

ESPAÑA

AIP-ESPAÑA

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

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

AMDT 08/23
AIRAC 01-JUN-23

FECHA DE EFECTIVIDAD WEF 13-JUL-23
EFFECTIVE DATE WEF 13-JUL-23

Esta enmienda **NO DEBE** introducirse en AIP hasta el **13-JUL-23**.

Contenido:

1.- GEN 3.5.-

- Nuevas frecuencias GRANADA ATIS y VIGO ATIS.

2.- ENR 1.10.-

- Presentación de plan de vuelo desde aeródromos y helipuertos que carecen de ARO: corrección editorial.

3.- ENR 4.4.-

- Nuevo punto XO500 en TMA CANARIAS.

4.- ENR 5.4.-

- Obstáculos para la navegación aérea.

5.- ENR 5.5.-

- Campo de Ultraligeros "Alcalá del Río": cambio del número de teléfono de la escuela.
- Nuevo aeródromo de salto en paracaídas Petra-Pep Mercader.
- Nuevo campo de aeromodelismo "Elanio Club Aeromodelista. Laderas de Carpio Bernardo".
- Nuevo campo de aeromodelismo "Club Ala Radio Control".
- Corrección editorial.

6.- ENR 6.3.-

- Carta de Altitud Mínima de Vigilancia ATC del TMA CANARIAS:
1) CTR TENERIFE NORTE.
2) Obstáculos.

7.- AD 1.3.-

- Coordenadas del Hospital Universitario de Salamanca.
- Gestor del Hospital Doce de Octubre.
- Corrección editorial.

8.- ALMERÍA AD.-

- Servicios e instalaciones para carga y mantenimiento: observaciones.

9.- ANDORRA/LA SEU D'URGEL AD.-

- Tránsito autorizado.
- Iluminación de aproximación y de pista RWY 21.

This amendment **SHALL NOT** be inserted into the AIP until **13-JUL-23**.

Contents:

1.- GEN 3.5.-

- New frequencies GRANADA ATIS and VIGO ATIS.

2.- ENR 1.10.-

- Flight plan filing from aerodromes and heliports lacking an ARO: formal editing.

3.- ENR 4.4.-

- New point XO500 in TMA CANARIAS.

4.- ENR 5.4.-

- Air navigation obstacles.

5.- ENR 5.5.-

- Microlights field "Alcalá del Río": change of the school telephone number.
- New parachute jumping aerodrome Petra-Pep Mercader.
- New model flying field "Elanio Club Aeromodelista. Laderas de Carpio Bernardo".
- New model flying field "Club Ala Radio Control".
- Formal editing.

6.- ENR 6.3.-

- Carta de Altitud Mínima de Vigilancia ATC del TMA CANARIAS:
1) CTR TENERIFE NORTE.
2) Obstacles.

7.- AD 1.3.-

- Coordinates of Hospital Universitario de Salamanca.
- Manager of Hospital Doce de Octubre.
- Formal editing.

8.- ALMERÍA AD.-

- Handling services and facilities: remarks.

9.- ANDORRA/LA SEU D'URGEL AD.-

- Approved traffic.
- Approach and lighting system RWY 21.

- Reglamentación local: operación de uso público y VFRN.

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

- Procedimientos de fallo de comunicaciones aeroterrestres de la aeronave: corrección editorial.
- Plano ADC: ala derecha del PAPI de la RWY 06L.

11.- BILBAO AD.-

- Servicios e instalaciones para carga y mantenimiento: capacidad de reabastecimiento.
- Procedimientos de visibilidad reducida (LVP).
- Planos PDC: límites de plataforma.

12.- CÁDIZ/Rota AD.-

- Declinación magnética, régimen de variación anual, radiales y rumbos en todas las páginas, planos y cartas afectadas.
- Plano ADC:
 - 1) Corrección a coordenadas de THR 10.
 - 2) Frecuencias.
- Plano PDC: frecuencias.
- Actualización de AMA, ID de zonas LETR y LETS, nuevas zonas LETS37 y LER172 y coordenadas VOR en vez de DME en todas las cartas afectadas.
- Cartas IAC:
 - 1) Nombre de los procedimientos ILS y LOC a RWY 10.
 - 2) Cuadros MSA, GS y HGT en todas las cartas afectadas.
 - 3) Obstáculos.
 - 4) Idioma.
- Carta VAC:
 - 1) Espacios aéreos.
 - 2) Obstáculos.
 - 3) Actividades deportivas.

13.- CÓRDOBA AD.-

- Carta VAC: eliminación de la precaución por actividad de ultraligeros.

14.- EL HIERRO AD.-

- Reglamentación local: servicio de guiado en el estacionamiento de aeronaves.
- Procedimientos de vuelo: sistema de presentación radar.
- Plano PDC: límites de plataforma.

15.- GRAN CANARIA AD.-

- Sistemas de iluminación LED.
- Distancias declaradas desde intersección.
- Observaciones al DVOR/DME GDV.
- Localización de la barrera de frenado.
- Tiempo mínimo de ocupación de pista: salidas por RWY 21L.
- Plano GMC: Hot Spot H3.

- Local regulations: public use operation and VFRN.

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

- Aircraft air-ground communications failure procedures: formal editing.
- ADC chart: right wing of the RWY 06L PAPI.

11.- BILBAO AD.-

- Handling services and facilities: refuelling capacity.
- Low visibility procedures (LVP).
- PDC charts: apron limits.

12.- CÁDIZ/Rota AD.-

- Magnetic variation, annual rate of change, radials and headings in all relevant pages and charts.
- ADC chart:
 - 1) Correction to THR 10 coordinates.
 - 2) Frequencies.
- PDC chart: frequencies.
- Update of AMA, ID of LETR and LETS areas, new areas LETS37 and LER172 and VOR coordinates instead of DME in all relevant charts.
- IAC charts:
 - 1) Name of procedures ILS and LOC to RWY 10.
 - 2) MSA, GS and HGT boxes in all relevant charts.
 - 3) Obstacles.
 - 4) Language.
- VAC chart:
 - 1) Airspaces.
 - 2) Obstacles.
 - 3) Sport activities.

13.- CÓRDOBA AD.-

- VAC chart: elimination of microlight activity caution.

14.- EL HIERRO AD.-

- Local regulations: parking guidance service.
- Flight procedures: radar display system.
- PDC chart: apron limits.

15.- GRAN CANARIA AD.-

- LED lighting systems.
- Declared distances from intersection.
- Remarks to DVOR/DME GDV.
- Arresting barrier location.
- Minimum runway occupancy time: departures from RWY 21L.
- GMC chart: Hot Spot H3.

- Cartas SID, STAR:
 - 1) Formato declinación magnética.
 - 2) Límites laterales zona GCR151
 - 3) Simbología del área de restricción de velocidad.

16.- GRANADA/Armillá AD.-

- Temperatura baja media.
- Declinación magnética y cambio anual en todas las páginas y cartas afectadas.
- Orientación magnética de pista en todas las páginas y cartas afectadas.
- Circuito de tránsito de aeródromo.
- Carta IAC:
 - 1) Rumbos y radiales.
 - 2) Obstáculos.
 - 3) Idioma.
- Carta VAC:
 - 1) Rumbos de rutas VFR.
 - 2) Denominación del punto F.

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

- Nueva frecuencia ATIS en todas las páginas y cartas afectadas.
- Instalaciones de comunicaciones ATS: servicio D-ATIS.
- Cartas IAC:
 - 1) Coordenadas del DVOR en lugar del DME.
 - 2) Obstáculos.
- Carta VAC: coordenadas del DVOR en lugar del DME.

18.- HUESCA/Pirineos AD.-

- Circuito de tránsito de AD.
- Eliminación de procedimientos para uso exclusivo de planeadores en todas las páginas y cartas afectadas.

19.- IBIZA AD.-

- Nomenclatura de las calles de rodaje y nueva TWY EH de rodaje aéreo para helicópteros, en todos las páginas y planos afectados.
- Distancias declaradas desde la intersección.

20.- JEREZ AD.-

- Servicios e instalaciones para carga y mantenimiento: nuevos agentes de rampa para aviación comercial y aviación general.
- Zona de aterrizaje para helicópteros: rodaje aéreo.
- Plano PDC: PRKG 30-49.

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

- Eliminación de nota en todas las cartas afectadas.
- Obstáculos de aeródromo.
- Observaciones al DVOR SIE.
- Plano AOC/1: nuevo estudio de obstáculos.

- SID, STAR charts.
 - 1) Magnetic variation format.
 - 2) GCR151 lateral limits.
 - 3) Speed adjustment area symbols.

16.- GRANADA/Armillá AD.-

- Low average temperature.
- Magnetic variation and annual change in all relevant pages and charts.
- Runway magnetic direction in all relevant pages and charts.
- Aerodrome traffic circuit.
- IAC chart:
 - 1) Headings and radials.
 - 2) Obstacles.
 - 3) Language.
- VAC chart:
 - 1) VFR routes headings.
 - 2) Point F renaming.

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

- New ATIS frequency in all relevant pages and charts.
- ATS communication facilities: D-ATIS service.
- IAC charts:
 - 1) Coordinates of DVOR instead of DME.
 - 2) Obstacles.
- VAC chart: coordinates of DVOR instead of DME.

18.- HUESCA/Pirineos AD.-

- AD traffic circuit.
- Withdrawal of procedures for exclusive use of gliders from all relevant pages and charts.

19.- IBIZA AD.-

- Taxiways designator and new air taxiing for helicopters TWY EH, from all relevant pages and charts.
- Declared distances from intersection.

20.- JEREZ AD.-

- Handling services and facilities: new ramp agents for commercial aviation and general aviation.
- Helicopter landing area: air taxiing.
- PDC chart: PRKG 30-49.

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

- Note removal in all relevant charts.
- Aerodrome obstacles.
- Remarks to DVOR SIE.
- AOC/1 chart: new obstacles survey.

- Carta STAR 3:
 - 1) Zona LER170.
 - 2) Cambio editorial.
- Carta STAR 4: cambio editorial.
- 22.- MADRID/Getafe AD.-**
 - Cartas IAC 1 a 5: obstáculos.
- 23.- MADRID/Torrejón AD.-**
 - Cartas STAR:
 - 1) Eliminación de NOTA.
 - 2) Actualización de AMA y zonas LER y LETR.
 - 3) Coordenadas VOR en vez de DME.
- 24.- MÁLAGA/Costa del Sol AD.-**
 - Observaciones al tránsito autorizado.
 - Procedimientos de Push and Hold.
- 25.- MALLORCA/Son Bonet AD.-**
 - Carta VAC:
 - 1) Frecuencias.
 - 2) Fallo de comunicaciones.
 - 3) Observaciones.
 - 4) Coordenadas de los puntos VFR
- 26.- MENORCA AD.-**
 - Tamaño de la franja RWY 01 en todas las páginas y planos afectados.
 - Plano ADC: ubicación RESA.
- 27.- PALMA DE MALLORCA AD.-**
 - Plano PDC: actualización de aeronave máxima en PRKG 100, 114 y 312.
- 28.- TENERIFE NORTE/Ciudad de La Laguna AD.-**
 - Nuevo CTR, ATZ TENERIFE NORTE y simbología del Área de reducción de velocidad en todas las páginas y cartas afectadas.
 - Carta SID 1:
 - 1) Tramo en salida HIE6K.
 - 2) Radial en el primer tramo de todas las salidas.
 - 3) Eliminación de salida TFS2C.
 - 4) Límites laterales área GCR151.
 - Carta SID 2:
 - 1) Tramo en salida HIE4J.
 - 2) Distancia DME en el primer tramo de todas las salidas.
 - 3) Límites laterales área GCR151.
 - Nueva carta SID RNAV1 RWY 30.
 - Cartas IAC:
 - 1) Limitación de velocidad en aproximación frustrada.
 - 2) Obstáculos.
 - Carta IAC/2:
 - 1) Marcación 11.5 DME LRO en aproximación frustrada.
 - 2) Límites laterales área CGR151.
 - Carta IAC/5: marcación 7.0 DME LRO en aproximación frustrada.

- STAR 3 chart:
 - 1) Area LER170.
 - 2) Editorial change.
- STAR 4 chart: editorial change.

- 22.- MADRID/Getafe AD.-**
 - IAC 1 to 5 charts: obstacles.
- 23.- MADRID/Torrejón AD.-**
 - STAR charts:
 - 1) NOTE removal.
 - 2) Update of AMA and areas LER and LETR.
 - 3) VOR coordinates instead of DME.
- 24.- MÁLAGA/Costa del Sol AD.-**
 - Remarks to approved traffic.
 - Push and Hold procedures.
- 25.- MALLORCA/Son Bonet AD.-**
 - VAC chart:
 - 1) Frequencies.
 - 2) Communications failure.
 - 3) Remarks.
 - 4) VFR points coordinates.
- 26.- MENORCA AD.-**
 - Strip RWY 01 size in all relevant pages and charts.
 - ADC chart: RESA location.
- 27.- PALMA DE MALLORCA AD.-**
 - PDC chart: update of maximum aircraft on PRKG 100, 114 and 312.
- 28.- TENERIFE NORTE/Ciudad de La Laguna AD.-**
 - New CTR and ATZ TENERIFE NORTE and Speed adjustment area symbols in all pages and charts affected.
 - SID 1 chart:
 - 1) Segment in HIE6K departure.
 - 2) Radial on the first segment in all departures.
 - 3) Withdrawal of TFS2C departure.
 - 4) Lateral limits area GCR151.
 - SID 2 chart:
 - 1) Segment in HIE4J departure.
 - 2) DME distance on the first segment in all departures.
 - 3) Lateral limits area GCR151.
 - New SID RNAV1 RWY 30 chart.
 - IAC charts:
 - 1) Speed restriction on missed approach.
 - 2) Obstacles.
 - IAC/2 chart:
 - 1) 11.5 DME LRO bearing over missed approach.
 - 2) Lateral limits area GCR151.
 - IAC/5 chart: 7.0 DME LRO bearing over missed approach.

- Carta VAC:
 - 1) Límites laterales área GCR151.
 - 2) Puntos de notificación.
 - 3) Rutas VFR.
 - 4) Procedimientos de Llegadas, Salidas, Fallo de comunicaciones y notas.

29.- TENERIFE SUR AD.-

- Carta ATCSMAC: nuevo CTR y ATZ TENERIFE NORTE.

30.- VIGO AD.-

- En todas las páginas, planos y cartas afectados:
 - 1) Resistencia de pista y calles de rodaje.
 - 2) Exención al requisito de ancho de franja de pista.
 - 3) Nueva frecuencia ATIS.
- Procedimientos de visibilidad reducida (LVP): definición de los valores de alcance visual en pista.
- Plano ADC: zonas no visibles desde TWR.
- Plano PDC: límites de plataforma.

31.- VITORIA AD.-

- Longitud de pista y franja, perfil de pista, distancias declaradas y luces de eje y borde de pista en todas las páginas y planos afectados.

32.- ZARAGOZA AD.-

- Teléfono, fax y e-mail militar de AD.
- Horario operacional militar:
 - 1) Aduanas e inmigración.
 - 2) Información MET.
- Instalaciones para el deshielo.
- Instalaciones para los pasajeros.
 - 1) Hoteles.
 - 2) Información turística.
- Retirada de aeronaves inutilizadas.
- Señalización de RWY.
- Otra iluminación, fuente secundaria de energía: eliminación ABN.
- Reglamentación local:
 - 1) Cambio editorial.
 - 2) Teléfono, fax y e-mail para solicitud PPR.
 - 3) Procedimientos de rodaje.
 - 4) Circuito de tránsito de AD.

33.- TENERIFE NORTE/Los Rodeos HLP.-

- Nuevo CTR y ATZ TENERIFE NORTE.

34.- Datos digitales.-

- Conjunto de datos sobre espacio aéreo.
- Conjunto de datos sobre ruta.
- Conjunto de datos sobre los aeródromos/heliportos restringidos.

- VAC chart:
 - 1) Lateral limits area GCR151.
 - 2) Reporting points.
 - 3) VFR routes
 - 4) Procedures of Arrivals, Departures, Communiations failure and notes.

29.- TENERIFE SUR AD.-

- ATCSMAC chart: New CTR and ATZ TENERIFE NORTE.

30.- VIGO AD.-

- In all relevant pages and charts:
 - 1) Runway and taxiways strength.
 - 2) Runway strip width requirement waived.
 - 3) New ATIS frequency.
- Low visibility procedures (LVP): definition of the runway visual range values.
- ADC chart: areas not visible from TWR.
- PDC chart: apron limits.

31.- VITORIA AD.-

- Runway and strip length, runway profile, declared distances and runway centre line and edge lights, in all relevant pages and charts.

32.- ZARAGOZA AD.-

- Military phone, fax and e-mail of AD.
- Military operational hours:
 - 1) Customs and Immigration.
 - 2) MET briefing.
- De-icing facilities.
- Passanger facilities.
 - 1) Hotels.
 - 2) Tourist information.
- Removal of disabled aircraft.
- RWY marking.
- Other lighting, secondary power supply: ABN removal.
- Local regulations:
 - 1) Editorial change.
 - 2) Phone, fax and e-mail to PPR request.
 - 3) Taxiing procedures.
 - 4) AD traffic circuit.

33.- TENERIFE NORTE/Los Rodeos HLP.-

- New CTR and ATZ TENERIFE NORTE.

34.- Digital dataset.-

- Airspace dataset.
- En-route dataset.
- Restricted aerodromes/heliports dataset.

INSERTAR // INSERT		DESTRUIR // DESTROY	
GEN		GEN	
GEN 3.5-47	WEF 13-JUL-23	GEN 3.5-47	23-MAR-23
GEN 3.5-48	WEF 13-JUL-23	GEN 3.5-48	20-APR-23
ENR		ENR	
ENR 1.10-4	WEF 13-JUL-23	ENR 1.10-4	26-JAN-23
ENR 1.10-5	WEF 13-JUL-23	ENR 1.10-5	18-MAY-23
ENR 1.10-6	WEF 13-JUL-23	ENR 1.10-6	15-JUN-23
ENR 1.10-7	WEF 13-JUL-23	ENR 1.10-7	20-APR-23
ENR 1.10-8	WEF 13-JUL-23	ENR 1.10-8	23-MAR-23
ENR 1.10-9	WEF 13-JUL-23	ENR 1.10-9	23-MAR-23
ENR 4.4-1 a // to 4.4-69	WEF 13-JUL-23	ENR 4.4-1 a // to 4.4-69	15-JUN-23
ENR 5.4-1	WEF 13-JUL-23	ENR 5.4-1	18-MAY-23
ENR 5.5-3	WEF 13-JUL-23	ENR 5.5-3	15-JUN-23
ENR 5.5-4	WEF 13-JUL-23	ENR 5.5-4	15-JUN-23
ENR 5.5-13	WEF 13-JUL-23	ENR 5.5-13	15-JUN-23
ENR 5.5-18	WEF 13-JUL-23	ENR 5.5-18	15-JUN-23
ENR 5.5-19	WEF 13-JUL-23	ENR 5.5-19	15-JUN-23
ENR 5.5-30	WEF 13-JUL-23	ENR 5.5-30	15-JUN-23
ENR 5.5-31	WEF 13-JUL-23	ENR 5.5-31	15-JUN-23
ENR 5.5-32	WEF 13-JUL-23	ENR 5.5-32	15-JUN-23
ENR 5.5-33	WEF 13-JUL-23	ENR 5.5-33	15-JUN-23
ENR 5.5-34	WEF 13-JUL-23	ENR 5.5-34	15-JUN-23
ENR 6.3-1	WEF 13-JUL-23	ENR 6.3-1	26-JAN-23
AD		AD	
AD 1.3-7	WEF 13-JUL-23	AD 1.3-7	18-MAY-23
AD 1.3-20	WEF 13-JUL-23	AD 1.3-20	20-APR-23
AD 1.3-22	WEF 13-JUL-23	AD 1.3-22	20-APR-23
AD 2-LEAM 1	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEAM 1	24-MAR-22
AD 2-LESU 1	WEF 13-JUL-23	AD 2-LESU 1	23-MAR-23
AD 2-LESU 4	WEF 13-JUL-23	AD 2-LESU 4	23-MAR-23
AD 2-LESU 6	WEF 13-JUL-23	AD 2-LESU 6	23-MAR-23
AD 2-LEBL 29	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEBL 29	20-APR-23
AD 2-LEBL ADC 1.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEBL ADC 1.1	18-MAY-23
AD 2-LEBB 1	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEBB 1	23-MAR-23
AD 2-LEBB 12	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEBB 12	23-MAR-23
AD 2-LEBB 13	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEBB 13	23-MAR-23
AD 2-LEBB 14	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEBB 14	15-JUN-23
AD 2-LEBB 15	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEBB 15	23-MAR-23
AD 2-LEBB PDC 1.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEBB PDC 1.1	19-MAY-22
AD 2-LEBB PDC 2.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEBB PDC 2.1	19-MAY-22
AD 2-LERT 1	WEF 13-JUL-23	AD 2-LERT 1	24-FEB-22
AD 2-LERT 3	WEF 13-JUL-23	AD 2-LERT 3	29-DEC-22
AD 2-LERT 5	WEF 13-JUL-23	AD 2-LERT 5	26-MAR-20
AD 2-LERT ADC	WEF 13-JUL-23	AD 2-LERT ADC	21-MAY-20
AD 2-LERT PDC	WEF 13-JUL-23	AD 2-LERT PDC	18-JUL-19
AD 2-LERT AOC/1	WEF 13-JUL-23	AD 2-LERT AOC/1	18-JUL-19

INSERTAR // INSERT		DESTRUIR // DESTROY	
AD 2-LERT AOC/2	WEF 13-JUL-23	AD 2-LERT AOC/2	18-JUL-19
AD 2-LERT DEP 1.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-LERT DEP 1.1	06-OCT-22
AD 2-LERT DEP 1.2	WEF 13-JUL-23	AD 2-LERT DEP 1.2	06-OCT-22
AD 2-LERT DEP 2.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-LERT DEP 2.1	06-OCT-22
AD 2-LERT DEP 2.2	WEF 13-JUL-23	AD 2-LERT DEP 2.2	06-OCT-22
AD 2-LERT ARR/DEP	WEF 13-JUL-23	AD 2-LERT ARR/DEP	18-JUL-19
AD 2-LERT CDEP 1.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-LERT CDEP 1.1	18-JUL-19
AD 2-LERT CARR 1.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-LERT CARR 1.1	18-JUL-19
AD 2-LERT CARR 1.2	WEF 13-JUL-23	AD 2-LERT CARR 1.2	18-JUL-19
AD 2-LERT IAC/1.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-LERT IAC/1.1	07-NOV-19
AD 2-LERT IAC/1.2	WEF 13-JUL-23	AD 2-LERT IAC/1.2	12-SEP-19
AD 2-LERT IAC/2.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-LERT IAC/2.1	07-NOV-19
AD 2-LERT IAC/2.2	WEF 13-JUL-23	AD 2-LERT IAC/2.2	12-SEP-19
AD 2-LERT IAC/3.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-LERT IAC/3.1	07-NOV-19
AD 2-LERT IAC/3.2	WEF 13-JUL-23	AD 2-LERT IAC/3.2	18-JUL-19
AD 2-LERT IAC/4.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-LERT IAC/4.1	07-NOV-19
AD 2-LERT IAC/4.2	WEF 13-JUL-23	AD 2-LERT IAC/4.2	18-JUL-19
AD 2-LERT IAC/5.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-LERT IAC/5.1	07-NOV-19
AD 2-LERT IAC/5.2	WEF 13-JUL-23	AD 2-LERT IAC/5.2	18-JUL-19
AD 2-LERT IAC/6.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-LERT IAC/6.1	07-NOV-19
AD 2-LERT IAC/6.2	WEF 13-JUL-23	AD 2-LERT IAC/6.2	18-JUL-19
AD 2-LERT IAC/7.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-LERT IAC/7.1	07-NOV-19
AD 2-LERT IAC/7.2	WEF 13-JUL-23	AD 2-LERT IAC/7.2	18-JUL-19
AD 2-LERT IAC/8.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-LERT IAC/8.1	07-NOV-19
AD 2-LERT IAC/8.2	WEF 13-JUL-23	AD 2-LERT IAC/8.2	18-JUL-19
AD 2-LERT IAC/9.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-LERT IAC/9.1	07-NOV-19
AD 2-LERT IAC/9.2	WEF 13-JUL-23	AD 2-LERT IAC/9.2	26-MAR-20
AD 2-LERT VAC 1.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-LERT VAC 1.1	26-MAR-20
AD 2-LEBA VAC 1.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEBA VAC 1.1	15-JUN-23
AD 2-LEBA VAC 1.2	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEBA VAC 1.2	15-JUN-23
AD 2-GCHI 4	WEF 13-JUL-23	AD 2-GCHI 4	18-MAY-23
AD 2-GCHI 5	WEF 13-JUL-23	AD 2-GCHI 5	30-DEC-21
AD 2-GCHI 6	WEF 13-JUL-23	AD 2-GCHI 6	21-APR-22
AD 2-GCHI 7	WEF 13-JUL-23	AD 2-GCHI 7	18-MAY-23
AD 2-GCHI PDC 1.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-GCHI PDC 1.1	18-MAY-23
AD 2-GCLP 4	WEF 13-JUL-23	AD 2-GCLP 4	23-MAR-23
AD 2-GCLP 5	WEF 13-JUL-23	AD 2-GCLP 5	16-JUN-22
AD 2-GCLP 6	WEF 13-JUL-23	AD 2-GCLP 6	16-JUN-22
AD 2-GCLP 7	WEF 13-JUL-23	AD 2-GCLP 7	24-MAR-22
AD 2-GCLP 8	WEF 13-JUL-23	AD 2-GCLP 8	16-JUN-22
AD 2-GCLP 9	WEF 13-JUL-23	AD 2-GCLP 9	16-JUN-22
AD 2-GCLP 10	WEF 13-JUL-23	AD 2-GCLP 10	23-FEB-23
AD 2-GCLP 11	WEF 13-JUL-23	AD 2-GCLP 11	23-FEB-23
AD 2-GCLP 12	WEF 13-JUL-23	AD 2-GCLP 12	23-FEB-23
AD 2-GCLP 13	WEF 13-JUL-23	AD 2-GCLP 13	23-FEB-23
AD 2-GCLP 14	WEF 13-JUL-23	AD 2-GCLP 14	23-MAR-23
AD 2-GCLP 15	WEF 13-JUL-23	AD 2-GCLP 15	23-FEB-23
AD 2-GCLP 16	WEF 13-JUL-23	AD 2-GCLP 16	23-FEB-23
AD 2-GCLP 17	WEF 13-JUL-23	AD 2-GCLP 17	23-FEB-23
AD 2-GCLP 18	WEF 13-JUL-23	AD 2-GCLP 18	23-FEB-23
AD 2-GCLP 21	WEF 13-JUL-23	AD 2-GCLP 21	23-FEB-23

INSERTAR // INSERT		DESTRUIR // DESTROY	
AD 2-GCLP GMC 1	WEF 13-JUL-23	AD 2-GCLP GMC 1	23-MAR-23
AD 2-GCLP SID 1.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-GCLP SID 1.1	09-SEP-21
AD 2-GCLP SID 2.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-GCLP SID 2.1	20-MAY-21
AD 2-GCLP STAR 1.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-GCLP STAR 1.1	30-DEC-21
AD 2-GCLP STAR 2.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-GCLP STAR 2.1	30-DEC-21
AD 2-LEGA 1	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEGA 1	01-DEC-22
AD 2-LEGA 2	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEGA 2	01-DEC-22
AD 2-LEGA 3	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEGA 3	29-DEC-22
AD 2-LEGA 4	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEGA 4	01-DEC-22
AD 2-LEGA 5	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEGA 5	01-DEC-22
AD 2-LEGA ADC	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEGA ADC	01-DEC-22
AD 2-LEGA IAC/1.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEGA IAC/1.1	07-FEB-13
AD 2-LEGA VAC 1.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEGA VAC 1.1	06-OCT-22
AD 2-LEGR 5	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEGR 5	23-FEB-23
AD 2-LEGR IAC/1.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEGR IAC/1.1	28-JAN-21
AD 2-LEGR IAC/1.2	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEGR IAC/1.2	28-JAN-21
AD 2-LEGR IAC/2.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEGR IAC/2.1	28-JAN-21
AD 2-LEGR IAC/2.2	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEGR IAC/2.2	28-JAN-21
AD 2-LEGR IAC/3.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEGR IAC/3.1	28-JAN-21
AD 2-LEGR IAC/3.2	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEGR IAC/3.2	28-JAN-21
AD 2-LEGR IAC/4.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEGR IAC/4.1	28-JAN-21
AD 2-LEGR IAC/4.2	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEGR IAC/4.2	28-JAN-21
AD 2-LEGR IAC/5.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEGR IAC/5.1	28-JAN-21
AD 2-LEGR IAC/5.2	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEGR IAC/5.2	28-JAN-21
AD 2-LEGR VAC 1.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEGR VAC 1.1	15-JUN-23
AD 2-LEHC 2	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEHC 2	01-DEC-22
AD 2-LEHC 4	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEHC 4	21-APR-22
AD 2-LEHC 8	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEHC 8	27-JAN-22
AD 2-LEHC VAC 1.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEHC VAC 1.1	20-MAY-21
AD 2-LEHC VAC 1.2	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEHC VAC 1.2	19-JUL-18
AD 2-LEIB 2	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEIB 2	15-JUN-23
AD 2-LEIB 3	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEIB 3	23-MAR-23
AD 2-LEIB 4	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEIB 4	15-JUN-23
AD 2-LEIB 8	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEIB 8	16-JUN-22
AD 2-LEIB 9	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEIB 9	21-APR-22
AD 2-LEIB 10	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEIB 10	21-APR-22
AD 2-LEIB 11	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEIB 11	20-APR-23
AD 2-LEIB ADC	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEIB ADC	08-SEP-22
AD 2-LEIB PDC 1.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEIB PDC 1.1	29-DEC-22
AD 2-LEIB PDC 1.3	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEIB PDC 1.3	23-FEB-23
AD 2-LEIB GMC	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEIB GMC	16-JUN-22
AD 2-LEJR 2	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEJR 2	03-NOV-22
AD 2-LEJR 3	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEJR 3	29-DEC-22
AD 2-LEJR 4	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEJR 4	29-DEC-22
AD 2-LEJR 5	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEJR 5	23-MAR-23
AD 2-LEJR PDC 1.2	WEF 13-JUL-23		
AD 2-LEJR PDC 1.3	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEJR PDC 1.3	23-FEB-23
		AD 2-LEJR PDC 1.4	23-FEB-23
AD 2-LEMD 4	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEMD 4	18-MAY-23
AD 2-LEMD 9	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEMD 9	08-SEP-22

INSERTAR // INSERT		DESTRUIR // DESTROY	
AD 2-LEMD AOC/1	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEMD AOC/1	01-DEC-22
AD 2-LEMD STAR 3.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEMD STAR 3.1	23-MAR-23
AD 2-LEMD STAR 3.3	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEMD STAR 3.3	23-FEB-23
AD 2-LEMD STAR 3.4	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEMD STAR 3.4	23-FEB-23
AD 2-LEMD STAR 4.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEMD STAR 4.1	23-MAR-23
AD 2-LEMD STAR 4.3	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEMD STAR 4.3	23-FEB-23
AD 2-LEMD STAR 4.4	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEMD STAR 4.4	23-MAR-23
AD 2-LEMD IAC/13.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEMD IAC/13.1	23-MAR-23
AD 2-LEMD IAC/14.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEMD IAC/14.1	23-FEB-23
AD 2-LEMD IAC/15.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEMD IAC/15.1	23-FEB-23
AD 2-LEMD IAC/16.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEMD IAC/16.1	23-FEB-23
AD 2-LEMD IAC/19.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEMD IAC/19.1	23-MAR-23
AD 2-LEMD IAC/20.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEMD IAC/20.1	23-FEB-23
AD 2-LEMD IAC/21.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEMD IAC/21.1	23-FEB-23
AD 2-LEMD IAC/22.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEMD IAC/22.1	23-FEB-23
AD 2-LEGT IAC/1.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEGT IAC/1.1	20-APR-23
AD 2-LEGT IAC/2.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEGT IAC/2.1	18-MAY-23
AD 2-LEGT IAC/3.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEGT IAC/3.1	20-APR-23
AD 2-LEGT IAC/4.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEGT IAC/4.1	20-APR-23
AD 2-LEGT IAC/5.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEGT IAC/5.1	20-APR-23
AD 2-LETO STAR 1.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-LETO STAR 1.1	27-FEB-20
AD 2-LETO STAR 2.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-LETO STAR 2.1	27-FEB-20
AD 2-LEMG 1	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEMG 1	15-JUN-23
AD 2-LEMG 11	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEMG 11	04-NOV-21
AD 2-LESB VAC 1.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-LESB VAC 1.1	06-OCT-22
AD 2-LESB VAC 1.2	WEF 13-JUL-23	AD 2-LESB VAC 1.2	06-OCT-22
AD 2-LEMH 3	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEMH 3	14-JUL-22
AD 2-LEMH ADC	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEMH ADC	11-AUG-22
AD 2-LEPA/LESJ PDC 1.4	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEPA/LESJ PDC 1.4	23-MAR-23
AD 2-LEPA/LESJ PDC 1.6	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEPA/LESJ PDC 1.6	20-APR-23
AD 2-GCXO 2	WEF 13-JUL-23	AD 2-GCXO 2	20-APR-23
AD 2-GCXO 5	WEF 13-JUL-23	AD 2-GCXO 5	19-MAY-22
AD 2-GCXO SID 1.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-GCXO SID 1.1	08-SEP-22
AD 2-GCXO SID 1.3	WEF 13-JUL-23	AD 2-GCXO SID 1.3	09-SEP-21
AD 2-GCXO SID 1.4	WEF 13-JUL-23	AD 2-GCXO SID 1.4	08-OCT-20
AD 2-GCXO SID 2.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-GCXO SID 2.1	08-SEP-22
AD 2-GCXO SID 2.3	WEF 13-JUL-23	AD 2-GCXO SID 2.3	09-SEP-21
AD 2-GCXO SID 2.4	WEF 13-JUL-23	AD 2-GCXO SID 2.4	08-OCT-20
AD 2-GCXO SID 2.5	WEF 13-JUL-23	AD 2-GCXO SID 2.5	08-OCT-20
AD 2-GCXO SID 3.1	WEF 13-JUL-23		
AD 2-GCXO SID 3.3	WEF 13-JUL-23		
AD 2-GCXO STAR 1.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-GCXO STAR 1.1	18-MAY-23
AD 2-GCXO ATCSMAC 1.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-GCXO ATCSMAC 1.1	18-MAY-23
AD 2-GCXO IAC/1.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-GCXO IAC/1.1	18-MAY-23
AD 2-GCXO IAC/1.2	WEF 13-JUL-23	AD 2-GCXO IAC/1.2	08-SEP-22
AD 2-GCXO IAC/2.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-GCXO IAC/2.1	25-MAR-21
AD 2-GCXO IAC/2.2	WEF 13-JUL-23	AD 2-GCXO IAC/2.2	08-OCT-20
AD 2-GCXO IAC/3.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-GCXO IAC/3.1	18-MAY-23
AD 2-GCXO IAC/3.2	WEF 13-JUL-23	AD 2-GCXO IAC/3.2	08-SEP-22
AD 2-GCXO IAC/4.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-GCXO IAC/4.1	25-MAR-21
AD 2-GCXO IAC/4.2	WEF 13-JUL-23	AD 2-GCXO IAC/4.2	08-OCT-20

INSERTAR // INSERT		DESTRUIR // DESTROY	
AD 2-GCXO IAC/5.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-GCXO IAC/5.1	25-MAR-21
AD 2-GCXO IAC/5.2	WEF 13-JUL-23	AD 2-GCXO IAC/5.2	08-OCT-20
AD 2-GCXO IAC/6.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-GCXO IAC/6.1	25-MAR-21
AD 2-GCXO IAC/6.2	WEF 13-JUL-23	AD 2-GCXO IAC/6.2	08-OCT-20
AD 2-GCXO IAC/7.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-GCXO IAC/7.1	18-MAY-23
AD 2-GCXO IAC/7.2	WEF 13-JUL-23	AD 2-GCXO IAC/7.2	08-OCT-20
AD 2-GCXO IAC/8.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-GCXO IAC/8.1	18-MAY-23
AD 2-GCXO IAC/8.2	WEF 13-JUL-23	AD 2-GCXO IAC/8.2	08-OCT-20
AD 2-GCXO VAC 1.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-GCXO VAC 1.1	25-MAR-21
AD 2-GCXO VAC 1.2	WEF 13-JUL-23		
AD 2-GCTS ATCSMAC 1.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-GCTS ATCSMAC 1.1	09-SEP-21
AD 2-GCTS ATCSMAC 1.2	WEF 13-JUL-23	AD 2-GCTS ATCSMAC 1.2	22-APR-21
AD 2-LEVX 2	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEVX 2	07-OCT-21
AD 2-LEVX 3	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEVX 3	06-OCT-22
AD 2-LEVX 5	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEVX 5	19-MAY-22
AD 2-LEVX 10	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEVX 10	26-JAN-23
AD 2-LEVX 11	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEVX 11	06-OCT-22
AD 2-LEVX 12	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEVX 12	06-OCT-22
AD 2-LEVX ADC	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEVX ADC	21-APR-22
AD 2-LEVX PDC 1.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEVX PDC 1.1	21-APR-22
AD 2-LEVX AOC/1	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEVX AOC/1	21-APR-22
AD 2-LEVX AOC/2	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEVX AOC/2	21-APR-22
AD 2-LEVX IAC/1.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEVX IAC/1.1	26-JAN-23
AD 2-LEVX IAC/2.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEVX IAC/2.1	18-MAY-23
AD 2-LEVX IAC/3.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEVX IAC/3.1	18-MAY-23
AD 2-LEVX IAC/4.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEVX IAC/4.1	18-MAY-23
AD 2-LEVX IAC/5.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEVX IAC/5.1	18-MAY-23
AD 2-LEVX IAC/6.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEVX IAC/6.1	18-MAY-23
AD 2-LEVX IAC/7.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEVX IAC/7.1	18-MAY-23
AD 2-LEVX IAC/8.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEVX IAC/8.1	18-MAY-23
AD 2-LEVX IAC/9.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEVX IAC/9.1	18-MAY-23
AD 2-LEVX IAC/10.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEVX IAC/10.1	18-MAY-23
AD 2-LEVX IAC/11.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEVX IAC/11.1	18-MAY-23
AD 2-LEVX IAC/12.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEVX IAC/12.1	26-JAN-23
AD 2-LEVX VAC 1.1	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEVX VAC 1.1	18-MAY-23
AD 2-LEVT 3	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEVT 3	26-JAN-23
AD 2-LEVT 4	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEVT 4	20-MAY-21
AD 2-LEVT ADC	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEVT ADC	02-DEC-21
AD 2-LEVT AOC/1	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEVT AOC/1	22-APR-21
AD 2-LEVT AOC/2	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEVT AOC/2	22-APR-21
AD 2-LEZG 1	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEZG 1	20-APR-23
AD 2-LEZG 2	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEZG 2	20-APR-23
AD 2-LEZG 3	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEZG 3	20-APR-23
AD 2-LEZG 4	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEZG 4	20-APR-23
AD 2-LEZG 6	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEZG 6	20-APR-23
AD 2-LEZG 7	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEZG 7	20-APR-23
AD 2-LEZG 8	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEZG 8	18-MAY-23
AD 2-LEZG 9	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEZG 9	30-DEC-21
AD 2-LEZG 10	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEZG 10	30-DEC-21
AD 2-LEZG 11	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEZG 11	16-MAY-22
AD 2-LEZG ADC 1.2	WEF 13-JUL-23	AD 2-LEZG ADC 1.1	31-DEC-20

INSERTAR // INSERT		DESTRUIR // DESTROY	
AD 3-GCXM 3	WEF 13-JUL-23	AD 3-GCXM 3	03-DEC-20
AD 3-GCXM 4	WEF 13-JUL-23	AD 3-GCXM 4	23-MAR-23

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

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

NOTAM A: NIL.
 NOTAM B: 0556/23, 3351/23.
 NOTAM D: NIL.
 NOTAM E: 1599/23.
 SUP: 221/21, 18/22, 20/22, 74/22, 176/22, 182/22, 191/22, 24/23.
 AIC: NIL.
 AIC NTL: NIL.

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

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

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

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

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

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

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

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

j) Mensajes suplementarios.

k) Fin de radiodifusión.

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

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

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

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

Información operacional:

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

Información Meteorológica:

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

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

FRECUENCIAS Y COBERTURAS

Las frecuencias y coberturas de los ATIS son las siguientes:

AD ATIS / ATIS ARR / ATIS DEP	FREQ	Cobertura OACI OACI Coverage (NM/FL)	Cobertura teórica Theoretical coverage (NM/FL)
ALICANTE ATIS	120.080 C	60/200	60/200
ALMERÍA ATIS	119.050 MHz	60/200	60/200
BARCELONA ATIS ARR	118.655 C	60/200	60/200
BARCELONA ATIS DEP	121.980 C	5/0	5/0
BILBAO ATIS	118.825 MHz	60/200	35/200
FUERTEVENTURA ATIS	118.650 MHz	60/200	130° - 220°: 28/200 Resto // remaining: 60/200
GERONA ATIS	128.750 MHz	60/200	60/200
→ GRANADA ATIS	120.625 MHz	60/200	60/200
GRAN CANARIAS ATIS	118.600 MHz	60/200	120° - 220°: 27/200 Resto // remaining: 60/200
IBIZA ATIS	119.800 MHz	60/200	90° - 190°: 45/200 Resto // remaining: 60/200
JEREZ ATIS	125.650 MHz	60/200	60/200
LANZAROTE ATIS	118.625 MHz	60/200	60° - 190°: 23/200 Resto // remaining: 60/200
LA PALMA ATIS	118.250 MHz	60/200	60/200

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

j) Supplementary messages.

k) Broadcast end.

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

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

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

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

Operational information:

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

Weather information:

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

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

FREQUENCIES AND COVERAGE

Frequencies and coverages of ATIS are as follows:

AD ATIS / ATIS ARR / ATIS DEP	FREQ	Cobertura OACI OACI Coverage (NM/FL)	Cobertura teórica Theoretical coverage (NM/FL)
MADRID/Adolfo Suárez Madrid-Barajas ATIS ARR	118.255 C	60/200	60/200
MADRID/Adolfo Suárez Madrid-Barajas ATIS DEP	130.855 C	5/0	5/0
MADRID/Cuatro Vientos ATIS	118.225 MHz	50/150	50/150
MALAGA ATIS ARR	120.380 C	60/200	180° - 230°: 25/200 Resto // remaining: 60/200
MALAGA ATIS DEP	124.480 C	5/0	5/0
MENORCA ATIS	129.150 MHz	60/200	60/200
PALMA DE MALLORCA ATIS ARR	119.255 C	60/200	60/200
PALMA DE MALLORCA ATIS DEP	121.780 C	5/0	5/0
SANTANDER/Seve Ballesteros-Santander ATIS	127.525 MHz	60/200	60/200
SANTIAGO ATIS	127.750 MHz	60/200	60/200
SEVILLA ATIS	118.175 MHz	60/200	60/200
TENERIFE NORTE ATIS	118.575 MHz	60/200	200° - 270°: 25/200 Resto // remaining: 60/200
TENERIFE SUR ATIS	118.675 MHz	60/200	60/200
VALENCIA ATIS	121.075 MHz	60/200	60/200
VIGO ATIS	120.825 MHz	60/200	60/200
VITORIA ATIS	119.350 MHz	60/200	60/200

Documentación de referencia

La documentación aplicable al ATIS se encuentra en:

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

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

Reference documentation

Documentation applicable to ATIS can be found at:

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

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

ZONAS DE PRESENTACIÓN OBLIGATORIA DE PLAN DE VUELO (FPMZ)

De acuerdo con la Resolución de 22 de diciembre de 2020, de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, para la determinación de Zonas de Presentación Obligatoria de Plan de Vuelo (FPMZ), de conformidad con el Real Decreto 1180/2018, se determinan como zonas de presentación obligatoria de plan de vuelo (FPMZs) los espacios aéreos con las dimensiones y limitaciones operativas y/o temporales definidas para cada caso en el Anexo I de esta resolución.

Para todas las zonas recogidas en el Anexo I se tendrá en cuenta lo establecido en el Real Decreto 601/2016, de 2 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Circulación Aérea Operativa, en particular lo recogido en su apartado 2.7 Capítulo VII, Planes de vuelo.

Para aquellas FPMZ que vayan a ser establecidas asociadas al HR AFIS, quedará invalidada la presente resolución si llegara el caso de un cese en la provisión de servicios AFIS en el aeródromo.

La información adicional de cada una de las zonas determinadas, se especifican en la sección AD 2 o AD 3 correspondiente a cada aeródromo o helipuerto respectivamente.

MANDATORY SUBMISSION OF FLIGHT PLAN ZONES (FPMZ)

In accordance with the Resolución of 22 December 2020, by the Agencia Estatal de Seguridad Aérea, for the determination of Mandatory Submission of Flight Plan Zones (FPMZ), in accordance with Real Decreto 1180/2018, the airspaces, the aerodrome and the heliport included in the Annex I, are stated as mandatory submission of flight plan zones (FPMZs).

For all the zones included in Annex I, that established in the Real Decreto 601/2016, of 2 December, where the Operative Air Traffic Regulation was approved, particularly that set out in its paragraph 2.7 Chapter VII, Flight Plans, shall be taken in account.

For those FPMZ which will be established associated to the AFIS HR, the present resolution shall be invalidated in the event of a termination in the provision of AFIS services in the aerodrome.

The additional information of each one of the stated zones, are published in the corresponding sections AD 2 or AD 3 of each aerodrome or heliport respectively.

ANEXO // ANNEX I	
Denominación // Denomination	Observaciones // Remarks
FIZ LA GOMERA (RMZ)	HR AFIS (1)
FIZ BURGOS (RMZ)	HR AFIS (1) (2)
FIZ HIERRO (RMZ)	HR AFIS (1) (2)
FIZ CÓRDOBA (RMZ)	HR AFIS (1) (2)
FIZ HUESCA (RMZ)	HR AFIS (1) (2)
FIZ REDUCIDA ANDORRA-LA SEU D'URGELL (RMZ)	HR AFIS (1) (2)
MALLORCA/Son Bonet AD	(3)
Algeciras HLP	(3)
(1) Límites laterales y verticales, clase de espacio aéreo y altitud de transición según lo publicado en AIP sección AD 2. // Lateral and vertical limits, airspace class and transition altitude as published in AIP section AD 2.	
(2) Fuera de HR AFIS (horario de uso restringido), ver AD 2 casilla 20 Reglamentación local. // Outside AFIS HR (restricted use hours), see AD 2 item 20 Local regulations.	
(3) La presentación obligatoria de plan de vuelo es una condición operativa para las aeronaves que despegan y aterrizan en estas instalaciones. // The mandatory flight plan submission is an operative condition for aircraft taking off or landing at these facilities.	

PRESENTACIÓN DEL PLAN DE VUELO

La presentación del plan de vuelo (FPL) así como los correspondientes mensajes asociados antes de la salida, se realizará, bien:

- a) A través de la página web de ICARO (<https://notampib.enaire.es>) o en la App de ICARO para dispositivos móviles Android e iOS, o en la **Oficina de Notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo (ARO)** del aeródromo de salida personalmente, por teléfono, vía SITA, u otros medios que prescriba la autoridad ATS competente. La Oficina de Notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo en el estado español, de acuerdo al Reglamento de la Circulación Aérea, es la designada para la presentación, aceptación y encaminamiento de los FPL y mensajes asociados en los aeropuertos españoles;

o,

- b) **directamente al IFPS** (Eurocontrol), cuando se trate de planes de vuelo IFR y GAT.

En casos excepcionales, una aeronave en vuelo puede transmitir un plan de vuelo (AFIL) a una estación de telecomunicaciones aeronáuticas que sirve a una dependencia ATS.

SUBMISSION OF THE FLIGHT PLAN

A flight plan (FPL) and its corresponding associated messages prior to departure, shall be submitted either:

- a) Via the ICARO website (<https://notampib.enaire.es>) or in the ICARO app for Android and iOS mobile devices, or to the **Air Traffic Services Reporting Office (ARO)** at the aerodrome of departure, in person, by telephone or via SITA, or other means stated by the appropriate ATS authority. The Air Traffic Services Reporting Office in Spain, according to the Reglamento de la Circulación Aérea, is the designated office for submission, approval and addressing of FPL and associated messages at Spanish airports;

or,

- b) **directly to IFPS** (Eurocontrol), with regard to IFR and GAT flight plans.

Exceptionally, an aircraft during the flight may broadcast a flight plan (AFIL) to an aeronautical telecommunication station serving to an ATS unit.

Zona de protección de planes de vuelo (FBZ)

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

Cuando aplique, para cada área relevante, se definirá una FBZ de uso exclusivo para la planificación de los vuelos IFR.

Las áreas y las FBZ relevantes se gestionarán por la AMC y se notificará su activación en los EAUP/EUUP.

Flight Plan Buffer Zones (FBZ)

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

When applicable, for each relevant area, an FBZ will be established for IFR flight planning purposes only.

Relevant area and the selected FBZ(s) will be managed by AMC and will be notified when active by the EAUP/EUUP.

Presentación de plan de vuelo desde aeródromos y helipuertos que carecen de ARO.

A los aeródromos y helipuertos autorizados por la Dirección General de Aviación Civil que no tengan designada una Oficina de Notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo (ARO), se les asignará una que asuma las tareas propias de esta dependencia ATS.

La relación de ARO designadas para servir a dichos aeródromos y helipuertos es la siguiente:

Flight plan filing from aerodromes and heliports lacking an ARO.

Those aerodromes and heliports authorized by The Dirección General de Aviación Civil which have not been allocated with an Aerodrome Reporting Office (ARO), will be assigned one to assume all tasks proper of this ATS unit.

The list of ARO assigned to serve the aforementioned aerodromes and heliports is the following:

ARO ASIGNADA ARO ASSIGNED	MEDIOS DE CONTACTO CONTACT MEANS	AD DE SU RESPONSABILIDAD AD OF ITS RESPONSABILITY	OBSERVACIONES REMARKS
ALBACETE AD	TEL: +34-967 555 703 / 700 FAX: +34-967 555 716	Aeródromo de Tinajeros Aeródromo La Gineta Aeródromo Municipal de Pozo Cañada Aeródromo y Helipuerto de Campillos-Paravientos (AD/HLP) Casas de los Pinos Helipuerto BABCOCK (HLP) Helipuerto de Airbus Helicopters (HLP) Ontur	Fuera del horario operativo de Albacete AD, la ARO asignada a los aeródromos/ helipuertos de su responsabilidad será la de Valencia AD. // Outside Albacete AD hours of operation, the ARO assigned to aerodromes/heliports of its responsibility will be Valencia AD's.
ALICANTE/Alicante-Elche Miguel Hernández AD	TEL: +34-966 919 101 FAX: +34-965 682 233	Aeródromo de Lorca, Agustín Navarro Aeródromo de Totana Aeródromo Los Garranchos-San Javier Alhama de Murcia Helipuerto del Hospital Universitario Los Arcos del Mar Menor (HLP) Helipuerto del Hospital Virgen de la Arrixaca (HLP) Helipuerto La Alberquilla (HLP) Los Martínez del Puerto Muchamiel	
ALMERÍA AD	TEL: +34-950 213 701 / 713 FAX: +34-950 213 859	Beas de Segura Helipuerto C.I. de Huelma (HLP) Helipuerto de Alhama de Almería (HLP) Helipuerto de Serón (HLP) Helipuerto de Vélez Blanco (HLP)	
ASTURIAS AD	TEL: +34-985 127 531 / 532 FAX: +34-985 545 109	El Musel (HLP) Helipuerto de La Morgal (HLP) Helipuerto de Tineo (HLP) Helipuerto del Hospital Universitario Central de Asturias en Oviedo (HLP) Helipuerto Ibiás Parque Bomberos Asturias (HLP) La Morgal Villaframil	
BADAJOS/Talavera La Real AD	TEL: +34-924 210 406 FAX: +34-924 210 453	Aeródromo de Casimiro Patiño Aeródromo de Cortijo Puerto Aeródromo El Membrillar Aeródromo El Molinillo Aeródromo El Moral Aeródromo Mérida-Royanejos Aeródromo Virgen de la Extrella	Fuera del horario operativo de Badajoz/Talavera La Real AD, la ARO asignada a los aeródromos/ helipuertos de su responsabilidad será la de Sevilla AD. // Outside Badajoz/Talavera La Real 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
		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)	
BARCELONA/Josep Tarradellas Barcelona-El Prat AD	TEL: +34-932 983 797 / 798 E-mail: bcncocops@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: biocecops@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/ helipueros 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.
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/ helipueros 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.

ARO ASIGNADA ARO ASSIGNED	MEDIOS DE CONTACTO CONTACT MEANS	AD DE SU RESPONSABILIDAD AD OF ITS RESPONSABILITY	OBSERVACIONES REMARKS
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 Morallillos 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	Aeródromo de Aerosidonia Helipuerto del Hospital de Jerez (HLP) Helipuerto del Hospital La Línea de La Concepción (HLP) Helipuerto La Almoraima (HLP) Tomás Fernández Espada Trebujena	
LA GOMERA AD	TEL: +34-922 873 001 FAX: +34-922 873 002 E-mail: cecoagz@aena.es	San Sebastián de La Gomera (HLP)	
LA PALMA AD	TEL: +34-922 426 100 / 101 / 103 FAX: +34-922 426 141 / 142 / 143	Helipuerto C.I. Puntagorda (HLP)	
LEÓN AD	TEL: +34-987 877 700 FAX: +34-987 877 704	Aeródromo de Astorga Aeródromo de Chozas de Abajo Aeródromo de Villamarco Aeródromo de Villoldo Aeródromo Los Oteros Helipuerto C.I. Cueto (HLP) Helipuerto de Camposagrado (HLP) Helipuerto de la Base C.I. de Rabanal del Camino (HLP) Helipuerto de la Base C.I. de Tabuyo del Monte (HLP) Helipuerto de Sahechores (HLP) Helipuerto de Villaeles (HLP)	Fuera del horario operativo de León AD, la ARO asignada a los aeródromos/ helipuertos de su responsabilidad será la de Asturias AD. // Outside León AD hours of operation, the ARO assigned to aerodromes/heliports of its responsibility will be Asturias AD's.
LOGROÑO AD	TEL: +34-941 277 477 / 413 FAX: +34-941 277 479 / 410	Aeródromo San Torcuato Garay	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	

ARO ASIGNADA ARO ASSIGNED	MEDIOS DE CONTACTO CONTACT MEANS	AD DE SU RESPONSABILIDAD AD OF ITS RESPONSABILITY	OBSERVACIONES REMARKS
		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 Martinamatos 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)	
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 Binissalem 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 García Centre de Gestió d'Emergències 112 (HLP)	

ARO ASIGNADA ARO ASSIGNED	MEDIOS DE CONTACTO CONTACT MEANS	AD DE SU RESPONSABILIDAD AD OF ITS RESPONSABILITY	OBSERVACIONES REMARKS
		<p>Heli Montsiá-Amposta (HLP)</p> <p>Helipuerto del Hospital Tortosa Verge de la Cinta (HLP)</p> <p>Helipuerto del Hospital Universitari Sant Joan de Reus (HLP)</p> <p>Helipuerto Port Aventura (HLP)</p> <p>Hospital Universitario Joan XXIII (HLP)</p> <p>Mas Passamaner (HLP)</p> <p>Port de Tarragona (HLP)</p>	
SABADELL AD	<p>TEL: +34-937 282 110</p> <p>FAX: +34-937 122 720</p> <p>E-mail: qsaceops@aena.es</p>	<p>Helipuerto Complex Egara (HLP)</p> <p>Hotel Can Bonastre Wine Resort Masquefa (HLP)</p> <p>Parc Taulí (HLP)</p> <p>Tírvia (HLP)</p> <p>Tremp (HLP)</p> <p>Ullastrell-Teresa Vilá (HLP)</p> <p>Viella (HLP)</p> <p>Vilaller (HLP)</p>	Emergencias: TEL: +34-937 282 112.
SALAMANCA AD	<p>TEL: +34-923 329 600</p> <p>FAX: +34-923 329 629</p>	<p>Aeródromo El Salobral</p> <p>Aeródromo Rosinos de la Requejada</p> <p>Calzada de Valdunciel</p> <p>Helipuerto Base C.I. de Puerto el Pico (HLP)</p> <p>Helipuerto C.I. Cebreros (HLP)</p> <p>Helipuerto C.I. Guadramiro (HLP)</p> <p>Helipuerto C.I. Piedralaves (HLP)</p> <p>Helipuerto de Burghondo (HLP)</p> <p>Helipuerto de El Maíllo (HLP)</p> <p>Helipuerto de Villardeciervos (HLP)</p> <p>Helipuerto del Barco de Ávila (HLP)</p> <p>Helipuerto del Hospital Universitario de Salamanca (HLP)</p> <p>Helipuerto El Bodón (HLP)</p> <p>Helipuerto Villalarbo (HLP)</p>	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	<p>TEL: +34-942 202 111 / 113</p> <p>FAX: +34-942 202 153</p> <p>E-mail: ceopssdr@aena.es</p>	<p>Aeródromo de Cillamayor</p> <p>Aeródromo de Herrera de Pisuegra</p> <p>Helipuerto de Jaedo (HLP)</p>	
SANTIAGO/Rosalía de Castro AD	<p>TEL: +34-981 547 563</p> <p>FAX: +34-981 547 564</p>	<p>Aeródromo de Caldas de Reis</p> <p>Aeródromo de Mazaricos</p> <p>Aeródromo Monforte de Lemos</p> <p>Beariz</p> <p>Costa Norte-Puerto de Viveiro-Celeiro (HLP)</p> <p>Helipuerto C.I. de Laza (HLP)</p> <p>Helipuerto C.I. de Marroxo (HLP)</p> <p>Helipuerto C.I. de O Barco (HLP)</p> <p>Helipuerto C.I. Portomarin (HLP)</p> <p>Helipuerto CEE (HLP)</p> <p>Helipuerto de A Merca (HLP)</p> <p>Helipuerto de Castromaior (HLP)</p> <p>Helipuerto de Lomba (HLP)</p> <p>Helipuerto de Queimadelos (HLP)</p> <p>Helipuerto de San Xoán de Río (HLP)</p> <p>Helipuerto de Vilamaior (HLP)</p> <p>Helipuerto del Hospital Da Costa Burela (HLP)</p> <p>Helipuerto Hospital Universitario A Coruña (HLP)</p> <p>Helipuerto Nuevo Hospital de Vigo (HLP)</p> <p>Helipuerto Xurés (HLP)</p> <p>Rozas</p>	
SEVILLA AD	<p>TEL: +34-954 449 202</p> <p>FAX: +34-954 449 039</p> <p>E-mail: svq.operaciones.ceops@aena.es</p>	<p>Aeródromo AMR</p> <p>Aeródromo Hotel Hacienda Orán</p> <p>Aeródromo Los Alcores</p> <p>Altarejos-Guadalcanal</p> <p>Expo'92 (HLP)</p> <p>Helipuerto de El Pedroso (HLP)</p>	

ARO ASIGNADA ARO ASSIGNED	MEDIOS DE CONTACTO CONTACT MEANS	AD DE SU RESPONSABILIDAD AD OF ITS RESPONSABILITY	OBSERVACIONES REMARKS
		Helipuerto de Galaroza (HLP) Helipuerto del CEDEFO de Cabezuados (HLP) La Juliana Mafé-Gibraleón	
TENERIFE NORTE/Ciudad de La Laguna AD	TEL: +34-922 635 866 / 888 FAX: +34-922 635 328	Helipuerto C.I. de La Guancha (HLP) Helipuerto Hospital U. Nuestra Sra. De Candelaria (HLP) Hospital Universitario de Canarias (HLP)	
TENERIFE SUR AD	TEL: +34-922 759 338 FAX: +34-922 759 188	Helipuerto de Adeje (HLP)	
VALENCIA AD	TEL: +34-961 598 538 / 539 FAX: +34-961 598 537	Aeródromo de Pozorrubio de Santiago Aeródromo Vicente Huerta Castellón Heliplataforma Escal UGS (HLP) Helipuerto Base de extinción de incendios de Tírig (Castellón) Helipuerto de Albendea (HLP) Helipuerto de la Base C.I. de Prado de los Esquiladores (HLP) Helipuerto de Vinarós (HLP) Requena Sotos	
VALLADOLID/ Villanubla AD	TEL: +34-983 415 503 FAX: +34-983 415 518	El Carrascal Helipuerto Alcazarén (HLP) Helipuerto C.I. Quintanilla (HLP) Helipuerto C.I. Vivero (HLP) Helipuerto Finca Retuerta (HLP) Matilla de los Caños Torozos	Fuera del horario operativo de Valladolid/ Villanubla AD, la ARO asignada a los aeródromos/helipuertos de su responsabilidad será la de Madrid/Cuatro Vientos AD. // Outside Valladolid/ Villanubla AD hours of operation, the ARO assigned to aerodromes/heliports of its responsability will be Madrid/Cuatro Vientos AD's.
VITORIA AD	TEL: +34-945 163 518 E-mail: VITCEOPS@aena.es	Aeródromo de La Vid de Bureba Helipuerto C.I. Pradoluengo (HLP) Helipuerto de Elciego (HLP) Helipuerto de Medina de Pomar (HLP) Helipuerto Nuevo Hospital de Burgos (HLP)	Fuera del horario operativo de Vitoria AD, la ARO asignada a los aeródromos/ helipuertos de su responsabilidad será la de Bilbao AD. // Outside Vitoria AD hours of operation, the ARO assigned to aerodromes/heliports of its responsibility will be Bilbao AD's.
ZARAGOZA AD	TEL: +34-976 712 331 FAX: +34-976 712 412	Aeródromo de Ainsa-Coscojuela de Sobrarbe Benabarre Binéfar Castejón de Monegros Helipuerto DAROCA FORESTAL (HLP) Helipuerto de Alcorisa Forestal (HLP) Helipuerto EJEA FORESTAL (HLP) Helipuerto de Boltaña Forestal (HLP) Helipuerto de Plasencia Forestal (HLP) Helipuerto Teruel Forestal Blancos del Coscojar (HLP) La Nava-Corral de Ayllón Santa Cilia de Jaca Teruel Valle del Tena (HLP)	

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PLANES DE VUELO

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

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

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

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

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

FLIGHT PLAN

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

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

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

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

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

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

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

ICAO Punto significativo cuyo designador cumple la especificación OACI.

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

OTHER Punto cuyo designador es texto libre

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

ICAO Significant point which designator complies with ICAO specification.

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

OTHER Point which designator is free text.

Se pueden consultar las coordenadas de todos 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
ALJAQ	ICAO	373726.2N 0045927.9W		TMA SEVILLA, IAF LEBA	
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	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
ALZUP	ICAO	370922.8N 0014622.8W	(I)	W810, UY810	BDRY FIR/UIR MADRID / BARCELONA
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	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
AMAPI	ICAO	290059.5N 0130504.5W		TMA CANARIAS	
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	(IAD)	TMA SEVILLA, R47, UN747, UT312	(AD): LEBA
AMPIR	ICAO	355615.0N 0055723.0W	(I)	T100, UT100	
AMPOL	ICAO	404812.8N 0003821.4E	(I)	TMA BARCELONA, UM182	
AMPUR	ICAO	431924.2N 0032549.4W		TMA SANTANDER, IAF LEXJ	
AMTOS	ICAO	430000.0N 0031315.7W	(ID)	TMA BILBAO/CTA VITORIA, R75, UL14	(D): LEBB
ANANA	ICAO	390000.0N 0022446.3W	(I)	G53, UM143	
ANDEV	ICAO	372338.0N 0063559.0W		TMA SEVILLA	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
ANEKU	ICAO	423127.6N 0015034.0W		IAF LEPP	
ANETO	ICAO	424134.8N 0003330.4E	(EX)	UN860	(E) ODD FL (X) EVEN FL BDRY UIR BARCELONA / FRANCE
ANTON	ICAO	411535.5N 0014153.7E	(I)	UN861, UN975	
ANZAN	ICAO	390000.0N 0031317.2W	(I)	G5, J867, UL27, UN867, UN869	
APADU	ICAO	371749.0N 0051743.0W		TMA SEVILLA	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
APASO	ICAO	250000.0N 0193016.7W	(I)	UN866, UN871	
ARACO	ICAO	282557.1N 0172708.4W		TMA CANARIAS, IAF GCLA	
ARBEBK	ICAO	413237.9N 0010747.2E	(I)	TMA BARCELONA, UN725, UN863, UT113, UT410	
ARBIN	ICAO	424046.5N 0023649.5W		CTA VITORIA, IAF LEVT	
ARCON	ICAO	400000.0N 0021852.0W		TMA MADRID	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
ARDID	ICAO	411023.8N 0061656.4W	(X)	UN976	(X) ODD FL
ARENA	ICAO	254341.1N 0142130.9W	(I)	A600, G851, UL660, UN728	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
ARGOR	ICAO	393219.1N 0001755.4E	(ID)	TMA VALENCIA, A33, UN733	(D): LEAL
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 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_ADQ.
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

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
ATLEN	ICAO	443019.3N 0045651.1W	(E)	G41, UN872	(E): ODD FL BDRY FIR/UIR MADRID / FIR BREST/UIR FRANCE
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	
BA01S	5ANNC	374911.4N 0045151.6W		TMA SEVILLA, MAPT LEBA	
BA04S	5ANNC	374622.6N 0045349.2W		TMA SEVILLA, FAF LEBA	
BA05S	5ANNC	374606.0N 0045400.8W		TMA SEVILLA, FAP LEBA	
BA08S	5ANNC	374252.5N 0045615.4W		TMA SEVILLA, IF LEBA	
BA400	5ANNC	375740.0N 0044742.0W		TMA SEVILLA,	
BA410	5ANNC	375934.0N 0043341.0W		TMA SEVILLA,	
BA500	5ANNC	374528.9N 0045426.6W		TMA SEVILLA,	
BA510	5ANNC	374051.0N 0044029.0W		TMA SEVILLA,	
BA600	5ANNC	381031.0N 0043642.0W		TMA SEVILLA,	
BA610	5ANNC	375144.0N 0044033.0W		TMA SEVILLA,	
BA620	5ANNC	373425.0N 0045158.0W		TMA SEVILLA,	
BA700	5ANNC	380056.0N 0042929.0W		TMA SEVILLA,	
BA710	5ANNC	380145.0N 0045644.0W		TMA SEVILLA,	
BA720	5ANNC	381016.0N 0044607.0W		TMA SEVILLA,	
BA800	5ANNC	375149.1N 0045001.6W		TMA SEVILLA,	
BA810	5ANNC	374325.8N 0044430.0W		TMA SEVILLA,	
BA820	5ANNC	373347.8N 0045112.7W		TMA SEVILLA,	
BA900	5ANNC	380048.0N 0044225.8W		TMA SEVILLA, IF LEBA	
BA901	5ANNC	375737.5N 0044507.0W		TMA SEVILLA, FAP LEBA	
BA902	5ANNC	375104.3N 0045038.9W		TMA SEVILLA	
BA910	5ANNC	374834.5N 0045245.1W		TMA SEVILLA,	
BA950	5ANNC	380006.6N 0044058.4W		TMA SEVILLA, IF LEBA	
BA951	5ANNC	375714.1N 0044408.0W		TMA SEVILLA, FAP/FAF LEBA	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
BA952	5ANNC	375109.5N 0045047.7W		TMA SEVILLA, MAPT LEBA	
BA960	5ANNC	374853.4N 0045316.6W		TMA SEVILLA,	
BA961	5ANNC	374857.8N 0044050.2W		TMA SEVILLA,	
BA962	5ANNC	380117.5N 0043000.9W		TMA SEVILLA,	
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	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
BAPAL	ICAO	284116.5N 0132545.4W		TMA CANARIAS, IAF GCRR	
BAPOR	ICAO	434100.5N 0024415.0W	(I)	J152, UP152	
BARBO	ICAO	422655.8N 0005409.9E	(I)	TMA BARCELONA, UN608	
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		TMA MADRID, IF MADRID	
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

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
BELLA	ICAO	362328.0N 0045114.0W		TMA SEVILLA	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
BENED	ICAO	401237.5N 0020930.0W	(II)	A33, UN733	
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	

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

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
BL423	5ANNC	412807.3N 0023502.7E		TMA BARCELONA	NO_ADO.
BL427	5ANNC	413150.7N 0023247.7E		TMA BARCELONA	NO_ADO.
BL428	5ANNC	412422.3N 0023715.8E		TMA BARCELONA	NO_ADO.
BL431	5ANNC	413011.5N 0022756.8E		TMA BARCELONA	NO_ADO.
BL432	5ANNC	412243.1N 0023225.5E		TMA BARCELONA	NO_ADO.
BL435	5ANNC	412832.2N 0022306.0E		TMA BARCELONA	NO_ADO.
BL436	5ANNC	412103.9N 0022735.2E		TMA BARCELONA	NO_ADO.
BL439	5ANNC	412653.0N 0021815.3E		TMA BARCELONA	NO_ADO.
BL440	5ANNC	411924.6N 0022245.1E		TMA BARCELONA	NO_ADO.
BL443	5ANNC	413126.3N 0021530.4E		TMA BARCELONA	NO_ADO.
BL444	5ANNC	411451.2N 0022529.1E		TMA BARCELONA	NO_ADO.
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.

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
BL521	5ANNC	410846.9N 0013830.6E		TMA BARCELONA	NO_ADO.
BL525	5ANNC	410706.4N 0013342.1E		TMA BARCELONA	NO_ADO.
BL529	5ANNC	411052.8N 0013125.1E		TMA BARCELONA	NO_ADO.
BL530	5ANNC	410324.5N 0013556.1E		TMA BARCELONA	NO_ADO.
BL533	5ANNC	411232.5N 0013614.3E		TMA BARCELONA	NO_ADO.
BL534	5ANNC	410504.2N 0014044.7E		TMA BARCELONA	NO_ADO.
BL537	5ANNC	411412.0N 0014103.8E		TMA BARCELONA	NO_ADO.
BL538	5ANNC	410643.8N 0014533.6E		TMA BARCELONA	NO_ADO.
BL541	5ANNC	411551.4N 0014553.4E		TMA BARCELONA	NO_ADO.
BL542	5ANNC	410823.1N 0015022.8E		TMA BARCELONA	NO_ADO.
BL545	5ANNC	412024.6N 0014308.7E		TMA BARCELONA	NO_ADO.
BL546	5ANNC	410349.7N 0015306.5E		TMA BARCELONA	NO_ADO.
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	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
BL639	5ANNC	410418.9N 0020456.2E		TMA BARCELONA	
BL640	5ANNC	410659.1N 0015440.8E		TMA BARCELONA	
BL645	5ANNC	411010.5N 0021106.5E		TMA BARCELONA	
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	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
BL721	5ANNC	405008.8N 0021049.9E		TMA BARCELONA	
BL722	5ANNC	411730.6N 0015043.2E		TMA BARCELONA	
BL723	5ANNC	412554.4N 0023513.1E		TMA BARCELONA	
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_ADO.
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	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
BL816	5ANNC	413125.1N 0013924.7E		TMA BARCELONA	
BL817	5ANNC	411418.4N 0013109.7E		TMA BARCELONA	
BL818	5ANNC	411011.2N 0011326.0E		TMA BARCELONA	
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	(II)	TMA CANARIAS, G851, UN728, UN866	

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

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
CATON	ICAO	394819.2N 0011242.0W	(ID)	TMA VALENCIA, A33, UN733	(D): LEAL
CAVES	ICAO	412900.2N 0013948.5E	(IA)	G23, UM601, UN861	(A): LEDA
CAZAR	ICAO	383011.0N 0051416.0W		TMA SEVILLA	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
CAZON	ICAO	372549.0N 0061107.0W		TMA SEVILLA	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
CEGAM	ICAO	425901.4N 0021410.9W	(II)	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	(II)	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

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
CORDA	ICAO	402456.1N 0021520.9E	(A)	TMA PALMA, UZ174	(A): LEIB
CORDU	ICAO	375109.0N 0045529.0W		TMA SEVILLA	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
CORIA	ICAO	370138.8N 0061049.9W		TMA SEVILLA	
CORVA	ICAO	411234.7N 0021629.0E		TMA BARCELONA	
COSTI	ICAO	272136.5N 0134208.5W	(IAD)	TMA CANARIAS, W279, UQ279	(AD): GCFV, GCLP, GCRR, GCTS
CRETA	ICAO	405220.2N 0000341.6E	(IAD)	TMA BARCELONA, A34, J596, UN860, UZ596	(D): LERS (A): LECH
CRISA	ICAO	385619.0N 0043322.6W	(I)	B42, R10, UN10, UN864	
CULNE	ICAO	280023.2N 0170617.5W		TMA CANARIAS, ARR/DEP GCGM	
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_ADO.
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_ADO.
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

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
DEPIS	ICAO	281116.5N 0174920.9W		IAF GCLA	
DEREV	ICAO	264323.4N 0151239.8W	(IAD)	UN729, UN857	(AD): GCLP
DESAT	ICAO	414948.5N 0061259.8W	(I)	H733, UN733	
DESIN	ICAO	405517.4N 0033437.6W			
DESUM	ICAO	302323.8N 0131906.8W	(X)		(X): EVEN FL BDRY FIR/UIR CANARIAS / CASABLANCA
DETIV	ICAO	293006.4N 0132637.1W		TMA CANARIAS	
DEVAR	ICAO	435641.2N 0053417.8W		TMA ASTURIAS, G41, UN872	
DEVLA	ICAO	291453.0N 0124306.0W		TMA CANARIAS	BDRY FIR CANARIAS / CASABLANCA
DIBER	ICAO	420447.0N 0042454.0E	(X)	H110, H870, UL110, UN870	(X): EVEN FL BDRY FIR/UIR BARCELONA / FIR MARSEILLE / UIR FRANCE
DIBIB	ICAO	291620.8N 0132009.6W		TMA CANARIAS	
DIKUT	ICAO	400025.4N 0001409.9E	(IAD)	B28, UM985, UY90	(AD): LEVC NO_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

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

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
ECKOS	ICAO	280224.3N 0152022.7W		TMA CANARIAS	
EDIGO	ICAO	413015.5N 0032442.1W	(IAD)	B190, UN858	(D): LEMD, LETO (A): LEVT, LERJ
EDIMU	ICAO	404641.7N 0014942.0W	(I)	A869, J596, UN869, UZ596	
EDULI	ICAO	392421.9N 0022502.7E	(IAD)	TMA PALMA, R59, UM603, UM871	(AD): LEMH
EDUMO	ICAO	225500.0N 0233600.0W	(X)	UN741	(X): ODD AND EVEN FL BDRY UIR CANARIAS / FIR/UIR SAL OCEANIC
EDUPI	ICAO	295602.0N 0132333.0W			
EKRIS	ICAO	390000.0N 0054653.1W	(I)		
ELKEM	ICAO	380855.8N 0014617.0E	(I)	A6, UL45, UL129	
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	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
EPIXI	ICAO	373535.7N 0060747.5W		TMA SEVILLA	
ERAKI	ICAO	425942.0N 0010301.0W	(E)	UN976	(E): ODD FL BDRY UIR MADRID / FRANCE
ERMUT	ICAO	385751.9N 0013542.4E		TMA PALMA, IF LEIB	NO_ADO.
ESAMI	ICAO	355000.0N 0024111.0W	(EX)	H372, UM372	(E): EVEN FL (X): ODD FL BDRY FIR/UIR MADRID / CASABLANCA
ESILA	ICAO	370305.1N 0024626.9W	(I)	TMA ALMERÍA, J865, UN865	
ESPIN	ICAO	405058.0N 0023000.0W		TMA MADRID	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
ESPOR	ICAO	401658.9N 0020544.0E	(I)	TMA PALMA, L2, W2	
ETAKA	ICAO	414721.4N 0074347.9W			BDRY UIR MADRID / FIR LISBOA, Sólo para uso táctico // For tactical use only
ETANA	ICAO	393417.1N 0033454.5W	(I)	A871, UN871	
ETIBA	ICAO	212017.8N 0184043.6W	(I)	UN857	
ETROV	ICAO	362249.9N 0042103.0W		TMA SEVILLA, IAF LEMG	
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, IAF LEMD	
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	

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

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
GANTA	ICAO	281629.5N 0171013.9W		TMA CANARIAS	
GAPLU	ICAO	415259.6N 0023255.4E		TMA BARCELONA	
GARBI	ICAO	404810.5N 0021712.3E	(I)	TMA BARCELONA, B31, UN859	
GARGO	ICAO	284337.7N 0133427.4W		TMA CANARIAS	
GARVU	ICAO	421015.7N 0020440.1W	(ID)	CTA LOGROÑO, H210, R10, UN10, UN857	(D): LEPP
GASMO	ICAO	414346.1N 0030255.5W	(IA)	H430, H867, UN867, UT430	(A): LEVT, LERJ
GATAS	ICAO	364135.9N 0015318.8W	(I)	A44, UM192	BDRY FIR BARCELONA/MADRID
GAVMA	ICAO	411556.6N 0015914.1E		TMA BARCELONA	
GE06S	5ANNC	414736.6N 0024311.9E		TMA BARCELONA, FAP/FAF LEGE	
GE12S	5ANNC	414225.7N 0024114.9E		TMA BARCELONA, IF LEGE	
GE405	5ANNC	414016.0N 0025211.0E		TMA BARCELONA	
GE410	5ANNC	413938.3N 0024334.7E		TMA BARCELONA	
GE415	5ANNC	415635.0N 0024635.3E		TMA BARCELONA	
GE420	5ANNC	420741.7N 0025219.2E		TMA BARCELONA	
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	(I)	G23, UM601, UN608	
GENIL	ICAO	373445.0N 0051800.0W		TMA SEVILLA	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
GENIO	ICAO	381737.1N 0030852.1E	(I)	A27, B31, UM134, UN852, UN855, UN859	
GERVU	ICAO	384911.5N 0002900.0E	(ID)	TMA VALENCIA, R59, UM603	(D): LEIB
GESPU	ICAO	420246.0N 0084841.8W		TMA GALICIA, IAF LEVX	
GILDI	ICAO	300820.2N 0133320.2W		TMA CANARIAS	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
GILMA	ICAO	363240.8N 0063341.4W		IAF LERT	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE, Punto de transferencia de tráfico entre: SEVILLA ACC a ROTA TWR // Transfer traffic point between: SEVILLA ACC to ROTA TWR
GINAS	ICAO	293021.7N 0130800.3W		TMA CANARIAS	
GIROM	ICAO	424629.5N 0005950.3E	(X)	UN608, UN863	(X): EVEN FL BDRY FIR/UIR BARCELONA / FIR BORDEAUX/UIR FRANCE
GISLU	ICAO	390138.8N 0014447.0E		TMA PALMA, IAF LEIB	NO_ADO.
GOBEG	ICAO	290000.0N 0250000.0W	(EX)		(E): EVEN AND ODD FL (X): EVEN AND ODD FL BDRY UIR CANARIAS / FIR SANTA MARIA OCEANIC
GODIV	ICAO	414317.2N 0061925.2W	(I)	H406, UZ406	Sólo salidas LEVX // Only departures LEVX
GODOX	ICAO	392221.4N 0012438.7E	(IA)	TMA PALMA, UM871, UN856	(A): LEPA
GODPI	ICAO	414331.0N 0003544.0W		TMA ZARAGOZA, IAF LEZG	
GOLFO	ICAO	362203.9N 0020316.9W	(I)	R24, T100, UM744, UT100	
GOLFY	ICAO	284712.9N 0134149.3W		TMA CANARIAS	
GOMER	ICAO	280000.0N 0172000.0W	(I)	UN866, UN981, UY422	
GOMSO	ICAO	425942.4N 0013000.0W		CTA PAMPLONA, R299, UM299	
GOMSU	ICAO	284737.0N 0135758.0W		TMA CANARIAS	
GONZA	ICAO	361217.1N 0025237.0W	(IA)	B95, T100, UL195, UN860, UT100	(A): LEMG
GOSOS	ICAO	360512.8N 0044331.5W	(I)	T100, UT100	
GOSVI	ICAO	423700.2N 0012210.1W	(I)	G23, UM601, UT429	
GOTOR	ICAO	400638.8N 0034328.2W	(I)	A975, UN857, UN975	
GOTOX	ICAO	425146.6N 0055242.7W		R107, UM30	
GOXIP	ICAO	390000.0N 0042752.2W	(I)		
GOXOL	ICAO	402448.3N 0043855.0W		TMA MADRID	
GRAUS	ICAO	415844.5N 0002235.2E	(IAD)	TMA BARCELONA/TMA ZARAGOZA, A34, G23, UM601, UN860	(AD): LEBL, LEZG (D): LEDA

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
GUNET	ICAO	193542.0N 0194406.0W	(EX)	UN857	(E): ODD FL (X): EVEN FL BDRY FIR/UIR CANARIAS / DAKAR TERRESTRE
GUPEL	ICAO	212000.0N 0150000.0W	(EX)	UY601	(E): ODD FL (X): EVEN FL BDRY UIR CANARIAS / FIR/UIR DAKAR TERRESTRE
GURKA	ICAO	302602.4N 0155100.9W	(I)	TMA CANARIAS, B18, UN729, UN866	
HAMRA	ICAO	365216.0N 0000125.0W	(EX)	A34, UN608, UP34	(E): EVEN FL (X): ODD FL BDRY FIR/UIR BARCELONA / FIR ARGEL, Salida // Exit RVSM
HIDRA	ICAO	443000.0N 0130000.0W	(EX)		(E): EVEN AND ODD FL (X): EVEN AND ODD FL BDRY UIR MADRID / FIR SANTA MARIA OCEANIC, Entrada-Salida // Entry-Exit RVSM
IB500	5ANNC	385430.6N 0013232.3E		TMA PALMA	NO_ADO.
IB501	5ANNC	390015.4N 0013909.2E		TMA PALMA	NO_ADO.
IB502	5ANNC	390546.4N 0013954.4E		TMA PALMA	NO_ADO.
IB503	5ANNC	391139.3N 0012710.5E		TMA PALMA	NO_ADO.
IB510	5ANNC	384436.9N 0013821.6E		TMA PALMA	NO_ADO.
IB511	5ANNC	383622.9N 0013606.2E		TMA PALMA	NO_ADO.
IB512	5ANNC	383429.9N 0012046.9E		TMA PALMA	NO_ADO.
IB520	5ANNC	385350.4N 0013939.3E		TMA PALMA	NO_ADO.
IB600	5ANNC	384932.1N 0011508.0E		TMA PALMA	NO_ADO.
IB601	5ANNC	385544.9N 0010922.0E		TMA PALMA	NO_ADO.
IB605	5ANNC	385008.7N 0010846.6E		TMA PALMA	NO_ADO.
IB610	5ANNC	384817.9N 0011612.3E		TMA PALMA	NO_ADO.
IB611	5ANNC	383508.2N 0011914.0E		TMA PALMA	NO_ADO.
IB700	5ANNC	385957.5N 0011045.4E		TMA PALMA	NO_ADO.
IB710	5ANNC	390834.4N 0013411.4E		TMA PALMA	NO_ADO.

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
IB711	5ANNC	390410.4N 0013716.0E		TMA PALMA	NO_ADO.
IB712	5ANNC	390602.4N 0014149.0E		TMA PALMA	NO_ADO.
IB713	5ANNC	390754.2N 0014622.3E		TMA PALMA	NO_ADO.
IB720	5ANNC	385054.3N 0014618.0E		TMA PALMA	NO_ADO.
IB725	5ANNC	384226.2N 0011207.3E		TMA PALMA	NO_ADO.
IB726	5ANNC	385518.5N 0014314.6E		TMA PALMA	NO_ADO.
IB727	5ANNC	385710.2N 0014747.2E		TMA PALMA	NO_ADO.
IB728	5ANNC	385901.7N 0015220.0E		TMA PALMA	NO_ADO.
IB730	5ANNC	390328.0N 0014921.3E		TMA PALMA	NO_ADO.
IB800	5ANNC	384807.9N 0012551.3E		TMA PALMA	NO_ADO.
IB810	5ANNC	394503.8N 0022536.1E		TMA PALMA	NO_ADO.
IB900	5ANNC	385005.5N 0004942.9E		TMA PALMA	NO_ADO.
IB910	5ANNC	385737.1N 0004937.5E		TMA PALMA	NO_ADO.
IB911	5ANNC	384928.1N 0010146.3E		TMA PALMA	NO_ADO.
IB912	5ANNC	384734.5N 0005715.4E		TMA PALMA	NO_ADO.
IB913	5ANNC	384444.0N 0005353.1E		TMA PALMA	NO_ADO.
IB920	5ANNC	385018.9N 0013542.8E		TMA PALMA	NO_ADO.
IB925	5ANNC	384037.2N 0010746.5E		TMA PALMA	NO_ADO.
IB926	5ANNC	383843.9N 0010316.0E		TMA PALMA	NO_ADO.
IB927	5ANNC	383807.1N 0005824.8E		TMA PALMA	NO_ADO.
IB930	5ANNC	384125.6N 0005609.1E		TMA PALMA	NO_ADO.
IBEB A	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, IF LEMD	
IBRAP	ICAO	422141.7N 0020330.7E	(E)	UN13	(E): ODD FL BDRY UIR BARCELONA / FRANCE
ICLEF	ICAO	415738.0N 0014556.0E		TMA BARCELONA	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
IDEVU	ICAO	393437.0N 0032400.6W	(I)	J867, UN867	
IDKER	ICAO	433835.3N 0033946.8W		TMA SANTANDER, IAF LEXJ	
IDOTU	ICAO	432002.7N 0084026.6W		TMA GALICIA, IAF LECO	
INCAH	ICAO	411307.1N 0003529.6E		TMA BARCELONA	
INDEL	ICAO	422721.2N 0024218.1W		CTA LOGROÑO	
INDIA	ICAO	412041.0N 0005453.0W		IAF LEZG	
INKAL	ICAO	363643.5N 0035200.0W	(ID)	TMA SEVILLA, B95, UL195	(D): LEMG
INPAN	ICAO	393358.1N 0034446.2W	(IA)	R10, UN10	(A): LEGT
INPUS	ICAO	400701.8N 0024217.6E		TMA PALMA	
INSAD	ICAO	280000.0N 0250000.0W	(EX)		(E): EVEN AND ODD FL (X): EVEN AND ODD FL BDRY UIR CANARIAS / FIR SANTA MARIA OCEANIC
INSER	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

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

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

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
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	
KOVAM	ICAO	392330.5N 0004727.6W		TMA VALENCIA	
KOXES	ICAO	384423.3N 0011648.2E		TMA PALMA	NO_ADQ.
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	(IAD)	R47, UN747, UT245	(AD): LEBA
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	

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

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

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
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
LULAK	ICAO	393124.1N 0024918.1E	(I)	A6, R59, UL129, UM603	
LULER	ICAO	405450.3N 0032242.0W		TMA MADRID, IAF LEMD	
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

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

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
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	
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, FAP/FAF LEMD	
MD09E	5ANNC	402059.4N 0032439.3W		TMA MADRID, FAP/FAF LEMD	
MD12E	5ANNC	404355.9N 0033337.7W		TMA MADRID, FAP/FAF LEMD	
MD13E	5ANNC	401745.0N 0032123.2W		TMA MADRID, IF LEMD	
MD15W	5ANNC	404620.3N 0033434.4W		TMA MADRID, FAP/FAF LEMD	
MD18E	5ANNC	404956.5N 0033339.8W		TMA MADRID, IF LEMD	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
MD22W	5ANNC	405332.6N 0033437.0W		TMA MADRID, IF LEMD	
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	
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	

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

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

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
MEROS	ICAO	403000.0N 0042159.7E	(ID)	TMA PALMA, B16, UN853, UZ82	(D): LEPA, LEMH
MG401	5ANNC	364849.9N 0044139.1W		TMA SEVILLA, FAP LEMG	
MG402	5ANNC	365352.2N 0044845.4W		TMA SEVILLA, IF LEMG	
MG403	5ANNC	365623.5N 0045047.4W		TMA SEVILLA	
MG411	5ANNC	363635.7N 0042429.8W		TMA SEVILLA, FAP LEMG	
MG412	5ANNC	363316.4N 0041951.9W		TMA SEVILLA, IF LEMG	
MG413	5ANNC	363008.5N 0041530.6W		TMA SEVILLA	
MILIS1	5ANNC	384500.0N 0031215.0W		CTA ALBACETE	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
MILIS2	5ANNC	384500.0N 0050500.0W		CTA ALBACETE	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
MIMDI	ICAO	363600.0N 0011300.0W	(I)	T100, UT100	
MINGU	ICAO	394934.2N 0012850.9W	(I)	UM871	
MINTA	ICAO	370743.7N 0072300.0W	(EX)	R47, UN747	(E): EVEN FL (X): ODD FL BDRY FIR/UIR MADRID / FIR LISBOA
MIRPO	ICAO	423752.0N 0020919.4W	(ID)	CTA LOGROÑO, H430, UN976	(D): LESO
MISTE	ICAO	432119.3N 0080506.7W		TMA GALICIA, IAF LECO	
MITOS	ICAO	382658.0N 0000049.4W	(ID)	B46, UN608, UN851	(D): LELC
MIYEC	ICAO	234200.0N 0125900.0W	(EX)	UN728	(E): EVEN FL (X): ODD FL BDRY UIR CANARIAS / DAKAR TERRESTRE
MOCEQ	ICAO	381834.4N 0044111.9W	(A)	TMA SEVILLA, B42, UN864,	(A): LEBA
MOGIL	ICAO	380755.0N 0031207.0E	(EX)	B31, UN859	(E): EVEN FL (X): ODD FL BDRY FIR/UIR BARCELONA / FIR ARGEL, Entrada-Salida // Entry-Exit RVSM
MOLAR	ICAO	383300.6N 0013555.9E		TMA PALMA	
MOLIN	ICAO	390000.0N 0044108.7W	(I)	UN857	
MOLUV	ICAO	364110.3N 0023631.9W		TMA ALMERÍA, IAF LEAM	

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

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

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

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

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

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

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
PA12N	5ANNC	394005.8N 0025802.5E		TMA PALMA, IF LEPA	NO_ADO.
PA400	5ANNC	390135.1N 0021745.0E		TMA PALMA	NO_ADO.
PA405	5ANNC	391930.0N 0024749.0E		TMA PALMA	NO_ADO.
PA406	5ANNC	392429.0N 0023456.8E		TMA PALMA	NO_ADO.
PA407	5ANNC	393031.5N 0022750.8E		TMA PALMA	NO_ADO.
PA410	5ANNC	393355.4N 0024457.4E		TMA PALMA	NO_ADO.
PA420	5ANNC	394301.9N 0025407.4E		TMA PALMA	NO_ADO.
PA421	5ANNC	393556.5N 0030553.7E		TMA PALMA	NO_ADO.
PA600	5ANNC	393412.9N 0030240.9E		TMA PALMA	NO_ADO.
PA601	5ANNC	393156.9N 0024247.5E		TMA PALMA	NO_ADO.
PA602	5ANNC	392427.2N 0023840.5E		TMA PALMA	NO_ADO.
PA700	5ANNC	392004.2N 0021552.1E		TMA PALMA	NO_ADO.
PAKKI	ICAO	431122.4N 0023027.7W		TMA BILBAO, IAF LEBB	
PALIO	ICAO	401543.8N 0030253.9W	(I)	A975, UN871, UN975	
PALOS	ICAO	373428.6N 0003212.4W	(I)	CTA MURCIA/San Javier, B112, UL112	
PAPOS	ICAO	403716.0N 0012656.6E	(I)	TMA BARCELONA, R80, UN863, UY80	
PAQIS	ICAO	374559.3N 0052317.1W		TMA SEVILLA	
PARDO	ICAO	370514.0N 0061821.0W		TMA SEVILLA	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
PARKA	ICAO	390000.0N 0050859.6W	(I)	UM30, UN858, UZ165	
PARUI	ICAO	363710.4N 0061230.5W		IAF/FAF LERT	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE, Punto de transferencia de tráfico entre: SEVILLA ACC a 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

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

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
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
PINEK	ICAO	415104.2N 0083551.6W	(EX)		(E): EVEN FL (X): ODD FL BDRY UIR MADRID / FIR LISBOA
PIPHU	ICAO	380606.5N 0042315.0W	(D)	TMA SEVILLA, A871, UN871,	(D): LEBA
PIPOR	ICAO	430032.6N 0010629.2W	(E)	UL866	(E): ODD FL BDRY UIR MADRID / FRANCE
PIR01	5ANNC	441200.0N 0033500.0W			USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE, Punto de transferencia de tráfico entre: FIR MADRID/BREST // Transfer traffic point between: FIR MADRID/BREST
PIR02	5ANNC	424757.0N 0003414.0W			USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE, Punto de transferencia de tráfico entre: FIR MADRID/BORDEAUX // Transfer traffic point between: FIR MADRID/BORDEAUX
PIR03	5ANNC	422300.0N 0023000.0E			USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE, Punto de transferencia de tráfico entre: FIR BARCELONA/BORDEAUX // Transfer traffic point between: FIR BARCELONA/BORDEAUX
PIR04	5ANNC	421000.0N 0041000.0E			USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE, Punto de transferencia de tráfico entre: FIR BARCELONA/MARSEILLE // Transfer traffic point between: FIR BARCELONA/MARSEILLE

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

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
PONEN	ICAO	412114.0N 0003251.4W	(ID)	TMA ZARAGOZA, R870, UN870, UT600	(D): LEZG
POPUL	ICAO	435655.1N 0025024.5W	(X)	UL14	(X): EVEN FL BDRY FIR/UIR MADRID / FIR BREST/UIR FRANCE
PORLI	ICAO	393144.0N 0072159.0W		UN870	BDRY UIR MADRID / FIR LISBOA, Punto del espacio aéreo delegado a Lisboa ACC // Point of airspace delegated to Lisboa ACC
PORTA	ICAO	391948.3N 0071809.3W		B60, UL185, UN873	BDRY FIR/UIR MADRID / FIR LISBOA
POSBA	ICAO	401311.3N 0025418.8E		TMA PALMA	
POSSY	ICAO	420340.7N 0000925.8E	(IAD)	TMA BARCELONA, G23, W855, UM601, UN862	(AD): LERS
PP400	5ANNC	423843.8N 0014144.4W		CTA PAMPLONA	
PP401	5ANNC	423858.8N 0014547.5W		CTA PAMPLONA	
PP402	5ANNC	423926.0N 0015313.2W		CTA PAMPLONA	
PP403	5ANNC	424605.9N 0015503.1W		CTA PAMPLONA	
PP404	5ANNC	424918.6N 0015339.0W		CTA PAMPLONA	
PP405	5ANNC	423918.6N 0015359.3W		CTA PAMPLONA	
PRADA	ICAO	402756.0N 0015009.0W		TMA MADRID	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
PRADO	ICAO	400851.0N 0020037.2W	(IA)	TMA MADRID, A33, UN733	(A): LEMD, LETO
PUBLA	ICAO	371500.0N 0052120.0W		TMA SEVILLA	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE, Punto de transferencia de tráfico entre: SEVILLA ACC a MORÓN TWR // Transfer traffic point between: SEVILLA ACC to MORÓN TWR
PUCLO	ICAO	254238.0N 0183546.0W	(II)	G5, UN871	
PUERTA SUR TANGO	OTHER	273648.0N 0151546.0W		TMA CANARIAS, IAF GCLP	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
PUERTA SUR VICTOR	OTHER	273642.0N 0151605.0W		TMA CANARIAS, IAF GCLP	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
PUFUZ	ICAO	423020.1N 0032034.5W		CTA VITORIA, IAF LEBG	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
PUMAL	ICAO	422200.5N 0020030.5E	(E)	TMA BARCELONA, B31, UN31, UN859	(E): ODD FL BDRY FIR/UIR BARCELONA / FIR BORDEAUX/UIR FRANCE
RAFOL	ICAO	375657.9N 0000100.8W	(IAD)	A31, UL150, UN608	(AD): LEAL
RAKOD	ICAO	394650.9N 0063742.7W		UL14, UN870, UZ409	Punto del espacio aéreo delegado a Lisboa ACC // Point of airspace delegated to Lisboa ACC
RALUS	ICAO	415611.8N 0070658.9W		H406, UN872, UZ406	BDRY FIR/UIR MADRID / FIR LISBOA
RAMON	ICAO	410033.3N 0001706.6W	(I)	UN975, UT520	
RASEP	ICAO	284139.0N 0142648.0W		TMA CANARIAS	
RATAS	ICAO	423428.0N 0040150.8W	(IAD)	CTA LEÓN/CTA VITORIA, B42, G255, UN725, UN864	(AD): LE LN, 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		TMA MADRID, IAF LEMD	
RILUK	ICAO	412609.3N 0012108.1E		TMA BARCELONA	

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

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

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

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
RS400	5ANNC	411001.8N 0004438.1E		TMA BARCELONA	
RS405	5ANNC	410543.8N 0004452.3E		TMA BARCELONA	
RS410	5ANNC	405749.5N 0005326.3E		TMA BARCELONA	
RS411	5ANNC	405756.4N 0005657.2E		TMA BARCELONA	
RS415	5ANNC	405831.1N 0004907.3E		TMA BARCELONA	
RS416	5ANNC	405749.3N 0004945.4E		TMA BARCELONA	
RS420	5ANNC	410201.3N 0004645.6E		TMA BARCELONA	
RS425	5ANNC	410107.9N 0004752.5E		TMA BARCELONA	
RS430	5ANNC	411110.5N 0011803.9E		TMA BARCELONA	
RS435	5ANNC	410534.0N 0012054.3E		TMA BARCELONA	
RS440	5ANNC	405939.7N 0011157.5E		TMA BARCELONA	
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, IAF LEMD	
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

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
RUTIP	ICAO	422839.1N 0012613.7E	(X)	UT113	(X): EVEN FL BDRY FIR/UIR BARCELONA / FIR BORDEAUX/UIR FRANCE
RUVEN	ICAO	373914.2N 0053052.0W		TMA SEVILLA, IAF LEZL	
RUXET	ICAO	384007.7N 0004030.0E	(IAD)	TMA PALMA, B46, UN851	(A): LEPA, LEIB (D): LEAL
SABAS	ICAO	391401.9N 0022456.2E		TMA PALMA	
SADAF	ICAO	374813.0N 0021944.0E	(EX)	G30, UL45, UN856, UN861	(X): ODD FL (E): EVEN FL BDRY FIR/UIR BARCELONA / FIR ARGEL, Entrada-Salida // Entry-Exit RVSM
SADEM	ICAO	411237.0N 0031025.6E	(IA)	TMA BARCELONA, A27, G23, UM601, UN855	(A): LERS
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	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
SARRA	ICAO	431026.6N 0023358.3W		TMA BILBAO, IAF LEBB	
SAURA	ICAO	401521.7N 0001100.1W	(IA)	TMA VALENCIA, A34, UM182, UN860, IAF LECH	(A): LEVC
SECQO	ICAO	404407.3N 0041537.1W		TMA MADRID	
SEGRE	ICAO	410122.2N 0022235.3W	(ID)	R870, UN870, UN871	(D): LETO, LEGT
SENIA	ICAO	405207.5N 0004419.6E	(ID)	TMA BARCELONA, UM182, UZ596	(D): LEBL
SERNA	ICAO	405458.8N 0053756.4W			
SEROX	ICAO	412048.1N 0001307.3E	(IA)	TMA BARCELONA, A34, H110, R870, UL110, UN860, UN870	(A): LERS, LEDA
SERRA	ICAO	391557.6N 0005124.6W	(ID)	TMA VALENCIA, B28, R29, UM176, UM985	(D): LEMI, LELC
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_ADO.
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	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
SO600	5ANNC	432759.1N 0015724.7W		CTA SAN SEBASTIÁN	
SO601	5ANNC	432035.7N 0020431.1W		CTA SAN SEBASTIÁN	
SO602	5ANNC	431435.3N 0015736.4W		CTA SAN SEBASTIÁN	
SOBRO	ICAO	392401.2N 0005345.9W	(I)	R29, W850, UL45, UM176	
SOLNA	ICAO	274000.0N 0123543.0W	(EX)	A600, UL660	(X): EVEN FL (E): ODD FL BDRY FIR/UIR CANARIAS / CASABLANCA
SOMAN	ICAO	432019.2N 0031630.4W		TMA BILBAO, IAF LEBB	
SOMOB	ICAO	290047.0N 0134227.0W		TMA CANARIAS	
SONTA	ICAO	384622.9N 0010701.1E		TMA PALMA	
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	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
ST401	5ANNC	423508.3N 0080450.2W		TMA GALICIA	
SU04S	5ANNC	421625.6N 0012156.8E		TMA BARCELONA, MAPT LESU	
SU06S	5ANNC	421431.1N 0012045.6E		TMA BARCELONA, SDF LESU	
SU09S	5ANNC	421147.5N 0011903.9E		TMA BARCELONA, FAF LESU	
SU17S	5ANNC	420507.6N 0011456.2E		TMA BARCELONA, IF LESU	
SU400	5ANNC	422053.8N 0012444.0E		TMA BARCELONA	
SU500	5ANNC	421742.6N 0012137.0E		TMA BARCELONA	
SU501	5ANNC	421334.4N 0012047.2E		TMA BARCELONA	
SU502	5ANNC	420612.5N 0011918.6E		TMA BARCELONA	
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	
TADK	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	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
TARIK	ICAO	362418.0N 0010816.0W	(EX)	A44, UM192	(E): EVEN FL (X): ODD FL BDRY FIR/UIR BARCELONA / FIR ARGEL
TASOS	ICAO	405644.8N 0023859.3E		TMA BARCELONA	
TATOS	ICAO	400000.0N 0001701.5W	(I)	TMA VALENCIA, A34, UN860	
TAVSI	ICAO	355537.9N 0062853.5W	(I)	T100, UL82, UT100	
TEBLA	ICAO	412252.2N 0021930.4E		IF LEBL	
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	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
TISGO	ICAO	414224.3N 0024110.0E		IF LEGE	
TITAN	ICAO	425728.0N 0035830.1W	(I)	TMA SANTANDER, B42, UN864	
TIVLI	ICAO	424818.0N 0002612.0W	(E)	UN869	(E): ODD FL BDRY UIR MADRID / FRANCE
TIVOM	ICAO	384504.4N 0010446.1E		TMA PALMA	NO_ADO.
TO001	5ANNC	403953.0N 0023452.0W		TMA MADRID	
TOBEK	ICAO	401146.7N 0032528.0W		TMA MADRID, IAF LETO	
TOBOS	ICAO	363504.5N 0050016.7W		TMA SEVILLA	
TODKO	ICAO	281900.0N 0152042.8W		TMA CANARIAS	NO_ADO.
TOLSO	ICAO	403000.0N 0022334.4E	(ID)	TMA PALMA, B31, UN859	(D): LEBL, LERS
TOLSU	ICAO	370803.2N 0042815.0W		TMA SEVILLA, IAF LEMG	
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	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
TUPIK	ICAO	275327.0N 0144444.0W		TMA CANARIAS	
TUPIX	ICAO	370434.0N 0072300.0W		Y135	BDRY FIR MADRID / LISBOA
TURON	ICAO	420404.5N 0083348.3W	(A)	TMA GALICIA, A5, UP600	(A): LECO BDRY FIR/UIR MADRID / FIR LISBOA
TURPU	ICAO	424040.2N 0013233.2W	(IAD)	CTA PAMPLONA, G23, UM601	(AD): LEVT
TURUV	ICAO	422203.1N 0002829.9E	(IA)	A34, UN860	(A): LEDA
TUTIS	ICAO	355520.0N 0064159.0W	(II)	T100, UT100	
TUTOT	ICAO	385314.6N 0011048.8E		TMA PALMA	NO_ADQ.
TUVIL	ICAO	284031.7N 0135123.0W		TMA CANARIAS, IF GCFV	
TUXAL	ICAO	433820.3N 0062123.7W		TMA ASTURIAS, IAF LEAS	
TUXAM	ICAO	290750.8N 0132909.7W		TMA CANARIAS	
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	
UREDİ	ICAO	395135.3N 0062335.9W	(E)	UN870	(E): EVEN FL
URIAS	ICAO	391409.0N 0002959.6W		TMA VALENCIA	
URIPO	ICAO	385526.7N 0002900.0E	(II)	UL45, UT257	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
URQUI	ICAO	265340.5N 0170223.7W	(IAD)	TMA CANARIAS, G5, H770, UN871, UT770, UY422, UY611	(AD): GCXO, GCTS (A): GCLP
URRIF	ICAO	401432.3N 0034446.7W		TMA MADRID	
URUNA	ICAO	432118.0N 0014425.0W	(EX)	R10, Y129, UP181	(E): ODD FL (X): EVEN FL BDRY FIR/UIR MADRID / FIR BORDEAUX/UIR FRANCE
USADO	ICAO	390000.0N 0033915.8W	(I)		
USATI	ICAO	405738.0N 0043640.0W			
USERA	ICAO	375503.9N 0033730.0W		TMA SEVILLA	
USIBA	ICAO	390000.0N 0053638.5W	(I)	UZ180	
USKAR	ICAO	420837.4N 0010357.1E	(ID)	UN863, UY90	(D): LERS
USOKO	ICAO	394737.2N 0042551.6W	(IA)	H230, UZ230	(A): LEGT
USOTI	ICAO	230400.4N 0205010.9W	(I)	UN866	
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

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
VATIR	ICAO	421020.0N 0040656.0E	(E)	UN852	(E): ODD FL BDRY FIR/UIR BARCELONA / FIR MARSEILLE / UIR FRANCE
VC05E	5ANNC	392655.7N 0002231.5W		TMA VALENCIA	
VC05W	5ANNC	393212.0N 0003622.5W		TMA VALENCIA	
VC06W	5ANNC	393223.0N 0003651.5W		TMA VALENCIA	
VC08E	5ANNC	392519.6N 0001820.6W		TMA VALENCIA	
VC09W	5ANNC	393346.2N 0004031.0W		TMA VALENCIA	
VC401	5ANNC	393550.1N 0004457.0W		TMA VALENCIA	
VC405	5ANNC	392641.2N 0002153.8W		TMA VALENCIA	
VC406	5ANNC	391945.1N 0001644.5W		TMA VALENCIA	
VC500	5ANNC	393205.1N 0003604.2W		TMA VALENCIA	
VEGEL	ICAO	423534.3N 0020133.0W		CTA LOGROÑO, G52, 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	(I)	R107, UM30	
VETAR	ICAO	421040.7N 0002936.4W		W852	
VIBAS	ICAO	372332.0N 0033751.1W	(IAD)	TMA SEVILLA, B28, J865, UL58, UM985, UN865, UT249	(AD): LEMG, LEZL (A): LEMO
VIBIM	ICAO	410415.2N 0021223.4E		TMA BARCELONA, IAF LEBL	
VIBOK	ICAO	413248.7N 0013006.7E	(ID)	TMA BARCELONA, G23, UM601, UT410	(D): LEDA
VICAR	ICAO	371505.0N 0054656.0W		TMA SEVILLA	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
VICTOR	OTHER	415807.0N 0005031.0W		TMA ZARAGOZA	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
VIGIA	ICAO	365618.0N 0063422.0W		TMA SEVILLA	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
VILAR	ICAO	412030.3N 0003357.3E	(I)	TMA BARCELONA, R870, UN608, UN870	
VILGA	ICAO	404551.9N 0015341.1E		TMA BARCELONA	
VILLA	ICAO	401358.6N 0022437.6W	(ID)	TMA MADRID, H150, UL150	(D): LEGT
VILNA	ICAO	383223.0N 0004900.3W		TMA VALENCIA, IAF LEAL	
VIRTU	ICAO	403344.0N 0022958.0W		TMA MADRID	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
VL001	5ANNC	391910.8N 0002022.7W		TMA VALENCIA	
VL003	5ANNC	393738.4N 0000510.8W		TMA VALENCIA	
VL004	5ANNC	392208.8N 0002929.4W		TMA VALENCIA	
VL005	5ANNC	391109.3N 0003017.1W		TMA VALENCIA	
VL006	5ANNC	392405.9N 0001921.7W		TMA VALENCIA	
VULPE	ICAO	374540.4N 0044754.4W	(IA)	TMA SEVILLA, B42, R47, UN747, UN864	(A): LEGR, LEMG
VX05S	5ANNC	420832.5N 0083903.9W		TMA GALICIA, FAF LEVX	
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	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
VX450	5ANNC	422207.0N 0074906.0W		TMA GALICIA	
VX455	5ANNC	424451.0N 0090021.0W		TMA GALICIA	
VX460	5ANNC	421556.0N 0084617.0W		TMA GALICIA	
VX465	5ANNC	432439.4N 0083934.5W		TMA GALICIA	
VX500	5ANNC	420421.8N 0083432.6W		TMA GALICIA	
VX550	5ANNC	421643.0N 0083650.7W		TMA GALICIA	
VX560	5ANNC	421749.0N 0084733.0W		TMA GALICIA	
VX600	5ANNC	421136.5N 0083814.0W		TMA GALICIA	
VX610	5ANNC	421450.0N 0084934.5W		TMA GALICIA	
VX700	5ANNC	421522.0N 0085210.0W		TMA GALICIA	
VX705	5ANNC	424334.0N 0090043.0W		TMA GALICIA	
VX710	5ANNC	421415.0N 0081611.0W		TMA GALICIA	
VX800	5ANNC	420822.2N 0083906.7W		TMA GALICIA	
VX805	5ANNC	421338.0N 0082654.0W		TMA GALICIA	
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.

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
XEMIL	ICAO	410200.0N 0020631.0W		TMA ZARAGOZA	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
XENVO	ICAO	372815.7N 0004745.7E	(I)	A31, T100, UL150, UT100	
XEPLA	ICAO	414114.0N 0020421.2E	(I)	UN859	
XERES	ICAO	420126.0N 0100404.7W	(EX)		(X): ODD FL (E): EVEN FL BDRY UIR MADRID / FIR LISBOA
XERMA	ICAO	413013.4N 0033648.6W	(IAD)	R753, UN865	(D): LEMD, LETO (A): LEBG
XESPA	ICAO	383548.9N 0030830.3E	(I)	A27, T100, UN855, UT100	
XETAN	ICAO	370104.1N 0055546.3W		TMA SEVILLA, IAF LEJR	
XIDRA	ICAO	433233.0N 0053828.3W		TMA ASTURIAS	
XIGLU	ICAO	233600.0N 0242500.0W	(X)		(X): EVEN FL BDRY UIR CANARIAS / FIR SAL OCEANIC
XIKEN	ICAO	411146.2N 0010958.6E	(I)	UN863, UN975	
XILVI	ICAO	363651.7N 0040601.1W			
XIMPE	ICAO	410554.4N 0000051.7E	(I)		
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			
XO500	5ANNC	283115.4N 0162725.8W		TMA CANARIAS	
XOLSI	ICAO	381303.9N 0003942.4W		CTA MURCIA/San Javier	
XOMBO	ICAO	422154.0N 0004002.4W	(I)	G23, UM601, UN869	

DESIGNADOR DESIGNATOR	TIPO TYPE	COORDENADAS COORDINATES	FRA relevance	AFECTA PURPOSE	OBSERVACIONES REMARKS
XONDA	ICAO	430342.6N 0055443.8W		TMA ASTURIAS, R107, UM30	
XORNA	ICAO	434844.7N 0032705.8W	(I)	TMA SANTANDER, B42, Q42, R75, UN75	
XOSTA	ICAO	390759.1N 0004430.2E	(IA)	TMA PALMA, G30, UM134	(A): LEVC
XOTNU	ICAO	394959.8N 0025600.9E		TMA PALMA	
XULIM	ICAO	355600.6N 0061027.9W	(I)	G5, T100, UL27, UT100	
XULSA	ICAO	390000.0N 0041609.8W	(I)		
XURAL	ICAO	391713.7N 0024316.5E		TMA PALMA	
YAKXU	ICAO	420555.3N 0011246.3W	(I)	UL27, UN725, UN871	
YANKEE	OTHER	420431.0N 0010009.0W		TMA ZARAGOZA, IAF LEZG	USO EXCLUSIVO MILITAR // EXCLUSIVE MILITARY USE
YAYHO	ICAO	401859.7N 0032238.5W		TMA MADRID, IF LEMD	
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	
ZOZUQ	ICAO	380534.4N 0043749.0W		TMA SEVILLA, IAF LEBA	
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	

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

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
BALEARES:			
Aeródromo de Binissalem	394056N 0025252E	PABLO JESÚS RUIZ ESCOBAR TEL: +34-619 720 206 E-mail: pabloruizescobar@yahoo.es	Escuela que opera en el aeródromo // School operating at the aerodrome: ESCUELA ASOCIACIÓN AVIACIÓN EN LAS AULAS GABRIEL GOMILA FRAU TEL: +34-649 679 498
BARCELONA:			
Aeródromo de Igualada-Ódena	413508N 0013911E	CONSORCIO GENERALITAT / AYUNTAMIENTO DE IGUALADA / PRIVADO CLUB DE VOL A VELA DE IGUALADA-ÓDENAS TEL: +34-938 031 276	
Club Paramotor Barcelona	411958N 0013819E	ARMAND RUBIELLA REBOLLO TEL: +34-608 998 711 E-mail: armand@aeroart.es	Actividad deportiva de paramotor // Paramotor sporting activity. Horario // Hours: SR-SS
CÁDIZ:			
Club Aeronáutico de Andalucía Sección de Paramotores	364923N 0054314W; 364922N 0054312W; 364913N 0054319W; 364914N 0054324W; 364923N 0054314W.	JUAN DE DIOS CARRERA CAÑA TEL: +34-633 126 663 E-mail: juandecarrera@gmail.com	Actividad deportiva de paramotor // Paramotor sporting activity. Horario // Hours: SR-SS
Club Deportivo Parapente Vejer	361451N 0055824W	GUILLERMO JOSÉ SALDAÑA MONTALBAN TEL: +34-661 862 086 E-mail: club@parapentevejer.com	Actividad deportiva de paramotor // Paramotor sporting activity. Horario // Hours: SR-SS
Club Deportivo Sancti-Petri Paramotor	361948N 0060929W; 361950N 0060924W; 361946N 0060924W; 361946N 0060928W; 361948N 0060929W.	VICENTE PALMERO RODRÍGUEZ TEL: +34-616 399 081	Actividad deportiva de paramotor // Paramotor sporting activity. Horario // Hours: SR-SS
Club Parapente Lija Sur Sección de Paramotores Zona de Depuegos/Aterrizajes	364841N 0054404W; 364844N 0054359W; 364841N 0054356W; 364838N 0054401W; 364841N 0054404W.	FRANCISCO SÁNCHEZ REINA TEL: +34-617 490 500	Actividad deportiva de paramotor // Paramotor sporting activity. Horario // Hours: SR-SS
Zona de Regatas de Slalom	364836N 0054414W; 364844N 0054401W; 364828N 0054414W; 364828N 0054401W; 364836N 0054414W.	FRANCISCO SÁNCHEZ REINA TEL: +34-617 490 500	
CIUDAD REAL:			
Escuela Airwind	384439N 0040445W	SERGIO GÓMEZ PECO TEL: +34-686 476 161 E-mail: rafael@airwind.es	Actividad deportiva de paramotor // Paramotor sporting activity. Horario // Hours: V: 0700-2200 LT I: 0900-1800 LT
GIRONA:			
Aeródromo de La Cerdanya	422311N 0015200E	CONSORCIO PARITARIO GENERALITAT / CONSELL COMARCAL DE LA Cerdanya AEROPORTS PUBLICS DE CATALUNYA TEL: +34-677 298 861	No se admiten actividades acrobáticas aéreas // Aerobatic activities are not allowed.

DESIGNACIÓN DESIGNATION	COORDENADAS COORDINATES	EXPLOTADOR / USUARIO OPERATOR / USER	OBSERVACIONES REMARKS
GRANADA:			
Club de Vuelo Libre Draco Sección de Paramotor "Pista A"	370918N 0033211W; 370918N 0033208W; 370916N 0033203W; 370915N 0033204W; 370915N 0033211W; 370918N 0033213W; 370918N 0033211W.	JUAN MORILLAS SALMERÓN TEL: +34-610 789 089 E-mail: club@draconexion.com	Actividad deportiva de paramotor y parapente // Paramotor and paraglider sporting activity. Horario // Hours: SR-SS
Club de Vuelo Libre Draco Sección de Paramotor "Pista C"	371739N 0034052W; 371739N 0034048W; 371737N 0034048W; 371736N 0034049W; 371735N 0034051W; 371739N 0034052W.	JUAN MORILLAS SALMERÓN TEL: +34-610 789 089 E-mail: club@draconexion.com	Actividad deportiva de paramotor // Paramotor sporting activity. Horario // Hours: SR-SS
HUESCA:			
Aeródromo de Benabarre	420122N 0002856E	AYUNTAMIENTO BENABARRE CLUB ALBATROS DE VUELO A VELA TEL: +34-973 241 491	
Aeródromo de Santa Cilia de Jaca	423411N 0004340W	AERONÁUTICA DE LOS PIRINEOS S.L. TEL: +34-974 377 610	
Huesca/Pirineos (Aeródromo)	420451N 0001924W	AERoclub NIMBUS VUELO A VELA TEL: +34-976 714 767	
LUGO:			
Aeródromo de Rozas	430701N 0072813W	AERoclub DE LUGO TEL: +34-982 226 752 +34-982 224 702	
MADRID:			
Paramotor Madrid	402908N 0040303W	ALEJANDRO BLANCO TEL: +34 637 490 379 E-mail: a.blanco.aoiz@gmail.com	Actividad deportiva de paramotor // Paramotor sporting activity. Horario // Hours: SR-SS Uso limitado por Carta Operacional ATS con LECV TWR, en horario de activación de la LED17 A, B y C // Limited use due to ATS Operational Document with LECV TWR, during LED17 A, B, C activation hours.
MURCIA:			
Aeródromo Los Martínez del Puerto	375006N 0010551W	AERoclub CIERVA CODORNIÚ TEL: +34-609 447 213 E-mail: jefedevuelos@yahoo.es	Jefe de vuelos // Chief of flight: Manuel Martínez
LAS PALMAS:			
→ Los Giles	280836N 0153037W 280751N 0152657W 280708N 0152831W 280836N 0153037W	FEDERACIÓN CANARIA DE DEPORTE AÉREOS TEL: +34-696 860 216 +34-611 189 228 E-mail: fecda@fecda.org	Actividad deportiva de parapente y ala delta // Sports activity of paragliding and hang-gliding. Horario // Hours: SR-SS
→ Las Coloradas	280944N 0152630W 281053N 0152512W 281027N 0152510W 280944N 0152630W	FEDERACIÓN CANARIA DE DEPORTE AÉREOS TEL: +34-696 860 216 +34-611 189 228 E-mail: fecda@fecda.org	Actividad deportiva de parapente y ala delta // Sports activity of paragliding and hang-gliding. Horario // Hours: SR-SS

DESIGNACIÓN DESIGNATION	COORDENADAS COORDINATES	EXPLOTADOR / USUARIO OPERATOR / USER	OBSERVACIONES REMARKS
Totana (Aeródromo)	374520N 0012650W	C/E: AERoclub TOTANA TEL: +34-639 186 974 +34-968 594 640	
NAVARRA:			
Sesma	422534N 0020130W	C: CLUB DEPORTIVO DE VUELO LOS PELÍCANOS TEL: +34-608 286 458 E: No	
Tudela	420634N 0014110W	C: CLUB DEPORTIVO ULM AGUA SALADA TEL: +34-944 826 569 +34-649 296 023 E: No	
PALENCIA:			
Cillamayor (Aeródromo)	425105N 0041651W	C: CLUB DE VUELO CILLAMAYOR TEL: +34-670 679 021 +34-942 369 061 E: No	
SEGOVIA:			
Air Marugán (Aeródromo)	405435N 0042208W	C/E: AIR MARUGÁN, S.L. TEL: +34-652 497 670 +34-670 873 448 E: CLUB DEPORTIVO ELEMENTAL DE VUELO AIRTRIKE TEL: +34-674 072 002 +34-654 503 447	
Arcones	410655N 0034355W	C: AERoclub DE ARCONES, S.L. TEL: +34-656 494 002 +34-915 312 375 E: No	
Fuentemilanos (Aeródromo)	405319N 0041515W	C/E: AVIACIÓN Y RECREO, S.L. TEL: +34-687 586 744	
Sotillo	411612N 0033753W	C: No E: No	
SEVILLA:			
Aerohíspalis-Mairena del Alcor (Aeródromo)	371946N 0054326W	C/E: AEROHÍSPALIS ESCUELA DE VUELO, S.L. TEL: +34-610 677 787	
Alcalá del Río	373316N 0055846W	C: JUAN ANTONIO FERNÁNDEZ RONQUILLO TEL: +34-954 791 185 +34-655 790 704 E: CLUB DEPORTIVO AERO ILIPA MAGNA TEL: +34-663 420 600	
Bollullos de la Mitación (Aeródromo de La Juliana)	371742N 0060945W	C/E: ASOCIACIÓN AERoclub AERO 2000 TEL: +34-651 880 138	
Guillena	373340N 0060152W	C/E: CÓNDOR AVIACIÓN, S.L. TEL: +34-607 894 257	
Lebrija	365346N 0060221W	C: ASOCIACIÓN DEPORTIVA AERONEBRIX FRANCISCO JOSÉ GÓMEZ AFANADOR TEL: +34-630 026 391 E-mail: Aeronebrix.1994@gmail.com E: No	
SORIA:			
Garray (Aeródromo)	414917N 0022836W	C/E: CLUB DEPORTIVO MILLAÉREA TEL: +34-629 826 088	
TARRAGONA:			
TARRAGONA: Camp d'aviació de Bellvei	411441N 0013347E	SEBASTIÀ RODRIGUEZ FERNÁNDEZ TEL: +34-977 168 207 +34-938 953 535 +34-620 826 404/402	

DESIGNACIÓN DESIGNATION	COORDENADAS COORDINATES	EXPLOTADOR / USUARIO OPERATOR / USER	OBSERVACIONES REMARKS
Camp d'aviació de les Escarbones	412218N 0011815E	AJUNTAMENT DEL PLA DE SANTA MARÍA TEL: +34-977 630 006	
Camp d'aviació de Roquetes	404525N 0002612E	CARLOS SÁNCHEZ CID TEL: +34-977 503 769 +34-977 502 104 +34-696 592 562	
Camp d'aviació d'Ulldecona	403713N 0002848E	VOL VINAROS, SLU TEL: +34-625 337 634	
TERUEL:			
Torremocha del Jiloca	403616N 0011553W	C/E: AERoclub MONTES UNIVERSALES TEL: +34-978 600 974 E: VUELARAGON CLUB DEPORTIVO TEL: +34-610 287 838	
TOLEDO:			
Algodor (Aeródromo)	395354N 0035229W	C/E: AERO TOLEDO, S.L. TEL: +34-639 164 930 E: CLUB DEPORTIVO ELEMENTAL AZOR TEL: +34-629 081 468	
Casarrubios del Monte (Aeródromo)	401406N 0040135W	C/E: IGNAGUA CENTER, S.L. TEL: +34-918 145 251/109 +34-627 541 109 C/E: A&A MALAGÓN ELÉCTRICA, S.L. TEL: +34-629 255 259 +34-918 145 109	
VALENCIA:			
Albalat de la Ribera	391300N 0002100W	C: VICENTE NOGUES SOLDADO TEL: +34-607 484 484 E: AERoclub GREGAL TEL: +34-607 484 484	
Benicolet	385510N 0002107W	C: JOSÉ SANTAMARÍA PRATS TEL: +34-962 830 071 +34-600 759 092 E: AERoclub BALICA TEL: +34-962 830 071	
Fuenterrobles	393405N 0012142W	C: NARCISO DOMINGO MARTÍNEZ PEÑALVER TEL: +34-696 984 602 E: AERoclub FREEWAY TEL: +34-685 957 184	
Mogente	384912N 0004948W	C: CARLOS LASO GALBIS - ÁNGEL PERALES FAYOS TEL: +34-687 433 766 E: No	
Olocau	394031N 0003249W	C: JUÁN JOSÉ SÁNCHEZ ASENSIO TEL: +34-620 209 781 E: YAGO MIRANDA TEL: +34-637 542 050	Uso limitado por Carta Operacional ATS. Para más información: http://www.aerodromoolocau.es // Limited use due to ATS Operational Document. For more information: http://www.aerodromoolocau.es
VALLADOLID:			
Alcazarén	412217N 0044145W	C: CLUB DEPORTIVO ALCAZARÉN TEL: +34-983 609 159 +34-983 609 165 E: No	
Fontihoyuelo	420851N 0050303W	C: JERÓNIMO DE LA ROSA PRIETO TEL: +34-983 740 755 +34-983 761 171 E: No	

DESIGNACIÓN / LÍMITES LATERALES DESIGNATION / LATERAL LIMITS	LÍMITES VERTICALES VERTICAL LIMITS	HORARIO HOURS	OBSERVACIONES REMARKS
SALTO EN PARACAÍDAS // PARACHUTE JUMPING			
Aeródromo de Córdoba (Córdoba) Círculo 3 NM de radio centrado en // Circle 3 NM radius centred at 375031N 0045055W.	SFC-13500 ft AMSL	INFO NO AVLB	INFO NO AVLB
Aeródromo de Chozas de Abajo (León) Círculo 2.5 NM de radio centrado en // Circle 2.5 NM radius centred at 422826N 0053900W.	SFC-FL130	V: 0730-1900 I: 0830-2000	Uso limitado por Carta Operacional ATS con LELN TWR, en horario de apertura // Limited use due to ATS Operational Document with LELN TWR, during activation hours.
Aeródromo de El Pinar (Castellón) Círculo 3 NM de radio centrado en // Circle 3 NM radius centred at 400001N 0000136E.	SFC-FL150	SR-SS	Contactar con la frecuencia VALENCIA TACC (Ver ENR 2.1 TMA VALENCIA). Contact with VALENCIA TACC frequency (See ENR 2.1 TMA VALENCIA). Clasificación de espacio aéreo: Ver TMA VALENCIA (ENR 2.1). Airspace classification: See TMA VALENCIA (ENR 2.1). Ver RMZ en ENR 2.2 // See RMZ in ENR 2.2.
Aeródromo de La Juliana (Sevilla) Círculo 2 NM radio centrado en // Circle 2 NM radius centred at 371742N 0060945W. EXCEPTO // EXCEPT LED27A.	SFC-FL150	SR-SS	Actividad de PJE únicamente en VMC. PJE activity exclusively under VMC. Contactar con frecuencia Sevilla APP (ver AD 2 LEZL). Contact with Sevilla APP frequency (See AD 2 LEZL). Clasificación de espacio aéreo: Ver TMA SEVILLA (ENR 2.1). Airspace classification: See TMA SEVILLA (ENR 2.1). Ver RMZ en ENR 2.2 // See RMZ in ENR 2.2. La actividad podrá ser suspendida por cuestiones de tráfico, ejercicios militares/civiles y/o calibraciones. Todo ello, con el fin de asegurar la operatividad y los procedimientos del Aeropuerto de Sevilla. The activity may be suspended due to issues related with traffic, military/civil exercises and/or calibrations. All of these in order to ensure the operability and procedures at Sevilla airport.
Aeródromo de Los Oteros (León) Círculo 3 NM de radio centrado en // Circle 3 NM radius centred at 421959N 0052657W.	SFC-FL130	SAT & SUN: 0930 LT-SS	Contactar con frecuencia León TWR (ver AD 2- LELN). Contact with León TWR frequency (See AD 2- LELN). Clasificación de espacio aéreo: Ver CTA LEÓN (ENR 2.1). Airspace classification: See CTA LEÓN (ENR 2.1). Ver RMZ en ENR 2.2 // See RMZ in ENR 2.2.

DESIGNACIÓN / LÍMITES LATERALES DESIGNATION / LATERAL LIMITS	LÍMITES VERTICALES VERTICAL LIMITS	HORARIO HOURS	OBSERVACIONES REMARKS
<p>Aeródromo de Matilla (Valladolid) Zona // Area 1: 413134N 0045617W; 413205N 0045436W; 413150N 0045428W; 413112N 0045604W.</p> <p>Zona // Area 2: 413542N 0045806W; arco de radio 8 Km centrado en 413150N 0045530W hasta 413043N 0050105W; 412738N 0045702W; arco de radio 8 Km centrado en 413150N 0045530W hasta 412950N 0045022W. // 413542N 0045806W; arc of 8 Km radius centred at 413150N 0045530W up to 413043N 0050105W; 412738N 0045702W; arc of 8 Km radius centred at 413150N 0045530W up to 412950N 0045022W.</p> <p>Zona // Area 3: 413542N 0045806W; arco de radio 8 Km centrado en 413150N 0045530W hasta 413043N 0050105W; 412907N 0045858W; 412759N 0045247W; arco de radio 8 Km centrado en 413150N 0045530W hasta 412950N 0045022W. // 413542N 0045806W; arc of 8 Km radius centred on 413150N 0045530W up to 413043N 0050105W; 412907N 0045858W; 412759N 0045247W; arc of 8 Km radius centred at 413150N 0045530W up to 412950N 0045022W.</p>	<p>Zona // Area 1: SFC-2000 ft AGL</p> <p>Zona // Area 2: 2000 ft AGL-FL145</p> <p>Zona // Area 3: FL145-FL180</p>	SR-SS	<p>Zonas 1 y 2 // Areas 1 and 2: Ver RMZ en ENR 2.2 // See RMZ in ENR 2.2.</p> <p>Zona // Area 3: Contactar con frecuencia MADRID ACC (ver ENR 2.1). Contact with MADRID ACC frequency (See ENR 2.1). Clasificación de espacio aéreo: Ver FIR MADRID (ENR 2.1). Airspace classification: See FIR MADRID (ENR 2.1).</p>
<p>Aeródromo de Ontur (Albacete) Círculo 5 NM de radio centrado en // Circle 5 NM radius centred at 383705N 0013126W.</p>	SFC-14000 ft AMSL	INFO NO AVBL	
<p>→ Aeródromo de Petra-Pep Mercader (Palma) 393133N 0031350E; 393512N 0032317E; siguiendo la línea de costa hasta // following the coastline up to 393032N 0031827E; 392826N 0031354E; 393133N 0031350E.</p>	SFC-FL085	SR-SS	<p>Clase de espacio aéreo D: únicamente durante el período en que se esté desarrollando la actividad. Para el resto del tiempo, la clasificación de espacio aéreo será la del TMA PALMA. Ver TMA PALMA (RMZ) (ENR 2.1). // Airspace class D: only during the period in which the activity is taking place. For the rest of time, the airspace classification will be that of the TMA PALMA. See TMA PALMA (RMZ) (ENR 2.1).</p> <p>La actividad únicamente se realiza en el periodo de // The activity is only carried out in the period from NOV TO MAR.</p> <p>Uso limitado por Carta Operacional ATS con // Limited use by ATS Operational Chart with LECP (PALMA TACC).</p>
<p>Aeródromo de Requena (Valencia) Círculo 2 NM de radio centrado en // Circle 2 NM radius centred at 392829N 0010204W.</p>	SFC-FL140	SR-SS	<p>Contactar con la frecuencia VALENCIA TACC (Ver ENR 2.1 TMA VALENCIA). Contact with VALENCIA TACC frequency (See ENR 2.1 TMA VALENCIA). Clasificación de espacio aéreo: Ver TMA VALENCIA (ENR 2.1). Airspace classification: See TMA VALENCIA (ENR 2.1). Ver RMZ en ENR 2.2 // See RMZ in ENR 2.2.</p>

DESIGNACIÓN / LÍMITES LATERALES DESIGNATION / LATERAL LIMITS	LÍMITES VERTICALES VERTICAL LIMITS	HORARIO HOURS	OBSERVACIONES REMARKS
Aeródromo de Santa Cilia (Huesca) Círculo 3 NM de radio centrado en // Circle 3 NM radius centred at 423406N 0004332W.	SFC-FL145	SR-SS	Para coordinación con la aeronave de paracaidismo, contactar en la frecuencia 123.500 MHz del Aeródromo de Santa Cilia antes de entrar en el espacio aéreo RMZ. To coordinate with the parachuting aircraft, contact with Santa Cilia Aerodrome on frequency 123.500 MHz before entering RMZ airspace. Clasificación de espacio aéreo: Ver FIR MADRID (ENR 2.1). Airspace classification: See FIR MADRID (ENR 2.1). Ver RMZ en ENR 2.2 // See RMZ in ENR 2.2
Aeródromo de Totana (Murcia) Círculo 2 NM de radio centrado en // Circle 2 NM radius centred at 374513N 0012650W.	SFC-FL100	I: MON-FRI: 1630 SS V: MON-FRI: 1530 SS SAT, SUN & HOL: SR-SS Durante el periodo de vacaciones de la Academia // During the Academy's vacational periods: 15 JUL-01 SEP: SR-SS 22 DEC-08 JAN: SR-SS Semana Santa // Easter: SR-SS	Siempre dentro del horario de operación de los servicios ATS de LELC CIV/MIL. (Ver AD 2-LELC). Always within the operational hours of the LELC CIV/MIL ATS services. (See AD 2- LELC). Contactar con SAN JAVIER APP (Ver AD 2- LELC) antes de entrar en la zona promulgada. Contact with SAN JAVIER APP (Ver AD 2-LELC) before entering the promulgated area. Clasificación de espacio aéreo: Ver CTA MURCIA/SAN JAVIER (ENR 2.1). Airspace classification: See CTA MURCIA/SAN JAVIER (ENR 2.1). Ver RMZ en ENR 2.2 // See RMZ in ENR 2.2.

DESIGNACIÓN DESIGNATION	LÍMITES LATERALES LATERAL LIMITS	LÍMITES VERTICALES VERTICAL LIMITS	OBSERVACIONES REMARKS
CAMPO DE AEROMODELISMO // MODEL FLYING FIELD			
A CORUÑA:			
Club de vuelo As Gaivotas	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 430937N 0083132W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: 0900-2100 LT
Club de Aeromodelismo Narón	Círculo 250 m radio centrado en // Circle 250 m radius centred at 433151N 0080558W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL	Horario // Hours: 1000-2200 LT
ÁLAVA:			
Club Deportes Aéreos Condor	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 425019N 0023725W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club Deportivo Deportes Aéreos Alas de Orduña	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 425830N 0025915W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club RC Nervión	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 425855N 0025939W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: 1000-2000 LT
Club Vitoria Aeromodelismo	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 425238N 0024720W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
ALBACETE:			
Aeroactivos Motilleja Activa	Círculo 25 m radio centrado en // Circle 25 m radius centred at 391110N 0014906W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club Aeromodelismo Albacete	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 390514N 0015708W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club RC Hellín	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 382941N 0013716W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS (principalmente // mainly SUN & HOL)
El Viso, Los Llanos, Albacete	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 390049N 0014449W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
ALICANTE:			
Club Aeromodelismo Alcocer	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 384811N 0002353W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club Aeromodelismo Dama de Elche	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 381121N 0004003W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club Aeromodelismo Elche	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 381127N 0004812W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: 0800-2100 LT
Club Aeromodelismo Pedro Arenas de Orihuela	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 380303N 0005738W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SAT, SUN & HOL: 0900-2100 LT

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 Firmas	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-Codorniu	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. Laderas de Carpio Bernardo.	Círculo 300 m radio centrado en // Circle 300 m radius centred at 405144N 0053051W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS Uso limitado por Carta Operacional ATS con // Limited use due to ATS Operational Chart with LESA TWR.
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

DESIGNACIÓN DESIGNATION	LÍMITES LATERALES LATERAL LIMITS	LÍMITES VERTICALES VERTICAL LIMITS	OBSERVACIONES REMARKS
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
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
TARRAGONA:			
Club Aeromodelisme RC de l'Ebre	Círculo 1000 m radio centrado en // Circle 1000 m radius centred at 404526N 0002612E.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: V: 0700-2100 LT I: 0800-2000 LT
Club Aeromodelisme GAT	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 411119N 0011552E.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: primavera-verano // Spring-Summer: 0800-2100 LT; otoño-invierno // Autumn-Winter: 0800-1700 LT. Carta Operacional ATS // ATS Operational Document LERS.
Club d'Aeromodelisme Ciutat de Reus	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 411454N 0011035E.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: DLY: V: 0900-2100 LT I: 0900-1800 LT
Club d'Aeromodelisme Pla de Vent	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 411718N 0011955E.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Model Club Els Masos	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 410632N 0003929E.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: DLY: 0800-2000 LT
Radio Control Club Esportiu Montroig del Camp	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 410339N 0005912E.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: V: 0800-2100 LT I: 0800-1700 LT. Operación coordinada con LERS // Operation coordinated with LERS
TERUEL:			
Club Aeromodelismo Teruel	Círculo 250 m radio centrado en // Circle 250 m radius centred at 401954N 0010806W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: 0900-2000 LT
TOLEDO:			
Aeroclub Calera Asociación Básico Cultural Aeromodelismo Calera	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 395230N 0045937W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: 0800-2100 LT
Aeroclub del Tiétar	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 401451N 0044723W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: H24 Operación coordinada con LETI AD. // Operation coordinated with LETI AD.
CD Palilleros Sintrón ni Son	Círculo 300 m radio centrado en // Circle 300 m radius centred at 400250N 0035131W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SAT, SUN & HOL: SR-SS
CDE Alcaudón Mora	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 393957N 0034545W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SUN: SR-SS
Club Aeromodelismo Alas de La Mancha	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 393450N 0030008W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS (principalmente // mainly SUN & HOL)
Club de Aeromodelismo Albatros Sisla	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 393838N 0035839W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club Deportivo "Aeromodelismo R/C Seseña"	Círculo 400 m radio centrado en // Circle 400 m radius centred at 400531N 0034144W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: 1000-1900 LT

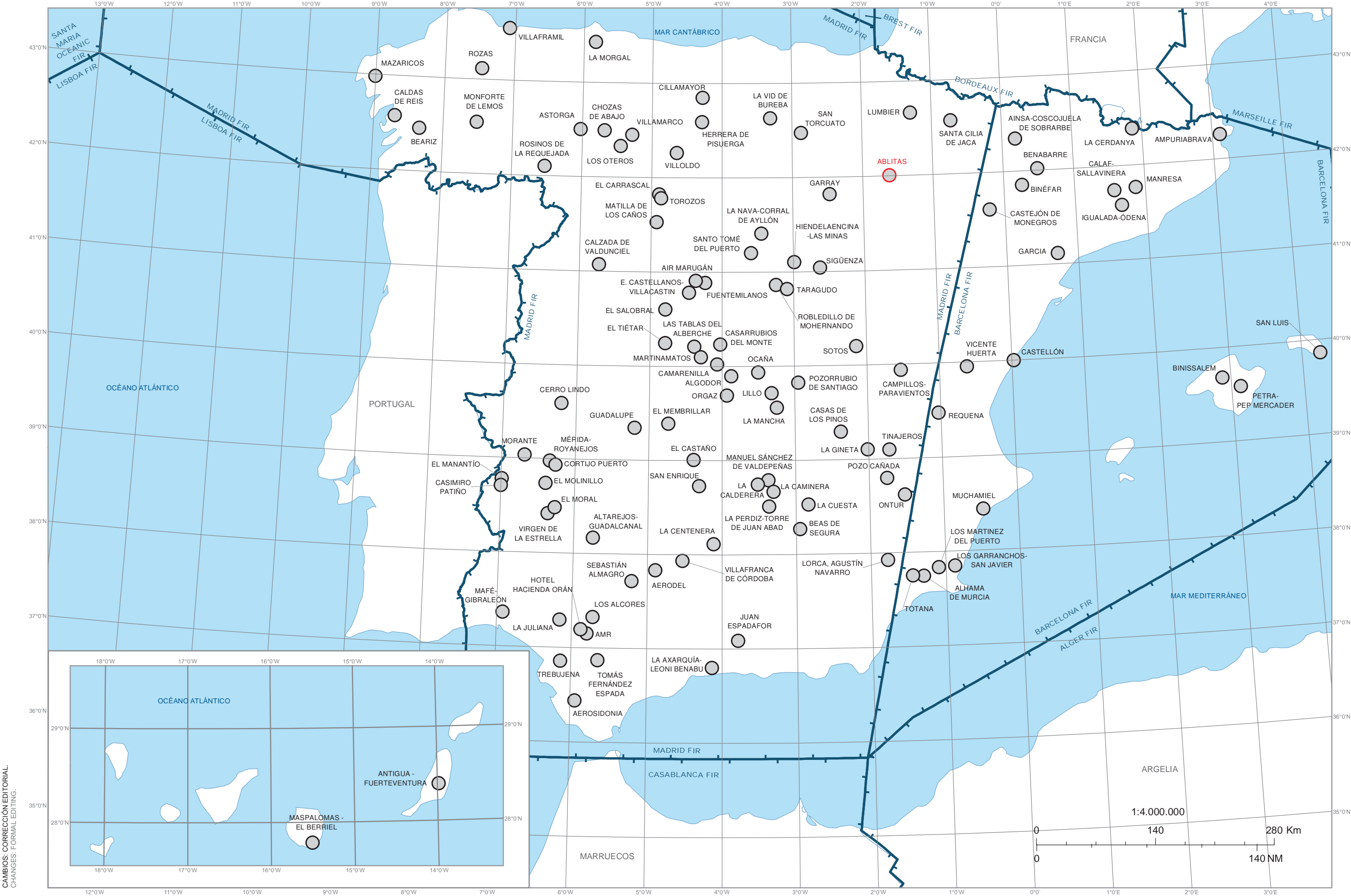
Club Deportivo Aerodelismo Escalona	Círculo 250 m radio centrado en // Circle 250 m radius centred at 401006N 0042453W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS (principalmente // mainly SAT & SUN)
Club Deportivo R.C. Alcotán	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 395949N 0035851W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club Modelismo Aranjuez	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 400010N 0033139W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SUN, HOL: SR-1500 LT
Club RC Illescas	Círculo 300 m radio centrado en // Circle 300 m radius centred at 400931N 0034755W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SAT & SUN: SR-SS
Club RC Ugena Paramotor	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 400943N 0035146W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: MON-FRI: tardes // afternoons SAT & SUN: 0900-2000 LT
Club Tajo de Aerodelismo	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 394856N 0040240W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Grupo de Aerodelismo Ocaña	Círculo 200 m radio centrado en // Circle 200 m radius centred at 395527N 0032554W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS (principalmente // mainly SAT, SUN & HOL)
VALENCIA:			
Club Aerodelismo Xativa	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 385548N 0002905W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS (principalmente // mainly SAT & SUN)
→ Club Ala Radio Control	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 394042N 0003630W	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: 0800-2100 LT
Club de Aerodelismo Torre RC Casinos	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 394234N 0004718W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
Club Radio Control Valencia	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 392952N 0003738W.	Límite superior // Upper limit: 295 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
VALLADOLID:			
Club de Aerodelismo Los Alcotanes	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 414004N 0044635W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: 0700-2200 LT
VIZCAYA:			
Club Aerodelismo Gogor	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 432104N 0030856W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: V: 0800-2000 LT I: 0800-1830 LT

ZAMORA:			
Club Aeromodelismo Aldebarán	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 415905N 0053829W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: 0900-2100 LT
Club Aeromodelismo Zamora	Círculo 500 m radio centrado en // Circle 500 m radius centred at 413246N 0053931W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
ZARAGOZA:			
A.C. 21 Ejea	420618N 0010757W; 420624N 0010740W; 420612N 0010721W; 420557N 0010730W; 420618N 0010757W.	Límite superior // Upper limit: 400 ft AGL.	Horario // Hours: SR-SS
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



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

CARTA DE AERÓDROMOS RESTRINGIDOS // RESTRICTED AERODROMES CHART



CAMBIOS: CORRECCIÓN EDITORIAL.
CHANGES: FORMAL EDITING.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

INDICADOR INDICATOR	LUGAR LOCATION	PROPIETARIO / GESTOR / DATOS DE CONTACTO OWNER / MANAGER / CONTACT DETAILS
Helipuerto de Valencia de Alcántara (Cáceres)	392716N 0071318W	Titular // Owner: Servicio de Prevención y Extinción de Incendios Forestales (Plan INFOEX) de la Junta de Extremadura TEL: +34-927 005 807 E-mail: mediosaereos.infoex@juntaex.es
Helipuerto de Vélez Blanco (Almería)	374228N 0020610W	Titular // Owner: Dirección General de Gestión del Medio Natural y Espacios Protegidos. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía TEL: +34-950 237 578 +34-670 947 429 E-mail: cop.dtal.cagpds@juntadeandalucia.es rafaelt.yebra@juntadeandalucia.es
Helipuerto de Vilamaior (Ourense)	415826N 0072357W	Dirección General de Defensa del Monte de la Consejería de Medio Rural de la Xunta de Galicia TEL: +34-988 386 089 +34-988 386 085 E-mail: luis.miguel.segovia.garcia@xunta.gal
Helipuerto de Villaeles (Palencia)	423409N 0043429W	Consejería de Fomento y Medio Ambiente. Junta de Castilla y León
Helipuerto de Villardeciervos (Zamora)	415627N 0061649W	Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León
Helipuerto de Villaviciosa (Córdoba)	380431N 0050012W	Titular // Owner: Dirección General de Gestión del Medio Natural y Espacios Protegidos. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía TEL: +34-671 597 115 +34-670 947 417 E-mail: cop.co.operador.amaya@juntadeandalucia.es eduardo.nicolas@juntadeandalucia.es
Helipuerto de Vinarós (Castellón)	403111N 0002324E	Juana Bover Ríos, Juan Adell Bover, Enrique Adell Bover
Helipuerto del Barco de Ávila (Ávila)	402119N 0053111W	Junta de Castilla y León. Dirección General del Medio Natural. Consejería de Medio Ambiente
Helipuerto del CEDEFO de Cabezudos (Huelva)	371020N 0063720W	Titular // Owner: Dirección General de Gestión del Medio Natural y Espacios Protegidos. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía TEL: +34-600 161 559 +34-670 947 191 E-mail: cop.dthu.cagpds@juntadeandalucia.es josea.martinez.bravo@juntadeandalucia.es
Helipuerto del CEDEFO de 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 0054032W	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	LUTECAR, 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	Titular // Owner: Hospital Doce de Octubre Gestor // Manager: Airtech Levante S.L. TEL: +34-961 255 020 +34-657 555 205 E-mail: miriam@urjato.com pablo@urjato.com
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 Jaurlaritz)
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
Pinofranqueado (Cáceres)	401837N 0061920W	Titular // Owner: Servicio de Prevención y Extinción de Incendios Forestales (Plan INFOEX) de la Junta de Extremadura TEL: +34-927 005 807 E-mail: 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
Tirviá (Lleida)	423107N 0011431E	Direcció General de Transports i Mobilitat
Torre Picasso (Madrid) (1)	402701N 0034135W	Comunidad de Propietarios Azca A-1
Tremp (Lleida)	420951N 0005324E	Titular // Owner: Generalitat de Catalunya, Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori. Gestor // Manager: Eliaance 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

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

LEAM - ALMERÍA

2. DATOS GEOGRÁFICOS Y DE ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO	AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA
<p>ARP: 365038N 0022212W. Ver AD 2-LEAM ADC.</p> <p>Distancia y dirección desde la ciudad: 9 km E.</p> <p>Elevación: 21 m / 70 ft.</p> <p>Ondulación geode: 49.60 m ± 0.05 m (1).</p> <p>Temperatura de referencia: 31°C.</p> <p>Temperatura baja media: 13°C.</p> <p>Declinación magnética: 1°W (2015).</p> <p>Cambio anual: 6.8'E.</p> <p>Administración AD: Aena.</p> <p>Dirección: Aeropuerto de Almería - Crta. de Níjar, km 9 - 04130 Almería.</p> <p>TEL: +34-950 213 701/13/21 FAX: +34-950 213 859</p> <p>AFTN: LEAM E-mail: leicecoa@aena.es</p> <p>Tránsito autorizado: IFR/VFR.</p> <p>Observaciones: (1) Para todos los puntos del AD.</p>	<p>ARP: 365038N 0022212W. See AD 2-LEAM ADC.</p> <p>Distance and direction from the city: 9 km E.</p> <p>Elevation: 21 m / 70 ft.</p> <p>Geoid undulation: 49.60 m ± 0.05 m (1).</p> <p>Reference temperature: 31°C.</p> <p>Low average temperature: 13°C.</p> <p>Magnetic variation: 1°W (2015).</p> <p>Annual change: 6.8'E.</p> <p>AD administration: Aena.</p> <p>Address: Aeropuerto de Almería - Crta. de Níjar, km 9 - 04130 Almería.</p> <p>TEL: +34-950 213 701/13/21 FAX: +34-950 213 859</p> <p>AFTN: LEAM E-mail: leicecoa@aena.es</p> <p>Approved traffic: IFR/VFR.</p> <p>Remarks: (1) For all AD points.</p>
3. HORARIO DE OPERACIÓN	OPERATIONAL HOURS
<p>Aeropuerto: V: 0510-2045, PS 30 MIN PPR. I: 0610-2145, PS 30 MIN PPR.</p> <p>Aduanas e Inmigración: HR AD.</p> <p>Servicios médicos y de sanidad: Ver GEN 1.4.</p> <p>AIS/ARO: HR AD.</p> <p>Información MET: HR AD.</p> <p>ATS: V: 0455-2105, I: 0555-2205. En caso de activación PPR: V: 0455-2135, I: 0555-2235.</p> <p>Abastecimiento de combustible: HR AD.</p> <p>Asistencia en tierra: HR AD.</p> <p>Seguridad: HR AD.</p> <p>Deshielo: No.</p> <p>Observaciones: Horario de actividad del aeropuerto: V: 0455-2105; I: 0555-2205. En caso de activación PPR: V: 0455-2135; I: 0555-2235.</p>	<p>Airport: V: 0510-2045, PS 30 MIN PPR. I: 0610-2145, PS 30 MIN PPR.</p> <p>Customs and Immigration: HR AD.</p> <p>Health and Sanitation: See GEN 1.4.</p> <p>AIS/ARO: HR AD.</p> <p>MET briefing: HR AD.</p> <p>ATS: V: 0455-2105, I: 0555-2205. In case PPR is activated: V: 0455-2135, I: 0555-2235.</p> <p>Fuelling: HR AD.</p> <p>Handling: HR AD.</p> <p>Security: HR AD.</p> <p>De-icing: No.</p> <p>Remarks: Airport hours of activity: V: 0455-2105; I: 0555-2205. In case PPR is activated: V: 0455-2135; I: 0555-2235.</p>
4. SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO	HANDLING SERVICES AND FACILITIES
<p>Instalaciones para el manejo de carga: Hasta 3000 kg.</p> <p>Tipos de combustible: 100LL, JET A-1.</p> <p>Tipos de lubricante: AEROSHELL 100 - W (Aso W100).</p> <p>Capacidad de reabastecimiento: 100LL: 1 cisterna 1500 L, 5 L/s. JET A-1: 4 cisternas 110000 L, 67 L/s.</p> <p>Instalaciones para el deshielo: No.</p> <p>Espacio disponible en hangar: No.</p> <p>Instalaciones para reparaciones: No.</p> <p>Observaciones: Agentes de rampa: - A.A.S. (ANDALUCIA AVIATION SERVICES) Handling de Aviación General y Ejecutiva E-mail: opslei@aa-s.eu TEL: +34-685 333 923; +34-647 244 576 - SWISSPORT HANDLING SPAIN TEL: +34-950 213 986 E-mail: lei.ops@swissport.com SITA: LEIKLXH - UNITED AVIATION SERVICES, S.L. TEL: +34-690 273 162 (H24); +34-913 936 775 (OCC) E-mail: ops.lei@unitedaviation.es; ops@unitedaviation.es (OCC) Página web: www.unitedaviation.es</p>	<p>Cargo facilities: Up to 3000 kg.</p> <p>Fuel types: 100LL, JET A-1.</p> <p>Oil types: AEROSHELL 100 - W (Aso W100).</p> <p>Refuelling capacity: 100LL: 1 truck 1500 L, 5 L/s. JET A-1: 4 trucks 110000 L, 67 L/s.</p> <p>De-icing facilities: No.</p> <p>Hangar space: No.</p> <p>Repair facilities: No.</p> <p>Remarks: Ramp agents: - A.A.S. (ANDALUCIA AVIATION SERVICES) Handling de Aviación General y Ejecutiva E-mail: opslei@aa-s.eu TEL: +34-685 333 923; +34-647 244 576 - SWISSPORT HANDLING SPAIN TEL: +34-950 213 986 E-mail: lei.ops@swissport.com SITA: LEIKLXH - UNITED AVIATION SERVICES, S.L. TEL: +34-690 273 162 (H24); +34-913 936 775 (OCC) E-mail: ops.lei@unitedaviation.es; ops@unitedaviation.es (OCC) Website: www.unitedaviation.es</p>
5. INSTALACIONES PARA LOS PASAJEROS	PASSENGER FACILITIES
<p>Hoteles: No.</p> <p>Restaurante: Sí.</p> <p>Transporte: Autobuses, taxis y coches de alquiler.</p> <p>Instalaciones médicas: No.</p> <p>Banco/Oficina Postal: Cajero automático/No.</p> <p>Información turística: Sí.</p> <p>Observaciones: Ninguna.</p>	<p>Hotels: No.</p> <p>Restaurant: Yes.</p> <p>Transportation: Buses, taxis and hire cars.</p> <p>Medical facilities: No.</p> <p>Bank/Post Office: Cash dispenser/No.</p> <p>Tourist information: Yes.</p> <p>Remarks: None.</p>

6. SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

Categoría de incendios: 7. (1)

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

Retirada de aeronaves inutilizadas: Servicio proporcionado por compañías externas con un tiempo mínimo de respuesta de 45 min.

→ **Observaciones:** El tiempo de respuesta del servicio de salvamento y extinción de incendios es menor a 3 minutos, con un operacional objetivo menor a 2 minutos. Datos del coordinador de aeródromo para el traslado de aeronaves inutilizadas:
TEL: +34-950 213 701/13
FAX: +34-950 213 859
E-mail: leicecoa@aena.es
(1) 8 a demanda (ver ítem 20 - Procedimiento de solicitud de categoría de incendios a demanda).

Fire category: 7. (1)

Rescue equipment: In accordance with the fire category published.

Removal of disabled aircraft: Service provided by external companies with minimum response time of 45 min.

Remarks: The response time of the rescue and fire fighting service is less than 3 minutes, with an operational objective of less than 2 minutes. Aerodrome coordinator's details for the transfer of disabled aircraft:
TEL: +34-950 213 701/13
FAX: +34-950 213 859
E-mail: leicecoa@aena.es
(1) 8 on demand (see item 20 - On demand fire category request procedure).

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: PRKG 1 a 8, 30 a 33, 40 a 43, 50 a 64:

PCN 79/R/B/W/T

PRKG 20 a 25: PCN 52/R/B/W/T

Calles de rodaje interiores de plataforma: cada tramo tiene la resistencia de los puestos de estacionamiento contiguos.

Apron: Surface: Concrete.

Strength: PRKG 1 to 8, 30 to 33, 40 to 43, 50 to 64: PCN 79/R/B/W/T

PRKG 20 to 25: PCN 52/R/B/W/T

Inner apron taxiways: each section has the resistance of the contiguous parking stands.

→ **Calles de rodaje:** Anchura: 23 m.

Superficie: Asfalto.

Resistencia: T1: PCN 127/F/B/W/T

T2: PCN 57/F/B/W/T

T3: PCN 117/F/B/W/T

S1: PCN 127/F/A/W/T

S2: PCN 57/F/A/W/T

S3: PCN 57/F/C/W/T

S4: PCN 117/F/A/W/T

Taxiways: Width: 23 m.

Surface: Asphalt.

Strength: T1: PCN 127/F/B/W/T

T2: PCN 57/F/B/W/T

T3: PCN 117/F/B/W/T

S1: PCN 127/F/A/W/T

S2: PCN 57/F/A/W/T

S3: PCN 57/F/C/W/T

S4: PCN 117/F/A/W/T

Posiciones de comprobación: Altimetro: Plataforma puerta A ELEV: 12 m/39 ft.
Plataforma puerta D ELEV: 15 m/49 ft.

VOR: No.

INS: No.

Check locations: Altimeter: Apron gate A ELEV: 12 m/39 ft.
Apron gate D ELEV: 15 m/49 ft.

VOR: No.

INS: No.

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, barras de parada, letreros y puestos de estacionamiento.

Taxiing guidance system: Runway-holding positions, stop bars, boards and parking positions.

Señalización de RWY: Designadores, eje, umbral, umbral desplazado RWY 07, punto de visada, faja lateral y zona de toma de contacto.

RWY markings: Designators, centre line, threshold, displaced threshold RWY 07, aiming point, side stripe and touchdown zone.

Señalización de TWY: Eje y faja lateral.

TWY markings: Centre line and side stripe.

Observaciones: Ninguna.

Remarks: None.

10. OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO

AERODROME OBSTACLES

Obstáculos que perforan las Superficies de Transición, Horizontal Interna y Cónica establecidas en el Anexo 14 de OACI:

Ver datos digitales "Ítem 10".

Obstacles which penetrate Transitional, Inner Horizontal and Conical Surfaces contained in Annex 14 of ICAO:

See digital data "Item 10".

Observaciones: Ver AD 2-LEAM AOC.

Remarks: See AD 2-LEAM AOC.

11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO

METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED

Oficina MET: Almería EMAe.

MET office: Almería 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.

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

ARP: 422046N 0012453E. Ver AD 2-LESU ADC.
Distancia y dirección desde la ciudad: 3.8 km SW.
Elevación: 802 m / 2630 ft.
Ondulación geode: 53.03 + 0.05 m. (1)
Temperatura de referencia: 30° C.
Temperatura baja media: 3° C.
Declinación magnética: 1° E (2020).
Cambio anual: 7.8'E.
Administración AD: Aeroports de Catalunya.
Dirección: Aeródromo Andorra-La Seu d'Urgell – 25711, Montferrer (Lleida).
TEL: +34-973 355 324. FAX: +34-973 360 934.
AFTN: LESU. E-mail: operacions@lesu.cat
→ Tránsito autorizado: VFR, VFRN (2) e IFR.
→ Observaciones: (1) Para todos los puntos del AD.
(2) Ver casilla 20.

ARP: 422046N 0012453E. See AD 2-LESU ADC.
Distance and direction from the city: 3.8 km SW.
Elevation: 802 m / 2630 ft.
Geoid undulation: 53.03 + 0.05 m. (1)
Reference temperature: 30° C.
Low average temperature: 3° C.
Magnetic variation: 1° E (2020).
Annual change: 7.8'E.
AD administration: Aeroports de Catalunya.
Address: Aeródromo Andorra-La Seu d'Urgell – 25711, Montferrer (Lleida).
TEL: +34-973 355 324. FAX: +34-973 360 934.
AFTN: LESU E-mail: operacions@lesu.cat
Approved traffic: VFR, VFRN (2) and IFR.
Remarks: (1) For all AD points.
(2) See item 20.

3. HORARIO DE OPERACIÓN**OPERATIONAL HOURS**

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

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

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

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

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

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

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

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

6. SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

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

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

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

SRUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN

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

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

8. DETALLES DEL ÁREA DE MOVIMIENTO

MOVEMENT AREA DETAILS

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

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

9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUÍA DE RODAJE

TAXIING GUIDANCE SYSTEM AND MARKINGS

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

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

➔ 10. OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO

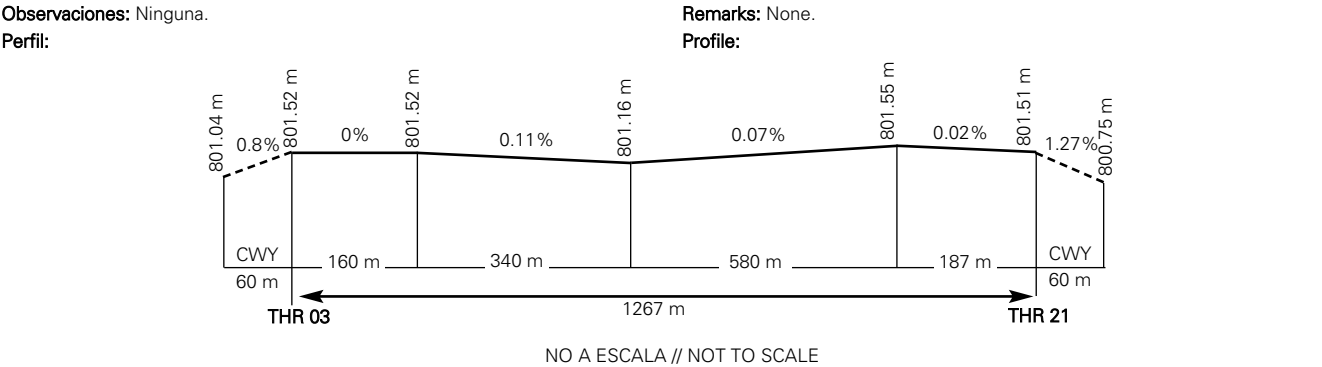
AERODROME OBSTACLES

- Obstáculos que penetran las Superficies de Aproximación, Ascenso en el Despegue, Cónica, Horizontal interna, Transición, Transición Interna y aterrizaje interrumpido establecidas en el Anexo 14 de OACI; y las áreas 2A y 3 establecidas en el Anexo 15 de la OACI. Los que penetran estas superficies se identifican en el fichero CSV como "Relevante_Relevant = Si/Yes":
 Ver Ítem 10 y apartado Datos Digitales.
- Observaciones:** Ver AD 2-LESU AOC.

- Obstacles which penetrate Approach, Take-Off Climb, Conical, Inner Horizontal, Transitional, Inner Transitional and Balked Landing Surfaces established in ICAO Annex 14; and the areas 2A and 3 established in ICAO Annex 15. Those penetrating these surfaces are identified in the CSV file as "Relevante_Relevant = Si/Yes":
 See Item 10 and Digital Data section.
- Remarks:** See AD 2-LESU AOC.

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



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

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

Pista: 21	Runway: 21
Aproximación: Luces de identificación de umbral.	Approach: Threshold identification lights.
PAPI (MEHT): 2.99° (9.6 m / 32 ft). (1) (2)	PAPI (MEHT): 2.99° (9.6 m / 32 ft). (1) (2)
Umbral: Verdes.	Threshold: Green.
Zona de toma de contacto: No.	Touchdown zone: No.
Eje pista: No.	Runway centre line: No.
Borde de pista: 1267 m blancas. (3) Distancia entre luces: 48.73 m.	Runway edge: 1267 m white. (3) Distance between lights: 48.73 m.
Extremo de pista: Rojas.	Runway end: Red.
Zona de parada: No.	Stopway: No.
Observaciones: (1) Para notificación de incidencias o solicitud de mayor intensidad, contactar con la Dependencia AFIS en Andorra-La Seu d’Urgell AD: 122.200 MHz, TEL: +34-973 355 926. (2) Sólo utilizable entre 2 NM y el umbral. (3) Luces de intensidad regulable y omnidireccionales.	Remarks: (1) To give notification of occurrences or request a higher intensity, contact the AFIS Unit at Andorra-La Seu d’Urgell AD: 122.200 MHz, TEL: +34-973 355 926. (2) Only usable between 2 NM and the threshold. (3) Adjustable intensity and omnidirectional lights.

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

16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS	HELICOPTER LANDING AREA
Situación: Uso de pista para el aterrizaje.	Position: Use of runway for landing.
– FATO: RWY 03/21. Ver casilla 12.	– FATO: RWY 03/21. See item 12.
– Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 03/21. Coordenadas ARP, ver casilla 2.	– Ground-taxiing: TLOF coincides with RWY 03/21. ARP coordinates, see item 2.
– Rodaje aéreo: TLOF coincide con PRKG 21, 22, 31, 32, 40, 41, 42, 44.	– Air-taxiing: TLOF coincides with PRKG 21, 22, 31, 32, 40, 41, 42, 44.
Elevación:	Elevation:
– FATO: RWY 03/21. Elevación THR 03 y THR 21, ver casilla 12.	– FATO: RWY 03/21. THR 03 and THR 21 elevation, see item 12.
– Rodaje aéreo: TLOF coincide con PRKG 21, 22, 31, 32, 40, 41, 42, 44. Elevación de plataforma, ver casilla 8.	– Air-taxiing: TLOF coincides with PRKG 21, 22, 31, 32, 40, 41, 42, 44. Apron elevation, see item 8.
– Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 03/21.	– Ground-taxiing: TLOF coincides with RWY 03/21.
Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización:	Dimensions, surface, maximum weight, marking:
– FATO: RWY 03/21. Ver casillas 9 y 12.	– FATO: RWY 03/21. See items 9 and 12.
– Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 03/21. Ver casillas 9 y 12.	– Ground-taxiing: TLOF coincides with RWY 03/21. See items 9 and 12.
– Rodaje aéreo: TLOF coincide con PRKG 21, 22, 31, 32, 40, 41, 42, 44. Ver casillas 8 y 9.	– Air-taxiing: TLOF coincides with PRKG 21, 22, 31, 32, 40, 41, 42, 44. See items 8 and 9.
– Calles de rodaje. Ver casillas 8 y 9.	– Taxiways. See items 8 and 9.
Orientación: FATO: RWY 03/21. Ver casilla 12.	Direction: FATO: RWY 03/21. See item 12.
Distancias declaradas: FATO: RWY 03/21. Ver casilla 13.	Declared distances: FATO: RWY 03/21. See item 13.
Iluminación:	Lighting:
– FATO: RWY 03/21. Ver casilla 14.	– FATO: RWY 03/21. See item 14.
– Rodaje aéreo: TLOF coincide con PRKG 21, 22, 31, 32, 40, 41, 42, 44. Ver casilla 15.	– Air-taxiing: TLOF coincides with PRKG 21, 22, 31, 32, 40, 41, 42, 44. See item 15.
– Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 03/21. Ver casilla 14.	– Ground-taxiing: TLOF coincides with RWY 03/21. See item 14.
– Calles de rodaje. Ver casillas 8 y 9.	– Taxiways. See items 8 and 9.
Observaciones: Ninguna.	Remarks: None.

17. ESPACIO AÉREO ATS	ATS AIRSPACE			
Denominación y límites laterales Designation and lateral limits	Límites verticales Vertical limits	Clase de espacio aéreo Airspace class	Unidad responsable Idioma Unit Language	Altitud de transición Transition altitude
FIZ REDUCIDA ANDORRA-LA SEU D’URGELL (RMZ) (FPMZ) (1) 422452N 0012248E; 422409N 0012951E, desde este punto siguiendo arco de 5 NM centrado en el ARP, sentido horario hasta 421736N 0011939E; 422452N 0012248E. //	5000 ft AMSL SFC	G	LA SEU AFIS (2) ES/EN	2438 m / 8000 ft
422452N 0012248E; 422409N 0012951E, from this point following an arc of 5 NM centred on the ARP, clockwise up to 421736N 0011939E; 422452N 0012248E.				
FIZ AMPLIADA ANDORRA-LA SEU D’URGELL (RMZ) 422538N 0012034E; 422438N 0013025E; 422208N 0013328E; 421835N 0013401E; 421117N 0012737E; desde este punto siguiendo arco de 10 NM centrado en el ARP, sentido horario hasta // from this point following an arc of 10 NM centered on the ARP; clockwise up to 421359N 0011532E; 422538N 0012034E.	7500 ft AMSL SFC	G	LA SEU AFIS (2) ES/EN	

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

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

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

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

19. RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIZAJE**RADIO NAVIGATION & LANDING FACILITIES**

Instalación (VAR) Facility (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas Coordinates	ELEV DME	Observaciones Remarks
-------------------------------------	----	------	----	----------------------------	-------------	--------------------------

No.

20. REGLAMENTACIÓN LOCAL**LOCAL REGULATIONS**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

MÍNIMOS OPERACIONALES

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

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

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

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

Extremar precauciones con vientos superiores a 20 kt.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

OPERATIONAL MINIMA

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

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

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

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

Take extreme care with winds of more than 20 kt.

ULM with crosswinds greater than 20 kt operations are prohibited.

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

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

ACEPTACIÓN DE COMPAÑÍAS AÉREAS

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

ACCEPTANCE OF AIRLINES

Airlines operating at the infrastructure must be accepted by the airport management in accordance with internal procedures published at:
www.aeroportandorralaseu.cat.

OPERACIÓN USO RESTRINGIDO

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

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

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

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

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

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

RESTRICTED USE OPERATION

Radio equipment is required to operate on the AD.

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

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

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

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

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

OPERACIÓN USO PÚBLICO Y VFRN

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

➔ El uso nocturno del Aeropuerto de LESU es sólo para operación comercial en uso público y es incompatible con el uso nocturno del helipuerto H24. Ambas infraestructuras no podrán operar a la vez. La coordinación entre ambas infraestructuras se realizará a través del correo: operacions@lesu.cat. En uso nocturno sólo se podrán utilizar: GATE B, calle D, calle C y calle B para ruta de entrada y salida de pista y será obligatorio el uso de radioaltímetro y tener el operador comercial experiencia previa de operación en uso diurno.

PUBLIC USE OPERATION AND VFRN

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

The night-time use of the LESU airport is only for commercial operation during public use and is incompatible with the night-time use of the H24 heliport. Both infrastructures cannot be operational at the same time. The coordination between both infrastructures shall be carried out via the email address: operacions@lesu.cat. At night-time, only the following may be used: GATE B, taxiways C and B to enter and exit the runway, and it shall be compulsory to use a radio altimeter and the commercial operator has previous experience operating during daytime use.

Se establecen los siguientes puntos de notificación de radioaltímetro en VFRN: 42°19'57.62"N y 001°26'06.38"E; 42°21'06.78"N y 001°27'20.15"E.

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

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

Los pilotos que quieran realizar vuelos de aerotaxi o de transporte comercial de pasajeros deberán solicitar la activación de aeródromo de uso público al menos 30 HR antes de la hora de operación prevista, mediante solicitud por correo electrónico a la dirección operacions@lesu.cat y mediante confirmación telefónica al +34-973 355 324.

The following radio altimeter notification points are established in the VFRN: 42°19'57.62"N and 001°26'06.38"E; 42°21'06.78"N and 001°27'20.15"E.

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

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

Pilots wishing to accomplish taxi service or passenger commercial transport flights must request the activation of public use aerodrome at least 30 HR in advance of the estimated hour of operation, by means of an electronic mail to operacions@lesu.cat and telephonic acknowledgement to +34-973 355 324.

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

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

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

ULM operating during public use must satisfy the following requirements:

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

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

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

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

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

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

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

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

- Efectuar el procedimiento de TRANSICIÓN de aproximación en fallo de comunicaciones y realizar una aproximación ILS publicada y aterrizar, en caso de no equipado RNAV o RWY 02, realizar el procedimiento de aproximación VOR desde IAF para la pista en servicio para llegadas y aterrizar.

- Cuando el fallo ocurre durante la SID:

- Continuar la SID hasta el punto de salida del TMA, subiendo al último nivel autorizado del que se haya acusado recibo o a la altitud mínima de seguridad, lo que sea más alto; mantener este/a durante 7 minutos, para continuar ascenso y continuar de acuerdo al FPL actualizado.

- Execute the TRANSITION procedure to the communications failure approach to conduct a published ILS approach and land, while if not equipped for RNAV or RWY 02, carry out the published VOR approach from the IAF to the runway in service for landings and land.

- When the fault occurs during the SID:

- Continue the SID up to the TMA departure point, climbing to the last cleared level which has been acknowledged or the minimum safety altitude, whichever is the higher; maintain this for 7 minutes to continue climbing and continue in accordance with the updated FPL.

PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)

1. GENERALIDADES

A. Se informará a los pilotos de que se están aplicando los Procedimientos de visibilidad reducida a través del ATIS o RTF. Según corresponda, se radiará la siguiente frase en el ATIS:

- "LOW VISIBILITY PROCEDURES IN OPERATION", si se aplican los procedimientos en toda el área de maniobras.
- "LOW VISIBILITY MEASURES FOR DEPARTING RUNWAY IN FORCE", si se aplican las medidas solo para la pista de despegues.

B. Las operaciones de aterrizaje (CAT II/III) se realizarán por las RWY 06L, 06R, 24R y 24L. Los despegues en condiciones de visibilidad reducida (LVTO) se efectuarán por las RWY 06L, 06R, 24R y 24L. Durante la realización de estas operaciones, se aplicarán Procedimientos de visibilidad reducida (LVP).

C. Las configuraciones de pista posibles, en condiciones de visibilidad reducida son:

- Pistas paralelas Configuración Oeste. (Llegadas a RWY 24R y salidas por RWY 24L).
- Pistas paralelas Configuración Este. (Llegadas a RWY 06L y salidas por RWY 06R).
- Pista única 24R. (Llegadas a RWY 24R y salidas por RWY 24R).
- Pista única 24L. (Llegadas a RWY 24L y salidas por RWY 24L).
- Pista única 06R. (Llegadas a RWY 06R y salidas por RWY 06R).
- Pista única 06L. (Llegadas a RWY 06L y salidas por RWY 06L).

D. La RWY 02/20 no podrá ser utilizada en condiciones de visibilidad reducida.

E. Los Procedimientos de visibilidad reducida (LVP) en el área de maniobras se activarán cuando se dé alguna de las siguientes condiciones meteorológicas:

LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

1. GENERAL

A. Pilots shall be informed about the application of Low Visibility Procedures by ATIS or by RTF. When appropriate, the following phrase shall be broadcast by ATIS:

- "LOW VISIBILITY PROCEDURES IN OPERATION", if the procedures are applied in the whole manoeuvring area.
- "LOW VISIBILITY MEASURES FOR DEPARTING RUNWAY IN FORCE", if the measures are applied only for the take-off runway.

B. Landing operations (CAT II/III) shall take place at RWY 06L, 06R, 24R and 24L. Departures in low visibility conditions (LVTO) shall take place at RWY 06L, 06R, 24R and 24L. During the accomplishment of these operations, Low Visibility Procedures will be applied.

C. The runway configurations available in low visibility conditions are:

- Parallel runways West Configuration. (Arrivals at RWY 24R and departures from RWY 24L).
- Parallel runways East Configuration. (Arrivals at RWY 06L and departures from RWY 06R).
- Single runway 24R. (Arrivals to RWY 24R and departures from RWY 24R).
- Single runway 24L. (Arrivals to RWY 24L and departures from RWY 24L).
- Single runway 06R. (Arrivals to RWY 06R and departures from RWY 06R).
- Single runway 06L. (Arrivals to RWY 06L and departures from RWY 06L).

D. The RWY 02/20 cannot be used in low visibility conditions.

E. Low Visibility Procedures (LVP) in the manoeuvring area shall be applied when any of the following weather conditions exist:

CRITERIOS PARA LA ACTIVACION DE LOS LVP EN AREA DE MANIOBRAS CRITERIA FOR LVP ACTIVATION IN THE MANOEUVRING AREA

RWY en uso para ARR RWY in use for ARR	RVR en cualquier transmisómetro de dicha RWY RVR in any transmissometer of that RWY	Techo de nubes Cloud ceiling
24R	Igual o inferior a 600 m 600 m or below	Igual o inferior a 250 ft (75 m) 250 ft (75 m) or below
24L	Igual o inferior a 800 m 800 m or below	Igual o inferior a 250 ft (75 m) 250 ft (75 m) or below
06L o // or 06R	Igual o inferior a 650 m 650 m or below	Igual o inferior a 300 ft (90 m) 300 ft (90 m) or below

F. Para Despegues de visibilidad reducida (LVTO) en operación con pistas paralelas, con RVR inferiores a 400 m en la pista de despegues, pero sin haber alcanzado condiciones de activación de la tabla anterior por la pista de llegadas, se aplicarán procedimientos de visibilidad reducida solo para la pista de despegues.

G. Cualquier incidencia notificada o detectada que pueda afectar a los LVP se comunicará inmediatamente a las aeronaves para que puedan tomar las decisiones oportunas.

H. La torre de control suministrará directamente el RVR en las pistas en uso de acuerdo al siguiente orden:

- RVR TDZ: Zona de toma de contacto.
- RVR MID: Punto medio de la pista.
- RVR END: Extremo de pista.

F. Low Visibility Take-off (LVTO) in parallel runway operation, with RVR below 400 m in the take-off runway, low visibility procedures are applied only for the take-off runway when the activation conditions of the above table for the arrival runway have not been reached.

G. Any notified or detected incident that might affect the LVP shall be immediately communicated to aircraft so that they can take appropriate decisions.

H. The control tower shall supply RVR for runways in use directly, in accordance with the following order:

- RVR TDZ: Touchdown Zone.
- RVR MID: Runway midpoint.
- RVR END: Runway end.

2. AERONAVES EN ARRIBADA

A. La autorización para aterrizar se expedirá cuando las áreas sensibles del ILS (LSA) estén libres, normalmente antes de que la aeronave en aproximación se encuentre a 2 NM del punto de toma de contacto. No obstante se puede retrasar la concesión de la autorización para aterrizar antes de que la aeronave se encuentre a 1 NM del punto de toma de contacto siempre y cuando se haya advertido al piloto de que se le suministrará una autorización tardía.

B. Los abandonos de pista se realizarán por:

- ARR 06L:
 - Abandonos hacia el Norte: P1
 - Abandonos hacia el Sur: R1
- ARR 06R: G5
- ARR 24L: G8
- ARR 24R:
 - Abandonos hacia el Norte: P6 excepto en el caso de aeronaves letra de clave F (A380/B748) que lo harán por Z6.
 - Abandonos hacia el Sur: R6.

2. ARRIVING AIRCRAFT

A. The landing clearance shall be issued when ILS sensitive areas (LSA) are free, usually before the approaching aircraft is at 2 NM from the touchdown point. However, the landing clearance issue might be delayed until the aircraft is 1 NM from the touchdown point. if the pilot has been advised that they will receive a late clearance.

B. Exit from the runway will take place via:

- ARR 06L:
 - Exit to the North: P1.
 - Exit to the South: R1.
- ARR 06R: G5
- ARR 24L: G8
- ARR 24R:
 - Exit to the North: P6 except code letter F aircraft (A380 / B748) that will accomplish this via Z6.
 - Exit to the South: R6.

C. Las aeronaves que por razones de performance no puedan abandonar por estas salidas, deberán notificarlo a TWR en primera la comunicación para que puedan ser encendidas las luces pertinentes.

D. En caso de incidencia con los sistemas de vigilancia ATS, las aeronaves pueden ser instruidas a notificar LSA libre:

- En la RWY 06L/24R las aeronaves notificarán la LSA libre:
 - Si salen hacia el Norte, cuando dejen de ver la última luz amarilla (de la serie de luces alternadas verdes y amarillas) del eje de calle de rodaje de la salida de pista que haya utilizado. En esta posición estará a la distancia de seguridad de TWY T y fuera de la LSA.
 - Si salen hacia el Sur, una vez hayan entrado en TWY N o la hayan cruzado.
- En la RWY 06R/24L las aeronaves notificarán LSA libre una vez hayan entrado en TWY K o la hayan cruzado.

E. Salvo que ATC indique lo contrario, las aeronaves abandonando la pista tendrán prioridad frente a las que estén rodando en las proximidades.

3. MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

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

B. El movimiento en superficie se realizará según las rutas de rodaje estándar disponibles en las cartas que se indican a continuación (según la/s pista/s en uso en cada momento) y apoyándose en las luces disponibles en calles de rodaje:

- Paralelas Oeste (ARR 24R + DEP 24L): GMC 2.1.
- Paralelas Este (ARR 06L + DEP 06R): GMC 2.2.
- Pista única 24R (ARR 24R + DEP 24R): GMC 2.3.
- Pista única 24L (ARR 24L + DEP 24L): GMC 2.4.
- Pista única 06L (ARR 06L + DEP 06L): GMC 2.5.
- Pista única 06R (ARR 06R + DEP 06R): GMC 2.6.

C. Los pilotos basarán la continuidad del rodaje en la posibilidad de seguir las luces verdes de eje de calle de rodaje.

D. En el caso de despegues por pista no preferente, operaciones de carreteo o cualquier otra que no responda a las operaciones descritas en el punto anterior dispondrán de iluminación específica, no descrito en las cartas de movimiento en superficie anteriores y accionado por ATC.

E. ATC podrá utilizar los puntos de espera intermedios y las barras de parada para gestionar los movimientos en superficie.

F. Restricciones en el uso de rampas o puesto de estacionamientos.

- F1. Se restringirá en la medida de lo posible el uso de los PRKG 245, 246, 247, 248 y 250. Si algún tráfico estacionado en dichas posiciones solicita retroceso, será asistido por señalero.
- F2. No está permitido el remolcado de aeronaves desde/hacia las Rampas-30 y 32 con los procedimientos de visibilidad reducida activados.
- F3. El movimiento de aeronaves desde/hacia las Rampas-30 y 32 se realizará mediante rodaje con tripulación. En caso de no ser realizado por tripulación deberá ser guiado por vehículo "SÍGAME".
- F4. Se restringirán en la medida de lo posible los movimientos entre las Rampas-30, 32 y las Rampas-13, 14, 15 y 17.

4. AERONAVES EN DESPEGUE

A. Los pilotos al mando de las aeronaves solicitarán a ATC la puesta en marcha de los motores con valores de RVR iguales o superiores a sus mínimos de despegue.

B. Las aeronaves deberán notificar a ATC la necesidad de despegue guiado lo antes posible.

C. Para salidas por RWY 06L y 24R, los pilotos deberán notificar al solicitar autorización de rodaje si requieren salida desde S1, M1 o Z8.

5. SITUACIONES ANÓMALAS EN EL ÁREA DE MANIOBRAS

A. Incertidumbre respecto de la posición en el área de maniobras.

- Salvo lo dispuesto en el párrafo a continuación, si un piloto duda respecto de la posición de la aeronave en relación con el área de maniobras, o deja de ver las luces verdes de eje de calle de rodaje, inmediatamente detendrá la aeronave y notificará a ATC esta circunstancia (incluida la última posición conocida).
- En las situaciones en las que el piloto dude respecto de la posición de la aeronave en relación con el área de maniobras, pero reconozca que la aeronave se encuentra en una pista, el piloto lo notificará inmediatamente a ATC (incluida la última posición conocida) y evacuará lo antes posible la pista si es capaz de localizar una calle de rodaje cercana apropiada, a menos que ATC indique otra cosa; después, detendrá la aeronave.
- En caso de que ATC se dé cuenta de que una aeronave ha perdido la posición en el área de maniobras, o no esté seguro de su posición, se tomarán de inmediato las medidas apropiadas para salvaguardar las operaciones y ayudar a la aeronave en cuestión a determinar su posición.

B. Pérdida de contacto visual entre móviles.

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

C. If an aircraft for performance reasons cannot leave through these exits, it shall notify TWR in the first communication so that the appropriate lights can be switched on.

D. In the case of an incident with ATS surveillance systems, aircraft may be instructed to notify LSA free:

- On RWY 06L/24R aircraft shall notify LSA free:
 - If they exit to the North, when they stop seeing the last yellow light (from the series of alternating green and yellow lights) of the taxiway centre line of the runway exit used. In that position they will be at the safe distance from TWY T and out of the LSA.
 - If they exit to the South, once they have entered TWY N or they have crossed it.
- On RWY 06R/24L aircraft shall notify LSA free once they have entered TWY K or have crossed it.

E. Unless otherwise specified by ATC, aircraft vacating the runway will have priority over those taxiing in the vicinity.

3. GROUND MOVEMENT

A. Pilots shall proceed to verify the aircraft position at each moment, specially at intersections, checking that taxiing is being executed under conditions of complete safety.

B. The ground movement shall be carried out according to the standard taxiing routes available on the charts described below (depending on the runway/s in use at each moment) and based on available lights on taxiways:

- Parallel West (ARR 24R + DEP 24L): GMC 2.1.
- Parallel East (ARR 06L + DEP 06R): GMC 2.2.
- Single runway 24R (ARR 24R + DEP 24R): GMC 2.3.
- Single runway 24L (ARR 24L + DEP 24L): GMC 2.4.
- Single runway 06L (ARR 06L + DEP 06L): GMC 2.5.
- Single runway 06R (ARR 06R + DEP 06R): GMC 2.6.

C. Pilots shall base the continuity of taxiing on the possibility of following the green lights of the taxiway centre line.

D. In the case of take-off from a non preferential runway, taxiing operations or any other which is not included in the operations described in the previous section shall have specific lighting, not described in the above ground movement charts and activated by ATC.

E. ATC may use the intermediate holding positions and stop bars to manage ground movements.

F. Restrictions on the use of ramps or stands.

- F1. The use of PRKG 245, 246, 247, 248 and 250 shall be restricted as far as possible. If any traffic parked in these positions request push-back, it shall be assisted by a signalman.
- F2. Towing of aircraft from/to Ramps-30 and 32 is not allowed when the low visibility procedures are in force.
- F3. Aircraft movement from/to Ramps-30 and 32 shall be carried out taxiing with crew. In the event it cannot be carried out with crew, it shall be carried out with the guidance of the "FOLLOW ME" vehicle.
- F4. Aircraft movements between Ramps-30 and 32 and Ramps-13, 14, 15 and 17 shall be reduced to a minimum.

4. AIRCRAFT ON TAKE-OFF

A. The pilots in command of the aircraft shall request start up of engines from ATC with RVR values equal or above their take-off minima.

B. The aircraft shall notify ATC of the need for guided take-off as soon as possible.

C. For departures by RWY 06L and 24R, pilots shall notify if they require exit from S1, M1 or Z8, when requesting taxiing clearance.

5. ANOMALOUS SITUATIONS IN MANOEUVRING AREA

A. Uncertainty regarding position in the maneuvering area.

- Except as provided for the paragraph below, if a pilot is in doubt about the position of the aircraft relative to the manoeuvring area, or stop seeing green taxiway centre line lights, they shall immediately stop the aircraft and notify ATC of these circumstances (including the last known position).
- In situations where the pilot is in doubt about the position of the aircraft relative to the manoeuvring area, but recognizes that the aircraft is on a runway, the pilot shall immediately notify ATC (including the last known position) of this circumstance and evacuate the runway as soon as possible if they are able to locate appropriate taxiway nearby, unless otherwise specified by ATC; and then shall stop the aircraft.

- If ATC become aware that an aircraft has lost its position in the manoeuvring area, or is unsure of its position, the appropriate measures to safeguard operations will be taken to assist the aircraft to determine its position.

B. Loss of visual contact between moving elements.

- In the event of loss of visual contact of an aircraft with other aircraft or a vehicle with which it is maintaining its own separation, the aircraft will immediately inform ATC and will stop. ATC will take the measures it deems fit.

PLANO DE AERÓDROMO-OACI

41° 17'49"N
002° 04'42"E

ELEV 4

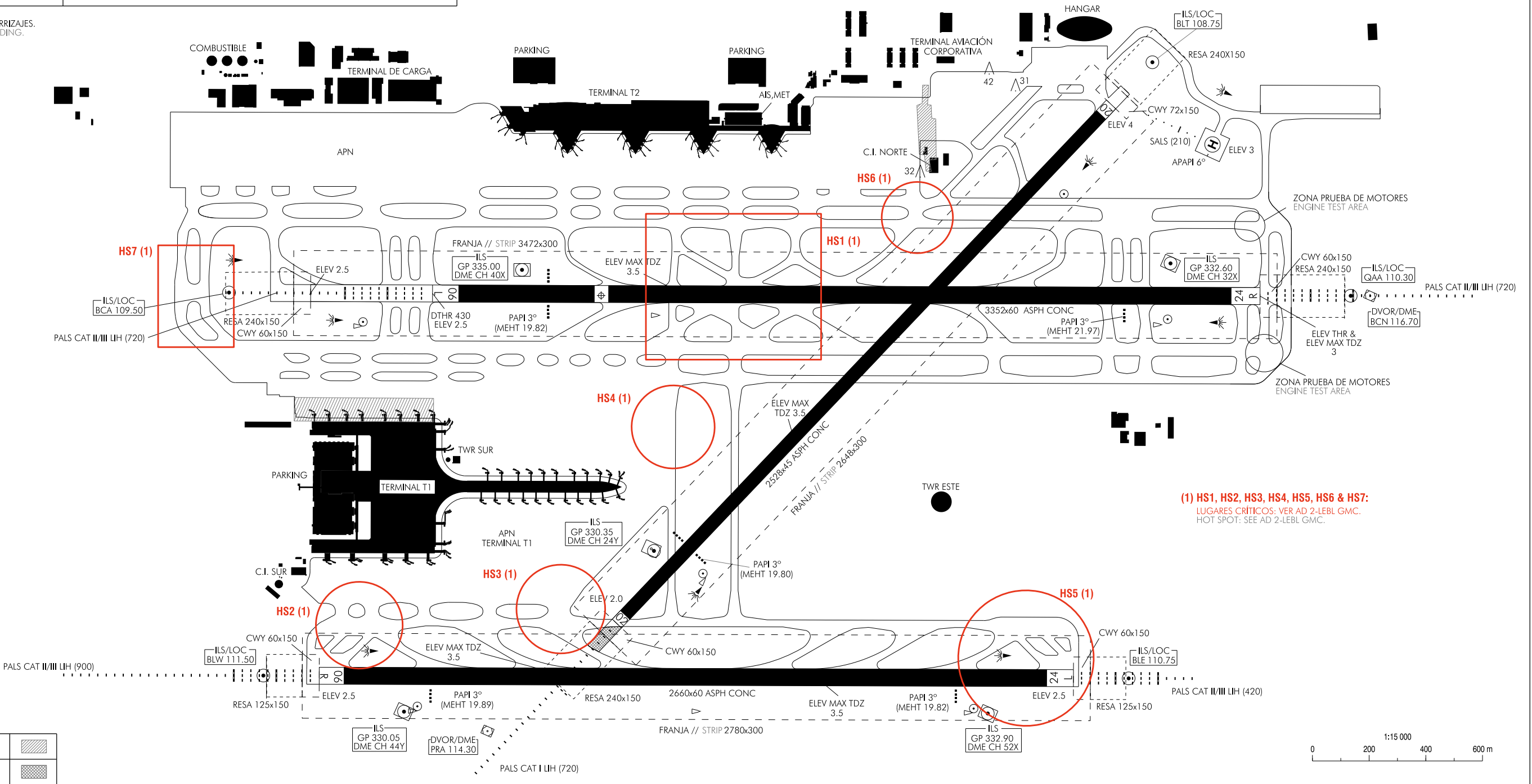
TWR	118.105
	118.330
CLR	121.805

GMC N	121.705
GMC C	121.655
GMC S	122.230

BARCELONA / Josep Tarradellas Barcelona-El Prat

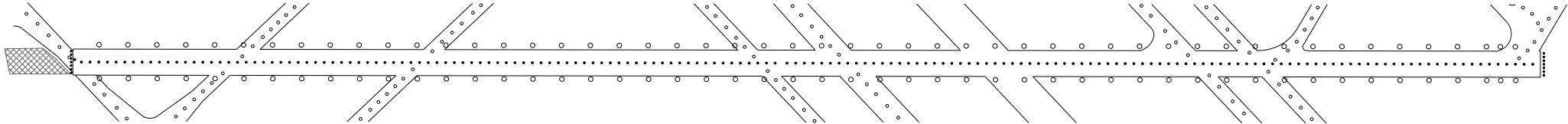
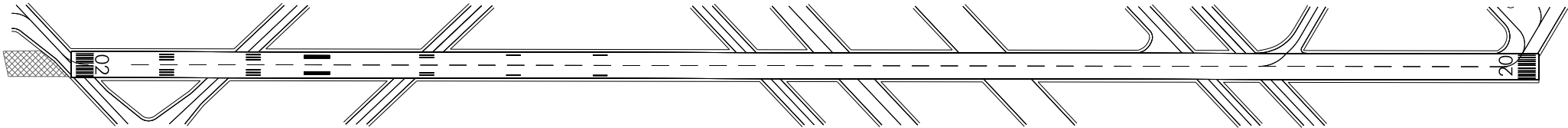
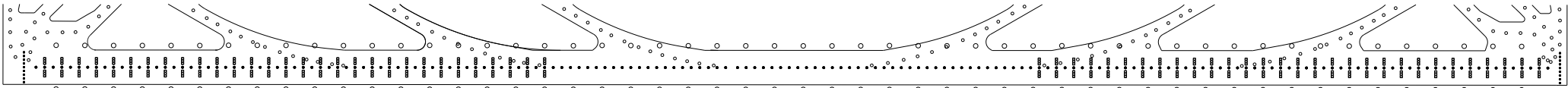
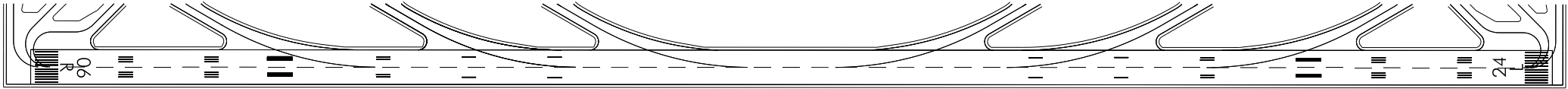
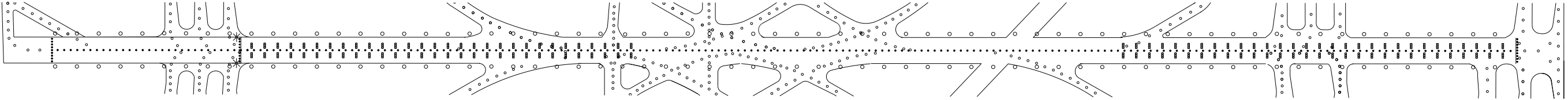
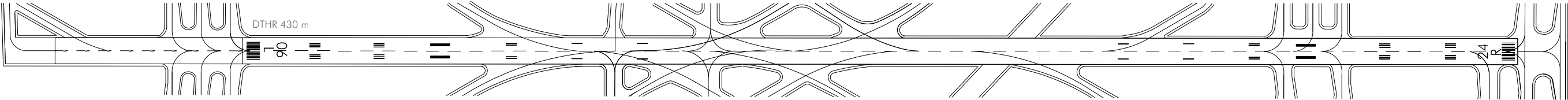
RWY	DIRECCIÓN DIRECTION	THR	RESISTENCIA STRENGTH
02	018°	41°17'15.93"N 002°05'05.41"E	RWY 02/20: PCN 91/F/A/W/T RWY 06L/24R: PCN 97/F/A/W/T RWY 06R/24L: PCN 129/F/A/W/T
20 (1)	198°	41°18'33.46"N 002°05'40.78"E	TWY: PCN 61/F/A/W/T, EXC: B6 a // to B11: PCN 59/F/A/W/T; G1, G2, G3, G10, G11, G12: PCN 59/R/A/W/T.
06L	064°	41°17'41.44"N 002°04'19.02"E	APN: RAMPA-0 // RAMP-0: PCN 61/R/B/W/T; RAMPA-1 // RAMP-1: PCN 67/R/A/W/T; RAMPA-2 // RAMP-2: PCN 63/R/B/W/T; RAMPA-3 // RAMP-3: PCN 59/R/B/W/T; RAMPA-9 // RAMP-9: PCN 74/R/B/W/T; RAMPAS-10 a 17 y 30 // RAMPS-10 to 17 and 30: PCN 136/R/A/W/T; RAMPA-32 // RAMP-32: PCN 137/F/A/W/T.
24R	244°	41°18'20.61"N 002°06'13.43"E	
06R	064°	41°16'56.32"N 002°04'27.66"E	
24L	244°	41°17'31.99"N 002°06'11.81"E	FATO: PCN 148/R/A/W/T

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



CAMBIOS: ALA DERECHA DEL PAPI RWY 06L
CHANGES: RIGHT WING OF THE RWY 06L PAPI

ZONA NO VISIBLE DESDE TWR AREA NOT VISIBLE FROM TWR	
ZONA NO UTILIZABLE AREA NOT USABLE	



ZONA NO UTILIZABLE
AREA NOT USABLE

0 100 200 300 400 m
1:10 000

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

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

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

JET A-1: 1 cisterna 26000 L, 1700 L/min

1 cisterna 27000 L, 2500 L/min

1 cisterna 28000 L, 2000 L/min

1 cisterna 28000 L, 2900 L/min

1 cisterna 32000 L, 3400 L/min

1 cisterna 36000 L, 800 L/min.

→ Agente SLCA: 100LL: cuba remolcable 700 L, 40 L/min.

JET A-1: 1 cisterna 18000 L, 660 L/min.

2 cisternas 38000 L, 680 L/min.

1 cisterna 38000 L, 800 L/min.

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

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

JET A-1: 1 truck 26000 L, 1700 L/min

1 truck 27000 L, 2500 L/min

1 truck 28000 L, 2000 L/min

1 truck 28000 L, 2900 L/min

1 truck 32000 L, 3400 L/min

1 truck 36000 L, 800 L/min.

Agent SLCA: 100LL: towable tank 700L, 40 L/min.

JET A-1: 1 truck 18000 L, 660 L/min.

2 trucks 38000 L, 680 L/min.

1 truck 38000 L, 800 L/min.

De-icing facilities: De-icing apron for aircraft up to 38.5 m wingspan and PRKG 111.

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

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

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

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

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

5. INSTALACIONES PARA LOS PASAJEROS

PASSENGER FACILITIES

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

Hotels: No.
Restaurant: Yes.
Transportation: Taxis and buses.
Medical facilities: No.
Bank/Post Office: No/No.
Tourist information: Yes.
Remarks: None.

6. SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

Categoría de incendios: 7. (1)
Equipo de salvamento: De acuerdo a la categoría de incendios publicada.
Retirada de aeronaves inutilizadas:
 Medios del aeropuerto: colchones y cojines neumáticos con capacidad de elevación entre 3 y 59 TM. MAX ACFT A321/B3XM. (2)
 Medios de agente de asistencia en tierra: gatos y tractores.
 Medios externos: hasta 500 TM.
Observaciones: (1) 8 a demanda (ver casilla 20, "Procedimientos de solicitud de categoría de incendios a demanda").
 (2) Contacto del centro responsable de la coordinación de la operación de traslado de aeronaves inutilizadas:
 TEL: +34 944 869 657
 FAX: +34 944 869 658
 E-mail: bioceopsje@aena.es

Fire category: 7. (1)
Rescue equipment: In accordance with the fire category published.
Removal of disabled aircraft:
 Airport means: airbeds and airbags, with raising capacity between 3 and 59 TM. MAX ACFT A321/B3XM. (2)
 Handling agents means: jacks and tractors.
 External means: cranes up to 500 TM.
Remarks: (1) 8 on request (see item 20, "Procedure for the request of fire category on demand").
 (2) Contact of the centre responsible for the coordination of the operation for the removal of disabled aircraft:
 TEL: +34 944 869 657
 FAX: +34 944 869 658
 E-mail: bioceopsje@aena.es

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

RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN

Tipos de equipamiento de limpieza: Cuchilla quitanieves, esparcidor de urea y esparcidor de acetato de potasio.
Prioridades de limpieza: RWY 12/30, calles de rodaje, apartaderos de espera y plataforma de estacionamiento.
Material usado para el tratamiento de la superficie del área de movimiento:
 Acetato de Potasio (KAC) y urea (UREA).
Pistas de invierno especialmente preparadas: No aplica.
Observaciones: Periodo de aplicación del plan para la nieve: 01-DEC al 31-MAR.
 Evaluación y notificación del estado de la superficie de la pista de acuerdo a la metodología del Global Reporting Format (GRF) descrita en AD 1.2.2.
 Aeródromo en servicio durante todas las estaciones del año.

Types of clearing equipment: Snowplough Blade, urea spreader and potassium acetate fluids spreader.
Clearance priorities: RWY 12/30, taxiways, holding bays and apron.
Use of material for movement area surface treatment:
 Potassium acetate (KAC) and urea (UREA).
Specially prepared winter runways: Not applicable.
Remarks: Period of application of snow plan: 01-DEC to 31-MAR.
 Runway surface condition assessment and reporting in accordance with the Global Reporting Format (GRF) methodology described in AD 1.2.2.
 Aerodrome in service during all seasons of the year.

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

OPERACIONES VISUALES NOCTURNAS (VFR-N)

Se permite la realización de vuelos VFR-N.

OPERACIONES VISUALES (VFR)

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

NOTIFICACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL

Los pilotos/compañía deberán comunicar lo antes posible al aeropuerto el accidente, incidente y suceso o evento que pueda tener alguna potencial 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_BIO@aena.es

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

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

lecm.safety@enaire.es

AVIACIÓN GENERAL Y DE NEGOCIOS

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

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

INTERCAMBIO DE DATOS CON NMOC-ADVANCED ATC TWR

El aeropuerto de Bilbao intercambia información para los vuelos de salida aplicando los procedimientos avanzados ATC TWR.

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

- A-DPI para todos los vuelos instrumentales de salida.
- C-DPI cuando se requiere.

Cuando la aprobación de puesta en marcha esté publicada y la aeronave comience la salida del estacionamiento, la hora objetivo de despegue (TTOT) se calculará y transmitirá a NMOC (Network Manager Operations Center) a través del mensaje A-DPI. El uso de la hora real de fuera de calzos (AOBT) en lugar de la EOBT del plan de vuelo, junto con el tiempo de rodaje variable, aumentará la precisión de la hora de despegue.

Desde el momento de la recepción del A-DPI, no se aceptarán mensajes DLA o CHG que modifiquen datos del plan de vuelo. Si estuviera regulado, se mantendrá la CTOT asignada previa a la recepción del A-DPI.

Si una aeronave tuviera que abortar el rodaje por causas técnicas, el aeropuerto enviará al NMOC un mensaje C-DPI. Como consecuencia de dicho C-DPI, el plan de vuelo se suspenderá informándose al operador por medio de un mensaje de suspensión de vuelo (FLS) con la observación "Suspended by Departure airport". El plan de vuelo podrá ser activado de nuevo a través de una actualización de la EOBT con un mensaje DLA o de CHG.

PLAN DE EMERGENCIA DEL AEROPUERTO

En virtud del artículo 9.1.2 de la Orden FOM 2086/2011 y del ADR.OPS.B.005 b) del Reglamento EU 139/2014, así como de la reglamentación de Aena EXA 59 "Criterios de aplicación en relación con los Planes de Emergencia de los aeropuertos", en el Aeropuerto de Bilbao no se permitirá la operación de aeronaves de una compañía aérea sin representante designado en el aeropuerto a efectos de coordinación de actuaciones derivadas de respuesta a una emergencia, pudiendo ser éste otra compañía aérea o un agente handling designado.

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

NIGHT VISUAL OPERATIONS (VFR-N)

VFR-N flights are permitted.

VISUAL OPERATIONS (VFR)

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

OPERATIONAL SAFETY REPORTS

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

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

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

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

Seguridad_Operacional_BIO@aena.es

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

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

lecm.safety@enaire.es

GENERAL AND BUSINESS AVIATION

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

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

EXCHANGE OF DATA WITH NMOC-ADVANCED ATC TWR

Bilbao airport exchanges information for departure flights by applying the Advanced ATC TWR procedures.

Message exchanges from the local system to the ATM network uses the European standard for A-CDM airports, using the following message types:

- A-DPI for all instrumental departure flights.
- C-DPI when required.

When start-up approval has been announced and the aircraft starts to exit the stand, the target take-off time (TTOT) is calculated and transmitted to NMOC (Network Manager Operations Center) via an A-DPI message. The use of the actual offblock time (AOBT) instead of the EOBT of the flight plan, along with the variable taxi time, increases the precision of the take-off time.

After reception of the A-DPI, DLA or CHG messages that change the flight plan data shall not be accepted. If regulated, the CTOT assigned before receiving the A-DPI shall be maintained.

If an aircraft has to abort taxiing for technical reasons, the airport shall send a C-DPI message to the NMOC. The result of the C-DPI is that the flight plan shall be suspended by informing the operator via a flight suspension (FLS) message with the comment "Suspended by Departure airport". The flight plan can be activated again by updating the EOBT with a DLA or CHG message.

AIRPORT EMERGENCY PLAN

By virtue of article 9.1.2 of the Order FOM 2086/2011 and ADR.OPS.B.005 b) of the EU Regulation 139/2014, as well as the Aena regulation EXA 59 "Criteria applicable to airport Emergency Plans", at Bilbao Airport, the operation of aircraft by air carriers with no designated representative at the airport will not be permitted, for the purposes of coordinating the actions arising out of the response to an emergency: this representative may be another air carrier or a designated handling agent.

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

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

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

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

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

PRUEBAS DE MOTOR

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

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

SITA: BIOOOYA.

Correo electrónico: bioceops@aena.es

ENGINE TESTS

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

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

SITA: BIOOOYA.

E-mail: bioceops@aena.es

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

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

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

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

Las posiciones para la realización de pruebas de motor son:

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

The positions for engine tests are:

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

22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO**FLIGHT PROCEDURES****PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)****LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)****1. GENERALIDADES****1. GENERAL**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. MOVIMIENTOS EN TIERRA**2. GROUND MOVEMENTS**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

→ 2.1. Llegadas:**2.1. Arrivals:**

Las aeronaves que hayan aterrizado:

Aircraft that have already landed shall:

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

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

Llegadas a Plataforma Norte:

North apron arrivals:

- RWY 30 en uso: abandono de RWY por TWY C5 o C6. Rodaje vía TWY T hasta las puertas B, A2 o A1, en función del puesto de estacionamiento asignado. Si el puesto de estacionamiento asignado es uno de los comprendidos entre los PRKG 10 al 18, ambos inclusive, el acceso a la plataforma norte se realizará por A1. Para el acceso a los PRKG 7, 8, 9, 11A y 111 el acceso se realizará por A2, para el resto de los puestos el acceso se realizará por B. En B, A2 y A1 la aeronave esperará la presencia de un vehículo "SIGAME".

- RWY 30 in use: clearing the RWY by TWY C5 or C6. Taxiing via TWY T to gate B, A1 or A2, subject to assigned parking stand. If the assigned parking stand is one of those between PRKG 10 to 18 inclusive, access to the north apron shall be via A1. For access to PRKG 7, 8, 9, 11A, and 111, access shall be via A2, for the rest of the stands access shall be via B. At B, A2 and A1 aircraft shall wait for the presence of a "FOLLOW ME" vehicle.

Llegadas a Plataforma Sur:

- RWY 30 en uso: se instruirá al tráfico para que abandone la RWY por la puerta D1, cruce RWY 10/28 y acceda por D3 para proceder al puesto de estacionamiento guiado por un vehículo "SÍGAME".

→ 2.2. Salidas.

Salidas desde Plataforma Norte:

- RWY 30 en uso: abandono de la plataforma vía A1, A2 o B, en función del puesto de estacionamiento donde se encuentre la aeronave. Si el puesto de estacionamiento en el que se encuentra la aeronave es uno de los comprendidos entre los PRKG 11 al 18, ambos inclusive, la salida de la plataforma norte se realizará por A1. Si la aeronave se encuentra estacionada en los PRKG 19, 20 y H21 la salida de la plataforma norte se realizará por la puerta B. Para el resto de los puestos de estacionamiento, la salida se realizará por A2. Rodaje vía TWY T hasta punto de espera en pista K1, o C2, o C1, según indique ATC.

Salidas desde Plataforma Sur:

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

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

Incertidumbre respecto de la posición en el área de maniobras

- Salvo lo dispuesto en el párrafo a continuación, si un piloto duda respecto de la posición de la aeronave en relación con el área de maniobras, inmediatamente, detendrá la aeronave y notificará a ATC esta circunstancia (incluida la última posición conocida).
- En las situaciones en las que el piloto dude respecto de la posición de la aeronave en relación con el área de maniobras, pero reconozca que la aeronave se encuentra en una RWY, el piloto, inmediatamente, lo notificará a ATC (incluida la última posición conocida), evacuará, lo antes posible, la RWY, si es capaz de localizar una TWY cercana apropiada, a menos que ATC indique otra cosa; y después, detendrá la aeronave.
- En caso de desorientación de un vehículo en el área de maniobras, se comunicará este hecho a ATC (incluida la última posición conocida) y, a menos que reciba otra indicación de ATC, evacuará el área de maniobras para alejarse a una distancia segura, lo antes posible y detendrá el vehículo.

Pérdida de contacto visual entre móviles

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

Avería de aeronave o vehículo

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

Fallo de comunicaciones

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

- Aeronave en salida: la aeronave continuará por la ruta asignada hasta detenerse en el límite de la autorización ATC, extremando las precauciones, donde mantendrá posición y esperará la llegada de un vehículo de asistencia.
- Aeronave de llegada: si la aeronave acaba de aterrizar, mantendrá posición al abandonar RWY, y esperará la llegada de un vehículo de asistencia. Si la aeronave ya tuviera una autorización de rodaje ATC, continuará por la ruta asignada hasta el límite de la autorización ATC, extremando las precauciones, donde mantendrá posición y esperará la llegada de un vehículo de asistencia.
- Vehículo: evacuará el área de maniobras si se encontrase en ella y después detendrá el vehículo permaneciendo en su posición y esperando la llegada del vehículo de asistencia.

SISTEMA DE VIGILANCIA ATS

Se emplea en el suministro del servicio de control de aeródromo para ejecutar las siguientes funciones:

- a) supervisión de la trayectoria de vuelo de aeronaves en aproximación final hasta 1600 ft AMSL en RWY 30 y 1500 ft AMSL en RWY 12;
- b) supervisión de la trayectoria de vuelo y asistencia para la navegación de otras aeronaves en las cercanías del aeródromo, si:
 - I. éstas se encuentran al norte del campo a 2400 ft AMSL o superior dentro del ATZ;
 - II. éstas se encuentran al sur del campo a 2900 ft AMSL o superior dentro del ATZ;

South apron arrivals:

- RWY 30 en uso: Traffic shall be instructed to leave the RWY by gate D1, crossing RWY 10/28 and access via D3 to proceed to the stand guided by a "FOLLOW ME" vehicle.

2.2. Departures.

Departures from the North apron:

- RWY 30 in use: shall leave the apron via gate A1, A2 or B, depending on the parking stand where the aircraft is located. If the aircraft parking stand is one of those between PRKG 11 to 18 inclusive, exit of the north apron shall be via A1. If the aircraft is stationed in the PRKG 19, 20 and H21, exit of the north apron shall be via gate B. For the rest of the stands, the exit shall be via A2. Shall taxi via TWY T to the runway holding position K1, or C2, or C1, according to ATC instructions.

Departures from the South Apron:

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

3. COMMUNICATIONS FAILURE AND ANOMALOUS OCCURRENCES IN THE MANOEUVRING AREA

Uncertainty regarding the position on the manoeuvring area

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

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

Loss of visual contact between traffics

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

Failure of an aircraft or vehicle

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

Communications failure

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

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

ATS SURVEILLANCE SYSTEM

It is used in the provision of the aerodrome control service to perform the following functions:

- a) supervision of the flight path of aircraft on final approach up to 1600 ft AMSL to RWY 30 and 1500 ft AMSL to RWY 12;
- b) supervision of the flight path and provision of navigation assistance to other aircraft in the vicinity of the aerodrome, if:
 - I. these are located to the North of the airfield at 2400 ft AMSL or above within the ATZ;
 - II. these are located to the South of the airfield at 2900 ft AMSL or above within the ATZ;

c) establecimiento de separación establecido en el R.C.A. apartado 4.6.7.3, entre aeronaves sucesivas a la salida. Dicha separación estará supeditada a la existencia, al ser aplicada, de traza radar del tráfico precedente en salida y que dicho tráfico haya superado 3200 ft AMSL en salida de RWY 12 y 2600 ft AMSL en salida de RWY 30.

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

AJUSTE DE VELOCIDAD

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

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

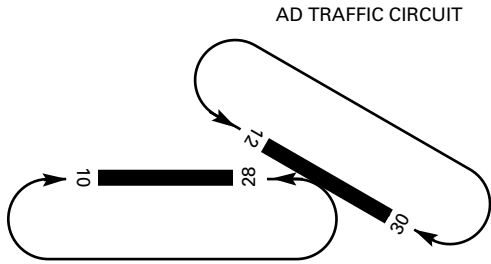
La IAS MAX permitida para las salidas es de 250 kt hasta abandonar FL100.

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 Altitud Mínima Radar.
- 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.

CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD



c) establishment of separation, as defined in the R.C.A. section 4.6.7.3, between successive departing aircraft. This separation, when applied, will be dependant on the existence of radar blip identification of the preceding traffic on departure, and on such traffic having already climbed over 3200 ft AMSL on departure from RWY 12 and 2600 ft AMSL on departure from RWY 30.

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

SPEED ADJUSTMENT

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

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

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

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.

23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

ADDITIONAL INFORMATION

FENÓMENOS DE VIENTO EN LA RWY 12/30

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

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

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

WIND PHENOMENA ON RWY 12/30

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

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

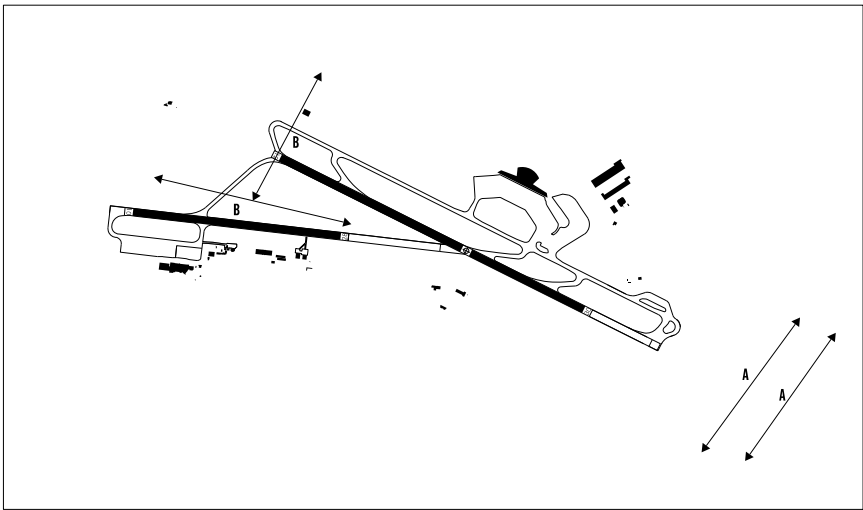
These situations are encountered most frequently from October to March.

SERVICIO DE CONTROL DE FAUNA

Horario: de orto a ocaso.
Paso de aves migratorias.
En época estival hay concentración de cernícalos.
Zona A: Paso de buitres.
Zona B: Paso de gaviotas.

FAUNA CONTROL SERVICE

Hours: Sunrise to sunset.
Crossing of migratory birds.
In the summer season there is a concentration of kestrels.
Area A: Crossing of vultures.
Area B: Crossing of seagulls.



24. CARTAS RELATIVAS AL AERÓDROMO

El listado de cartas relativas al aeródromo puede encontrarse en el siguiente enlace:
<https://aip.enaire.es/AIP/#LEBB>

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/#LEBB>

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

Información no disponible.

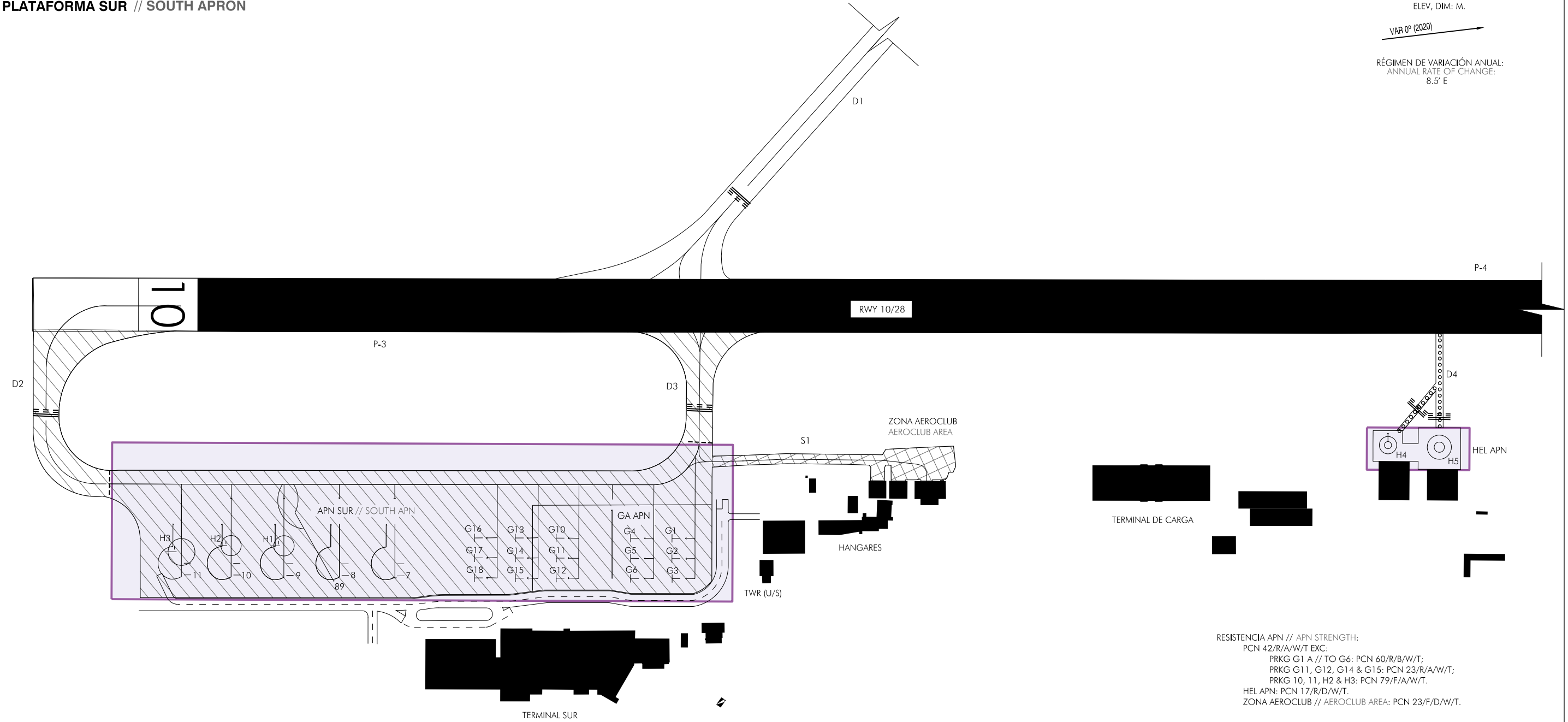
VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION

Information not available.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

PLATAFORMA SUR // SOUTH APRON

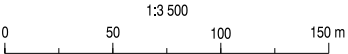
ELEV, DIM: M.
VAR 0° (2020)
RÉGIMEN DE VARIACIÓN ANUAL:
ANNUAL RATE OF CHANGE:
8.5° E



RESISTENCIA APN // APN STRENGTH:
PCN 42/R/A/W/T EXC:
PRKG G1 A // TO G6: PCN 60/R/B/W/T;
PRKG G11, G12, G14 & G15: PCN 23/R/A/W/T;
PRKG 10, 11, H2 & H3: PCN 79/F/A/W/T.
HEL APN: PCN 17/R/D/W/T.
ZONA AERoclub // AERoclub AREA: PCN 23/F/D/W/T.

APN LGT:
BORDE CON BALIZAS REFLECTANTES, POSTES PROYECTORES Y EJE.
EDGE WITH REFLECTIVE MARKERS, FLOODLIGHTING POLES AND CENTRE LINE.

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



CAMBIO: LÍMITES DE PLATAFORMA.
CHANGES: APRON LIMITS.

LÍMITE DE PLATAFORMA APRON LIMIT	
ZONA NO VISIBLE DESDE TWR ASISTIDA POR CÁMARA TV. AREA NOT VISIBLE FROM TWR ASSISTED BY TV CAMERA.	
ZONA NO VISIBLE DESDE TWR. AREA NOT VISIBLE FROM TWR.	
TWY RODAJE AÉREO DE HELICÓPTEROS. AIR TAXIING FOR HELICOPTERS TWY.	
PRKG	G1

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

BILBAO



CARACTERÍSTICAS DE LOS PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO
AIRCRAFT STANDS CHARACTERISTICS

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

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

1. INDICADOR DE LUGAR-NOMBRE DEL AERÓDROMO
AERODROME LOCATION INDICATOR - NAME**LERT - CÁDIZ/Rota****2. DATOS GEOGRÁFICOS Y DE ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO****AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA****ARP:** 363843N 0062058W. Ver AD 2-LERT ADC.**Distancia y dirección desde la ciudad:** 2 km NE desde Rota.**Elevación:** 26 m / 86 ft.**Ondulación geode:** 45.86 m \pm 0.05 m. (1)**Temperatura de referencia:** 24°C.**Temperatura baja media:** 10°C.→ **Declinación magnética:** 1°W (2020).→ **Cambio anual:** 7.9'E.**Administración AD:** Armada Española.**Dirección:** Armada Española: Jefatura aeródromo Militar B.N. Rota
11530 - Rota-Naval (Cádiz).**TEL:** +34-956 827 497 **FAX:** +34-956 827 047**AFTN:** LERT **E-mail:** oficina_aeronautica_rota@mde.es**Tránsito autorizado:** IFR/VFR. Uso exclusivo militar. (2)**Observaciones:** (1) Para todos los puntos del AD.(2) Aeródromo de uso conjunto Hispano-Norteamericano.
Aeronaves de Estado EE.UU. ver FLIP DoD EE.UU.**ARP:** 363843N 0062058W. See AD 2-LERT ADC.**Distance and direction from the city:** 2 km NE from Rota.**Elevation:** 26 m / 86 ft.**Geoid undulation:** 45.86 m \pm 0.05 m. (1)**Reference temperature:** 24°C.**Low average temperature:** 10°C.**Magnetic variation:** 1°W (2020).**Annual change:** 7.9'E.**AD administration:** Armada Española.**Address:** Armada Española: Jefatura aeródromo Militar B.N. Rota
11530 - Rota-Naval (Cádiz).**TEL:** +34-956 827 497 **FAX:** +34-956 827 047**AFTN:** LERT **E-mail:** oficina_aeronautica_rota@mde.es**Approved traffic:** IFR/VFR. Exclusive military use. (2)**Remarks:** (1) For all AD points.(2) Spain-USA joint use aerodrome. USA State aircraft see FLIP DoD
USA.**3. HORARIO DE OPERACIÓN****OPERATIONAL HOURS****Aeropuerto:** H24. (1)**Aduanas e Inmigración:** Sí. (2)**Servicios médicos y de sanidad:** HR AD.**AIS/ARO/OPV:**

EE.UU: H24.

ESPAÑA: V: MON-FRI: 0600-1400; SAT, SUN & HOL: 0730-0900. (3)

I: MON-FRI: 0700-1500; SAT, SUN & HOL: 0830-1000. (3)

Información MET: HR AD.**ATS:** HR AD.**Abastecimiento de combustible:**

EE.UU: H24.

ESPAÑA: V: MON-FRI EXC HOL: 0600-1200. (3)

I: MON-FRI EXC HOL: 0700-1300. (3)

Asistencia en tierra: HR AD.**Seguridad:** H24.**Deshielo:** No.**Observaciones:**(1) Aeronaves de estado EE.UU: Autorización Diplomática de PRECOPE y
PPR conforme FLIP DoD EE.UU.Aeronaves de estado de terceras nacionalidades: Autorización
Diplomática y PPR 48 HR.Aeronaves civiles españolas: Autorización Jefe Estado Mayor de la
Armada (AJEMA) y PPR 48 HR.(2) Previa solicitud con 48 HR de antelación a la Oficina de Información
Aeronáutica de LERT.

TEL: +34-956 827 497.

FAX: +34-956 827 047.

E-mail: oficina_aeronautica_rota@mde.es

(3) Fuera de este horario prestará servicios durante vuelos de aeronaves
españolas y terceras nacionalidades operando en LERT. Otros horarios
disponibles previa petición 2 HR a la Oficina de Información
Aeronáutica de LERT / Oficial de Vuelo +34 956 827 010.**Airport:** H24. (1)**Customs and Immigration:** Yes. (2)**Health and Sanitation:** HR AD.**AIS/ARO/OPV:**

USA: H24.

SPAIN: V: MON-FRI: 0600-1400; SAT, SUN & HOL: 0730-0900. (3)

I: MON-FRI: 0700-1500; SAT, SUN & HOL: 0830-1000. (3)

MET briefing: HR AD.**ATS:** HR AD.**Fuelling:**

USA: H24.

SPAIN: V: MON-FRI EXC HOL: 0600-1200. (3)

I: MON-FRI EXC HOL: 0700-1300. (3)

Handling: HR AD.**Security:** H24.**De-icing:** No.**Remarks:**(1) USA State aircraft: PRECOPE diplomatic authorisation and PPR in
accordance with FLIP DoD USA.Third nationality State aircraft: Diplomatic authorisation and PPR 48
HR.Spanish civil aircraft: Authorisation Jefe Estado Mayor de la Armada
(AJEMA) and PPR 48 HR.(2) Request 48 HR in advance to the LERT Aeronautical Information
Office.

TEL: +34-956 827 497.

FAX: +34-956 827 047.

E-mail: oficina_aeronautica_rota@mde.es

(3) Outside these hours, it will provide services during flights of Spanish
and third nationality aircraft operating at LERT. Other hours available
by 2 HR advance request to the LERT Aeronautical Information
Office / Flight Officer +34 956 827 010.**4. SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO****HANDLING SERVICES AND FACILITIES****Instalaciones para el manejo de carga:** Sí. PPR.**Tipos de combustible:** F-34.**Tipos de lubricante:** INFO NO AVBL.**Capacidad de reabastecimiento:** Cisternas: 20000 L & 40000 L: 16.66 L/s.**Instalaciones para el deshielo:** No.**Espacio disponible en hangar:** No.**Instalaciones para reparaciones:** No.**Observaciones:** GPU: Unidad de corriente alterna (hasta 1200 kVA) y continua
(hasta 2500 A durante 5 segundos / 1000 A continuo).**Cargo facilities:** Yes. PPR.**Fuel types:** F-34.**Oil types:** INFO NO AVBL.**Refuelling capacity:** Trucks: 20000 L & 40000 L: 16.66 L/s.**De-icing facilities:** No.**Hangar space:** No.**Repair facilities:** No.**Remarks:** GPU: Alternating current (up to 1200 kVA) and direct current (up to
2500 A for 5 seconds / 1000 A continuous) units.

5. INSTALACIONES PARA LOS PASAJEROS			PASSENGER FACILITIES	
Hoteles: Sí. Restaurante: Sí. Transporte: Sí. PPR. Instalaciones médicas: Primeros auxilios y ambulancia. Banco/Oficina Postal: Sí. Información turística: No. Observaciones: Ninguna.			Hotels: Yes. Restaurant: Yes. Transportation: Yes. PPR. Medical facilities: First aids and motor ambulance. Bank/Post Office: Yes. Tourist information: No. Remarks: None.	
6. SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS			RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES	
Categoría de incendios: 9. Equipo de salvamento: De acuerdo a la categoría de incendios publicada. Retirada de aeronaves inutilizadas: Tractores con barras de arrastre. Tractor con remolque plataforma. Observaciones: Ninguna.			Fire category: 9. Rescue equipment: In accordance with the fire category published. Removal of disabled aircraft: Tractors with dragging bars. Flatbed tractor. Remarks: None.	
7. DISPONIBILIDAD ESTACIONAL/REMOCIÓN DE OBSTÁCULOS			SEASONAL AVAILABILITY/OBSTACLE CLEARING	
Equipo: Vehículo retro escoba, vehículo pala cargadora y vehículo grúa autopropulsada. Prioridad: Pista y área de movimiento. Observaciones: Ninguna.			Equipment: Backhoe sweeper vehicle, front loader vehicle and self-propelled crane vehicle. Priority: Runway and movement area. Remarks: None.	
8. DETALLES DEL ÁREA DE MOVIMIENTO			MOVEMENT AREA DETAILS	
Plataforma: Superficie: Hormigón. Resistencia: 22650 Kg SWL. Calles de rodaje: Anchura: 20 m helipuerto. 23 m aeródromo principal. Superficie: Asfalto. Resistencia: 22650 Kg SWL. Posiciones de comprobación: Altimetro: 363808N 0062808W. ELEV 26 m/86 ft. VOR: No. INS: No. TACAN: THR RWY 10 marcación 277° THR RWY 28 marcación 108° Observaciones: Ninguna.			Apron: Surface: Concrete. Strength: 22650 Kg SWL. Taxiways: Width: 20 m heliport. 23 m main aerodrome. Surface: Asphalt. Strength: 22650 Kg SWL. Check locations: Altimeter: 363808N 0062808W. ELEV 26 m/86 ft. VOR: No. INS: No. TACAN: THR RWY 10 bearing 277° THR RWY 28 bearing 108° 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, letreros y puestos de estacionamiento. Señalización de RWY: Designadores, umbral, eje, faja lateral, zona de toma de contacto y punto de visada. Señalización de TWY: Eje y faja lateral. Observaciones: Señal de verificación inercial en plataforma norte. El punto de visada de RWY 28 no coincide con el PAPI.			Taxiing guidance system: Runway-holding positions, boards and stands. RWY markings: Designators, threshold, centre line, side stripe, touchdown zone and aiming point. TWY markings: Centre line and side stripe. Remarks: Inertial verification signal in north apron. The aiming point of RWY 28 is different from the PAPI.	
10. OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO			AERODROME OBSTACLES	
En áreas de aproximación y despegue // In approach and take-off areas			En el área de circuito y en el AD // In circling area and at AD	
RWY Area	Obstáculo Obstruction	Coordenadas Coordinates	Obstáculo Obstruction	Coordenadas Coordinates
10	Antena // Antenna 191 m / 627 ft	101°/9.50 NM FM TACAN	Focos Alumbrado // Foodlighting poles	132°-147° / 0.6-0.7 NM FM TACAN
28	Antena // Antenna 45 m / 148 ft	149°/1.50 NM FM TACAN	Aparcamiento // Parking	51 m/165 ft
	Torre eléctrica // Transmission pole 155 m / 509 ft	149°/9.00 NM FM TACAN	Focos Haz Cargo // Foodlighting poles in Haz Cargo	087 ° / 0.7 NM FM TACAN
	Torre eléctrica // Transmission pole 155 m / 509 ft	155°/9.02 NM FM TACAN		
	Depósito agua // Water tank 82 m / 269 ft	177°/0.70 NM FM TACAN		
	Antena // Antenna 70 m / 230 ft	0.20 NM al // to N RWY		
	Antena // Antenna 28.7 m / 94 ft	363845N 0062157W		
Observaciones: Cables de tendido eléctrico cruzan senda, aproximación cabecera RWY 28 en dirección N/S a 0.8 NM del THR. Altura torres 37 m/121 ft.			Remarks: Aerial electricity cables cross the approach path to threshold RWY 28 in N/S direction, at 0.8 NM from the THR. Poles 37 m/121 ft height.	

11. SERVICIO METEORÓLOGICO PRESTADO

METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED

Oficina MET: Rota OMD.
HR: H24.
METAR: Semihorario.
TAF: 24 HR.
TREND: Si.
Información: En persona y telefónica. TEL: +34-956 827 048
Documentación de vuelo/Idioma: Cartas y lenguaje claro/Español/Inglés.
Cartas: Mapas significativos, previstos en altitud (viento y temperatura) y de vientos máximos.
Equipo suplementario: Presentador de imágenes de satélite, rayos y de información radar.
Dependencia ATS atendida: OPV, TWR.
Información adicional: Sevilla OMAe (LESV): H24; TEL: +34-954 462 030; +34-954 460 699.
Rota OMD: H24; TEL: +34-956 827 048.
Observaciones: Ninguna.

MET office: Rota OMD.
HR: H24.
METAR: Half-hourly.
TAF: 24 HR.
TREND: Yes.
Briefing: In person and by telephone. TEL: +34-956 827 048
Flight documentation/Language: Charts and plain language/Spanish/English.
Charts: Significant, forecasted in altitude (wind and temperature) and maximum wind maps.
Supplementary equipment: Satellite images, lightning and radar information display.
ATS unit served: OPV, TWR.
Additional information: Sevilla OMAe (LESV): H24; TEL: +34-954 462 030; +34-954 460 699.
Rota OMD: H24; TEL: +34-956 827 048.
Remarks: None.

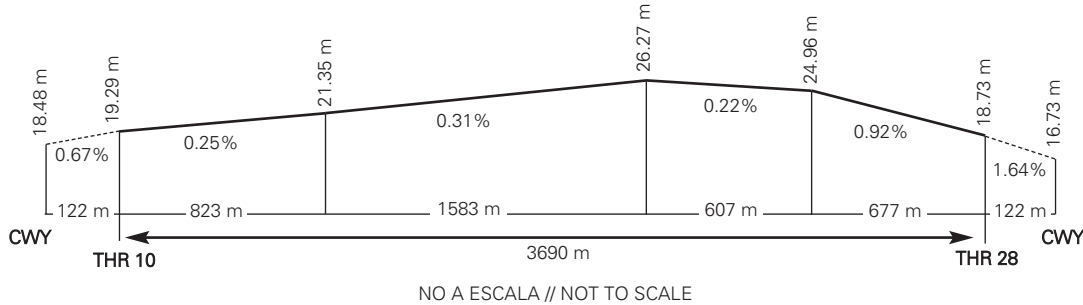
12. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA

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	096.87°GEO 098°MAG	3690x61	363849.93N 0062211.86W	THR: 19.5 m/64 ft TDZ: 22.2 m/73 ft	45x61	122x61	No	No	No	RWY: CONC/ASPH/CONC PCN 68/F/A/W/T SWY: INFO NO AVBL PCN 06/R/B/W/T
→ 28	276.90°GEO 278°MAG	3690x61	363835.58N 0061944.40W	THR: 19 m/62 ft TDZ: No	45x61	122x61	No	No	No	RWY: CONC/ASPH/CONC PCN 68/F/A/W/T SWY: INFO NO AVBL PCN 06/R/B/W/T

Observaciones: Ninguna.
Perfil:

Remarks: None.
Profile:



13. DISTANCIAS DECLARADAS

DECLARED DISTANCES

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
10	3690	3812	3735	3690
28	3690	3812	3735	3690

Observaciones: Ninguna.

Remarks: None.

14. ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA

APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

Pista: 10
Aproximación: No.
PAPI (MEHT): 3° (15.24 m / 50 ft), al norte de la pista.
Umbral: Verdes.
Zona de toma de contacto: No.
Eje pista: No.
Borde de pista: 3690 m blancas. LIH. (1)
Distancia entre luces: 61 m.
Extremo de pista: Rojas.
Zona de parada: No.
Observaciones: (1) Luces de intensidad variable.

Runway: 10
Approach: No.
PAPI (MEHT): 3° (15.24 m / 50 ft), north of the runway.
Threshold: Green.
Touchdown zone: No.
Runway centre line: No.
Runway edge: 3690 m white. LIH. (1)
Distance between lighs: 61 m.
Runway end: Red.
Stopway: No.
Remarks: (1) Adjustable intensity lights.

Pista: 28 Aproximación: No. PAPI (MEHT): 2.75° (36.57 m / 120 ft), al sur de la pista. Umbral: Verdes. Zona de toma de contacto: No. Eje pista: No. Borde de pista: 3690 m blancas. LIH. (1) Distancia entre luces: 61 m. Extremo de pista: Rojas. Zona de parada: No. Observaciones: (1) Luces de intensidad variable.	Runway: 28 Approach: No. PAPI (MEHT): 2.75° (36.57 m / 120 ft), south of the runway. Threshold: Green. Touchdown zone: No. Runway centre line: No. Runway edge: 3690 m white. LIH. (1) Distance between ligths: 61 m. Runway end: Red. Stopway: No. Remarks: (1) Adjustable intensity lights.
---	---

15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA	OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY
ABN: ALTN FLG W/G EV 9s. HN. Ver AD 2-LERT ADC. WDI: 1 cerca ARP. LGTD. Iluminación de TWY: Borde. Iluminación de plataforma: Borde. Fuente secundaria de energía: Grupos electrógenos que proporcionan a todos los sistemas de iluminación un tiempo de conmutación (luz) de 15 segundos, según el Anexo 14. Observaciones: Aerofaro de 269 ft de altura al SE de la TWR.	ABN: ALTN FLG W/G EV 9s. HN. See AD 2-LERT ADC. WDI: 1 near ARP. LGTD. TWY lighting: Edge. Apron lighting: Edge. Secondary power supply: Standby equipment that provides to the whole lighting system a maximum time of connection (light) of 15 seconds, according to Annex 14. Remarks: Aerodrome beacon of height 269 ft SE of TWR.

16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS	HELICOPTER LANDING AREA
Situación: HRP: 363823N 0061947W. Elevación: 23 m/74 ft. Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización: → 558 x 40 m. Asfalto. PCN 34/R/B/W/T Orientación: 10-28. Distancias declaradas: INFO NO AVBL. Iluminación RWY 10H/28H: Aproximación: No. PAPI: No. Borde de pista: Blancas omnidireccionales. Distancia entre luces: INFO NO AVBL. Umbral: Verdes/rojas bidireccionales. Eje de pista: No. Luces de intensidad regulable. Observaciones: Zona de uso exclusivo de la Armada y terceras nacionalidades; 7 spots (puestos de estacionamiento) en pista de vuelo VFR para helicópteros 10H/28H.	Position: HRP: 363823N 0061947W. Elevation: 23 m/74 ft. Dimensions, surface, maximum weight, marking: 558 x 40 m. Asphalt. PCN 34/R/B/W/T Direction: 10-28. Declared distances: INFO NO AVBL. RWY 10H/28H lighting: Approach: No. PAPI: No. Runway edge: Omnidirectional white. Distance between lights: INFO NO AVBL. Threshold: Bidirectional green/red. Runway centre line: No. Adjustable intensity lights. Remarks: Zone for exclusive use of the Armada and third nationalities; 7 spots (stands) on VFR runway for helicopters 10H/28H.

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 ROTA Círculo de 6.5 NM de radio centrado en ARP. // Circle radius 6.5 NM centred on ARP. (1)	<u>1000 ft AGL</u> SFC	D	SEVILLA APP ES/EN	6000 ft
ATZ ROTA Círculo de radio variable máximo de 10 km centrado en ARP // Circle maximum variable radius 10 km centred on ARP. (2)	<u>3000 ft HGT</u> (3) SFC	D	ROTA TWR ES/EN	6000 ft
Observaciones: (1) Delegación de SEVILLA ACC a ROTA TWR. (Ver ENR 2.2). (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) Delegation from SEVILLA ACC to ROTA TWR. (See ENR 2.2). (2) Or the ground visibility, whichever is lower. (3) Or up to the clouds ceiling, whichever is lower.		

18. INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN ATS				ATS COMMUNICATION FACILITIES
Servicio Service	Distintivo llamada Call sign	FREQ	HR	Observaciones Remarks
APP	SEVILLA APP	120.800 MHz 128.500 MHz 264.700 MHz 279.000 MHz	H24 H24 H24 H24	APP/L APP/L
TWR	ROTA TWR	119.750 MHz 122.100 MHz 139.300 MHz 257.800 MHz 344.225 MHz 121.500 MHz 243.000 MHz	H24 H24 H24 H24 H24 H24 H24	TWR TWR TWR TWR TWR EMERG EMERG
TWR	ROTA HLP	122.225 MHz 378.250 MHz	(1) (1)	(1) V: MON-FRI EXC HOL: 0600-1230; I: MON-FRI EXC HOL: 0700-1330. O/T helipuerto controlado en frecuencias de ROTA TWR // O/T heliport controlled on ROTA TWR frequencies.
GND	ROTA GND	130.700 MHz 317.500 MHz 265.925 MHz	H24 H24 H24	GMC PRI GMC PRI
ATIS		267.600 MHz	H24	
GCA	ROTA GCA	123.300 MHz 134.100 MHz 244.700 MHz 356.050 MHz 356.325 MHz 369.225 MHz 371.850 MHz	(2) (2) (2) (2) (2) (2) (2)	(2) V: MON-FRI EXC HOL: 0600-1230; I: MON-FRI EXC HOL: 0700-1330. O/T cuando la visibilidad sea inferior 1.6 Km y/o el techo de nubes sea inferior a 400 ft // O/T when the visibility is less than 1.6 km and/or the cloud ceiling is less than 400 ft.

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
→ TACAN (1°W)	AOG	CH 23X	H24	363852.3N 0062056.6W	34.76 m / 114 ft	
→ LOC 10 (1°W) ILS CAT I	IAOG	108.700 MHz	H24	363833.6N 0061924.4W	20.73 m / 68 ft	098° MAG/501 m FM THR 28. ILS U/S por mantenimiento todos los jueves de 0800-1200. Utilizable PPR 20 MIN // ILS U/S due to maintenance every Thursday from 0800-1200. Usable PPR 20 MIN.
GP 10		333.100 MHz	H24	363845.5N 0062159.2W	34.40 m / 113 ft	3°;RDH 15.2 m a // at 327 m FM THR 10 & 98 m FM RCL a la derecha en el sentido de APCH // to the right on APCH direction.
RADAR DASR-11	ASR	Ver casilla 18 // See item 18	Ver casilla 23 // See item 23	363904.06N 0062057.06W	50.29 m / 165 ft	
RADAR PAR	PAR	Ver casilla 18 // See item 18	Ver casilla 23 // See item 23	363848.25N 0062112.66W	30.44 m / 100 ft	

20. REGLAMENTACIÓN LOCAL LOCAL REGULATIONS

Aeródromo de uso conjunto Hispano-Norteamericano. Exclusivamente militar.

Spain-USA joint use aerodrome. Military use only.

AERONAVES DE ESTADO DE LOS EE.UU

Obligatorio disponer de Autorización Diplomática del Comité Permanente Hispano-Norteamericano (PRECOPE) y solicitud de PPR conforme las publicaciones de información aeronáutica del Departamento de Defensa de los EE.UU.

USA STATE AIRCRAFT

Mandatory to hold Diplomatic Authorisation from Spain-USA Permanent Committee (PRECOPE) and PPR request in accordance with the aeronautical information publications of the Department of Defense of the USA.

AERONAVES DE ESTADO DE TERCERA NACIONALIDAD

Obligatorio disponer de Autorización Diplomática y solicitud de PPR con un mínimo de 48 HR de antelación. (1)

THIRD NATIONALITY STATE AIRCRAFT

Mandatory to hold Diplomatic Authorisation and PPR request at least 48 HR in advance.(1)

AERONAVES CIVILES ESPAÑOLAS

Obligatorio disponer de autorización del Estado Mayor de la Armada y solicitud de PPR con un mínimo de 48 HR de antelación. (1)

SPANISH CIVIL AIRCRAFT

Mandatory to hold authorisation from the Estado Mayor de la Armada and PPR request at least 48 HR in advance. (1)

Observaciones: (1) La solicitud de PPR puede dirigirse a la Oficina de Información Aeronáutica de LERT.
TEL: +34-956 827 497.
FAX: +34-956 827 047.
AFTN: LERT
E-mail: oficina_aeronautica_rota@mde.es.

Remarks: (1) The PPR request may be directed to the LERT Aeronautical Information Office.
TEL: +34-956 827 497.
FAX: +34-956 827 047.
AFTN: LERT
E-mail: oficina_aeronautica_rota@mde.es.

21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS

NOISE ABATEMENT PROCEDURES

Las pruebas de alta potencia se realizarán bajo petición. HR V: 0500-2000, I: 0600-2100. Spots (puestos de estacionamiento) 40, 41 y 42.

High-power tests shall be performed on request. HR V: 0500-2000, I: 0600-2100. Spots (stands) 40, 41 and 42.

22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO

FLIGHT PROCEDURES

PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)

La RWY 10 está equipada con ILS CAT I y, así mismo, la RWY 10/28 está autorizada para despegues en condiciones visibilidad reducida (LVT0).

LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

RWY 10 is equipped with ILS CAT I and, likewise, RWY 10/28 is authorised for low visibility take-offs (LVT0).

1. FASES

- Fase de preparación: Cuando las condiciones de visibilidad se hayan degradado notablemente, a partir de 1000 m o inferior, se establecerá la Fase de preparación. El Servicio ATC informará a las aeronaves afectadas.
- Fase de activación: Se activarán procedimientos de visibilidad reducida (LVP) cuando se produzca alguna de las siguientes condiciones:
 - Cuando cualquier transmisómetro indique un RVR de 600 m o inferior.
 - Cuando la visibilidad sea inferior a 600 m (en caso de fallo de los transmisómetros).
 - Cuando las condiciones meteorológicas se degradan rápidamente y así se aconseje.
 El Servicio ATC informará a las aeronaves afectadas, mediante radiotelefonía, de que se están aplicando procedimientos de visibilidad reducida. Dicha información se registrará en el sistema ATIS.
- Fase de cancelación: Los Procedimientos de Visibilidad Reducida se cancelarán cuando se alcancen las siguientes condiciones:
 - Cuando todos los transmisómetros indiquen un RVR superior a 1000 m, o visibilidad superior a 1000 m (si estos últimos estuvieran fuera de servicio).
 - Tendencia clara y favorable en la mejora de las condiciones meteorológicas, en un periodo de al menos 10 minutos.

1. PHASES

- Preparation phase: When the visibility conditions have deteriorated noticeably, to 1000 m or less, the Preparation phase will be established. The ATC Service will inform the aircraft affected.
- Activation phase: Low visibility procedures (LVP) shall be applied when any of the following conditions is met:
 - When any transmissometer indicates an RVR of 600 m or less.
 - When the visibility is less than 600 m (in cases of transmissometer failure).
 - When the weather conditions are deteriorating rapidly and this is advisable.
 The ATC Service will inform the aircraft affected by radiotelephone that the low visibility procedures are being applied. This information will be recorded in the ATIS system.
- Cancellation phase: The Low Visibility Procedures will be cancelled when the following conditions are met:
 - When all the transmissometers indicate RVR above 1000 m, or visibility above 1000 m (if the latter are out of service).
 - Clear and favourable improving trend in the weather conditions for a period of at least 10 minutes.

2. MOVIMIENTOS EN SUPERFICIE

- Como norma general, mientras se están aplicando los Procedimientos de Visibilidad Reducida (LVP), sólo se autorizará el rodaje de una aeronave a la vez en el área de maniobras.
- Pilotos y/o conductores verificarán en todo momento la situación de la aeronave, asegurándose de que el rodaje se efectúa en condiciones de completa seguridad. En el caso de desorientación o duda detendrán la aeronave/vehículo, e informarán a la Torre de Control inmediatamente.
- Llegadas:
 - La aeronave que haya aterrizado, tras notificar "PISTA LIBRE", mantendrá posición y esperará instrucciones de rodaje.
 - Entrando en plataforma de estacionamiento, esperará la presencia del vehículo "SÍGAME", para dirigirse al puesto asignado. Se comunicará a TWR "SÍGAME A LA VISTA" y "CALLE DE RODAJE LIBRE".
- Salidas:
 - Los pilotos solicitarán permisos de puesta en marcha o rodaje, notificando spot (puesto de estacionamiento) y calle de rodaje de salida de plataforma que solicitan.
 - Cuando se establezca el Procedimiento de Visibilidad Reducida (LVP), normalmente sólo se autorizará el rodaje de una aeronave en el área de maniobras, a la vez.
 - En caso de que una aeronave tuviera que regresar a plataforma, el piloto informará a torre y esperará nuevas instrucciones.

2. SURFACE MOVEMENTS

- As a general rule, while the Low Visibility Procedures (LVP) are in force, only one aircraft will be cleared to taxi at a time in the manoeuvring area.
- Pilots and/or drivers shall proceed to verify the situation of the aircraft at all times, ensuring that taxiing takes place under conditions of complete safety. In the event of disorientation or doubt they shall halt the aircraft/vehicle and notify the Control Tower immediately.
- Arrivals:
 - An aircraft that has landed, after reporting "RUNWAY VACATED", shall hold and await taxiing instructions.
 - On entering the parking apron, it shall await the presence of the "FOLLOW ME" vehicle for guidance to the assigned stand. It shall report "FOLLOW ME IN SIGHT" and "TAXIWAY VACATED" to TWR.
- Departures:
 - Pilots shall request clearance for start-up or taxiing, reporting the spot (stand) and apron exit taxiway requested.
 - When the Low Visibility Procedures are in force, normally only one aircraft will be cleared to taxi in the manoeuvring area at a time.
 - In the event that an aircraft has to return to the apron, the pilot shall inform the tower and await new instructions.

3. FALLO DE COMUNICACIONES

- Si se trata de una aeronave en salida/llegada, continuará con la ruta asignada hasta el límite de la autorización, extremando las precauciones y evitando desvíos de la misma. Una vez allí, mantendrá posición hasta la llegada de un vehículo "SÍGAME".
- Los vehículos con fallo de comunicaciones abandonarán inmediatamente la zona no permitida (calles de rodaje, pista principal, etc.) y esperará hasta la llegada de un vehículo "SÍGAME".

3. COMMUNICATIONS FAILURE

- In the case of a departing/arriving aircraft, this shall continue with the designated route up to the clearance limit, taking extreme care and not deviating from the route. Once there, it shall hold until the arrival of a "FOLLOW ME" vehicle.
- Vehicles with communications failure shall leave the zone not permitted immediately (taxiways, main runway, etc.) and await the arrival of a "FOLLOW ME" vehicle.

4. SEGURIDAD

- En caso de duda sobre la posición en el área de maniobras, el piloto detendrá la aeronave y notificará dicha circunstancia a la Torre, incluyendo la última posición conocida.
- El vehículo "SÍGAME" estará a disposición, a requerimiento del comandante, para el guiado de la aeronave tanto en llegadas como salidas.
- Se restringirá al mínimo imprescindible el movimiento de vehículos en el área de maniobras.
- Cualquier incidencia que pudiera afectar a los Procedimientos de Baja Visibilidad (LVP) será notificada inmediatamente a todas las aeronaves afectadas para que estas puedan adoptar las medidas oportunas.

4. SAFETY

- If in doubt about the position in the manoeuvring area, the pilot must halt the aircraft and report this circumstance to the Tower, including the last known position.
- The "FOLLOW ME" vehicle shall be available for the guidance of aircraft both in arrivals and departures upon request by the commander.
- The movement of vehicles in the manoeuvring area shall be restricted to the minimum indispensable.
- Any incident which could affect the Low Visibility Procedures (LVP) shall be notified immediately to all the aircraft affected so they can take the appropriate measures.

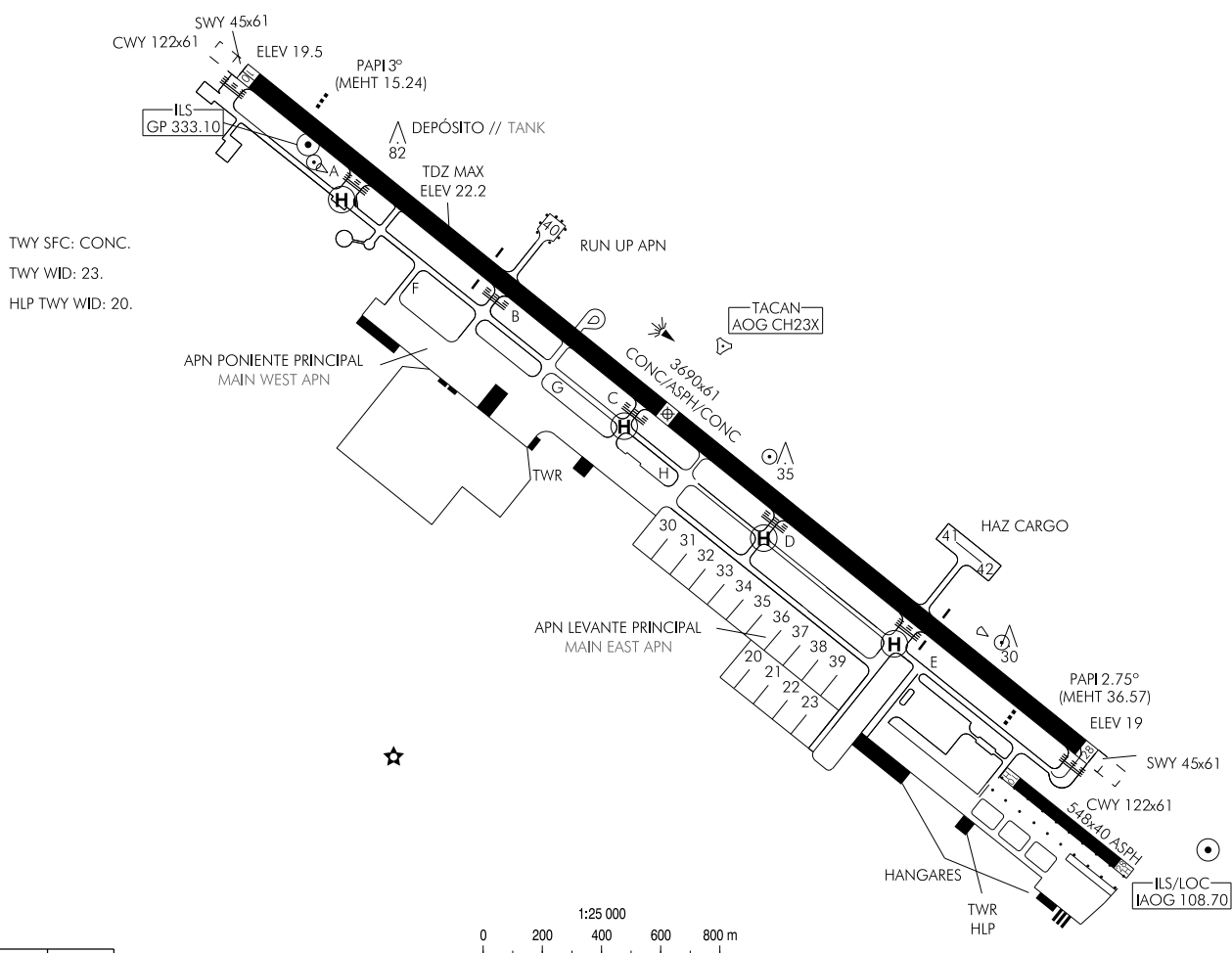
ELEV 26

TWR	119.750
TWR HLP	122.225
GMC	130.700
	317.500

CÁDIZ/Rota

RWY	DIRECCIÓN DIRECTION	THR	RESISTENCIA STRENGTH
10	098°	36°38'49.93"N 006°22'11.86"W	RWY 10/28: PCN 68/F/A/W/T RWY 10H/28H: PCN 34/R/B/W/T
28	278°	36°38'35.58"N 006°19'44.40"W	TWY & APN: 22 650 kg SWL

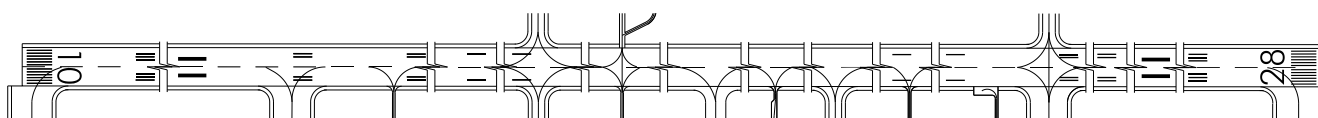
RÉGIMEN DE VARIACIÓN ANUAL
ANNUAL RATE OF CHANGE:
7.9'E



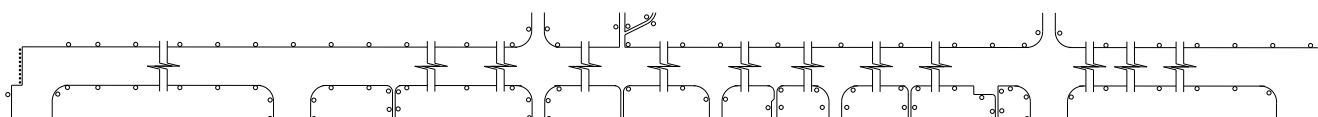
CAMBIOS: DECLINACIÓN MAGNÉTICA, RÉGIMEN DE VARIACIÓN ANUAL, DIRECCIÓN DE PISTA, FREQ. CORRECCIÓN A COORD THR 10.
 CHANGES: MAGNETIC VARIATION, ANNUAL RATE OF CHANGE, RUNWAY DIRECTION, FREQ. CORRECTION TO THR 10 COORD.

PRKG	20
------	----

SGL RWY & TWY



LGT RWY & TWY



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

PLANO DE ESTACIONAMIENTO
Y ATRAQUE DE AERONAVES-OACI

ELEV
APN
26

TWR	119.750
TWR HLP	122.225
GMC	130.700
	317.500

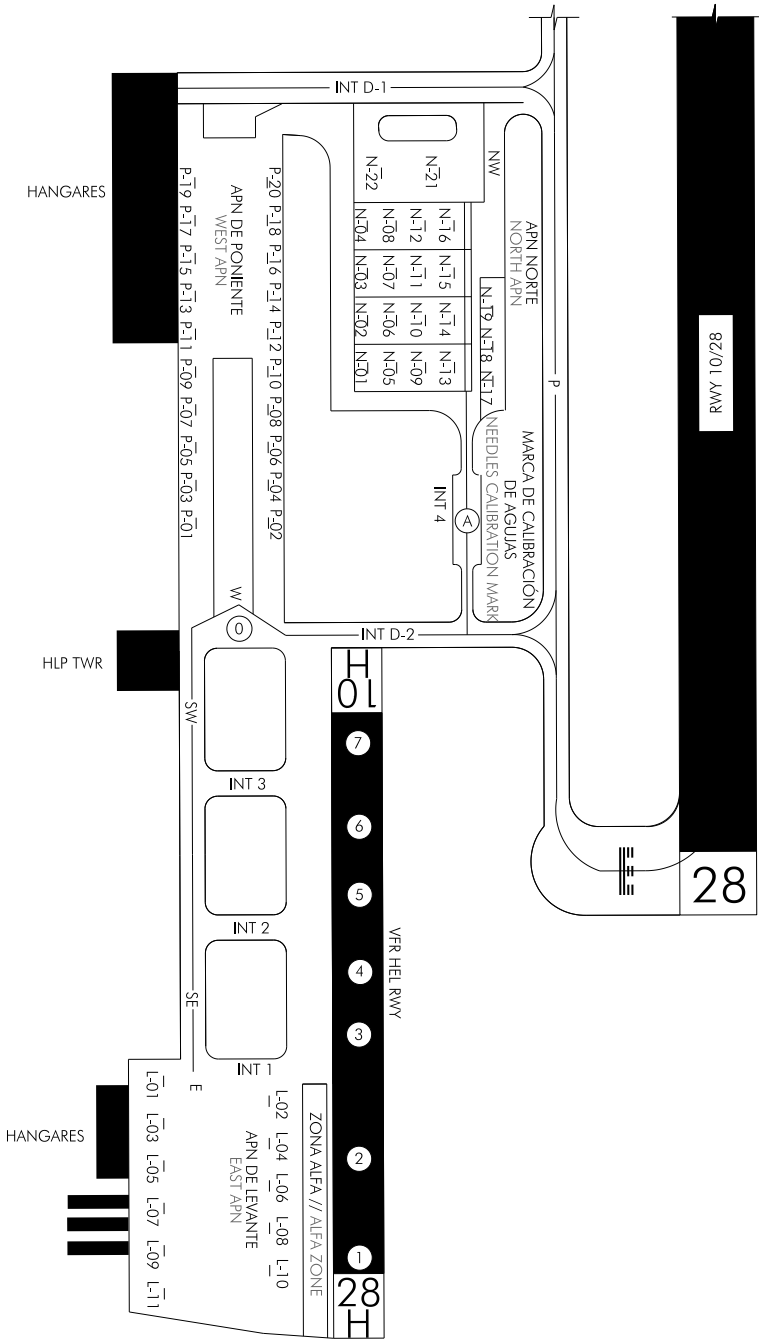
CÁDIZ/Rota

ELEV, DIM: M.

NOTA: USO EXCLUSIVO DE AERONAVES
ESPAÑOLAS Y 3ª NACIONALIDAD.
NOTE: EXCLUSIVE USE OF SPANISH AND
THIRD-COUNTRY AIRCRAFT.

RESISTENCIA APN // APN STRENGTH: 22.650 Kg SWL.
APN LGT: BORDE // EDGE.

VAR 1°W (2020)
RÉGIMEN DE VARIACIÓN ANUAL
ANNUAL RATE OF CHANGE:
7.9° E

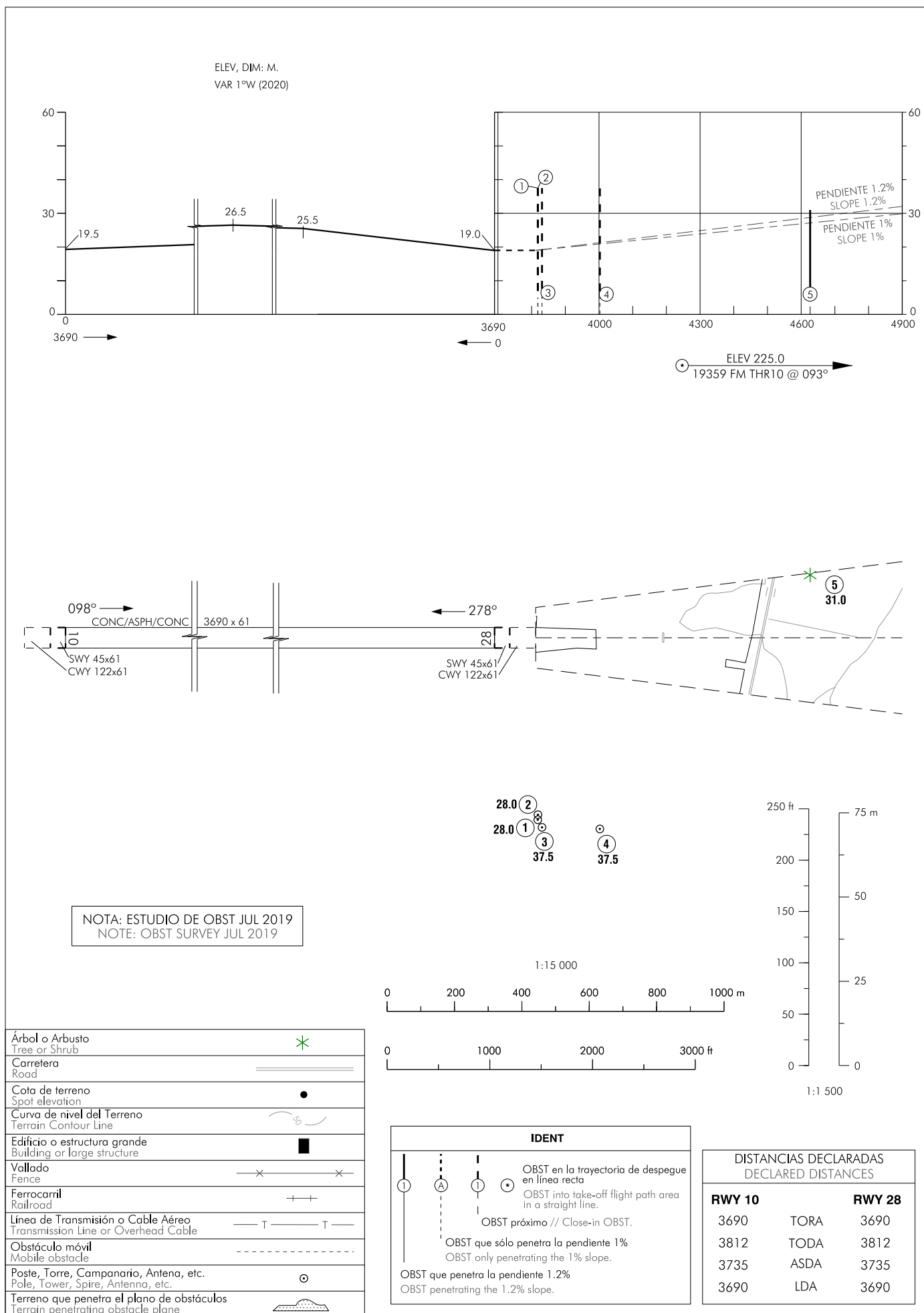


0 100 200 m

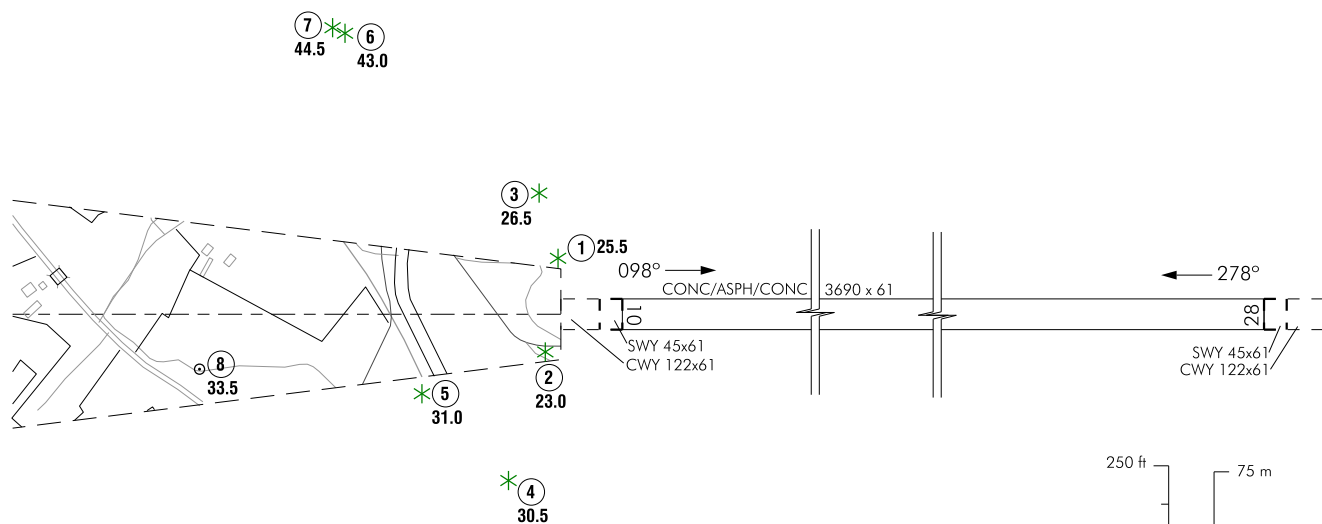
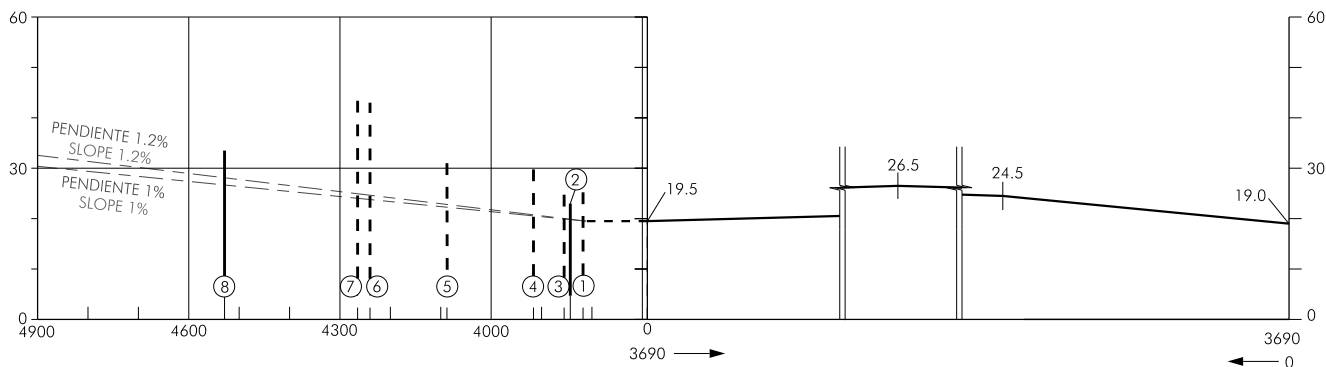
PRKG	L-09
------	------

CAMBIO: DECLINACIÓN MAGNÉTICA, RÉGIMEN DE VARIACIÓN ANUAL, FREQ.
CHANGES: MAGNETIC VARIATION, ANNUAL RATE OF CHANGE, FREQ.

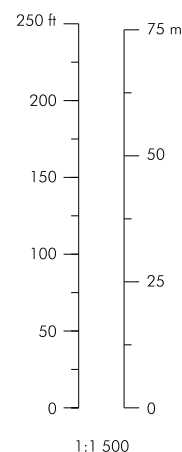
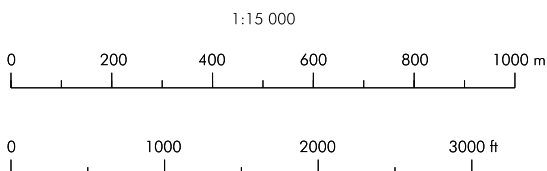
INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

PLANO DE OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO
TIPO A (LIMITACIONES DE UTILIZACIÓN)CÁDIZ/Rota
RWY 10CAMBIOS: DECLINACIÓN MAGNÉTICA, DIRECCIÓN DE PISTA, NOTA.
CHANGES: MAGNETIC VARIATION, RUNWAY DIRECTION, NOTE.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

PLANO DE OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO
TIPO A (LIMITACIONES DE UTILIZACIÓN)CÁDIZ/Rota
RWY 28ELEV, DIM: M.
VAR 1°W (2020)NOTA: ESTUDIO DE OBST JUL 2019
NOTE: OBST SURVEY JUL 2019

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.	⊙
Terreno 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.
⊙	OBST próximo // Close-in OBST.
①	OBST que sólo penetra la pendiente 1% OBST only penetrating the 1% slope.
①	OBST que penetra la pendiente 1.2% OBST penetrating the 1.2% slope.

DISTANCIAS DECLARADAS DECLARED DISTANCES		
RWY 10		RWY 28
3690	TORA	3690
3812	TODA	3812
3735	ASDA	3735
3690	LDA	3690

CAMBIOS: DECLINACIÓN MAGNÉTICA, DIRECCIÓN DE PISTA, NOTA.
CHANGES: MAGNETIC VARIATION, RUNWAY DIRECTION, NOTE.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

CARTA DE SALIDA VUELO
POR INSTRUMENTOS-MIPS

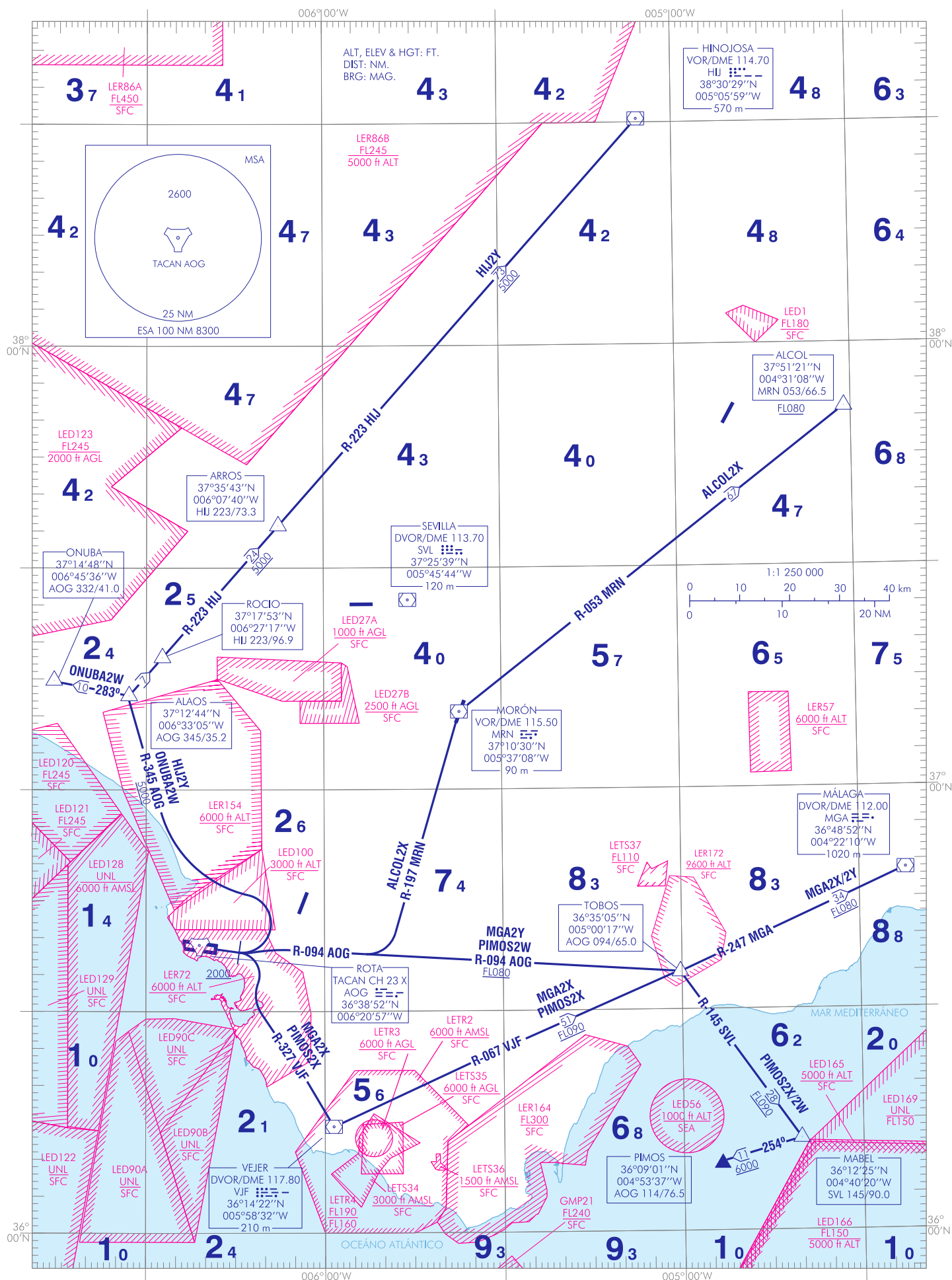
VAR 1°W (2020)

TA 6000

APP 128.500
TWR 119.750
GCA 134.100

CÁDIZ/Rota
RWY 10
ALCOL2X HIJ2Y MGA2X
MGA2Y ONUBA2W PIMOS2W
PIMOS2X

CAMBIOS: DECLINACIÓN MAGNÉTICA, RUMBOS, NUEVA ZONA LER172, COORD VOR EN VEZ DE DME.
CHANGES: MAGNETIC VARIATION, HEADINGS, AWA, NEW AREA LER172, VOR COORD INSTEAD OF DME.



CÁDIZ/Rota AD

SALIDAS POR INSTRUMENTOS (DEP)	INSTRUMENT DEPARTURES (DEP)
<p>NOTA APLICABLE A TODAS LAS DEP:</p> <p>- AUTORIZACIÓN INICIAL: FL080.</p>	<p>NOTE APPLICABLE TO ALL DEP:</p> <p>- INITIAL CLEARANCE: FL080.</p>
<p>PISTA 10</p> <p>SALIDA ALCOL DOS X-RAY (ALCOL2X) Subir en rumbo de pista hasta alcanzar 2000 ft. Virar a la izquierda para seguir R-094 AOG para interceptar y seguir R-197 MRN directo al VOR/DME MRN. Proceder por R-053 MRN directo a cruzar ALCOL a FL080 o superior.</p> <p>SALIDA HINOJOSA DOS YANKEE (HIJ2Y) Subir en rumbo de pista hasta alcanzar 2000 ft. Virar a la izquierda para seguir R-345 AOG, directo a ALAOS. Virar a la derecha para seguir R-223 HIJ directo a ROCIO. Directo a ARROS. Directo al VOR/DME HIJ.</p> <p>SALIDA MÁLAGA DOS X-RAY (MGA2X) Subir en rumbo de pista hasta alcanzar 2000 ft. Virar a la derecha para seguir R-327 VJF directo al DVOR/DME VJF. Proceder por R-067 VJF directo a TOBOS. Directo al DVOR/DME MGA.</p> <p>SALIDA MÁLAGA DOS YANKEE (MGA2Y) Subir en rumbo de pista hasta alcanzar 2000 ft. Virar a la izquierda para seguir R-094 AOG directo a TOBOS. Virar a la izquierda para seguir R-247 MGA directo al DVOR/DME MGA.</p> <p>SALIDA ONUBA DOS WHISKEY (ONUBA2W) Subir en rumbo de pista hasta alcanzar 2000 ft. Virar a la izquierda para seguir R-345 AOG directo a ALAOS. Virar a la izquierda para seguir rumbo magnético 283° directo a ONUBA.</p> <p>SALIDA PIMOS DOS WHISKEY (PIMOS2W) Subir en rumbo de pista hasta alcanzar 2000 ft. Virar a la izquierda para seguir R-094 AOG directo a TOBOS. Virar a la derecha para seguir R-145 SVL directo a MABEL. Virar a la derecha para seguir rumbo magnético 254° directo a PIMOS.</p> <p>SALIDA PIMOS DOS X-RAY (PIMOS2X) Subir en rumbo de pista hasta alcanzar 2000 ft. Virar a la derecha para seguir R-327 VJF directo al DVOR/DME VJF. Proceder por R-067 VJF directo a TOBOS, virar a la derecha para seguir R-145 SVL directo a MABEL. Virar a la derecha para seguir rumbo magnético 254° directo a PIMOS.</p>	<p>RUNWAY 10</p> <p>ALCOL TWO X-RAY DEPARTURE (ALCOL2X) Climb on runway heading to reach 2000 ft. Turn left to follow R-094 AOG to intercept and follow R-197 MRN direct to VOR/DME MRN. Proceed on R-053 MRN direct to cross ALCOL at FL080 or above.</p> <p>HINOJOSA TWO YANKEE DEPARTURE (HIJ2Y) Climb on runway heading to reach 2000 ft. Turn left to follow R-345 AOG direct to ALAOS. Turn right to follow R-223 HIJ direct to ROCIO. Direct to ARROS. Direct to VOR/DME HIJ.</p> <p>MÁLAGA TWO X-RAY DEPARTURE (MGA2X) Climb on runway heading to reach 2000 ft. Turn right to follow R-327 VJF direct to DVOR/DME VJF. Proceed on R-067 VJF direct to TOBOS. Direct to DVOR/DME MGA.</p> <p>MÁLAGA TWO YANKEE DEPARTURE (MGA2Y) Climb on runway heading to reach 2000 ft. Turn left to follow R-094 AOG direct to TOBOS. Turn left to follow R-247 MGA direct to DVOR/DME MGA.</p> <p>ONUBA TWO WHISKEY DEPARTURE (ONUBA2W) Climb on runway heading to reach 2000 ft. Turn left to follow R-345 AOG direct to ALAOS. Turn left to follow magnetic heading 283° direct to ONUBA.</p> <p>PIMOS TWO WHISKEY DEPARTURE (PIMOS2W) Climb on runway heading to reach 2000 ft. Turn left to follow R-094 AOG direct to TOBOS. Turn right to follow R-145 SVL direct to MABEL. Turn right to follow magnetic heading 254° direct to PIMOS.</p> <p>PIMOS TWO X-RAY DEPARTURE (PIMOS2X) Climb on runway heading to reach 2000 ft. Turn right to follow R-327 VJF direct to DVOR/DME VJF. Proceed on R-067 VJF direct to TOBOS, turn right to follow R-145 SVL direct to MABEL. Turn right to follow magnetic heading 254° direct to PIMOS.</p>

CARTA DE SALIDA VUELO
POR INSTRUMENTOS-MIPS

VAR 1°W (2020)

TA 6000

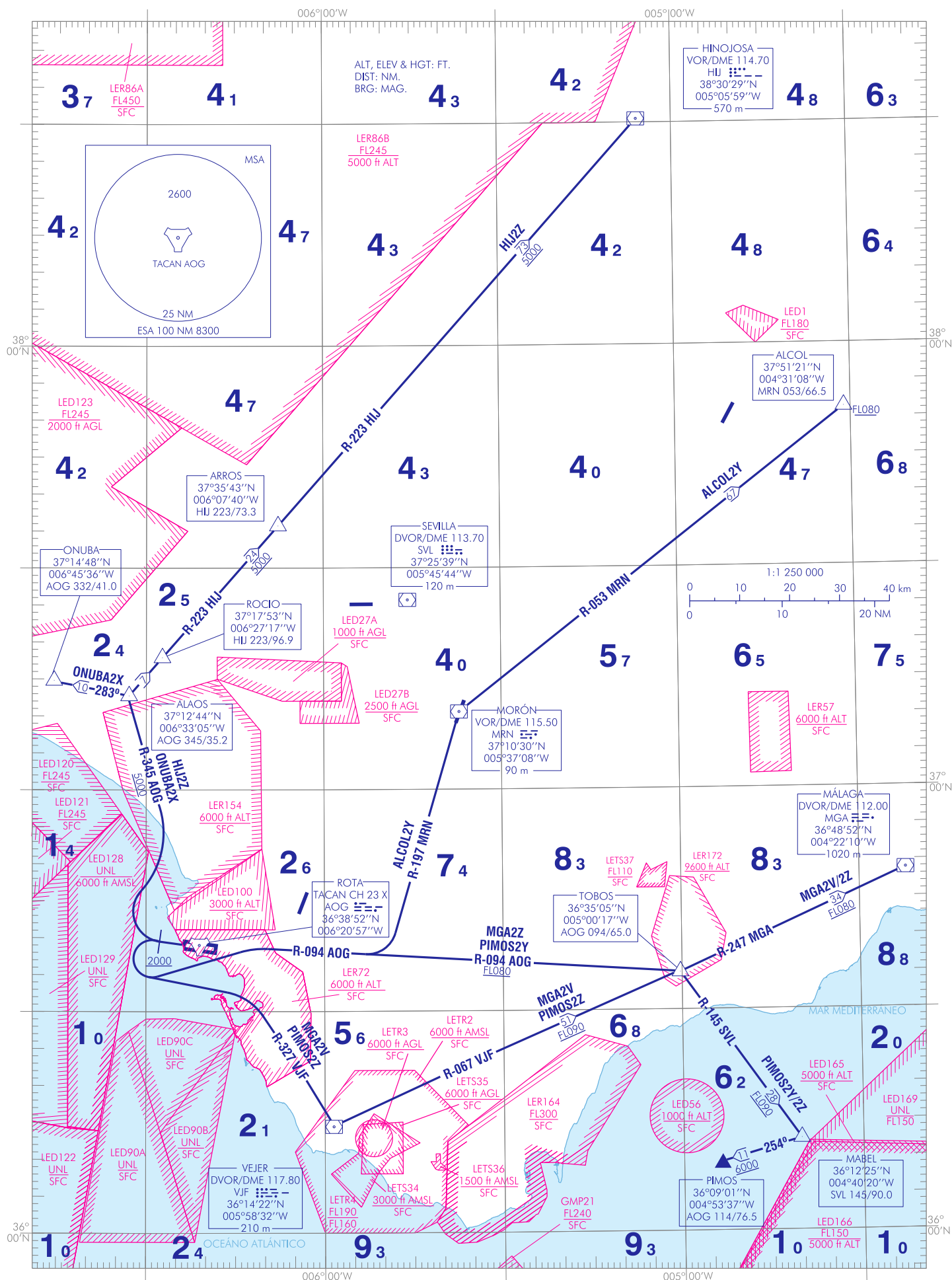
APP 128.500
TWR 119.750
GCA 134.100

CÁDIZ/Rota

RWY 28

ALCOL2Y HIJ2Z MGA2V
MGA2Z ONUBA2X PIMOS2Y
PIMOS2Z

CAMBIO: DECLINACIÓN MAGNÉTICA, RUMBOS, NUEVA ZONA LER172, COORD VOR EN VEZ DE DME.
CHANGES: MAGNETIC VARIATION, HEADINGS, AWA, NEW AREA LER172, VOR COORD INSTEAD OF DME.



CÁDIZ/Rota AD

➔ SALIDAS POR INSTRUMENTOS (DEP)

NOTA APLICABLE A TODAS LAS DEP:

- AUTORIZACIÓN INICIAL: FL080.

PISTA 28

SALIDA ALCOL DOS YANKEE (ALCOL2Y)

Subir en rumbo de pista hasta alcanzar 2000 ft. Virar a la izquierda para seguir R-094 AOG para interceptar y seguir R-197 MRN directo al VOR/DME MRN. Virar a la derecha para seguir R-053 MRN directo a cruzar ALCOL a FL080 o superior.

SALIDA HINOJOSA DOS ZULU (HIJ2Z)

Subir en rumbo de pista hasta alcanzar 2000 ft. Virar a la derecha para seguir R-345 AOG, directo a ALAOS. Virar a la derecha para seguir R-223 HIJ directo a ROCIO. Directo a ARROS. Directo al VOR/DME HIJ.

SALIDA MÁLAGA DOS VICTOR (MGA2V)

Subir en rumbo de pista hasta alcanzar 2000 ft. Virar a la izquierda para seguir R-327 VJF directo al DVOR/DME VJF. Virar a la izquierda para seguir R-067 VJF directo a TOBOS, directo al DVOR/DME MGA.

SALIDA MÁLAGA DOS ZULU (MGA2Z)

Subir en rumbo de pista hasta alcanzar 2000 ft. Virar a la izquierda para seguir R-094 AOG directo a TOBOS. Virar a la izquierda para seguir R-247 MGA, directo al DVOR/DME MGA.

SALIDA ONUBA DOS X-RAY (ONUBA2X)

Subir en rumbo de pista hasta alcanzar 2000 ft. Virar a la derecha para seguir R-345 AOG, directo a ALAOS. Virar a la izquierda para seguir rumbo magnético 283° directo a ONUBA.

SALIDA PIMOS DOS YANKEE (PIMOS2Y)

Subir en rumbo de pista hasta alcanzar 2000 ft. Virar a la izquierda para seguir R-094 AOG directo a TOBOS. Virar a la derecha para seguir R-145 SVL directo a MABEL. Virar a la derecha para seguir rumbo magnético 254° directo a PIMOS.

SALIDA PIMOS DOS ZULU (PIMOS2Z)

Subir en rumbo de pista hasta alcanzar 2000 ft. Virar a la izquierda para seguir R-327 VJF directo al DVOR/DME VJF. Virar a la izquierda para seguir R-067 VJF directo a TOBOS. Virar a la derecha para seguir R-145 SVL directo a MABEL. Virar a la derecha para seguir rumbo magnético 254° directo a PIMOS.

INSTRUMENT DEPARTURES (DEP)

NOTE APPLICABLE TO ALL DEP:

- INITIAL CLEARANCE: FL080.

RUNWAY 28

ALCOL TWO YANKEE DEPARTURE (ALCOL2Y)

Climb on runway heading to reach 2000 ft. Turn left to follow R-094 AOG to intercept and follow R-197 MRN direct to VOR/DME MRN. Turn right to follow R-053 MRN direct to cross ALCOL at FL080 or above.

HINOJOSA TWO ZULU DEPARTURE (HIJ2Z)

Climb on runway heading to reach 2000 ft. Turn right to follow R-345 AOG direct to ALAOS. Turn right to follow R-223 HIJ direct to ROCIO. Direct to ARROS. Direct to VOR/DME HIJ.

MÁLAGA TWO VICTOR DEPARTURE (MGA2V)

Climb on runway heading to reach 2000 ft. Turn left to follow R-327 VJF direct to DVOR/DME VJF. Turn left to follow R-067 VJF direct to TOBOS, direct to DVOR/DME MGA.

MÁLAGA TWO ZULU DEPARTURE (MGA2Z)

Climb on runway heading to reach 2000 ft. Turn left to follow R-094 AOG direct to TOBOS. Turn left to follow R-247 MGA, direct to DVOR/DME MGA.

ONUBA TWO X-RAY DEPARTURE (ONUBA2X)

Climb on runway heading to reach 2000 ft. Turn right to follow R-345 AOG direct to ALAOS. Turn left to follow magnetic heading 283° direct to ONUBA.

PIMOS TWO YANKEE DEPARTURE (PIMOS2Y)

Climb on runway heading to reach 2000 ft. Turn left to follow R-094 AOG direct to TOBOS. Turn right to follow R-145 SVL direct to MABEL. Turn right to follow magnetic heading 254° direct to PIMOS.

PIMOS TWO ZULU DEPARTURE (PIMOS2Z)

Climb on runway heading to reach 2000 ft. Turn left to follow R-327 VJF direct to DVOR/DME VJF. Turn left to follow R-067 VJF direct to TOBOS. Turn right to follow R-145 SVL direct to MABEL. Turn right to follow magnetic heading 254° direct to PIMOS.



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

RUTAS DE SALIDA
CORREDORES OIFR/OVFR MIPS

VAR 1°W (2020)

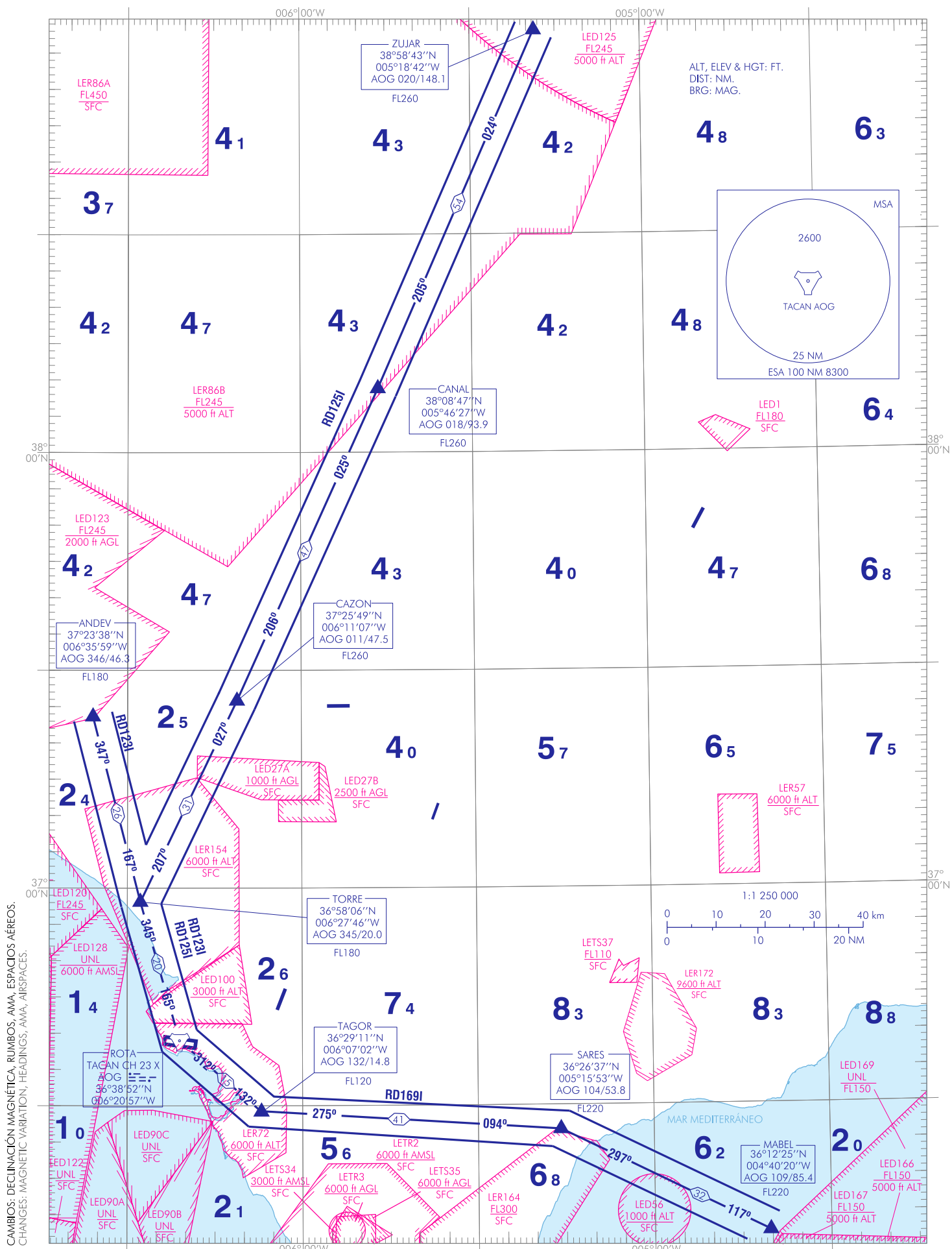
TA 6000

APP 128.500
TWR 119.750
GCA 134.100

CÁDIZ/Rota

RWY 10/28

RD123I RD125I
RD169I



CÁDIZ/Rota AD

RUTAS DE SALIDA - CORREDORES OIFR/OVFR
DEPARTURE ROUTES - OIFR/OVFR CORRIDORS

PISTA 10/28

RD123I

Subir directo a TORRE a FL180. Proceder a ANDEV manteniendo FL180.

RD125I

Subir directo a TORRE a FL180. Proceder directo a CAZON en ascenso a FL260. Directo a ZUJAR manteniendo FL260.

RD169I

Subir directo a TAGOR a FL120. Proceder directo a SARES en ascenso a FL220. Directo a MABEL manteniendo FL220.

RUNWAY 10/28

RD123I

Climb direct to TORRE at FL180. Proceed to ANDEV maintaining FL180.

RD125I

Climb direct to TORRE at FL180. Proceed direct to CAZON climbing to FL260. Direct to ZUJAR maintaining FL260.

RD169I

Climb direct to TAGOR at FL120. Proceed direct to SARES climbing to FL220. Direct to MABEL maintaining FL220.

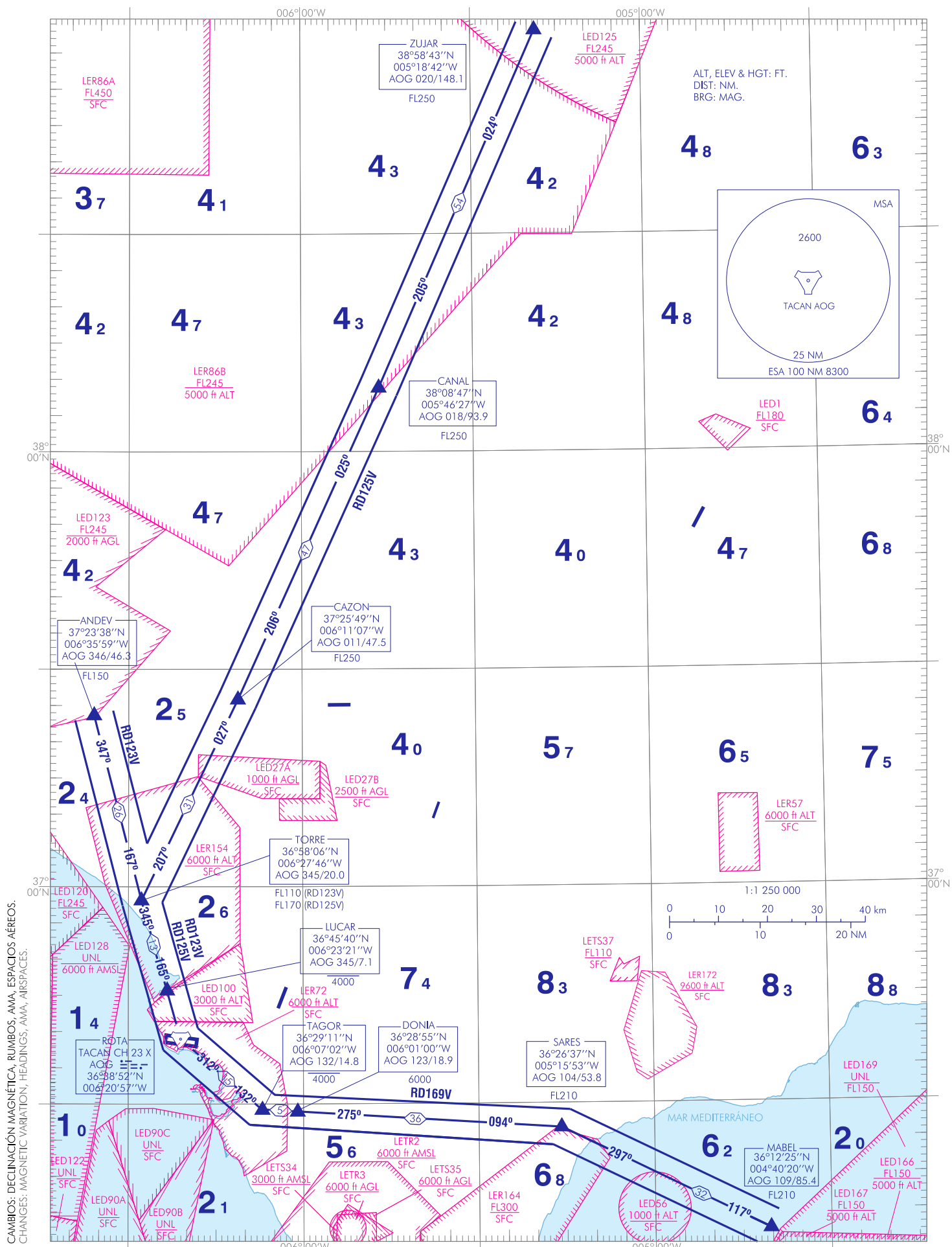
RUTAS DE LLEGADA
CORREDORES OIFR/OVFR MIPS

VAR 1°W (2020)

TA 6000

APP 128.500
TWR 119.750
GCA 134.100

CÁDIZ/Rota
RWY 10/28
RD123V RD125V
RD169V



CÁDIZ/Rota AD

RUTAS DE LLEGADA - CORREDORES OIFR/OVFR
ARRIVAL ROUTES - OIFR/OVFR CORRIDORS

PISTA 10/28

RD123V
Cruzar ANDEV a FL150 en descenso directo a TORRE a FL110.
Descender directo a AOG alcanzando LUCAR a 4000 ft o inferior.

RD125V
Proceder desde ZUJAR a CANAL y a CAZON a FL250. Directo a TORRE descendiendo a FL170. Descender directo a AOG alcanzando LUCAR a 4000 ft o inferior.

RD169V
Proceder desde MABEL a SARES a FL210. Descender directo a DONIA a 6000 ft. Descender directo a AOG alcanzando TAGOR a 4000 ft o inferior.

NOTA: Si el espacio aéreo delegado a ROTA TWR está activado, cruzar LUCAR o TAGOR (según corresponda) establecido a 3000 ft para transferencia directa a ROTA TWR.

RUNWAY 10/28

RD123V
Cross ANDEV at FL150 descending direct to TORRE to FL110.
Descend direct to AOG reaching LUCAR at 4000 ft or below.

RD125V
Proceed from ZUJAR to CANAL and to CAZON at FL250. Direct to TORRE descending to FL170. Descend direct to AOG reaching LUCAR at 4000 ft or below.

RD169V
Proceed from MABEL to SARES at FL210. Descend direct to DONIA at 6000 ft. Descend direct to AOG reaching TAGOR at 4000 ft or below.

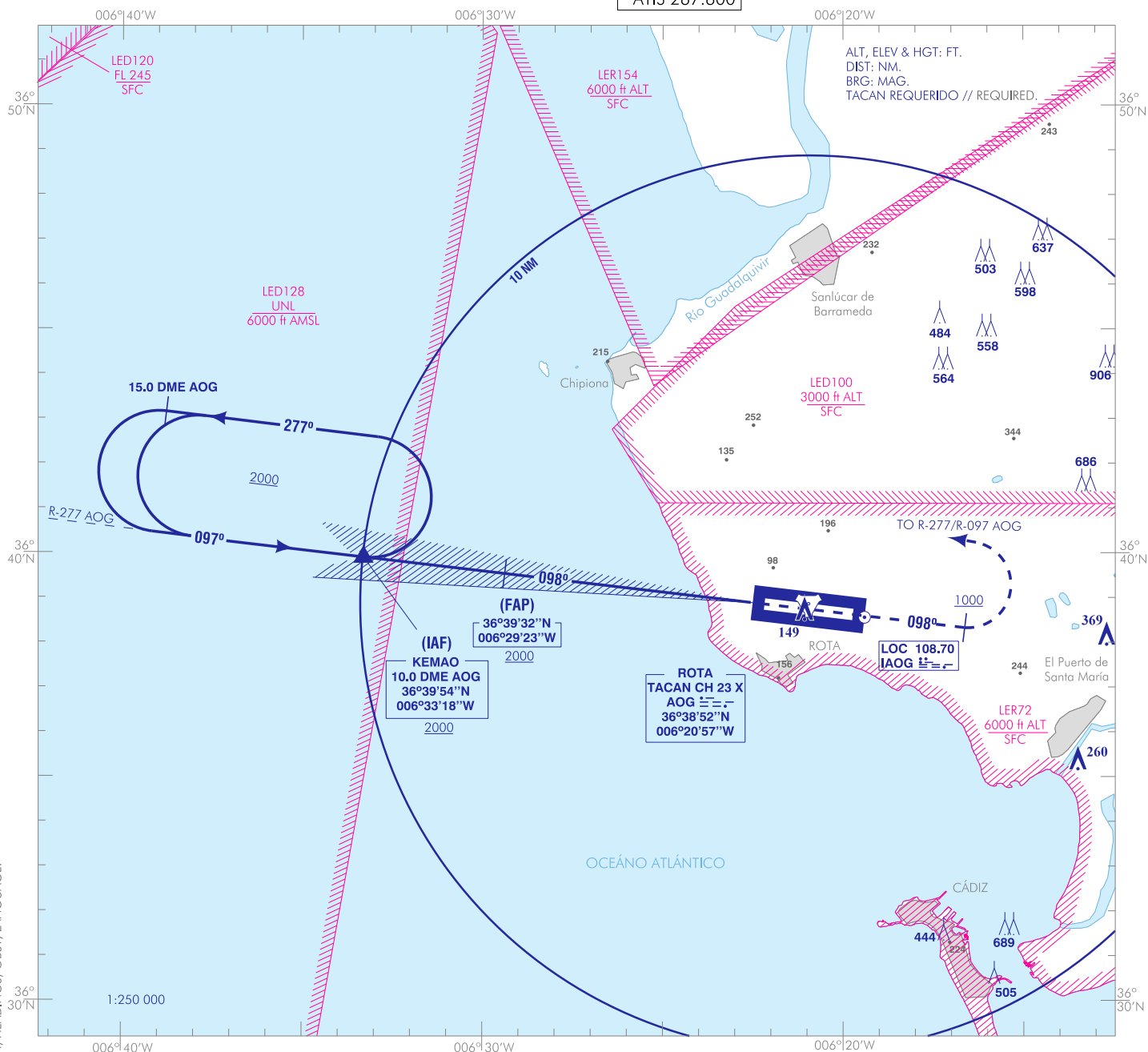
NOTE: If the airspace delegated to ROTA TWR is activated, cross LUCAR or TAGOR (as appropriate), established at 3000 ft, for direct handover to ROTA TWR.

CARTA DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS-MIPS

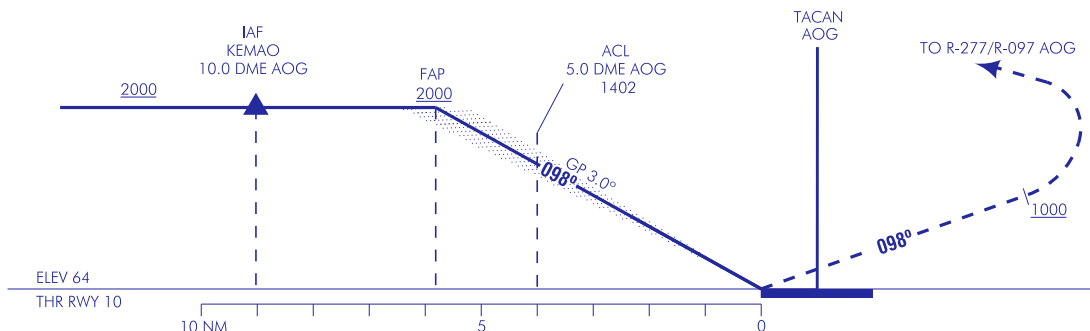
ELEV AD
86
VAR 1°W (2020)

APP 128.500
TWR 119.750
GCA 134.100
GMC 130.700
ATIS 267.600

CÁDIZ/Rota
ILS Z
RWY 10



FRUSTRADA: ASCENDER EN RUMBO DE PISTA HASTA 1000 O SUPERIOR. VIRAR A LA IZQUIERDA ASCIENDIENDO A 2000 PARA INTERCEPTAR R-277/R-097 AOG A KEMAO Y ESPERAR.
MISSED APCH: CLIMB ON RUNWAY HEADING TO 1000 OR ABOVE. TURN LEFT CLIMBING TO 2000 TO INTERCEPT R-277/R-097 AOG TO KEMAO AND HOLD.

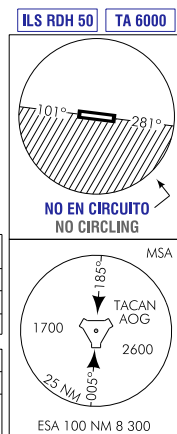


HGT REF ELEV THR RWY 10

CAT	A	B	C	D
S-ILS	264-1.2 200 (200-1.2)	269-1.2 205 (300-1.2)	279-1.2 215 (300-1.2)	
Circuito Circling	520-1.5 440 (500-1.5)	580-1.6 500 (500-1.6)	740-2.4 660 (700-2.4)	1010-3.6 930 (1000-3.6)

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAP-THR:	min:s	NO AUTORIZADO EL CRONOMETRAJE // TIMING NOT AUTHORIZED					
FAP-MAPT:	min:s						
ROD: 5.2 %	ft/min	424	530	636	742	848	954

ALT/HGT DME (AOG) FNA										
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3



CAMBIO: ELEV AD, NOMBRE DE PROCEDIMIENTO, CUADRO MSA, CUADROS HGT Y GS, DECLINACIÓN MAGNÉTICA, RUMBOS, OBST, IDIOMA.
CHANGES: ELEV AD, NAME OF PROCEDURE, MSA BOX, HGT AND GS BOXES, MAGNETIC VARIATION, HEADINGS, OBST, LANGUAGE.

CÁDIZ/Rota AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

➔ ILS Z RWY 10

PUNTO POINT	LAT	LONG	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
KEMAO (IAF)	36°39'54.2"N	006°33'18.1"W	276.91° (IAOG) 275.97° (AOG)	10.00 DME AOG
FAP	36°39'31.6"N	006°29'22.7"W	276.91° (IAOG)	—
Aproximación final de precisión - Ángulo de descenso (Pendiente) // Precision final approach - Descent angle (Slope)				3.00° (5.24%)

La distancia del FAP al THR 10 es de 5.8 NM.
No se determina la posición del FAP con la marcación DME de ninguna instalación y sí con la intersección de la senda de planeo (GP 3°) y la altitud del tramo que le precede 2000 ft. //
The distance from the FAP to THR 10 is 5.8 NM.
The position of the FAP is not determined by the DME bearing of any facility, but it is by the intersection of the glide path (GP 3°) with the altitude of the preceding section, 2000 ft.

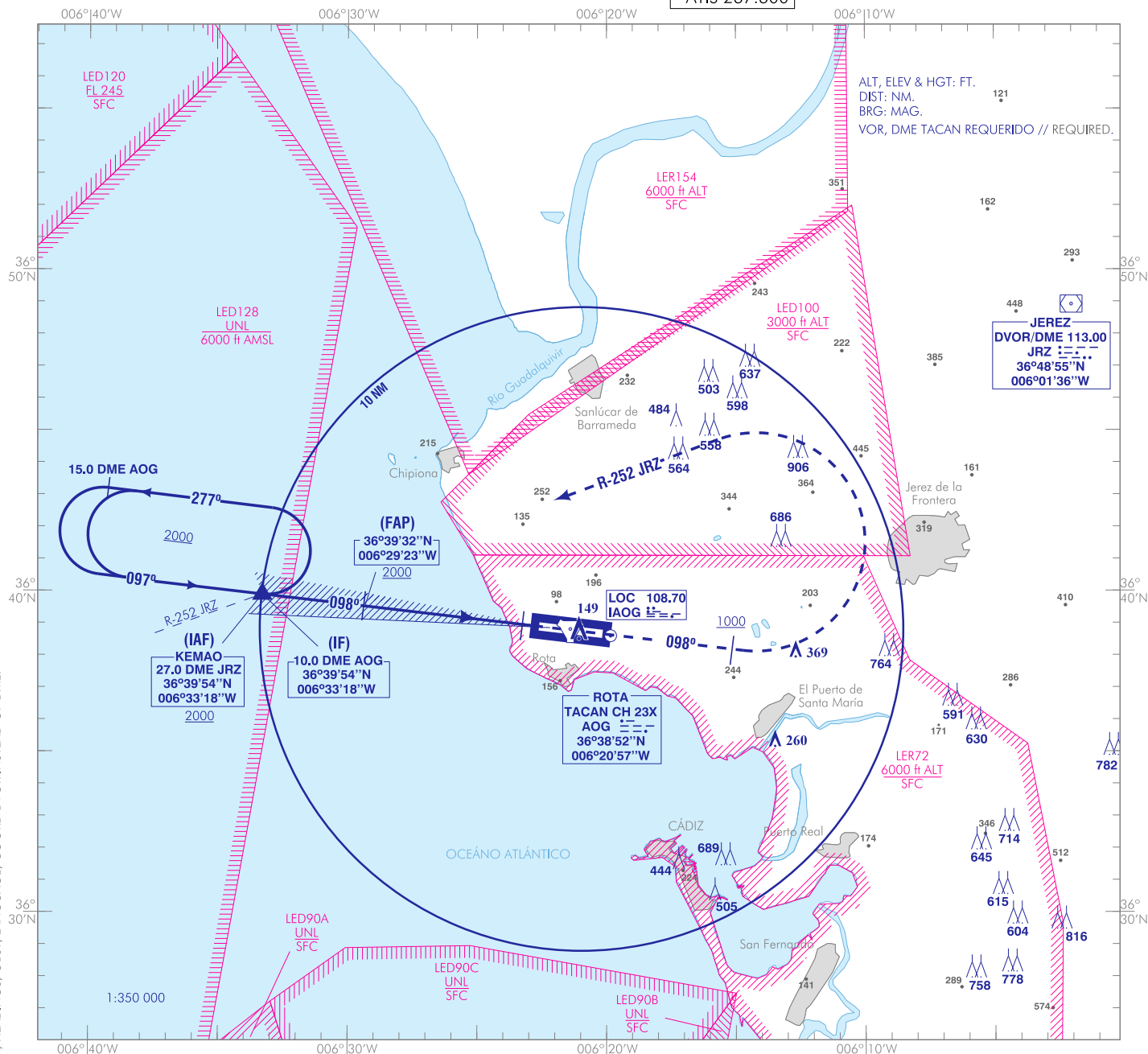
CARTA DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS-MIPS

ELEV AD
86
VAR 1°W (2020)

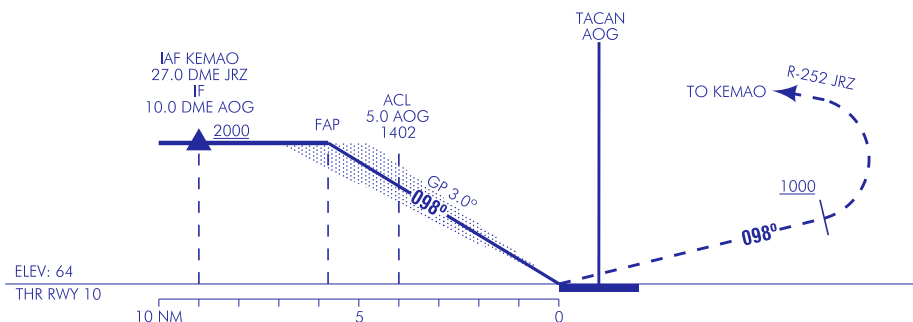
APP 128.500
TWR 119.750
GCA 134.100
GMC 130.700
ATIS 267.600

CÁDIZ/Rota
ILS Y
RWY 10

CAMBIO: ELEV AD, NOMBRE DE PROCEDIMIENTO, CUADRO MSA, CUADROS HGT Y GS, DECLINACIÓN MAGNÉTICA, RUMBOS, OBST, IDIOMA, COORD DVOR EN LUGAR DE DME.
CHANGES: ELEV AD, NAME OF PROCEDURE, MSA BOX, HGT AND GS BOXES, MAGNETIC VARIATION, HEADINGS, OBST, LANGUAGE, COORD DVOR INSTEAD OF DME.



FRUSTRADA: ASCENDER EN RUMBO DE PISTA HASTA 1000 O SUPERIOR. VIRAR A LA IZQUIERDA ASCIENDIENDO A 2000 PARA INTERCEPTAR R-252 JRZ HASTA KEMAO Y ESPERAR.
MISSED APCH: CLIMB ON RUNWAY HEADING TO 1000 OR ABOVE. TURN LEFT CLIMBING TO 2000 TO INTERCEPT R-252 JRZ TO KEMAO AND HOLD.

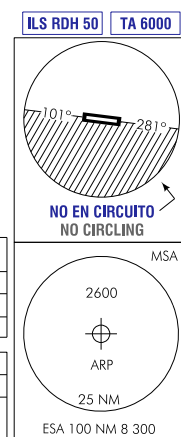


HGT REF ELEV THR RWY 10

CAT	A	B	C	D
S-ILS	264-1.2 200 (200-1.2)	269-1.2 205 (300-1.2)	279-1.2 215 (300-1.2)	
Circuito Circling	520-1.5 440 (500-1.5)	580-1.6 500 (500-1.6)	740-2.4 660 (700-2.4)	1010-3.6 930 (1000-3.6)

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAP-THR:	min:s	NO AUTORIZADO EL CRONOMETRAJE // TIMING NOT AUTHORIZED					
FAP-MAPT:	min:s						
ROD: 5.2 %	ft/min	424	530	636	742	848	954

ALT/HGT DME (AOG) FNA										
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3
							1730	1410	1080	760
										440



CÁDIZ/Rota AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

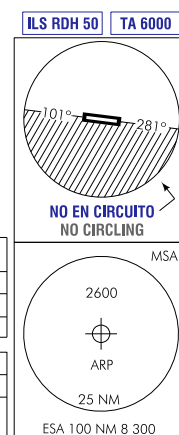
PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

➔ ILS Y RWY 10

PUNTO POINT	LAT	LONG	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
KEMAO (IAF)	36°39'54.2"N	006°33'18.1"W	250.74° (JRZ)	27.03 DME JRZ
IF	36°39'54.2"N	006°33'18.1"W	276.91° (IAOG)	10.00 DME AOG
FAP	36°39'31.6"N	006°29'22.7"W	276.91° (IAOG)	—
Aproximación final de precisión - Ángulo de descenso (Pendiente) // Precision final approach - Descent angle (Slope)				3.00° (5.24%)

La distancia del FAP al THR 10 es de 5.8 NM.
No se determina la posición del FAP con la marcación DME de ninguna instalación y sí con la intersección de la senda de planeo (GP 3°) y la altitud del tramo que le precede 2000 ft. //
The distance from the FAP to THR 10 is 5.8 NM.
The position of the FAP is not determined by the DME bearing of any facility, but it is by the intersection of the glide path (GP 3°) with the altitude of the preceding section, 2000 ft.

CÁDIZ/Rota
ILS X
RWY 10



ALT/HGT DME (AOG) FNA												
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
							1730	1410	1080	760	440	

CÁDIZ/Rota AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

➔ ILS X RWY 10

PUNTO POINT	LAT	LONG	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
IF	36°40'04.9"N	006°35'09.3"W	276.91° (IAOG)	11.5 DME AOG
FAP	36°39'27.3"N	006°28'37.6"W	276.91° (IAOG)	–
Aproximación final de precisión - Ángulo de descenso (Pendiente) // Precision final approach - Descent angle (Slope)				3.00° (5.24%)

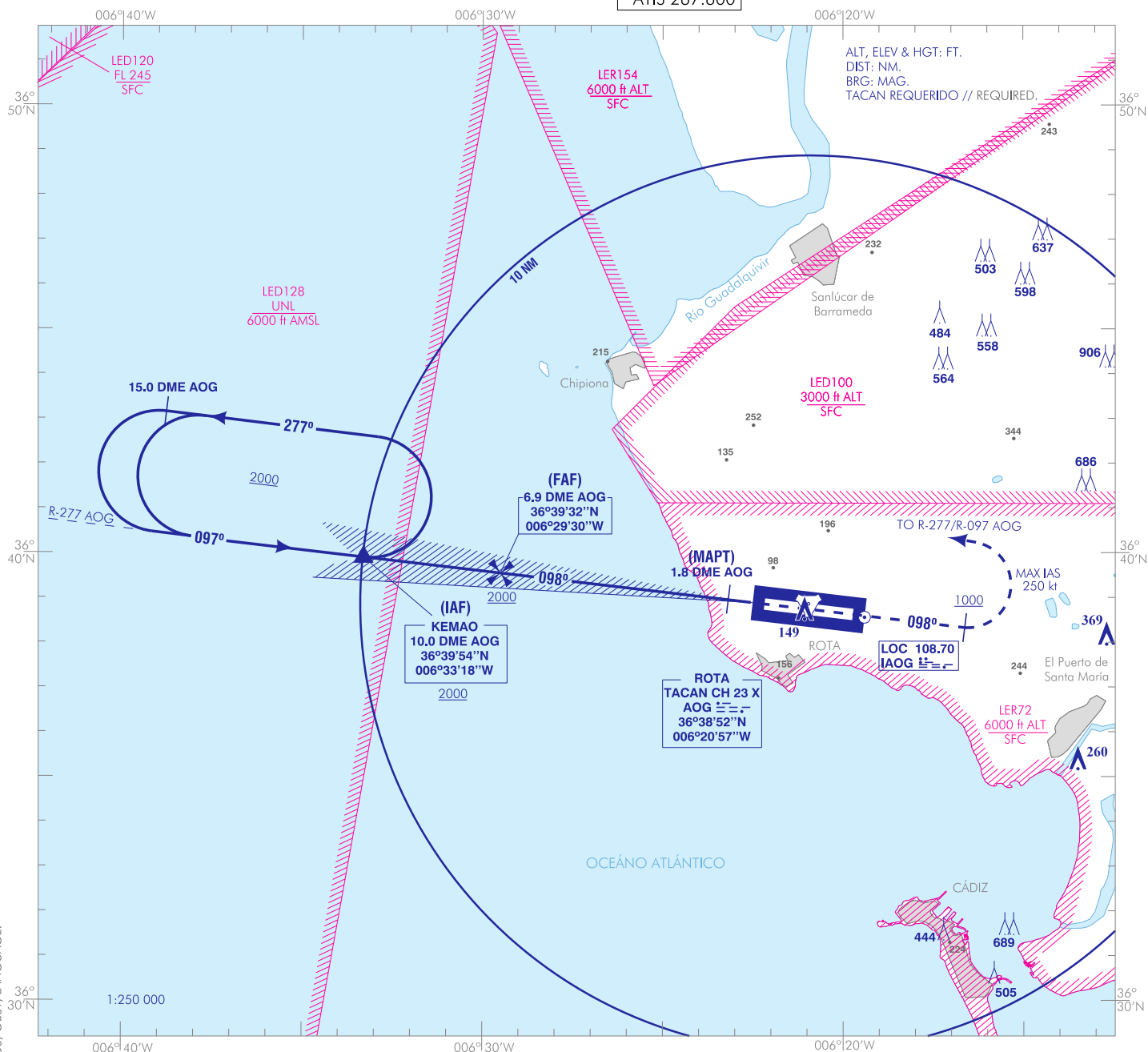
La distancia del FAP al THR 10 es de 5.2 NM.
No se determina la posición del FAP con la marcación DME de ninguna instalación y sí con la intersección de la senda de planeo (GP 3°) y la altitud del tramo que le precede 1800 ft. //
The distance from the FAP to THR 10 is 5.2 NM.
The position of the FAP is not determined by the DME bearing of any facility, but it is by the intersection of the glide path (GP 3°) with the altitude of the preceding section, 1800 ft.

CARTA DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS-MIPS

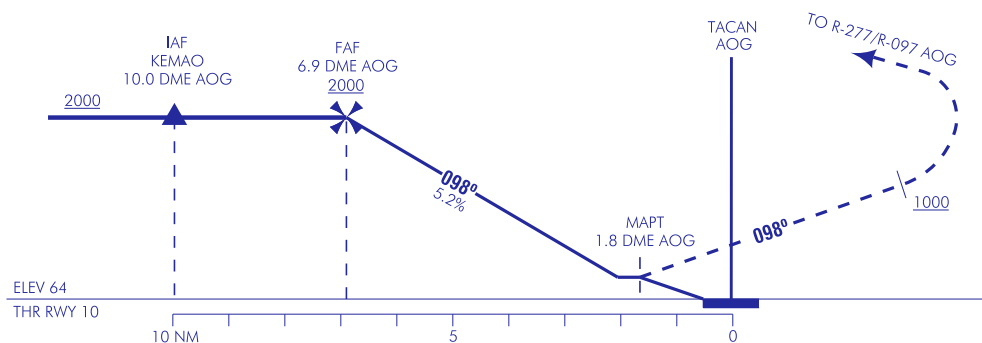
ELEV AD
86
VAR 1°W (2020)

APP 128.500
TWR 119.750
GCA 134.100
GMC 130.700
ATIS 267.600

CÁDIZ/Rota
LOC Z
RWY 10



FRUSTRADA: ASCENDER EN RUMBO DE PISTA HASTA ALCANZAR 1000 O SUPERIOR. VIRAR A LA IZQUIERDA (IAS MAX 250 kt) ASCIENDIENDO 2000 PARA INTERCEPTAR R-277/R-097 AOG HASTA KEMAO Y ESPERAR.
MISSED APCH: CLIMB ON RUNWAY HEADING TO 1000 OR ABOVE. TURN LEFT (MAX IAS 250 KT) CLIMBING TO 2000 TO INTERCEPT R-277/R-097 AOG TO KEMAO AND HOLD.

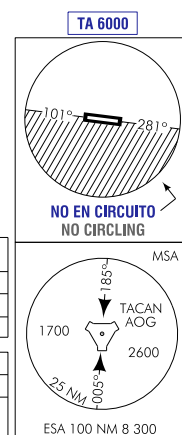


HGT REF ELEV THR RWY 10

CAT	A	B	C	D
S-LOC	410-1.5 350 (400-1.5)		410-1.6 350 (400-1.6)	
Círculo Circling	520-1.5 440 (500-1.5)	580-1.6 500 (500-1.6)	740-2.4 660 (700-2.4)	1010-3.6 930 (1000-3.6)

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR:	min:s						
FAF-MAPT: 5.1	min:s	3:50	3:04	2:33	2:11	1:55	1:42
ROD: 5.2 %	ft/min	424	530	636	742	848	954

ALT/HGT DME (AOG) FNA									
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4
							1710	1390	1070
								760	440



CAMBIOS: ELEV AD, NOMBRE DE PROCEDIMIENTO, CUADRO MSA, CUADRO HGT, DECLINACIÓN MAGNÉTICA, RUMBOS, OBST, IDIOMA.
CHANGES: ELEV AD, NAME OF PROCEDURE, MSA BOX, HGT BOX, MAGNETIC VARIATION, HEADINGS, OBST, LANGUAGE.

CÁDIZ/Rota AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

➔ LOC Z RWY 10

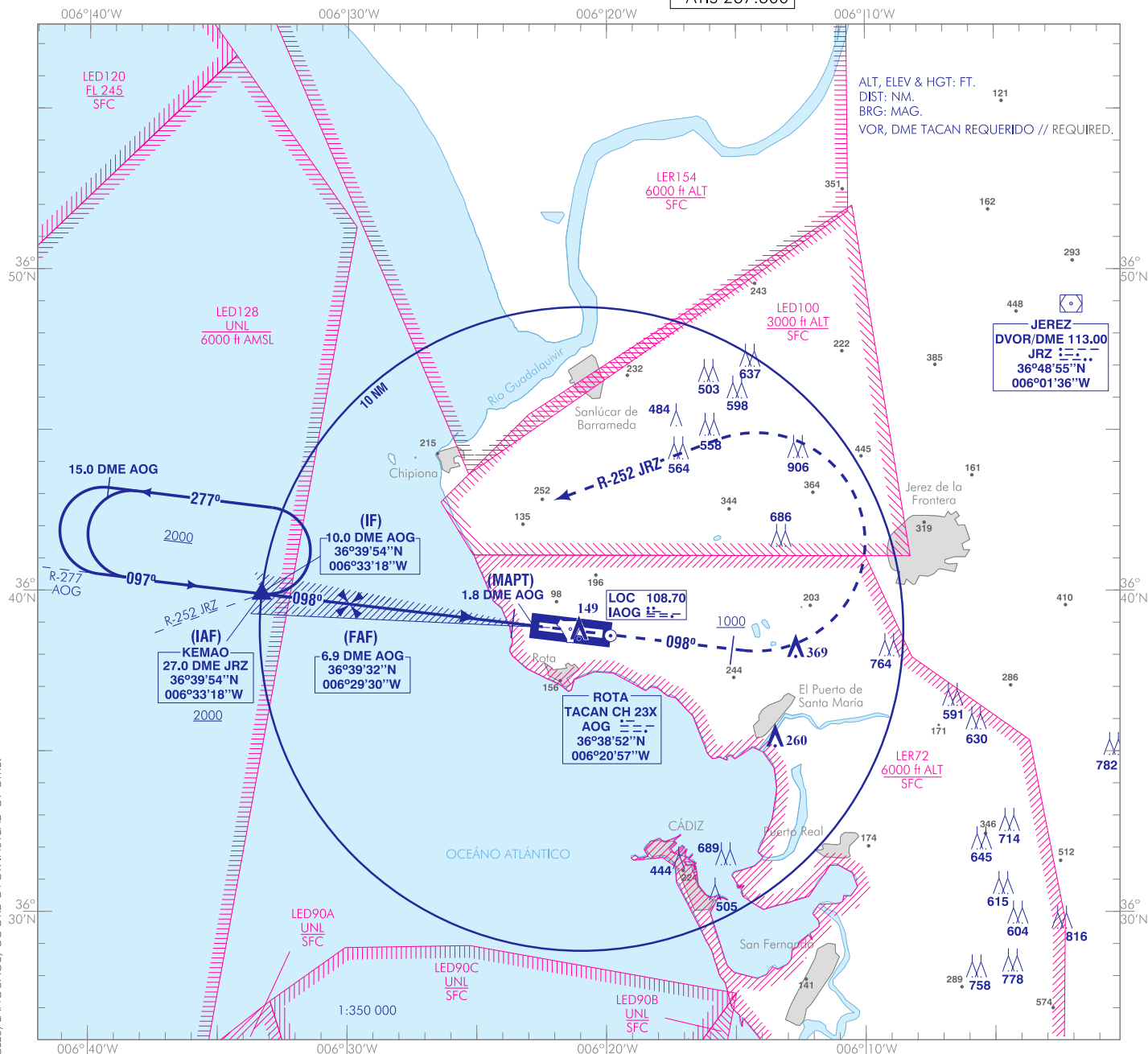
PUNTO POINT	LAT	LONG	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
KEMAO (IAF)	36°39'54.2"N	006°33'18.1"W	276.91° (IAOG) 275.97° (AOG)	10.00 DME AOG
FAF	36°39'32.4"N	006°29'30.3"W	276.91° (IAOG)	6.92 DME AOG
MAPT	36°38'55.7"N	006°23'11.1"W	276.91° (IAOG)	1.80 DME AOG
Aproximación final de no precisión - Ángulo de descenso (Pendiente) // Non-precision final approach - Descent angle (Slope)				—

CARTA DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS-MIPS

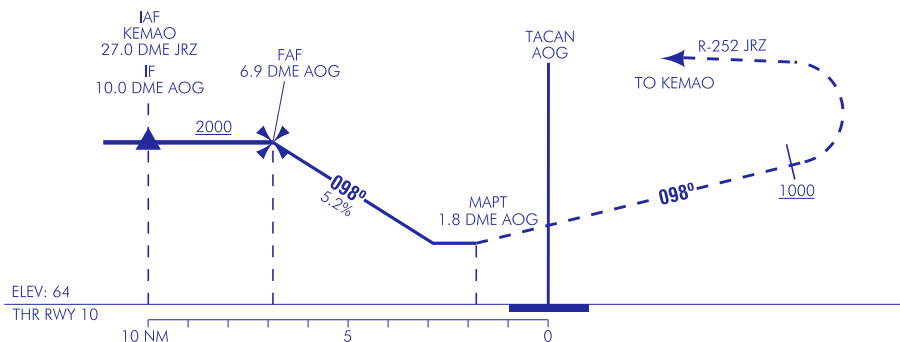
ELEV AD
86
VAR 1°W (2020)

APP 128.500
TWR 119.750
GCA 134.100
GMC 130.700
ATIS 267.600

CÁDIZ/Rota
LOC Y
RWY 10



FRUSTRADA: ASCENDER EN RUMBO DE PISTA HASTA ALCANZAR 1000 O SUPERIOR. VIRAR A LA IZQUIERDA ASCIENDIENDO A 2000 PARA INTERCEPTAR R-252 JRX A KEMAO Y ESPERAR.
MISSED APCH: CLIMB ON RUNWAY HEADING TO 1000 OR ABOVE. TURN LEFT CLIMBING TO 2000 TO INTERCEPT R-252 JRX TO KEMAO AND HOLD.

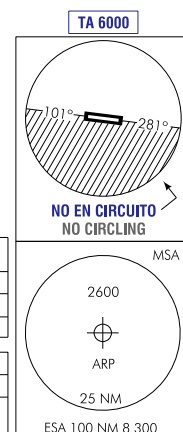


HGT REF ELEV THR RWY 10

CAT	A	B	C	D
S-LOC	410-1.5 350 (400-1.5)		410-1.6 350 (400-1.6)	
Círculo Circling	520-1.5 440 (500-1.5)	580-1.6 500 (500-1.6)	740-2.4 660 (700-2.4)	1010-3.6 930 (1000-3.6)

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR:	min:s						
FAF-MAPT: 5.1	min:s	3:50	3:04	2:33	2:11	1:55	1:42
ROD: 5.2 %	ft/min	424	530	636	742	848	954

ALT/HGT DME (AOG) FNA									
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4
							1710	1390	1070
								760	440



CÁDIZ/Rota AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

➔ LOC Y RWY 10

PUNTO POINT	LAT	LONG	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
KEMAO (IAF)	36°39'54.2"N	006°33'18.1"W	250.74° (JRZ)	27.03 DME JRZ
IF	36°39'54.2"N	006°33'18.1"W	276.91° (IAOG)	10.00 DME AOG
FAF	36°39'32.4"N	006°29'30.2"W	276.91° (IAOG)	6.92 DME AOG
MAPT	36°38'55.7"N	006°23'11.1"W	276.91° (IAOG)	1.80 DME AOG
Aproximación final de no precisión - Ángulo de descenso (Pendiente) // Non-precision final approach - Descent angle (Slope)				—

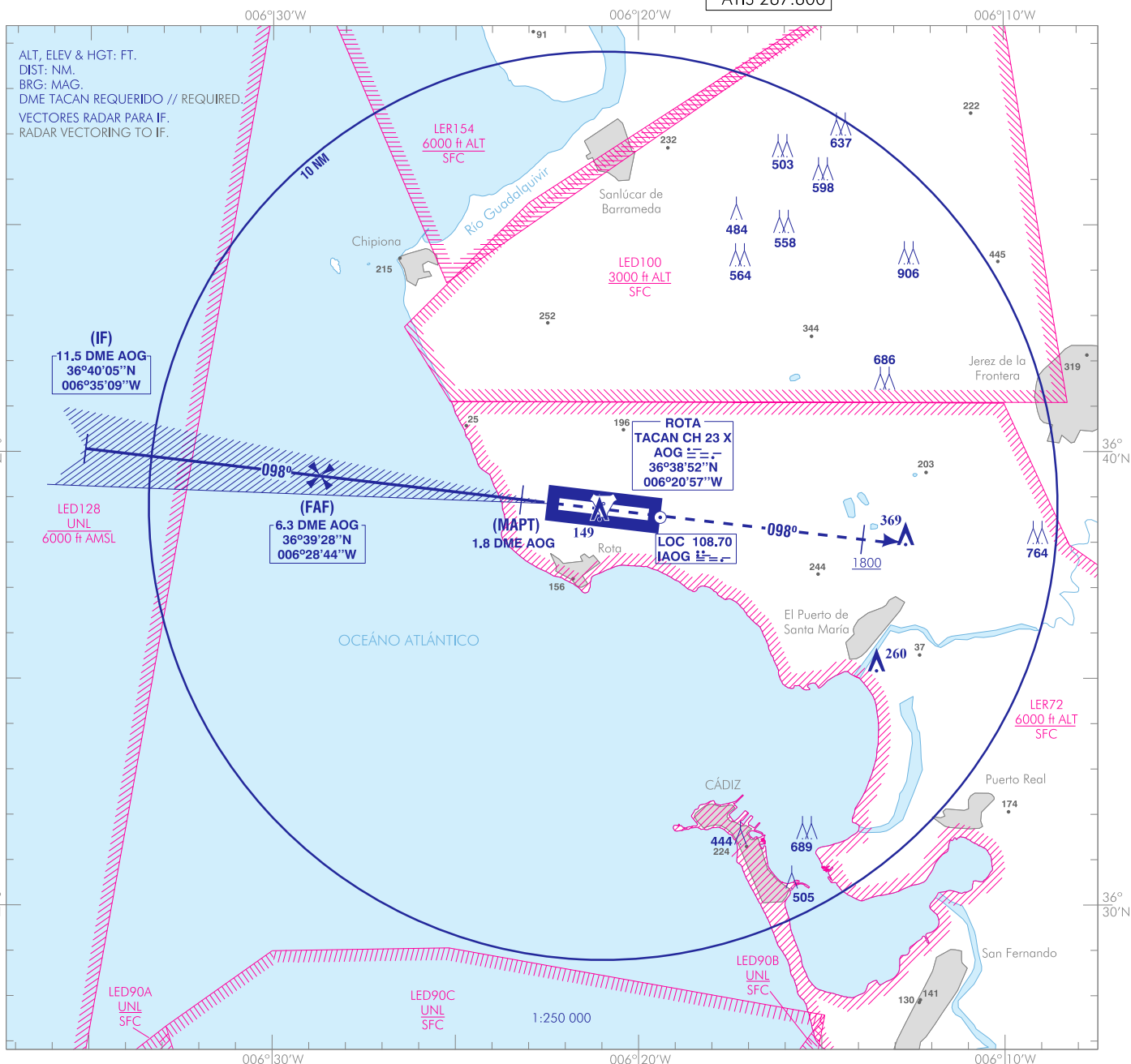
CARTA DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS-MIPS

ELEV AD
86
VAR 1°W (2020)

APP 128.500
TWR 119.750
GCA 134.100
GMC 130.700
ATIS 267.600

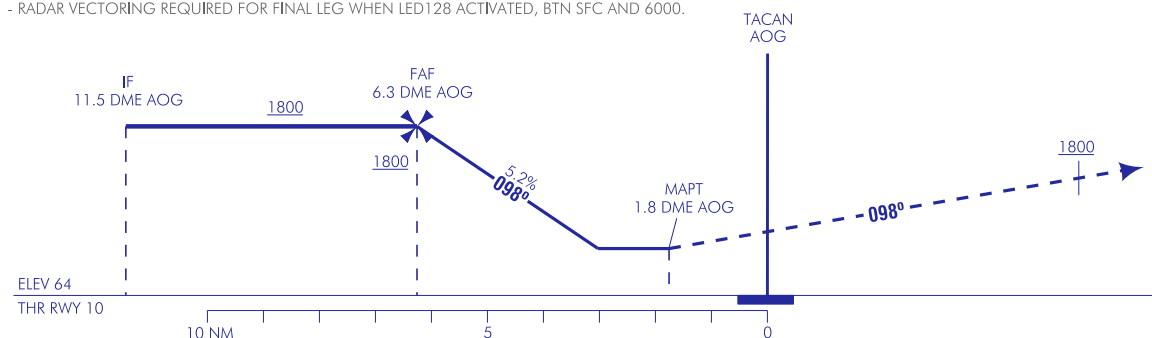
CÁDIZ/Rota
LOC X
RWY 10

ALT, ELEV & HGT: FT.
DIST: NM.
BRG: MAG.
DME TACAN REQUERIDO // REQUIRED.
VECTORES RADAR PARA IF.
RADAR VECTORING TO IF.



FRUSTRADA: ASCENDER EN RUMBO 098° A 1800 O SUPERIOR. ESPERAR VECTORES RADAR.
MISSED APCH: CLIMB ON HEADING 098° TO 1800 OR ABOVE. EXPECT RADAR VECTORING.

NOTAS:
- SE REQUIEREN VECTORES RADAR PARA TRAMO FINAL CUANDO LED128 ESTÁ ACTIVADA, BTN SFC Y 6000.
NOTES:
- RADAR VECTORING REQUIRED FOR FINAL LEG WHEN LED128 ACTIVATED, BTN SFC AND 6000.

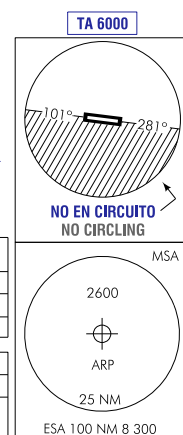


HGT REF ELEV THR RWY 10

CAT	A	B	C	D
S-ILS	400-1.5 340 (400-1.5)			
Circuito Circling	520-1.5 440 (500-1.5)	580-1.6 500 (500-1.6)	740-2.4 660 (700-2.4)	1010-3.6 930 (1000-3.6)

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR:	min:s						
FAP-MAPT: 4.5	min:s	3:22	2:41	2:15	1:55	1:41	1:30
ROD: 5.2 %	ft/min	424	530	636	742	848	954

ALT/HGT DME (AOG) FNA										
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3
							1710	1390	1070	760
										440



CÁDIZ/Rota AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

➔ LOC X RWY 10

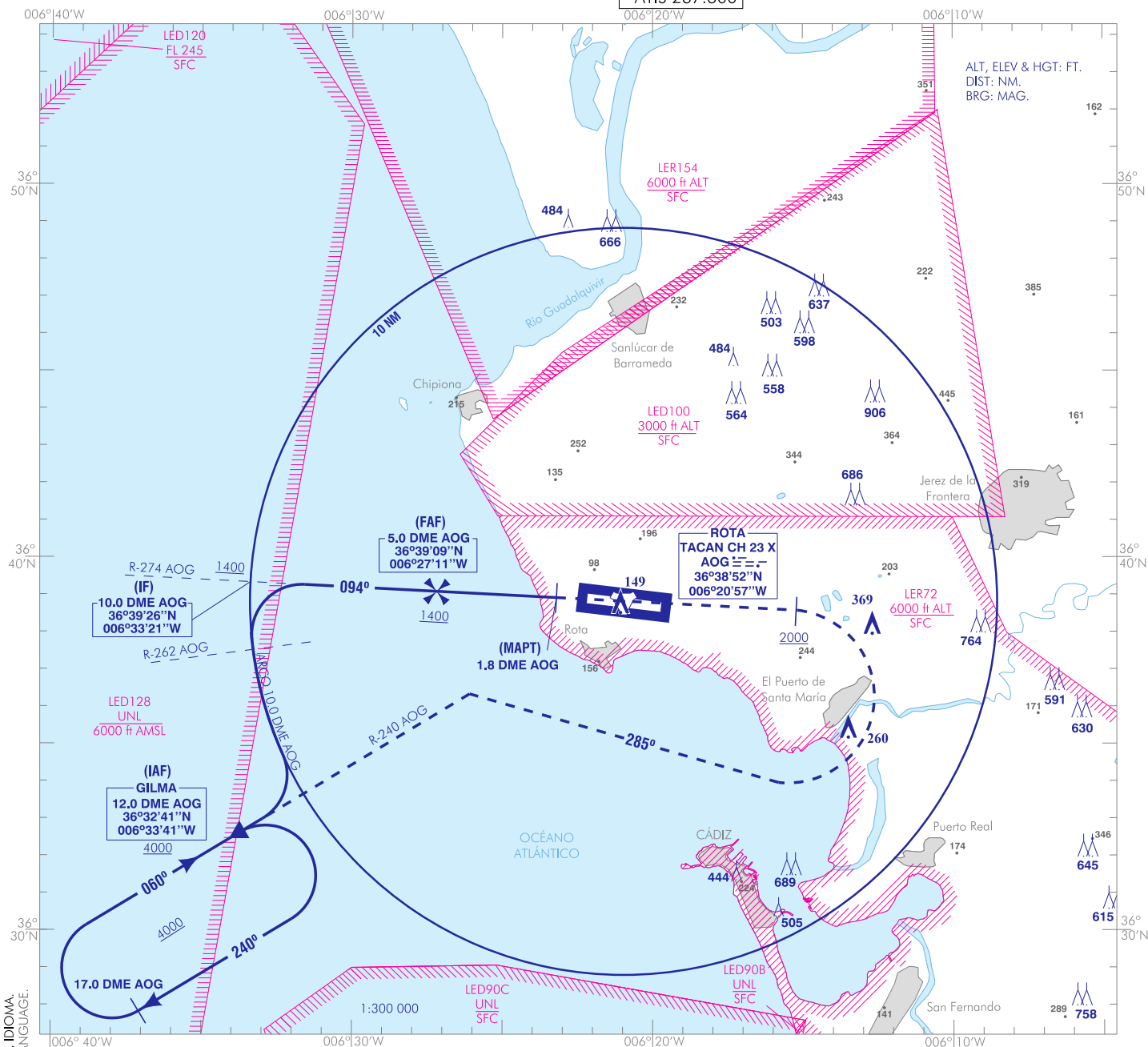
PUNTO POINT	LAT	LONG	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
IF	36°40'04.9"N	006°35'09.3"W	276.91° (IAOG)	11.50 DME AOG
FAF	36°39'27.9"N	006°28'43.7"W	276.91° (IAOG)	6.29 DME AOG
MAPT	36°38'55.7"N	006°23'11.1"W	276.91° (IAOG)	1.80 DME AOG
Aproximación final de no precisión - Ángulo de descenso (Pendiente) // Non-precision final approach - Descent angle (Slope)				—

CARTA DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS-MIPS

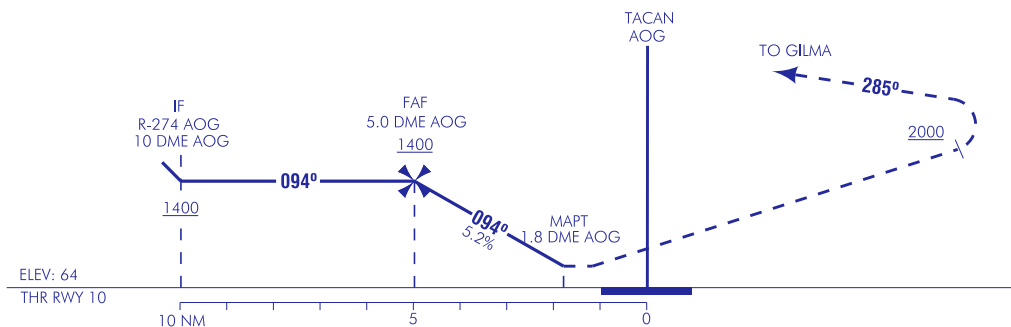
ELEV AD
86
VAR 1°W (2020)

APP 128.500
TWR 119.750
GCA 134.100
GMC 130.700
ATIS 267.600

CÁDIZ/Rota
TACAN
RWY 10



FRUSTRADA: SUBIR RECTO A 2000 O SUPERIOR. VIRAR A LA DERECHA A RUMBO 285° ASCIENDIENDO PARA INTERCEPTAR Y SEGUIR R-240 AOG A GILMA Y ESPERAR A 4000.
MISSED APCH: CLIMB STRAIGHT AHEAD TO 2000 OR ABOVE. TURN RIGHT TO HEADING 285° CLIMBING TO INTERCEPT AND FOLLOW R-240 AOG TO GILMA AND HOLD AT 4000.

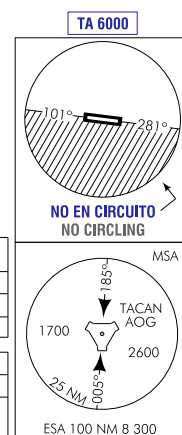


HGT REF ELEV THR RWY 10

CAT	A	B	C	D
S-ILS	440-1.5 380 (400-1.5)		440-1.7 380 (400-1.7)	
Circuito Circling	520-1.5 440 (500-1.5)	580-1.6 500 (500-1.6)	740-2.4 660 (700-2.4)	1010-3.6 930 (1000-3.6)

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR:	min:s						
FAF-MAPT: 3.2	min:s	2:26	1:57	1:37	1:23	1:13	1:05
ROD: 5.2 %	ft/min	424	530	636	742	848	954

ALT/HGT DME (AOG) FNA									
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4
									1070
									760



CÁDIZ/Rota AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

TACAN RWY 10

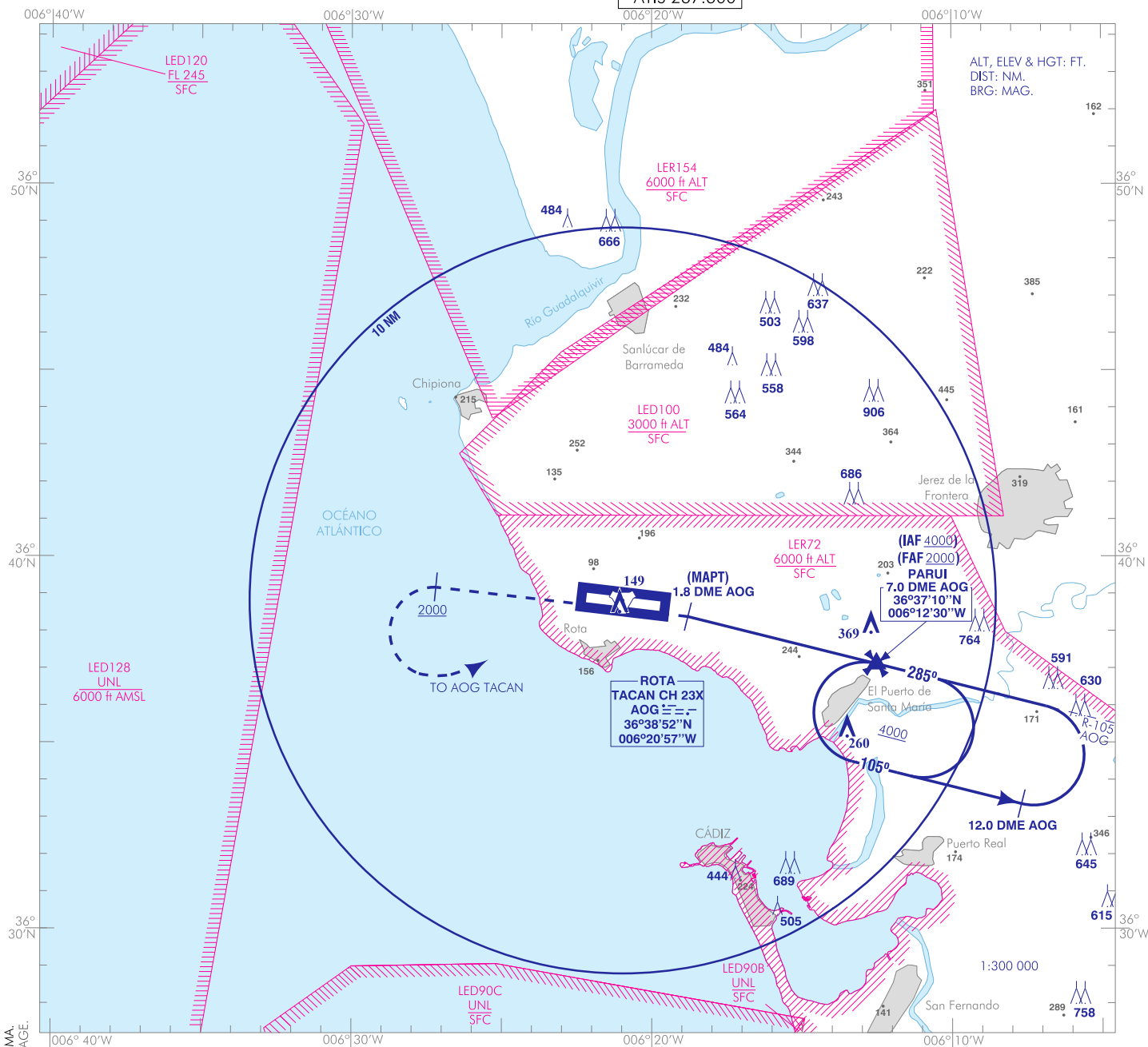
PUNTO POINT	LAT	LONG	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
GILMA (IAF)	36°32'40.8"N	006°33'41.4"W	239.00° (AOG)	11.98 DME AOG
IF	36°39'25.9"N	006°33'21.1"W	273.26° (AOG)	10.00 DME AOG
FAF	36°39'09.4"N	006°27'11.4"W	273.26° (AOG)	5.03 DME AOG
MAPT	36°38'58.4"N	006°23'10.6"W	273.26° (AOG)	1.80 DME AOG
Aproximación final de no precisión - Ángulo de descenso (Pendiente) // Non-precision final approach - Descent angle (Slope)				—

CARTA DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS-MIPS

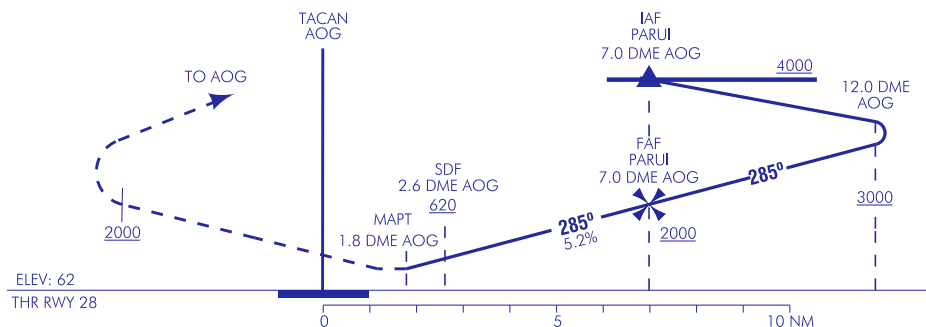
ELEV AD
86
VAR 1°W (2020)

APP 128.500
TWR 119.750
GCA 134.100
GMC 130.700
ATIS 267.600

CÁDIZ/Rota
TACAN
RWY 28



FRUSTRADA: SUBIR RECTO A 2000 O SUPERIOR. VIRAR A LA IZQUIERDA A AOG ASCIENDIENDO PARA INTERCEPTAR Y SEGUIR R-105 AOG A PARUI Y ESPERAR A 4000.
MISSED APCH: CLIMB STRAIGHT AHEAD TO 2000 OR ABOVE. TURN LEFT TO AOG CLIMBING TO INTERCEPT AND FOLLOW R-105 AOG TO PARUI AND HOLD AT 4000.

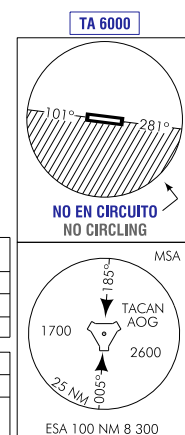


HGT REF ELEV THR RWY 28

CAT	A	B	C	D
S-TACAN	380-1.4 320 (400-2.4)			
Circuito Circling	520-1.5 440 (500-1.5)	580-1.6 500 (500-1.6)	740-2.4 660 (700-2.4)	1010-3.6 930 (1000-3.6)

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR:	min:s						
FAF-MAPT:	min:s	NO AUTORIZADO EL CRONOMETRAJE // TIMING NOT AUTHORIZED					
ROD: 5.2 %	ft/min	420	525	630	735	841	946

ALT/HGT DME (AOG) FNA									
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4
							1690	1380	1060
								750	430



CÁDIZ/Rota AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

TACAN RWY 28

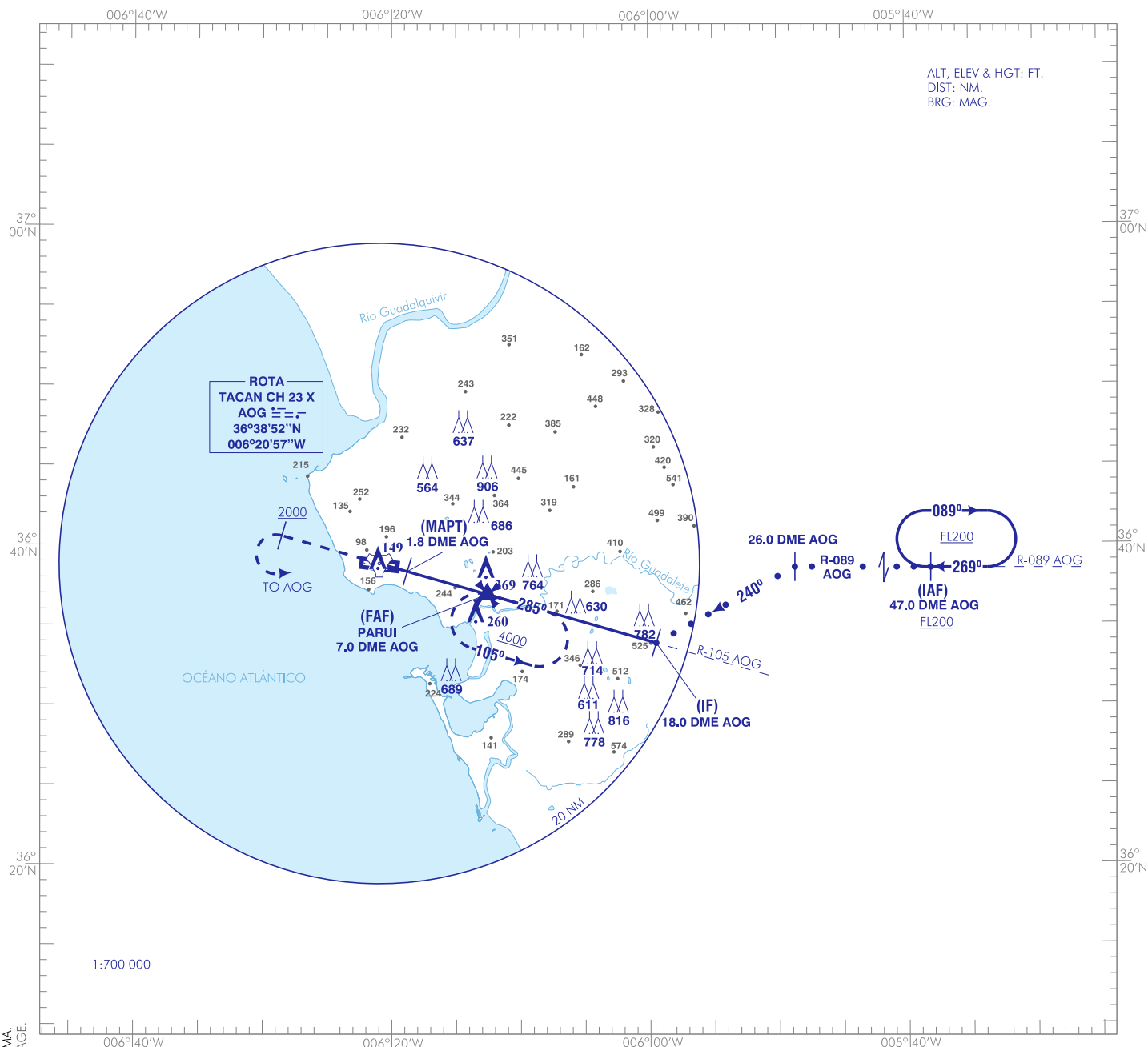
PUNTO POINT	LAT	LONG	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
PARUI (IAF/FAF)	36°37'10.4"N	006°12'30.5"W	103.98° (AOG)	7.00 DME AOG
MAPT	36°38'26.7"N	006°18'49.1"W	103.98° (AOG)	1.76 DME AOG
Aproximación final de no precisión - Ángulo de descenso (Pendiente) // Non-precision final approach - Descent angle (Slope)				-

CARTA DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS-MIPS

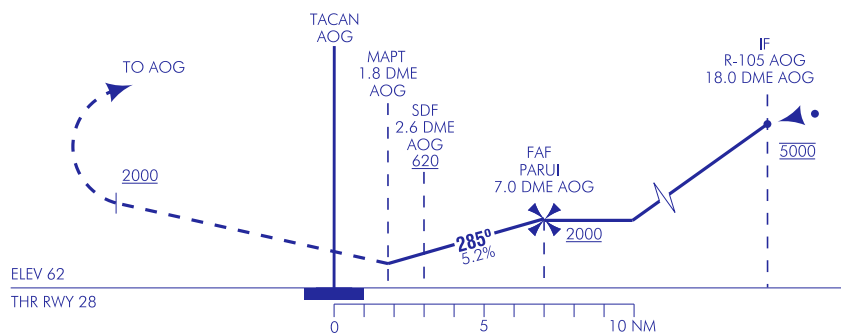
ELEV AD
86
VAR 1°W (2020)

APP 128.500
TWR 119.750
GCA 134.100
ATIS 267.600

CÁDIZ/Rota
HI-TACAN
RWY 28



FRUSTRADA: ASCENDER DIRECTO HASTA 2000 O SUPERIOR. VIRAR A LA IZQUIERDA HASTA AOG ASCIENDIENDO PARA INTERCEPTAR Y SEGUIR R-105 AOG HASTA PARUI Y ESPERAR A 4000.
MISSED APCH: CLIMB DIRECT UP TO 2000 OR ABOVE. TURN LEFT UP TO AOG, CLIMBING TO INTERCEPT AND FOLLOW R-105 AOG TO PARUI AND HOLD AT 4000.



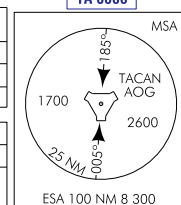
HGT REF ELEV THR RWY 28

CAT	A	B	C	D
S-ILS		380-1.4 320 (400-1.4)		
Circuito Circling	760-2.4 670 (700-2.4)		1010-3.6 930 (1000-3.6)	

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR:	min:s						
FAF-MAPT:	min:s	NO AUTORIZADO EL CRONOMETRAJE // TIMING NOT AUTHORIZED					
ROD: 5.2 %	ft/min	420	525	630	735	841	946

ALT/HGT DME (AOG) FNA									
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4
								1690	1380
								1060	750
								430	

TA 6000



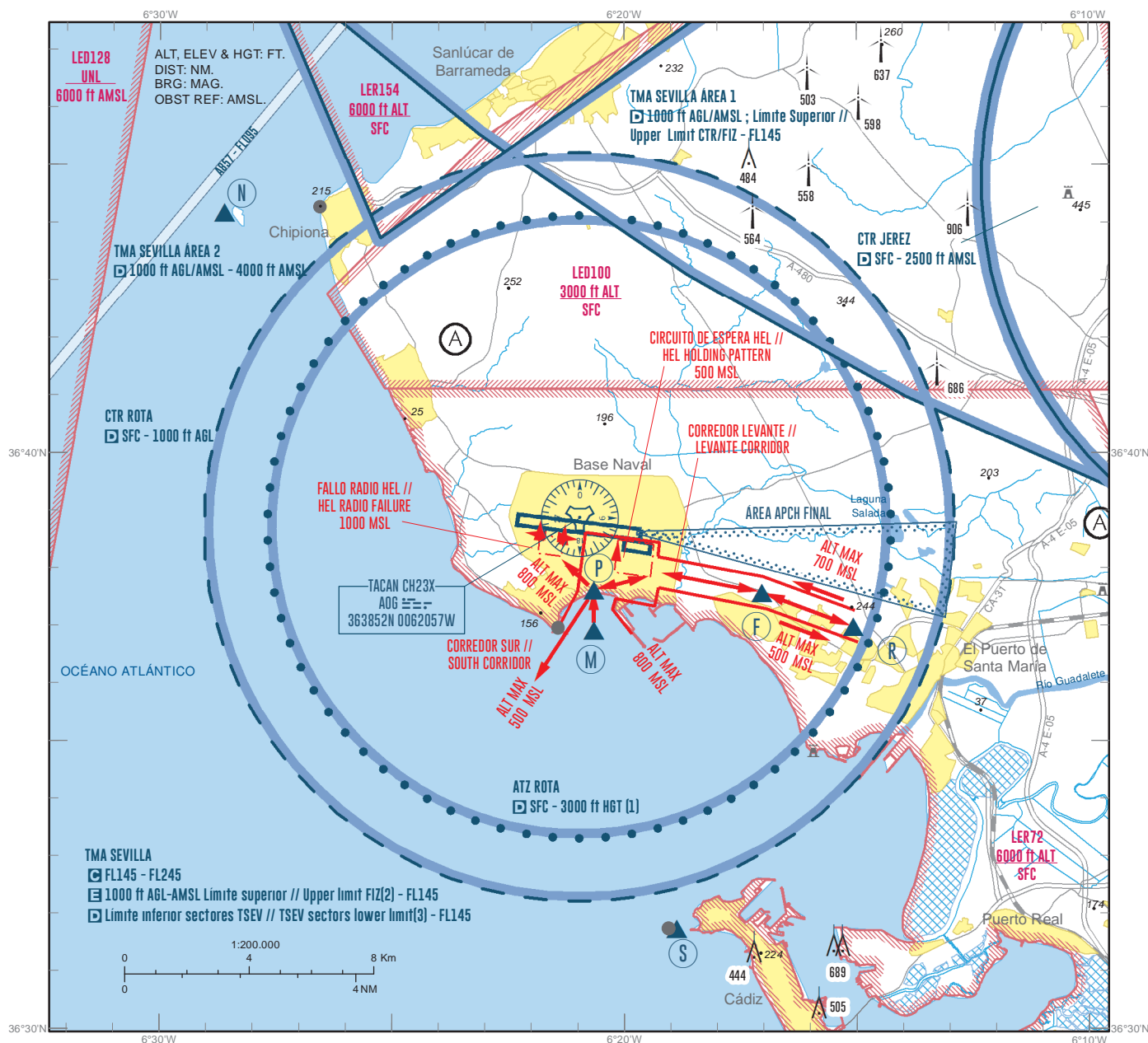
CÁDIZ/Rota AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

HI-TACAN RWY 28

PUNTO POINT	LAT	LONG	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
IAF	36°40'04.7"N	005°22'33.0"W	268.82° (AOG)	47.00 DME AOG
IF	36°34'29.0"N	005°59'15.5"W	284.20° (AOG)	18.00 DME AOG
PARUI (FAF)	36°37'10.4"N	006°12'30.5"W	103.98° (AOG)	7.00 DME AOG
MAPT	36°38'26.7"N	006°18'49.1"W	103.98° (AOG)	1.76 DME AOG
Aproximación final de no precisión - Ángulo de descenso (Pendiente) // Non-precision final approach - Descent angle (Slope)				—



NOTAS

- Toda la carta está incluida en el TMA de Sevilla.
- (1) O hasta la elevación del techo de nubes, lo que resulte más bajo.
- (2) Fuera de los límites laterales de los sectores TSEV.
- (3) Dentro de los límites laterales de los sectores TSEV.

PUNTOS DE ENTRADA Y NOTIFICACIÓN

- NORTE: Vertical del naufragio Bajo de Salmedina (364409N 0062819W).
- SUR: Castillo de San Sebastián (363142N 0061858W).
- FOXTROT: Situado al NW de los depósitos de combustible en la carretera de El Puerto de Santa María a Rota (363738N 0061718W).
- MIKE: Punto medio de la línea que une el extremo del muelle de la Villa de Rota con el extremo del muelle de Poniente de la Base Naval (363647N 0062030W).
- PAPA: Sobre la playa, en las proximidades de la central térmica de la Base (363731N 0062011W).
- ROMEO: 200 m al sur del Cortijo de la Atalaya (edificio cuadrangular de color rojo) situado aproximadamente a 500 m al sur de la colina de Cabezas y a 500 m a poniente del punto kilométrico 3 de la carretera de El Puerto de Santa María a Sanlúcar de Barrameda (363652N 0061504W).

LLEGADAS

- Los helicópteros en vuelo VFR con destino a la Base Naval de Rota, antes de alcanzar la zona de control de aeródromo, establecerán enlace radio con la TWR, la que informará y dará instrucciones para dirigirse a los puntos ROMEO o MIKE.
- Antes de alcanzar los puntos ROMEO y MIKE, y previa autorización de la TWR solicitarán entrada por el corredor de LEVANTE manteniendo 700 ft MSL, o corredor SUR manteniendo 800 ft MSL.
- Notificarán los puntos ROMEO y FOXTROT o MIKE y PAPA siguiendo instrucciones de TWR.

NOTES

- The whole chart is included in TMA Sevilla.
- (1) Or up to the clouds ceiling, whichever is lower.
- (2) Outside the lateral limits of TSEV sectors.
- (3) Within the lateral limits of TSEV sectors.

ARRIVAL AND REPORTING POINTS

- NORTE: Above the Bajo de Salmedina shipwreck (364409N 0062819W).
- SUR: San Sebastián Castle (363142N 0061858W).
- FOXTROT: Located NW of the fuel tanks on the road from El Puerto de Santa María to Rota (363738N 0061718W).
- MIKE: Mid-point of the line joining the end of the jetty of Villa de Rota with the end of the West jetty of the Naval Base (363647N 0062030W).

- PAPA: Over the beach, near the Base power station (363731N 0062011W).

- ROMEO: 200 m to the South of Cortijo de la Atalaya (quadrangular red building) located approximately 500 m South of the hill of Cabezas and 500 m West of kilometre point 3 of the road from El Puerto de Santa María to Sanlúcar de Barrameda (363652N 0061504W).

ARRIVALS

- Helicopters under VFR bound for Rota Naval Base, before reaching the aerodrome control area, will establish radio contact with TWR, which will inform them and give instructions to go to the points ROMEO or MIKE.
- Before reaching ROMEO or MIKE, and with prior TWR clearance, they will request entry by the LEVANTE corridor maintaining 700 ft MSL, or the SUR corridor maintaining 800 ft MSL.
- They will notify the ROMEO and FOXTROT or MIKE and PAPA points following TWR instructions.

CÁDIZ/Rota AD

SALIDAS

- Los helicópteros solicitarán de la TWR corredor LEVANTE o SUR, y siguiendo las instrucciones ascenderán a 500 ft MSL, notificando vertical punto ROMEO o MIKE.
- Notificarán a la TWR abandonando su zona de control.

FALLO DE COMUNICACIONES

- Las aeronaves en aproximación VFR a la B.N. de Rota con fallo de comunicaciones, deberán poner el transpondedor en código SSR 7600, modo 3/A. Mantendrán condiciones VFR a 1000 ft desde el punto SOUTH (Cádiz) al circuito de fallo de comunicaciones, manteniéndose al suroeste de la torre de control de la Base Naval de Rota.
- Una vez en circuito a 1000 ft, deberán esperar señales luminosas de la TWR, para proceder al circuito visual y aterrizar. Ya en tierra seguirá al vehículo “SÍGAME” que le conducirá hasta su aparcamiento.

HORARIO

- Plataformas, Servicio de Información Aeronáutica y Servicio de Pistas, Lunes a Viernes 0730-1600 y hasta fin de vuelos programados.
- Otras horas, PPR dentro del horario de servicio, o notificación previa con dos horas de antelación a la TWR.

OBSERVACIONES

- PAPI (MEHT) RWY 10: 3° (50 ft).
RWY 28: 2.75° (120 ft).
- En ningún caso se cruzarán las Áreas de Aproximación Final de la RWY 10/28 sin permiso de la TWR.
- Los corredores de entrada y salida de helicópteros estarán restringidos para uso exclusivo de helicópteros españoles y de tercera nacionalidad.

DEPARTURES

- Helicopters will request the LEVANTE or SUR corridor from TWR, and following instructions will ascend to 500 ft MSL, notifying vertical point ROMEO or MIKE.
- They will notify TWR on leaving its control area.

COMMUNICATIONS FAILURE

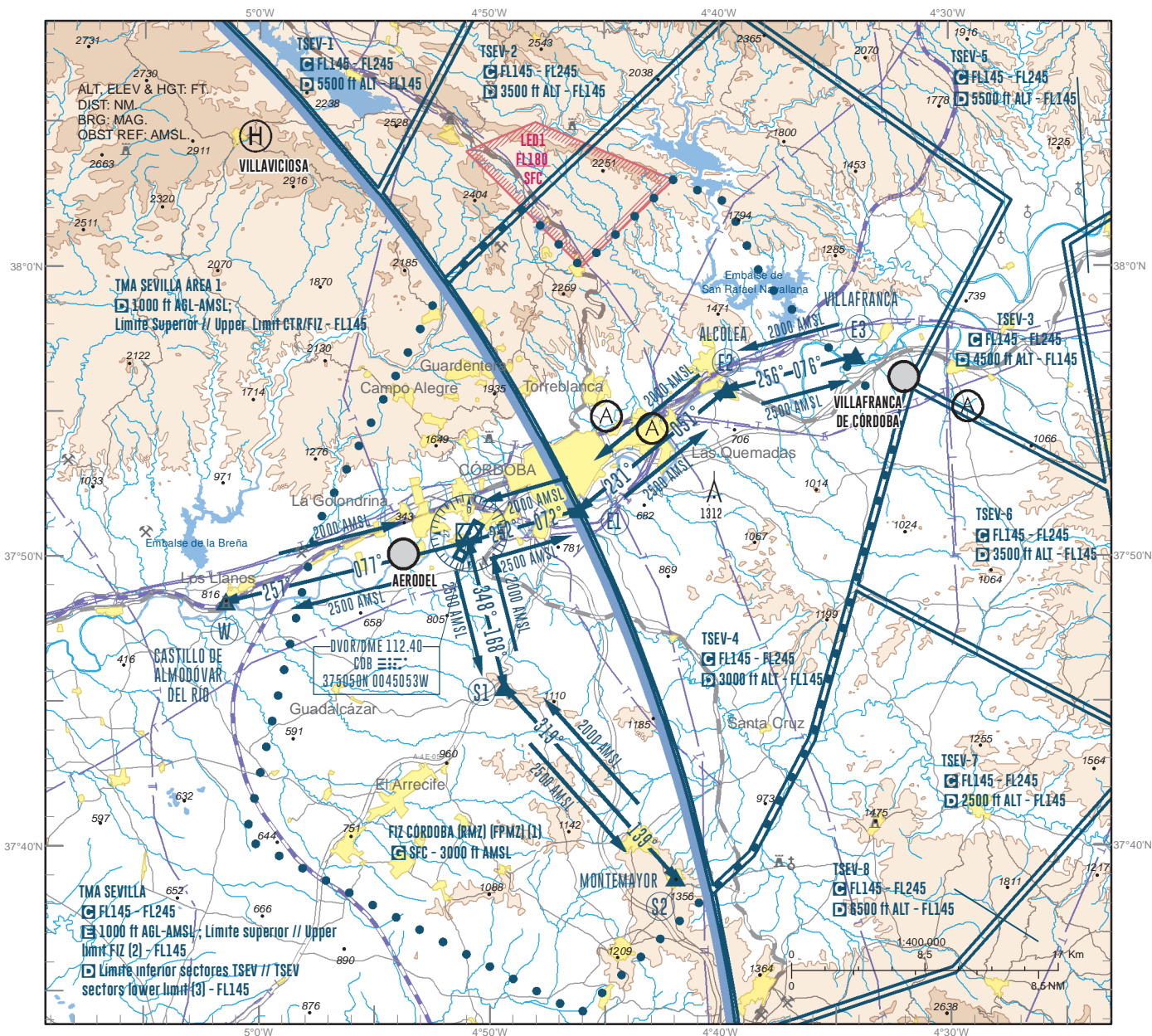
- Aircraft on VFR approach to Rota N.B. with communications failure, will squawk code SSR 7600 in mode 3/A. They shall maintain VFR conditions and proceed at 1000 ft from the point SOUTH (Cádiz) to the communications failure circuit, keeping to the South-west of Rota Naval Base tower.
- Once in the circuit at 1000 ft, aircraft shall await mortar signals from Rota TWR to proceed to the visual circuit and landing. Once on the ground they will follow the “FOLLOW ME” vehicle which will guide them to their stand.

SCHEDULE

- Aprons, Aeronautical Information Service and Runways Service: Monday to Friday 0730-1600 and until the end of programmed flights.
- Other times: PPR during the service schedule, or prior notification to TWR two hours in advance.

REMARKS

- PAPI (MEHT) RWY 10: 3° (50 ft).
RWY 28: 2.75° (120 ft).
- Under no circumstances shall the Final Approach Areas of RWY 10/28 be crossed without TWR clearance.
- The helicopter arrival and departure corridors will be restricted for the exclusive use of Spanish and third country helicopters.

**NOTAS**

- (1) Zona obligatoria de presentación de plan de vuelo en HR AFIS.
- (2) Fuera de los límites laterales de los sectores TSEV.
- (3) Dentro de los límites laterales de los sectores TSEV.

LLEGADAS

Tráfico VFR con destino Córdoba AD notificará sus intenciones a la dependencia AFIS antes de alcanzar los puntos de notificación E3, S2 o W y entrarán en la FIZ siguiendo las rutas establecidas. Antes de alcanzar los puntos E1, E2 o S1, se notificará a la dependencia AFIS. La altitud de vuelo establecida para el tráfico VFR en llegadas será de 2000 ft AMSL a excepción de los ultraligeros que operarán según la normativa vigente.

SALIDAS

Tráfico VFR que desee abandonar la FIZ, notificará sus intenciones a la dependencia AFIS, informando de la ruta de salida y el punto de referencia a utilizar. Antes de alcanzar los puntos E2, E3, S2 o W, según la ruta de salida utilizada, se notificará a la dependencia AFIS. La altitud de vuelo establecida para el tráfico VFR en salidas será de 2500 ft AMSL a excepción de los ultraligeros que operarán según la normativa vigente.

FALLO DE COMUNICACIONES

En caso de fallo de comunicaciones, las aeronaves entrarán en la FIZ extremando el cumplimiento de las reglas de vuelo visual y procederán por el punto W manteniendo 1000 ft AGL. Se situarán al oeste del campo, sin cruzar la pista hasta recibir señales luminosas. Podrán contactar con la dependencia AFIS en el n° de TEL: +34-957 323 762.

NOTES

- (1) Flight plan submission mandatory zone during AFIS HR.
- (2) Outside the lateral limits of TSEV sectors.
- (3) Within the lateral limits of TSEV sectors.

ARRIVALS

VFR traffic bound for Córdoba AD shall report its intentions to the AFIS unit before reaching the reporting points E3, S2 or W and enter the FIZ following the routes established. Before reaching points E1, E2 or S1, the AFIS unit shall be notified. The established flight altitude for VFR traffic in arrivals shall be 2000 ft AMSL with the exception of microlight aircraft which shall operate pursuant to the regulations in force.

DEPARTURES

Outbound VFR traffic wishing to leave the FIZ shall notify the AFIS unit, reporting the exit route and the reference point to be used. Before reaching points E2, E3, S2 or W, depending on the departure route used, the AFIS unit shall be notified. The established flight altitude for VFR traffic in departures shall be 2500 ft AMSL with the exception of microlight aircraft which shall operate pursuant to the regulations in force.

COMMUNICATIONS FAILURE

In the case of communications failure, aircraft shall enter the FIZ complying strictly with visual flight rules and proceed by the W point maintaining 1000 ft AGL. They will hold West of the airfield without crossing the runway until they receive light signals. They can contact the AFIS unit by telephone: +34-957 323 762.

OBSERVACIONES

- Precauciones:

Campo de vuelo de ultraligeros (Villafranca de Córdoba) al Noreste de la FIZ. Aeródromo Aerodel al oeste de LEBA.

Posible presencia de vuelos instrumentales en el sector del TMA SEVILLA situado al Este del punto S2 (MONTEMAYOR). El límite inferior del TMA (2500 ft) es más bajo que el límite superior de la FIZ (3000 ft) e igual a la altitud de las salidas VFR (2500 ft).

- A título informativo, se incluyen las coordenadas geográficas de los puntos de notificación VFR:

W: 374827N 0050126W

REMARKS

- 2) PAPI RWY 03 only usable between 1.8 NM and THR.

- Caution:

Microlight airfield (Villafranca de Córdoba) north-east of the FIZ.
Aerodel Airfield west of LEBA.

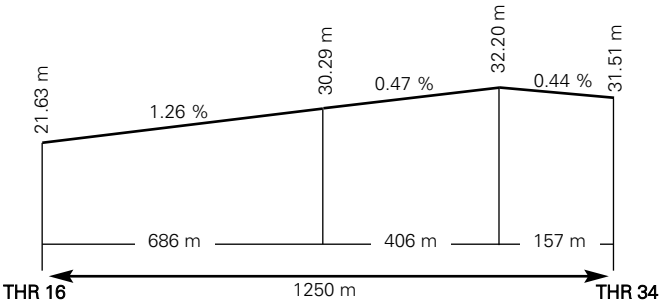
Possible presence of instrument flights in the sector of TMA SEVILLA located East of point S2 (MONTEMAYOR). The lower limit of the TMA (2500 ft) is under the upper limit of the FIZ (3000 ft) and equal to the VFR departure altitude (2500 ft).

- For information purposes, the geographic coordinates of the VFR reporting points are included:

W: 374827N 0050126W

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. 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. 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. Orientación: No. Distancias declaradas: No. Iluminación: Postes proyectores en PRKG 1. Observaciones: Para rodajes aéreos, los helicópteros AS32 y B412 únicamente podrán rodar por TWY A y D.	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. 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. 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. Direction: No. Declared distances: No. Lighting: Floodlighting poles in PRKG 1. 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. Prestación de servicio AFIS en horario AFIS (ver casillas 3 y 18). → Se prestará servicio de guiado en el estacionamiento a las aeronaves de compañías aéreas no habituales y a aquellas cuyas tripulaciones lo soliciten. Ver procedimientos AFIS en ENR 1.5 y AD 1.1.	Control service is not provided out of TWR operational hours. AFIS service is provided during AFIS operational hours (see items 3 and 18). Parking guidance service will be provided to aircraft of non-customary air carriers and when requested by the flight crew. See AFIS procedures in ENR 1.5 and AD 1.1.

No están permitidas las operaciones de ultraligeros.

Para operar con servicio AFIS dentro de la FIZ es obligatorio que las aeronaves presenten plan de vuelo y que estén equipadas con radiocomunicación en ambos sentidos.

Solo se permitirá, dentro de la FIZ, una única operación IFR simultánea.

En caso de que se prevea que el cambio de prestación de servicio coincidirá con la operación de alguna aeronave en el aeropuerto o su espacio aéreo, la dependencia ATS correspondiente informará al piloto el tipo de servicio prestado.

Las aproximaciones instrumentales son utilizables únicamente si se dan condiciones VMC en el entorno del aeródromo, al estar certificado con pista de vuelo visual.

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 a 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_VDE@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).

AERONAVES CON ANCHO DE TREN SUPERIOR AL DEL AT72

Aeronaves con ancho de tren superior al del AT72, han de coordinar la operación con vde.coord@aena.es y +34-922 553 707.

Microlight operations are not allowed.

It is mandatory to submit a flight plan and be equipped with two-way radio communications when AFIS service is provided within the FIZ.

Only one IFR operation will be allowed at a time within the FIZ.

When the change of the service provided is expected to coincide with an aircraft operation at the airport or within its airspace, the ATS unit concerned will inform pilots about the type of service supplied.

Instrument approaches are to be used solely under VMC conditions in the surroundings of the aerodrome, since it is certified with a visual flight runway.

OPERATIONAL SAFETY REPORTS

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

The aim of these reports is the compilation of the information in order to improve operational safety, independently of the 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:

Seguridad_Operacional_VDE@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).

AIRCRAFT WITH LANDING GEAR WIDTH HIGHER THAN THE AT72's

Aircraft with landing gear width higher than the AT72's, must coordinate the operation with vde.coord@aena.es and +34-922 553 707.

21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS

No.

NOISE ABATEMENT PROCEDURES

No.

22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO

PROCEDIMIENTO DE PARALIZACIÓN DE OPERACIONES EN EL ÁREA DE MOVIMIENTO (PPOAM)

No se permiten operaciones cuando el RVR sea inferior a 550 m (VIS inferior a 800 m en caso de no estar disponible valor de RVR).

OPERATIONAL STANDSTILL PROCEDURE IN THE MOVEMENT AREA (PPOAM)

Operations are not permitted when the RVR is less than 550 m (VIS less than 800 m if the RVR value is not available).

PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)

El aeropuerto de El Hierro no dispone de Procedimientos de Visibilidad Reducida (LVP).

LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

Low Visibility Procedures (LVP) are not available at El Hierro airport.

→ SISTEMA DE PRESENTACIÓN RADAR

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

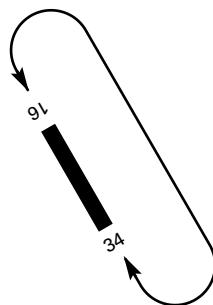
Todo ello en función de las limitaciones y disponibilidad del equipo.

RADAR DISPLAY SYSTEM

ATS staff will maintain all operations conducted at or near the aerodrome under constant visual surveillance, having an ATS Surveillance System to support said visual surveillance, as established in Article 4.5.1.3 of the Reglamento de la Circulación Aérea.

This is subject to limitations and availability of equipment.

AD TRAFFIC CIRCUIT



ADDITIONAL INFORMATION

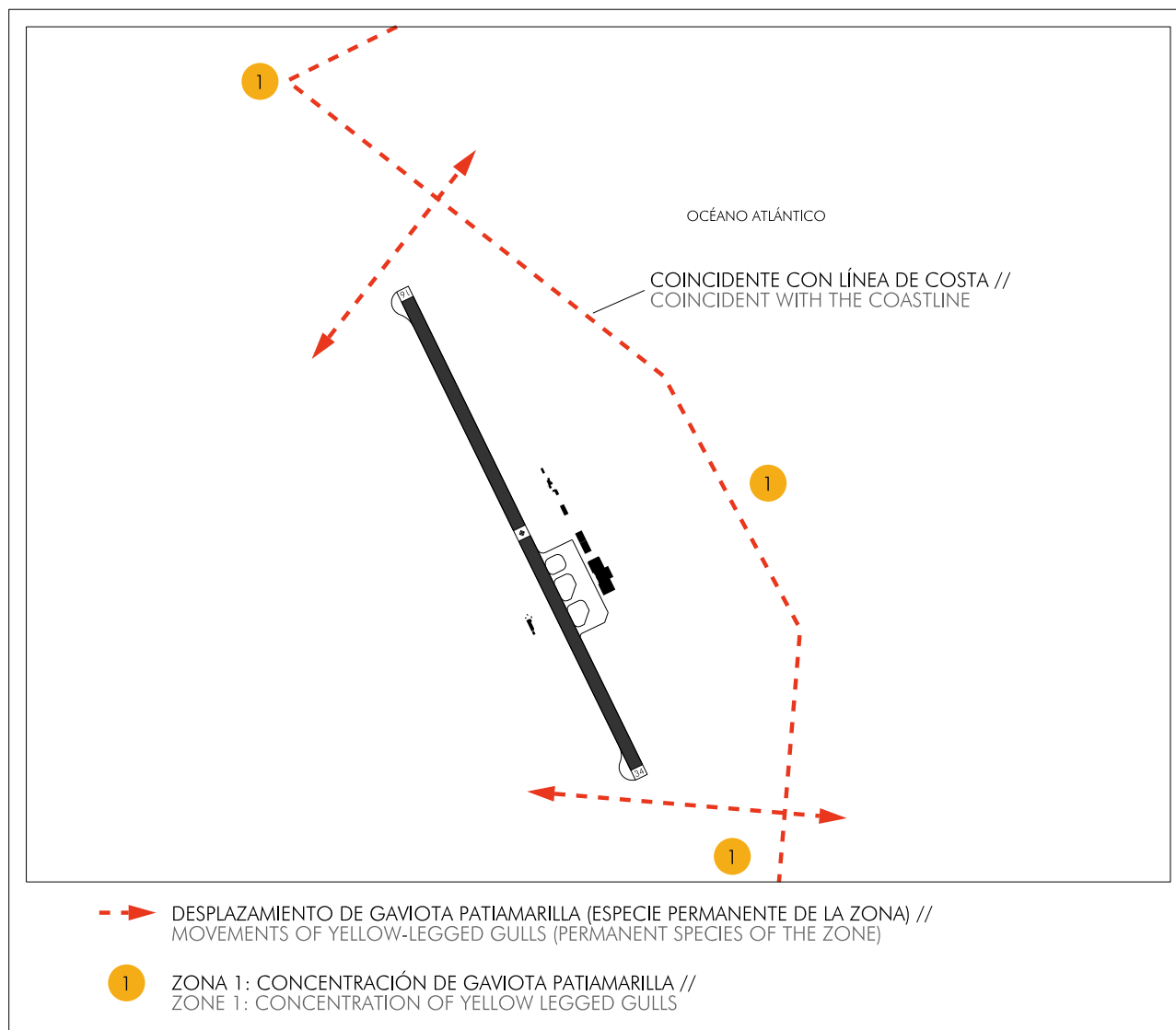
BIRD CONCENTRATION ZONES

The following bird concentration zone lies close to the airport grounds:

- Zone 1: Concentration of yellow-legged gulls. This zone is made up of the cliffs, coastal rocks, inter-tidal zones, fishing area of Tamaduste and the La Estaca harbour.

BIRD MOVEMENTS

Movements of yellow-legged gulls (permanent species of the zone).



FENÓMENOS DEL VIENTO

- Un problema operativo importante es el de la variabilidad del viento; en muchas ocasiones es oscilante en dirección, frecuentemente dentro del primer cuadrante.
 - Se recomienda no efectuar la aproximación cuando el viento sea de ladera entre 280° y 320° con intensidad superior a 10 kt, por registrarse onda de montaña muy fuerte.
 - Igualmente, con vientos entre 330° y 350° con intensidades superiores a 15 kt, si en corta final se registra turbulencia moderada, se debe proceder a frustrar ya que pueden encontrarse vientos en cola a 50 ft de altura.
 - En verano, con vientos fuertes de 020° a 060° y con intensidades entre 20 kt y 30 kt o más, se registrarán fuertes corrientes descendentes en THR 34.
- Con todos los vientos citados anteriormente debe esperarse turbulencia fuerte después del despegue, por lo que se recomienda, una vez efectuado el mismo, virar lo antes posible hacia el mar.

WIND PHENOMENA

- A major operational problem is the variability of the wind; on many occasions it is oscillating in direction, often within the first quadrant.
 - It is recommended not to perform the approach with a hillside wind between 280° and 320° and an intensity above 10 kt, due to the presence of a very strong mountain wave.
 - Equally, with winds between 330° and 350° with intensities greater than 15 kt, if moderate turbulence is experienced on short final, missed approach must be executed since tailwinds may be encountered at 50 ft height.
 - In summer, with winds from 020° to 060° and intensities between 20 kt and 30 kt or more, there will be strong downdrafts at THR 34.
- With any of the winds mentioned above, strong turbulence should be expected after take-off, so it is recommended, once this has been accomplished, to turn as soon as possible towards the sea.

24. CARTAS RELATIVAS AL AERÓDROMO

El listado de cartas relativas al aeródromo puede encontrarse en el siguiente enlace:

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

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/#GCHI>

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

Información no disponible.

VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION

Information not available.

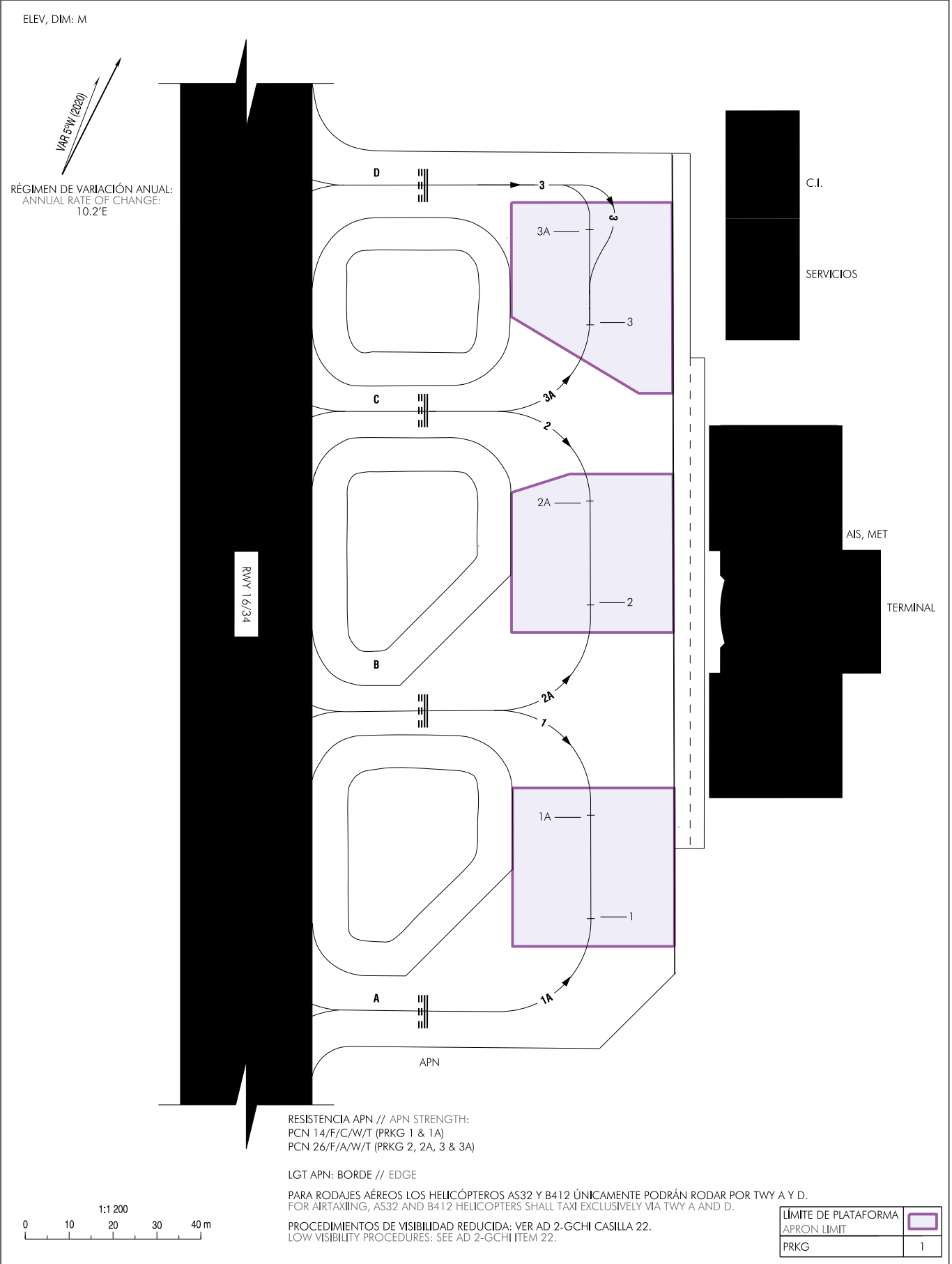
INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

PLANO DE ESTACIONAMIENTO
Y ATRAQUE DE AERONAVES-OACI

ELEV
APN
30

TWR 118.100
AFIS 118.100

EL HIERRO



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

Móvil: +34-638 608 041
+34-639 903 954
E-mail: oficinatecnica@sataero.com

Mobile phone: +34-638 608 041
+34-639 903 954
E-mail: oficinatecnica@sataero.com

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

- ➔ **Hoteles:** No.
Restaurante: Si.
Transporte: CIV: Autobuses, taxis, coches de alquiler.
MIL: No.
Instalaciones médicas: Primeros auxilios H24, 1 ambulancia de 06:00 a 22:00 LT.
➔ **Banco/Oficina Postal:** Cajeros automáticos/No.
Información turística: Si.
Observaciones: Ninguna.

Hotels: No.
Restaurant: Yes.
Transportation: CIV: Buses, taxis, hire cars.
MIL: No.
Medical facilities: First aid H24, 1 ambulance from 06:00 to 22:00 LT.
Bank/Post Office: Banking machines/No.
Tourist information: Yes.
Remarks: None.

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

Categoría de incendios: CIV: 9.
MIL: 7.

Fire category: CIV: 9.
MIL: 7.

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

Rescue equipment: In accordance with the fire category published.

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

CIV: Barras de arrastre, push-back convencional, vehículo de remolque sin barra, gatos hidráulicos, compresores, por parte de los agentes Handling.
El aeropuerto dispone de equipos específicos para el alzamiento y remolque de ACFT a disposición del propietario registrado o explotador de la ACFT afectada:

CIV: Towing bars, conventional push-back, towing vehicle without bar, hydraulic jacks and compressors, for use by handling agents.
The airport has specific equipment for lifting and towing ACFT available for the registered owner or operator of the ACFT affected:

- Sistema de remolque de emergencia de aeronaves con capacidad limitada a 40 TM (20 TM en cada línea de remolque).
- Sistema de remolque de emergencia de aeronaves con capacidad limitada a 110 TM (55 TM en cada línea de remolque).
- Cojines neumáticos de recuperación para aeronaves categorías I, II y III.
- Remolque para traslado de aeronaves inhabilitadas por colapso de tren de morro con capacidad de 12 TM.
- Remolque para traslado de aeronaves inhabilitadas por colapso de tren de morro con capacidad de 55 TM.
- Sistema de eslingas de elevación de fuselajes para aeronaves categoría III (anchura de fuselaje de entre 3700 mm y 6550 mm, capacidad máxima de elevación 33 TM).
- Plataforma de recuperación para tren delantero y principal de rodadura inutilizado, hasta 10 TM.
- Plataforma de recuperación para tren delantero y principal de rodadura inutilizado, hasta 30 TM.
- Barra de remolcado para plataforma de recuperación hasta 10 TM.
- Barra de remolcado para plataforma de recuperación hasta 30 TM.
- Placas para el refuerzo de tierra blanda con una capacidad de 120 TM el m².
- Grúa hasta 300 TM externa al AD.
- Gato elevador hidráulico de mantenimiento de capacidad de 90 TM disponible en el aeropuerto.

- Emergency towing system for aircraft limited to 40 TM (20 TM for each towing line).
- Emergency towing system for aircraft limited to 110 TM (55 TM for each towing line).
- Pneumatic lifting bags for category I, II and III aircraft.
- Dollies for moving aircraft disabled by folded nose landing gear, with capacity of 12 TM.
- Dollies for moving aircraft disabled by folded nose landing gear, with capacity of 55 TM.
- Sling lifting system for fuselage of category III aircraft (fuselage body width between 3700 mm and 6550 mm, maximum hoisting capacity 33 TM).
- Recovering flatbed truck for ACFT with disabled front and main taxiing gear up to 10 TM.
- Recovering flatbed truck for ACFT with disabled front and main taxiing gear up to 30 TM.
- Towing bar for recovering flatbed truck up to 10 TM.
- Towing bar for recovering flatbed truck up to 30 TM.
- Soft ground reinforcement mats with a capacity of 120 TM per m².
- Crane up to 300 TM external to the AD.
- Hydraulic maintenance crane with capacity 90 TM available at the airport.

- ➔ MIL: Autogrúa RSL-45900/A, capacidad de izado de hasta 30 TM (CRASH RECOVERY).

MIL: Truck-mounted crane RSL-45900/A with a maximum lifting capacity of 30 TM (CRASH RECOVERY).

Observaciones: Datos de contacto local para operación de traslado de aeronaves inutilizadas:
Oficina CECO (Centro de Coordinación del aeropuerto):
TEL.: +34-928 579 093 / 97 / 98
FAX: +34-928 579 313
E-mail: lpaopsita@aena.es

Remarks: Local contact details for disabled aircraft removal operation:

Office CECO (Airport coordination centre):
TEL.: +34-928 579 093 / 97 / 98
FAX: +34-928 579 313
E-mail: lpaopsita@aena.es

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

Tipos de equipamiento de limpieza: No aplica.

Types of clearing equipment: Not applicable.

Prioridades de limpieza: No aplica.

Clearance priorities: Not applicable.

Material usado para el tratamiento de la superficie del área de movimiento: No aplica.

Use of material for movement area surface treatment: Not applicable.

Pistas de invierno especialmente preparadas: No aplica.

Specially prepared winter runways: Not applicable.

Observaciones: Evaluación y notificación del estado de la superficie de la pista de acuerdo a la metodología del Global Reporting Format (GRF) descrita en AD 1.2.2.

Remarks: Runway surface condition assessment and reporting in accordance with the Global Reporting Format (GRF) methodology described in AD 1.2.2.

Aeródromo en servicio durante todas las estaciones del año.

Aerodrome in service during all seasons of the year.

8. DETALLES DEL ÁREA DE MOVIMIENTO**MOVEMENT AREA DETAILS**

Plataforma: Superficie:

Apron: Surface:

CIV: Hormigón hidráulico.
MIL: Hormigón hidráulico.

CIV: Hidraulic concrete.
MIL: Hidraulic concrete.

Resistencia:

Strength:

CIV: Sur: PCN 112/R/C/W/T.
PCN 71/R/C/W/T.

CIV: South: PCN 112/R/C/W/T.
PCN 71/R/C/W/T.

Ampliación Sur: PCN 86/R/B/W/T.

South extension: PCN 86/R/B/W/T.

Norte: PCN 78/R/A/W/T.

North: PCN 78/R/A/W/T.

Ampliación Norte: PCN 97/R/B/W/T.

North extension: PCN 97/R/B/W/T.

MIL: PCN 85/R/C/W/T.
PCN 38/R/C/W/T.
PCN 28/R/C/W/T.
PCN 110/R/B/W/T.

Calles de rodaje: Anchura: 23 m.

Superficie: Hormigón asfáltico, excepto TWY R6, R7, R8, R9L, R9R, S1 y R18 Hormigón hidráulico.

Resistencia:
CIV: R1, Z3-Z7: PCN 88/F/C/W/T.
R2-R4: PCN 94/F/A/W/T.
R6, R7: PCN 78/R/A/W/T.
R9L: PCN 38/R/C/W/T.
R10: PCN 86/R/B/W/T.
R11: PCN 71/R/C/W/T.
R12: PCN 66/R/A/W/T.
R13/03R: PCN 40/F/B/W/T.
S1: PCN 70/F/A/W/T.
S2: PCN 86/F/A/W/T, PCN 44/F/A/W/T.
S3: PCN 86/F/A/W/T.
S5: PCN 44/F/A/W/T.
S6, S7, R8, R9R: PCN 141/F/A/W/T.
S8: PCN 29/F/A/W/T.
Z1: PCN 48/F/C/W/T.
Z2: PCN 66/F/C/W/T.

MIL: K: PCN 40/F/A/W/T.
R13/R14: PCN 29/F/A/W/T.
R15: PCN 28/R/C/W/T.
R17: PCN 110/R/B/W/T, PCN 85/R/C/W/T.
R18: PCN 24/R/C/W/T.
Z8: PCN 60/F/A/W/T.

Posiciones de comprobación: Altimetro: Plataforma: ELEV 24 m/79 ft
EXC PRKG L11, L12: 28 m/91 ft.

VOR: No.
INS: Ver AD 2-GCLP PDC.

Observaciones: Ninguna.

9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUÍA DE RODAJE

Sistema de guía de rodaje: Indicadores de posición LGTD, letreros NO ENTRY, letreros de instrucciones obligatorias e información LGTD, puntos de espera de la pista, barras de parada, barras de no intrusión, indicador de dispositivo de frenado, luces de protección de pista y puestos de estacionamiento.

Señalización de RWY: Área anterior al umbral, designadores, eje, umbral, zona de toma de contacto, faja lateral y punto de visada.

Señalización de TWY: Eje, faja lateral.

➔ **Observaciones:**
Sistemas con iluminación LED:
Luces de puntos de espera de vehículos en: sur de TWY Z7, norte de TWY Z6, norte y sur de TWY Z8.
Luces de protección de pista en: ambos lados de las TWY R9L, R9R, S7 hacia RWY 21L, S7 hacia RWY 21R, R18, puerta K, S6, S5, Z1, Z2, R1, Z7, Z6 hacia RWY 03R y Z6 hacia RWY 03L y solo en lado norte de TWY R13.
Barras de parada de TWY: K, R1, R13, R18, R9L, R9R, S7, Z1, Z2, Z6 RWY 03L, Z6 RWY 03R, TWY Z7.
Barras contra intrusión de TWY: S1N, S1S, S2, S3, S8, Z3, Z5.

10. OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO

Obstáculos que perforan las superficies de aproximación, aproximación interna, ascenso en el despegue, aterrizaje interrumpido, cónica, horizontal interna, transición y transición interna establecidas en el Anexo 14 de OACI; y las áreas 2A y 3 establecidas en el anexo 15 de OACI:
Ver Ítem 10 y apartado Datos Digitales.

➔ **Observaciones:** Balizas de obstáculo tipo LED en: Montañas de Arinaga, Ámbar, Gando y Montaña Vista Alegre Oeste THR 03R, Vallado Perimetral Sur, mangas de viento y Torres de Iluminación de Plataforma.

11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO

Oficina MET: CIV: EMAe Gran Canaria.
MIL: OMD de la Base Aérea de Gando.

HR: CIV: H24.
MIL: 7.5 HR (0730-1500 LT).

METAR: Semihorario.

TAF: 24 HR.

TREND: Sí.

Información: Autoservicio meteorológico aeronáutico. En persona y telefónica.

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

MIL: PCN 85/R/C/W/T.
PCN 38/R/C/W/T.
PCN 28/R/C/W/T.
PCN 110/R/B/W/T.

Taxiways: Width: 23 m.

Surface: Asphaltic concrete, except TWY R6, R7, R8, R9L, R9R, S1 and R18 Hydraulic concrete.

Strength:
CIV: R1, Z3-Z7: PCN 88/F/C/W/T.
R2-R4: PCN 94/F/A/W/T.
R6, R7: PCN 78/R/A/W/T.
R9L: PCN 38/R/C/W/T.
R10: PCN 86/R/B/W/T.
R11: PCN 71/R/C/W/T.
R12: PCN 66/R/A/W/T.
R13/03R: PCN 40/F/B/W/T.
S1: PCN 70/F/A/W/T.
S2: PCN 86/F/A/W/T, PCN 44/F/A/W/T.
S3: PCN 86/F/A/W/T.
S5: PCN 44/F/A/W/T.
S6, S7, R8, R9R: PCN 141/F/A/W/T.
S8: PCN 29/F/A/W/T.
Z1: PCN 48/F/C/W/T.
Z2: PCN 66/F/C/W/T.

MIL: K: PCN 40/F/A/W/T.
R13/R14: PCN 29/F/A/W/T.
R15: PCN 28/R/C/W/T.
R17: PCN 110/R/B/W/T, PCN 85/R/C/W/T.
R18: PCN 24/R/C/W/T.
Z8: PCN 60/F/A/W/T.

Check locations: Altimeter: Apron: ELEV 24 m/79 ft
EXC PRKG L11, L12: 28 m/91 ft.

VOR: No.
INS: See AD 2-GCLP PDC.

Remarks: None.

TAXIING GUIDANCE SYSTEM AND MARKINGS

Taxiing guidance system: LGTD position indicators, NO ENTRY boards, LGTD mandatory instructions and information signs, runway holding positions, stop bars, no intrusion bars, runway guard lights and stands.

RWY markings: Pre-threshold area, designators, centre line, threshold, touchdown zone, side stripe and aiming point.

TWY markings: Centre line, side stripe.

Remarks:
LED lighting systems:
Lights at vehicle holding position at: south of TWY Z7, north of TWY Z6, north and south of TWY Z8.
Runway guard lights at: both sides of TWY R9L, R9R, S7 towards RWY 21L, S7 towards RWY 21R, R18, gate K, S6, S5, Z1, Z2, R1, Z7, Z6 towards RWY 03R and Z6 towards RWY 03L and only on the north side of TWY R13.
TWY stop bars: K, R1, R13, R18, R9L, R9R, S7, Z1, Z2, Z6 RWY 03L, Z6 RWY 03R, TWY Z7.
TWY anti-intrusion bars: S1N, S1S, S2, S3, S8, Z3, Z5.

AERODROME OBSTACLES

Obstacles which penetrate approach, inner approach, take-off climb, balked landing, conical, inner horizontal, transitional and inner transitional surfaces contained in Annex 14 of ICAO; and areas 2A and 3 contained in Annex 15 of ICAO:
See Item 10 and Digital Data section.

Remarks: LED obstacle marker at: Mountains of Arinaga, Ámbar, Gando and Mountains of Vista Alegre Oeste THR 03R, South perimeter fencing, windsocks and apron lighting tower.

METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED

MET office: CIV: EMAe Gran Canaria.
MIL: OMD of Gando Air Base.

HR: CIV: H24.
MIL: 7.5 HR (0730-1500 LT).

METAR: Half-hourly.

TAF: 24 HR.

TREND: Yes.

Briefing: Aeronautical meteorological self-service: In person and by telephone.

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

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, OPV.**Información adicional:** OMAe Las Palmas (GCGC); H24; TEL: +34-928 430 603.
EMAe Gran Canaria: H24; TEL: +34-928 579 917.**Observaciones:** Existe resumen climatológico de aeródromo. Se hacen avisos de aeródromo. Disponible Guía MET de aeródromo.**Charts:** Significant, forecasted at altitude (wind and temperature).**Supplementary equipment:** Cloud, lightnings and radar information image display.**ATS unit served:** TWR, APP, OPV.**Additional information:** OMAe Las Palmas (GCGC); H24; TEL: +34-928 430 603.
EMAe Gran Canaria: H24; TEL: +34-928 579 917.**Remarks:** Aerodrome climatological summary available. Aerodrome warnings available. Aerodrome MET Guide available.**12. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA****RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS**

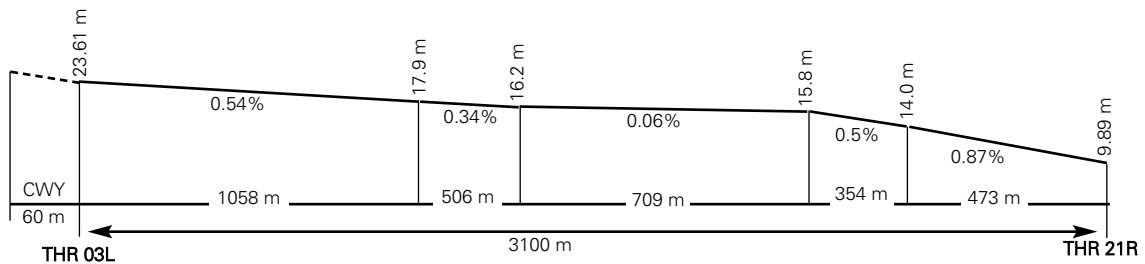
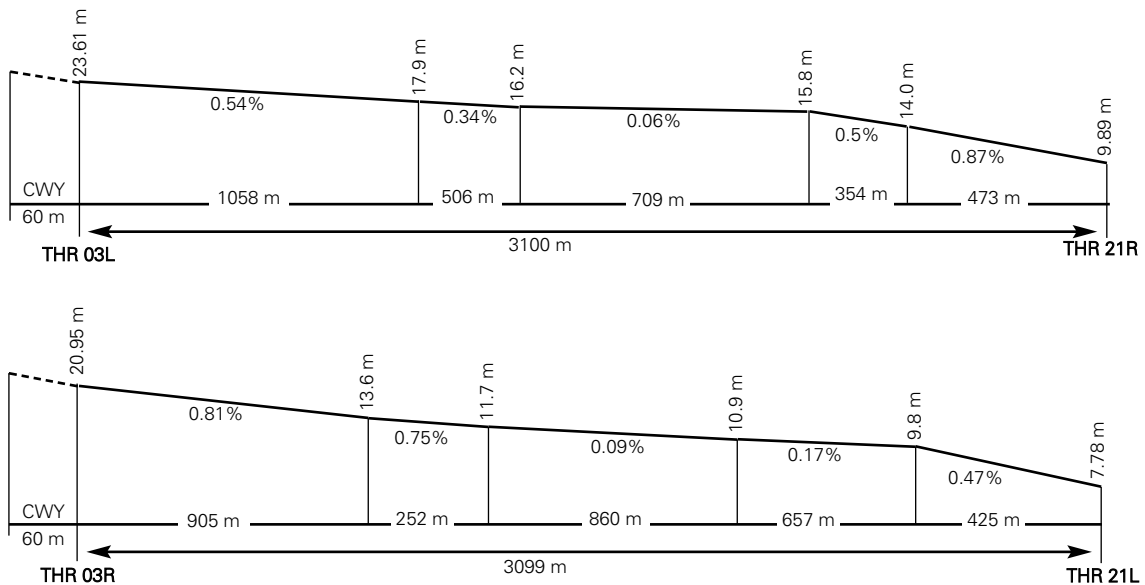
RWY	Orientación Direction	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m) Strip (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
03L	021.43°GEO 026°MAG	3100 x 45	275507.93N 0152332.44W	THR: 23.6 m / 77 ft TDZ: 23.6 m / 77 ft	No	No	3220 x 280	No	140 x 150	ASPH CONC (1) SWY: No
21R	201.43°GEO 206°MAG	3100 x 45	275641.69N 0152251.00W	THR: 9.9 m / 32 ft TDZ: INFO NO AVBL	No	60 x 150	3220 x 280	No	140 x 150	ASPH CONC (1) SWY: No
03R	021.42°GEO 026°MAG	3099 x 45	275505.46N 0152325.27W	THR: 21 m / 69 ft TDZ: No	No	No	3219 x 280	No	140 x 120	ASPH CONC (2) SWY: No
21L	201.43°GEO 206°MAG	3099 x 45	275639.20N 0152243.86W	THR: 8 m / 26 ft TDZ: No	No	60 x 150	3219 x 280	No	140 x 150	ASPH CONC (2) SWY: No

Observaciones: (1) RWY 03L/21RDesde THR 03L: 0 - 320 m PCN 100/F/D/W/T.
320 - 1360 m PCN 94/F/A/W/T.
1360 - 3100 m PCN 129/F/A/W/T.

(2) RWY 03R/21L

Desde THR 03R: 0 - 310 m PCN 118/F/D/W/T.
310 - 2800 m PCN 141/F/A/W/T.
2800 - 3099 m PCN 97/R/B/W/T.**Remarks:** (1) RWY 03L/21RFrom THR 03L: 0 - 320 m PCN 100/F/D/W/T.
320 - 1360 m PCN 94/F/A/W/T.
1360 - 3100 m PCN 129/F/A/W/T.

(2) RWY 03R/21L

From THR 03R: 0 - 310 m PCN 118/F/D/W/T.
310 - 2800 m PCN 141/F/A/W/T.
2800 - 3099 m PCN 97/R/B/W/T.**Perfil:****Profile:**

NO A ESCALA // NOT TO SCALE

13. DISTANCIAS DECLARADAS**DECLARED DISTANCES**

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
03L	3100	3100	3100	3100
21R	3100	3160	3100	3100
03R	3099	3099	3099	3099
21L	3099	3159	3099	3099
→ 21L INT GCLP-02-C-B (1)	2593	2653	2593	-

Observaciones: (1) GCLP-02-C-B. Barrera de cable bidireccional.
LOC 506 m FM THR 21L. Ver casilla 23.

En caso de que un tráfico que vaya a despegar por RWY 21L requiera rodar hasta sobrepasar el cable de frenado fijo de dicha pista (GCLP-02-C-B), lo notificará a ATC en la solicitud de autorización ATC y, en cualquier caso, antes de comenzar el rodaje.

Remarks: (1) GCLP-02-C-B. Bidirectional cable barrier.
LOC 506 m FM THR 21L. See item 23.

In the event that traffic taking off via RWY 21L requires taxiing until it crosses the runway arresting gear of said runway (GCLP-02-C-B), it shall notify ATC in the request for ATC clearance and, in any case, before commencing taxiing.

14. ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA

APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

Pista: 03L
Aproximación: Precisión CAT I, 900 m (LIH). Luces de identificación de umbral.
PAPI (MEHT): 3° (18.40 m / 60 ft). (1)
Umbral: Verdes.
Zona de toma de contacto: No.
Eje pista: 3100 m: 2200 m blancas+600 m blancas y rojas+300 m rojas (LIH).
Distancia entre luces: 15 m.
Borde de pista: 3100 m blancas (LIH).
Distancia entre luces: 50 m.
Extremo de pista: Rojas.
Zona de parada: No.
Observaciones: Luces indicadoras de calle de salida rápida (S2, S3).
(1) PAPI no apto para su utilización por aeronaves tipo B743, B744, B748 y A124

Pista: 21R
Aproximación: PALS CAT I reducido 300 m. Luces de identificación de umbral.
→ **PAPI (MEHT):** 3° (24.61 m / 81 ft). (1)
Umbral: Verdes.
Zona de toma de contacto: No.
Eje pista: 3100 m: 2200 m blancas+600 m blancas y rojas+300 m rojas (LIH).
Distancia entre luces: 15 m.
Borde de pista: 3100 m blancas (LIH).
Distancia entre luces: 50 m.
Extremo de pista: Rojas.
Zona de parada: No.
→ **Observaciones:** Luces indicadoras de calle de salida rápida (S1).
(1) Con iluminación LED.

Pista: 03R
Aproximación: Precisión CAT I, 900 m (LIH). Luces de identificación de umbral.
PAPI (MEHT): 3° (20.45 m / 67 ft).
Umbral: Verdes.
Zona de toma de contacto: No.
Eje pista: 3100 m: 2200 m blancas+600 m blancas y rojas+300 m rojas (LIH).
Distancia entre luces: 15 m.
Borde de pista: 3100 m: 2500 m blancas+600 m amarillas (LIH).
Distancia entre luces: 50 m.
Extremo de pista: Rojas.
Zona de parada: No.
Observaciones: Luces indicadoras de calle de salida rápida (S6).

Pista: 21L
Aproximación: Sencillo, 210 m (LIH). Luces de identificación de umbral.
PAPI (MEHT): 3° (21.43 m / 70 ft).
Umbral: Verdes.
Zona de toma de contacto: No.
Eje pista: 3100 m: 2200 m blancas+600 m blancas y rojas+300 m rojas (LIH).
Distancia entre luces: 15 m.
Borde de pista: 3100 m: 2500 m blancas+600 m amarillas (LIH).
Distancia entre luces: 50 m.
Extremo de pista: Rojas.
Zona de parada: No.
Observaciones: Luces indicadoras de calle de salida rápida (S5).

15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA

OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

ABN/IBN: No.
WDI: 1 cerca de THR 03L, 1 cerca de THR 21R, 1 cerca de ARP. LGTD.
Iluminación de TWY: Borde, R17 solo en lado oeste. Eje excepto en R13, R14, R18.
Iluminación de plataforma: Postes proyectores.
Fuente secundaria de energía: Sistema de ayudas visuales: sistema de alimentación ininterrumpida. Edificio terminal e iluminación de plataforma: grupos electrógenos de emergencia con tiempo de conmutación de 20 segundos.
→ **Observaciones:** Iluminación LED en torres de plataforma (TM02-TM07) y mangas de viento.

Runway: 03L
Approach: Precision CAT I, 900 m (LIH). Threshold identification lights.
PAPI (MEHT): 3° (18.40 m / 60 ft). (1)
Threshold: Green.
Touchdown zone: No.
Runway centre line: 3100 m: 2200 m white+600 m white and red+300 m red (LIH).
Distance between lights: 15 m.
Runway edge: 3100 m white (LIH).
Distance between lights: 50 m.
Runway end: Red.
Stopway: No.
Remarks: Rapid exit taxiway indicator lights (S2, S3).
(1) PAPI not suitable for use by aircraft type B743, B744, B748 and A124.

Runway: 21R
Approach: PALS CAT I reduced 300 m. Threshold identification lights.
PAPI (MEHT): 3° (24.61 m / 81 ft). (1)
Threshold: Green.
Touchdown zone: No.
Runway centre line: 3100 m: 2200 m white+600 m white and red+300 m red (LIH).
Distance between lights: 15 m.
Runway edge: 3100 m white (LIH).
Distance between lights: 50 m.
Runway end: Red.
Stopway: No.
Remarks: Rapid exit taxiway indicator lights (S1).
(1) LED lighting.

Runway: 03R
Approach: Precision CAT I, 900 m (LIH). Threshold identification lights.
PAPI (MEHT): 3° (20.45 m / 67 ft).
Threshold: Green.
Touchdown zone: No.
Runway centre line: 3100 m: 2200 m white+600 m white and red+300 m red (LIH).
Distance between lights: 15 m.
Runway edge: 3100 m: 2500 m white+600 m yellow (LIH).
Distance between lights: 50 m.
Runway end: Red.
Stopway: No.
Remarks: Rapid exit taxiway indicator lights (S6).

Runway: 21L
Approach: Simple, 210 m (LIH). Threshold identification lights.
PAPI (MEHT): 3° (21.43 m / 70 ft).
Threshold: Green.
Touchdown zone: No.
Runway centre line: 3100 m: 2200 m white+600 m white and red+300 m red (LIH).
Distance between lights: 15 m.
Runway edge: 3100 m: 2500 m white+600 m yellow (LIH).
Distance between lights: 50 m.
Runway end: Red.
Stopway: No.
Remarks: Rapid exit taxiway indicator lights (S5).

ABN/IBN: No.
WDI: 1 near THR 03L, 1 near THR 21R, 1 near ARP. LGTD.
TWY lighting: Edge, R17 only in the west side. Centre line except in R13, R14, R18.
Apron lighting: Floodlighting poles.
Secondary power supply: Visual aid systems: uninterruptible power supply. Terminal building and apron lights: emergency stand-by equipment with a switch-over time of 20 seconds.
Remarks: LED lighting on apron towers (TM02-TM07) and windsocks.

16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS

HELICOPTER LANDING AREA

Situación:

- Ondulación geoide: ver apartado 2.
- FATO: RWY 03L/21R.
 - Coordenadas THR 03L y THR 21R, ver apartado 12.
 - Intersección de RWY 03L con TWY S1: en proximidades de ARP.
 - Intersección de RWY 21R con TWY S2: en proximidades de ARP.
- Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 03L/21R.
 - Coordenadas ARP, ver apartado 2.
- Rodaje Aéreo: TLOF coincide con los PRKG LH01, LH02, LH03 y LH04.

Elevación:

- FATO: RWY 03L/21R. Elevación THR 03L y THR 21R, ver apartado 12.
- Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 03L/21R.
 - Elevación de ARP, ver apartado 2.
- Rodaje Aéreo: TLOF coincide con los PRKG LH01, LH02, LH03 y LH04.
 - Elevación de los PRKG LH01, LH02, LH03 y LH04, ver apartado 8.

Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización:

- FATO: RWY 03L/21R. Características físicas de RWY 03L/21R, ver apartado 12.
- Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 03L/21R, ver apartado 12.
- Rodaje Aéreo: TLOF coincide con los PRKG LH01, LH02, LH03 y LH04.
- PRKG LH01, LH02, LH03 y LH04: Hormigón hidráulico PCN 87/R/B/W/T.
- Señalización: LH01, LH02 y LH03. INFO NO AVBL.
- Señalización: LH04. Faja circular interior de 50 cm de ancho y diámetro interior de 7 m y faja circular exterior de 10 cm de ancho y diámetro interior de 23 m.

Orientación: INFO NO AVBL.

Distancias declaradas: TODAH, RTODAH y LDAH: ver apartado 20 para distancias declaradas desde las intersecciones de RWY 03L/21R con TWY S1 y S2; ver 13 para TODA y LDA de RWY 03L/21R, coincidentes con TODAH y LDAH.

Iluminación: Ver apartado 14 para iluminación de RWY 03L/21R y apartado 15 para iluminación de plataforma.

Observaciones: Rodaje aéreo: Dimensiones máximas de helicópteros permitidos.
Ver AD 2-GCLP PDC 1. Iluminación de plataforma.

Situación: TWY R15.

Elevación: INFO NO AVBL.

Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización:

Anchura: 23 m, Hormigón, asfáltico.
PCN 21/F/A/W/T, eje y borde.

Orientación: 021.42° GEO (026° MAG).

Distancias declaradas: INFO NO AVBL.

Iluminación: Eje y borde.

Observaciones: Uso exclusivo de helicópteros militares y en condiciones VMC.

Situación: TWY R18.

Elevación: INFO NO AVBL.

Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización:

Anchura: 23 m, Hormigón, hidráulico.
PCN 76/R/B/W/T, eje y borde.

Orientación: 201.43° GEO (206° MAG).

Distancias declaradas: INFO NO AVBL.

Iluminación: Eje y borde.

Observaciones: Uso exclusivo de helicópteros militares y en condiciones VMC.

Situación: PUERTA K.

Elevación: INFO NO AVBL.

Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización:

INFO NO AVBL EXC PCN 52/F/A/W/T.

Orientación: 021.42° GEO (026° MAG) y 201.43° GEO (206° MAG).

Distancias declaradas: INFO NO AVBL.

Iluminación: Borde.

Observaciones: Zona de despegue y aterrizaje para helicópteros sin señalización.
Uso exclusivo de helicópteros militares y en condiciones VMC.

Position:

- Geoid undulation: see item 2.
- FATO: RWY 03L/21R.
 - Coordinates THR 03L and THR 21R, see item 12.
 - Intersection between RWY 03L and TWY S1: in the vicinity of ARP.
 - Intersection between RWY 21R and TWY S2: in the vicinity of ARP.
- Ground taxiing: TLOF coincides with RWY 03L/21R.
 - ARP coordinates, see item 2.
- Air taxiing: TLOF coincides with PRKG LH01, LH02, LH03 and LH04.

Elevation:

- FATO: RWY 03L/21R. Elevation THR 03L and THR 21R, see item 12.
- Ground taxiing: TLOF coincides with RWY 03L/21R.
 - ARP elevation, see item 2.
- Air taxiing: TLOF coincides with PRKG LH01, LH02, LH03 and LH04.
 - PRKG LH01, LH02, LH03 and LH04 elevation, see item 8.

Dimensions, surface, maximum weight, marking:

- FATO: RWY 03L/21R. RWY 03L/21R physical characteristics, see item 12.
- Ground taxiing: TLOF coincides with RWY 03L/21R, see item 12.
- Air taxiing: TLOF coincides with PRKG LH01, LH02, LH03 and LH04.
- PRKG LH01, LH02, LH03 and LH04: Hydraulic concrete PCN 87/R/B/W/T.
- Marking: LH01, LH02 and LH03. INFO NO AVBL.
- Marking: LH04. Circular inner strip 50 cm wide and inner diameter of 7 m and circular outer strip 10 cm wide and inner diameter of 23 m.

Direction: INFO NO AVBL.

Declared distances: TODAH, RTODAH and LDAH: see item 20 for declared distances of RWY 03L/21R intersections with TWY S1 and S2; see item 13 for TODA and LDA of RWY 03L/21R, matching TODAH and LDAH.

Lighting: See item 14 for RWY 03L/21R lighting and item 15 for apron lighting.

Remarks: Air taxiing: Maximum dimensions of helicopters allowed.

See AD 2-GCLP PDC 1. Apron lighting.

Position: TWY R15.

Elevation: INFO NO AVBL.

Dimensions, surface, maximum weight, marking:

Width: 23 m, Asphaltic, concrete.
PCN 21/F/A/W/T, centre line and edge.

Direction: 021.42° GEO (026° MAG).

Declared distances: INFO NO AVBL.

Lighting: Edge and centre line.

Remarks: Exclusively for military helicopters under VMC.

Position: TWY R18.

Elevation: INFO NO AVBL.

Dimensions, surface, maximum weight, marking:

Width: 23 m, Hydraulic concrete
PCN 76/R/B/W/T, centre line and edge.

Direction: 201.43° GEO (206° MAG).

Declared distances: INFO NO AVBL.

Lighting: Edge and centre line.

Remarks: Exclusively for military helicopters under VMC.

Position: GATE K.

Elevation: INFO NO AVBL.

Dimensions, surface, maximum weight, marking:

INFO NO AVBL EXC PCN 52/F/A/W/T.

Direction: 021.42° GEO (026° MAG) and 201.43° GEO (206° MAG).

Declared distances: INFO NO AVBL.

Lighting: Edge.

Remarks: Helicopter take-off and landing area without marking.

Exclusively for military helicopters under VMC.

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 GRAN CANARIA Círculo de 15 NM de radio centrado en ARP. Circle radius 15 NM centred on ARP.	1000 ft AGL-1650 ft AMSL (1) SFC	D	GRAN CANARIA APP ES/EN	1850 m / 6000 ft
ATZ GRAN CANARIA Círculo de 8 km de radio centrado en ARP. (2) Circle radius 8 km centred on ARP. (2)	3000 ft HGT (3) SFC	D	GRAN CANARIA TWR ES/EN	
Observaciones: (1) Lo que resulte mayor. (2) O la visibilidad horizontal, lo que resulte inferior. (3) O hasta la elevación del techo de nubes, lo que resulte más bajo.		Remarks: (1) Whichever is higher. (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	Gran Canaria APP	121.300 MHz 124.300 MHz 124.700 MHz 363.550 MHz	H24 H24 H24 H24	MIL
TWR	Gran Canaria TWR	118.300 MHz 121.700 MHz 125.000 MHz 127.175 MHz 121.500 MHz 243.000 MHz 257.800 MHz	H24 H24 (1) (2) H24 H24 H24 H24	GMC Autorizaciones // Clearance BACK UP EMERG EMERG MIL
ATIS	Gran Canaria Information	118.600 MHz	H24	(1) O según ATC o ATIS // Or according to ATC or ATIS. (2) HR según ATC o ATIS // HR according to ATC or ATIS.
D-ATIS	Gran Canaria 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 (4° W)	GDV	112.900 MHz	H24	280437.5N 0152544.4W		R-190 U/S FM 120 NM BLW FL280. R-210/R-265: NO AVBL FM 8 NM BLW 8500 ft AMSL. R-217: - COV FL105 25.5 NM; - U/S FM 60 NM a // at FL280. R-235: - Errores de marcación de más de // Bearing errors higher than ± 4° BTN 8 & 10 NM a // at FL110; - U/S FM 18 NM. R-355: Mala // Poor COV FM 100 NM ascendiendo a // climbing to FL280. R-119: COV FL100 60 NM, FL120 80 NM, FL130 101.4 NM (COSTI).
→ DME	GDV	CH 76X	H24	280437.6N 0152542.8W	240 m	R-190 U/S FM 120 NM BLW FL280. R-210/R-265: NO AVBL FM 8 NM BLW 8500 ft AMSL. R-217: - COV FL105 25.5 NM; - U/S FM 60 NM a // at FL280. R-235: U/S FM 18 NM. R-355: - Mala // Poor COV FM 100 NM ascendiendo a // climbing to FL280; - Errores de pérdida de señal // loss of signal errors FM 160 NM a // at FL280. R-119: COV FL100 60 NM, FL120 80 NM, FL130 101.4 NM (COSTI).
DVOR (4° W)	LPC	115.000 MHz	H24	274942.7N 0152556.1W		
DME	LPC	CH 97X	H24	274943.2N 0152555.9W	60 m	
LOC 21R (4° W)	RLP	110.700 MHz	H24	275457.4N 0152337.1W		
ILS CAT I						206° MAG / 347 m FM THR 03L; COV 17 NM AVBL BTN 35° a la izquierda y 32° a la derecha FM RCL a 2100 ft AMSL. // COV 17 NM AVBL BTN 35° left & 32° right FM RCL at 2100 ft AMSL.

GP 21R		330.200 MHz	H24	275632.1N 0152250.7W		3°; RDH 16.45 m; a // at 271 m FM THR 21R & 115 m FM RCL a la izquierda en el sentido de APCH // To the left in direction APCH. Pueden no recibirse indicaciones de FLY-UP a fondo de escala BLW GP a partir de 5° a la izquierda FM RCL. // Full FLY-UP indications may not be received BLW GP beyond 5° left FM RCL.
ILS/DME 21R	RLP	CH 44X	H24	275632.0N 0152250.4W	18 m	REF DME THR 21R
LOC 03L (4° W)	ILP	109.900 MHz	H24	275648.8N 0152247.8W		026° MAG / 234 m FM THR 21R; COV 25 NM No // Not AVBL BTN -35°/+35° de // from RCL, FM 15.4 NM DME BLW 5400 ft AMSL. No // Not AVBL BTN -10°/+10° de // from RCL, FM 23.4 NM DME BLW 4000 ft AMSL.
ILS CAT I						
GP 03L		333.800 MHz	H24	275518.5N 0152323.6W		3°; RDH 16.02 m; a // at 392 m FM THR 03L & 107 m FM RCL a la derecha en el sentido de APCH // To the right in direction APCH. A 10 NM pueden no recibirse indicaciones de FLY-UP a fondo de escala a 1600 ft FM 7° a la izquierda del RCL // At 10 NM FLY-UP indications may not be received at full scale at 1600 ft FM 7° to the left side of RCL.
ILS/DME 03L	ILP	CH 36X	H24	275518.5N 0152323.6W	27 m	REF DME THR 03L
L (4° W)	VR	365.000 kHz	H24	275124.6N 0152511.6W		206° MAG // 7388 m FM THR 03L. U/S BTN 280°/330°.
TACAN (4°W)	TGN	CH 103X	H24	275524.3N 0152322.2W		

20. REGLAMENTACIÓN LOCAL

LOCAL REGULATIONS

AD cerrado para aeronaves sin radiocomunicación en ambos sentidos.
No se permiten despegues o aterrizajes de aeronaves remolcando carteles publicitarios u otros objetos.
Teléfonos de contacto con TWR a utilizar en caso de fallo de comunicaciones:
TEL: +34-928 577 143 / +34-928 574 312.

AD closed to aircraft without two-way radiocommunication.
Take-off or landing of any aircraft towing advertising posters or other objects are not allowed.
TWR contact phone numbers to be used in case of communications failure:
TEL: +34-928 577 143 / +34-928 574 312.

PISTAS PREFERENTES

La configuración Norte será preferente. Salvo autorización ATC, se operará en base a la siguiente asignación:
1.- Configuración Norte:
Llegadas: RWY 03L
Salidas: RWY 03R
2.- Configuración Sur:
Llegadas: RWY 21R
Salidas: RWY 21L

PREFERENTIAL RUNWAYS

North configuration shall be preferential. Other than with ATC clearance, operations shall be carried out on the basis of the following allocation:
1.- North configuration:
Arrivals: RWY 03L
Departures: RWY 03R
2.- South configuration:
Arrivals: RWY 21R
Departures: RWY 21L

El uso descrito de las pistas conlleva una posible invasión de zona crítica del ILS, por lo que es posible que se den fluctuaciones de la señal del mismo en aproximación final.

The described use of runways involves a possible invasion of the ILS critical area, so signal fluctuations may be observed on final approach.

Los pilotos que soliciten el uso de una pista distinta a la correspondiente según la asignación descrita, deberán hacerlo cuando soliciten la puesta en marcha y asumir las posibles demoras.

Pilots asking for the use of a runway different from the one described, must do so on requesting start-up and shall be responsible for the possible delays.

TIEMPO MÍNIMO DE OCUPACIÓN DE PISTA

LLEGADAS

Para minimizar el tiempo de ocupación de pista y la posibilidad de "motor y al aire", se recuerda a los pilotos:

- Abandonar la pista con celeridad y a la mayor velocidad posible sin perjuicio de la seguridad.
- Ajustar la velocidad de rodaje en pista tras la toma cuando se tenga la certeza de no poder utilizar la RET planificada, evitando velocidades bajas en pista.
- Abandonar completamente la pista antes de detenerse. En caso de no poder contactar con GMC, tras dejar libre la pista, mantener posición hasta establecer dicha comunicación.
- Notificar pista libre en frecuencia LCL/TWR antes de cambiar a frecuencia GMC.

MINIMUM RUNWAY OCCUPANCY TIME

ARRIVAL

To minimise the runway occupancy time and the possibility of "go-around", pilots are reminded:

- To vacate the runway rapidly and at the highest possible speed without prejudice to safety.
- To adjust taxi speed after touchdown when it is evident that the aircraft will miss the planned RET, avoiding low speeds on the runway.
- To vacate the runway completely before halting. Should they not be able to contact GMC, after leaving the runway free, they should hold until they establish that communication.
- Report runway vacated on the LCL/TWR frequency before changing to the GMC frequency.

Llegadas por RWY 03R

Arrivals to RWY 03R

En caso de que un tráfico que haya aterrizado por RWY 03R no pueda rodar por encima del cable, lo hará saber a ATC lo antes posible y en caso necesario se les instruirá a:

- Abandonar RWY 03R por TWY S6-S3 si está disponible.
- Abandonar RWY 03R por TWY S8 o puerta K para proceder por TWY R18 y esperar autorización de ATC para cruzar pistas y proceder por TWY R9-R8.

In the event that an aircraft that has landed on RWY 03R cannot taxi over the cable, they must inform ATC as soon as possible, and where necessary they will be instructed to:

- Vacate RWY 03R via TWY S6-S3 if it is available.
- Vacate RWY 03R via TWY S8 or gate K to proceed via TWY R18, and await ATC clearance to cross the runways and proceed via TWY R9-R8.

SALIDAS

Los pilotos estarán preparados para salir cuando lleguen al punto de espera de la pista en uso.

Cuando reciban la autorización de alinearse, los pilotos deben estar listos para rodar y alinearse en pista tan pronto como la aeronave precedente haya comenzado la carrera de despegue o en caso de arribada, ésta haya rebasado su posición en el punto de espera.

Los pilotos que requieran separación adicional (por estela turbulenta u otro motivo), lo notificarán a ATC lo antes posible y siempre antes de entrar en pista.

Los pilotos iniciarán la carrera de despegue inmediatamente después de recibir la autorización para despegar. Los pilotos que no puedan cumplir este requisito, lo comunicarán a ATC lo antes posible, en cualquier caso antes de entrar en pista y esperarán instrucciones. En caso necesario, ATC podrá cancelar la autorización e instruir a la aeronave a abandonar la pista.

Salidas por RWY 21L

En caso de que un tráfico que vaya a despegar por RWY 21L requiera rodar hasta sobrepasar el cable de frenado fijo de dicha pista (GCLP-02-C-B), lo notificará a ATC en la solicitud de autorización ATC y, en cualquier caso, antes de comenzar el rodaje.

La posición del cable de frenado fijo de RWY 21L (GCLP-02-C-B) y la distancia declarada para la operación desde dicho punto vienen recogidas en las casillas 23 y 13 respectivamente.

PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE

1. PUESTA EN MARCHA

A.- Las aeronaves deben estar completamente listas para puesta en marcha antes de llamar a la frecuencia correspondiente: CLR (125.000 MHz), GMC (121.700 MHz) o LCL/TWR (118.300 MHz). Se informará vía ATIS, tanto cuando la frecuencia de CLR esté operativa como cuando se hayan unificado frecuencias en (TWR).

B.- Las aeronaves deberán estar listas para puesta en marcha no más tarde de su hora estimada de fuera de calzos (EOBT).

C.- Al solicitar la puesta en marcha, los pilotos notificarán al ATC el indicativo completo, tipo de aeronave y serie, el puesto de estacionamiento que ocupan y el mensaje ATIS recibido.

D.- En caso de aeronaves con envergadura igual o superior a 52 m, el piloto notificará a ATC que se trata de una aeronave de letra de clave E/F, según corresponda.

E.- Todo piloto u operador de aeronaves que considere que su carrera de despegue en pista pudiera ser inferior a 300 m, deberá notificarlo a ATC lo antes posible y en cualquier caso antes de acceder a la pista en servicio.

F.- El permiso de puesta en marcha será expedido por ATC tan pronto se solicite, a menos que se prevean demoras superiores a 15 minutos, en cuyo caso ATC indicará la hora en la que podrá efectuarse la puesta en marcha.

G.- Generalmente, cuando se expida el permiso de puesta en marcha u hora en la que podrá efectuarse, GRAN CANARIA TWR expedirá la autorización ATC.

H.- En la maniobra de puesta en marcha y retroceso simultáneo con APU autónoma, las aeronaves mantendrán potencia a ralentí hasta estar posicionadas en la calle de rodaje en plataforma.

I.- Para realización de la maniobra de puesta en marcha con GPU en las posiciones con pasarela y/o arranque cruzado en la calle de rodaje se requerirá permiso previo de CECO. Las aeronaves se asegurarán de que la pasarela está desconectada. A menos que desde TWR se autorice lo contrario, pondrán en marcha el motor ubicado al lado contrario de la pasarela, harán la maniobra de retroceso manteniendo potencia a ralentí, y una vez posicionadas en la calle de rodaje en plataforma podrán incrementar la potencia lo estrictamente necesario para poner en marcha el resto de motores. En este último caso, el piloto informará a TWR de la intención de hacer arranque cruzado incrementando la potencia del motor en la calle de rodaje, antes de iniciar el retroceso.

5.1. INTERCAMBIO DE DATOS CON NMOC – ADVANCED ATC TWR

El aeropuerto de Gran Canaria intercambia información para los vuelos de salida aplicando los procedimientos Advanced ATC TWR.

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

- A-DPI para todos los vuelos instrumentales de salida.
- C-DPI cuando se requiere.

Cuando la aprobación de puesta en marcha esté publicada y la aeronave comience la salida del estacionamiento, la hora objetivo de despegue (TTOT) se calculará y transmitirá a NMOC (Network Manager Operations Center) a través del mensaje A-DPI. El uso de la hora real de fuera de calzos (AOBT) en lugar de la EOBT del plan de vuelo, junto con el tiempo de rodaje variable, aumentará la precisión de la hora de despegue.

Desde el momento de la recepción del A-DPI, no se aceptarán mensajes DLA o CHG que modifiquen datos del plan de vuelo. Si estuviera regulado, se mantendrá la CTOT asignada previa a la recepción del A-DPI.

DEPARTURES

Pilots should be ready for departure when reaching the runway-holding position.

On receipt of line-up clearance pilots should ensure that they are able to taxi and line-up on the runway as soon as the preceding aircraft has commenced either its take-off roll or, in the case of an arrival, it has passed their location at the holding position.

Pilots who require additional separations (due to wake turbulence or other reason), shall notify ATC as soon as possible and before entering the runway.

Pilots should be able to commence the take-off roll immediately when take-off Clearance is issued. Pilots unable to comply with this requirement shall notify ATC as soon as possible, in any case, before entering the runway, and await instructions. When appropriate, ATC could cancel the clearance and instruct the aircraft to vacate runway.

Departures from RWY 21L

In the case that an aircraft that is to take off from RWY 21L requires to taxi beyond the fixed braking cable on that runway (GCLP-02-C-B), it shall notify ATC in the request for ATC clearance and, in any case, before commencing taxiing.

The position of the fixed braking cable on RWY 21L (GCLP-02-C-B) and the declared distance for operation from that point are stated in items 23 and 13, respectively.

STANDARD TAXIING PROCEDURES

1. START-UP

A.- Aircraft must be ready to start-up before calling on the appropriate frequency: CLR (125.000 MHz), GMC (121.700 MHz) or LCL/TWR (118.300 MHz). When CLR frequency is in service or frequencies are unified into TWR it shall be reported by ATIS.

B.- Aircraft should be ready for start-up no later than their estimated off-block time (EOBT).

C.- On requesting start-up clearance, pilots shall report to ATC the complete call sign, aircraft type and series, stand occupied and the ATIS message received.

D.- In case of aircraft with 52 m or longer wingspan, pilot shall report it is a code letter aircraft E/F as appropriate.

E.- Pilots or aircraft operators who consider that their take-off run may be less than 300 m should notify ATC as soon as possible and should do so in any case before accessing the runway in service.

F.- Start-up clearance shall be issued as soon as requested, unless delays are expected to exceed 15 minutes, in which case ATC shall provide the appropriate engine start-up time.

G.- Usually, once engine start-up clearance or expected time has been provided, GRAN CANARIA TWR will issue the corresponding ATC clearance.

H.- In the start-up engines and simultaneous push-back with autonomous APU manoeuvre, aircraft shall maintain the idle regime until being lined-up with the apron taxiway.

I.- In the start-up engine manoeuvre with GPU at stands with boarding bridges and/or cross-bleed start in the taxiway, prior CECO approval is required. Aircraft shall ensure the boarding bridge is disconnected. Unless otherwise authorized by TWR, they shall start-up the engine located on the opposite side of the boarding bridge, shall accomplish the push-back manoeuvre maintaining the idle regime, and once lined-up with the apron taxiway, they will may increase the power to start-up the rest of engines. In this final case, the pilot shall inform TWR of their intention to perform cross-bleed start, increasing engine power in the taxiway before starting push-back.

5.1. EXCHANGE OF DATA WITH NMOC – ADVANCED ATC TWR

The airport of Gran Canaria exchanges information for departure flights by applying the Advanced ATC TWR procedures.

Message exchanges from the local system to the ATM network uses the European standard for A-CDM airports, using the following message types:

- A-DPI for all instrumental departure flights.
- C-DPI when required.

When start-up approval has been announced and the aircraft starts to exit the stand, the target take-off time (TTOT) is calculated and transmitted to NMOC (Network Manager Operations Center) via an A-DPI message. The use of the actual off-block time (AOBT) instead of the EOBT of the flight plan, along with the variable taxiing time, increases the precision of the take-off time.

After reception of the A-DPI, DLA or CHG messages that change the flight plan data shall not be accepted. If regulated, the CTOT assigned before receiving the A-DPI shall be maintained.

Si una aeronave tuviera que abortar el rodaje por causas técnicas, el aeropuerto enviará al NMOC un mensaje C-DPI (mensajes de cancelación de información de planificación de salidas). Como consecuencia de dicho C-DPI, el plan de vuelo se suspenderá informándose al operador por medio de un mensaje FLS con la observación "Suspended by Departure airport". El plan de vuelo podrá ser activado de nuevo a través de una actualización de la EOBT con un mensaje DLA o de CHG.

2. MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

Evitar colisiones con otras aeronaves y obstáculos es responsabilidad de:

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

A.- A excepción de los vehículos de salvamento y extinción de incendios en el desarrollo de sus misiones específicas, todos los movimientos en superficie de aeronaves, aeronaves remolcadas, personas y vehículos en el área de maniobras están sujetas a autorización previa de ATC.

B.- GMC es responsable de:

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

C.- Uso de barras de parada:

El aeropuerto de Gran Canaria dispone de barras de parada en las calles de acceso a pista Z1, Z2, R1, Z6 (sentido hacia RWY 03L y hacia RWY 03R), Z7; R13; R9L; R9R; R18, así como en S7 en sentido RWY 03L/21R hacia RWY 03R/21L, de apagado manual y encendido automático.

El uso de barras de parada va asociado a:

- Cruce y ocupación de pista: en el caso de cierres de pista por revisión, similar u obras.
- Como resultado del deterioro de las condiciones meteorológicas y, en cualquier caso, en la Fase I (Aviso) del PPOAM (ver casilla 22).

2.1 Maniobras de retroceso y rodaje

A.- Las aeronaves deberán estar listas para rodaje dentro de los 5 minutos siguientes a la hora aprobada de puesta en marcha (con o sin retroceso). En el caso de compañías operando aeronaves que requieren mayor tiempo, deben informar previamente a ATC.

B.- En todos los puestos de estacionamiento con salida autónoma, la maniobra de salida se realizará a la mínima potencia requerida para iniciar rodaje.

C.- Todas las aeronaves seguirán las instrucciones de ATC para alcanzar el punto de espera de la pista o pistas en uso.

D.- Las Aeronaves notificarán a ATC que están abandonando pista. ATC les informará de su puesto previsto de estacionamiento y de cualquier aclaración sobre la ruta de rodaje a seguir.

E.- Las autorizaciones e instrucciones de ATC deben ser colacionadas de forma completa.

2.2 Maniobras de retroceso con motor (powerback)

La realización de maniobras de retroceso con motor (powerback) requiere la autorización previa de la Dirección del Aeropuerto y se llevarán a cabo bajo la entera responsabilidad del explotador de la aeronave. El representante de la compañía debe solicitar esta operación, con antelación suficiente, a la Dirección del Aeropuerto.

Este tipo de operación sólo está permitida para:

- Turbohélices de dimensiones menores o iguales al AT72.
- Para turbohélices de dimensiones mayores al AT72 el representante de la compañía deberá consultar previamente la viabilidad de esta operación, con antelación suficiente, a la dirección de correo electrónico: lpaoestructura@aena.es

El aeropuerto analizará la seguridad de la operación y la contaminación acústica producida por la misma.

2.3 Maniobra de push and hold

Cuando una aeronave esté completamente lista para operar (puesta en marcha) y se haya adelantado al SLOT asignado, el piloto podrá pedir un "Push and Hold" a ATC. Si procede, un equipo para el retroceso le sacará del PRKG T (Tango), y una vez en la calle de rodaje, el señalero le guiará hasta un puesto de estacionamiento remoto con salida autónoma, con el fin de que si a la compañía le conceden una mejora de su SLOT (REA), pueda salir del puesto de estacionamiento y de esta manera acortar el tiempo de llegada a la cabecera. Cuando la aeronave solicite "Push and Hold", el CECO, siempre que exista disponibilidad, asignará un puesto de estacionamiento intermedio en posición remota previa a su salida final. Los puestos de estacionamiento remotos posibles para la realización de esta maniobra son:

Con RWY 03L/R en servicio: Del P36 al P56.

Con RWY 21L/R en servicio: Del P00 al P24.

2.4 Maniobra de acceso a puestos de estacionamiento

El acceso a puestos de estacionamiento desde calles de rodaje puede exigir la realización de maniobras con sobregiro (oversteer).

3. CARACTERÍSTICAS DE LOS PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

Ver AD 2-GCLP PDC.

If an aircraft has to abort taxiing for technical reasons, the airport shall send a C-DPI message to the NMOC (cancellation message of departure flight planning information). The result of the C-DPI is that the flight plan shall be suspended by informing the operator via an FLS message with the comment "Suspended by Departure airport". The flight plan can be activated again by updating the EOBT with a DLA or CHG message.

2. GROUND MOVEMENT

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

- Pilots, when taxiing on the apron and in the zones not visible from TWR.
- Ground handling companies, during the push-back manoeuvre and/or exit from the stand.

A.- Except for rescue and fire fighting vehicles on the accomplishment of their specific missions, all surface movements of aircraft, towed aircraft, personnel and vehicles on the manoeuvring area are subject to ATC clearance.

B.- GMC is responsible for:

- The control of every aircraft, personnel, and vehicles movement on the manoeuvring area except for the runway or runways in use.
- To issue clearances and instructions for towed push-back and taxiing of aircraft.

C.- Use of stop bars:

The airport of Gran Canaria has stop bars on the access-to-runway taxiways Z1, Z2, R1, Z6 (towards RWY 03L and towards RWY 03R), Z7, R13; R9L; R9R; R18, as well as on the taxiway S7 in the direction RWY 03L/21R towards RWY 03R/21L, of manual switch-off and automatic switch-on.

The use of stop bars is associated to:

- Runway crossing and occupancy: In cases of runway closures for inspection or similar activities, or works.
- As a result of deterioration in the weather conditions and, in any case, in Phase I (Warning) of the PPOAM (see item 22).

2.1 Push-back manoeuvring and taxiing

A.- Aircraft must be ready for taxiing within the next 5 minutes to the approved start-up time (with or without push-back). In the case of carriers operating aircraft that require more time, ATC should be informed in advance.

B.- In all stands with autonomous exit, the exit manoeuvre shall be carried out at the minimum regime to initiate taxiing.

C.- All aircraft shall observe ATC instructions to reach the runway-holding position or runways in use.

D.- Aircraft shall report ATC vacating runway, and will be informed of their expected stand and any further instruction, if required to reach the stand.

E.- ATC clearances and instructions must be completely read-back.

2.2. Powerback operations

Powerback operations require prior authorization of the Aerodrome Management and will be executed under the sole responsibility of the aircraft operator. The company agent must request this operation well in advance to the Aerodrome Management.

This type of operation is only allowed for:

- Turboprop aircraft smaller than or equal to AT72 dimensions.
- Turboprop aircraft larger than AT72 dimensions, the company agent must request well in advance the feasibility of this operation to e-mail:

lpaoestructura@aena.es

The airport shall analyze the safety of the operation and the noise pollution caused by it.

2.3. Push and hold manoeuvring

When an aircraft is completely ready to operate (start-up) before the allocated slot, the pilot may request a "Push and Hold" to ATC. If appropriate, equipment for push-back will tow the aircraft out of PRKG T (Tango), and once in the taxiway, marshaller will guide it to a remote parking position with autonomous exit, so that if the company is granted an improved SLOT (REA), it may exit the stand and in this way shorten the time to get to the threshold. When the aircraft requests "Push and Hold", the CECO, subject to availability, will assign an intermediate stand in a remote position prior to its final exit. Possible remote stand to perform this manoeuvre are:

With RWY 03L/R in service: From P36 to P56.

With RWY 21L/R in service: From P00 to P24.

2.4. Access to stands manoeuvring

Access to stands from taxiways may require oversteer manoeuvres.

3. AIRCRAFT STANDS CHARACTERISTICS

See AD 2-GCLP PDC.

4. RESTRICCIONES A PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

- A.- Es obligatorio el uso de las instalaciones de 400 Hz en todo puesto de estacionamiento donde este servicio se encuentre disponible.
- B.- El uso de la unidad auxiliar de potencia (APU) de aeronaves está prohibido en todo puesto de estacionamiento donde el servicio de 400 Hz / aire acondicionado se encuentre disponible, desde 2 minutos después de la puesta de calzos hasta 5 minutos antes de la retirada de los mismos.
- C.- La APU del avión sólo podrá utilizarse cuando no estén operativas las instalaciones de suministro de corriente 400 Hz ni las unidades móviles, o cuando se requiera el servicio de aire acondicionado y no esté disponible el equipamiento correspondiente.
- D.- Las aeronaves operando en puestos de estacionamiento autónomos deberán hacerlo a la mínima potencia requerida.
- E.- Durante la temporada de invierno, no se autoriza la permanencia de aeronaves en la plataforma los sábados entre las 10:00 y las 19:00, o por periodos superiores a un día si se ve comprometida la capacidad de la plataforma.

5. LIMITACIONES DE RODAJE

• Pista en uso 03

En las calles de rodaje existen las siguientes restricciones debido al radio de giro existente:

- El giro desde la TWY S2 hacia la TWY R6 podrá ser realizado por aeronaves de letra de clave C o inferior.
- El giro desde la TWY S3 hacia la TWY R7 podrá ser realizado por aeronaves de letra de clave C o inferior.

En las calles de rodaje existen las siguientes restricciones debidas a las dimensiones de las aeronaves:

- La TWY Z1 servirá para dar acceso a aeronaves de letra de clave D o inferior desde la TWY R3 a la RWY 03L.
- Existen restricciones al uso simultáneo de las siguientes calles de rodaje:

Letra de clave de aeronave esperando en TWY Z1 Aircraft code letter holding at TWY Z1	MAX ACFT que puede rodar de TWY R3 a TWY R2 MAX ACFT allowed to taxi from TWY R3 to TWY R2
A (LJ55; C421) (MAX envergadura // wingspan 14.57 m)	TODAS // ALL (MAX envergadura // wingspan 64.40 m)
B (CRJ2; E145; SW4) (MAX envergadura // wingspan 23.72 m)	TODAS // ALL (MAX envergadura // wingspan 64.40 m)
C (B738; A321; AT72) (MAX envergadura // wingspan 35.80 m)	TODAS // ALL (MAX envergadura // wingspan 64.40 m)
D (B753; B763; C130) (MAX envergadura // wingspan 51.90 m)	TODAS // ALL (MAX envergadura // wingspan 64.40 m)

(1) Las aeronaves de letra de clave F seguirán su propio procedimiento // Code letter F aircraft shall follow their own procedure.

Letra de clave de aeronave esperando en TWY Z2 Aircraft code letter holding at TWY Z2	MAX ACFT que puede rodar de TWY R2 a TWY R1 MAX ACFT allowed to taxi from TWY R2 to TWY R1
A (LJ55; C421) (MAX envergadura // wingspan 14.57 m)	TODAS // ALL (MAX envergadura // wingspan 64.40 m)
B (CRJ2; E145; SW4) (MAX envergadura // wingspan 23.72 m)	TODAS // ALL (MAX envergadura // wingspan 64.40 m)
C (B738; A321; AT72) (MAX envergadura // wingspan 35.80 m)	TODAS // ALL (MAX envergadura // wingspan 64.40 m)
D (B753; B763; C130) (MAX envergadura // wingspan 51.90 m)	D (B753; B763; C130) (MAX envergadura // wingspan 51.90 m)
E (1) (A330; A340; B744) (MAX envergadura // wingspan 64.40 m)	C (B738; A321; AT72) (MAX envergadura // wingspan 35.80 m)

(1) Las aeronaves de letra de clave F seguirán su propio procedimiento // Code letter F aircraft shall follow their own procedure.

- Punto de espera en TWY S6: si hay una aeronave en TWY S6 esperando cerca de RWY 03L/21R, ATC considerará ocupada la RWY 03R/21L.

- Se establece una coordinación entre las calles de rodaje desde TWY R13 hasta TWY R18 y RWY 03R/21L durante las operaciones de aeronaves de letra de clave E, de forma que no se produzca simultaneidad en las operaciones en la pista y en las calles de rodaje, de aeronaves de letra de clave E y aeronaves de letra de clave C o superior.

• Pista en uso 21

- La TWY Z1 podrá ser utilizada por aeronaves de letra de clave D o inferior para abandonar RWY 21R.
- Incompatibilidades de TWY R9R con TWY R8 y R9L:

4. RESTRICTIONS TO STANDS

- A.- The use of 400 Hz facilities is mandatory at every stand where this service is available.
- B.- The use of the aircraft Auxiliary Power Unit (APU) is forbidden in all stands where the 400 Hz / air-conditioning service is available, from 2 minutes after on-block to 5 minutes before off-block.

C.- Aircraft APU may only be used when the 400 Hz current supply facilities or mobile units are non-operational, or when the air-conditioning service is required and the equipment is not available.

D.- Aircraft operating at autonomous stands shall do it at the minimum regime required.

E.- During the winter season, aircraft shall not be cleared to remain on the apron on Saturdays between 10:00 and 19:00, or for periods longer than one day, if the apron capacity is adversely affected.

5. TAXIING RESTRICTIONS

• Runway in use 03

The following restrictions due to turning radius exist on taxiways:

- The turn from TWY S2 to TWY R6 may be made by code letter C or lower aircraft .
- The turn from TWY S3 to TWY R7 may be made by code letter C or lower aircraft .

The following restrictions due to aircraft dimensions exist on taxiways:

- TWY Z1 shall serve to give access to RWY 03L from TWY R3 for code letter D or lower aircraft.
- There exist restrictions on the simultaneous use of the following taxiways:

- Holding position on TWY S6: if there is an aircraft at TWY S6 holding short of RWY 03L/21R, ATC shall consider RWY 03R/21L occupied.

- A form of coordination is established between the taxiways from TWY R13 up to TWY R18 and RWY 03R/21L during the operation of code letter E aircraft, in such a way as to ensure there are no simultaneous operations on the runway and taxiways by the code letter E aircraft and code letter C or higher aircraft.

• Runway in use 21

- TWY Z1 may be used by code letter D or lower aircraft to vacate RWY 21R.
- Incompatibilities of TWY R9R with TWY R8 and R9L:

Letra de clave de aeronave esperando en TWY R9R Aircraft code letter holding at TWY R9R	MAX ACFT que puede rodar de TWY R8 a TWY R9L MAX ACFT taxiing from TWY R8 to TWY R9L
A (LJ55; C421) (MAX envergadura // wingspan 14.57 m)	TODAS // ALL (MAX envergadura // wingspan 64.40 m)
B (CRJ2; E145; SW4) (MAX envergadura // wingspan 23.72 m)	TODAS // ALL (MAX envergadura // wingspan 64.40 m)
C (B738; A321; AT72) (MAX envergadura // wingspan 35.80 m)	D (B753; B763; C130) (MAX envergadura // wingspan 51.90 m)
D (B753; B763; C130) (MAX envergadura // wingspan 51.90 m)	C (B738; A321) (MAX envergadura // wingspan 35.80 m)
E (1) (A330; A340; B744) (MAX envergadura // wingspan 64.40 m)	A (LJ55; C421) (MAX envergadura // wingspan 14.57 m)

(1) Las aeronaves de letra de clave F seguirán su propio procedimiento // Code letter F aircraft shall follow their own procedure.

- Para evitar este tipo de incompatibilidades, las aeronaves de categoría de letra de clave D o E (B752 o superior) serán por lo general autorizadas al punto de espera de RWY 21 en "ROMEO 9 LIMA".
- Precaución al acceder a R9L con aeronaves en R9R.
- Punto de espera en TWY S7: si hay una aeronave en TWY S7 esperando cerca de RWY 21L/03R, ATC considerará ocupada la RWY 21R/03L.
- Punto de espera en TWY S5: si hay una aeronave en TWR S5 esperando cerca de RWY 21R/03L, ATC considerará ocupada la RWY 21L/03R.

- In order to prevent these incompatibilities, code letter D or E aircraft (B752 or bigger) shall usually be cleared to RWY 21 holding position at "ROMEO 9 LIMA".
- Caution when accessing R9L with aircraft on R9R.
- Holding position on TWY S7: If there is an aircraft at TWY S7 holding short of RWY 21L/03R, ATC shall consider RWY 21R/03L occupied.
- Holding position on TWY S5: If there is an aircraft at TWY S5 holding short of RWY 21R/03L, ATC shall consider RWY 21L/03R occupied.

6. RUTAS DE RODAJE NORMALIZADAS

Las aeronaves rodarán siguiendo los encaminamientos estándar aquí definidos, a menos que reciban de ATC otra instrucción diferente.

Si una aeronave procediera hasta su puesto de estacionamiento sin guiado por parte del señalero, deberá en todo caso esperar cerca del mismo. A la llegada del señalero, éste asistirá para garantizar el estacionado correcto y seguro de la aeronave.

6.1. CONFIGURACIÓN NORTE RWY 03

Llegadas:

Adicionalmente, en el caso de aeronaves que hayan sido autorizadas a aterrizar por RWY 03R:

- Abandonarán RWY 03R, en la medida de lo posible, por TWY S6 y, si no reciben autorización expresa de ATC, esperarán cerca de RWY 03L/21R en punto de espera TWY S6. Una vez autorizados en la frecuencia de LCL/TWR (118.300 MHz), cruzarán RWY 03L/21R y abandonarán por TWY S3, siguiendo a partir de este momento los encaminamientos definidos para RWY 03L.
- Si la aeronave abandona por el final de RWY 03R, esperará cerca de RWY 21L en punto de espera en TWY S7 y, tras la autorización expresa de ATC en la frecuencia de LCL/TWR (118.300 MHz), procederán por TWY S7 a cruzar RWY 03L/21R y seguirán por TWY R9R/L y R8 los encaminamientos definidos para RWY 03L.

6. STANDARD TAXIING ROUTES

Unless ATC advises differently, aircraft shall taxi following the standard taxiing routes defined hereafter.

Aircraft going to stand without signalman guidance must hold short of this point in all cases, and wait for the arrival of a marshaller in order to ensure the proper and safe aircraft parking.

6.1. NORTH CONFIGURATION RWY 03

Arrivals:

Additionally, in the case of aircraft which have been cleared to land on RWY 03R:

- They shall vacate RWY 03R, whenever possible, via TWY S6 and, if they do not receive express clearance from ATC, they shall hold short of RWY 03L/21R at runway-holding position TWY S6. Once cleared on the LCL/TWR frequency (118.300 MHz), they shall cross RWY 03L/21R and vacate via TWY S3, following from that moment the routings defined for RWY 03L.
- If the aircraft vacates runway RWY 03R at the end, it shall hold short of runway RWY 21L at runway-holding position on TWY S7 and, after express clearance from ATC on the LCL/TWR frequency (118.300 MHz), it shall proceed via TWY S7 to cross RWY 03L/21R and continue via TWY R9R/L and R8 along the routing defined for RWY 03L.

LLEGADAS RWY 03L - AERONAVES DE LETRA DE CLAVE C o INFERIOR (1) ARRIVALS RWY 03L - CODE LETTER C or LOWER AIRCRAFT (1)		
A // to	De // From	
	S3/R8	S2
P00-P26	R7	R7
P28-P52	R7-R4	R6-R4
P54-P66, L02, L04, L06, L08	R7-R3	R6-R3
L01, L03, L05, L07, L09-L12	R7, Puerta // Gate F, R11-R10	Puerta // Gate F, R11-R10
T01-T11 M01-M04 N01, N11, N12, N02, N03	Puerta // Gate G, R12	R7, Puerta // Gate G, R12 Alternativa: Puerta F, R12 Alternativa: Gate F, R12
T12-T21	R7, Puerta // Gate F, R11 Alternativa: Puerta G, R12-R11 Alternativa: Gate G, R12-R11	Puerta // Gate F, R11
T21B-T23	R7, Puerta // Gate F, R11-R10 Alternativa: Puerta G, R12-R10 Alternativa: Gate G, R12-R10	Puerta // Gate F, R11-R10

LLEGADAS RWY 03L - AERONAVES DE LETRA DE CLAVE D o SUPERIOR (1) ARRIVALS RWY 03L - CODE LETTER D or GREATER AIRCRAFT (1)			
A // to	De // From		
	R8	S3	S2
P00-P26	R7	Puerta // Gate G-R12-Puerta // Gate F-R7	R7
P28-P52	R7-R4	Puerta // Gate G-R12-Puerta // Gate F-R4	Puerta // Gate F-R11-Puerta // Gate E-R4
P54-P66	R7-R3	Puerta // Gate G-R12-Puerta // Gate F/ Puerta // Gate E-R3	Puerta // Gate F-R11-Puerta // Gate E-R3
T01-T11 N01, N11, N12, N02, N03	Puerta // Gate G, R12	Puerta // Gate G, R12	R7, Puerta // Gate G, R12 Alternativa: Puerta F, R12 Alternative: Gate F, R12
T12-T21	R7, Puerta // Gate F, R11 Alternativa: Puerta G, R12-R11 Alternative: Gate G, R12-R11	Puerta // Gate G - R12 - R11	Puerta // Gate F, R11
T21B-T23	R7, Puerta // Gate F, R11-R10 Alternativa: Puerta G, R12-R11 Alternative: Gate G, R12-R11	Puerta // Gate G - R12 - R11	Puerta // Gate F, R11-R10

(1) Ver apartado 5, LIMITACIONES DE RODAJE, restricciones de giro TWY S3-R7 y TWY S2-R6. // See section 5, TAXIING RESTRICTIONS, TWY S3-R7 and TWY S2-R6 turning restrictions.

Salidas:

Departures:

SALIDAS CONFIGURACIÓN NORTE (RWY 03L o 03R) DEPARTURES NORTH CONFIGURATION (RWY 03L or 03R)	
De // From	A // To
	R1
N01, N11, N12, N02, N03 M01-M04 P00-P26	R12-R11, Puerta // Gate E, R3-R2 Alternativa: R12, Puerta G, R7-R6-R4-R3-R2 Alternative: R12, Gate G, R7-R6-R4-R3-R2
T01-T11	R12-R11, Puerta // Gate E, R3-R2
T12/T12A-T14	R11, Puerta F (1), R6-R2 Alternativa: R12-R11, Puerta E, R3-R2 Alternative: R12-R11, Gate E, R3-R2
T15-T23 P28-P52	R12-R11, Puerta // Gate E, R3-R2
P54-P66 L01, L03, L05, L07, L09-L12	R10, Puerta // Gate J, R2
L02, L04, L06, L08	R3-R2

(1) Precaución: No entrar en TWY S2 al ser instruido a rodar por Puerta F // Caution: Do not enter TWY S2 when instructed to taxi via Gate F.

6.2. CONFIGURACIÓN SUR RWY 21

6.2. SOUTH CONFIGURATION RWY 21

Llegadas:

Arrivals:

LLEGADAS // ARRIVALS RWY 21R				
A // to	De // From			
	R2	S1	S1N	Z1
P00-P26	R3-R7	R4, Puerta // Gate E, R11, Puerta // Gate F, R7	R6-R7	R3-R7
P28-P40	R3-R6	R4, Puerta // Gate E, R11, Puerta // Gate F, R6	R6	R3-R6
P42-P44	R3-R4	R4, Puerta // Gate E, R11, Puerta // Gate F, R6-R4	R6, Puerta // Gate F, R11, Puerta // Gate E, R4	R3-R4
P46-P52	R3-R4	R4	R6, Puerta // Gate F, R11, Puerta // Gate E, R4	R3-R4
P54-P66	R3	R4-R3	R6, Puerta // Gate F, R11, Puerta // Gate E, R3	R3
L01, L03, L05, L07, L09-L12	Puerta // Gate J, R10	R4, Puerta // Gate E, R10	R6, Puerta // Gate F, R11-R10	R3, Puerta // Gate E, R10
L02, L04, L06, L08	R3	R4-R3	R6, Puerta // Gate F, R11, Puerta // Gate E, R3	R3
T01-T12A M01-M04 N01, N11, N12, N02, N03	R3, Puerta // Gate E, R11-R12 Alternativa: R3-R6, Puerta F, R12 Alternative: R3-R6, Gate F, R12	R4, Puerta // Gate E, R10-R12	R6, Puerta // Gate F, R12	R3, Puerta // Gate E, R11-R12 Alternativa: R3-R6, Puerta F, R12 Alternative: R3-R6, Gate F, R12
T13-T21	R3, Puerta // Gate E, R11	R4, Puerta // Gate E, R11	R6, Puerta // Gate F, R11	R3, Puerta // Gate E, R11
T21B-T23	R3, Puerta // Gate E, R10	R4, Puerta // Gate E, R10	R6, Puerta // Gate F, R11-R10	R3, Puerta // Gate E, R10

Adicionalmente, en el caso de aeronaves que hayan sido autorizadas a aterrizar por la RWY 21L:

- De forma preferente, TWY Z6-Z2: Esperará en punto de espera Z6 hasta ser autorizada a cruzar RWY 21R, RWY 21L, TWY Z6 y proceder a TWY Z2.
- De forma alternativa, abandonarán pista por el final y esperarán cerca de RWY 03L en el punto de espera en TWY Z7 y, tras la autorización expresa de ATC en la frecuencia de LCL/TWR (118.300 MHz) procederán por TWY Z7/Z4 y seguirán por TWY R1 los encaminamientos definidos para RWY 21R.

Salidas:

Additionally, in the case of aircraft which have been cleared to land on RWY 21L:

- Preferably, TWY Z6-Z2: It will wait at holding point Z6 until it is authorized to cross RWY 21R, RWY 21L, TWY Z6 and proceed to TWY Z2.
- Alternatively, they shall vacate the runway at the end, hold short of RWY 03L at runway-holding position on TWY Z7 and, after express clearance from ATC on the LCL/TWR frequency (118.300 MHz), they shall proceed via TWY Z7/Z4 and continue via TWY R1 along the routings defined for RWY 21R.

Departures:

SALIDAS CONFIGURACIÓN SUR (RWY 21R o 21L) // DEPARTURES SOUTH CONFIGURATION (RWY 21R or 21L)	
De // From	A // To
	R9R / R9L
N01, N11, N12, N02, N03 M01-M04 T01-T11	R12, Puerta // Gate G (1), R8
P00-P26	R12, Puerta // Gate G (1), R8 Alternativa: R12, Puerta F (2), R7-R8 Alternative: R12, Gate F (2), R7-R8
T12-T23 P28-P52 P54-P66 L01, L03, L05, L07, L09-L12	R10-R11, Puerta // Gate F (2), R7-R8
L02, L04, L06, L08	R3-R8

(1) Precaución: No entrar en TWY S3 al ser instruido a rodar por Puerta G // Caution: Do not enter TWY S3 when instructed to taxi via Gate G.

(2) Precaución: No entrar en TWY S2 al ser instruido a rodar por Puerta F // Caution: Do not enter TWY S2 when instructed to taxi via Gate F.

7. OPERACIÓN DE HELICÓPTEROS

7.1. Helicópteros militares:

Las zonas de despegue/aterrizaje para la operación de helicópteros militares serán, de conformidad con lo establecido en la casilla 16:

- Puerta K.
- TWY R15.
- TWY R18.

Los helicópteros militares que procedan en emergencia realizarán la aproximación a pista, excepto:

- Cuando la emergencia se produzca en la fase de aproximación final a TWY R15 o TWY R18 en cuyo caso completarán la maniobra.
- Cuando exista pérdida de maniobrabilidad o performance que no permita realizarla en pista.

7.2. Helicópteros civiles:

Los helicópteros podrán operar en horario H24.

Los puestos de estacionamiento para este tipo de aeronaves se ubican en la zona suroeste de la plataforma civil.

Se dispone de un puesto de estacionamiento sin maniobra de viraje para helicóptero máximo SIKORSKY S-61N, y dos puestos de estacionamiento sin maniobra de viraje para helicóptero máximo BELL 412 EP y un puesto de estacionamiento con maniobra de viraje para helicóptero máximo BELL 412 EP (ver AD 2-GCLP PDC).

7.2.1. Los helicópteros por lo general serán instruidos a aterrizar o despegar desde la FATO definida en la pista en servicio, preferentemente, en RWY 03L/21R. Se definen los siguientes puntos posibles de despegue/aterrizaje de helicópteros en la pista:

- a) THR (03L en configuración norte o 21R en configuración sur).
- b) Proximidades del ARP.

7.2.2. Los helicópteros que operen al amparo de una carta de exenciones (vuelos operacionales en misiones como las de atender a emergencias) u otros que lo requieran por circunstancias especiales (intensidad de viento superior a 20 kt), en performance 1, con base en GCLP, y que sean del tipo SK61 o menor y previa coordinación con ATC, podrán operar en las FATO E o FATO J.

Los helicópteros recibirán de ATC, en primera comunicación, información meteorológica y, en base a dicha información, coordinarán con ATC la FATO en la que requieren operar.

Distancias declaradas, de consideración exclusivamente para la operación de helicópteros:

RWY	RTODAH (m)	TODAH (m)	LDAH (m)
03L INT S1 (ARP)	1550	1550	1550
21R INT S2 (ARP)	1550	1550	1550

Generalmente, serán de aplicación los siguientes procedimientos:

7. OPERATION OF HELICOPTERS

7.1. Military Helicopters:

The take-off/landing zones for the operation of military helicopters shall be, in accordance with the provisions of item 16:

- Gate K.
- TWY R15.
- TWY R18.

Military helicopters proceeding in emergency shall perform the approach to runway, except:

- When the emergency occurs during final approach to TWY R15 or TWY R18, in which case they shall finish the manoeuvre.
- When loss of manoeuvrability or performance does not allow to perform it in the runway.

7.2. Civil helicopters:

Helicopters can operate in a 24H schedule.

The stands for this type of aircraft are in the south-west zone of the civil apron.

There is one stand without turning manoeuvre for helicopters of a maximum of SIKORSKY S-61N, and two stands without turning manoeuvre for a maximum helicopters type BELL 412 EP and one stands with turning manoeuvre for a maximum helicopter type BELL 412 EP (see AD 2-GCLP PDC).

7.2.1. Helicopters shall generally be instructed to land or take-off from the FATO defined at the runway in service, preferably in RWY 03L/21R. The following possible landing/take-off points for helicopters on the runway are defined below:

- a) THR (03L in north configuration or 21R in south configuration).
- b) Proximities of the ARP.

7.2.2. Helicopters operating under a letter of exemptions (operational flights on missions such as attending emergencies) or others as required due to special circumstances (wind intensity greater than 20 kt) in performance 1, based on GCLP, and which are type SK61 or smaller and with prior coordination with ATC, may operate in the FATO E or FATO J.

Helicopters shall receive weather information in a first communication from ATC, and according to said information shall coordinate with ATC the FATO in which they are required to operate.

Declared distances, considered exclusively for operating helicopters:

The following procedures shall generally be applied:

CONFIGURACIÓN NORTE (RWY 03L):

SALIDAS:

- a) Autorización ATC para TWY R10 - Puerta J - TWY R2 - Z2 y esperar posterior autorización para despegar en sentido RWY 03L, o bien
- b) Autorización ATC para TWY R10 - Puerta E y esperar posterior autorización para rodar por TWY R4-S1 y despegar en sentido RWY 03L INT TWY S1 en proximidades de ARP.

LLEGADAS:

- a) Autorización ATC para aterrizar en RWY 03L, abandonar vía TWY Z2, posterior TWY R2 y esperar autorización ATC para entrar en plataforma vía Puerta J, siguiendo instrucciones de vehículo "SÍGAME" vía TWY R10 hasta el puesto de estacionamiento, o bien
- b) Autorización ATC para aterrizar en RWY 03L INT TWY S2 en proximidades de ARP, posterior TWY S2 y esperar autorización ATC para entrar en plataforma vía Puerta F, siguiendo instrucciones de vehículo "SÍGAME" vía TWY R11-R10 hasta el puesto de estacionamiento.

CONFIGURACIÓN SUR (RWY 21R):

SALIDAS:

- a) Autorización ATC para TWY R10 - Puerta E - TWY R4 - R6 - R7 - R8 - R9R/R9L y esperar posterior autorización para despegar en sentido RWY 21R o bien
- b) Autorización ATC para TWY R10-R11- Puerta F y esperar posterior autorización ATC para rodar por TWY S2 y despegar en sentido RWY 21R INT TWY S2 en proximidades de ARP.

LLEGADAS:

- a) Autorización ATC para aterrizar en RWY 21R, posterior TWY S1 y esperar autorización ATC para entrar en plataforma vía Puerta E, siguiendo instrucciones de vehículo "SÍGAME" vía TWY R10 hasta el puesto de estacionamiento.
- b) Autorización ATC para aterrizar en RWY 21R INT TWY S1 en proximidades de ARP, posterior TWY S1 y esperar autorización ATC para entrar en plataforma vía Puerta E, siguiendo instrucciones de vehículo "SÍGAME" vía TWY R10 hasta el puesto de estacionamiento.

8. OPERACIÓN DE AERONAVES DE LETRA DE CLAVE F

El procedimiento descrito a continuación es válido para la operación esporádica de las siguientes aeronaves de letra de clave F: A124, B748 y A380. La operación de aeronaves de longitud y/o envergadura superior a las antes indicadas (ej.: A225) requerirán un análisis específico previo.

No se autoriza ni la llegada ni la permanencia de aeronaves de letra de clave F si no es con la autorización previa de la Dirección del Aeropuerto.

No se autorizarán dos operaciones con aeronaves de letra de clave F permaneciendo de forma simultánea en el aeropuerto durante parte o todo el tiempo de escala.

En caso de tener que atender una operación no prevista de este tipo de aeronaves (ej. emergencias) se coordinarán las medidas oportunas, que tratarán de ajustarse a lo indicado en este procedimiento.

- Pistas: las aeronaves de letra de clave F operarán, preferentemente, en la RWY 03L/21R. Si fuera necesario, se puede operar en la RWY 03R/21L.
- Estacionamiento: la salida del puesto de estacionamiento de las aeronaves contempladas en este procedimiento se realizará mediante retroceso, aproando según indique ATC.

A124 y B748

El puesto de estacionamiento preferente es el T21B, quedando fuera de servicio (libre sin aeronave estacionada) los PRKG LH01, T21, T22 y T23.

Se dispone de otro puesto de estacionamiento con capacidad para aeronaves de envergadura mayor que 65 m, el T20, quedando fuera de servicio los PRKG T19, T21 y T21B.

NORTH CONFIGURATION (RWY 03L):

DEPARTURES:

- a) ATC clearance for TWY R10 - Gate J - TWY R2 - Z2 and wait for following clearance to take-off in RWY 03L direction, or
- b) ATC clearance for TWY R10 - Gate E and wait for following clearance to taxi via TWY R4-S1 and take-off in RWY 03L INT TWY S1 direction, in the vicinity of ARP.

ARRIVALS:

- a) ATC clearance to land at RWY 03L, leave runway via TWY Z2, following TWY R2 and wait for ATC clearance to enter apron via Gate J, following the instructions of "FOLLOW ME" vehicle, via TWY R10 to the stand, or
- b) ATC clearance to land at RWY 03L INT TWY S2, in the vicinity of ARP, following TWY S2 and wait for ATC clearance to enter apron via Gate F, following the instructions of "FOLLOW ME" vehicle, via TWY R11-R10 to the stand.

SOUTH CONFIGURATION (RWY 21R):

DEPARTURES:

- a) ATC clearance for TWY R10 - Gate E - TWY R4 - R6 - R7 - R8 - R9R/R9L and wait for the following clearance to take-off in RWY 21R direction, or
- b) ATC clearance for TWY R10-R11- Gate F and wait for the following ATC clearance to taxi via TWY S2 and take-off in RWY 21R INT TWY S2 direction, in the vicinity of ARP.

ARRIVALS:

- a) ATC clearance to land in RWY 21R, then TWY S1 and await ATC clearance to enter apron via Gate E, and then as instructed by the "FOLLOW ME" vehicle, via runway R10, up to the stand.
- b) ATC clearance to land in RWY 21R INT TWY S1 in proximities of ARP, then TWY S1 and await ATC clearance to enter apron via Gate E, and then as instructed by the "FOLLOW ME" vehicle, via runway R10, up to the stand.

8. OPERATION OF CODE LETTER F AIRCRAFT

The procedure described below is valid for occasional operations of the following code letter F aircraft: A124, B748 and A380. The operation of aircraft of a length and/or wingspan greater than the one indicated (e.g. A225) requires specific prior analysis.

The arrival or stop over of code letter F aircraft is not authorised if it has not received prior authorisation by the Airport Management.

Two operations with aircraft with a code letter F will not be authorized while simultaneously staying at the airport for part or all of the stopover time.

In the event of an unexpected operation for this type of aircraft (e.g. emergencies), the appropriate measures shall be taken and coordinated in line with this procedure.

- Runways: Code letter F aircraft shall preferably operate on RWY 03L/21R. If necessary, they can operate on RWY 03R/21L.
- Parking: Exit of the aircraft included in this procedure from the aircraft stand shall be carried out using push-back, nosing as per ATC instructions.

A124 and B748

The preferred aircraft stand is T21B, leaving PRKG LH01, T21, T22 and T23 out of service (free without parked aircraft).

Another aircraft stand is available with a capacity for aircraft with a wingspan over 65 m, T20, leaving PRKG T19, T21 and T21B out of service.

A124 – B748			
Pista en uso Runway in use	ARR / DEP	Ruta de rodaje Taxi route	PRKG
03L (preferente // preferred)	ARR	Abandona por final de pista, TWY R9R, R8 ... , Puerta E // Vacate at end of runway, TWY R9R, R8 ... , Gate E	T21B o // or T20
	DEP	TWY R10, Puerta // Gate E, TWY R4, R3, R2, Z2	
21R (preferente // preferred)	ARR	Abandona por final de pista, TWY Z3, R1, (alternativa Z2), R2-R4, Puerta E y TWY R10 // Vacate at end of runway, TWY Z3, R1, (alternative Z2), R2-R4, Gate E and TWY R10	
	DEP	TWY R10, Puerta // Gate E, TWY R6-R8 & R9R	
03R	ARR	Abandona por final de pista, TWY S7, R9R, R8-R6, Puerta E y TWY R10 // Vacate at end of runway, TWY S7, R9R, R8-R6, Gate E and TWY R10	
	DEP	TWY R10, Puerta // Gate E, TWY R4-R2, R1, Z4 & Z7	
21L	ARR	Abandona por final de pista, TWY Z6, Z2 (alternativa Z7, Z4, R1), R2-R4, Puerta E y TWY R10 // Vacate at end of runway, TWY Z6, Z2 (alternative Z7, Z4, R1), R2-R4, Gate E and TWY R10	
	DEP	TWY R10, Puerta // Gate E, TWY R6-R8, R9R & S7	

A380

Estacionará en el PRKG N02, quedando fuera de servicio (libre sin aeronave estacionada) los PRKG M01, M02, M03, M04, N11, N12, N01, N03 y P00, P02, P04.

- Rodajes: las aeronaves irán siempre acompañadas de un coche "SÍGAME", que las asistirá durante el rodaje desde el puesto de estacionamiento hasta los puntos de espera de la pista a la salida, así como desde los puntos de espera de la pista, una vez abandonada, hasta el puesto de estacionamiento a la llegada.

Las rutas de rodaje permitidas según el tipo de aeronave son:

A380

This aircraft shall park in PRKG N02, leaving PRKG M01, M02, M03, M04, N11, N12, N01, N03 and P00, P02, P04 out of service (free without parked aircraft).

- Taxiing: aircraft shall always be accompanied by a "FOLLOW ME" vehicle, which shall go with the aircraft from the aircraft stand to the runway-holding positions, as well as from the runway-holding positions, after vacating it, to the stand on arrival.

The permitted taxi routes according to the type of aircraft are:

A380			
Pista en uso Runway in use	ARR / DEP	Ruta de rodaje Taxi route	PRKG
03L	ARR	Abandona por final de pista, TWY R9R, R8 y Puerta G // Vacate at end of runway, TWY R9R, R8 and Gate G	N02
	DEP	Puerta G, TWY R8, R9R, S7, back-track por RWY 03R/21L y TWY Z6 hasta RWY 03L // Gate G, TWY R8, R9R, S7, back-track via RWY 03R/21L and TWY Z6 up to RWY 03L	
21R	ARR	Abandona por final de pista, TWY Z6 o por TWY Z5, Z7, back-track por RWY 21L/03R, TWY S6, cruce de RWY 21R/03L, TWY S3 y Puerta G, o por final de pista // Vacate at end of runway, TWY Z6 or by TWY Z5, Z7, back-track via RWY 21L/03R, TWY S6, RWY 21R/03L crossing, TWY S3 and Gate G, or by end of the runway	
	DEP	Puerta // Gate G, TWY R8 & R9R	
03R	ARR	Abandona por final de pista, TWY S7, R9R, R8 y Puerta G // Vacate at end of runway, TWY S7, R9R, R8 and Gate G	
	DEP	Puerta G, TWY R8, R9R, back-track por RWY 03L/21R y TWY Z6 o por TWY Z5, Z7 // Gate G, TWY R8, R9R, back-track via RWY 03L/21R and TWY Z6 or by TWY Z5, Z7	
21L	ARR	Abandona por final de pista, TWY Z6, back-track por RWY 21R/03L, TWY S3 y Puerta G, o por final de pista // Vacate at end of runway, TWY Z6, back-track via RWY 21R/03L, TWY S3 and Gate G, or by end of the runway	
	DEP	Puerta // Gate G, TWY R8, R9R & S7	

Restricciones Operativas y de Rodaje:

- En ningún caso una aeronave de letra de clave F abandonará pista por una calle de salida rápida si estuviera aterrizando, únicamente podrá abandonar pista por sus extremos (TWY R1, Z2 o R9R).
- Se recomienda no utilizar las señales del PAPI para evitar indicaciones incorrectas durante el aterrizaje.
- Durante el rodaje, si la aeronave de letra de clave F es un cuatrimotor, mantendrá los motores exteriores a ralentí para evitar la ingestión de FOD.
- Se requiere maniobra de sobreviraje para corregir la trayectoria en algunos tramos curvos de las calles de rodaje.
- A124 y B748: accederán/saldrán de plataforma vía Puerta E.
- A388: accederá/saldrá de plataforma vía Puerta G.
- Tras la operación (aterrizaje, despegue, rodaje) de una aeronave de letra de clave F, se inspeccionarán la ruta de rodaje seguida y la pista.

Operational and Taxiing Restrictions:

- Under no circumstances, a code letter F aircraft will vacate runway via rapid exit taxiway when landing, it may only vacate the runway via its ends only (TWY R1, Z2 or R9R).
- The use of PAPI signals is not recommended, to prevent incorrect instructions during landing.
- During taxiing, if the code letter F aircraft is a four-engined model, it shall keep the outer engines idling to prevent the intake of FOD.
- Oversteering manoeuvres are required to correct the path on some curved sections of the taxiway.
- A124 and B748: apron access/exit via Gate E.
- A388: apron access/exit via Gate G.
- After the operation (landing, take-off, taxiing) of a code letter F aircraft, the taxiing route and runway shall be inspected.

NOTIFICACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL

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

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

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

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

Seguridad_Operacional_LPA@aena.es

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

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

canariassafetymanagement@enaire.es

OPERATIONAL SAFETY REPORTS

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

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

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

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

Seguridad_Operacional_LPA@aena.es

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

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

canariassafetymanagement@enaire.es

USO DEL IDIOMA INGLÉS EN RADIO-COMUNICACIONES

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

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

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

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

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

PUNTO DE ENTRADA DE VIAJEROS CON ANIMALES DE COMPAÑÍA PROCEDENTES DE TERCEROS PAÍSES

Para garantizar el cumplimiento del Reglamento (UE) No 576/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo de 12 de junio de 2013 relativo a los desplazamientos sin ánimo comercial de animales de compañía y por el que se deroga el Reglamento (CE) No 998/2003, toda Compañía Aérea que desee operar en el Aeropuerto y transporte en cabina, como parte del equipaje de mano de los pasajeros, los animales (mascotas) recogidos en el Anexo I del citado Reglamento, debe tener contratado un agente handling que se encargue de la gestión de los mismos en los casos en que, durante los controles llevados a cabo por el Resguardo Fiscal de la Guardia Civil o el Personal de la Aduana en las Terminales de Viajeros del Aeropuerto de Gran Canaria, detecten un incumplimiento de los requisitos sanitarios fijados en la citada normativa que provoquen su rechazo en frontera.

La gestión del animal rechazado en frontera incluirá, al menos, el traslado hasta las instalaciones designadas para su estancia temporal en el aeropuerto, su manutención, cuidado veterinario y bienestar animal, e incluso su devolución a origen en los plazos establecidos por las autoridades sanitarias.

USE OF ENGLISH LANGUAGE IN RADIO COMMUNICATIONS

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

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

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

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

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

POINT OF ENTRY FOR PASSENGERS WITH PET ANIMALS FROM THIRD COUNTRIES

To guarantee compliance with the Regulation (EU) No 576/2013 of the European Parliament and of the Council of 12 June 2013 on the non-commercial movement of pet animals and repealing Regulation (EC) No 998/2003, any Air Carrier wishing to operate at the Airport and transporting in the cabin, as a part of passenger hand baggage, the animals (pets) set out in part A of Annex I to the mentioned Regulation, must have engaged a handling agent who is to be responsible for managing the same in those cases where, during the checks undertaken by the Resguardo Fiscal of the Guardia Civil or Customs Personnel of the Passenger Terminal of Gran Canaria Airport, some breach of the health requirements established in the cited regulations is detected, prompting the animal's rejection at the point of entry.

The management for animal rejected at the border shall include, at least, transport to the designated facilities for its temporary stay at the airport, its subsistence, veterinary care and animal welfare, and even its return to the point of origin within the periods established by the public health authorities.

21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS

NOISE ABATEMENT PROCEDURES

PRUEBAS DE MOTORES EN TIERRA

Las solicitudes de autorización de pruebas de motor a potencia deberán realizarse por escrito contactando con:

CECOA / CEOPS
SITA: LPAAPYF
E-mail: lpaopsita@aena.es

Las solicitudes de autorización de pruebas de motor a ralentí, así como cualquier consulta sobre el procedimiento de pruebas de motor, podrán realizarse además contactando en los siguientes teléfonos del CECO/CEOPS:

TEL: +34-928 579 097 / 098
Extensión telefónica: 79097 / 79098
FAX: +34-928 579 424

Las pruebas a régimen de ralentí se autorizarán en horario H24, pudiendo realizarse en cualquier PRKG, excluidos: T01 a T12, T12A, N11, N12, N01 a N03 y M01 a M04.

Las pruebas de potencia se autorizarán entre las 06:00 y las 23:00 horas en la TWY autorizada por TWR: TWY R9L o R1.

Excepcionalmente, se autorizarán pruebas de potencia en horario de 23:00 horas a 06:00 horas bajo petición vía télex o FAX al CECO/CEOPS. Estas pruebas solo podrán realizarse en la TWY R9L, aproando las aeronaves al viento reinante en el momento de realizarlas.

Evitar en lo posible el sobrevuelo de núcleos urbanos.

GROUND ENGINE TEST

Request for engine testing clearance under power must be submitted in writing to:

CECOA / CEOPS
SITA: LPAAPYF
E-mail: lpaopsita@aena.es

Requests for engine performance testings at idling, as well as any questions regarding engine testing procedures, may also be made by contacting CECO/CEOPS on the following phone numbers:

TEL: +34-928 579 097 / 098
Telephone extension: 79097 / 79098
FAX: +34-928 579 424

Engine performance tests at idling will be authorized in schedule H24 and may be conducted at any PRKG, excluding: T01 to T12, T12A, N11, N12, N01 to N03 and M01 to M04.

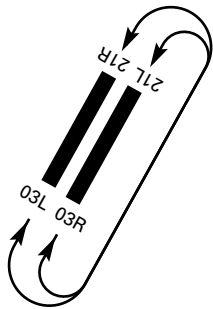
Run-up testing will only be authorized between 06:00 and 23:00 hours at the TWY cleared by TWR: TWY R9L or R1.

Exceptionally, run-up testing will be authorized between 23:00 and 06:00 hours subject to prior request by telex or FAX to CECO/CEOPS. These tests will only be conducted at TWY R9L, with the aircraft nosing into the wind prevailing at the moment of testing.

Overflying the urban centres should be avoided as far as possible.

CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD

AD TRAFFIC CIRCUIT



23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

ADDITIONAL INFORMATION

OPERACIÓN DE AERONAVES MILITARES

Horario de operación militar: Aeronaves de Estado extranjeras solicitarán PPR con al menos 72 horas de antelación, en horario de lunes a viernes de 0730 a 1400 LT, a la dirección AFTN: GCLPYXYX. En caso de no disponer de dicho sistema, lo solicitarán por FAX (+34-928 328 296), o a la dirección de correo electrónico: pvuelosgando@mde.es.

Operaciones militares de aeronaves con mercancía peligrosa clase 1.1-1.2 y 1.5: únicamente podrán autorizarse las aeronaves con llegada posterior a las 18:00 LT del viernes, y la salida antes de las 12:00 LT del domingo, previa solicitud de PPR a la Base aérea de Gando.

Prevía autorización de la Base Aérea de Gando, las operaciones militares de aeronaves con mercancía peligrosa clase 1.1-1.2 y 1.5 podrán autorizarse de lunes a jueves si la operación está comprendida entre las 18:00 LT del día de su llegada y las 06:30 LT del día siguiente.

Aeronaves militares con carga caliente o peligrosa no permitidas en plataforma civil.

MILITARY AIRCRAFT OPERATION

Military hours of operation: Foreign State aircraft shall request PPR at least 72 hours in advance, Monday through Friday from 0730 to 1400 LT, from the AFTN address: GCLPYXYX. If that system is unavailable, it must be requested by FAX (+34-928 328 296) or by e-mail to: pvuelosgando@mde.es.

Military operations of aircraft carrying dangerous goods classes 1.1-1.2 and 1.5: Aircraft may only be authorised for arrival after 18:00 LT on Friday, and departure before 12:00 LT on Sunday, subject to PPR from Gando Air Base.

Subject to prior authorisation by Gando Air Base, military operations of aircraft carrying dangerous goods classes 1.1-1.2 and 1.5 may be authorised from Monday to Thursday if the operation is between 18:00 LT on the arrival day and 06:30 LT on the following day.

Military aircraft with hot or dangerous cargo are not allowed in the civil apron.

SISTEMAS DE FRENADO PARA AERONAVES MILITARES

Nomenclatura: GCLP-01-C-B.

Tipo: BARRERA DE CABLE RETRÁCTIL BIDIRECCIONAL.

➔ Localización en: RWY 03R THR + 559 m/1834 ft.
RWY 21L THR + 2540 m/8333 ft.

Características: Cable de acero de 1.25 pulgadas, situado bajo el pavimento dentro de foso en situación de "armado y abajo" (rigged and down).

Estado de disponibilidad: Permanentemente disponible, a requerimiento del piloto.

Nomenclatura: GCLP-02-C-B.

Tipo: BARRERA DE CABLE BIDIRECCIONAL.

➔ Localización en: RWY 03R THR + 2593 m/8507 ft.
RWY 21L THR + 506 m/1660 ft.

PRECAUCIÓN: Cable de acero de 1.25 pulgadas, situado permanentemente en posición "armado y arriba" (rigged and up) a una altura entre 0 y 8 cm por encima del pavimento, sustentado sobre "doughnuts" separados entre sí 1.5 m.

Estado de disponibilidad: Permanentemente disponible, a requerimiento del piloto.

Nomenclatura: GCLP-03-R-U.

Tipo: BARRERA DE RED UNIDIRECCIONAL.

Localización en: RWY 03R THR + 3135 m/10285 ft.

Estado de disponibilidad: Permanentemente disponible, a requerimiento del piloto.

ARRESTING SYSTEMS FOR MILITARY AIRCRAFT

Nomenclatura: GCLP-01-C-B.

Tipo: BIDIRECTIONAL RETRACTABLE CABLE BARRIER.

Location on: RWY 03R THR + 559 m/1834 ft.
RWY 21L THR + 2540 m/8333 ft.

Characteristics: 1.25-inch steel cable, located below the pavement in the pit area, in the "rigged and down" position.

Readiness status: Permanently available at pilot request.

Nomenclatura: GCLP-02-C-B.

Tipo: BIDIRECTIONAL CABLE BARRIER.

Location on: RWY 03R THR + 2593 m/8507 ft.
RWY 21L THR + 506 m/1660 ft.

CAUTION: 1.25-inch steel cable located permanently in "rigged and up" position at a height of between 0 and 8 cm above the pavement, held on "doughnuts support" with a 1.5 m separation.

Readiness status: Permanently available at pilot request.

Nomenclatura: GCLP-03-R-U.

Tipo: UNIDIRECTIONAL NET BARRIER.

Location on: RWY 03R THR + 3135 m/10285 ft.

Readiness status: Permanently available at pilot request.

OBLIGACIÓN DE ASISTENCIA DE AGENTE HANDLING

Todos los vuelos que no sean operados por compañías u organismos basados en el aeropuerto y que dispongan de las necesarias autorizaciones de Aena Aeropuertos en vigor, deberán disponer de un agente handling contratado que se responsabilice del traslado de los pasajeros y tripulantes dentro de las áreas restringidas de seguridad del aeropuerto.

OBLIGATORY USE OF HANDLING AGENT

All flights not operated by companies or organizations based at the airport, and holding the necessary authorizations from Aena Airports in force, must use a handling agent, who will be responsible for the transfer of passengers and crew within the restricted airport safety areas.

SERVICIO DE CONTROL DE FAUNA

Horario: De orto a ocaso.

ANIMAL CONTROL SERVICE

Opening times: From sunrise to sunset.

ZONAS DE CONCENTRACIÓN DE AVES:

Posible presencia de aves debida a los distintos focos de atracción en el interior del aeropuerto y en el entorno cercano, según se describe a continuación:

- Posible presencia de las gaviotas, especialmente de la especie residente gaviota patiamarilla, cuyas poblaciones, nidificantes en

AREAS WHERE BIRDS GATHER:

Possible presence of birds due to the different points of attraction inside the airport and in the nearby environment, as described below:

- Possible presence of seagulls, especially the resident species yellow-legged gull, with nesting populations on the cliffs in the airport

acantilados del entorno aeroportuario, se refuerzan con la presencia de gaviotas sombrías durante la invernada. Pasos diarios al amanecer y al atardecer, hacia el norte (Ecoparque Gran Canaria Norte) y el sur (Ecoparque Juan Grande) a lo largo de la costa, y cruzando THR 21 hacia las balsas de riego situadas en el interior de la isla.

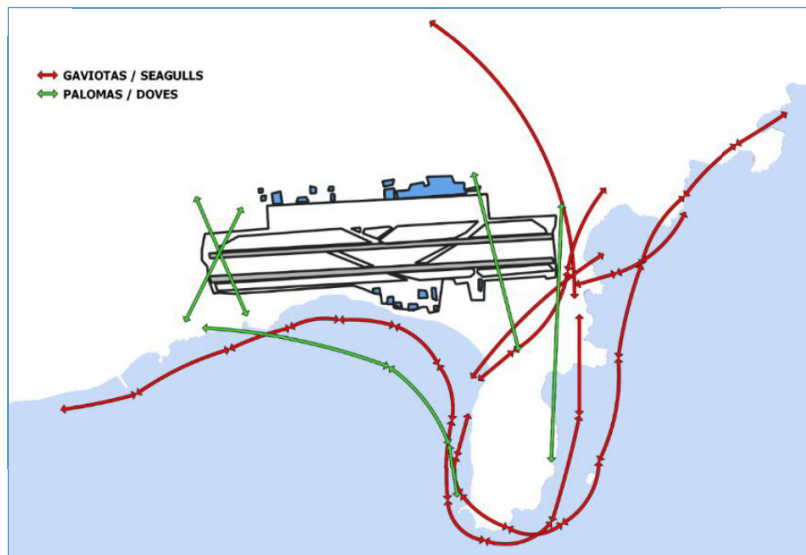
- Posible presencia de palomas bravías, siendo mayor la incidencia del grupo de palomas mensajeras, especialmente por la presencia de palomares en poblaciones cercanas al aeropuerto. Cruce por ambas cabeceras.
- Posible presencia de pequeñas rapaces como el cernícalo vulgar, especialmente durante los primeros vuelos de pollos y dispersión de juveniles, entre mayo y julio.

surroundings, with a greater presence of lesser black-backed gulls during the winter. Daily crossing at sunrise and sunset, to the North (Ecoparque Gran Canaria Norte) and to the South (Ecoparque Juan Grande), along the coast and crossing THR 21 towards the irrigation pools in the island inland.

- Possible presence of wild rock doves, with homing pigeons representing the largest group, especially with the presence of dovecotes in towns near the airport. Crossing by both thresholds.
- Possible presence of small birds of prey such as the common kestrel, especially during the first flights of chicks and the dispersion of juveniles, between May and July.

MOVIMIENTOS DE AVES

MOVEMENT OF BIRDS



FENÓMENOS DE VIENTO

La forma y elevación de la isla de Gran Canaria (1950 m), la ubicación del aeropuerto y la orografía de las proximidades son factores determinantes que hacen de la cizalladura orográfica el fenómeno meteorológico de mayor impacto en el aeropuerto, aunque sólo en situaciones excepcionales llega a afectar a su operatividad de forma importante.

Configuración norte (RWY 03). Situación de Alisio reforzado de N-NW

La difluencia a barlovento de la isla del viento Alisio (~70% del año) de marcada componente N-NW, con mayor incidencia en primavera y principio de verano, genera una línea de convergencia al sur del aeropuerto, cuya posición puede oscilar dependiendo de la dirección del viento sinóptico, con presencia de cizalladura orográfica en distintos sectores de la aproximación, entre Castillo de Romeral y RWY 03. Los aviones pueden verse afectados por viento de cola en parte de su trayectoria de aproximación y al cruzar la línea de convergencia encontrar cizalladura positiva originada por el salto brusco de viento de cola a morro. Esta cizalladura se ve reforzada por vientos racheados en muchas ocasiones, superiores a 40 kt, con una mayor afección a la operatividad del aeropuerto.

La altura de la inversión térmica típica del Alisio es un factor añadido a la perturbación del flujo por el efecto isla. Cuando la inversión se encuentra por debajo de los 2000 m, el viento difluente a barlovento de la isla se acelera en los flancos, al estar comprimido en niveles muy bajos (en ocasiones la inversión puede estar por debajo de los 500 m). Por el contrario, cuando la capa de inversión se encuentra por encima de los 2000 m y el viento sinóptico supera los 15-20 kt, parte del flujo es capaz de superar la orografía, generándose viento descendente fuerte y racheado que a menudo se canaliza por los barrancos que desembocan en las proximidades del aeropuerto, principalmente el de Tirajana y el de Guayadeque en app RWY 03 y el de Silva en la aproximación a RWY 21, acentuándose la cizalladura en estas zonas.

WIND PHENOMENA

The shape and elevation of Gran Canaria island (1950 m), the location of the airport and the relief of its surroundings are decisive factors which make relief wind shear the meteorological phenomenon of greatest impact at the airport, although only in exceptional circumstances does it come to have a significant effect on operations.

North configuration (RWY 03). Situation of reinforced N-NW trade wind

The windward diffluence of the trade wind (~70% of the year), with a strong N-NW component, and most common in spring and early summer, generates a convergence line to the South of the airport, whose position may oscillate, depending on the direction of the synoptic wind, with relief wind shear present during different sectors of the approach, between Castillo de Romeral and RWY 03. Aircraft may find they are affected by tailwind during part of their approach path, and on crossing the convergence line, meet positive wind shear prompted by the sudden switch from tailwind to headwind. This wind shear is often reinforced by gusting winds, of more than 40 kt, with greater impact on operations at the airport.

The height of the thermal inversion typical of the trade wind is a factor which increases the disturbance of the flow due to the island effect. When the inversion is below 2000 m, the windward diffluence of the island is accelerated on the flanks, because it has been compressed at very low levels (on occasions, the inversion may be below 500 m). On the other hand, when the inversion layer is above 2000 m, and the synoptic wind exceeds 15-20 kt, part of the flow may be able to surmount the relief, giving rise to a strong, gusting downhill wind, which is often channelled along the gullies which open out in the vicinity of the airport, principally those of Tirajana and Guayadeque on the approach to RWY 03, and Silva on the approach to RWY 21, accentuating the wind shear in those areas.

PLANO DE AERÓDROMO PARA
MOVIMIENTOS EN TIERRA-OACI

ELEV APN
24

TWR 118.300
GMC 121.700

GRAN CANARIA



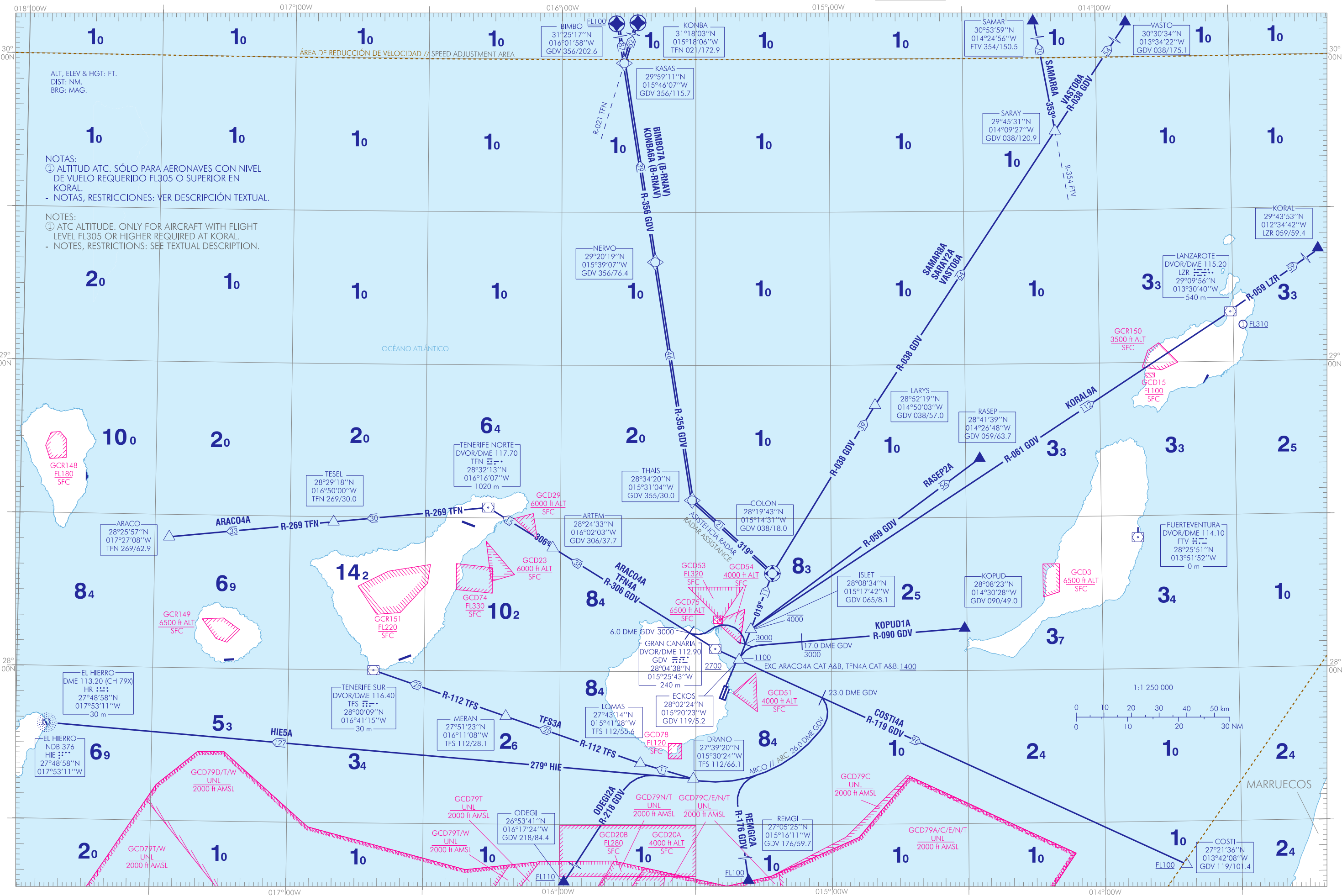
INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

CARTA DE SALIDA NORMALIZADA VUELO POR INSTRUMENTOS (SID)-OACI

TA 6000
VAR 4°23.5'W (2020)

APP 124.300
TWR 118.300

ARACO4A	BIMBO7A	COST14A	HIE5A	KONBA6A
KOPUD1A	KORAL9A	ODEGI2A	RASEP2A	REMG12A
SAMAR8A	SARAY2A	TFN4A	TF53A	VASTO8A

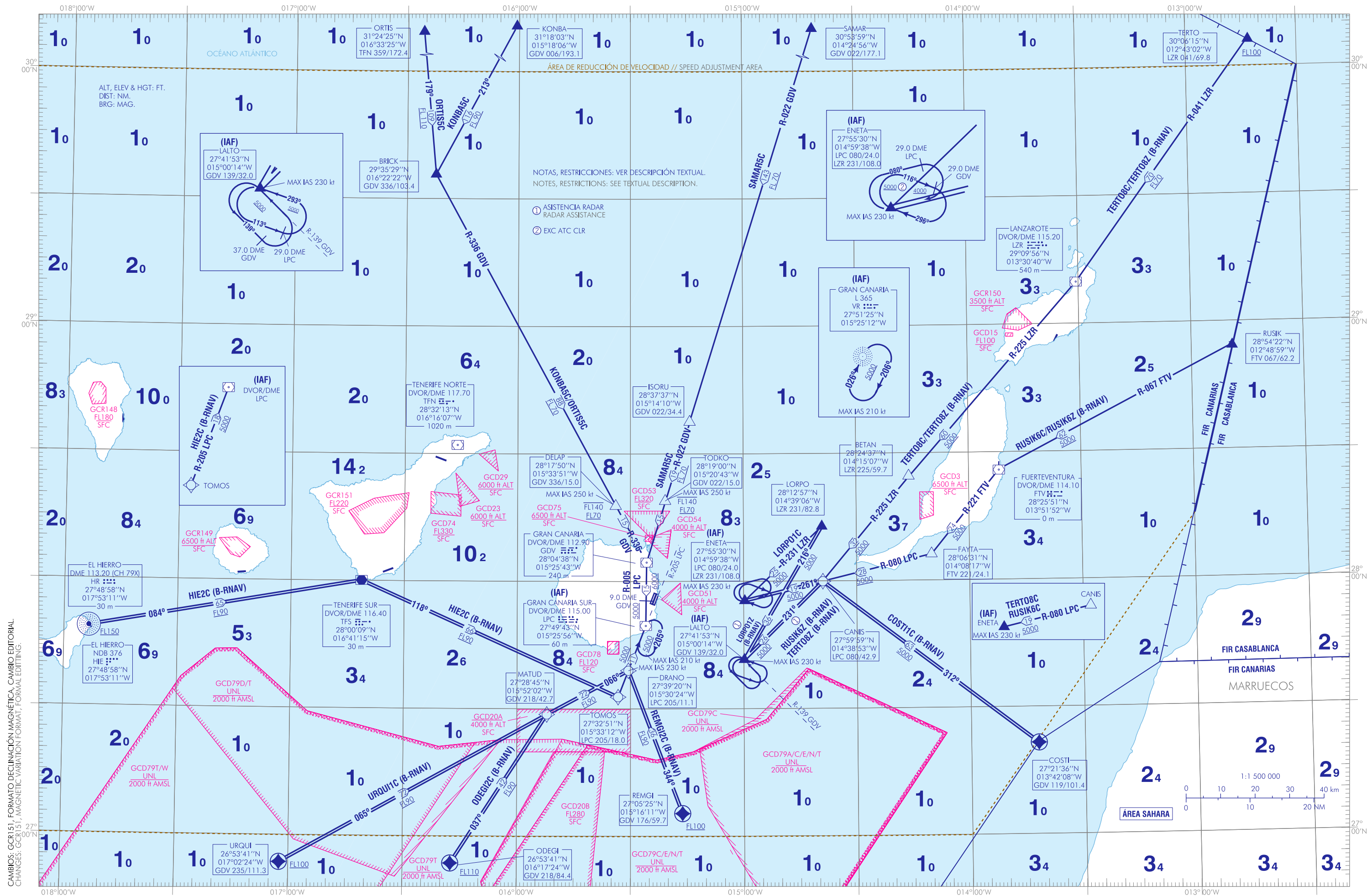


INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

APP 124.300
TWR 118.300

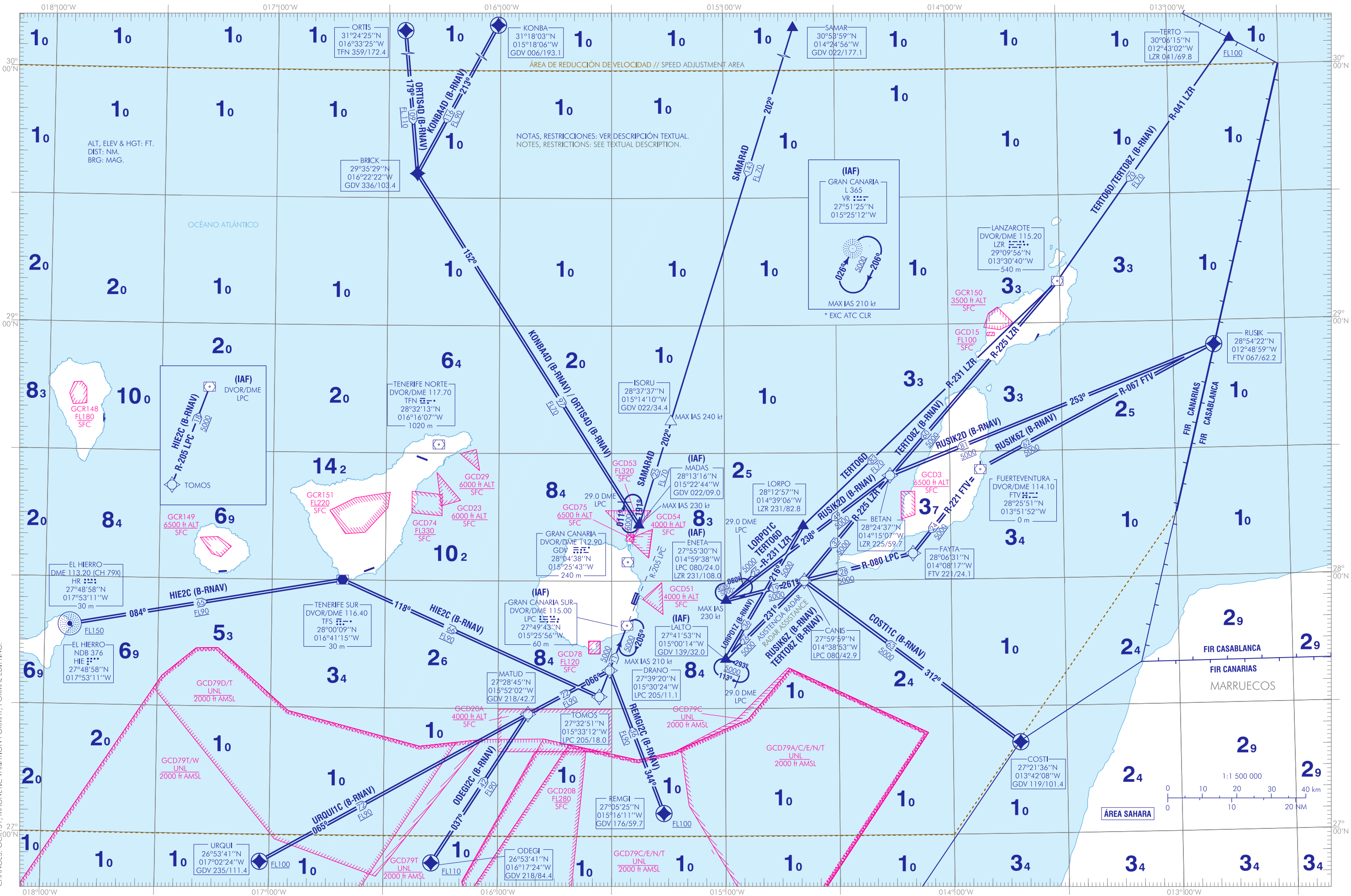


INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

CAMBIO: GCR151, FORMATO DECLINACIÓN MAGNÉTICA, CAMBIO EDITORIAL.
CHANGES: GCR151, MAGNETIC VARIATION FORMAT, FORMAL EDITING.



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

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

LEGA - GRANADA/Armillá

2. DATOS GEOGRÁFICOS Y DE ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO

AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA

ARP: 370800N 0033809W. Ver AD 2-LEGA ADC.

Distancia y dirección desde la ciudad: 4 km SW.

Elevación: 701 m / 2300 ft.

Ondulación geoidal: 49 m ± 0.05 m (1)

Temperatura de referencia: 34°C.

→ Temperatura baja media: 6°C.

→ Declinación magnética: 0° (2020).

→ Cambio anual: 7.5' E.

Administración AD: Ejército del Aire y del Espacio.

Dirección: Base Aérea de Armillá, Ctra. de Motril s/n - 18100 Armillá - Granada.

TEL: +34-958 218 683

FAX: +34-958 218 611

AFTN: LEGA

E-mail: No.

Tránsito autorizado: VFR/OVFR Nocturno. Uso exclusivo militar.

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

ARP: 370800N 0033809W. See AD 2-LEGA ADC.

Distance and direction from the city: 4 km SW.

Elevation: 701 m / 2300 ft.

Geoid undulation: 49 m ± 0.05 m (1)

Reference temperature: 34°C.

Low average temperature: 6°C.

Magnetic variation: 0° (2020).

Annual change: 7.5' E.

AD administration: Ejército del Aire y del Espacio.

Address: Base Aérea de Armillá, Ctra. de Motril s/n - 18100 Armillá - Granada.

TEL: +34-958 218 683

FAX: +34-958 218 611

AFTN: LEGA

E-mail: No.

Approved traffic: VFR/Night OVFR. Exclusive military use.

Remarks: (1) For all AD points.

3. HORARIO DE OPERACIÓN

OPERATIONAL HOURS

Aeropuerto: (1) 16 JUN-15 SEP: MON-FRI: 0530-1200;

16 SEP-15 JUN: V: MON-THU: 0530-1300;

FRI: 0530-1200;

I: MON-THU: 0630-1400;

FRI: 0630-1300.

Otras horas, fines de semana y HOL: O/R PPR 48 HR.

Aduanas e Inmigración: No.

Servicios médicos y de sanidad: HR AD.

AIS/ARO/OPV: 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) Aeronaves de estado extranjeras, ver casilla 20: -
Reglamentación local.

Airport: (1) 16 JUN-15 SEP: MON-FRI: 0530-1200;

16 SEP-15 JUN: V: MON-THU: 0530-1300;

FRI: 0530-1200;

I: MON-THU: 0630-1400;

FRI: 0630-1300.

Other hours, weekends and HOL: O/R PPR 48 HR.

Customs and Immigration: No.

Health and Sanitation: HR AD.

AIS/ARO/OPV: HR AD.

MET briefing: HR AD.

ATS: HR AD.

Fuelling: HR AD.

Handling: HR AD.

Security: H24.

De-icing: No.

Remarks: (1) Foreign State aircraft, see item 20: Local regulations.

4. SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO

HANDLING SERVICES AND FACILITIES

Instalaciones para el manejo de carga: Hasta 4500 kg.

Tipos de combustible: F-34.

Tipos de lubricante: O-123, O-125, O-156, O-190, G-353, G-363, G-366, G-395,
G-354, H-515.Capacidad de reabastecimiento: 1 Cisterna: 5000 L; 8.3 L/s por gravedad.
2 Cisternas: 20000 L; 8.3 L/s por gravedad.
11.7 L/s por presión.

Instalaciones para el deshielo: No.

Espacio disponible en hangar: No.

Instalaciones para reparaciones: No.

Observaciones: GPU: Unidad de CA (hasta 100 KVA) y CC (hasta 2500 A).

Cargo facilities: Up to 4500 kg.

Fuel types: F-34.

Oil types: O-123, O-125, O-156, O-190, G-353, G-363, G-366, G-395, G-354,
H-515.Refuelling capacity: 1 Truck: 5000 L; 8.3 L/s by gravity.
2 Trucks: 20000 L; 8.3 L/s by gravity.
11.7 L/s by pressure.

De-icing facilities: No.

Hangar space: No.

Repair facilities: No.

Remarks: GPU: AC (up to 100 KVA) and DC (up to 2500 A) units.

5. INSTALACIONES PARA LOS PASAJEROS

PASSENGER FACILITIES

Hoteles: Sí.

Restaurante: Sí.

Transporte: Autobuses y vehículos ligeros disponibles a petición.

Instalaciones médicas: Primeros auxilios y ambulancia.

Banco/Oficina Postal: Cajero automático/No.

Información turística: No.

Observaciones: Ninguna.

Hotels: Yes.

Restaurant: Yes.

Transportation: Buses and light vehicles available on request.

Medical facilities: First aid and ambulance.

Bank/Post Office: Cash dispenser/No.

Tourist information: No.

Remarks: None.

6. SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

Categoría de incendios: CIV: 6 durante HR AD.

MIL: 4 y H3 durante HR AD (1).

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

Retirada de aeronaves inutilizadas: Sí.

Observaciones: (1) Categoría MIL 6 O/R PPR 48 HR.

Fire category: CIV: 6 during HR AD

MIL: 4 and H3 during HR AD (1).

Rescue equipment: In accordance with the fire category published.

Removal of disabled aircraft: Yes.

Remarks: (1) MIL category 6 O/R PPR 48 HR

7. DISPONIBILIDAD ESTACIONAL/REMOCIÓN DE OBSTÁCULOS			SEASONAL AVAILABILITY/OBSTACLE CLEARING	
Equipo: No. Prioridad: No. Observaciones: Ninguna.			Equipment: No. Priority: No. Remarks: None.	
8. DETALLES DEL ÁREA DE MOVIMIENTO			MOVEMENT AREA DETAILS	
Plataforma Norte: Superficie: Hormigón. Resistencia: PCN 10/F/B/W/T. PCN 30/R/B/W/T.			Apron North: Surface: Concrete. Strength: PCN 10/F/B/W/T. PCN 30/R/B/W/T.	
Plataforma Este: Superficie: Hormigón. Resistencia: PCN 41/R/A/W/T.			Apron East: Surface: Concrete. Strength: PCN 41/R/A/W/T.	
Calles de rodaje: Anchura: 15 m. Superficie: Asfalto y hormigón. Resistencia: PCN 9/F/B/W/T (Norte). PCN 7/F/B/W/T (Sur). PCN 38/R/B/W/T (Sur).			Taxiways: Width: 15 m. Surface: Asphalt and concrete. Strength: PCN 9/F/B/W/T (North). PCN 7/F/B/W/T (South). PCN 38/R/B/W/T (South).	
Posiciones de comprobación: Altimetro: Plataforma Helipuerto VFR. 370823N 0033800W. 680 m/2231 ft. VOR: No. INS: No. TACAN: THR 36 206° 370.4 m.			Check locations: Altimeter: VFR Heliport apron. 370823N 0033800W. 680 m/2231 ft. VOR: No. INS: No. TACAN: THR 36 206° 370.4 m.	
Observaciones: TACAN: Uso exclusivo Escuela Militar de Helicópteros.			Remarks: TACAN: Exclusive Military Helicopter School use.	
9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUÍA DE RODAJE			TAXIING GUIDANCE SYSTEM AND MARKINGS	
Sistema de guía de rodaje: Puntos de espera en pista. Señalización de RWY: Designadores, umbral, eje y faja lateral. Señalización de TWY: Eje. Observaciones: Ninguna.			Taxiing guidance system: Runway-holding positions. RWY markings: Designators, threshold, centre line and side stripe. TWY markings: Centre line. Remarks: None.	
10. OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO			AERODROME OBSTACLES	
En áreas de aproximación y despegue // In approach & take-off areas			En el área de circuito y en el AD // In circling area and at AD	
RWY Area	Obstáculo Obstruction	Coordenadas Coordinates	Obstáculo Obstruction	Coordenadas Coordinates
18	Antena // Antenna	380 m / 133°MAG	Antena // Antenna	141.42 m / 227°MAG
	698 m / 2290 ft	FM THR 18	701 m / 2300 ft	FM THR 18
	Antena // Antenna	6500 m / 298°MAG	Antena // Antenna	370805N 0033756W
	731 m / 2398 ft	FM THR 18	687 m / 2254 ft	
	Antena // Antenna	7500 m / 043°MAG		
	974 m / 3195 ft	FM THR 18		
	Antena // Antenna	420 m / 057°MAG		
	697 m / 2287 ft	FM THR 18		
36	Carretera // Road	320 m / 348°MAG		
	668 m / 2192 ft	FM THR 18		
	Montaña // Mountain	15.000 m / 038°MAG		
	1852 m / 6076 ft	FM THR 18		
	Montaña // Mountain	12.500 m / 343°MAG		
	876 m / 2874 ft	FM THR 18		
	Antena // Antenna	885 m / 033°MAG	Antena // Antenna	316.22 m / 290°MAG
	704 m / 2310 ft	FM THR 36	701 m / 2300 ft	FM THR 36
	Carretera // Road	475 m / 088°MAG		
	704 m / 2310 ft	FM THR 36		
	Montaña // Mountain	10.500 m / 163°MAG		
	1524 m / 5000 ft	FM THR 36		
	Montaña // Mountain	14.500 m / 118°MAG	Antena // Antenna	370752N 0033805W
	2100 m / 6890 ft	FM THR 36	692 m / 2270 ft	
	Montaña // Mountain	5750 m / 233°MAG		
	971 m / 3186 ft	FM THR 36		
Observaciones: Ninguna.			Remarks: None	
11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO			METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED	
Oficina MET: Armilla OMD. HR: HR AD. METAR: Semihorario. TAF: 24 HR. Pronóstico de aterrizaje: No. Información: En persona y telefónica. Documentación de vuelo/Idioma: Cartas y lenguaje claro / Español. Cartas: Mapas del tiempo significativo, mapas de pronóstico en altitud (viento y temperatura).			MET office: Armilla OMD. HR: HR AD. METAR: Half-hourly. TAF: 24 HR. Landing forecasts: No. Briefing: In person and by telephone. Flight documentation/Language: Charts and plain language / Spanish. Charts: Significant weather charts, upper-air forecast charts (wind and temperature).	

Equipo suplementario: No.

Dependencia ATS atendida: OPV, TWR.

Información adicional: Sevilla OMAe (LESV): H24; TEL: +34-954 462 030;
+34-954 460 699.

Armilla OMD; HR AD; TEL: +34-958 218 684.

Observaciones: Se hacen avisos de aeródromo.

Supplementary equipment: No.

ATS unit served: OPV, TWR.

Additional information: Sevilla OMAe (LESV): H24; TEL: +34-954 462 030;
+34-954 460 699.

Armilla OMD; HR AD; TEL: +34-958 218 684.

Remarks: Aerodrome warnings available.

12. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA

RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

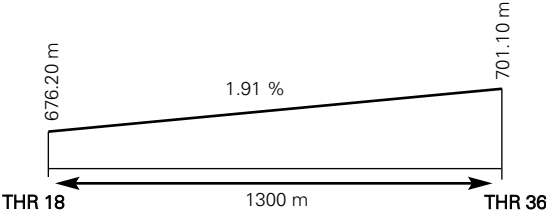
RWY	Orientación Direction	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m) Strip (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
18	181.92° GEO 182° MAG	1300 x 30	370820.71N 0033807.93W	THR: 676 m / 2218 ft TDZ: No	No	No	1458 x 120	No	No	RWY: (1) PCN 16/F/B/W/T SWY: No
36	001.91° GEO 002° MAG	1300 x 30	370738.56N 0033809.69W	THR: 701 m / 2300 ft TDZ: 701 m / 2300 ft	No	No	1458 x 120	No	No	RWY: (1) PCN 16/F/B/W/T SWY: No

Observaciones: (1) Terreno compactado con preparación asfáltica.

Perfil:

Remarks: (1) Compacted soil with asphalt.

Profile:



13. DISTANCIAS DECLARADAS

DECLARED DISTANCES

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
18	1300	1300	1300	1300
36	1300	1300	1300	1300

Observaciones: Ninguna.

Remarks: None.

14. ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA

APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

<div><div>Pista: 18</div><div>Aproximación: No.</div><div>VASIS/PAPI: No.</div><div>Umbral: Verdes. Distancia entre luces: 2 m.</div><div>Zona de toma de contacto: No.</div><div>Eje pista: No.</div><div>Borde de pista: 1300 m blancas. LIM. Distancia entre luces: 50 m.</div><div>Extremo de pista: Rojas. Distancia entre luces: 2 m.</div><div>Zona de parada: No.</div><div>Observaciones: Ninguna.</div></div>	<div><div>Runway: 18</div><div>Approach: No.</div><div>VASIS/PAPI: No.</div><div>Threshold: Green. Distance between lights: 2 m.</div><div>Touchdown zone: No.</div><div>Runway centre line: No.</div><div>Runway edge: 1300 m white. LIM. Distance between lights: 50 m.</div><div>Runway end: Red. Distance between lights: 2 m.</div><div>Stopway: No.</div><div>Remarks: None.</div></div>
<div><div>Pista: 36</div><div>Aproximación: Luces de identificación de umbral.</div><div>PAPI (MEHT): 3.5° (12.54 m / 41 ft).</div><div>Umbral: Verdes. Distancia entre luces: 2 m.</div><div>Zona de toma de contacto: No.</div><div>Eje pista: No.</div><div>Borde de pista: 1300 m blancas. LIM. Distancia entre luces: 50 m.</div><div>Extremo de pista: Rojas. Distancia entre luces: 2 m.</div><div>Zona de parada: No.</div><div>Observaciones: Ninguna.</div></div>	<div><div>Runway: 36</div><div>Approach: Threshold identification lights.</div><div>PAPI (MEHT): 3.5° (12.54 m / 41 ft).</div><div>Threshold: Green. Distance between lights: 2 m.</div><div>Touchdown zone: No.</div><div>Runway centre line: No.</div><div>Runway edge: 1300 m white. LIM. Distance between lights: 50 m.</div><div>Runway end: Red. Distance between lights: 2 m.</div><div>Stopway: No.</div><div>Remarks: None.</div></div>

15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA

OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

ABN: ALTN W/O/B EV 2.5 sec. O/R. Ver AD 2-LEGA ADC.

WDI: 1 cerca THR 18; 1 cerca THR 36; 1 cerca zona de aterrizaje de HEL. LGTD.

Iluminación de TWY: Borde.

Iluminación de plataforma: Borde.

Fuente secundaria de energía: Sí.

Observaciones: Ninguna.

ABN: ALTN W/O/B EV 2.5 sec. O/R. See AD 2-LEGA ADC.

WDI: 1 near THR 18; 1 near THR 36; 1 near HEL landing area. LGTD.

TWY lighting: Edge.

Apron lighting: Edge

Secondary power supply: Yes.

Remarks: None.

16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS		HELICOPTER LANDING AREA	
Situación: 6 pistas al W de la RWY. Elevación: 678 m / 2223 ft. Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización: Pista 265 x 20 m. Plataforma 20 x 20 m de terreno natural. Orientación: 18/36. Distancias declaradas: Información no disponible. Iluminación: No. Observaciones: Uso exclusivo de la escuela.		Position: 6 runways W from main RWY. Elevation: 678 m / 2223 ft. Dimensions, surface, maximum weight, marking: Runway 265 x 20 m. Natural soil apron 20 x 20 m. Direction: 18/36. Declared distances: Information not available. Lighting: No. Remarks: Exclusive school use.	
Situación: Plataforma Helipuerto VFR 100 m SE FM THR 18 (370823N 0033800W). Elevación: 678 m / 2223 ft. Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización: 30 x 30 m/Hormigón. PCN 33/R/B/W/T. Orientación: 018°/198° MAG. Distancias declaradas: Información no disponible. Iluminación: 20 balizas empotradas en plataforma. H-PAPI 7° de 2 unidades dobles. Observaciones: No.		Position: VFR apron Heliport 100 m SE FM THR 18 (370823N 0033800W). Elevation: 678 m / 2223 ft. Dimensions, surface, maximum weight, marking: 30 x 30 m/Concrete. PCN 33/R/B/W/T. Direction: 018°/198° MAG. Declared distances: Information not available. Lighting: 20 inset markers on apron. H-PAPI 7° 2 double units. Remarks: No.	

17. ESPACIO AÉREO ATS		ATS AIRSPACE		
Denominación y límites laterales Designation and lateral limits	Límites verticales Vertical limits	Clase de espacio aéreo Airspace class	Unidad responsable Idioma Unit Language	Altitud de transición Transition altitude
ATZ DE GRANADA/ARMILLA: 370953,3N 0033808,5W, 371041,3N 0033808,5W y desde este punto, semicírculo en el sentido de las agujas del reloj de 5 km de radio con centro en ARP hasta 370516,7N 0033808,5W, 370606,2N 0033808,5W y desde este punto semicírculo en el sentido de las agujas del reloj de 3,5 km de radio con centro en ARP hasta 370953,3N 0033808,5W. // 370953.3N 0033808.5W, 371041.3N 0033808.5W and from this point a clockwise semicircle radius 5 km centred on ARP to 370516.7N 0033808.5W, 370606.2N 0033808.5W and from this point a clockwise semicircle radius 3.5 km centred on ARP to 370953.3N 0033808.5W. (1) Observaciones: (1) O la visibilidad horizontal, lo que resulte inferior. (2) O hasta la elevación del techo de nubes, lo que resulte más bajo.	1650 ft HGT (2) SFC	D	ARMILLA TWR	2150 m / 7000 ft
		Remarks: (1) Or the ground visibility, whichever is lower. (2) Or up to the cloud ceiling, whichever is lower.		

18. INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN ATS		ATS COMMUNICATION FACILITIES		
Servicio Service	Distintivo llamada Call sign	FREQ	HR	Observaciones Remarks
TWR	Armilla TWR	118.700 MHz 121.500 MHz 121.825 MHz 122.100 MHz 139.300 MHz 243.000 MHz 257.800 MHz	HR AD HR AD HR AD HR AD HR AD HR AD HR AD	CIV EMERG GMC MIL MIL EMERG MIL

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
→ TACAN (0°)	TGR	CH 78X	H24	370757.1N 0033801.7W	690 m	Uso exclusivo Escuela Militar de Helicópteros // Exclusive Military Helicopter School use. Este equipo en caso de fallo de AZIMUT, continuará dando información DME. // This equipment, in the case of AZIMUTH failure, will continue providing DME information.

20. REGLAMENTACIÓN LOCAL

LOCAL REGULATIONS

Aeródromo cerrado para aeronaves sin radiocomunicación en ambos sentidos.

Aerodrome closed to aircraft without two-way radiocommunication.

MÍNIMOS OPERACIONALES

Los mínimos operacionales de AD para aeronaves en aterrizajes, despegues y sobrevuelos en condiciones visuales dentro del ATZ, son:

- Techo de nubes:
Para aviones DEP/ARR: 1500 ft.
Para helicópteros DEP/ARR: 800 ft.
- Visibilidad horizontal:
Para aviones DEP/ARR: 2.5 km.
Para helicópteros DEP/ARR: 500 m.

Aeronaves en misión SAR o emergencia, a criterio del comandante de la aeronave.

OPERATIONAL MINIMA

Aircraft taking off, landing and overflying the ATZ in visual flight conditions, must comply with the following AD operational minima:

- Cloud ceiling:
Aeroplane DEP/ARR: 1500 ft.
Helicopters DEP/ARR: 800 ft.
- Horizontal visibility:
Aeroplane DEP/ARR: 2.5 km.
Helicopters DEP/ARR: 500 m.

AD operational minima for SAR aircraft or in emergency are left to aircraft commander's judgement.

AERONAVES DE ESTADO EXTRANJERAS

La solicitud PPR es obligatoria con un mínimo de 48 horas de antelación. En caso de transporte de mercancías peligrosas se realizará con al menos tres días laborables de antelación.

La solicitud de PPR se dirigirá, en AD HR, a la dirección LEGAYXXYX. En caso de no disponer de AFTN se solicitará por fax (+34-958 218 611).

FOREIGN STATE AIRCRAFT

PPR request is mandatory at least 48 hours in advance. When transporting dangerous goods this shall be requested at least three working days in advance.

PPR request will be addressed, during AD HR, to LEGAYXXYX. In case the AFTN is not available, the request will be submitted by fax (+34-958 218 611).

21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS

NOISE ABATEMENT PROCEDURES

No.

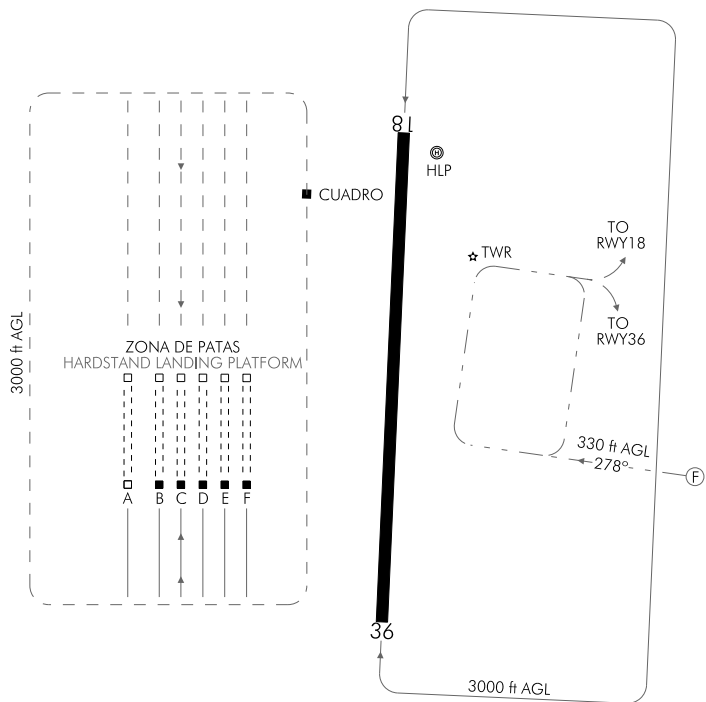
No.

22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO

FLIGHT PROCEDURES

→ CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD

AD TRAFFIC CIRCUIT



■ ASFALTADO // ASPHALT SURFACE

□ NO ASFALTADO // NON ASPHALT SURFACE

- - - - TRÁFICO ACFT CON FALLO DE COMUNICACIONES // ACFT WITH COMMUNICATIONS FAILURE TRAFFIC

- - - - TRÁFICO HEL ESCUELA // SCHOOL HEL TRAFFIC

—— TRÁFICO ACFT RWY 18/36 Y HELIPUERTO // ACFT TRAFFIC RWY 18/36 AND HELIPORT

Ⓢ 370714N, 0033506W

23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA**ADDITIONAL INFORMATION**

La Base Aérea de Armilla dispone, como ayuda a la enseñanza y para la práctica de vuelo en periodo de escuela y en condiciones meteorológicas visuales, un sistema de ayuda al aterrizaje asociado a la RWY 36 con las siguientes características:

Ubicación:

Equipo 1: 370829.6N 0033807.6W / 167 m FM THR 18.

Equipo 2: 370751.3N 0033804.3W a 569 m THR 36 & 40 m FM RCL a la derecha en el sentido de APCH.

Equipo 3: 370751.3N 0033804.3W.

Indicativo / Frecuencia

Equipo 1: IGA / 109.500 Mhz.

Equipo 2: 332.600 Mhz.

Equipo 3: IGA / CH 32X.

For use as a teaching aid and for practice during flight school and in visual weather conditions, Armilla Air Base has a system to aid in landing on RWY 36 with the following characteristics:

Location:

Equipment 1: 370829.6N 0033807.6W / 167 m FM THR 18.

Equipment 2: 370751.3N 0033804.3W to 569 m THR 36 & 40 m FM RCL to the right in the direction of the APCH.

Equipment 3: 370751.3N 0033804.3W.

Call sign / Frequency

Equipment 1: IGA / 109.500 Mhz.

Equipment 2: 332.600 Mhz.

Equipment 3: IGA / CH 32X.

OBSTÁCULOS EN LA APROXIMACIÓN DE LA RWY 36.

Hay edificaciones al sur del campo en la prolongación de la RWY 18 entre 1800 m y 2500 m del THR 36.

Elevación máxima 768 m.

Pendiente de 3.12 % definida por obstáculos más altos desde THR 36.

OBSTACLES TO RWY 36 APPROACH.

There are buildings to the south of the airfield on the prolongation or RWY 18, between 1800 m and 2500 m from THR 36.

Maximum elevation 768 m.

Slope of 3.12 % from THR 36 defined by taller obstacles.

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/#LEGA>

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

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

25. PENETRACIÓN DE LA SUPERFICIE DEL TRAMO VISUAL (VSS)**VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION**

No.

No.

GRANADA/Armillar

[illegible]

SGL RWY & TWY

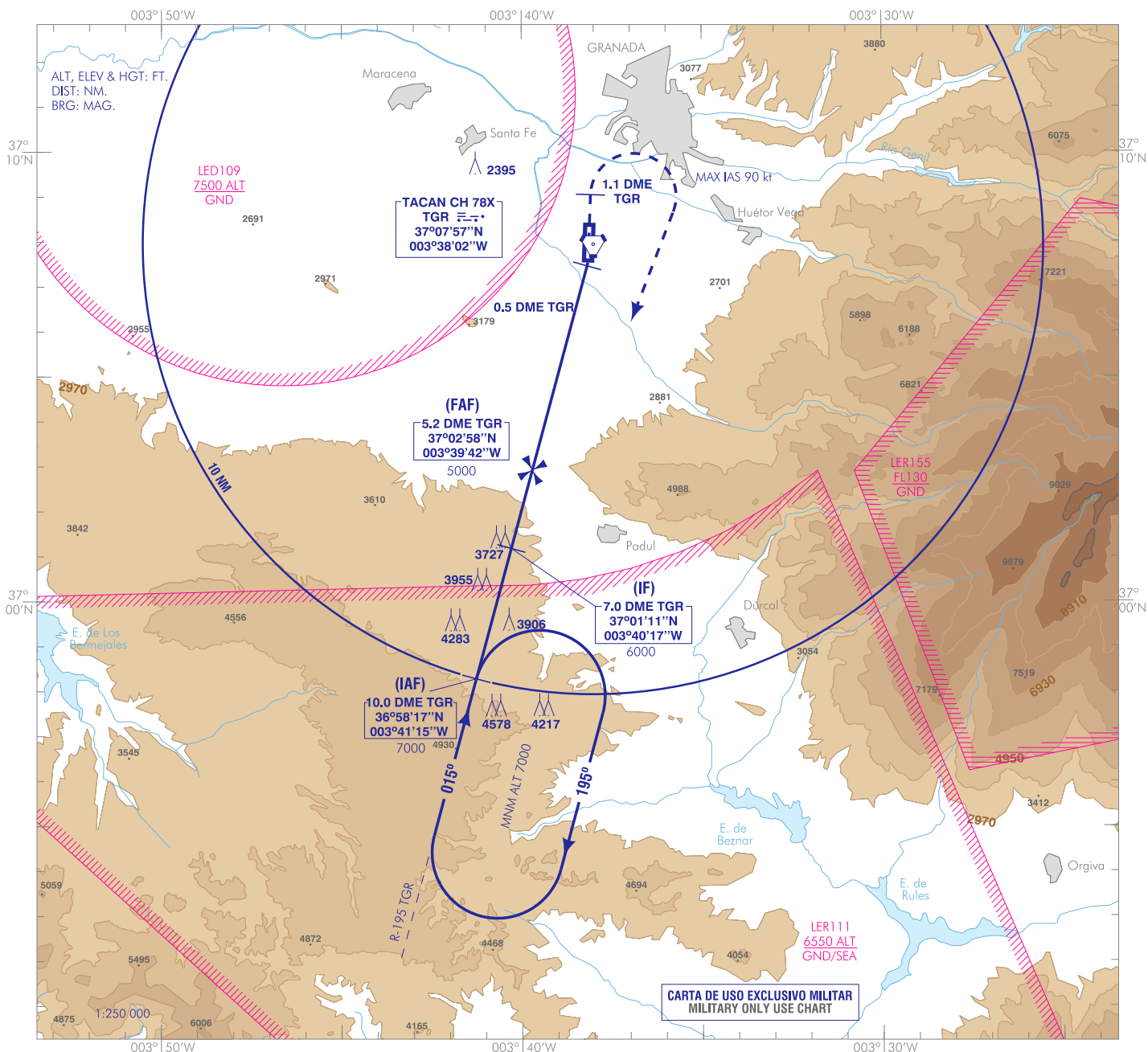
INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

CARTA DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS-MIPS

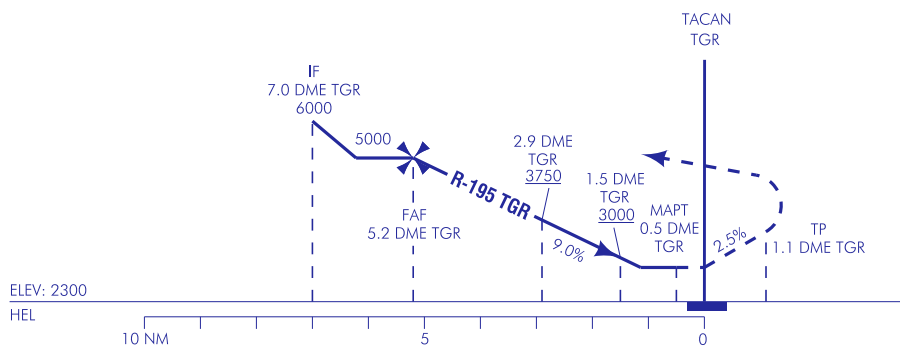
ELEV HEL
2300
VAR 0° (2020)

APP 118.850
TWR 118.700

GRANADA/Armilla
COPTER TACAN
RWY 36



FRUSTRADA: SUBIR EN RUMBO DE PISTA HASTA 1.1 DME TGR. VIRAR A LA DERECHA (IAS MAX 90 kt) SUBIENDO A 7000 PARA INTEGRARSE A LA ESPERA.
MISSED APCH: CLIMB ON RUNWAY HEADING TO 1.1 DME TGR. TURN RIGHT (MAX IAS 90 kt) CLIMBING TO 7000 TO JOIN THE HOLDING.

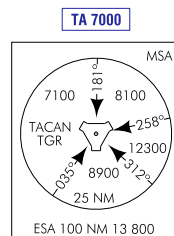


HGT REF ELEV THR RWY ZZ

CAT	HEL
S-TACAN	2750/1.6 530 (600-1.6)
SOLO PARA ENTRENAMIENTOS EN VMC VMC TRAINING ONLY	

GS	kt	60	70	80	90	100
FFP-THR:	min:s	4:42	4:02	3:32	3:08	2:49
FAF-MAPT: 4.7 NM	min:s	5:47	6:38	7:29	8:20	9:11
ROD: 9.0 %	ft/min					

ALT DME (TGR) FNA									
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4
								4900	4350
								3800	3260



CAMBIOS: DECLINACIÓN MAGNÉTICA, RUMBOS Y RADIALES, OBST, IDIOMA.
CHANGES: MAGNETIC VARIATION, HEADINGS AND RADIALS, OBST, LANGUAGE.

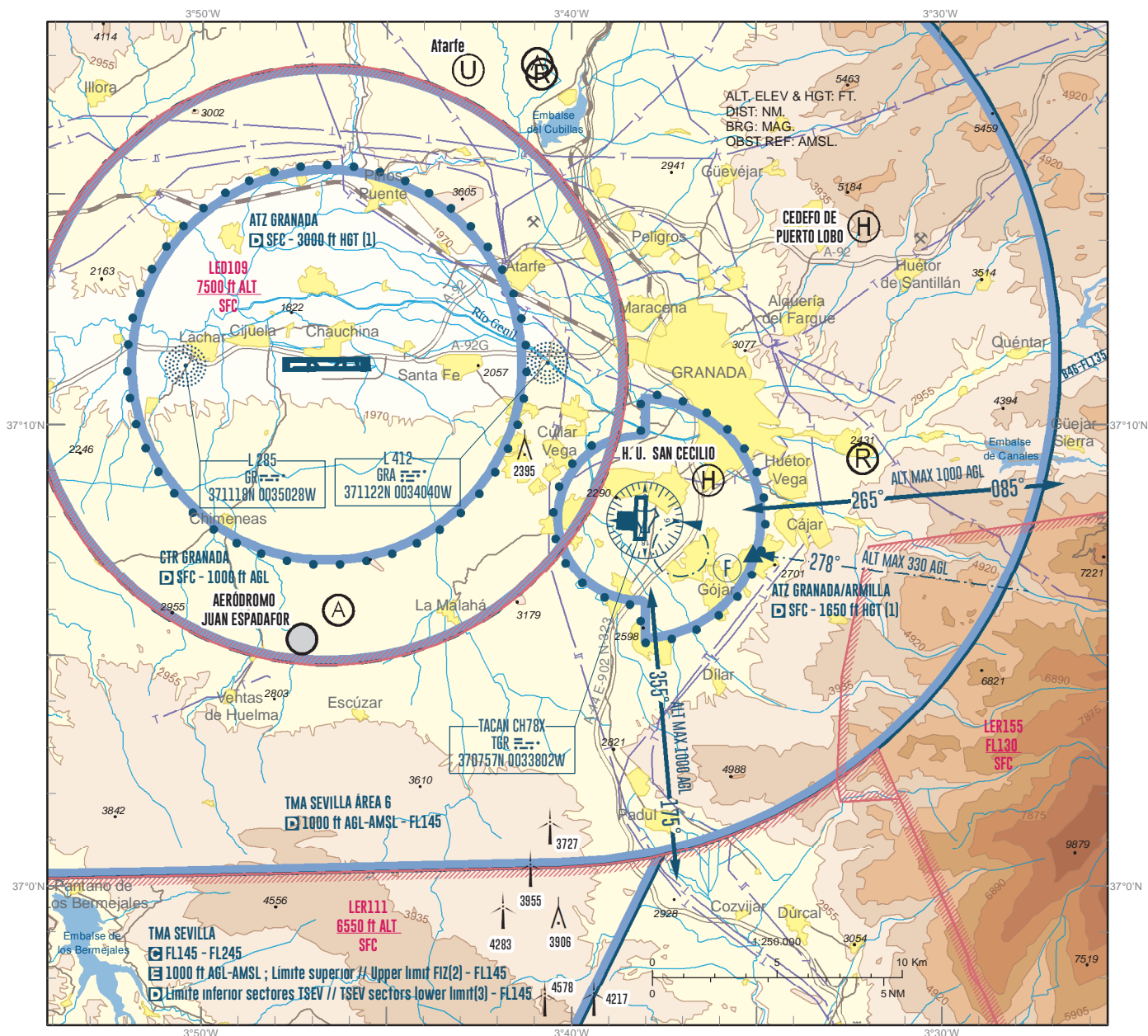
INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

CARTA DE APROXIMACIÓN
VISUAL / VAC - OACI

ELEV AD
2300
VAR 0° (2020)

TWR	118.700
GMC	121.825
	122.100

GRANADA/Armillá
LEGA



NOTA

- (1) O hasta la elevación del techo de nubes, lo que resulte mas bajo.
- (2) Fuera de los límites laterales de los sectores TSEV.
- (3) Dentro de los límites laterales de los sectores TSEV.

FALLO DE COMUNICACIONES

Las aeronaves con fallo de comunicaciones entrarán en la ATZ de Granada/Armillá con rumbo 278° desde el punto F y a 330 ft AGL, para incorporarse a un tráfico corto con virajes a derecha, dejando libres las prolongaciones de los ejes de pista y el helipuerto, al Este del TACAN y volando al Sureste de la TWR. Se comunicará a ciegas en cada uno de los tramos, y una vez recibida la autorización de aterrizaje por parte de la TWR mediante señales luminosas, se incorporarán al tráfico estándar al Este del aeródromo, para aterrizar en la pista en servicio evitando sobrevolar las instalaciones de combustible.

En caso de dificultades para incorporarse al circuito de fallo de comunicaciones, contactar con TWR via: TEL: +34-958 218 682, antes de entrar a Granada/Armillá ATZ.

OBSERVACIONES

- PAPI (MEHT) RWY 36: 3.5° (41ft)
- Prohibido a las aeronaves sin radiocomunicación en ambos sentidos.
- A título informativo, se incluyen las coordenadas geográficas de los puntos:

F: 370714N 0033506W

NOTE

- (1) Or up to the cloud ceiling, whichever is lower.
- (2) Outside the lateral limits of TSEV sectors.
- (3) Within the lateral limits of TSEV sectors.

COMMUNICATIONS FAILURE

Aircraft with communications failure must enter Granada/Armillá ATZ on heading 278° from point F and at 330 ft AGL, to join a short traffic with turns to the right, leaving the heliport and runway centre line extensions clear, East to the TACAN and flying to the South-east of the TWR. They will report each segment transmitting blind, and when TWR clears them to land using light signals, then they will join the standard traffic at East of the airfield to land on the RWY in use avoiding overflight of the fuel facilities.

In case of difficulties in joining the communications failure circuit, contact TWR via TEL: +34-958 218 682 before entering Granada/Armillá ATZ.

REMARKS

- PAPI (MEHT) RWY 36: 3.5° (41ft)
- Prohibited to aircraft without two ways radiocommunication.
- The geographic coordinates of the points are included for information purposes:

F: 370714N 0033506W

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

PRKG	ELEV (m)
3H	567.592
6H	567.628
7H	567.932
9H	567.600
10H	568.161
11H	568.678

Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización:

- FATO: RWY 09/27.
- Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 09/27, ver casilla 12.
- Rodaje aéreo: TLOF coincide con los PRKG 3H y 6H.
- PRKG 3H: hormigón PCN 81/R/A/W/T. Faja circular de 50 cm de ancho y diámetro interior de 7 m.
- PRKG 6H: hormigón PCN 81/R/A/W/T. Faja circular de 50 cm de ancho y diámetro interior de 9 m.
- PRKG 7H: hormigón, PCN 34/R/A/W/T. Faja circular discontinua de 30 cm de ancho y diámetro interior de 17.39 m.
- PRKG 9H: hormigón, PCN 81/R/A/W/T. Faja circular discontinua de 30 cm de ancho y diámetro interior de 11.37 m.
- PRKG 10H: hormigón, PCN 61/R/A/W/T. Faja circular discontinua de 30 cm de ancho y diámetro interior de 11.37 m.
- PRKG 11H: hormigón, PCN 61/R/A/W/T. Faja circular discontinua de 30 cm de ancho y diámetro interior de 11.37 m.

Orientación: No.**Distancias declaradas:** No.**Iluminación:** No.**Observaciones:** Iluminación de plataforma.**Dimensions, surface, maximum weight, marking:**

- FATO: RWY 09/27.
- Ground taxiing: TLOF same as RWY 09/27, see item 12.
- Air Taxiing: TLOF same as PRKG 3H and 6H.
- PRKG 3H: concrete PCN 81/R/A/W/T. Circular stripe with 50 cm wide and an interior diameter of 7 m.
- PRKG 6H: concrete PCN 81/R/A/W/T. Circular stripe with 50 cm wide and an interior diameter of 9 m.
- PRKG 7H: concrete, PCN 34/R/A/W/T. Discontinuous circular stripe with 30 cm wide and an interior diameter of 17.39 m.
- PRKG 9H: concrete, PCN 81/R/A/W/T. Discontinuous circular stripe with 30 cm wide and an interior diameter of 11.37 m.
- PRKG 10H: concrete, PCN 61/R/A/W/T. Discontinuous circular stripe with 30 cm wide and an interior diameter of 11.37 m.
- PRKG 11H: concrete, PCN 61/R/A/W/T. Discontinuous circular stripe with 30 cm wide and an interior diameter of 11.37 m.

Direction: No.**Declared distances:** No.**Lighting:** No.**Remarks:** Apron lighting.**17. ESPACIO AÉREO ATS****ATS AIRSPACE**

Denominación y límites laterales Designation and lateral limits	Límites verticales Vertical limits	Clase de espacio aéreo Airspace class	Unidad responsable Idioma Unit Language	Altitud de transición Transition altitude
CTR GRANADA Círculo de 6.5 NM de radio centrado en ARP. // Circle radius 6.5 NM centred on ARP.	1000 ft AGL SFC	D	GRANADA TWR ES/EN	2150 m/7000 ft
ATZ GRANADA Círculo de 8 km de radio centrado en ARP. // Circle of radius 8 km centred on ARP. (1)	3000 ft HGT (2) SFC	D	GRANADA TWR ES/EN	
Observaciones: (1) O la visibilidad horizontal, lo que resulte inferior. (2) O hasta la elevación del techo de nubes, lo que resulte más bajo.		Remarks: (1) Or the ground visibility, whichever is lower. (2) Or up to the cloud ceiling, whichever is lower.		

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

Servicio Service	Distintivo llamada Call sign	FREQ	HR	Observaciones Remarks
APP/TWR	Granada TWR	118.850 MHz 121.500 MHz 121.925 MHz 243.000 MHz 257.800 MHz	HR AD HR AD HR AD HR AD HR AD	APP/L EMERG GMC EMERG MIL
VDF	Granada gonio	118.850 MHz 121.500 MHz	HR AD HR AD	
→ ATIS	Granada Information	120.625 MHz	HR AD	
→ D-ATIS	Granada Information		HR ATS	Suministro de información ATIS mediante enlace de datos // Provision of ATIS information via data link

19. RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIAJE**RADIO NAVIGATION & LANDING FACILITIES**

Instalación (VAR) Facility (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas Coordinates	ELEV DME	Observaciones Remarks
DVOR (0°)	GDA	113.400 MHz	H24	371059.4N 0035927.3W		Posibles fluctuaciones en los radiales de alejamiento a distancias superiores a 5 NM // Fluctuations may be observed on outbound radials at distances greater than 5 NM.
DME	GDA	CH 81X	H24	371059.9N 0035927.3W	600 m	
L (0°)	GR	285.000 kHz	H24	371117.7N 0035027.6W		270° MAG / 4200 m FM THR 09; COV 15 NM.
L (0°)	GRA	412.000 kHz	HR AD	371121.7N 0034039.8W		090° MAG / 7395 m FM THR 27; COV 20 NM.
LOC 09 (0°) ILS CAT I	GRD	109.300 MHz	HR AD	371119.9N 0034529.5W		090° MAG / 251 m FM THR 27; AVBL BTN ±35° FM RCL FM 17 NM (15.4 DME) a // at 5600 ft o // or ABV.

GP 09	332.000 MHz	HR AD	371123.1N 0034724.2W	AVBL BTN ±10° FM RCL FM 25 NM (23.4 DME) a // at 5600 ft o // or ABV. 3°; RDH 18 m; a // at 324 m FM THR 09 & 124 m FM RCL a la izquierda en el sentido de APCH // To the left on APCH direction.
ILS/DME	GRD	CH 30X	HR AD 371123.1N 0034724.2W	567 m REF DME THR 09

20. REGLAMENTACIÓN LOCAL

LOCAL REGULATIONS

OPERACIONES VISUALES NOCTURNAS (VFR-N)
Se autorizan las operaciones visuales nocturnas.

NIGHT VISUAL OPERATIONS (VFR-N)
VFR-N flights are permitted.

PROCEDIMIENTO DE SOLICITUD DE NIVEL DE PROTECCION DE SALVAMENTO Y EXTINCION DE INCENDIOS A DEMANDA
El operador que desee operar en el Aeropuerto Granada/Federico Garcia Lorca Granada-Jaén con una aeronave de categoría OACI-SSEI superior a 7 deberá solicitarlo con la mayor antelación posible al aeropuerto mediante un correo electrónico a la siguiente dirección: Grx.Operaciones@aena.es, indicando la fecha y hora de llegada programada, y el modelo de avión.

PROCEDURE FOR THE REQUEST OF RESCUE PROTECTION LEVEL AND FIRE FIGHTING CATEGORY ON DEMAND
An operator wishing to operate at Granada/Federico Garcia Lorca Granada-Jaén Airport with an aircraft of category ICAO-SSEI higher than 7 shall apply to the airport, as far in advance as possible, via email at: Grx.Operaciones@aena.es, indicating the scheduled date and time of arrival and the aircraft model.

INSTRUCCIONES OPERATIVAS
1. Procedimiento de Operación en Área de Movimiento. Describe las actuaciones para una correcta coordinación de todas las personas y dependencias necesarias para el movimiento y estacionamiento de las aeronaves y restricciones en Plataforma, siguiendo los protocolos de seguridad en la misma.
No se autorizarán las maniobras de viraje de 180° en pista. Para acceder a las cabeceras desde la propia pista, se deberá abandonar la misma por la salida rápida y volver a acceder a ésta por el punto de espera de pista correspondiente.
2. Procedimiento para aeronaves de letra de clave 4D y 4E.
Para que una aeronave de letra de clave D o E pueda operar es obligatoria la solicitud previa por parte de la Compañía Aérea o el Agente Handling y una autorización explícita por parte del Centro de Operaciones del Aeropuerto. La solicitud debe remitirse vía email a Grx.CEOA@aena.es al menos 72HR antes de la hora programada de la operación.
Para garantizar que se mantienen las distancias de seguridad apropiadas cuando hay una aeronave detenida en los puntos de espera E2 o E5, y es necesario que otra aeronave se cruce por detrás para alcanzar los puntos de espera E1 o E6, se impone la siguiente limitación: solo se permite el uso simultáneo de E1-E2 y E5-E6 cuando se trate de aeronaves de letra de clave 4C o inferior.
Las aeronaves de letra de clave 4E y el modelo de aeronave B767-400 sólo podrán utilizar TWY E2 y E5. Para las familias de ACFT A330-300, A340-600, A350-1000, B747-400 y B777-300, además, será necesario realizar la maniobra de “sobreviraje”. Sólo se permitirá el rodaje de una aeronave en el área de movimiento, cuando ésta sea de letra de clave 4E.
El único puesto de estacionamiento habilitado para aeronaves de letra de clave 4D y 4E es el PRKG 1, debiendo atender el piloto a las indicaciones del señalero (vehículos SIGAME) para la correcta ubicación de la aeronave.
3. Procedimiento de operación en condiciones meteorológicas adversas.
Cuando el coeficiente de rozamiento medio o la eficacia de frenado estimada sea inferior a 0.40 (BUENA/good), ATC solicitará a las tripulaciones informe (PIREPs) de la eficacia de frenado estimada.

OPERATING INSTRUCTIONS
1. Movement Area Operations Procedure. This describes the actions for proper coordination of all individuals and units necessary for the ground movement and parking of aircraft and restrictions in the apron, following the safety protocols in the same.
Manoeuvres of 180° turns on the runway will not be cleared. To access the thresholds from the runway itself, aircraft must vacate the latter via the rapid exit taxiway and access it again via the corresponding runway-holding position.
2. Procedures for code letter 4D and 4E aircraft.
In order for a code letter D or E aircraft to operate, a prior request from the Airline or Handling Agent and an explicit authorization by the Airport Operations Center are mandatory. The request must be submitted at least 72 HR before the planned date via email to Grx.CEOA@aena.es.
To ensure that appropriate safety distances are maintained whenever there is an aircraft standing at holding positions E2 or E5, and it is necessary for another aircraft to cross from behind to reach holding positions E1 or E6, the following limitation is mandatory: simultaneous use of E1-E2 and E5-E6 is only allowed whenever code letter 4C or lower aircraft are involved.
Code letter 4E aircraft and model B767-400 aircraft may only use TWY E2 and E5. For the ACFT A330-300, A340-600, A350-1000, B747-400 and B777-300 families, the “oversteer” manoeuvre must additionally be performed. Only one code letter 4E aircraft shall be permitted to taxi within the manoeuvring area.
The only stand enabled for code letters 4D and 4E aircraft is PRKG 1, and the pilot must obey the instructions of the signalman (FOLLOW ME vehicles) for the proper location of the aircraft.
3. Operational procedure under adverse meteorological conditions.
When the average friction coefficient, or the estimated braking action, is less than 0.40 (BUENA/good), ATC will request aircrews for reports (PIREPs) of the estimated braking action.

RESTRICCIONES A PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO
Durante el uso de los PRKG 1, 10 y 11 quedan inutilizados los PRKG 1A y 1B, 10A y 10B y 11A y 11B respectivamente. El uso de cualquiera de éstos últimos inutiliza el puesto principal correspondiente.
El rodaje de aeronaves de letra de clave 4E por plataforma es incompatible con los puestos de estacionamiento ubicados en la última fila de cada bloque, quedando inutilizados durante dicha maniobra los siguientes PRKG: 0, 3, 3H, 6H y 9.
El acceso de la aeronave B767-400 al PRKG 1 es incompatible con el PRKG 3, el cual queda inutilizado. A su vez, la salida de la aeronave B767-400 del PRKG 1 es incompatible con el PRKG 0, quedando éste inutilizado durante dicha maniobra.
Las familias de aeronaves B737 MAX 9/10 y A321NEO sólo podrán hacer uso de los PRKG 1B o 2. Para la entrada a los PRKG 1B o 2 de estas aeronaves, el PRKG 1A queda inutilizado.

→ Las aeronaves estacionadas en los PRKG 35 y 36, para abandonar dichos puestos, deben ser remolcadas hacia el este, alineando la aeronave con el eje de acceso a dicho puesto y aproando la misma hacia el norte, todo ello antes del arranque de motores.

RESTRICTIONS ON AIRCRAFT STANDS
During the use of PRKG 1, 10 or 11, PRKG 1A and 1B, 10A and 10B or 11A and 11B (respectively) are unserviceable. The use of any of the latter disables its corresponding main stand.
The taxiing of code letter 4E aircraft on the apron is incompatible with the stands located in the last line of each block, the following stands being unavailable during such a manoeuvre: PRKG 0, 3, 3H, 6H and 9.
B767-400 aircraft access to PRKG 1 is incompatible with PRKG 3, which becomes unserviceable. In turn, the exit of B767-400 aircraft from PRKG 1 is incompatible with PRKG 0, as it is unserviceable during said manoeuvre.
B737 MAX 9/10 and A321NEO aircraft families may only use PRKG 1B or 2. When these aircraft enter PRKG 1B or 2, PRKG 1A becomes unserviceable.
Aircraft parked at PRKG 35 and 36, to leave these positions, must be towed to the East, aligning the aircraft with the access centre line to that position and nosing it to the north, all before engine start.

OPERACIÓN DE HELICÓPTEROS
1.- Para la operación de los helicópteros que no dispongan de carta de exención en los términos prescritos en el artículo 4 del SERA.
Al no estar definida otra zona específica para operar con helicópteros, tendrán el mismo tratamiento que las aeronaves de ala fija y serán autorizados por ATC a despegar y aterrizar en la pista de vuelos.
RWY 09 en uso:
- Salidas: Los helicópteros realizarán rodaje aéreo o en tierra (lo que proceda) por TWY T1 hasta la THR 09 y realizarán la maniobra de despegue sobre la pista.

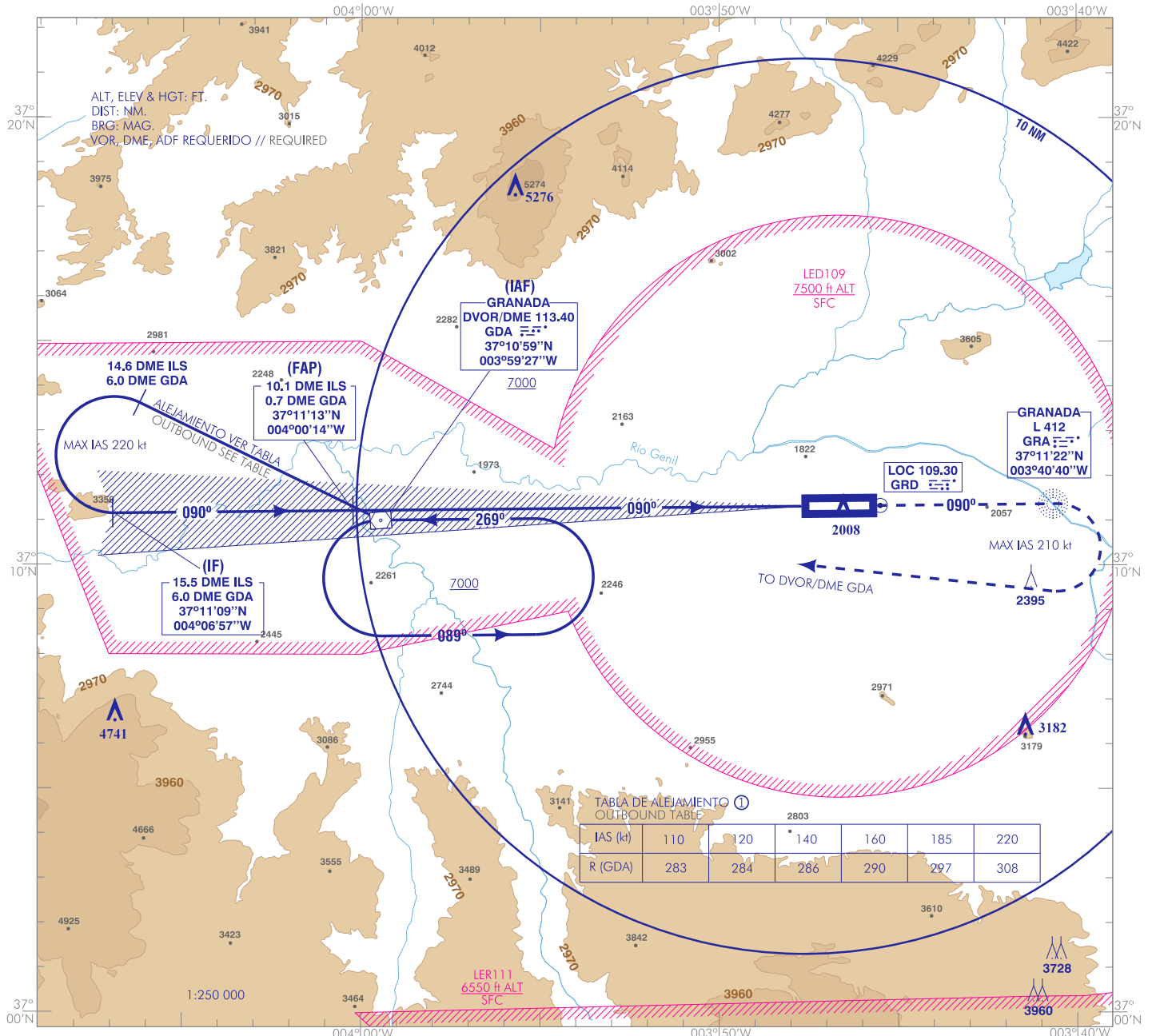
HELICOPTER OPERATION
1.- For the operation of helicopters which hold no letter of exemption under the terms laid down in article 4 of the SERA.
Since there is no other specific area to operate with helicopters, these will receive the same treatment as fixed-wing aircraft and will be authorized by ATC to take off and land on the runway.
RWY 09 in use:
- Departures: Helicopters will carry out taxiing either by air or on the ground (as appropriate) via TWY T1 up to THR 09 and perform the take-off manoeuvre on the runway.

CARTA DE APROXIMACIÓN
POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD
1860
VAR 0° (2020)

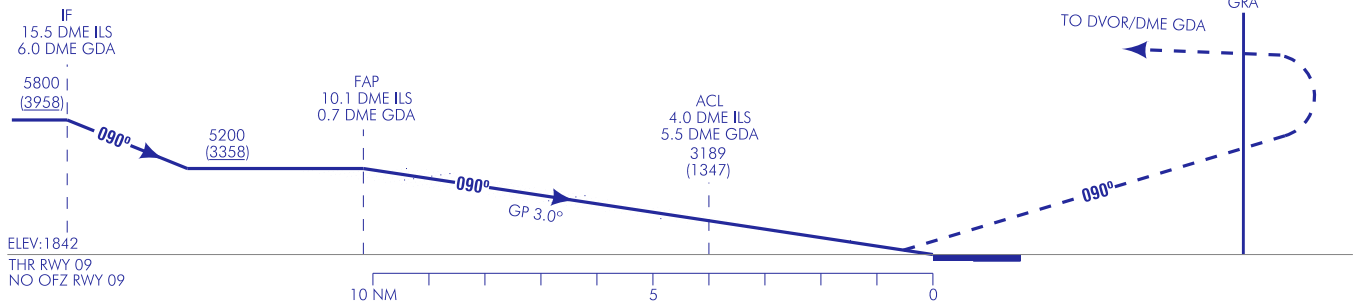
APP 118.850
TWR 118.850
GMC 121.925
ATIS 120.265

GRANADA/Federico García Lorca
Granada - Jaén
ILS Z
RWY 09



FRUSTRADA: SUBIR EN RUMBO 090° DIRECTO A L GRA, VIRAR A LA DERECHA (IAS MAX EN VIRAJE 210 kt) DIRECTO AL DVOR/DME GDA SUBIENDO A 7000 PARA INTEGRARSE A LA ESPERA.
MISSED APCH: CLIMB ON HEADING 090° DIRECT TO L GRA, TURN RIGHT (TURNING MAX IAS 210 kt) DIRECT TO DVOR/DME GDA CLIMBING TO 7000 TO JOIN THE HOLDING.

NOTAS:
① POSIBLES FLUCTUACIONES EN LOS RADIALES DE ALEJAMIENTO A DISTANCIAS SUPERIORES A 5 NM.
NOTES:
① POSSIBLE FLUCTUATIONS ON OUTBOUND RADIALS AT DISTANCES GREATER THAN 5 NM.

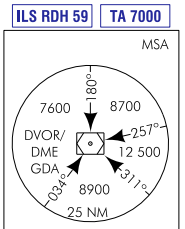


HGT REF ELEV THR RWY 09

OCA/H	A	B	C	D
CAT I 2.5%	2047 (205)	2203 (361)	2211 (369)	2222 (380)
CAT I 3%	2035 (193)	2046 (204)	2055 (213)	2065 (223)
CAT I 4%	2015 (173)	2027 (185)	2035 (193)	2046 (204)
En circuito (H) sobre Circling (H) over 1860	2660 (800)	3020 (1160)	4110 (2250)	

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAP-THR: 10.1 NM	min:s	7:33	6:03	5:02	4:19	3:47	3:22
FAF-MAPT:	min:s						
ROD: 5.2 %	ft/min	425	531	637	743	849	955

ALT/HGT DME (ILS) FNA												
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
			5180 (3340)	4840 (3000)	4510 (2670)	4180 (2340)	3850 (2010)	3520 (1680)	3190 (1350)	2870 (1030)	2550 (700)	2230 (380)



WEF 13-JUL-23 (AIRAC AMDT 08/23)

AIP-ESPAÑA

AD 2-LEGR IAC/1.1

GRANADA/Federico García Lorca Granada-Jaén AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

ILS Z RWY 09

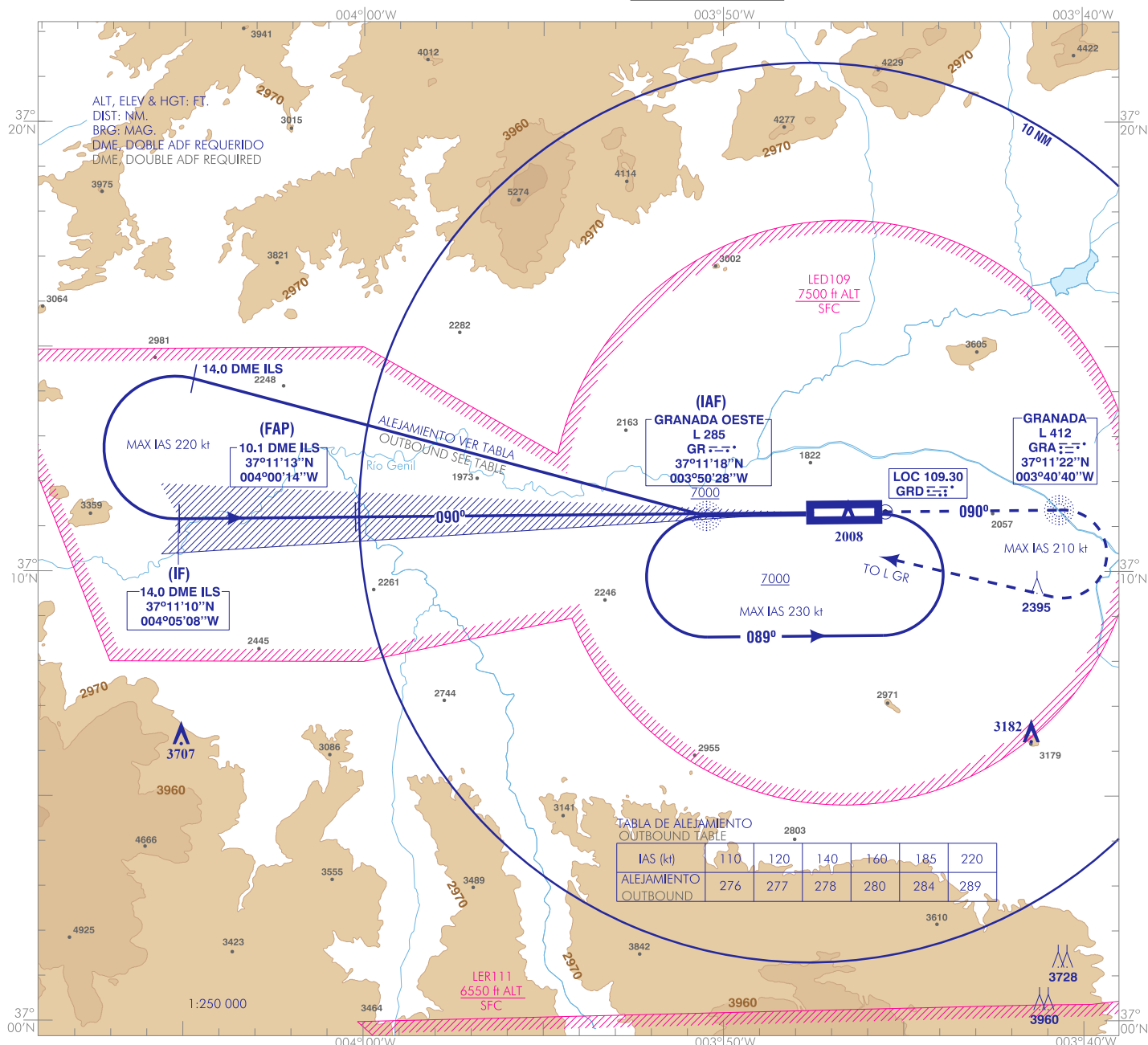
PUNTO POINT	LAT	LONG	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
DVOR/DME GDA (IAF)	37°10'59.9"N	003°59'27.3"W	–	–
IF	37°11'08.7"N	004°06'57.3"W	269.48° (LOC GRD)	15.45 DME ILS
FAP	37°11'12.6"N	004°00'14.1"W	269.48° (LOC GRD)	10.08 DME ILS
Aproximación final de precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Precision final approach - Slope (Descent angle)				5.24% (3.00°)

CARTA DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS-OACI

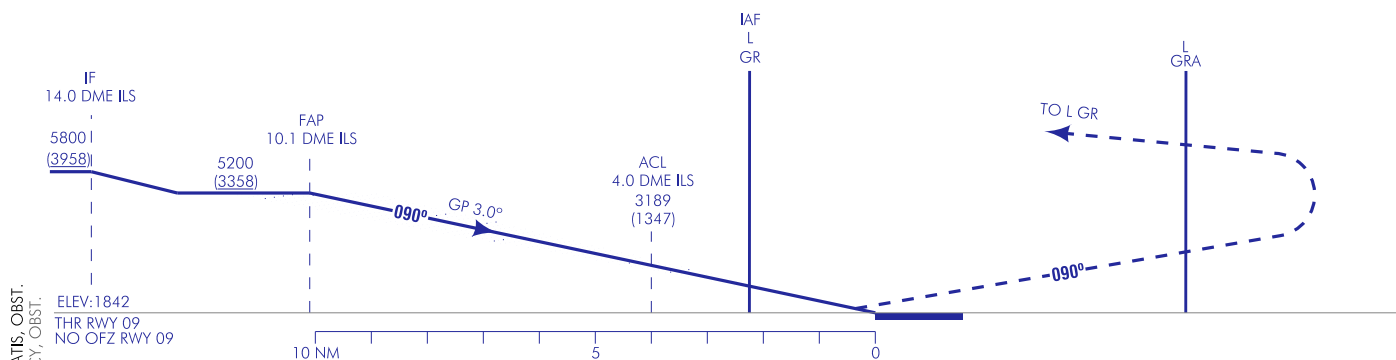
ELEV AD
1860
VAR 0° (2020)

APP 118.850
TWR 118.850
GMC 121.925
ATIS 120.265

GRANADA/Federico García Lorca
Granada - Jaén
ILS Y
RWY 09



FRUSTRADA: SUBIR EN RUMBO 090° DIRECTO A L GRA, VIRAR A LA DERECHA (IAS MAX EN VIRAJE 210 kt) DIRECTO AL L GR SUBIENDO A 7000 PARA INTEGRARSE A LA ESPERA.
MISSED APCH: CLIMB ON HEADING 090° DIRECT TO L GRA, TURN RIGHT (TURNING MAX IAS 210 kt) DIRECT TO L GR CLIMBING TO 7000 TO JOIN THE HOLDING.

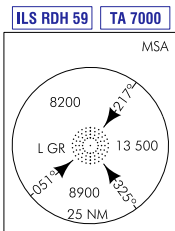


HGT REF ELEV THR RWY 09

OCA/H	A	B	C	D
CAT I 2.5%	2047 (205)	2203 (361)	2211 (369)	2222 (380)
CAT I 3%	2035 (193)	2046 (204)	2055 (213)	2065 (223)
CAT I 4%	2015 (173)	2027 (185)	2035 (193)	2046 (204)
En circuito (H) sobre Circling (H) over 1860	2660 (800)	3020 (1160)	4110 (2250)	

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAP-THR: 10.1 NM	min:s	7:33	6:03	5:02	4:19	3:47	3:22
FAF-MAPT:	min:s						
ROD: 5.2 %	ft/min	425	531	637	743	849	955

ALT/HGT DME (ILS) FNA												
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
			5180 (3340)	4840 (3000)	4510 (2670)	4180 (2340)	3850 (2010)	3520 (1680)	3190 (1350)	2870 (1030)	2550 (700)	2230 (380)



CAMBIOS: NUEVA FRECUENCIA ATIS, OBST.
CHANGES: NEW ATIS FREQUENCY, OBST.

WEF 13-JUL-23 (AIRAC AMDT 08/23)

AIP-ESPAÑA

AD 2-LEGR IAC/2.1

GRANADA/Federico García Lorca Granada-Jaén AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

ILS Y RWY 09

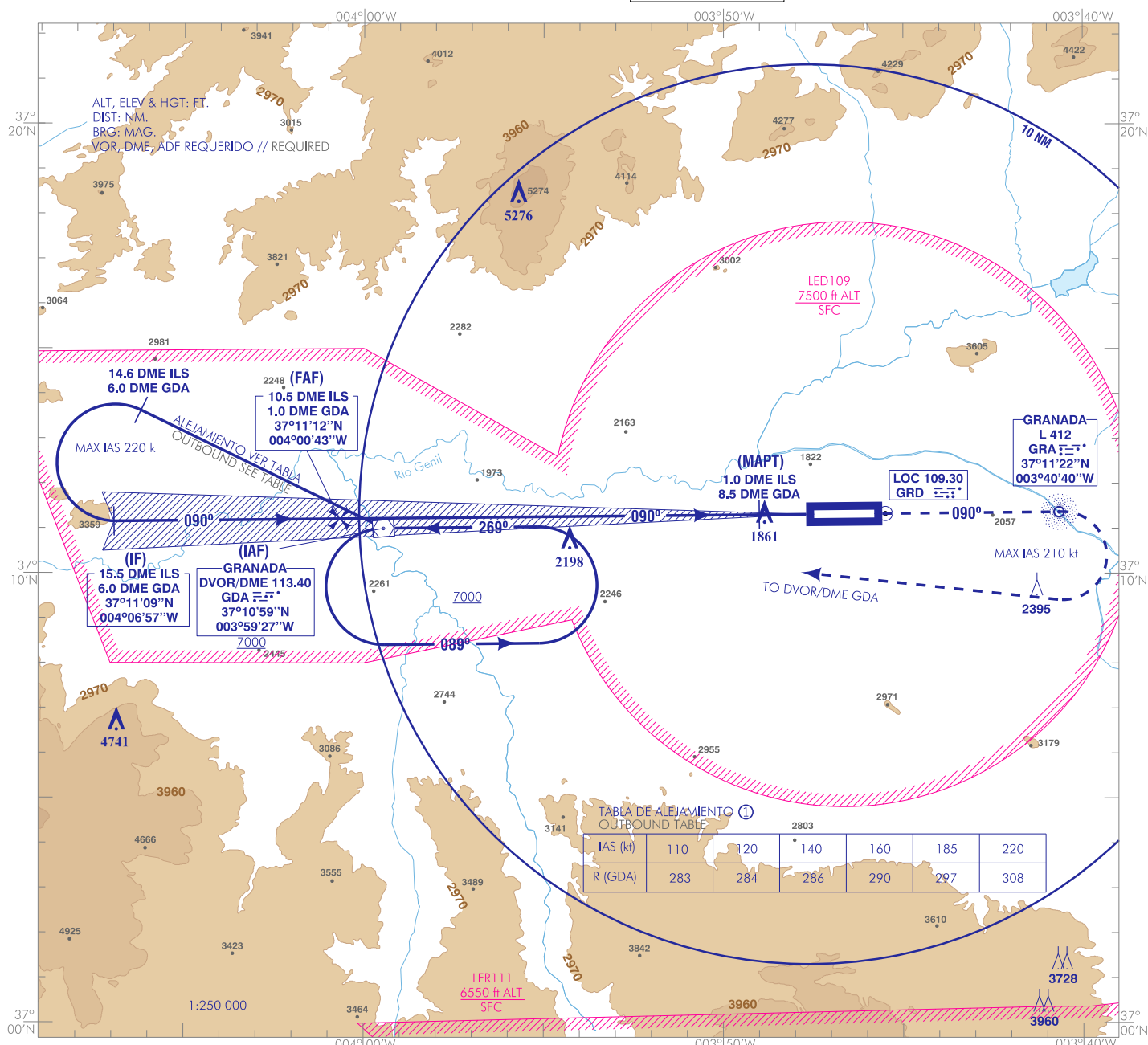
PUNTO POINT	LAT	LONG	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
L GR (IAF)	37°11'17.7"N	003°50'27.6"W	–	–
IF	37°11'09.7"N	004°05'08.4"W	269.48° (LOC GRD)	14.00 DME ILS
FAP	37°11'12.6"N	004°00'14.1"W	269.48° (LOC GRD)	10.08 DME ILS
Aproximación final de precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Precision final approach - Slope (Descent angle)				5.24% (3.00°)

CARTA DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD
1860
VAR 0° (2020)

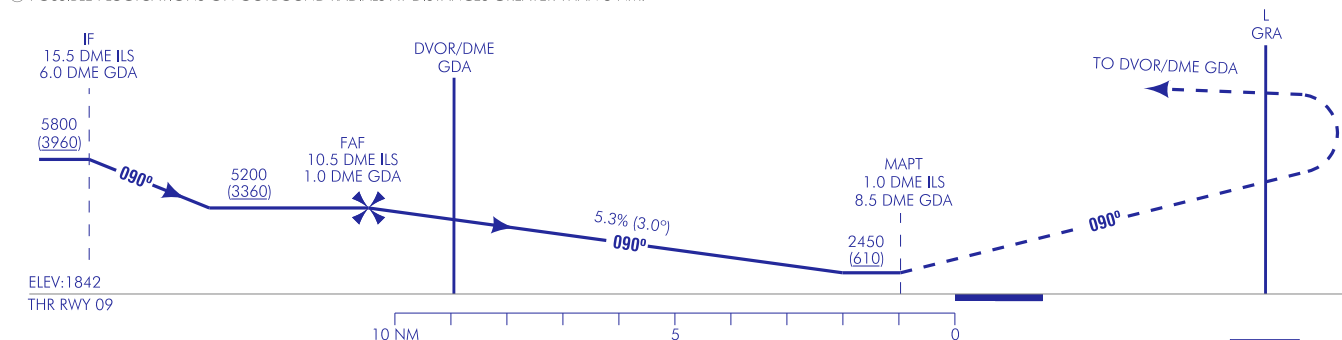
APP 118.850
TWR 118.850
GMC 121.925
ATIS 120.265

GRANADA/Federico García Lorca
Granada - Jaén
LOC Z
RWY 09



FRUSTRADA: SUBIR EN RUMBO 090° DIRECTO A L GRA, VIRAR A LA DERECHA (IAS MAX EN VIRAJE 210 kt) DIRECTO AL DVOR/DME GDA SUBIENDO A 7000 PARA INTEGRARSE A LA ESPERA.
MISSED APCH: CLIMB ON HEADING 090° DIRECT TO L GRA, TURN RIGHT (TURNING MAX IAS 210 kt) DIRECT TO DVOR/DME GDA CLIMBING TO 7000 TO JOIN THE HOLDING.

NOTAS:
① POSIBLES FLUCTUACIONES EN LOS RADIALES DE ALEJAMIENTO A DISTANCIAS SUPERIORES A 5 NM.
NOTES:
① POSSIBLE FLUCTUATIONS ON OUTBOUND RADIALS AT DISTANCES GREATER THAN 5 NM.

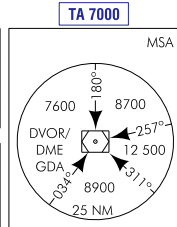


HGT REF ELEV THR RWY 09

OCA/H	A	B	C	D
2.5%	2450 (610)			
STA				
En circuito (H) sobre Circling (H) over 1860	2660 (800)	3020 (1160)	4110 (2250)	

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR: 10.5 NM	min:s	7:51	6:17	5:14	4:29	3:55	3:29
FAF-MAPT:	min:s	NO AUTORIZADO EL CRONOMETRAJE // TIMING NOT AUTHORIZED					
ROD: 5.3 %	ft/min	428	535	642	749	856	963

ALT/HGT DME (ILS) FNA												
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
			5110 (3260)	4790 (2940)	4470 (2620)	4140 (2300)	3820 (1980)	3500 (1660)	3180 (1340)	2860 (1020)	2540 (700)	



GRANADA/Federico García Lorca Granada-Jaén AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

LOC Z RWY 09

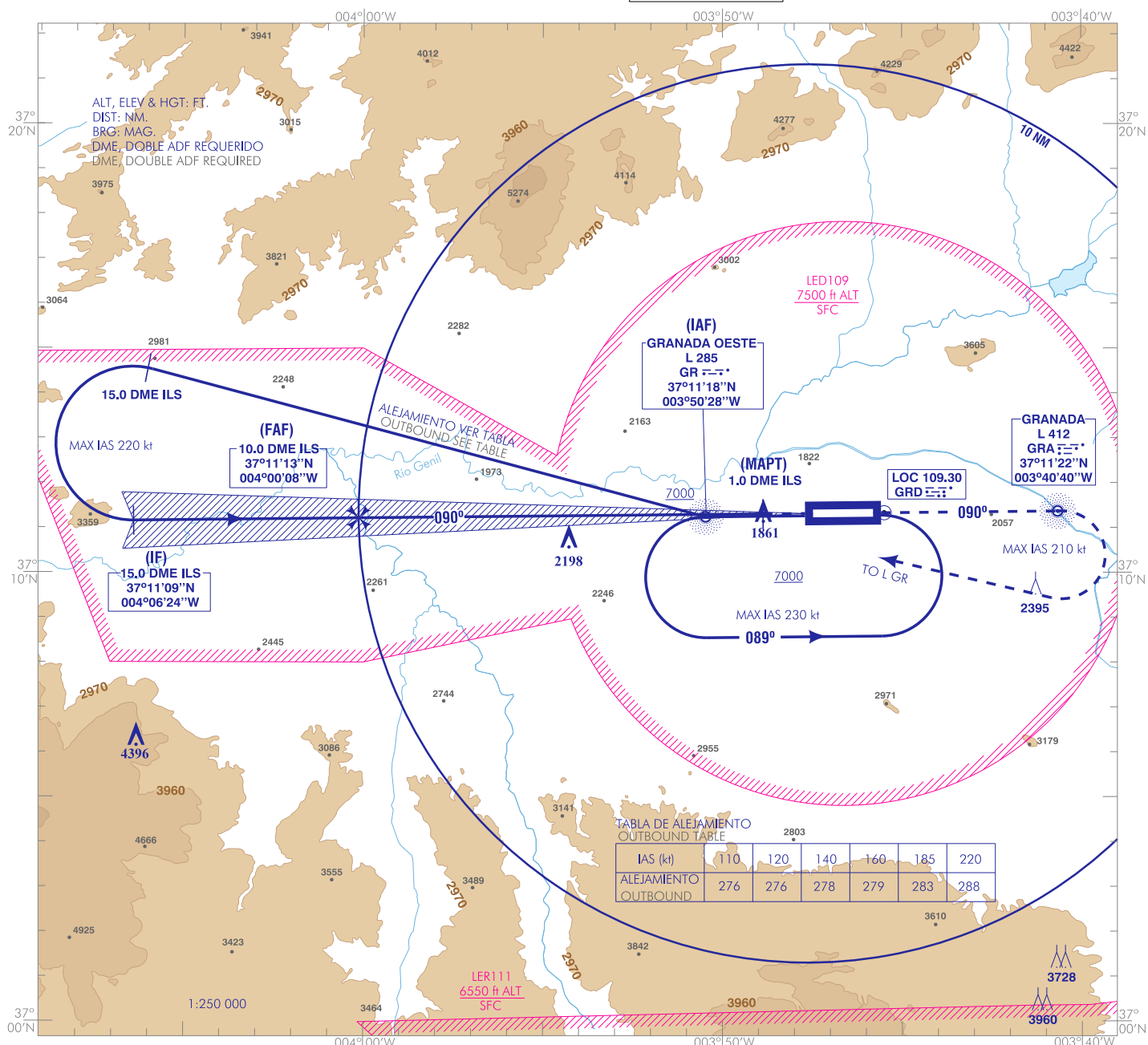
PUNTO POINT	LAT	LONG	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
DVOR/DME GDA (IAF)	37°10'59.9"N	003°59'27.3"W	–	–
IF	37°11'08.7"N	004°06'57.3"W	269.48° (LOC GRD)	15.45 DME ILS
FAF	37°11'12.3"N	004°00'42.6"W	269.48° (LOC GRD)	10.46 DME ILS
MAPT	37°11'18.4"N	003°48'52.4"W	269.48° (LOC GRD)	1.00 DME ILS
Aproximación final de no precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Non-precision final approach - Slope (Descent angle)				5.28% (3.02°)

CARTA DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS-OACI

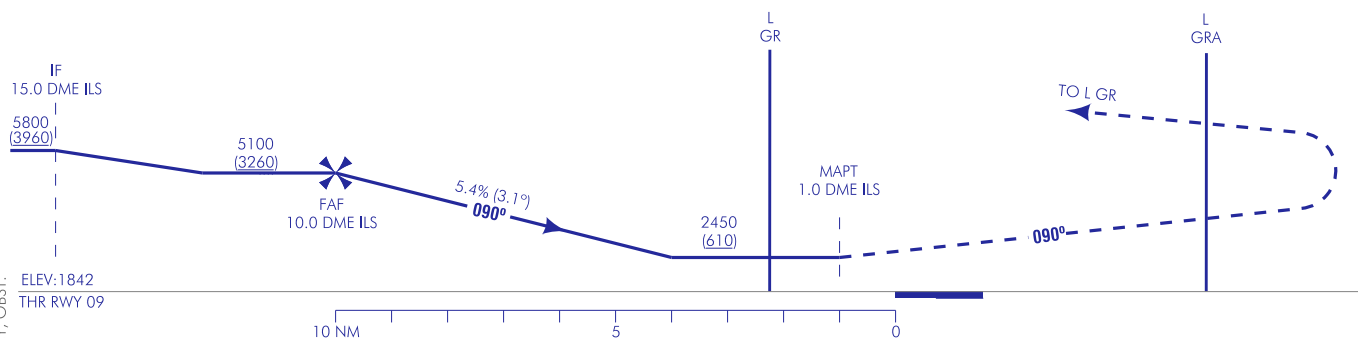
ELEV AD
1860
VAR 0° (2020)

APP 118.850
TWR 118.850
GMC 121.925
ATIS 120.265

GRANADA/Federico García Lorca
Granada - Jaén
LOC Y
RWY 09



FRUSTRADA: SUBIR EN RUMBO 090° DIRECTO A L GRA, VIRAR A LA DERECHA (IAS MAX EN VIRAJE 210 kt) DIRECTO AL L GR SUBIENDO A 7000 PARA INTEGRARSE A LA ESPERA.
MISSED APCH: CLIMB ON HEADING 090° DIRECT TO L GRA, TURN RIGHT (TURNING MAX IAS 210 kt) DIRECT TO L GR CLIMBING TO 7000 TO JOIN THE HOLDING.

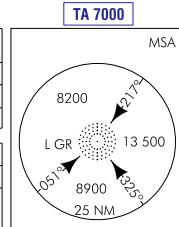


HGT REF ELEV THR RWY 09

OCA/H	A	B	C	D
2.5%	2450 (610)			
STA				
En círculo (H) sobre Circling (H) over 1860	2660 (800)	3020 (1160)	4110 (2250)	

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR: 10.0 NM	min:s	7:30	6:00	5:00	4:17	3:45	3:20
FAF-MAPT:	min:s	NO AUTORIZADO EL CRONOMETRAJE // TIMING NOT AUTHORIZED					
ROD: 5.4 %	ft/min	434	543	652	760	869	977

ALT/HGT DME (ILS) FNA												
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
				4830 (2990)	4500 (2660)	4180 (2340)	3850 (2010)	3530 (1680)	3200 (1360)	2870 (1030)	2550 (710)	



WEF 13-JUL-23 (AIRAC AMDT 08/23)

AIP-ESPAÑA

AD 2-LEGR IAC/4.1

GRANADA/Federico García Lorca Granada-Jaén AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

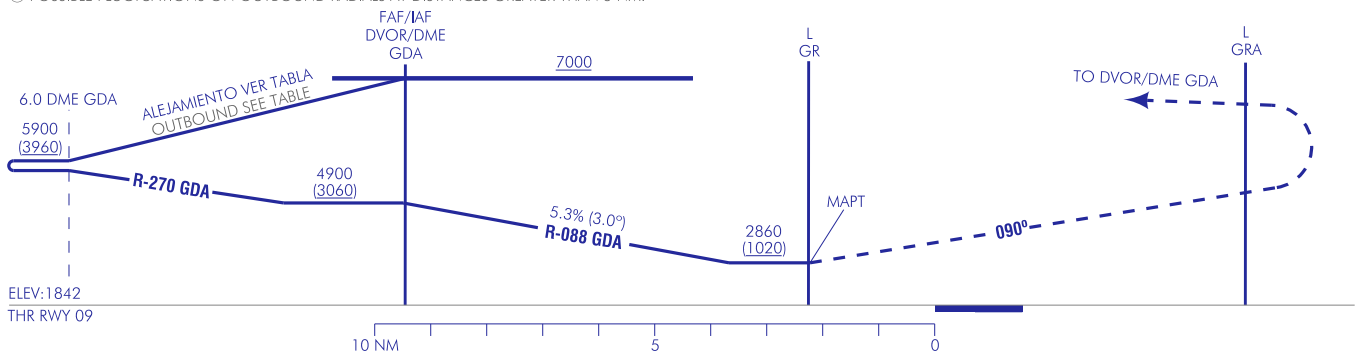
LOC Y RWY 09

PUNTO POINT	LAT	LONG	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
L GR (IAF)	37°11'17.7"N	003°50'27.6"W	–	–
IF	37°11'09.0"N	004°06'23.5"W	269.48° (LOC GRD)	15.00 DME ILS
FAF	37°11'12.6"N	004°00'08.1"W	269.48° (LOC GRD)	10.00 DME ILS
MAPT	37°11'18.4"N	003°48'52.4"W	269.48° (LOC GRD)	1.00 DME ILS
Aproximación final de no precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Non-precision final approach - Slope (Descent angle)				5.36% (3.07°)

ELEV AD
1860
VAR 0° (2020)

APP	118.850
TWR	118.850
GMC	121.925
ATIS	120.265

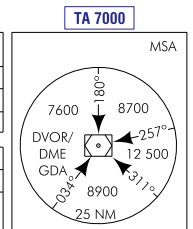
GRANADA/Federico García Lorca
Granada - Jaén
VOR
RWY 09



OCA/H		A	B	C	D
STA	2.5%	2860 (1020)			
En circuito (H) sobre 1860 Circuiting (H) over 1860		2860 (1000)	3020 (1160)	4110 (2250)	

GS			kt		80		100		120		140		160		180	
FAF-THR:			min:s													
FAF-MAPT:			min:s		NO AUTORIZADO EL CRONOMETRAJE // TIMING NOT AUTHORIZED											
ROD: 5.3 %			ft/min		431		539		646		754		862		970	

ALT/HGT DME (GDA) FNA													
6	5	4	3	2	1	0	1	2	3	4	5	6	
							4630 (2790)	4310 (2470)	3990 (2140)	3660 (1820)	3340 (1500)	3020 (1170)	



GRANADA/Federico García Lorca Granada-Jaén AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

VOR RWY 09

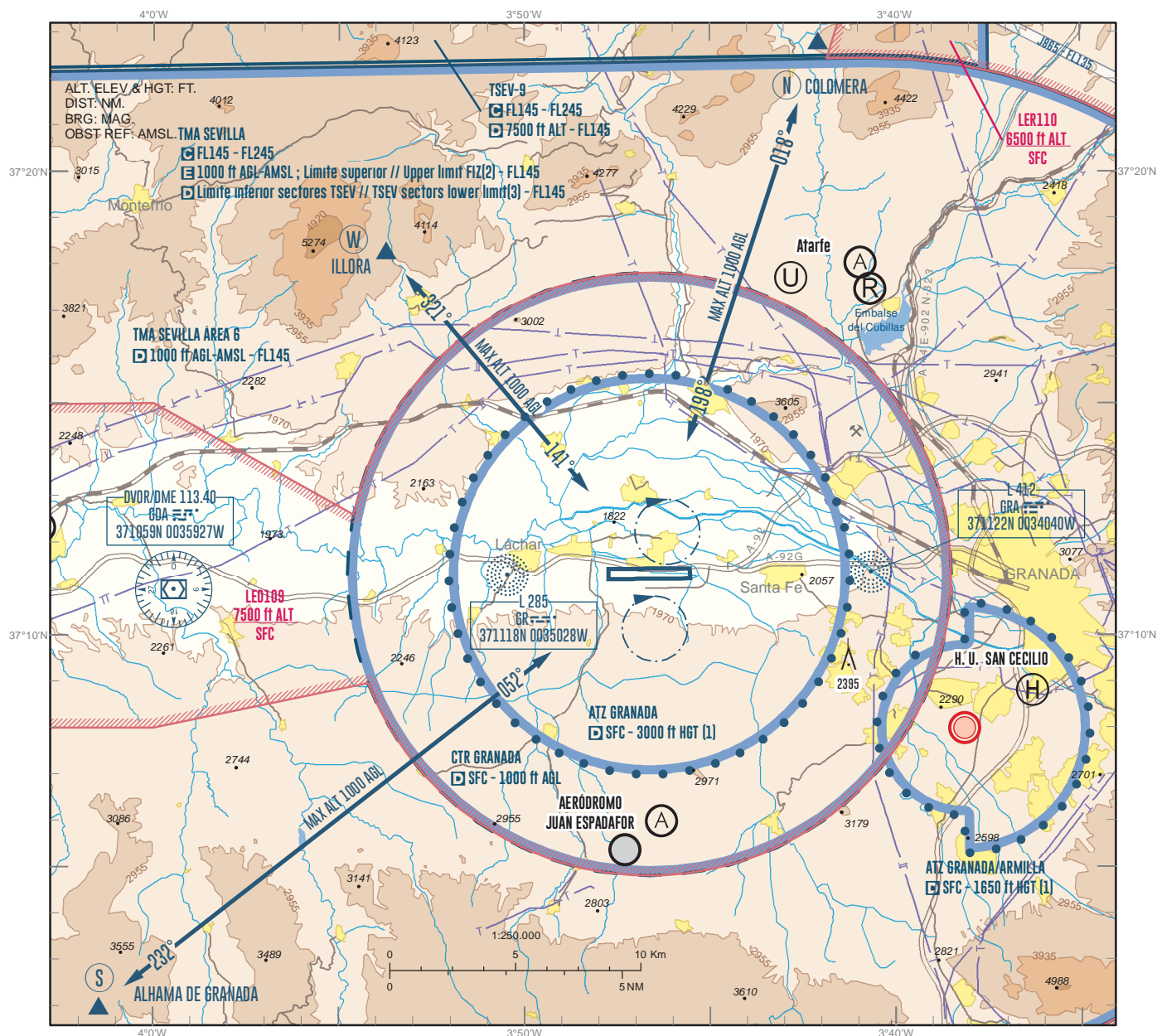
PUNTO POINT	LAT	LONG	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
DVOR/DME GDA (IAF/FAF)	37°10'59.9"N	003°59'27.3"W	–	–
L GR (MAPT)	37°11'17.7"N	003°50'27.6"W	–	–
Aproximación final de no precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Non-precision final approach - Slope (Descent angle)				5.32% (3.04°)

CARTA DE APROXIMACIÓN
VISUAL / VAC - OACI

ELEV AD
1860
VAR 0° (2020)

APP 118.850
TWR 118.850
GMC 121.925
ATIS 120.625

GRANADA/Federico García Lorca. Granada-Jaén
LEGR



NOTAS

- (1) O hasta la elevación del techo de nubes, lo que resulte más bajo.
- (2) Fuera de los límites laterales de los sectores TSEV.
- (3) Dentro de los límites laterales de los sectores TSEV.

LLEGADAS

Las aeronaves en VFR con destino a Granada AD establecerán contacto radio con TWR en los puntos N, S, W y solicitarán permiso para la utilización de las rutas de entrada VFR manteniendo como máximo 300 m (1000 ft) AGL. Antes de entrar en la CTR, el piloto llamará a la TWR dando su posición y altitud, y solicitará instrucciones de aterrizaje. Cuando la TWR lo establezca, el piloto realizará esperas en los puntos arriba mencionados antes de ser autorizado a entrar en la CTR.

FALLO DE COMUNICACIONES

Las aeronaves en VFR con fallo de comunicaciones utilizarán las rutas N, S, W de entrada a la CTR, manteniendo 300 m (1000 ft) AGL o inferior, y se situarán al norte o al sur de la TWR en espera de señales luminosas, separándose del posible tránsito en circuito de aeródromo.

OBSERVACIONES

- Prohibido a las aeronaves sin radio.
- PAPI (MEHT) RWY 09: 3° (INFO NO AVBL) (1).
- RWY 27: 3° (INFO NO AVBL) (1).
- (1) PAPI no utilizable por ACFT de letra de clave E.
- Tanto llegadas como fallo de comunicaciones se efectuarán sin cruzar la pista.
- A título informativo, se incluyen las coordenadas geográficas de los puntos:
N: 372250N 0034205W
W: 371818N 0035344W
S: 370200N 0040128W

NOTES

- (1) Or up to the cloud ceiling, whichever is lower.
- (2) Outside the lateral limits of TSEV sectors.
- (3) Within the lateral limits of TSEV sectors.

ARRIVALS

VFR aircraft bound for Granada AD shall establish radio contact with TWR over the points N, S, W, and request clearance to enter the inbound VFR routes, maintaining a maximum of 300 m (1000 ft) AGL. Before entering the CTR, pilots will contact TWR to report position and altitude, and request landing instructions. When so instructed by TWR, pilots shall hold at the aforementioned points before being cleared to enter the CTR.

COMMUNICATIONS FAILURE

In case of communications failure, VFR aircraft shall use N, S, W routes maintaining 300 m (1000 ft) AGL or below, holding at North or South of TWR and shall wait for light signals avoiding any possible traffic in the aerodrome traffic circuit.

REMARKS

- Prohibited to aircraft without radiocommunication.
- PAPI (MEHT) RWY 09: 3° (INFO NO AVBL) (1).
- RWY 27: 3° (INFO NO AVBL) (1).
- (1) PAPI not available for code letter E ACFT.
- The arrival and the communication failure procedures will be carried out without crossing the runways.
- For information purposes, the geographic coordinates of the points are included:
N: 372250N 0034205W
W: 371818N 0035344W
S: 370200N 0040128W

CAMBIOS: NUEVA FRECUENCIA ATIS, COORD DEL DVOR EN LUGAR DEL DME.
CHANGES: NEW ATIS FREQUENCY, COORD OF THE DVOR INSTEAD OF THE DME.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

1. INDICADOR DE LUGAR-NOMBRE DEL AERÓDROMO
AERODROME LOCATION INDICATOR - NAME**LEHC - HUESCA/Pirineos****2. DATOS GEOGRÁFICOS Y DE ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO****AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA****ARP:** 420451N 0001924W. Ver AD 2-LEHC ADC.**Distancia y dirección desde la ciudad:** 9 km SE.**Elevación:** 539 m / 1769 ft.**Ondulación geode:** 50 ± 0.05 m.**Temperatura de referencia:** 32°C.**Temperatura baja media:** 4°C.**Declinación magnética:** 1° E (2020).**Cambio anual:** 8.0' E**Administración AD:** Aena.**Dirección:** Aeropuerto Huesca - Pirineos,
Ctra. A-1217 Km 3, - 22111 Monflorite Alcalá (Huesca).**TEL:** +34-974 280 562.**FAX:** +34-974 280 570.**AFTN:** LEHC.**E-mail:** operacioneslehc@aena.es**Tránsito autorizado:** IFR/VFR. (1)**Observaciones:** (1) Fuera del horario ATS sólo podrán operar vuelos VFR.**ARP:** 420451N 0001924W. See AD 2-LEHC ADC.**Distance and direction from the city:** 9 km SE.**Elevation:** 539 m / 1769 ft.**Geoid undulation:** 50 ± 0.05 m.**Reference temperature:** 32°C.**Low average temperature:** 4°C.**Magnetic variation:** 1° E (2020).**Annual change:** 8.0' E**AD administration:** Aena.**Address:** Aeropuerto Huesca - Pirineos,
Ctra. A-1217 Km 3, - 22111 Monflorite Alcalá (Huesca).**TEL:** +34-974 280 562.**FAX:** +34-974 280 570.**AFTN:** LEHC.**E-mail:** operacioneslehc@aena.es**Approved traffic:** IFR/VFR. (1)**Remarks:** (1) Outside ATS operation hours only VFR flights will be allowed.**3. HORARIO DE OPERACIÓN****OPERATIONAL HOURS****Aeropuerto:** V: 0700-1700;
I: 0800-1600. (1)**Aduanas e Inmigración:** No.**Servicios médicos y de sanidad:** No.**AIS/ARO:** HR AD.**Información MET:** HR AD.**ATS:** (2) Servicio PPR 24 HR.**Abastecimiento de combustible:** PPR 48 HR antes de repostar a:

TEL: +34-976 326 911.

FAX: +34-976 712 391.

E-mail: zaz@grupoclh.com

Aviación general:

TEL: +34-917 537 760, +34-917 534 119,

+34-609 876 158, +34-620 555 379.

FAX: +34-917 534 000.

Asistencia en tierra: HR AD. PPR a agente handling mínimo con 18 HR de antelación (ver ítem 4).**Seguridad:** H24.**Deshielo:** HR AD. PPR a agente de handling mínimo con 18 HR de antelación.**Observaciones:** (1) Para otros horarios de operación, previa petición, consultar NOTAM en vigor.

(2) Consultar NOTAM en vigor. Ver casilla 20.

Airport: V: 0700-1700;
I: 0800-1600. (1)**Customs and Immigration:** No.**Health and Sanitation:** No.**AIS/ARO:** HR AD.**MET briefing:** HR AD.**ATS:** (2) Service PPR 24 HR.**Fuelling:** PPR 48 HR before refuelling to:

TEL: +34-976 326 911.

FAX: +34-976 712 391.

E-mail: zaz@grupoclh.com

General aviation:

TEL: +34-917 537 760, +34-917 534 119,

+34-609 876 158, +34-620 555 379.

FAX: +34-917 534 000.

Handling: HR AD. PPR handling agent at least 18 HR in advance (see item 4).**Security:** H24.**De-icing:** HR AD. PPR handling agent at least 18 HR in advance.**Remarks:** (1) For other operational hours, prior request, consult NOTAM in force.

(2) Consult NOTAM in force. See Item 20.

4. SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO**HANDLING SERVICES AND FACILITIES****Instalaciones para el manejo de carga:** No.**Tipos de combustible:** JET A-1.**Tipos de lubricante:** No.**Capacidad de reabastecimiento:** 30000 L, 10L/s.**Instalaciones para el deshielo:** Servicio prestado por agente handling.**Espacio disponible en hangar:** Sí.**Instalaciones para reparaciones:** No.**Observaciones:** Agentes de rampa comercial y Aviación General:

SWISSPORT

TEL: +34-976 712 388

FAX: No.

Móvil: +34-667 544 953

E-mail: hsk.ops@swissport.com

SITA: HSKKOXH

Cargo facilities: No.**Fuel types:** JET A-1.**Oil types:** No.**Refuelling capacity:** 30000 L, 10 L/s.**De-icing facilities:** Service provided by handling operator.**Hangar space:** Yes.**Repair facilities:** No.**Remarks:** Comercial ramp and General Aviation agents:

SWISSPORT

TEL: +34-976 712 388

FAX: No.

Mobile phone: +34-667 544 953

E-mail: hsk.ops@swissport.com

SITA: HSKKOXH

5. INSTALACIONES PARA LOS PASAJEROS**PASSENGER FACILITIES****Hoteles:** No.**Restaurante:** No.**Transporte:** No.**Instalaciones médicas:** No.**Banco/Oficina Postal:** No.**Información turística:** No.**Observaciones:** Ninguna.**Hotels:** No.**Restaurant:** No.**Transportation:** No.**Medical facilities:** No.**Bank/Post Office:** No.**Tourist information:** No.**Remarks:** None.

6. SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

Categoría de incendios: (1) (2)

V: 0700-1700 CAT 1.

I: 0800-1600 CAT 1.

Fire category: (1) (2)

V: 0700-1700 CAT 1.

I: 0800-1600 CAT 1.

Equipo de salvamento: De acuerdo a la categoría de incendios publicada.**Rescue equipment:** In accordance with the fire category published.**Retirada de aeronaves inutilizadas:** Medios externos. Grúas hasta 160 Tm. Plataforma móvil para la recuperación de ACFT tipo:
Jetstream 41, Learjet 36/55/60,
Cesna 560, King Air 350.
Todos los trenes de aterrizaje de ACFT por debajo de 5000 Kg.**Removal of disabled aircraft:** External means. Cranes up to 160 Tm. Mobile flatbed for recovering ACFT type:Jetstream 41, Learjet 36/55/60,
Cesna 560, King Air 350.
All the landing gear of ACFT below 5000 Kg.**Observaciones:** (1) Ver casilla 20, Petición de incremento de categoría de incendios.

(2) Objetivo operacional de tiempo de respuesta hasta extremo RWY 12L/30R, RWY 12R/30L y PRKG 1 menor de 3 MIN.

Remarks: (1) See item 20, Request for fire category increase.

(2) Operational response time objective up to limit RWY 12L/30R, RWY 12R/30L end and PRKG 1 less than 3 MIN.

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

RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN

Tipos de equipamiento de limpieza: Distribuidor de urea, máquina quitanieves.**Types of clearing equipment:** Urea spreader, snowplough.**Prioridades de limpieza:** RWY 12R/30L, calle de acceso a pista, calles de rodaje, acceso a plataforma y plataforma.**Clearance priorities:** RWY 12R/30L, runway acces taxiway, taxiways, apron access and apron.**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: 1-DEC to 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.**Remarks:** Period of application of snow plan: 1-DEC to 31-MAR.

Aeródromo en servicio durante todas las estaciones del año.

Runway surface condition assessment and reporting in accordance with the GlobalReporting 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.

EXC zona de repostaje aeronaves ligeras: Asfalto.

Resistencia: PCN 28/R/A/W/T.EXC zona de repostaje aeronaves ligeras:
5699 Kg/0.72 MPa.**Apron:** Surface: Concrete.

EXC light aircraft fuelling area: Asphalt.

Strength: PCN 28/R/A/W/T.

EXC light aircraft fuelling area: 5699 Kg/0.72 MPa.

Calles de rodaje: Anchura (1): A: 18 m.
B: 7.6 m.
C: 5.06 m.**Taxiways:** Width (1): A: 18 m.
B: 7.6 m.
C: 5.06 m.**Superficie (1):** Asfalto.**Surface (1):** Asphalt.**Resistencia (1):** A: PCN 73/F/A/W/T.

B: 5699 Kg/0.72 MPa.

C: 2950 Kg/0.72 MPa.

Strength (1): A: PCN 73/F/A/W/T.

B: 5699 Kg/0.72 MPa.

C: 2950 Kg/0.72 MPa.

Posiciones de comprobación: Altimetro: Plataforma ELEV 540 m/1771 ft.

VOR: No.

INS: Ver AD 2-LEHC ADC.

Check locations: Altimeter: Apron ELEV 540 m/1771 ft.

VOR: No.

INS: See AD 2-LEHC ADC.

Observaciones: (1) TWY C: exclusivamente para rodaje aéreo de aeronaves autorizadas, ver casilla 20.**Remarks:** (1) TWY C: exclusively use for authorized aircraft taxiing, see item 20.

9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUÍA DE RODAJE

TAXIING GUIDANCE SYSTEM AND MARKINGS

Sistema de guía de rodaje: Punto de espera en pista, punto de espera intermedio, letreros, puestos de estacionamiento.**Taxiing guidance system:** Runway-holding position, intermediate holding position, boards, stands.**Señalización de RWY:** Designadores, umbral, eje, faja lateral, punto de visada, zona de toma de contacto, eje de plataforma de viraje.**RWY markings:** Designators, threshold, centre line, side stripe, aiming point, touchdown zone, centre line of turn pads.**Señalización de TWY:** Eje y faja lateral. EXC TWY C: Eje.**TWY markings:** Centre line and side stripe. EXC TWY C: Center line.**Observaciones:** Ninguna.**Remarks:** None.

10. OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO

AERODROME OBSTACLES

Obstáculos que perforan las superficies de aproximación, aproximación interna, ascenso en el despegue, aterrizaje interrumpido, cónica, horizontal interna, transición y transición interna establecidas en el Anexo 14 de OACI; y las áreas 2A y 3 establecidas en el anexo 15 de OACI:**Obstacles which penetrate approach, inner approach, take-off climb, balked landing, conical, inner horizontal, transitional and inner transitional surfaces contained in Annex 14 of ICAO; and areas 2A and 3 contained in Annex 15 of ICAO:**

Ver Ítem 10 y apartado Datos Digitales.

See Item 10 and Digital Data section.

Observaciones: Ver AD 2-LEHC AOC.**Remarks:** See AD 2-LEHC AOC.

11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO	METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED
Oficina MET: Huesca EMAe. HR: HR AD. Fuera de este horario se emitirá METAR AUTO semihorario. METAR: Semihorario TAF: 24 HR. TREND: No. Pronóstico de aterrizaje: No. 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: AFIS, ARO. Información adicional: Valencia OMAe (LEVA): H24; TEL: +34-963 690 750. Huesca EMAe: HR AD; TEL: +34-974 280 287. Observaciones: Se hacen avisos de aeródromo.	MET office: Huesca EMAe. HR: HR AD. Outside this schedule, a half-hourly METAR AUTO will be issued. METAR: Half-hourly. TAF: 24 HR. TREND: No. Landing forecasts: No. Briefing: 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, lightnings image and radar information display. ATS unit served: AFIS, ARO. Additional information: Valencia OMAe (LEVA): H24; TEL: +34-963 690 750. Huesca EMAe: HR AD; TEL: +34-974 280 287. Remarks: Aerodrome warnings available.

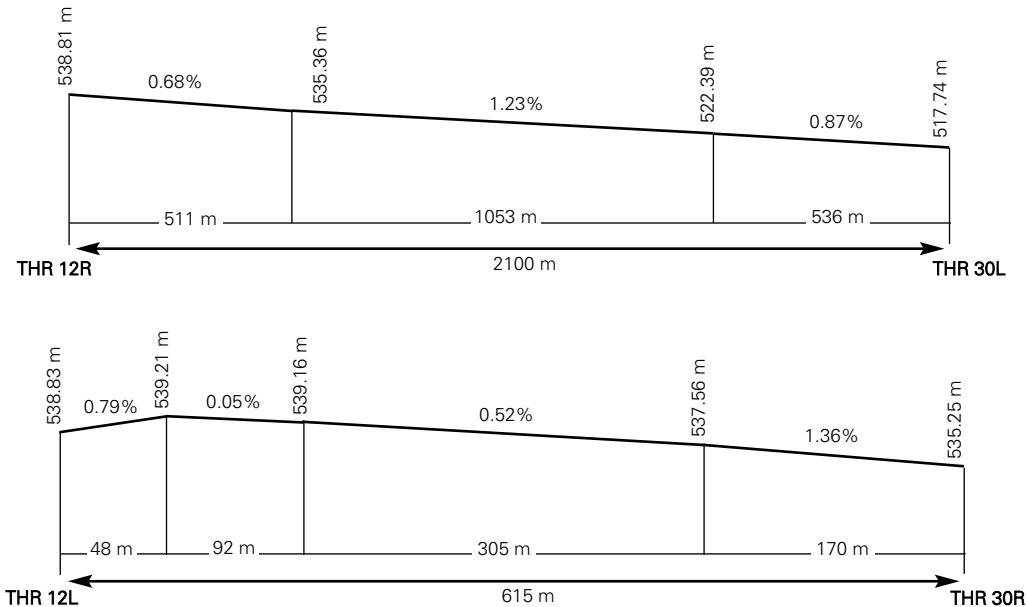
12. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA					RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS					
RWY	Orientación Direction	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m) Strip (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
12R (1)	122.81°GEO 122°MAG	2100 x 45	420451.32N 0001938.29W	THR: 539 m/1768 ft TDZ: No	No	No	2220 x 300	No	90 x 90	RWY: ASPH PCN 73/F/AW/T SWY: No
30L (1)	302.82°GEO 302°MAG	2100 x 45	420414.44N 0001821.52W	THR: 518 m/1699 ft TDZ: No	No	No	2220 x 300	No	90 x 90	RWY: ASPH PCN 73/F/AW/T SWY: No
12L (1)	122.81°GEO 122°MAG	615 x 12	420456.75N 0001935.77W	THR: 539 m/1768 ft TDZ: No	No	No	1160 x 60	No	No	RWY: ASPH 950 kg / 0.18 MPa SWY: No
30R (1)	302.82°GEO 302°MAG	615 x 12	420445.95N 0001913.29W	THR: 535 m/1756 ft TDZ: No	No	No	1160 x 60	No	No	RWY: ASPH 950 kg / 0.18 MPa SWY: No

Observaciones: (1) Restricción de uso: ver casilla 20.

Remarks: (1) Restriction of use: see item 20.

Perfil:

Profile:



NO A ESCALA // NOT TO SCALE

13. DISTANCIAS DECLARADAS	DECLARED DISTANCES			
RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
12R	2100	2100	2100	2100
30L	2100	2100	2100	2100
12L	615	615	615	615
30R	615	615	615	615
12R INT A	1711	1711	1711	-
Observaciones:	Ninguna.			
Remarks:	None.			

14. ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA	APPROACH AND RUNWAY LIGHTING
<p>Pista: 12R</p> <p>Aproximación: Sencillo (420 m). LIH.</p> <p>PAPI (MEHT): 3° (14.53 m/48 ft).</p> <p>Umbral: Verde.</p> <p>Zona de toma de contacto: No.</p> <p>Eje pista: No.</p> <p>Borde de pista: 2100 m: 1500 m blancas + 600 m amarillas. LIH. Distancia entre luces: 50 m.</p> <p>Extremo de pista: Rojas. LIH.</p> <p>Zona de parada: No.</p> <p>Observaciones: Encendido de luces via radio: a petición dentro del horario operativo. Eje de plataforma de viraje.</p>	<p>Runway: 12R</p> <p>Approach: Simple (420 m). LIH.</p> <p>PAPI (MEHT): 3° (14.53 m/48 ft).</p> <p>Threshold: Green.</p> <p>Touchdown zone: No.</p> <p>Runway centre line: No.</p> <p>Runway edge: 2100 m: 1500 m white + 600 m yellow. LIH. Distance between lights: 50 m.</p> <p>Runway end: Red. LIH.</p> <p>Stopway: No.</p> <p>Remarks: Switch on of lights by radio: on request during operating hours. Centre line of turn pad.</p>
<p>Pista: 30L</p> <p>Aproximación: Sencillo (420 m). LIH.</p> <p>PAPI (MEHT): 3° (16.27 m/53 ft).</p> <p>Umbral: Verde.</p> <p>Zona de toma de contacto: No.</p> <p>Eje pista: No.</p> <p>Borde de pista: 2100 m: 1500 m blancas + 600 m amarillas. LIH. Distancia entre luces: 50 m.</p> <p>Extremo de pista: Rojas. LIH.</p> <p>Zona de parada: No.</p> <p>Observaciones: Encendido de luces via radio: a petición dentro del horario operativo. Eje de plataforma de viraje.</p>	<p>Runway: 30L</p> <p>Approach: Simple (420 m). LIH.</p> <p>PAPI (MEHT): 3° (16.27 m/53 ft).</p> <p>Threshold: Green.</p> <p>Touchdown zone: No.</p> <p>Runway centre line: No.</p> <p>Runway edge: 2100 m: 1500 m white + 600 m yellow. LIH. Distance between lights: 50 m.</p> <p>Runway end: Red. LIH.</p> <p>Stopway: No.</p> <p>Remarks: Switch on of lights by radio: on request during operating hours. Centre line of turn pad.</p>
<p>Pista: 12L</p> <p>Aproximación: No.</p> <p>PAPI: No.</p> <p>Umbral: No.</p> <p>Zona de toma de contacto: No.</p> <p>Eje pista: No.</p> <p>Borde de pista: No.</p> <p>Extremo de pista: No.</p> <p>Zona de parada: No.</p> <p>Observaciones: Ninguna.</p>	<p>Runway: 12L</p> <p>Approach: No.</p> <p>PAPI: No.</p> <p>Threshold: No.</p> <p>Touchdown zone: No.</p> <p>Runway centre line: No.</p> <p>Runway edge: No.</p> <p>Runway end: No.</p> <p>Stopway: No.</p> <p>Remarks: None.</p>
<p>Pista: 30R</p> <p>Aproximación: No.</p> <p>PAPI: No.</p> <p>Umbral: No.</p> <p>Zona de toma de contacto: No.</p> <p>Eje pista: No.</p> <p>Borde de pista: No.</p> <p>Extremo de pista: No.</p> <p>Zona de parada: No.</p> <p>Observaciones: Ninguna.</p>	<p>Runway: 30R</p> <p>Approach: No.</p> <p>PAPI: No.</p> <p>Threshold: No.</p> <p>Touchdown zone: No.</p> <p>Runway centre line: No.</p> <p>Runway edge: No.</p> <p>Runway end: No.</p> <p>Stopway: No.</p> <p>Remarks: None.</p>
15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA	OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY
<p>ABN: No.</p> <p>WDI: 1 cerca THR 12R, 1 cerca THR 30L, 1 cerca THR 30R. LGTD.</p> <p>Iluminación de TWY: Borde. C: Eje (balizas retrorreflectantes).</p> <p>Iluminación de Plataforma: Borde.</p> <p>Fuente secundaria de energía: Grupos electrógenos que proporcionan un tiempo de conmutación de 15 segundos para luces de aproximación, PAPI, borde, umbral y extremo.</p> <p>Observaciones: Ninguna.</p>	<p>ABN: No.</p> <p>WDI: 1 near THR 12R, 1 near THR 30L, 1 near THR 30R. LGTD.</p> <p>TWY lighting: Edge. C: Centre line (retro-reflective markers).</p> <p>Apron lighting: Edge.</p> <p>Secondary power supply: Engine generator that provides a switch-over time of 15 seconds for approach lights, PAPI, edge, threshold and end lights.</p> <p>Remarks: None.</p>
16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS	HELICOPTER LANDING AREA
<p>Situación:</p> <p>– Ondulación geoide: Ver casilla 2.</p> <p>– FATO: RWY 12R/30L. Coordenadas THR 12R y THR 30L, ver casilla 12.</p> <p>– Rodaje: TWY A. TLOF coincide con el PRKG H1.</p> <p>– FATO: RWY 12L/30R. Coordenadas THR 12L y THR 30R, ver casilla 12. (1)</p> <p>– Rodaje: TWY C. TLOF coincide con acceso a hangares. (1)</p> <p>Elevación:</p> <p>– FATO: RWY 12R/30L Elevación THR 12R y THR 30L ver casilla 12.</p> <p>– Rodaje: TWY A. TLOF coincide con el PRKG H1.</p>	<p>Position:</p> <p>– Geoid undulation: See item 2.</p> <p>– FATO: RWY 12R/30L. Coordinates THR 12R and THR 30L, see item 12.</p> <p>– Taxiing: TWY A. TLOF same as PRKG H1.</p> <p>– FATO: RWY 12L/30R. Coordinates THR 12L and THR 30R, see item 12. (1)</p> <p>– Taxiing: TWY C. TLOF same as access to hangar. (1)</p> <p>Elevation:</p> <p>– FATO: RWY 12R/30L. Elevation THR 12R and THR 30L, see item 12.</p> <p>– Taxiing: TWY A. TLOF same as PRKG H1.</p>

OPERACIÓN DE HELICÓPTEROS DE AERONAVES AUTORIZADAS

Las únicas aeronaves autorizadas para seguir el siguiente procedimiento operativo son los helicópteros tipo EC-135 y BO-105 de la Unidad Aérea de la Guardia Civil en Huesca.

APROXIMACIÓN FINAL/DESPEGUE

Las operaciones de aproximación final y despegue se realizarán sobre la RWY 12L/30R. (Ver casilla 12).

RODAJE

Se realizará sobre la TWY C, las comunicaciones se realizarán en frecuencia 128.950 MHz siguiendo información AFIS o bien en contacto con el resto del tráfico cuando no se preste este servicio.

TLOF

Situada en el extremo de TWY C.

RESTRICCIONES DE RODAJE

Las aeronaves que circulen por la TWY B deberán mantenerse en el punto de espera intermedio en caso de que haya aeronaves repostando excepto si están repostando en la posición 1, más cercana a los hangares, en cuyo caso sí podrán circular.

La calle de rodaje de acceso a Hangar 1 y Hangar 2 está limitada a:

- Aeronaves tipo DA40 y DA42.
- Aeronaves con ancho máximo de tren 2.6 m.
- Otras aeronaves previo estudio.

SIN SERVICIO AFIS

Las aeronaves que procedan al área de repostaje, deberán comunicar en 128.950 MHz sus intenciones posteriores al repostaje:

- 1.- Si procede por TWY A, ésta deberá estar libre, por lo que si alguna aeronave en ese tiempo quisiera acceder a la zona de hangares, deberá esperar en plataforma.
- 2.- Si procede de nuevo a la zona de hangares deberá estar libre el tramo hacia los hangares, pudiendo esperar otra aeronave en el punto de espera de la TWY B tras salir de TWY A.

PETICIÓN DE INCREMENTO DE CATEGORÍA DE INCENDIOS

El incremento de categoría de incendios se solicitará por e-mail a: operacioneslehc@aena.es, con al menos 24 horas de antelación, haciendo constar:

- fecha de vuelo,
- hora de llegada/salida,
- tipo de aeronave,
- nº de pasajeros, y
- compañía aérea.

Categoría máxima que se puede dar CAT 5.

No se aceptarán Planes de vuelo de aeronaves con CAT superior a 1 si no se ha solicitado y se ha aceptado el incremento de categoría.

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 aficción 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_HSK@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).

RCR

Fuera del horario de prestación del servicio AFIS:

- Debe solicitarse el RCR de la pista en el teléfono +34-974 280 562.
- Los pilotos deben comunicar los PIREP sobre el estado de la pista al aeropuerto en el teléfono +34-974 280 562.

HELICOPTERS OPERATION FOR AUTHORIZED AIRCRAFT

The type EC-135 and BO-105 helicopters from the Guardia Civil Air Unit in Huesca are the only aircraft authorized to accomplish the following operation procedure.

FINAL APPROACH/TAKE-OFF

Final approach and take-off operations will be carried out from RWY 12L/30R. (See item 12).

TAXIING

This will be carried out via TWY C and communications will use the frequency 128.950 MHz, either following AFIS information or in contact with the rest of the traffic when this service is not available.

TLOF

Located at TWY C end.

TAXIING RESTRICTIONS

Aircraft circulating on TWY B should remain in the intermediate holding position if there are aircraft refuelling, except if they are refuelling in position 1, closest to the hangars, in which case they may circulate.

The taxiway to access Hangar 1 and Hangar 2 is restricted to:

- Aircraft type DA40 and DA42.
- Aircraft with maximum gear width 2.6 m.
- Other aircraft, having made a prior study.

WITHOUT AFIS SERVICE

Aircraft moving to the refuelling area, will communicate their post-refuelling intentions on 128.950 MHz:

- 1.- If it moves through TWY A, it must be clear, so if any aircraft wants to access the hangar area, it should wait on the apron.
- 2.- If it moves again to the hangar area, the section that goes to the hangar should be clear, so other aircraft may wait at the TWY B holding position after leaving TWY A.

REQUEST FOR FIRE CATEGORY INCREASE

The request for fire category increase will be applied via e-mail to: operacioneslehc@aena.es, at least 24 hours in advance, stating:

- date of flight,
- arriving/departure time,
- type of aircraft,
- No. of passengers, and
- airline.

Maximum category that can be given CAT 5.

Flight plans with aircraft of CAT greater than 1 will not be accepted unless the increase in category has been requested and accepted.

OPERATIONAL SAFETY REPORTS

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

The aim of these reports is the compilation of information in order to improve operational safety, regardless of the compulsory 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 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 for the reception of operational safety reports is the following:

Seguridad_Operacional_HSK@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).

RCR

Outside the hours of provision of the AFIS service:

- RCR for the runway should be requested on the number +34-974 280 562.
- Pilots must communicate PIREP about the runway condition on the number +34-974 280 562.

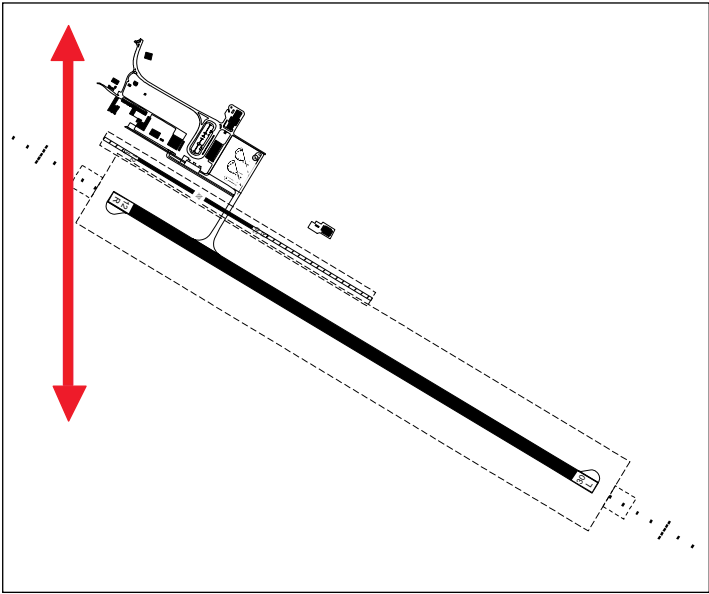
21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS	NOISE ABATEMENT PROCEDURES
--	----------------------------

No.	No.
-----	-----

22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO	FLIGHT PROCEDURES
-----------------------------	-------------------

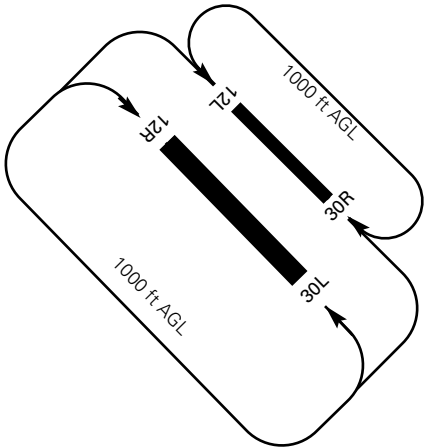
<p>PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)</p> <p>El aeropuerto de Huesca/Pirineos no dispone de Procedimientos de Visibilidad Reducida (LVP). Con RVR inferior a 800 m, se activa el procedimiento de paralización de operaciones en el área de movimiento, por lo que no se autorizarán despegues en el aeropuerto.</p> <p>Se reanudarán las operaciones cuando el RVR sea igual o superior a 900 m.</p>	<p>LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)</p> <p>Low Visibility Procedures (LVP) are not available at Huesca/Pirineos airport. When RVR is below 800 m, the stop operations procedure in the manoeuvring area will be activated, so take-off will not be authorised at the airport.</p> <p>Operations will be resumed when RVR is 900 m or above.</p>
--	---

<p>ZONA DE CONCENTRACIÓN DE AVES</p> <p>Desplazamientos regulares de buitres leonados (individual o bandos) en la zona indicada, sobre cabecera 12, en dirección NO-SO (y viceversa) principalmente con condiciones de viento de componente oeste, a altura variable en 200 - 2800 ft.</p>	<p>BIRD CONCENTRATION AREA</p> <p>Regular displacements of griffon vultures (individuals or flocks) in the indicated area, over threshold 12, in the direction NW-SW (and vice versa), principally under conditions of wind with a westerly component, at a height varying between 200 - 2800 ft.</p>
---	--



→ CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD

AD TRAFFIC CIRCUIT



23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA	ADDITIONAL INFORMATION
-------------------------------	------------------------

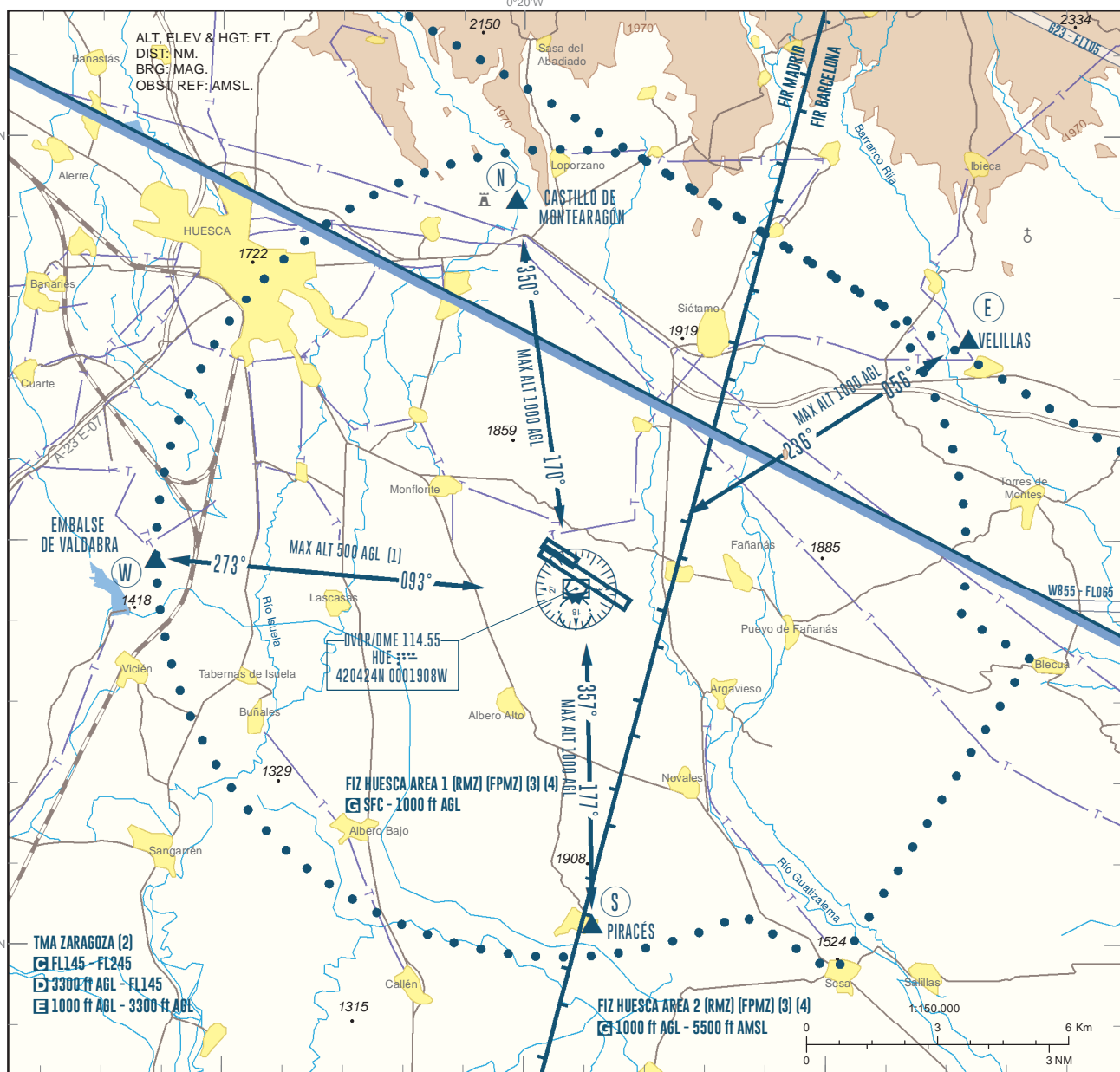
No.	No.
-----	-----

CARTA DE APROXIMACIÓN
VISUAL / VAC - OACI

ELEV AD
1769
VAR 1º E (2020)

AFIS 128.950
NO ATS 128.950

HUESCA/Pirineos
LEHC



NOTAS

- (1) Altitud máxima en caso de recibir notificación de tráfico IFR dentro de la FIZ o con entrada prevista en la misma. En caso contrario ALT MAX 1000 AGL.
- (2) Excluyendo el FIZ HUESCA ÁREA 2.
- (3) La FIZ (Áreas 1 y 2) estará activada sólo en horario ATS.
- (4) Zona obligatoria de presentación de plan de vuelo AFIS.

LLEGADAS

Tráfico VFR con destino Huesca/Pirineos AD procederá por los puntos de notificación N (Castillo de Montearagón), S (Piracés), E (Velillas) y W (Embalse de Valdabrá).
Notificará sus intenciones a la dependencia AFIS antes de alcanzar los puntos de notificación y entrará en la FIZ ÁREA 1 siguiendo las rutas establecidas para incorporarse al circuito sur de tránsito de aeródromo. Sin servicio AFIS, notificará en 128.95 Mhz.

SALIDAS

Tráfico VFR que desee abandonar la FIZ procederá por los puntos de notificación N (Castillo de Montearagón), S (Piracés), E (Velillas) y W (Embalse de Valdabrá).
Notificará sus intenciones a la dependencia AFIS, informando de la ruta de salida y el punto de referencia a utilizar. Sin servicio AFIS, notificará en 128.95 Mhz.

FALLO DE COMUNICACIONES

Las aeronaves con fallo de comunicaciones no entrarán en el ÁREA 2 de la FIZ y accederán al campo de vuelo desde el punto S (Piracés), manteniendo 1000 ft AGL, esperando al sur de la pista, sin cruzarla, hasta recibir señales luminosas, y separándose del posible tránsito de aeródromo. Podrán contactar con la dependencia AFIS en el nº TEL: +34-974 280 586.

NOTES

- (1) Maximum altitude in case there is IFR traffic reported within or expected to enter the FIZ. Otherwise, ALT MAX 1000 AGL.
- (2) Excluding FIZ HUESCA AREA 2.
- (3) FIZ (Area 1 and 2) will be activated only during ATS hours.
- (4) Flight plan submission mandatory zone during AFIS HR.

ARRIVALS

VFR traffic bound for Huesca/Pirineos AD shall proceed via VFR reporting points N (Castillo de Montearagón), S (Piracés), E (Velillas) and W (Embalse de Valdabrá).
It shall notify its intentions to the AFIS unit before reaching the reporting points and shall enter in the FIZ AREA 1 following the established routes to join south aerodrome traffic circuit. Without AFIS service it will notify on 128.95 Mhz.

DEPARTURES

Outbound VFR traffic intending to leave the FIZ shall proceed via VFR reporting points N (Castillo de Montearagón), S (Piracés), E (Velillas) and W (Embalse de Valdabrá).
It shall notify its intentions to the AFIS unit, informing of the departure route and the reporting point to be used. Without AFIS service it will report on 128.95 Mhz.

COMMUNICATIONS FAILURE

Aircraft with communications failure shall not enter in AREA 2 FIZ and shall access airfield from the point S (Piracés), maintaining 1000 ft AGL, holding to the south without crossing the runway until receiving lights signals while avoiding any possible traffic in the aerodrome traffic circuit. To contact with AFIS unit phone number: +34-974 280 586.

CAMBIOS: ELIMINACIÓN DE PROCEDIMIENTOS PARA USO EXCLUSIVO DE PLANEADORES.
CHANGES: WITHDRAWAL OF PROCEDURES FOR EXCLUSIVE USE OF GLIDERS.

HUESCA/Pirineos AD

OBSERVACIONES

Cuando exista notificación de tráficos IFR dentro de la FIZ o con entrada/salida prevista en la misma, se prohíbe la entrada de vuelos visuales en el ÁREA 2, accediendo/abandonando el ÁREA 1 por los puntos de notificación, rutas y altitudes máximas establecidas.

Tráficos VFR no cruzarán la prolongación del eje de RWY, el tramo base o el tramo de viento cruzado, siempre que exista notificación o se prevea la entrada de tráfico IFR en la FIZ

La altitud máxima del pasillo W dentro de la FIZ será 500 ft AGL siempre que exista notificación de tráficos IFR dentro de la FIZ o con entrada prevista en la misma, en caso contrario la altitud máxima será 1000 ft AGL.

PAPI (MEHT): RWY 12R: 3° (48 ft)
RWY 30L: 3° (53 ft)

Ver casilla 20 (Reglamentación local) y casilla 22 (Procedimientos de vuelos).

En ningún caso se cruzará el eje de pista ni su prolongación sin autorización de APP.

A título informativo se incluyen las coordenadas geográficas de los puntos:

N: 420914N 0002008W
E: 420730N 0001238W
S: 420016N 0001852W
W: 420447N 0002607W

REMARKS

Whenever exists IFR traffic notification within the FIZ or with entry/exit estimated on this one, it is forbidden the entry of visual flights in the AREA 2, acceding/vacating AREA 1 by the reporting points, routes and maximum altitudes established.

VFR traffic shall not cross the RWY centreline extension, the base leg or the crosswind leg, where there is IFR traffic reported or expected within the FIZ.

The maximum altitude of W corridor within the FIZ will be always 500 ft AGL, when exists IFR traffic notification within the FIZ, or planned entry in it. Otherwise the maximum altitude will be 1000 ft AGL.

PAPI (MEHT): RWY 12R: 3° (48 ft)
RWY 30L: 3° (53 ft)

See item 20 (Local Regulations) and item 22 (Flight Procedures).

Runway centreline or its extension will never be crossed without prior permission from APP.

Purely for information, the geographical coordinates of the points are included:

N: 420914N 0002008W
E: 420730N 0001238W
S: 420016N 0001852W
W: 420447N 0002607W

1. INDICADOR DE LUGAR-NOMBRE DEL AERÓDROMO
AERODROME LOCATION INDICATOR - NAME**LEIB - IBIZA****2. DATOS GEOGRÁFICOS Y DE ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO****AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA****ARP:** 385222N 0012223E. Ver AD 2-LEIB ADC.**Distancia y dirección desde la ciudad:** 7 km SW.→ **Elevación:** 7 m / 23 ft.**Ondulación geode:** 48.85 m ± 0.05 m (1).**Temperatura de referencia:** 30°C.**Temperatura baja media:** 11°C.**Declinación magnética:** 1° E (2020).**Cambio anual:** 7.1'E.**Administración AD:** Aena.**Dirección:** Aeropuerto de Ibiza, 07817 Ibiza, (Balears).**TEL:** +34-971 809 000 / 001**FAX:** +34-971 809 287**AFTN:** LEIB**E-mail:** ibizaclientes@aena.es**Tránsito autorizado:** IFR/VFR.**Observaciones:** (1) Para todos los puntos del AD.**ARP:** 385222N 0012223E. See AD 2-LEIB ADC.**Distance and direction from city:** 7 km SW.**Elevation:** 7 m / 23 ft.**Geoid undulation:** 48.85 m ± 0.05 m (1).**Reference temperature:** 30°C.**Low average temperature:** 11°C.**Magnetic variation:** 1° E (2020).**Annual change:** 7.1'E.**AD administration:** Aena.**Address:** Aeropuerto de Ibiza, 07817 Ibiza, (Balears).**TEL:** +34-971 809 000 / 001**FAX:** +34-971 809 287**AFTN:** LEIB**E-mail:** ibizaclientes@aena.es**Approved traffic:** IFR/VFR.**Remarks:** (1) For all AD points.**3. HORARIO DE OPERACIÓN****OPERATIONAL HOURS****Aeropuerto:** V: H24.

I: Hasta 31 octubre: H24.

Desde 1 de noviembre: 0630-2300.

PS 1 HR PPR.

Aduanas e Inmigración: HR AD.**Servicios médicos y de sanidad:** No.**AIS/ARO:** HR AD.**Información MET:** HR AD.**ATS:** HR AD.**Abastecimiento de combustible:** HR AD.**Asistencia en tierra:** HR AD.**Seguridad:** HR AD.**Deshielo:** No.**Observaciones:** Ninguna.**Airport:** V: H24.

I: Until October 31st: H24.

From November 1st: 0630-2300.

PS 1 HR PPR.

Customs and Immigration: HR AD.**Health and Sanitation:** No.**AIS/ARO:** HR AD.**MET briefing:** HR AD.**ATS:** HR AD.**Fuelling:** HR AD.**Handling:** HR AD.**Security:** HR AD.**De-icing:** No.**Remarks:** None.**4. SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO****HANDLING SERVICES AND FACILITIES****Instalaciones para el manejo de carga:** Sin limitaciones.**Tipos de combustible:** 100LL, JET A-1.**Tipos de lubricante:** W100.**Capacidad de reabastecimiento:** 100LL: 1 equipo fijo (surtidor), 1.66 L/s, para aeronaves con envergadura inferior a 15 m.

JET A-1: 5 cisternas 40000 L, 38 L/s

1 cisterna 25000 L, 19 L/s

1 cisterna 20000 L, 19 L/s

Instalaciones para el deshielo: No.**Espacio disponible en hangar:** No.**Instalaciones para reparaciones:** No.**Observaciones:**

Agentes de rampa:

- IBERIA

TEL: +34-971 809 330

FAX: +34-971 809 333

Móvil: No

E-mail: ibzkljsvc@iberia.es

SITA: IBZKOIB

- GROUNDFORCE IBZ 2015 UTE

TEL: +34-971 809 190

E-mail: ibzjturno@groundforce.aero

SITA: IBZGFXH

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

Gestores de Aviación General y de Negocios (FBO) (por orden alfabético): Para los pasajeros y tripulaciones que opten por acceder a través de la terminal de Aviación General, los Gestores de Aviación General y de Negocios (FBO) autorizados por el aeropuerto son:

- AVIAPARTNER, S.A.S

Móvil: +34-671 486 678

E-mail: ibz.executive@aviapartner.aero

- SKY VALET SPAIN, S.L.

Móvil: +34-619 314 129

E-mail: FBO.LEIB@skyvalet.com

Cargo facilities: No limitations.**Fuel types:** 100LL, JET A-1.**Oil types:** W100.**Refuelling capacity:** 100LL: 1 fixed equipment (petrol pump), 1.66 L/s, for aircraft with a wingspan of less than 15 m.

JET A-1: 5 trucks 40000 L, 38 L/s

1 truck 25000 L, 19 L/s

1 truck 20000 L, 19 L/s

De-icing facilities: No.**Hangar space:** No.**Repair facilities:** No.**Remarks:**

Ramp agents:

- IBERIA

TEL: +34-971 809 330

FAX: +34-971 809 333

Mobile phone: No

E-mail: ibzkljsvc@iberia.es

SITA: IBZKOIB

- GROUNDFORCE IBZ 2015 UTE

TEL: +34-971 809 190

E-mail: ibzjturno@groundforce.aero

SITA: IBZGFXH

Ramp agents may attend both commercial and general aviation.

General and Business Aviation Managers (FBO) (in alphabetical order):

For passengers and crew who opt to access through the General Aviation terminal, the General and Business Aviation Managers (FBO) authorised by the airport are:

- AVIAPARTNER, S.A.S

Mobile phone: +34-671 486 678

E-mail: ibz.executive@aviapartner.aero

- SKY VALET SPAIN, S.L.

Mobile phone: +34-619 314 129

E-mail: FBO.LEIB@skyvalet.com

Agentes handling de Aviación General (por orden alfabético): - AVIAPARTNER IBIZA FBO Móvil: +34 671 486 678 E-mail: ibz.executive@aviapartner.aero - EXECUJET SPAIN S.L. TEL: +34-971 809 151 E-mail: fbo.leib@execujet.eu - GENERAL AVIATION SERVICES, S.L. Móvil: +34-600 657 997 E-mail: ibiza@generalaviation.es - GESTAIR BY SKY VALET IBIZA Móvil: +34-619 314 129 E-mail: FBO.LEIB@skyvalet.com SITA: MADSKXH - IBIZAIR S.L. TEL: +34-971 809 124/5 FAX: +34-971 809 126 Móvil H24: +34-639 602 538 E-mail: ibizair@contec.es SITA: IBZSPXH	General Aviation handling agents (in alphabetical order): - AVIAPARTNER IBIZA FBO Mobile phone: +34 671 486 678 E-mail: ibz.executive@aviapartner.aero - EXECUJET SPAIN S.L. TEL: +34-971 809 151 E-mail: fbo.leib@execujet.eu - GENERAL AVIATION SERVICES, S.L. Mobile phone: +34-600 657 997 E-mail: ibiza@generalaviation.es - GESTAIR BY SKY VALET IBIZA Mobile phone: +34-619 314 129 E-mail: FBO.LEIB@skyvalet.com SITA: MADSKXH - IBIZAIR S.L. TEL: +34-971 809 124/5 FAX: +34-971 809 126 Mobile phone H24: +34-639 602 538 E-mail: ibizair@contec.es SITA: IBZSPXH
---	--

5. INSTALACIONES PARA LOS PASAJEROS	PASSENGER FACILITIES
Hoteles: No. Restaurante: Sí Transporte: Autobuses y taxis. Instalaciones médicas: Primeros auxilios. (1) Banco/Oficina Postal: Cajeros automáticos (2) / No. Información turística: De mayo a octubre: MON-SAT 0800-2100 (LT), SUN y festivos 0800-1500 (LT). De noviembre a abril: MON-SAT 0800-1500 (LT), SUN y festivos cerrado. Observaciones: (1) Horario limitado. (2) Oficina de cambio de moneda, devolución de IVA y transferencia de moneda abierta de 1 de abril a 31 de octubre.	Hotels: No. Restaurant: Yes. Transportation: Buses and taxis. Medical facilities: First aid. (1) Bank/Post Office: Cash dispensers (2) / No. Tourist information: From May to October: MON-SAT 0800-2100 (LT), SUN and holiday 0800-1500 (LT). From November to April: MON-SAT 0800-1500 (LT), SUN and holiday closed. Remarks: (1) Limited hours. (2) Exchange office, VAT refund and money transfer open from April 1st to October 31st.

6. SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS	RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICE
Categoría de incendios: 9 del 1 de abril al 31 de octubre. (2). 7 del 1 de noviembre al 31 de marzo. (1) (2). Equipo de salvamento: De acuerdo a la categoría de incendios publicada. Mínimo de reservas en el aeropuerto de agentes extintores: - O solución de espuma Nivel B 200%.- 5832 Kgs. - O polvo Químico Seco 100%.- 450 Kgs. Retirada de aeronaves inutilizadas: Tractor y barra maestra. Equipo para elevación. Plataforma recuperadora 12.5 TM de carga y 100 TM de tiro. Plataforma recuperadora 5 TM, 10 TM y 30 TM de carga. Gato hidráulico de 25 TM de capacidad de carga. Cuna de 16 TM. Kit de cojines de izado (14 y 31 TM). Equipo de debogging (20 TM). Equipo de tethering. Esteras de refuerzo de suelo. (3). Observaciones: (1) 9 a demanda (de acuerdo al procedimiento de solicitud de nivel de protección a demanda). (2) Objetivo operacional de tiempo de respuesta hasta extremo RWY 06/24 menor de 3 MIN. (3) Datos de contacto CECOA: TEL.: +34-971 809 307. E-mail: ibizaoperacionescpo@aena.es	Fire category: 9 from April 1st until October 31st. (2). 7 from November 1st until March 31st. (1) (2). Rescue equipment: In accordance with the fire category published. Minimum reserves of fire extinguishing agents in the airport: - Either Class B Foam 200%.- 5832 Kgs. - Or Dry Chemical Powder 200%.- 450 Kgs. Removal of disabled aircraft: Tractor and main bar. Aircraft lifting gear. Recovery loading platform for 12.5 TM of load and 100 TM drawbar. Recovery loading platform or 5 TM, 10 TM and 30 TM of load. Hydraulic jack with a cargo capacity of 25 TM. Cradle of 16 TM. Lifting bags kit (14 and 31 TM). Debogging equipment (20 TM). Tethering equipment. Ground reinforcement mats. (3). Remarks: (1) 9 on demand (in accordance with the procedure for the request of level of protection on demand). (2) Operational objective of response time up to RWY 06/24 end less than 3 MIN. (3) CECOA contact details: TEL.: +34-971 809 307. E-mail: ibizaoperacionescpo@aena.es

7. EVALUACIÓN Y NOTIFICACIÓN DEL ESTADO DE LA SUPERFICIE DE LA PISTA Y PLAN PARA LA NIEVE	RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN
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: Aviación Comercial: Hormigón. Aviación General y Servicio Contraintendios: Asfalto. Resistencia: Puestos de estacionamiento: PCN 50/R/B/W/T EXC PRKG K1 a K8: PCN 65/R/B/W/T. Aviación General: PCN 43/F/A/W/T. Servicio Contraintendios y PRKG 1X y 2X: PCN 38/F/A/W/T. → Calles de rodaje: Anchura: 23 m, EXC E1 y E10: 19 m; G3: 10.5 m y EH: 10 m. Superficie: Asfalto, EXC accesos a cabeceras: Hormigón.	Apron: Surface: Commercial Aviation: Concrete. General Aviation and Fire Fighting Service: Asphalt. Strength: Stands: PCN 50/R/B/W/T EXC PRKG K1 to K8: PCN 65/R/B/W/T. General Aviation: PCN 43/F/A/W/T. Fire Fighting Service and PRKG 1X and 2X: PCN 38/F/A/W/T. Taxiways: Width: 23 m, EXC E1 and E10: 19 m; G3: 10.5 m and EH: 10 m. Surface: Asphalt, EXC access to thresholds: Concrete.

➔	Resistencia: PCN 131/F/A/W/T, EXC accesos a cabeceras: PCN 63/R/B/W/T y TWY EH: información no disponible.	Strength: PCN 131/F/A/W/T, EXC access to thresholds: PCN 63/R/B/W/T and TWY EH: information not available.
	Posiciones de comprobación: Altimetro Plataforma: ELEV 12 m / 39 ft. VOR: No. INS: Ver AD 2-LEIB PDC.	Check locations: Altimeter Apron: ELEV 12 m / 39 ft. VOR: No. INS: See AD 2-LEIB PDC.
	Observaciones: Ninguna.	Remarks: None.

➔	9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUÍA DE RODAJE	TAXIING GUIDANCE SYSTEM AND MARKINGS
	Sistema de guía de rodaje: Letreros, barras de parada, puntos de espera de la pista, puntos de espera intermedios, barras de prohibición de acceso, letreros de PROHIBIDA LA ENTRADA y puestos de estacionamiento. (1)	Taxiing guidance system: Signboards, stop bars, runway-holding positions, intermediate holding positions, no-entry bars, NO ENTRY signs and stands. (1)
	Señalización de RWY: Designadores, umbral, eje, faja lateral, zona de toma de contacto, punto de visada.	RWY markings: Designators, threshold, centre line, side stripe, touchdown zone, aiming point.
	Señalización de TWY: Eje y faja lateral. (1)	TWY markings: Centre line and side stripe. (1)
	Observaciones: (1) EXC TWY EH: balizas de borde y luces de protección de pista.	Remarks: (1) EXC TWY EH: border markers and runway guard lights.

10. OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO	AERODROME OBSTACLES
Obstáculos en las Superficies de Aproximación, Ascenso en el Despegue, Cónica, Horizontal interna, Transición, Transición Interna y aterrizaje interrumpido establecidas en el Anexo 14 de OACI; y las áreas 2A y 3 establecidas en el Anexo 15 de la OACI. Los que perforan estas superficies se identifican en el fichero CSV como "Relevante_Relevant = Si/Yes". Ver Ítem 10 y apartado Conjunto de Datos.	Obstacles in Approach, Take-Off Climb, Conical, Inner Horizontal, Transitional, Inner Transitional and Balked Landing Surfaces established in ICAO Annex 14; and the areas 2A and 3 established in ICAO Annex 15. Those penetrating these surfaces are identified in the CSV file as "Relevante_Relevant = Si/Yes". See Item 10 and Data Sets section.
Observaciones: Ver AD 2-LEIB AOC.	Remarks: See AD 2-LEIB AOC.

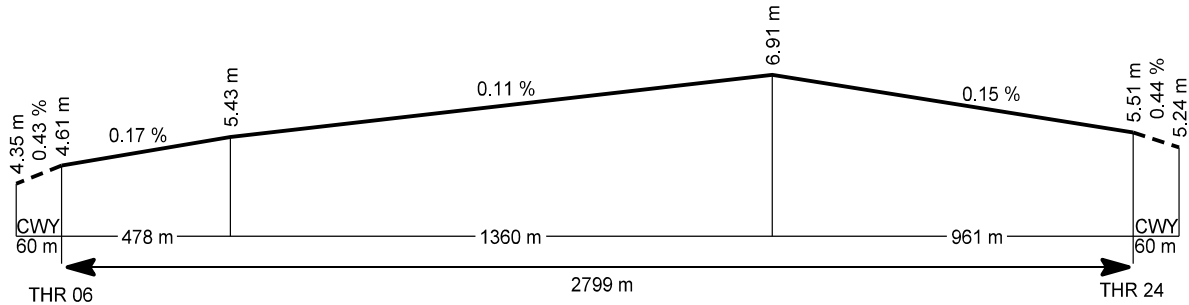
11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO	METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED
Oficina MET: Ibiza EMAe.	MET office: Ibiza EMAe.
HR: HR AD. Fuera de este horario se emitirá METAR AUTO semihorario.	HR: HR AD. Outside these hours, a half-hourly METAR AUTO will be issued.
METAR: Semihorario.	METAR: Half-hourly.
TAF: 24 HR.	TAF: 24 HR.
TREND: Sí.	TREND: Yes.
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 del tiempo significativo, mapas de pronóstico en altitud (viento y temperatura).	Charts: Significant weather charts, upper-air forecast charts (wind and temperature).
Equipo suplementario: Presentador de imágenes de nubes, rayos y de información radar.	Supplementary equipment: Cloud, lightning and radar information image display.
Dependencia ATS atendida: TWR, APP.	ATS unit served: TWR, APP.
Información adicional: Valencia OMAe (LEVA): H24; TEL: +34-963 690 750. Ibiza EMAe: HR AD; +34-971 809 149.	Additional information: Valencia OMAe (LEVA): H24; TEL: +34-963 690 750. Ibiza EMAe: HR AD; +34-971 809 149.
Observaciones: Existe resumen climatológico de aeródromo. Se hacen avisos de aeródromo.	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
06	062.09°GEO 061°MAG	2799 x 45	385201.02N 0012131.96E	THR: 4.6 m/15 ft TDZ: 5.9 m/19 ft	No	60 x 150	2919 x 295 (3)	No	240 x 150	RWY: ASPH PCN 131/F/A/W/T PCN 104/R/B/W/T (1) SWY: No
24	242.10°GEO 241°MAG	2799 x 45	385243.51N 0012314.59E	THR: 5.5 m/18 ft TDZ: 6.9 m/23 ft	No	60 x 150	2919 x 295 (3)	No	240 x 150	RWY: ASPH PCN 131/F/A/W/T PCN 104/R/B/W/T (2) SWY: No

Observaciones: (1) Primeros 104 m RWY 06 hormigón hidráulico. (2) Primeros 104 m RWY 24 hormigón hidráulico. (3) Exención al requisito relativo al ancho de franja de pista: Ancho de franja de pista de 295 m en vez de 300 m. RWY 06 margen derecho: franja 145 m. Últimos 193 m RWY 06 margen derecho: franja decrece hasta 138 m (ver AD2 LEIB ADC).	Remarks: (1) First 104 m RWY 06 hydraulic concrete. (2) First 104 m RWY 24 hydraulic concrete. (3) Exemption from the runway strip width requirement: Runway strip 295 m wide instead of 300 m. RWY 06 right side: strip 145 m. Last 193 m RWY 06 right side: strip decreases to 138 m (see AD-2 LEIB ADC).
---	--

Perfil:

Profile:



NO A ESCALA // NOT TO SCALE

13. DISTANCIAS DECLARADAS			DECLARED DISTANCES	
RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
06	2799	2859	2799	2799
24	2799	2859	2799	2799
06 INT E8	2415	2475	2415	–
24 INT E3	2356	2416	2356	–
06 INT EH	1017	1077	1017	–
24 INT EH	1777	1837	1777	–
Observaciones: Ninguna.			Remarks: None.	

14. ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA		APPROACH AND RUNWAY LIGHTING	
<p>Pista: 06</p> <p>Aproximación: Precisión CAT I 300 m LIH.</p> <p>PAPI (MEHT): 3° (17.25 m / 57 ft).</p> <p>Umbral: Verdes con barras de ala.</p> <p>Zona de toma de contacto: No.</p> <p>Eje pista: 2800 m: 1900 m blancas+600 m rojas/blancas+300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m.</p> <p>Borde de pista: 2800 m: 2200 m blancas + 600 m amarillas LIH. Distancia entre luces: 50 m.</p> <p>Extremo de pista: Rojas.</p> <p>Zona de parada: No.</p> <p>→ Observaciones: Luces indicadoras de salida rápida (E4 y E5).</p>		<p>Runway: 06</p> <p>Approach: Precision CAT I 300 m LIH.</p> <p>PAPI (MEHT): 3° (17.25 m / 57 ft).</p> <p>Threshold: Green with wing bars.</p> <p>Touchdown zone: No.</p> <p>Runway centre line: 2800 m: 1900 m white+600 m red/white+300 m red. LIH. Distance between lights: 15 m.</p> <p>Runway edge: 2800 m: 2200 m white + 600 m yellow LIH. Distance between lights: 50 m.</p> <p>Runway end: Red.</p> <p>Stopway: No.</p> <p>Remarks: Rapid exit taxiway indicator lights (E4 and E5).</p>	
<p>Pista: 24</p> <p>Aproximación: Precisión CAT I 900 m LIH.</p> <p>PAPI (MEHT): 3° (18.27 m / 60 ft).</p> <p>Umbral: Verdes con barras de ala.</p> <p>Zona de toma de contacto: No.</p> <p>Eje pista: 2800 m: 1900 m blancas+600 m rojas/blancas+300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m.</p> <p>Borde de pista: 2800 m: 2200 m blancas + 600 m amarillas LIH. Distancia entre luces: 50 m.</p> <p>Extremo de pista: Rojas.</p> <p>Zona de parada: No.</p> <p>→ Observaciones: Luces indicadoras de salida rápida (E6 y E7).</p>		<p>Runway: 24</p> <p>Approach: Precision CAT I 900 m LIH.</p> <p>PAPI (MEHT): 3° (18.27 m / 60 ft).</p> <p>Threshold: Green with wing bars.</p> <p>Touchdown zone: No.</p> <p>Runway centre line: 2800 m: 1900 m white+600 m red/white+300 m red. LIH. Distance between lights: 15 m.</p> <p>Runway edge: 2800 m: 2200 m white + 600 m yellow LIH. Distance between lights: 50 m.</p> <p>Runway end: Red.</p> <p>Stopway: No.</p> <p>Remarks: Rapid exit taxiway indicator lights (E6 and E7).</p>	

15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA		OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY	
<p>ABN/IBN: No.</p> <p>WDI: 1 cerca THR 06, 1 cerca THR 24. LGTD.</p> <p>Iluminación de TWY: Eje y borde sólo en curvas.</p> <p>Iluminación de plataforma: Torres de iluminación y borde de plataforma con balizas retrorreflectantes.</p> <p>Fuente secundaria de energía: Grupos electrógenos y sistema de alimentación ininterrumpida que proporcionan un tiempo de conmutación (luz) de máximo 1 segundo para los sistemas: eje de pista, extremo de pista y barras de parada y un máximo de 15 segundos para el resto de los sistemas de iluminación.</p> <p>Observaciones: Ninguna.</p>		<p>ABN/IBN: No.</p> <p>WDI: 1 near THR 06, 1 near THR 24. LGTD.</p> <p>TWY lighting: Centre line and edge only in curves.</p> <p>Apron lighting: Floodlighting poles and apron edge with con retroreflective markers.</p> <p>Secondary power supply: Engine generators and uninterruptible power supply that provide a maximum switch-over (light) time of 1 second for the following systems: runway centre line, runway end and stop bars, and a maximum of 15 seconds for the rest of the lighting systems.</p> <p>Remarks: None.</p>	

16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS		HELICOPTER LANDING AREA	
<p>Situación:</p> <p>– Ondulación geoide: ver casilla 2.</p> <p>– FATO: RWY 06/24. Coordenadas THR 06 y THR 24, ver casilla 12.</p> <p>– Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 06/24. Coordenadas THR 06 & THR 24, ver casilla 12.</p> <p>– Rodaje aéreo: TLOF coincide con los PRKG 7 a 12, 32, 33, 1X, 2X, 73M, 74M, 75M, 76M, ver AD 2-LEIB PDC.</p> <p>Elevación:</p> <p>– FATO: RWY 06/24. Elevación THR 06 y THR 24, ver casilla 12.</p> <p>– Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 06/24, ver casilla 12.</p> <p>– Rodaje aéreo: TLOF coincide con PRKG 7 a 12, 32, 33, 1X, 2X, 73M, 74M, 75M, 76M.</p>		<p>Position:</p> <p>– Geoid ondulation: see item 2.</p> <p>– FATO: RWY 06/24. Coordinates THR 06 and THR 24, see item 12.</p> <p>– Ground taxiing: TLOF same as RWY 06/24. Coordinates THR 06 & THR 24, see item 12.</p> <p>– Air taxiing: TLOF same as PRKG 7 to 12, 32, 33, 1X, 2X, 3X, 73M, 74M, 75M, 76M, see AD 2-LEIB PDC.</p> <p>Elevation:</p> <p>– FATO: RWY 06/24. Elevation THR 06 y THR 24, see item 12.</p> <p>– Ground taxiing: TLOF same as RWY 06/24, see item 12.</p> <p>– Air Taxiing: TLOF same as PRKG 7 to 12, 32, 33, 1X, 2X, 3X, 73M, 74M, 75M, 76M.</p>	

1.1. INTERCAMBIO DE DATOS CON NMOC-ADVANCED ATC TWR

El aeropuerto de Ibiza intercambia información para los vuelos de salida aplicando los procedimientos Advanced ATC TWR.

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

- A-DPI: para todos los vuelos instrumentales de salida.
- C-DPI: cuando se requiere.

Cuando la aprobación de puesta en marcha esté publicada y la aeronave comience la salida del estacionamiento, la hora objetivo de despegue (TTOT) se calculará y transmitirá a NMOC (Network Manager Operations Center) a través del mensaje A-DPI. El uso de la hora real de fuera de calzos (AOBT) en lugar de la EOBT del plan de vuelo, junto con el tiempo de rodaje variable, aumentará la precisión de la hora de despegue.

Desde el momento de la recepción del A-DPI, no se aceptarán mensajes DLA o CHG que modifiquen datos del plan de vuelo. Si estuviera regulado, se mantendrá la CTOT asignada previa a la recepción del A-DPI.

Si una aeronave tuviera que abortar el rodaje por causas técnicas, el aeropuerto enviará al NMOC un mensaje C-DPI. Como consecuencia de dicho C-DPI, el plan de vuelo se suspenderá informándose al operador por medio de un mensaje FLS con la observación "Suspended by Departure airport". El plan de vuelo podrá ser activado de nuevo a través de una actualización de la EOBT con un mensaje DLA o de CHG.

➔ 1.2 SOLICITUD DE AUTORIZACIÓN ATC Y PUESTA EN MARCHA VIA ENLACE DE DATOS

En el aeropuerto de Ibiza 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 (DCL).

En caso de discrepancia, la voz siempre prevalecerá sobre el enlace de datos. El piloto podrá solicitar la autorización ATC por DCL con una antelación máxima de 30 minutos respecto de la EOBT.

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

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

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

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

Rangos establecidos para la solicitud de puesta en marcha:

- A. Aeronaves sin CTOT asignado: desde 15 minutos antes de su EOBT hasta 10 minutos después de su EOBT.
- B. Aeronaves con CTOT asignado: desde 15 minutos antes de su CTOT hasta 10 minutos antes de su CTOT si se encuentra estacionado en puestos de estacionamiento con salida con retroceso remolcado, o desde 15 minutos antes de su CTOT hasta 5 minutos antes de su CTOT en el resto de los puestos de estacionamiento.
- C. Para mejorar la predictibilidad de la TTOT, ATC podrá instruir para que se solicite el permiso de puesta en marcha a una hora determinada.
- D. En periodos de alta demanda, ATC puede aplicar otros valores que garanticen el cumplimiento de la ventana de tolerancia del vuelo.

Cuando se reciba un mensaje RCD antes de los rangos establecidos, será aceptado el RCD y se enviará CLD con autorización ATC, instando a la tripulación a llamar cuando esté listo y de acuerdo con su EOBT/CTOT.

Cuando se reciba un mensaje RCD dentro de los rangos establecidos, será aceptado el RCD y se enviará CLD con autorización ATC y aprobación de puesta en marcha.

En caso de aceptación, Ibiza 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.

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.

1.1. EXCHANGE OF DATA WITH NMOC-ADVANCED ATC TWR

The airport of Ibiza exchanges information for departure flights by applying the Advanced ATC TWR procedures.

Message exchanges from the local system to the ATM network uses the European standard for A-CDM airports, using the following message types:

- A-DPI: for all instrumental departure flights.
- C-DPI: when required.

When start-up approval has been announced and the aircraft starts to exit the stand, the target take-off time (TTOT) is calculated and transmitted to NMOC (Network Manager Operations Center) via an A-DPI message. The use of the actual off-block time (AOBT) instead of the EOBT of the flight plan, along with the variable taxiing time, increases the precision of the take-off time.

After reception of the A-DPI, DLA or CHG messages that change the flight plan data shall not be accepted. If regulated, the CTOT assigned before receiving the A-DPI shall be maintained.

If an aircraft has to abort taxiing for technical reasons, the airport shall send a C-DPI message to the NMOC. 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.

1.2 ATC AUTHORIZATION REQUEST AND START-UP VIA DATA LINK

DCL departure procedures are applied at Ibiza airport in the provision of ATC clearance and start-up services. For more information on the DCL service, see AIP ENR 1.5, section 3. DEPARTING FLIGHTS, ATC Clearance and start-up via data link (DCL).

In case of discrepancies, voice communications will always prevail over data link. The pilot may request the ATC clearance by DCL with a maximum of 30 minutes before the EOBT.

The pilot must request ATC and start-up clearance together via RCD. The RCD message (Departure Clearance Request) must contain the following information:

1. Aircraft callsign in accordance with the filed flight plan (FPL).
2. Aerodrome of origin.
3. Aircraft stand.
4. Destination aerodrome.
5. Letter corresponding to the ATIS information received.
6. ICAO aircraft type designator.

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

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

Ranges of time established for requesting start-up clearance:

- A. Aircraft without assigned CTOT: From 15 minutes before their EOBT up to 10 minutes after their EOBT.
- B. Aircraft with assigned CTOT: From 15 minutes before their CTOT up to 10 minutes before their CTOT, if they are parked on stands with exit by towed push-back, or from 15 minutes before their CTOT to 5 minutes before their CTOT for the remaining stands.
- C. To improve the predictability of the TTOT, ATC may issue instructions for start-up clearance to be requested at a specific time.
- D. In periods of high demand, ATC may apply other values which guarantee compliance with the tolerance window of the flight.

When an RCD message is received before the established ranges, the RCD will be accepted and CLD with ATC clearance will be sent, reminding the crew to call when they are ready and in accordance with their EOBT/CTOT.

When an RCD message is received within the established ranges, the RCD will be accepted and CLD with ATC clearance and start-up approval will be sent.

When communicating approval, Ibiza Clearances will issue a CLD message with the following fields:

1. Aircraft callsign.
2. Destination aerodrome.
3. Assigned runway for departure.
4. Take-off procedure (SID).
- Nota: The initial altitude will correspond to the published SID.
5. SSR code mode A (SQUAWK).
6. ADT (Approved Departure Time).
- Nota: 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.

When an FSM message of the type "REVERT TO VOICE PROCEDURES" is received, communication via data link will be terminated and must be reverted to voice procedures.

Cuando se reciba el mensaje CLD, el piloto:

- Si detecta alguna inconsistencia en el mensaje recibido, pasará a voz para solicitar una nueva autorización.
- Si considera la autorización del mensaje CLD correcta, responderá vía enlace de datos con un mensaje CDA.
- 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 y/o rodaje deberá ser solicitada en la frecuencia informada en el mensaje CDA correspondiente.

1.3 PROCEDIMIENTO PASAR A VOZ

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

➔ 2. MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

2.1. PLATAFORMA

En caso de que por alguna circunstancia, en el interior de la plataforma, se requiera incrementar significativamente la potencia-empuje, los Comandantes deberán coordinar con el Servicio de Control de Aeródromo al objeto de que la maniobra se supervise por un señalero.

Si se dirige a un estacionamiento entre el 7 y el 18, ambos inclusive, se ha de acceder desde T directamente al mismo, sin entrar ni por puerta G1 ni por puerta G2.

Tras acceder a plataforma por puerta G2, si se dirige a un puesto de estacionamiento entre el 19 y el 37, o entre el K1 y el K8, se ha de girar a la izquierda al tomar la línea central de rodaje en plataforma.

Tras acceder a plataforma por puerta G2, si se dirige a un puesto de estacionamiento de plataforma de Aviación General (1X, 2X y 52S a 105N) o Servicio Contraincendios, se ha de girar a la derecha al tomar la línea central de rodaje en plataforma.

Tras acceder a plataforma por puerta G1, si se dirige a un puesto de estacionamiento entre el 19 y el 23, o entre el K1 y el K8, se ha de girar a izquierda al tomar la línea central de rodaje en plataforma.

Tras acceder a plataforma por puerta G1, si se dirige al puesto de estacionamiento 25B, a uno entre el 26 y el 37, o a uno de plataforma de Aviación General (1X, 2X y 52S a 105N) o Servicio Contraincendios, se ha de girar a la derecha al tomar la línea central de rodaje en plataforma.

2.2. PROCEDIMIENTO DE RODAJE EN PLATAFORMA

1. Puesta en marcha de motores/turbinas.

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

- Se solicitará permiso para poner en marcha los motores/turbinas en la frecuencia correspondiente emitida en ATIS.

Cuando se solicite dicho permiso, la aeronave deberá estar completamente lista para la puesta en marcha inmediatamente.

- En el contacto inicial los pilotos notificarán al ATC el indicativo completo de la aeronave, el puesto de estacionamiento que ocupan y el mensaje ATIS recibido.

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

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

3. Aeronaves con envergadura igual o superior a 52 m deberán notificarlo a ATC en la primera comunicación, tanto a la llegada como a la salida.

4. Las aeronaves con envergadura igual o superior a 52 m deberán acceder a plataforma por puerta G1.

5. A menos que ATC indique lo contrario, el resto de aeronaves harán su entrada en plataforma:

- Directamente al estacionamiento, desde T, entre puerta G2 y puerta G1 cuando el PRKG esté asignado entre el 7 y el 18 (ambos inclusive).
- Por la puerta G2, cuando la RWY 06 esté en servicio y el PRKG asignado no esté entre el 7 y el 18 (ambos inclusive).
- Por la puerta G1, cuando la RWY 24 esté en servicio, y el PRKG asignado no esté entre el 7 y el 18 (ambos inclusive).

6. Las aeronaves con envergadura igual o superior a 52 m deberán salir de plataforma por puerta G1.

7. A menos que ATC indique lo contrario, el resto de aeronaves harán su salida de plataforma:

- Por la puerta G2, cuando esté la RWY 24 en servicio.
- Por la puerta G1, cuando esté la RWY 06 en servicio.
- Por la puerta G3, las aeronaves de ala fija que estacionen en la plataforma de Aviación General.

8. Las aeronaves deberán informar a ATC cuando estén listas para iniciar el retroceso remolcado.

When a CLD message is received, the pilot:

- If any inconsistencies in the received message are detected, the pilot must revert to voice procedures and request a new authorization.
- If the pilot considers the authorization CLD message to be correct, he/she must respond via data link with a CDA message.
- If not ready for start-up, the pilot must not accept the authorization and will contact via voice communications to the controller 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 the correct CDA message is received, the ATC system will send the aircraft a "CLEARANCE CONFIRMED" message in the FMS and will terminate the communication via data link.

The push-back and/or taxiing request must be made on the appropriate frequency included in the corresponding CDA message.

1.3 REVERT TO VOICE PROCEDURES

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

2. GROUND MOVEMENT

2.1. APRON

In the case that a significant increase in power/thrust becomes necessary in the apron for some reason, the Commander of the aircraft must coordinate the manoeuvre with the Aerodrome Control Service so that it can be supervised by a signalman.

If the aircraft is headed for a stand between 7 and 18, both inclusive, access to the stand must be accomplished directly from T, without proceeding via gate G1 nor G2.

After proceeding to apron via gate G2, if the aircraft is headed for a stand between 19 and 37, or between K1 and K8, it must turn to the left to take the taxiway centre line in apron.

After proceeding to apron via gate G2, if the aircraft is headed for a stand of the General Aviation apron (1X, 2X and 52S to 105N) or Fire Fighting service, it must turn to the right to take the taxiway centre line in apron.

After proceeding to apron via gate G1, if the aircraft is headed for a stand between 19 and 23, or between K1 and K8, it must turn to the left to take the taxiway centre line in apron.

After proceeding to apron via gate G1, if the aircraft is headed for stand 25B, for one between 26 and 37, or for one of General Aviation apron (1X, 2X and 52S to 105N) or Fire Fighting service, it must turn to the right to take the taxiway centre line in apron.

2.2. TAXIING PROCEDURE IN APRON

1. Start-up of engines/jets.

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

- Permission to start up engines/jets shall be requested on the frequency broadcast on ATIS.

When this permission is requested, the aircraft must be completely ready to start up immediately.

- In the initial contact, pilots must indicate the full aircraft call sign to ATC, together with the stand occupied and the ATIS message received.

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

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

3. Aircraft with 52 m or above wingspan, shall notify the same to ATC in the first communication, on arrival or departure.

4. Aircraft with 52 m or above wingspan, shall enter the apron via gate G1.

5. Unless ATC advises otherwise, other aircraft shall enter the apron:

- Directly to the aircraft stand, from T, between gate G2 and gate G1 when the PRKG assigned is between 7 and 18 (both inclusive).
- Via gate G2, when RWY 06 is in use and PRKG assigned is not between 7 and 18 (both inclusive).
- Via gate G1, when RWY 24 is in use, and PRKG assigned is not between 7 and 18 (both inclusive).

6. Aircraft with 52 m or above wingspan, shall exit the apron via gate G1.

7. Unless ATC advises otherwise, other of aircraft shall exit the apron:

- Via gate G2, when RWY 24 is in use.
- Via gate G1, when RWY 06 is in use.
- Via gate G3, fixed-wing aircraft parked in General Aviation apron.

8. Aircraft shall inform ATC when they are ready to start the towed push-back.

Las aeronaves deberán estar listas para rodaje dentro de los 5 minutos siguientes a la hora aprobada de puesta en marcha, en caso contrario el piloto deberá informar al ATC.

En caso de detectar un retroceso de aeronave incorrecto, TWR podría solicitar al comandante que vuelva a estacionar la aeronave.

9. A menos que el ATC indique lo contrario, las maniobras de retroceso se efectuarán:

Plataforma de Aviación Comercial:

- Hacia al este con la RWY 24 en servicio y hacia el oeste con la RWY 06 en servicio, excepto PRKG 37 que aproará recto con la RWY 06 en servicio.

- Hacia el noroeste siempre en los PRKG K1 a K8.

Plataforma de Aviación General:

- Hacia al este PRKG del 53S al 68S y del 73M al 88M.

- Hacia el sur PRKG del 90N al 105N.

10. Se prohíbe en plataforma la utilización de empuje de reversa para la operación de retroceso.

11. Las autorizaciones e instrucciones del ATC deberán ser colacionadas.

12. TWR facilitará el número del puesto de estacionamiento al piloto de la aeronave una vez que esta se encuentre en tierra.

- En las posiciones de Aviación General y en los PRKG 19, 19A, 19B, 20, 20A, 20B, 25B, y en aquellos en los que el sistema de guía de atraque visual se encuentre fuera de servicio, el vehículo "SIGAME" guiará la maniobra de estacionamiento.

- También se prestará el servicio de guiado mediante vehículo "SIGAME", en situaciones excepcionales, a petición de TWR o a requerimiento del piloto siempre que el LVP se encuentre activado.

13. Los tráficos VFR realizarán la llamada inicial cuando se encuentren listos para rodar. En la llamada inicial notificarán su PRKG y el punto de salida del CTR. La llamada inicial debe producirse desde 15 MIN antes de la EOBT hasta 30 MIN después de la EOBT.

2.3 PROCEDIMIENTO DE RODAJE DE HELICÓPTEROS

Los helicópteros realizarán las aproximaciones hacia RWY 06/24 y los despegues en RWY 06/24, dado que la FATO coincide con la pista.

Los helicópteros cuyo operador disponga de carta de exención y realicen una operación especial en virtud del Reglamento de la Circulación Aérea, podrán operar según lo establecido en el procedimiento local del aeropuerto para este tipo de operaciones. Para ello deberán contactar con el servicio ATC del aeropuerto.

Los helicópteros con tren de ruedas tomarán tierra en RWY 06/24, dado que la TLOF declarada coincide con la FATO y realizarán el rodaje hasta el puesto de estacionamiento. Para la salida de los PRKG 32, 33, 73M, 74M, 75M, 76M, estas aeronaves deberán realizar viraje aéreo.

Los helicópteros con patines aproximarán a RWY 06/24 y una vez alcanzado el vuelo estacionario realizarán rodaje aéreo hasta el puesto de estacionamiento.

No están habilitadas rutas de desplazamiento aéreo.

- ➔ A menos que ATC indique lo contrario, los helicópteros harán su entrada a la plataforma por puerta G2.

- ➔ A menos que ATC indique lo contrario, los helicópteros harán su salida de plataforma por puerta G2.

2.4. MOVIMIENTO DE PERSONAL EN PLATAFORMA

La Aviación General y de Negocios deberá realizar los traslados internos de personal, Terminal - Oficina CECOA/CECOPS - Aeronave, en vehículo, con un agente handling autorizado para ello.

2.5. PROCEDIMIENTO DE SOLICITUD DE NIVEL DE PROTECCIÓN DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS A DEMANDA DEL 1 DE NOVIEMBRE AL 31 DE MARZO

El operador que desee operar en el Aeropuerto de Ibiza con una aeronave de categoría superior a 7, del 1 de noviembre al 31 de marzo, habrá de solicitarlo al aeropuerto, con al menos 3 días de antelación sobre la fecha de llegada programada, enviando un correo electrónico a:

IbizaOperacionesCPO@aena.es,

informando de los siguientes aspectos:

- Solicitud de operar con un avión de categoría superior a 7.
- Modelo de avión programado.
- Día y hora programado de llegada.
- Día y hora programado de salida.

2.6. MOVIMIENTO EN SUPERFICIE EN CONDICIONES DE BAJA VISIBILIDAD (PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA - LVP - ACTIVOS)

Los pilotos procederán a verificar en todo momento la situación de la aeronave, comprobando que el rodaje se ejecuta en condiciones de completa seguridad. En caso de desorientación o duda detendrán la aeronave e informarán a TWR inmediatamente.

1. No se permitirán operaciones de aeronaves cuando los valores de RVR, o visibilidad en su caso, estén por debajo de 350 m.
2. Para los vehículos, se cerrará el vial perimetral, y las vías de servicio en plataforma que intersecan la línea central de rodaje.

Aircraft shall be ready for taxiing within 5 minutes after the approved start-up time; otherwise, the pilot shall inform the ATC.

Whenever an incorrect push-back of aircraft is detected, TWR could ask the pilot to park the aircraft again.

9. Unless ATC advises otherwise, push-back manoeuvres will be carried out:

Commercial aviation apron:

- To the East with RWY 24 in use and to the West with RWY 06 in use, except PRKG 37 that will nose straight with RWY 06 in use.

- To the Northwest always from PRKG K1 to K8.

General aviation apron:

- To the East from PRKG 53S to 68S and from 73M to 88M.

- To the South from PRKG 90N to 105N.

10. The use of the reverse power is forbidden in the apron for the push-back operation.

11. ATC clearances and instructions must be read back.

12. TWR will provide the stand number to the pilot after the aircraft is on the ground.

- In General Aviation parking positions and in PRKG 19, 19A, 19B, 20, 20A, 20B, 25B, and at those which the visual docking system is out of service, the "FOLLOW ME" vehicle will guide the parking manoeuvre.

- The guidance service by "FOLLOW ME" vehicle will also be available, in exceptional situations, on request by TWR or the pilot whenever the LVP are activated.

13. VFR traffic shall make the initial call when ready to taxi. During this call they will notify their PRKG and CTR exit point. The initial call must take place from 15 MIN before the EOBT until 30 MIN after the EOBT.

2.3 HELICOPTER TAXIING PROCEDURE

Helicopters shall carry out approaches to RWY 06/24 and take-offs on RWY 06/24, since the FATO coincides with the runway.

Helicopters whose operators have an exemption letter and that are performing a special operation under air traffic regulations may operate in accordance with the local airport procedure for such operations. To do this, they shall contact the airport ATC service.

Helicopters with wheel landing gear shall land on RWY 06/24, since the declared TLOF coincides with the FATO and taxi to the stand. In order to depart from PRKG 32, 33, 73M, 74M, 75M, 76M, these aircraft shall make an aerial turn.

Helicopters with skid shall approach RWY 06/24 and, once hovering, air taxi to the stand.

Air transit routes are not available.

Unless ATC indicates otherwise, helicopters shall enter the apron via gate G2.

Unless ATC indicates otherwise, helicopters shall exit the apron via gate G2.

2.4. PERSONNEL MOVEMENT IN APRON

General and Business Aviation must conduct internal Terminal-to-CECOA/CECOPS Office-to-Aircraft personnel transfers in a handling agent vehicle authorised to do so.

2.5. RESCUE PROTECTION AND FIRE FIGHTING LEVEL REQUEST APPLICATION PROCEDURE ON REQUEST FROM NOVEMBER 1ST TO MARCH 31ST

An operator wishing to operate in Ibiza Airport with aircraft above category 7, from November 1st to March 31st, shall apply to the airport, at least 3 days in advance of the scheduled arrival date, by sending an e-mail to:

IbizaOperacionesCPO@aena.es,

reporting the following:

- Application to operate an aircraft above category 7.
- Model of planned aircraft.
- Date and time of scheduled arrival.
- Date and time of scheduled departure.

2.6. GROUND MOVEMENT UNDER LOW VISIBILITY CONDITIONS (LOW VISIBILITY PROCEDURES - LVP - ACTIVE)

Pilots will proceed to verify the position of their aircraft at each moment, checking that taxiing is being executed under conditions of complete safety. In case of being disoriented or in doubt, pilots will stop the aircraft and immediately notify TWR.

1. Aircraft operations will not be allowed when RVR values, or visibility where appropriate, are below 350 m.
2. For vehicles, the perimeter road will be closed, as will the service roads in apron that intersect the centre line of the taxiway.

3. En los casos en que el RVR sea igual o inferior a 550 m (visibilidad \leq 800 m en caso de fallo de todos los equipos RVR), solamente se autorizará el rodaje de una aeronave, a la vez, en el Área de Maniobras. Las calles de rodaje a utilizar serán:

- ➔ 3.1. Llegadas (salida de pista).
- RWY 24: TWY E8 o E9.
 - RWY 06: TWY E2 o E3.
- ➔ 3.2. Salidas (entrada a pista).
- RWY 24: punto de espera de la RWY 24 en TWY E2.
 - RWY 06: punto de espera de la RWY 06 en TWY E9.
4. Las rutas normalizadas de rodaje serán las siguientes:
- ➔ 4.1. Llegadas:
- RWY 24: proceder a puerta G1 vía TWY E8, T o TWY E9, T.
 - RWY 06: proceder a puerta G2 vía TWY E3, T o TWY E2, T.
- ➔ 4.2. Salidas:
- 1- Helicópteros y aeronaves estacionadas en Plataforma Comercial.
- RWY 24: proceder a punto de espera de la RWY 24 vía puerta G2, TWY T, E2.
 - RWY 06: proceder a punto de espera de la RWY 06 vía puerta G1, TWY T, E9.
- 2- Aeronaves de ala fija estacionadas en Plataforma de Aviación General:
- RWY 24: proceder a punto de espera de la RWY 24 vía puerta G3, TWY T, E2.
 - RWY 06: proceder a punto de espera de la RWY 06 vía puerta G3, TWY T, E9.
5. Las aeronaves que hayan aterrizado notificarán:
- Pista libre y
 - Calle de salida utilizada.
6. Sólo se autorizarán maniobras de retroceso cuando no haya otra aeronave en movimiento en el aeródromo.
7. Los puntos de espera sólo podrán ser ocupados por una aeronave a la vez.

2.7. FALLO DE COMUNICACIONES

Si una aeronave o vehículo que opere en el área de maniobras sufriera un fallo en las comunicaciones seguirá el siguiente procedimiento:

- a) Aeronave de Salida.
- La aeronave 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 "SÍGAME" que le guiará al puesto de estacionamiento o apartadero/punto de espera designado.
- b) Aeronave de Llegada.
- Si la aeronave acaba de aterrizar, mantendrá posición una vez abandonada completamente la pista y esperará la llegada de un vehículo "SÍGAME" que le guiará al puesto de estacionamiento designado.
- Si la aeronave ya tuviera una autorización de rodaje ATC, continuará por la ruta asignada, si la hubiera, hasta el límite de la autorización ATC extremado las precauciones, donde mantendrá posición y esperará la llegada de un vehículo "SÍGAME" que le guiará al puesto de estacionamiento o apartadero/punto de espera designado.
- c) Vehículo.
- El vehículo permanecerá en su posición y esperará la llegada de un vehículo "SÍGAME" que le guiará hasta el lugar que se determine.

➔ 2.8. LIMITACIONES DE RODAJE

1. Cuando una aeronave se encuentre en el punto de espera de la pista en la TWY E8, por detrás de ella existirán las siguientes limitaciones de rodaje de aeronave por la TWY T:

ACFT LONG en // in TWY E8	MAX ACFT en // on TWY T (Clasificación de aeronaves según el capítulo 1 del Anexo 14 de OACI // Aircraft classification according to chapter 1 of Annex 14 ICAO)
$L < 40\text{ m}$	Todos // All
$40\text{ m} \leq L < 47\text{ m}$	A, B, C & D
$47\text{ m} \leq L < 60\text{ m}$	A, B & C
$L \geq 60\text{ m}$	Ninguno // None

Cuando una aeronave se encuentre en el punto de espera de la pista en la TWY E3, por detrás de ella existirán las siguientes limitaciones de rodaje de aeronave por la TWY T:

ACFT LONG en // in TWY E3	MAX ACFT en // on TWY T (Clasificación de aeronaves según el capítulo 1 del Anexo 14 de OACI // Aircraft classification according to chapter 1 of Annex 14 ICAO)
$L < 40\text{ m}$	Todos // All
$40\text{ m} \leq L < 47\text{ m}$	A, B, C & D
$47\text{ m} \leq L < 60\text{ m}$	A, B & C
$L \geq 60\text{ m}$	Ninguno // None

3. In cases where the RVR is equal to or lower than 550 m (visibility \leq 800 m in the event of failure of all RVR equipment), only one aircraft will be authorized to taxi at a time in the manoeuvring area. The taxiways to be used will be:

- 3.1. Arrivals (exit of runway):
- RWY 24: TWY E8 or E9.
 - RWY 06: TWY E2 or E3.
- 3.2. Departures (entry to runway):
- RWY 24: runway-holding position RWY 24 in TWY E2.
 - RWY 06: runway-holding position RWY 06 in TWY E9.
4. The standard taxiing routes will be:
- 4.1. Arrivals:
- RWY 24: proceed to gate G1 via TWY E8, T or TWY E9, T.
 - RWY 06: proceed to gate G2 via TWY E3, T or TWY E2, T.
- 4.2. Departures:
- 1- Helicopters and aircraft parked in Commercial apron.
- RWY 24: proceed to runway-holding position RWY 24 via gate G2, TWY T, E2.
 - RWY 06: proceed to runway-holding position RWY 06 via gate G1, TWY T, E9.
- 2- Fixed-wing aircraft parked in General Aviation apron:
- RWY 24: proceed to runway-holding position RWY 24 via gate G3, TWY T, E2.
 - RWY 06: proceed to runway-holding position RWY 06 via gate G3, TWY T, E9.
5. Aircraft that have landed will notify:
- Runway vacated and
 - Taxiway used.
6. Push-back manoeuvres will only be authorized when no other aircraft is in movement in the aerodrome.
7. The holding positions may only be occupied by one aircraft at a time.

2.7. COMMUNICATIONS FAILURE

If an aircraft or vehicle operating in the manoeuvring area suffers a communications failure it shall proceed as follows:

- a) Departing aircraft.
- The aircraft will continue by the assigned route to the ATC clearance limit, taking extreme care, where it will hold position and wait for the arrival of the "FOLLOW ME" vehicle that will guide it to the parking position or the designated holding bay/holding position.
- b) Arriving aircraft.
- If the aircraft has just landed, it will hold position once it has vacated the runway completely and will wait for the arrival of the "FOLLOW ME" vehicle that will guide it to the designated parking position.
- If aircraft already holds ATC taxiing clearance, it shall continue by the assigned route, if any, to the ATC clearance limit, taking extreme care, where it shall hold position and wait for the arrival of the "FOLLOW ME" vehicle that will guide it to the parking position or the designated holding bay/holding position.
- c) Vehicle.
- The vehicle will hold its position and will await the arrival of a "FOLLOW ME" vehicle that will guide it to the indicated place.

2.8. TAXIING LIMITATIONS

1. Whenever an aircraft is at the runway-holding position located in TWY E8, the following taxiing restrictions for TWY T will hold behind this aircraft:

Whenever an aircraft is at the runway-holding position located in TWY E3, the following taxiing restrictions for TWY T will hold behind this aircraft:

2. Limitación de capacidad simultánea en puntos de espera TWY E9/E10.

2. Simultaneous capacity restrictions in holding positions TWY E9/E10:

Letra de clave de aeronave en punto de espera TWY E9 // Code letter aircraft on holding position at TWY E9	MAX AFCT que puede rodar en TWY E10 // allowed to taxi in TWY E10
A	C
B	C
C	C
D	C
E longitud // length \leq 73 m	B
E longitud // length $>$ 73 m	A

Limitación de capacidad simultánea en puntos de espera TWY E1/E2:

Simultaneous capacity restrictions in holding positions TWY E1/E2:

Letra de clave de aeronave en punto de espera en TWY E2 // Code letter aircraft on holding position at TWY E2	MAX AFCT que puede rodar en TWY E1 // allowed to taxi in TWY E1
A	C
B	C
C	C
D	C
E longitud // length \leq 73 m	B
E longitud // length $>$ 73 m	A

3. TWY E1 y E10: uso limitado al tamaño máximo de aeronave de letra de clave C (envergadura máxima hasta 36 m inclusive).
4. TWY E5 y E6: uso limitado para aeronaves de letra de clave D (envergadura máxima hasta 52 m inclusive). Excluidos modelos MD-10 y MD-11.
5. Sobreviraje para aeronaves de letra de clave E. Por haber menos de 4.5 m entre la rueda del tren exterior del tren principal de las aeronaves de letra de clave E y el borde de la calle de rodaje, el movimiento de este tipo de aeronaves debería realizarse con la maniobra 'sobreviraje' en la medida de lo posible:
 - Al acceder desde TWY E3 o E8, a TWY T.
 - Al acceder desde TWY T a TWY E3 o E8.
 - Al acceder desde TWY E3 o E8.
6. Calles de rodaje de acceso a plataforma de Aviación General: uso limitado para aeronaves de envergadura máxima 18 m inclusive.
7. Puerta G2 de acceso a plataforma: uso limitado a aeronaves de envergadura máxima 52 m inclusive. Excluidos modelos MD-10 y MD-11.
8. Puerta G3 de acceso a plataforma de Aviación General: uso limitado a aeronaves de envergadura máxima 18 m inclusive.
9. PRKG K1 a K8, al oeste de la Plataforma Comercial: uso limitado para aeronaves de envergadura máxima 32 m inclusive.
10. Las aeronaves de letra de clave E no podrán efectuar el giro THR 06-TWY E8 y THR 24-TWY E3.
11. Restricción de entrada a RWY por TWY E8 y TWY E3 para aeronaves de letra de clave E.

3. USO DE PISTA

3.1. PISTA PREFERENTE

La RWY 24, por motivos medioambientales, será la preferente siempre que la componente de viento en cola no exceda de 5 kt en pista seca, o pista mojada con acción de frenado buena.

3.2. OPERACIONES VISUALES NOCTURNAS (VFR-N)

Se autorizan las operaciones visuales nocturnas.

NOTIFICACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL

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

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

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

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

lbizaSeguridadOperacional@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).

3. TWY E1 and E10: limited use to the maximum size of aircraft with code letter C (maximum wingspan until 36 m inclusive).
4. TWY E5 and E6: Limited used to aircraft with code letter D (maximum wingspan up to 52 m inclusive). Models MD-10 and MD-11 excluded.
5. Oversteering for aircraft with code letter E. As there is less than 4.5 m between the outer wheel of the main landing gear on aircraft with code letter E and the edge of the taxiway, this type of aircraft must use 'oversteering' manoeuvring as much as possible:

- When accessing from TWY E3 or E8, to TWY T.
- When accessing from TWY T to TWY E3 or E8.
- When accessing from TWY E3 or E8.

6. Access taxiways to the General Aviation apron: limited use for aircraft of maximum wingspan 18 m, inclusively.
7. Access gate G2 to apron: limited use to aircraft of maximum wingspan of 52 m inclusively. Models MD-10 and MD-11 excluded.
8. Access gate G3 from General Aviation apron: limited use to aircraft of maximum wingspan of 18 m, inclusively.
9. PRKG K1 to K8, to the West of the Commercial Apron: limited used for aircraft of maximum wingspan of 32 m inclusively.
10. Aircraft with code letter E will not be able to make the turn THR 06-TWY E8 and THR 24-TWY E3.
11. RWY entry via TWY E8 and TWY E3 restricted for code letter E aircraft.

3. USE OF RUNWAY

3.1. PREFERENTIAL RUNWAY

RWY 24, because of environmental reasons, will be preferential whenever the tailwind component does not exceed 5 kt and the runway surface is dry or wet with braking action good.

3.2. NIGHT VISUAL OPERATIONS (VFR-N)

Night visual operations are cleared.

OPERATIONAL SAFETY REPORTS

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

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

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

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

lbizaSeguridadOperacional@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).

4. OPERACIÓN DE AERONAVES DE LETRA DE CLAVE F

No se permiten las operaciones de aeronaves de letra de clave F.

4. OPERATIONS OF CODE LETTER F AIRCRAFT

The operation with code letter F aircraft is not allowed.

5. POLÍTICA DE AHORRO ENERGÉTICO

El aeropuerto, en horario de ocaso a orto y si no existen operaciones de aeronaves previstas, aplica procedimientos de ahorro energético consistentes en apagado de las luces aeronáuticas de superficie de pista y calle de rodaje.

5. ENERGY SAVINGS POLICY

The airport applies, from sunset to sunrise, and if there are no planned aircraft operations, energy-saving procedures consisting on turning surface aeronautical lights of runway and taxiways off.

6. 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 Ibiza, 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.

6. 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 Ibiza 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

PRUEBA DE MOTORES

El horario de autorización de las pruebas será: I: de 0630 a 2259; V: de 0530 a 2159 UTC, en el caso de que el régimen de potencia a aplicar sea media o máxima.

Las pruebas de motores se realizarán en la localización indicada por la TWR.

El desarrollo será conforme a procedimiento local.

Las solicitudes de autorizaciones de pruebas de motores, deberá realizarse por escrito:

OFICINA CECOA/CECOPS:

FAX: +34-971 809 271

E-mail: ibizaoperacionesCPO@aena.es

y habrán de incluir la siguiente información:

- Matrícula de la aeronave.
- Hora de realización de las pruebas.
- Duración estimada.
- Tipo de aeronave.
- Régimen de potencia a aplicar.

ENGINE TEST

Clearance schedule of the tests will be: I: From 0630 to 2259; V: From 0530 to 2159 UTC, should the power regime to be applied is medium or maximum.

Engine tests will be accomplished at the locations indicated by TWR.

This task must be accomplished in accordance with a local procedure.

The request for an engine test authorization must be addressed in writing to:

OFICINA CECOA/CECOPS:

FAX: +34-971 809 271

E-mail: ibizaoperacionesCPO@aena.es

and the following information must be included:

- Registration number of the aircraft.
- Engine test starting and ending hours.
- Estimated duration.
- Type of aircraft.
- Power regime settings.

A. ATERRIZAJE

1. POTENCIA DE REVERSA.- La reversa sólo podrá utilizarse al ralentí, excepto por motivos de seguridad, desde las 2200 a las 0500.

A. LANDING

- 1.- REVERSE THRUST.- Reverse thrust other than idling may not be used except for safety reasons from 2200 to 0500.

B. DESPEGUE

Aeronaves despegando de RWY 06 deberán, inmediatamente después del despegue:

- 1.- Reducir potencia.
- 2.- Excepto por motivos de seguridad, ATC no autorizará rutas directas con viraje a la izquierda por debajo de 6.000 ft..

Aeronaves despegando de RWY 24 deberán, inmediatamente después del despegue:

- 1.- Reducir potencia.
- 2.- Excepto por motivos de seguridad, ATC no autorizará rutas directas con viraje a la derecha por debajo de 6.000 ft.

B. TAKE-OFF

Aircraft departing from RWY 06 shall proceed immediately after take-off as follows:

- 1.- Reduce engine power.
- 2.- Except for safety reasons, ATC will not provide direct left turn routes below 6.000 ft

Aircraft taking off from RWY 24 shall proceed immediately after take-off as follows:

- 1.- Reduce engine power.
- 2.- Except for safety reasons, ATC will not provide direct right turn routes below 6.000 ft.

22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO

FLIGHT PROCEDURES

1. PROCEDIMIENTOS DE LLEGADA

Las aeronaves de llegada con aprobación operacional RNAV1 serán autorizadas a proceder por una de las llegadas estándar (STAR) publicadas.

Las aeronaves sin aprobación operacional RNAV1 recibirán instrucciones ATC para proceder a una radioayuda o fijo convencional, a una secuencia de los mismos o recibirán guía vectorial radar.

Las llegadas estándar (STAR) CORDA1S, TOLSO2S y VARUT2Y de atenuación de ruidos serán de uso preferente en horario nocturno, sujetas a autorización ATC.

1. ARRIVAL PROCEDURES

Arriving aircraft with RNAV1 operational approval will be cleared to proceed via one of the published standard arrivals (STAR).

Aircraft without RNAV1 operational approval will be issued an ATC clearance to proceed to one navigation aid or conventional fix, a sequence of them, or will receive radar vectors.

Standard arrivals (STAR) CORDA1S, TOLSO2S and VARUT2Y are intended for noise abatement and will have a preferential use at night, subject to ATC clearance.

1.1. AUTORIZACIÓN LÍMITE

Las aeronaves de llegada procediendo por una llegada estándar (STAR), considerarán el correspondiente IAF como autorización límite. Sin posterior autorización ATC, incorporarse a la espera del IAF.

1.1. CLEARANCE LIMIT

Arriving aircraft proceeding on a Standard Arrival (STAR) will consider the IAF as clearance limit. With no further ATC clearance, enter the IAF holding.

1.2. CONTROL RADAR EN APROXIMACIÓN

Cuando el tránsito de llegada esté siendo secuenciado mediante el uso de Sistemas de Vigilancia ATS, parte de la aproximación será volada bajo instrucciones de Control Radar.

Bajo control radar, la llegada estándar (STAR) y/o el tramo inicial de la aproximación puede ser parcialmente o completamente omitido mediante una autorización del tipo "directo" a un fijo de la STAR, al IAF, a un fijo de la aproximación intermedia o al IF, o puede proveerse guía vectorial radar para dirigir la aeronave hacia la trayectoria de aproximación final o hasta una posición desde la que pueda completarse una aproximación visual.

1.2. APPROACH RADAR CONTROL

When arriving traffic is being sequenced by means of ATS Surveillance Systems, part of the approach will be flown under directions from Radar Control.

Under Radar Control, standard arrival (STAR) and/or initial approach procedure may be partially or completely omitted by means of a "direct" clearance to a waypoint of the STAR, to the IAF, to a waypoint of the intermediate approach or to the IF, or radar vectors may be provided to guide the aircraft to the final approach course or to a position from which a visual approach may be completed.

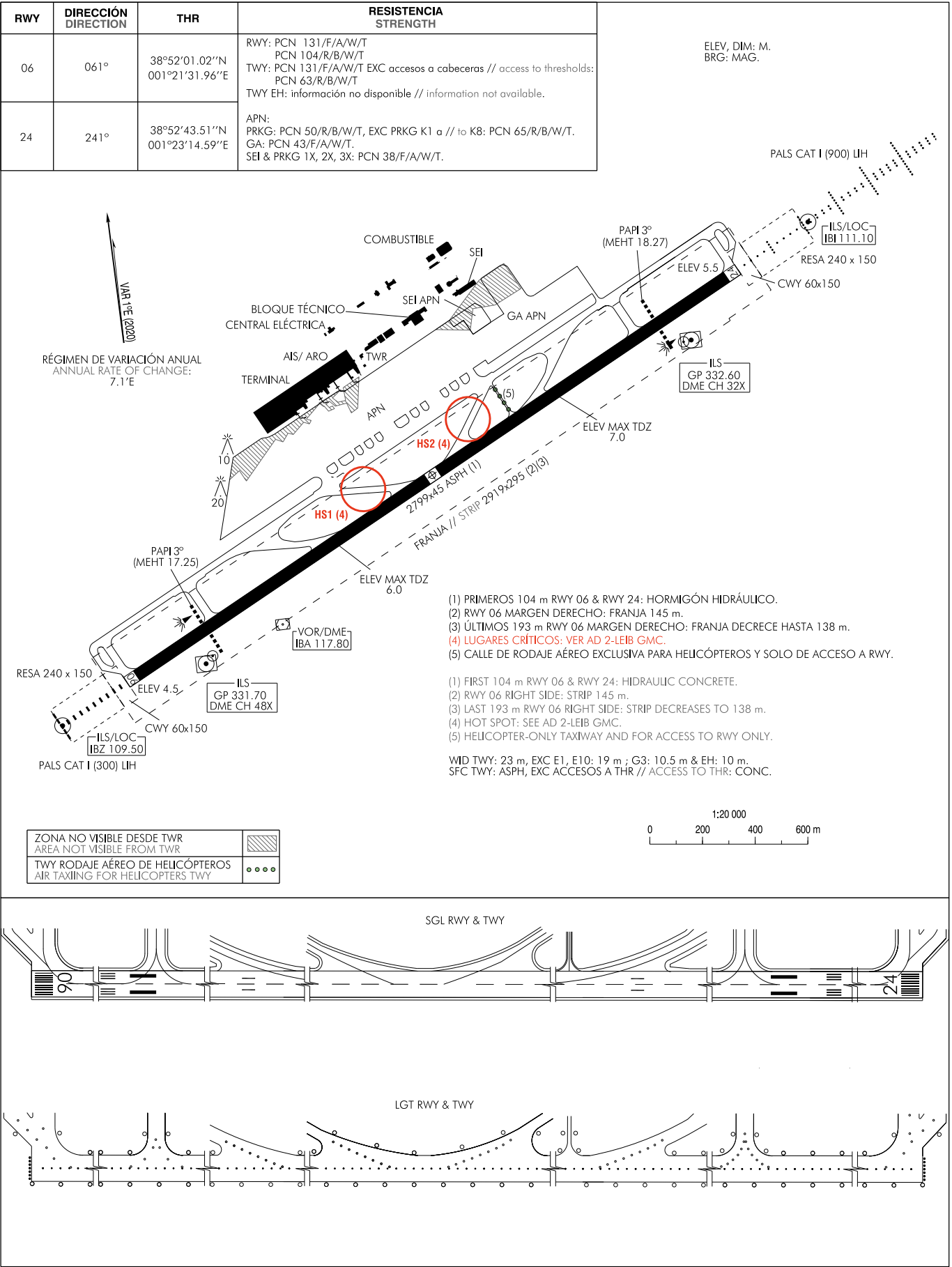
PLANO DE AERÓDROMO-OACI

38° 52'22"N
001° 22'23"E

ELEV 7

TWR 118.500
GMC 121.925

IBIZA



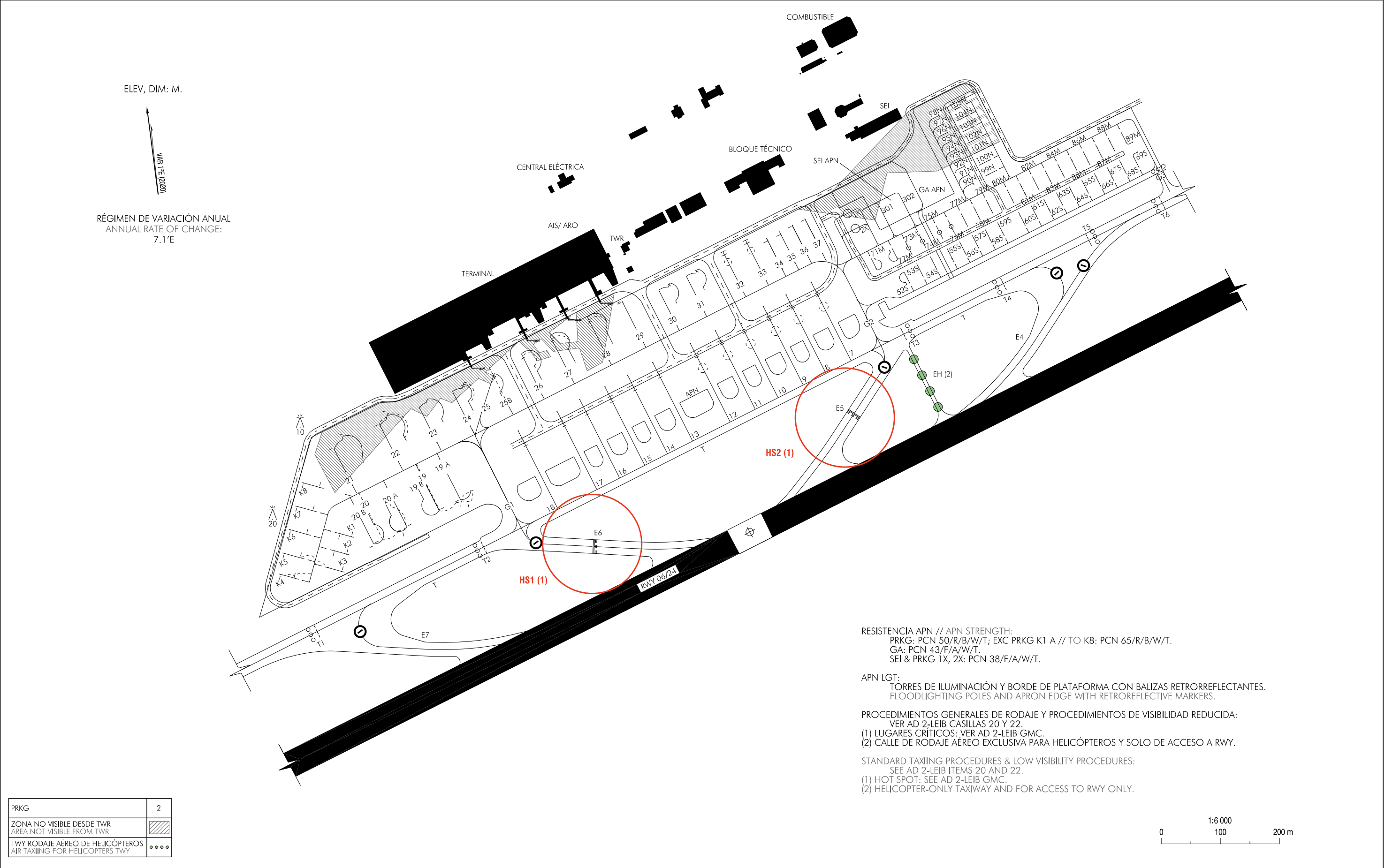
INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

PLANO DE ESTACIONAMIENTO
Y ATRAQUE DE AERONAVES-OACI

ELEV APN
12

TWR 118.500
GMC 121.925

IBIZA



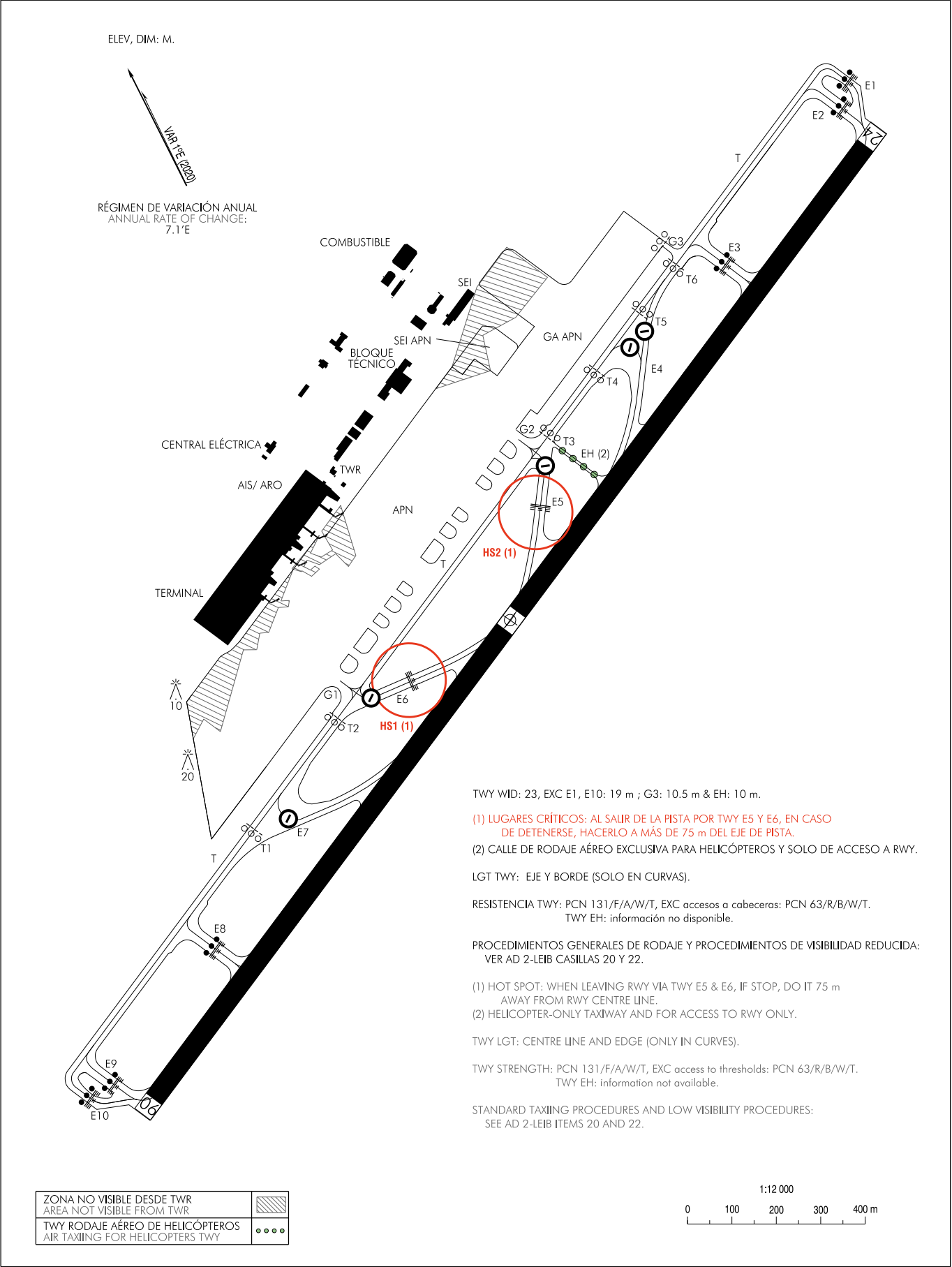
CAMBIO: NUEVA TWY EH, NOMENCLATURA TWY.
CHANGES: NEW TWY EH, TWY DESIGNATOR.

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
1X	GA	38°52'39.90"N 001°22'29.70"E	A	B412	—	(1)
2X	GA	38°52'39.09"N 001°22'30.25"E	A	B412	—	(1)
7	—	38°52'35.51"N 001°22'27.62"E	A	B738 (2)	—	Entrada directa desde // Direct entry from TWY T (3)
8	—	38°52'34.79"N 001°22'25.87"E	A	B738 (2)	—	Entrada directa desde // Direct entry from TWY T (3)
9	—	38°52'34.13"N 001°22'24.29"E	A	B738 (2)	—	Entrada directa desde // Direct entry from TWY T (3)
10	—	38°52'33.41"N 001°22'22.55"E	A	B738 (2)	—	Entrada directa desde // Direct entry from TWY T (3)
11	—	38°52'32.75"N 001°22'20.96"E	A	B738 (2)	—	Entrada directa desde // Direct entry from TWY T (3)
12	—	38°52'31.99"N 001°22'19.24"E	A	B738 (2)	—	Entrada directa desde // Direct entry from TWY T (3)
13	—	38°52'30.83"N 001°22'16.68"E	A	B738 (2)	—	Entrada directa desde // Direct entry from TWY T
14	—	38°52'30.11"N 001°22'14.93"E	A	B738 (2)	—	Entrada directa desde // Direct entry from TWY T
15	—	38°52'29.46"N 001°22'13.35"E	A	B738 (2)	—	Entrada directa desde // Direct entry from TWY T
16	—	38°52'28.73"N 001°22'11.56"E	A	B738 (2)	—	Entrada directa desde // Direct entry from TWY T
17	—	38°52'28.08"N 001°22'10.02"E	A	B738 (2)	—	Entrada directa desde // Direct entry from TWY T
18	—	38°52'26.99"N 001°22'07.29"E	A	B738 (2)	—	Entrada directa desde // Direct entry from TWY T
19	—	38°52'23.71"N 001°22'03.35"E	A	B744	—	INCOMP. 19A, 19B
19A	—	38°52'23.89"N 001°22'02.84"E	A	A321	—	INCOMP. 19
19B	—	38°52'23.28"N 001°22'01.35"E	A	A321	—	INCOMP. 19
20	—	38°52'22.05"N 001°21'58.73"E	A	A332	—	INCOMP. 20A, 20B
20A	—	38°52'22.35"N 001°21'59.11"E	A	A321	—	INCOMP. 20 (4)
20B	—	38°52'21.38"N 001°21'56.80"E	A	A321	—	INCOMP. 20 (5)
21	—	38°52'27.07"N 001°21'54.54"E	A	B763	—	—
22	—	38°52'28.25"N 001°21'57.60"E	A	B762	—	—
23	—	38°52'29.20"N 001°22'00.39"E	A	A321	—	Excluido A320 con sharklets // A320 with sharklets excluded
24	—	38°52'30.04"N 001°22'02.90"E	A	E190	—	Excluido CRJX // CRJX excluded (6)
25	—	38°52'30.66"N 001°22'05.04"E	A	A321	—	INCOMP. 25B (7)
25B	—	38°52'30.98"N 001°22'04.79"E	R	B752	—	INCOMP. 25
26	—	38°52'31.69"N 001°22'07.05"E	A	CRJX	—	—
27	—	38°52'32.60"N 001°22'09.11"E	A/R	B752	—	(8) (13)
28	—	38°52'33.67"N 001°22'11.70"E	A/R	B752	—	(8) (9)
29	—	38°52'34.55"N 001°22'14.17"E	R	B752	—	—
30	—	38°52'35.79"N 001°22'17.21"E	A	B712	—	—
31	—	38°52'36.60"N 001°22'19.14"E	A	B712	—	—
32	—	38°52'37.60"N 001°22'21.04"E	R/A	A321	—	HEL MAX DIM 20.9 m
33	—	38°52'38.24"N 001°22'22.57"E	R/A	A321	—	HEL MAX DIM 20.9 m
34	—	38°52'38.38"N 001°22'24.04"E	R	F2TH	—	—
35	—	38°52'38.75"N 001°22'24.94"E	R	F2TH	—	—
36	—	38°52'39.24"N 001°22'25.75"E	R	CL35	—	—
37	—	38°52'39.60"N 001°22'26.63"E	R	CL35	—	—
52S	GA	38°52'36.64"N 001°22'33.81"E	A	GALX	—	MAX DIM 18 m
53S	GA	38°52'36.66"N 001°22'34.98"E	R	GALX	E	MAX DIM 18 m

PRKG	RAMPA RAMP	COORD	SALIDA EXIT	MAX ACFT	APROAR NOSE TO	OBSERVACIONES REMARKS
54S	GA	38°52'37.06"N 001°22'35.94"E	R	GALX	E	MAX DIM 18 m
55S	GA	38°52'37.54"N 001°22'37.09"E	R	GALX	E	MAX DIM 18 m
56S	GA	38°52'37.90"N 001°22'37.97"E	R	GALX	E	MAX DIM 18 m
57S	GA	38°52'38.27"N 001°22'38.85"E	R	GALX	E	MAX DIM 18 m
58S	GA	38°52'38.63"N 001°22'39.73"E	R	GALX	E	MAX DIM 18 m
59S	GA	38°52'39.00"N 001°22'40.61"E	R	GALX	E	MAX DIM 18 m
60S	GA	38°52'39.60"N 001°22'42.06"E	R	GALX	E	MAX DIM 18 m
61S	GA	38°52'39.96"N 001°22'42.94"E	R	GALX	E	MAX DIM 18 m
62S	GA	38°52'40.33"N 001°22'43.82"E	R	GALX	E	MAX DIM 18 m
63S	GA	38°52'40.69"N 001°22'44.70"E	R	GALX	E	MAX DIM 18 m
64S	GA	38°52'41.06"N 001°22'45.58"E	R	GALX	E	MAX DIM 18 m
65S	GA	38°52'41.42"N 001°22'46.46"E	R	GALX	E	MAX DIM 18 m
66S	GA	38°52'41.79"N 001°22'47.34"E	R	GALX	E	MAX DIM 18 m
67S	GA	38°52'42.15"N 001°22'48.22"E	R	GALX	E	MAX DIM 18 m
68S	GA	38°52'42.52"N 001°22'49.10"E	R	GALX	E	MAX DIM 18 m
69S	GA	38°52'43.27"N 001°22'49.72"E	A	GALX	—	MAX DIM 18 m
71M	GA	38°52'36.92"N 001°22'31.77"E	A	GALX	—	MAX DIM 18 m. (10)
72M	GA	38°52'37.52"N 001°22'33.21"E	A	GALX	—	MAX DIM 18 m. (11)
73M	GA	38°52'38.27"N 001°22'33.89"E	R	GALX	E	MAX DIM 18 m. HEL MAX DIM 13 m. (12)
74M	GA	38°52'38.66"N 001°22'34.85"E	R	GALX	E	MAX DIM 18 m. HEL MAX DIM 13 m. (12)
75M	GA	38°52'39.15"N 001°22'36.04"E	R	GALX	E	MAX DIM 18 m. HEL MAX DIM 13 m. (12)
76M	GA	38°52'39.49"N 001°22'36.85"E	R	GALX	E	MAX DIM 18 m. HEL MAX DIM 13 m. (12)
77M	GA	38°52'39.87"N 001°22'37.76"E	R	GALX	E	MAX DIM 18 m
78M	GA	38°52'40.23"N 001°22'38.64"E	R	GALX	E	MAX DIM 18 m
79M	GA	38°52'40.60"N 001°22'39.52"E	R	GALX	E	MAX DIM 18 m
80M	GA	38°52'41.20"N 001°22'40.98"E	R	GALX	E	MAX DIM 18 m
81M	GA	38°52'41.56"N 001°22'41.86"E	R	GALX	E	MAX DIM 18 m
82M	GA	38°52'41.93"N 001°22'42.74"E	R	GALX	E	MAX DIM 18 m
83M	GA	38°52'42.29"N 001°22'43.62"E	R	GALX	E	MAX DIM 18 m
84M	GA	38°52'42.66"N 001°22'44.50"E	R	GALX	E	MAX DIM 18 m
85M	GA	38°52'43.02"N 001°22'45.38"E	R	GALX	E	MAX DIM 18 m
86M	GA	38°52'43.39"N 001°22'46.26"E	R	GALX	E	MAX DIM 18 m
87M	GA	38°52'43.75"N 001°22'47.14"E	R	GALX	E	MAX DIM 18 m
88M	GA	38°52'44.12"N 001°22'48.02"E	R	GALX	E	MAX DIM 18 m
89M	GA	38°52'44.09"N 001°22'49.16"E	A	GALX	—	MAX DIM 18 m
90N	GA	38°52'41.70"N 001°22'38.47"E	R	TBM9	S	MAX DIM 13 m
91N	GA	38°52'42.16"N 001°22'38.15"E	R	TBM9	S	MAX DIM 13 m
92N	GA	38°52'42.62"N 001°22'37.84"E	R	TBM9	S	MAX DIM 13 m
93N	GA	38°52'43.08"N 001°22'37.53"E	R	TBM9	S	MAX DIM 13 m
94N	GA	38°52'43.54"N 001°22'37.22"E	R	TBM9	S	MAX DIM 13 m
95N	GA	38°52'44.01"N 001°22'36.92"E	R	TBM9	S	MAX DIM 13 m
96N	GA	38°52'44.45"N 001°22'36.60"E	R	TBM9	S	MAX DIM 13 m
97N	GA	38°52'44.91"N 001°22'36.29"E	R	TBM9	S	MAX DIM 13 m
98N	GA	38°52'45.37"N 001°22'35.98"E	R	TBM9	S	MAX DIM 13 m
99N	GA	38°52'42.37"N 001°22'39.96"E	R	GALX	S	MAX DIM 18 m
100N	GA	38°52'42.97"N 001°22'39.56"E	R	GALX	S	MAX DIM 18 m



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

1. INDICADOR DE LUGAR-NOMBRE DEL AERÓDROMO
AERODROME LOCATION INDICATOR - NAME**LEJR - JEREZ****2. DATOS GEOGRÁFICOS Y DE ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO****AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA****ARP:** 364441N 0060336W. Ver AD 2-LEJR ADC.**Distancia y dirección desde la ciudad:** 8 km NE.**Elevación:** 28 m / 93 ft.**Ondulación geode:** 46.09 m \pm 0.05 m (1).**Temperatura de referencia:** 34°C.**Temperatura baja media:** 9°C.**Declinación magnética:** 1°W (2020).**Cambio anual:** 7.8'E.**Administración AD:** Aena.**Dirección:** Aeropuerto de Jerez; Apdo.579; 11401 Jerez de la Frontera (Cádiz).**TEL:** +34-956 150 106.**FAX:** +34-956 150 001.**AFTN:** LEJR**E-mail:** coordinadoresjerez@aena.es**Tránsito autorizado:** IFR/VFR (2).**Observaciones:** (1) Para todos los puntos del AD.

(2) El tráfico de Aviación General y de Negocios IFR/VFR (excepto: vuelos hospital, SAR, emergencia, estado y aeronaves basadas en el propio aeropuerto) está condicionado a la capacidad de la plataforma. Deberá solicitar SLOT PPR 3 HR a LEJR CEOPS vía e-mail coordinadoresjerez@aena.es, FAX: +34-956 150 061.

ARP: 364441N 0060336W. See AD 2-LEJR ADC.**Distance and direction from the city:** 8 km NE.**Elevation:** 28 m / 93 ft.**Geoid undulation:** 46.09 m \pm 0.05 m (1).**Reference temperature:** 34°C.**Low average temperature:** 9°C.**Magnetic variation:** 1°W (2020).**Annual change:** 7.8'E.**AD administration:** Aena.**Address:** Aeropuerto de Jerez; Apdo.579; 11401 Jerez de la Frontera (Cádiz).**TEL:** +34-956 150 106.**FAX:** +34-956 150 001.**AFTN:** LEJR**E-mail:** coordinadoresjerez@aena.es**Approved traffic:** IFR/VFR (2).**Remarks:** (1) For all AD points.

(2) IFR/VFR General Aviation and Business traffic (except: hospital flights, SAR, emergencies, State flights and aircraft based at the own airport) is conditioned to the apron capacity. They must request SLOT PPR 3 HR to LEJR CEOPS via e-mail coordinadoresjerez@aena.es, FAX: +34-956 150 061.

3. HORARIO DE OPERACIÓN**OPERATIONAL HOURS****Aeropuerto:** V: 0445-2100; I: 0545-2200; PS 1 HR PPR.**Aduanas e Inmigración:** HR AD.**Servicios médicos y de sanidad:** Ver casilla 5 y 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:** Ninguna.**Airport:** V: 0445-2100; I: 0545-2200; PS 1 HR PPR.**Customs and Immigration:** HR AD.**Health and Sanitation:** See item 5 and 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:** None.**4. SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO****HANDLING SERVICES AND FACILITIES****Instalaciones para el manejo de carga:** Grúas, horquillas y cintas transportadoras, MAX 3500 kg.**Tipos de combustible:** 100LL, JET A-1. (1)**Tipos de lubricante:** No disponible.**Capacidad de reabastecimiento:** 100LL: 1 cisterna 3000 L, 3.33 L/s,
1 cisterna 10000 L, 3.33 L/s.
1 cisterna 7500 L, 5.83 L/s.JET A-1: 1 cisterna 32000 L, 20 L/s.
2 cisternas 30000 L, 15 L/s.
1 cisterna 10000 L, 18.3 L/s.**Instalaciones para el deshielo:** No.**Espacio disponible en hangar:** No.**Instalaciones para reparaciones:** No.

→ **Observaciones:** (1) Servicio prestado por EXOLUM Aviation S.A.
TEL.: +34-956 150 116
FAX: +34-956 806 091

Es obligatorio contratar servicio de asistencia en tierra para todas las operaciones, incluidas las no comerciales. En las operaciones de llegada, los pasajeros y tripulantes deberán esperar a bordo de la aeronave la llegada de su agente de asistencia en tierra. Como mínimo debe contratarse la categoría 5 de rampa: Asistencia a la aeronave.

Además, siempre que haya pasajeros o tengan como origen o destino un aeropuerto NO Schengen, debe contratarse la categoría 2: Asistencia a pasajeros.

Exenciones:

Vuelos de Estado, hospital, SAR, militares, humanitarios y extinción de incendios.

Cargo facilities: Cranes, yokes and conveyor belts, MAX 3500 kg.**Fuel types:** 100LL, JET A-1. (1)**Oil types:** Not available.**Refuelling capacity:** 100LL: 1 truck 3000 L, 3.33 L/s,
1 truck 10000 L, 3.33 L/s.
1 truck 7500 L, 5.83 L/s.JET A-1: 1 truck 32000 L, 20 L/s.
2 trucks 30000 L, 15 L/s.
1 truck 10000 L, 18.3 L/s.**De-Icing facilities:** No.**Hangar space:** No.**Repair facilities:** No.

Remarks: (1) Service provided by EXOLUM Aviation S.A.
TEL.: +34-956 150 116
FAX: +34-956 806 091

It is mandatory to engage a ground handling service for all operations, including non-commercial ones. In arrival operations, passengers and crew must await the arrival of their ground handling agent on board the aircraft. At minimum, ramp category 5: Aircraft handling, must be engaged.

In addition, whenever there are passengers, or the origin or destination is a Non-Schengen airport, category 2: Passenger handling, must be engaged.

Exemptions:

State, hospital, SAR, military, humanitarian and fire fighting flights.

Agentes de rampa para aviación comercial y aviación general:
- IBERIA AIRPORT SERVICES
TEL: +34-956 150 009
+34-629 239 382
E-mail aviación comercial: xrykp@iberia.es
E-mail aviación general: xrygenav@iberia.es
SITA: XRYKPIB

Agentes de rampa exclusivamente para operaciones de aviación general, de trabajos aéreos o de transporte aéreo comercial no regular con aeronaves cuyo peso máximo al despegue sea inferior a 10 toneladas o tenga menos de 20 asientos.

- ANDALUCÍA AVIATION SERVICES S.L.
EXECUTIVE & GENERAL AVIATION HANDLING
TEL: H24: +34-619 805 449
E-mail: opsxry@aa-s.eu

→ - AVIAPARTNER EXECUTIVE S.A.
TEL: H24: +34-613 165 630
E-mail: xryexecutive@aviapartner.aero

→ - UNITED AVIATION SERVICES, S.L.
TEL: H24: +34-628 311 474
OCC: +34-913 936 775
E-mail: ops.xry@unitedaviation.es
ops@unitedaviation.es (OCC)
Página web: www.unitedaviation.es

→ - OMNIHANDLING S.L.
TEL: H24: +34-613 337 111
OCC: +34-613 348 708
E-mail: jerez@omnihandling.com
Página web: www.omnihandling.com

Ramp agents for commercial aviation and general aviation:
- IBERIA AIRPORT SERVICES
TEL: +34-956 150 009
+34-629 239 382
E-mail commercial aviation: xrykp@iberia.es
E-mail general aviation: xrygenav@iberia.es
SITA: XRYKPIB

Ramp agents exclusively for operations of general aviation, for aerial work or unscheduled revenue flights with aircraft whose maximum take-off weight is less than 10 tonnes or has less than 20 seats.

- ANDALUCÍA AVIATION SERVICES S.L.
EXECUTIVE & GENERAL AVIATION HANDLING
TEL: H24: +34-619 805 449
E-mail: opsxry@aa-s.eu

- AVIAPARTNER EXECUTIVE S.A.
TEL: H24: +34-613 165 630
E-mail: xryexecutive@aviapartner.aero

- UNITED AVIATION SERVICES, S.L.
TEL: H24: +34-628 311 474
OCC: +34-913 936 775
E-mail: ops.xry@unitedaviation.es
ops@unitedaviation.es (OCC)
Website: www.unitedaviation.es

- OMNIHANDLING S.L.
TEL: H24: +34-613 337 111
OCC: +34-613 348 708
E-mail: jerez@omnihandling.com
Website: www.omnihandling.com

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

Hoteles: No.

Restaurante: Sí.

Transporte: Tren (cercanías / media distancia), autobuses, taxis y coches de alquiler.

Instalaciones médicas: Primeros auxilios horario limitado.

Banco/Oficina Postal: Cajero automático / Buzón Postal.

Información turística: Sí.

Observaciones: Ninguna.

Hotels: No.

Restaurant: Yes.

Transportation: Train (commuter / middle distance), buses, taxis and hire cars.

Medical facilities: First aid limited hours.

Bank/Post Office: Cash dispenser / Postbox.

Tourist information: Yes.

Remarks: None.

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

Categoría de incendios: 7 continuada / 8 a demanda (según procedimiento de solicitud de nivel de protección a demanda. Ver casilla 20). (1)

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

Retirada de aeronaves inutilizadas:

Equipo propio para retirada de aeronaves de hasta 2 toneladas. Para retirada de aeronaves de mayor tonelaje al anterior, el aeropuerto cuenta con un listado de empresas externas a las que solicitar el traslado. En cualquiera de los casos, la retirada de aeronaves se realizará previa autorización del propietario de la aeronave y bajo la supervisión del mismo, compañía aérea, agente handling o explotador designado por escrito para ello.

Los datos de contacto del Aeropuerto para la gestión del traslado de aeronaves inutilizadas en el área de movimientos o en sus cercanías son:

- E-mail: coordinadoresjerez@aena.es
- TEL: +34-956 150 185 / 956 150 045.
- Fax: +34-956 150 001.

Observaciones: (1) El tiempo de respuesta del servicio de salvamento y extinción de incendios es menor a 3 minutos, con un objetivo operacional menor a 2 minutos.

Fire category: 7 continuously / 8 on demand (in accordance with the procedure for the request of level of protection on demand. See item 20). (1)

Rescue equipment: In accordance with the fire category published.

Removal of disabled aircraft:

Own equipment for removal of aircraft up to 2 tonnes. For the removal of heavier aircraft, the airport holds a list of external companies that can be requested to perform this operation. In all cases, the removal of aircraft shall only take place with advance permission from and under the supervision of its owner, or the air carrier, handling agent or operator designated by the owner in writing.

Airport contact details for handling the transfer of disabled aircraft within or around the movement area are:

- E-mail: coordinadoresjerez@aena.es
- TEL: +34-956 150 185 / 956 150 045.
- Fax: +34-956 150 001.

Remarks: (1) The response time of the rescue and fire fighting service is less than 3 minutes, with an operational objective of less than 2 minutes.

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

Tipos de equipamiento de limpieza: No aplica.

Prioridades de limpieza: No aplica.

Material usado para el tratamiento de la superficie del área de movimiento: No aplica.

Pistas de invierno especialmente preparadas: No aplica.

Observaciones: Evaluación y notificación del estado de la superficie de la pista de acuerdo a la metodología del Global Reporting Format (GRF) descrita en AD 1.2.2.

Aeródromo en servicio durante todas las estaciones del año.

Types of clearing equipment: Not applicable.

Clearance priorities: Not applicable.

Use of material for movement area surface treatment: Not applicable.

Specially prepared winter runways: Not applicable.

Remarks: Runway surface condition assessment and reporting in accordance with the Global Reporting Format (GRF) methodology described in AD 1.2.2.

Aerodrome in service during all seasons of the year.

8. DETALLES DEL ÁREA DE MOVIMIENTO**MOVEMENT AREA DETAILS**

Plataforma: Superficie: A1 y A2: Hormigón.
A3: Asfalto.

Resistencia: A1: PCN 106/R/A/W/T.
A2: PCN 94/R/A/W/T.
A3: 5700 kg / 1.51 MPa.
Aeroclub: 5700 kg / 1.51 MPa.

Apron: Surface: A1 and A2: Concrete.
A3: Asphalt.

Strength: A1: PCN 106/R/A/W/T.
A2: PCN 94/R/A/W/T.
A3: 5700 kg / 1.51 MPa.
Flying club: 5700 kg / 1.51 MPa.

Calles de rodaje: Anchura: 23 m.
Superficie: Asfalto.
Resistencia: E-1, T-1: PCN 71/F/A/W/T.
E-2, L-2: PCN 59/F/A/W/T.
E-3, L-3: PCN 90/F/A/W/T.
E-4: PCN 37/F/A/W/T.
E-5: PCN 101/F/A/W/T.
E-6: PCN 100/F/A/W/T.
L-4: PCN 45/F/A/W/T.
T-2 a T-5: PCN 127/F/A/W/T.

Posiciones de comprobación: Altimetro: Plataforma ELEV 26 m / 85 ft.
VOR: No.
INS: Ver AD 2-LEJR ADC.

Observaciones: Ninguna.

Taxiways: Width: 23 m.
Surface: Asphalt.
Strength: E-1, T-1: PCN 71/F/A/W/T.
E-2, L-2: PCN 59/F/A/W/T.
E-3, L-3: PCN 90/F/A/W/T.
E-4: PCN 37/F/A/W/T.
E-5: PCN 101/F/A/W/T.
E-6: PCN 100/F/A/W/T.
L-4: PCN 45/F/A/W/T.
T-2 to T-5: PCN 127/F/A/W/T.

Check locations: Altimeter: Apron ELEV 26 m / 85 ft.
VOR: No.
INS: See AD 2-LEJR ADC.

Remarks: None.

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

Sistema de guía de rodaje: Señalización vertical y horizontal iluminada. Barras de parada, puntos de espera en pista, puntos de espera intermedios, luces de punto de espera intermedio, barra de prohibición de acceso y letreros de PROHIBIDA LA ENTRADA en TWY E-5 y puestos de estacionamiento.

Señalización de RWY: Umbral, designadores, punto de visada, zona de toma de contacto, eje, faja lateral y señales indicadoras de calle de salida rápida en RWY 20 (E-5).

Señalización de TWY: Eje, faja lateral y señal mejorada de eje en TWY E-1, E-2, E-3, E-4 y E-6.

Observaciones: Ninguna.

Taxiing guidance system: Lighted vertical and horizontal markings. Stop bars, runway-holding positions, intermediate holding positions, intermediate holding positions lights, no-entry bar and NO ENTRY sign in TWY E-5 and stands.

RWY markings: Threshold, designators, aiming point, touchdown zone, centre line, side stripe and marking rapid exit indicators on RWY 20 (E-5).

TWY markings: Centre line, side stripe and enhanced center line on TWY E-1, E-2, E-3, E-4 and E-6.

Remarks: None.

10. OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO**AERODROME OBSTACLES**

Obstáculos que perforan las superficies de aproximación, ascenso en el despegue, cónica, horizontal interna, circuito y transición establecidas en el Anexo 14 de OACI; y las áreas 2 y 3 establecidas en el anexo 15 de OACI:

Ver Ítem 10 y apartado Datos Digitales.

Observaciones: Ver AD 2-LEJR AOC.

Obstacles which penetrate approach, take-off climb, conical, inner horizontal, circuit and transitional surfaces contained in Annex 14 of ICAO; areas 2 and 3 contained in Annex 15 of ICAO:

See Item 10 and Digital Data section.

Remarks: See AD 2-LEJR AOC.

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

Oficina MET: Jerez EMAe.

HR: HR AD. Fuera de este horario se emitirá METAR AUTO semihorario.

METAR: Semihorario.

TAF: 24 HR.

TREND: No.

Información: Telefónica y fax.

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

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

Equipo suplementario: No.

Dependencia ATS atendida: TWR, APP.

Información adicional: Sevilla OMAe (LESV): H24; TEL: +34-954 462 030; +34-954 460 699.
Jerez EMAe: HR AD; TEL: +34-956 150 069.

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

MET office: Jerez EMAe.

HR: HR AD. Outside this schedule, a half-hourly METAR AUTO will be issued.

METAR: Half-hourly.

TAF: 24 HR.

TREND: No.

Briefing: By telephone and fax.

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

Charts: Significant, and wind and temperature at altitude, forecasts.

Supplementary equipment: No.

ATS unit served: TWR, APP.

Additional information: Sevilla OMAe (LESV): H24; TEL: +34-954 462 030; +34-954 460 699.
Jerez EMAe: HR AD; TEL: +34-956 150 069.

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
02	021.43° GEO 022° MAG	2300 x 45	364405.91N 0060353.33W	THR: 21 m / 68 ft TDZ: No	No	No	2420 x 300	No	203 x 150	RWY: ASPH PCN: (1) SWY: No
20	201.43° GEO 202° MAG	2300 x 45	364515.37N 0060319.46W	THR: 28.4 m / 93 ft TDZ: 28.4 m / 93 ft	No	No	2420 x 300	No	240 x 150	RWY: ASPH PCN: (2) SWY: No

Observaciones:

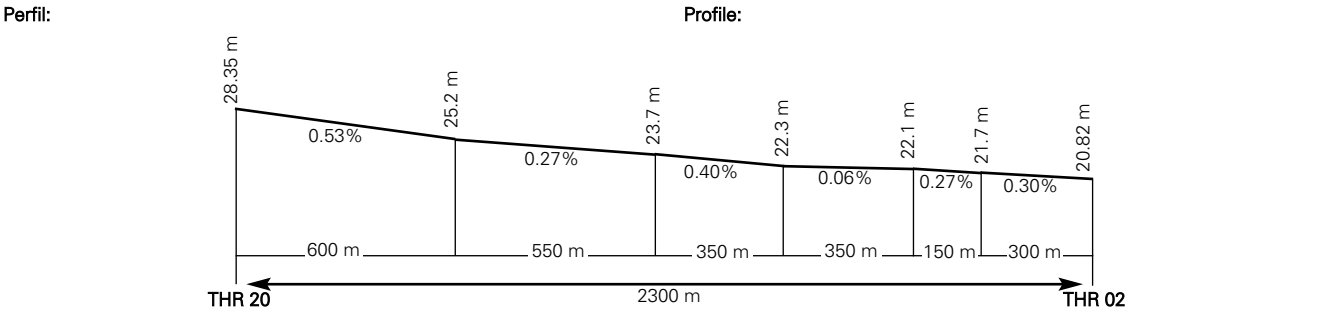
(1) 160 m FM THR 02 PCN 51/F/A/W/T,
BTN 160 & 1660 m FM THR 02 PCN 100/F/A/W/T,
BTN 1660 & 1800 m FM THR 02 PCN 80/F/A/W/T,
BTN 1800 & 2150 m FM THR 02 PCN 38/F/A/W/T,
BTN 2150 & 2300 m FM THR 02 PCN 65/F/A/W/T.

(2) 150 m FM THR 20 PCN 65/F/A/W/T,
BTN 150 & 500 m FM THR 20 PCN 38/F/A/W/T,
BTN 500 & 640 m FM THR 20 PCN 80/F/A/W/T,
BTN 640 & 2140 m FM THR 20 PCN 100/F/A/W/T,
BTN 2140 & 2300 m FM THR 20 PCN 51/F/A/W/T.

Remarks:

(1) 160 m FM THR 02 PCN 51/F/A/W/T,
BTN 160 & 1660 m FM THR 02 PCN 100/F/A/W/T,
BTN 1660 & 1800 m FM THR 02 PCN 80/F/A/W/T,
BTN 1800 & 2150 m FM THR 02 PCN 38/F/A/W/T,
BTN 2150 & 2300 m FM THR 02 PCN 65/F/A/W/T.

(2) 150 m FM THR 20 PCN 65/F/A/W/T,
BTN 150 & 500 m FM THR 20 PCN 38/F/A/W/T,
BTN 500 & 640 m FM THR 20 PCN 80/F/A/W/T,
BTN 640 & 2140 m FM THR 20 PCN 100/F/A/W/T,
BTN 2140 & 2300 m FM THR 20 PCN 51/F/A/W/T.



13. DISTANCIAS DECLARADAS		DECLARED DISTANCES		
RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
02	2300	2300	2300	2300
20	2300	2300	2300	2300
02 INT E2	698	698	698	-
02 INT E3	904	904	904	-
02 INT E4	1302	1302	1302	-
20 INT E2	1628	1628	1628	-
20 INT E3	1418	1418	1418	-
20 INT E4	1022	1022	1022	-
Observaciones: Ninguna.		Remarks: None.		

14. ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA		APPROACH AND RUNWAY LIGHTING	
Pista: 02		Runway: 02	
Aproximación: Sencillo, 485 m. LIH. Luces de identificación de umbral.		Approach: Simple, 485 m. LIH. Threshold identification lights.	
PAPI (MEHT): 3° (16.85 m/55 ft).		PAPI (MEHT): 3° (16.85 m/55 ft).	
Umbral: Verdes.		Threshold: Green.	
Zona de toma de contacto: No.		Touchdown zone: No.	
Eje pista: 2300 m: 1400 blancas + 600 m rojas y blancas + 300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m.		Runway centre line: 2300 m: 1400 m white + 600 m red and white + 300 m red. LIH. Distance between lights: 15 m.	
Borde de pista: 2300 m blancas. LIH. Distancia entre luces: 50 m.		Runway edge: 2300 m white. LIH. Distance between lights: 50 m.	
Extremo de pista: Rojas.		Runway end: Red.	
Zona de parada: No.		Stopway: No.	
Observaciones: Ninguna.		Remarks: None.	
Pista: 20		Runway: 20	
Aproximación: Precisión CAT I, 900 m. LIH. Luces de identificación de umbral.		Approach: Precision CAT I, 900 m. LIH. Threshold identification lights.	
PAPI (MEHT): 3° (17.00 m/56 ft).		PAPI (MEHT): 3° (17.00 m/56 ft).	
Umbral: Verdes.		Threshold: Green.	
Zona de toma de contacto: No.		Touchdown zone: No.	
Eje pista: 2300 m: 1400 blancas + 600 m rojas y blancas + 300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m.		Runway centre line: 2300 m: 1400 m white + 600 m red and white + 300 m red. LIH. Distance between lights: 15 m.	
Borde de pista: 2300 m blancas. LIH. Distancia entre luces: 50 m.		Runway edge: 2300 m white. LIH. 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 (E-5).		Remarks: Rapid exit taxiway indicator lights (E-5).	

15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA		OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY	
ABN/IBN: No.		ABN/IBN: No.	
WDI: 1 cerca THR 02, 1 cerca THR 20. LGTD.		WDI: 1 near THR 02, 1 near THR 20. LGTD.	
Iluminación de TWY: Eje.		TWY lighting: Centre line.	
Iluminación de plataforma: Borde.		Apron lighting: Edge.	
Fuente secundaria de energía: Grupos electrógenos que proporcionan un tiempo de conmutación (luz) máximo de 1 segundo para los sistemas de ayudas visuales, y un tiempo de conmutación (luz) máximo de 15 segundos para el resto de sistemas de iluminación.		Secondary power supply: Generators that provide a maximum (light) switching time of 1 second for visual aid systems and a maximum (light) switching time of 15 seconds for all the lighting systems.	
Observaciones: Ninguna.		Remarks: None.	

16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS		HELICOPTER LANDING AREA	
Situación:		Position:	
– FATO: RWY 02/20. Coordenadas THR 02 y THR 20, ver casilla 12.		– FATO: RWY 02/20. Coordinates THR 02 and THR 20, see item 12.	
– Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 02/20, ver casilla 12.		– Ground taxiing: TLOF same as RWY 02/20, see item 12.	
Coordenadas THR 02 y THR 20, ver casilla 12.		Coordinates THR 02 and THR 20, see item 12.	
– Rodaje aéreo: TLOF coincide con los PRKG H1, H2, H3, H4, H5, H9, H10.		– Air Taxiing: TLOF coincide con los PRKG H1, H2, H3, H4, H5, H9, H10.	

Elevación:

- FATO: RWY 02/20. Elevación THR 02 y THR 20, ver casilla 12.
- Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 02/20. Elevación THR 02 y THR 20, ver casilla 12.
- ← Rodaje aéreo: TLOF coincide con los PRKG H1, H2, H3, H4, H5, H9, H10.

Elevation:

- FATO: RWY 02/20. Elevation THR 02 and THR 20, see item 12.
- Ground taxiing: TLOF same as RWY 02/20. Elevation THR 02 and THR 20, see item 12.
- Air Taxiing: TLOF same as PRKG H1, H2, H3, H4, H5, H9, H10.

PRKG	ELEV (m)
H1	25.1
H2	25.3
H3	25.5
H4	25.4
H5	25.6
H6A	INFO NO AVBL
H6D	INFO NO AVBL
H9	24.75
H10	24.75

Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización:

- FATO: RWY 02/20.
- Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 02/20, ver casilla 12.
- ← Rodaje aéreo: TLOF coincide con los PRKG H1, H2, H3, H4, H5, H9, H10.
- Puesto de estacionamiento:
Plataforma A1: H9 y H10, ver casilla 8.
Plataforma A2: H1, H2, H3, H4, H5, H6A, H6D, ver casilla 8.

Orientación: No.

Distancias declaradas: No.

Iluminación: No.

Observaciones: Ninguna.

Dimensions, surface, maximum weight, markings:

- FATO: RWY 02/20.
- Ground taxiing: TLOF same as RWY 02/20, see item 12.
- Air Taxiing: TLOF same as PRKG H1, H2, H3, H4, H5, H9, H10.
- Stands:
Apron A1: H9 y H10, see item 8.
Apron A2: H1, H2, H3, H4, H5, H6A, H6D, see item 8.

Direction: No.

Declared distances: No.

Lighting: No.

Remarks: None.

17. ESPACIO AÉREO ATS**ATS AIRSPACE**

Denominación y límites laterales Designation and lateral limits	Límites verticales Vertical limits	Clase de espacio aéreo Airspace classLanguage	Unidad responsable Idioma Unit altitude	Altitud de transición Transition
CTR JEREZ Círculo de 7 NM de radio centrado en ARP. // Circle radius 7 NM centred on ARP.	2500 ft AMSL SFC	D	JEREZ TWR ES/EN	1850 m/6000 ft
Observaciones: Ninguna.	Remarks: None.			

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

Servicio Service	Distintivo llamada Call sign	FREQ	HR	Observaciones Remarks
APP	Sevilla APP	128.500 MHz	H24	
TWR	Jerez TWR	118.550 MHz 121.500 MHz 133.275 MHz 243.000 MHz 257.800 MHz	HR AD HR AD HR AD HR AD HR AD	EMERG GMC EMERG MIL
VDF	Jerez gonio	118.550 MHz 121.500 MHz	HR AD HR AD	
ATIS	Jerez Information	125.650 MHz	HR AD	
D-ATIS	Jerez Information	NIL	HR AD	Suministro de información ATIS mediante enlace de datos. // Provision of ATIS information via data link.

19. RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIZAJE**RADIO NAVIGATION & LANDING FACILITIES**

Instalación (VAR) Facility (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas Coordinates	ELEV DME	Observaciones Remarks
DVOR (1°W)	JRZ	113.000 MHz	H24	364854.7N 0060135.5W		A // At 40 NM AVBL BTN: - R-040/R-140 a // at 8000 ft AMSL o // or ABV. - R-140/R-040 a // at 4000 ft AMSL o // or ABV.
DME	JRZ	CH 77X	H24	364854.9N 0060134.7W	90 m	A // At 40 NM AVBL BTN: - R-040/R-140 a // at 8000 ft AMSL o // or ABV. - R-140/R-040 a // at 4000 ft AMSL o // or ABV.
NDB (1°W)	JER	433.000 kHz	H24	365004.1N 0060058.4W		COV 50 NM
LOC 20	IJR	108.900 MHz	H24	364356.8N 0060357.8W		203° MAG / 301 m FM THR 02
ILS CAT I						
GP 20		329.300 MHz	H24	364503.5N 0060319.9W		3°; RDH 15.8 m; a // at 344 m FM THR 20 & 124 m FM RCL a la izquierda en el sentido de APCH // On the left in direction APCH.
ILS/DME 20 (1°W)	IJR	CH 26X	H24	364503.7N 0060320.4W	36 m	REF DME THR 20
DVOR (1°W)	VJF	117.80 MHz	H24	361421.6N 0055831.8W		Oscilaciones // Oscillations BLW 4500 ft AMSL, BTN R-040/R-130.
DME	VJF	CH 125X	H24	361421.3N 0055831.2W	210 m	

20. REGLAMENTACIÓN LOCAL

LOCAL REGULATIONS

Prohibidos vuelos de arrastre de pancartas.

Banner towing flights are forbidden.

PROCEDIMIENTOS DE RETROCESO REMOLCADO DE AERONAVES

AIRCRAFT TOWED PUSH-BACK PROCEDURES

1. MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

1. GROUND MOVEMENT

A. La salida de los puestos de estacionamiento con salidas autónomas: 1, 2, 6A, 8A, 9, 10, 11, 11E y 12, se realizarán empleando en el arranque la mínima potencia posible y de forma que, al realizar el viraje, no se sobrepase la potencia de ralentí.

A. Autonomous exit from stands: 1, 2, 6A, 8A, 9, 10, 11, 11E and 12, shall be accomplished using the minimum power possible during start-up, in such a way that idling is not exceeded while turning.

B. La maniobra de retroceso remolcado es obligatoria en los PRKG 3 a 8, excepto 6A y 8A que son de salidas autónomas.

B. Towed push-back manoeuvre is mandatory in PRKG 3 to 8, except 6A and 8A that are autonomous exit.

C. Las aeronaves deberán estar listas para retroceso remolcado dentro los 5 minutos siguientes a la hora aprobada de puesta en marcha; en caso contrario el piloto debe informar al ATC.

C. Aircraft must be ready for towed push-back within the 5 minutes following the approved start-up time; otherwise pilot shall inform ATC.

D. La salida de los puestos de estacionamiento con retroceso remolcado (3 a 8, excepto 6A y 8A) se realizará saliendo de plataforma por L-2 o L-3. Para ello, TWR informará al piloto de la pista en servicio:

D. Exit from towed push-back stands (3 to 8, except 6A and 8A) shall be accomplished leaving the apron by L-2 or L-3. To do so, TWR will inform pilots of the runway in use:

- "PISTA EN SERVICIO 02/20", según proceda, informando el piloto al coordinador y este al conductor del remolque.

- "RUNWAY IN USE 02/20", as appropriate, the pilot reporting this to the coordinator, and this latter to the towing truck driver.

El retroceso se realizará orientando la aeronave hacia la salida L-2 para pista en servicio 20, y hacia L-3 para pista en servicio 02.

The push-back will be carried out orientating the aircraft towards exit L-2 with RWY 20 in use, and towards L-3 with runway 02 in use.

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

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

- Las compañías de asistencia en tierra durante las maniobras de retroceso.

- Handling companies during the push-back manoeuvres.

- Los pilotos durante el rodaje en plataforma.

- Pilots, when taxiing in the apron.

1.1 Aeronaves de llegada

1.1 Arriving aircraft

Para las operaciones de entrada a la plataforma de estacionamiento, los pilotos solicitarán a TWR (GMC) instrucciones de rodaje. Las aeronaves esperarán la presencia del vehículo "SÍGAME".

For entrance operations to apron, pilots will request TWR (GMC) for taxiing instructions. Aircraft will wait for the "FOLLOW ME" vehicle.

El rodaje de entrada a plataforma y el estacionamiento se realizará acompañado por el vehículo "SÍGAME".

Taxiing to apron and stand shall be accomplished with the "FOLLOW ME" vehicle.

1.2 Aeronaves de Salida

1.2 Departing aircraft

a) Los pilotos solicitarán, a TWR (GMC), inicio de la maniobra push-back y puesta en marcha; facilitando el indicativo de la aeronave y el puesto de estacionamiento que ocupan. Esta maniobra no podrá superar los 15 minutos desde el momento en el que se recibe la autorización de TWR.

a) Pilots shall request TWR (GMC) clearance to start up and to initiate push-back manoeuvre; providing the aircraft call sign and the stand occupied. This manoeuvre shall not take more than 15 minutes from when clearance is received.

b) El permiso se expedirá tan pronto se solicite, a menos que se prevean demoras superiores a 15 minutos, en cuyo caso el ATC le indicará a la aeronave que mantenga posición y la hora en la que se pueden efectuar ambas maniobras.

b) Clearance will be issued as soon as requested, unless delays of over 15 minutes are expected. In such cases, ATC will tell the aircraft to hold position and the time when these manoeuvres may be accomplished.

c) El tiempo transcurrido entre la terminación del retroceso remolcado y el inicio del rodaje debe ser como máximo de 3 minutos. Pasado este tiempo y si existiese algún problema o avería que impidiese el rodaje, el piloto deberá comunicarlo a la TWR y requerir que el agente handling remolque el avión a un estacionamiento desalojando la calle de rodaje en plataforma.

c) The time between push-back accomplishment and the start of taxiing shall be 3 minutes at the most. After this time, should some problem or breakdown make it impossible to taxi, the pilot shall report this to TWR and request the handling agent to tow the aircraft to a stand, leaving the apron taxiway free.

→ 1.3 Solicitud de autorización ATC y puesta en marcha vía enlace de datos

1.3 ATC authorization request and start-up via data link

En el Aeropuerto de Jerez se aplican procedimientos de salida vía enlace de datos (DCL) para los servicios de autorización ATC y puesta en marcha. Para más información sobre el servicio DCL, ver AIP ENR 1.5, apartado 3. VUELOS QUE SALEN, Autorización ATC y puesta en marcha vía enlace de datos (DCL).

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

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

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

El piloto podrá solicitar la autorización ATC por DCL con una antelación máxima de 30 minutos respecto de la EOBT. Se facilitará la aprobación de puesta en marcha junto con la autorización ATC siempre que se cumplan los parámetros establecidos en AD 2-LEJR, casilla 20, PROCEDIMIENTOS DE RETROCESO REMOLCADO DE AERONAVES.

The pilot may request the ATC clearance by DCL with a maximum of 30 minutes before the EOBT. Start-up approval together with ATC authorisation shall be given, provided the parameters established in AD 2-LEJR, item 20, AIRCRAFT TOWED PUSH-BACK PROCEDURES are met.

El piloto solicitará la autorización ATC y puesta en marcha conjuntamente vía RCD. El mensaje RCD deberá contener los siguientes datos:

The pilot must request ATC and start-up clearance together via RCD. The RCD message must contain the following information:

1. Indicativo de la aeronave conforme al plan de vuelo presentado (FPL).

1. Aircraft callsign in accordance with the filed flight plan (FPL).

2. Aeródromo de origen.

2. Aerodrome of origin.

3. Posición de estacionamiento.

3. Aircraft stand.

4. Aeródromo de destino.

4. Destination aerodrome.

5. Letra correspondiente a la información ATIS recibida.

5. Letter corresponding to the ATIS information received.

6. Designador OACI del tipo de aeronave.

6. ICAO aircraft type designator.

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

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

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

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

Cuando se reciba un mensaje RCD antes de los rangos establecidos en AD 2-LEJR, casilla 20, PROCEDIMIENTOS DE RETROCESO REMOLCADO DE AERONAVES, será aceptado el RCD y se enviará CLD con autorización ATC instando a la tripulación a llamar cuando esté listo y de acuerdo a su EOBT/CTOT.

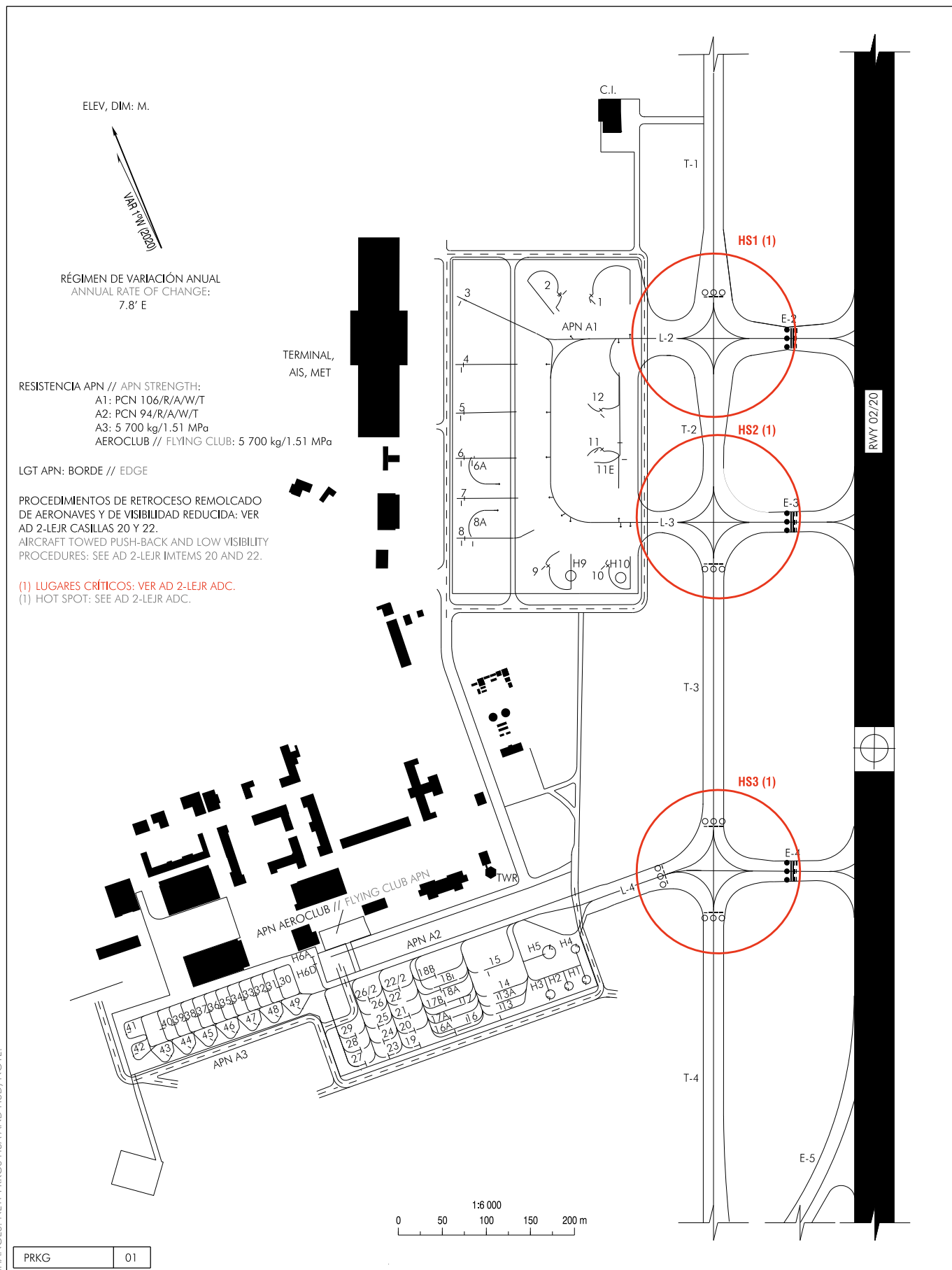
When an RCD message is received before the established ranges in AD 2-LEJR, item 20, AIRCRAFT TOWED PUSH-BACK PROCEDURES, the RCD will be accepted and CLD with ATC clearance will be sent, reminding the crew to call when they are ready and in accordance with their EOBT/CTOT.

Cuando se reciba un mensaje RCD dentro de los rangos establecidos en AD 2-LEJR, Apartado 20, PROCEDIMIENTOS DE RETROCESO REMOLCADO DE AERONAVES, será aceptado el RCD y se enviará CLD con autorización ATC y aprobación de puesta en marcha.

When an RCD message is received within the established ranges in AD 2-LEJR, item 20, AIRCRAFT TOWED PUSH-BACK PROCEDURES, the RCD will be accepted and CLD with ATC clearance and start-up approval will be sent.

PLANO DE ESTACIONAMIENTO
Y ATRAQUE DE AERONAVES-OACIELEV
APN
26TWR 118.550
GMC 133.275

JEREZ



CARACTERÍSTICAS DE LOS PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

AIRCRAFT STANDS CHARACTERISTICS

PRKG	RAMPA RAMP	COORD	SALIDA EXIT	MAX ACFT	APROAR NOSE TO	OBSERVACIONES REMARKS
1	A1	36°44'59.96"N 006°03'40.91"W	A	B753	—	—
2	A1	36°45'00.41"N 006°03'42.21"W	A	B738	—	—
3	A1	36°45'01.53"N 006°03'46.29"W	R	B763	—	—
4	A1	36°44'59.33"N 006°03'47.44"W	R	B753	—	—
5	A1	36°44'57.67"N 006°03'48.25"W	R	B763	—	—
6	A1	36°44'56.14"N 006°03'49.00"W	R	B753	—	INCOMP. 6A
6A	A1	36°44'56.00"N 006°03'48.57"W	A	A321	—	INCOMP. 6, 7
7	A1	36°44'54.77"N 006°03'49.68"W	R	B753	—	INCOMP. 6A, 8A
8	A1	36°44'53.40"N 006°03'50.35"W	R	B753	—	INCOMP. 8A
8A	A1	36°44'53.26"N 006°03'49.91"W	A	A321	—	INCOMP. 7, 8
9	A1	36°44'51.30"N 006°03'47.24"W	A	B738	—	INCOMP. H9
H9	A1	36°44'50.67"N 006°03'46.42"W	A	S61	—	INCOMP. 9
10	A1	36°44'50.51"N 006°03'44.71"W	A	B738	—	INCOMP. H10
H10	A1	36°44'49.91"N 006°03'44.34"W	A	S61	—	INCOMP. 10
11	A1	36°44'54.55"N 006°03'42.99"W	A	B753	—	INCOMP. 11E
11E	A1	36°44'54.52"N 006°03'42.15"W	A	A343	—	INCOMP. 11, 12
12	A1	36°44'55.93"N 006°03'42.39"W	A	B753	—	INCOMP. 11E
13	A2	36°44'36.62"N 006°03'56.55"W	A	FA50	—	INCOMP. 13A
13A	A2	36°44'36.98"N 006°03'56.68"W	A	GLF4	—	INCOMP. 13, 14
14	A2	36°44'37.35"N 006°03'56.52"W	A	FA50	—	INCOMP. 13A
15	A2	36°44'38.28"N 006°03'56.66"W	A	GLF4	—	—
16	A2	36°44'36.67"N 006°03'58.47"W	—	FA50	—	INCOMP. 16A, 17A
16A	A2	36°44'36.54"N 006°03'58.99"W	—	DA42	—	INCOMP. 16
17	A2	36°44'37.39"N 006°03'58.45"W	—	FA50	—	INCOMP. 17A, 17B
17A	A2	36°44'37.09"N 006°03'58.97"W	—	DA42	—	INCOMP. 16, 17
17B	A2	36°44'37.64"N 006°03'58.94"W	—	DA42	—	INCOMP. 17, 18
18	A2	36°44'38.31"N 006°03'58.16"W	—	GLF4	—	INCOMP. 18A, 18B
18A	A2	36°44'38.19"N 006°03'58.92"W	—	DA42	—	INCOMP. 18
18B	A2	36°44'38.74"N 006°03'58.89"W	—	DA42	—	INCOMP. 18
19	A2	36°44'36.59"N 006°04'00.74"W	—	PA34	—	—
20	A2	36°44'37.15"N 006°04'00.71"W	—	PA34	—	—
21	A2	36°44'37.70"N 006°04'00.68"W	—	PA34	—	—
22	A2	36°44'38.25"N 006°04'00.66"W	—	PA34	—	—
22/2	A2	36°44'38.80"N 006°04'00.63"W	—	PA34	—	—
23	A2	36°44'36.63"N 006°04'02.20"W	—	PA34	—	—
24	A2	36°44'37.18"N 006°04'02.18"W	—	PA34	—	—
25	A2	36°44'37.73"N 006°04'02.15"W	—	PA34	—	—
26	A2	36°44'38.28"N 006°04'02.12"W	—	PA34	—	—
26/2	A2	36°44'38.83"N 006°04'02.10"W	—	PA34	—	—
27	A2	36°44'36.66"N 006°04'03.31"W	—	PA34	—	—
28	A2	36°44'37.21"N 006°04'03.29"W	—	PA34	—	—
29	A2	36°44'37.77"N 006°04'03.26"W	—	PA34	—	—
30	A3	36°44'40.44"N 006°04'05.71"W	A	PA28	—	—
31	A3	36°44'40.45"N 006°04'06.28"W	A	PA28	—	—
32	A3	36°44'40.47"N 006°04'06.85"W	A	PA28	—	—
33	A3	36°44'40.49"N 006°04'07.41"W	A	PA28	—	—
34	A3	36°44'40.50"N 006°04'07.98"W	A	PA28	—	—

PRKG	RAMPA RAMP	COORD	SALIDA EXIT	MAX ACFT	APROAR NOSE TO	OBSERVACIONES REMARKS
35	A3	36°44'40.52"N 006°04'08.54"W	A	PA28	—	
36	A3	36°44'40.53"N 006°04'09.11"W	A	PA28	—	
37	A3	36°44'40.55"N 006°04'09.67"W	A	PA28	—	
38	A3	36°44'40.57"N 006°04'10.24"W	A	PA28	—	
39	A3	36°44'40.58"N 006°04'10.81"W	A	PA28	—	
40	A3	36°44'40.60"N 006°04'11.37"W	A	PA28	—	
41	A3	36°44'40.89"N 006°04'13.02"W	A	DA42	—	
42	A3	36°44'40.03"N 006°04'13.09"W	A	DA42	—	
43	A3	36°44'39.51"N 006°04'11.46"W	A	DA42	—	
44	A3	36°44'39.49"N 006°04'10.39"W	A	DA42	—	
45	A3	36°44'39.45"N 006°04'09.33"W	A	DA42	—	
46	A3	36°44'39.42"N 006°04'08.27"W	A	DA42	—	
47	A3	36°44'39.39"N 006°04'07.21"W	A	DA42	—	
48	A3	36°44'39.36"N 006°04'06.15"W	A	DA42	—	
49	A3	36°44'39.33"N 006°04'05.08"W	A	DA42	—	
H1	A2	36°44'36.58"N 006°03'52.52"W	A	H269	—	—
H2	A2	36°44'36.60"N 006°03'53.36"W	A	H269	—	—
H3	A2	36°44'36.56"N 006°03'54.29"W	A	B206	—	—
H4	A2	36°44'37.78"N 006°03'52.47"W	A	H269	—	—
H5	A2	36°44'38.02"N 006°03'53.64"W	A	E665	—	—
H6A	A2	36°44'41.01"N 006°04'03.79"W	A	AW319	N	INCOMP. H6D
H6D	A2	36°44'40.72"N 006°04'03.80"W	A	AW319	S	INCOMP. H6A

Observaciones // Remarks:

- Plataforma A3: uso exclusivo escuela de pilotos FTE // A3 apron: strictly for the use of FTE Pilots' School.
- Plataforma Aeroclub: uso exclusivo del Aeroclub // Flying Club apron: strictly for the use of the Flying Club.

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:

Altimeter:

- 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.

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.

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).

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).

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

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

Observaciones: (1) Ver AD 2-LEMD PDC.

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.

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.

Observaciones: Ver AD 2-LEMD AOC.
RWY 32R, 32L, 18R y 18L: No utilizables en despegues.
Ver casilla 12.

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

Servicio Service	Distintivo llamada Call sign	FREQ	HR	Observaciones Remarks
SDP	Barajas Apron	121.630 C	H24	GMC E-SOUTH
		121.755 C	H24	GMC E-NORTH
		121.980 C	H24	GMC CENTRAL-SOUTH
		123.155 C	H24	GMC CENTRAL-NORTH
		130.080 C	H24	CLR ESTE // EAST
		130.355 C	H24	CLR OESTE // WEST
		123.330 C	H24	DESHIELO // DEICING RWY 36L
		130.255 C	H24	DESHIELO // DEICING RWY 36R
		122.980 C	H24	SERVICIO DE EXTINCIÓN DE INCENDIOS // FIRE FIGHTING SERVICE
		119.500 MHz	H24	MIL
		362.100 MHz	H24	MIL
		121.705 C	H24	APRON S-SOUTH
		121.855 C	H24	APRON S-NORTH
		123.005 C	H24	APRON W-SOUTH
123.255 C	H24	APRON W-NORTH		
ATIS	Madrid/Barajas Information	123.480 C	H24	BACKUP
		118.255 C	H24	ARR
D-ATIS	Madrid/Barajas Information	130.855 C	H24	DEP
		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

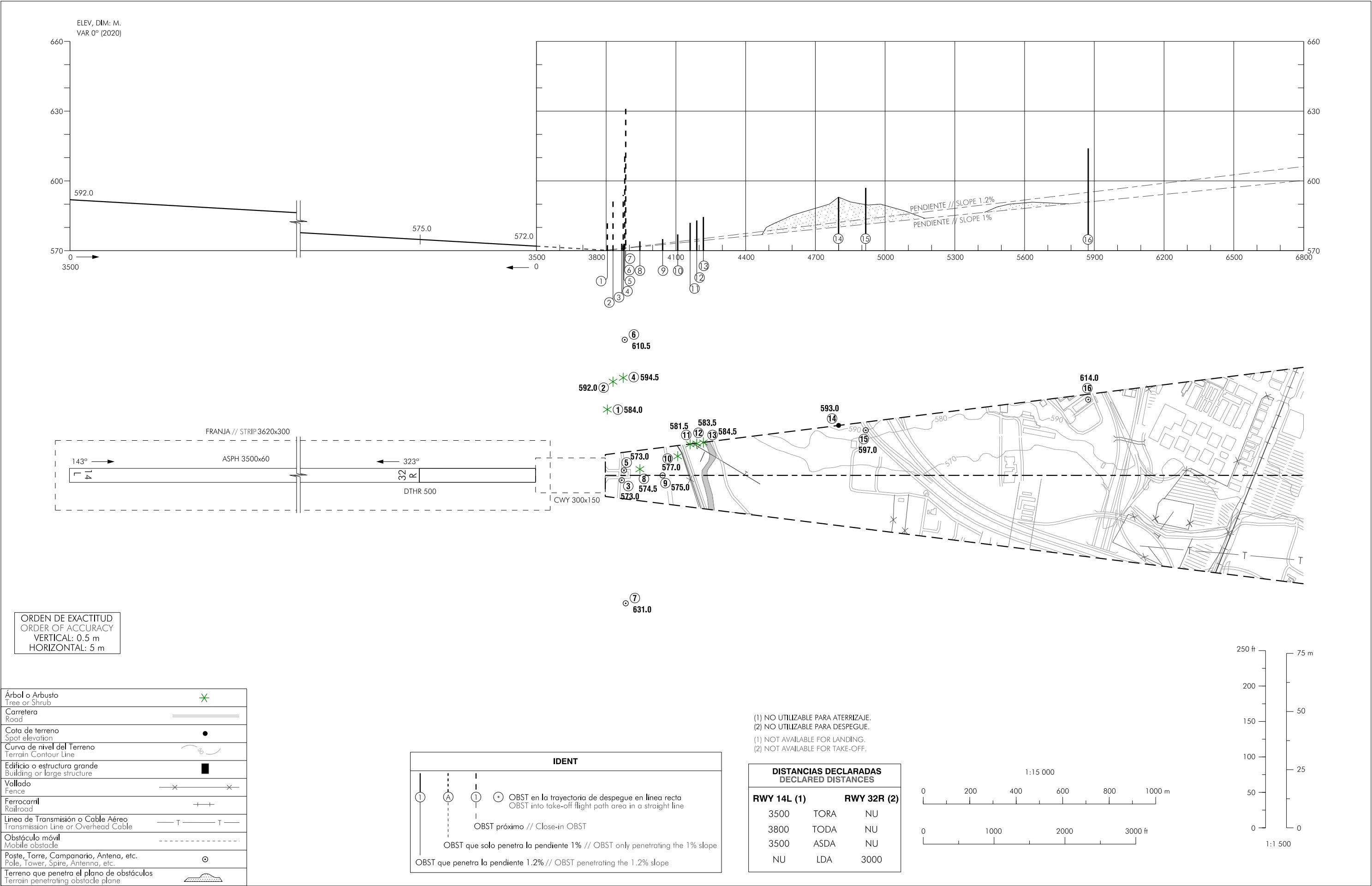
Instalación (VAR) Facility (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas Coordinates	ELEV DME	Observaciones Remarks
DVOR (0°)	BRA	116.450 MHz	H24	402808.9N 0033327.1W		COV 40 NM AVBL BTN: - R-060/R-200 a // at 7000 ft AMSL, - R-200/R-300 a // at 8000 ft AMSL, - R-300/R-340 a // at 10000 ft AMSL, - R-340/R-060 a // at 9000 ft AMSL.
DME	BRA	CH 111Y	H24	402808.6N 0033327.5W	600 m	COV 40 NM AVBL BTN: - R-060/R-200 a // at 7000 ft AMSL, - R-200/R-300 a // at 8000 ft AMSL, - R-300/R-340 a // at 10000 ft AMSL, - R-340/R-060 a // at 9000 ft AMSL.
DVOR (0°)	PDT	116.950 MHz	H24	401510.5N 0032052.9W		
DME	PDT	CH 116Y	H24	401510.4N 0032052.3W	780 m	
DVOR (0°)	RBO	113.950 MHz	H24	405113.9N 0031447.9W		R-010 COV: - FL110 60 NM, - FL120 64 NM solape con // overlap with DGO.
DME	RBO	CH 86Y	H24	405114.3N 0031447.4W	960 m	R-010 COV: - FL110 60 NM, - FL120 64 NM solape con // overlap with DGO.
DVOR (0°)	SIE	115.400 MHz	H24	410906.1N 0033616.8W		COV 10 NM U/S BTN: - R-070/R-120 BLW 9500 ft AMSL. R-175 FM 10 NM: Posible pérdida de señal // Possible signal loss.
DME	SIE	CH 101X	H24	410906.0N 0033617.4W	1680 m	
DVOR (0°)	SSY	117.850 MHz	H24	403247.1N 0033430.7W		
DME	SSY	CH 125Y	H24	403247.1N 0033431.3W	600 m	
DVOR (1° W)	NVS	114.950 MHz	H24	402207.2N 0041457.9W		R-279 COV: - FL110 70 NM, - FL120 80 NM, - FL140 90 NM.
DME	NVS	CH 96Y	H24	402206.8N 0041457.6W	780 m	R-279 COV: - FL110 70 NM, - FL120 80 NM, - FL140 90 NM.
DVOR (1° W)	TLD	113.200 MHz	H24	395810.1N 0042014.6W		COV 40 NM AVBL BTN: - R-350/R-035 6800 ft AMSL o // or ABV, - R-035/R-140 4600 ft AMSL o // or ABV, - R-140/R-270 5800 ft AMSL o // or ABV, - R-270/R-350 8200 ft AMSL o // or ABV.
						R-190 COV: - FL090 64 NM, - FL100 73 NM (solape con MAR // overlap with MAR).
DME	TLD	CH 79X	H24	395810.0N 0042014.0W	600 m	COV 40 NM AVBL BTN: - R-350/R-035 6800 ft AMSL o // or ABV, - R-035/R-140 4600 ft AMSL o // or ABV, - R-140/R-270 5800 ft AMSL o // or ABV, - R-270/R-350 8200 ft AMSL o // or ABV.
						R-190 COV: - FL090 64 NM, - FL100 73 NM (solape con MAR // overlap with MAR).

DVOR (0°)	CNR	117.300 MHz	H24	403845.5N	0034409.0W	810 m	
DME	CNR	CH 120X	H24	403845.8N	0034408.5W		
VOR (1°W)	NEA	116.750 MHz	H24	420139.4N	0040632.9W		
							COV 40 NM AVBL BTN: - R-065/R-105 FL075 o // or ABV, - R-105/R-335 5500 ft AMSL o // or ABV, - R-335/R-065 6000 ft AMSL o // or ABV. R-065 a // at FL090: Posibles oscilaciones de más de $\pm 2^\circ$ // Possible signal oscillations greater than $\pm 2^\circ$ BTN 0 & 10 NM. R-185 a // at FL100: Posibles oscilaciones de más de $\pm 2^\circ$ // Possible signal oscillations greater than $\pm 2^\circ$ BTN 0 & 5 NM. R-248 a // at FL110: Posibles oscilaciones de más de $\pm 2^\circ$ // Possible signal oscillations greater than $\pm 2^\circ$ BTN 0 & 10 NM.
DME	NEA	CH 114Y	H24	420139.2N	0040633.1W	900 m	COV 40 NM AVBL BTN: - R-065/R-105 FL075 o // or ABV, - R-105/R-335 5500 ft AMSL o // or ABV, - R-335/R-065 6000 ft AMSL o // or ABV.
DVOR (0°)	BAN	112.800 MHz	H24	411924.8N	0023747.2W	1140 m	COV 40 NM AVBL BTN: - R-230/R-070 a // at 9500 ft AMSL o // or ABV, - R-070/R-230 a // at 6000 ft AMSL o // or ABV.
DME	BAN	CH 75X	H24	411925.2N	0023747.7W		COV 40 NM AVBL BTN: - R-230/R-070 a // at 9500 ft AMSL o // or ABV, - R-070/R-230 a // at 6000 ft AMSL o // or ABV.
DVOR (0°)	CJN	115.600 MHz	H24	402219.1N	0023240.6W		R-069 COV a // at: - FL080 56 NM, - FL100 66 NM, - FL120 85 NM punto // point NEXAS
DME	CJN	CH 103X	H24	402218.6N	0023240.8W	1080 m	R-069 COV a // at: - FL080 56 NM, - FL100 66 NM, - FL120 85 NM punto // point NEXAS
→ LOC 32L (0°) ILS CAT III	MAA	109.900 MHz	H24	402912.1N	0033440.4W	594 m	323° MAG / 258 m FM THR 14R; COV 17 NM AVBL BTN 35° a la izquierda y 35° a la derecha del RCL a 5000 ft AMSL o ABV // COV 17 NM AVBL BTN 35° to the left and 35° to the right of RCL at 5000 ft AMSL or ABV.
GP 32L		333.800 MHz	H24	402757.2N	0033317.3W		3°; RDH 16.6 m; a // at 294 m FM THR 32L & 130 m FM RCL a la derecha en el sentido de APCH // to the right in the direction of APCH.
ILS/DME 32L LOC 18L (0°) ILS CAT III GP 18L	MAA IML	CH 36X 111.500 MHz	H24 H24	402757.2N 402954.2N	0033317.3W 0033333.1W		REF DME DTHR 32L. 180° MAG / 302 m FM THR 36R.
		332.900 MHz	H24	403131.5N	0033329.0W	591 m	3°; RDH 16.3 m; a // at 299 m FM THR 18L & 110 m FM RCL a la izquierda e el sentido de APCH // to the left in the direction of APCH.
ILS/DME 18L LOC 18R (0°) ILS CAT III GP 18R	IML IMR	CH 52X 110.700 MHz	H24 H24	403131.5N 402922.7N	0033329.6W 0033428.6W		REF DME DTHR 18L. 180°MAG / 327 m FM THR 36L
		330.200 MHz	H24	403111.9N	0033423.3W		3°, RDH 16.4 m; a // at 326 m FM THR 18R & 140 m FM RCL a la izquierda en el sentido de APCH // to the left in the direction of APCH.
ILS/DME 18R LOC 32R (0°) ILS CAT III	IMR MBB	CH 44X 109.100 MHz	H24 H24	403111.8N 402949.4N	0033423.9W 0033336.2W	612 m	REF DME DTHR 18R. 323° MAG / 302 m FM THR 14L COV 17 NM AVBL a // at $\pm 35^\circ$ FM RCL a // at 5000 ft AMSL o // or ABV. COV 25 NM AVBL a // at $\pm 10^\circ$ FM RCL a // at 5000 ft AMSL o // or ABV.
GP 32R		331.400 MHz	H24	402834.5N	0033213.7W	582 m	3°, RDH 16.5 m; a // at 284 m FM THR 32R & 120 m FM RCL a la derecha en el sentido de APCH // to the right in the direction of APCH.
ILS/DME 32R	MBB	CH 28X	H24	402834.2N	0033214.2W		REF DME DTHR 32R.

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

MADRID/Adolfo Suárez
Madrid-Barajas

RWY 14L



CAMBIO: NUEVO ESTUDIO DE OBSTÁCULOS.
CHANGES: NEW OBSTACLES SURVEY.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

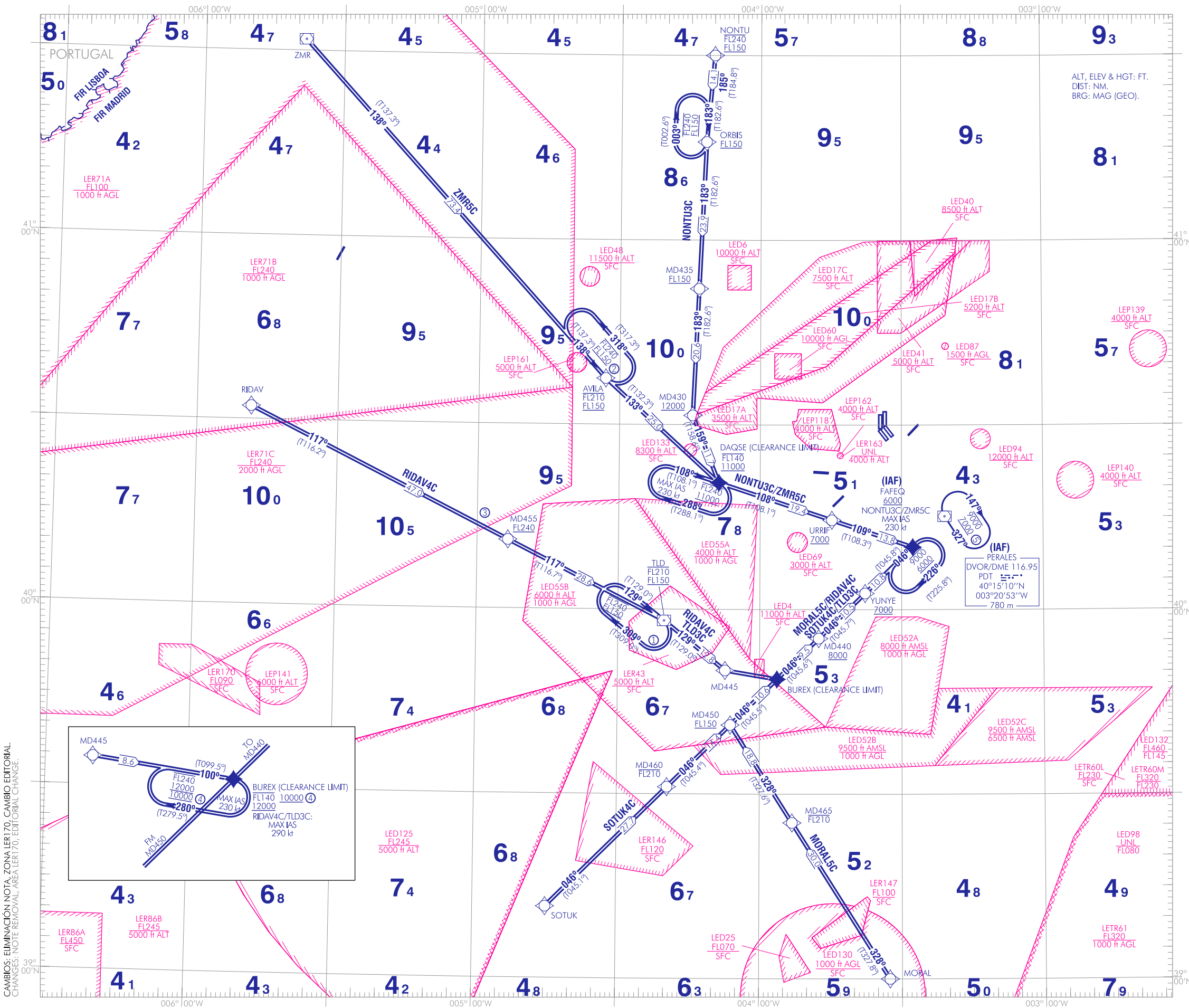
CARTA DE LLEGADA NORMALIZADA
VUELO POR INSTRUMENTOS (STAR)-OACI RNAV1

TA 13000

VAR 0° (2020)

APP 118.400
136.105
128.700
127.100

ATIS 118.255



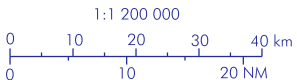
PROCEDIMIENTOS DE LLEGADA RNAV1
ARRIVAL PROCEDURES RNAV1
RWY 32L/32R

AD ELEV:1998

- EL ÁREA BÁSICA ASOCIADA A LA ESPERA EN TLD INTERFIERE CON LA LED125. ESPERA EN TLD SUJETA A LA ACTIVIDAD DE LA LER86B.
 - ESPERA SOBRE AVILA SUJETA A LA ACTIVIDAD DE LAS LER71B Y LER71C.
 - EN EL TRAMO RIDAV-MD455 NO EXISTE SEPARACIÓN DE 1000 FT CON LAS LER71B Y LER71C.
 - MIN ALT ÚNICAMENTE CON AUTORIZACIÓN ATC.
 - ESPERA SOBRE PDT CONVENCIONAL.
- RNAV1 REQUERIDA.
 - AVISO: NO ABANDONAR EL LÍMITE DE AUTORIZACIÓN SIN AUTORIZACIÓN ATC.
 - DAQSE & BUREX LÍMITE DE AUTORIZACIÓN.
 - SALVO AUTORIZACIÓN DIFERENTE DE ATC, LOS PILOTOS DEBEN PLANIFICAR SU PERFIL DE DESCENSO PARA CUMPLIR CON LAS SIGUIENTES RESTRICCIONES DE VELOCIDAD Y/O NIVEL/ALTITUD EN LOS PUNTOS ESPECIFICADOS O POSICIONES EQUIVALENTES.
 - SI NO ES POSIBLE CUMPLIR, AVISE AL ATC.
 - LOS PERFILES DE DESCENSO SE ADECUARÁN A ESTAS RESTRICCIONES DE TAL MODO QUE SE REDUZCA EN LO POSIBLE, TANTO EL CONSUMO DE COMBUSTIBLE, COMO EL IMPACTO ACÚSTICO Y MEDIOAMBIENTAL AL ENTORNO AEROPORTUARIO.
- (A) SALVO AUTORIZACIÓN DIFERENTE DE ATC. LAS RESTRICCIONES DE VELOCIDAD MÁXIMAS POR DISEÑO DE LAS MANIOBRAS, DONDE APLICAN, SE REPRESENTAN EN LA CARTA Y SE INCLUYEN EN LA CODIFICACIÓN TABULAR DEL TRAMO DE LLEGADA CORRESPONDIENTE.

STAR	POSICIÓN POSITION	VELOCIDAD SPEED (A)
MORAL5C	BUREX	IAS 220 kt
	FAFEQ	IAS 220 kt
NONTU3C	DAQSE	IAS 220 kt
	FAFEQ	IAS 220 kt
RIDAV4C	BUREX	IAS 220 kt
	FAFEQ	IAS 220 kt
SOTUK4C	BUREX	IAS 220 kt
	FAFEQ	IAS 220 kt
TLD3C	BUREX	IAS 220 kt
	FAFEQ	IAS 220 kt
ZMR5C	DAQSE	IAS 220 kt
	FAFEQ	IAS 220 kt

- THE BASIC AREA ASSOCIATED WITH HOLDING OVER TLD INTERFERES WITH LED125. HOLDING OVER TLD LIABLE TO LER86B ACTIVITY.
 - HOLDING OVER AVILA LIABLE TO LER71B AND LER71C ACTIVITY.
 - IN SEGMENT RIDAV-MD455, THERE IS NO 1000 FT SEPARATION WITH LER71B AND LER71C.
 - MIN ALT ONLY WITH ATC CLEARANCE.
 - CONVENTIONAL HOLDING OVER PDT.
- RNAV1 REQUIRED.
 - WARNING: DO NOT LEAVE THE CLEARANCE LIMIT WITHOUT ATC CLEARANCE.
 - DAQSE & BUREX CLEARANCE LIMIT.
 - UNLESS OTHERWISE CLEARED BY ATC, PILOTS MUST PLAN THEIR DESCENT PROFILE TO COMPLY WITH THE ABOVE MENTIONED SPEED RESTRICTIONS AND/OR LEVEL/ALTITUDE RESTRICTIONS AT THE ESPECIFIED POINTS OR EQUIVALENT POSITIONS.
 - IF COMPLIANCE IS NOT POSSIBLE, NOTIFY ATC.
 - DESCENT PROFILES WILL MATCH TO THESE RESTRICTIONS TO REDUCE AS MUCH AS POSSIBLE, BOTH FUEL CONSUMPTION AND ACOUSTIC AND ENVIROMENTAL IMPACT IN THE AIRPORT VICINITY.
- (A) UNLESS OTHERWISE CLEARED BY ATC. MAXIMUM SPEED RESTRICTIONS DUE TO MANOEUVRES DESIGN, WHERE APPLICABLE, ARE REPRESENTED ON THE CHART AND INCLUDED IN THE TABULAR DESCRIPTION OF THE CORRESPONDING ARRIVAL SEGMENT.



CHANGES: ELIMINACIÓN NOTA, ZONA LER170, CAMBIO EDITORIAL.
CHANGES: NOTE REMOVAL, AREA LER170, EDITORIAL CHANGE.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

MADRID/Adolfo Suárez Madrid-Barajas AD

COORDENADAS WAYPOINTS // WAYPOINTS COORDINATES	
WPT	COORD
AVILA	40°37'28.6"N 004°32'59.6"W
BUREX	39°48'39.8"N 003°56'21.5"W
DAQSE	40°20'35.1"N 004°08'48.1"W
FAFEQ (IAF)	40°10'09.8"N 003°27'38.5"W
MD430	40°31'30.6"N 004°14'24.3"W
MD435	40°52'06.1"N 004°13'10.1"W
MD440	39°55'18.5"N 003°47'32.0"W
MD445	39°50'05.4"N 004°07'19.4"W
MD450	39°41'13.7"N 004°06'10.9"W
MD455	40°11'08.7"N 004°53'27.7"W
MD460	39°31'07.9"N 004°19'26.3"W
MD465	39°25'20.8"N 003°53'07.4"W
MORAL	39°00'00.0"N 003°32'31.8"W
NONTU	41°30'01.1"N 004°01'08.4"W
ORBIS	41°15'56.6"N 004°11'43.2"W
RIDAV	40°32'06.9"N 005°48'29.8"W
SOTUK	39°11'37.2"N 004°44'47.0"W
TLD	39°58'10.0"N 004°20'14.0"W
URRIF	40°14'32.3"N 003°44'46.7"W
YUNYE	40°02'38.7"N 003°37'44.2"W
ZMR	41°31'48.2"N 005°38'23.1"W

LLEGADAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (STAR) RNAV1

PISTA 32L/32R (CONFIGURACIÓN NORTE)

NOTA APLICABLE A TODAS LAS STAR:

- RNAV1 requerido.
- DAQSE y BUREX Limite de autorización.

AVISO: No abandonar el límite de autorización sin autorización ATC.

STANDARD INSTRUMENT ARRIVALS (STAR) RNAV1

RUNWAY 32L/32R (NORTH CONFIGURATION)

NOTE APPLICABLE TO ALL STAR:

- RNAV1 required.
- DAQSE and BUREX clearance limit.

WARNING: Do not leave the clearance limit 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
MORAL5C RNAV1											
001	IF	MORAL	—	—	+0.4	—	—	—	—	—	RNAV1
002	TF	MD465	—	328 (327.8)	+0.4	30.0	—	-FL210	—	—	RNAV1
003	TF	MD450	—	328 (327.6)	+0.4	18.8	—	+FL150	—	—	RNAV1
004	TF	BUREX	—	046 (045.5)	+0.4	10.6	—	-FL140 +12000 (1)	—	—	RNAV1
005	TF	MD440	—	046 (045.6)	+0.4	9.5	—	+8000	—	—	RNAV1
006	TF	YUNYE	—	046 (045.7)	+0.4	10.5	—	+7000	—	—	RNAV1
007	TF	FAFEQ	—	046 (045.8)	+0.4	10.8	—	+6000	—	—	RNAV1

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
NONTU3C RNAV1											
001	IF	NONTU	—	—	+0.4	—	—	-FL240 +FL150	—	—	RNAV1
002	TF	ORBIS	—	185 (184.8)	+0.4	14.1	—	+FL150	—	—	RNAV1
003	TF	MD435	—	183 (182.6)	+0.4	23.9	—	+FL150	—	—	RNAV1
004	TF	MD430	—	183 (182.6)	+0.4	20.6	—	+12000	—	—	RNAV1
005	TF	DAQSE	—	159 (158.6)	+0.4	11.7	—	-FL140 +11000	—	—	RNAV1
006	TF	URRIF	—	108 (108.1)	+0.4	19.4	—	+7000	—	—	RNAV1
007	TF	FAFEQ	—	109 (108.3)	+0.4	13.8	—	+6000	-230	—	RNAV1
RIDAV4C RNAV1											
001	IF	RIDAV	—	—	+0.4	—	—	—	—	—	RNAV1
002	TF	MD455	—	117 (116.2)	+0.4	47.0	—	+FL240	—	—	RNAV1
003	TF	TLD	—	117 (116.7)	+0.4	28.6	—	-FL210 +FL150	—	—	RNAV1
004	TF	MD445	—	129 (129.0)	+0.4	12.8	—	—	—	—	RNAV1
005	TF	BUREX	—	100 (099.5)	+0.4	8.6	—	-FL140 +12000 (1)	-290	—	RNAV1
006	TF	MD440	—	046 (045.6)	+0.4	9.5	—	+8000	—	—	RNAV1
007	TF	YUNYE	—	046 (045.7)	+0.4	10.5	—	+7000	—	—	RNAV1
008	TF	FAFEQ	—	046 (045.8)	+0.4	10.8	—	+6000	—	—	RNAV1
SOTUK4C RNAV1											
001	IF	SOTUK	—	—	+0.4	—	—	—	—	—	RNAV1
002	TF	MD460	—	046 (045.1)	+0.4	27.7	—	-FL210	—	—	RNAV1
003	TF	MD450	—	046 (045.4)	+0.4	14.4	—	+FL150	—	—	RNAV1
004	TF	BUREX	—	046 (045.5)	+0.4	10.6	—	-FL140 +12000 (1)	—	—	RNAV1
005	TF	MD440	—	046 (045.6)	+0.4	9.5	—	+8000	—	—	RNAV1
006	TF	YUNYE	—	046 (045.7)	+0.4	10.5	—	+7000	—	—	RNAV1
007	TF	FAFEQ	—	046 (045.8)	+0.4	10.8	—	+6000	—	—	RNAV1
TLD3C RNAV1											
001	IF	TLD	—	—	+0.4	—	—	-FL210 +FL150	—	—	RNAV1
002	TF	MD445	—	129 (129.0)	+0.4	12.8	—	—	—	—	RNAV1
003	TF	BUREX	—	100 (099.5)	+0.4	8.6	—	-FL140 +12000 (1)	-290	—	RNAV1
004	TF	MD440	—	046 (045.6)	+0.4	9.5	—	+8000	—	—	RNAV1
005	TF	YUNYE	—	046 (045.7)	+0.4	10.5	—	+7000	—	—	RNAV1
006	TF	FAFEQ	—	046 (045.8)	+0.4	10.8	—	+6000	—	—	RNAV1
ZMR5C RNAV1											
001	IF	ZMR	-	-	+0.4	-	-	-	-	-	RNAV1
002	TF	AVILA	-	138 (137.3)	+0.4	73.4	-	-FL210 +FL150	-	-	RNAV1
003	TF	DAQSE	-	133 (132.3)	+0.4	25.0	-	-FL140 +11000	-	-	RNAV1
004	TF	URRIF	-	108 (108.1)	+0.4	19.4	-	+7000	-	-	RNAV1
005	TF	FAFEQ	-	109 (108.3)	+0.4	13.8	-	+6000	-230	-	RNAV1

PROCEDIMIENTOS DE LLEGADA RNAV1
ARRIVAL PROCEDURES RNAV1
RWY 32L/32R

AD ELEV:1998

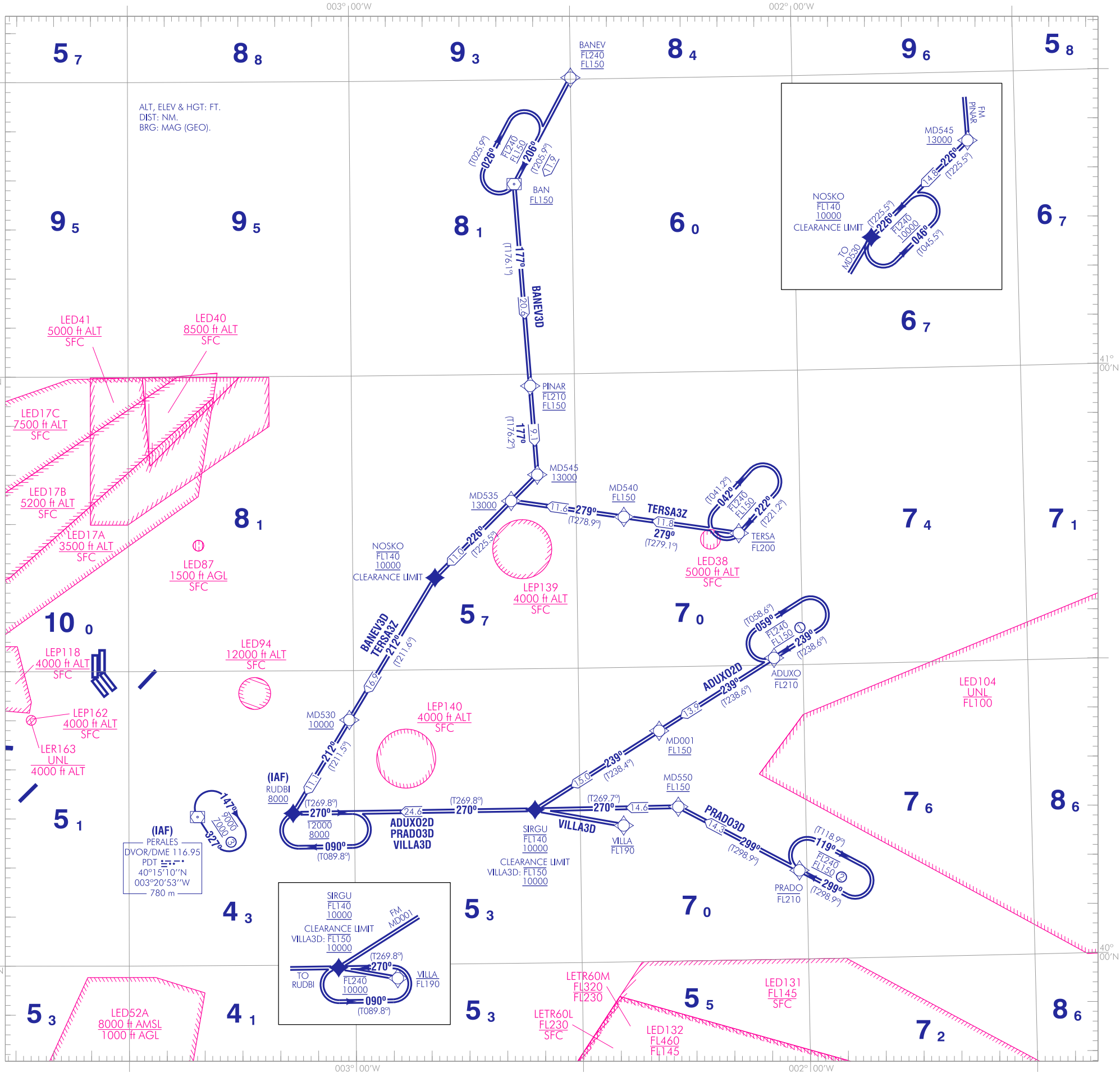
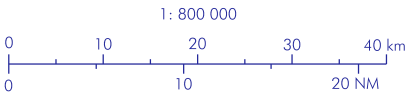
NOTAS:

- EL ÁREA BÁSICA ASOCIADA A LA ESPERA EN ADUXO INTERFIERE CON LA LED104.
 - EL ÁREA BÁSICA ASOCIADA A LA ESPERA EN PRADO INTERFIERE CON LA LED104, Y NO EXISTE SEPARACIÓN DE 1000 FT CON LA LED131.
 - ESPERA SOBRE PDT CONVENCIONAL.
- RNAV1 REQUERIDA.
 - AVISO: NO ABANDONAR EL LÍMITE DE AUTORIZACIÓN SIN AUTORIZACIÓN ATC.
 - NOSKO & SIRGU LÍMITE DE AUTORIZACIÓN.
 - SALVO AUTORIZACIÓN DIFERENTE DE ATC, LOS PILOTOS DEBEN PLANIFICAR SU PERFIL DE DESCENSO PARA CUMPLIR CON LAS SIGUIENTES RESTRICCIONES DE VELOCIDAD Y/O NIVEL/ALTITUD EN LOS PUNTOS ESPECIFICADOS O POSICIONES EQUIVALENTES.
 - SI NO ES POSIBLE CUMPLIR, AVISE AL ATC.
 - LOS PERFILES DE DESCENSO SE ADECUARÁN A ESTAS RESTRICCIONES DE TAL MODO QUE SE REDUZCA EN LO POSIBLE, TANTO EL CONSUMO DE COMBUSTIBLE, COMO EL IMPACTO ACÚSTICO Y MEDIOAMBIENTAL AL ENTORNO AEROPORTUARIO.
- (A) SALVO AUTORIZACIÓN DIFERENTE DE ATC. LAS RESTRICCIONES DE VELOCIDAD MÁXIMAS POR DISEÑO DE LAS MANIOBRAS, DONDE APLICAN, SE REPRESENTAN EN LA CARTA Y SE INCLUYEN EN LA CODIFICACIÓN TABULAR DEL TRAMO DE LLEGADA CORRESPONDIENTE.

STAR	POSICIÓN POSITION	VELOCIDAD SPEED (A)
ADUXO2D	SIRGU	IAS 220 kt
	RUDBI	IAS 220 kt
BANEV3D	NOSKO	IAS 220 kt
	RUDBI	IAS 220 kt
PRADO3D	SIRGU	IAS 220 kt
	RUDBI	IAS 220 kt
TERSA3Z	NOSKO	IAS 220 kt
	RUDBI	IAS 220 kt
VILLA3D	SIRGU	IAS 220 kt
	RUDBI	IAS 220 kt

NOTES:

- THE BASIC AREA ASSOCIATED WITH HOLDING OVER ADUXO INTERFERES WITH LED104.
 - THE BASIC AREA ASSOCIATED WITH HOLDING OVER PRADO INTERFERES WITH LED104, AND THERE IS NO 1000 FT SEPARATION WITH LED131.
 - CONVENTIONAL HOLDING OVER PDT.
- RNAV1 REQUIRED.
 - WARNING: DO NOT LEAVE THE CLEARANCE LIMIT WITHOUT ATC CLEARANCE.
 - NOSKO & SIRGU CLEARANCE LIMIT.
 - UNLESS OTHERWISE CLEARED BY ATC, PILOTS MUST PLAN THEIR DESCENT PROFILE TO COMPLY WITH THE ABOVE MENTIONED SPEED RESTRICTIONS AND/OR LEVEL/ALTITUDE RESTRICTIONS AT THE ESPECIFIED POINTS OR EQUIVALENT POSITIONS.
 - IF COMPLIANCE IS NOT POSSIBLE, NOTIFY ATC.
 - DESCENT PROFILES WILL MATCH TO THESE RESTRICTIONS TO REDUCE AS MUCH AS POSSIBLE, BOTH FUEL CONSUMPTION AND ACOUSTIC AND ENVIROMENTAL IMPACT IN THE AIRPORT VICINITY.
- (A) UNLESS OTHERWISE CLEARED BY ATC. MAXIMUM SPEED RESTRICTIONS DUE TO MANOEUVRES DESIGN, WHERE APPLICABLE, ARE REPRESENTED ON THE CHART AND INCLUDED IN THE TABULAR DESCRIPTION OF THE CORRESPONDING ARRIVAL SEGMENT.



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

MADRID/Adolfo Suárez Madrid-Barajas AD

COORDENADAS WAYPOINTS // WAYPOINTS COORDINATES	
WPT	COORD
ADUXO	40°30'44.4"N 002°03'51.4"W
BAN	41°19'25.2"N 002°37'47.7"W
BANEV	41°30'09.4"N 002°30'52.3"W
RUDBI (IAF)	40°15'29.4"N 003°08'10.0"W
MD001	40°23'30.0"N 002°19'20.0"W
MD530	40°24'58.0"N 003°00'35.8"W
MD535	40°47'07.2"N 002°38'41.3"W
MD540	40°45'20.7"N 002°23'37.3"W
MD545	40°49'45.9"N 002°35'08.9"W
MD550	40°15'44.1"N 002°16'56.4"W
NOSKO	40°39'22.8"N 002°49'00.2"W
PINAR	40°58'49.1"N 002°35'57.0"W
PRADO	40°08'51.0"N 002°00'37.2"W
SIRGU	40°15'37.8"N 002°36'00.5"W
TERSA	40°43'30.1"N 002°08'16.2"W
VILLA	40°13'58.6"N 002°24'37.6"W

LLEGADAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (STAR)
RNAV1

STANDARD INSTRUMENT ARRIVALS (STAR) RNAV1

PISTA 32L/32R (CONFIGURACIÓN NORTE)

RUNWAY 32L/32R (NORTH CONFIGURATION)

NOTA APLICABLE A TODAS LAS STAR:

- RNAV1 requerido.
- NOSKO y SIRGU limite de autorización.

AVISO: No abandonar el límite de autorización sin autorización ATC.

NOTE APPLICABLE TO ALL STAR:

- RNAV1 required.
- NOSKO and SIRGU clearance limit.

WARNING: Do not leave the clearance limit 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
ADUX02D RNAV1											
001	IF	ADUXO	—	—	+0.4	—	—	-F210	—	—	RNAV1
002	TF	MD001	—	239 (238.6)	+0.4	13.9	—	+F150	—	—	RNAV1
003	TF	SIRGU	—	239 (238.6)	+0.4	15.0	—	-FL140 +10000	—	—	RNAV1
004	TF	RUDBI	—	270 (269.8)	+0.4	24.6	—	+8000	—	—	RNAV1
BANEV3D RNAV1											
1	IF	BANEV	—	—	+0.4	—	—	-FL240 +FL150	—	—	RNAV1
2	TF	BAN	—	206 (205.9)	+0.4	11.9	—	+FL150	—	—	RNAV1
3	TF	PINAR	—	177 (176.1)	+0.4	20.6	—	-FL210 +FL150	—	—	RNAV1
4	TF	MD545	—	177 (176.2)	+0.4	9.1	—	+13000	—	—	RNAV1
5	TF	NOSKO	—	226 (225.5)	+0.4	14.8	—	-FL140 +10000	—	—	RNAV1
6	TF	MD530	—	212 (211.6)	+0.4	16.9	—	+10000	—	—	RNAV1
7	TF	RUDBI	—	212 (211.5)	+0.4	11.1	—	+8000	—	—	RNAV1

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
PRADO3D RNAV1											
001	IF	PRADO	—	—	+0.4	—	—	-F210	—	—	RNAV1
002	TF	MD550	—	299 (298.9)	+0.4	14.3	—	+F150	—	—	RNAV1
003	TF	SIRGU	—	270 (269.7)	+0.4	14.6	—	-FL140 +10000	—	—	RNAV1
004	TF	RUDBI	—	270 (269.8)	+0.4	24.6	—	+8000	—	—	RNAV1
TERSA3Z RNAV1											
001	IF	TERSA	—	—	+0.4	—	—	-F200	—	—	RNAV1
002	TF	MD540	—	279 (279.1)	+0.4	11.8	—	+F150	—	—	RNAV1
003	TF	MD535	—	279 (278.9)	+0.4	11.6	—	+13000	—	—	RNAV1
004	TF	NOSKO	—	226 (225.5)	+0.4	11.0	—	-FL140 +10000	—	—	RNAV1
005	TF	MD530	—	212 (211.6)	+0.4	16.9	—	+10000	—	—	RNAV1
006	TF	RUDBI	—	212 (211.5)	+0.4	11.1	—	+8000	—	—	RNAV1
VILLA3D RNAV 1											
001	IF	VILLA	—	—	+0.4	—	—	-FL190	—	—	RNAV1
002	TF	SIRGU	—	281 (280.1)	+0.4	8.9	—	-FL150 +10000	—	—	RNAV1
003	TF	RUDBI	—	270 (269.8)	+0.4	24.6	—	+8000	—	—	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	ADUXO	—	239 (238.6)	+0.4	1.5 MIN	R	FL150	FL240	—	RNAV1
HM	BAN	—	206 (205.9)	+0.4	1.5 MIN	R	FL150	FL240	—	RNAV1
HM	NOSKO	—	226 (225.5)	+0.4	1 MIN	L	10000	FL240	—	RNAV1
HM	PRADO	—	299 (298.9)	+0.4	1.5 MIN	R	FL150	FL240	—	RNAV1
HM	SIRGU	—	270 (269.8)	+0.4	1 MIN	L	10000	FL240	—	RNAV1
HM	TERSA	—	222 (221.2)	+0.4	1.5 MIN	R	FL150	FL240	—	RNAV1
HM	RUDBI	—	270 (269.8)	+0.4	1 MIN	L	8000	12000	—	RNAV1

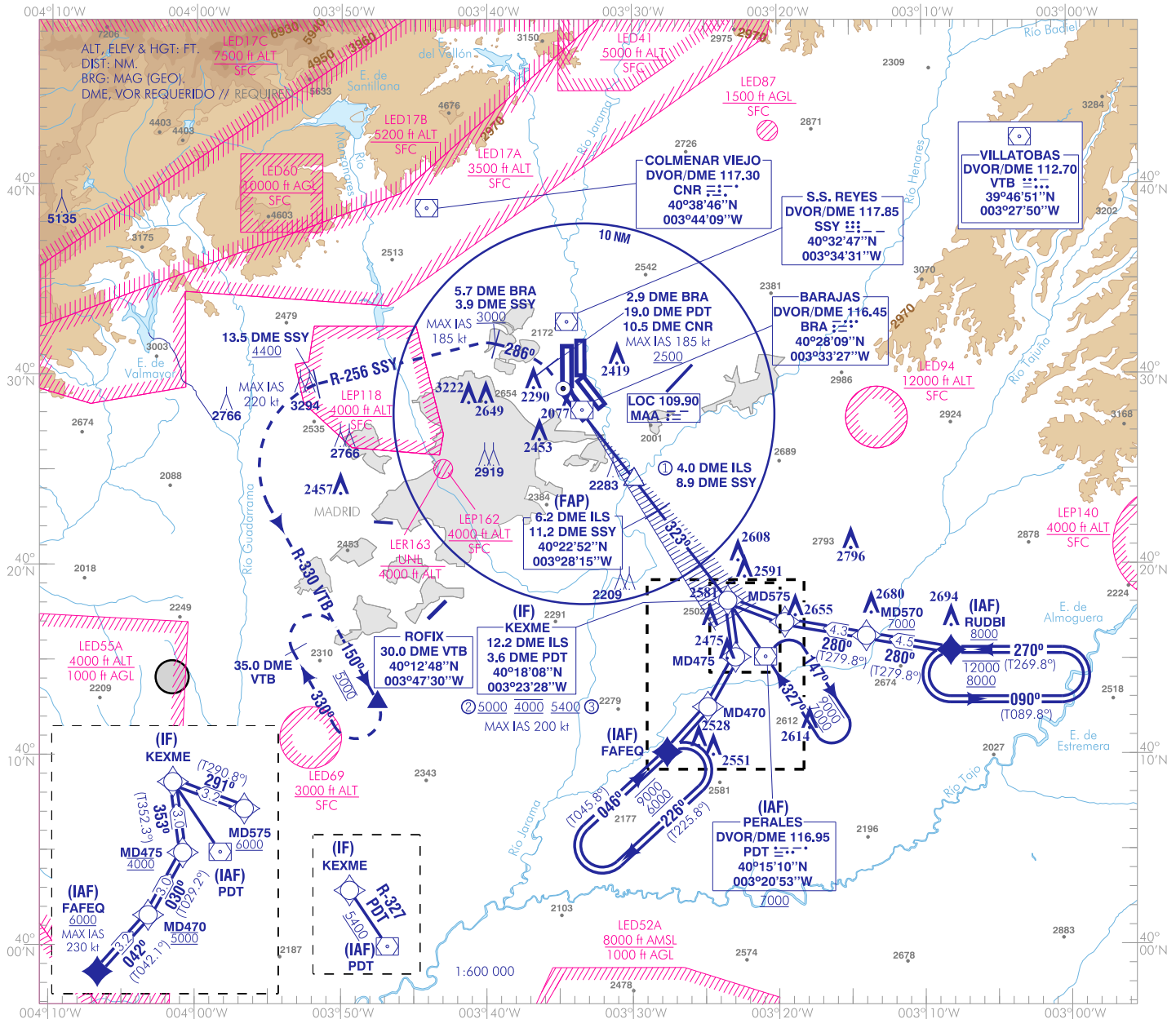
CARTA DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD
1998
VAR 0° (2020)

APP 134.955
128.700
127.100
127.505

TWR 118.155
ATIS 118.255

MADRID/Adolfo Suárez
Madrid-Barajas
ILS Z
RWY 32L



FRUSTADA: SUBIR EN RUMBO DE PISTA HASTA 2.9 DME BRA (19.0 DME PDT/10.5 DME CNR) PARA CRUZARLO A 2500 O SUPERIOR. VIRAR A LA IZQUIERDA (IAS MAX 185 kt) PARA SEGUIR RUMBO MAGNÉTICO 286° HASTA CRUZAR 5.7 DME BRA (3.9 DME SSY) A 3000 O SUPERIOR. VIRAR A LA IZQUIERDA (IAS MAX 185 kt) PARA SEGUIR EN R-256 SSY HASTA ALCANZAR 13.5 DME SSY A 4400 O SUPERIOR. VIRAR A LA IZQUIERDA (IAS MAX 220 kt) PARA INTERCEPTAR Y SEGUIR R-330 VTB DIRECTO A ROFIX PARA INTEGRARSE A LA ESPERA A 5000. DURANTE LA MANIOBRA DE APCH FRUSTADA, NO SUPERAR 5000.

MISSED APCH: CLIMB ON RUNWAY HEADING UP TO 2.9 DME BRA (19.0 DME PDT/10.5 DME CNR) TO CROSS IT AT 2500 OR ABOVE. TURN LEFT (MAX IAS 185 kt) TO FOLLOW MAGNETIC HEADING 286° UP TO CROSS 5.7 DME BRA (3.9 DME SSY) AT 3000 OR ABOVE. TURN LEFT (MAX TURNING IAS 185 kt) TO FOLLOW R-256 SSY UP TO 13.5 DME SSY AT 4400 OR ABOVE. TURN LEFT (MAX IAS 220 kt) TO INTERCEPT AND FOLLOW R-330 VTB DIRECT TO ROFIX TO JOIN THE HOLDING AT 5000. DO NOT OVERSHOOT 5000 DURING THE MISSED APCH MANOEUVRE.

NOTAS:

① PUNTO DE NOTIFICACIÓN A PETICIÓN, OBLIGATORIO EN LVP.

② PARA TRANSICIONES DESDE RUDBI (IAF).

③ PARA TRANSICIONES DESDE PDT (IAF).

- RNAV1 REQUERIDA PARA LOS TRAMOS DESDE FAFAQ (IAF) Y RUDBI (IAF).

- PUEDEN ESTAR EN USO APROXIMACIONES PARALELAS SIMULTANEAS A RWY 32L/32R. VER AD 2-LEMD CASILLA 22.

NOTES:

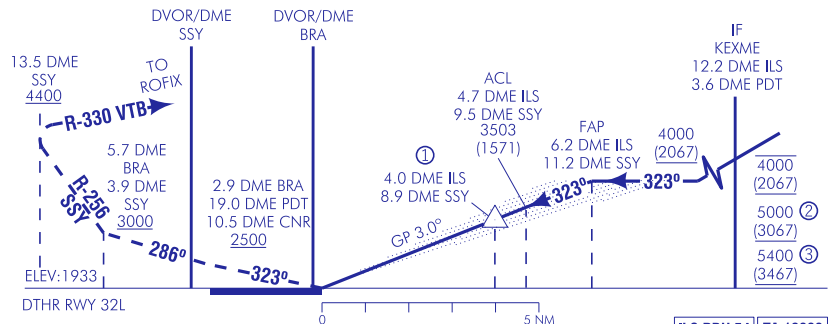
① REPORTING POINT ON REQUEST, COMPULSORY UNDER LVP.

② FOR TRANSITIONS FROM RUDBI (IAF).

③ FOR TRANSITIONS FROM PDT (IAF).

- RNAV1 REQUIRED FOR SEGMENTS FROM FAFAQ (IAF) AND RUDBI (IAF).

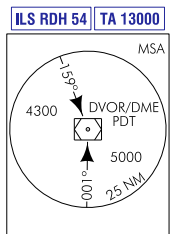
- SIMULTANEOUS PARALLEL APPROACHES TO RWY 32L/32R MAY BE IN USE. SEE AD 2-LEMD ITEM 22.



HGT REF ELEV DTHR RWY 32L

OCA/H	A	B	C	D
CAT I	2183 (250)	2195 (262)	2203 (270)	2214 (281)
CAT II	(148)	(165)	(177)	(191)
En círculo (H) sobre Circling (H) over 1998	2720 (730)	2860 (870)	3280 (1290)	3620 (1630)

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAP-THR: 6.2 NM	min:s	4:40	3:44	3:06	2:40	2:20	2:04
FAF-MAPT:	ft/min	425	531	637	743	849	955
ROD: 5.2 %							



CAMBIO: ELIMINACIÓN NOTA.
CHANGES: NOTE REMOVAL.

MADRID/Adolfo Suárez Madrid-Barajas AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

→ ILS Z RWY 32L

PUNTO POINT	LAT	LONG	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
DVOR/DME PDT (IAF)	40°15'10.5"N	003°20'52.9"W	-	-
KEXME (IF)	40°18'07.8"N	003°23'27.8"W	326.23° (PDT)	3.56 DME PDT
FAP	40°22'52.4"N	003°28'15.1"W	142.20° (LOC MAA)	6.21 DME ILS
ROFIX	40°12'47.9"N	003°47'29.9"W	329.88° (VTB)	30.01 DME VTB
Aproximación final de precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Precision final approach - Slope (Descent angle)				5.24% (3.00°)

COORDENADAS WAYPOINTS // WAYPOINTS COORDINATES	
WPT	COORD
FAFEQ (IAF)	40°10'09.8"N 003°27'38.5"W
KEXME (IF)	40°18'07.8"N 003°23'27.8"W
MD470	40°12'32.0"N 003°24'50.9"W
MD475	40°15'09.3"N 003°22'56.3"W
MD570	40°16'15.4"N 003°13'57.6"W
MD575	40°16'59.5"N 003°19'33.0"W
RUDBI (IAF)	40°15'29.4"N 003°08'10.0"W

DESCRIPCIÓN TABULAR DEL PROCEDIMIENTO PROCEDURE TABULAR DESCRIPTION											
TRAMO INICIAL RNAV1 // RNAV1 INITIAL SEGMENT											
Número de serie Serial number	Descriptor de trayectoria Path Terminator	Identificador de punto de recorrido Waypoint identifier	Sobrevuelo Fly-over	Curso/Derrota Course/Track °M (°T)	Variación magnética Magnetic variation	Distancia Distance (NM)	Dirección de viraje Turn direction	Altitud Altitude (ft)	Velocidad Speed (kt)	VPA/TCH (°/ft)	Especificación de navegación Navigation specification
FAFEQ (IAF) RNAV 1											
001	IF	FAFEQ	—	—	+0.4	—	—	+6000	-230	—	RNAV1
002	TF	MD470	—	042 (042.1)	+0.4	3.2	—	@5000	—	—	RNAV1
003	TF	MD475	—	030 (029.2)	+0.4	3.0	—	@4000	—	—	RNAV1
004	TF	KEXME	—	353 (352.3)	+0.4	3.0	—	@4000	-200	—	RNAV1
RUDBI (IAF) RNAV 1											
001	IF	RUDBI	—	—	+0.4	—	—	+8000	—	—	RNAV1
002	TF	MD570	—	280 (279.8)	+0.4	4.5	—	+7000	—	—	RNAV1
003	TF	MD575	—	280 (279.8)	+0.4	4.3	—	+6000	—	—	RNAV1
004	TF	KEXME	—	291 (290.8)	+0.4	3.2	—	+5000	-200	—	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	FAFEQ	—	046 (045.8)	+0.4	1 MIN	R	6000	9000	—	RNAV1
HM	RUDBI	—	270 (269.8)	+0.4	1 MIN	L	8000	12000	—	RNAV1

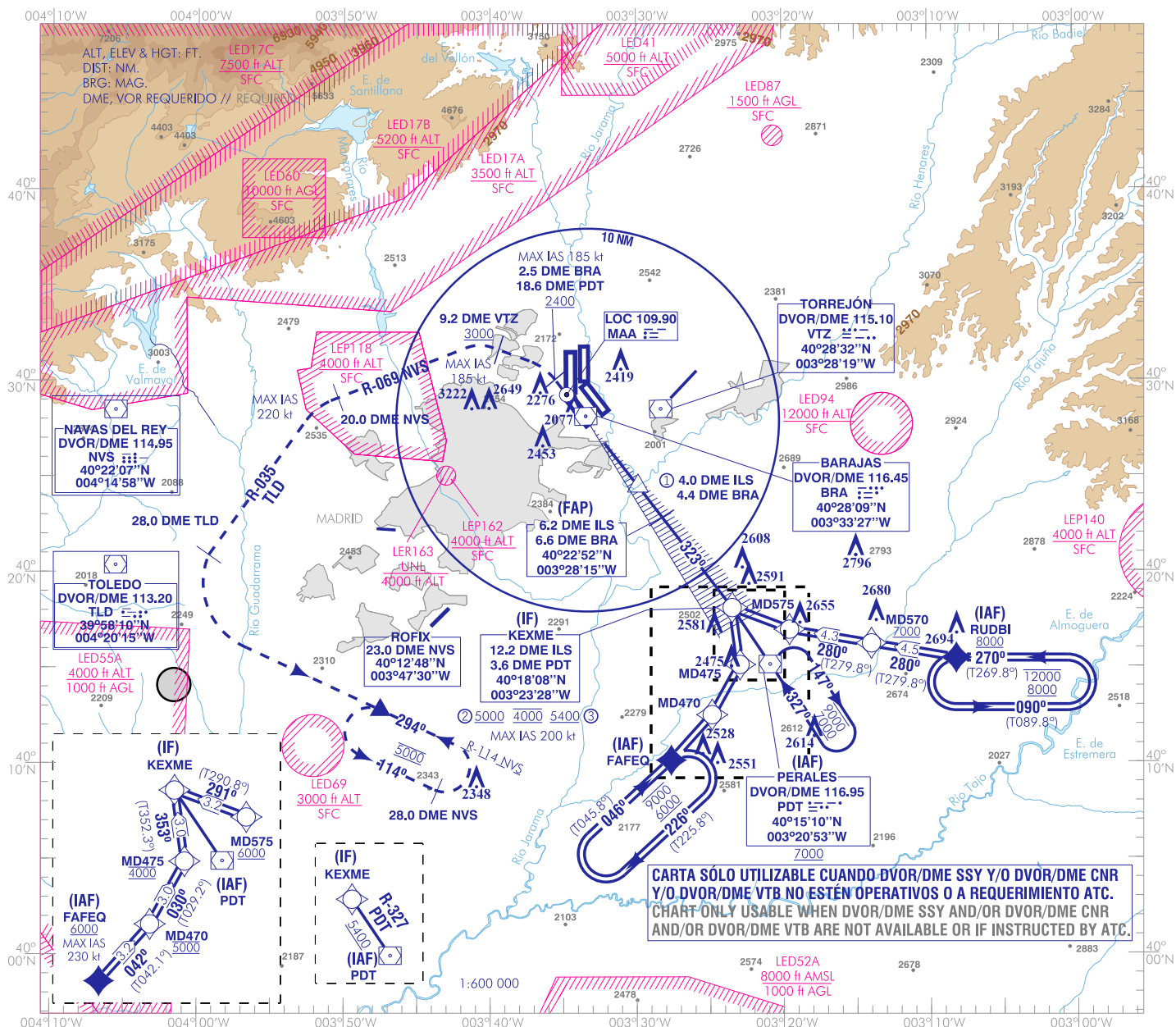
CARTA DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD
1998
VAR 0° (2020)

APP 134.955
128.700
127.100
127.505

TWR 118.155
ATIS 118.255

MADRID/Adolfo Suárez
Madrid-Barajas
ILS W
RWY 32L



FRUSTADA: SUBIR EN RUMBO DE PISTA HASTA 2.5 DME BRA/18.6 DME PDT PARA CRUZARLO A 2400 O SUPERIOR. VIRAR A LA IZQUIERDA (IAS MAX 185 kt) PARA SEGUIR R-290 VTZ HASTA CRUZAR 9.2 DME VTZ A 3000 O SUPERIOR. VIRAR A LA IZQUIERDA (IAS MAX EN VIRAJE 185 kt) PARA INTERCEPTAR Y SEGUIR R-069 NVS HASTA 20.0 DME NVS. VIRAR A LA IZQUIERDA (IAS MAX 220 kt) PARA INTERCEPTAR Y SEGUIR R-035 TLD HASTA 28.0 DME TLD. VIRAR A LA IZQUIERDA PARA INTERCEPTAR Y SEGUIR R-114 NVS DIRECTO A ROFIX PARA INTEGRARSE A LA ESPERA A 5000. DURANTE LA MANIOBRA DE APCH FRUSTADA, NO SUPERAR 5000.

MISSED APCH: CLIMB ON RUNWAY HEADING UP TO 2.5 DME BRA/18.6 DME PDT TO CROSS IT AT 2400 OR ABOVE. TURN LEFT (MAX IAS 185 kt) TO FOLLOW R-290 VTZ, TO CROSS 9.2 DME VTZ AT 3000 OR ABOVE. TURN LEFT (MAX TURNING IAS 185 kt) TO INTERCEPT AND FOLLOW R-069 NVS UP TO 20.0 DME NVS. TURN LEFT (MAX IAS 220 kt) TO INTERCEPT AND FOLLOW R-035 TLD UP TO 28.0 DME TLD. TURN LEFT TO INTERCEPT AND FOLLOW R-114 NVS DIRECT TO JOIN THE HOLDING AT 5000. DO NOT OVERSHOOT DURING THE MISSED APCH MANOEUVRE.

NOTAS:

① PUNTO DE NOTIFICACIÓN A PETICIÓN, OBLIGATORIO EN LVP.

② PARA TRANSICIONES DESDE RUDBI (IAF).

③ PARA TRANSICIONES DESDE PDT (IAF).

- RNAV1 REQUERIDA PARA LOS TRAMOS DESDE FAFEQ (IAF) Y RUDBI (IAF).

- PUEDEN ESTAR EN USO APROXIMACIONES PARALELAS SIMULTANEAS A RWY 32L/32R. VER AD 2-LEMD CASILLA 22.

NOTES:

① REPORTING POINT ON REQUEST, COMPULSORY UNDER LVP.

② FOR TRANSITIONS FROM RUDBI (IAF).

③ FOR TRANSITIONS FROM PDT (IAF).

- RNAV1 REQUIRED FOR SEGMENTS FROM FAFEQ (IAF) AND RUDBI (IAF).

- SIMULTANEOUS PARALLEL APPROACHES TO RWY 32L/32R MAY BE IN USE. SEE AD 2-LEMD ITEM 22.

HGT REF ELEV DTHR RWY 32L

OCA/H	A	B	C	D
CAT I	2183 (250)	2195 (262)	2203 (270)	2214 (281)
CAT II	(148)	(165)	(177)	(191)
En círculo (H) sobre Circling (H) over	2720 (730)	2860 (870)	3280 (1290)	3620 (1630)

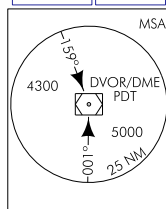
GS

kt	80	100	120	140	160	180
FAP-THR: 6.2 NM	min:s 4:40	3:44	3:06	2:40	2:20	2:04
FAF-MAPT:						
ROD: 5.2 %	ft/min 425	531	637	743	849	955

ALT/HGT DME (ILS) FNA

ACT/HGT DME (LS) FNA													
14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
								3930 (2000)	3610 (1670)	3280 (1350)	2960 (1020)	2630 (700)	2310 (380)

ILS RDH 54 TA 13000



CAMBIO: ELIMINACIÓN NOTA.
CHANGES: NOTE REMOVAL.

MADRID/Adolfo Suárez Madrid-Barajas AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

→ ILS W RWY 32L

PUNTO POINT	LAT	LONG	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
DVOR/DME PDT (IAF)	40°15'10.5"N	003°20'52.9"W	-	-
KEXME (IF)	40°18'07.8"N	003°23'27.8"W	326.23° (PDT)	3.56 DME PDT
FAP	40°22'52.4"N	003°28'15.1"W	142.20° (LOC MAA)	6.21 DME ILS
ROFIX	40°12'47.9"N	003°47'29.9"W	113.75° (NVS)	22.98 DME NVS
Aproximación final de precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Precision final approach - Slope (Descent angle)				5.24% (3.00°)

COORDENADAS WAYPOINTS // WAYPOINTS COORDINATES	
WPT	COORD
FAFEQ (IAF)	40°10'09.8"N 003°27'38.5"W
KEXME (IF)	40°18'07.8"N 003°23'27.8"W
MD470	40°12'32.0"N 003°24'50.9"W
MD475	40°15'09.3"N 003°22'56.3"W
MD570	40°16'15.4"N 003°13'57.6"W
MD575	40°16'59.5"N 003°19'33.0"W
RUDBI (IAF)	40°15'29.4"N 003°08'10.0"W

DESCRIPCIÓN TABULAR DEL PROCEDIMIENTO PROCEDURE TABULAR DESCRIPTION											
TRAMO INICIAL RNAV1 // RNAV1 INITIAL SEGMENT											
Número de serie Serial number	Descriptor de trayectoria Path Terminator	Identificador de punto de recorrido Waypoint identifier	Sobrevuelo Fly-over	Curso/Derrota Course/Track °M (°T)	Variación magnética Magnetic variation	Distancia Distance (NM)	Dirección de viraje Turn direction	Altitud Altitude (ft)	Velocidad Speed (kt)	VPA/TCH (°/ft)	Especificación de navegación Navigation specification
FAFEQ (IAF) RNAV 1											
001	IF	FAFEQ	—	—	+0.4	—	—	+6000	-230	—	RNAV1
002	TF	MD470	—	042 (042.1)	+0.4	3.2	—	@5000	—	—	RNAV1
003	TF	MD475	—	030 (029.2)	+0.4	3.0	—	@4000	—	—	RNAV1
004	TF	KEXME	—	353 (352.3)	+0.4	3.0	—	@4000	-200	—	RNAV1
RUDBI (IAF) RNAV 1											
001	IF	RUDBI	—	—	+0.4	—	—	+8000	—	—	RNAV1
002	TF	MD570	—	280 (279.8)	+0.4	4.5	—	+7000	—	—	RNAV1
003	TF	MD575	—	280 (279.8)	+0.4	4.3	—	+6000	—	—	RNAV1
004	TF	KEXME	—	291 (290.8)	+0.4	3.2	—	+5000	-200	—	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	FAFEQ	—	046 (045.8)	+0.4	1 MIN	R	6000	9000	—	RNAV1
HM	RUDBI	—	270 (269.8)	+0.4	1 MIN	L	8000	12000	—	RNAV1

MADRID/Adolfo Suárez Madrid-Barajas AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

→ LOC RWY 32L

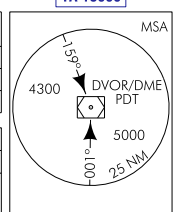
PUNTO POINT	LAT	LONG	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
DVOR/DME PDT (IAF)	40°15'10.5"N	003°20'52.9"W	–	–
KEXME (IF)	40°18'07.8"N	003°23'27.8"W	326.23° (PDT)	3.56 DME PDT
FAF	40°24'02.8"N	003°29'26.3"W	142.20° (LOC MAA)	4.73 DME ILS
MAPT	40°26'53.5"N	003°32'19.6"W	142.20° (LOC MAA)	1.13 DME ILS
ROFIX	40°12'47.9"N	003°47'29.9"W	329.88° (VTB)	30.01 DME VTB
Aproximación final de precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Precision final approach - Slope (Descent angle)				5.28% (3.02°)

COORDENADAS WAYPOINTS // WAYPOINTS COORDINATES	
WPT	COORD
FAFEQ (IAF)	40°10'09.8"N 003°27'38.5"W
KEXME (IF)	40°18'07.8"N 003°23'27.8"W
MD470	40°12'32.0"N 003°24'50.9"W
MD475	40°15'09.3"N 003°22'56.3"W
MD570	40°16'15.4"N 003°13'57.6"W
MD575	40°16'59.5"N 003°19'33.0"W
RUDBI (IAF)	40°15'29.4"N 003°08'10.0"W

DESCRIPCIÓN TABULAR DEL PROCEDIMIENTO PROCEDURE TABULAR DESCRIPTION											
TRAMO INICIAL RNAV1 // RNAV1 INITIAL SEGMENT											
Número de serie Serial number	Descriptor de trayectoria Path Terminator	Identificador de punto de recorrido Waypoint identifier	Sobrevuelo Fly-over	Curso/Derrota Course/Track °M (°T)	Variación magnética Magnetic variation	Distancia Distance (NM)	Dirección de viraje Turn direction	Altitud Altitude (ft)	Velocidad Speed (kt)	VPA/TCH (°/ft)	Especificación de navegación Navigation specification
FAFEQ (IAF) RNAV 1											
001	IF	FAFEQ	–	–	+0.4	–	–	+6000	-230	–	RNAV1
002	TF	MD470	–	042 (042.1)	+0.4	3.2	–	@5000	–	–	RNAV1
003	TF	MD475	–	030 (029.2)	+0.4	3.0	–	@4000	–	–	RNAV1
004	TF	KEXME	–	353 (352.3)	+0.4	3.0	–	@4000	-200	–	RNAV1
RUDBI (IAF) RNAV 1											
001	IF	RUDBI	–	–	+0.4	–	–	+8000	–	–	RNAV1
002	TF	MD570	–	280 (279.8)	+0.4	4.5	–	+7000	–	–	RNAV1
003	TF	MD575	–	280 (279.8)	+0.4	4.3	–	+6000	–	–	RNAV1
004	TF	KEXME	–	291 (290.8)	+0.4	3.2	–	+5000	-200	–	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	FAFEQ	–	046 (045.8)	+0.4	1 MIN	R	6000	9000	–	RNAV1
HM	RUDBI	–	270 (269.8)	+0.4	1 MIN	L	8000	12000	–	RNAV1

MADRID/Adolfo Suárez
Madrid-Barajas
VOR
RWY 32L



AD 2-LEMD IAC/16.1

MADRID/Adolfo Suárez Madrid-Barajas AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

➔ VOR RWY 32L

PUNTO POINT	LAT	LONG	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
DVOR/DME PDT (IAF)	40°15'10.5"N	003°20'52.9"W	-	-
IF	40°19'59.4"N	003°25'25.4"W	324.18° (PDT)	5.94 DME PDT
FAF	40°24'03.2"N	003°29'25.1"W	143.00° (BRA)	5.12 DME BRA
MAPT	40°26'56.9"N	003°32'16.1"W	143.00° (BRA)	1.50 DME BRA
ROFIX	40°12'47.9"N	003°47'29.9"W	329.88° (VTB)	30.01 DME VTB
Aproximación final de no precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Non-precision final approach - Slope (Descent angle)				5.28% (3.02°)

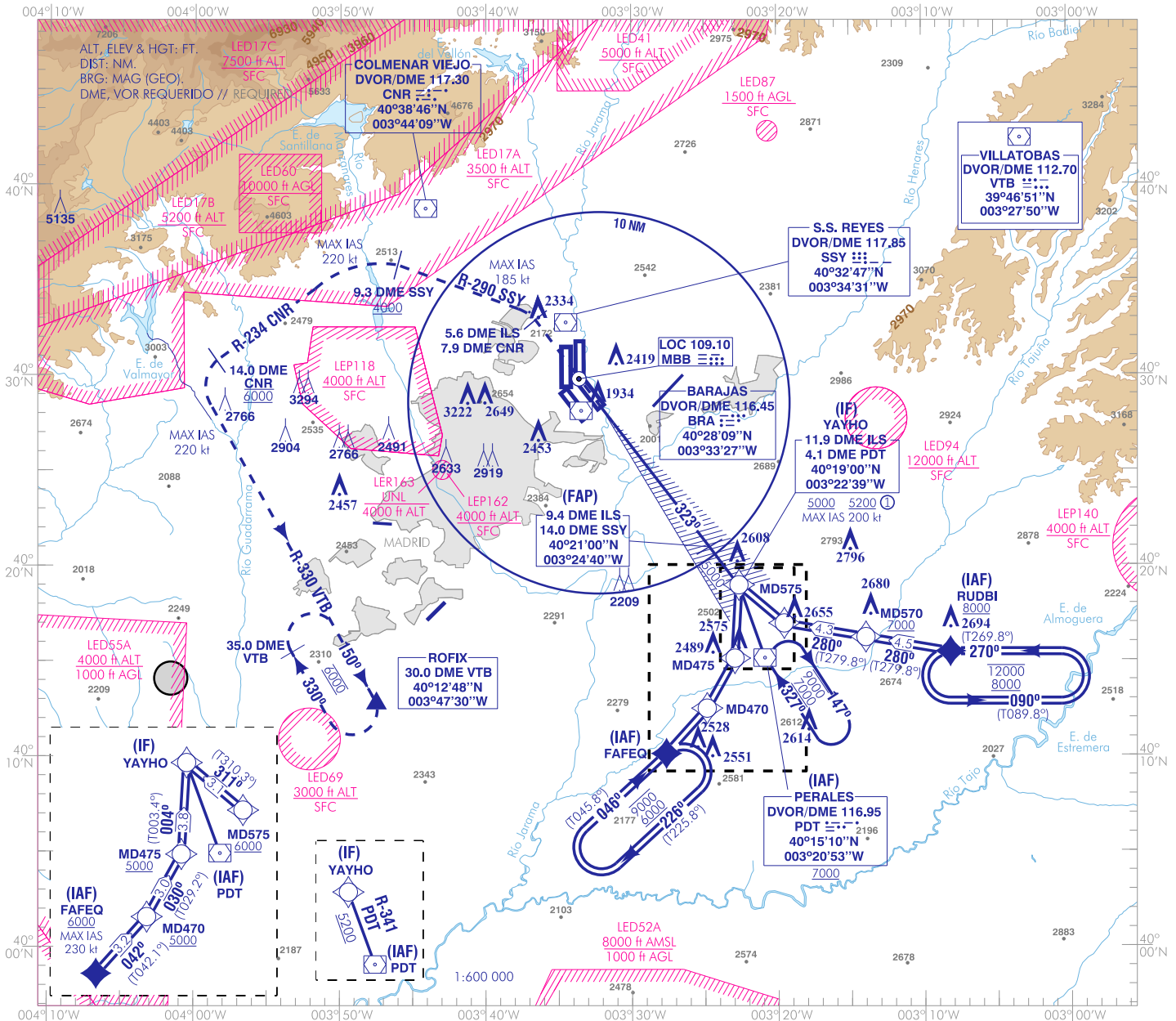
CARTA DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD
1998
VAR 0° (2020)

APP 134.955
128.700
127.100
127.505

TWR 118.980
ATIS 118.255

MADRID/Adolfo Suárez
Madrid-Barajas
ILS Z
RWY 32R



FRUSTADA: SUBIR EN RUMBO DE PISTA HASTA 5.6 DME ILS/7.9 DME CNR. VIRAR A LA IZQUIERDA (IAS MAX 185 kt) PARA INTERCEPTAR Y SEGUIR R-290 SSY HASTA CRUZAR 9.3 DME SSY A 4000 O SUPERIOR. VIRAR A LA IZQUIERDA (IAS MAX 220 kt) PARA SEGUIR R-234 CNR PARA CRUZAR 14.0 DME CNR A 6000. VIRAR A LA IZQUIERDA (IAS MAX 220 kt) PARA INTERCEPTAR Y SEGUIR R-330 VTB DIRECTO A ROFIX PARA INTEGRARSE A LA ESPERA A 6000. DURANTE LA MANIOBRA DE APCH FRUSTADA, NO SUPERAR 6000.

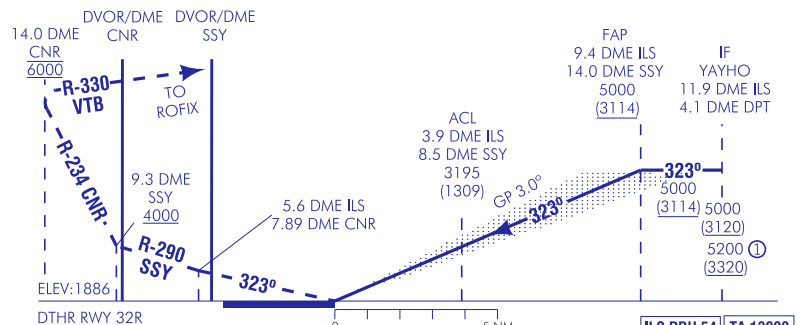
MISSED APCH: CLIMB ON RUNWAY HEADING UP TO 5.6 DME ILS/7.9 DME CNR. TURN LEFT (MAX IAS 185 kt) TO INTERCEPT AND FOLLOW R-290 SSY UP TO CROSS 9.3 DME SSY AT 4000 OR ABOVE. TURN LEFT (MAX IAS 220 kt) TO FOLLOW R-234 CNR TO CROSS 14.0 DME CNR AT 6000. TURN LEFT (MAX IAS 220 kt) TO INTERCEPT AND FOLLOW R-330 VTB DIRECT TO ROFIX TO JOIN THE HOLDING AT 6000. DO NOT OVERSHOOT 6000 DURING THE MISSED APCH MANOEUVRE.

NOTAS:

- ① PARA TRANSICIONES DESDE PDT (IAF).
- RNAV1 REQUERIDA PARA LOS TRAMOS DESDE FAFEQ (IAF) Y RUDBI (IAF).
- PUEDEN ESTAR EN USO APROXIMACIONES PARALELAS SIMULTANEAS A RWY 32L/32R. VER AD 2-LEMD CASILLA 22.
- ATENCIÓN, TRÁFICO PRÓXIMO EN APROXIMACIÓN O EN SALIDA DE LA BASE AEREA DE MADRID/Torrejón. MANTÉNGANSE EN TODO MOMENTO DENTRO DE LOS LÍMITES DEL PROCEDIMIENTO.

NOTES:

- ① FOR TRANSITIONS FROM PDT (IAF).
- RNAV1 REQUIRED FOR SEGMENTS FROM FAFEQ (IAF) AND RUDBI (IAF).
- SIMULTANEOUS PARALLEL APPROACHES TO RWY 32L/32R MAY BE IN USE. SEE AD 2-LEMD ITEM 22.
- ATTENTION, APPROACHING OR DEPARTING MADRID/Torrejón AIR BASE TRAFFIC NEARBY. REMAIN WITHIN THE PROCEDURE LIMITS AT ALL TIMES.



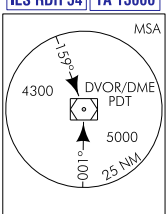
HGT REF ELEV DTHR RWY 32R

OCA/H	A	B	C	D
CAT I	2074 (188)	2086 (200)	2094 (208)	2105 (219)
CAT II	(91)	(108)	(120)	(134)
En circuito (H) sobre Circling (H) over 1998	2720 (730)	2860 (870)	3280 (1290)	3620 (1630)

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAP-THR: 9.4 NM	min:s	7:01	5:37	4:41	4:01	3:31	3:07
FAF-MAPT:	min:s						
ROD: 5.2 %	ft/min	425	531	637	743	849	955

ALT/HGT DME (ILS) FNA										
14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4
					4880 (3000)	4550 (2660)	4220 (2330)	3890 (2000)	3560 (1670)	3230 (1350)

ILS RDH 54 TA 13000



CAMBIO: ELIMINACIÓN NOTA.
CHANGES: NOTE REMOVAL.

MADRID/Adolfo Suárez Madrid-Barajas AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

→ ILS Z RWY 32R

PUNTO POINT	LAT	LONG	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
DVOR/DME PDT (IAF)	40°15'10.5"N	003°20'52.9"W	—	—
YAYHO (IF)	40°18'59.7"N	003°22'38.5"W	340.57° (PDT)	4.05 DME PDT
FAP	40°21'00.0"N	003°24'39.7"W	142.21° (LOC MBB)	9.37 DME ILS
ROFIX	40°12'47.9"N	003°47'29.9"W	329.88° (VTB)	30.01 DME VTB
Aproximación final de precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Precision final approach - Slope (Descent angle)				5.24% (3.00°)

COORDENADAS WAYPOINTS // WAYPOINTS COORDINATES	
WPT	COORD
FAFEQ (IAF)	40°10'09.8"N 003°27'38.5"W
MD470	40°12'32.0"N 003°24'50.9"W
MD475	40°15'09.3"N 003°22'56.3"W
MD570	40°16'15.4"N 003°13'57.6"W
MD575	40°16'59.5"N 003°19'33.0"W
RUDBI (IAF)	40°15'29.4"N 003°08'10.0"W
YAYHO (IF)	40°18'59.7"N 003°22'38.5"W

DESCRIPCIÓN TABULAR DEL PROCEDIMIENTO PROCEDURE TABULAR DESCRIPTION											
TRAMO INICIAL RNAV1 // RNAV1 INITIAL SEGMENT											
Número de serie Serial number	Descriptor de trayectoria Path Terminator	Identificador de punto de recorrido Waypoint identifier	Sobrevuelo Fly-over	Curso/Derrota Course/Track °M (°T)	Variación magnética Magnetic variation	Distancia Distance (NM)	Dirección de viraje Turn direction	Altitud Altitude (ft)	Velocidad Speed (kt)	VPA/TCH (°/ft)	Especificación de navegación Navigation specification
FAFEQ (IAF) RNAV 1											
001	IF	FAFEQ	—	—	+0.4	—	—	+6000	-230	—	RNAV1
002	TF	MD470	—	042 (042.1)	+0.4	3.2	—	+5000	—	—	RNAV1
003	TF	MD475	—	030 (029.2)	+0.4	3.0	—	+5000	—	—	RNAV1
004	TF	YAYHO	—	004 (003.4)	+0.4	3.8	—	+5000	-200	—	RNAV1
RUDBI (IAF) RNAV 1											
001	IF	RUDBI	—	—	+0.4	—	—	+8000	—	—	RNAV1
002	TF	MD570	—	280 (279.8)	+0.4	4.5	—	+7000	—	—	RNAV1
003	TF	MD575	—	280 (279.8)	+0.4	4.3	—	+6000	—	—	RNAV1
004	TF	YAYHO	—	311 (310.3)	+0.4	3.1	—	+5000	-200	—	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	FAFEQ	—	046 (045.8)	+0.4	1 MIN	R	6000	9000	—	RNAV1
HM	RUDBI	—	270 (269.8)	+0.4	1 MIN	L	8000	12000	—	RNAV1

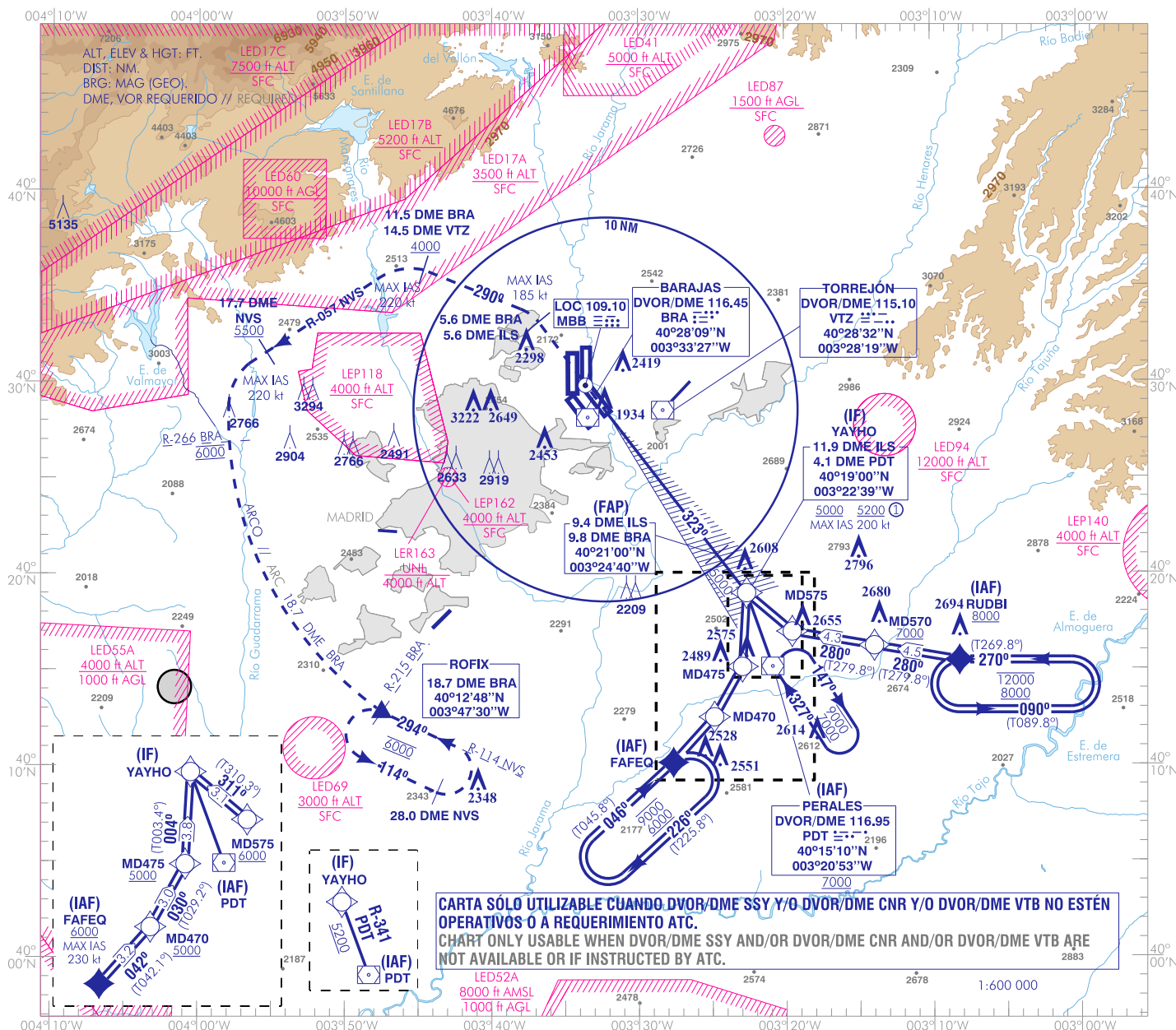
CARTA DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD
1998
VAR 0° (2020)

APP 134.955
128.700
127.100
127.505

TWR 118.980
ATIS 118.255

MADRID/Adolfo Suárez
Madrid-Barajas
ILS W
RWY 32R



FRUSTADA: SUBIR EN RUMBO DE PISTA HASTA 5.6 DME ILS/5.6 DME BRA. VIRAR A LA IZQUIERDA (IAS MAX 220 kt) PARA SEGUIR RUMBO MAGNÉTICO 290° HASTA CRUZAR 11.5 DME BRA (14.5 DME VTZ) A 4000 O SUPERIOR. VIRAR A LA IZQUIERDA (IAS MAX 220 kt) PARA INTERCEPTAR Y SEGUIR R-057 NVS HASTA 17.7 DME NVS A 5500 O SUPERIOR. VIRAR A LA IZQUIERDA PARA INTERCEPTAR Y SEGUIR ARCO 18.7 DME BRA PARA CRUZAR R-266 BRA A 6000. CONTINUAR POR ARCO 18.7 DME BRA HASTA ROFIX PARA INTEGRARSE A LA ESPERA A 6000.

MISSED APCH: CLIMB ON RUNWAY HEADING UP TO 5.6 DME ILS/5.6 DME BRA. TURN LEFT (MAX IAS 185 kt) TO FOLLOW MAGNETIC HEADING 290° UP TO CROSS 11.5 DME BRA (14.5 DME VTZ) AT 4000 OR ABOVE. TURN LEFT (MAX IAS 220 kt) TO INTERCEPT AND FOLLOW R-057 NVS UP TO 17.7 DME NVS AT 5500 OR ABOVE. TURN LEFT TO INTERCEPT AND FOLLOW ARC 18.7 DME BRA TO CROSS R-266 BRA AT 6000. CONTINUE ON ARC 18.7 DME BRA UP TO ROFIX TO JOIN THE HOLDING AT 6000. DO NOT OVERSHOOT 6000 DURING THE MISSED APCH MANOEUVRE.

NOTAS:

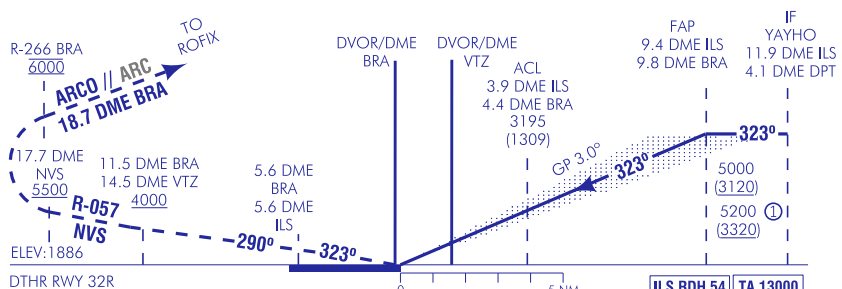
- ① PARA TRANSICIONES DESDE PDT (IAF).
- RNAV1 REQUERIDA PARA LOS TRAMOS DESDE FAFEQ (IAF) Y RUDBI (IAF).
- PUEDEN ESTAR EN USO APROXIMACIONES PARALELAS SIMULTANEAS A RWY 32L/R. VER AD 2-LEMD CASILLA 22.
- ATENCIÓN, TRÁFICO PRÓXIMO EN APROXIMACIÓN O EN SALIDA DE LA BASE AÉREA DE MADRID/Torrejón. MANTÉGASE EN TODO MOMENTO DENTRO DE LOS LÍMITES DEL PROCEDIMIENTO.

NOTES:

- ① FOR TRANSITIONS FROM PDT (IAF).
- RNAV1 REQUIRED FOR SEGMENTS FROM FAFEQ (IAF) AND RUDBI (IAF).
- SIMULTANEOUS PARALLEL APPROACHES TO RWY 32L/R MAY BE IN USE. SEE AD 2-LEMD ITEM 22.
- ATTENTION, APPROACHING OR DEPARTING MADRID/Torrejón AIR BASE TRAFFIC NEARBY: REMAIN WITHIN THE PROCEDURE LIMITS AT ALL TIMES.

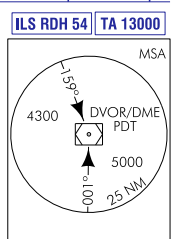
HGT REF ELEV DTHR RWY 32R

OCA/H	A	B	C	D
CAT I	2074 (188)	2086 (200)	2094 (208)	2105 (219)
CAT II	(91)	(108)	(120)	(134)
En círculo (H) sobre Circling (H) over	1998	2720 (730)	2860 (870)	3280 (1290)
				3620 (1630)



GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAP-THR: 6.4 NM	min:s	7:01	5:37	4:41	4:01	3:31	3:07
FAP-MAPT:	min:s						
ROD: 5.2 %	ft/min	425	531	637	743	849	955

ALT/HGT DME (ILS) FNA	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
						4880 (3000)	4550 (2660)	4220 (2330)	3890 (2000)	3560 (1670)	3230 (1350)	2910 (1020)	2590 (700)	2260 (380)



CAMBIO: ELIMINACIÓN NOTA.
CHANGES: NOTE REMOVAL.

WEF 13-JUL-23 (AIRAC AMDT 08/23)

AIP - ESPAÑA

AD 2-LEMD IAC/20.1

MADRID/Adolfo Suárez Madrid-Barajas AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

➔ ILS W RWY 32R

PUNTO POINT	LAT	LONG	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
DVOR/DME PDT (IAF)	40°15'10.5"N	003°20'52.9"W	—	—
YAYHO (IF)	40°18'59.7"N	003°22'38.5"W	340.57° (PDT)	4.05 DME PDT
FAP	40°21'00.0"N	003°24'39.7"W	142.21° (LOC MBB)	9.37 DME ILS
ROFIX	40°12'47.9"N	003°47'29.9"W	215.08° (BRA)	18.72 DME BRA
Aproximación final de precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Precision final approach - Slope (Descent angle)				5.24% (3.00°)

COORDENADAS WAYPOINTS // WAYPOINTS COORDINATES	
WPT	COORD
FAFEQ (IAF)	40°10'09.8"N 003°27'38.5"W
MD470	40°12'32.0"N 003°24'50.9"W
MD475	40°15'09.3"N 003°22'56.3"W
MD570	40°16'15.4"N 003°13'57.6"W
MD575	40°16'59.5"N 003°19'33.0"W
RUDBI (IAF)	40°15'29.4"N 003°08'10.0"W
YAYHO (IF)	40°18'59.7"N 003°22'38.5"W

DESCRIPCIÓN TABULAR DEL PROCEDIMIENTO PROCEDURE TABULAR DESCRIPTION											
TRAMO INICIAL RNAV1 // RNAV1 INITIAL SEGMENT											
Número de serie Serial number	Descriptor de trayectoria Path Terminator	Identificador de punto de recorrido Waypoint identifier	Sobrevuelo Fly-over	Curso/Derrota Course/Track °M (°T)	Variación magnética Magnetic variation	Distancia Distance (NM)	Dirección de viraje Turn direction	Altitud Altitude (ft)	Velocidad Speed (kt)	VPA/TCH (°/ft)	Especificación de navegación Navigation specification
FAFEQ (IAF) RNAV 1											
001	IF	FAFEQ	—	—	+0.4	—	—	+6000	-230	—	RNAV1
002	TF	MD470	—	042 (042.1)	+0.4	3.2	—	+5000	—	—	RNAV1
003	TF	MD475	—	030 (029.2)	+0.4	3.0	—	+5000	—	—	RNAV1
004	TF	YAYHO	—	004 (003.4)	+0.4	3.8	—	+5000	-200	—	RNAV1
RUDBI (IAF) RNAV 1											
001	IF	RUDBI	—	—	+0.4	—	—	+8000	—	—	RNAV1
002	TF	MD570	—	280 (279.8)	+0.4	4.5	—	+7000	—	—	RNAV1
003	TF	MD575	—	280 (279.8)	+0.4	4.3	—	+6000	—	—	RNAV1
004	TF	YAYHO	—	311 (310.3)	+0.4	3.1	—	+5000	-200	—	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	FAFEQ	—	046 (045.8)	+0.4	1 MIN	R	6000	9000	—	RNAV1
HM	RUDBI	—	270 (269.8)	+0.4	1 MIN	L	8000	12000	—	RNAV1

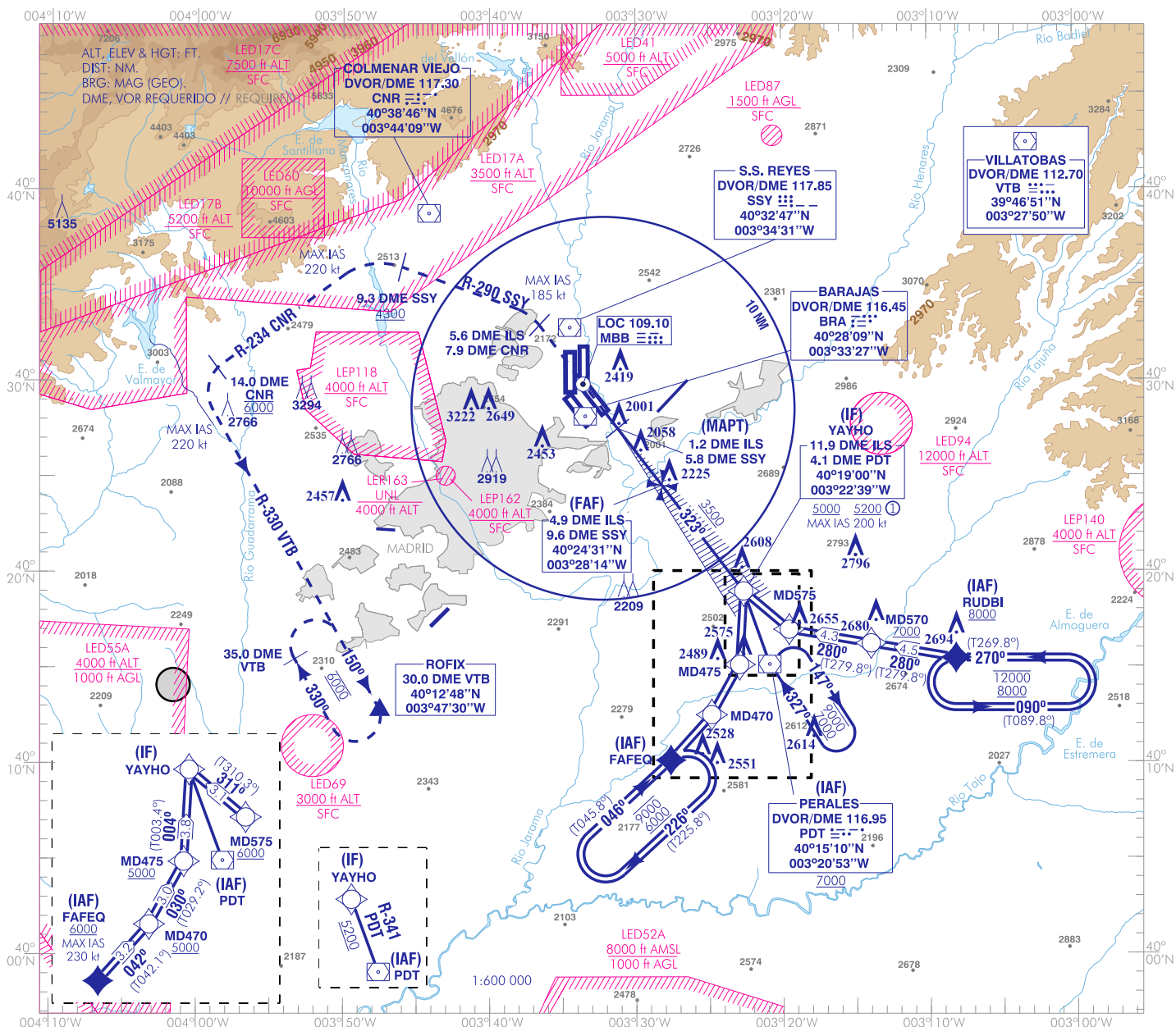
CARTA DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD
1998
VAR 0° (2020)

APP 134.955
128.700
127.100
127.505

TWR 118.980
ATIS 118.255

MADRID/Adolfo Suárez
Madrid-Barajas
LOC
RWY 32R



FRUSTADA: SUBIR EN RUMBO DE PISTA HASTA 5.6 DME ILS/7.9 DME CNR. VIRAR A LA IZQUIERDA (IAS MAX 185 kt) PARA INTERCEPTAR Y SEGUIR R-290 SSY HASTA CRUZAR 9.3 DME SSY A 4300 O SUPERIOR. VIRAR A LA IZQUIERDA (IAS MAX 220 kt) PARA SEGUIR R-234 CNR PARA CRUZAR 14.0 DME CNR A 6000. VIRAR A LA IZQUIERDA (IAS MAX 220 kt) PARA INTERCEPTAR Y SEGUIR R-330 VTB DIRECTO A ROFIX PARA INTEGRARSE A LA ESPERA A 6000. DURANTE LA MANIOBRA DE APCH FRUSTRADA, NO SUPERAR 6000.

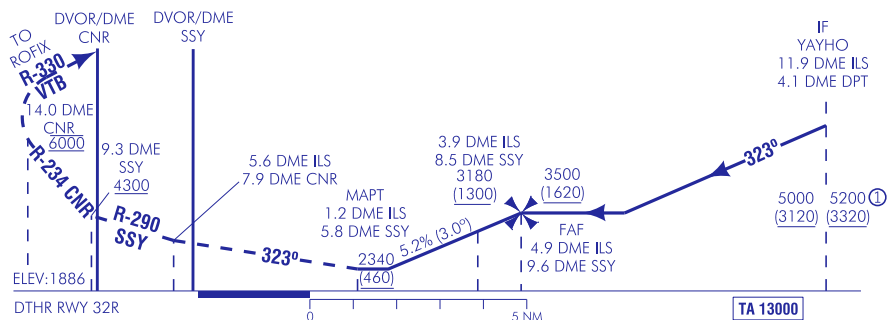
MISSED APCH: CLIMB ON RUNWAY HEADING UP TO 5.6 DME ILS/7.9 DME CNR. TURN LEFT (MAX IAS 185 kt) TO INTERCEPT AND FOLLOW R-290 SSY UP TO CROSS 9.3 DME SSY AT 4300 OR ABOVE. TURN LEFT (MAX IAS 220 kt) TO FOLLOW R-234 CNR TO CROSS 14.0 DME CNR AT 6000. TURN LEFT (MAX IAS 220 kt) TO INTERCEPT AND FOLLOW R-330 VTB DIRECT TO ROFIX TO JOIN THE HOLDING AT 6000. DO NOT OVERSHOOT 6000 DURING THE MISSED APCH MANOEUVRE.

NOTAS:

- ① PARA TRANSICIONES DESDE PDT (IAF).
- RNAV REQUERIDA PARA LOS TRAMOS DESDE FAFEQ (IAF) Y RUDBI (IAF).
- ATENCIÓN, TRÁFICO PRÓXIMO EN APROXIMACIÓN O EN SALIDA DE LA BASE AÉREA DE MADRID/Torrejón. MANTÉNGASE EN TODO MOMENTO DENTRO DE LOS LÍMITES DEL PROCEDIMIENTO.

NOTES:

- ① FOR TRANSITIONS FROM PDT (IAF).
- RNAV REQUIRED FOR SEGMENTS FROM FAFEQ (IAF) AND RUDBI (IAF).
- ATTENTION, APPROACHING OR DEPARTING MADRID/Torrejón AIR BASE TRAFFIC NEARBY: REMAIN WITHIN THE PROCEDURE LIMITS AT ALL TIMES.

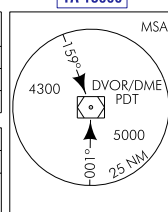


HGT REF ELEV DTHR RWY 32R

OCA/H	A	B	C	D
2.5%		2340 (460)		
STA				
En círculo (H) sobre 1998	2720 (730)	2860 (870)	3280 (1290)	3620 (1630)

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR:	min:s						
FAF-MAPT: 3.8 NM	min:s	2:50	2:16	1:53	1:37	1:25	1:15
ROD: 5.2 %	ft/min	424	530	636	742	848	953

ALT/HGT DME (ILS) FNA									
14	13	12	11	10	9	8	7	6	5



CAMBIO: ELIMINACIÓN NOTA.
CHANGES: NOTE REMOVAL.

WEF 13-JUL-23 (AIRAC AMDT 08/23)

AIP - ESPAÑA

AD 2-LEMD IAC/21.1

MADRID/Adolfo Suárez Madrid-Barajas AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

→ LOC RWY 32R

PUNTO POINT	LAT	LONG	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
DVOR/DME PDT (IAF)	40°15'10.5"N	003°20'52.9"W	—	—
YAYHO (IF)	40°18'59.7"N	003°22'38.5"W	340.57° (PDT)	4.05 DME PDT
FAF	40°24'31.3"N	003°28'13.5"W	142.21° (LOC MBB)	4.92 DME ILS
MAPT	40°27'30.3"N	003°31'14.9"W	142.21° (LOC MBB)	1.15 DME ILS
ROFIX	40°12'47.9"N	003°47'29.9"W	329.88° (VTB)	30.01 DME VTB
Aproximación final de no precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Non-precision final approach - Slope (Descent angle)				5.23% (2.99°)

COORDENADAS WAYPOINTS // WAYPOINTS COORDINATES	
WPT	COORD
FAFEQ (IAF)	40°10'09.8"N 003°27'38.5"W
MD470	40°12'32.0"N 003°24'50.9"W
MD475	40°15'09.3"N 003°22'56.3"W
MD570	40°16'15.4"N 003°13'57.6"W
MD575	40°16'59.5"N 003°19'33.0"W
RUDBI (IAF)	40°15'29.4"N 003°08'10.0"W
YAYHO (IF)	40°18'59.7"N 003°22'38.5"W

DESCRIPCIÓN TABULAR DEL PROCEDIMIENTO PROCEDURE TABULAR DESCRIPTION											
TRAMO INICIAL RNAV1 // RNAV1 INITIAL SEGMENT											
Número de serie Serial number	Descriptor de trayectoria Path Terminator	Identificador de punto de recorrido Waypoint identifier	Sobrevuelo Fly-over	Curso/Derrota Course/Track °M (°T)	Variación magnética Magnetic variation	Distancia Distance (NM)	Dirección de viraje Turn direction	Altitud Altitude (ft)	Velocidad Speed (kt)	VPA/TCH (°/ft)	Especificación de navegación Navigation specification
FAFEQ (IAF)											
001	IF	FAFEQ	—	—	+0.4	—	—	+6000	-230	—	RNAV1
002	TF	MD470	—	042 (042.1)	+0.4	3.2	—	+5000	—	—	RNAV1
003	TF	MD475	—	030 (029.2)	+0.4	3.0	—	+5000	—	—	RNAV1
004	TF	YAYHO	—	004 (003.4)	+0.4	3.8	—	+5000	-200	—	RNAV1
RUDBI (IAF)											
001	IF	RUDBI	—	—	+0.4	—	—	+8000	—	—	RNAV1
002	TF	MD570	—	280 (279.8)	+0.4	4.5	—	+7000	—	—	RNAV1
003	TF	MD575	—	280 (279.8)	+0.4	4.3	—	+6000	—	—	RNAV1
004	TF	YAYHO	—	311 (310.3)	+0.4	3.1	—	+5000	-200	—	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	FAFEQ	—	046 (045.8)	+0.4	1 MIN	R	6000	9000	—	RNAV1
HM	RUDBI	—	270 (269.8)	+0.4	1 MIN	L	8000	12000	—	RNAV1

MADRID/Adolfo Suárez Madrid-Barajas AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

➔ VOR RWY 32R

PUNTO POINT	LAT	LONG	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
DVOR/DME PDT (IAF)	40°15'10.5"N	003°20'52.9"W	—	—
IF	40°19'32.6"N	003°26'26.7"W	315.74° (PDT)	6.10 DME PDT
FAF	40°24'04.8"N	003°29'12.2"W	155.00° (SSY)	9.60 DME SSY
MAPT	40°27'37.1"N	003°31'21.4"W	155.00° (SSY)	5.70 DME SSY
ROFIX	40°12'47.9"N	003°47'29.9"W	329.88° (VTB)	30.01 DME VTB
Aproximación final de no precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Non-precision final approach - Slope (Descent angle)				5.27% (3.01°)

MADRID/Getafe
ILS
RWY 05



MADRID / Getafe AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

➔ ILS RWY 05

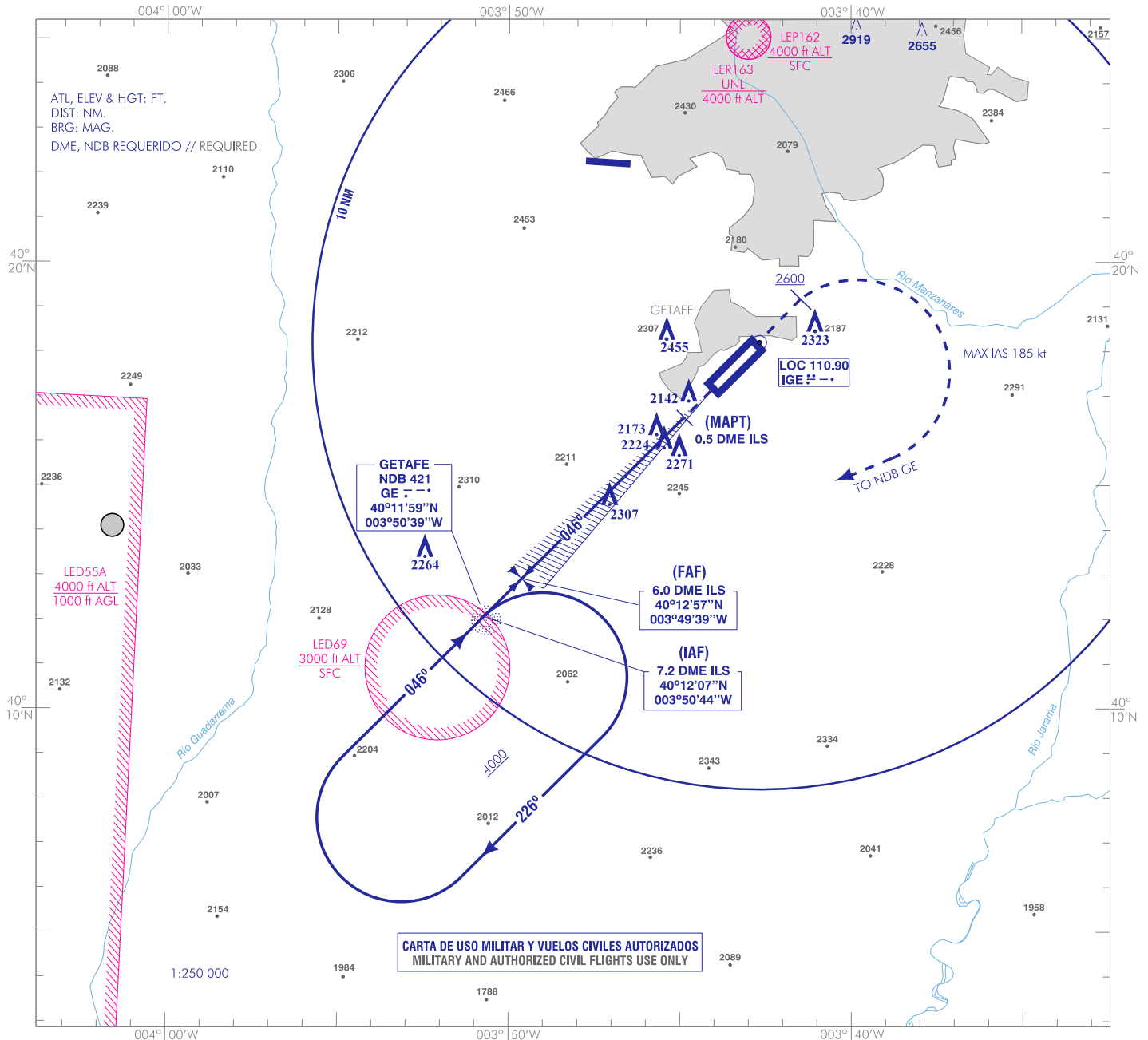
PUNTO POINT	LAT	LONG	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
IAF	40°12'04.4"N	003°50'43.7"W	45.18° (IGE)	7.22 DME ILS
FAP	40°12'55.1"N	003°49'37.3"W	45.18° (IGE)	6.03 DME ILS
Aproximación final de precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Precision final approach - Slope (Descent angle)				5.24% (3.00°)

CARTA DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS-MIPS

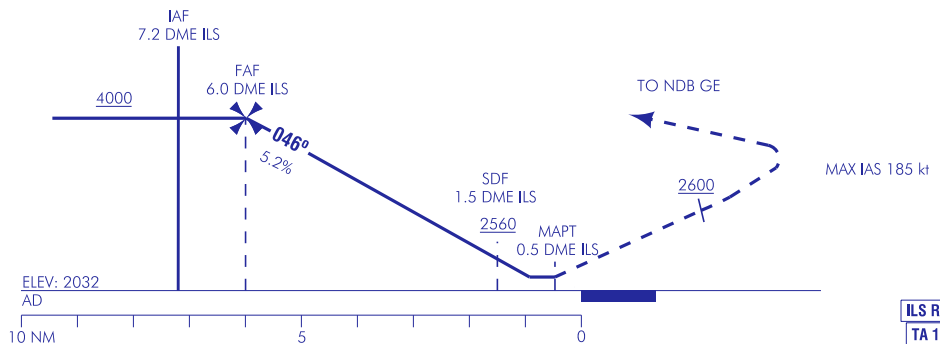
ELEV AD
2032
VAR 0° (2020)

APP 119.950
TWR 129.925
GMC 121.600

MADRID/Getafe
LOC
RWY 05



FRUSTRADA: ASCENDER RECTO HASTA ALCANZAR 2600. VIRAR DERECHA (IAS MAX 185 kt) DIRECTO A NDB GE A 4000 E INCORPORARSE A LA ESPERA.
MISSED APPROACH: CLIMB STRAIGHT AHEAD TO 2600. TURN RIGHT (MAX IAS 185 kt) DIRECT TO NDB GE AT 4000 AND HOLD.



HGT REF ELEV AD

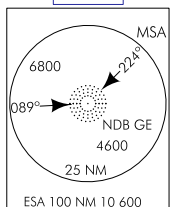
CAT	A	B	C	D
S-LOC/DME	2420 - 1.4* 390 (400-1.4)		2420 - 1.4** 390 (400-1.4)	
S-LOC	2560 - 1.5 530 (600-1.5)		2560 - 2.0** 530 (600-2.0)	
CIRCUITO CIRCLING	2750-1.5 720 (800-1.5)	2750-1.6 720 (800-1.6)	2850-2.4 820 (900-2.4)	2850-3.6 820 (900-3.6)

* CUANDO ALS U/S INCREMENTAR VIS EN 0.1 km // WHEN ALS U/S INCREASE VIS IN 0.1 km
** CUANDO ALS U/S INCREMENTAR VIS EN 0.4 km // WHEN ALS U/S INCREASE VIS IN 0.4 km

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAP-THR:	min:s						
FAF-MAPT: 5.5 NM	min:s	4:08	3:18	2:45	2:21	2:04	1:50
ROD: 5.2%	ft/min	425	531	637	743	849	955

ALT DME (ILS) FNA									
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4
								4000	3680
								3360	3040
								2720	2410

ILS RDH 49
TA 13000



CAMBIO: OBSTÁCULOS.
CHANGES: OBSTACLES.

WEF 13-JUL-23 (AIRAC AMDT 08/23)

AIP-ESPAÑA

AD 2-LEGT IAC/2.1

MADRID / Getafe AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

➔ LOC RWY 05

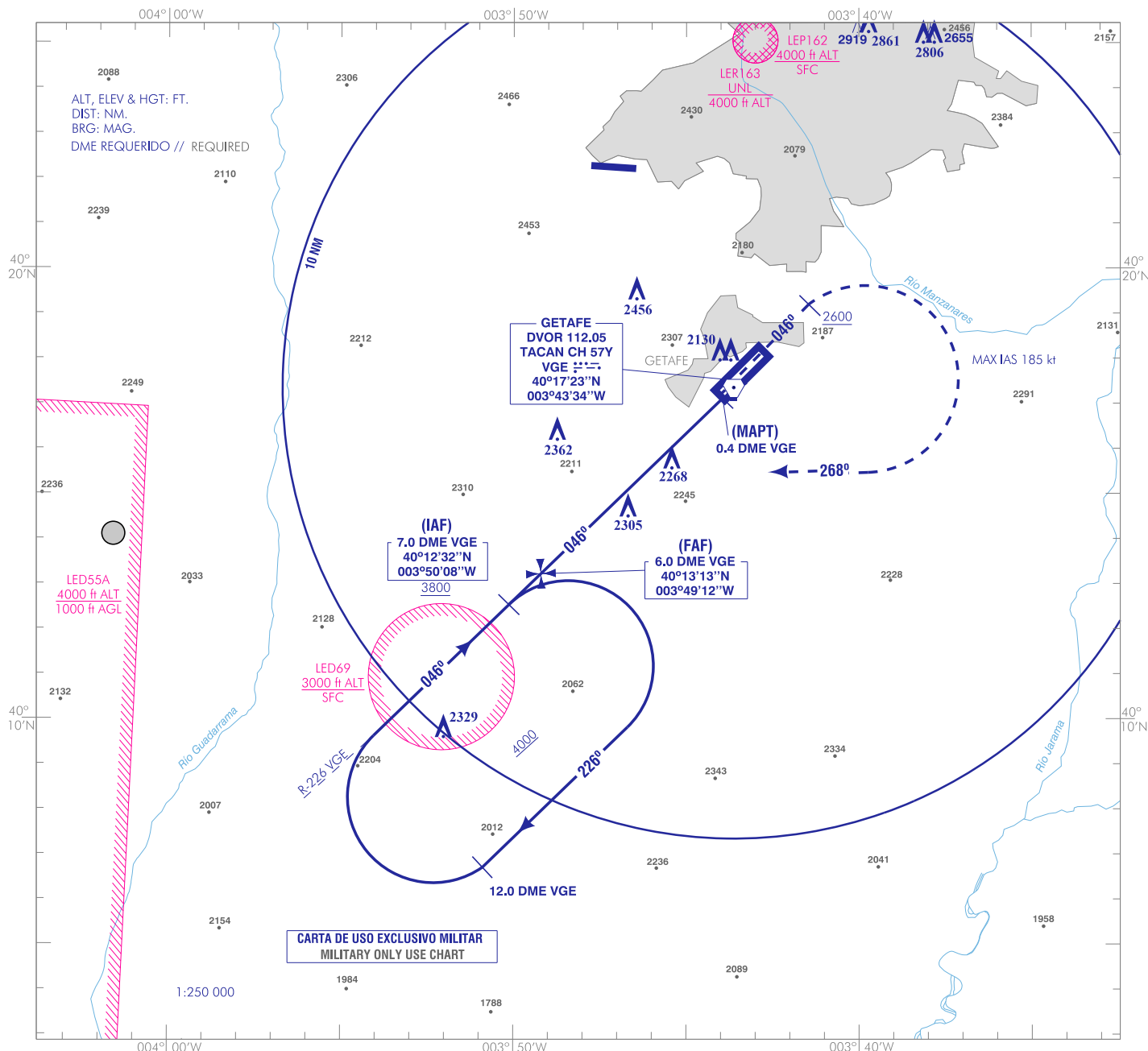
PUNTO POINT	LAT	LONG	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
IAF	40°12'07.2"N	003°50'45.0"W	45.47° (IGE)	7.20 DME ILS
FAF	40°12'56.9"N	003°49'39.2"W	45.47° (IGE)	6.02 DME ILS
MAPT	40°16'49.6"N	003°44'31.0"W	45.47° (IGE)	0.50 DME ILS
Aproximación final de no precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Non-precision final approach - Slope (Descent angle)				5.24% (3.00°)

CARTA DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS-MIPS

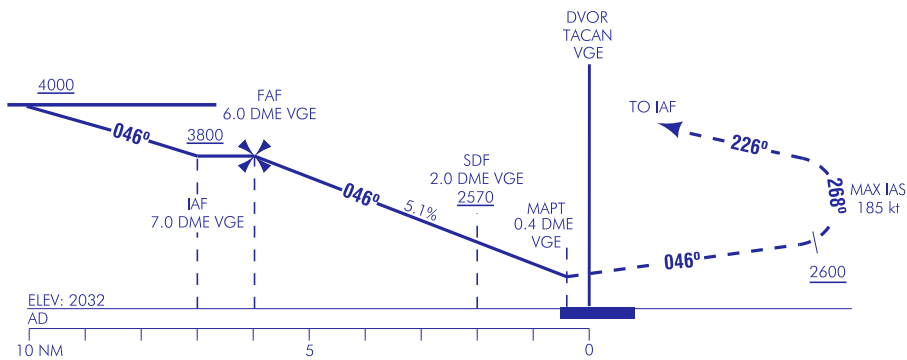
ELEV AD
2032
VAR 0° (2020)

APP 119.950
TWR 129.925
GMC 121.600

MADRID/Getafe
VOR o TACAN
RWY 05



FRUSTRADA: ASCENDER EN RUMBO MAGNÉTICO 046° HASTA ALCANZAR 2600. VIRAR DERECHA (IAS MAX 185 kt) PARA SEGUIR RUMBO MAGNÉTICO 268° HASTA INTERCEPTAR Y SEGUIR RUTA MAGNÉTICA 226° HASTA EL IAF SUBIENDO A 4000 PARA INTEGRARSE A LA ESPERA.
MISSED APCH: CLIMBING ON MAGNETIC HEADING 046° UP TO REACH 2600. TURN RIGHT (MAX IAS 185 kt) TO FOLLOW MAGNETIC HEADING 268° TO INTERCEPT AND FOLLOW MAGNETIC TRACK 226° UP TO IAF CLIMBING UP TO 4000 TO JOIN THE HOLDING.



HGT REF ELEV AD

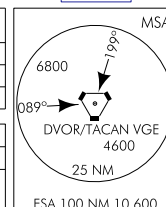
CAT	A	B	C	D	HPMA
S-VOR/DME S-TACAN	NO // NOT AVBL				
S-TACAN	2560/1.2* 528 (600-1.2)	2560/2.0* 528 (600-2.0)	2560/2.4* 528 (600-2.4)		
CIRCUITO CIRCLING	2760/1.6 728 (800-1.6)	2860/4.0 828 (900-4.0)	2860/4.4 828 (900-4.4)	2760-3.6 728 (800-3.6)	

*CUANDO // WHEN ALS U/S INCREMENTAR // INCREASE VIS EN // BY 0.4 km

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAP-THR:	min:s						
FAF-MAPT: 5.6 NM	min:s	4:12	3:22	2:48	2:24	2:06	1:52
ROD: 5.1%	ft/min	413	516	620	723	826	930

ALT DME (VGE) FNA									
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4
								3500	3190
								2880	2570

TA 13000



CAMBIOS: OBSTÁCULOS.
CHANGES: OBSTACLES.

WEF 13-JUL-23 (AIRAC AMDT 08/23)

AIP-ESPAÑA

AD 2-LEGT IAC/3.1

MADRID / Getafe AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

➔ VOR o TACAN RWY 05

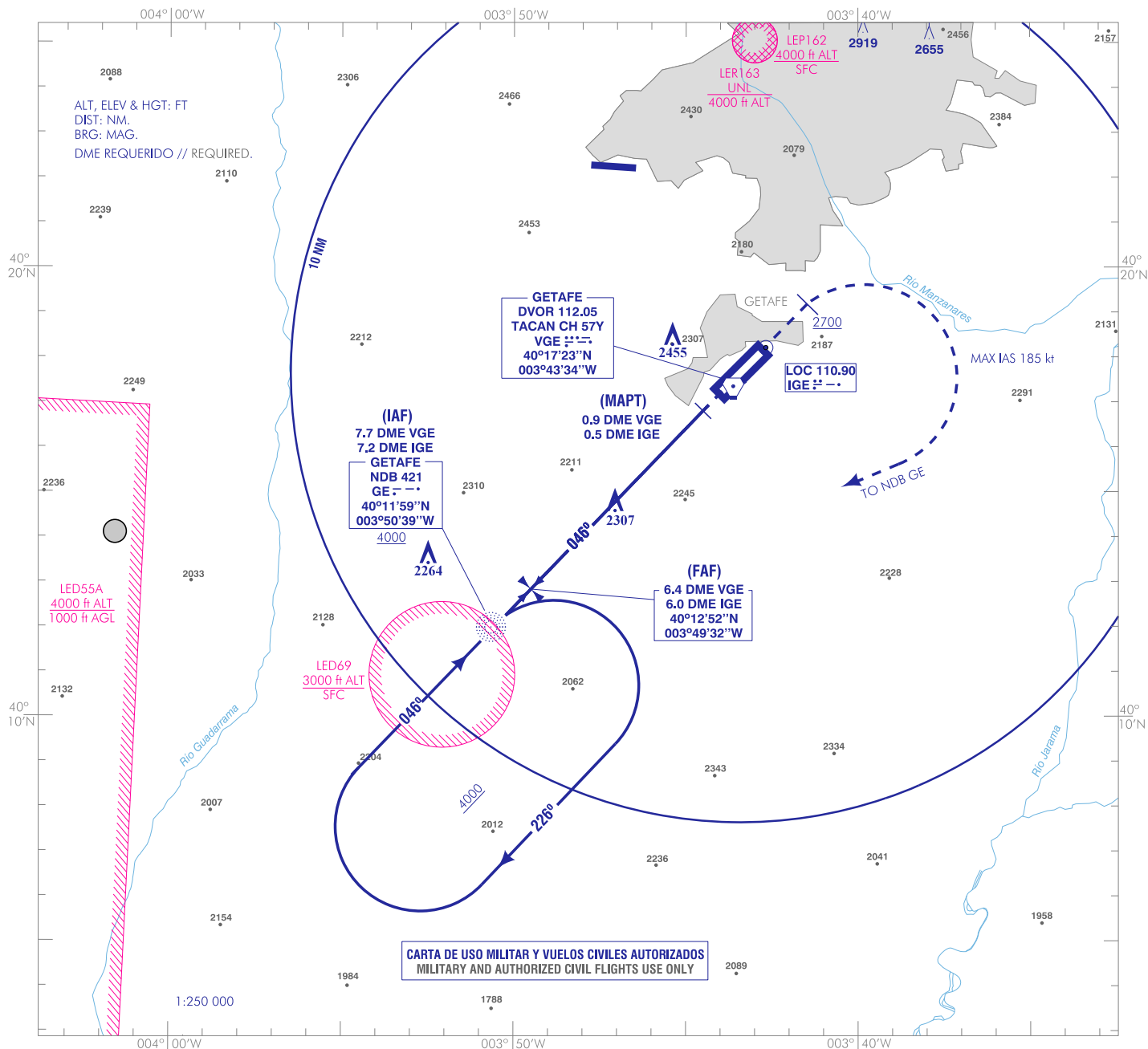
PUNTO POINT	LAT	LONG	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
IAF	40°12'31.8"N	003°50'07.8"W	226.0°	6.99 DME VGE
FAF	40°13'13.0"N	003°49'12.3"W	226.0°	6.00 DME VGE
MAPT	40°17'06.7"N	003°43'56.8"W	226.0°	0.40 DME VGE
Aproximación final de no precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Non-precision final approach - Slope (Descent angle)				5.06% (2.90°)

CARTA DE APROXIMACIÓN
POR INSTRUMENTOS-MIPS

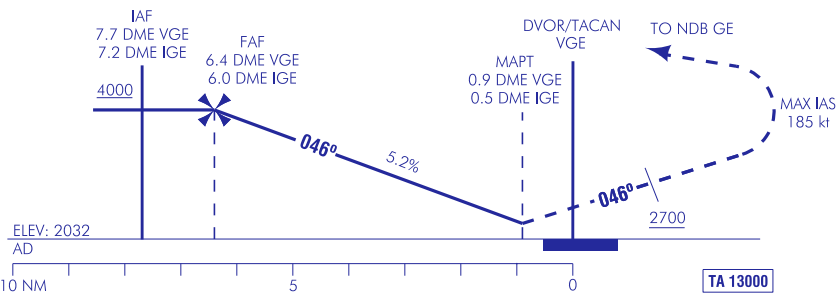
ELEV AD
2032
VAR 0° (2020)

APP 119.950
TWR 129.925
GMC 121.600

MADRID/Getafe
NDB
RWY 05



FRUSTRADA: ASCENDER RECTO HASTA ALCANZAR 2700. VIRAR DERECHA (IAS MAX 185 kt) DIRECTO A NDB GE A 4000 E INCORPORARSE A LA ESPERA.
MISSED APPROACH: CLIMB STRAIGHT AHEAD TO 2700. TURN RIGHT (MAX IAS 185 kt) DIRECT TO NDB GE AT 4000 AND HOLD.



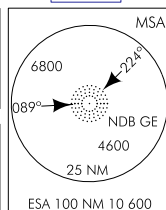
HGT REF ELEV AD

CAT	A	B	C	D
S-NDB	2660 - 1.5 630 (700-1.5)		2660 - 2.4 630 (700-2.4)	
CIRCUITO CIRCLING	2750-1.5 720 (800-1.5)	2750-1.6 720 (800-1.6)	2850-2.4 820 (900-2.4)	2850-3.6 820 (900-3.6)

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAP-THR:	min:s						
FAF-MAPT: 5.5 NM	min:s	4:08	3:18	2:45	2:21	2:04	1:50
ROD: 5.2%	ft/min	425	531	637	743	849	955

ALT DME (VGE) FNA			
6	5	4	3
3870	3550	3230	2910

ALT DME (IGE) FNA			
5	4	3	2
3680	3360	3040	2720



CAMBIOS: OBSTÁCULOS.
CHANGES: OBSTACLES.

WEF 13-JUL-23 (AIRAC AMDT 08/23)

AD 2-LEGT IAC/4.1

MADRID / Getafe AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

➔ NDB RWY 05

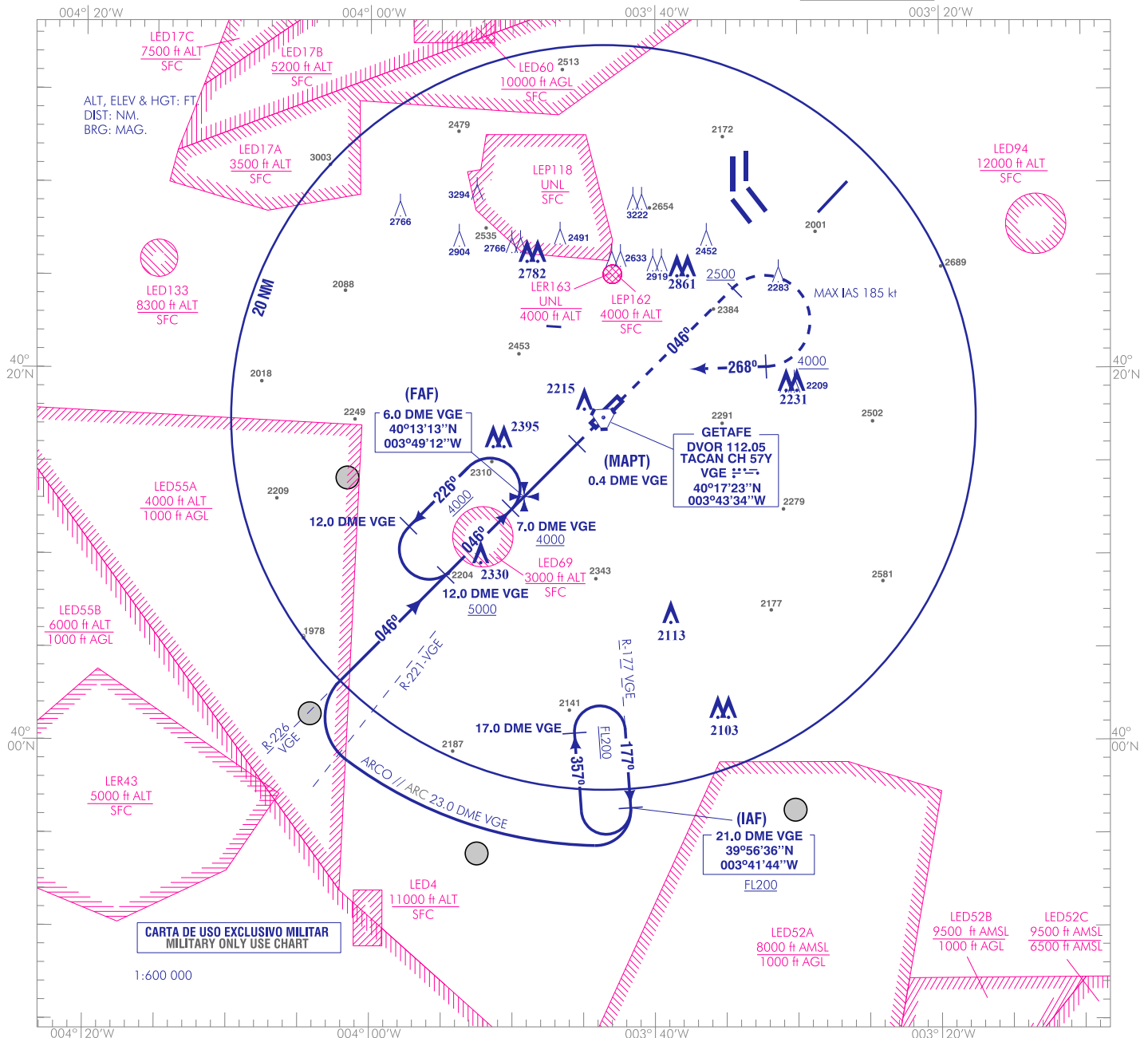
PUNTO POINT	LAT	LONG	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
NDB GE (IAF)	40°11'59.2"N	003°50'39.4"W	—	—
FAF	40°12'51.7"N	003°49'32.4"W	44.37°	6.02 DME ILS/6.43 DME VGE
MAPT	40°16'48.1"N	003°44'30.1"W	44.37°	0.51 DME ILS/0.92 DME VGE
Aproximación final de no precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Non-precision final approach - Slope (Descent angle)				5.24% (3.0°)

CARTA DE APROXIMACIÓN
POR INSTRUMENTOS-MIPS

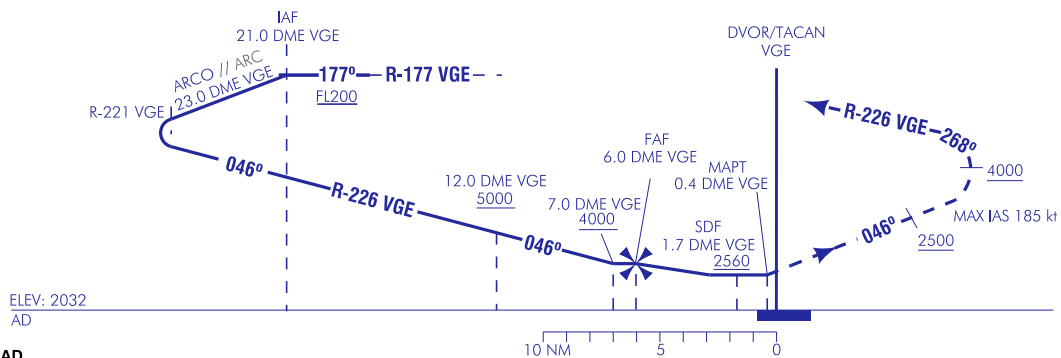
ELEV AD
2032
VAR 0° (2020)

APP 119.950
TWR 129.925
GMC 121.600

MADRID/Getafe
HI-TACAN
RWY 05



FRUSTRADA: ASCENDER EN RUMBO MAGNÉTICO 046° A 2500 , VIRAR A LA DERECHA (IAS MAX 185 kt) HASTA ALCANZAR 4000, SEGUIR RUMBO MAGNÉTICO 268° PARA INTERCEPTAR Y SEGUIR R-226 VGE PARA INTEGRARSE A LA ESPERA. IAS MAX 230 kt.
MISSED APPROACH: CLIMBING ON MAGNETIC HEADING 046° UP TO REACH 2500. TURN RIGHT (MAX IAS 185 kt) TO REACH 4000 TO FOLLOW MAGNETIC HEADING 268° TO INTERCEPT AND FOLLOW R-226 VGE TO JOIN THE HOLDING. MAX IAS 230 kt.



HGT REF ELEV AD

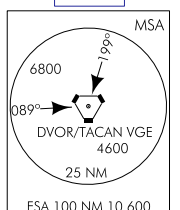
CAT	A	B	C	D	HPMA
S-TACAN*	2400-1.2 368 (400-1.2)		2400-1.6 368 (400-1.6)		
CIRCUITO CIRCLING	2760-1.6 728 (800-1.6)	2860-4.0 828 (900-4.0)	2860-4.4 728 (900-4.4)	2760-3.6 728 (800-3.6)	

*CUANDO // WHEN ALS U/S INCREMENTAR // INCREASE VIS EN // BY 0.4 km

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAP-THR:	mins						
FAF-MAPT: 5.6 NM	mins	4:12	3:22	2:48	2:24	2:06	1:52
ROD: 5.8%	ft/min	468	585	702	819	937	1054

ALT DME (VGE) FNA									
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4
									3700
									3350
									3000
									2650

TA 13000



CAMBIO: OBSTÁCULOS.
CHANGES: OBSTACLES.

WEF 13-JUL-23 (AIRAC AMDT 08/23)

AIP-ESPAÑA

AD 2-LEGT IAC/5.1

MADRID / Getafe AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

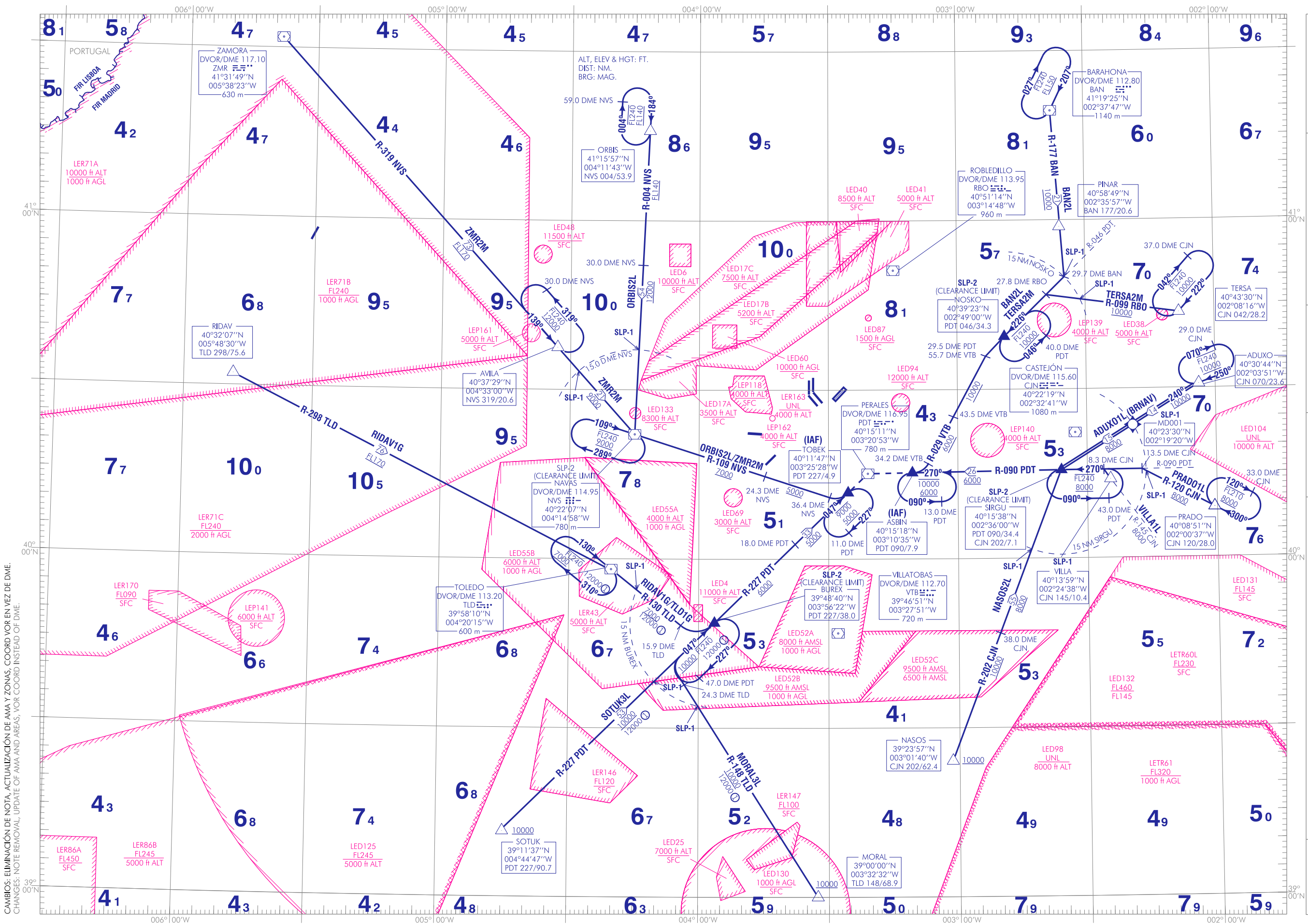
→ HI-TACAN RWY 05

PUNTO POINT	LAT	LONG	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
IAF	39°56'36.0"N	003°41'43.8"W	176.1°	21.00 DME VGE
FAF	40°13'13.0"N	003°49'12.3"W	226.0°	6.00 DME VGE
MAPT	40°17'06.7"N	003°43'56.8"W	226.0°	0.40 DME VGE
Aproximación final de no precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Non-precision final approach - Slope (Descent angle)				5.80% (3.32°)

VAR 1°W (2015)

TA 13000

APP	119.950
	258.925
	254.975
TWR	122.100



**PLANIFICACIÓN DE DESCENSO EN TMA MADRID
(ÚNICAMENTE SE EFECTUARÁ PREVIA
AUTORIZACIÓN ATC) PARA ESTAR EN LOS
PUNTOS LIMITE DE AUTORIZACIÓN A FL140
Y EN LOS IAF TOBEK Y ASBIN ESTABLECIDOS A
5000 ft Y 6000 ft RESPECTIVAMENTE.**

**DESCENT PLANNING WITHIN TMA MADRID
(ONLY CARRIED OUT WITH PRIOR ATC CLEARANCE)
TO BE OVER THE CLEARANCE LIMIT POINTS AT
FL140 AND OVER IAF TOBEK AND ASBIN STABLE
AT 5000 ft AND 6000 ft RESPECTIVELY.**

AJUSTE DE VELOCIDAD // SPEED ADJUSTMENT

MAX IAS 250 kt
SLP-1 ADUXO1L (BRNAV): MD001
SLP-1 BAN2L: R-177/29.7 DME BAN
SLP-1 MORAL3L: R-148/28.9 DME TLD
SLP-1 NASOS2L: R-202/22.2 DME CJN
SLP-1 ORBIS2L: R-004/15.0 DME NVS
SLP-1 PRADO1L: R-120/14.2 DME CJN
SLP-1 RIDAV1G, TLD1G: R-130/5.9 DME TLD
SLP-1 SOTUK3L: R-227/53.0 DME PDT
SLP-1 TERSA2M: R-099/33.2 DME RBO
SLP-1 VILLA1L: VILLA
SLP-1 ZMR2M: R-319/15.0 DME NVS

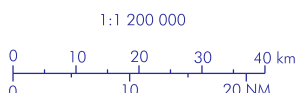
MAX IAS 220 kt
SLP-2: AL ABANDONAR LOS CLEARANCE LIMITS.
WHEN LEAVING THE CLEARANCE LIMITS.

NOTAS:
① ALTITUD MÍNIMA EXCEPTO AUTORIZACIÓN ATC.
- ADUXO1L: SE REQUIERE APROBACIÓN B-RNAV.

NOTES:
① MINIMUM ALTITUDE UNLESS CLEARED BY ATC.
- ADUXO1L: B-RNAV APPROVAL REQUIRED.

- - - PUNTOS LÍMITE DE VELOCIDAD.
SPEED LIMIT POINTS.
(S.L.P.)

— — — TRAMO INICIAL DE APROXIMACIÓN.
INITIAL APPROACH SEGMENT.



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

CARTA DE LLEGADA NORMALIZADA
VUELO POR INSTRUMENTOS (STAR)-OACI

VAR 1°W (2015)

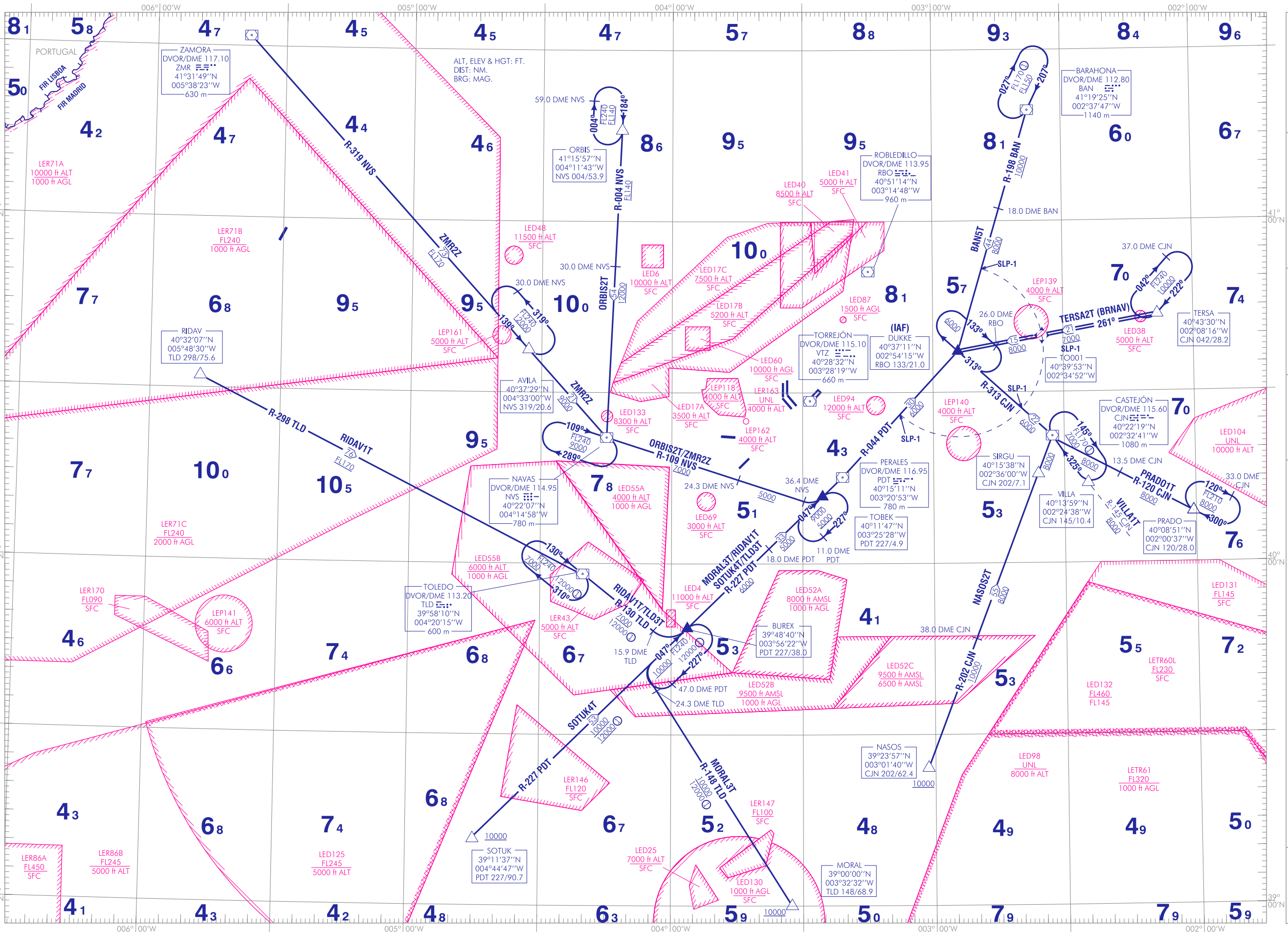
TA 13000

APP 119.950
258.925
254.975
TWR 122.100

MADRID/Torrejón

BAN5T MORAL3T NASOS2T ORBIS2T
PRADO1T RIDAV1T SOTUK4T TERSA2T
TLD3T VILLA1T ZMR2Z

CAMBIO: ELIMINACIÓN DE NOTA, ACTUALIZACIÓN DE ÁREA Y ZONAS, COORDINADAS EN VEZ DE DME.
CHANGES: NOTE REMOVAL, UPDATE OF AREA AND AREAS, VOR COORDINATES INSTEAD OF DME.



PLANIFICACIÓN DE DESCENSO EN TMA MADRID
(ÚNICAMENTE SE EFECTUARÁ PREVIA
AUTORIZACIÓN ATC) PARA ESTAR EN LOS
PUNTOS LÍMITE DE AUTORIZACIÓN A FL140
Y EN LOS IAF TOBEK Y ASBIN ESTABLECIDOS A
5000 ft Y 6000 ft RESPECTIVAMENTE.
DESCENT PLANNING WITHIN TMA MADRID
(ONLY CARRIED OUT WITH PRIOR ATC CLEARANCE)
TO BE OVER THE CLEARANCE LIMIT POINTS AT
FL140 AND OVER IAF TOBEK AND ASBIN STABLE
AT 5000 ft AND 6000 ft RESPECTIVELY.

AJUSTE DE VELOCIDAD // SPEED ADJUSTMENT

MAX IAS 250 kt
SLP-1 BAN5T: R-198/29.0 DME BAN
SLP-1 MORAL3T, ORBIS2T, RIDAV1T, SOTUK4T,
TLD3T, ZMR2Z:
R-044/15.0 DME PDT
SLP-1 NASOS2T, PRADO1T, VILLA1T:
R-313/7.2 DME CJN
SLP-1 TERSA2T (BRNAV): TO001

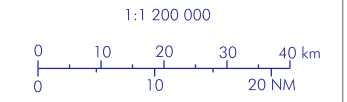
MAX IAS 220 kt
SLP-2: AL ABANDONAR LOS CLEARANCE LIMITS.
WHEN LEAVING THE CLEARANCE LIMITS.

NOTAS:
① ALTITUD MÍNIMA EXCEPTO AUTORIZACIÓN
ATC.
- TERSTA2T: SE REQUIERE APROBACIÓN
B-RNAV.

NOTES:
① MINIMUM ALTITUDE UNLESS CLEARED BY
ATC.
- TERSTA2T: BRNAV APPROVAL REQUIRED.

--- PUNTOS LÍMITE DE VELOCIDAD.
SPEED LIMIT POINTS.
(SLP-1)

--- TRAMO INICIAL DE APROXIMACIÓN.
INITIAL APPROACH SEGMENT.



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

1. INDICADOR DE LUGAR-NOMBRE DEL AERÓDROMO
AERODROME LOCATION INDICATOR - NAME**LEMG - MÁLAGA/Costa del Sol****2. DATOS GEOGRÁFICOS Y DE ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO****AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA****ARP:** 364030N 0042957W. Ver AD 2-LEMG ADC.**Distancia y dirección desde la ciudad:** 8 km SW.**Elevación:** 16 m / 52 ft.**Ondulación geoid:** 47.5 m ± 0.05 m (1).**Temperatura de referencia:** 31° C.**Temperatura baja media:** 12° C.**Declinación magnética:** 1° W (2020).**Cambio anual:** 7.5'E.**Administración AD:** CIV: Aena.

MIL: Ejército del Aire y del Espacio.

Dirección: CIV: Aeropuerto de MÁLAGA/Costa del Sol - Avda. Comandante García Morato s/n - 29004 - Málaga.

MIL: Base Aérea de Málaga - Crtra. de Cádiz s/n. - 29071-Málaga.

TEL: CIV: +34-952 048 484/04 **FAX:** CIV: +34-952 048 862

MIL: +34-952 176 900 MIL: +34-952 176 879

AFTN: LEMG**E-mail:** No.**Tránsito autorizado:** IFR/VFR. (2)**Observaciones:** Tráfico de Aviación General y de Negocios (IFR / VFR) está condicionado a la capacidad disponible. Antes de transmitir FPL debe solicitar slot, en formato SSIM a la Oficina Local de Coordinación de Horarios (CEOPS AGP):

SITA: AGPAPYA

E-mail: agp.gtr@aena.es

FAX: +34-952 048 971

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

No se permitirán vuelos sin slot autorizado.

(1) Para todos los puntos del AD.

(2) No se permite tráfico VFR (incluidos Z y/o Y) con origen o destino MÁLAGA/Costa del Sol:

- Desde el último domingo de marzo hasta el 31 de mayo, y desde el 1 de octubre hasta el sábado anterior al último domingo de octubre: 0900-1600 y 1800-2100 (LT);

- Desde el 1 de junio hasta el 30 de septiembre: 0000-2359 (LT).

- Desde el último domingo de octubre hasta el sábado anterior al último domingo de marzo: 0900-1400 (LT).

Las aeronaves con velocidad de crucero inferior a 200 kt asumirán posibles demoras, incluyendo aeronaves con origen MÁLAGA/Costa del Sol.

AD cerrado a aeronaves con motor de pistón en horario de 0900-1400 (LT).

Las aeronaves de Estado, helicópteros, vuelos sanitarios y de salvamento no se verán afectados por ninguna de las limitaciones anteriores.

Permitidos vuelos VFR Nocturnos.

ARP: 364030N 0042957W. See AD 2-LEMG ADC.**Distance and direction from the city:** 8 km SW.**Elevation:** 16 m / 52 ft.**Geoid undulation:** 47.5 m ± 0.05 m (1).**Reference temperature:** 31° C.**Low average temperature:** 12° C.**Magnetic variation:** 1° W (2020).**Annual change:** 7.5'E.**AD administration:** CIV: Aena.

MIL: Ejército del Aire y del Espacio.

Address: CIV: Aeropuerto de MÁLAGA/Costa del Sol - Avda. Comandante García Morato s/n - 29004 - Málaga.

MIL: Base Aérea de Málaga - Crtra. de Cádiz s/n. - 29071-Málaga.

TEL: CIV: +34-952 048 484/04 **FAX:** CIV: +34-952 048 862

MIL: +34-952 176 900 MIL: +34-952 176 879

AFTN: LEMG**E-mail:** No.**Approved traffic:** IFR/VFR. (2)**Remarks:** General and Business Aviation Traffic (IFR / VFR) is dependent upon the capacity available. Before transmitting FPL, pilots should request a slot in SSIM format from the Local Scheduling Coordination Office (CEOPS AGP):

SITA: AGPAPYA

E-mail: agp.gtr@aena.es

FAX: +34-952 048 971

This must include the aircraft type, the registration, the operator and ground handling agent, origin and destination aerodromes and date/time of ETA and ETD.

Flights without an authorised slot will not be permitted.

(1) For all AD points.

(2) VFR traffic (included Z and/or Y) with origin or destination MÁLAGA/Costa del Sol is not permitted:

- From the last Sunday in March until 31 May, and from 1 October until the Saturday before the last Sunday in October: 0900-1600 and 1800-2100 (LT).

- From 1 June until 30 September: 0000-2359 (LT).

- From the last Sunday in October until the Saturday before the last Sunday in March: 0900-1400 (LT).

Aircraft with a cruising speed lower than 200 kt will incur possible delays, including aircraft with origin MÁLAGA/Costa del Sol.

AD closed to aircraft with piston engine from 0900-1400 hours (LT).

State aircraft, helicopters and medical/rescue operation flights will not be affected by any of the above restrictions.

Nights VFR flights allowed.

3. HORARIO DE OPERACIÓN**OPERATIONAL HOURS****Aeropuerto:** H24.**Aduanas e Inmigración:** H24.**Servicios médicos y de sanidad:** Ver GEN 1.4.**AIS/ARO/OPV:** CIV: H24.

MIL: SR/SS.

Servicio de Dirección de Plataforma (SDP): H24, prestado por ATS.**Información MET:** H24.**ATS:** CIV: H24.

MIL: No.

Abastecimiento de combustible: CIV: H24.

MIL: SR/SS.

Asistencia en tierra: CIV: H24.

MIL: SR/SS.

Seguridad: H24.**Deshielo:** No.**Observaciones:** MIL: Aeronaves de Estado extranjeras solicitarán PPR con al menos 72 horas de antelación, en horario de lunes a viernes de 0730 a 1400 LT, a la dirección AFTN: LEMGYXYX. En caso de no disponer de dicho sistema, lo solicitarán vía FAX (+34-952 176 879).**Airport:** H24.**Customs and Immigration:** H24.**Health and Sanitation:** See GEN 1.4.**AIS/ARO/OPV:** CIV: H24.

MIL: SR/SS.

Apron Management Service (SDP): H24, provided by ATS.**MET briefing:** H24.**ATS:** CIV: H24.

MIL: No.

Fuelling: CIV: H24.

MIL: SR/SS.

Handling: CIV: H24.

MIL: SR/SS.

Security: H24.**De-icing:** No.**Remarks:** MIL: Foreign State aircraft will request PPR at least 72 hours in advance, Monday to Friday from 0730 to 1400 LT, from the AFTN address: LEMGYXYX. If this means is not available, it will be requested via FAX (+34-952 176 879).**4. SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO****HANDLING SERVICES AND FACILITIES****Instalaciones para el manejo de carga:** CIV: Hasta 5000 kg.
MIL: Hasta 8000 Kg.**Tipos de combustible:** CIV: 100LL, JET A-1.
MIL: F-34, JET A-1.**Tipo de lubricante:** CIV: ESSO 120, SHELL W120, AEROSHELL W120, AEROSHELL MOBIL BAND.**Cargo facilities:** CIV: Up to 5000 kg.
MIL: Up to 8000 Kg.**Fuel types:** CIV: 100LL, JET A-1.
MIL: F-34, JET A-1.**Oil types:** CIV: ESSO 120, SHELL W120, AEROSHELL W120, AEROSHELL MOBIL BAND.

Capacidad de reabastecimiento: CIV: Sin limitaciones.
MIL: Cisternas 20000 L, 16.66 L/s.
Cisternas 5000 L, 18.33 L/s.

Instalaciones para el deshielo: No.

Espacio disponible en hangar: CIV: Aeronaves hasta 11 m de envergadura.

Instalaciones para reparaciones: Sí.

Observaciones: GPU: Unidad de CA (hasta 90 KVA) y CC (hasta 2400 A).

DATOS DE CONTACTO DE SUMINISTRADORES DE COMBUSTIBLE:

- SKYTANKING
TEL (H24): +34-686 561 493
Móvil: +34-680 189 226
E-mail: agp@skytanking.com

- SLCA
TEL (H24): +34-607 670 477
Móvil: +34-661 791 248
E-mail: agp@slca.es

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

Para los pasajeros y tripulaciones que opten por acceder a través de la Terminal de Aviación General, los Gestores de Aviación General y de Negocios (FBO) autorizados por el aeropuerto son:

DATOS DE CONTACTO BASE FIJA DE OPERACIONES (FBO):

- AVIAPARTNER MÁLAGA FBO S.A.
Terminal de Aviación General
TEL: +34-661 829 722
E-mail: agp.executive@aviapartner.aero
FREQ: 131.450 MHz

- MÁLAGA BUSINESS AVIATION FBO U.T.E.
Terminal de Aviación General
Aeropuerto de MÁLAGA/Costa del Sol
TEL: +34-952 048 122;
+34-952 105 178;
+34-678 312 396
SITA: AGPAGXH; AGPATXH; AGPASXH
E-mail: administracion@mbafbo.es

DATOS DE CONTACTO DE AGENTES HANDLING DE AVIACIÓN GENERAL:

- AIR TAXIS HANDLING SL
Terminal de Aviación General
Aeropuerto de MÁLAGA/Costa del Sol
TEL: +34-952 048 436;
+34-952 245 327;
FAX: +34-952 048 967
Móvil: (H24) +34-659 450 014
E-mail: opsagp@airtaxishandling.com
SITA: AGPATXH
FREQ: 131.550 MHz
Página web: www.airtaxishandling.com

- AVIAPARTNER MÁLAGA FBO S.A.
TEL: +34-661 829 722
E-mail: agp.executive@aviapartner.aero
FREQ: 131.450 MHz

- GENERAL AVIATION SERVICE
TEL: +34-952 048 994 / 995
+34-649 449 674
FAX: +34-952 048 996
E-mail: malaga@generalaviation.es

- UNITED AVIATION SERVICES
Terminal de Aviación General
Aeropuerto de MÁLAGA/Costa del Sol
TEL: +34-952 048 328
E-mail: ops.agp@unitedaviation.es
OCC: ops@unitedaviation.es
FREQ: 131.075 MHz
Página web: www.unitedaviation.es

- JETEX EXECUTIVE AVIATION
Terminal de Aviación General
Aeropuerto de MÁLAGA/Costa del Sol
TEL: +34-952 048 215
FAX: +34- 952 238 824
Móvil: +34- 660 235 492
E-mail: agp-malaga@jetex.com
FREQ: 131.600 MHz.
Página web: www.jetex.com

- SKY VALET SPAIN
Terminal de Aviación General
Aeropuerto de MÁLAGA/Costa del Sol
TEL: +34-952 048 560
FAX: +34-913 936 899
Móvil: +34-616 192 646;
(H24) +34-916 782 648
E-mail: occ@skyvalet.com; ricardo.leon@skyvalet.com
Página web: www.skyvalet.com.

Refuelling capacity: CIV: No limitations.
MIL: Trucks 20000 L, 16.66 L/s.
Trucks 5000 L, 18.33 L/s.

De-icing facilities: No.

Hangar space: CIV: Aircraft up to 11 m wingspan.

Repair facilities: Yes.

Remarks: GPU: AC (up to 90 KVA) and DC (up to 2400 A) unit.

FUEL SUPPLIERS CONTACT DETAILS:

- SKYTANKING
TEL (H24): +34-686 561 493
Mobile phone: +34-680 189 226
E-mail: agp@skytanking.com

- SLCA
TEL (H24): +34-607 670 477
Mobile phone: +34-661 791 248
E-mail: agp@slca.es

Ramp agent may attend both commercial aviation and general aviation.

For passengers and crew who opt to access through the General Aviation Terminal, the General and Business Aviation Managers (FBO) authorised by the airport are:

FIXED BASE OPERATOR CONTACT DETAILS:

- AVIAPARTNER MÁLAGA FBO S.A.
General Aviation Terminal
TEL: +34-661 829 722
E-mail: agp.executive@aviapartner.aero
FREQ: 131.450 MHz

- MÁLAGA BUSINESS AVIATION FBO U.T.E.
General Aviation Terminal
MÁLAGA/Costa del Sol airport
TEL: +34-952 048 122;
+34-952 105 178;
+34-678 312 396
SITA: AGPAGXH; AGPATXH; AGPASXH
E-mail: administracion@mbafbo.es

GENERAL AVIATION HANDLING AGENTS CONTACT DETAILS:

- AIR TAXIS HANDLING SL
General Aviation Terminal
MÁLAGA/Costa del Sol airport
TEL: +34-952 048 436;
+34-952 245 327;
FAX: +34-952 048 967
Mobile phone: (H24) +34-659 450 014
E-mail: opsagp@airtaxishandling.com
SITA: AGPATXH
FREQ: 131.550 MHz
Website: www.airtaxishandling.com

- AVIAPARTNER MÁLAGA FBO S.A.
TEL: +34-661 829 722
E-mail: agp.executive@aviapartner.aero
FREQ: 131.450 MHz

- GENERAL AVIATION SERVICE
TEL: +34-952 048 994 / 995
+34-649 449 674
FAX: +34-952 048 996
E-mail: malaga@generalaviation.es

- UNITED AVIATION SERVICES
General Aviation Terminal
MÁLAGA/Costa del Sol airport
TEL: +34-952 048 328
E-mail: ops.agp@unitedaviation.es
OCC: ops@unitedaviation.es
FREQ: 131.075 MHz
Website: www.unitedaviation.es

- JETEX EXECUTIVE AVIATION
General Aviation Terminal
MÁLAGA/Costa del Sol airport
TEL: +34-952 048 215
FAX: +34- 952 238 824
Mobile phone: +34- 660 235 492
E-mail: agp-malaga@jetex.com
FREQ: 131.600 MHz.
Website: www.jetex.com

- SKY VALET SPAIN
General Aviation Terminal
MÁLAGA/Costa del Sol airport
TEL: +34-952 048 560
FAX: +34-913 936 899
Mobile phone: +34-616 192 646
(H24): +34-91 678 2648
E-mail: occ@skyvalet.com; ricardo.leon@skyvalet.com
Website: www.skyvalet.com.

CATEGORIA DE AERONAVE POR ESTELA TURBULENTA AIRCRAFT CATEGORY DUE TO WAKE TURBULENCE	RWY 12 DIST THR-RET		RWY 13 DIST THR-RET		RWY 31 DIST THR-RET	
	IZQUIERDA // LEFT	DERECHA // RIGHT	IZQUIERDA // LEFT	DERECHA // RIGHT	IZQUIERDA // LEFT	DERECHA // RIGHT
PESADA // HEAVY	-	E-10 2036 m	E-1 2126 m	EM 1969 m	-	E-6 2160 m
MEDIA // MEDIUM		E-9 1664 m	E-2 1796 m			E-5 1812 m
LIGERA // LIGHT		E-8 (1) 1225 m	E-4 (1) 1226 m			E-3 (1) 1143 m
(1) No utilizable por aeronaves de categoría superior a la indicada. // Not usable by aircraft of higher category than that indicated.						

- 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.

Se dispone de las siguientes RET:

- To vacate runway expeditiously at the fastest speed commensurate with safety.
- To adjust taxi speed after touchdown when it is evident that the aircraft will miss the planned RET, avoiding low speeds on the runway.

The following RET are available:

RWY	ACFT	DIST THR-RET (m)	RET
12	Ligera // Light	1225	E-8
12	Todas // All	1664	E-9
12	Todas // All	2036	E-10
13	Ligera // Light	1226	E-4
13	Todas // All	1796	E-2
13	Todas // All	1969	EM
13	Todas // All	2126	E-1
31	Ligera // Light	1143	E-3
31	Todas // All	1812	E-5
31	Todas // All	2160	E-6

SALIDAS

Los pilotos estarán preparados para salir cuando lleguen al punto de espera de la pista.
Cuando reciban la autorización de alinear, los pilotos deben estar listos para rodar y alinear en pista tan pronto como la aeronave precedente haya comenzado la carrera de despegue o de aterrizaje.
Los pilotos que requieran separación adicional (por estela turbulenta u otro motivo), lo notificarán a ATC lo antes posible y siempre antes de entrar en pista.
Los pilotos iniciarán la carrera de despegue inmediatamente después de recibir la autorización para despegar.
Los pilotos que no puedan cumplir este requisito, lo comunicarán a ATC lo antes posible y esperarán instrucciones. En caso necesario, ATC podrá cancelar la autorización e instruir a la aeronave a abandonar la pista.

AUTOSWITCH TWR-APP

Tráfico IFR: Salvo indicación en contra de MÁLAGA TWR, tras el despegue y al alcanzar 2000 ft, contactará con la frecuencia correspondiente de MÁLAGA APP. En caso de no poder contactar con MÁLAGA APP, contactará nuevamente con MÁLAGA TWR.

POLITICA DE AHORRO ENERGÉTICO, APAGADO NOCTURNO DE LUCES AERONÁUTICAS DE SUPERFICIE

El Aeropuerto de MÁLAGA/Costa del Sol, en el horario de ocaso a orto y si no hay probabilidad de que se efectúen operaciones regulares o de emergencia, aplica procedimientos de ahorro energético consistentes en el apagado de las siguientes Luces Aeronáuticas de Superficie (LAS): pista, sistemas de iluminación de aproximación, sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación y luces de borde y eje de TWY.

➔ **PROCEDIMIENTO DE PUSH AND HOLD**

Los agentes de asistencia en tierra de vuelos estacionados en puestos de estacionamiento de pasarela afectados por regulaciones, podrán solicitar al Centro de Operaciones del Aeropuerto la espera del CTOT en un puesto de estacionamiento remoto siempre que la tripulación haya notificado estar lista y haya realizado una solicitud de puesta en marcha o de READY y:

- La petición de Push and Hold sea realizada no antes de TOBT-5.
- No esté activada la Fase III del LVP.

Cuando haya dos o más aeronaves estacionadas cuyos retrocesos sean incompatibles, tendrá prioridad la que solicite un retroceso estándar frente a la que solicita Push and Hold.

DEPARTURES

Pilots should be ready for departure when reaching the runway-holding position.
On receipt of line-up clearance pilots should ensure that they are able to taxi and line-up on the runway as soon as the preceding aircraft has commenced either its take-off run or landing roll.
Pilots who require additional separations (due to wake turbulence or other reason), shall notify ATC as soon as possible and before crossing the runway holding point.
Pilots should be able to commence the take-off run immediately when take-off clearance is issued.
Pilots unable to comply with this requirement shall notify ATC as soon as possible and await instructions. When appropriate, ATC could cancel the clearance and instruct the aircraft to vacate runway.

AUTOSWITCH TWR-APP

IFR traffic: unless otherwise indicated by MÁLAGA TWR, after take off and when reaching 2000 ft, will contact corresponding frequency of the MÁLAGA APP. If you cannot contact the MÁLAGA APP, contact again with MÁLAGA TWR.

ENERGY SAVING POLICY, SHUTDOWN OF SURFACE AERONAUTICAL LIGHTS AT NIGHT

MÁLAGA/Costa del Sol airport, from sunset to sunrise when there is no probability that regular or emergency operations will occur, applies energy saving procedures that involve the shutdown of the following Surface Aeronautical Lights (LAS): runway, approach light system, approach visual gradient indicator system, and TWY centre line and edge lights.

PUSH AND HOLD PROCEDURE

The handling agents of flights parked at the boarding bridge stands affected by regulations, may request clearance from the Operations Center of the airport to wait for the CTOT in a remote stand provided that the crew has notified that is ready and has made a start-up or READY request and:

- The Push and Hold request is made no earlier than TOBT-5.
- Phase III of the LVP is not activated.

When there are two or more parked aircraft whose reversals are incompatible, the aircraft requesting a standard push-back shall have priority over the one requesting a Push and Hold one.

PROCEDIMIENTOS ATC**1.- DESPEGUES DESDE INTERSECCIÓN PARA AERONAVES DE ALA FIJA**

Se permite realizar operaciones de despegue desde la intersección de la RWY 13 con las TWY HN-1L, E-6 o EM, de la RWY 31 con las TWY E-1 o EM y desde las intersecciones de la RWY 30 con las TWY HE-1 o HE-2 o HE-3. Ver distancias declaradas en casilla 13.

Estas operaciones desde las TWY E-1, E-6 y EM sólo se realizarán de orto a ocaso, por inexistencia de barras de parada balizadas en dichos accesos a pista.

Las aeronaves que soliciten esta operación deberán notificarlo, preferentemente, en el momento de solicitar la puesta en marcha.

→ 2.- Procedimiento de salidas visuales para vuelos IFR

En determinadas circunstancias que impidan el uso de las SID publicadas, los vuelos IFR podrán solicitar a ATC una "salida visual" bajo las siguientes condiciones:

- Entre orto y ocaso.
- Condiciones meteorológicas en la dirección del despegue y ascenso inicial subsiguiente que permitan el vuelo visual hasta la Altitud Mínima Radar.
- El piloto, una vez alineado, propondrá a ATC un rumbo que le permita una salida segura. En caso de tener que desviarse posteriormente del rumbo aprobado, informará a ATC.
- El piloto será el responsable de mantener el margen de franqueamiento de obstáculos hasta la Altitud Mínima Radar.

PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE**1.- PROCEDIMIENTOS PARA PUESTA EN MARCHA DE MOTORES/TURBINAS****1.1. DEFINICIONES**

- A-CDM: Airport Collaborative Decision Making.
- TOBT: Hora objetivo de fuera de calzos. Hora que la compañía aérea o agente de asistencia en tierra espera estar listo, con puertas cerradas, pasarela desconectada y equipo para retroceso de aeronave conectado.
- TSAT: Hora objetivo de autorización de puesta en marcha. Hora calculada de puesta en marcha en función de la TOBT, el tiempo de rodaje desde el puesto de estacionamiento, la CTOT (en caso de estar sujeto a regulación) y la capacidad operacional del aeropuerto.
- SOBT: Hora programada de fuera de calzos.

1.2. GENERAL

En el Aeropuerto de MÁLAGA/Costa del Sol se aplican procesos A-CDM en la secuencia de salida de aeronaves. Los procesos A-CDM empiezan tres horas antes de la hora estimada de fuera de calzos (EOBT) y finalizan con el despegue de la aeronave. Durante todo el proceso deberá mantenerse actualizada la información relativa al vuelo. La información será enviada de forma automática al Network Manager Operations Centre (NMOC) de Eurocontrol y será usada para una mejor gestión en la asignación de horas calculadas de despegue (CTOT).

En el Aeropuerto de MÁLAGA/Costa del Sol se aplica el sistema FAM (Flight Activation Monitoring) gestionado por Eurocontrol. Para evitar que los planes de vuelo sean suspendidos automáticamente, se deberá mantener actualizada la EOBT y TOBT hasta la solicitud de puesta en marcha y ceñirse a la TSAT, de modo que el flujo de tráfico permita que se produzca la salida lo más cerca posible a la TTOT.

1.3. PROCESO**1.3.1 VALIDACIÓN DEL SLOT AEROPORTUARIO Y PLAN DE VUELO**

Tres horas antes de la EOBT se validará en el sistema A-CDM la información del plan de vuelo (FPL) presentada respecto al slot aeroportuario, debiendo coincidir en ambos la SOBT con la EOBT del FPL inicialmente presentado, el destino del vuelo y el tipo de aeronave. Si la información no concuerda, el sistema generará una alarma y un mensaje automático a la compañía y a su agente de asistencia en tierra, quienes deberán actualizar la información.

1.3.2 IMPUTACIÓN DE TOBT

Tan pronto la compañía aérea o su agente de asistencia en tierra dispongan de información de la hora objetivo de fuera de calzos, imputarán la TOBT en el sistema A-CDM. En todo el proceso deberá actualizarse la TOBT en función de la información sobre el vuelo de que dispongan la compañía o su agente de asistencia en tierra.

La EOBT deberá estar alineada con la TOBT en todo momento. Si ambas horas son discrepantes entre sí más de 10 minutos el sistema generará una alarma y un mensaje automático a la compañía aérea y a su agente de asistencia en tierra, quienes deberán actualizar la TOBT y/o la EOBT a través de un mensaje de retraso DLA.

1.3.3 PUBLICACION DE TSAT

Treinta minutos antes de la TOBT el sistema generará una TSAT. Esta hora se irá actualizando (de forma automática) sucesivamente en función de la secuencia real de puestas en marcha, la situación operativa y el volumen de vuelos regulados en la secuencia.

En caso de vuelos regulados la TSAT será generada en función del CTOT desde el momento que el mismo sea publicado. Los vuelos regulados deberán mantener actualizada la TOBT y la EOBT, hasta el momento de solicitud de puesta en marcha a ATC.

ATC PROCEDURES**1.- TAKE-OFF FROM INTERSECTION FOR FIXED WING AIRCRAFT**

Take-off operations from RWY 13 intersection with TWY HN-1L, E-6 or EM, RWY 31 with TWY E-1 or EM and from RWY 30 intersections with TWY HE-1 or HE-2 or HE-3 are allowed. See declared distances at item 13.

These operations from TWY E-1, E-6 and EM shall only take place from sunrise to sunset, because there are no lit stop bars on those runway accesses.

Aircraft requesting this procedure shall notify this, preferably, when requesting clearance to start up.

2.- Visual departure procedures for IFR flights

In certain circumstances in which the published SID cannot be used, 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 direction of the take-off and subsequent initial climb that permit the visual flight up to the Minimum Radar Altitude.
- Once lined up, the pilot shall propose a heading to ATC, to enable the departure to be safe. Should it be subsequently necessary to deviate from the approved heading, the pilot shall inform ATC.
- The pilot shall be responsible for maintaining obstacle clearance up to the Minimum Radar Altitude.

STANDARD TAXIING PROCEDURES**1.- ENGINE/TURBINE START-UP REQUEST PROCEDURES****1.1. DEFINITIONS**

- A-CDM: Airport Collaborative Decision Making.
- TOBT: Target Off-Block Time. Time at which the air carrier or the ground handling agent expects to be ready, with the doors closed, airbridge disconnected and aircraft push-back equipment connected.
- TSAT: Target Start-up Approval Time. Estimated start-up time calculated based on the TOBT, taxi time from the stand, the CTOT (if subject to regulation) and the airport operational capacity.
- SOBT: Scheduled Off-Block Time.

1.2. GENERAL

MÁLAGA/Costa del Sol airport applies A-CDM processes in the aircraft departure sequence. The A-CDM processes start three hours prior to the estimated off-block time (EOBT) and end with aircraft take-off. Throughout the process, all flight-related information must be kept up-to-date. The information will be sent automatically to the Network Manager Operations Centre (NMOC) at Eurocontrol and will be used to improve management in assigning calculated take-off time (CTOT).

MÁLAGA/Costa del Sol airport applies the FAM (Flight Activation Monitoring) system managed by Eurocontrol. To prevent flight plans from being suspended automatically, the EOBT and TOBT must be kept up-to-date until the request for start-up, following the TSAT, so that the traffic flow enables departure to occur as close to TTOT as possible.

1.3 PROCESS**1.3.1 AIRPORT SLOT AND FLIGHT PLAN VALIDATION**

Three hours prior to EOBT, the flight plan (FPL) information filed in the A-CDM system will be validated with respect to the airport slot, and the flight destination and the type of aircraft must coincide with the EOBT of the FPL initially filed in both the SOBT. If the information does not match, the system will generate an alarm and an automatic message sent to the airline and ground handling agent, who will have to update the information.

1.3.2 TOBT ALLOCATION

As soon as the air carrier or the ground handling agent has the information on the target off-block time, the TOBT shall be allocated in the A-CDM system. Throughout the process, the TOBT must be updated based on the flight information available to the airline or the ground handling agent.

The EOBT must be in line with the TOBT at all times. If there is more than a 10-minute difference between the two, the system will generate an alarm and an automatic message will be sent to the air carrier and ground handling agent, who must update the TOBT and/or EOBT with a DLA delay message.

1.3.3 TSAT PUBLICATION

Thirty minutes prior to the TOBT, the system will generate a TSAT. This time will be updated (automatically) successively based on the actual start-up sequence, the operational situation and the volume of regulated flights in the sequence.

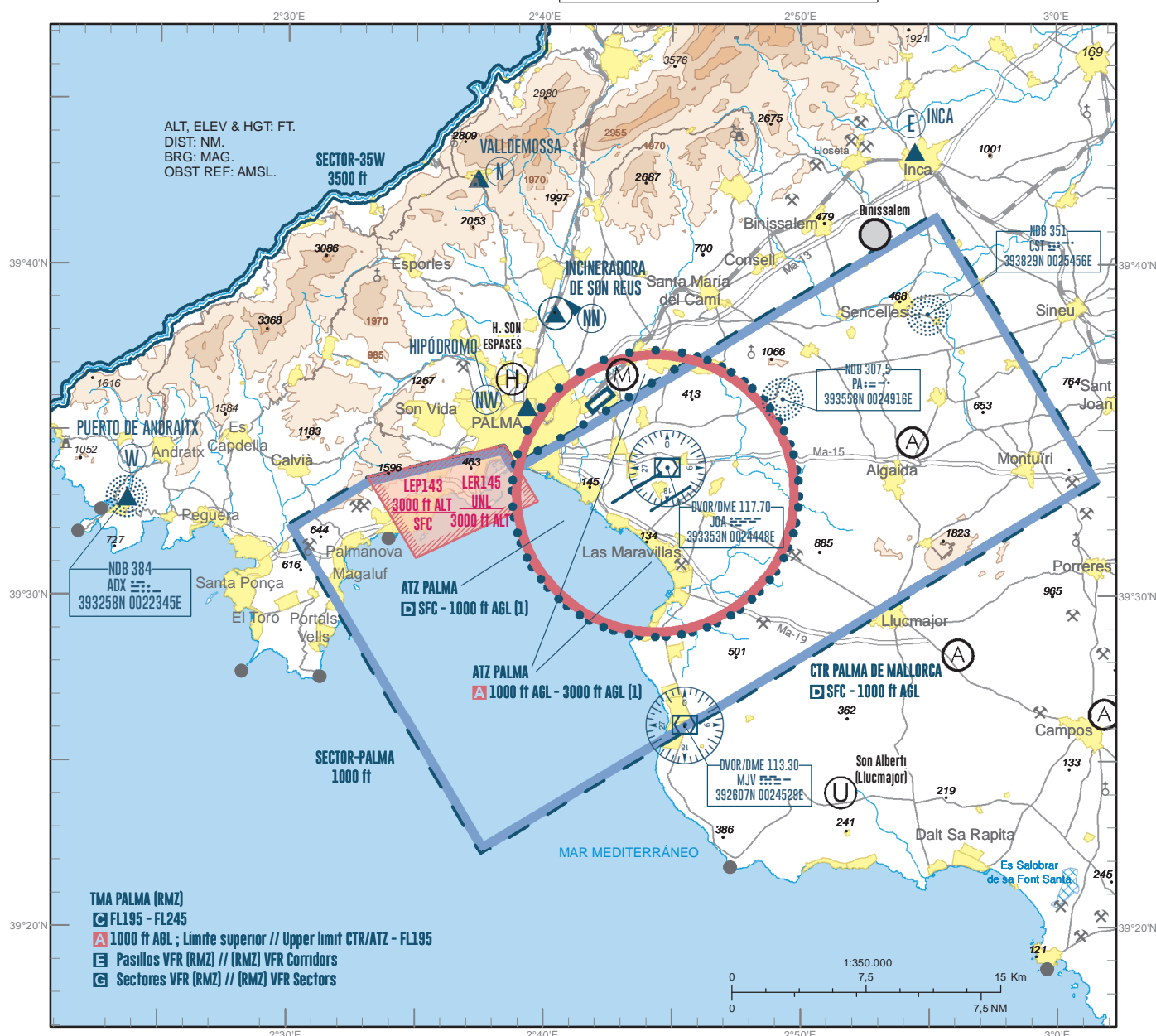
For regulated flights, the TSAT will be generated based on the CTOT as soon as it is published. Regulated flights must keep the TOBT and EOBT updated, until start-up clearance is requested from ATC.

CARTA DE APROXIMACIÓN VISUAL / VAC - OACI

ELEV AD
153
VAR 1ºE (2020)

PALMA APP	119.155
SON BONET MET	128.275
AD SIN ATS	
SON BONET RADIO	122.705C
OPS PALMA	130.250

MALLORCA/Son Bonet
LESB



NOTAS

-TRÁFICO VFR PRECAUCIÓN: durante aterrizajes por RWY 06L en LEPA/LESJ. Se recomienda al tráfico VFR civil al norte de la CTR PALMA, entre Son Bonet e Inca, que escuche frecuencia TWR Palma LOCAL ARR 118.305 C por posible tráfico instrumental en frustrada. Prestar especial atención para no superar el límite inferior del TMA y mantener separación con tráfico IFR.
-Ver límites Palma ATZ en AD 2-LEPA/LESJ Casilla 17. Sectores Visuales: ver ENR 6.10.
(1) O hasta la elevación del techo de nubes, lo que resulte mas bajo.

LLEGADAS

Las aeronaves con destino Son Bonet AD (aeródromo NO CONTROLADO) mantendrán 1000 ft AGL o inferior y procederán a Son Bonet vía circuito de tránsito de aeródromo al Norte del mismo. Está prohibido volar al Sur de Son Bonet AD. Las aeronaves con FPL, una vez hayan aterrizado, notificarán la hora de llegada a Palma OPS (LEPA OPS) por radio o por teléfono.

SALIDAS

Los FPL se presentarán personalmente o por teléfono en la ARO de Palma de Mallorca. No se aceptarán, salvo casos muy excepcionales, FPL transmitidos por radio.
Todas las aeronaves que despeguen de Son Bonet, establecerán contacto radio con Palma OPS (LEPA OPS) para notificar la hora de despegue.

TRÁFICO ENTRE SON BONET AD Y PALMA DE MALLORCA AD

Las aeronaves procedentes de Son Bonet AD con destino a Palma de Mallorca AD o que deseen cruzar la CTR, necesitarán autorización de Palma TWR (LEPA TWR) antes de entrar en el ATZ o CTR de Palma de Mallorca AD.

NOTES

-VFR TRAFFIC CAUTION: During landings by RWY 06L at LEPA/LESJ, civil VFR traffic to the north of the CTR PALMA, between Son Bonet and Inca, is recommended to keep watch on the frequency TWR Palma LOCAL ARR 118.305 C for possible instrument traffic on missed approach. Take special care not to pass the lower limit of the TMA and maintain separation from IFR traffic.
-See vertical limits Palma ATZ in AD 2-LEPA/LESJ item 17. Visual Sectors: see ENR 6.10.
(1) Or up to the cloud ceiling, whichever is lower.

ARRIVAL

Aircraft with destination Son Bonet AD (UNCONTROLLED aerodrome) shall maintain 1000 ft AGL or below and proceed to Son Bonet via the aerodrome traffic circuit to the North of the same. It is prohibited to fly to the South of Son Bonet AD. Aircraft with FPLs, once they have landed, shall notify their arrival time to Palma OPS (LEPA OPS) by radio or by telephone.

DEPARTURES

FPLs shall be presented in person or by telephone at the ARO of Palma de Mallorca. FPLs transmitted by radio shall not be accepted, other than in very exceptional circumstances.
All aircraft taking off from Son Bonet shall establish radio contact with Palma OPS (LEPA OPS) to notify their take-off time.

TRAFFIC BETWEEN SON BONET AD AND PALMA DE MALLORCA AD

Aircraft from Son Bonet AD with destination Palma de Mallorca AD or wishing to cross the CTR, shall need clearance from Palma TWR (LEPA TWR) before entering the ATZ or CTR of Palma de Mallorca AD.

CAMBIOS: FREQ. FALLO DE COMUNICACIONES, OBSERVACIONES, PUNTOS VFR.
CHANGES: FREQ. COMMUNICATIONS FAILURE, REMARKS, VFR POINTS.

MALLORCA/Son Bonet AD

➔ FALLO DE COMUNICACIONES O SIN RADIO

- Las aeronaves procederán a NN (incineradora de Son Reus) manteniendo 500 ft AGL, donde realizarán esperas observando qué pista está en servicio de acuerdo con el tránsito a la vista. Posteriormente procederán vía circuito de tránsito de aeródromo al Norte de Son Bonet AD.
- En caso de fallo de comunicaciones llamar a los teléfonos (+34) 971 449 881 y (+34) 600 941 121.

➔ OBSERVACIONES

- Los tráficos que realicen la ruta visual NW-E deberán siempre dejar la carretera nacional Ma-13A entre Santa María del Camí e Inca (E) a su izquierda.
- En el aeródromo se usa inglés y español.
- Hay vuelos de escuela y tráfico fuera del circuito por maniobras de entrenamiento.
- En caso de realizar esperas para entrar en el circuito, estas se realizarán en el punto NN.
- En la medida de lo posible se debe monitorizar TWR LEPA 118.305 C por posibles frustradas en aproximaciones en configuración RWY 06 de LEPA.
- Al sur de la población de Inca se encuentra el AD de Binissalem.
- En ningún caso se cruzará el CTR de Palma de Mallorca, ni las áreas de aproximación final a las pistas de Palma de Mallorca AD, sin permiso del ATC.
- No se efectuarán vuelos en la ATZ de Palma de Mallorca sin la previa autorización de Palma TWR (LEPA TWR).
- Cuando esté previsto efectuar un vuelo especial a una altura superior a 900 ft AGL, deberá ser coordinado previamente con el ATC para obtener la correspondiente autorización.
- A título informativo, se incluye las coordenadas geográficas del punto:
 - E: 394326N 0025426E.
 - N: 394236N 0023725E.
 - NN: 393832N 0024025E.
 - NW: 393544N 0023920E.
 - W: 393258N 0022346E.

COMMUNICATIONS FAILURE OR WITHOUT RADIO

- Aircraft shall proceed to NN (incinerator of Son Reus), maintaining 500 ft AGL, where they shall hold, observing which runway is in service, in accordance with the traffic in sight. Subsequently they shall proceed via the aerodrome traffic circuit to the North of Son Bonet AD.
- In the event of communications failure, please call the following numbers (+34) 971 449 881 y (+34) 600 941 121.

REMARKS

- Traffic on visual route NW-E must always leave the national highway Ma-13A between Santa María del Camí and Inca (E) on the left-hand side.
- English and Spanish are used in the aerodrome.
- There are flight schools and traffic outside the circuit for training manoeuvres.
- When holding to enter the circuit, these shall take place at point NN.
- Where possible, TWR LEPA 118.305 C should be monitored for possible missed approaches in LEPA RWY 06 configuration.
- AD Binissalem is located south of the town of Inca.
- Under no circumstances shall the CTR of Palma de Mallorca or the final approach areas to the runways of Palma de Mallorca AD be crossed without permission from ATC.
- No flights shall be conducted in the ATZ of Palma de Mallorca without prior authorization from Palma TWR (LEPA TWR).
- When conducting a special flight at a height above 900 ft AGL is envisaged, this must be coordinated in advance with ATC to obtain the corresponding clearance.
- Purely for information, the geographical coordinates of the point are included:
 - E: 394326N 0025426E.
 - N: 394236N 0023725E.
 - NN: 393832N 0024025E.
 - NW: 393544N 0023920E.
 - W: 393258N 0022346E.

11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO

METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED

Oficina MET: Menorca EMAe.
HR: HR AD. Fuera de este horario se emitirá METAR AUTO semihorario.
METAR: Semihorario.
TAF: 24 HR.
TREND: No.
Información: En persona y telefónica.
Documentación de vuelo/Idioma: Cartas y lenguaje claro / Español.
Cartas: Mapas previstos significativos y de viento y temperatura en altitud.
Equipo suplementario: Presentador de imágenes de nubes, rayos y de información radar.
Dependencia ATS atendida: TWR, APP.
Información adicional: Valencia OMAe (LEVA): H24; TEL: +34-963 690 750. Menorca EMAe: HR AD; TEL: +34-971 361 545.
Observaciones: Existe resumen climatológico de aeródromo. Se hacen avisos de aeródromo.

MET office: Menorca EMAe.
HR: HR AD. Outside this schedule, a half-hourly METAR AUTO will be issued.
METAR: Half-hourly
TAF: 24 HR.
TREND: No.
Briefing: In person and by telephone.
Flight documentation/Language: Charts and plain language / Spanish.
Charts: Significant forecast and wind and temperature in altitude maps.
Supplementary equipment: Lightning and clouds image and radar information display.
ATS unit served: TWR, APP.
Additional information: Valencia OMAe (LEVA): H24; TEL: +34-963 690 750. Menorca EMAe: HR AD; TEL: +34-971 361 545.
Remarks: Aerodrome climatological summary available. Aerodrome warnings.

12. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA

RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

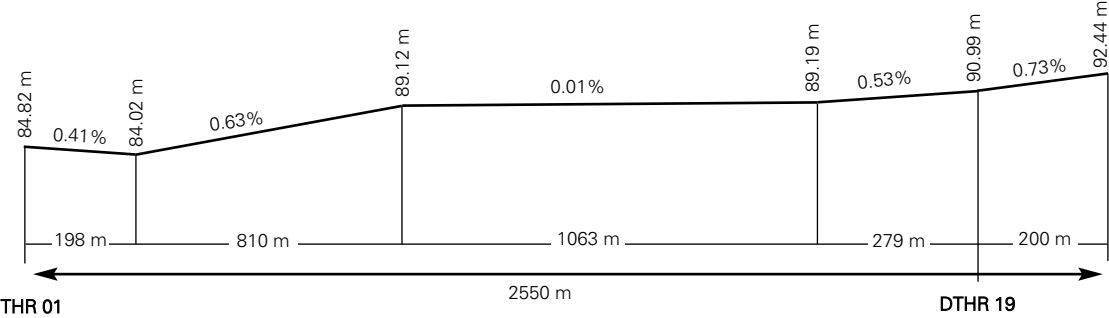
RWY	Orientación Direction	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m) Strip (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
01 (1)	009.00° GEO 007° MAG	2550 x 45	395104.53N 0041258.76E	THR: 84.8 m / 278 ft TDZ: 86.6 m / 284 ft	No	75 x 150	2510 x 300	No	240 x 150	RWY: ASPH PCN 76/F/B/W/T SWY: No
19 (2)	189.00° GEO 187° MAG	2550 x 45	395219.79N 0041314.23E	THR: 91.0 m / 299 ft TDZ: 91.0 m / 299 ft	No	75 x 150	2710 x 300	No	90 x 150	RWY: ASPH PCN 76/F/B/W/T SWY: No

Observaciones: (1) Los últimos 200 m de la RWY 01 no son útiles ni para despegues ni aterrizajes.
Coordenadas extremo RWY 01: 395226.20N 0041315.54E.
(2) THR RWY 19 desplazado 200 m.

Remarks: (1) The last 200 m of RWY 01 are not usable for take-off and landing.
RWY 01 end coordinates: 395226.20N 0041315.54E.
(2) THR RWY 19 displaced 200 m.

Perfil:

Profile:



13. DISTANCIAS DECLARADAS

DECLARED DISTANCES

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
01	2350 (1)	2425 (1)	2350 (1)	2350 (1)
19	2550	2625	2550	2350

Observaciones: (1) Debido a que los últimos 200 m no son útiles para aterrizajes ni despegues.

Remarks: (1) This is because the last 200 m are not available for take-off and landing.

14. ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA

APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

Pista: 01.

Aproximación: Precisión CAT I, 900 m. LIH. Luces de identificación de umbral.

PAPI (MEHT): 3° (16.79 m/55 ft). (1)

Umbral: Verdes con barras de ala.

Zona de toma de contacto: No.

Eje pista: 2550 m: 1650 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH. (2)
 Distancia entre luces: 15 m.

Borde de pista: 2550 m: 1950 m blancas + 600 m amarillas. LIH. (2)
 Distancia entre luces: 50 m.

Extremo de pista: Rojas.

Zona de parada: No.

→ **Observaciones:** (1) PAPI no apto para su utilización por las aeronaves A333, A340 y B747.
 (2) Los últimos 200 m no son útiles ni para despegues ni aterrizajes. Luces indicadoras de calle de salida rápida.

Runway: 01.

Approach: Precision CAT I, 900 m. LIH. Threshold identification lights.

PAPI (MEHT): 3° (16.79 m/55 ft). (1)

Threshold: Green with wing bars.

Touchdown zone: No.

Runway centre line: 2550 m: 1650 m white + 600 m white and red + 300 m red. LIH. (2)
 Distance between lights: 15 m.

Runway edge: 2550 m: 1950 m white + 600 m yellow. LIH. (2)
 Distance between lights: 50 m.

Runway end: Red.

Stopway: No.

Remarks: (1) PAPI is not suitable for use by aircraft A333, A340 and B747.

(2) The last 200 m are not usable for take-off and landing. Rapid exit taxiway indicator lights.

Pista: 19.

Aproximación: Precisión CAT I, 900 m. LIH. Luces de identificación de umbral.

PAPI (MEHT): 3° (18.59 m / 61 ft). (1)

Umbral: Verdes con barras de ala.

Zona de toma de contacto: No.

Eje pista: 2550 m: 200 m sin luces + 1450 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH.
 Distancia entre luces: 15 m.

Borde de pista: 2550 m: 200 m rojas + 1750 m blancas + 600 m amarillas. LIH.
 Distancia entre luces: 50 m.

Extremo de pista: Rojas.

Zona de parada: No.

→ **Observaciones:** Luces indicadoras de calle de salida rápida.
 (1) PAPI no apto para su utilización por la aeronave B747.

Runway: 19.

Approach: Precision CAT I, 900 m. LIH. Threshold identification lights.

PAPI (MEHT): 3° (18.59 m / 61 ft). (1)

Threshold: Green with wing bars.

Touchdown zone: No.

Runway centre line: 2550 m: 200 m without lights + 1450 m white + 600 m white and red + 300 m red. LIH.
 Distance between lights: 15 m.

Runway edge: 2550 m: 200 m red + 1750 m white + 600 m yellow. LIH.
 Distance between lights: 50 m.

Runway end: Red.

Stopway: No.

Remarks: Rapid exit taxiway indicator lights.

(1) PAPI is not suitable for use by aircraft B747.

15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA

OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

ABN/IBN: No.

WDI: 1 cerca THR 01, 1 cerca THR 19, 1 cerca ARP. LGTD.

Iluminación de TWY: Eje, excepto calles de rodaje de acceso a puestos de estacionamiento en plataforma.

Iluminación de plataforma: Torres Mega, borde (balizas reflectantes).

Fuente secundaria de energía: Grupos electrógenos que proporcionan a todos los sistemas de iluminación un tiempo de conmutación (luz) máximo de 15 segundos y sistemas de alimentación ininterrumpida que proporcionan a todos los sistemas de iluminación críticos un tiempo de conmutación (luz) máximo de 1 segundo.

Observaciones: Ninguna.

ABN/IBN: No.

WDI: 1 near THR 01, 1 near THR 19, 1 near ARP. LGTD.

TWY lighting: Centre line, except aircraft stand taxilanes on apron.

Apron lighting: Floodlighting poles, edge (reflective markers).

Secondary power supply: Engine generators that provide a maximum switch-over (light) time of 15 seconds for all the lighting systems and uninterrupted power supply systems that provide a maximum switch-over (light) time of 1 second for all critical lighting systems.

Remarks: None.

16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS

HELICOPTER LANDING AREA

Situación:

– FATO: RWY 01/19. Ver casilla 12.

Elevación: Ver casilla 12.

Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización:

– FATO: RWY 01/19: Ver casilla 12.

– Rodaje en tierra: Calles de rodaje: Ver casilla 8.

– Estacionamiento: Plataforma: Ver PDC 1.

– Tipo de superficie: Ver casillas 8 y 12.

– Resistencia: Ver casillas 8 y 12.

– Señalización: Ver casilla 9.

Orientación: Ver casilla 12.

Distancias declaradas: Ver casilla 13.

Iluminación: Ver casilla 14.

Observaciones: Ninguna.

Position:

– FATO: RWY 01/19. See item 12.

Elevation: See item 12.

Dimensions, surface, maximum weight, marking:

– FATO: RWY 01/19: See item 12.

– Ground taxiing: Taxiways: See item 8.

– Stand: Apron: See PDC 1.

– Type of surface: See items 8 and 12.

– Strength: See items 8 and 12.

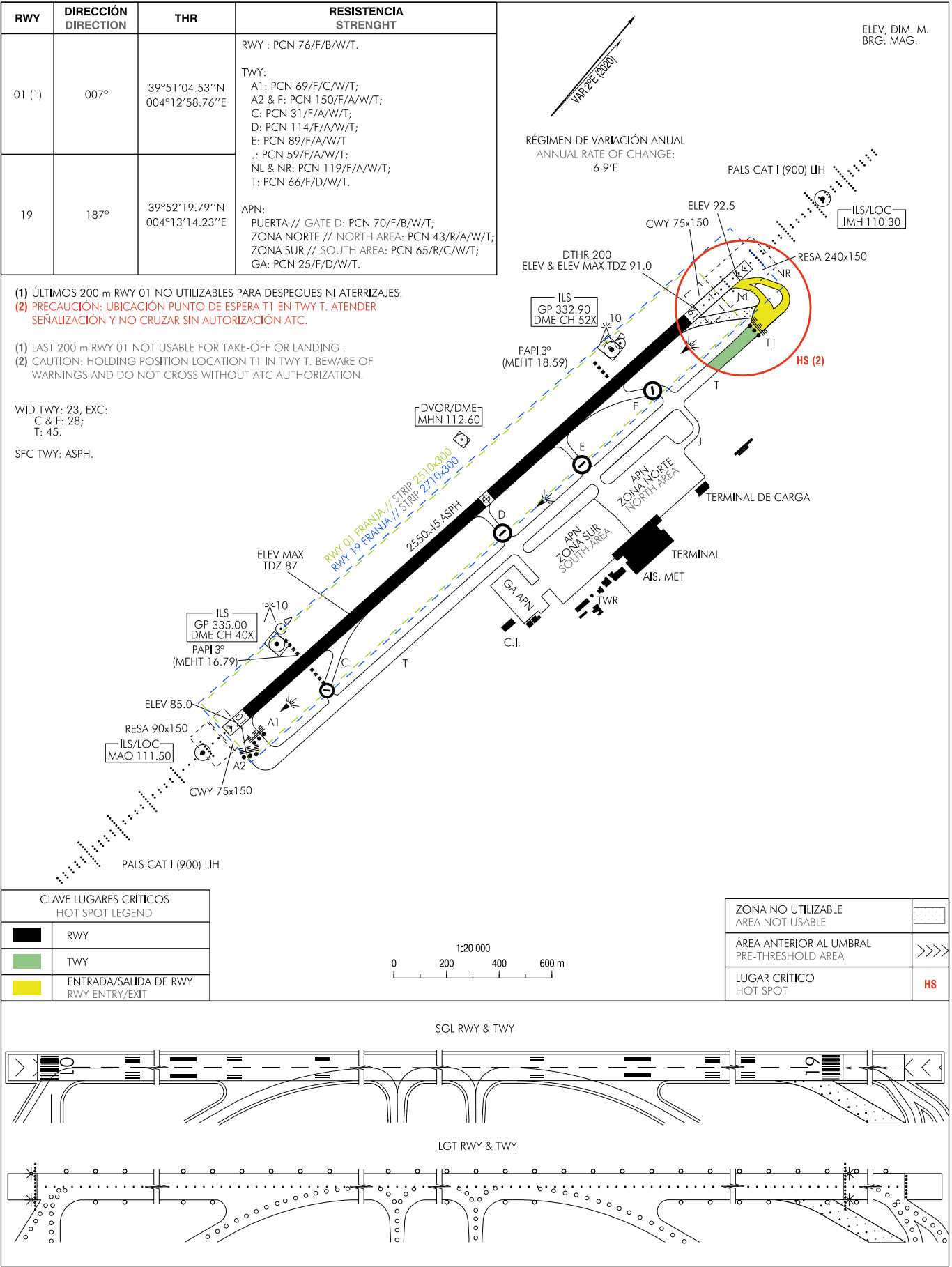
– Marking: See item 9.

Direction: See item 12.

Declared distances: See item 13.

Lighting: See item 14.

Remarks: None.



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

CARACTERÍSTICAS DE LOS PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO AIRCRAFT STANDS CHARACTERISTICS

PRKG (1)	RAMPA RAMP	COORD	SALIDA EXIT	MAX ACFT	APROAR NOSE TO		OBSERVACIONES REMARKS
					W (2)	E (3)	
02	R3	39°32'52.87"N 002°43'21.48"E	R	B753	E		INCOMP. 02B
02B	R3	39°32'54.08"N 002°43'21.45"E	A	20m (4)	—		INCOMP. 02
03	R3	39°32'54.06"N 002°43'24.21"E	R	A321	E		
04	R3	39°32'54.75"N 002°43'25.65"E	R	A321	E		
05	R3	39°32'56.40"N 002°43'26.37"E	A	30m (4)	—		
06	R3	39°32'57.44"N 002°43'30.85"E	R	B738	E		—
08	R4	39°32'58.49"N 002°43'33.92"E	R	B753	E		400 Hz - A/C (5)
10	R4	39°32'59.02"N 002°43'36.39"E	R	B738	E		400 Hz - A/C (5)
12	R5	39°33'00.26"N 002°43'39.19"E	R	A333	E		400 Hz - A/C (5)
14	R5	39°33'01.43"N 002°43'41.09"E	R	B753	E		400 Hz - A/C (5)
16	R5	39°33'02.40"N 002°43'41.98"E	R	B738	E		400 Hz - A/C (5)
18	R5	39°33'02.93"N 002°43'44.66"E	R	A333	E		400 Hz - A/C (5)
20	R5	39°33'04.14"N 002°43'47.11"E	R	B753	E		400 Hz - A/C (5)
22	R5	39°33'05.26"N 002°43'48.23"E	R	B753	E		400 Hz - A/C (5)
23A	R6	39°33'06.97"N 002°43'52.27"E	R	A321	E		—
23B	R6	39°33'07.45"N 002°43'53.17"E	R	B753	E		—
24	R7	39°33'08.69"N 002°43'55.92"E	R	B753	E		—
25	R7	39°33'09.92"N 002°43'58.53"E	R	B753	E		—
26	R7	39°33'11.33"N 002°44'02.49"E	R	B763	E		—
27	R8	39°33'10.41"N 002°44'03.38"E	R	A321	N	S	—
28	R8	39°33'09.17"N 002°44'04.36"E	R	A321	N	S	—
29	R8	39°33'06.78"N 002°44'06.21"E	R	A321	N	S	—
30	R9	39°32'59.41"N 002°43'54.27"E	R (6)	AT72	E		400 Hz - A/C (5)
32	R9	39°32'58.98"N 002°43'55.90"E	R (6)	AT72	E		400 Hz - A/C (5)
34	R9	39°32'59.16"N 002°43'57.76"E	R	B738	E		400 Hz - A/C, INCOMP. 34B (5)
34B	R9	39°32'59.48"N 002°43'57.91"E	A	AT72 (7)	—		INCOMP. 34 (5)
36	R9	39°32'59.07"N 002°43'59.66"E	R	B738	E		400 Hz - A/C (5)
38	R9	39°32'58.91"N 002°44'02.33"E	R	A321	E		400 Hz - A/C (5)
40	R9	39°32'59.47"N 002°44'04.16"E	R	A321	E		400 Hz - A/C (5) (8)
42	R9	39°33'00.29"N 002°44'05.89"E	R	A321	E		400 Hz - A/C (5)
44	R9	39°33'01.11"N 002°44'07.63"E	R	A321	E		400 Hz - A/C (5)
46	R9	39°33'01.94"N 002°44'09.37"E	R	A321	E		400 Hz - A/C (5) (9)
48	R9	39°33'02.57"N 002°44'10.60"E	R	A321	E (10)		400 Hz - A/C (5)
50	R10	39°33'01.72"N 002°44'12.45"E	R	A333	N		400 Hz - A/C (5)
52	R10	39°32'59.77"N 002°44'13.73"E	R	B772	N	S	400 Hz - A/C (5)
54	R10	39°32'57.79"N 002°44'15.32"E	R	B744/A346	N	S	400 Hz - A/C (5)
56	R11	39°32'55.93"N 002°44'16.57"E	R	B744/A346	N	S	400 Hz - A/C (5)
58	R11	39°32'54.37"N 002°44'17.98"E	R	B744/A346	N	S	400 Hz - A/C (5)
60	R13	39°32'49.93"N 002°44'12.56"E	R	A321	S		400 Hz - A/C (5)
62	R13	39°32'51.37"N 002°44'11.56"E	R	B753	S		400 Hz - A/C (5)
64	R13	39°32'52.91"N 002°44'10.34"E	R	B753	N (11)		400 Hz - A/C (5)
66	R13	39°32'54.28"N 002°44'09.18"E	R	B753	N		400 Hz - A/C (5)
68	R13	39°32'55.41"N 002°44'07.66"E	R	B738	N		400 Hz - A/C (5)
72	R13	39°32'54.52"N 002°44'03.10"E	R	B763	N		400 Hz - A/C (5)
80	R13	39°32'52.47"N 002°43'59.77"E	R	A321	N		400 Hz - A/C (5)
82	R13	39°32'50.35"N 002°44'00.70"E	R	B763	N		400 Hz - A/C (5)
84	R13	39°32'48.70"N 002°44'02.00"E	R	B763	S		400 Hz - A/C (5)

PRKG (1)	RAMPA RAMP	COORD	SALIDA EXIT	MAX ACFT	APROAR NOSE TO		OBSERVACIONES REMARKS
					W (2)	E (3)	
86	R13	39°32'47.08"N 002°44'03.00"E	R	A321	S		400 Hz - A/C (5)
88	R14	39°32'44.96"N 002°44'01.46"E	R	A321	E	W	400 Hz - A/C (5)
90	R14	39°32'44.11"N 002°43'59.68"E	R	A321	E	W	400 Hz - A/C (5)
92	R15	39°32'43.26"N 002°43'57.89"E	R	A321	E	W	400 Hz - A/C (5)
94	R15	39°32'42.41"N 002°43'56.11"E	R	A321	E	W	400 Hz - A/C (5)
96	R15	39°32'41.57"N 002°43'54.25"E	R	A321	E	W	400 Hz - A/C (5)
98	R15	39°32'40.72"N 002°43'52.54"E	R	B738	E	W	400 Hz - A/C (5)
→ 100	R3	39°32'58.58"N 002°43'19.49"E	R	A339	W		INCOMP. 100B
100B	R3	39°32'56.58"N 002°43'18.83"E	A	30 m (4)	—		INCOMP. 100
101	R3	39°32'59.32"N 002°43'21.05"E	R	B763	E		—
102	R3	39°33'00.46"N 002°43'23.45"E	R	B763	E		—
103	R3	39°33'01.23"N 002°43'25.02"E	R	B744	E		INCOMP. 103B
103B	R3	39°33'01.79"N 002°43'26.25"E	R	B763	E		INCOMP. 103
104	R4	39°33'03.60"N 002°43'33.46"E	A	B738	—		—
105	R5	39°33'04.76"N 002°43'35.91"E	A	B738	—		—
106	R5	39°33'05.93"N 002°43'38.38"E	A	B738	—		—
107	R5	39°33'07.09"N 002°43'40.83"E	A	B738	—		—
108	R5	39°33'08.25"N 002°43'43.28"E	A	B738	—		—
→ 109	R5	39°33'09.40"N 002°43'45.71"E	A	B738	—		—
→ 114	R7	39°33'13.15"N 002°43'49.89"E	R	A339	—		INCOMP. 114B
114B	R7	39°33'12.48"N 002°43'52.12"E	A	A321	—		INCOMP. 114
115	R7	39°33'15.34"N 002°43'54.54"E	R	A333	E		—
116	R7	39°33'16.00"N 002°43'55.93"E	R	A333	E		—
117	R7	39°33'18.23"N 002°44'00.64"E	R	A333	E		—
118	R7	39°33'18.83"N 002°44'01.68"E	R	B748/A388	E		INCOMP 118B
118B	R7	39°33'17.60"N 002°44'03.39"E	A	A321	—		INCOMP. 118
119	R7	39°33'14.25"N 002°44'09.10"E	R	B753	E		—
120	R8	39°33'13.42"N 002°44'09.80"E	R	B738	N	S	—
121	R8	39°33'12.25"N 002°44'10.92"E	R	A321	N	S	—
123	R8	39°33'10.03"N 002°44'12.41"E	R	B753	E		—
150	R15	39°32'40.24"N 002°43'49.92"E	R	A321	E	W	(5)
151	R15	39°32'39.48"N 002°43'48.11"E	R	B753	E	W	(5)
152	R16	39°32'38.65"N 002°43'46.36"E	R	B753	E	W	(5)
153	R16	39°32'37.82"N 002°43'44.61"E	R	B753	E	W	(5)
154	R16	39°32'36.77"N 002°43'42.40"E	R	B753	E	W	INCOMP. 154B (5)
154B	R16	39°32'35.48"N 002°43'42.76"E	A	30 m (4)	—		INCOMP. 154
155	R17	39°32'36.77"N 002°43'39.42"E	R	B753	E		INCOMP. 155B (12)
155B	R17	39°32'35.53"N 002°43'40.68"E	A	30 m (4)	—		INCOMP 155 (12)
156	R17	39°32'35.92"N 002°43'37.62"E	R	B753	E		INCOMP. 156B (12)
156B	R17	39°32'34.51"N 002°43'38.53"E	A	30 m (4)	—		INCOMP. 156 (12)
157	R17	39°32'35.09"N 002°43'35.85"E	R	B753	E		INCOMP. 157B
157B	R17	39°32'33.81"N 002°43'37.05"E	A	30 m (4)	—		INCOMP. 157
158	R17	39°32'34.26"N 002°43'34.09"E	R	B753	E		INCOMP. 158B
158B	R17	39°32'32.84"N 002°43'35.01"E	A	30 m (4)	—		INCOMP. 158
159	R17	39°32'32.08"N 002°43'33.41"E	A	30 m (4)	—		—
200	R17	39°32'29.85"N 002°43'41.67"E	R	20 m (4)	W		(12)
201	R17	39°32'29.46"N 002°43'40.85"E	R	20 m (4)	W		—

PRKG (1)	RAMPA RAMP	COORD	SALIDA EXIT	MAX ACFT	APROAR NOSE TO		OBSERVACIONES REMARKS
					W (2)	E (3)	
202	R17	39°32'29.07"N 002°43'40.03"E	R	20 m (4)	W		—
203	R17	39°32'28.68"N 002°43'39.21"E	R	20 m (4)	W		—
204	R17	39°32'28.30"N 002°43'38.39"E	R	20 m (4)	W		—
205	R17	39°32'27.91"N 002°43'37.56"E	R	20 m (4)	W		—
206	R17	39°32'27.52"N 002°43'36.74"E	R	20 m (4)	W		—
207	R17	39°32'27.13"N 002°43'35.92"E	R	20 m (4)	W		—
208	R17	39°32'26.76"N 002°43'35.08"E	R	20 m (4)	W		—
209	R17	39°32'26.46"N 002°43'34.19"E	R	20 m (4)	W		—
210	R17	39°32'26.07"N 002°43'33.37"E	R	20 m (4)	W		—
211	R17	39°32'25.68"N 002°43'32.55"E	R	20 m (4)	W		—
212	R17	39°32'25.29"N 002°43'31.72"E	R	20 m (4)	W		—
213	R17	39°32'24.90"N 002°43'30.90"E	R	20 m (4)	W		—
214	R17	39°32'24.51"N 002°43'30.08"E	R	20 m (4)	W		—
215	R17	39°32'24.12"N 002°43'29.26"E	R	20 m (4)	W		—
216	R17	39°32'23.73"N 002°43'28.44"E	R	20 m (4)	W		—
217	R17	39°32'23.34"N 002°43'27.61"E	R	20 m (4)	W		—
218	R17	39°32'25.77"N 002°43'27.17"E	R	20 m (4)	W		—
219	R17	39°32'26.16"N 002°43'27.99"E	R	20 m (4)	W		—
220	R17	39°32'26.55"N 002°43'28.81"E	R	20 m (4)	W		—
221	R17	39°32'26.94"N 002°43'29.63"E	R	20 m (4)	W		—
222	R17	39°32'27.33"N 002°43'30.46"E	R	20 m (4)	W		—
223	R17	39°32'27.71"N 002°43'31.28"E	R	20 m (4)	W		—
224	R17	39°32'28.10"N 002°43'32.10"E	R	20 m (4)	W		—
225	R17	39°32'28.49"N 002°43'32.92"E	R	20 m (4)	W		—
226	R17	39°32'28.81"N 002°43'33.60"E	R	12 m (4)	W		—
227	R17	39°32'31.38"N 002°43'40.36"E	R	30 m (4)	E		—
228	R17	39°32'30.47"N 002°43'38.43"E	R	30 m (4)	E		—
229	R17	39°32'29.55"N 002°43'36.49"E	R	30 m (4)	E		—
230	R17	39°32'28.64"N 002°43'34.56"E	R	30 m (4)	E		—
231	R17	39°32'29.17"N 002°43'32.23"E	R	30 m (4)	E		—
232	R17	39°32'28.59"N 002°43'30.98"E	R	30 m (4)	E		—
233	R17	39°32'27.99"N 002°43'29.74"E	R	30 m (4)	E		—
234	R17	39°32'27.40"N 002°43'28.49"E	R	30 m (4)	E		—
235	R17	39°32'26.81"N 002°43'27.25"E	R	30 m (4)	E		—
236	R17	39°32'29.28"N 002°43'23.65"E	R	30 m (4)	N		—
237	R17	39°32'29.86"N 002°43'24.89"E	R	30 m (4)	E		—
238	R17	39°32'30.45"N 002°43'26.13"E	R	30 m (4)	E		—
239	R17	39°32'31.04"N 002°43'27.37"E	R	30 m (4)	E		—
240	R17	39°32'31.63"N 002°43'28.62"E	R	30 m (4)	E		—
241	R17	39°32'32.22"N 002°43'29.87"E	R	30 m (4)	E		—
242	R17	39°32'33.02"N 002°43'29.64"E	R	12 m (4)	E		—
243	R17	39°32'32.61"N 002°43'28.74"E	R	12 m (4)	E		—
244	R17	39°32'32.18"N 002°43'27.83"E	R	12 m (4)	E		—
245	R17	39°32'31.53"N 002°43'26.47"E	R	12 m (4)	E		—
246	R17	39°32'31.11"N 002°43'25.56"E	R	12 m (4)	E		—
247	R17	39°32'30.66"N 002°43'24.64"E	R	12 m (4)	E		—
301	R1	39°32'39.01"N 002°42'44.93"E	A	A139	—		INCOMP. 306

PRKG (1)	RAMPA RAMP	COORD	SALIDA EXIT	MAX ACFT	APROAR NOSE TO		OBSERVACIONES REMARKS
					W (2)	E (3)	
303	R1	39°32'39.91"N 002°42'46.83"E	A	BE20	—		INCOMP. 306
306	R1	39°32'38.60"N 002°42'44.75"E	R	A124	W ACFT CAT F E otras // other ACFT		INCOMP. 301, 302, 303, 307, 307B, 308, 309
307	R1	39°32'40.19"N 002°42'48.55"E	R	B763	E		INCOMP. 306, 307B (5)
307B	R1	39°32'41.29"N 002°42'48.45"E	A	E135	—		INCOMP. 306, 307
308	R1	39°32'41.13"N 002°42'50.53"E	R	B763	E		INCOMP. 306, 308B (5)
308B	R1	39°32'42.30"N 002°42'49.61"E	A	E135/EH10	—		INCOMP. 308
309	R1	39°32'42.08"N 002°42'52.52"E	R	B763	E		INCOMP. 306, 309B (5)
309B	R1	39°32'43.23"N 002°42'51.61"E	A	E135/EH10	—		INCOMP. 309
310	R2	39°32'43.01"N 002°42'54.50"E	R	B763	E		INCOMP. 310B (5)
310B	R2	39°32'44.17"N 002°42'53.59"E	A	E135/EH10	—		INCOMP. 310
311	R2	39°32'44.28"N 002°42'56.16"E	R	B738	E		—
→ 312	R2	39°32'45.47"N 002°42'58.69"E	R	A339	E		—
313	R2	39°32'46.41"N 002°43'00.68"E	R	A333	E		(5)
314	R2	39°32'47.03"N 002°43'03.01"E	R	B763	E		(5)
315	R2	39°32'47.98"N 002°43'05.02"E	R	B753	E		INCOMP. 315B (5)
315B	R2	39°32'48.97"N 002°43'03.75"E	A	30 m (4)	—		INCOMP. 315
316	R2	39°32'48.93"N 002°43'07.01"E	R	B763	E		INCOMP. 316B (5)
316B	R2	39°32'50.24"N 002°43'06.43"E	A	30 m (4)	—		INCOMP. 316
317	R2	39°32'50.11"N 002°43'09.52"E	R	B763	E		INCOMP. 317B (5)
317B	R2	39°32'50.87"N 002°43'07.75"E	A	30 m (4)	—		INCOMP. 317
318	R2	39°32'50.83"N 002°43'11.01"E	R	B763	E		INCOMP. 318B
318B	R2	39°32'52.28"N 002°43'10.73"E	A	30 m (4)	—		INCOMP. 318

Observaciones // Remarks:	
(1)	No se dispone de letreros de identificación de puesto de estacionamiento en ningún puesto de estacionamiento // Stand identification signs are not available at any stand.
(2)	Configuración W // W configuration (ARR 24L DEP 24R).
(3)	Configuración E // E configuration (ARR 06L DEP 06R).
(4)	Envergadura máxima. // Maximum wingspan.
(5)	Sistema de guía de atraque visual. // Visual docking guidance system.
(6)	La salida de las aeronaves de los PRKG 30 y 32 debe realizarse mediante las operaciones de EMPUJAR y REMOLCAR. // Aircraft departures from PRKG 30 and 32 shall be carried out by means of PUSH and TOW operations.
(7)	PRKG exclusivo de aeronaves AT72. // PRKG for AT72 aircraft only. PRKG sin barra de viraje. // PRKG without turn bar.
(8)	Para realizar arranque cruzado se alargará el pushback hasta el PRKG 36, de manera que el chorro no incida sobre los PRKG 36 o 34. // To accomplish cross-bleed start, push-back must be continued up to PRKG 36, so that the jet efflux does not affect PRKG 36 or 34.
(9)	Se exige la colocación de 4 calzos en el tren delantero, mientras que el trasero se deja a criterio de la compañía. // It is required the placement of 4 wheel chocks in the front landing gear, while the rear is left at the company's discretion.
(10)	La salida de las aeronaves superiores a CAT C debe realizarse aproando al sur via TWY LG. // Exit of aircraft higher than CAT C must be executed nosing South via TWY LG.
(11)	El rodaje desde PRKG 64 se realizará via TWY T-1 y T-2. // Taxiing from PRKG 64 shall be executed via TWY T-1 and T-2.
(12)	El PRKG puede verse afectado por chorro de motor con velocidad menor a 56 Km/h. // PRKG can be affected by engine jet with a speed less than 56 Km/h.

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

GCXO - TENERIFE NORTE/Ciudad de La Laguna

2. DATOS GEOGRÁFICOS Y DE ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO

AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA

ARP: 282858N 0162030W. Ver AD 2-GCXO ADC.

Distancia y dirección desde la ciudad: 13 km W.

Elevación: 633 m / 2077 ft.

Ondulación geode: 45.00 ± 0.10 m (1).

Temperatura de referencia: 26°C.

Temperatura baja media: 13°C.

Declinación magnética: 5° W (2020).

Cambio anual: 9.6'E

Administración AD: Aena S.M.E., S.A.

Dirección: Aeropuerto de Tenerife Norte/Ciudad de La Laguna,
Los Rodeos s/n.
38297 La Laguna; Tenerife.

TEL: +34-922 635 860/870

FAX: +34-922 631 328/635 859

AFTN: GCXO

E-mail: Tfn.Ops.Ceops@aena.es

Tránsito autorizado: IFR/VFR (2).

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

(2) Tráfico de Aviación General IFR/VFR (excepto vuelos hospital, militares, búsqueda y salvamento, aeronaves de estado y aeronaves basadas en el propio aeropuerto) restringido excepto previa solicitud 24 HR antes a:

Oficina de Operaciones. TEL: +34-922 635 860/870
SITA: TFNOPYA.

ARP: 282858N 0162030W. See AD 2-GCXO ADC.

Distance and direction from the city: 13 km W.

Elevation: 633 m / 2077 ft.

Geoid undulation: 45.00 ± 0.10 m (1).

Reference temperature: 26°C.

Low average temperature: 13°C.

Magnetic variation: 5° W (2020).

Annual change: 9.6'E

AD administration: Aena S.M.E., S.A.

Address: Aeropuerto de Tenerife Norte/Ciudad de La Laguna,
Los Rodeos s/n.
38297 La Laguna; Tenerife.

TEL: +34-922 635 860/870

FAX: +34-922 631 328/635 859

AFTN: GCXO

E-mail: Tfn.Ops.Ceops@aena.es

Approved traffic: IFR/VFR (2).

Remarks: (1) For all AD points.

(2) General Aviation IFR/VFR traffic (except hospital, military, and rescue, state aircraft and aircraft based on the airport itself) restricted except prior clearance 24 HR before to:

Oficina de Operaciones. TEL: +34-922 635 860/870
SITA: TFNOPYA.

3. HORARIO DE OPERACIÓN

OPERATIONAL HOURS

Aeropuerto: Horario operativo para llegadas: V: 0600-2200, I: 0700-2300; PS 1 HR PPR.

Horario operativo para salidas: V: 0545-2200, I: 0645-2300; PS 1 HR PPR. (1)

Aduanas e Inmigración: HR AD.

Servicios médicos y de sanidad: Ver GEN 1.4.

AIS/ARO: HR AD.

Información MET: HR AD.

ATS: V: 0545-2220; I: 0645-2320.

En caso de activación PPR: V: 0545-2320, I: 0645-0020.

Abastecimiento de combustible: HR AD.

Asistencia en tierra: HR AD.

Seguridad: HR AD.

Deshielo: No.

Observaciones: Horario de actividad del aeropuerto: V: 0545-2220, I: 0645-2320.
En caso de activación PPR: V: 0545-2320, I: 0645-0020.

(1) Durante los siguientes tramos horarios: V: de 0545 hasta 0600, I: de 0645 hasta 0700, solamente de autorizará puesta en marcha y rodaje no admitiéndose despegues en esa franja horaria.

Airport: Operational hours for arrivals: V: 0600-2200, I: 0700-2300; PS 1 HR PPR.

Operational hours for departures: V: 0545-2200, I: 0645-2300; PS 1 HR PPR. (1)

Customs and Immigration: HR AD.

Health and Sanitation: See GEN 1.4.

AIS/ARO: HR AD.

MET briefing: HR AD.

ATS: V: 0545-2220; I: 0645-2320.

In case PPR is activated: V: 0545-2320, I: 0645-0020.

Fuelling: HR AD.

Handling: HR AD.

Security: HR AD.

De-icing: No.

Remarks: Airport hours of activity: V: 0545-2220, I: 0645-2320.
In case PPR is activated: V: 0545-2320, I: 0645-0020.

(1) During the time period V:0545 to 0600, I:0645 to 0700, only start-up and taxiing will be cleared, with no take-offs being permitted.

4. SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO

HANDLING SERVICES AND FACILITIES

Instalaciones para el manejo de carga: Sin limitaciones.

Tipos de combustible: JET A-1; AVGAS 100LL.

Tipos de lubricante: No.

Capacidad de reabastecimiento: Sin limitaciones.

Instalaciones para el deshielo: No.

Espacio disponible en hangar: No.

Instalaciones para reparaciones: No.

Observaciones: Es obligatoria la contratación de servicios de asistencia en tierra excepto para operaciones tanto de aeronaves militares que utilicen el Sector Aéreo para acceder a plataforma como del Aeroclub, y en cualquiera de los casos, siempre y cuando dispongan los medios necesarios para la correcta separación de flujos con la aviación comercial y únicamente para sus propias operaciones.

Agentes de rampa:

- BROK-AIR-FBO

TEL.: +34-922 397 105

FAX: +34-922 397 132

Móvil: +34-616 810 849

E-mail: gcxo@brok-air.com / ops@brok-air.com

SITA: Información no disponible

- Brok-air Technics

Line Maintenance EASA Part 145 (ES.145.204)

TEL: +34-922 086 686

FAX: +34-922 397 132

Cargo facilities: No limitations.

Fuel types: JET A-1; AVGAS 100LL.

Oil types: No.

Refuelling capacity: No limitations.

De-icing facilities: No.

Hangar space: No.

Repair facilities: No.

Remarks: Contracting handling services is mandatory except for operations of either military aircraft accessing apron through Sector Aéreo or flying club, and in either case, only for their own operations and when the necessary means for the appropriate separation with from commercial aviation flows are earmarked.

Ramp agents:

- BROK-AIR-FBO

TEL.: +34-922 397 105

FAX: +34-922 397 132

Mobile phone: +34-616 810 849

E-mail: gcxo@brok-air.com / ops@brok-air.com

SITA: Information not available

- Brok-air Technics

Line Maintenance EASA Part 145 (ES.145.204)

TEL: +34-922 086 686

FAX: +34-922 397 132

Móvil: +34-630 006 307
E-mail: moc@brok-air.com
SITA: Información no disponible

- CTAIR NEWCO, S.L.
TEL.: +34-822 104 066
Móvil: +34-649 983 897,
+34-644 463 820
E-mail: gestión.a@ctairnewco.com

- GERARDO MELÉNDEZ, S.L.
TEL.: +34-922 392 064
Móvil: +34-638 783 925
+34-696 987 046
E-mail: tfnops@gmelendez.com
SITA: HDQGMXH

- GROUNDFORCE
TEL.: +34-922 635 935 / 36 Jefe de Turno
FAX: +34-922 635 029
Móvil: No
E-mail: tfngfxh@groundforce.aero
SITA: TFNGFXH

- IBERIA
TEL.: +34-922 635 026 Jefe de Servicio
+34-922 635 861 Operaciones
Móvil: +34-608 431 619
E-mail: tfncicops@iberia.es
SITA: TFNKQIB

- SERVISAIR IBERICA
TEL.: +34-922 759 237
FAX: +34-922 759 238
Móvil: +34-629 762 215
+34-620 831 002
E-mail: tenerife@es.servisair.com
SITA: TFSAPXH

Mobile phone: +34-630 006 307
E-mail: moc@brok-air.com
SITA: Information not available

- CTAIR NEWCO, S.L.
TEL.: +34-822 104 066
Mobile phone: +34-649 983 897,
+34-644 463 820
E-mail: gestión.a@ctairnewco.com

- GERARDO MELÉNDEZ, S.L.
TEL.: +34-922 392 064
Mobile phone: +34-638 783 925
+34-696 987 046
E-mail: tfnops@gmelendez.com
SITA: HDQGMXH

- GROUNDFORCE
TEL.: +34-922 635 935 / 36 Shift Manager
FAX: +34-922 635 029
Mobile phone: No
E-mail: tfngfxh@groundforce.aero
SITA: TFNGFXH

- IBERIA
TEL.: +34-922 635 026 Head of Service
+34-922 635 861 Operations
Mobile phone: +34-608 431 619
E-mail: tfncicops@iberia.es
SITA: TFNKQIB

- SERVISAIR IBERICA
TEL.: +34-922 759 237
FAX: +34-922 759 238
Mobile phone: +34-629 762 215
+34-620 831 002
E-mail: tenerife@es.servisair.com
SITA: TFSAPXH

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

Hoteles: No.
Restaurante: Sí.
Transporte: Autobuses, taxis y coches de alquiler.
Instalaciones médicas: No.
Banco/Oficina Postal: Sí/No.
Información turística: Sí.
Observaciones: Ninguna.

Hotels: No.
Restaurant: Yes.
Transportation: Buses, taxis and hire cars.
Medical facilities: No.
Bank/Post Office: Yes/No.
Tourist information: Yes.
Remarks: None.

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

Categoría de incendios: 9.
Equipo de salvamento: De acuerdo a la categoría de incendios publicada.
Retirada de aeronaves inutilizadas:
Barras de arrastre y push-back de los agentes de asistencia en tierra del AD.
El aeropuerto dispone de equipos para elevación y traslado de aeronaves a disposición del propietario o explotador de la aeronave:
- Esteras rigidizadas para suelos blandos.
- Equipos de arrastre (debogging) hasta 10 TM.
- Vigas y eslingas de elevación (CAT I/II) hasta 15 TM.
- 1 dolly para movimiento de aeronaves con tren delantero y principal inutilizado hasta 10 TM y otros 2 hasta 30 TM.
- Grúas externas al AD con capacidad máxima hasta 400 TM.
Observaciones: El tiempo de respuesta del servicio de salvamento y extinción de incendios es menor a 3 minutos, con un objetivo operacional menor a 2 minutos.

Fire category: 9.
Rescue equipment: In accordance with the fire category published.
Removal of disabled aircraft:
Dragging bars and push-back of the AD handling agents.
The airport has lifting and moving gear for ACFT available for the registered owner or operator of the ACFT affected:
- Pneumatic bags for soft surfaces.
- Towing (debogging) equipment up to 10 TM.
- Lifting beams and slings (CAT I/II) up to 15 TM.
- 1 dolly for the movement of aircraft with disabled front and main landing gear, up to 10 TM and other 2 up to 30 TM.
- Cranes external to the AD with a maximum capacity of up to 400 TM.
Remarks: The response time of the rescue and fire fighting service is less than 3 minutes, with an operational objective of less than 2 minutes.

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

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

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

8. DETALLES DEL ÁREA DE MOVIMIENTO**MOVEMENT AREA DETAILS**

Plataforma: Aviación comercial: Superficie: Hormigón. EXC PRKG 1 a 4: asfalto percolado.
Resistencia: PCN 56/R/B/W/T, EXC PRKG 5, 5A, 5B, T1, T2 y K1: PCN 56/R/A/W/T.
Aviación general 1: Superficie: Hormigón.
Resistencia: PCN 12/F/A/W/T.

Apron: Commercial aviation: Surface: Concrete. EXC PRKG 1 to 4: leaching asphalt.
Strength: PCN 56/R/B/W/T, EXC PRKG 5, 5A, 5B, T1, T2 and K1: PCN 56/R/A/W/T.
General aviation 1: Surface: Concrete.
Strength: PCN 12/F/A/W/T.

16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS

HELICOPTER LANDING AREA

Situación:

- Ondulación del geoide: ver apartado 2.
- FATO: RWY 12/30.
- Coordenadas THR 12 y THR 30, ver apartado 12.
- Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 12/30.
- Rodaje aéreo: TLOF coincide con cada uno de los PRKG N1, N2, N3, N4 y N5.

Elevación:

- FATO: RWY 12/30. Elevación THR 12 y THR 30, ver apartado 12.
- Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 12/30, ver apartado 12.
- Rodaje aéreo: TLOF coincide con cada uno de los PRKG N1, N2, N3, N4 y N5. Ver apartado 8.

Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización:

- FATO: RWY 12/30, ver apartado 12.
- Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 12/30, ver apartado 12.
- Rodaje aéreo: TLOF coincide con cada uno de los PRKG N1, N2, N3, N4 y N5, ver apartado 8.

Orientación: No.**Distancias declaradas:** FATO: RWY 12/30, ver apartado 13.**Iluminación:** ver apartados 14 y 15.**Observaciones:** Los helicópteros que operen al amparo de una carta de exenciones deben consultar el apartado 20 para mayor información.**Position:**

- Geoid undulation: see item 2.
- FATO: RWY 12/30.
- Coordinates THR 12 and THR 30, see item 12.
- Ground taxiing: TLOF same as RWY 12/30.
- Air taxiing: TLOF same as each of the PRKG N1, N2, N3, N4 and N5.

Elevation:

- FATO: RWY 12/30. Elevation THR 12 and THR 30, see item 12.
- Ground taxiing: TLOF same as RWY 12/30, see item 12.
- Air Taxiing: TLOF same as each of the PRKG N1, N2, N3, N4 and N5. See item 8.

Dimensions, surface, maximum weight, marking:

- FATO: RWY 12/30, see item 12.
- Ground taxiing: TLOF same as RWY 12/30, see item 12.
- Air Taxiing: TLOF same as each of the PRKG N1, N2, N3, N4 and N5, see item 8.

Direction: No.**Declared distances:** FATO: RWY 12/30, see item 13.**Lighting:** see items 14 and 15.**Remarks:** Helicopters operating with a letter of exemption should consult item 20 for further information.

→ 17. ESPACIO AÉREO ATS

ATS AIRSPACE

Denominación y límites laterales Designation and lateral limits	Límites verticales Vertical limits	Clase de espacio aéreo Airspace class	Unidad responsable Idioma Unit Language	Altitud de transición Transition altitude
CTR TENERIFE NORTE 282828N 0162751W, arco de 6.5 NM de radio centrado en el ARP, 282410N 0161530W, 282600N 0161832W, 282811N 0162506W, 282828N 0162751W. // 282828N 0162751W, arc of radius 6.5 NM centred on ARP, 282410N 0161530W, 282600N 0161832W, 282811N 0162506W, 282828N 0162751W.	4500 ft AMSL SFC	D	TENERIFE NORTE APP ES/EN	1850 m/6000 ft
ATZ TENERIFE NORTE 282812N 0162519W, arco de 8 km de radio centrado en el ARP, 282527N 0161737W, 282600N 0161832W, 282811N 0162506W, 282812N 0162519W. (1) // 282812N 0162519W, arc of radius 8 km centred on ARP, 282527N 0161737W, 282600N 0161832W, 282811N 0162506W, 282812N 0162519W. (1)	3000 ft AGL (2) SFC	D	TENERIFE NORTE 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 clouds ceiling, whichever is lower.		

18. INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN ATS

ATS COMMUNICATION FACILITIES

Servicio Service	Distintivo llamada Call sign	FREQ	HR	Observaciones Remarks
APP	Tenerife Norte APP	124.800 MHz 128.850 MHz	HR ATS HR ATS	APP APP Secundaria // Secondary
TWR	Tenerife Norte TWR	118.700 MHz 120.000 MHz 121.700 MHz 121.850 MHz 121.500 MHz 243.000 MHz 257.800 MHz	HR ATS HR ATS HR ATS HR ATS HR ATS HR ATS HR ATS	Secundaria // Secondary GMC CLR EMERG EMERG Local MIL
ATIS	Tenerife Norte Information	118.575 MHz	HR ATS	
D-ATIS	Tenerife Norte information	NIL	HR ATS	Suministro de información ATIS mediante enlace de datos // Provision of ATIS information via data link.

19. RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIZAJE				RADIO NAVIGATION & LANDING FACILITIES		
Instalación (VAR) Facility (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas Coordinates	ELEV DME	Observaciones Remarks
DVOR (5° W)	TFN	117.700 MHz	H24	283212.6N 0161607.6W		R-152 a FL100 Posibles oscilaciones de más de ±2° // Possible signal oscillations greater than ±2° BTN 41 NM & 46 NM
DME	TFN	CH 124X	H24	283212.9N 0161607.2W	1020 m	
DVOR (5° W)	LRO	116.200 MHz	H24	282905.7N 0162105.6W		U/S BTN R-010/R-025
DME	LRO	CH 109X	H24	282905.2N 0162105.8W	630 m	Possible error de marcación // Possible bearing error BTN R-010/R-025.
L (5° W)	FP	420.000 kHz	H24	282930.8N 0162209.6W		
LOC 12 (5° W)	INOR	108.700 MHz	H24	282837.1N 0161928.0W		115° MAG / 225 m FM THR 30; COV 25 NM AVBL BTN ±10° a // at 5000 ft AMSL.
ILS CAT I						COV 17 NM (15.4 NM DME) AVBL BTN -35° & +20° FM RCL a // at 4100 ft AMSL.
GP 12		330.500 MHz	H24	282909.3N 0162116.3W		3°; RDH 15.7 m; a // at 289 m FM THR 12 & 110 m FM RCL a la derecha en el sentido de APCH // on the right in the APCH direction.
ILS/DME 12	INOR	CH 24X	H24	282909.3N 0162116.3W	636 m	REF DME THR 12
LOC 30 (5° W)	ITF	110.300 MHz	H24	282921.6N 0162141.9W		295° MAG/494 m FM THR 12; COV 25 NM
ILS CAT I						
GP 30		335.000 MHz	H24	282839.8N 0161946.5W		3°; RDH 16.90 m; a // at 276 m FM THR 30 & 102 m FM RCL a la izquierda en el sentido de la APCH // on the left in the APCH direction.
ILS/DME 30	ITF	CH 40X	H24	282839.8N 0161946.5W	618 m	REF DME THR 30
20. REGLAMENTACIÓN LOCAL				LOCAL REGULATIONS		
PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE				STANDARD TAXIING PROCEDURES		
1. PUESTA EN MARCHA DE MOTORES/TURBINAS				1. START-UP OF ENGINES/TURBINES		
1.1. Intercambio de datos con NMOC.				1.1 Exchange of data with NMOC		
El aeropuerto de Tenerife Norte/Ciudad de La Laguna intercambia información para los vuelos de salida aplicando procedimientos Advanced ATC TWR.				The airport of Tenerife Norte/Ciudad de La Laguna exchanges information for departure flights by applying the Advanced ATC TWR procedures.		
El intercambio de mensajes desde el sistema ATC local a la red ATM utiliza el estándar europeo para aeropuertos A-CDM, usando los siguientes tipos de mensaje:				Message exchanges from the local ATC system to the ATM network use the A-CDM European standard for airports, with the following message types:		
– A-DPI.				– A-DPI.		
– C-DPI, cuando se requiere.				– C-DPI, when required.		
Una vez aprobada la puesta en marcha, cuando la aeronave comience la salida del puesto de estacionamiento, la hora objetivo de despegue (TTOT) es calculada y transmitida a NMOC a través de un mensaje A-DPI. El uso de la hora real de fuera de calzos (AOBT) en lugar de la EOBT del plan de vuelo junto con el tiempo de rodaje variable, aumentará la precisión de la hora de despegue.				When start-up has been approved and the aircraft starts to exit the stand, the target take-off time (TTOT) is calculated and transmitted to NMOC via an A-DPI message. The use of the actual off-block time (AOBT) instead of the EOBT in the flight plan, along with the variable taxiing time, will increase the precision of the take-off time.		
Si una aeronave necesitara detener el rodaje y regresar al puesto de estacionamiento por razones técnicas, el vuelo será cancelado en la red ATM enviando un mensaje C-DPI.				If an aircraft has to stop taxiing and go back to the stand for technical reasons, the flight shall be cancelled in the ATM network by sending a C-DPI message.		
Como consecuencia, el plan de vuelo será suspendido con la observación "Suspended by departure airport". El plan de vuelo podrá ser activado de nuevo por el operador a través de una actualización de la EOBT (mensaje DLA o de CHG).				As a result, the flight plan shall be suspended with the remark "Suspended by departure airport". The flight plan can be activated again by updating the EOBT with a DLA or CHG message.		
2. MOVIMIENTO EN SUPERFICIE (SALIDAS)				2. SURFACE MOVEMENT (DEPARTURES)		
A. Los pilotos solicitarán permiso para retroceso y rodaje a Tenerife Norte GMC en la frecuencia correspondiente.				A. Pilots shall request permission for push-back and taxiing from Tenerife Norte GMC on the corresponding frequency.		
B. Tenerife Norte GMC es responsable de expedir autorizaciones e instrucciones para el retroceso remolcado, retroceso por potencia y rodaje de aeronaves.				B. Tenerife Norte GMC is responsible for issuing authorisations and instructions for towed push-back, power-back and aircraft taxiing.		
C. Las maniobras en los puestos de estacionamiento de salida autónoma se realizarán a la mínima potencia posible y de forma que, al realizar el viraje, no se sobrepase la potencia de ralentí.				C. Manoeuvres in the autonomous exit parking positions shall be carried out under minimum power and so that idling power is not exceeded when making the turn.		
D. Las maniobras de retroceso y salida por potencia desde los puestos de estacionamiento de la plataforma comercial se realizarán hasta el eje de la TWY R.				D. The push-back and power exit manoeuvres from the parking positions of the commercial apron shall be carried out up to the centre line of TWY R.		
E. La salida de los puestos de estacionamiento de la plataforma de Aviación General 1 se realizará tras la correspondiente autorización de ATC a través de la TWY Y, se accederá a la TWY R. Entre la puesta y salida del sol así como durante la aplicación de LVP la salida se realizará con guiado de vehículo "SÍGAME". Las aeronaves solicitarán el guiado a ATC en el momento que notifique listo para rodaje.				E. The exit from the parking positions of the General Aviation 1 apron shall be carried out via TWY Y to access TWY R after receiving the appropriate authorisation from ATC. Between sunrise and during the application of LVP, the exit shall be carried out under guidance of the "FOLLOW ME" vehicle. Aircraft shall request guidance from ATC when they report that they are ready to taxi.		
F. La salida de los puestos de estacionamiento de la plataforma de Aviación General 2 se realizará de manera remolcada hasta el eje de la TWY W. Tras la correspondiente autorización de ATC a través de la TWY W se accederá a la TWY R.				F. The exit from the parking positions of the General Aviation 2 apron shall be carried out by towing to the centre line of TWY W. Access to TWY R shall be carried out via TWY W after receiving appropriate authorisation from ATC.		

ARACO4K
KONBA6K
TFS3K

BIMBO7K
KORAL8K
VASTO6K

GDV4K
LARYS2K

LPC7K
SAMAR7K

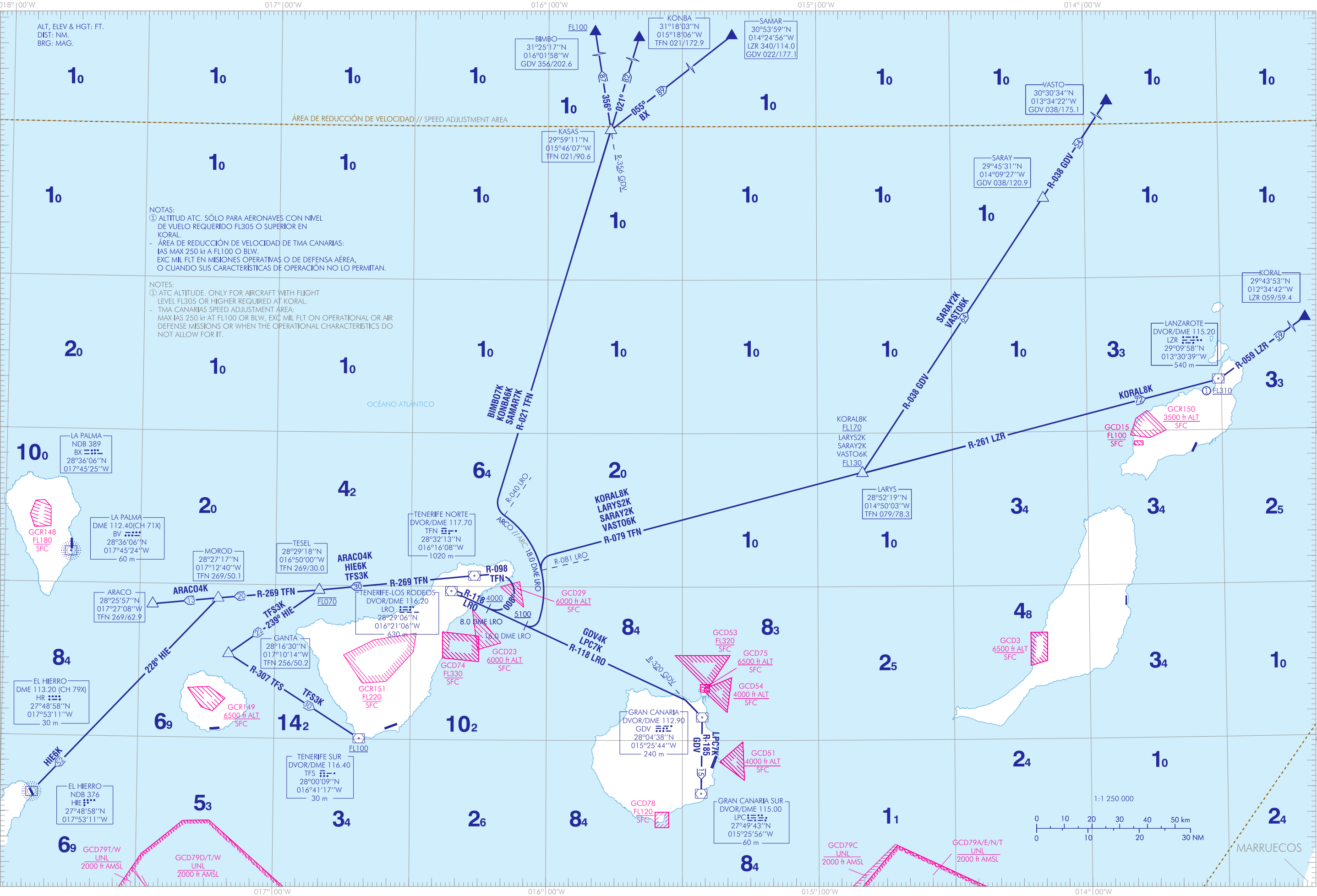
HIE6K
SARAY2K

CARTA DE SALIDA NORMALIZADA
VUELO POR INSTRUMENTOS (SID)-OACI

TA 6000
VAR 4°23.5'W (2020)

APP 124.800
TWR 118.700

CAMBIO: TRAMO EN SID HIE6K; RADIAL EN EL PRIMER TRAMO DE TODAS LAS SID; ELIMINACIÓN SID TFS2C; LÍMITES LATERALES GCR151.
CHANGES: SEGMENT ON SID HIE6K; RADIAL ON FIRST SEGMENT IN ALL SID; WITHDRAWAL SID TFS2C; LATERAL LIMITS GCR151.



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

TENERIFE NORTE/Ciudad de La Laguna AD

→ SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID)

PISTA 12

NOTAS APLICABLES A TODAS LAS SID:

- IAS 250 kt a FL100 o inferior.

SALIDA ARACO CUATRO KILO (ARACO4K). Sujeta a la actividad de GCD29.

Subir en R-118 LRO hasta 8.0 DME LRO a 4000 ft o superior. Virar a la izquierda a rumbo magnético 008° para interceptar y seguir R-098 TFN directo a DVOR/DME TFN. Proceder por R-269 TFN directo a TESEL. Directo a ARACO.

Pendiente mínima de ascenso 5.0% hasta 4000 ft.

AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Cruzar TESEL a FL070 y esperar posterior autorización.

SALIDA BIMBO SIETE KILO (BIMBO7K)

Subir en R-118 LRO hasta 16.0 DME LRO a 5100 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir arco 18.0 DME LRO hasta interceptar R-040 LRO. Virar a la derecha para seguir R-021 TFN directo a KASAS. Virar a la izquierda para seguir R-356 GDV directo a cruzar BIMBO a FL100 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 4.7% hasta 3000 ft.

AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Mantener FL070 y esperar posterior autorización.

NOTA: Debido a las restricciones del DVOR/DME GDV y cuando su cobertura no sea suficiente por debajo del FL150, se proporcionará guía vectorial radar.

SALIDA GRAN CANARIA CUATRO KILO (GDV4K). Sujeta a la actividad de la GCD53.

Subir en R-118 LRO hasta interceptar y seguir R-320 GDV directo a DVOR/DME GDV.

Pendiente mínima de ascenso 4.7% hasta 3000 ft.

AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Mantener FL070 y esperar posterior autorización.

NOTA: Debido a las restricciones del DVOR/DME GDV y cuando su cobertura no sea suficiente por debajo del FL150, se proporcionará guía vectorial radar.

Sobrevuelo obligatorio de DVOR/DME GDV, para garantizar separación reglamentaria entre aeronaves.

SALIDA GRAN CANARIA SUR SIETE KILO (LPC7K). Sujeta a la actividad de la GCD53.

Subir en R-118 LRO hasta interceptar y seguir R-320 GDV directo a DVOR/DME GDV. Proceder por R-185 GDV directo a DVOR/DME LPC.

Pendiente mínima de ascenso 4.7% hasta 3000 ft.

AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Mantener FL070 y esperar posterior autorización.

Sobrevuelo obligatorio de DVOR/DME GDV, para garantizar separación reglamentaria entre aeronaves.

SALIDA HIERRO SEIS KILO (HIE6K). Sujeta a la actividad de GCD29.

Subir en R-118 LRO hasta 8.0 DME LRO a 4000 ft o superior. Virar a la izquierda a rumbo magnético 008° para interceptar y seguir R-098 TFN directo a DVOR/DME TFN. Proceder por R-269 TFN directo a TESEL. Directo a MOROD. Virar a la izquierda para seguir ruta magnética 228° HIE directo a NDB HIE.

Pendiente mínima de ascenso 5.0% hasta 4000 ft.

AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Cruzar TESEL a FL070 y esperar posterior autorización.

SALIDA KONBA SEIS KILO (KONBA6K)

Subir en R-118 LRO hasta 16.0 DME LRO a 5100 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir arco 18.0 DME LRO hasta interceptar R-040 LRO. Virar a la derecha para seguir R-021 TFN directo a KASAS. Directo a KONBA.

Pendiente mínima de ascenso 4.7% hasta 3000 ft.

AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Mantener FL070 y esperar posterior autorización.

STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID)

RUNWAY 12

NOTES APPLICABLE TO ALL SID:

- IAS 250 kt at FL100 or below.

ARACO FOUR KILO DEPARTURE (ARACO4K). Subject to GDC29 activity.

Climb on R-118 LRO up to 8.0 DME LRO at 4000 ft or above. Turn left to magnetic heading 008° to intercept and follow R-098 TFN direct to DVOR/DME TFN. Proceed on R-269 TFN direct to TESEL. Direct to ARACO.

Minimum climb gradient of 5.0% up to 4000 ft.

INITIAL ATC CLEARANCE: Cross TESEL at FL070 and wait for further clearance.

BIMBO SEVEN KILO DEPARTURE (BIMBO7K)

Climb on R-118 LRO up to 16.0 DME LRO at 5100 ft or above. Turn left to follow arc 18.0 DME LRO to intercept R-040 LRO. Turn right to follow R-021 TFN direct to KASAS. Turn left to follow R-356 GDV direct to cross BIMBO at FL100 or above.

Minimum climb gradient of 4.7% up to 3000 ft.

INITIAL ATC CLEARANCE: Maintain FL070 and wait for further clearance.

NOTE: Due to the restrictions to DVOR/DME GDV, and when its coverage is not sufficient below FL150, radar vectoring will be provided.

GRAN CANARIA FOUR KILO DEPARTURE (GDV4K). Subject to GCD53 activity.

Climb on R-118 LRO to intercept and follow R-320 GDV direct to DVOR/DME GDV.

Minimum climb gradient of 4.7% up to 3000 ft.

INITIAL ATC CLEARANCE: Maintain FL070 and wait for further clearance.

NOTE: Due to restrictions in DVOR/DME GDV, and when its coverage is not sufficient below FL150, radar vectoring guidance will be provided.

DVOR/DME GDV overflying is mandatory in order to assure the standard separation between aircraft.

GRAN CANARIA SUR SEVEN KILO DEPARTURE (LPC7K). Subject to GCD53 activity.

Climb on R-118 LRO to intercept and follow R-320 GDV direct to DVOR/DME GDV. Proceed on R-185 GDV direct to DVOR/DME LPC.

Minimum climb gradient of 4.7% up to 3000 ft.

INITIAL ATC CLEARANCE: Maintain FL070 and wait for further clearance.

DVOR/DME GDV overflying is mandatory in order to assure the standard separation between aircraft.

HIERRO SIX KILO DEPARTURE (HIE6K). Subject to GDC29 activity.

Climb on R-118 LRO up to 8.0 DME LRO at 4000 ft or above. Turn left to magnetic heading 008° to intercept and follow R-098 TFN direct to DVOR/DME TFN. Proceed on R-269 TFN direct to TESEL. Direct to MOROD. Turn left to follow magnetic track 228° HIE direct to NDB HIE.

Minimum climb gradient of 5.0% up to 4000 ft.

INITIAL ATC CLEARANCE: Cross TESEL at FL070 and wait for further clearance.

KONBA SIX KILO DEPARTURE (KONBA6K)

Climb on R-118 LRO up to 16.0 DME LRO at 5100 ft or above. Turn left to follow arc 18.0 DME LRO to intercept R-040 LRO. Turn right to follow R-021 TFN direct to KASAS. Direct to KONBA.

Minimum climb gradient of 4.7% up to 3000 ft.

INITIAL ATC CLEARANCE: Maintain FL070 and wait for further clearance.

SALIDA KORAL OCHO KILO (KORAL8K)

Subir en R-118 LRO hasta 16.0 DME LRO a 5100 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir arco 18.0 DME LRO hasta interceptar R-081 LRO. Virar a la derecha para seguir R-079 TFN directo a cruzar LARYS a FL170 o superior. Seguir R-261 LZR directo a DVOR/DME LZR a FL310 o superior. Proceder por R-059 LZR directo a KORAL. Pendiente mínima de ascenso 4.7% hasta 3000 ft.

AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Mantener FL070 y esperar posterior autorización.

SALIDA LARYS DOS KILO (LARYS2K)

Subir en R-118 LRO hasta 16.0 DME LRO a 5100 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir arco 18.0 DME LRO hasta interceptar R-081 LRO. Virar a la derecha para seguir R-079 TFN directo a cruzar LARYS a FL130 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 4.7% hasta 3000 ft.

AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Mantener FL070 y esperar posterior autorización.

SALIDA SAMAR SIETE KILO (SAMAR7K)

Subir en R-118 LRO hasta 16.0 DME LRO a 5100 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir arco 18.0 DME LRO hasta interceptar R-040 LRO. Virar a la derecha para seguir R-021 TFN directo a KASAS. Virar a la derecha para seguir ruta magnética 055° BX directo a SAMAR.

Pendiente mínima de ascenso 4.7% hasta 3000 ft.

AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Mantener FL070 y esperar posterior autorización.

SALIDA SARAY DOS KILO (SARAY2K)

Subir en R-118 LRO hasta 16.0 DME LRO a 5100 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir arco 18.0 DME LRO hasta interceptar R-081 LRO. Virar a la derecha para seguir R-079 TFN directo a cruzar LARYS a FL130 o superior. Virar a la izquierda para seguir R-038 GDV directo a SARAY.

Pendiente mínima de ascenso 4.7% hasta 3000 ft.

AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Mantener FL070 y esperar posterior autorización.

NOTA: Debido a las restricciones del DVOR/DME GDV y cuando su cobertura no sea suficiente por debajo del FL150, se proporcionará guía vectorial radar.

SALIDA TENERIFE SUR TRES KILO (TFS3K). Sujeta a la actividad de la GCD29.

Subir en R-118 LRO hasta 8.0 DME LRO a 4000 ft o superior. Virar a la izquierda a rumbo magnético 008° para interceptar y seguir R-098 TFN directo a DVOR/DME TFN. Proceder por R-269 TFN directo a TESEL. Virar a la izquierda para seguir ruta magnética 239° HIE directo a GANTA. Virar a la izquierda para seguir R-307 TFS directo a cruzar DVOR/DME TFS a FL100 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 5.0% hasta 4000 ft.

AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Cruzar TESEL a FL070 y esperar posterior autorización.

SALIDA VASTO SEIS KILO (VASTO6K)

Subir en R-118 LRO hasta 16.0 DME LRO a 5100 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir arco 18.0 DME LRO hasta interceptar R-081 LRO. Virar a la derecha para seguir R-079 TFN directo a cruzar LARYS a FL130 o superior. Virar a la izquierda para seguir R-038 GDV directo a SARAY. Directo a VASTO.

Pendiente mínima de ascenso 4.7% hasta 3000 ft.

AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Mantener FL070 y esperar posterior autorización.

NOTA: Debido a las restricciones del DVOR/DME GDV y cuando su cobertura no sea suficiente por debajo del FL150, se proporcionará guía vectorial radar.

SALIDA DE CONTINGENCIA

En caso de fallo de una o más radioayudas que soportan las salidas de la RWY 12, se procederá del siguiente modo:

Subir en rumbo de pista hasta FL070. Virar siguiendo instrucciones ATC. Pendiente mínima de ascenso 5.3% hasta 5500 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.

KORAL EIGHT KILO DEPARTURE (KORAL8K)

Climb on R-118 LRO up to 16.0 DME LRO at 5100 ft or above. Turn left to follow arc 18.0 DME LRO to intercept R-081 LRO. Turn right to follow R-079 TFN direct to cross LARYS at FL170 or above. Follow R-261 LZR direct to DVOR/DME LZR at FL310 or above. Proceed on R-059 LZR direct to KORAL.

Minimum climb gradient of 4.7% up to 3000 ft.

INITIAL ATC CLEARANCE: Maintain FL070 and wait for further clearance.

LARYS TWO KILO DEPARTURE (LARYS2K)

Climb on R-118 LRO up to 16.0 DME LRO at 5100 ft or above. Turn left to follow arc 18.0 DME LRO to intercept R-081 LRO. Turn right to follow R-079 TFN direct to cross LARYS at FL130 or above.

Minimum climb gradient of 4.7% up to 3000 ft.

INITIAL ATC CLEARANCE: Maintain FL070 and wait for further clearance.

SAMAR SEVEN KILO DEPARTURE (SAMAR7K)

Climb on R-118 LRO up to 16.0 DME LRO at 5100 ft or above. Turn left to follow arc 18.0 DME LRO to intercept R-040 LRO. Turn right to follow R-021 TFN direct to KASAS. Turn right to follow magnetic track 055° BX direct to SAMAR.

Minimum climb gradient of 4.7% up to 3000 ft.

INITIAL ATC CLEARANCE: Maintain FL070 and wait for further clearance.

SARAY TWO KILO DEPARTURE (SARAY2K)

Climb on R-118 LRO up to 16.0 DME LRO at 5100 ft or above. Turn left to follow arc 18.0 DME LRO to intercept R-081 LRO. Turn right to follow R-079 TFN direct to cross LARYS at FL130 or above. Turn left to follow R-038 GDV direct to SARAY.

Minimum climb gradient of 4.7% up to 3000 ft.

INITIAL ATC CLEARANCE: Maintain FL070 and wait for further clearance.

NOTE: Due to the restrictions to DVOR/DME GDV, and when its coverage is not sufficient below FL150, radar vectoring will be provided.

TENERIFE SUR THREE KILO DEPARTURE (TFS3K). Subject to GCD29 activity.

Climb on R-118 LRO up to 8.0 DME LRO at 4000 ft or above. Turn left to magnetic heading 008° to intercept and follow R-098 TFN direct to DVOR/DME TFN. Proceed on R-269 TFN direct to TESEL. Turn left to follow magnetic track 239° HIE direct to GANTA. Turn left to follow R-307 TFS direct to cross DVOR/DME TFS at FL100 or above.

Minimum climb gradient of 5.0% up to 4000 ft.

INITIAL ATC CLEARANCE: Cross TESEL at FL070 and wait for further clearance.

VASTO SIX KILO DEPARTURE (VASTO6K)

Climb on R-118 LRO up to 16.0 DME LRO at 5100 ft or above. Turn left to follow arc 18.0 DME LRO to intercept R-081 LRO. Turn right to follow R-079 TFN direct to cross LARYS at FL130 or above. Turn left to follow R-038 GDV direct to SARAY. Direct to VASTO.

Minimum climb gradient of 4.7% up to 3000 ft.

INITIAL ATC CLEARANCE: Maintain FL070 and wait for further clearance.

NOTE: Due to the restrictions to DVOR/DME GDV, and when its coverage is not sufficient below FL150, radar vectoring will be provided.

CONTINGENCY DEPARTURE

In the event of failure of one or more nav aids on which the departures from RWY 12 are based on, the following procedure shall be carried out:

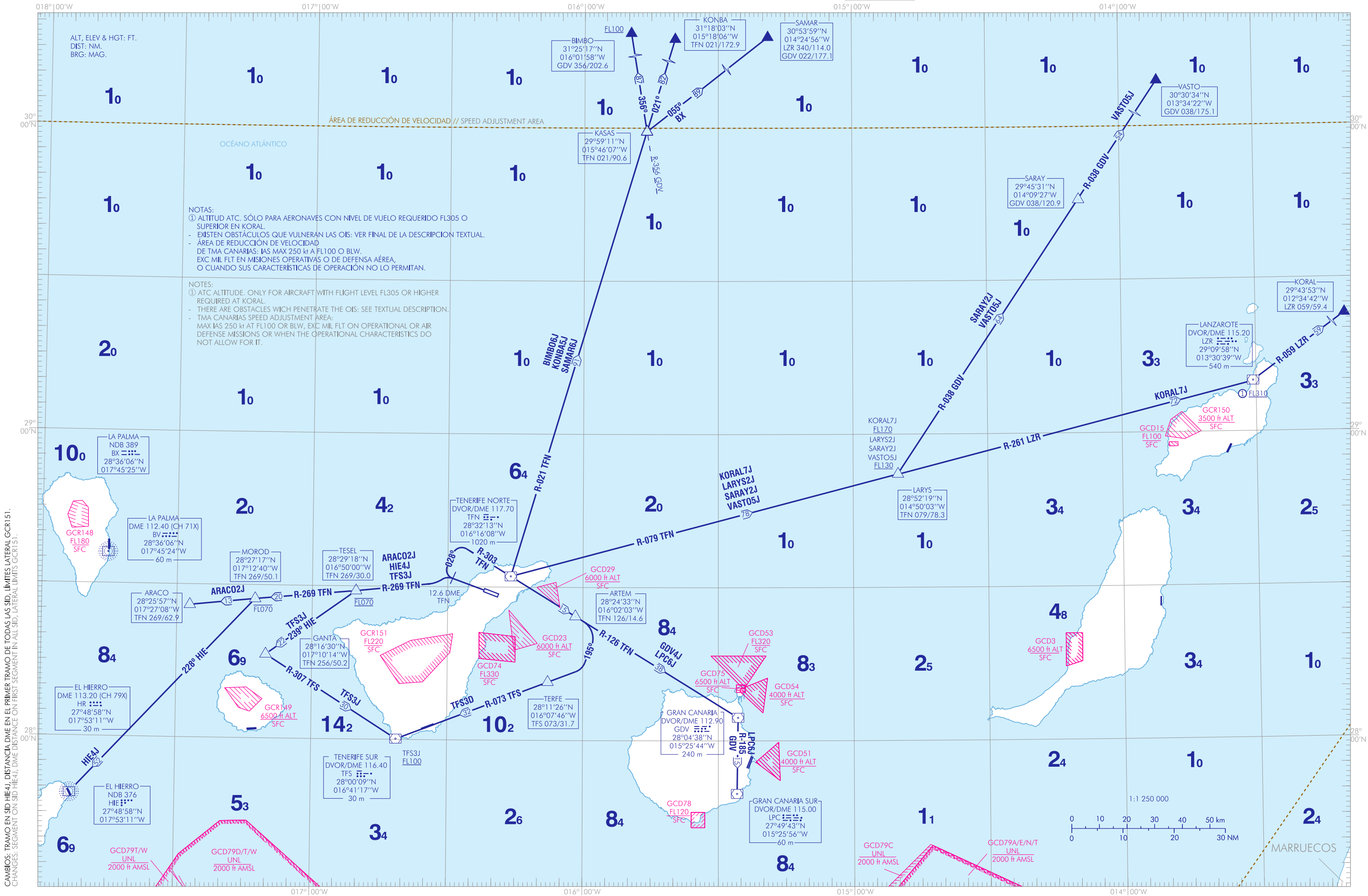
Climb on runway heading to FL070. Turn following ATC instructions. Minimum climb gradient of 5.3% up to 5500 ft.

In case of communications failure, proceed according to the established on section ENR 1.8, item "Air-ground communications failure" in AIP-ESPAÑA.

CARTA DE SALIDA NORMALIZADA
VUELO POR INSTRUMENTOS (SID)-OACI

APP	124.800
TWR	118.700

ARACO2J	BIMBO6J	GDV4J	LPC6J	HIE4J
KONBA5J	KORAL7J	LARYS2J	SAMAR6J	SARAY2J
TFS3D	TFS3J	VASTO5J		



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

TENERIFE NORTE/Ciudad de La Laguna AD

→ SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID)

PISTA 30

NOTAS APLICABLES A TODAS LAS SID:

- IAS 250 kt a FL100 o inferior.

SALIDA ARACO DOS JULIETT (ARACO2J)

Subir en rumbo de pista hasta 12.6 DME TFN. Virar a la izquierda para seguir R-269 TFN directo a TESEL. Directo a ARACO.

Pendiente mínima de ascenso 4.7% hasta 2600 ft.

AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Cruzar TESEL a FL070 y esperar posterior autorización.

SALIDA BIMBO SEIS JULIETT (BIMBO6J)

Subir en rumbo de pista hasta 12.6 DME TFN. Virar a la derecha a rumbo magnético 028° para interceptar y seguir R-303 TFN directo a DVOR/DME TFN. Proceder por R-021 TFN directo a KASAS. Virar a la izquierda para seguir R-356 GDV directo a cruzar BIMBO a FL100 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 4.7% hasta 2600 ft.

AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Mantener FL070 y esperar posterior autorización.

NOTA: Debido a las restricciones del DVOR/DME GDV y cuando su cobertura no sea suficiente por debajo de FL150, se proporcionará guía vectorial radar.

SALIDA GRAN CANARIA CUATRO JULIETT (GDV4J)

Subir en rumbo de pista hasta 12.6 DME TFN. Virar a la derecha a rumbo magnético 028° para interceptar y seguir R-303 TFN directo a DVOR/DME TFN. Proceder por R-126 TFN directo a ARTEM. Directo a DVOR/DME GDV.

Pendiente mínima de ascenso 4.7% hasta 2600 ft.

AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Mantener FL070 y esperar posterior autorización.

NOTA: Debido a las restricciones del DVOR/DME GDV y cuando su cobertura no sea suficiente por debajo de FL150, se proporcionará guía vectorial radar.

Sobrevuelo obligatorio de DVOR/DME GDV, para garantizar separación reglamentaria entre aeronaves.

SALIDA GRAN CANARIA SUR SEIS JULIETT (LPC6J)

Subir en rumbo de pista hasta 12.6 DME TFN. Virar a la derecha a rumbo magnético 028° para interceptar y seguir R-303 TFN directo a DVOR/DME TFN. Proceder por R-126 TFN directo a ARTEM. Directo a DVOR/DME GDV. Proceder por R-185 GDV directo al DVOR/DME LPC.

Pendiente mínima de ascenso 4.7% hasta 2600 ft.

AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Mantener FL070 y esperar posterior autorización.

Sobrevuelo obligatorio de DVOR/DME GDV, para garantizar separación reglamentaria entre aeronaves.

SALIDA HIERRO CUATRO JULIETT (HIE4J)

Subir en rumbo de pista hasta 12.6 DME TFN. Virar a la izquierda para seguir R-269 TFN directo a TESEL. Directo a MOROD. Virar a la izquierda para seguir ruta magnética 227° HIE directo a NDB HIE.

Pendiente mínima de ascenso 4.7% hasta 2600 ft.

AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Cruzar TESEL a FL070 y esperar posterior autorización.

SALIDA KONBA CINCO JULIETT (KONBA5J)

Subir en rumbo de pista hasta 12.6 DME TFN. Virar a la derecha a rumbo magnético 028° para interceptar y seguir R-303 TFN directo a DVOR/DME TFN. Proceder por R-021 TFN directo a KASAS. Directo a KONBA.

Pendiente mínima de ascenso 4.7% hasta 2600 ft.

AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Mantener FL070 y esperar posterior autorización.

SALIDA KORAL SIETE JULIETT (KORAL7J)

Subir en rumbo de pista hasta 12.6 DME TFN. Virar a la derecha a rumbo magnético 028° para interceptar y seguir R-303 TFN directo a DVOR/DME TFN. Proceder por R-079 TFN directo a cruzar LARYS a

STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID)

RUNWAY 30

NOTES APPLICABLE TO ALL SID:

- IAS 250 kt at FL100 or below.

ARACO TWO JULIETT DEPARTURE (ARACO2J)

Climb on runway heading up to 12.6 DME TFN. Turn left to follow R-269 TFN direct to TESEL. Direct to ARACO.

Minimum climb gradient of 4.7% up to 2600 ft.

INITIAL ATC CLEARANCE: Cross TESEL at FL070 and wait for further clearance.

BIMBO SIX JULIETT DEPARTURE (BIMBO6J)

Climb on runway heading up to 12.6 DME TFN. Turn right to magnetic heading 028° to intercept and follow R-303 TFN direct to DVOR/DME TFN. Proceed on R-021 TFN direct to KASAS. Turn left to follow R-356 GDV direct to cross BIMBO at FL100 or above.

Minimum climb gradient of 4.7% up to 2600 ft.

INITIAL ATC CLEARANCE: Maintain FL070 and wait for further clearance.

NOTE: Due to the restrictions to DVOR/DME GDV, and when its coverage is not sufficient below FL150, radar vectoring will be provided.

GRAN CANARIA FOUR JULIETT DEPARTURE (GDV4J)

Climb on runway heading up to 12.6 DME TFN. Turn right to magnetic heading 028° to intercept and follow R-303 TFN direct to DVOR/DME TFN. Proceed on R-126 TFN direct to ARTEM. Direct to DVOR/DME GDV.

Minimum climb gradient of 4.7% up to 2600 ft.

INITIAL ATC CLEARANCE: Maintain FL070 and wait for further clearance.

NOTE: Due to restrictions in DVOR/DME GDV, and when its coverage is not sufficient below FL150, radar vectoring guidance will be provided.

DVOR/DME GDV overflying is mandatory in order to assure the standard separation between aircraft.

GRAN CANARIA SUR SIX JULIETT DEPARTURE (LPC6J)

Climb on runway heading up to 12.6 DME TFN. Turn right to magnetic heading 028° to intercept and follow R-303 TFN direct to DVOR/DME TFN. Proceed on R-126 TFN direct to ARTEM. Direct to DVOR/DME GDV. Proceed on R-185 GDV direct to DVOR/DME LPC.

Minimum climb gradient of 4.7% up to 2600 ft.

INITIAL ATC CLEARANCE: Maintain FL070 and wait for further clearance.

DVOR/DME GDV overflying is mandatory in order to assure the standard separation between aircraft.

HIERRO FOUR JULIETT DEPARTURE (HIE4J)

Climb on runway heading up to 12.6 DME TFN. Turn left to follow R-269 TFN direct to TESEL. Direct to MOROD. Turn left to follow magnetic track 227° HIE direct to NDB HIE.

Minimum climb gradient of 4.7% up to 2600 ft.

INITIAL ATC CLEARANCE: Cross TESEL at FL070 and wait for further clearance.

KONBA FIVE JULIETT DEPARTURE (KONBA5J)

Climb on runway heading up to 12.6 DME TFN. Turn right to magnetic heading 028° to intercept and follow R-303 TFN direct to DVOR/DME TFN. Proceed on R-021 TFN direct to KASAS. Direct to KONBA.

Minimum climb gradient of 4.7% up to 2600 ft.

INITIAL ATC CLEARANCE: Maintain FL070 and wait for further clearance.

KORAL SEVEN JULIETT DEPARTURE (KORAL7J)

Climb on runway heading up to 12.6 DME TFN. Turn right to magnetic heading 028° to intercept and follow R-303 TFN direct to DVOR/DME TFN. Proceed on R-079 TFN direct to cross LARYS at

FL170 o superior. Seguir R-261 LZR directo a DVOR/DME LZR a FL310 o superior. Proceder por R-059 LZR directo a KORAL.
Pendiente mínima de ascenso 4.7% hasta 2600 ft.
AUTORIZACION INICIAL ATC: Mantener FL070 y esperar posterior autorización.

SALIDA LARYS DOS JULIETT (LARYS2J)

Subir en rumbo de pista hasta 12.6 DME TFN. Virar a la derecha a rumbo magnético 028° para interceptar y seguir R-303 TFN directo a DVOR/DME TFN. Proceder por R-079 TFN directo a cruzar LARYS a FL130 o superior.
Pendiente mínima de ascenso 4.7% hasta 2600 ft.
AUTORIZACION INICIAL ATC: Mantener FL070 y esperar posterior autorización.

SALIDA SAMAR SEIS JULIETT (SAMAR6J)

Subir en rumbo de pista hasta 12.6 DME TFN. Virar a la derecha a rumbo magnético 028° para interceptar y seguir R-303 TFN directo a DVOR/DME TFN. Proceder por R-021 TFN directo a KASAS. Virar a la derecha para seguir ruta magnética 055° BX directo a SAMAR.
Pendiente mínima de ascenso 4.7% hasta 2600 ft.
AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Mantener FL070 y esperar posterior autorización.

SALIDA SARAY DOS JULIETT (SARAY2J)

Subir en rumbo de pista hasta 12.6 DME TFN. Virar a la derecha a rumbo magnético 028° para interceptar y seguir R-303 TFN directo a DVOR/DME TFN. Proceder por R-079 TFN directo a cruzar LARYS a FL130 o superior. Virar a la izquierda para seguir R-038 GDV directo a SARAY.
Pendiente mínima de ascenso 4.7% hasta 2600 ft.
AUTORIZACION INICIAL ATC: Mantener FL070 y esperar posterior autorización.
NOTA: Debido a las restricciones del DVOR/DME GDV y cuando su cobertura no sea suficiente por debajo de FL150, se proporcionará guía vectorial radar.

SALIDA TENERIFE SUR TRES DELTA (TFS3D)

Subir en rumbo de pista hasta 12.6 DME TFN. Virar a la derecha a rumbo magnético 028° para interceptar y seguir R-303 TFN directo a DVOR/DME TFN. Proceder por R-126 TFN hasta ARTEM. Virar a la derecha a rumbo magnético 195° para interceptar y seguir R-073 TFS directo a TERFE, directo a DVOR/DME TFS.
Pendiente mínima de ascenso 4.7% hasta abandonar 2600 ft.
AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Mantener FL070 y esperar posterior autorización.

SALIDA TENERIFE SUR TRES JULIETT (TFS3J)

Subir en rumbo de pista hasta 12.6 DME TFN. Virar a la izquierda para seguir R-269 TFN directo a TESEL. Virar a la izquierda para seguir ruta magnética 239° HIE directo a GANTA. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-307 TFS directo a cruzar DVOR/DME TFS a FL100 o superior.
Pendiente mínima de ascenso 4.7% hasta abandonar 2600 ft.
AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Mantener FL070 y esperar posterior autorización

SALIDA VASTO CINCO JULIETT (VASTO5J)

Subir en rumbo de pista hasta 12.6 DME TFN. Virar a la derecha a rumbo magnético 028° para interceptar y seguir R-303 TFN directo a DVOR/DME TFN. Proceder por R-079 TFN directo a cruzar LARYS a FL130 o superior. Virar a la izquierda para seguir R-038 GDV directo a SARAY. Directo a VASTO.
Pendiente mínima de ascenso 4.7% hasta 2600 ft.
AUTORIZACION INICIAL ATC: Mantener FL070 y esperar posterior autorización.
NOTA: Debido a las restricciones del DVOR/DME GDV y cuando su cobertura no sea suficiente por debajo de FL150, se proporcionará guía vectorial radar.

SALIDA DE CONTINGENCIA

En caso de fallo de una o más radioayudas que soportan las salidas de la RWY 30, se procederá del siguiente modo:

Subir en rumbo magnético 301° hasta FL070. Virar siguiendo instrucciones ATC.
Pendiente mínima de ascenso 6.8% hasta 6500 ft AMSL.

FL170 or above. Follow R-261 LZR direct to DVOR/DME LZR at FL310 or above. Proceed on R-059 LZR direct to KORAL.
Minimum climb gradient of 4.7% up to 2600 ft.
INITIAL ATC CLEARANCE: Maintain FL070 and wait for further clearance.

LARYS TWO JULIETT DEPARTURE (LARYS2J)

Climb on runway heading up to 12.6 DME TFN. Turn right to magnetic heading 028° to intercept and follow R-303 TFN direct to DVOR/DME TFN. Proceed on R-079 TFN direct to cross LARYS at FL130 or above.
Minimum climb gradient of 4.7% up to 2600 ft.
INITIAL ATC CLEARANCE: Maintain FL070 and wait for further clearance.

SAMAR SIX JULIETT DEPARTURE (SAMAR6J)

Climb on runway heading up to 12.6 DME TFN. Turn right to magnetic heading 028° to intercept and follow R-303 TFN direct to DVOR/DME TFN. Proceed on R-021 TFN direct to KASAS. Turn right to follow magnetic track 055° BX direct to SAMAR.
Minimum climb gradient of 4.7% up to 2600 ft.
INITIAL ATC CLEARANCE: Maintain FL070 and wait for further clearance.

SARAY TWO JULIETT DEPARTURE (SARAY2J)

Climb on runway heading up to 12.6 DME TFN. Turn right to magnetic heading 028° to intercept and follow R-303 TFN direct to DVOR/DME TFN. Proceed on R-079 TFN direct to cross LARYS at FL130 or above. Turn left to follow R-038 GDV direct to SARAY.

Minimum climb gradient of 4.7% up to 2600 ft.
INITIAL ATC CLEARANCE: Maintain FL070 and wait for further clearance.
NOTE: Due to the restrictions to DVOR/DME GDV, and when its coverage is not sufficient below FL150, radar vectoring will be provided.

TENERIFE SUR THREE DELTA DEPARTURE (TFS3D)

Climb on runway heading up to 12.6 DME TFN. Turn right to magnetic heading 028° to intercept and follow R-303 TFN direct to DVOR/DME TFN. Proceed on R-126 TFN to ARTEM. Turn right to magnetic heading 195° to intercept and follow R-073 TFS direct to TERFE, direct to DVOR/DME TFS.
Minimum climb gradient of 4.7% up to 2600 ft.
INITIAL ATC CLEARANCE: Maintain FL070 and wait for further clearance.

TENERIFE SUR THREE JULIETT DEPARTURE (TFS3J)

Climb on runway heading up to 12.6 DME TFN. Turn left to follow R-269 TFN direct to TESEL. Turn left to follow magnetic track 239° HIE direct to GANTA. Turn left to intercept and follow R-307 TFS direct to cross DVOR/DME TFS at FL100 or above.
Minimum climb gradient of 4.7% up to 2600 ft.
INITIAL ATC CLEARANCE: Maintain FL070 and wait for further clearance.

VASTO FIVE JULIETT DEPARTURE (VASTO5J)

Climb on runway heading up to 12.6 DME TFN. Turn right to magnetic heading 028° to intercept and follow R-303 TFN direct to DVOR/DME TFN. Proceed on R-079 TFN direct to cross LARYS at FL130 or above. Turn left to follow R-038 GDV direct to SARAY. Direct to VASTO.
Minimum climb gradient of 4.7% up to 2600 ft.
INITIAL ATC CLEARANCE: Maintain FL070 and wait for further clearance.
NOTE: Due to the restrictions to DVOR/DME GDV, and when its coverage is not sufficient below FL150, radar vectoring will be provided.

CONTINGENCY DEPARTURE

In the event of failure of one or more nav aids on which the departures from RWY 30 are based on, the following procedure shall be carried out:
Climb on magnetic heading 301° up to FL070. Turn following ATC instructions.
Minimum climb gradient of 6.8% up to 6500 ft.

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.

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)	ELEV (ft)
Árbol // Tree	30	28°29'35.6"N	016°21'47.0"W	85	2178
Árbol // Tree	30	28°29'35.7"N	016°21'49.2"W	68	2165
Árbol // Tree	30	28°29'15.3"N	016°21'44.0"W	56	2134
Árbol // Tree	30	28°29'25.2"N	016°21'36.2"W	65	2124
Árbol // Tree	30	28°29'21.4"N	016°21'25.4"W	46	2091
Árbol // Tree	30	28°29'14.2"N	016°21'52.0"W	49	2140
Árbol // Tree	30	28°29'35.7"N	016°21'47.6"W	39	2148
Árbol // Tree	30	28°29'33.5"N	016°21'44.5"W	42	2139
Antena // Antenna	30	28°29'33.3"N	016°21'43.5"W	42	2136
Farola // Lampost	30	28°29'14.4"N	016°21'54.9"W	54	2142

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

CARTA DE SALIDA NORMALIZADA
VUELO POR INSTRUMENTOS (SID) RNAV1-OACI

VAR 4°23.5'W (2020)

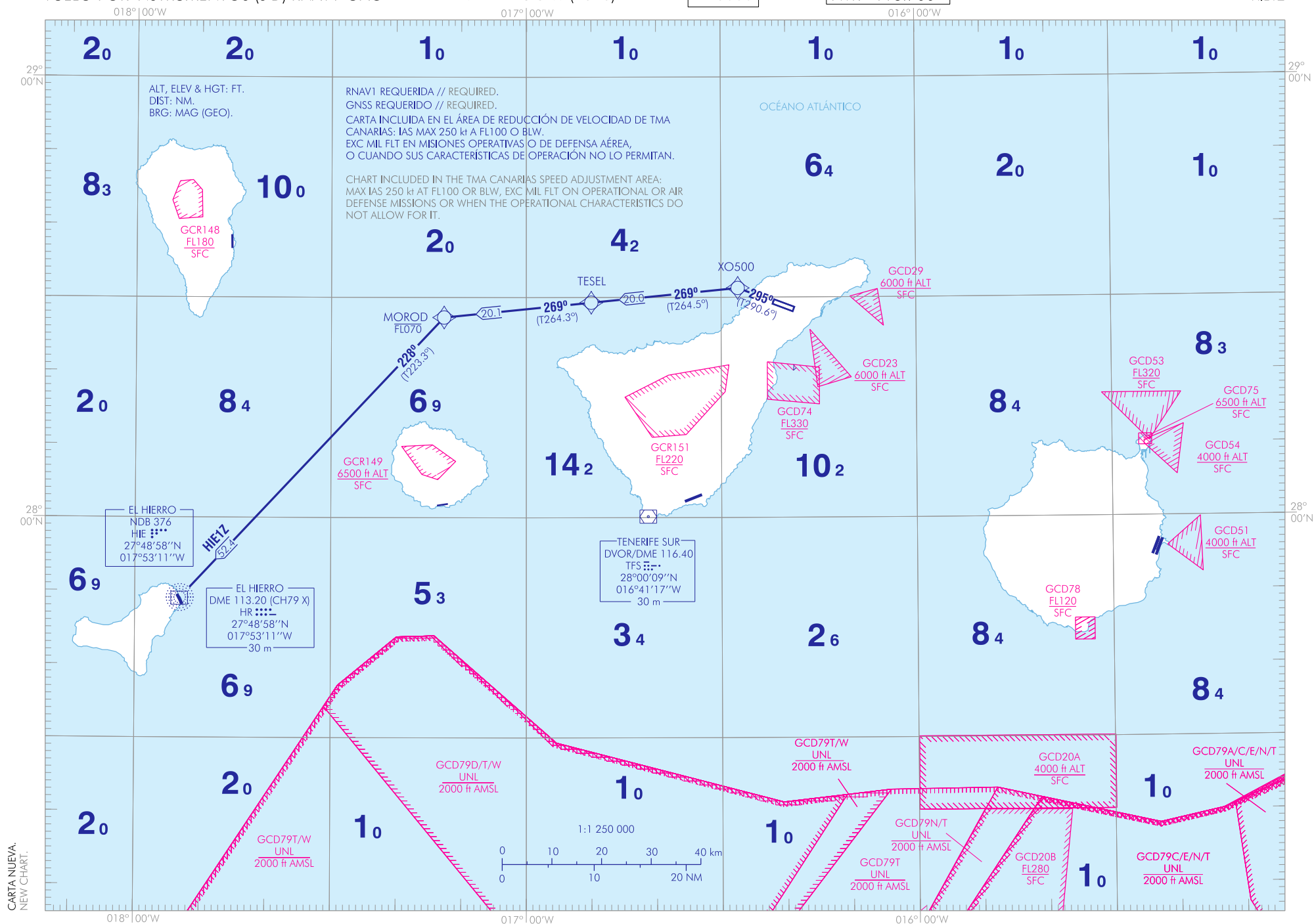
TA 6000

APP 124.800
TWR 118.700

TENERIFE NORTE/Ciudad de La Laguna

RWY 30

HIE1Z



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

TENERIFE NORTE/Ciudad de La Laguna AD

COORDENADAS WAYPOINTS // WAYPOINTS COORDINATES	
WPT	COORD
HIE	27°48'58.2"N 017°53'11.0"W
MOROD	28°27'16.6"N 017°12'39.5"W
TESEL	28°29'17.8"N 016°49'59.7"W
X0500	28°31'15.4"N 016°27'25.8"W

SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID) RNAV1

PISTA 30

NOTAS APLICABLES A TODAS LAS SID:

- RNAV1 requerida.
- GNSS requerido.
- CONTROL DE VELOCIDAD
 - IAS MAX 250 kt hasta abandonar FL100 o inferior.

STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID) RNAV1

RUNWAY 30

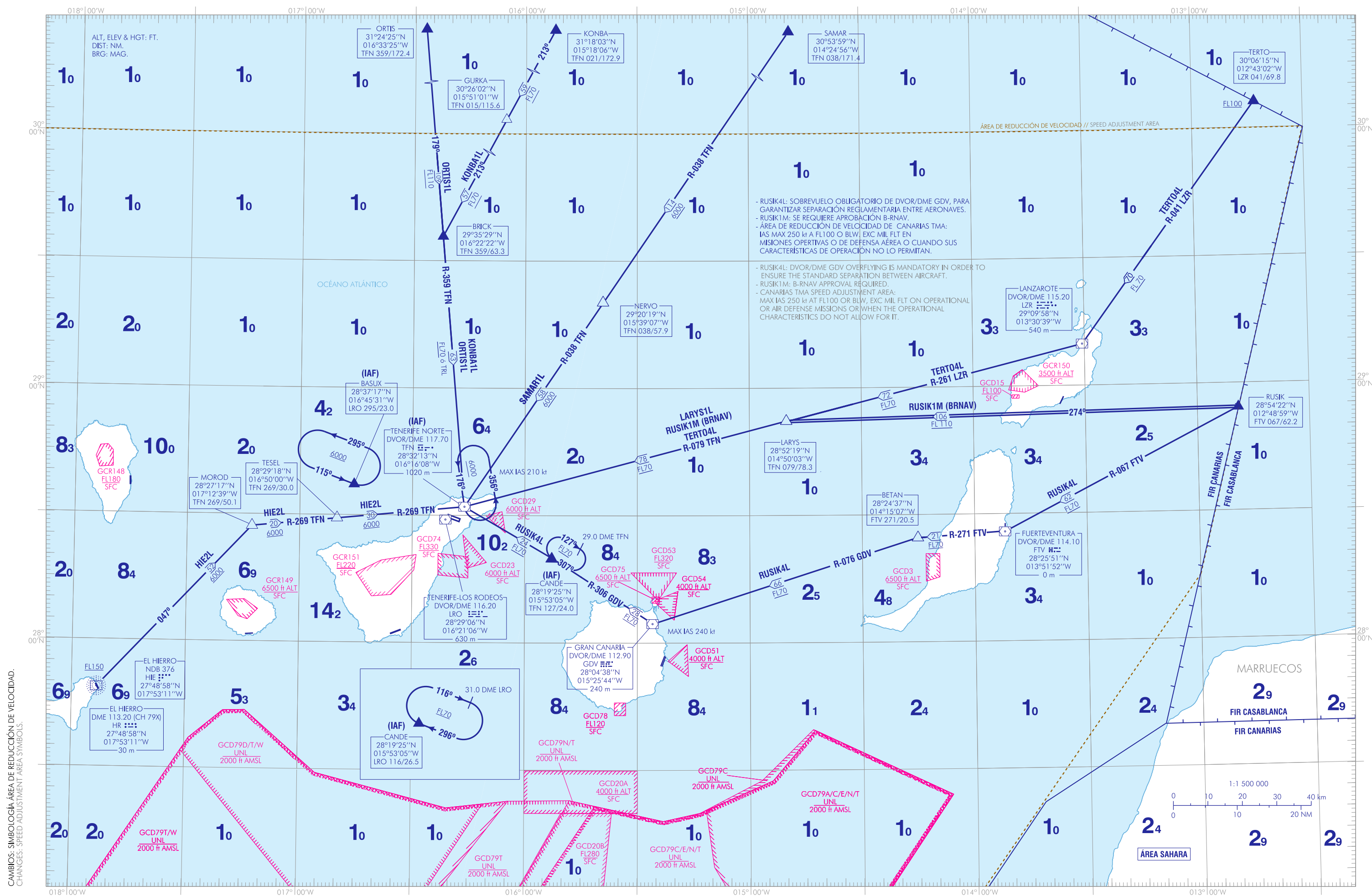
NOTES APPLICABLE TO ALL SID:

- RNAV1 required.
- GNSS required.
- SPEED CONTROL:
 - MAX IAS 250 kt until leaving 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
HIE1Z (GNSS)											
001	CF	X0500	–	295 (290.6)	+4.4	–	–	–	–	–	RNAV1
002	TF	TESEL	–	269 (264.5)	+4.4	20.0	–	–	–	–	RNAV1
003	TF	MOROD	–	269 (264.3)	+4.4	20.1	–	-FL070	–	–	RNAV1
004	TF	HIE	–	228 (223.3)	+4.4	52.4	–	–	–	–	RNAV1

OBSTÁCULOS CERCANOS QUE PENETRAN LA OIS // CLOSE-IN OBSTACLES WHICH PENETRATE THE OIS					
OBST	RWY	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Árbol // Tree	30	28°29'35.6"N	016°21'47.0"W	85	2178
Árbol // Tree	30	28°29'35.7"N	016°21'49.2"W	68	2165
Árbol // Tree	30	28°29'15.3"N	016°21'44.0"W	56	2134
Árbol // Tree	30	28°29'25.2"N	016°21'36.2"W	65	2124
Árbol // Tree	30	28°29'21.4"N	016°21'25.4"W	46	2091
Árbol // Tree	30	28°29'14.2"N	016°21'52.0"W	49	2140
Árbol // Tree	30	28°29'35.7"N	016°21'47.6"W	39	2148
Árbol // Tree	30	28°29'33.5"N	016°21'44.5"W	42	2139
Antena // Antenna	30	28°29'33.3"N	016°21'43.5"W	42	2136
Farola // Lampost	30	28°29'14.4"N	016°21'54.9"W	54	2142

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

TENERIFE NORTE/Ciudad de La Laguna

ALT MIN RADAR (AMSL)	5200
SECTOR	

PUNTOS QUE DEFINEN LOS SECTORES
SECTORS DEFINED BY POINTS

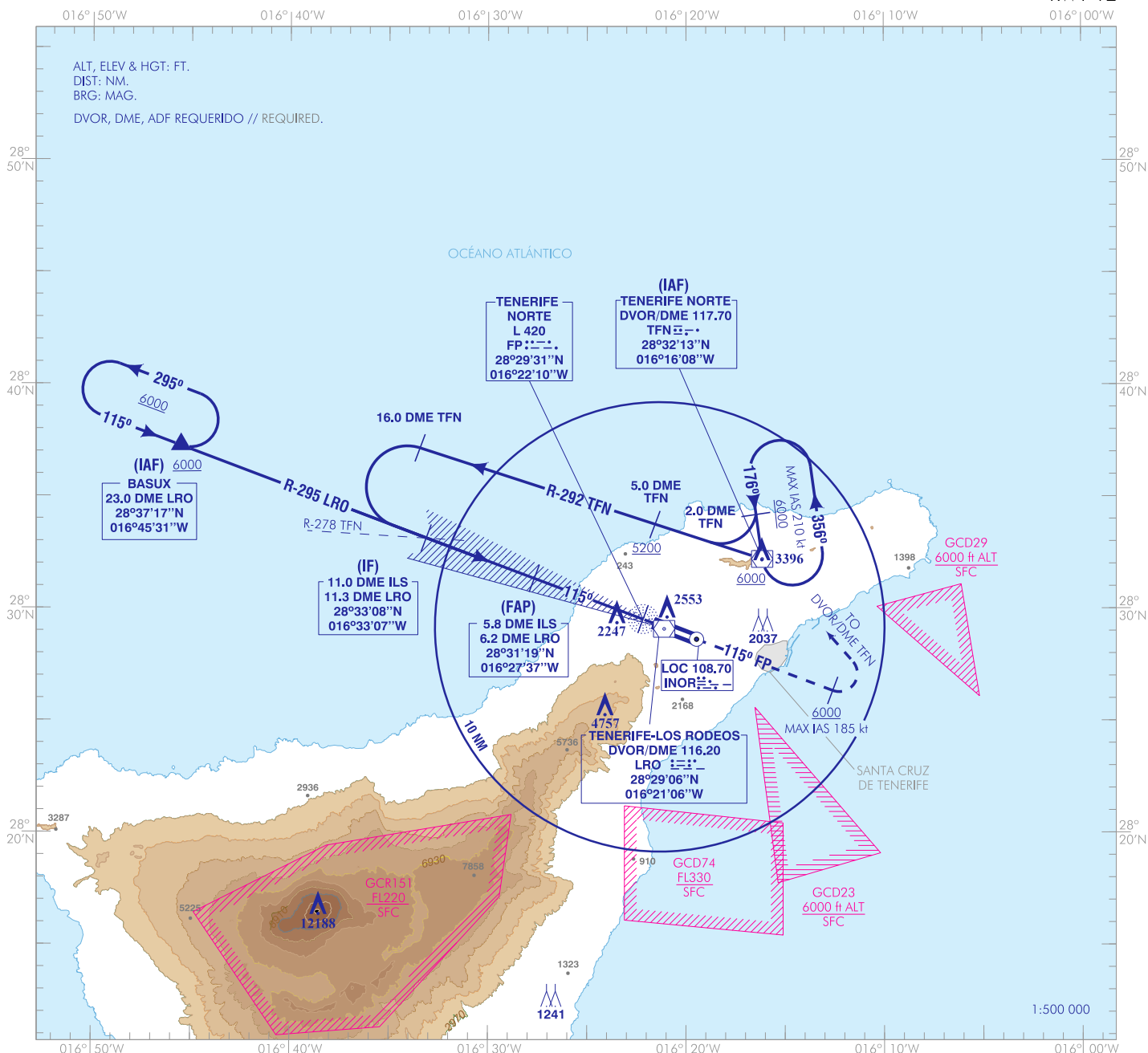
PUNTO POINT	COORD	OBSERVACIONES REMARKS	PUNTO POINT	COORD	OBSERVACIONES REMARKS
AB	28°43'29.24"N 016°16'04.40"W				
ABC	28°39'33.28"N 016°08'23.79"W				
ABF	28°37'40.58"N 016°17'50.59"W				
ACD	28°33'00.23"N 016°04'05.16"W				
ADG	28°14'11.49"N 016°17'15.29"W				
AF	28°35'30.92"N 016°23'00.89"W				
AFH	28°30'08.44"N 016°28'59.93"W				
AG	27°59'25.29"N 016°14'02.02"W				
AH	28°27'11.51"N 016°54'28.54"W				
BCEF	28°35'56.19"N 016°14'00.53"W				
CDE	28°29'15.97"N 016°10'16.95"W				
DE	28°25'39.17"N 016°16'15.53"W				
DEGJ	28°21'04.48"N 016°18'45.70"W				
EF	28°35'28.07"N 016°19'29.59"W				
EFHJ	28°30'20.61"N 016°25'40.37"W				
EJ-1	28°30'12.81"N 016°21'04.62"W				
EJ-2	28°27'57.57"N 016°19'07.05"W				
GI	28°00'28.78"N 016°31'28.80"W				
GIJK	28°21'22.15"N 016°20'42.52"W				
HI-1	28°23'52.33"N 016°54'02.13"W				
HI-2	28°24'22.51"N 016°47'44.28"W				
HI-3	28°26'21.19"N 016°38'06.67"W				
HIJ	28°25'58.63"N 016°35'30.72"W				
IJ	28°25'28.64"N 016°32'03.96"W				
IJK	28°27'26.13"N 016°28'03.95"W				
IKL-1	28°25'59.44"N 016°26'18.44"W				
IKL-2	28°23'08.13"N 016°22'50.92"W				
IL-1	28°22'07.78"N 016°33'51.06"W				
IL-2	28°22'38.33"N 016°37'21.84"W				
IL-3	28°19'55.00"N 016°45'51.90"W				
IL-4	28°13'57.71"N 016°47'19.54"W				
IL-5	28°03'06.34"N 016°32'52.02"W				
JK-1	28°29'03.91"N 016°24'43.89"W				
JK-2	28°27'33.13"N 016°20'10.01"W				

CARTA DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD
2077
VAR 5°W (2020)

APP 124.800
TWR 118.700
GMC 121.700
ATIS 118.575

TENERIFE NORTE/Ciudad
de La Laguna
ILS Z
RWY 12



FRUSTRADA: SUBIR EN RUTA MAGNÉTICA 115° FP HASTA ALCANZAR 6000 (IAS MAX 185 kt). VIRAR A LA IZQUIERDA DIRECTO A DVOR/DME TFN PARA INTEGRARSE A LA ESPERA.
MISSED APCH: CLIMB ON MAGNETIC TRACK 115° FP UP TO REACH 6000 (MAX IAS 185 kt). TURN LEFT DIRECT TO DVOR/DME TFN TO JOIN THE HOLDING.

NOTAS:

- PRECAUCIÓN: POSIBLES INDICACIONES FALSAS DE LOC Y GP FUERA DE ÁREA DE COBERTURA.

- CONTROL DE VELOCIDAD:

1. SI NO SE RECIBEN INSTRUCCIONES DIFERENTES DEL ATC, CRUZAR 12.0 DME ILS A IAS 210 kt, 9.0 DME ILS A IAS 185 kt Y 4.0 DME ILS A IAS 160 kt (O DISTANCIA EQUIVALENTE AL UMBRAL EN CASO DE DME ILS U/S).

2. SI NO PUEDE CUMPLIR, NOTIFIQUELO AL ATC EN PRIMERA COMUNICACIÓN.

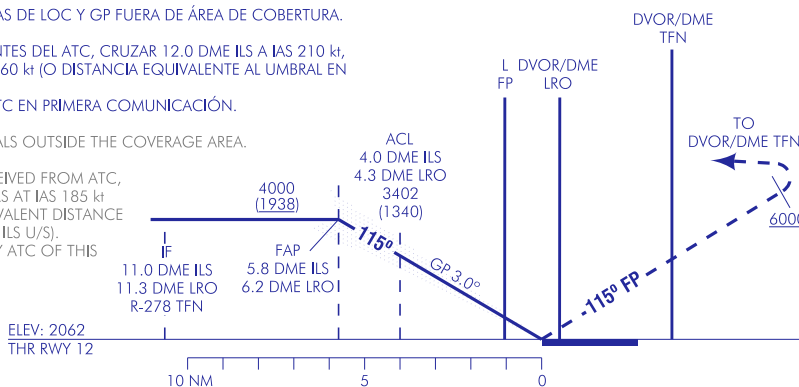
NOTES:

- CAUTION: POSSIBLE FALSE LOC AND GP SIGNALS OUTSIDE THE COVERAGE AREA.

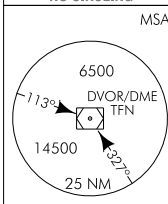
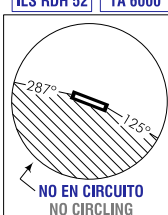
- SPEED CONTROL:

1. UNLESS DIFFERENT INSTRUCTIONS ARE RECEIVED FROM ATC, CROSS 12.0 DME ILS AT IAS 210 kt, 9.0 DME ILS AT IAS 185 kt AND 4.0 DME ILS AT IAS 160 kt (OR THE EQUIVALENT DISTANCE FROM THE THRESHOLD IN THE CASE OF DME ILS U/S).

2. IF THE AIRCRAFT CANNOT COMPLY, NOTIFY ATC OF THIS IN THE FIRST COMMUNICATION.



ILS RDH 52 TA 6000



NO OFZ RWY 12

HGT REF ELEV THR RWY 12

OCA/H	A	B	C	D
CAT I	2358 (296)	2370 (308)	2378 (316)	2388 (326)
STA				
En círculo (H) sobre Circling (H) over 2077	3020 (950)	3750 (1680)	3850 (1780)	

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAP-THR: 5.8 NM	min:s	4:22	3:30	2:55	2:30	2:11	1:57
FAP-MAPT:	min:s						
ROD: 5.2 %	ft/min	425	531	637	743	849	955

ALT/HGT DME (ILS) FNA												
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
								3730 (1670)	3410 (1340)	3080 (1020)	2760 (700)	2440 (380)

TENERIFE NORTE/Ciudad de La Laguna AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

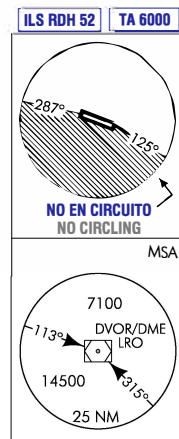
PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

ILS Z RWY 12



PUNTO POINT	LAT	LONG	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
DVOR/DME TFN (IAF)	28°32'12.6"N	016°16'07.6"W	–	–
BASUX (IAF)	28°37'16.6"N	016°45'30.6"W	290.88° (LRO)	23.00 DME LRO
IF	28°33'08.0"N	016°33'06.5"W	290.59° (LOC INOR)	11.00 DME ILS
FAP	28°31'19.0"N	016°27'36.6"W	290.59° (LOC INOR)	5.83 DME ILS
Aproximación final de precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Precision final approach - Slope (Descent angle)				5.24% (3.00°)

TENERIFE NORTE/Ciudad
de La Laguna
ILS Y
RWY 12



AD 2-GCXO | AC/2.1

TENERIFE NORTE/Ciudad de La Laguna AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

ILS Y RWY 12

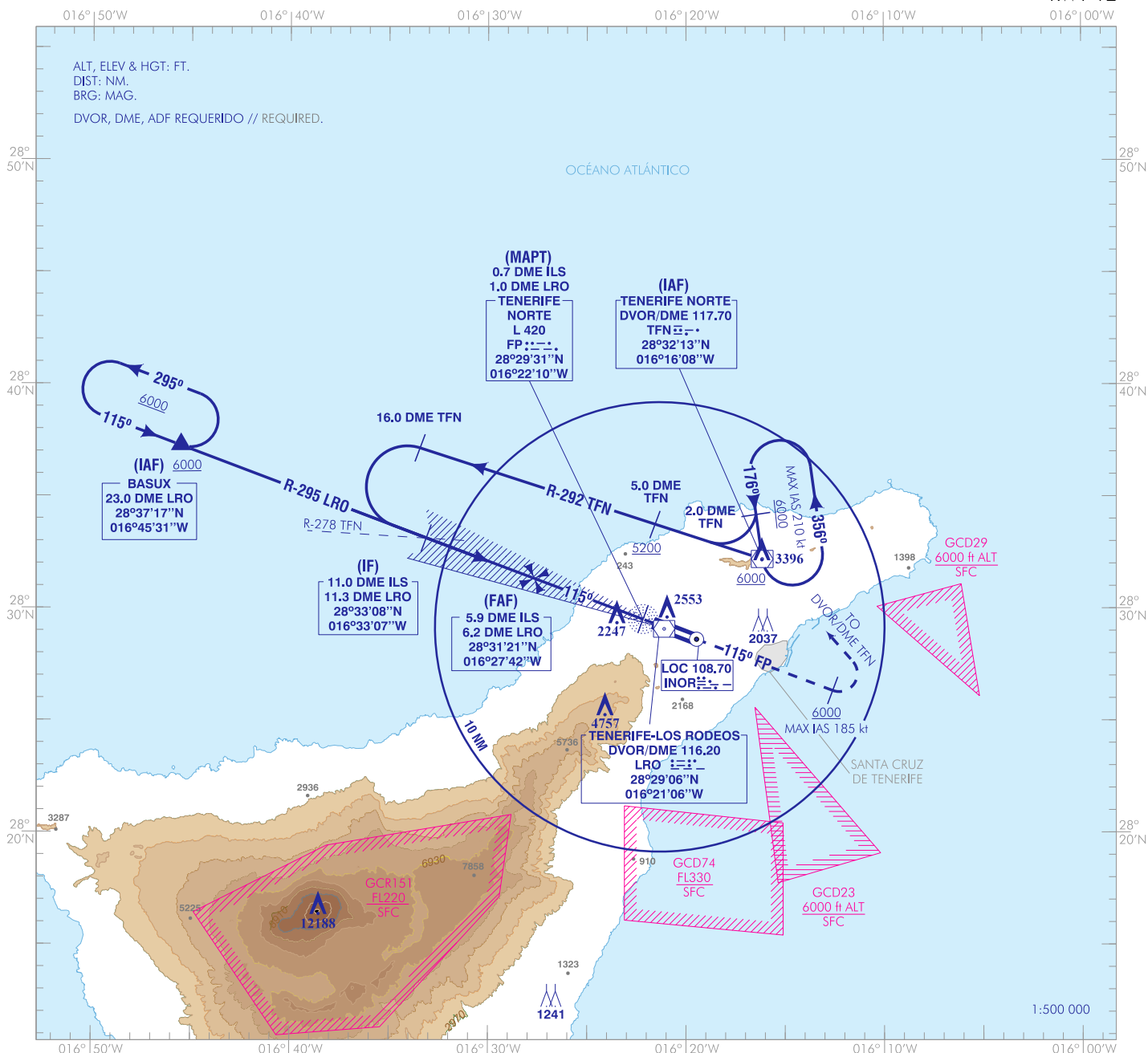
PUNTO POINT	LAT	LONG	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
BASUX (IAF)	28°37'16.6"N	016°45'30.6"W	290.88° (LRO)	23.00 DME LRO
IF	28°33'08.0"N	016°33'06.5"W	290.59° (LOC INOR)	11.00 DME ILS
FAP	28°31'19.0"N	016°27'36.6"W	290.59° (LOC INOR)	5.83 DME ILS
Aproximación final de precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Precision final approach - Slope (Descent angle)				5.24% (3.00°)

CARTA DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD
2077
VAR 5°W (2020)

APP 124.800
TWR 118.700
GMC 121.700
ATIS 118.575

TENERIFE NORTE/Ciudad
de La Laguna
LOC
RWY 12



FRUSTRADA: SUBIR EN RUTA MAGNÉTICA 115° FP HASTA ALCANZAR 6000 (IAS MAX 185 kt). VIRAR A LA IZQUIERDA DIRECTO A DVOR/DME TFN PARA INTEGRARSE A LA ESPERA.
MISSED APCH: CLIMB ON MAGNETIC TRACK 115° FP UP TO REACH 6000 (MAX IAS 185 kt). TURN LEFT DIRECT TO DVOR/DME TFN TO JOIN THE HOLDING.

NOTAS:

- PRECAUCIÓN: POSIBLES INDICACIONES FALSAS DE LOC Y GP FUERA DE ÁREA DE COBERTURA.

- CONTROL DE VELOCIDAD:

1. SI NO SE RECIBEN INSTRUCCIONES DIFERENTES DEL ATC, CRUZAR 12.0 DME ILS A IAS 210 kt, 9.0 DME ILS A IAS 185 kt Y 4.0 DME ILS A IAS 160 kt (O DISTANCIA EQUIVALENTE AL UMBRAL EN CASO DE DME ILS U/S).

2. SI NO PUEDE CUMPLIR, NOTIFIQUELO AL ATC EN PRIMERA COMUNICACIÓN.

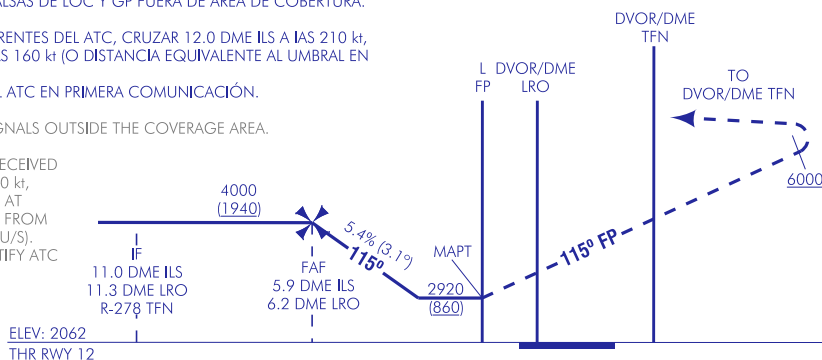
NOTES:

- CAUTION: POSSIBLE FALSE LOC AND GP SIGNALS OUTSIDE THE COVERAGE AREA.

- SPEED CONTROL:

1. UNLESS DIFFERENT INSTRUCTIONS ARE RECEIVED FROM ATC, CROSS 12.0 DME ILS AT IAS 210 kt, 9.0 DME ILS AT IAS 185 kt AND 4.0 DME ILS AT IAS 160 kt (OR THE EQUIVALENT DISTANCE FROM THE THRESHOLD IN THE CASE OF DME ILS U/S).

2. IF THE AIRCRAFT CANNOT COMPLY, NOTIFY ATC OF THIS IN THE FIRST COMMUNICATION.

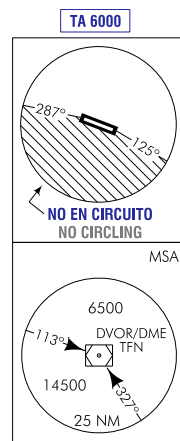


HGT REF ELEV THR RWY 12

OCA/H	A	B	C	D
2.5%		2920 (860)		
STA				
En círculo (H) sobre Circling (H) over 2077	3020 (950)	3750 (1680)	3850 (1780)	

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR:	min:s						
FAF-MAPT:	min:s	3:55	3:08	2:37	2:14	1:57	1:44
ROD: 5.4 %	ft/min	436	545	655	764	873	982

ALT/HGT DME (ILS) FNA												
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
								3750 (1690)	3430 (1360)	3100 (1040)		



CAMBIO: LIMITACIÓN DE VELOCIDAD EN APROXIMACIÓN FRUSTRADA, OBST.
CHANGES: SPEED RESTRICTION ON MISSED APPROACH, OBST.

TENERIFE NORTE/Ciudad de La Laguna AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

LOC RWY 12

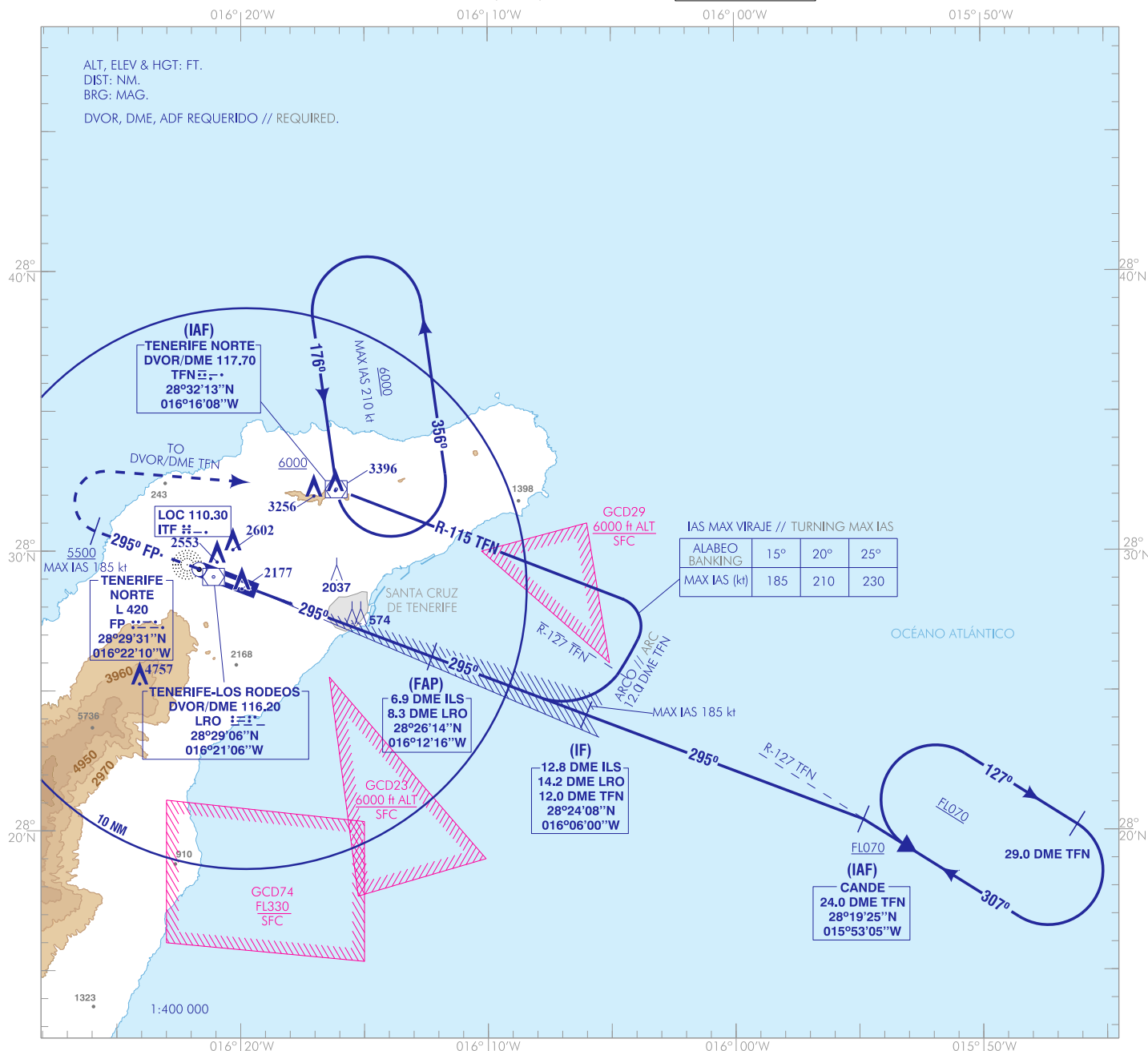
PUNTO POINT	LAT	LONG	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
DVOR/DME TFN (IAF)	28°32'12.6"N	016°16'07.6"W	–	–
BASUX (IAF)	28°37'16.6"N	016°45'30.6"W	290.88° (LRO)	23.00 DME LRO
IF	28°33'08.0"N	016°33'06.5"W	290.59° (LOC INOR)	11.00 DME ILS
FAF	28°31'20.9"N	016°27'42.4"W	290.59° (LOC INOR)	5.92 DME ILS
L FP (MAPT)	28°29'30.8"N	016°22'09.6"W	-	0.70 DME ILS
Aproximación final de no precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Non-precision final approach - Slope (Descent angle)				5.39% (3.08°)

CARTA DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD
2077
VAR 5°W (2020)

APP 124.800
TWR 118.700
GMC 121.700
ATIS 118.575

TENERIFE NORTE/Ciudad
de La Laguna
ILS Z
RWY 30



FRUSTRADA: SUBIR EN RUMBO DE PISTA DIRECTO AL L FP. PROCEDER POR RUTA MAGNÉTICA 295° FP HASTA ALCANZAR 5500 (IAS MAX 185 kt). VIRAR A LA DERECHA DIRECTO AL DVOR/DME TFN. INCORPORARSE A LA ESPERA A 6000.
MISSED APCH: CLIMB ON RUNWAY HEADING DIRECT TO L FP. PROCEED BY MAGNETIC TRACK 295° FP UP TO REACH 5500 (MAX IAS 185 kt). TURN RIGHT DIRECT TO DVOR/DME TFN. JOIN THE HOLDING AT 6000.

NOTAS:

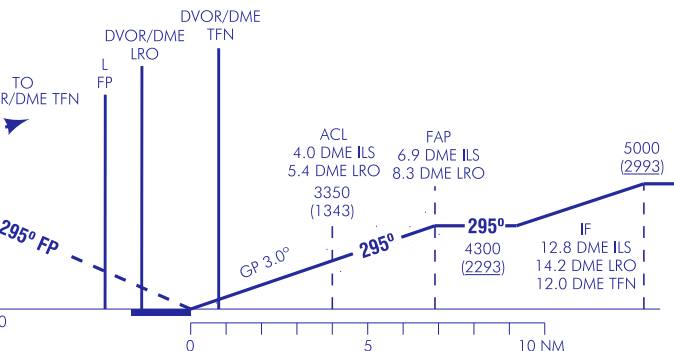
- SUJETA A LA ACTIVIDAD DE LA GCD29.
- CONTROL DE VELOCIDAD:
- 1. SI NO SE RECIBEN INSTRUCCIONES DIFERENTES DEL ATC, CRUZAR 12.0 DME ILS A IAS 210 kt, 9.0 DME ILS A IAS 185 kt Y 4.0 DME ILS A IAS 160 kt (O DISTANCIA EQUIVALENTE AL UMBRAL EN CASO DE DME ILS U/S).
- 2. SI NO PUEDE CUMPLIR, NOTIFIQUELO AL ATC EN PRIMERA COMUNICACIÓN.

NOTES:

- SUBJECT TO GCD29 ACTIVITY.
- SPEED CONTROL:
- 1. UNLESS DIFFERENT INSTRUCTIONS ARE RECEIVED FROM ATC, CROSS 12.0 DME ILS AT IAS 210 kt, 9.0 DME ILS AT IAS 185 kt AND 4.0 DME ILS AT IAS 160 kt (OR THE EQUIVALENT DISTANCE FROM THE THRESHOLD IN THE CASE OF DME ILS U/S).
- 2. IF THE AIRCRAFT CANNOT COMPLY, NOTIFY ATC OF THIS IN THE FIRST COMMUNICATION.

HGT REF ELEV THR RWY 30

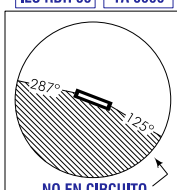
OCA/H	A	B	C	D
CAT I 2.5%	2423 (416)	2435 (428)	2443 (436)	2454 (447)
CAT I 4.0%	2329 (322)	2341 (334)	2349 (342)	2360 (353)
CAT I 5.0%	2322 (315)	2334 (327)	2342 (335)	2353 (346)
En circuito (H) sobre Circling (H) over 2077	3020 (950)	3750 (1680)	3850 (1780)	



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
FAF-MAPT:	min:s						
ROD: 5.2 %	ft/min	425	531	637	743	849	955

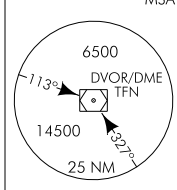
ALT/HGT DME (ILS) FNA												
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
							4010 (2000)	3680 (1670)	3350 (1350)	3030 (1020)	2710 (700)	

ILS RDH 55 TA 6000



NO EN CIRCUITO NO CIRCLING

MSA



CAMBIO: LIMITACIÓN DE VELOCIDAD EN APROXIMACIÓN FRUSTRADA.
CHANGES: SPEED RESTRICTION ON MISSED APPROACH.

TENERIFE NORTE/Ciudad de La Laguna AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

ILS Z RWY 30

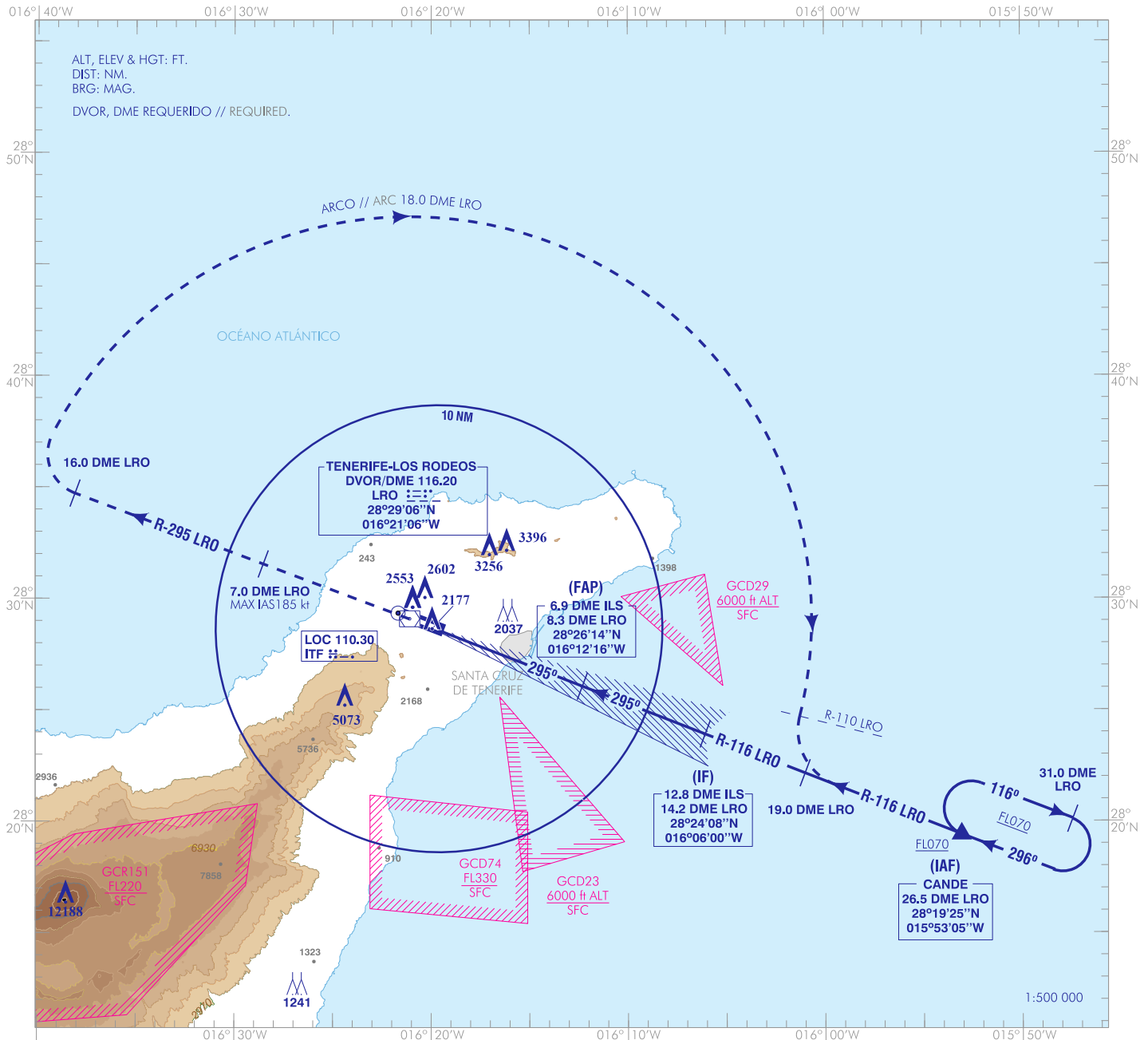
PUNTO POINT	LAT	LONG	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
DVOR/DME TFN (IAF)	28°32'12.6"N	016°16'07.6"W	—	—
CANDE (IAF)	28°19'24.9"N	015°53'05.1"W	122.05° (TFN)	23.99 DME TFN
IF	28°24'08.2"N	016°06'00.5"W	110.57° (LOC ITF)	12.80 DME ILS
FAP	28°26'13.5"N	016°12'16.1"W	110.57° (LOC ITF)	6.90 DME ILS
Aproximación final de precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Precision final approach - Slope (Descent angle)				5.24% (3.00°)

CARTA DE APROXIMACIÓN
POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD
2077
VAR 5°W (2020)

APP 124.800
TWR 118.700
GMC 121.700
ATIS 118.575

TENERIFE NORTE/Ciudad
de La Laguna
ILS Y
RWY 30

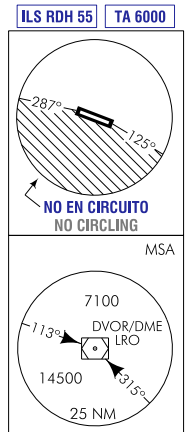
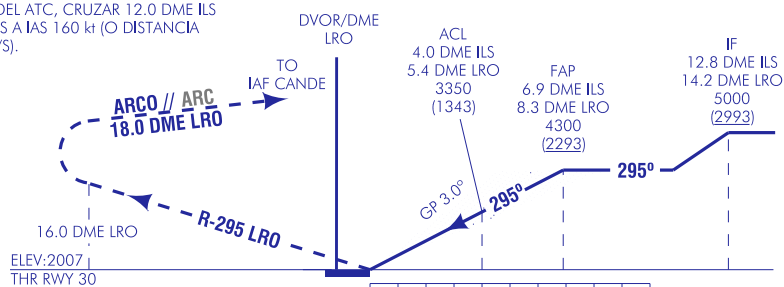


FRUSTRADA: SUBIR EN RUMBO DE PISTA PARA INTERCEPTAR Y SEGUIR R-295 LRO HASTA 7.0 DME LRO (IAS MAX 185 kt), HASTA 16.0 DME LRO. VIRAR A LA DERECHA PARA INTERCEPTAR Y SEGUIR ARCO 18.0 DME LRO HASTA R-110 LRO. VIRAR A LA IZQUIERDA PARA INTERCEPTAR Y SEGUIR R-116 LRO DIRECTO A CANDE PARA INTEGRARSE A LA ESPERA A FL070.
MISSED APCH: CLIMB ON RUNWAY HEADING TO INTERCEPT AND FOLLOW R-295 LRO UP TO 7.0 DME LRO (MAX IAS 185 kt), UP TO 16.0 DME LRO. TURN RIGHT TO INTERCEPT AND FOLLOW ARC 18.0 DME LRO UP TO R-110 LRO. TURN LEFT TO INTERCEPT AND FOLLOW R-116 LRO DIRECT TO CANDE TO JOIN THE HOLDING AT FL070.

NOTAS:
- SUJETA A LA ACTIVIDAD DE LA GCD29.
- CONTROL DE VELOCIDAD:

1. SI NO SE RECIBEN INSTRUCCIONES DIFERENTES DEL ATC, CRUZAR 12.0 DME ILS A IAS 210 kt, 9.0 DME ILS A IAS 185 kt Y 4.0 DME ILS A IAS 160 kt (O DISTANCIA EQUIVALENTE AL UMBRAL EN CASO DE DME ILS U/S).
2. SI NO PUEDE CUMPLIR, NOTIFIQUELO AL ATC EN PRIMERA COMUNICACIÓN.

NOTES:
- SUBJECT TO GCD29 ACTIVITY.
- SPEED CONTROL:
1. UNLESS DIFFERENT INSTRUCTIONS ARE RECEIVED FROM ATC, CROSS 12.0 DME ILS AT IAS 210 kt, 9.0 DME ILS AT IAS 185 kt AND 4.0 DME ILS AT IAS 160 kt (OR THE EQUIVALENT DISTANCE FROM THE THRESHOLD IN THE CASE OF DME ILS U/S).
2. IF THE AIRCRAFT CANNOT COMPLY, NOTIFY ATC OF THIS IN THE FIRST COMMUNICATION.



HGT REF ELEV THR RWY 30

OCA/H	A	B	C	D
CAT I 2.5%	2423 (416)	2435 (428)	2443 (436)	2454 (447)
CAT I 4.0%	2329 (322)	2341 (334)	2349 (342)	2360 (353)
CAT I 5.0%	2322 (315)	2334 (327)	2342 (335)	2353 (346)
En círculo (H) sobre Circling (H) over 2077	3020 (950)	3750 (1680)	3850 (1780)	

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
FAF-MAPT:	min:s						
ROD: 5.2 %	ft/min	425	531	637	743	849	955

ALT/HGT DME (ILS) FNA									
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4
							4010 (2000)	3680 (1670)	3350 (1350)
								3030 (1020)	2710 (700)

CAMBIO: MARCACIÓN 7.0 DME LRO EN FRUSTRADA, OBST. LÍMITES LATERALES EN GCR151.
CHANGES: 7.0 DME LRO BEARING ON MISSED, OBST. LATERAL LIMITS GCR151.

TENERIFE NORTE/Ciudad de La Laguna AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

ILS Y RWY 30

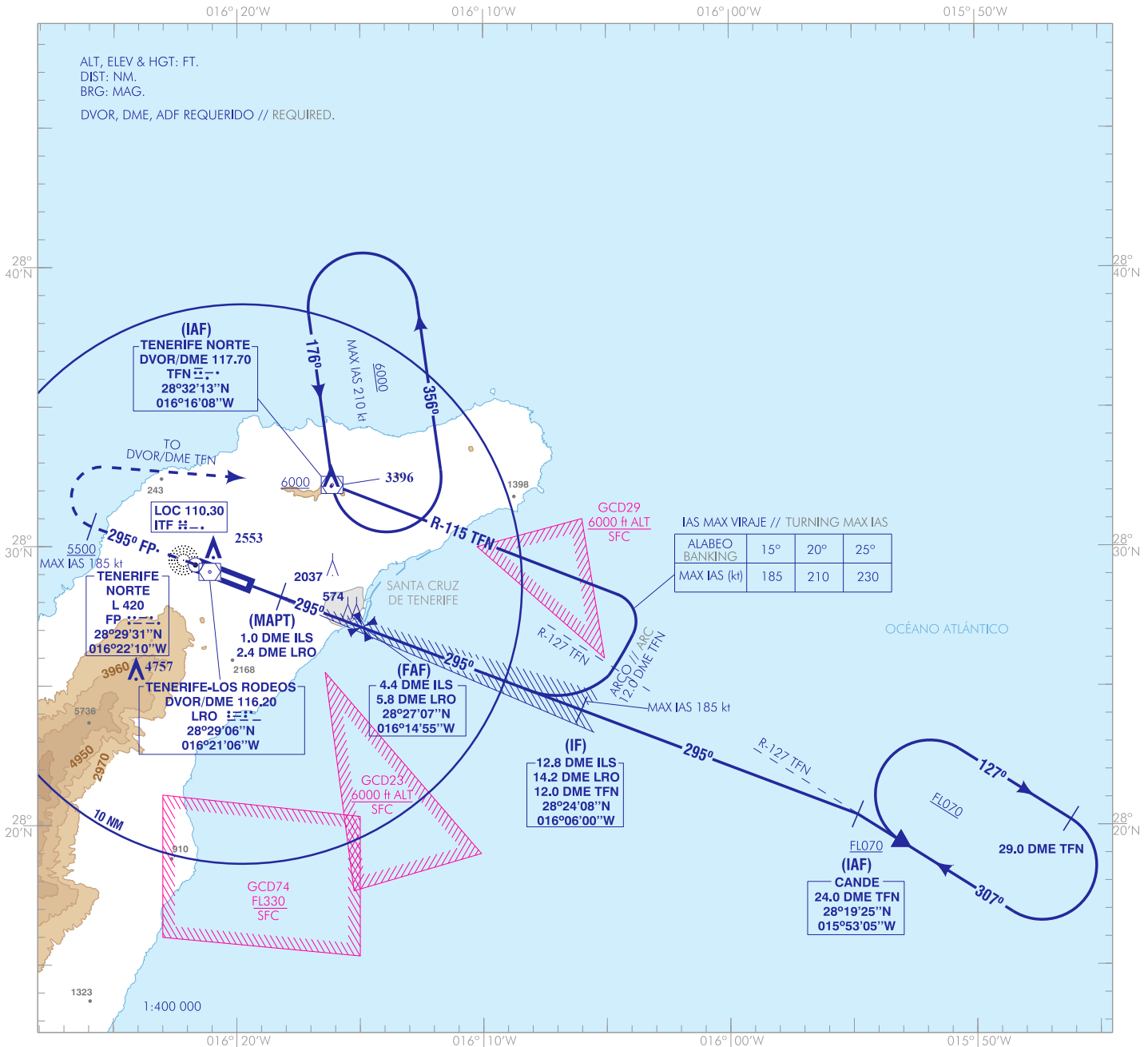
PUNTO POINT	LAT	LONG	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
CANDE (IAF)	28°19'24.9"N	015°53'05.1"W	111.24° (LRO)	26.52 DME LRO
IF	28°24'08.2"N	016°06'00.5"W	110.57° (LOC ITF)	12.80 DME ILS
FAP	28°26'13.5"N	016°12'16.1"W	110.57° (LOC ITF)	6.90 DME ILS
Aproximación final de precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Precision final approach - Slope (Descent angle)				5.24% (3.00°)

CARTA DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD
2077
VAR 5°W (2020)

APP 124.800
TWR 118.700
GMC 121.700
ATIS 118.575

TENERIFE NORTE/Ciudad
de La Laguna
LOC
RWY 30



FRUSTRADA: SUBIR EN RUMBO DE PISTA DIRECTO AL L FP. PROCEDER POR RUTA MAGNÉTICA 295° FP HASTA ALCANZAR 5500 (IAS MAX 185 kt). VIRAR A LA DERECHA DIRECTO AL DVOR/DME TFN. INCORPORARSE A LA ESPERA A 6000.

MISSED APCH: CLIMB ON RUNWAY HEADING DIRECT TO L FP. PROCEED BY MAGNETIC TRACK 295° FP UP TO REACH 5500 (MAX IAS 185 kt). TURN RIGHT DIRECT TO DVOR/DME TFN. JOIN TO THE HOLDING AT 6000.

NOTAS:

- SUJETA A LA ACTIVIDAD DE LA GCD29.

- CONTROL DE VELOCIDAD:

- SI NO SE RECIBEN INSTRUCCIONES DIFERENTES DEL ATC, CRUZAR 12.0 DME ILS A IAS 210 kt, 9.0 DME ILS A IAS 185 kt Y 4.0 DME ILS A IAS 160 kt (O DISTANCIA EQUIVALENTE AL UMBRAL EN CASO DE DME ILS U/S).
- SI NO PUEDE CUMPLIR, NOTIFIQUELO AL ATC EN PRIMERA COMUNICACIÓN.

NOTES:

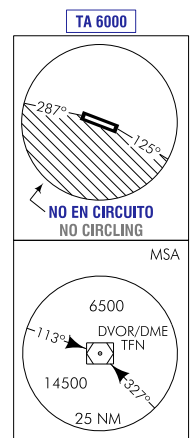
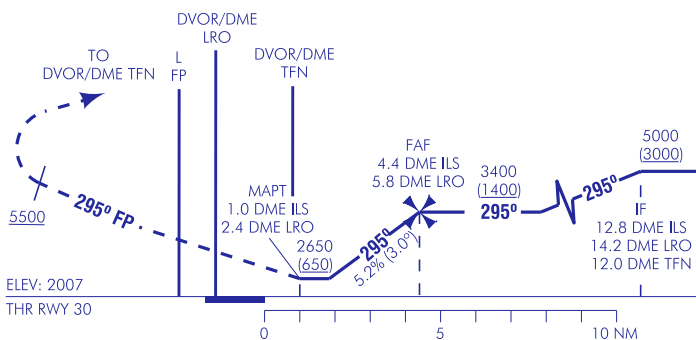
- SUBJECT TO GCD29 ACTIVITY.

- SPEED CONTROL:

- UNLESS DIFFERENT INSTRUCTIONS ARE RECEIVED FROM ATC, CROSS 12.0 DME ILS AT IAS 210 kt, 9.0 DME ILS AT IAS 185 kt AND 4.0 DME ILS AT IAS 160 kt (OR THE EQUIVALENT DISTANCE FROM THE THRESHOLD IN THE CASE OF DME ILS U/S).
- IF THE AIRCRAFT CANNOT COMPLY, NOTIFY ATC OF THIS IN THE FIRST COMMUNICATION.

HGT REF ELEV THR RWY 30

OCA/H	A	B	C	D
2.5%		2650 (650)		
STA				
En circuito (H) sobre Circling (H) over 2077	3020 (950)	3750 (1680)	3850 (1780)	



CAMBIO: LIMITACIÓN DE VELOCIDAD EN APROXIMACIÓN FRUSTRADA.
CHANGES: SPEED RESTRICTION ON MISSED APPROACH.

WEF 13-JUL-23 (AIRAC AMDT 08/23)

AIP-ESPAÑA

AD 2-GCXO IAC/6.1

TENERIFE NORTE/Ciudad de La Laguna AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

LOC RWY 30

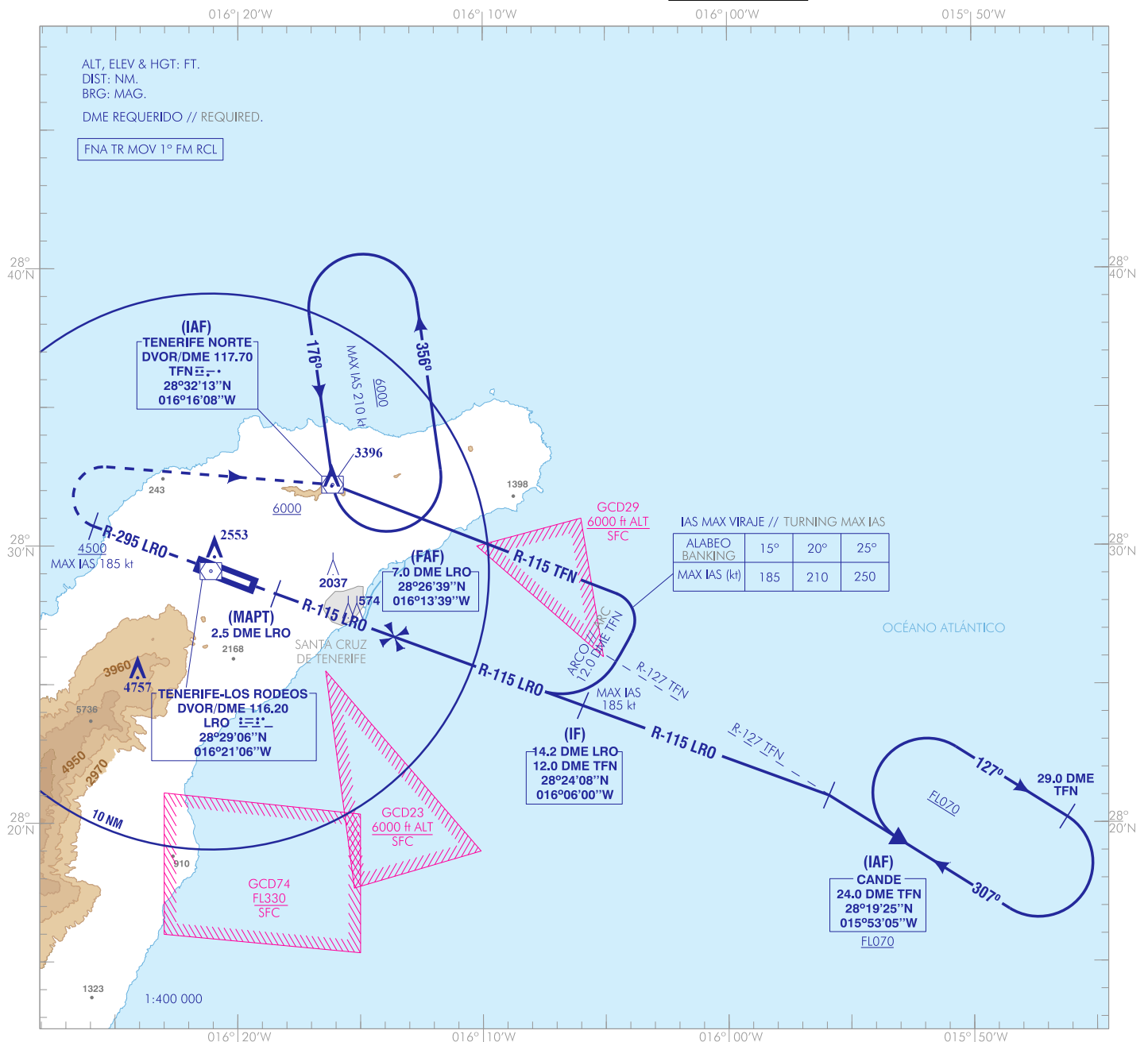
PUNTO POINT	LAT	LONG	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
DVOR/DME TFN (IAF)	28°32'12.6"N	016°16'07.6"W	—	—
CANDE (IAF)	28°19'24.9"N	015°53'05.1"W	122.05° (TFN)	23.99 DME TFN
IF	28°24'08.2"N	016°06'00.5"W	110.57° (LOC ITF)	12.80 DME ILS
FAF	28°27'06.5"N	016°14'55.3"W	110.57° (LOC ITF)	4.40 DME ILS
MAPT	28°28'18.6"N	016°18'32.0"W	110.57° (LOC ITF)	1.00 DME ILS
Aproximación final de no precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Non-precision final approach - Slope (Descent angle)				5.21% (2.98°)

CARTA DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD
2077
VAR 5°W (2020)

APP 124.800
TWR 118.700
GMC 121.700
ATIS 118.575

TENERIFE NORTE/Ciudad
de La Laguna
VOR
RWY 30



FRUSTRADA: SUBIR EN R-115 LRO DIRECTO AL DVOR/DME LRO. PROCEDER POR R-295 LRO HASTA ALCANZAR 4500 (IAS MAX 185 kt). VIRAR A LA DERECHA DIRECTO AL DVOR/DME TFN. INCORPORARSE A LA ESPERA A 6000.

MISSED APCH: CLIMB ON R-115 LRO DIRECT TO DVOR/DME LRO. PROCEED ON R-295 LRO UP TO REACH 4500 (MAX IAS 185 kt). TURN RIGHT DIRECT TO DVOR/DME TFN. JOIN THE HOLDING AT 6000.

NOTAS:

- SUJETA A LA ACTIVIDAD DE LA GCD29.

- CONTROL DE VELOCIDAD:

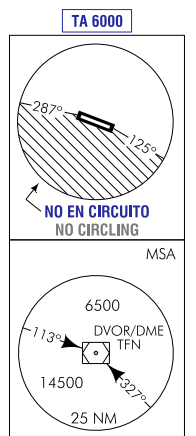
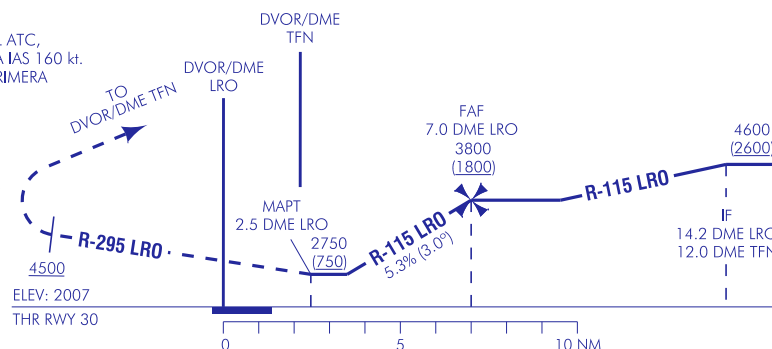
1. SI NO SE RECIBEN INSTRUCCIONES DIFERENTES DEL ATC, CRUZAR 10.0 DME LRO A IAS 185 kt Y 5.0 DME LRO A IAS 160 kt.
2. SI NO PUEDE CUMPLIR, NOTIFIQUELO AL ATC EN PRIMERA COMUNICACIÓN.

NOTES:

- SUBJECT TO GCD29 ACTIVITY.

- SPEED CONTROL:

1. UNLESS DIFFERENT INSTRUCTIONS ARE RECEIVED FROM ATC, CROSS 10.0 DME LRO AT IAS 185 kt AND 5.0 DME LRO AT IAS 160 kt.
2. IF THE AIRCRAFT CANNOT COMPLY, NOTIFY ATC OF THIS IN THE FIRST COMMUNICATION.



HGT REF ELEV THR RWY 30

OCA/H	A	B	C	D
2.5%	2750 (750)			
STA				
En círculo (H) sobre Circling (H) over 2077	3020 (950)	3750 (1680)	3850 (1780)	

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR:	min:s						
FAF-MAPT:	min:s	NO AUTORIZADO EL CRONOMETRAJE // TIMING NOT AUTHORIZED					
ROD: 5.3 %	ft/min	426	533	639	746	852	959

ALT/HGT DME (LRO) FNA										
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3
							3540 (1530)	3220 (1210)	2900 (890)	

CAMBIO: LIMITACIÓN DE VELOCIDAD EN APROXIMACIÓN FRUSTRADA.
CHANGES: SPEED RESTRICTION ON MISSED APPROACH.

WEF 13-JUL-23 (AIRAC AMDT 08/23)

AIP-ESPAÑA

AD 2-GCXO IAC/7.1

TENERIFE NORTE/Ciudad de La Laguna AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

VOR RWY 30

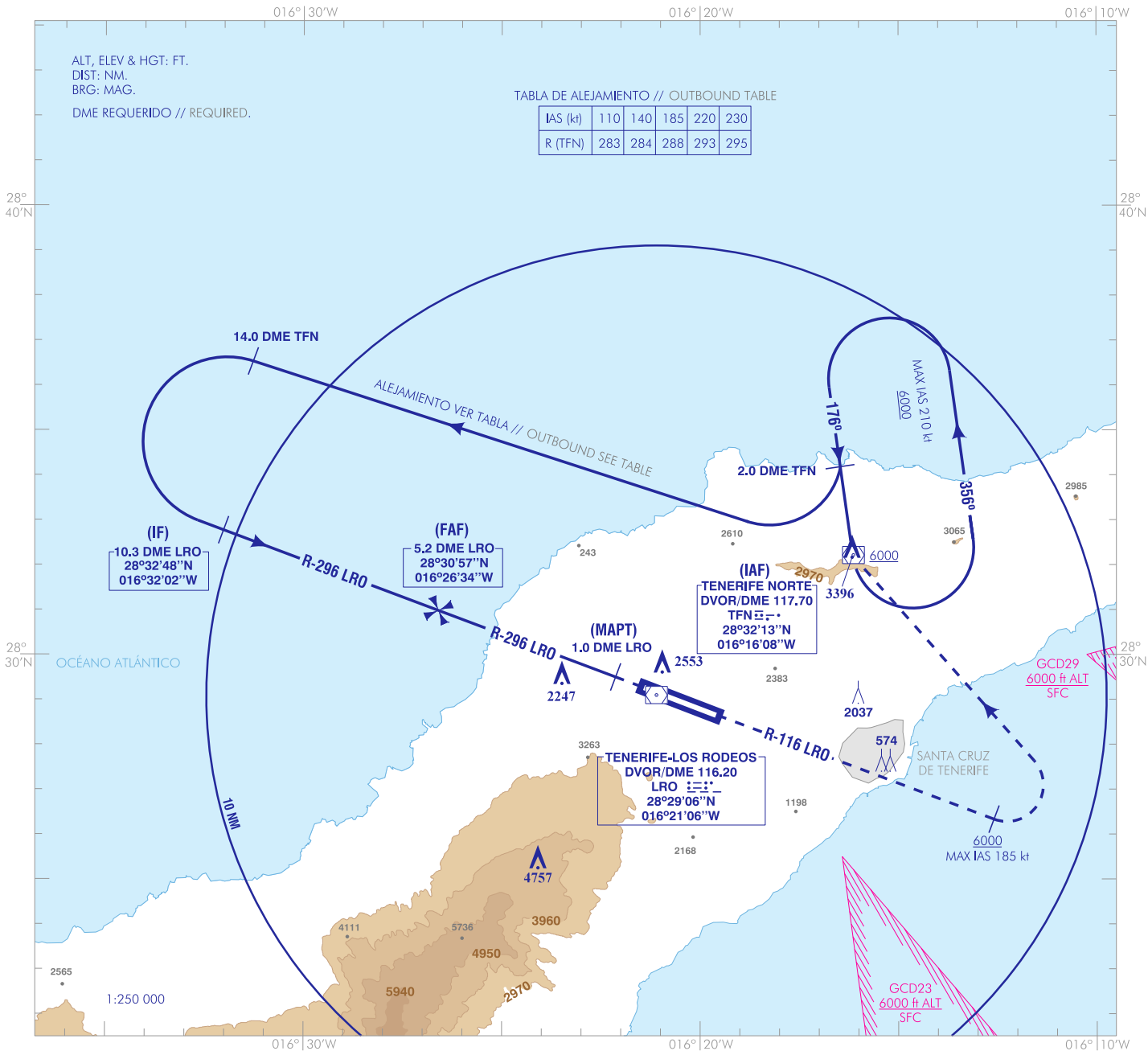
PUNTO POINT	LAT	LONG	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
DVOR/DME TFN (IAF)	28°32'12.6"N	016°16'07.6"W	—	—
CANDE (IAF)	28°19'24.9"N	015°53'05.1"W	122.05° (TFN)	23.99 DME TFN
IF	28°24'07.5"N	016°05'59.9"W	110.37° (LRO)	14.20 DME LRO
FAF	28°26'38.9"N	016°13'38.9"W	110.37° (LRO)	7.00 DME LRO
MAPT	28°28'13.3"N	016°18'26.0"W	110.37° (LRO)	2.50 DME LRO
Aproximación final de no precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Non-precision final approach - Slope (Descent angle)				5.26% (3.01°)

CARTA DE APROXIMACIÓN
POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD
2077
VAR 5°W (2020)

APP 124.800
TWR 118.700
GMC 121.700
ATIS 118.575

TENERIFE NORTE/Ciudad
de La Laguna
VOR



FRUSTRADA: SUBIR EN R-296 LRO DIRECTO AL DVOR/DME LRO. PROCEDER POR R-116 LRO HASTA ALCANZAR 6000 (IAS MAX 185 kt). VIRAR A LA IZQUIERDA DIRECTO AL DVOR/DME TFN PARA INTEGRARSE EN LA ESPERA.

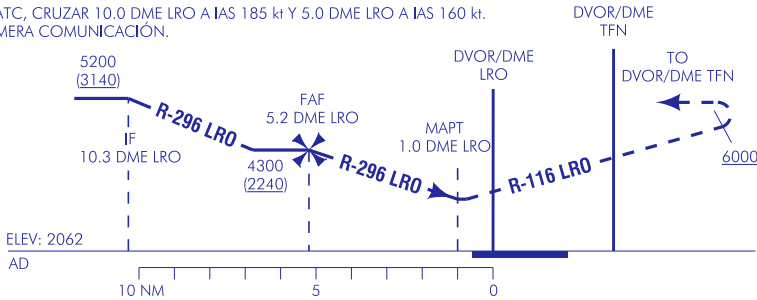
MISSED APCH: CLIMB ON R-296 LRO DIRECTO TO DVOR/DME LRO. PROCEED ON R-116 LRO UP TO REACH 6000 (MAX IAS 185 kt). TURN LEFT DIRECT TO DVOR/DME TFN TO JOIN THE HOLDING.

NOTAS:

- LONGITUD DEL TRAMO DE APROXIMACIÓN INTERMEDIA NO ESTÁNDAR.
- LAS MANIOBRAS EN CIRCUITO PARA LAS DOS PISTAS AL EJECUTAR ESTA APROXIMACIÓN VOR DEBEN SER COORDINADAS CON ATC ANTES DEL IF.
- CONTROL DE VELOCIDAD:
 1. SI NO SE RECIBEN INSTRUCCIONES DIFERENTES DEL ATC, CRUZAR 10.0 DME LRO A IAS 185 kt Y 5.0 DME LRO A IAS 160 kt.
 2. SI NO PUEDE CUMPLIR, NOTIFIQUELO AL ATC EN PRIMERA COMUNICACIÓN.

NOTES:

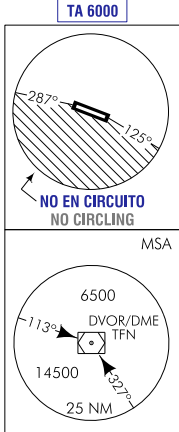
- LENGTH OF THE INTERMEDIATE APPROACH SEGMENT NOT STANDARD.
- THE CIRCLING MANOEUVRES FOR BOTH RUNWAYS CARRYING OUT THIS VOR APPROACH MUST BE COORDINATED WITH ATC BEFORE THE IF.
- SPEED CONTROL:
 1. UNLESS DIFFERENT INSTRUCTIONS ARE RECEIVED FROM ATC, CROSS 10.0 DME LRO AT IAS 185 kt AND 5.0 DME LRO AT IAS 160 kt.
 2. IF THE AIRCRAFT CANNOT COMPLY, NOTIFY ATC OF THIS IN THE FIRST COMMUNICATION.



HGT REF ELEV AD

OCA/H	A	B	C	D
STA	2.5%	RESTRINGIDA A OCA/H DE CIRCUITO POR VULNERACIÓN VSS RESTRICTED TO CIRCLING OCA/H DUE TO VSS VULNERATION		
En círculo (H) sobre Circling (H) over	3020 (950)	3750 (1680)	3850 (1780)	

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR:	min:s						
FAF-MAPT: 4.2 NM	min:s	3:07	2:30	2:05	1:47	1:34	1:23
ROD:	ft/min						
ALT/HGT DME () FNA							
13	12	11	10	9	8	7	6



CAMBIO: LIMITACIÓN DE VELOCIDAD EN APROXIMACIÓN FRUSTRADA.
CHANGES: SPEED RESTRICTION ON MISSED APPROACH.

TENERIFE NORTE/Ciudad de La Laguna AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

VOR



PUNTO POINT	LAT	LONG	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
DVOR/DME TFN (IAF)	28°32'12.6"N	016°16'07.6"W	–	–
IF	28°32'47.7"N	016°32'01.9"W	291.00° (LRO)	10.32 DME LRO
FAF	28°30'56.7"N	016°26'33.5"W	291.00° (LRO)	5.16 DME LRO
MAPT	28°29'27.2"N	016°22'09.1"W	291.00° (LRO)	1.00 DME LRO
Aproximación final de no precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Non-precision final approach - Slope (Descent angle)				–

CARTA DE APROXIMACIÓN VISUAL / VAC - OACI

ELEV AD
2077
VAR 5°W (2020)

APP 124.800
TWR 118.700
GMC 121.700
ATIS 118.575

TENERIFE NORTE/Ciudad de La Laguna GCXO



NOTAS

- En el caso de que las aeronaves se encuentren por encima de 1000 ft AGL/1650 ft AMSL fuera de las CTR, se encontrarán en espacio aéreo controlado.
- Toda la carta está incluida en CANARIAS TMA ÁREA 1.
- (1) Lo que resulte mayor.
- (2) O hasta la elevación del techo de nubes, lo que resulte más bajo.
- (3) Ruta para helicópteros con destino a hospitales.

LLEGADAS

Las aeronaves que deseen entrar en la CTR solicitarán permiso en la frecuencia de APP sobre los puntos de notificación VFR: N, E, S o W, manteniendo entre 2800 ft y 4500 ft AMSL según autorización de GCXO APP, dependiendo del punto en el que se encuentren, darán su informe de posición e intenciones. Si es necesario, las aeronaves realizarán esperas sobre dichos puntos hasta obtener autorización para entrar en la CTR. Si las aeronaves son autorizadas a uno de los puntos de espera visual (NE o SW) procederán directo al punto de espera. Si no reciben posterior autorización por parte de ATC, deberán realizar esperas en dichos puntos. Dentro de la CTR las aeronaves deberán mantener 4500 ft de altitud (AMSL) o inferior. Evitar sobrevolar la base aérea de TENERIFE NORTE/Los Rodeos (GCXM). Tráfico destino a hospitales notificarán sus intenciones en el punto S para ir rumbo 046° y sobre el Mayorazgo a rumbo 341° directos a los hospitales.

SALIDAS

Las aeronaves en VFR que deseen abandonar la CTR solicitarán autorización a TWR del procedimiento VFR que deseen utilizar. Las aeronaves deberán mantener 4000 ft AMSL o inferior hasta salir de la CTR. Llamar a APP en los puntos visuales. Procedimiento para cruzar las prolongaciones de pista: para proceder de N a W (o viceversa) y de E a S (o viceversa) las aeronaves deberán hacerlo por la línea de costa a 1500 ft AMSL o inferior, previa autorización ATC.

FALLO DE COMUNICACIONES

Las aeronaves con fallo de comunicaciones deberán responder 7600 y proceder por los pasillos especificados (desde W o S a SW, desde N y E proceder a W o S respectivamente por fuera de la CTR para después ir a SW), extremando el cumplimiento de las reglas de vuelo visual. Se situarán en el punto de espera visual a la vista de TWR y realizarán esperas hasta recibir señales luminosas de la TWR separándose del posible tránsito en el circuito de aeródromo.

NOTES

- In the event that aircraft are above 1000 ft AGL/1650 ft AMSL outside the CTR, they would be in a controlled airspace.
- The whole chart is included in CANARIAS TMA AREA 1.
- (1) Whichever is higher.
- (2) Or up to the cloud ceiling, whichever is lower.
- (3) Route for hospital-bound helicopters.

ARRIVALS

Aircraft seeking to enter the CTR shall request clearance on the APP frequency over the VFR reporting points: N, E, S or W, holding between 2800 ft and 4500 ft AMSL according to GCXO APP clearance, depending on their holding point, shall report their position and intention. If necessary, the aircraft shall hold above said points until they obtain clearance to enter the CTR. If the aircraft are cleared to one of the visual holding points (NE or SW), they shall proceed directly to the holding point. If they do not receive clearance from the ATC, they shall hold at said points. Within the CTR, aircraft must maintain an altitude of 4500 ft (AMSL) or lower. Avoid flying over the TENERIFE NORTE/Los Rodeos (GCXM) air base. Hospital-bound traffic shall notify their intentions at point S for heading 046° and over Mayorazgo, on heading 341° direct to the hospitals.

DEPARTURES

VFR aircraft seeking to vacate the CTR shall request clearance from TWR for the VFR procedure they wish to use. Until they exit the CTR, aircraft must maintain an altitude of 4000 ft AMSL or lower, until leaving the CTR. Call APP at the visual points. Procedures for crossing extended runways: aircraft shall proceed from N to W (or vice versa) and from E to S (or vice versa) by the coastline at 1500 ft AMSL or lower, with prior ATC clearance.

COMMUNICATIONS FAILURE

Aircraft with communications failure must respond 7600 and proceed through the specific corridors (from W or S to SW, from N and E proceed to W or S respectively outside the CTR and then go SW), complying as much as possible with visual flight rules. Aircraft shall be positioned at the visual holding point in full view of TWR and they shall hold until they receive light signals from the TWR, separating from possible traffic on the aerodrome circuit.

TENERIFE NORTE/Ciudad de La Laguna AD

Si se dispone de teléfono móvil, puede contactar con la TWR llamando al TEL: +34-922 632 652.

En ningún caso cruzarán la pista o su prolongación por dentro de la CTR.

Evitar sobrevolar la base aérea de TENERIFE NORTE/Los Rodeos (GCXM).

If you have a mobile phone, you may contact the TWR by calling TEL: +34-922 632 652.

Under no circumstance shall aircraft cross the runway or its extension inside the CTR.

Avoid flying over the TENERIFE NORTE/Los Rodeos (GCXM) air base.

OBSERVACIONES	REMARKS
<p>– PAPI (MEHT) RWY 12: 3° (57 ft). RWY 30: 3° (53 ft).</p> <p>– A título informativo, se incluyen las coordenadas geográficas de los puntos: N: 283600N 0162100W W: 282653N 0162729W NE: 282920N 0162000W S: 282412N 0161921W E: 282826N 0161242W SW: 282813N 0162110W</p>	<p>– PAPI (MEHT) RWY 12: 3° (57 ft). RWY 30: 3° (53 ft).</p> <p>– For information purposes, the geographic coordinates of the points are included: N: 283600N 0162100W W: 282653N 0162729W NE: 282920N 0162000W S: 282412N 0161921W E: 282826N 0161242W SW: 282813N 0162110W</p>

CARTA DE ALTITUD MÍNIMA DE
VIGILANCIA ATC-OACI

ELEV AD
209
VAR 5°W (2020)

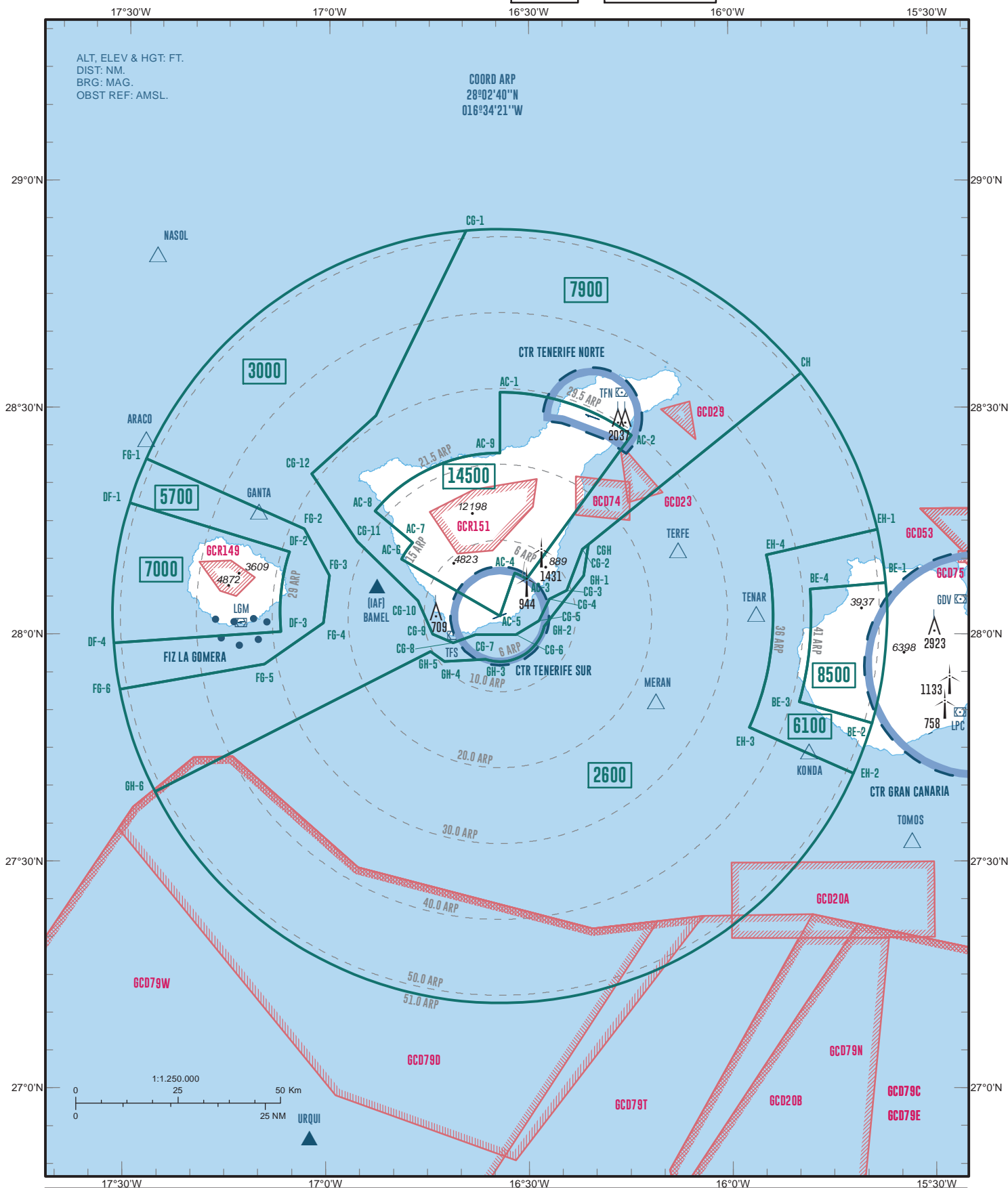
TA 6000

APP 127.700
TWR 119.000

TENERIFE SUR

ALT, ELEV & HGT: FT.
DIST: NM.
BRG: MAG.
OBST REF: AMSL.

COORD ARP
28°02'40"N
016°34'21"W



NOTAS:

- LAS ALTITUDES MÍNIMAS DE LOS SECTORES NO INCLUYEN CORRECCIÓN POR BAJA TEMPERATURA.
- CARTA DE USO EXCLUSIVO PARA VERIFICAR LAS ALTITUDES ASIGNADAS A AERONAVAS IDENTIFICADAS.

NOTES:

- THE MINIMUM SECTOR ALTITUDES DO NOT INCLUDE A CORRECTION FOR LOW TEMPERATURE.
- CHART OF EXCLUSIVE USE TO CROSS-CHECKING OF ALTITUDES ASSIGNED TO IDENTIFIED AIRCRAFT.

ALT MIN RADAR (AMSL)

5200

SECTOR

5200

PUNTOS QUE DEFINEN LOS SECTORES
 SECTORS DEFINED BY POINTS

PUNTO POINT	COORD	OBSERVACIONES REMARKS
AC-1	28°32'15"N 016°34'20"W	
AC-2	28°26'34"N 016°14'40"W	
AC-3	28°07'32"N 016°30'22"W	
AC-4	28°08'21"N 016°32'08"W	
AC-5	28°02'40"N 016°34'20"W	
AC-6	28°10'10"N 016°49'02"W	
AC-7	28°12'20"N 016°47'21"W	
AC-8	28°16'30"N 016°53'00"W	
AC-9	28°24'13"N 016°34'20"W	
BE-1	28°06'54"N 015°36'52"W	
BE-2	27°48'22"N 015°39'03"W	
BE-3	27°51'12"N 015°49'52"W	
BE-4	28°06'06"N 015°48'09"W	
CG-1	28°53'36"N 016°39'24"W	
CG-2	28°11'29"N 016°22'03"W	
CG-3	28°06'02"N 016°24'23"W	
CG-4	28°04'53"N 016°26'57"W	
CG-5	28°02'02"N 016°28'32"W	
CG-6	28°00'14"N 016°31'55"W	
CG-7	28°00'14"N 016°37'58"W	
CG-8	27°59'07"N 016°41'19"W	
CG-9	28°00'16"N 016°44'22"W	
CG-10	28°04'42"N 016°46'34"W	
CG-11	28°12'29"N 016°55'38"W	
CG-12	28°21'26"N 017°02'27"W	
CG-13	28°29'06"N 016°52'54"W	
CGH	28°12'07"N 016°21'09"W	
CH	28°34'43"N 015°49'19"W	
DF-1	28°17'26"N 017°29'35"W	
DF-2	28°11'06"N 017°05'43"W	
DF-3	28°00'32"N 017°06'55"W	
DF-4	27°58'54"N 017°31'48"W	
EH-1	28°13'58"N 015°38'04"W	
EH-2	27°41'41"N 015°41'51"W	
EH-3	27°47'53"N 015°57'15"W	
EH-4	28°10'41"N 015°54'38"W	
FG-1	28°23'18"N 017°27'09"W	
FG-2	28°14'07"N 017°03'31"W	
FG-3	28°07'58"N 016°59'45"W	
FG-4	28°01'42"N 017°00'36"W	
FG-5	27°56'13"N 017°09'24"W	
FG-6	27°52'48"N 017°30'51"W	
GH-1	28°07'59"N 016°21'51"W	
GH-2	28°01'18"N 016°27'44"W	
GH-3	27°56'56"N 016°36'26"W	

PUNTO POINT	COORD	OBSERVACIONES REMARKS
GH-4	27°56'39"N 016°42'34"W	
GH-5	27°57'59"N 016°44'39"W	
GH-6	27°39'18"N 017°25'31"W	

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

LEVX - VIGO

2. DATOS GEOGRÁFICOS Y DE ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO

AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA

ARP: 421345N 0083739W. Ver AD 2-LEVX ADC.

Distancia y dirección desde la ciudad: 8 km E.

Elevación: 261 m / 856 ft.

Ondulación geode: 55.34 m \pm 0.05 m (1).

Temperatura de referencia: 25°C.

Temperatura baja media: 8°C.

→ Declinación magnética: 2°W (2020).

→ Cambio anual: 9.2'E.

Administración AD: Aena.

Dirección: Aeropuerto de Vigo, Apdo. 1553, Vigo (Pontevedra).

TEL: +34-986 268 204/260

FAX: +34-986 268 211

AFTN: LEVX

E-mail: CoordinacionVGO@aena.es

Tránsito autorizado: IFR/VFR. (2)

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

(2) Aviación general y de negocios: ver casilla 20.

ARP: 421345N 0083739W. See AD 2-LEVX ADC.

Distance and direction from the city: 8 km E.

Elevation: 261 m / 856 ft.

Geoid undulation: 55.34 m \pm 0.05 m (1).

Reference temperature: 25°C.

Low average temperature: 8°C.

Magnetic variation: 2°W (2020).

Annual change: 9.2'E.

AD administration: Aena.

Address: Aeropuerto de Vigo, Apdo 1553, Vigo (Pontevedra).

TEL: +34-986 268 204/260

FAX: +34-986 268 211

AFTN: LEVX

E-mail: CoordinacionVGO@aena.es

Approved traffic: IFR/VFR. (2)

Remarks: (1) For all AD points.

(2) General and business aviation: see item 20.

3. HORARIO DE OPERACIÓN

OPERATIONAL HOURS

Aeropuerto: V: 0430-2230; I: 0530-2330; PS 2 HR 30 MIN PPR (1).

Aduanas e Inmigración: HR AD.

Servicios médicos y de sanidad: No. Ver GEN 1.4.

AIS/ARO: HR AD.

Información MET: H24.

ATS: HR AD.

Abastecimiento de combustible: HR AD.

Asistencia en tierra: HR AD.

Seguridad: HR AD.

Deshielo: HR AD.

Observaciones: (1) Ampliación de horario sólo para aviación comercial (incluidos aviones de carga) expresamente autorizados por el Aeropuerto.

Airport: V: 0430-2230; I: 0530-2330; PS 2 HR 30 MIN PPR (1).

Customs and Immigration: HR AD.

Health and Sanitation: No. See GEN 1.4.

AIS/ARO: HR AD.

MET briefing: H24.

ATS: HR AD.

Fuelling: HR AD.

Handling: HR AD.

Security: HR AD.

De-icing: HR AD.

Remarks: (1) Hours extended only for commercial aviation (including cargo aircraft) expressly authorized by the Airport.

4. SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO

HANDLING SERVICES AND FACILITIES

Instalaciones para el manejo de carga: Hasta 100 TM.

Tipos de combustible: JET A-1, AVGAS 100LL.

Tipo de lubricante: Ninguno.

Capacidad de reabastecimiento: JET A-1: 2 cisternas 30000 L, 30 L/s y 26.7 L/s.
4 tanques 100000 L, 30 L/s.AVGAS 100LL: 1 unidad repostadora 1500 L,
1.25 L/s.
1 tanque 16000 L, 8.3 L/s.

Instalaciones para el deshielo: Servicio prestado por agentes handling con unidades de agua caliente y glicol:

- Aeronaves de letra de clave C o inferior (envergadura hasta 36 m, exclusive): PRKG 4, 8 y 9;
- Aeronaves de letra de clave D o superior (envergadura desde 36 m): PRKG 7A.

Espacio disponible en hangar: No.

Instalaciones para reparaciones: No.

Observaciones: Agentes de rampa:

IBERIA, Airport Services

TEL: +34-986 268 337 / 257

FAX: +34-986 268 282

E-mail: vgokq@iberia.es, vgokk@iberia.es

SITA: vgokqib

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

Agentes de Aviación General. Sólo para aviación general, de trabajos aéreos o transporte comercial no regular con aeronaves cuyo peso máximo al despegue (MTOW) sea inferior a 10 TM o que tengan menos de 20 asientos.

AVIATION HANDLING SUPPLY

TEL: +34-986 498 804

FAX: +34-986 486 426

Móvil: +34-615 163 846

E-mail: ops1@aviationhandling.net

Aviación general y de negocios: ver casilla 20.

Agentes de combustible:

CLH AVIACIÓN S.A

TEL: +34-986 268 226 / +34-986 616 040

Móvil: +34-680 459 263 / +34-629 068 469

E-mail: vgo@exolum.com

Cargo facilities: Up to 100 TM.

Fuel types: JET A-1, AVGAS 100LL.

Oil types: None.

Refuelling capacity: JET A-1: 2 cisterns 30000 L, 30 L/s and 26.7 L/s.
4 tanks 100000 L, 30 L/s.AVGAS 100LL: 1 refuelling unit 1500 L, 1.25 L/s.
1 tank 16000 L, 8.3 L/s.

De-icing facilities: Service provided by handling agents with hot water and glycol units:

- Code letter C or lower aircraft (wingspan up to but not including 36 m): PRKG 4, 8 and 9;
- Code letter D or higher aircraft (wingspan from 36 m): PRKG 7A.

Hangar space: No.

Repair facilities: No.

Remarks: Ramp agents:

IBERIA, Airport Services

TEL: +34-986 268 337 / 257

FAX: +34-986 268 282

E-mail: vgokq@iberia.es, vgokk@iberia.es

SITA: vgokqib

Ramp agents may attend both commercial aviation and general aviation.

General Aviation agents. Only for general aviation, aerial works or non-scheduled commercial transport with aircraft whose maximum take-off weight (MTOW) is less than 10 TM or have fewer than 20 seats.

AVIATION HANDLING SUPPLY

TEL: +34-986 498 804

FAX: +34-986 486 426

Mobile phone: +34-615 163 846

E-mail: ops1@aviationhandling.net

General and business aviation: see item 20.

Fuelling agents:

CLH AVIACIÓN S.A

TEL: +34-986 268 226 / +34-986 616 040

Móvil: +34-680 459 263 / +34-629 068 469

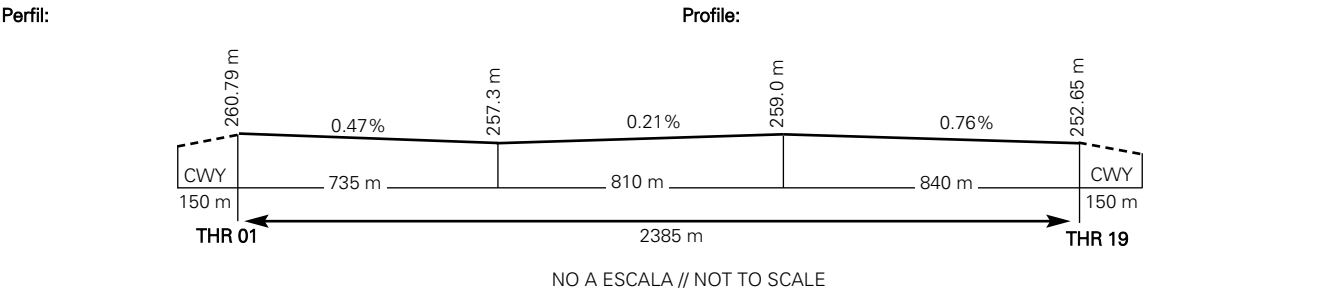
E-mail: vgo@exolum.com

5. INSTALACIONES PARA LOS PASAJEROS	PASSENGER FACILITIES
Hoteles: No. Restaurante: Si. Transporte: Autobuses, taxis y vehículos de alquiler. Instalaciones médicas: No. Banco/Oficina Postal: Cajeros automáticos / Buzón de correos. Información turística: Si. Observaciones: Ninguna.	Hotels: No. Restaurant: Yes. Transportation: Buses, taxis and hire cars. Medical facilities: No. Bank/Post Office: Cash dispensers / Postbox. Tourist information: Yes. Remarks: None.
6. SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS	RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES
Categoría de incendios: 7. (1) Equipo de salvamento: De acuerdo a la categoría de incendios publicada. Retirada de aeronaves inutilizadas: Equipo propio de retirada de aeronaves hasta 1.2 TM. Para aeronaves de mayor peso, servicio externo previa presencia y a cargo del propietario/explotador de la aeronave. (2) Observaciones: (1) 8 y 9 a demanda. Ver casilla 20, "Procedimiento de solicitud de categoría de incendios a demanda". (2) Responsable de la coordinación de la operación de traslado de aeronaves inutilizadas: Oficina CECOA (Centro de Coordinación Operaciones del Aeropuerto). Los datos de contacto aparecen en la casilla 2.	Fire category: 7. (1) Rescue equipment: In accordance with the fire category published. Removal of disabled aircraft: Equipment for the removal of aircraft up to 1.2 TM. For heavier aircraft, there is an external service present at the expense of the aircraft owner/operator. (2) Remarks: (1) 8 and 9 on demand. See item 20 "On demand fire category request procedure". (2) Responsible for coordinating the transfer operation for disabled aircraft: CECOA (Airport Operations Coordination Centre) Office. The contact details are provided in item 2.
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: 1 esparcidor de urea. Prioridades de limpieza: Pista 01/19 y acceso del SEI a pista, TWY C1/C3, plataforma de estacionamiento. Material usado para el tratamiento de la superficie del área de movimiento: UREA. 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: 1 urea spreader. Clearance priorities: Runway 01/19 and SEI access to runway, TWY C1/C3, parking apron. Use of material for movement area surface treatment: UREA. 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 42/R/C/W/T. Calles de rodaje: Anchura: 23 m. Superficie: Asfalto. Resistencia: C1: PCN 64/F/C/W/T. C3: PCN 75/F/C/W/T. Posiciones de comprobación: Altimetro: Plataforma. ELEV 254 m / 833 ft. VOR: No. INS: Ver AD 2-LEVX PDC. Observaciones: Ninguna.	Apron: Surface: Concrete. Strength: PCN 42/R/C/W/T. Taxiways: Width: 23 m. Surface: Asphalt. Strength: C1: PCN 64/F/C/W/T. C3: PCN 75/F/C/W/T. Check locations: Altimeter: Apron. ELEV 254 m / 833 ft. VOR: No. INS: See AD 2-LEVX PDC. Remarks: None.
9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUÍA DE RODAJE	TAXIING GUIDANCE SYSTEM AND MARKINGS
Sistema de guía de rodaje: Letreros de información, puntos de espera de la pista, barras de parada y puestos de estacionamiento. Señalización de RWY: Designadores, umbral, eje, faja lateral, zona de toma de contacto y punto de visada. Señalización de TWY: Eje y faja lateral. Observaciones: Ninguna.	Taxiing guidance system: Information boards, runway-holding positions, stop bars and stands. RWY markings: Designators, threshold, centre line, side stripe, touchdown zone and aiming point. TWY markings: Centre line and side stripe. Remarks: None.
10. OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO	10. AERODROME OBSTACLES
Obstáculos que perforan las superficies cónica, de aproximación, aproximación interna, transición, transición interna, aterrizaje interrumpido y ascenso en el despegue establecidas en el Anexo 14 de OACI; y las áreas 2A y 3 establecidas en el anexo 15 de OACI: Ver Ítem 10 y apartado Datos Digitales. Observaciones: Ver AD 2-LEVX AOC.	Obstacles which penetrate the conical, 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-LEVX AOC.

11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO	METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED
Oficina MET: Vigo EM Ae. 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. Información adicional: Santander OMAe (LESD): H24; TEL: +34-942 393 353. Vigo EM Ae: H24; TEL: +34-986 950 170. Observaciones: Existe resumen climatológico del aeródromo. Se hacen avisos de aeródromo.	MET office: Vigo EM Ae. 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: Forecast significant and wind and temperature at altitude maps. Supplementary equipment: Clouds, lightning and radar information image display. ATS unit served: TWR. Additional information: Santander OMAe (LESD): H24; TEL: +34-942 393 353. Vigo EM Ae: H24; TEL: +34-986 950 170. 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
01	011.42° GEO 014° MAG	2385 x 45	421317.2450N 0083746.5930W	THR: 261 m / 856 ft TDZ: No	No	150 x 150	2505 x 180 (5) (6)	No	90 x 90	RWY: ASPH PCN 60/F/A/W/T (1) PCN 71/F/A/W/T (2) PCN 64/F/C/W/T (3) PCN 128/F/A/W/T (4) SWY: No
19	191.43° GEO 194° MAG	2385 x 45	421433.0020N 0083725.9925W	THR: 252.6 m / 829 ft TDZ: 259.0 m / 850 ft	No	150 x 150	2505 x 180 (5) (6)	Si // Yes	90 x 90	RWY: ASPH PCN 60/F/A/W/T (1) PCN 71/F/A/W/T (2) PCN 64/F/C/W/T (3) PCN 128/F/A/W/T (4) SWY: No

Observaciones: (1) Primeros 135 m RWY 01 y últimos 135 m RWY 19. (2) 135 m - 1485 m RWY 01 y 900 m - 2250 m RWY 19. (3) 1485 m - 2185 m RWY 01 y 200 m - 900 m RWY 19. (4) Últimos 200 m RWY 01 y primeros 200 m RWY 19. (5) Primeros 360 m desde THR 01, anchura 150 m; Desde 360 m hasta 2145 m, anchura 180 m; se incrementa los 30 m a la derecha de la franja (franja asimétrica); Desde 2145 m hasta 2505 m, anchura 150 m. (6) Exención al requisito relativo al ancho de franja de pista, el ancho de la franja de pista comprendido entre 150 m y 180 m es inferior a los 300 m que indica la norma.	Remarks: (1) First 135 m RWY 01 and last 135 m RWY 19. (2) 135 m - 1485 m RWY 01 and 900 m - 2250 m RWY 19. (3) 1485 m - 2185 m RWY 01 and 200 m - 900 m RWY 19. (4) Last 200 m RWY 01 and first 200 m RWY 19. (5) First 360 m from THR 01, width 150 m; From 360 m to 2145 m, width 180 m; increased 30 m to the right of the strip (asymmetric strip); From 2145 m to 2505 m, width 150 m. (6) Runway strip width requirement waived, the runway strip is between 150 m and 180 m wide, less than the 300 m indicated in the regulations.
--	--



13. DISTANCIAS DECLARADAS	DECLARED DISTANCES			
RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
01	2385	2535	2385	2385
19	2385	2535	2385	2385
Observaciones: Ninguna.	Remarks: None.			

14. ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA

APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

Pista: 01

Aproximación: Luces de identificación de umbral. LIH.

→ **PAPI (MEHT):** 3° (15.55 m / 51 ft). (1) (2)

Umbral: Verdes con barras de ala.

Zona de toma de contacto: No.

Eje pista: 2385 m: 1485 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH.
Distancia entre luces: 15 m.

Borde de pista: 2385 m: 1785 m blancas + 600 m amarillas. LIH.
Distancia entre luces: 50 m.

Extremo de pista: Rojas.

Zona de parada: No.

Observaciones: (1) PAPI no utilizable por aeronaves de letra de clave D o superior. Ver casilla 20.

→ (2) Pendiente de descenso de la maniobra NDB Z RWY 01 (ROD 6.2%) y ángulo de descenso de la maniobra RNP X RWY 01 (3.5°), no coincidentes con el ángulo del PAPI.

Runway: 01

Approach: Threshold identification lights. LIH.

PAPI (MEHT): 3° (15.55 m / 51 ft). (1) (2)

Threshold: Green with wing bars.

Touchdown zone: No.

Runway centre line: 2385 m: 1485 m white+600 m white and red+300 m red. LIH.
Distance between lights: 15 m.

Runway edge: 2385 m: 1785 m white + 600 m yellow. LIH.
Distance between lights: 50 m.

Runway end: Red.

Stopway: No.

Remarks: (1) PAPI not usable by code letter D or higher aircraft. See item 20.

(2) Descent gradient for manoeuvre NDB Z RWY 01 (ROD 6.2%) and descent angle for manoeuvre RNP X RWY 01 (3.5°) are not coincident with the PAPI angle.

Pista: 19

Aproximación: Precisión CAT II/III, 404 m. LIH.
Sistema de luces de entrada a pista.
Luces de identificación de umbral.

PAPI (MEHT): 3° (17.40 m / 57 ft). (1) (2)

Umbral: Verdes con barras de ala.

Zona de toma de contacto: 900 m blancas.

Eje pista: 2385 m: 1485 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH.
Distancia entre luces: 15 m.

Borde de pista: 2385 m: 1785 m blancas + 600 m amarillas. LIH.
Distancia entre luces: 50 m.

Extremo de pista: Rojas.

Zona de parada: No.

Observaciones: (1) PAPI no utilizable por aeronaves de letra de clave D o superior. Ver casilla 20.

(2) En la cobertura angular de la barra izquierda del PAPI se va perdiendo visión de una de las cuatro unidades debido a la torre de la GP que se encuentra por delante.

Runway: 19

Approach: Precision CAT II/III, 404 m. LIH.
Runway lead-in lighting system.
Threshold identification lights.

PAPI (MEHT): 3° (17.40 m / 57 ft). (1) (2)

Threshold: Green with wing bars.

Touchdown zone: 900 m white.

Runway centre line: 2385 m: 1485 m white+600 m white and red+300 m red. LIH.
Distance between lights: 15 m.

Runway edge: 2385 m: 1785 m white + 600 m yellow. LIH.
Distance between lights: 50 m.

Runway end: Red.

Stopway: No.

Remarks: (1) PAPI not usable by code letter D or higher aircraft. See item 20.

(2) In the angular coverage of the left bar of the PAPI, the view of one of the four units is progressively lost due to the GP tower which stands in front of it.

15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA

OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

ABN/IBN: No.

WDI: 1 cerca GP, 1 cerca plataforma. LGTD.

Iluminación de TWY: TWY C1 & C3: borde (LIH) y eje.

Iluminación de plataforma: Borde, 7 torres de iluminación.

Fuente secundaria de energía: SAI estática que proporciona un tiempo de conmutación (luz) para CAT II/III según Anexo 14.

Observaciones: Ninguna.

ABN/IBN: No.

WDI: 1 near GP, 1 near apron. LGTD.

TWY lighting: TWY C1 & C3: edge (LIH) and centre line.

Apron lighting: Edge, 7 floodlighting poles.

Secondary power supply: Static SAI that provide a switch-over time (light) for CAT II/III according to Annex 14.

Remarks: None.

16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS

HELICOPTER LANDING AREA

Situación: FATO: RWY 01/19. Ver casilla 12.

Elevación: FATO: RWY 01/19. Elevación THR 01 y THR 19. Ver casilla 12.

Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización: Ver casilla 12.

– Dimensiones: FATO: RWY 01/19. Ver casilla 12.

– Rodaje en tierra: Calles de rodaje. Ver casilla 8.

– Rodaje aéreo: Calles de rodaje. Ver casilla 8.

– Rutas de desplazamiento aéreo: no están habilitadas.

– Puestos de estacionamiento: H0 en zona reservada del SAP (Servicio Aéreo Policía). Plataforma H1, H2, H3, H4 y H5. Ver PDC 1.1.

Tipo de superficie: Ver casilla 8.

Orientación: No.

Distancias declaradas: Ver casilla 13.

Iluminación: Ver casillas 14 y 15.

Observaciones: El PRKG H0 puede alojar helicópteros de longitud máxima total de 12.20 m.
Los PRKG H1 y H2 pueden alojar helicópteros de longitud máxima total de 16 m.
Los PRKG H3 y H5 pueden alojar helicópteros de longitud máxima total de 22.80 m.
El PRKG H4 puede alojar helicópteros de longitud máxima total de 25.40 m.

Position: FATO: RWY 01/19. See item 12.

Elevation: FATO: RWY 01/19. Elevation THR 01 and THR 19. See item 12.

Dimensions, surface, maximum weight, marking: See item 12.

– Dimensions: FATO: RWY 01/19. See item 12.

– Ground taxiing: Taxiways. See item 8.

– Air taxiing: Taxiways. See item 8.

– Air movement routes: not enabled.

– Stands: H0 in reserved zone of the SAP (Air Police Service).

Apron H1, H2, H3, H4 and H5. See PDC 1.1.

Surface: See item 8

Directions: No.

Declared distances: See item 13.

Lighting: See item 14 and 15.

Remarks: PRKG H0 can accommodate helicopters with a maximum total length of 12.20 m.
PRKG H1 and H2 can accommodate helicopters with a maximum total length of 16 m.
PRKG H3 and H5 can accommodate helicopters with a maximum total length of 22.80 m.
PRKG H4 can accommodate helicopters with a maximum total length of 25.40 m.

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 VIGO Círculo de 6.5 NM de radio centrado en ARP. // Circle radius 6.5 NM centred on ARP.	3500 ft AMSL SFC	D	VIGO TWR ES/EN	1850 m / 6000 ft
Observaciones: Ninguna.		Remarks: None.		

18. INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN ATS

ATS COMMUNICATION FACILITIES

Servicio Service	Distintivo llamada Call sign	FREQ	HR	Observaciones Remarks
APP	Santiago APP	120.200 MHz	HR AD	
TWR	Vigo TWR	118.450 MHz	HR AD	
		118.950 MHz	HR AD	BACK-UP
		121.500 MHz	HR AD	EMERG
		121.700 MHz	HR AD	GMC
		243.000 MHz	HR AD	EMERG
→ ATIS	Vigo Información	120.825 MHz	HR AD	

19. RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIAJE

RADIO NAVIGATION & LANDING FACILITIES

Instalación (VAR) Facility (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas Coordinates	ELEV DME	Observaciones Remarks
DVOR (2° W)	VGO	113.600 MHz	H24	421916.7N 0083605.9W		COV a // at 40 NM BTN: - R-023/090 a // at FL080 o // or ABV; - R-090/135 a // at FL110 o // or ABV; - R-135/170 a // at FL085 o // or ABV; - R-170/235 a // at FL070 o // or ABV; - R-235/270 a // at FL080 o // or ABV; - R-270/315 a // at FL100 o // or ABV; - R-315/350 a // at 4000 ft AMSL o // or ABV; - R-350/023 a // at 6000 ft AMSL o // or ABV. R-015 COV: - 25 NM a // at 4500 ft AMSL; - 37.5 NM (DVOR/DME STG) a // at FL070. R-048 COV: - 34 NM a // at 6000 ft AMSL; - 40 NM a // at FL080; - 60 NM a // at FL120; - 70 NM a // at FL150; - 76.7 NM (ROXER) a // at FL180. R-064 COV: - 32 NM a // at 6500 ft AMSL; - 40 NM a // at FL080; - 48 NM a // at FL100; - 66.1 NM (LOMDA) a // at FL180. R-098 COV: - 22 NM a // at 5500 ft AMSL; - 40 NM a // at FL110; - 45 NM a // at FL140; - 74.2 NM (BARKO) a // at FL230. R-112 COV: - 37 NM a // at FL110; - 44 NM a // at FL130; - 50 NM (solape con ZMR // overlap with ZMR) a // at FL150. En aproximación VOR, desde IF (6.2 NM DME VGO) hasta DVOR VGO pueden aparecer oscilaciones de aguja // During VOR approach, between IF (6.2 NM DME VGO) and DVOR VGO, needle oscillations may appear.
DME	VGO	CH 83X	H24	421916.3N 0083605.2W	270 m	COV a // at 40 NM BTN: - R-023/090 a // at FL080 o // or ABV; - R-090/135 a // at FL110 o // or ABV; - R-135/170 a // at FL085 o // or ABV; - R-170/235 a // at FL070 o // or ABV; - R-235/270 a // at FL080 o // or ABV; - R-270/315 a // at FL100 o // or ABV; - R-315/350 a // at 4000 ft AMSL o // or ABV; - R-350/023 a // at 6000 ft AMSL o // or ABV.

						R-015 COV: - 25 NM a // at 4500 ft AMSL; - 37.5 NM (DVOR/DME STG) a // at FL070. R-048 COV: - 34 NM a // at 6000 ft AMSL; - 40 NM a // at FL080; - 60 NM a // at FL120; - 70 NM a // at FL150; - 76.7 NM (ROXER) a // at FL180. R-064 COV: - 32 NM a // at 6500 ft AMSL; - 40 NM a // at FL080; - 48 NM a // at FL100; - 66.1 NM (LOMDA) a // at FL180. R-098 COV: - 22 NM a // at 5500 ft AMSL; - 40 NM a // at FL110; - 45 NM a // at FL140; - 74.2 NM (BARKO) a // at FL230. R-112 COV: - 37 NM a // at FL110; - 44 NM a // at FL130; - 50 NM (solape con ZMR // overlap with ZMR) a // at FL150. COV 40 NM. 194° MAG/156 m FM THR 01
← NDB (2° W)	VON	433.000 kHz	H24	421109.8N	0083820.4W	
LOC 19 (2° W)	VIG	110.900 MHz	H24	421312.3N	0083747.9W	
ILS CAT III						
GP 19		330.800 MHz	H24	421423.3N	0083725.9W	3°; RDH 17 m; a // at 294 m THR 19 & 61 m FM RCL a la izquierda en el sentido de APCH // to the left on APCH direction.
ILS/DME 19	VIG	CH 46X	H24	421423.2N	0083724.7W	261 m REF DME THR 19

20. REGLAMENTACIÓN LOCAL

LOCAL REGULATIONS

→ Toda aeronave que en el aterrizaje sobrepase las calles de rodaje de salida hacia la plataforma, obligatoriamente continuará el rodaje para efectuar el giro al final de la pista.

All landing aircraft overshooting the exit taxiways towards the apron, must continue taxiing to accomplish the turn at the end of the runway.

AD cerrado para aviones sin radiocomunicación en ambos sentidos.

AD closed to aircraft without two-way radio communication.

AVIACIÓN GENERAL Y DE NEGOCIOS

Todas las aeronaves de Aviación General y de Negocios, deberán contratar los servicios de asistencia en tierra, en virtud de lo establecido en el punto 1.3.1.6 del AD 1.1 del AIP-España.

Debido a la capacidad en plataforma, todas las operaciones de Aviación General y de Negocios deben cumplir con el siguiente procedimiento:

1. El operador de la aeronave debe solicitar autorización al Centro de Operaciones (CECOA):
TEL: +34-986 268 204/260
FAX: +34-986 268 211
E-mail: CoordinacionVGO@aena.es
AFTN: LEVXZPX

Incluyendo la siguiente información:

- Día del vuelo .
- Tipo de aeronave .
- Aeródromo de salida y ETA a LEVX.
- Aeródromo de destino y ETD de LEVX.

2. En función de la ocupación de la plataforma, el Centro de Operaciones (CECOA) de LEVX autorizará o no dicha operación.

3. Si el vuelo es autorizado por CECOA y además tiene que contratar Agente Handling, la tripulación deberá conocer el Agente Handling contratado en LEVX.

La contratación de los servicios de asistencia en tierra es obligatoria para las operaciones de Aviación General y de Negocios cuyo MTOW:

- MTOW > 2 TM con pasajeros.
- MTOW > 3.5 TM sin pasajeros.

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

Los vuelos IFR y VFR sin autorización previa serán rechazados.

GENERAL AND BUSINESS AVIATION

It is mandatory to contract a handling agent for all operations of General and Business Aviation, by virtue of what is established in item 1.3.1.6 of AD 1.1 of the AIP-España.

Due to the apron capacity, all General and Business operations must comply with the following procedure:

1. The aircraft operator shall request clearance from the Operations Centre (CECOA):
TEL: +34-986 268 204/260
FAX: +34-986 268 211
E-mail: CoordinacionVGO@aena.es
AFTN: LEVXZPX

Including the following information:

- Date of operation.
- Aircraft type.
- Departure aerodrome and ETA to LEVX.
- Destination aerodrome and ETD from LEVX

2. Depending on occupancy of the apron, LEVX Operation Centre (CECOA) will approve this operation or not.

3. If the flight is approved by CECOA and also has to hire a Handling Agent, crew should be aware of the Handling Agent hired at LEVX.

Hiring of handling services is compulsory for General and Business Aviation operations when the MTOW:

- MTOW > 2 TM with passengers.
- MTOW > 3.5 TM without passengers.

In these cases, in arrival operations, passengers and crew members shall wait for the arrival of the handling agent.

IFR and VFR flights without previous authorization will be rejected.

OPERACIONES ILS DE CATEGORÍA II Y III

RWY 19, 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 19, subject to 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.

PROCEDIMIENTO DE OPERACIÓN:

- Llegadas: ATC indicará a la aeronave la ruta de rodaje en función de la configuración de la pista de aterrizaje:
 - Aeronaves de letra de clave D y E: aterrizaje por RWY 01/19: rodaje por TWY C1/C3.
 - Aeronaves de letra de clave F (AN-124 Ruslan) y E de mayor envergadura al B777-300 (E > 60.90 m): aterrizaje por RWY 01/19: rodaje por TWY C1.

– Salidas:

- Aeronaves de letra de clave D y E: despegue por RWY 01/19 y siguiendo las instrucciones de ATC la ruta de rodaje podrá ser tanto por TWY C1/C3.
- Aeronaves de letra de clave F (AN-124 Ruslan) y E de mayor envergadura al B777-300 (E > 60.90 m): despegue por RWY 01/19 y siguiendo las instrucciones de ATC la ruta de rodaje sólo podrá ser por TWY C1.

→ – Puesto de Estacionamiento:

- Las aeronaves de letra de clave D sólo podrán estacionar en el PRKG 1A (en posición remota y salida remolcada), PRKG 5 (en posición de pasarela y salida remolcada) y PRKG 7A (en posición remota y salida autónoma).
- Las aeronaves de letra de clave E sólo podrán estacionar en el PRKG 7A (en posición remota y salida autónoma).
- La aeronave de letra de clave F (AN-124 Ruslan) sólo podrá estacionar en el PRKG 7A (en posición remota y salida autónoma).
- La aeronave de letra de clave D (AN12) podrá estacionar además en el PRKG 10A.

RESTRICCIONES:

- Para la aeronave AN-124 Ruslan de letra de clave F y aeronaves de letra de clave E de mayor envergadura al B777-300 (E > 60.90 m), la TWY C3 está restringida, debiendo utilizar la TWY C1.
- Por PCN, las siguientes aeronaves de letra de clave superior no pueden operar en el aeropuerto, salvo aterrizajes de emergencia: A300-600, MD-11, B747-400 y B777-300.
- Debido a la distancia de 176 m entre el eje de la TWY en plataforma C1-C3 y el eje de RWY 01/19, durante el rodaje de aeronaves de letra de clave E y F (AN-124 Ruslan) sólo se permitirá el movimiento de una única aeronave en la siguiente zona del área de movimiento delimitada por: el tramo de RWY paralelo a la TWY en plataforma C1-C3 y la propia TWY en plataforma C1-C3.
- Si dispone de los mismos, se requiere a las aeronaves que durante el rodaje en superficie, se mantengan los motores externos 1 y 4 de la aeronave apagados preferentemente o al ralentí, para evitar la generación e ingestión de FOD (Restos de objetos extraños).
- Por haber menos de 4.5 m entre la rueda exterior del tren principal de la aeronave y el borde de TWY C3, las aeronaves de letra de clave D y E deberán realizar maniobras de sobreviraje para corregir la trayectoria en los tramos curvos de TWY C3 hacia/desde THR 01. Dicha maniobra será apoyada por vehículo "SIGAME".
- Por haber menos de 4.5 m entre la rueda exterior del tren principal de la aeronave y el borde de la calle de rodaje en plataforma entre los PRKG 10 y 8, las aeronaves de letra de clave D, E y F (AN-124 Ruslan) deberán realizar maniobras de sobreviraje para corregir la trayectoria en este ligero tramo curvo de la calle de rodaje en plataforma hacia/desde TWY C1. Dicha maniobra será apoyada por vehículo "SIGAME".
- Por haber menos de 4.5 m entre la rueda exterior del tren principal de la aeronave y el borde de la plataforma de viraje de THR 01 y 19, las aeronaves de letra de clave E deberán tener precaución en el tramo recto durante la entrada a dichas plataformas de viraje.
- Los requisitos de margen vertical entre las ruedas y el umbral no se cumplen, por lo que el PAPI de RWY 01/19 no es utilizable por estas aeronaves.
- Las siguientes aeronaves de clave superior, A340-600, B777-300, AN124 y B763, realizarán una maniobra de sobreviraje en las plataformas de viraje de ambas cabeceras para garantizar la seguridad de la maniobra y/o cumplir con la línea de viraje.

RESTRICCIONES A PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

Los PRKG 4, 5, 6 y 8 están dotados de instalaciones de suministro de corriente de 400 Hz:

- Es obligatorio el uso de la instalación de 400 Hz.
- La APU (Unidad Auxiliar de Potencia) del avión solo podrá utilizarse cuando no estén operativas ni la instalación de 400 Hz ni las unidades móviles, o cuando se requiera el servicio de aire acondicionado y no esté disponible el equipamiento.
- Es recomendable la utilización del gancho de sujeción de la manguera de la instalación de 400 Hz a la aeronave. En caso de no utilizar dicho gancho, el aeropuerto no se hace responsable de las afecciones que pueda sufrir la aeronave.
- La conexión del sistema de 400 Hz no se llevará a cabo hasta que:
 - Se hayan apagado los motores de la aeronave, las hélices y rotores se hayan parado, se hayan apagado las luces anticollisión y se hayan puesto calzos a la aeronave.

PROCEDURE OF OPERATION:

- Arrivals: ATC shall indicate the taxiing route depending on the configuration of the landing runway:

- Code letter D and E aircraft: landing by RWY 01/19: taxiing via TWY C1/C3.
- Code letter F (AN-124 Ruslan) and E aircraft with wingspan larger than that of the B777-300 (E > 60.90 m): landing by RWY 01/19: taxiing via TWY C1.

– Departures:

- Code letter D and E aircraft: take-off by RWY 01/19 and following ATC instructions, the taxiing route may also be via TWY C1/C3.

- Code letter F (AN-124 Ruslan) and E aircraft with wingspan larger than that of the B777-300 (E > 60.90 m): take-off by RWY 01/19 and following ATC instructions; the taxiing route may only be via TWY C1.

– Stand:

- Code letter D aircraft may only park on PRKG 1A (in remote position and towed exit), PRKG 5 (in loading bridge position and towed exit) and PRKG 7A (in remote position and autonomous exit).

- Code letter E aircraft may only park on PRKG 7A (in remote position and autonomous exit).
- Code letter F (AN-124 Ruslan) aircraft may only park on PRKG 7A (in remote position and autonomous exit).
- Code letter D (AN12) aircraft may park on PRKG 10A.

RESTRICCIONES:

- For the code letter F aircraft AN-124 Ruslan and the code letter E aircraft with wingspan larger than the B777-300 (E > 60.90 m), the TWY C3 is restricted and shall use TWY C1.
- By PCN, the following higher code letter aircraft cannot operate at the airport, except for emergency landings: A300-600, MD-11, B747-400 and B777-300.
- Due to the distance of 176 m between the centre line of the TWY on apron C1-C3 and the centre line of RWY 01/19, during the taxiing of code letter E and F aircraft (AN-124 Ruslan), only one aircraft shall be allowed to move in the following area of the movement area delimited by: the RWY section parallel to the TWY on apron C1-C3 and the TWY on apron C1-C3.
- For aircraft possessing these, it is required that during taxiing on the surface, that the exterior engines 1 and 4 of the aircraft are off, preferably, or idling, to avoid the generation and ingestion of FOD (Foreign Object Deposits).
- As there is less than 4.5 m between the exterior wheel of the main gear of the aircraft and the edge of TWY C3, code letter D and E aircraft must make oversteer manoeuvres to correct their path on the curved segments of TWY C3 towards/from THR 01. That manoeuvre will be supported by a "FOLLOW ME" vehicle.
- As there is less than 4.5 m between the exterior wheel of the main gear of the aircraft and the edge of the apron taxiway between PRKG 10 and 8, code letter D, E and F (AN-124 Ruslan) aircraft must make oversteer manoeuvres to correct their path on this slightly curved segment of the apron taxiway towards/from TWY C1. That manoeuvre will be supported by a "FOLLOW ME" vehicle.
- As there is less than 4.5 m between the exterior wheel of the main gear of the aircraft and the edge of the turning pad at THR 01 and 19, code letter E aircraft must take caution in the straight segment during the entry to those turning pads.
- The wheel clearance over threshold requirements are not met, thus PAPI of RWY 01/19 is not usable by these aircraft.
- The following higher code letter aircraft, A340-600, B777-300, AN124 and B763, shall carry out an oversteering manoeuvre on the turning pad of both thresholds, in order to ensure the manoeuvre safety and/or to comply with the turning path.

STAND RESTRICTIONS

PRKG 4, 5, 6 and 8 are equipped with 400 Hz current supply facilities:

- It is mandatory to use the 400 Hz facilities.
- The aircraft APU (Auxiliary Power Unit) may only be used when the 400 Hz facilities or mobile units are not operative, or when the air conditioning service is required and the equipment is not available.
- The use of a harness hook is recommended for fastening of the 400 Hz system to the aircraft. Otherwise, the airport authority will not accept responsibility for any damage the aircraft could suffer.
- The connection of the 400 Hz system will not be carried out until:
 - The aircraft engines, propellers and rotors will have been stopped, the anti-collision lights will have been switched off and the chocks will have been inserted.

Desviaciones de este requisito para Compañías y/o tipos de aeronaves concretos deben ser justificadas por el Agente de Asistencia en Tierra con un procedimiento específico analizado a través del SGSO (Sistema de Gestión de Seguridad Operacional) del aeropuerto para su posterior autorización/aprobación, si procede, por la autoridad competente.

Dicho procedimiento deberá considerar:

- Ninguna actuación se llevará a cabo hasta que no se hayan puesto calzos, esto incluye los 400 Hz.
- La aproximación al avión se realizará evitando las áreas de seguridad delante de los motores (Art. A.2.11 y A.2.12 de la Normativa de Seguridad en Plataforma de Aena). Ni la pasarela ni ningún otro dispositivo conectado a ella penetrará el área de seguridad delante del motor durante la maniobra de conexión del sistema de 400 Hz.
- En cualquier caso el motor encendido se debe mantener a la mínima potencia y la tripulación técnica debe permanecer en su puesto.

Any deviations from the requirement for airlines and/or the specific aircraft type must be justified by the handling agent by means of a specific procedure analyzed by the airport SMS (Safety Management System) for subsequent clearance/approval by the competent authority, if appropriate.

This procedure must take into account:

- No operation, including 400 Hz, will be carried out until the chocks are inserted.
- The approach to the aircraft will be made avoiding the safety area in front of the engines (Art. A.2.11 and A.2.12 of Aena Apron Safety Rules). Neither boarding bridge nor any mechanism connecting with it will enter the safety area in front of the engines during the manoeuvre of connecting with the 400 Hz system.
- In any case, the switched-on engine must be maintained at the minimum power and the cockpit crew must remain at their posts.

POLÍTICA DE AHORRO ENERGÉTICO, APAGADO DE LUCES AERONÁUTICAS DE SUPERFICIE

El Aeropuerto de Vigo, dentro de su horario operativo y si no existen operaciones de aeronaves previstas, aplica procedimientos de ahorro energético consistentes en el apagado de las siguientes Luces Aeronáuticas de Superficie (LAS): luces de borde y eje de calle de rodaje, luces de borde y eje de pista y luces de aproximación.

Las barras de parada de las dos calles de rodaje y los PAPI de la pista en uso permanecerán encendidos durante todo el horario operativo.

OPERACIONES VISUALES NOCTURNAS

Se permite la realización de vuelos VFR-N.

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 aficción 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_VGO@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).

PUNTO DE ENTRADA DE VIAJEROS CON ANIMALES DE COMPAÑÍA PROCEDENTES DE TERCEROS PAÍSES

Para garantizar el cumplimiento del Reglamento (UE) No 576/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo de 12 de junio de 2013 relativo a los desplazamientos sin ánimo comercial de animales de compañía y por el que se deroga el Reglamento (CE) No 998/2003, toda Compañía Aérea que desee operar en el Aeropuerto y transporte en cabina, como parte del equipaje de mano de los pasajeros, los animales (mascotas) recogidos en el Anexo I del citado Reglamento, debe tener contratado un agente handling que se encargue de la gestión de los mismos en los casos en que, durante los controles llevados a cabo por el Resguardo Fiscal de la Guardia Civil o el Personal de la Aduana en las Terminales de Viajeros del Aeropuerto de Vigo, detecten un incumplimiento de los requisitos sanitarios fijados en la citada normativa que provoquen su rechazo en la frontera.

La gestión del animal rechazado en la 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.

ENERGY SAVING POLICY, SHUTDOWN OF SURFACE AERONAUTICAL LIGHTS

Vigo Airport, within its operational hours and if there are no operations expected, applies energy saving procedures that involves the shutdown of the following Surface Aeronautical Lights (LAS): taxiway centre line and edge lights, runway centre line and edge lights and approach lights.

The stop bars on the two taxiways and the in use runway PAPI shall remain lit during all operational hours.

NIGHT-TIME VISUAL OPERATIONS (VFR-N)

VFR-N flights are allowed.

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:

Seguridad_Operacional_VGO@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).

POINT OF ENTRY FOR PASSENGERS WITH PET ANIMALS FROM THIRD COUNTRIES

To guarantee compliance with the Regulation (EU) No 576/2013 of the European Parliament and of the Council of 12 June 2013 on the non-commercial movement of pet animals and repealing Regulation (EC) No 998/2003, any Air Carrier wishing to operate at the Airport and transport in the cabin, as part of passenger hand baggage, the animals (pets) set out in Annex I to the cited Regulation, must have engaged a handling agent who is to be responsible for managing the same in those cases where, during the checks undertaken by the Resguardo Fiscal of the Guardia Civil or Customs Personnel of the Passenger Terminals of Vigo Airport, some breach of the health requirements established in the cited regulations is detected, prompting the animal's rejection at the point of entry.

The management for animals rejected at the border shall include, at least, transport to the designated facilities for its temporary stay at the airport, their subsistence, veterinary care and animal welfare, and even their return to origin within the periods stipulated by the public health authorities.

21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS

NOISE ABATEMENT PROCEDURES

No.

No.

22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO**FLIGHT PROCEDURES****SISTEMA DE PRESENTACIÓN RADAR**

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

Todo ello en función de las limitaciones del equipo.

RADAR DISPLAY SYSTEM

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

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

PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)**1. GENERALIDADES**

RWY 19 está equipada con un ILS CAT II/III y autorizada para las aproximaciones Categoría III B.

RWY 01 y 19 están autorizadas para despegues en condiciones de visibilidad reducida.

1.1. Se aplicarán los Procedimientos de Visibilidad Reducida en superficie (LVP) cuando los mínimos meteorológicos que se establecen a continuación, definidos en términos de:

- alcance visual en pista (RVR) sea igual o inferior a 1700 m o el techo de nubes igual o inferior de 135 m. (441 ft) (BKN/OVC igual o inferior a 004).

1.2. Se cancelarán los Procedimientos de Visibilidad Reducida en superficie (LVP) cuando los mínimos meteorológicos:

- alcance visual en pista (RVR) superior a 1900 m o techo de nubes sea superior a 150 m (491 ft) (BKN/OVC igual o superior a 005), durante al menos 10 minutos y, consultando con la oficina meteorológica se prevea que la situación tiende a la mejoría.

1.3. Aterrizajes: RWY 19, sujeta a que las instalaciones requeridas estén en servicio y sean adecuadas para las operaciones de CAT II/III de aquellos operadores cuyos mínimos hayan sido aceptados, o tengan mínimos asignados por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea o por la Autoridad equivalente del Estado del Operador.

1.4. Despegues: RWY 01 y 19 son aptas para despegues de visibilidad reducida en las condiciones previstas.

1.5. Se informará a los pilotos de que se están aplicando los LVP a través de radiotelefonía. Además, se informará a los pilotos de cualquier incidencia notificada o detectada en relación con las ayudas visuales y no visuales para la aproximación, el despegue y el rodaje, los sistemas contra intrusión en áreas críticas, sensibles, y pista activa y cualquier otra ayuda disponible, que pueda afectar a los LVP y a las condiciones meteorológicas existentes, además de los cambios que puedan producirse y que afecten a los LVP.

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

→ 1.7. La dependencia ATC suministrará directamente los valores del alcance visual en pista de acuerdo a 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 pista.

1.8. La autorización para aterrizar no se dará después de que la aeronave se encuentre a 2 NM del TDZ. Si ello no es posible, se darán instrucciones para que se ejecute maniobra de aproximación frustrada.

Cuando se efectúen aproximaciones ILS el permiso para aterrizar sólo se expedirá cuando las áreas sensibles y críticas (LSA y LCA) estén despejadas.

1.9. El ATC informará a los pilotos cuando se proceda a cancelar la aplicación de los LVP.

2. APROXIMACIONES CAT II/III EN PRÁCTICAS

2.1. Los comandantes de las aeronaves que deseen realizar aproximaciones de precisión de CAT II / III en prácticas, solicitarán la autorización correspondiente al personal de ATC de Vigo.

2.2. Si las Áreas Críticas y/o Sensibles del ILS no estuvieran protegidas, se notificará dicha circunstancia al comandante de la aeronave. Cualquier otra incidencia que afecte a la operación en prácticas deberá igualmente comunicarse.

2.3. El personal de ATC comunicará a la Oficina de Coordinación (CECOA) el indicativo de la aeronave en prácticas antes de que ésta inicie la maniobra de aproximación. El Coordinador Aeroportuario de servicio comunicará al personal de ATC, previa consulta al personal técnico CNS/ATM y al Técnico de Operaciones en el Área de Movimiento (TOAM), las limitaciones que hubiera para realizar dicha maniobra y procederá al registro de la misma.

3. MOVIMIENTOS EN TIERRA

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. En caso de desorientación o duda detendrán la aeronave, darán cuenta inmediata al ATC y solicitarán la ayuda de un vehículo "SIGAME".

LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)**1. GENERAL**

RWY 19 is equipped with an ILS CAT II / III and authorized for Category III B approaches.

RWY 01 and 19 are authorized for take-off in low visibility conditions.

1.1. Low Visibility Procedures (LVP) will be applied on the ground when the meteorological minima established hereunder hold:

- Runway Visual Range (RVR) is 1700 m or below or when the cloud ceiling is 135 m (441 ft) or below (BKN/OVC 004 or below).

1.2. Low Visibility Procedures (LVP) on the ground will be cancelled when the following meteorological minima hold:

- Runway Visual Range (RVR) above 1900 m or when the cloud ceiling is higher than 150 m (491 ft) (BKN / OVC at or above 005), for at least 10 minutes and, following consultation with the meteorological office, an improving trend is expected.

1.3. Landing: RWY 19, provided that the required installations are in service and are appropriate for CAT II/III operations by those operators whose minima have been accepted, or who hold minima assigned by the Agencia Estatal de Seguridad Aérea or by the equivalent authority of the Operator State.

1.4. Take-offs: RWY 01 and 19 are suitable for low visibility take-offs in the predicted conditions.

1.5. Pilots will be informed about the application of Low Visibility Procedures by radiotelephone. Pilots will also be informed of any notified or detected incident in relation to the visual and non-visual aids for approach, take-off and taxiing, the anti-intrusion systems in critical areas, sensitive areas and the active runway and any other available aid, which may affect the LVP and the existing meteorological conditions, besides modifications which may take place and affect the LVP.

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

1.7. Runway visual range values will be supplied directly by ATC services in accordance with the following:

RVR TDZ: Displayed value that corresponds to the Touchdown Zone.

RVR MID: Displayed value that corresponds to runway midpoint.

RVR END: Displayed value that corresponds to the runway end.

1.8. Landing clearance will not be supplied after the aircraft reaches the 2 NM point from the TDZ. If this is not possible, instructions for a missed approach will be issued.

When ILS approaches are taking place, landing clearance will only issued when critical and sensitive ILS areas (LCA and LSA) are vacated.

1.9. ATC will inform pilots when the LVP are to be cancelled.

2. CAT II/III TRAINING APPROACHES

2.1. Pilots who want to carry out training CAT II/III precision approaches will request the corresponding clearance from Vigo ATC staff.

2.2. If the critical and/or sensitive areas of the ILS are not protected, this circumstance will be notified to the pilot in command of the aircraft. Any other incident affecting the training operation will be communicated as well.

2.3. ATC staff will notify the Coordination Office (CECOA) of the call sign of a training aircraft before it begins its approach manoeuvre. The airport service coordinator, after consulting CNS/ATM technical staff and the Operational Technician in the Movement Area (TOAM), will inform ATC staff of the limitations on carrying out that manoeuvre and will proceed to place this on record.

3. GROUND MOVEMENT

Pilots will proceed to verify the aircraft position at each moment, especially at intersections, checking that taxiing is being executed under conditions of complete safety. In case of being disoriented or in doubt, pilots must stop the aircraft, notify ATC immediately and request the assistance of a "FOLLOW ME" vehicle.

Cuando el valor de cualquier RVR se encuentre entre 1700 m y 600 m (exclusive), no existe restricción de movimiento en el área de maniobras, con lo que será a consideración de ATC el autorizar el rodaje de más de una aeronave a la vez.

Si el RVR es igual o inferior a 600 m, o de no estar disponibles los visibilímetros, una visibilidad igual o inferior a 800 m, ATC autorizará únicamente el rodaje de una aeronave dentro del área de maniobras.

La plataforma y la calle de rodaje en plataforma que discurre entre C1 y C3 se encuentran fuera del área de maniobras, por lo que se considera dentro de plataforma dicha calle de rodaje. ATC autorizará únicamente el rodaje de una aeronave en plataforma, cuando se den valores de RVRs igual o inferiores a 600 m, o de no estar disponibles los visibilímetros, una visibilidad igual o inferior a 800 m.

Así, si el RVR es igual o inferior a 600 m, o de no estar disponibles los visibilímetros, una visibilidad igual o inferior a 800 m, el número máximo de aeronaves que se pueden mover de manera simultánea en el área de movimiento es de 2.

Para el caso de las aeronaves de letra de clave E (con envergadura > 60.90 m, superior a la del B777) y F (AN-124 Ruslan) tendrán que abandonar pista por C1. Si el RVR es igual o inferior a 600 m, o de no estar disponibles los visibilímetros, una visibilidad menor o igual a 800 m, ATC autorizará únicamente el rodaje de una aeronave dentro del área de maniobras y plataforma. El número máximo de aeronaves que se pueden mover de manera simultánea en el área de movimiento es de 1.

3.1. Llegadas

- Al abandonar la pista los pilotos notificarán:
 - A) RWY libre.
 - B) Área Sensible libre.
 - C) TWY utilizada.
- Para aeronaves de letra de clave D, E y AN-124 Ruslan de letra de clave F, al abandonar la pista, los pilotos notificarán:
 - A) RWY libre.
 - B) TWY utilizada.
 - C) TWY libre.
 - D) Área Sensible libre.
- Con RVR igual o inferior a 600 m, o de no estar disponibles los visibilímetros, una visibilidad menor o igual a 800 m, y siempre que el piloto requiera el guiado hasta el puesto de estacionamiento asignado, éste esperará a la entrada de la plataforma de estacionamiento la presencia del vehículo "SÍGAME". El piloto notificará puesto de estacionamiento y el cierre de frecuencia.

En aproximaciones por la RWY 19 con LVP, se deberá abandonar la pista por la TWY C3.

- Excepciones:
Las aeronaves de letra de clave E (con envergadura > 60.90 m, superior a la del B777) y F (AN-124 Ruslan) al no poder abandonar pista por TWY C3, la abandonarán por TWY C1.

3.2. Salidas

- Los pilotos solicitarán permisos de puesta en marcha o rodaje, notificando el puesto de estacionamiento en el que se encuentran.
- Los pilotos notificarán el inicio del rodaje hacia la TWY C1 o TWY C3. En caso de RVR inferior a 200 m, o de no estar disponibles los visibilímetros, una visibilidad igual o inferior a 800 m, a requerimiento del piloto o del ATC, el vehículo "SÍGAME" procederá al guiado de la aeronave hasta la TWY correspondiente.
- Los pilotos tendrán la obligación de detenerse en los puntos de espera de la pista, previamente a la entrada en pista.
- Los pilotos notificarán entrada en pista.
- En el caso de que una aeronave que sale tuviera que regresar a plataforma, el piloto informará a TWR y esperará nuevas instrucciones de rodaje.

Salvo instrucción en contra del ATC, las maniobras de retroceso se efectuarán aproando al norte para la RWY 19 y aproando al sur para la RWY 01.

En despegues con LVP se podrá abandonar la pista tanto por la TWY C1 como por la TWY C3.

En la entrada a pista por TWY C3, extremar precaución por posible confusión de luces de eje de TWY C3 con luces de THR 01.

FALLO DE COMUNICACIONES Y SITUACIONES ANÓMALAS EN EL ÁREA DE MANIOBRAS

Si una aeronave o vehículo operando en el área de maniobras experimente un fallo en las comunicaciones seguirá el siguiente procedimiento:

A) Aeronave de Salida:

La aeronave continuará por la ruta asignada hasta el límite de la autorización ATC extremando las precauciones, donde mantendrá posición y esperará la llegada de un vehículo "SÍGAME" que le guiará al puesto de estacionamiento o apartadero/punto de espera designado.

When the value of any RVR is between 1700 m and 600 m (exclusive), there is no restriction of movement in the manoeuvring area, which will be for ATC consideration to authorize the taxiing of more than an aircraft at the same time.

If the RVR is 600 m or below, or if the visibilimeters are not available, the visibility is 800 m or below, ATC shall only authorize the taxiing of an aircraft within the manoeuvring area.

The apron and the taxiway on apron that runs between C1 and C3 are outside the manoeuvring area, so that taxiway is considered inside the apron. ATC shall only authorize the taxiing of an aircraft on apron, when RVR values are 600 m or below, or if the visibilimeters are not available, the visibility is 800 m or below.

Thus, if the RVR is 600 m or below, or if no visibilimeters are available, the visibility is 800 m or below, the maximum number of aircraft that can be moved simultaneously in the area of movement is 2.

In the case of code letter E aircraft (with wingspan > 60.90 m, higher than that of B777) and F (AN-124 Ruslan), they will have to leave runway via C1. If the RVR is 600 m or below, or if no visibilimeters are available, the visibility is 800 m or below, ATC will only authorize the taxiing of an aircraft within the manoeuvring area and apron. The maximum number of aircraft that can be moved simultaneously in the movement area is 1.

3.1. Arrivals.

- When vacating the runway, pilots will report:
 - A) RWY vacated.
 - B) Sensitive area vacated.
 - C) TWY used.
- For code letter D, E and AN-124 Ruslan of code letter F aircraft, when leaving the runway, the pilots will notify:
 - A) RWY vacated.
 - B) TWY used.
 - C) TWY vacated.
 - D) Sensitive Area vacated.
- With RVR 600 m or below, or if the visibilimeters are not available, visibility 800 m or below, and whenever the pilot requires guidance to the assigned stand, the aircraft shall await the presence of the "FOLLOW ME" vehicle at the entrance to the parking apron. Pilot will notify the stand and closure of the frequency.

In approach to RWY 19 with LVP, the runway must be vacated via TWY C3.

- Exceptions:
Code letter E aircraft (with wingspan > 60.90 m, higher than that of B777) and F (AN-124 Ruslan) when not being able to leave runway for TWY C3, will abandon via TWY C1.

3.2. Departures

- Pilots will request clearance for engine start-up or taxiing, notifying the stand occupied.
- Pilots will report the beginning of taxiing towards TWY C1 or TWY C3. In the event of RVR below 200 m, or if the visibilimeters are not available, the visibility is 800 m or below, the "FOLLOW ME" vehicle will guide the aircraft to the corresponding TWY, when the pilot or the ATC should so request.
- Pilots will have to stop at the runway-holding position, prior to runway entry.
- Pilots will report the entry to runway.
- Whenever a departing aircraft needs to return to the apron, the pilot will inform TWR and wait for new taxiing instructions.

Unless ATC should instruct otherwise, push-back manoeuvres will be accomplished nosing to North direction for RWY 19 and nosing to South direction for RWY 01.

In departures with LVP the runway may be vacated either by TWY C1 or by TWY C3.

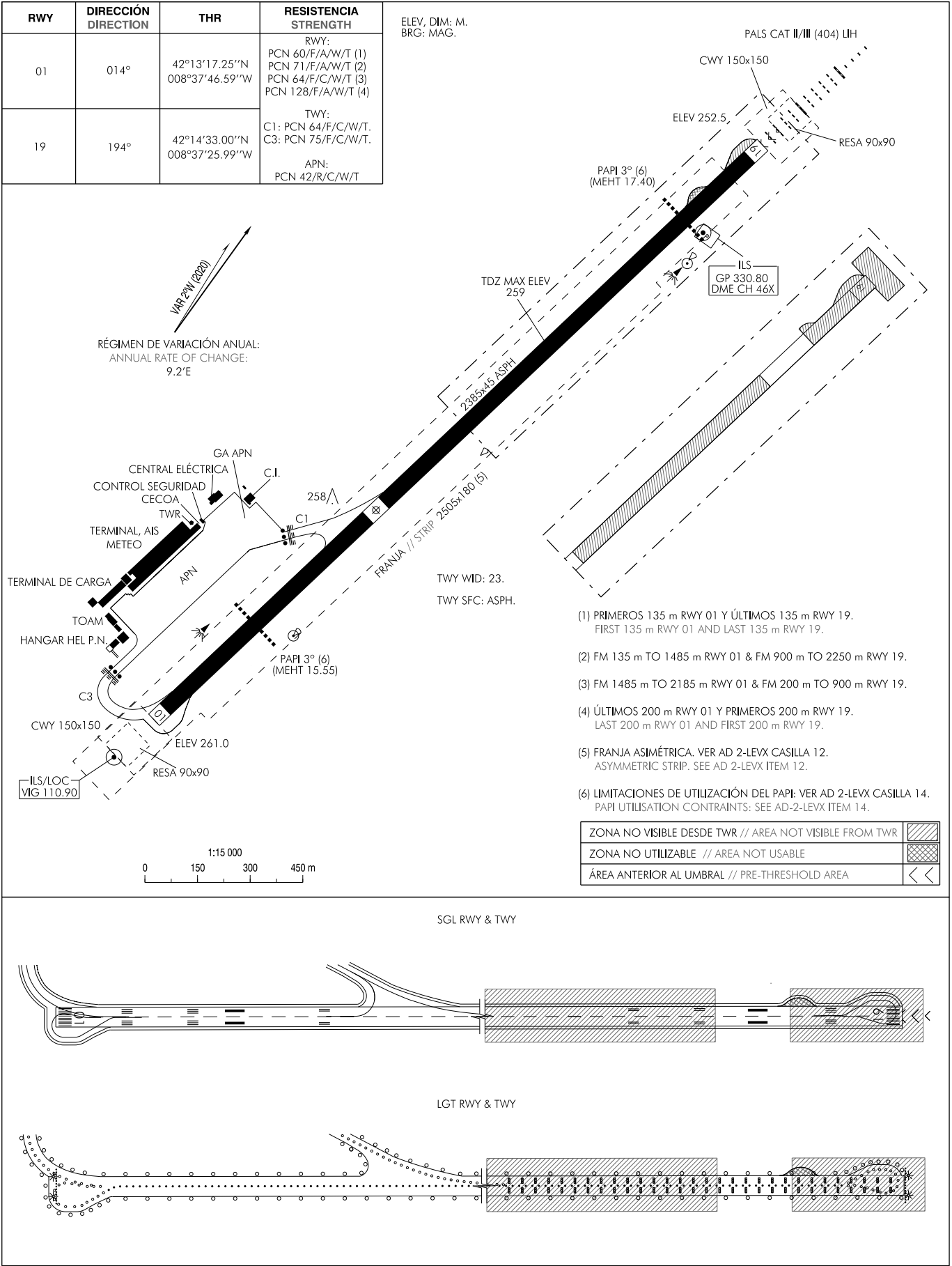
In the entry to runway via TWY C3, proceed with caution due to possible confusion of the TWY C3 centre line lights with the THR 01 lights.

COMMUNICATIONS FAILURE AND ANOMALOUS SITUATIONS IN THE MANOEUVRING AREA

Whenever an aircraft or vehicle operating in the manoeuvring area suffers a communications failure, it will follow the procedure below:

A) Departing aircraft:

The aircraft will continue by the assigned route to the ATC clearance limit, taking extreme caution, where it will hold its position and will wait for the arrival of the "FOLLOW ME" vehicle that will guide it to the parking position or the designated holding bay/position.



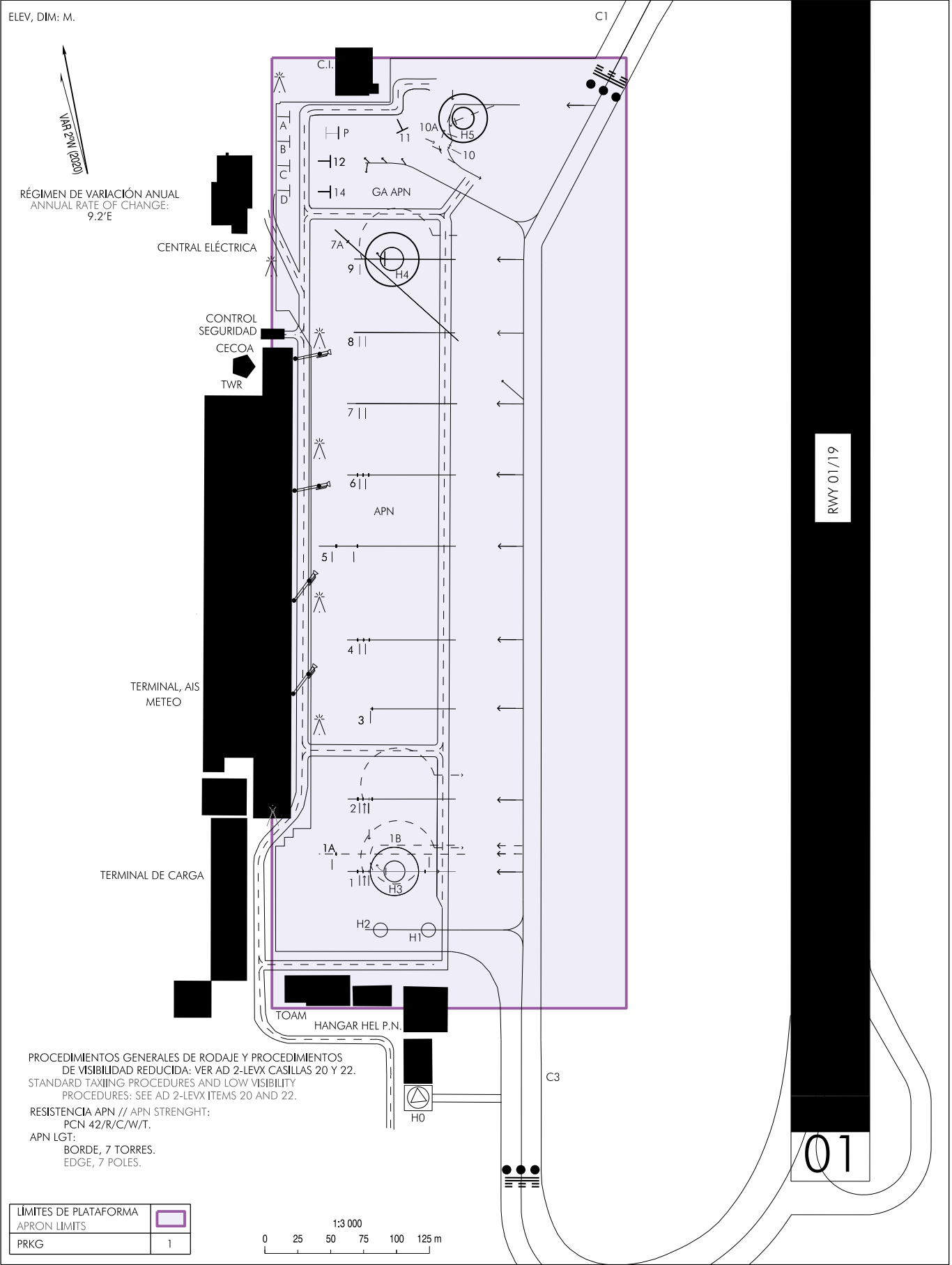
INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

PLANO DE ESTACIONAMIENTO
Y ATRAQUE DE AERONAVES-OACI

ELEV APN
254

TWR 118.450
GMC 121.700

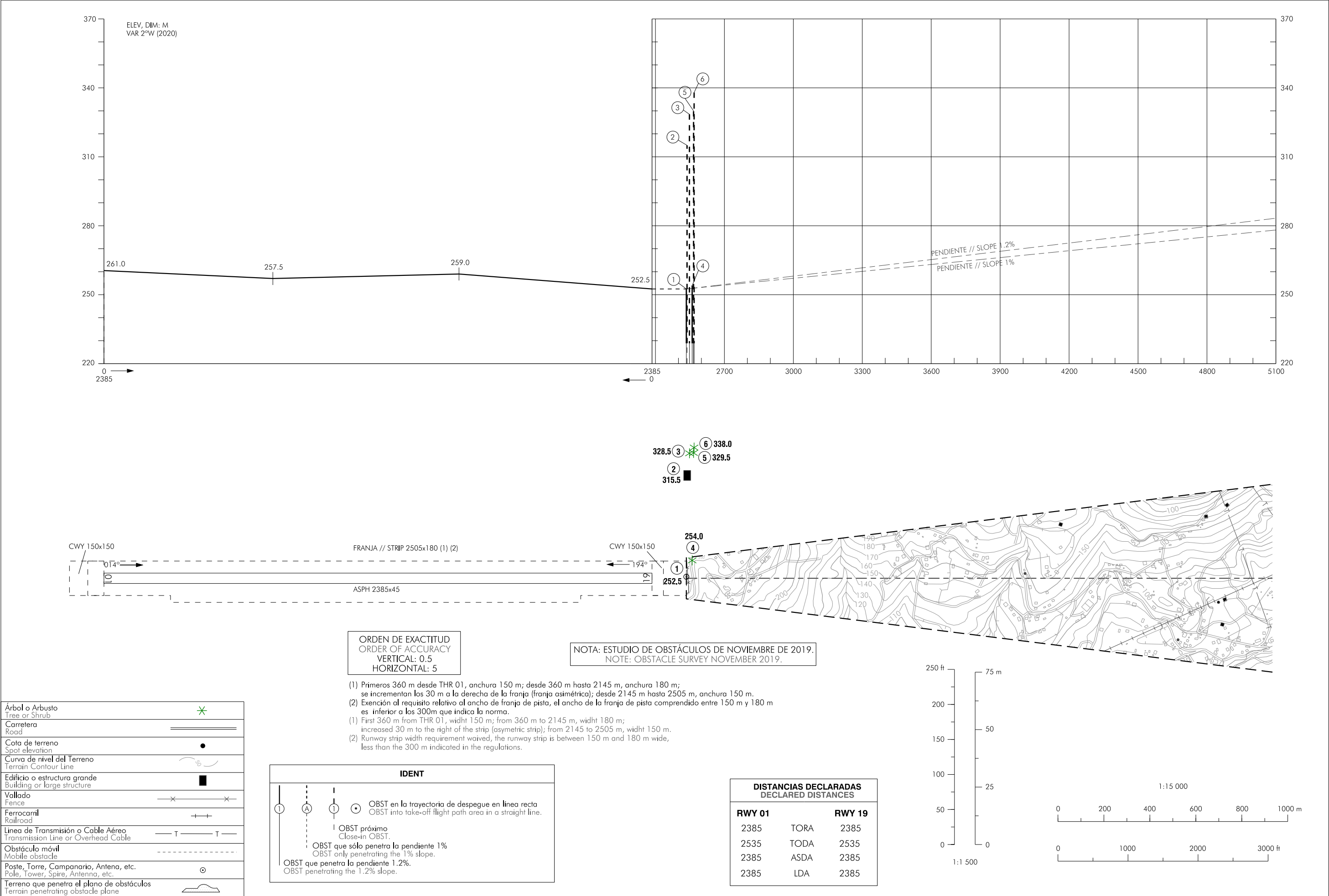
VIGO



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

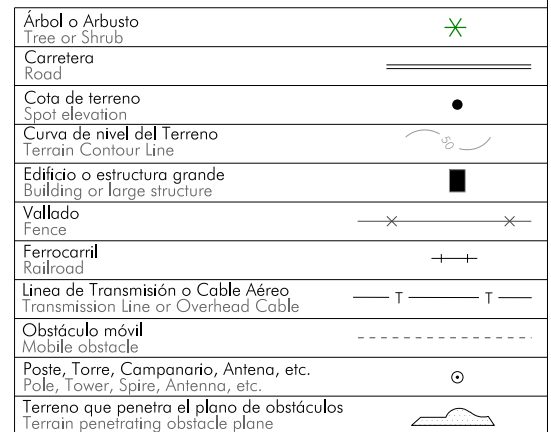
PLANO DE OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO-OACI
TIPO A (LIMITACIONES DE UTILIZACIÓN)

VIGO
RWY 01



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

VIGO
RWY 19



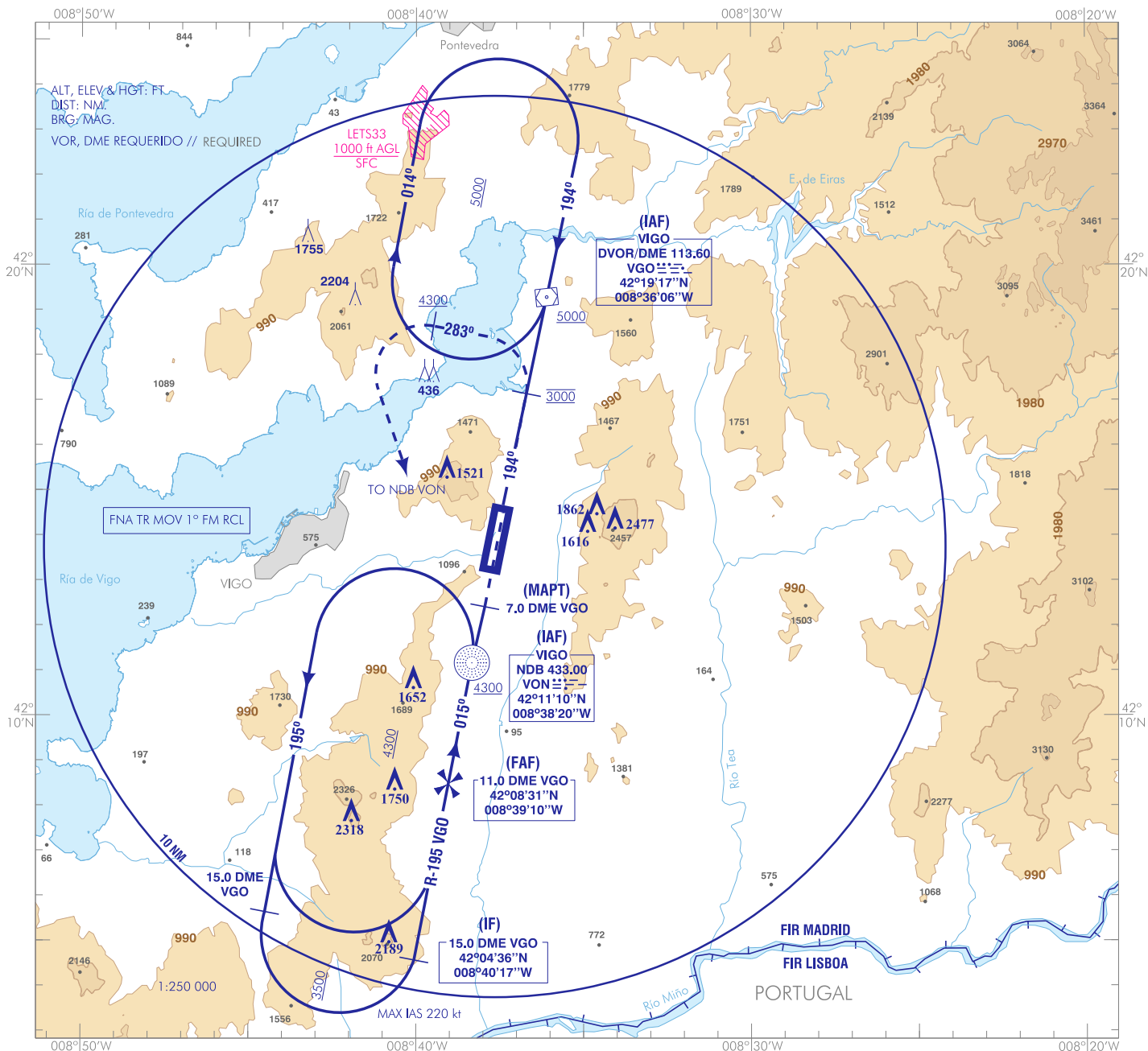
INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

CARTA DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD
856
VAR 2°W (2020)

APP 120.200
TWR 118.450
GMC 121.700
ATIS 120.825

VIGO
NDB Z
RWY 01



FRUSTRADA: SUBIR EN RUMBO MAGNÉTICO 014° A 3000. VIRAR A LA IZQUIERDA A RUMBO MAGNÉTICO 283° HASTA ALCANZAR 4300. VIRAR A LA IZQUIERDA DIRECTO AL NDB VON PARA INTEGRARSE A LA ESPERA.

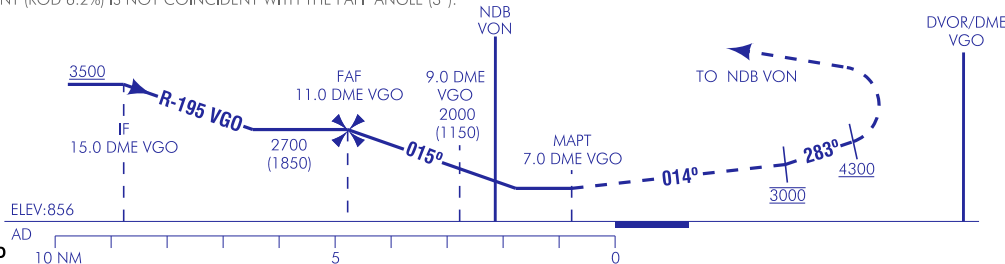
MISSED APCH: CLIMB ON MAGNETIC HEADING 014° UP TO 3000. TURN LEFT TO MAGNETIC HEADING 283° UP TO REACH 4300. TURN LEFT DIRECT TO NDB VON TO JOIN THE HOLDING.

NOTAS:

- LONGITUD DEL TRAMO INTERMEDIO NO ESTÁNDAR.
- SE PROHIBE LA ENTRADA AL HIPÓDROMO POR EL SECTOR 1.
- LA SEÑAL DEL DVOR PUEDE SER OCASIONALMENTE INESTABLE. DEBERÁ SEGUIRSE LA MARCACIÓN NDB EN TODOS LOS TRAMOS DE APROXIMACIÓN.
- PENDIENTE DE DESCENSO (ROD 6.2%) NO COINCIDENTE CON EL ÁNGULO DEL PAPI (3°).

NOTES:

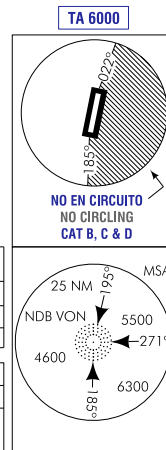
- LENGTH OF THE INTERMEDIATE SEGMENT NO STANDARD.
- ENTRY TO THE RACETRACK FROM THE SECTOR 1 IS PROHIBITED.
- DVOR SIGNAL MAY BE UNSTADY OCCASIONALLY. NDB MAGNETIC BEARING MUST BE FOLLOWED ON ALL THE APPROACH SEGMENTS.
- DESCENT GRADIENT (ROD 6.2%) IS NOT COINCIDENT WITH THE PAPI ANGLE (3°).



HGT REF ELEV AD		10 NM 5 0			
OCA/H		A	B	C	D
STA	2.5%	RESTRINGIDA A OCA/H EN CIRCUITO POR VULNERACIÓN VSS.	RESTRINGIDA A OCA/H EN CIRCUITO POR VULNERACIÓN VSS Y POR PENDIENTE EXCESIVA EN FNA.	RESTRINGIDA A OCA/H EN CIRCUITO POR VULNERACIÓN VSS Y POR PENDIENTE EXCESIVA EN FNA.	RESTRINGIDA A OCA/H EN CIRCUITO POR VULNERACIÓN VSS Y POR PENDIENTE EXCESIVA EN FNA.
		RESTRICTED TO OCA/H IN CIRCUIT DUE TO VSS INFRINGEMENT	RESTRICTED TO OCA/H IN CIRCUIT DUE TO VSS INFRINGEMENT AND TO EXCESSIVE SLOPE IN FNA.	RESTRICTED TO OCA/H IN CIRCUIT DUE TO VSS INFRINGEMENT AND TO EXCESSIVE SLOPE IN FNA.	RESTRICTED TO OCA/H IN CIRCUIT DUE TO VSS INFRINGEMENT AND TO EXCESSIVE SLOPE IN FNA.
En circuito(H) sobre Circling (H) over		1860 (1010)	2210 (1360)	2310 (1460)	

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR:		min:s					
FAF-MAPT: 4.0 NM		min:s	3:00	2:24	2:00	1:43	1:30
ROD: 6.2 %		ft/min	504	630	755	882	1008

ALT/HGT DME (VGO) FNA										
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3



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

VIGO AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

NDB Z RWY 01

PUNTO POINT	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
DVOR/DME VGO (IAF)	42°19'16.7"N	008°36'05.9"W	—	—
NDB VON (IAF)	42°11'09.8"N	008°38'20.4"W	—	—
IF	42°04'36.0"N	008°40'17.2"W	192.00° (VGO)	15.00 DME VGO
FAF	42°08'30.8"N	008°39'10.3"W	192.00° (VGO) 193.16° (VON)	11.00 DME VGO
MAPT	42°12'24.6"N	008°37'56.9"W	013.14° (VON)	7.00 DME VGO
Aproximación final de no precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Non-precision final approach - Slope (Descent angle)				—

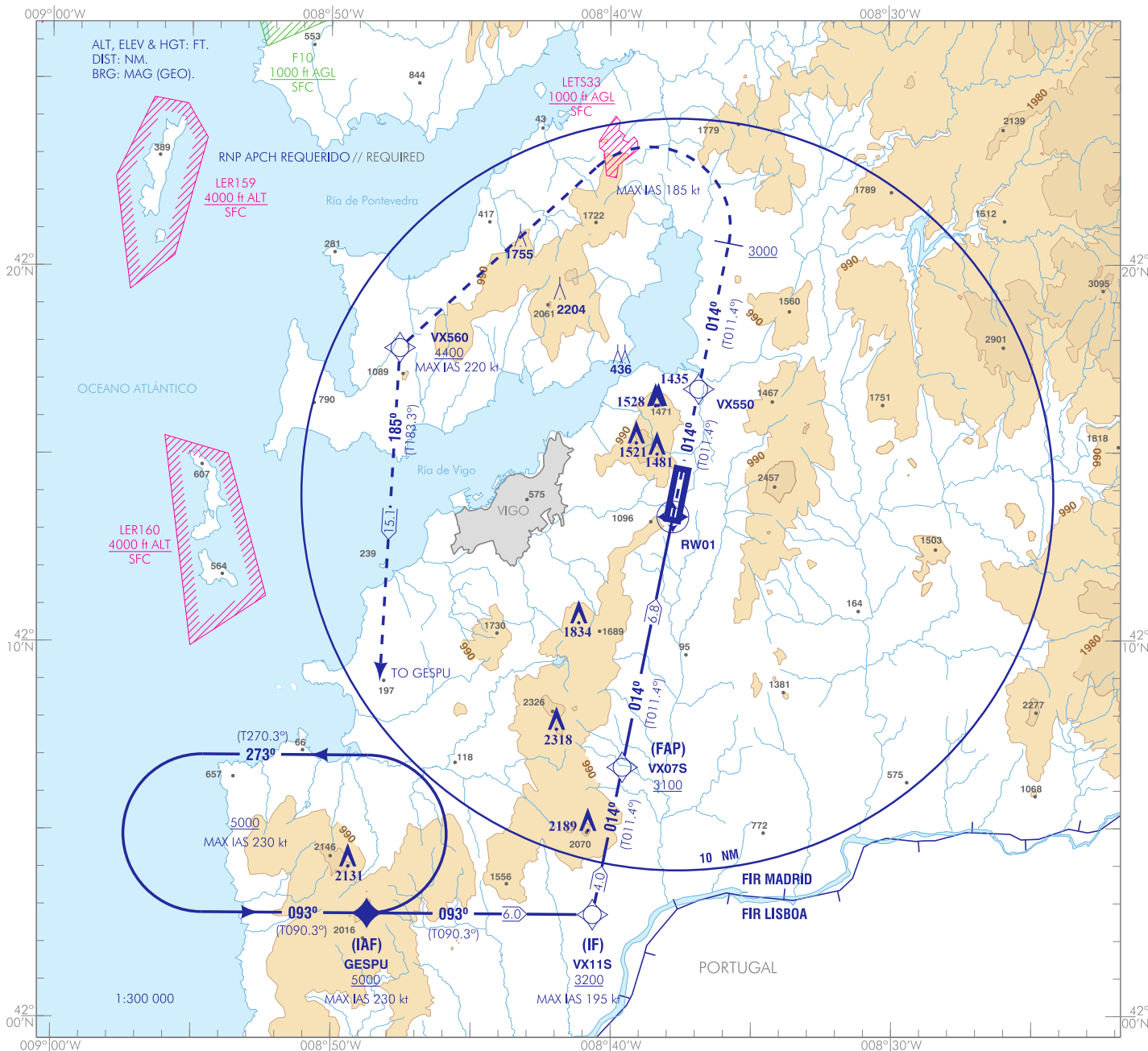
CARTA DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS-OACI

EGNOS
CH73321
E01A

ELEV AD
856
VAR 2°W (2020)

APP 120.200
TWR 118.450
GMC 121.700
ATIS 120.825

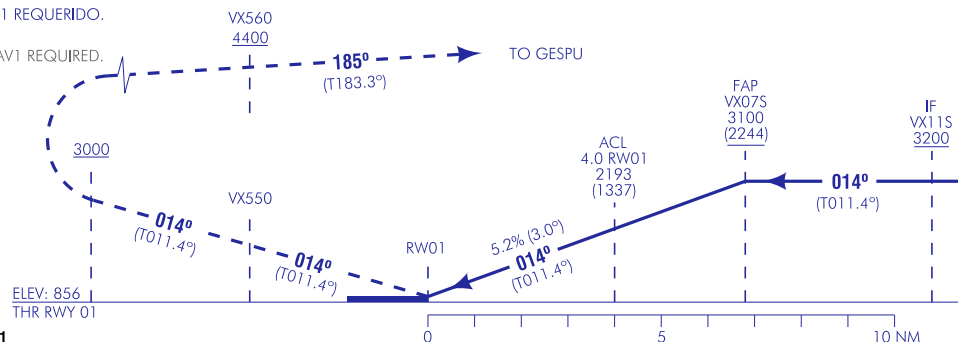
VIGO
RNP Z
RWY 01 (LPV ONLY)



FRUSTRADA: SUBIR EN RUMBO MAGNÉTICO 014° HASTA VX550. ASCENDER EN RUMBO MAGNÉTICO 014° HASTA ALCANZAR 3000. VIRAR A LA IZQUIERDA (IAS MAX 185 kt) DIRECTO A VX560, A 4400 O SUPERIOR. VIRAR A LA IZQUIERDA (IAS MAX 220 kt) HASTA GESPU, PARA INTEGRARSE A LA ESPERA A 5000.
MISSED APCH: CLIMB ON MAGNETIC HEADING 014° UP TO VX550. CLIMB ON MAGNETIC HEADING 014° UP TO REACH 3000. TURN LEFT (MAX IAS 185 kt) DIRECT TO VX560, AT 4400 OR ABOVE. TURN LEFT (MAX IAS 220 kt) UP TO GESPU, TO JOIN THE HOLDING AT 5000.

NOTAS:

- ESPERA SOBRE GESPU: RNAV1 REQUERIDO.
- NOTES:
- HOLDING OVER GESPU: RNAV1 REQUIRED.



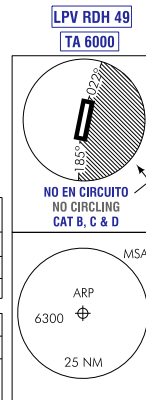
HGT REF ELEV THR RWY 01

OCA/H	A	B	C	D
LPV 2.5%	1352 (496)	1364 (508)	1372 (516)	1383 (527)
STA				
En circuito(H) sobre Circling (H) over	1850 (1000)		2250 (1400)	

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR: 6.8 NM	min:s	5:05	4:04	3:23	2:54	2:32	2:15
FAF-MAPT:	min:s						
ROD: 5.3 %	ft/min	425	531	637	743	849	955

ALT/HGT RWY 01 FNA

13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
							2850 (2000)	2520 (1670)	2200 (1340)	1870 (1020)	1550 (690)	



CAMBIO: NUEVA FREQ ATIS.
CHANGES: NEW ATIS FREQ.

WEF 13-JUL-23 (AIRAC AMDT 08/23)

AIP-ESPAÑA

AD 2-LEVX IAC/2.1

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

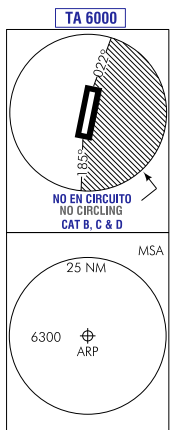
VIGO
RNP Y
RWY 01



ALT/HGT RWY 01 FNA												
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
							2860 (2000)	2530 (1680)	2210 (1350)	1880 (1030)	1560 (700)	

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

VIGO
RNP X
RWY 01



GS		kt	80	100	120	140	160	180
FAP-THR:		min:s						
FAF-MAPT:		min:s						
ROD: 6.1 %		ft/min	494	618	741	865	989	1112

ALT/HGT RWY 01 FNA												
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
									2390 (1540)	2020 (1170)	1650 (800)	

AD 2-LEVX IAC/4.1

CAMBIO: NUEVA FREQ. ATIS.
CHANGES: NEW ATIS FREQ.

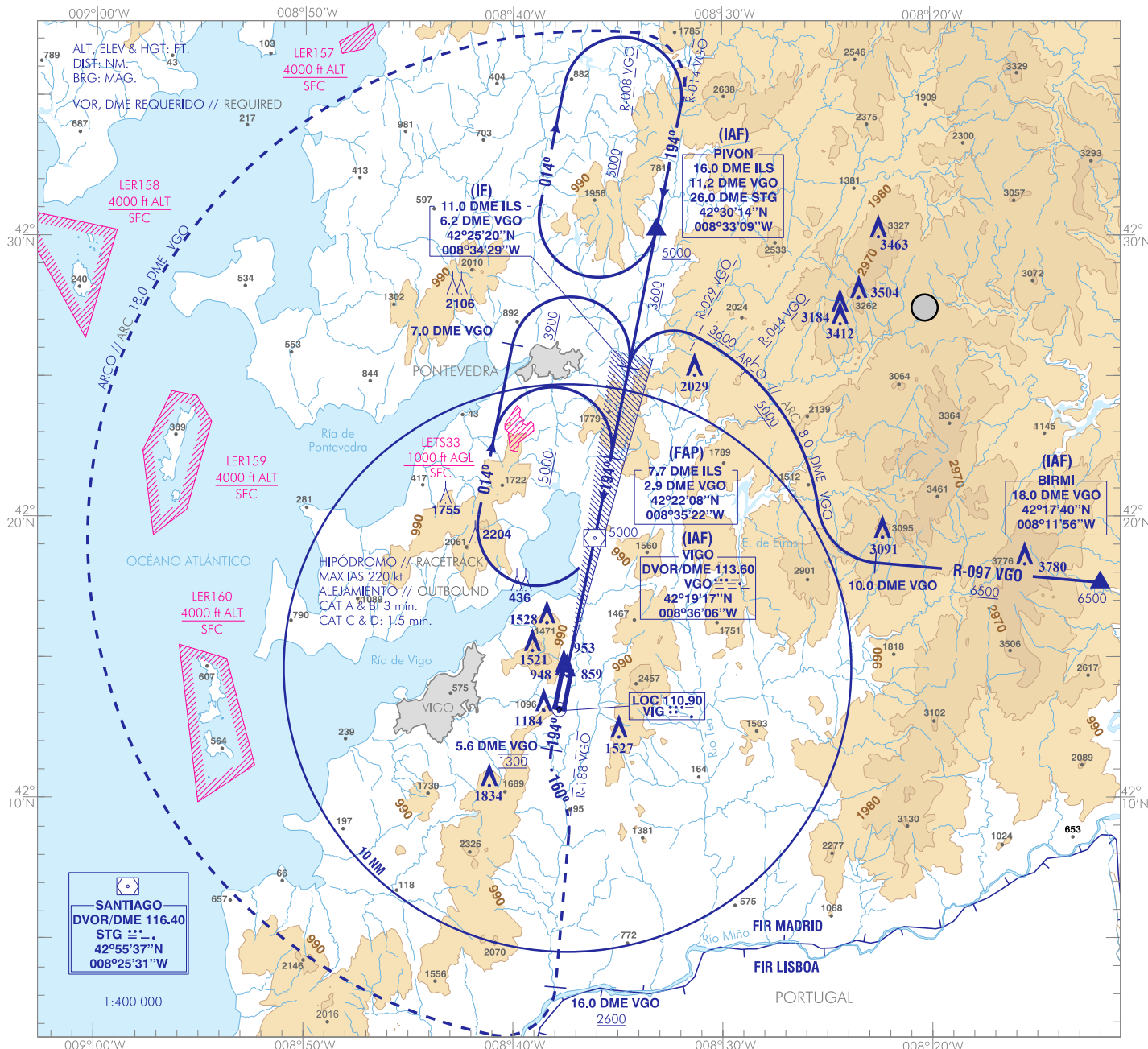
INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

CARTA DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD
856
VAR 2°W (2020)

APP 120.200
TWR 118.450
GMC 121.700
ATIS 120.825

VIGO
ILS Z
RWY 19

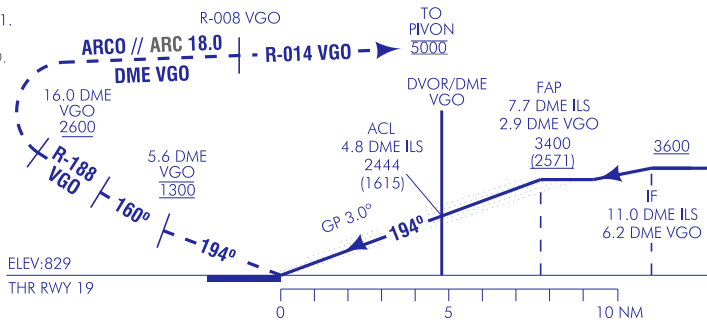


FRUSTRADA: SUBIR EN RUMBO DE PISTA HASTA 1300. VIRAR A LA IZQUIERDA (NO ANTES DE 5.6 DME VGO) A RUMBO MAGNÉTICO 160° PARA INTERCEPTAR Y SEGUIR R-188 VGO HASTA ALCANZAR 16.0 DME VGO A 2600 O SUPERIOR. VIRAR A LA DERECHA PARA SEGUIR ARCO 18.0 DME VGO HASTA CRUZAR R-008 VGO. VIRAR A LA DERECHA PARA SEGUIR R-014 VGO DIRECTO A ALCANZAR LA ESPERA EN PIVON A 5000.

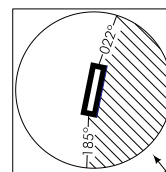
MISSED APPROACH: CLIMB ON RUNWAY HEADING UP TO 1300. TURN LEFT (NOT BEFORE 5.6 DME VGO) TO MAGNETIC HEADING 160° TO INTERCEPT AND FOLLOW R-188 VGO UP TO REACH 16.0 DME VGO AT 2600 OR ABOVE. TURN RIGHT TO FOLLOW ARC 18.0 DME VGO UP TO CROSS R-008 VGO. TURN RIGHT TO FOLLOW R-014 VGO DIRECT TO JOIN THE HOLDING OVER PIVON AT 5000.

NOTAS:

- SE PROHIBE LA ENTRADA AL HIPÓDROMO POR EL SECTOR 1.
- ENTRY TO THE RACETRACK FROM SECTOR 1 IS PROHIBITED.



ILS RDH 56
TA 6000



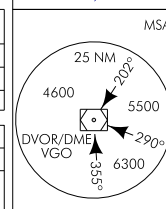
NO EN CIRCUITO
NO CIRCLING
CAT B, C & D

HGT REF ELEV THR RWY 19

OCA/H	A	B	C	D
CAT I 2.5%	1240 (411)	1250 (421)	1260 (431)	1270 (441)
CAT I 4%	1105 (276)	1115 (286)	1125 (296)	1135 (306)
CAT II 2.5%	(146)	(163)	(174)	(189)
En circuito(H) sobre Circling (H) over	856	1860 (1010)	2250 (1400)	

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAP-THR: 7.7 NM	min:s	5:48	4:38	3:52	3:19	2:54	2:35
FAF-MAPT:	min:s						
ROD: 5.2 %	ft/min	425	531	637	743	849	955

ALT/HGT DME (ILS) FNA									
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4
						3160 (2330)	2830 (2000)	2500 (1680)	2180 (1350)
							1850 (1020)	1530 (700)	



CAMBIO: NUEVA FREQ. ATIS.
CHANGES: NEW ATIS FREQ.

VIGO AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

ILS Z RWY 19

PUNTO POINT	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
PIVON (IAF)	42°30'14.2"N	008°33'08.9"W	011.42° (LOC VIG)	16.00 DME ILS
BIRMI (IAF)	42°17'40.0"N	008°11'56.2"W	095.00° (VGO)	18.00 DME VGO
DVOR/DME VGO (IAF)	42°19'16.7"N	008°36'05.9"W	-	-
IF	42°25'20.1"N	008°34'29.4"W	011.42° (LOC VIG)	11.00 DME ILS
FAP	42°22'07.8"N	008°35'22.1"W	011.42° (LOC VIG)	7.73 DME ILS
Aproximación final de precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Precision final approach - Slope (Descent angle)				5.24% (3.00°)

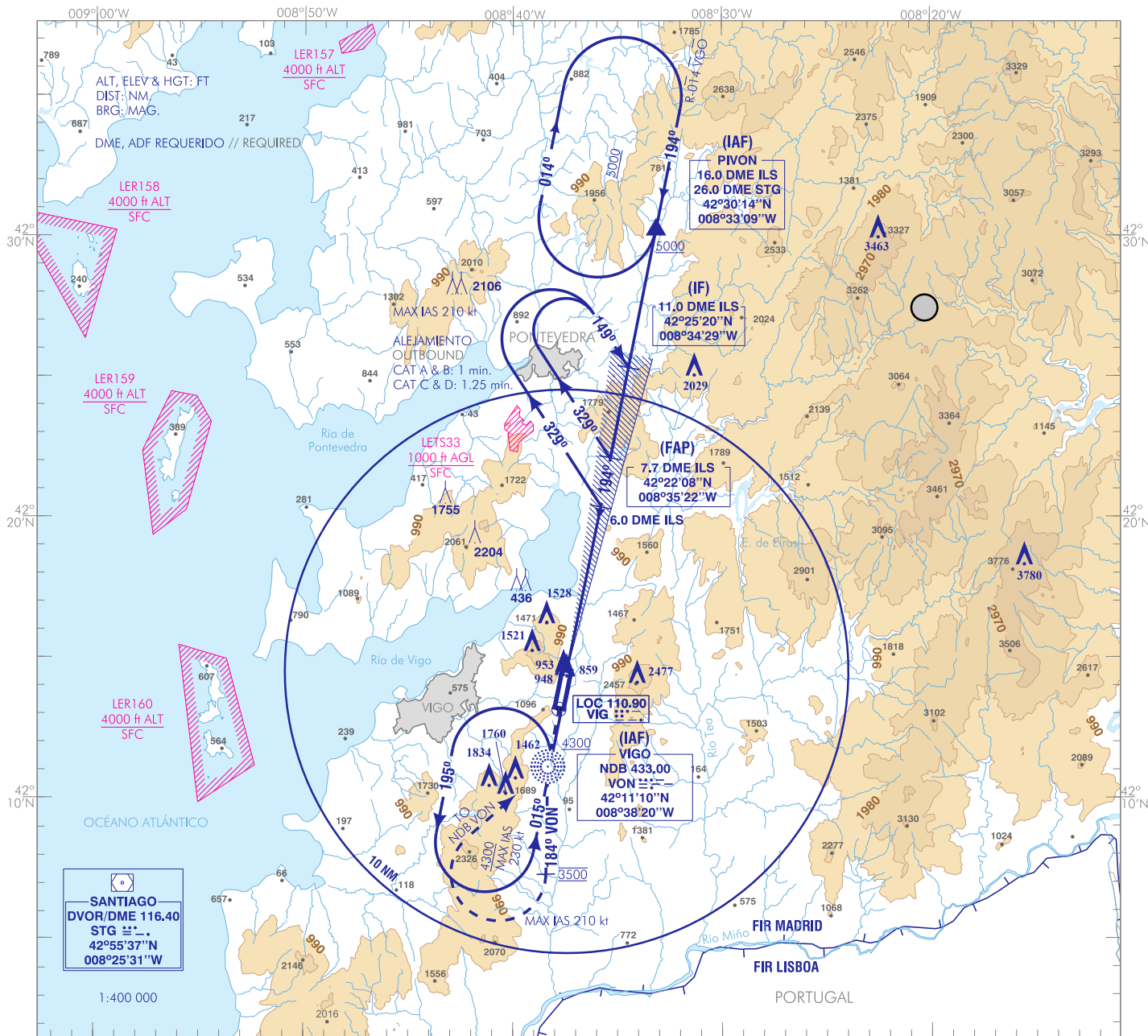


CARTA DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD
856
VAR 2°W (2020)

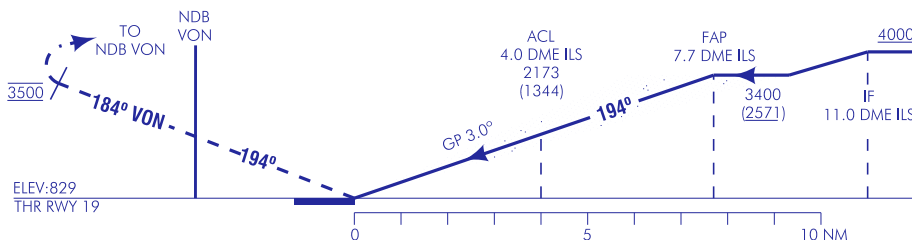
APP 120.200
TWR 118.450
GMC 121.700
ATIS 120.825

VIGO
ILS Y
RWY 19



FRUSTRADA: SUBIR EN RUMBO DE PISTA DIRECTO AL NDB VON. PROCEDER EN RUTA MAGNÉTICA 184° VON HASTA 3500. VIRAR A LA DERECHA (IAS MAX 210 kt) DIRECTO AL NDB VON SUBIENDO A 4300 PARA INTEGRARSE A LA ESPERA.
MISSED APCH: CLIMB ON RUNWAY HEADING DIRECT TO NDB VON. PROCEED ON MAGNETIC TRACK 184° VON UP TO 3500. TURN RIGHT (MAX IAS 210 kt) DIRECT TO NDB VON CLIMBING TO 4300 TO JOIN THE HOLDING.

NOTAS:
- PENDIENTE DEL TRAMO INTERMEDIO NO ESTÁNDAR.
- EL VIRAJE REGLAMENTARIO SE INICIA SIGUIENDO 014° DEL NDB VON. TAN PRONTO SE RECIBA EL LOCALIZADOR SEGUIR CURSO DEL LOC.
NOTES:
- SLOPE OF THE INTERMEDIATE SEGMENT NO STANDARD.
- THE PROCEDURE TURN BEGINS FOLLOWING 014° OF NDB VON. AS SOON AS THE LOCALIZER IS RECEIVED, FOLLOW THE LOCK TRACK.



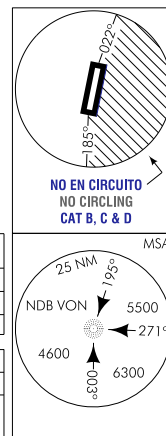
HGT REF ELEV THR RWY 19

OCA/H	A	B	C	D
CAT I 2.5%	1240 (411)	1250 (421)	1260 (431)	1270 (441)
CAT I 4%	1105 (276)	1115 (286)	1125 (296)	1135 (306)
CAT II 2.5%	(299)	(316)	(328)	(342)
CAT II 4%	(146)	(163)	(174)	(189)
En círculo(H) sobre Circling (H) over	856	1860 (1010)	2250 (1400)	

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAP-THR: 7.7 NM	min:s	5:48	4:38	3:52	3:19	2:54	2:35
FAF-MAPT:	min:s						
ROD: 5.2 %	ft/min	425	531	637	743	849	955

ALT/HGT DME (ILS) FNA									
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4
						3160 (2330)	2830 (2000)	2500 (1680)	2180 (1350)
								1850 (1020)	1530 (700)

ILS RDH 56
TA 6000



CAMBIO: NUEVA FREQ ATIS.
CHANGES: NEW ATIS FREQ.

WEF 13-JUL-23 (AIRAC AMDT 08/23)

AIP-ESPAÑA

AD 2-LEVX IAC/6.1

VIGO AD

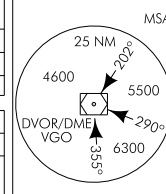
REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

→ ILS Y RWY 19

PUNTO POINT	LAT	LONG	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
PIVON (IAF)	42°30'14.2"N	008°33'08.9"W	011.42° (LOC VIG)	16.00 DME ILS
NDB VON (IAF)	42°11'09.8"N	008°38'20.4"W	-	-
IF	42°25'20.1"N	008°34'29.4"W	011.42° (LOC VIG)	11.00 DME ILS
FAP	42°22'07.8"N	008°35'22.1"W	011.42° (LOC VIG)	7.73 DME ILS
Aproximación final de precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Precision final approach - Slope (Descent angle)				5.24% (3.00°)

VIGO
LOC Z
RWY 19



AD 2-LEVX IAC/7.1

VIGO AD

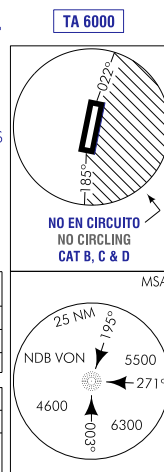
REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

LOC Z RWY 19

PUNTO POINT	LAT	LONG	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
PIVON (IAF)	42°30'14.2"N	008°33'08.9"W	011.42° (LOC VIG)	16.00 DME ILS
BIRMI (IAF)	42°17'40.0"N	008°11'56.2"W	095.00° (VGO)	18.00 DME VGO
DVOR/DME VGO (IAF)	42°19'16.7"N	008°36'05.9"W	-	-
IF	42°25'20.1"N	008°34'29.4"W	011.42° (LOC VIG)	11.00 DME ILS
FAF	42°22'17.2"N	008°35'19.5"W	011.42° (LOC VIG)	7.89 DME ILS
MAPT	42°15'08.3"N	008°37'16.4"W	011.42° (LOC VIG)	0.60 DME ILS
Aproximación final de no precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Non-precision final approach - Slope (Descent angle)				5.36% (3.07°)

VIGO
LOC Y
RWY 19



ALT/HGT DME (ILS) FNA												
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
						3160 (2340)	2840 (2010)	2510 (1680)	2190 (1360)	1860 (1030)		

VIGO AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

→ LOC Y RWY 19

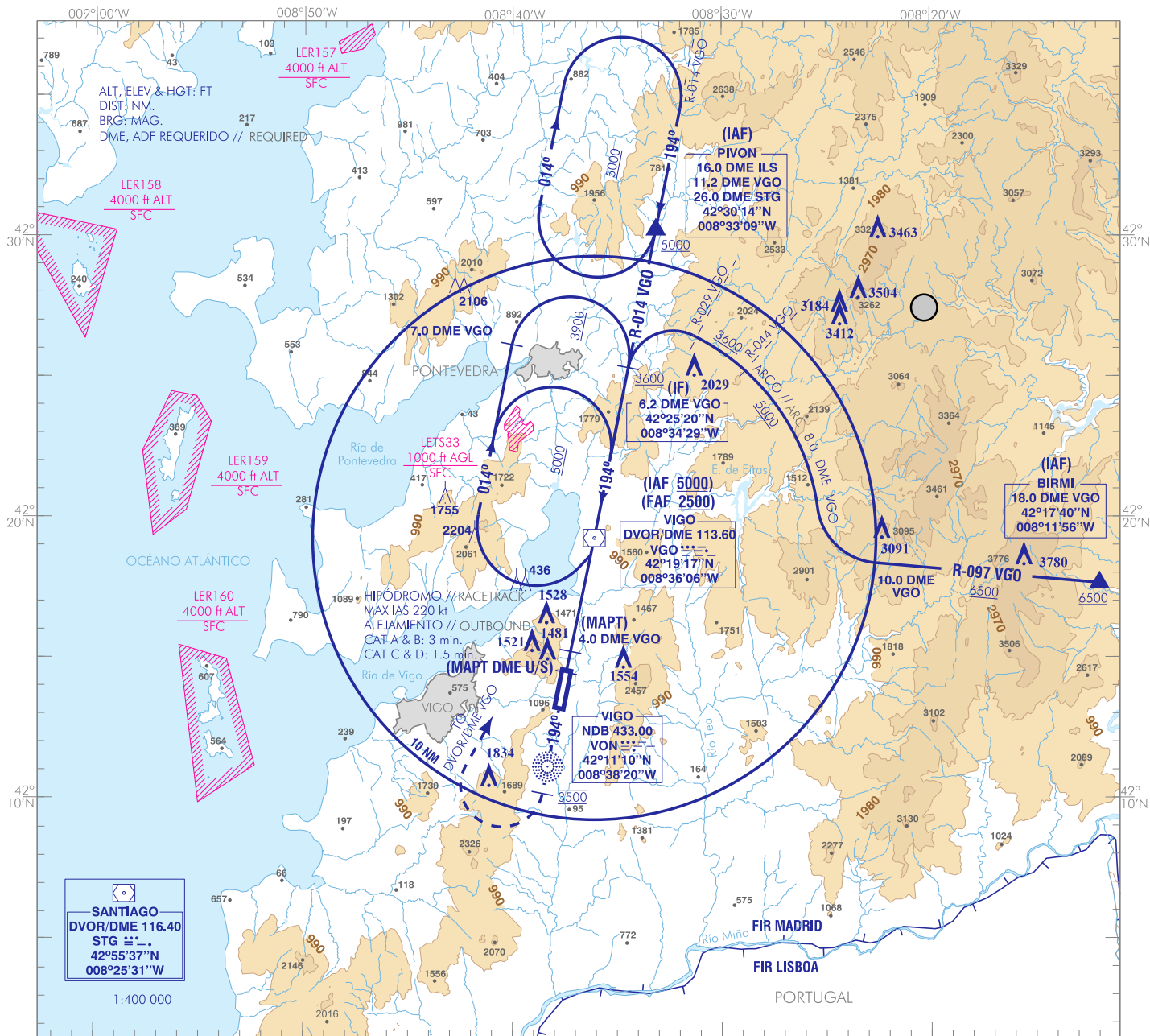
PUNTO POINT	LAT	LONG	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
PIVON (IAF)	42°30'14.2"N	008°33'08.9"W	011.42º (LOC VIG)	16.00 DME ILS
NDB VON (IAF)	42°11'09.8"N	008°38'20.4"W	–	–
IF	42°25'20.1"N	008°34'29.4"W	011.42º (LOC VIG)	11.00 DME ILS
FAF	42°22'17.2"N	008°35'19.5"W	011.42º (LOC VIG)	7.89 DME ILS
MAPT	42°15'08.3"N	008°37'16.4"W	011.42º (LOC VIG)	0.60 DME ILS
Aproximación final de no precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Non-precision final approach - Slope (Descent angle)				5.36% (3.07º)

CARTA DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD
856
VAR 2°W (2020)

APP	120.200
TWR	118.450
GMC	121.700
ATIS	120.825

VIGO
VOR
RWY 19



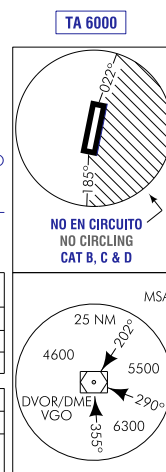
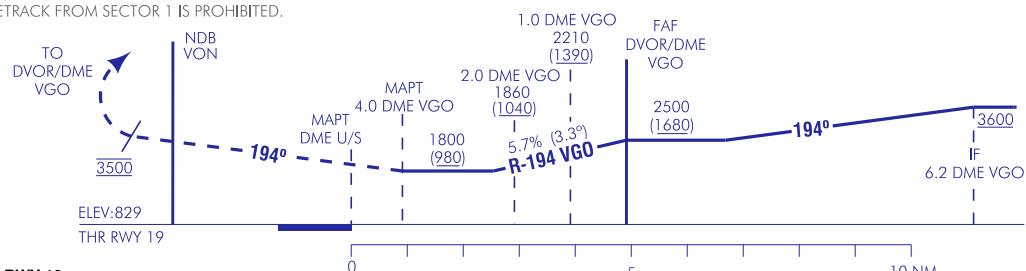
FRUSTRADA: SUBIR EN RUMBO DE PISTA A 3500. VIRAR A LA DERECHA DIRECTO AL DVOR/DME VGO SUBIENDO A 5000 PARA INTEGRARSE A LA ESPERA. NO VIRAR ANTES DEL NDB VON.
 MISSED APCH: CLIMB ON RUNWAY HEADING UP TO 3500. TURN RIGHT DIRECT TO DVOR/DME VGO CLIMBING TO 5000 TO JOIN THE HOLDING. DO NOT TURN BEFORE NDB VON.

NOTAS:

- LA SEÑAL DEL DVOR PUEDE SER OCASIONALMENTE INESTABLE, UNA VEZ PASADO EL IF DEBERÁ SEGUIRSE QDM 194° NDB VON EN LA APROXIMACIÓN INTERMEDIA Y FINAL.
- SI DME VGO U/S, PUEDE REALIZARSE LA MANIOBRA DESPLAZANDO EL MAPT AL THR RWY 19.
- SE PROHIBE LA ENTRADA AL HIPÓDROMO POR EL SECTOR 1.

NOTES:

- DVMR SIGNAL MAY BE UNSTADY OCCASIONALLY, ONCE THE IF HAS BEEN OVERPASSED NDB VON QDM 194° MUST BE FOLLOWED ON THE INTERMEDIATE AND FINAL APPROACH SEGMENTS.
- WITH DME VGO U/S, THE MANOEUVRE MAY BE CARRIED OUT MOVING THE MAPT UP TO THR RWY 19.
- ENTRY TO THE RACETRACK FROM SECTOR 1 IS PROHIBITED.



HGT REF ELEV THR RWY 19					
OCA/H		A	B	C	D
STA	2.5%	1800 (980)			
En circuito(H) sobre Circling (H) over 856		1860 (1010)	2040 (1190)	2250 (1400)	

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAF-MAPT DME U/S: 4.8 NM	min:s	3:37	2:54	2:25	2:04	1:49	1:36
FAF-MAPT: 4.0 NM	min:s	3:00	2:24	2:00	1:43	1:30	1:20
ROD: 5.7 %	ft/min	462	577	693	808	924	1039

[illegible]

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

WEF 13-JUL-23 (AIRAC AMDT 08/23)

AIP-ESPAÑA

AD 2-LEVX IAC/9.1

VIGO AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

VOR RWY 19

PUNTO POINT	LAT	LONG	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
BIRMI (IAF)	42°17'40.0"N	008°11'56.2"W	095.00° (VGO)	18.00 DME VGO
PIVON (IAF)	42°30'14.2"N	008°33'08.9"W	011.27 (VGO)	11.18 DME VGO
DVOR/DME VGO (IAF)/(FAF)	42°19'16.7"N	008°36'05.9"W	—	—
IF	42°25'20.1"N	008°34'29.4"W	011.12° (VGO)	6.17 DME VGO
MAPT	42°15'21.8"N	008°37'12.9"W	011.12° (VGO)	4.00 DME VGO
MAPT (DME VGO U/S)	42°14'33.0"N	008°37'26.0"W	—	THR 20
Aproximación final de no precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Non-precision final approach - Slope (Descent angle)				5.70% (3.26°)

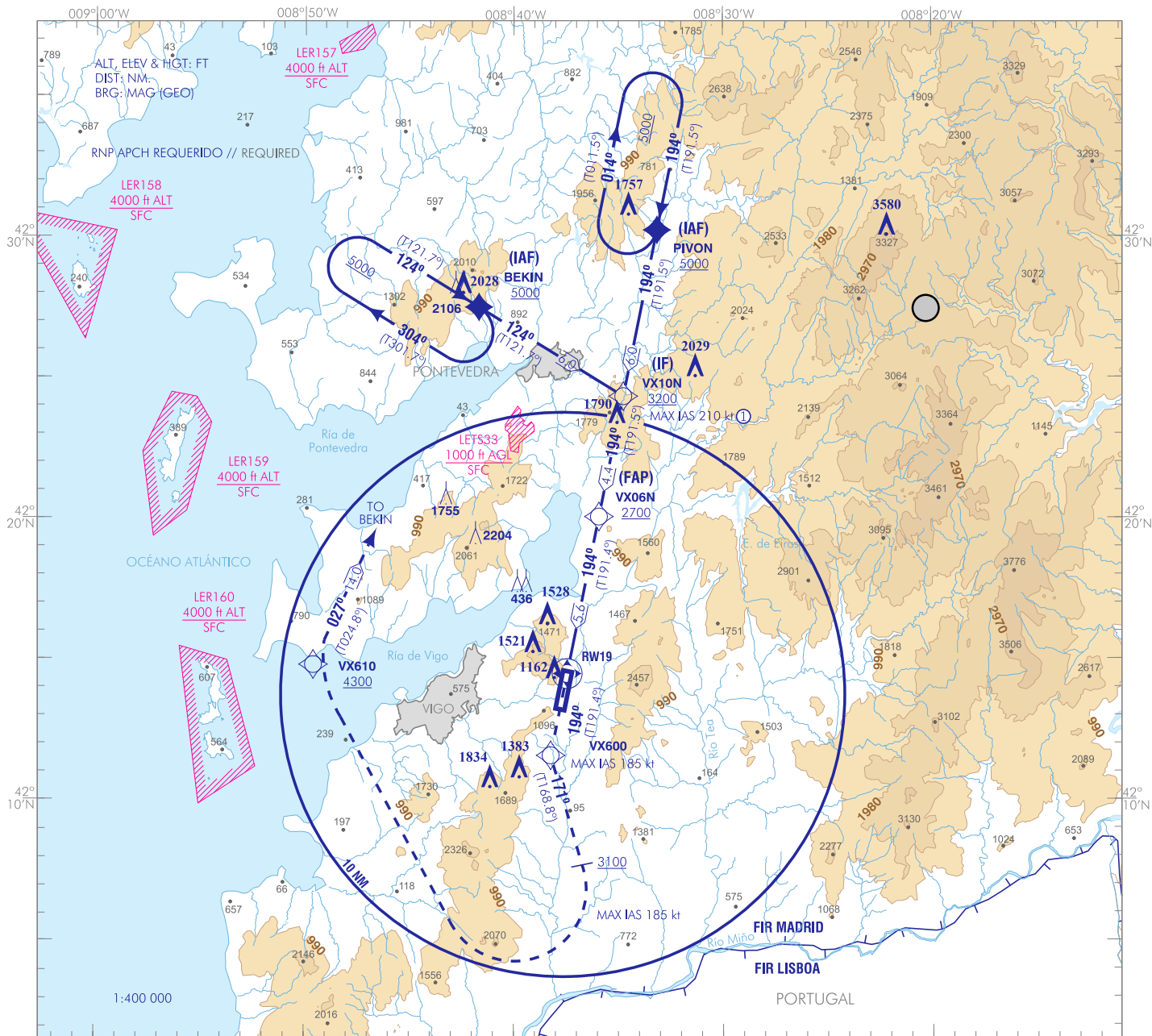
CARTA DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS-OACI

EGNOS
CH77383
E19A

ELEV AD
856
VAR 2°W (2020)

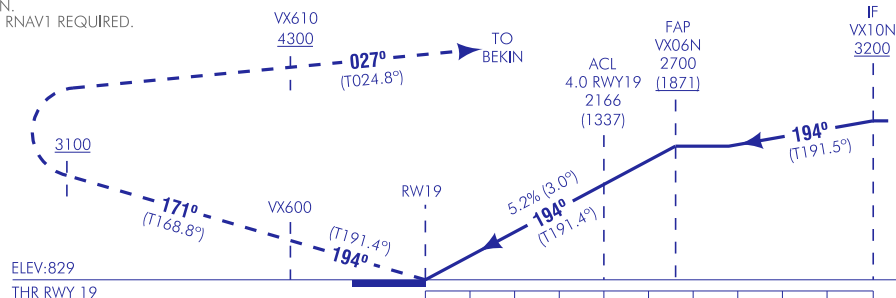
APP 120.200
TWR 118.450
GMC 121.700
ATIS 120.825

VIGO
RNP Z
RWY 19 (LPV ONLY)

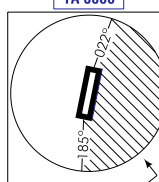


FRUSTRADA: SUBIR EN RUMBO MAGNÉTICO 194° HASTA VX600. VIRAR A LA IZQUIERDA (IAS MAX 185 kt) PARA ASCENDER EN RUMBO MAGNÉTICO 171° HASTA ALCANZAR 3100. VIRAR A LA DERECHA (IAS MAX 185 kt) DIRECTO A VX610, A 4300 O SUPERIOR. HASTA BEKIN, PARA INTEGRARSE A LA ESPERA A 5000.
MISSED APCH: CLIMB ON MAGNETIC HEADING 194° UP TO VX600. TURN LEFT (MAX IAS 185 kt) TO CLIMB ON MAGNETIC HEADING 171° UP TO REACH 3100. TURN RIGHT (MAX IAS 185 kt) DIRECT TO VX610, AT 4300 OR ABOVE. UP TO BEKIN TO JOIN THE HOLDING AT 5000.

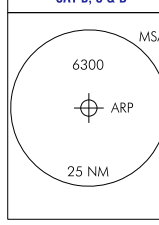
NOTAS:
① SOLO APROXIMACIONES DESDE IAF BEKIN.
- ESPERAS SOBRE BEKIN Y PIVÓN: RNAV1 REQUERIDO.
NOTES:
① ONLY APPROACHES FROM IAF BEKIN.
- HOLDINGS OVER BEKIN AND PIVÓN: RNAV1 REQUIRED.



LPV RDH 49
TA 6000



NO EN CIRCUITO
NO CIRCLING
CAT B, C & D



HGT REF ELEV THR RWY 19

OCA/H	A	B	C	D
STA	1307 (478)	1319 (490)	1327 (498)	1338 (509)
En circuito(H) sobre Circling (H) over	1850 (1000)		2250 (1400)	

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAP-THR: 5.6 NM	min:s	4:14	3:23	2:49	2:25	2:07	1:53
FAF-MAPT:	min:s						
ROD: 5.2 %	ft/min	425	531	637	743	849	955

ALT/HGT RWY 19 FNA	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
									2500 (1670)	2170 (1340)	1850 (1020)	1520 (690)	

CAMBIO: NUEVA FREQ ATIS.
CHANGES: NEW ATIS FREQ.

WEF 13-JUL-23 (AIRAC AMDT 08/23)

AIP-ESPAÑA

AD 2-LEVX IAC/10.1

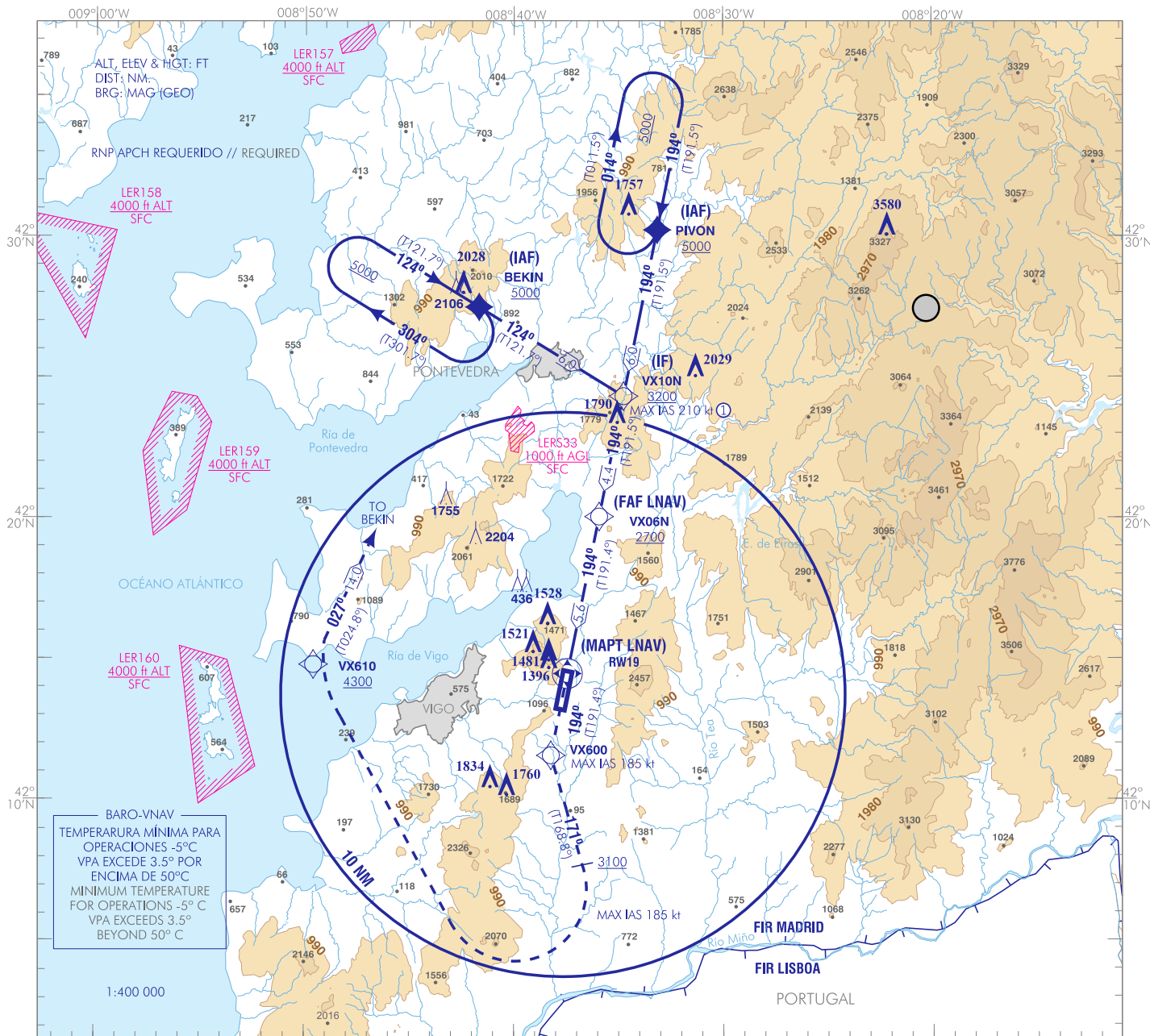
INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

CARTA DE APROXIMACIÓN
POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD
856
VAR 2°W (2020)

APP 120.200
TWR 118.450
GMC 121.700
ATIS 120.825

VIGO
RNP Y
RWY 19



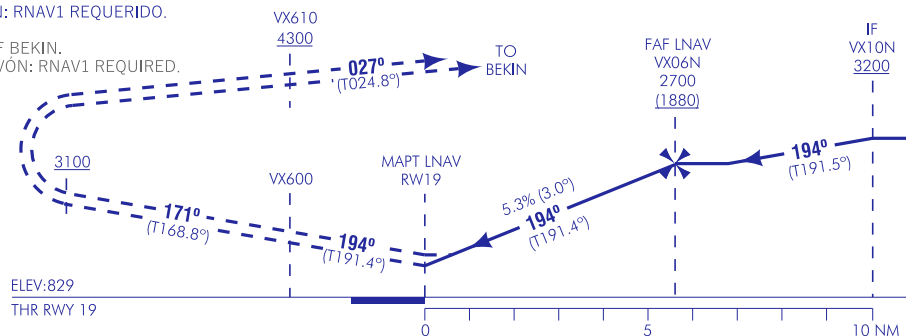
FRUSTRADA: SUBIR EN RUMBO MAGNÉTICO 194° HASTA VX600. VIRAR A LA IZQUIERDA (IAS MAX 185 kt) PARA ASCENDER EN RUMBO MAGNÉTICO 171° HASTA ALCANZAR 3100. VIRAR A LA DERECHA (IAS MAX 185 kt) DIRECTO A VX610, A 4300 O SUPERIOR. HASTA BEKIN, PARA INTEGRARSE A LA ESPERA A 5000.
MISSED APCH: CLIMB ON MAGNETIC HEADING 194° UP TO VX600. TURN LEFT (MAX IAS 185 kt) TO CLIMB ON MAGNETIC HEADING 171° UP TO REACH 3100. TURN RIGHT (MAX IAS 185 kt) DIRECT TO VX610, AT 4300 OR ABOVE. UP TO BEKIN TO JOIN THE HOLDING AT 5000.

NOTAS:

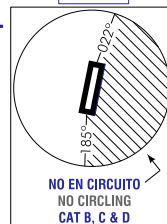
- ① SÓLO APROXIMACIONES DESDE IAF BEKIN.
- ESPERAS SOBRE BEKIN Y PIVÓN: RNAV1 REQUERIDO.

NOTES:

- ① ONLY APPROACHES FROM IAF BEKIN.
- HOLDINGS OVER BEKIN AND PIVÓN: RNAV1 REQUIRED.



LNVA/VNAV RDH 49
TA 6000

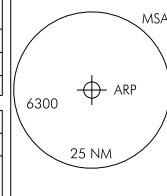


HGT REF ELEV THR RWY 19

OCA/H		A	B	C	D
STA	LNVA	2.5%	1610 (790)		
	LNVA	2.5%	1560 (740)	1570 (750)	
	VNAV				
En circuito(H) sobre Circling (H) over 856			1850 (1000)	2250 (1400)	

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAP-THR:	min:s						
FAF-MAPT:	min:s						
ROD: 5.3 %	ft/min	431	539	647	754	862	970

ALT/HGT RWY 19 FNA									
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4
									2500 (1670)
									2180 (1350)
									1850 (1020)



CAMBIO: NUEVA FREQ. ATIS.
CHANGES: NEW ATIS FREQ.

WEF 13-JUL-23 (AIRAC AMDT 08/23)

AIP-ESPAÑA

AD 2-LEVX IAC/11.1

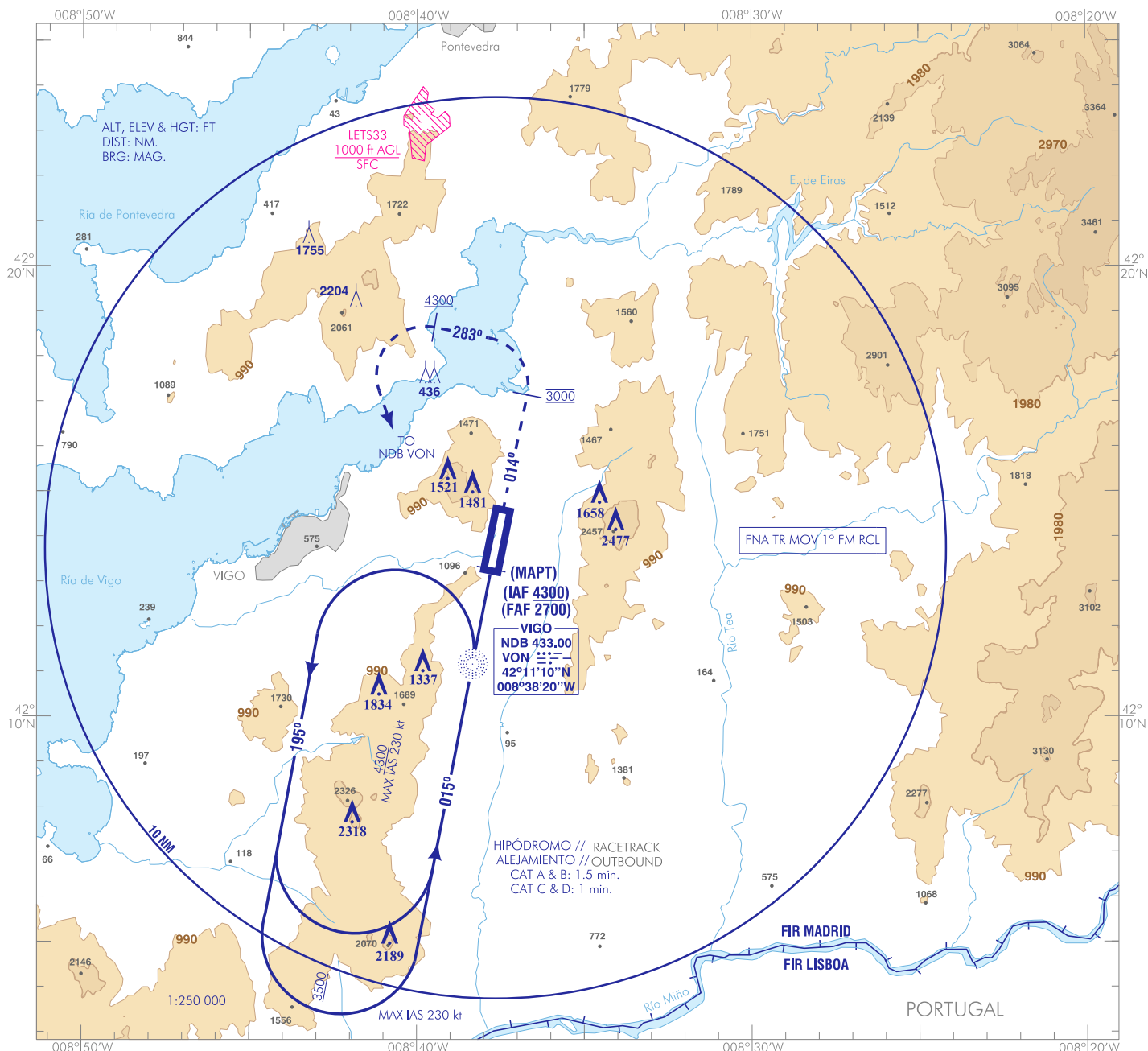
INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

CARTA DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD
856
VAR 2°W (2020)

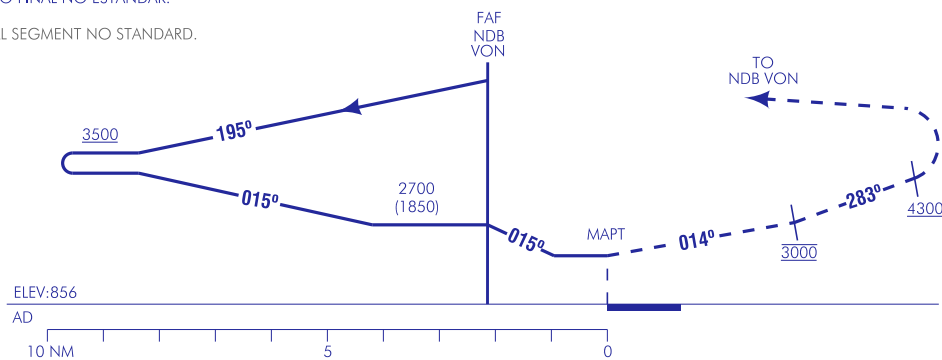
APP 120.200
TWR 118.450
GMC 121.700
ATIS 120.825

VIGO
NDB A

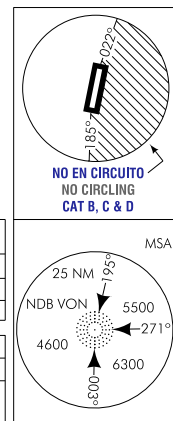


FRUSTADA: SUBIR DIRECTO A 3000. VIRAR A LA IZQUIERDA A RUMBO MEGRNÉTICO 283° HASTA ALCANZAR 4300. VIRAR A LA IZQUIERDA DIRECTO AL NDB VON PARA INTEGRARSE A LA ESPERA.
MISSED APCH: CLIMB DIRECT UP TO 3000. TURN LEFT TO MAGNETIC HEADING 283° UP TO REACH 4300. TURN LEFT DIRECT TO NDB VON TO JOIN THE HOLDING PATTERN.

NOTAS:
- LONGITUD DEL TRAMO FINAL NO ESTÁNDAR.
NOTES:
- LENGTH OF THE FINAL SEGMENT NO STANDARD.



TA 6000



HGT REF ELEV AD

OCA/H	A	B	C	D
STA	2.5%	RESTRINGIDA A OCA/H EN CIRCUITO POR PENDIENTE EXCESIVA EN FNA. RESTRICTED TO OCA/H IN CIRCUIT DUE TO EXCESSIVE SLOPE IN FNA.		
En circuito(H) sobre Circling (H) over	1860 (1010)	2040 (1190)	2250 (1400)	

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR:	min:s						
FAF-MAPT: 2.2 NM	min:s	1:39	1:19	1:06	0:57	0:50	0:44
ROD:	ft/min						

ALT/HGT DME () FNA	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

WEF 13-JUL-23 (AIRAC AMDT 08/23)

AIP-ESPAÑA

AD 2-LEVX IAC/12.1

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

VIGO AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

NDB A

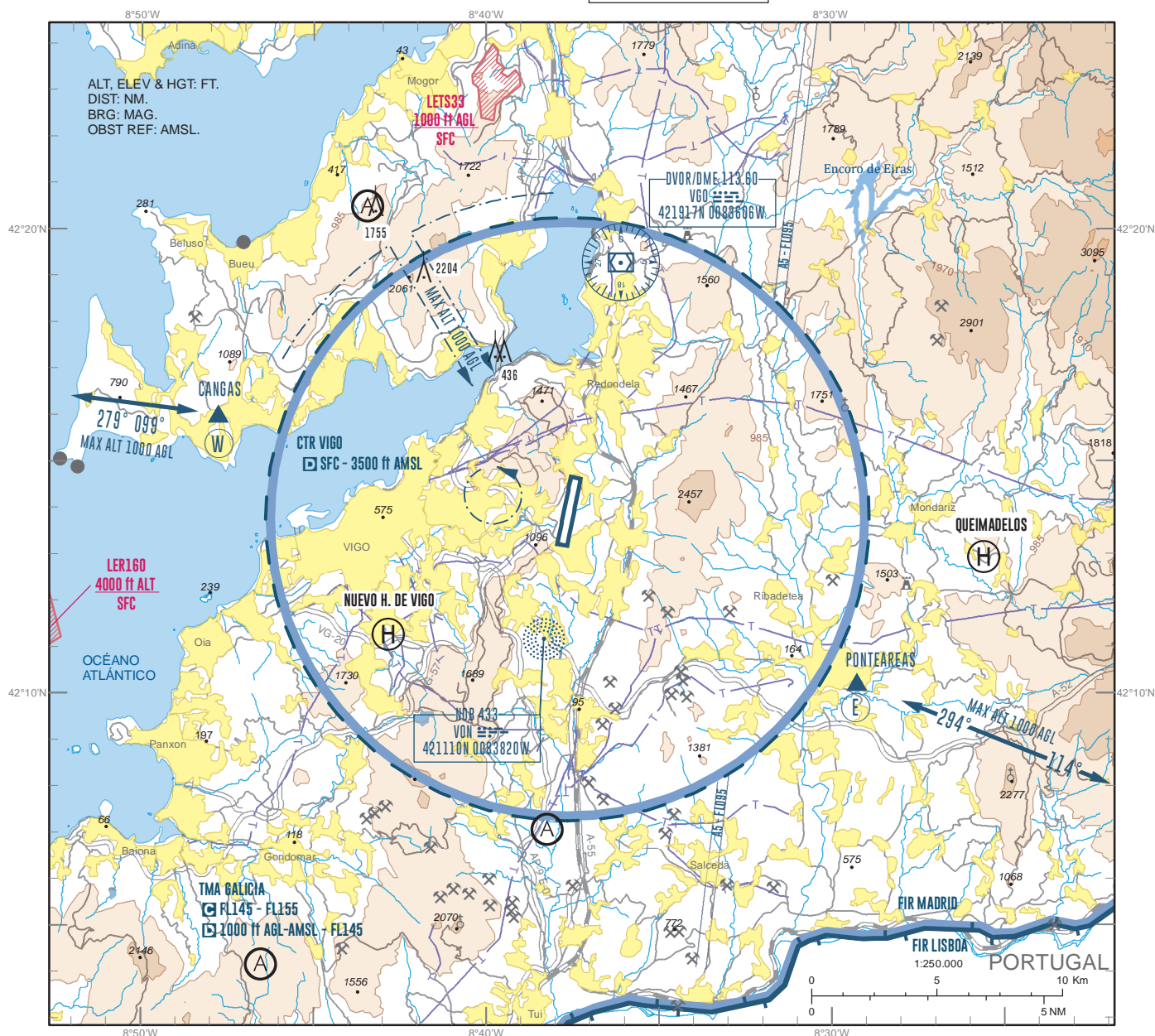
PUNTO POINT	LAT	LONG	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
NDB VON (IAF) / (FAF)	42°11'09.8"N	008°38'20.4"W	–	–
MAPT	42°13'17.2"N	008°37'46.6"W	011.15° (VON)	–
Aproximación final de no precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Non-precision final approach - Slope (Descent angle)				–

CARTA DE APROXIMACIÓN
VISUAL / VAC - OACI

ELEV AD
856
VAR 2°W (2020)

TWR	118.450
GMC	121.700
ATIS	120.825

VIGO
LEVX



NOTA

En ningún caso se cruzará el eje de pista ni su prolongación sin Autorización de APP ó TWR.

LLEGADAS

Las aeronaves VFR con destino Vigo AD contactarán con TWR antes de alcanzar los puntos de notificación VFR E (Punteareas) o W (Cangas) y solicitarán permiso para entrar en la CTR manteniendo 1000 ft AGL MAX. Antes de entrar en la CTR, deberán dar posición, nivel de vuelo o altitud y solicitarán instrucciones para el aterrizaje. En algunos casos las aeronaves deberán efectuar esperas en los puntos arriba mencionados antes de obtener el permiso definitivo de entrada en la CTR.

FALLO DE COMUNICACIONES

Las aeronaves VFR con fallo de comunicaciones entrarán en la CTR por las rutas especificadas manteniendo 1000 ft AGL o inferior y se situarán al NW del AD, a la vista de TWR, separándose del posible tránsito en el circuito de aeródromo y a la espera de las señales luminosas.

OBSERVACIONES

-PAPI (MEHT) RWY 01:3° (51 ft).
RWY 19:3° (57 ft).
-A título informativo, se incluyen las coordenadas geográficas de los puntos:
E: 421014N 0082916W
W: 421601N 0084747W

NOTE

The runway centreline and its extension shall never be crossed without TWR or APP permission.

ARRIVALS

VFR aircraft bound for VIGO AD shall establish radio contact with TWR before reaching VFR reporting points E (Punteareas) or W (Cangas) and shall request clearance to enter the CTR maintaining 1000 ft AGL MAX. Before entering the CTR, the pilot will report their position and flight level or altitude and will request landing instructions. In some cases, aircraft will be initially cleared to hold over the points mentioned above before clearance to enter the CTR is granted.

COMMUNICATIONS FAILURE

VFR aircraft with communications failure must enter the CTR via the stated routes maintaining 1000 ft AGL or below, keeping to the NW of the AD, in sight of TWR, to await light signals and avoiding any possible traffic in the aerodrome circuit.

REMARKS

-PAPI (MEHT) RWY 01: 3° (51 ft).
RWY 19: 3° (57 ft).
-For information purposes, the geographic coordinates of the points are included:
E: 421014N 0082916W
W: 421601N 0084747W

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

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

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-LEVT AOC.

Obstacles in Approach, Take-Off Climb, Conical, Inner Horizontal, Transitional, Inner Transitional and Balked Landing Surfaces established in ICAO Annex 14; and the areas 2A and 3 established in ICAO Annex 15. Those penetrating these surfaces are identified in the CSV file as "Relevante_Relevant = Si/Yes".

See Item 10 and Data Sets section.

Remarks: See AD 2-LEVT AOC.

11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO

METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED

Oficina MET: Vitoria EMAe.

HR: H24.

METAR: Semihorario.

TAF: 24HR.

TREND: No.

Información: En persona y telefónica.

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

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

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

Dependencia ATS atendida: TWR, APP.

Información adicional: Santander OMAe (LESD): H24; TEL: +34-942 393 353.
Vitoria EMAe: H24; TEL: +34-945 163 543.

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

MET office: Vitoria EMAe.

HR: H24.

METAR: Half-hourly.

TAF: 24HR.

TREND: No.

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, lightning image and radar information display.

ATS unit served: TWR, APP.

Additional information: Santander OMAe (LESD): H24; TEL: +34-942 393 353.
Vitoria EMAe: H24; TEL: +34-945 163 543.

Remarks: Aerodrome climatological summary available. Aerodrome warnings available.

12. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA

RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

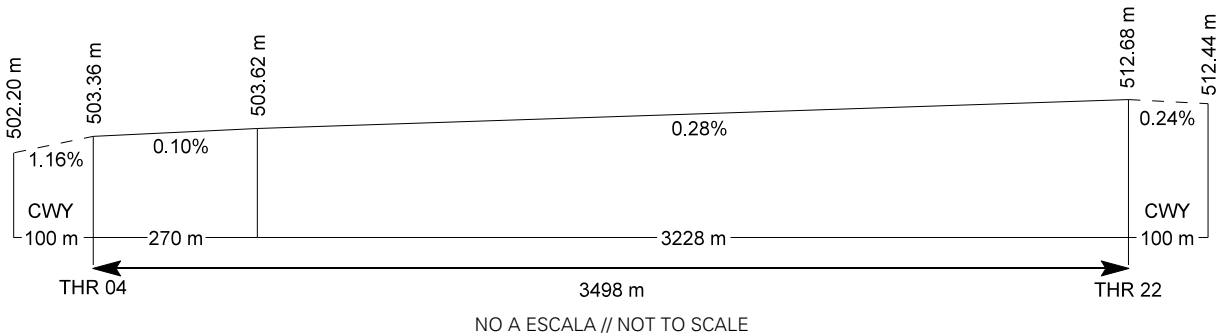
RWY	Orientación Direction	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m) Strip (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
04	035.93°GEO 036°MAG	3498 x 45	425212.3400N 0024413.3200W	THR: 503.4 m / 1651 ft TDZ: 505.5 m / 1658 ft	No	100 x 150	3618 x 300	Si // Yes	240 x 150	Hormigón hidráulico // Hydraulic concrete (1) R-1: PCN 83/R/B/W/T R-2 & R-3: PCN 78/R/B/W/T R-4: PCN 93/R/B/W/T SWY: No
22	215.95°GEO 216°MAG	3498 x 45	425344.16N 0024242.80W	THR: 513 m / 1682 ft TDZ: No	No	100 x 150	3618 x 300	No	228 x 150	Hormigón hidráulico // Hydraulic concrete (1) R-1: PCN 83/R/B/W/T R-2 & R-3: PCN 78/R/B/W/T R-4: PCN 93/R/B/W/T SWY: No

Observaciones: (1) Recrecido de 10 cm de asfalto en toda la longitud de la pista.

Remarks: (1) Asphalt overlay of 10 cm throughout the runway length.

Perfil:

Profile:



13. DISTANCIAS DECLARADAS

DECLARED DISTANCES

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
04	3498	3598	3498	3498
22	3498	3598	3498	3498

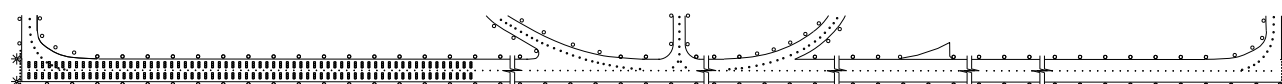
Observaciones: Ninguna.

Remarks: None.

14. ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA	APPROACH AND RUNWAY LIGHTING
<p>Pista: 04</p> <p>Aproximación: Precisión CAT II/III 900 m. LIH. Luces de identificación de umbral.</p> <p>PAPI (MEHT): 3° (19.90 m/65 ft).</p> <p>Umbral: Verdes, con barras de ala.</p> <p>Zona de toma de contacto: 900 m blancas.</p> <p>Eje pista: 3498 m: 2598 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m.</p> <p>Borde de pista: 3498 m: 2898 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: PAPI no apto para las aeronaves AN124 y AN225.</p>	<p>Runway: 04</p> <p>Approach: Precision CAT II/III 900. LIH. Threshold identification lights.</p> <p>PAPI (MEHT): 3° (19.90 m/65 ft).</p> <p>Threshold: Green, with wing bars.</p> <p>Touchdown zone: 900 m white.</p> <p>Runway centre line: 3498 m: 2598 m white + 600 m white and red + 300 m red. LIH. Distance between lights: 15 m.</p> <p>Runway edge: 3498 m: 2898 m white + 600 m yellow. LIH. Distance between lights: 50 m.</p> <p>Runway end: Red.</p> <p>Stopway: No.</p> <p>Remarks: PAPI unfit for AN124 and AN225 aircraft.</p>
<p>Pista: 22</p> <p>Aproximación: Sencillo 420 m LIH. Luces de identificación de umbral.</p> <p>PAPI (MEHT): 3° (22.23 m/ 73 ft).</p> <p>Umbral: Verdes.</p> <p>Zona de toma de contacto: No.</p> <p>Eje pista: 3498 m: 2598 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m.</p> <p>Borde de pista: 3498 m: 2898 m blancas + 600 m amarillas. LIH. Distancia entre luces: 50 m.</p> <p>Extremo de pista: Rojas.</p> <p>Zona de parada: No.</p> <p>Observaciones: Luces indicadoras de salida rápida TWY C1. PAPI no apto para las aeronaves AN124 y AN225.</p>	<p>Runway: 22</p> <p>Approach: Simple 420 m LIH. Threshold identification lights.</p> <p>PAPI (MEHT): 3° (22.23 m/ 73 ft).</p> <p>Threshold: Green.</p> <p>Touchdown zone: No.</p> <p>Runway centre line: 3498 m: 2598 m white + 600 m white and red + 300 m red. LIH. Distance between lights: 15 m.</p> <p>Runway edge: 3498 m: 2898 m white + 600 m yellow. LIH. Distance between lights: 50 m.</p> <p>Runway end: Red.</p> <p>Stopway: No.</p> <p>Remarks: Rapid exit taxiway indicator lights TWY C1. PAPI unfit for AN124 and AN225 aircraft.</p>
15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA	OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY
<p>ABN/IBN: No.</p> <p>WDI: 1 cerca de THR 04, 1 cerca TWY B2, 1 cerca THR 22. LGTD.</p> <p>Iluminación de TWY: Eje: A, B1, B2, C1, C2, D, E, T1, T2, T3, T4, T5, T6, TA6 y T7. Borde: E.</p> <p>Iluminación de plataforma: Torres de iluminación (4 en Rampa 1 y 9 en Rampa 2).</p> <p>Fuente secundaria de energía: Sistema de alimentación ininterrumpida que proporcionan un tiempo de conmutación (luz) para CAT II/III según Anexo 14.</p> <p>Observaciones: Ninguna.</p>	<p>ABN/IBN: No.</p> <p>WDI: 1 near THR 04, 1 near TWY B2, 1 near THR 22. LGTD.</p> <p>TWY lighting: Centre line: A, B1, B2, C1, C2, D, E, T1, T2, T3, T4, T5, T6, TA6 and T7. Edge: E.</p> <p>Apron lighting: Floodlighting poles (4 in Ramp 1 and 9 in Ramp 2).</p> <p>Secondary power supply: Uninterrupted power system that provide a switch-over time (light) for CAT II/III according to Annex 14.</p> <p>Remarks: None.</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 04/22. Coordenadas THR 04 y THR 22, ver casilla 12.– Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 04/22. Coordenadas ARP, ver casilla 2.– Rodaje aéreo: TLOF coincide con el PRKG 1H de Plataforma 2. <p>Elevación:</p> <ul style="list-style-type: none">– FATO: RWY 04/22. Elevación THR 04 y THR 22, ver casilla 12.– Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 04/22. Elevación AD.– Rodaje aéreo: TLOF coincide con el PRKG 1H de Plataforma 2. Elevación 507.48 m. <p>Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización:</p> <ul style="list-style-type: none">– FATO: RWY 04/22.– Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 04/22, ver casilla 12.– Rodaje aéreo: TLOF coincide con el PRKG 1H de Plataforma 2. Resistencia, ver casilla 8.– Señal de toma de contacto: faja circular de 50 cm de ancho y diámetro interior de 11.5 m; y señal de perímetro: faja circular de 15 cm de ancho y diámetro interior de 27.6 m. <p>Orientación: No.</p> <p>Distancias declaradas: No.</p> <p>Lighting: No.</p> <p>Observaciones: Iluminación de plataforma, ver AD 2-LEVT PDC 1. Rodaje aéreo: velocidad máxima 37 km/h.</p>	<p>Position:</p> <ul style="list-style-type: none">– Geoid undulation: See item 2.– FATO: RWY 04/22. Coordinates THR 04 and THR 22, see item 12.– Ground taxiing: TLOF coincides with RWY 04/22. ARP coordinates, see item 2.– Air taxiing: TLOF coincides with PRKG 1H, Apron 2. <p>Elevation:</p> <ul style="list-style-type: none">– FATO: RWY 04/22. Elevation THR 04 and THR 22, see item 12.– Ground taxiing: TLOF coincides with RWY 04/22. Elevation AD.– Air taxiing: TLOF coincides with PRKG 1H, Apron 2. Elevation 507.48 m. <p>Dimensions, surface, maximum weight, marking:</p> <ul style="list-style-type: none">– FATO: RWY 04/22.– Ground taxiing: TLOF coincides with RWY 04/22, see item 12.– Air taxiing: TLOF coincides with PRKG 1H, Apron 2. Strength, see item 8. <p>– Touchdown zone marking: circular strip 50 cm wide and inner diameter 11.5 m and perimeter marking: circular strip 15 cm wide and inner diameter 27.6 m.</p> <p>Direction: No.</p> <p>Declared distances: No.</p> <p>Lighting: No.</p> <p>Remarks: Apron lighting, see AD 2-LEVT PDC 1. Air taxiing: Maximum speed 37 km/h.</p>

TWY SFC: HORMIGÓN HIDRÁULICO.
 TWY WID: 23.
 NOTA: LA TWY E COMPRENDE DESDE TWY B2 HASTA D.
 (1) VER AD 2-LEVT CASILLA 14.
 PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE Y PROCEDIMIENTOS
 DE VISIBILIDAD REDUCIDA: VER AD 2-LEVT CASILLAS 20 Y 22.

TWY SFC: HIDRAULIC CONCRETE.
 TWY WID: 23.
 NOTE: TWY E INCLUDES FROM TWY B2 UP TO TWY D.
 (1) SEE AD 2-LEVT ITEM 14.
 GENERAL TAXING PROCEDURES AND LOW VISIBILITY PROCEDURES:
 SEE AD 2-LEVT ITEMS 20 AND 22

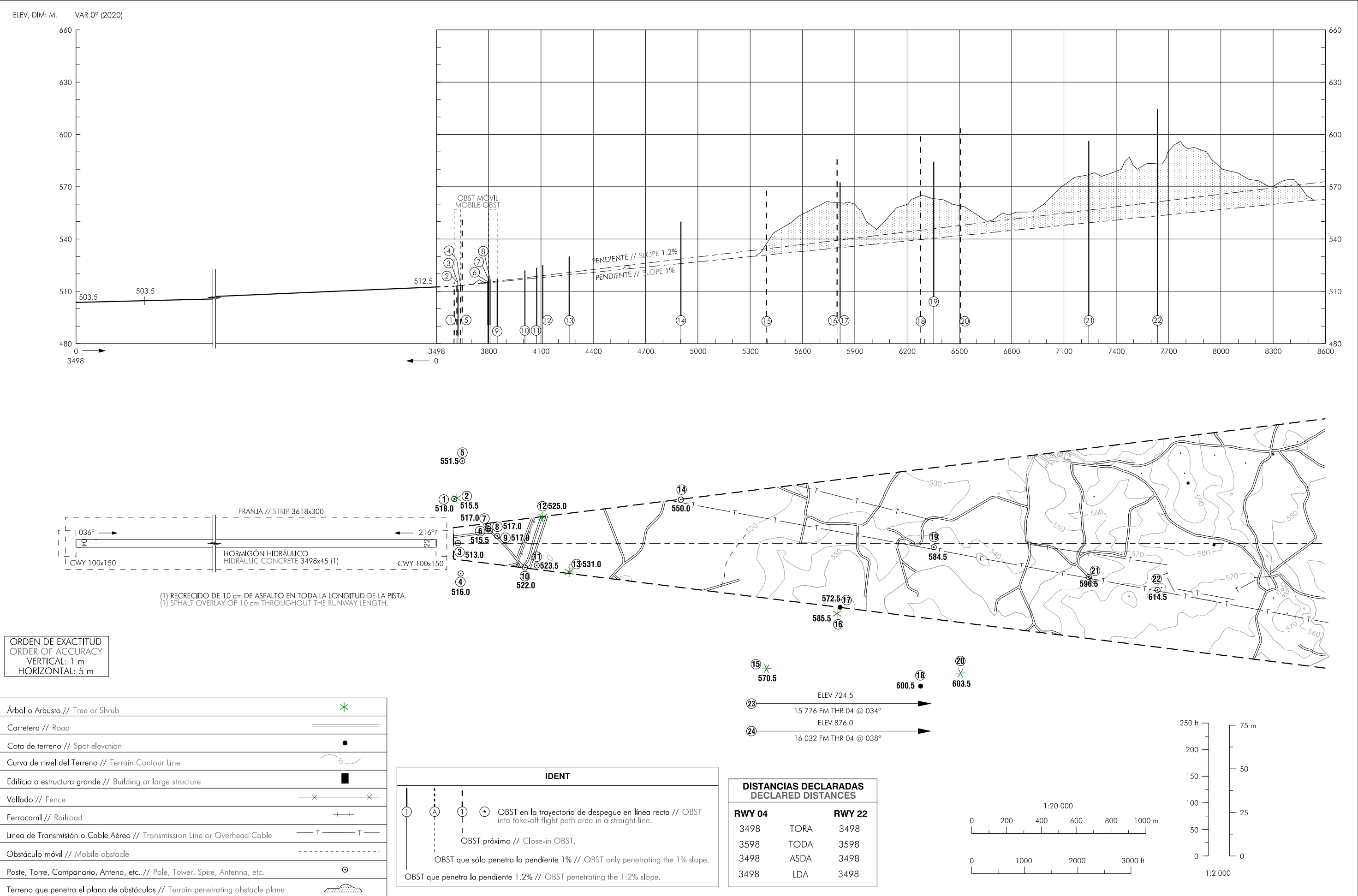


AIRAC AMDT 08/23

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

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

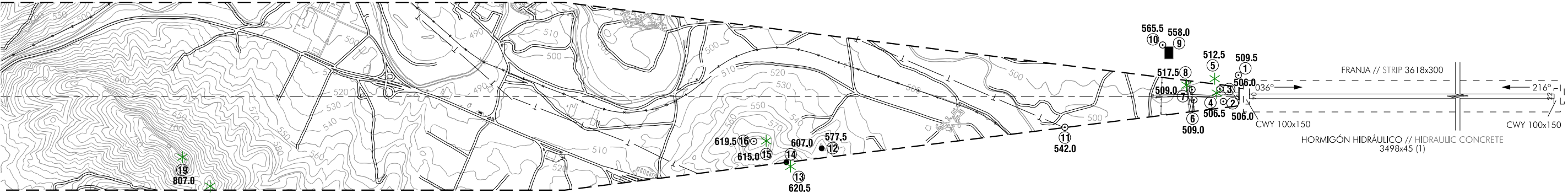
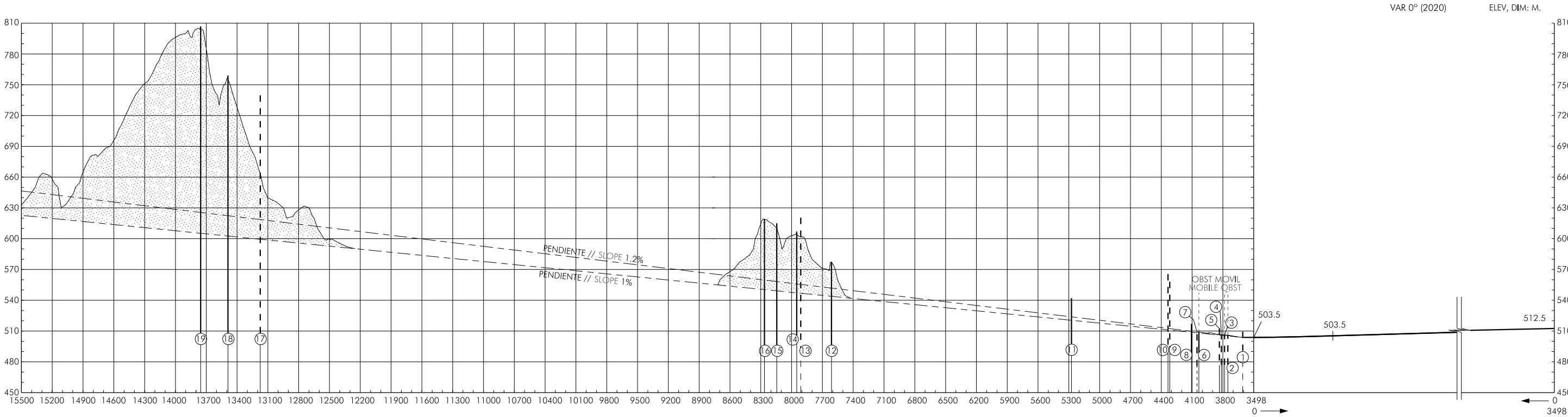
VITORIA
RWY 04



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

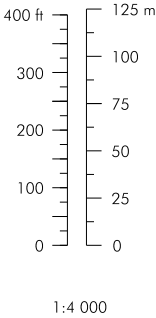
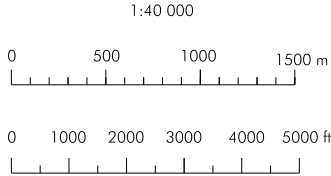
PLANO DE OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO
TIPO A (LIMITACIONES DE UTILIZACIÓN)

VITORIA
RWY 22

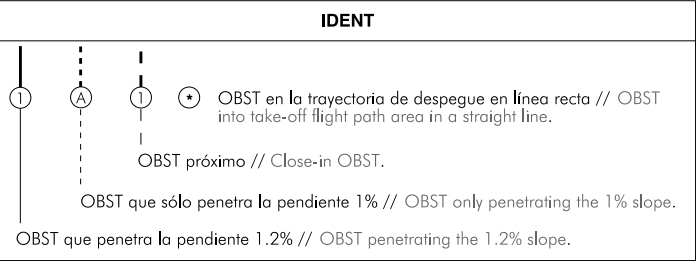


(1) RECRECIDO DE 10 cm DE ASFALTO EN TODA LA LONGITUD DE LA PISTA.
(1) SPHALT OVERLAY OF 10 cm THROUGHOUT THE RUNWAY LENGTH.

CAMBIO: LONGITUD DE PISTA Y FRANJA, PERIL DE PISTA, DISTANCIAS DECLARADAS.
CHANGES: RUNWAY AND STRIP LENGTHS, RUNWAY PROFILE, DECLARED DISTANCES.



DISTANCIAS DECLARADAS DECLARED DISTANCES			
RWY 04		RWY 22	
3498	TORA	3498	
3598	TODA	3598	
3498	ASDA	3498	
3498	LDA	3498	



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.	⊙
Terreno que penetra el plano de obstáculos // Terrain penetrating obstacle plane	

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

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

LEZG - ZARAGOZA

2. DATOS GEOGRÁFICOS Y DE ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO

AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA

ARP: 413958N 0010230W. Ver AD 2-LEZG ADC.

Distancia y dirección desde la ciudad: 10 km NW.

Elevación: 263 m / 862 ft.

Ondulación geoid: 49.90 m ± 0.05 m (1).

Temperatura de referencia: 32°C.

Temperatura baja media: 7°C.

Declinación magnética: 0° (2020).

Cambio anual: 8.0' E.

Administración AD: CIV: Aena.

MIL: Ejército del Aire y del Espacio.

Dirección: CIV: Aeropuerto de Zaragoza; 50190 Zaragoza.

MIL: Base Aérea de Zaragoza; 50071 Zaragoza.

TEL: CIV: +34-976 712 300

FAX: CIV: +34-976 780 624

MIL: +34-976 708 503

MIL: +34-976 708 017

AFTN: LEZG

E-mail: CIV: ceopszaz@aena.es

MIL: poc_agrup_ba_zaragoza@ea.mde.es

Tránsito autorizado: IFR/VFR (2).

Observaciones:

El pago de tasas en efectivo sólo podrá efectuarse en euros (€), con un importe máximo permitido según legislación vigente española.

(1) Para todos los puntos del AD.

(2) El tráfico de aviación general IFR/VFR está condicionado a la capacidad de la plataforma. Deberá solicitar SLOT PPR 3 HR a LEZG CEOPS vía TEL: +34-976 712 304, FAX: +34-976 712 412 o AFTN: LEZGZPZX. La solicitud ha de incluir: Tipo de aeronave, matrícula, operador, aeródromo origen y destino y EOBT, ETA y ETD. No se permitirán vuelos sin autorización.

ARP: 413958N 0010230W. See AD 2-LEZG ADC.

Distance and direction from the city: 10 km NW.

Elevation: 263 m / 862 ft.

Geoid undulation: 49.90 m ± 0.05 m (1).

Reference temperature: 32°C.

Low average temperature: 7°C.

Magnetic variation: 0° (2020).

Annual change: 8.0' E.

AD administration: CIV: Aena.

MIL: Ejército del Aire y del Espacio.

Address: CIV: Aeropuerto de Zaragoza; 50190 Zaragoza.

MIL: Base Aérea de Zaragoza; 50071 Zaragoza.

TEL: CIV: +34-976 712 300

FAX: CIV: +34-976 780 624

MIL: +34-976 708 503

MIL: +34-976 708 017

AFTN: LEZG

E-mail: CIV: ceopszaz@aena.es

MIL: poc_agrup_ba_zaragoza@ea.mde.es

Approved traffic: IFR/VFR (2).

Remarks:

Payment of charges in cash will only be accepted in euros (€), up to the maximum permitted by the current law of Spain.

(1) For all AD points.

(2) IFR/VFR general aviation traffic is dependent upon the apron capacity. These aircraft must request SLOT PPR 3 HR from LEZG CEOPS via TEL: +34-976 712 304, FAX: +34-976 712 412 or AFTN: LEZGZPZX. Aircraft type, registration number, operator, departure and destination aerodrome and EOBT, ETA and ETD must be included in the request. Traffic without clearance will not be allowed.

3. HORARIO DE OPERACIÓN

OPERATIONAL HOURS

Aeropuerto: CIV: V: 0445-2100, PS HR PPR (2);

I: 0545-2200, PS HR PPR (2).

H24 todo el año para vuelos cargueros.

MIL: H24. (1)

Aduanas e Inmigración: Aduanas: CIV: H24.

MIL: NO (O/R via PPR con 48h antelación).

Inmigración V: 0445-2100, I: 0545-2200.

Servicios médicos y de sanidad: CIV: NO. Ver GEN 1.4.

MIL: Sujeto a disponibilidad.

AIS/ARO/OPV: H24.

Información MET: CIV: H24.

V: 0400-1600.

I: 0500-1700.

ATS: H24.

Abastecimiento de combustible: HR AD y O/R.

Asistencia en tierra: HR AD.

Seguridad: H24.

Deshielo: Sí, servicio proporcionado por empresas externas.

Observaciones: (1) Aeronaves de estado extranjeras, ver casilla 20: Reglamentación local.

(2) Ampliación de horario operativo para aeronaves de pasaje, ver casilla 20: Reglamentación local.

Airport: CIV: V: 0445-2100, PS HR PPR (2);

I: 0545-2200, PS HR PPR (2).

H24 all year long for cargo flights.

MIL: H24. (1)

Customs and Immigration: Customs: CIV: H24.

MIL: NO (O/R via PPR with 48h in advance).

Immigration: V: 0445-2100, I: 0545-2200.

Health and Sanitation: CIV: NO. See GEN 1.4.

MIL: Subject to availability.

AIS/ARO/OPV: H24.

MET briefing: CIV: H24.

V: 0400-1600.

I: 0500-1700.

ATS: H24.

Fuelling: HR AD and O/R.

Handling: HR AD.

Security: H24.

De-icing: Yes, service provided by external companies.

Remarks: (1) Foreign state aircraft, see item 20: Local regulations.

(2) Extension of operational hours for passenger aircraft: see item 20: Local regulations.

4. SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO

HANDLING SERVICES AND FACILITIES

Instalaciones para el manejo de carga: CIV: Sin limitaciones.

MIL: Hasta 170 Tm.

Tipos de combustible: CIV: JET A-1, 100LL (1).

MIL: F-34.

Tipos de lubricante: CIV: No.

MIL: 246, 283; C-620, 642; G-353, 354, 355, 359, 366, 372, 382, 392, 395, 396, 403, 412; H-515, 537, 542; O-113, 117, 128, 133, 135, 142, 147, 148, 153, 155, 156, 157, 158, 190, 192, 218, 226, 228, 237, 238, 278, 1177, 1236; S-720, 722, 736, 740, 743, 750, 752, 753, 758, 1735, TF-02, 03, 05; TG-09, 15; TH-36; TS-01, 07.

Capacidad de reabastecimiento: CIV: Sin limitaciones.

MIL: Cisternas 40000 L, 22.5 L/s

Cisternas 20000 L, 16.7 L/s

Cisternas 5000 L, 1.7 L/s

Instalaciones para el deshielo: CIV: Sí, servicio proporcionado por empresas externas.

MIL: NO.

Espacio disponible en hangar: No.

Cargo facilities: CIV: No limitations.

MIL: Up to 170 Tm.

Fuel types: CIV: JET A-1, 100LL (1).

MIL: F-34.

Oil types: CIV: No.

MIL: 246, 283; C-620, 642; G-353, 354, 355, 359, 366, 372, 382, 392, 395, 396, 403, 412; H-515, 537, 542; O-113, 117, 128, 133, 135, 142, 147, 148, 153, 155, 156, 157, 158, 190, 192, 218, 226, 228, 237, 238, 278, 1177, 1236; S-720, 722, 736, 740, 743, 750, 752, 753, 758, 1735, TF-02, 03, 05; TG-09, 15; TH-36; TS-01, 07.

Refuelling capacity: CIV: No limitations.

MIL: Trucks 40000 L, 22.5 L/s

Trucks 20000 L, 16.7 L/s

Trucks 5000 L, 1.7 L/s

De-icing facilities: CIV: Yes, service provided by external companies.

MIL: NO.

Hangar space: No.

Instalaciones para reparaciones: No.**Observaciones:** (1) Compañía Exolum Aviation.

TEL: +34-976 326 911, +34-608 478 019.

Compañía SLCA. TEL: +34 607 53 84 35.

MIL: GPU: Unidad de CA (hasta 120 KVA) y CC (hasta 2500 A).

APU: Unidad de CA (hasta 1.10 kg/s a 46.3 p.s.i.).

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

Agentes de Rampa:

- SWISSPORT

TEL: +34-976 712 388

FAX: +34-976 780 102

E-mail: ZAZ.ops@swissport.com

SITA: ZAZKOXH

- GROUNDFORCE (Sólo operaciones de carga)

TEL: +34-976 712 379

FAX: +34-976 712 341

E-mail: zazramp@groundforce.aero

SITA: ZAZGFXH

- ARAGONAIR (Aviación General)

FAX: +34-976 780 240

Móvil: +34-609 471 737

E-mail: ops@aragonair.com

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

Repair facilities: No.**Remarks:** (1) Exolum Aviation. Company

TEL: +34-976 326 911, +34-608 478 019.

SLCA Company. TEL: +34 607 53 84 35

MIL: GPU: AC unit (up to 120 KVA) and DC (up to 2500 A).

APU: AC unit (up to 1.10 kg/s at 46.3 p.s.i.).

It is mandatory to have handling agent for all civilian operations, non-commercial operations included. In arrival operations, passengers and crews must wait for their handling agent.

Ramp agents:

- SWISSPORT

TEL: +34-976 712 388

FAX: +34-976 780 102

E-mail: ZAZ.ops@swissport.com

SITA: ZAZKOXH

- GROUNDFORCE (Only cargo operations)

TEL: +34-976 712 379

FAX: +34-976 712 341

E-mail: zazramp@groundforce.aero

SITA: ZAZGFXH

- ARAGONAIR (General Aviation)

FAX: +34-976 780 240

Mobile phone: +34-609 471 737

E-mail: ops@aragonair.com

Ramp agents may attend commercial aviation as well as general aviation.

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

➔ **Hoteles:** MIL: Sí, sujeto a disponibilidad, exclusivamente personal militar O/R 72 horas de antelación.

Hoteles: MIL: Yes, subject to availability, exclusively military personnel O/R with 72 hours in advance.

Restaurante: Sí.**Restaurant:** Yes.**Transporte:** CIV: Autobuses, taxis y coches de alquiler.**Transportation:** CIV: Buses, taxis and hire cars.

MIL: Autobuses y vehículos ligeros sujetos a disponibilidad logística y previa petición de PPR.

MIL: Buses and light vehicles are subject to logistic availability and prior request of PPR.

Instalaciones médicas: CIV: No.**Medical facilities:** CIV: No.

MIL: Primeros auxilios y ambulancia, sujeto a disponibilidad.

MIL: First aid and ambulance, subject to availability.

Banco/Oficina Postal: Cajero automático. Cambio de moneda/No.**Bank/Post Office:** Cash dispenser. Money exchange/No.

➔ **Información turística:** CIV: Sí.
MIL: No.

Tourist information: CIV: Yes.
MIL: No.

Observaciones: Ninguna.**Remarks:** None.**6. SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS****RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES**

Categoría de incendios: CIV: 7.
MIL: 8.

Fire category: CIV: 7.
MIL: 8.

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

Rescue equipment: CIV: In accordance with the fire category published.
MIL: In accordance with the fire category published.

Retirada de aeronaves inutilizadas: CIV: Sí. 3 plataformas de recuperación de aeronaves con capacidad de carga hasta 5000 kg, 10000 kg y 30000 kg. Para cargas superiores, servicio proporcionado por empresa externa.

Removal of disabled aircraft: CIV: Yes. 3 aircraft rescue platforms with load capacity up to 5000 kg, 10000 kg and 30000 kg. For higher capacities, service provided by external company.

➔ MIL: Sí, sujeto a disponibilidad. (1)

MIL: Yes, subject to availability. (1)

Observaciones:

- (1) - Grúa autopropulsada para la elevación de cualquier aeronave de peso no superior a 30 TM.
- Dos eslingas universales para izado máximo de 15 TM.
- Una eslinga de F-18 para izado máximo de 11 TM.
- Dos DOLLIES para elevación de peso máximo de 12 TM.
- Cinco bolsas neumáticas para peso máximo soportado de 12 TM.

Remarks:

- (1) - Self-propelled crane for the elevation of any aircraft with a weight not greater than 30 TM.
- Two universal slings for maximum weight of 15 TM.
- One F-18 sling for maximum weight of 11 TM.
- Two DOLLIES for the elevation of a maximum weight of 12 TM.
- Five lifting bags for maximum supported weight of 12 TM.

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:**

CIV: Camión quitanieves equipado con esparcidor de fundente y cuchilla.
MIL: Máquinas barredoras de aspiración.

Types of clearing equipment:

CIV: Snowplough truck equipped with melter spreader and blade.
MIL: Aspiration sweeper machines.

Prioridades de limpieza:

CIV: RWY 12L/30R; TWY A-5, TA, A-1 y salida SSEI hacia pista; TWY C-1.1 a la plataforma civil; calle de rodaje interior de plataforma (inner), puestos de estacionamiento necesarios y plataforma en su totalidad.

MIL: Pistas, calles de rodaje y plataforma.

Clearance priorities:

CIV: RWY 12L/30R; TWY A-5, TA, A-1 and SSEI exit to the runway; access TWY C-1.1 to the civil apron; inner apron taxiway, stands necessary. and the entire apron.

MIL: Runways, taxiways and apron.

Material usado para el tratamiento de la superficie del área de movimiento:

CIV: acetato potásico (KAC), formiato sódico (NAFO) y urea (UREA).

Use of material for movement area surface treatment:

CIV: Potassium acetate (KAC), sodium formate (NAFO) and urea (UREA).

Pistas de invierno especialmente preparadas: No aplica.**Specially prepared winter runways:** Not applicable.**Observaciones CIV:**

Periodo de aplicación del plan para la nieve: 01-DEC al 31-MAR.

Evaluación y notificación del estado de la superficie de la pista de acuerdo a la metodología del Global Reporting Format (GRF) descrita en AD 1.2.2.

Aeródromo en servicio durante todas las estaciones del año.

Remarks CIV:

Period of application of snow plan: 01-DEC to 31-MAR.

Runway surface condition assessment and reporting in accordance with the Global Reporting Format (GRF) methodology described in AD 1.2.2.

Aerodrome in service during all seasons of the year.

8. DETALLES DEL ÁREA DE MOVIMIENTO

Plataforma: Superficie:

CIV: PRKG 1 a 16: Hormigón.
PRKG 20 a 23 (Aviación General): Asfalto.
PRKG 30 a 34 (Plataforma de hangares) (1): Asfalto.
MIL: Hormigón.

Resistencia:

CIV: PRKG 1 a 8: PCN 64/R/B/W/T.
PRKG 9: PCN 107/R/B/W/T.
PRKG 10 a 13: PCN 99/R/B/W/T.
PRKG 14 a 16: PCN 62/R/B/W/T.
PRKG 20 a 23 (Aviación General): PCN 45/F/C/W/T.
PRKG 30 a 34 (Plataforma de hangares) (1): PCN: 32/F/B/W/T.
MIL: ESTE: PCN 90/R/A/W/T.
SUR: PCN 136/R/A/W/T.
OESTE: INFO NO AVBL.

Calles de rodaje: Anchura: 23 m. EXC A-1: 22.3 m;
B-3, C-3: 22.5 m;
A-5, TB, B-1, B-2, B-4, B-5: 22.6 m;
C-1: 23.6 m;
C-1.1: 25 m;
TC: INFO NO AVBL.

Superficie: Asfalto EXC B-1: Hormigón.

Resistencia: A-1: PCN 92/F/B/W/T.
A-2: PCN 147/F/A/W/T.
A-3: PCN 153/F/A/W/T.
A-4: PCN 158/F/A/W/T.
A-5, TA: PCN 143/F/A/W/T.
B-1: PCN 49/R/A/W/T.
B-2: PCN 17/F/A/X/T.
B-3, C-3: INFO NO AVBL.
B-4: PCN 52/F/A/X/T.
B-5: PCN 26/F/A/W/T.
C-1: PCN 61/F/A/Y/T.
C-1.1: PCN 105/F/A/W/T.
C-2.2: PCN 112/F/A/W/T.
C-4: PCN 56/F/A/X/T.
TB: PCN 41/F/A/W/T.
Tramo de 1650 m FM B-1: PCN 49/R/A/W/T.
TC: PCN 62/F/A/W/T.

Posiciones de comprobación: Altimetro:

Plataforma CIV: ELEV 296 m / 971 ft.
Plataforma MIL ESTE: 251 m / 823 ft.
Plataforma MIL OESTE: 252 m / 827 ft.
Plataforma MIL SUR: 272 m / 892 ft.
THR: Ver casilla 12, características físicas de la pista para ELEV de cada THR.

VOR: No.

INS: Ver AD 2-LEZG PDC.

Observaciones: (1) Plataforma de hangares: utilizable de orto a ocaso por aviación general, MAX envergadura 13.56 m.

MOVEMENT AREA DETAILS

Apron: Surface:

CIV: PRKG 1 to 16: Concrete.
PRKG 20 to 23 (General Aviation): Asphalt.
PRKG 30 to 34 (Hangar apron) (1): Asphalt.
MIL: Concrete.

Strength:

CIV: PRKG 1 to 8: PCN 64/R/B/W/T.
PRKG 9: PCN 107/R/B/W/T.
PRKG 10 to 13: PCN 99/R/B/W/T.
PRKG 14 to 16: PCN 62/R/B/W/T.
PRKG 20 to 23 (General Aviation): PCN 45/F/C/W/T.
PRKG 30 to 34 (Hangar apron) (1): PCN: 32/F/B/W/T.
MIL: EAST: PCN 90/R/A/W/T.
SOUTH: PCN 136/R/A/W/T.
WEST: INFO NO AVBL.

Taxiways: Width: 23 m. EXC A-1: 22.3 m;
B-3, C-3: 22.5 m;
A-5, TB, B-1, B-2, B-4, B-5: 22.6 m;
C-1: 23.6 m;
C-1.1: 25 m;
TC: INFO NO AVBL.

Surface: Asphalt EXC B-1: Concrete.

Strength: A-1: PCN 92/F/B/W/T.
A-2: PCN 147/F/A/W/T.
A-3: PCN 153/F/A/W/T.
A-4: PCN 158/F/A/W/T.
A-5, TA: PCN 143/F/A/W/T.
B-1: PCN 49/R/A/W/T.
B-2: PCN 17/F/A/X/T.
B-3, C-3: INFO NO AVBL.
B-4: PCN 52/F/A/X/T.
B-5: PCN 26/F/A/W/T.
C-1: PCN 61/F/A/Y/T.
C-1.1: PCN 105/F/A/W/T.
C-2.2: PCN 112/F/A/W/T.
C-4: PCN 56/F/A/X/T.
TB: PCN 41/F/A/W/T.
Section of 1650 m FM B-1: PCN 49/R/A/W/T.
TC: PCN 62/F/A/W/T.

Check locations: Altimeter:

CIV Apron: ELEV 296 m / 971 ft.
MIL EAST apron: 251 m / 823 ft.
MIL WEST apron: 252 m / 827 ft.
MIL SOUTH apron: 272 m / 892 ft.
THR: See item 12, runway physical characteristics for each THR ELEV.

VOR: No.

INS: See AD 2-LEZG PDC.

Remarks: (1) Hangar apron: Usable from sunrise to sunset by general aviation, 13.56 m MAX wingspan.

9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUÍA DE RODAJE

Sistema de guía de rodaje: Puntos de espera de la pista, letreros, puestos de estacionamiento. Luces de protección de pista y barras de parada en A-1, A-2, A-3, A-4, A-5 y C-1 (1).

Señalización de RWY: Designadores, umbral, eje, zona de toma de contacto, faja lateral, punto de visada y letreros indicadores de distancia remanente.

Marcas no estandar en RWY12R/30L solo para uso militar. Situación de las marcas: BTN 1138M AND 2512M FM THR12R/1206M y 2580M FM THR30L.

Señalización de TWY: Eje y faja lateral. Balizas de borde en TWY TA, A-1, A-2, A-3, A-4, A-5, C-1.1 y C-2.2.

Observaciones: (1) Luces de protección de pista y barras de parada asociadas a la RWY 12L/30R.

TAXIING GUIDANCE SYSTEM AND MARKINGS

Taxiing guidance system: Runway-holding positions, signs, stands. Runway guard lights and stop bars on A-1, A-2, A-3, A-4, A-5 and C-1 (1).

RWY markings: Designation, threshold, centre line, touchdown zone, side stripe, aiming point and remaining distance signs.

Non standar marking in RWY12R/30L only for military use. Marks location: BTN 1138M AND 2512M FM THR12R/1206M and 2580M FM THR30L.

TWY markings: Centre line and side stripe. Edge markers on TWY TA, A-1, A-2, A-3, A-4, A-5, C-1.1 and C-2.2.

Remarks: (1) Runway guard lights and stop bars associated to RWY 12L/30R.

10. OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO

Obstáculos que penetran las superficies de aproximación, aproximación interna, ascenso en el despegue, aterrizaje interrumpido, cónica, horizontal interna, transición o transición interna establecidas en el Anexo 14 de OACI, o las áreas 2A o 3 establecidas en el Anexo 15 de OACI:

Ver Ítem 10 y apartado Datos Digitales.

Observaciones: Ver AD 2-LEZG AOC.

AERODROME OBSTACLES

Obstacles which penetrate the approach, balked landing, conical, inner approach, inner horizontal, inner transitional, take-off climb or transitional surfaces contained in Annex 14 of ICAO, or the areas 2A or 3 contained in Annex 15 of ICAO:

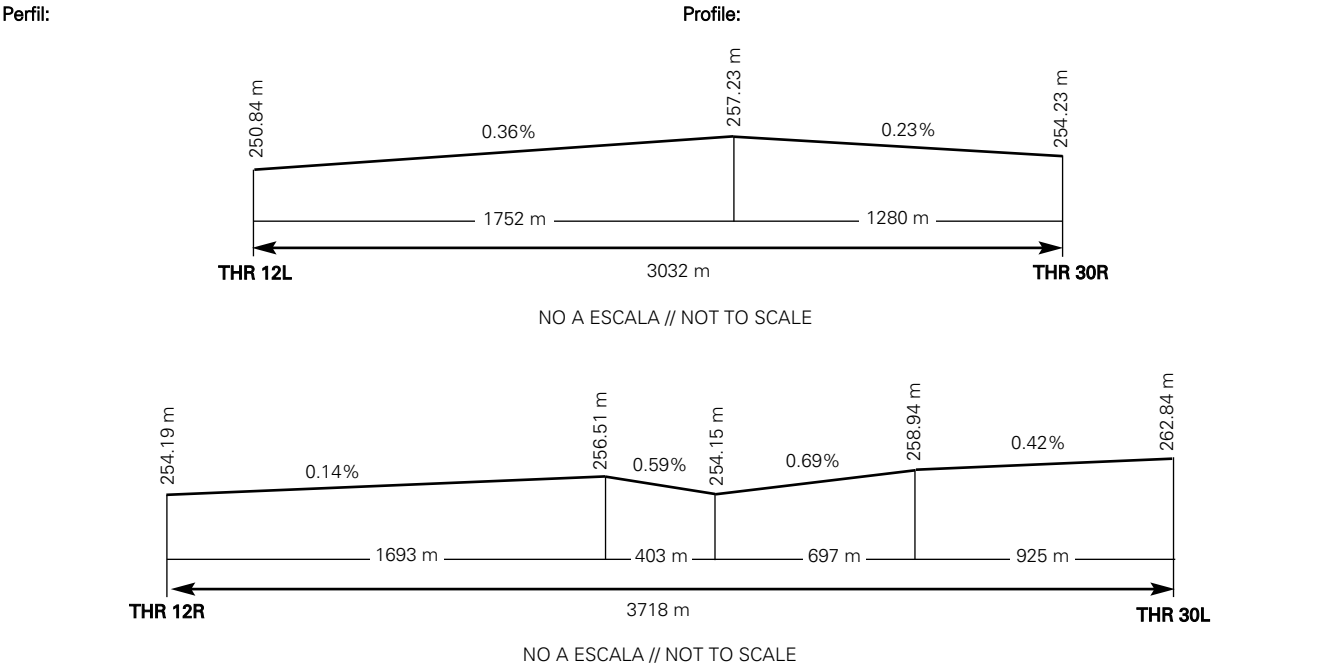
See Item 10 and Digital Data section.

Remarks: See AD 2-LEZG AOC.

11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO	METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED
Oficina MET: CIV: Zaragoza EM Ae. MIL: OMD de la Base Aérea de Zaragoza.	MET office: CIV: Zaragoza EM Ae. MIL: OMD of Zaragoza Air Base.
HR: CIV: H24. MIL: V: 0400-1600. I: 0500-1700.	HR: CIV: H24. MIL: V: 0400-1600. I: 0500-1700.
METAR: Semihorario.	METAR: Half-hourly.
TAF: 24 HR.	TAF: 24 HR.
TREND: No.	TREND: No.
Pronóstico de aterrizaje: No.	Landing forecast: 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: Forecasted significant weather and wind and temperature at altitude maps.
Equipo suplementario: Autoservicio meteorológico aeronáutico, presentador de imágenes de nubes, información de rayos y radar.	Supplementary equipment: Aeronautical meteorological self-service, cloud image, lightning and radar information display.
Dependencia ATS atendida: AIS, TWR, Zaragoza TACC/APP.	ATS unit served: AIS, TWR, Zaragoza TACC/APP.
Información adicional: Valencia OMAe (LEVA): H24; TEL: +34-963 690 750. Zaragoza EM Ae: H24; TEL: +34-976 324 647.	Additional information: Valencia OMAe (LEVA): H24; TEL: +34-963 690 750. Zaragoza EM Ae: H24; TEL: +34-976 324 647.
Observaciones: Existe resumen climatológico de aeródromo. Se hacen avisos de aeródromo.	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
12L	120.03° GEO 120° MAG	3032 x 45	414008.62N 0010223.40W	THR: 251 m / 823 ft TDZ: No	300 x 45 (1)	690 x 150	3605 x 300	No	240 x 150	RWY: ASPH PCN 60/F/A/W/T (2) SWY: INFO NO AVBL
30R	300.05° GEO 300° MAG	3032 x 45	413919.42N 0010029.94W	THR: 254.0 m / 834 ft TDZ: 255.5 m / 838 ft	185 x 45 (1)	No	3605 x 300	No	240 x 150	RWY: ASPH PCN 60/F/A/W/T (3) SWY: INFO NO AVBL
12R	120.00° GEO 120° MAG	3718 x 45	414048.74N 0010456.54W	THR: 254 m / 834 ft TDZ: No	300 x 45 (1)	850 x 150	4438 x 300	No	240 x 150	RWY: ASPH (4) PCN 56/F/A/W/T SWY: INFO NO AVBL
30L	300.03° GEO 300° MAG	3718 x 45	413948.46N 0010237.37W	THR: 263 m / 862 ft TDZ: No	300 x 45 (1)	850 x 150	4438 x 300	No	240 x 150	RWY: ASPH (4) PCN 56/F/A/W/T SWY: INFO NO AVBL

- Observaciones:**
(1) SWY uso exclusivo militar.
(2) Tramo entre los 1220 m y 1450 m desde el THR 12L: PCN 46/F/A/W/T.
(3) Tramo entre los 1582 m y 1812 m desde el THR 30R: PCN 46/F/A/W/T.
(4) Primeros 305 m de CONC. PCN 59/R/A/W/T.
- Remarks:**
(1) SWY military use only.
(2) Section between 1220 m and 1450 m from THR 12L: PCN 46/F/A/W/T.
(3) Section between 1582 m and 1812 m from THR 30R: PCN 46/F/A/W/T.
(4) First 305 m CONC. PCN 59/R/A/W/T.



13. DISTANCIAS DECLARADAS			DECLARED DISTANCES	
RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
12L	3032	3722	3332	3032
30R	3032	3032	3217	3032
12R	3718	4568	4018	3718
30L	3718	4568	4018	3718
12L INT A2	2248	2938	2548	–
12L INT A3	1498	2188	1798	–
30R INT A3	1534	1534	1719	–
30R INT A4	2234	2234	2419	–
12R INT B3	1903	2753	2203	–
12R INT C4/B4	2508	3358	2808	–
30L INT B2	2544	3394	2844	–
30L INT C3/B3	1815	2665	2115	–
Observaciones: Ninguna.			Remarks: None.	

14. ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA		APPROACH AND RUNWAY LIGHTING	
<p>Pista: 12L</p> <p>Aproximación: Sencillo, 427 m. Luces de identificación de umbral (1).</p> <p>PAPI (MEHT): 2.5° (22.02 m / 72 ft).</p> <p>Umbral: Verdes.</p> <p>Zona de toma de contacto: No.</p> <p>Eje pista: 3032 m: 2132 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH (1). Distancia entre luces: 15 m.</p> <p>Borde de pista: 3032 m: 2432 m blancas + 600 m amarillas. LIH (1). Distancia entre luces: 60 m.</p> <p>Extremo de pista: Rojas.</p> <p>Zona de parada: Rojas.</p> <p>Observaciones: (1) Intensidad de luces regulable.</p>		<p>Runway: 12L</p> <p>Approach: Simple, 427 m. Threshold identification lights (1).</p> <p>PAPI (MEHT): 2.5° (22.02 m / 72 ft).</p> <p>Threshold: Green.</p> <p>Touchdown zone: No.</p> <p>Runway centre line: 3032 m: 2132 m white + 600 m white and red + 300 m red. LIH (1). Distance between lights: 15 m.</p> <p>Runway edge: 3032 m: 2432 m white + 600 m yellow. LIH (1). Distance between lights: 60 m.</p> <p>Runway end: Red.</p> <p>Stopway: Red.</p> <p>Remarks: (1) Adjustable light intensity.</p>	
<p>Pista: 30R</p> <p>Aproximación: Precisión CAT II/III, 600 m. LIH (1). Luces de identificación de umbral.</p> <p>PAPI (MEHT): 3° (20.10 m / 66 ft).</p> <p>Umbral: Verdes.</p> <p>Zona de toma de contacto: 900 m blancas.</p> <p>Eje pista: 3032 m: 2132 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH (1). Distancia entre luces: 15 m.</p> <p>Borde de pista: 3032 m: 2432 m blancas + 600 m amarillas. LIH (1).</p> <p>Extremo de pista: Rojas.</p> <p>Zona de parada: Rojas.</p> <p>Observaciones: (1) Intensidad de luces regulable.</p>		<p>Runway: 30R</p> <p>Approach: Precision CAT II/III, 600 m. LIH (1). Threshold identification lights.</p> <p>PAPI (MEHT): 3° (20.10 m / 66 ft).</p> <p>Threshold: Green.</p> <p>Touchdown zone: 900 m white.</p> <p>Runway centre line: 3032 m: 2132 m white + 600 m white and red + 300 m red. LIH (1). Distance between lights: 15 m.</p> <p>Runway edge: 3032 m: 2432 m white + 600 m yellow. LIH (1).</p> <p>Runway end: Red.</p> <p>Stopway: Red.</p> <p>Remarks: (1) Adjustable light intensity.</p>	
<p>Pista: 12R</p> <p>Aproximación: Precisión CAT I, 581 m. LIH (1). Luces de identificación de umbral. Sistema de luces de entrada a pista.</p> <p>PAPI (MEHT): 3° (19.27 m / 63 ft).</p> <p>Umbral: Verdes.</p> <p>Zona de toma de contacto: No.</p> <p>Eje pista: No.</p> <p>Borde de pista: 3718 m blancas. LIH (1). Distancia entre luces: 60 m.</p> <p>Extremo de pista: Rojas.</p> <p>Zona de parada: No.</p> <p>Observaciones: (1) Intensidad de luces regulable.</p>		<p>Runway: 12R</p> <p>Approach: Precision CAT I, 581 m. LIH (1). Threshold identification lights. Runway lead-in lighting system.</p> <p>PAPI (MEHT): 3° (19.27 m / 63 ft).</p> <p>Threshold: Green.</p> <p>Touchdown zone: No.</p> <p>Runway centre line: No.</p> <p>Runway edge: 3718 m white. LIH (1). Distance between lights: 60 m.</p> <p>Runway end: Red.</p> <p>Stopway: No.</p> <p>Remarks: (1) Adjustable light intensity.</p>	
<p>Pista: 30L</p> <p>Aproximación: No.</p> <p>PAPI (MEHT): 3° (19.31 m / 63 ft).</p> <p>Umbral: Verdes con barras de ala.</p> <p>Zona de toma de contacto: No.</p> <p>Eje pista: No.</p> <p>Borde de pista: 3718 m blancas. LIH (1). Distancia entre luces: 60 m.</p> <p>Extremo de pista: Rojas.</p> <p>Zona de parada: No.</p> <p>Observaciones: (1) Intensidad de luces regulable.</p>		<p>Runway: 30L</p> <p>Approach: No.</p> <p>PAPI (MEHT): 3° (19.31 m / 63 ft).</p> <p>Threshold: Green with wing bars.</p> <p>Touchdown zone: No.</p> <p>Runway centre line: No.</p> <p>Runway edge: 3718 m white. LIH (1). Distance between lights: 60 m.</p> <p>Runway end: Red.</p> <p>Stopway: No.</p> <p>Remarks: (1) Adjustable light intensity.</p>	

15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA

OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

WDI: 1 cerca de THR 30L, LGTD. 1 cerca de THR 12L,
1 cerca de THR 12R, 1 cerca TWY B-2: No LGTD.

Iluminación de TWY: Borde EXC TA, A-1, A-2, A-3, A-4, A-5, C-1.1, C-2.2 y TWY interior de plataforma civil. Eje en TA, A-1, A-2, A-3, A-4, A-5, C-1.1, C-2.2 y TWY interior de plataforma civil.

Iluminación de plataforma: CIV: Postes proyectores LIH.
MIL ESTE: 9 postes proyectores.
MIL OESTE: 7 postes proyectores.
MIL SUR: 5 postes proyectores.

Fuente secundaria de energía:

Pista 12L/30R: Sistema de alimentación ininterrumpida que proporciona un tiempo de conmutación (luz) para CAT II/III según Anexo 14.

Resto: Grupos electrógenos que proporcionan a los sistemas de iluminación un tiempo de conmutación (luz) MAX de 15 segundos.

Observaciones: Ninguna.

WDI: 1 near THR 30L, LGTD. 1 near THR 12L,
1 near THR 12R, 1 near TWY B-2: No LGTD.

TWY lighting: Edge EXC TA, A-1, A-2, A-3, A-4, A-5, C-1.1, C-2.2 and civil apron inner. Centre line on TA, A-1, A-2, A-3, A-4, A-5, C-1.1, C-2.2 and civil apron inner TWY.

Apron lighting: CIV: Floodlighting poles LIH.
MIL EAST: 9 floodlighting poles.
MIL WEST: 7 floodlighting poles.
MIL SOUTH: 5 floodlighting poles.

Secondary power supply:

Runway 12L/30R: Uninterruptible power supply which provides a switch-over time (light) as provided for CAT II/III in Annex 14.

Rest of lighting systems: Generators which provide a MAX switch-over time (light) of 15 seconds.

Remarks: None.

16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS

HELICOPTER LANDING AREA

Situación:

- Ondulación del geoide: Ver casilla 2.
- FATO: RWY 12L/30R. Coordenadas THR 12L y THR 30R, ver casilla 12.
- Rodaje en tierra: TLOF coincide RWY 12L/30R. Coordenadas THR 12L y THR 30R, ver casilla 12.
- Rodaje aéreo: TLOF coincide con PRKG 20.

Elevación:

- FATO: RWY 12L/30R. ELEV THR 12L y THR 30R, ver casilla 12.
- Rodaje en tierra: TLOF coincide RWY 12L/30R. ELEV THR 12L y THR 30R, ver casilla 12.
- Rodaje aéreo: TLOF coincide con PRKG 20. ELEV PRKG 20: 246 m / 807 ft.

Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización:

- FATO: RWY 12L/30R. Características físicas de RWY 12L/30R, ver casilla 12.
- Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 12L/30R. Características físicas de RWY 12L/30R, ver casilla 12.
- Rodaje aéreo: TLOF coincide con PRKG 20.
- Puestos de estacionamiento: Resistencia; Ver casilla 9 para PRKG 20.
- Señalización: Faja circular de 50 cm de ancho y diámetro interior de 6,75 m.

Orientación: Orientación de RWY 12L/30R, ver casilla 12.

Distancias declaradas:

- TODAH: coincide con TODA, ver casilla 13.
- RTODAH: INFO NO AVBL.
- LDAH: coincide con LDA, ver casilla 13.

Iluminación:

- Punto de visada: No.
- Sistema de luces de aproximación: Ver casilla 14, iluminación de aproximación de RWY 12L/30R.
- Área de aproximación final y de despegue (FATO): Ver casilla 14, iluminación de RWY 12L/30R.
- Obstáculos: Ver casilla 10.
- Calles de rodaje: Ver casilla 15.
- Área de toma de contacto y de elevación inicial (TLOF):
Ver casilla 14, iluminación de RWY 12L/30R.
Ver casilla 15, iluminación de plataforma de aviación general.
- Sistema visual indicador de pendiente de aproximación: Ver casilla 14, PAPI de RWY 12L/30R.
- Área de carga y descarga con cabrestante: No.

Observaciones: Ninguna.

Position:

- Geoid undulation: See item 2.
- FATO: RWY 12L/30R. Coordinates THR 12L and THR 30R, see item 12.
- Ground taxiing: TLOF same as RWY 12L/30R. Coordinates THR 12L and THR 30R, see item 12.
- Air taxiing: TLOF same as PRKG 20.

Elevation:

- FATO: RWY 12L/30R. ELEV THR 12L and THR 30R, see item 12.
- Ground taxiing: TLOF same as RWY 12L/30R. ELEV THR 12L and THR 30R, see item 12.
- Air taxiing: TLOF same as PRKG 20. ELEV PRKG 20: 246 m / 807 ft.

Dimensions, surface, maximum weight, marking:

- FATO: RWY 12L/30R. RWY 12L/30R physical characteristics, see item 12.
- Ground taxiing: TLOF same as RWY 12L/30R. RWY 12L/30R physical characteristics, see item 12.
- Air taxiing: TLOF same as PRKG 20.
- Stands: Strength: See item 9 for PRKG 20.
- Marking: Round stripe 50 cm wide 6.75 m in inner diameter.

Direction: Direction of RWY 12L/30R, see item 12.

Declared distances:

- TODAH: same as TODA, see item 13.
- RTODAH: INFO NO AVBL.
- LDAH: same as LDA, see item 13.

Lighting:

- Aiming point: No.
- Approach lighting system: See approach lighting of RWY 12L/30R in item 14.
- Final approach and take-off area (FATO): See lighting of RWY 12L/30R in item 14.
- Obstacles: See item 10.
- Taxiway: See item 15.
- Touchdown and lift-off area (TLOF):
See lighting of RWY 12L/30R in item 14.
See item 15, general aviation apron lighting.
- Visual approach slope indicator system: See PAPI of RWY 12L/30R in item 14.
- Winching area: No.

Remarks: None.

17. ESPACIO AÉREO ATS

ATS AIRSPACE

Denominación y límites laterales Designation and lateral limits	Límites verticales Vertical limits	Clase de espacio aéreo Airspace class	Unidad responsable Idioma Unit Language	Altitud de transición Transition altitude
CTR ZARAGOZA Círculo de 7 NM de radio centrado en ARP con expansión rectangular definida por los puntos siguientes: // Circle radius 7 NM centred on ARP and a rectangular surface limited by the lines joining: 413837N 0005327W; 413525N 0004550W; 413155N 0004830W; 413502N 0005604W.	1000 ft AGL SFC	D	Zaragoza APP ES/EN	1850 m/6000 ft
ATZ ZARAGOZA Círculo de 8 km de radio centrado en ARP. // Circle radius 8 km centred on ARP. (1)	3000 ft HGT (2) SFC	D	Zaragoza 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	Zaragoza APP	119.300 MHz	H24	APP/H
		127.050 MHz	H24	APP/I
		125.000 MHz	H24	APP/I
		296.750 MHz	H24	APP/MIL
		313.500 MHz	H24	APP/MIL
		363.675 MHz	H24	APP/MIL
		121.500 MHz	H24	EMERG
		243.000 MHz	H24	EMERG
TWR	Zaragoza TWR	122.100 MHz	H24	CIV
		121.500 MHz	H24	EMERG
		243.000 MHz	H24	EMERG
		118.100 MHz	H24	GMC
		171.000 MHz	H24	GMC
		Frecuencia para rodaje de vehículos en área de maniobras y coordinación terrestre de emergencias // Frequency for vehicles taxiing in manoeuvring area and ground coordination for emergencies.		
GCA (ASR/PAR)	Zaragoza GCA	139.300 MHz	H24	MIL
		257.800 MHz	H24	MIL
		292.200 MHz	H24	MIL
		388.200 MHz	H24	MIL
		396.900 MHz	H24	MIL
		121.500 MHz	(1)	EMERG
		243.000 MHz	(1)	EMERG
		130.025 MHz	(1)	(1) MON-FRI EXC HOL: V: 0600-1230; I: 0700-1330. Cualquier modificación en el horario de operación se establecerá mediante NOTAM // Any modification in operational hours shall be established by NOTAM.
		123.300 MHz	(1)	
		235.125 MHz	(1)	
		281.375 MHz	(1)	
		374.525 MHz	(1)	
		375.575 MHz	(1)	
		387.225 MHz	(1)	

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 (0°)	ZAR	113.000 MHz	H24	413928.4N 0010151.1W		COV: 119°/309° 8500 ft 40 NM, 309°/119° 5500 ft 40 NM.
DME	ZAR	CH 77X	H24	413928.4N 0010151.1W	270 m	
TACAN (0°)	ZZA	CH 64X	H24	414037.6N 0010330.6W	240 m	300° MAG 1800 m FM THR 12L, R-123 10000 m NW FM THR 12R COV: 50 NM.
NDB (0°)	ZRZ	389.000 kHz	H24	414349.9N 0011136.0W		COV 50 NM
LOC 30R (0°)	IZZA	109.500 MHz	H24	414017.0N 0010242.8W		300° MAG / 518 m FM THR12L
ILS CAT II/III GP 30R		332.600 MHz	H24	413920.9N 0010043.8W		3°; RDH 16.6 m; a // at 300 m FM THR 30R & 120 m FM RCL a la izquierda en el sentido de APCH // to the left on APCH direction.
ILS/DME 30R	IZZA	CH 32X	H24	413920.9N 0010043.8W	255 m	REF DME THR 30R.

20. REGLAMENTACIÓN LOCAL

LOCAL REGULATIONS

Aeródromo cerrado para aeronaves sin equipo de radiocomunicación.
Precaución debido a la realización de vuelos militares.

→ Pistas paralelas para uso simultáneo VFR/IFR solo en VMC.

Aerodrome closed to aircraft without radiocommunication equipment.
Caution must be exercised due to military flights.

Simultaneous use of parallel runways VFR/IFR only in VMC.

RESTRICCIONES A LAS OPERACIONES

Primeros 1245 ft de RWY 30L y los últimos 1245 ft de RWY 12R y los primeros 120 ft de RWY 12R y los últimos 120 ft de RWY 30L no utilizables para aeronaves ligeras con patín de cola.

No se autorizará a ninguna aeronave civil (IFR/VFR), excepto las expresamente autorizadas, a efectuar prácticas de aproximaciones o tomas y despegues. Únicamente se autorizará la toma final y siempre que se tenga aprobado un plan de vuelo con destino LEZG.

RESTRICTIONS TO OPERATIONS

First 1245 ft of RWY 30L and last 1245 ft of RWY 12R and first 120 ft of RWY 12R and last 120 ft of RWY 30L not usable by light aircraft with tail skid.

No civilian aircraft (IFR/VFR), except those expressly authorized, will be cleared to practice approaches or touch-and-goes. Only the final touchdown will be cleared and only if a flight plan with destination LEZG has been approved.

AERONAVES DE ESTADO EXTRANJERAS

La solicitud PPR es obligatoria con un mínimo de 24 horas de antelación. En caso de transporte de mercancías peligrosas se realizará con al menos dos días laborables de antelación.

→ La solicitud de PPR puede dirigirse a:
TEL: +34-976 708 370 / +34-976 708 345
AFTN: LEZGBASE
E-mail: lezg.opv@mde.es
boc_ea_zaragoza@ea.mde.es

FOREIGN STATE AIRCRAFT

The PPR request is mandatory at least 24 hours in advance. When transporting dangerous goods it will be requested at least two working days in advance.

The PPR request can be submitted to:
TEL: +34-976 708 370 / +34-976 708 345
AFTN: LEZGBASE
E-mail: lezg.opv@mde.es
boc_ea_zaragoza@ea.mde.es

ASISTENCIA EN TIERRA

En el Aeropuerto de Zaragoza 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.

OPERACIONES ILS DE CATEGORÍA II Y III

La RWY 30R, 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.

OPERACIÓN DE HELICÓPTEROS

El horario de operación en el que se pueden realizar operaciones con helicópteros es de orto a ocaso, horario diurno.

Al no estar definida otra zona específica para operar con helicópteros, tendrán el mismo tratamiento que las aeronaves de ala fija y serán autorizados por ATC a despegar y aterrizar en la pista de vuelos.

RODAJE

• RWY 12L en uso:

- Salidas: Los helicópteros realizarán rodaje aéreo o en tierra (lo que proceda) por C-2.2 y TA hasta el punto de espera ubicado en A-1.
- Llegadas: Los helicópteros completarán la aproximación final a la pista y la abandonarán vía TA. Se rodará hasta TWY C-2.2, a menos que ATC indique otra cosa. Efectuarán rodaje aéreo o en tierra, según corresponda, hasta el estacionamiento asignado.

• RWY 30R en uso:

- Salidas: Los helicópteros realizarán rodaje aéreo o en tierra (lo que proceda) por C-2.2 hasta el punto de espera en A-5.
- Llegadas: Los helicópteros completarán la aproximación final a la pista y la abandonarán vía TA. Se rodará hasta TWY C-2.2. Efectuarán rodaje aéreo o en tierra, según corresponda, hasta el estacionamiento asignado.

Una vez en plataforma, el rodaje tanto aéreo como terrestre, se llevará a cabo por la calle de acceso al puesto de estacionamiento, siguiendo la alineación marcada por su señal de eje a la llegada, donde seguirán las indicaciones del vehículo "SÍGAME" para guiado hasta el puesto de estacionamiento.

No están permitidas las operaciones de rodaje simultáneo de helicópteros en el aeropuerto.

PROCEDIMIENTOS DE RODAJE

Es obligatorio para las aeronaves cuatrimotor de clave E y F rodar con los motores externos al ralentí en toda el área de maniobras.

→ PROCEDIMIENTOS DE RODAJE PARA LAS AERONAVES B748 Y AN124

1. LLEGADAS

Las rutas de rodaje para la llegada de la aeronave en función de la cabecera en uso, descritas en el sentido de la aproximación:

- THR 30R: Salida de pista por A-1, rodaje a través de la calle de rodaje paralela TA, hasta C-1.1, calle de rodaje por la que accederá a la plataforma hacia el puesto de estacionamiento.
- THR 12L: Salida de pista por A-5, cruzar TA hasta C-2.2, por la que se accederá a la plataforma hacia el puesto de estacionamiento.
- THR 12R: Salida de pista por C-1 hacia A-1, rodaje por TA hasta C-1.1 por la que accederá a la plataforma hacia el puesto de estacionamiento.
- THR 30L: No está permitida para la maniobra de aterrizaje, por falta de adecuación de TWY B-5 a las dimensiones del B-748 y AN124.

→

2. SALIDAS

La ruta de rodaje para la salida de la aeronave en función de la cabecera en uso, descritas en el sentido de la aproximación:

- THR 30R: salida de plataforma por C-2.2, cruzar TA hasta A-5 y continuar hasta cabecera 30R.
- THR 12L: salida de plataforma por C-1.1 hasta TA, giro a la derecha por TA hasta A-1 y entrada en pista.
- THR 30L: salida de plataforma vía TWY C-1.1 a TWY TA, girar a la izquierda por la TWY TA a TWY A-1/C-1 y continuar hasta el umbral de la RWY 30L.
- THR 12R: no está permitida para la maniobra de despegue.

En el aeropuerto de Zaragoza, todas las calles de rodaje a utilizar por dicha aeronave (salvo TWY A-1 y A-5) de acuerdo a este procedimiento, tienen un ancho igual o superior a 23 m.

→ TWY B-5 solo disponible en caso de despegue abortado.

PROCEDIMIENTO DE ENTRADA A LOS PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

Es obligatorio el acceso a los PRKG 6, 7, 8, 9, 12 y 13 con dos motores encendidos y usando mínima potencia para evitar el chorro de motor.

GROUND HANDLING

At Zaragoza 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.

ILS CATEGORY II AND III OPERATIONS

RWY 30R, 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 has been approved by the aeronautical civil authority.

HELICOPTER OPERATION

Hours of operation in which helicopters can operate are from sunrise to sunset, daytime.

As there is no defined specific area for helicopter operation, they will be treated as fixed-wing aircraft and ATC shall clear them to take off from and land on the runway.

TAXIING

• RWY 12L in use:

- Departures: Helicopters shall execute air or ground taxiing, as appropriate, via C-2.2 and TA to holding position located at A-1.
- Arrivals: Helicopters shall complete the final approach to the runway and they shall vacate it via TA. They shall taxi to TWY C-2.2, unless otherwise advised by ATC. They shall execute air or ground taxiing, as appropriate, to the assigned stand.

• RWY 30R in use:

- Departures: Helicopters shall execute air or ground taxiing, as appropriate, via C-2.2 to holding position located at A-5.
- Arrivals: Helicopters shall complete the final approach to the runway and they shall vacate it via TA. They shall taxi to TWY C-2.2. They shall execute air or ground taxiing, as appropriate, to the assigned stand.

Once on the apron, both air and ground taxiing shall be carried out via the access taxiway to the stand, following its centre line marking on arrival, where they shall obey the directions of the "FOLLOW ME" vehicle for guidance to the stand.

Simultaneous helicopter taxiing operations are not permitted in the airport.

TAXIING PROCEDURES

It's mandatory for Code letter E and F four-engined aircraft taxiing with outer engines at idle power on the whole manoeuvring area.

TAXIING PROCEDURES FOR B748 AND AN124 AIRCRAFT

1. ARRIVALS

The taxiing routes for arriving aircraft are determined by the threshold in use, described in the approach direction:

- THR 30R: Vacate runway via A-1, taxi via the parallel taxiway TA to C-1.1 and access the apron to the stand.
- THR 12L: Vacate runway via A-5, cross TA to C-2.2 and access the apron to the stand.
- THR 12R: Vacate runway via C-1, taxi via TA to C-1.1 and access the apron to the stand.
- THR 30L: This is not allowed for the landing manoeuvre, because TWY B-5 is not appropriate for the size of the B-748 and AN124.

2. DEPARTURES

The taxiing routes for departing aircraft are determined by the threshold in use, described in the approach direction:

- THR 30R: Departure from apron via C-2.2, cross TA to A-5 and continue to threshold 30R.
- THR 12L: Departure from apron via C-1.1 to TA, turn right along TA to A-1 and enter runway.
- THR 30L: departure from apron via TWY C-1.1 to TWY TA, turn left along TWY TA to TWY A-1/C-1 and continue to threshold RWY 30L.
- THR 12R: This is not allowed for take-off manoeuvres.

At Zaragoza Airport, all taxiways for the use of the aircraft (except TWY A-1 and A-5), in accordance to this procedure, have a width equal to or above than 23 m.

TWY B-5 only available in case of rejected take-off.

ENTRY PROCEDURE INTO STANDS

It's mandatory access to PRKG 6, 7, 8, 9, 12 and 13 with two engines running and using minimum thrust to avoid Jet Blast.

NOTIFICACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL

Los pilotos/compañía deberán comunicar lo antes posible al aeropuerto el accidente, incidente, suceso o evento que pueda tener alguna potencial afectación a la seguridad operacional, en el que se hayan visto involucrados o sean testigos 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, meteorología, 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_ZAZ@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).

AMPLIACIÓN DEL HORARIO OPERATIVO PARA AERONAVES DE PASAJE

Las aeronaves comerciales que requieran ampliar el horario operativo del aeropuerto para pasajeros deberán solicitar SLOT PPR 12 HR a LEZG CEOPS vía TEL (+34-976 712 304), FAX (+34-976 712 412), E-MAIL (ceopszaz@aena.es) o AFTN (LEZGZPX), esperando confirmación o denegación de autorización por la misma vía. La solicitud ha de incluir: Tipo de aeronave, matrícula, operador, aeródromos de origen y destino, EOB, ETA y ETD.

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 Zaragoza 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

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

The aim of these reports is the compilation of the information in order to improve operational safety, independently of the compulsory report of the occurrence to the appropriate aeronautical authority.

Data may be sent in any format, including at least the following information:

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

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

Seguridad_Operacional_ZAZ@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).

EXTENSION OF OPERATIONAL HOURS FOR PASSENGER AIRCRAFT

Commercial aircraft requiring the operational hours of the airport to be extended for passengers should request SLOT PPR 12 HR from LEZG CEOPS by TEL (+34-976 712 304), FAX (+34-976 712 412), E-MAIL (ceopszaz@aena.es) or AFTN (LEZGZPX), and await confirmation or denial of authorisation by the same channel. The request must include: Type of aircraft, registration, operator, origin and destination aerodromes, EOB, ETA and ETD.

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 Zaragoza 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**PRUEBA DE MOTORES EN TIERRA**

Las pruebas de motores en tierra se realizarán:

- En el puesto de estacionamiento de la plataforma civil si se realiza al ralentí; o
- En el apartadero de A-5 a potencias declaradas superiores.

NOISE ABATEMENT PROCEDURES**GROUND ENGINE TEST**

Ground engine tests shall be carried out:

- At the stand itself, on the civilian apron, if conducted at idling power; or
- At the holding bay located in A-5 at higher declared powers.

22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO

Posibles demoras en llegadas tras el aterrizaje de aeronaves de estela turbulenta pesada por la realización de inspección de la pista.

PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)**1. GENERALIDADES**

La RWY 30R está equipada con ILS y autorizada para operaciones CAT II/III y despegues en visibilidad reducida (LVTO). La RWY 12L está autorizada para despegues en condiciones visibilidad reducida (LVTO).

A.- Se aplicarán procedimientos de visibilidad reducida (LVP) cuando se produzca alguna de las siguientes condiciones:

- Cuando cualquier transmisómetro indique un RVR inferior de 600 m, o visibilidad inferior a 800 m en caso de fallo de los transmisómetros; o
- Cuando el informe meteorológico indique una altura de la base de nubes igual o inferior a 250 ft (75 m).

B.- 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.

C.- Debido a que TWR no tiene visibilidad de la plataforma civil, en el momento en el que se inicie la aplicación de los Procedimientos de Visibilidad Reducida, el vehículo "Sígame" procederá al guiado de las aeronaves a requerimiento del comandante tanto en plataforma civil como en militar.

- Llegadas: desde RWY 30R salida por las intersecciones A-1, A-2, A-3 y A-4 con TA hasta la plataforma civil/militar.
- Salidas: desde la plataforma civil/militar hasta la cabecera de la pista en uso.

FLIGHT PROCEDURES

Possible delays in arrivals after the landing of heavy turbulent wake aircraft because of the inspection of the runway.

LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)**1. GENERAL**

RWY 30R is equipped with ILS and authorized for CAT II/III operations and low visibility take-offs (LVTO). RWY 12L is authorized for low visibility take-offs (LVTO).

A.- Low visibility procedures (LVP) shall be applied when any of the following conditions is met:

- When any transmissometer indicates RVR lower than 600 m, or visibility lower than 800 m in the case of failure of the transmissometers; or
- When the meteorological report indicates a cloud base height equal to or lower than 250 ft (75 m).

B.- ATC shall inform pilots by radiotelephone that low visibility procedures are in force. Any incident notified or detected which might affect the LVP shall be communicated immediately to the aircraft so that they can take appropriate measures.

C.- Because TWR does not have visibility of the civil apron, from the moment at which the application of the Low Visibility Procedures starts, a "follow-me" vehicle shall proceed to guide aircraft at pilot request, both on the civil and military aprons.

- Arrivals: from RWY 30R exit via A-1, A-2, A-3 and A-4 intersections with TA to civil/military apron.
- Departures: from the civil/military apron up to the threshold of the runway in use.

D.- Normalmente, mientras se están aplicando los Procedimientos de Visibilidad Reducida (LVP), sólo se autorizará el rodaje de una aeronave a la vez en el área de movimiento.

E.- Los LVP se cancelarán cuando se alcancen las siguientes condiciones:

- Cuando todos los transmisómetros indiquen un RVR superior a 1000 m, o mismo valor de visibilidad si los transmisómetros estuvieran fuera de servicio.
- Cuando el informe meteorológico indique una altura de base de nubes igual o superior a 300 ft (90 m).

2.- MOVIMIENTOS EN SUPERFICIE

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.

Se utilizarán las barras de parada para gestionar los movimientos en superficie.

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.

Llegadas

Se procederá de la siguiente manera:

- PLATAFORMA CIVIL

Abandono de la RWY 30R por A-1, A-2, A-3, A-4 hacia TA. Rodaje por TA, entrando a la plataforma civil por C-1.1/C-2.2 salvo otras instrucciones de ATC.

- PLATAFORMA MILITAR ESTE

Abandono de la RWY 30R por A-1, A-2 hacia TA. Rodaje por TA, entrando a la plataforma militar este salvo otras instrucciones de ATC.

- PLATAFORMA MILITAR SUR

Abandono de la RWY 30R por C-1 hacia B-1, obtener autorización ATC para cruce de RWY 12R/30L. Rodaje por TB, B-3, C-3, TC entrando a la plataforma militar sur salvo otras instrucciones de ATC.

- PLATAFORMA MILITAR OESTE

Abandono de la RWY 30R por C-1 hacia B-1, obtener autorización ATC para cruce de RWY 12R/30L. Rodaje por TB, B-3, C-3, TC entrando a la plataforma militar oeste salvo otras instrucciones de ATC.

Salidas

Se procederá según la pista a utilizar:

- RWY 12L:

- PLATAFORMA CIVIL

Rodaje por C-1.1/C-2.2, TA, hasta A-1 salvo otras instrucciones de ATC.

- PLATAFORMA MILITAR ESTE

Rodaje por TA, hasta A-1 salvo otras instrucciones de ATC.

- PLATAFORMA MILITAR SUR

Rodaje por TB, hasta B-1, C-1, obtener autorización ATC para cruce de RWY 12R/30L, salvo otras instrucciones de ATC.

- PLATAFORMA MILITAR OESTE

Rodaje por TC, C-3/C-4, B-3/B-4, hacia TB, B-1, C-1, obtener autorización ATC para cruce de RWY 12R/30L, salvo otras instrucciones de ATC.

- RWY 30R:

- PLATAFORMA CIVIL

Rodaje por C-2.2 y A-5 salvo otras instrucciones de ATC.

- PLATAFORMA MILITAR ESTE

Rodaje por TA, hasta A-5 salvo otras instrucciones de ATC.

- PLATAFORMA MILITAR SUR

Rodaje por TB, hasta B-1, C-1, obtener autorización ATC para cruce de RWY 12R/30L, TA hasta A-5 salvo otras instrucciones de ATC.

- PLATAFORMA MILITAR OESTE

Rodaje por TC, C-3/C-4, B-3/B-4, hacia TB, B-1, C-1, obtener autorización ATC para cruce de RWY 12R/30L, TA hasta A-5 salvo otras instrucciones de ATC.

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

FALLO DE COMUNICACIONES

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

- Aeronave en salida: la aeronave continuará por la ruta asignada hasta detenerse en el límite de la autorización ATC, extremando las precauciones, donde mantendrá posición y esperará la llegada de un vehículo de asistencia.
- Aeronave de llegada: si la aeronave acaba de aterrizar, mantendrá posición al abandonar el área sensible, y esperará la llegada de un vehículo de asistencia.

Si la aeronave ya tuviera una autorización de rodaje ATC, continuará por la ruta asignada hasta el límite de la autorización ATC, extremando las precauciones, donde mantendrá posición y esperará la llegada de un vehículo de asistencia.

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

D.- Normally, while the Low Visibility Procedures (LVP) are in force, only one aircraft will be authorized to taxi at a time in the manoeuvring area.

E.- The LVP shall be cancelled when 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.
- When the meteorological report indicates a cloud base height equal to or above than 300 ft (90 m).

2.- SURFACE MOVEMENTS

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 safety.

The stop bars will be used to manage the surface movements.

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

Arrivals

These shall proceed as follows:

- CIVIL APRON

Vacate RWY 30R via A-1, A-2, A-3, A-4 up to TA. Taxi via TA, entering the civil apron via C-1.1/C-2.2, except for other ATC instructions.

- EAST MILITARY APRON

Vacate RWY 30R via A-1, A-2 up to TA. Taxi via TA, entering the east military apron, except for other ATC instructions.

- SOUTH MILITARY APRON

Vacate RWY 30R via C-1 up to B-1. Obtain ATC clearance for crossing RWY 12R/30L. Taxi via TB, entering the south military apron, except for other ATC instructions.

- WEST MILITARY APRON

Vacate RWY 30R via C-1 up to B-1. Obtain ATC clearance for crossing RWY 12R/30L. Taxi via TB, B-3, C-3, TC entering west military apron, except for other ATC instructions.

Departures

These shall proceed according to the runway to be used:

- RWY 12L:

- CIVIL APRON

Taxi via C-1.1/C-2.2, TA, to A-1, except for other ATC instructions.

- EAST MILITARY APRON

Taxi via TA, to A-1 except for other ATC instructions.

- SOUTH MILITARY APRON

Taxi via TB, to B-1, C-1. Obtain ATC clearance for crossing RWY 12R/30L except for other ATC instructions.

- WEST MILITARY APRON

Taxi via TC, C-3/C-4, B-3/B-4, to TB, B-1, C-1. Obtain ATC clearance for crossing RWY 12R/30L except for other ATC instructions.

- RWY 30R:

- CIVIL APRON

Taxi via C-2.2 and A-5 except for other ATC instructions.

- EAST MILITARY APRON

Taxi via TA, to A-5 except for other ATC instructions.

- SOUTH MILITARY APRON

Taxi via TB, to B-1, C-1. Obtain ATC clearance for crossing RWY 12R/30L, TA to A-5 except for other ATC instructions.

- WEST MILITARY APRON

Taxi via TC, C-3/C-4, B-3/B-4, to TB, B-1, C-1. Obtain ATC clearance for crossing RWY 12R/30L, TA to A-5 except for other ATC instructions.

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

COMMUNICATIONS FAILURE

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

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

ANOMALOUS SITUATIONS IN THE MANOEUVRING AREA

A.- Uncertainty about position in the manoeuvring area.

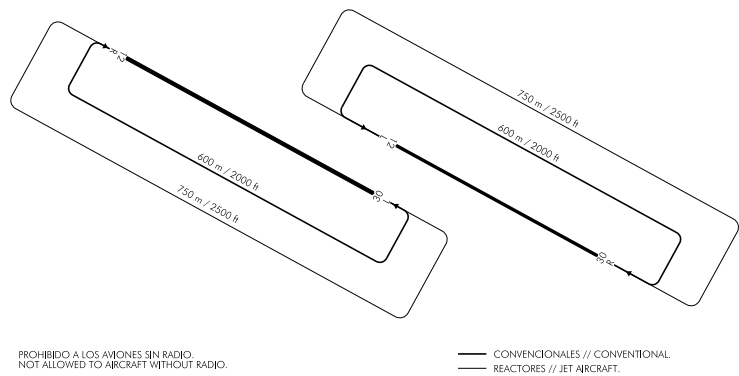
- Other than as provided for in the following paragraph, if a pilot is in doubt about the position of the aircraft in relation to the manoeuvring area,

- 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.

- 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.

➔ CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD

AD TRAFFIC CIRCUIT



23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

ADDITIONAL INFORMATION

SISTEMAS DE FRENADO

Nomenclatura: LEZG-01-C-B

Tipo: Barrera de cable retráctil bidireccional.

Localización en pista: RWY 12L THR + 2577 m/8455 ft.
RWY 30R THR + 455 m/1493 ft.

Estado de disponibilidad: Permanentemente disponible, a requerimiento del piloto.

Nomenclatura: LEZG-02-C-B

Tipo: Barrera de cable bidireccional.

Localización en pista: RWY 12R THR + 3345 m/10974 ft.
RWY 30L THR + 380 m/1247 ft.

Estado de disponibilidad: Permanentemente disponible.

Nomenclatura: LEZG-03-R/C-U

Tipo: Barrera de red/cable unidireccional.

Localización en pista: RWY 30L THR + 3758 m/12329 ft.

Estado de disponibilidad: Disponible modo cable. Modo red previa publicación de NOTAM.

Nomenclatura: LEZG-04-C-B

Tipo: Barrera de cable retráctil bidireccional.

Localización en pista: RWY 12R THR + 515 m/1690 ft.
RWY 30L THR + 3203 m/10509 ft.

Estado de disponibilidad: Permanentemente disponible, a requerimiento del piloto.

ARRESTING SYSTEMS

Nomenclatura: LEZG-01-C-B

Tipo: Retractable bidirectional cable barrier.

Location on runway: RWY 12L THR + 2577 m/8455 ft.
RWY 30R THR + 455 m/1493 ft.

Readiness status: Permanently available, at pilot request.

Nomenclatura: LEZG-02-C-B

Tipo: Bidirectional cable barrier.

Location on runway: RWY 12R THR + 3345 m/10974 ft.
RWY 30L THR + 380 m/1247 ft.

Readiness status: Permanently available.

Nomenclatura: LEZG-03-R/C-U

Tipo: Unidirectional net/cable barrier.

Location on runway: RWY 30L THR + 3758 m/12329 ft.

Readiness status: Cable mode available. Net mode prior publication of NOTAM.

Nomenclatura: LEZG-04-C-B

Tipo: Retractable bidirectional cable barrier.

Location on runway: RWY 12R THR + 515 m/1690 ft.
RWY 30L THR + 3203 m/10509 ft.

Readiness status: Permanently available, at pilot request.

MINIMOS DE APROXIMACIÓN INSTRUMENTAL RADAR (USO EXCLUSIVO MILITAR)
RADAR INSTRUMENT APPROACH MINIMA (EXCLUSIVE MILITARY USE).

	RWY	GP/TCH/RPI	CAT	DA/MDA-VIS	HAT/HAA	CEIL-VIS
PAR	30R	3° / 52 / 983	ALL	1034 - 800 m	200	(200 - 800 m)
PAR	12L	3° / 60 / 1152	ALL	1023 - 800 m	200	(200 - 800 m)
SRE	30R		A - B	1490 - 800* m	647	(700 - 800* m)
SRE	30R		C	1490 - 2000* m	647	(700 - 2000* m)
SRE	30R		D - HPMA	1490 - 2400* m	647	(700 - 2400* m)
SRE	30R		E	1490 - 2800* m	647	(700 - 2800* m)
SRE	12L		A - B	1250 - 1200** m	426	(400 - 1200** m)
SRE	12L		C - D - HPMA	1250 - 1600** m	426	(400 - 1600** m)
SRE	12L		E	1250 - 2000** m	426	(400 - 2000** m)
SRE	30L		A - B	1550 - 1600 m	684	(700 - 1600 m)
SRE	30L		C	1550 - 3200 m	684	(700 - 3200 m)
SRE	30L		D - HPMA	1550 - 3600 m	684	(700 - 3600 m)
SRE	30L		E	1550 - 4000 m	684	(700 - 4000 m)
SRE	12R		A - B	1340 - 800* m	501	(500 - 800* m)
SRE	12R		C - D - HPMA	1340 - 1600* m	501	(500 - 1600* m)
SRE	12R		E	1340 - 2000* m	501	(500 - 2000* m)
CIR			A	1550 - 1600 m	687	(700 - 1600 m)
CIR			B	1610 - 2000 m	747	(800 - 2000 m)
CIR			HPMA	2000 - 3200 m	1137	(1200 - 3200 m)
CIR			C - D	2600 - 4800 m	1737	(1800 - 4800 m)
CIR			E	2700 - 4800 m	1837	(1900 - 4800 m)

* Cuando ALS U/S incrementar VIS en 800 m.

** Cuando SALS U/S incrementar VIS en 400 m.

Observaciones: Horario de operaciones: MON-FRI EXC HOL: V: 0600-1230;
I: 0700-1330.Cualquier modificación en el horario de operación se
establecerá mediante NOTAM.

* Increase VIS 800 m when ALS U/S.

** Increase VIS 400 m when SALS U/S.

Remarks: Hours of operation: MON-FRI EXC HOL: V: 0600-1230;
I: 0700-1330.Any modification in hours of operation shall be established by
NOTAM.

➔ 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/#LEZG>

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

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

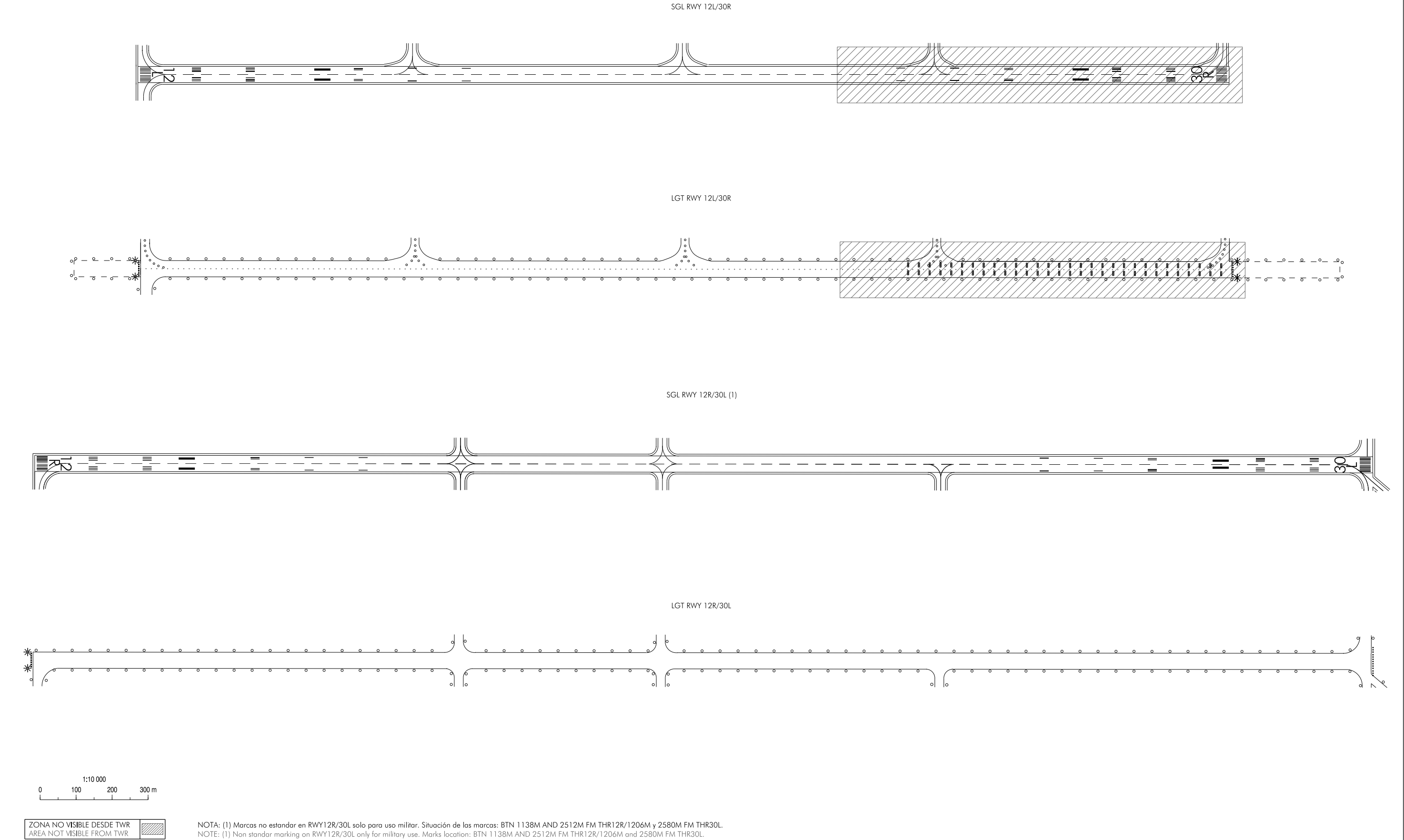
➔ 25. PENETRACIÓN DE LA SUPERFICIE DEL TRAMO VISUAL (VSS)

VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION

Información no disponible.

Information not available.





CAMBIOS: NOTA.
CHANGES: NOTE.

12. DATOS DEL HELIPUERTO		HELIPORT DATA		
Tipo de helipuerto: Helipuerto de superficie. TLOF: Dimensiones: 257 x 22 m. Elevación inicial: 638 m/2093 ft. Superficie: Asfalto/Hormigón. Resistencia: Información no disponible. Coordenadas: 282901.20N 0162104.20W. Elevación: 638 m/2093 ft. FATO: Rumbo magnético: 114°-294°. Dimensiones: 257 x 22 m. Superficie: Asfalto/Hormigón. Coordenadas: THR 11H: 282903.47N 0162109.28W. THR 29H: 282900.88N 0162101.05W. Elevación: THR 11H: 638 m/2093 ft. THR 29H: 638 m/2093 ft. Dimensiones del área de seguridad: Información no disponible. Dimensiones CWY helipuerto: Información no disponible. Sector libre de obstáculos: Información no disponible. Observaciones: Ninguna.		Type of heliport: Surface-level heliport. TLOF: Dimensions: 257 x 22 m. Initial elevation: 638 m/2093 ft. Surface: Asphalt/Concrete. Strength: Information not available. Coordinates: 282901.20N 0162104.20W. Elevation: 638 m/2093 ft. FATO: Magnetic heading: 114°-294°. Dimensions: 257 x 22 m. Surface: Asphalt/Concrete. Coordinates: THR 11H: 282903.47N 0162109.28W. THR 29H: 282900.88N 0162101.05W. Elevation: THR 11H: 638 m/2093 ft. THR 29H: 638 m/2093 ft. Security zone dimensions: Information not available. Heliport CWY dimensions: Information not available. Clear sector: Information not available. Remarks: None.		
13. DISTANCIAS DECLARADAS		DECLARED DISTANCES		
FATO	TODAH (m)	RTODAH (m)	LDAH (m)	
11H	257	257	257	
29H	257	257	257	
Observaciones: Ninguna.		Remarks: None.		
14. LUCES DE APROXIMACIÓN Y DE FATO		APPROACH AND FATO LIGHTING		
Aproximación: No. VASIS/HAPI: No. Luces de área FATO: Características: Blancas. Emplazamiento: RWY. Luces de punto de visada: Características: No. Emplazamiento: No. Sistema de iluminación de la TLOF: Características: Blancas. Emplazamiento: RWY. Observaciones: Ninguna.		Approach: No. VASIS/HAPI: No. FATO lighting: Characteristics: White. Location: RWY. Aiming point lighting: Characteristics: No. Location: No. TLOF lighting: Characteristics: White. Location: RWY. Remarks: None.		
15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA		OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY		
Faro de helipuerto: No. WDI/LDI: 1 cerca del punto medio de RWY. Plataforma: Características: No. Emplazamiento: No. Fuente secundaria de energía eléctrica: Sistemas de continuidad (SAI) para el sistema de iluminación de RWY. Observaciones: Ninguna.		Heliport beacon: No. WDI/LDI: 1 close to RWY mid-point. Apron lighting: Characteristics: No. Location: No. Secondary power supply: Continuity systems (UPS) for the RWY lighting system. Remarks: None.		
16. ESPACIO AÉREO ATS		ATS AIRSPACE		
Denominación y límites laterales Designation and lateral limits	Límites verticales Vertical limits	Clase de espacio aéreo Airspace class	Unidad responsable Idioma Unit Language	Altitud de transición Transition altitude
CTR TENERIFE NORTE 282828N 0162751W, arco de 6.5 NM de radio centrado en el ARP, 282410N 0161530W, 282600N 0161832W, 282811N 0162506W, 282828N 0162751W. // 282828N 0162751W, arc or radius 6.5 NM centred on ARP, 282410N 0161530W, 282600N 0161832W, 282811N 0162506W, 282828N 0162751W.	4500 ft AMSL SFC	D	TENERIFE NORTE APP ES/EN	1850 m/6000 ft
ATZ TENERIFE NORTE 282812N 0162519W, arco de 8 km de radio centrado en el ARP, 282527N 0161737W, 282600N 0161832W, 282811N 0162506W, 282812N 0162519W. (1) // 282812N 0162519W, arc of radius 8 km centred on ARP, 282527N 0161737W, 282600N 0161832W, 282811N 0162506W, 282812N 0162519W. (1)	3000 ft AGL (2) SFC	D	TENERIFE NORTE 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 clouds ceiling, whichever is lower.		

17. INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN ATS				ATS COMMUNICATION FACILITIES
Servicio Service	Distintivo llamada Call sign	FREQ	HR	Observaciones Remarks
APP	Tenerife Norte APP	124.800 MHz	HR ATS	APP
		128.850 MHz	HR ATS	APP Secundaria // Secondary
TWR	Tenerife Norte TWR	118.700 MHz	HR ATS	Aeropuerto civil // Civil airport
		120.000 MHz	HR ATS	Secundaria // Secondary
		121.700 MHz	HR ATS	GMC (Aeropuerto civil // Civil airport)
		121.850 MHz	HR ATS	CLR (Aeropuerto civil // Civil airport)
		121.500 MHz	HR ATS	EMERG
		243.000 MHz	HR ATS	EMERG
		257.800 MHz	HR ATS	Local MIL
		120.775 MHz	HR ATS	Local MIL Secundaria // Secondary
ATIS	Tenerife Norte Information	118.575 MHz	HR ATS	
D-ATIS	Tenerife Norte Information	NIL	HR ATS	Suministro de información ATIS mediante enlace de datos // Provision of ATIS information via data link.

18. RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIZAJE				RADIO NAVIGATION & LANDING FACILITIES		
Instalación (VAR) Facility (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas Coordinates	ELEV DME	Observaciones Remarks
DVOR (5° W)	TFN	117.700 MHz	H24	283212.6N 0161607.6W		R-152 a FL100 Posibles oscilaciones de más de $\pm 2^\circ$ // Possible signal oscillations greater than $\pm 2^\circ$ BTN 41 NM & 46 NM.
DME	TFN	CH 124X	H24	283212.9N 0161607.2W	1020 m	
DVOR (5° W)	LRO	116.200 MHz	H24	282905.7N 0162105.6W		U/S BTN R-10/R-025.
DME	LRO	CH 109X	H24	282905.2N 0162105.8W	630 m	Posible error de marcación // Possible bearing error BTN R-010/R-025.
L (5° W)	FP	420.000 kHz	H24	282930.8N 0162209.6W		
LOC 12 (5° W)	INOR	108.700 MHz	H24	282837.1N 0161928.0W		115° MAG / 225 m FM THR 30; COV 25 NM AVBL BTN $\pm 10^\circ$ a // at 5000 ft AMSL.
ILS CAT I						COV 17 NM (15.4 NM DME) AVBL BTN -35° & +20° FM RCL a // at 4100 ft AMSL.
GP 12		330.500 MHz	H24	282909.3N 0162116.3W		3°; RDH 15.7 m; a // at 289 m FM THR 12 & 110 m FM RCL a la derecha en el sentido de APCH // on the right in the APCH direction.
ILS/DME 12	INOR	CH 24X	H24	282909.3N 0162116.3W	636 m	REF DME THR 12
LOC 30 (5° W)	ITF	110.300 MHz	H24	282921.6N 0162141.9W		295° MAG / 494 m FM THR 12;
ILS CAT I						COV 25 NM
GP 30		335.000 MHz	H24	282839.8N 0161946.5W		3°; RDH 16.90 m; a // at 276 m FM THR 30 & 102 m FM RCL a la izquierda en el sentido de la APCH // on the left in the APCH direction.
ILS/DME 30	ITF	CH 40X	H24	282839.8N 0161946.5W	618 m	REF DME THR 30
Observaciones: Las radioayudas para la navegación y el aterrizaje anteriores son las mismas que para GCXO AD (ver AD 2-GCXO, casilla 19).				Remarks: Radio navigation and landing facilities above are the same as for GCXO AD (see AD 2-GCXO, item 19).		

19. REGLAMENTACIÓN LOCAL	LOCAL REGULATIONS
Ver AIP-ESPAÑA AD 2-GCXO casilla 20: - PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE. 1. Puesta en marcha de motores/turbinas. - NOTIFICACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL.	See AIP-ESPAÑA AD 2-GCXO item 20: - STANDARD TAXIING PROCEDURES. 1. Start-up of engines/turbines. - OPERATIONAL SAFETY REPORTS.

20. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS	NOISE ABATEMENT PROCEDURES
No.	No.

21. PROCEDIMIENTOS DE VUELO	FLIGHT PROCEDURES
Ver AIP-ESPAÑA AD 2-GCXO casilla 22: - PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP). 1. GENERALIDADES. 5.1 FALLO DE COMUNICACIONES. - Disponibles cartas de acuerdo GCXM-GCXO bajo petición.	See AIP-ESPAÑA AD 2-GCXO item 22: - LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP). 1. GENERAL. 5.1 COMMUNICATIONS FAILURE. - GCXM-GCXO Memorandums of agreement available under request.