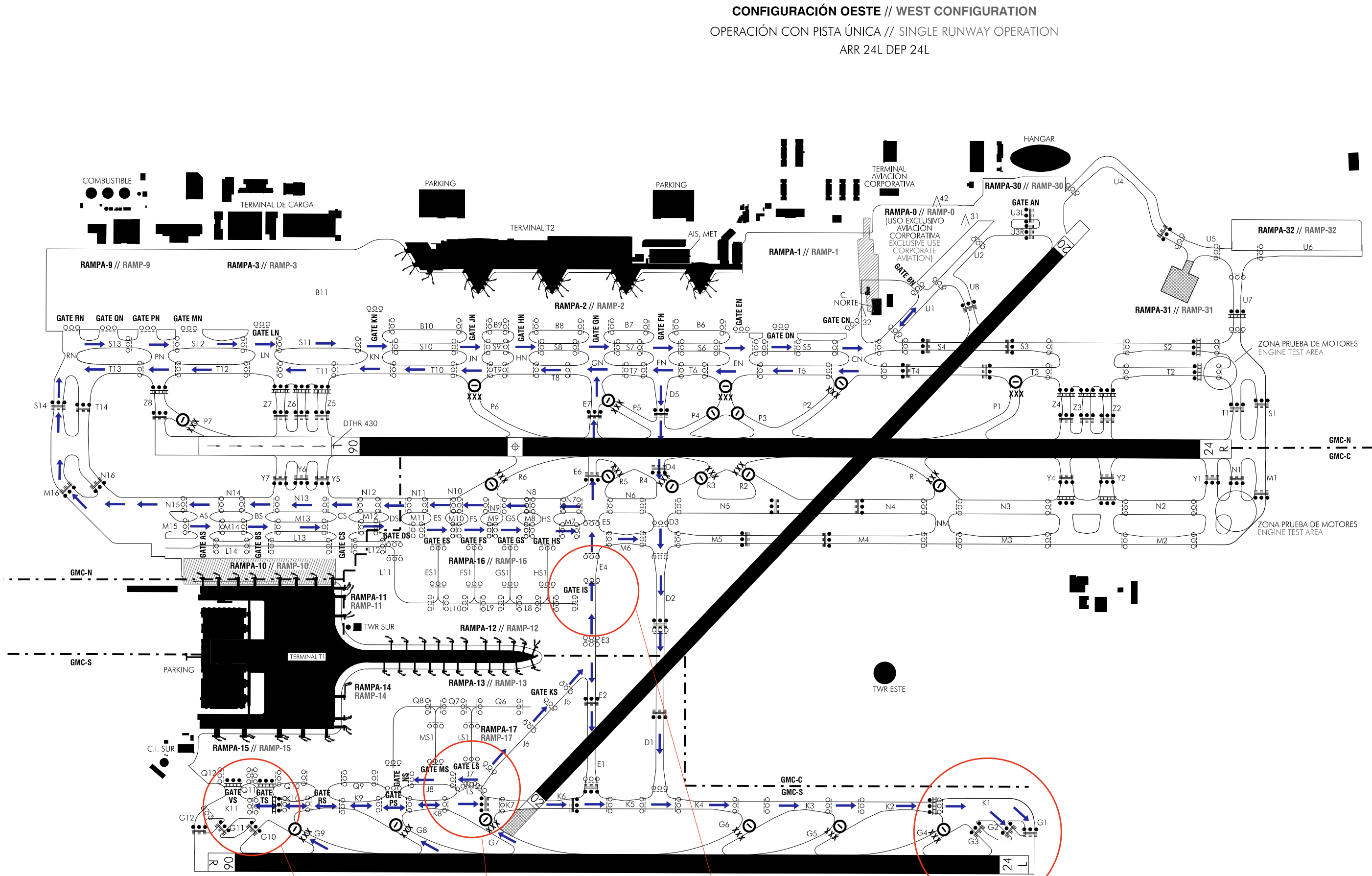


TWR	118.105
	118.330
CLR	121.805

GMC N	121.705
GMC C	121.655
GMC S	122.230



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

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

RESISTENCIA TWY // TWY STRENGTH: PCN 61/F/A/W/T, EXC:

B6 α // to B11: PCN 59/F/A/W/T;
D4, R1 α // to R6: PCN 55/F/A/W/T;
E51, F51, G51, H51, L51, M51: PCN 141/R/A/W/T;
G1 α // to G3, G10 α // to G12, K1, K11, M16, N16, S11 α // to S13, Y5 α // to Y7, Z5 α // to Z7: PCN 70/R/B/W/T;
U1 α // to U6: PCN 120/F/A/W/T.

LGT TWY: CL.

LAS BARRAS DE PARADA EN LOS PUNTOS DE ESPERA DE LA PISTA M1, Y5, Y6 Y 77 SON DE CAT. **II/III**.
 PUNTO DE ESPERA EN M2 CON LUCES DE BARRA DE PARADA.
 LAS AERONAVES DEBERÁN ACERCARSE TODO LO POSIBLE AL PUNTO DE ESPERA DE LA PISTA O PUNTO DE ESPERA INTERMEDIO (VER ANEXO 1.1). ES RESPONSABILIDAD DE LOS PILOTOS RODANDO POR DETRAS MANTENER UNA DISTANCIA SEGURA RESPECTO A LA AERONAVE PARADA EN EL PUNTO DE ESPERA DE LA PISTA O PUNTO DE ESPERA INTERMEDIO. SI EXISTE DUDA SOBRE SI UNA AERONAVE SITUADA EN UN PUNTO DE ESPERA DE LA PISTA O PUNTO DE ESPERA INTERMEDIO PUEDE SER SOBREPASADA DE FORMA SEGURA, LA AERONAVE EN RODAJE DEBERÁ DETENERSE, NOTIFICAR A ATC Y SOLICITAR INSTRUCCIONES ALTERNATIVAS.

TOP BARS IN THE RUNWAY-HOLDING POSITIONS M1, Y5, Y6 & Y7 ARE CAT II/III.
HOLDING POSITION IN M2 WITH STOP BARS LIGHTS.
AIRCRAFT SHALL APPROACH THE RUNWAY AND INTERMEDIATE HOLDING POSITIONS AS CLOSELY AS POSSIBLE,
(SEE LIST 1). TAXIING BEHIND AN AIRCRAFT STOPPED AT A RUNWAY-HOLDING POSITION OR INTERMEDIATE
HOLDING POSITION OR BEYOND A CERTAIN DISTANCE FROM THE RUNWAY OR THE PILEUP AREA THERE IS
ANY DOUBT AS TO WHETHER AN AIRCRAFT POSITIONED AT A RUNWAY OR INTERMEDIATE HOLDING POSITION MAY
BE OVERTAKEN SAFELY, THE TAXIING AIRCRAFT SHALL HALT, NOTIFY ATC AND REQUEST ALTERNATE INSTRUCTIONS.

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



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

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

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

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

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

ZONA NO VISIBLE DESDE TWR AREA NOT VISIBLE FROM TWR	
BARRAS DE NO INTRUSIÓN NO INTRUSION BARS	xxx
ZONA NO UTILIZABLE AREA NOT USABLE	
BDRY FREQ GMC	—

CLAVE LUGARES CRITICOS HOT SPOT LEGEND	
	LUGAR CRITICO HOT SPOT
	RWY
	TWY
	ENTRADA/SALIDA DE RWY RWY ENTRY/EXIT
	SENTIDO DE RODAJE TAXIING DIRECTION