

ANEXO VII: AIP. AEROPUERTO DE MÁLAGA- COSTA DEL SOL

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.**Declinación magnética:** 1° W (2015).**Cambio anual:** 7,2° E.**Administración AD:** CIV: Aena Aeropuertos.

MIL: Ejército del Aire.

Dirección: CIV: Aeropuerto de MÁLAGA/Costa del Sol - 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:** (1) Para todos los puntos del AD.

(2) Desde el sábado anterior al último domingo de marzo hasta el sábado anterior al último domingo de octubre, se podría restringir el uso del aeropuerto para tráfico VFR y para aeronaves de velocidad de crucero inferior a 200 KT. Los días y periodos de restricción se comunicarán mediante el correspondiente NOTAM. Las aeronaves de Estado, vuelos sanitarios y de salvamento no se verán afectados por estas restricciones.

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.**Magnetic variation:** 1° W (2015).**Annual change:** 7.2° E.**AD administration:** CIV: Aena Aeropuertos.

MIL: Ejército del Aire.

Address: CIV: Aeropuerto de MÁLAGA/Costa del Sol - 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:** (1) For all AD points.

(2) From the Saturday before the last Sunday of March until the Saturday before the last Sunday of October, the use of the airport may be restricted to VFR traffic and aircraft with cruising speeds of less than 200 KT. The days and periods of restriction will be announced via the corresponding NOTAM. State, medical and rescue aircraft will not be affected by these restrictions.

3. HORARIO DE OPERACIÓN**HOURS OF OPERATION****Aeropuerto:** H24.**Aduanas e Inmigración:** H24.**Servicios médicos y de sanidad:** Ver GEN 1.4.**AIS/ARO/OPV:** CIV: H24.

MIL: SR/SS.

Información MET: H24.**ATS:** CIV: H24.

MIL: No.

Abastecimiento de combustible: CIV: H24.

MIL: SR/SS.

Asistencia en tierra: CIV: H24.

MIL: SR/SS.

Seguridad: H24.**Deshielo:** No.

Observaciones: MIL: Aeronaves de Estado extranjeras solicitarán PPR con al menos 72 horas de antelación, en horario de lunes a viernes de 0730 a 1400 LT, a la dirección AFTN: 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.

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.**Capacidad de reabastecimiento:** CIV: Sin limitaciones.

MIL: Cisternas 20.000 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).

Salvo en los estacionamientos 500 a 505 de R1, es obligatorio disponer de un agente de asistencia en tierra para todas las operaciones, incluidas las no comerciales. En las operaciones de llegada, donde sea obligada la asistencia de un agente handling, las tripulaciones serán responsables de que los pasajeros esperen la llegada de su agente de asistencia en tierra. Donde no sea obligada la asistencia de un agente handling, las tripulaciones serán responsables de que los pasajeros cumplan la Normativa de Seguridad en Plataforma y cualquier normativa que deban cumplir.

Es obligatoria la contratación de un Gestor de Aviación General y de Negocios (FBO) autorizado por el aeropuerto en cualquiera de los siguientes tipos de servicio según formato SSIM de IATA, ya sea llegada, salida o ambos:

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.**Refuelling capacity:** CIV: No limitations.

MIL: Trucks 20,000 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.

Except at stands 500 to 505 of R1, it is mandatory to have a ground handling agent for all operations, including non-commercial. In arrival operations, where assistance by a handling agent is mandatory, crews shall be responsible for ensuring that passengers await the arrival of their handling agent. Where using a handling agent is not mandatory, crews shall be responsible for ensuring that passengers comply with the Apron Safety Regulations and any other rules they must comply with.

It is mandatory to hire a General and Business Aviation Manager (FBO) authorized by the airport when the type of service expressed in IATA SSIM format will be, in arrival, in departure or both, any of the following:

- Aviación Privada (código "D")
- Aviación de Negocios o Aerotaxi (código "N")
- Ambulancia (código "N")
- Escala Técnica (código "X") (*)
- Posicional (código "P") (*)
- Así como los operados mediante helicópteros (*) con independencia del motivo de su vuelo.

(*) En el caso de Escala Técnica, Posicional y Helicópteros, estará limitado a vuelos de transporte aéreo comercial no regular con aeronaves cuya peso máximo al despegue sea inferior a 10 toneladas o que tengan menos de 20 asientos.

DATOS DE CONTACTO BASE FIJA DE OPERACIONES (FBO):

AVIAPARTNER MÁLAGA FBO S.A.
Tel.: +34-951 217 350
Fax: +34-952 048 208
E-mail: agp.executive@aviapartner.aero
FREQ: 131.450 MHz
GATS-UTE FBO2
Terminal de Aviación General
Aeropuerto de MÁLAGA/Costa del Sol
Tel.: +34-952 048 994 / 436 / 328
Fax: +34-952 048 995 / 967 / 327
SITA: AGPAGXH; AGPATXH; AGPASXH
FREQ: 131.550 MHz y 131.075 MHz
E-mail: commercial@gats-ute.es
management@gats-ute.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.: +34-951 217 350
Fax: +34-952 048 208
E-mail: agp.executive@aviapartner.aero
FREQ: 131.450 MHz

GENERAL AVIATION SERVICE
Tel.: +34-952 048 994 / 995
Fax: +34-952 048 996
Email: malaga@generalaviation.es

SART HANDLING
Terminal de Aviación General
Aeropuerto de MÁLAGA/Costa del Sol
Tel.: +34-952 048 328
Fax: +34-952 048 327
E-mail: sart@sarthandling.es
SITA: AGPASXH
FREQ: 131.075 MHz

SERVICE AIRLINE SECURITY
Terminal de Aviación General
Aeropuerto de MÁLAGA/Costa del Sol
Avda. Comandante García Morato S/N
29004 Málaga (España)
Tel.: +34-952 233 153
Fax: +34-916 773 275
Móvil: +34-649 600 492
(H24) +34-663 420 662
E-mail: Handling.lemg@service-airline.com
Info@service-airline.com
SITA: MADSAXH
Página web: http://www.service-airline.com

DATOS DE CONTACTO DE AGENTES HANDLING DE

AVIACIÓN GENERAL Y AVIACIÓN COMERCIAL:

AVIAPARTNER
Fax: No
Móvil: +34-672 404 787
E-mail: agp.ops@aviapartner.aero
SITA: AGPAOXH
Groundforce AGP
Tel.: +34-952 048 331
+34-952 948 637
Móvil: +34-609 186 310
E-mail: SVQKKXH@GROUNDFORCE.AERO
IBERIA
Tel.: +34-952 136 194
Fax: +34-952 136 243
Móvil: +34-629 312 928
E-mail: agpkq@iberia.es
SITA: AGPKQIB

- Private Aviation (code "D")
- Business aviation or air-taxi (code "N")
- Ambulance (code "N")
- Technical stopover (code "X")(*)
- Positional (code "P")(*)
- As well as those operated by helicopters (*) regardless of the reason for their flight.

(*) For Technical Stopover, Positional and Helicopters, this will be limited to unscheduled commercial air transport flights using aircraft whose maximum take-off weight is less than 10 tonnes or with no more than 20 seats.

FIXED BASE OPERATOR CONTACT DETAILS:

AVIAPARTNER MÁLAGA FBO S.A.
Tel.: +34-951 217 350
Fax: +34-952 048 208
E-mail: agp.executive@aviapartner.aero
FREQ: 131.450 MHz
GATS-UTE FBO2
General Aviation Terminal
MÁLAGA/ Costa del Sol airport
Tel.: +34-952 048 994 / 436 / 328
Fax: +34-952 048 995 / 967 / 327
SITA: AGPAGXH; AGPATXH; AGPASXH
FREQ: 131.550 MHz and 131.075 MHz
E-mail: commercial@gats-ute.es
management@gats-ute.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.: +34-951 217 350
Fax: +34-952 048 208
E-mail: agp.executive@aviapartner.aero
FREQ: 131.450 MHz

GENERAL AVIATION SERVICE
Tel.: +34-952 048 994 / 995
Fax: +34-952 048 996
Email: malaga@generalaviation.es

SART HANDLING
General Aviation Terminal
MÁLAGA/Costa del Sol airport
Tel.: +34-952 048 328
Fax: +34-952 048 327
E-mail: sart@sarthandling.es
SITA: AGPASXH
FREQ: 131.075 MHz
SERVICE AIRLINE SECURITY
General Aviation Terminal
MÁLAGA/Costa del Sol airport
Avda. Comandante García Morato S/N
29004 Málaga (Spain)
Tel.: +34-952 233 153
Fax: +34-916 773 275
Mobile phone: +34-649 600 492
(H24) +34-663 420 662
E-mail: Handling.lemg@service-airline.com
Info@service-airline.com
SITA: MADSAXH
Website: http://www.service-airline.com

GENERAL AND COMMERCIAL AVIATION HANDLING AGENTS

CONTACT DETAILS:

AVIAPARTNER
Fax: No
Mobile phone: +34-672 404 787
E-mail: agp.ops@aviapartner.aero
SITA: AGPAOXH
Groundforce AGP
Tel.: +34-952 048 331
+34-952 948 637
Mobile phone: +34-609 186 310
E-mail: SVQKKXH@GROUNDFORCE.AERO
IBERIA
Tel.: +34-952 136 194
Fax: +34-952 136 243
Mobile phone: +34-629 312 928
E-mail: agpkq@iberia.es
SITA: AGPKQIB

5. INSTALACIONES PARA LOS PASAJEROS	PASSENGER FACILITIES
Hoteles: MIL: Sí. Restaurante: Sí. Transporte: CIV: Tren, autobuses, taxis y coches de alquiler. MIL: Autobuses y vehículos ligeros disponibles a petición. Instalaciones médicas: Primeros auxilios, 1 ambulancia. Banco/Oficina Postal: Cajeros automáticos y buzón postal. Información turística: Sí. Observaciones: Ninguna.	Hotels: MIL: Yes. Restaurant: Yes. Transportation: CIV: Train, buses, taxis and hire cars. MIL: Buses and light vehicles available on request. Medical facilities: First aid, 1 ambulance. Bank/Post Office: Cash dispensers and post box. Tourist information: Yes. Remarks: None.
6. SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS	RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICE
Categoría de incendios: CIV: 9. (1) MIL: 4. Equipo de salvamento: De acuerdo con la categoría de incendios publicada. Retirada de aeronaves inutilizadas: Medios del aeropuerto: Eslinas, correas y cinchas de diversos tamaños, herramientas generales, elementos de iluminación y señalización, carrillo con dos cunas con ruedas y lanza de arrastre para aeronaves ligeras. Medios externos: Grúas de diferente capacidad máxima desde 35 Tm hasta 300 Tm, plataformas, camión grúa y camión porta-vehículos. (2) Observaciones: (1) Objetivo operacional de tiempo de respuesta hasta extremo RWY 13/31 & RWY 12/30 menor de 3 MIN. (2) Disponibilidad de equipos y tiempo de respuesta sujeta a disponibilidad de proveedores externos.	Fire category: CIV: 9. (1) MIL: 4. Rescue equipment: In accordance with the fire category published. Removal of disabled aircraft: Airport facilities: Slings, straps and cinches of different sizes, general tools, lighting elements and signs, tow trailer with two wheeled cradles for light aircraft. External facilities: Cranes of different maximum capacity from 35 Tm to 300 Tm, platforms, truck crane and vehicle carrier trucks. (2) Remarks: (1) Operational objective of response time up to RWY 13/31 & RWY 12/30 end less than 3 MIN. (2) Equipment availability and response time are subject to availability of external suppliers.
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: Superficie: CIV: Hormigón EXC R1, R2: Asfalto. MIL: Hormigón. Resistencia: CIV: PCN 50/R/A/W/T. EXC R1 y R2: PCN 19/F/D/W/T. R9: PCN 142/R/B/W/T. MIL: PCN 75/R/A/W/T. Calles de rodaje: Anchura: 23 m. Superficie: Asfalto EXC G-5, G-6, G-7, R3, R4, R5: Hormigón. Resistencia: A, E-1, E-3, E-6, HN-1L, HN-1R, HS-1: PCN 87/F/A/W/T, HS-2, HS-3, HN-2, HN-3: PCN 128/F/A/W/T, E-2, E-4, E-5: PCN 47/F/C/W/T, G-4: PCN 78/F/C/W/T, B, R4, R5, G-5, G-6, G-7: PCN 50/R/A/W/T, G-8, G-9, G-10: PCN 67/F/A/W/T, G-11: PCN 41/F/C/W/T, G-12, G-13: PCN 91/F/A/W/T, G-1, G-2, R1 y R2: PCN 19/F/D/W/T, G-3, R3: PCN 68/R/A/W/T, R6A, R6B, R6C: PCN 114/F/A/W/T, R7A, R7B, R7C: PCN 63/R/A/W/T, R8: PCN 148/F/A/W/T, HW-1, E-7, E-8, E-9, E-10, E-11, HE-1, HE-2, HE-3, C, CD, D, F, L, Q, R9A, R9B, R9C: PCN 69/F/A/W/T. MIL: EM: PCN 124/R/A/W/T. HM: PCN 66/R/A/W/T. Posiciones de comprobación: Altimetro: Plataforma: - Rampas R1 y R2: ELEV 7 m/23 ft. - Rampas R4, R5, R6, R7, R8 y R9: ELEV 11 m/36 ft. VOR: No. INS: Ver AD 2 - LEMG PDC. Observaciones: Ninguna.	Apron: Surface: CIV: Concrete EXC R1, R2: Asphalt. MIL: Concrete. Strength: CIV: PCN 50/R/A/W/T. EXC R1 and R2: PCN 19/F/D/W/T. R9: PCN 142/R/B/W/T. MIL: PCN 75/R/A/W/T. Taxiways: Width: 23 m. Surface: Asphalt. EXC G-5, G-6, G-7, R3, R4, R5: Concrete. Strength: A, E-1, E-3, E-6, HN-1L, HN-1R, HS-1: PCN 87/F/A/W/T, HS-2, HS-3, HN-2, HN-3: PCN 128/F/A/W/T, E-2, E-4, E-5: PCN 47/F/C/W/T, G-4: PCN 78/F/C/W/T, B, R4, R5, G-5, G-6, G-7: PCN 50/R/A/W/T, G-8, G-9, G-10: PCN 67/F/A/W/T, G-11: PCN 41/F/C/W/T, G-12, G-13: PCN 91/F/A/W/T, G-1, G-2, R1 and R2: PCN 19/F/D/W/T, G-3, R3: PCN 68/R/A/W/T, R6A, R6B, R6C: PCN 114/F/A/W/T, R7A, R7B, R7C: PCN 63/R/A/W/T, R8: PCN 148/F/A/W/T, HW-1, E-7, E-8, E-9, E-10, E-11, HE-1, HE-2, HE-3, C, CD, D, F, L, Q, R9A, R9B, R9C: PCN 69/F/A/W/T. MIL: EM: PCN 124/R/A/W/T. HM: PCN 66/R/A/W/T. Check locations: Altimeter: Apron: - Ramps R1 and R2: ELEV 7 m/23 ft. - Ramps R4, R5, R6, R7, R8 and R9: ELEV 11 m/36 ft. VOR: No. INS: See AD 2 - LEMG PDC. Remarks: None.

9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUÍA DE RODAJE

TAXIING GUIDANCE SYSTEM AND MARKINGS

Sistema de guía de rodaje: Puntos de espera en pista, puntos de espera intermedio, letreros de instrucciones obligatorias, no entry e información LGTD, barras de parada, luces de protección de pista, barras anti-intrusión, puestos de estacionamiento, puntos de retroceso y sistema de guía visual de atraque y área anterior al umbral.

Señalización de RWY: Designadores, umbral, eje, faja lateral, zona de toma de contacto (EXC RWY 30), punto de visada (EXC RWY 30), señales indicadoras de calle de salida rápida en RWY 12 (E-8, E-9 y E-10), RWY 13 (E-4, E-2 y E-1), RWY 31 (E-3, E-5 y E-6).

Señalización de TWY: Eje y borde.

Observaciones: Ninguna.

Taxiing guidance system: Runway holding positions, intermediate holding positions, mandatory sign, LGTD no entry and information boards, stop bars, runway guard lights, anti-intrusion bars, parking positions, push-back points and docking visual guidance system and area preceding to the threshold.

RWY markings: Designators, threshold, centre line, side stripe, touchdown zone (EXC RWY 30), aiming point (EXC RWY 30), markings rapid exit taxiway markings on RWY 12 (E-8, E-9 and E-10), RWY 13 (E-4, E-2 and E-1), RWY 31 (E-3, E-5 and E-6).

TWY markings: Centre line and edge.

Remarks: None.

10. OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO

AERODROME OBSTACLES

➔ **Obstáculos que perforan las superficies de transición, horizontal interna, cónica, aproximación, ascenso en el despegue, aproximación interna, transición interna y aterrizaje interrumpido establecidas en el Anexo 14 de OACI; y las áreas 2A y 3 establecidas en el Anexo 15 de OACI:**

Ver carpeta del DVD "Item 10".

Obstacles which penetrate transitional, inner horizontal, conical, approach, take-off climb, inner approach, inner transitional and balked landing contained in Annex 14 of ICAO; and areas 2A and 3 contained in Annex 15 of ICAO:

See DVD folder "Item 10".

Observaciones: Ver AD 2 - LEMG AOC.

Remarks: See AD 2 - LEMG AOC.

11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO

METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED

Oficina MET: Málaga MET.

HR: H24.

METAR: Semihorario.

TAF: H24.

TREND: Sí.

Información: En persona y telefónica.

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

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

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

Dependencia ATS atendida: TWR, APP.

Información adicional: Oficina principal Sevilla; H24; TEL: +34-954 462 030.
Oficina meteorológica Málaga; H24; TEL: +34-952 048 890

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

MET office: Málaga MET.

HR: H24.

METAR: Half-hourly.

TAF: H24.

TREND: Yes.

Briefing: In person and by telephone.

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

Charts: Significant, forecast at altitude (wind and temperature).

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

ATS unit served: TWR, APP.

Additional information: Main office Sevilla; H24; TEL: +34-954 462 030.
Meteorological office Málaga; H24; TEL: +34-952 048 890

Remarks: Aerodrome climatological summary available. Aerodrome warnings available.

12. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA

RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

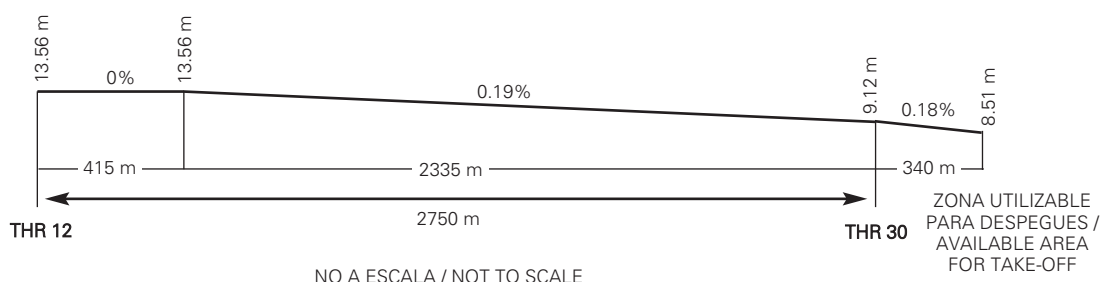
RWY	Orientación Direction	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m) Strip (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
12 (1)	117.57° GEO 119° MAG	2750 x 45	364127.76N 0043028.09 W	THR: 13.6 m/44 ft TDZ: 13.6 m/44 ft	No	No	2870 x 300	Sí / Yes	240 x 150	RWY: Asfalto/Asphalt PCN 69/F/A/W/T SWY: No
30 (2)	297.58° GEO 299° MAG	2750 x 45 (3)	364046.47N 0042849.91W	THR: 9.1 m/30 ft TDZ: No	No	No	2870 x 300	Sí / Yes	240 x 150	RWY: Asfalto/Asphalt PCN 69/F/A/W/T SWY: No
13	131.56° GEO 133° MAG	3200 x 45	364104.3250N 0043045.3400W	THR: 15.8 m/52 ft TDZ: 15.8 m/52 ft	No	250 x 150	3320 x 300	Sí / Yes	200 x 150	RWY: Asfalto/Asphalt PCN 78/F/A/W/T SWY: No
31	311.58° GEO 313° MAG	3200 x 45	363955.4690N 0042908.9650W	THR: 9.4 m/31 ft TDZ: 11.3 m/37 ft	No	219 x 150	3320 x 300	Sí / Yes	159 x 150	RWY: Asfalto/Asphalt PCN 78/F/A/W/T SWY: No

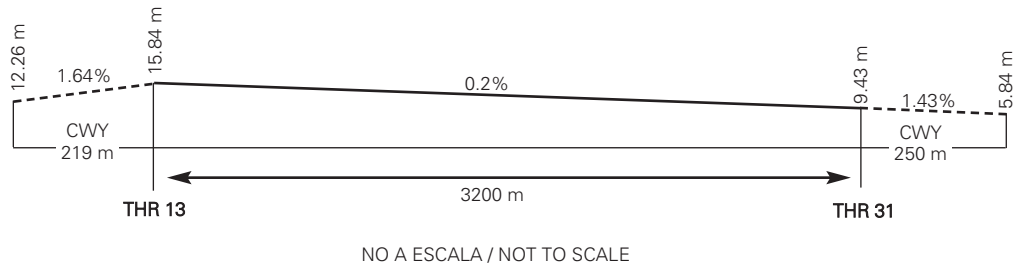
Observaciones: (1) No utilizable para despegues.
(2) No utilizable para aterrizajes.
(3) Pista 30 tiene una zona anterior al umbral de 340 x 45 m, asfalto, PCN 69/F/A/W/T, utilizable para despegues.

Remarks: (1) Not available for take-off.
(2) Not available for landing.
(3) Runway 30 has a preceding area to the threshold of 340 x 45 m, asphalt, PCN 69/F/A/W/T, available for take-off.

Perfil:

Profile:





13. DISTANCIAS DECLARADAS			DECLARED DISTANCES	
RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
12	NU	NU	NU	2750
13	3200	3450	3200	3200
31	3200	3419	3200	3200
13 INT HN-1L	3030	3280	3030	NU
13 INT E-6	2108	2358	2108	NU
13 INT EM	1040	1290	1040	NU
30 INT HE-3	3090	3090	3090	NU
30 INT HE-2	2945	2945	2945	NU
30 INT HE-1	2750	2750	2750	NU
31 INT E-1	2114	2333	2114	NU
31 INT EM	1825	2044	1825	NU
Observaciones: Ninguna.			Remarks: None.	

14. ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA	APPROACH AND RUNWAY LIGHTING
Pista: 12 Aproximación: Precisión CAT I, 900m. LIH. PAPI (MEHT): 3° (17,72 m/58 ft). Umbral: Verdes con barra de ala. Zona de toma de contacto: No. Eje de pista: 2750 m: 1850 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m. Borde de pista: 2750 m: 2150 m blancas + 600 m amarillas. LIH. Distancia entre luces: 60 m. Extremo de pista: Rojas. Zona de parada: No. Observaciones: Luces indicadoras de calle de salida rápida (E-8, E-9 y E-10).	Runway: 12 Approach: Precision CAT I, 900 m. LIH. PAPI (MEHT): 3° (17.72 m/58 ft). Threshold: Green with wing bars. Touchdown zone: No. Runway centre line: 2750 m: 1850 m white+600 m white and red+300 m red. LIH. Distance between lights: 15 m. Runway edge: 2750 m: 2150 m white + 600 m yellow. LIH. Distance between lights: 60 m. Runway end: Red. Stopway: No. Remarks: Rapid exit taxiway indicator lights (E-8, E-9 and E-10).
Pista: 30 Aproximación: No. PAPI (MEHT): No. Umbral: No. Zona de toma de contacto: No. Eje pista: 2750 m: 1850 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH. Distancia entre luces 15 m. Borde de pista: 2750 m: 2150 m blancas + 600 m amarillas. LIH. Distancia entre luces: 60 m. Zona anterior al umbral: Borde 340 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 60 m. Eje 340 m blancas. LIH. Distancia entre luces: 15 m. Extremo de pista: Rojas. Zona de parada: No. Observaciones: Ninguna.	Runway: 30 Approach: No. PAPI (MEHT): No. Threshold: No. Touchdown zone: No. Runway centre line: 2750 m: 1850 m white + 600 m white and red + 300 m red. LIH. Distance between lights 15 m. Runway edge: 2750 m white + 600 m yellow. LIH. Distance between lights: 60 m. Area preceding to threshold: Edge 340 m red .LIH. Distance between lights: 60 m. Centre line 340 m white. LIH. Distance between lights: 15 m. Runway end: Red. Stopway: No. Remarks: None.
Pista: 13 Aproximación: Precisión CAT I, 720 m. LIH. (1) PAPI (MEHT): 3,2° (17,08 m/56 ft). Umbral: Verdes, con barras de ala. Zona de toma de contacto: No. Eje de pista: 3200 m: 2300 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m. Borde de pista: 3200 m: 2600 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 (E-4, E-2 y E-1). (1) El espaciado del sistema de iluminación de aproximación no es estándar.	Runway: 13 Approach: Precision CAT I, 720 m. LIH. (1) PAPI (MEHT): 3,2° (17,08 m/56 ft). Threshold: Green, with wing bars. Touchdown zone: No. Runway centre line: 3200 m: 2300 m white + 600 m white and red + 300 m red. LIH. Distance between lights: 15 m. Runway edge: 3200 m: 2600 m white + 600 m yellow. LIH. Distance between lights: 50 m. Runway end: Red. Stopway: No. Remarks: Rapid exit taxiway indicator lights (E-4, E-2 and E-1). (1) The spacing for the precision approach system is not standard.

Pista: 31
Aproximación: Precisión CAT I, 900 m. LIH. (1)
PAPI (MEHT): 3° (17,07 m/56 ft).
Umbral: Verdes, con barras de ala.
Zona de toma de contacto: No.
Eje pista: 3200 m: 2300 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH.
Distancia entre luces: 15 m.
Borde de pista: 3200 m: 2600 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 (E-3, E-5 y E-6).
(1) El espaciado del sistema de iluminación de aproximación no es estándar.

Runway: 31
Approach: Precision CAT I, 900 m. LIH. (1)
PAPI (MEHT): 3° (17.07 m/56 ft).
Threshold: Green, with wing bars.
Touchdown zone: No.
Runway centre line: 3200 m: 2300 m white + 600 m white and red + 300 m red. LIH. Distance between lights: 15 m.
Runway edge: 3200 m: 2600 m white + 600 m yellow. LIH.
Distance between lights 50 m.
Runway end: Red.
Stopway: No.
Remarks: Rapid exit taxiway indicator lights (E-3, E-5 and E-6).
(1) The spacing for the precision approach system is not standard.

15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA

OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

ABN/IBN: No.
WDI: 1 cerca THR 12, 1 cerca THR 13, 1 cerca THR 30, 1 cerca THR 31. LGTD.
Iluminación de TWY: Borde en E-1, E-3, E-4 y E-6, en el resto: balizas reflectantes.
Eje en E-1 a E-11, G-1, G-3 a G-13, C, D, L, Q, HE-1, HE-2, HE-3, HS-1 a HS-3, HN-1L, HN-1R, HN-2, HN-3, HW-1, R9A, R9B, R9C, A, B (tramo entre R7D y Q).
Iluminación de Plataforma: Torres de iluminación.
Fuente secundaria de energía: Sistemas de ayudas visuales: grupos electrógenos de continuidad que proporcionan un tiempo de conmutación (luz) inferior a un segundo.
Observaciones: Ninguna.

ABN/IBN: No.
WDI: 1 near THR 12, 1 near THR 13, 1 near THR 30, 1 near THR 31. LGTD.
TWY lighting: Edge on E-1, E-3, E-4 and E-6, in the other taxiways: reflective markers.
Centre line on E-1 to E-11, G-1, G-3 to G-13, C, D, L, Q, HE-1, HE-2, HE-3, HS-1 to HS-3, HN-1L, HN-1R, HN-2, HN-3, HW-1, R9A, R9B, R9C, A, B (segment between R7D and Q).
Apron lighting: Floodlighting poles.
Secondary power supply: Visual aid systems: Power generators of continuity that provide a maximum switch-over time (light) lower than 1 second.
Remarks: None.

16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS

HELICOPTER LANDING AREA

Situación:
– Ondulación del geoide: 47,5 m ± 0,05 m.
– FATO: RWY 13/31. Coordenadas THR13 y THR31, ver casilla 12.
– Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 13/31. Coordenadas 364030N 0042957W (coincide con ARP).
– Rodaje aéreo: TLOF coincide con los puestos de estacionamiento 01, 465, 466, 467 y 468.
Elevación:
– FATO: RWY 13/31. Elevación THR13 y THR31, ver casilla 12.
– Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 13/31. Elevación 12 m (coincide con ARP).
– Rodaje aéreo: TLOF coincide con puestos de estacionamiento 01, 465, 466, 467 y 468.

Position:
– Geoid undulation: 47.5 m ± 0,05 m.
– FATO: RWY 13/31. Coordinates THR 13 and THR 31, see item 12.
– Ground taxiing: TLOF same as RWY 13/31. Coordinates 364030N 0042957W (coincide with ARP).
– Air Taxiing: TLOF same as stands 01, 465, 466, 467 and 468.
Elevation:
– FATO: RWY 13/31. Elevation THR 13 and THR 31, see item 12.
– Ground taxiing: TLOF same as RWY 13/31. Elevation 12 m (Coincides with ARP).
– Air Taxiing: TLOF same as stands 01, 465, 466, 467 and 468.

PUESTO DE ESTACIONAMIENTO STAND	ELEVACIÓN ELEVATION (m)
01	8
465	7
466	7
467	7
468	7

Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización:
– FATO: RWY 13/31.
– Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 13/31, ver casilla 12.
– Rodaje aéreo: TLOF coincide con los puestos de estacionamiento 01, 465, 466, 467 y 468.
– Puesto de estacionamiento 01: Hormigón hidráulico PCN 68/R/A/W/T. Al coincidir con puesto de estacionamiento no precisa señalización TLOF.
– Puestos de estacionamiento 465, 466, 467 y 468: Hormigón asfáltico PCN 19/F/D/W/T.
– Faja circular de 30 cm de ancho y diámetro interior de 11,1 m.
Orientación: No.
Distancias declaradas: No.
Iluminación: No.
Observaciones: Rodaje aéreo: Dimensiones máximas de helicópteros: 17,5 m. Puesto de estacionamiento 01 incompatible con puesto de estacionamiento 02. Iluminación de plataforma.

Dimensions, surface, maximum weight, marking:
– FATO: RWY 13/31.
– Ground taxiing: TLOF same as RWY 13/31, see item 12.
– Air Taxiing: TLOF same as stands 01, 465, 466, 467 and 468.
– Stand 01: Hydraulic Concrete PCN 68/R/A/W/T. At this coincides with a stand, it does not require TLOF marking.
– Stands 465, 466, 467 and 468: Asphalt Concrete PCN 19/F/D/W/T.
– Circular strip of 30 cm width and inner diameter of 11.1 m.
Direction: No.
Declared distances: No.
Lighting: No.
Remarks: Air Taxiing: Maximum dimensions of helicopters: 17.5 m. Stand 01 is incompatible with stand 02. 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
--	---------------------------------------	--	--	--

→ MÁLAGA CTR 365152N, 0045957W; 370345N, 0044625W; 363439N, 0040710W; 362313N, 0041949W; 365152N, 0045957W.	FL 75 SFC	D	Málaga APP ES/EN	1850 m/6000 ft
MÁLAGA ATZ Círculo de 8 km de radio centrado en ARP. Circle 8 km radius centred on ARP. (1)	3000 ft HGT (2) SFC	D	Málaga 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 (MHz)	HR	Observaciones Remarks
APP	Málaga APP	118.450 123.850 123.950 258.700	H24 H24 H24 H24	DEP ARR BACK UP MIL
TWR	Málaga TWR	118.150 118.775 121.500 124.775 243.000 257.800	H24 H24 H24 H24 H24 H24	TWR-W (RWY 13/31) TWR-E (RWY 12/30) EMERG BACK UP EMERG MIL
	Málaga GMC	121.700 121.950	H24 H24	GMC-W GMC-E
	Málaga Clearance	121.875	H24	CLR
ATIS	Málaga Information Arrivals Málaga Information Departures	120.375 124.475	H24 H24	
D-ATIS	Málaga Information Arrivals Málaga Information Departures	NIL	H24	Suministro de información ATIS mediante enlace de datos / Provision of ATIS information via data link.

19. RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIAJE

RADIO NAVIGATION & LANDING FACILITIES

Instalación (VAR) Facility (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas Coordinates	ELEV DME	Observaciones Remarks
DVOR (1°W) DME	AGP AGP	117.150 MHz CH 118Y	H24 H24	364103.6N 0042914.4W 364104.0N 0042914.1W	30 m	Posibles fluctuaciones de señal/Signal fluctuations may be observed BTN R-219/234, BLW 9000 ft AMSL.
DVOR (1°W)	MGA	112.000 MHz	H24	364851.5N 0042210.5W		U/S: BTN R-349/059 FM 40 NM BLW 10000 ft AMSL. - BTN R-059/079 FM 40 NM BLW 12000 ft AMSL. - BTN R-079/349 FM 40 NM BLW 8000 ft AMSL. Oscilaciones de señal/Signal oscillations FM ±5°: R-046 BLW 8000 ft AMSL BTN 08-14 NM debido a orografía/duo to orography. R-090 BLW FL120 BTN 20-30 NM.
DME DVOR (1°W)	MGA MAR	CH 57X 112.600 MHz	H24 H24	364851.0N 0042210.6W 370319.1N 0045623.6W	1050 m	COV 100 NM; oscilaciones de señal/Signal oscillations: R-119 BTN 10 NM & 20 NM & R-045 BTN 30 NM & 50 NM.
DME DVOR (1°W)	MAR MLG	CH 73X 113.550 MHz	H24 H24	370319.5N 0045623.1W 364043.5N 0043023.9W	690 m	COV 40 NM AVBL BTN: - R-020/050 CW a/at FL100 o/or ABV. - R-050/090 CW a/at FL90 o/or ABV. - R-090/150 CW a/at 4000 ft AMSL o/or ABV. - R-150/185 CW a/at FL90 o/or ABV. - R-230/260 CW a/at FL160 o/or ABV. - R-260/020 CW a/at FL90 o/or ABV. - NO AVBL BTN R-185/230 CW.

Instalación (VAR) Facility (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas Coordinates	ELEV DME	Observaciones Remarks
DME	MLG	CH 82Y	H24	364043.1N 0043024.4W	30 m	COV 40 NM AVBL BTN: - R-020/050 CW a/at FL100 o/or ABV. - R-050/090 CW a/at FL90 o/or ABV. - R-090/150 CW a/at 4000 ft AMSL o/or ABV. - R-150/185 CW a/at FL90 o/or ABV. - R-230/260 CW a/at FL160 o/or ABV. - R-260/020 CW a/at FL90 o/or ABV. - NO AVBL BTN R-185/230 CW. 133° MAG / 1085 m FM THR 31; COV 60 NM Oscilaciones de señal / Signal oscillations FM ± 15° BTN 039°/049°. 119° MAG/506 m FM THR 30
NDB (1°W)	RMA	330.000 kHz	H24	363932.1N 0042836.3W		
LOC 12 (1°W) ILS CAT I	IMG	110.550 MHz	H24	364038.9N 0042831.8W		
GP 12		329.450 MHz	H24	364126.5N 0043014.6W		3°; RDH 16.50 m; a/at 315 m FM THR 12 & 120 FM RCL a la izquierda en el sentido de APCH / to the left in direction APCH.
ILS/DME 12	IMG	CH 42Y	H24	364126.5N 0043014.6W	18 m	REF DME THR 12
LOC 13 (1°W) ILS CAT I	GMM	109.500 MHz	H24	363949.7N 0042900.9W		133° MAG / 268 m FM THR 31
GP 13		332.600 MHz	H24	364054.8N 0043039.1W		3.2°; RDH 16.75 m; a/at 310 m FM THR 13 & 117 m FM RCL a la derecha en el sentido de APCH / to the right in direction APCH; No AVBL BLW 2000 ft AMSL FM 10 NM.
ILS/DME 13	GMM	CH 32X	H24	364054.8N 0043039.1W	21 m	REF DME THR 13
LOC 31 (1°W) ILS CAT I	GAA	109.900 MHz	H24	364109.2N 0043052.1W		313° MAG / 225 m FM THR 13; COV reducida al sector limitado entre ± 25° / COV reduced to the sector limited between ± 25°.
GP 31		333.800 MHz	H24	363958.6N 0042920.8W		3°; RDH 16 m; a / at 283 m FM THR 31 & 123 m FM RCL a la izquierda en el sentido de APCH / to the left in direction APCH.
ILS/DME 31	GAA	CH 36X	H24	363958.6N 0042920.8W	18 m	REF DME THR 31
L (1°W)	GM	350 kHz	H24	364335.4N 0043417.2W		313° MAG / 7025 m FM THR 13
→ GBAS	LEMG	115.150 MHz	H24	364113.5N 0043044.9W		RWY 13: VDB COV 18 NM a/at FL100.

20. REGLAMENTACIÓN LOCAL

LOCAL REGULATIONS

- AD cerrado para aviones sin radiocomunicación.

– Las aeronaves que utilicen este AD están obligadas a disponer de las frecuencias indicadas en la casilla 18 como Málaga TWR/APP.

– Teléfonos de contacto con TWR a utilizar en caso de fallo de comunicaciones:
TEL: +34-952 048 627 / +34-952 235 115.

– Operación de aeronaves de letra F, ver apartado 3.

– Operación de helicópteros, ver apartado 4.
- AD closed to aircraft without radiocommunication.

– Availability of frequencies named Málaga TWR/APP in item 18 is mandatory for aircraft using this AD.

– Contact phone numbers to be used with TWR in case of communications failure:
TEL: +34-952 048 627 / +34-952 235 115.

– Operation of aircraft with code letter F, see item 3.

– Operation of helicopters, see item 4.

UTILIZACIÓN DE LA PISTA 12/30

La pista 12/30 está fuera de servicio. Si el gestor aeroportuario determina que es necesario su uso en base a criterios de demanda de tráfico o por razones operativas (contingencias y/o actuaciones de mantenimiento en pista 13/31), se comunicará su puesta en servicio mediante NOTAM y/o ATIS.

RUNWAY 12/30 UTILIZATION

Runway 12/30 is out of service. If the airport manager decides that it is necessary to use it depending on the traffic demand or for operational reasons (contingencies and/or maintenance actions in runway 13/31), the start on service of runway 12/30 will be announced by NOTAM and/or ATIS.

PISTA PREFERENTE

Las pistas en uso serán seleccionadas según la demanda de tráfico.
Se establece como preferente la configuración Sur.
Dos pistas:
- Llegadas pista 12.
- Salidas pista 13.
Una pista:
- Llegadas pista 13.
- Salidas pista 13.
ATC mantendrá la configuración preferente descrita hasta componentes del viento, incluidas ráfagas, de 10 kt en cola y/o 20 kt cruzado.

PREFERENTIAL RUNWAY

Runways in use shall be selected according to traffic demands.
South configuration is established as preferential.
Two runways:
- Arrivals runway 12.
- Departures runway 13.
One runway:
- Arrivals runway 13.
- Departures runway 13.
ATC shall maintain the preferential configuration described up to wind components of 10 kt tailwind, gusts included, and/or 20 kt crosswind.

PROCEDIMIENTOS PARA ABANDONAR LA PISTA

- Aterrizaje por RWY 12: sólo se utilizarán las TWY E-8, E-9, E-10, E-11 y HE-1.
- Aterrizaje por RWY 13: sólo se utilizarán las TWY E-4, E-2 y E-1 o la TWY HS-3 para las aeronaves que salgan por final de pista
- Aterrizaje por RWY 31: sólo se utilizarán las TWY E-3, E-5 y E-6 o la TWY HN-3 para las aeronaves que salgan por final de pista.

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

Para conseguir el máximo aprovechamiento de la pista, rebajar el tiempo de ocupación de la misma y reducir el hecho de “motor y al aire” es importante que los pilotos al mando, sin perjuicio de la seguridad y operación normal de la aeronave, procedan al abandono rápido de la pista por las calles de salida rápida y esperen instrucciones del ATC.

A menos que el ATC indique una salida rápida en concreto, se utilizarán las siguientes calles de salida rápida para abandonar la pista correspondiente:

RWY	SALIDA RÁPIDA RAPID EXIT	ACFT
12	E-8	ligeras / light
12	E-9	todas / all
12	E-10	todas / all
13	E-4	ligeras / light
13	E-2	todas / all
13	E-1	todas / all
31	E-3	ligeras / light
31	E-5	todas / all
31	E-6	todas / all

Aeronaves militares / Military aircraft

RWY	SALIDA RÁPIDA RAPID EXIT	ACFT
13	EM	todas / all
31	E-3*	ligeras / light
31	E-5*	todas / all
31	E-6*	todas / all

* y esperar autorización ATC/ and wait for ATC clearance

PROCEDURES TO VACATE THE RUNWAY

- Landing on RWY 12: only TWY E-8, E-9, E-10, E-11 and HE-1 are available.
- Landing on RWY 13: only TWY E-4, E-2 and E-1 or TWY HS-3 are available for aircraft vacating by runway end.
- Landing on RWY 31: only TWY E-3, E-5 and E-6 or TWY HN-3 are available for aircraft vacating by runway end.

MINIMUM RUNWAY OCCUPANCY TIME**ARRIVALS**

Commensurate with aircraft safety and standard operation, pilots are reminded that rapid exit from the runway enables maximum runway utilization, lessens its occupancy time and minimizes the occurrence of “go-arounds”, shall vacate the runway by the rapid exit taxiways and wait for ATC instructions.

Unless ATC indicates a specific rapid exit taxiway, aircraft shall vacate the corresponding runway by the following rapid exit taxiways:

SALIDAS

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

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

Cuando una aeronave no pueda aceptar la separación mínima por estela turbulenta, informará de ello a ATC lo antes posible al comunicar en la frecuencia de TWR y antes de recibir la autorización para alinearse. Una vez recibida la autorización para alinearse en pista, los pilotos que no hayan comunicado la necesidad de una mayor separación por estela turbulenta se entenderá que aceptan las Separaciones Mínimas por Estela Turbulenta.

Las aeronaves que no estén preparadas para iniciar la carrera de despegue inmediatamente después de recibir la autorización de despegue, recibirán la cancelación de dicha autorización e instrucciones para abandonar la pista por la primera calle de salida disponible.

POLÍTICA 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 calle de rodaje.

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 petición sea realizada dentro de los 60 minutos anteriores al CTOT.
- No esté activada la Fase III del LVP.
- La configuración sea de “pista única”.

DEPARTURES

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

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

Aircraft unable to accept the minimum wake turbulence separation, shall advise ATC as soon as possible when contacting TWR frequency and before line-up clearance is issued. Pilots accepting line-up clearance without declaring the need for additional wake turbulence separation shall be assumed to have accepted the standard Wake Turbulence Minimum Separation.

Aircraft not ready to initiate take-off run immediately when cleared for take-off, shall have take-off clearance cancelled and shall receive instructions to vacate the runway at the first available taxiway.

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 whenever:

- The request is made in 60 min before the CTOT.
- Phase III of the LVP is not activated.
- The configuration is “single runway”.

Cuando haya dos ó más aeronaves estacionadas cuyos retrocesos sean incompatibles, tendrá prioridad la que solicite un retroceso estándar frente a la que solicita Push and Hold.

PROCEDIMIENTOS ATC

1.- MÍNIMAS REDUCIDAS DE SEPARACIÓN EN LA MISMA PISTA

No se permitirá cruzar el comienzo de la pista, en su aproximación final, a ninguna aeronave que vaya a aterrizar hasta que exista, según el caso, la siguiente separación mínima:

A) Aeronaves con peso igual o superior a 5670 kg.

Aterrizaje tras despegue: La aeronave saliente que la precede haya despegado y se encuentre, como mínimo, a 2000 m del umbral.

B) Aeronaves ligeras con peso inferior a 5670 kg.

a) Aterrizaje tras aterrizaje: La aeronave precedente que acaba de aterrizar se encuentre, como mínimo, a 1500 m del umbral y en movimiento.

b) Aterrizaje tras despegue: La aeronave saliente que la precede haya despegado y se encuentre, como mínimo, a 1500 m del umbral.

Tales mínimas sólo se aplicarán entre la salida y la puesta del sol y bajo las condiciones siguientes:

a) Las mínimas de separación por estela turbulenta deberán mantenerse.

b) Mientras prevalezcan condiciones de vuelo visual (VMC) en el aeródromo.

c) Cuando la eficacia de frenado no esté adversamente afectada por la existencia de residuos de precipitación en la pista (nieve fundente, agua, etc).

d) Cuando las aeronaves involucradas operen sin anomalías.

Cuando de acuerdo a este procedimiento se expida el permiso para aterrizar se usará la siguiente fraseología:

"...(Indicativo) DETRÁS DEL (tipo de aeronave) ATERRIZANDO/DESPEGANDO, AUTORIZADO PARA ATERRIZAR PISTA (número)".

2.- DESPEGUES DESDE INTERSECCIÓN

Se permite realizar operaciones de despegue desde las intersecciones de las pistas 13 y 31 con las calles de rodaje E-6 y E-1 y desde las intersecciones de la pista 30 con las calles de rodaje HE-1, HE-2. Ver distancias en casilla 13.

Además se permite el despegue desde intersección para uso exclusivo de helicópteros desde E-3.

Las aeronaves que soliciten esta operación deberán notificarlo, preferentemente, en el momento de solicitar la puesta en marcha.

PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE

1.- PUESTA EN MARCHA DE MOTORES/TURBINAS.

A) Los pilotos solicitarán permiso para poner en marcha los motores/turbinas en la frecuencia correspondiente de Málaga TWR.

B) Al solicitar puesta en marcha los pilotos notificarán al ATC el indicativo completo de la aeronave, el puesto de estacionamiento que ocupan y el mensaje ATIS recibido.

En caso de aeronaves con envergadura igual o superior a 52 m, el piloto notificará que se trata de una aeronave de letra de clave E/F.

C) El permiso se expedirá tan pronto se solicite, a menos que se prevean demoras superiores a 15 minutos en cuyo caso el ATC indicará la hora en la que puede efectuarse la puesta en marcha.

D) Cuando se expida el permiso de puesta en marcha u hora en la que pueda efectuarse, Málaga Autorizaciones dará a la aeronave la autorización ATC.

E) En todos los puestos de estacionamiento en contacto con el edificio terminal, queda prohibida la puesta en marcha de motores en régimen superior al ralentí hasta que la aeronave no haya completado el retroceso en plataforma y siempre que cuente con apoyo del personal de tierra.

2.- MOVIMIENTO EN SUPERFICIE.

2.1. Circulación en plataforma.

2.1.1. Rodajes simultáneos por G-10 y G-11, son incompatibles.

2.1.2. Tendrán preferencia las aeronaves que entren sobre las que salgan.

2.1.3. Una vez iniciada una maniobra de retroceso, ésta tendrá prioridad sobre las aeronaves que entran, salvo G-10 y G-11.

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

- Los pilotos, en rodaje en plataforma y en tramos de rodadura no visibles desde TWR (ver AD 2 - LEMG GMC).

- Las compañías de asistencia en tierra durante el remolcado.

2.1.5. A excepción de los vehículos de salvamento y extinción de incendios en el desarrollo de sus misiones específicas, todos los movimientos en superficie de aeronaves, aeronaves remolcadas, personas y vehículos en el área de maniobras están sujetos a autorización previa del ATC.

2.1.6. Para evitar incidentes causados por chorro de motores, los pilotos deberán tener en cuenta que las áreas y espacios definidos en las plataformas, están diseñadas considerando que las aeronaves maniobran utilizando potencias similares a las de ralentí.

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.

ATC PROCEDURES

1.- MINIMUM REDUCED SEPARATION ON THE SAME RUNWAY

A landing aircraft shall not be permitted to cross the beginning of the runway on its final approach until the following minimum reduced separation exists:

A) Aircraft with 5670 kg weight or over.

Landing following departure: The preceding departing aircraft has taken off and is, at least, at 2000 m from the threshold.

B) Light aircraft under 5670 kg weight.

a) Landing following landing: The preceding aircraft has just landed and is, at least, at 1500 m from the threshold and is in motion.

b) Landing following departure: The preceding departing aircraft has taken-off and is, at least, at 1500 m from the threshold.

These minima shall only be applied from sunrise to sunset and under the following conditions:

a) Wake turbulence separation minima shall be maintained.

b) While visual meteorological conditions (VMC) prevail in the aerodrome.

c) When braking action is not adversely affected by runway contaminants (slush, water, etc).

d) When the involved aircraft are operating normally.

When issuing the landing clearance according to this procedure the following instructions shall be used:

"...(Aircraft call sign) BEHIND LANDING/DEPARTING (aircraft type) CLEAR TO LAND RUNWAY (number)".

2.- TAKE-OFF FROM INTERSECTION

Take-off operations from runways 13 and 31 intersections with taxiways E-6 and E-1 and from runway 30 intersections with taxiways HE-1, HE-2 are allowed. See distances at item 13.

In addition, take-offs from intersection with E-3 are allowed exclusively for helicopters.

Aircraft requesting this procedure shall notify this, preferably, when requesting clearance to start up.

STANDARD TAXIING PROCEDURES

1.- START UP OF ENGINES/TURBINES.

A) Pilots shall request clearance to start up engines/turbines on the appropriate frequency of Málaga TWR.

B) On requesting engine start up clearance from ATC, pilots shall report the complete aircraft designator, stand occupied and ATIS message received.

In case of aircraft with wingspan 52 m or over, pilot shall report that it is an aircraft with code letter E/F.

C) Clearances shall be issued as soon as requested. When delays are expected to exceed 15 minutes ATC shall provide the appropriate engine start up time.

D) Once engine start up clearance or time has been provided, Málaga Clearance shall issue the corresponding ATC clearance for the aircraft.

E) It is forbidden to start up engines above idling regime at all stands in contact with terminal building until the aircraft has completed the push-back in apron manoeuvre and provided that it is supported by ground personnel.

2.- GROUND MOVEMENT.

2.1. Traffic in apron.

2.1.1. Simultaneous taxiing by G-10 and G-11 are incompatible.

2.1.2. The entering aircraft have priority over the leaving aircraft.

2.1.3. Once the push-back manoeuvre has started, this aircraft shall have priority over entering aircraft, except by G-10 and G-11.

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

- Pilots taxiing in the apron and taxiway segments not visible from TWR (see AD 2 - LEMG GMC).

- Handling companies during towing.

2.1.5. Except for rescue and fire fighting vehicles engaged in their specific missions, all surface movements of aircraft, towed aircraft, personnel and vehicles on the manoeuvring area are subject to previous ATC clearance.

2.1.6. To avoid incidents due to jet blast, pilots must take into account that the areas and spaces defined on the aprons are designed considering that aircraft manoeuvre using powers similar to the idling.

En caso de que por alguna circunstancia, dentro de la plataforma se requiera incrementar la potencia, los pilotos deberán coordinar con ATC para que envíe a un señalero que verifique y comunique a ATC la viabilidad de la maniobra y en su caso la supervise.

- 2.2. El Control de Rodadura 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.
 - Expedir autorizaciones para el retroceso remolcado y rodaje de las aeronaves.
 - Comunicar a las aeronaves los puestos de estacionamiento que asigne el Centro de Operaciones (CEOPS).
- 2.3. Aeronaves de salida.
- 2.3.1. Los pilotos contactarán con Málaga Rodadura para solicitar permiso de retroceso remolcado y/o rodaje de aeronaves cuando están completamente listos para comenzar la maniobra.
- 2.3.2. Las aeronaves iniciarán el retroceso remolcado o rodaje inmediatamente después de ser autorizados a ello. En caso de no poder cumplir deberán notificarlo a Málaga Rodadura.
- 2.3.3. Atendiendo a las incompatibilidades en el apartadero de espera pista 13/31, todas las aeronaves que procedan a esa pista rodarán inicialmente hasta el punto de espera intermedio en rodaje correspondiente según la pista en servicio, denominados A3 (RWY 13) y A1 (RWY 31).
- 2.3.4. A menos que GMC indique otra cosa, todas las aeronaves que procedan a la pista 30 rodarán, inicialmente, hasta el punto de espera intermedio C-2/D-2 (RWY 30).
- 2.3.5. Desde Rampa 1, las aeronaves que deban acceder a rodadura principal vía G-1, rodarán inicialmente hasta el punto de espera intermedio en rodaje situado en dicha puerta.
- 2.3.6. En todas los puestos de estacionamiento con salida autónoma, la maniobra de salida se realizará a la mínima potencia requerida para iniciar el rodaje.
- 2.4. Aeronaves de llegada.
- 2.4.1. En general, el rodaje entre la puerta de la plataforma y el puesto de estacionamiento se realizará acompañado de vehículo "Sígeme", siendo la supervisión del mismo imprescindible para el atraque o estacionamiento.
- 2.5. Limitaciones de rodaje.

A) Generalidades.

Clasificación de aeronaves según el Capítulo 1 del Anexo 14 de OACI:

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

B.1) Puntos de espera RWY 13/31.

Para el acceso a pista 13/31, a menos que GMC indique lo contrario, en el caso de que opere una sola aeronave se usará preferentemente HN-3 ó HS-3, según la pista que esté en servicio. Aeronaves E/F efectuarán el rodaje de acceso a pista vía HN-3 ó HS-3, según la pista en servicio, a no ser que Málaga TWR indique otro acceso.

HN-1R no se usará salvo indicación en contra de GMC.

El acceso hacia HS-1 se realizará por el primer acceso a la calle desde la rodadura A.

Restricciones entre aeronaves máximas para entrar en HN y HS, según la pista que esté en servicio:

TWY	HN-1L HS-1	HN-2 HS-2	HN-3 HS-3
MAX ACFT	D	C	D
	C	(X)	E
	C	E	(X)

(X) Puntos de espera no ocupados / Holding positions unoccupied.

Existen incompatibilidades entre aeronaves situadas en los puntos de espera de acceso a pista situados en E-1, E-3 y E-6 y el rodaje por la TWY A.

When for some reason, an aircraft requires increased power in the apron, pilots must request ATC to send a signalman to check and report to ATC the viability of the manoeuvre and supervise it, if appropriate.

- 2.2. Ground Control is responsible for:
- The control of every movement of aircraft, personnel and vehicles on the manoeuvring area except for the runway.
 - Issuing clearances for towed push-back and taxiing of aircraft.
 - Reporting the stand assigned to the aircraft by the Operation Center (CEOPS).
- 2.3. Departing aircraft.
- 2.3.1. Pilots shall contact with Málaga Ground to request clearance for towed push-back and/or taxiing of aircraft when they are completely ready to begin the manoeuvre.
- 2.3.2. Aircraft shall start the towed push-back or taxiing, just after the aircraft is cleared to do so. If they can not comply, they must notify to Málaga Ground.
- 2.3.3. Bearing in mind the incompatibilities of the holding bay of runway 13/31, all aircraft proceeding to this runway shall initially taxi up to the corresponding intermediate holding position as per the runway in service, named A3 (RWY 13) and A1 (RWY 31).
- 2.3.4. Unless GMC advises otherwise, all aircraft that shall proceed to runway 30 shall taxi, initially, up to the intermediate holding position C-2/D-2 (RWY 30).
- 2.3.5. From Ramp 1, aircraft which must gain access to the main taxiway via G-1, shall initially taxi up to the intermediate holding position located at that gate.
- 2.3.6. In all stands with autonomous exit, the exit manoeuvre shall be carried out at minimum regime to initiate taxiing.
- 2.4. Arriving aircraft.
- 2.4.1. In general, taxiing between the apron gate and the stand shall be made with the "Follow me" vehicle, supervision by the same for docking or parking being indispensable.

2.5. Taxiing restrictions.

A) General.

Aircraft classification according to chapter 1 of Annex 14 ICAO:

Code letter F: wingspan 65 m up to but not including 80 m.
 Code letter E: wingspan 52 m up to but not including 65 m.
 Code letter D: wingspan 36 m up to but not including 52 m.
 Code letter C: wingspan 24 m up to but not including 36 m.
 Code letter B or below: wingspan lower than 24 m.

B.1) Holding positions RWY 13/31.

Unless otherwise advised by GMC, access to runway 13/31 shall be carried out preferably via HN-3 or HS-3, whenever only one aircraft is operating, according to the runway in use. Aircraft E/F shall taxi access to runway via HN-3 or HS-3, in accordance with the runway in use, unless Málaga TWR indicates another access.

HN-1R shall not be used except when so indicated by GMC.

The access towards HS-1 shall be carried out by the first access to the taxiway from taxiway A.

Restrictions on maximum aircraft permitted to enter HN and HS, according to the runway in use:

ACFT E-1 / E-6	MAX ACFT BYPASS
A-B-C	E
D	(X)
E	(X)

ACFT HE-1 / HE-2	MAX ACFT BYPASS VÍA TWY D
E	(X)
D	B
C	D

B.2) Puntos de espera RWY 30

Las calles de acceso a pista 30 no presentan limitaciones por tipo de aeronave siempre que la asignación de los mismos se realice de sur a norte (HE-3, HE-2, HE-1).
Existen incompatibilidades entre aeronaves situadas en los puntos de espera HE-2 y HE-1 y el rodaje por la TWY D y su acceso desde TWY F, de modo que el acceso al punto de espera HE-3 se realizará según la siguiente tabla:

ACFT E-3	MAX ACFT BYPASS
B	E
C	D
D	(X)
E	(X)

B.2) Holding positions RWY 30

Access taxiways to runway 30 will not have limitations by aircraft type as long as they are allocated from South to North (HE-3 HE-2, HE-1).
There are incompatibilities between aircraft situated at holding positions HE-2 and HE-1 and taxiing via TWY D and its access from TWY F, so that access to holding position HE-3 shall be carried out according to the following table:

C) Plataforma.

C) Apron

RAMPA/RAMP	MAX SPAN
R3	48 m
R4	42 m
R5	47,5 m (hasta puesto de estacionamiento / up to stand 25) 41 m (desde puestos de estacionamiento / from stand 25 a/to 23) 36 m (desde puesto de estacionamiento / from stand 23)
R6A	52 m (hasta puesto de estacionamiento / up to stand 35) 41 m (desde puestos de estacionamiento / from stands 35 a/to 33) 36 m (desde puesto de estacionamiento / from stand 33)
R6B	52 m
R6C	52 m
B (entre/between R6A y/and L)	52 m
R8	38,1 m (hasta puesto de estacionamiento / up to stand 66) 36 m (desde puesto de estacionamiento / from stand 66)

- Por haber menos de 4,5 m entre la rueda del tren exterior del tren principal de las aeronaves de letra de clave D y E y el borde de la calle de rodaje, el movimiento de este tipo de aeronaves en las zonas que se detallan a continuación debería realizarse con maniobra "sobreviraje" en la medida de lo posible:
- Sobreviraje para aeronaves de letra de clave D y E:
G-3, G-4, G-5, G-7, G-8, G-9, G-10, G-11, E-1, E-6, HN-1L, HN-2 y en el entronque de A con HN-3.
- Sobreviraje para aeronaves de letra de clave E:
G-6, G-12 y G-13.
- Además, las TWY G-8 y G-9 limitada a aeronaves de letra de clave D o inferiores

- As there is less than 4.5 m between the outer wheel of the main gear of code letter D and E aircraft and the taxiway edge, the movement of these types of aircraft in the areas listed below must be made with the "oversteering" manoeuvre, as far as possible:
- Oversteering for code letter D and E aircraft:
G-3, G-4, G-5, G-7, G-8, G-9, G-10, G-11, E-1, E-6, HN-1L, HN-2 and the link A with HN-3.
- Oversteering for code letter E aircraft:
G-6, G-12 and G-13.
- In addition, TWY G-8 and G-9 limited to aircraft with code letter D or below.

2.6. Fallo de comunicaciones.

En el caso de que una aeronave, operando en el área de maniobras, experimente un fallo en las comunicaciones, continuará por la ruta asignada hasta el límite del permiso, extremando las precauciones para evitar desvíos de la misma. Una vez allí, mantendrá la posición y esperará la llegada de un vehículo "Sigame" que le conducirá al puesto de estacionamiento.

2.6. Communications failure.

Whenever an aircraft, operating in the manoeuvring area, experiences a communications failure, it must continue by the assigned route to its clearance limit taking extreme caution to avoid detours. Aircraft must hold position at this point and wait for the arrival of a "Follow me" vehicle in order to be guided to the aircraft stand.

➔ 3.- OPERACIÓN DE AERONAVES DE LETRA DE CLAVE F

En general, en el Aeropuerto de MÁLAGA/Costa del Sol no se permiten ni la llegada ni la permanencia de aeronaves de más de 65 m de envergadura sin la autorización previa del aeropuerto. Por este motivo, para que una aeronave de letra de clave F pueda operar es obligatoria la solicitud previa por parte de la Compañía Aérea o el Agente de Handling y una autorización explícita por parte del Centro de Operaciones del Aeropuerto.

3.- OPERATION OF AIRCRAFT OF CODE LETTER F

In general, at the airport of MÁLAGA/Costa del Sol, the arrival or stay of aircraft of more than 65 m wingspan without prior authorization from the airport are not permitted. For this reason, for an aircraft of code letter F to be allowed to operate, prior request from the air company or handling agent, and explicit authorization from the Operational Centre of the Airport are mandatory.

3.1 PUESTO DE ESTACIONAMIENTO

Puesto de estacionamiento W5 (máxima aeronave AN-124).

3.1 STAND

Stand W5 (maximum aircraft AN-124).

3.2 RUTAS DE RODAJE

A) LLEGADAS

El Agente de Handling comprobará, antes de la llegada de la aeronave, que no hay equipos, ni personas, que pudieran ser afectadas por la maniobra de estacionamiento en W5, prestando atención a la presencia de personas y/o equipos en el puesto de estacionamiento W1 y puestos de estacionamiento V, así como en las vías de servicio próximos.

En función de la pista de aterrizaje, la ruta de rodaje será:

- Aterrizaje por RWY 13: Tomar la salida E-1 (o, si es necesario la salida HS-3), continuar por TWY A hasta la puerta G-13 para ir a puesto de estacionamiento W5.
- Aterrizaje por RWY 31: Tomar la salida E-6 (o la salida HN-3), continuar por TWY A hasta la puerta G-13 para ir a puesto de estacionamiento W5.

3.2 TAXIING ROUTES

A) ARRIVALS

The handling agent shall check, prior to the arrival of the aircraft, that there are no equipment or personnel that could be affected by the parking manoeuvre at W5, paying attention to the presence of personnel or equipment at stand W1 and all stands letter 'V', as well as on the nearby service roads.

Depending on the landing runway, the taxiing route will be:

- Landing by RWY 13: Take exit E-1 (or HS-3 should this be necessary), continue via TWY A up to gate G-13 to proceed to stand W5.
- Landing by RWY 31: Take exit E-6 (or HN-3), continue via TWY A up to gate G-13 to proceed to stand W5.

- Aterrizaje por RWY 12: Tomar la salida E-11, continuar por TWY D para seguir TWY Q, a continuación por TWY B para ir a puesto de estacionamiento W5.

B) SALIDAS

El Agente de Handling comprobará, antes del encendido de los motores, que no hay equipos, ni personas, en la zona de seguridad detrás de la aeronave, incluyendo la vía de servicio y área de restricción de equipos de posiciones colindantes (W1).

En función de la pista de despegue, la ruta de rodaje será:

- Despegue por RWY 13: Salir del puesto de estacionamiento W5 por la puerta G-13 para acceder a la TWY A, continuar hasta el punto de espera HN-3 para acceder a pista.
- Despegue por RWY 31: Salir del puesto de estacionamiento W5 por la puerta G-13 para acceder a la TWY A, continuar hasta el punto de espera HS-1 para acceder a pista.

3.3 RESTRICCIONES OPERATIVAS

- A) Los PAPI actuales no son aptos para su utilización por aeronaves con letra de clave F.
- B) Dadas las características de estas aeronaves, tanto en salida como en llegada, las aeronaves con letra de clave F deberán realizar el rodaje a velocidad reducida, con los motores al ralentí y, siempre que sea posible, con los motores externos apagados.
- C) En el Aeropuerto de MÁLAGA/Costa del Sol se permitirán las operaciones de estas aeronaves durante condiciones de visibilidad reducida para el despegue de la misma.
- D) Siempre que sea posible, se recomienda realizar la operación de despegue de aeronaves con letra de clave F con potencias reducidas de motor.
- E) Las aeronaves con letra de clave F despegarán siempre por la RWY 13/31, en función del viento dominante.
- F) En condiciones IMC, mientras haya una aeronave con letra de clave F en aproximación final por RWY 13/31, o en pista tras tomar tierra, ATC no autorizará el rodaje de otra aeronave en la TWY A. Si se permite la espera de aeronaves en los puntos de espera HN-3 (RWY 13), HS-2 o HS-3 (RWY 31).
- G) En condiciones IMC, mientras haya una aeronave con letra de clave F en aproximación final por RWY 12, no se autorizarán rodajes por la TWY D paralela a pista, ni la presencia de aeronaves en los puntos de espera de esa pista.

3.4 RESTRICCIONES DE RODAJE

- A) En condiciones IMC, durante el rodaje de la aeronave con letra de clave F por la TWY A no se autorizarán aterrizajes instrumentales en la RWY 13/31. Análogamente, durante el rodaje de la aeronave por la TWY D no se admitirán aterrizajes instrumentales por la RWY 12. Si podrán autorizarse aquellas operaciones visuales compatibles con las condiciones meteorológicas existentes.
- B) En condiciones IMC, mientras una aeronave se encuentre en aproximación final o en pista tras tomar tierra por RWY 13/31, no se permitirá la presencia de una aeronave con letra de clave F en la TWY A paralela a pista. Si se permite la presencia de estas aeronaves en los puntos de espera HN-3 o HS-1.
- C) En condiciones IMC, mientras una aeronave se encuentre en aproximación final o en pista tras tomar tierra por RWY 12, no se permitirá la presencia de una aeronave con letra de clave F en la TWY D paralela a pista.
- D) Durante el rodaje de la aeronave con letra de clave F por TWY A, y hasta alcanzar HN-3 o HS-1, no se permitirá el cruce con aeronaves letra de clave D o superior circulando por la TWY B.
- E) Durante el rodaje de la aeronave con letra de clave F circulando por la TWY B no se permitirá su cruce con aeronaves de letra de clave D o superior por la TWY A.
- F) No se permitirá la presencia de otras aeronaves en los apartaderos de espera de la cabecera 13 o 31 durante la operación de una aeronave con letra de clave F en los mismos.
- G) Durante las operaciones de entrada/salida de las aeronaves con letra de clave F a/del puesto de estacionamiento W5, los puestos de estacionamiento W2, W3 y W4 deben estar libres.
- H) El rodaje de aeronaves con letra de clave F se realizará en todo momento guiado por vehículo "Sígame", desde/hasta la cabecera hasta/desde el puesto de estacionamiento.

4.- OPERACIÓN DE HELICÓPTEROS

Este apartado define, exclusivamente, la operación para los helicópteros con puesto de estacionamiento asignado en las rampas de uso civil de MÁLAGA/Costa del Sol AD y que no dispongan de carta de exención en los términos prescritos en el Artículo 2.3.9 del RCA. De acuerdo a lo anterior, y al no estar definida otra zona específica para operar con helicópteros, tendrán el mismo tratamiento que las aeronaves de ala fija y serán autorizados por ATC a despegar y aterrizar en las pistas de vuelos. Sin embargo, y a los efectos de reducir el rodaje en lo posible, serán habitualmente autorizados por ATC a despegar y aterrizar desde pista 13/31.

RUTAS DE RODAJE

Aunque habitualmente los helicópteros serán autorizados a salir o entrar de pista 13/31 vía calle de salida rápida E-1; a requerimiento del piloto por motivos de viento, o a requerimiento de ATC por motivos operacionales, se podrá autorizar la entrada/salida de pista 13/31 vía calle de salida rápida E-3.

- Landing by RWY 12: Take exit E-11, continue via TWY D to follow TWY Q, and then via TWY B to proceed to stand W5.

B) DEPARTURES

The handling agent shall check, prior to start up of the engines, that there are no equipment or personnel in the safety zone behind the aircraft, including the service road and restriction area for equipment in adjoining positions (W1).

Depending on the take-off runway, the taxiing route will be:

- Take-off by RWY 13: Exit from stand W5 via gate G-13 to access TWY A, continue up to holding position HN-3 to access the runway.
- Take-off by RWY 31: Exit from stand W5 via gate G-13 to access TWY A, continue up to holding position HS-1 to access the runway.

3.3 OPERATIONAL RESTRICTIONS

- A) The current PAPI are not suitable for use by aircraft of code letter F.
- B) Given the characteristics of these aircraft, both in departure and in arrival, aircraft of code letter F must perform taxiing at reduced speed, with engines set to idling and, whenever possible, with the outer engines switched off.
- C) At the airport of MÁLAGA/Costa del Sol, take-off operations of these aircraft are permitted under conditions of low visibility.
- D) Whenever possible, it is recommended that the take-off operations of aircraft of code letter F should be accomplished with low engine power.
- E) Aircraft of code letter F shall always take off by RWY 13/31, depending on the prevailing wind.
- F) In IMC conditions, while an aircraft of code letter F is on final approach by RWY 13/31, or is on the ground after touchdown, ATC shall not authorize the taxiing of any aircraft on TWY A. However, holding of aircraft at holding positions HN-3 (RWY 13), HS-2 or HS-3 (RWY 31) will be permitted.
- G) In IMC conditions, while an aircraft of code letter F is on final approach by RWY 12, taxiing via TWY D parallel to the runway, shall not be permitted, and nor shall be the presence of aircraft at the holding positions of that runway.

3.4 TAXIING RESTRICTIONS

- A) In IMC conditions, during the taxiing of an aircraft of code letter F via TWY A instrument landings by RWY 13/31 shall not be authorized. Similarly, during the taxiing of an aircraft via TWY D, instrument landings by RWY 12 shall not be accepted. However, those visual operations compatible with the prevailing weather may be authorized.
- B) In IMC conditions, while an aircraft is on final approach or on the runway after touchdown by RWY 13/31, the presence of an aircraft of code letter F on TWY A parallel to the runway shall not be permitted. However, the presence of these aircraft at holding positions HN-3 or HS-1 is permitted.
- C) In IMC conditions, while an aircraft is on final approach or on the runway after touchdown by RWY 12, the presence of an aircraft of code letter F on TWY D parallel to the runway shall not be permitted.
- D) During the taxiing of an aircraft of code letter F via TWY A, and until it reaches HN-3 or HS-1, crossing with aircraft of code letter D or higher, taxiing via TWY B shall not be permitted.
- E) During the taxiing of an aircraft of code letter F via TWY B, crossing with aircraft of code letter D or higher on TWY A shall not be permitted.
- F) The presence of other aircraft at the holding bays of head of runway 13 or 31 during the operation of an aircraft of code letter F on those runways shall not be permitted.
- G) During operations by aircraft of code letter F of entry/exit to stand W5, stands W2, W3 and W4 must remain free.
- H) The taxiing of aircraft of code letter F shall be conducted at all times guided by a "Follow me" vehicle from/up to the threshold up to/from the stand.

4.- OPERATION OF HELICOPTERS

This item defines, exclusively, operation by helicopters with parking position allocated on the ramps for civil use in MÁLAGA/Costa del Sol AD and which do not hold a letter of exemption under the terms prescribed in Article 2.3.9 of the RCA. In accordance with the foregoing, and as no other specific area for operating with helicopters is defined, they shall receive the same treatment as fixed-wing aircraft and shall be cleared by ATC for take-off and landing on the flight runway. However, in order to reduce the taxiing as far as possible, they shall usually be cleared by ATC for take-off and landing from runway 13/31.

TAXIING ROUTES

Although usually helicopters shall be cleared to exit or enter of runway 13/31 via rapid exit taxiway E-1; by request of the pilot due to wind reasons, or by request of the ATC due to operational reasons, they shall be granted clearance for entry/exit of runway 13/31 via exit rapid taxiway E-3.

LLEGADAS

Los helicópteros de llegada aterrizarán normalmente por la pista 13/31, saldrán de pista por calle de salida rápida E-1 y serán autorizados por ATC a rodar vía TWY A en dirección sur hacia la puerta correspondiente (G-2 para R2 y G-3 para R3) donde seguirán las indicaciones del vehículo "Sigame" para guiado hasta el puesto de estacionamiento.

SALIDAS

Los helicópteros de salida serán autorizados por ATC a rodar desde puesto de estacionamiento a su puerta correspondiente (G-2 para R2; R3-G-3 para Rampa 3) y TWY A en dirección norte hasta punto de espera intermedio denominado "AH" donde esperarán instrucciones del ATC para entrar y despegar de pista en servicio vía calle de salida rápida E-1.

REALIZACIÓN DE ARRANQUE CRUZADO

- La realización del arranque cruzado está reservada a aeronaves con APU inoperativa.
- Es necesario comunicar la necesidad de realizar esta maniobra al Centro de Operaciones del Aeropuerto:
 - Si la aeronave está estacionada en el puesto de estacionamiento 60 o
 - Si la aeronave no es A318, A319, A320, A321, B752, B753, A332 ni A333.
- Los aviones estacionados en remoto pueden realizar la maniobra en el propio puesto de estacionamiento.
- Los aviones estacionados en puestos de estacionamiento de contacto, realizarán la maniobra en el punto de retroceso una vez finalizado el retroceso.

NOTIFICACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL

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

lecsdptosafetymg@enaire.es

ARRIVALS

Arriving helicopters shall usually land on runway 13/31, shall leave runway via exit rapid taxiway E-1 and shall be cleared by ATC to taxi via TWY A in South direction to the corresponding gate (G-2 for R2 and G-3 for R3) where they shall follow the indications of a "Follow me" vehicle in order to be guided to the assigned parking position.

DEPARTURES

Departing helicopters shall be cleared by ATC to taxi from parking position to its corresponding gate (G-2 for R2; R3-G-3 for Ramp 3) and TWY A in North direction to the intermediate holding position named "AH" where they shall wait for ATC instructions for entry and take off from the runway in use via rapid exit taxiway E-1.

CARRYING OUT CROSS-BLEED START

- Carrying out cross-bleed is only allowed for aircraft with inoperative APU.
- It is necessary to inform the Airport Operations Center of the need to perform this manoeuvre:
 - If the aircraft is parked on a stand 60 or
 - If the aircraft is not an A318, A319, A320, A321, B752, B753, A332 or A333.
- Aircraft parked on a remote stand may carry out the manoeuvre in the same stand.
- Aircraft parked on a contact stand shall carry out the manoeuvre at the push-back point when the push-back has been completed.

OPERATIONAL SAFETY REPORTS

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

lecsdptosafetymg@enaire.es

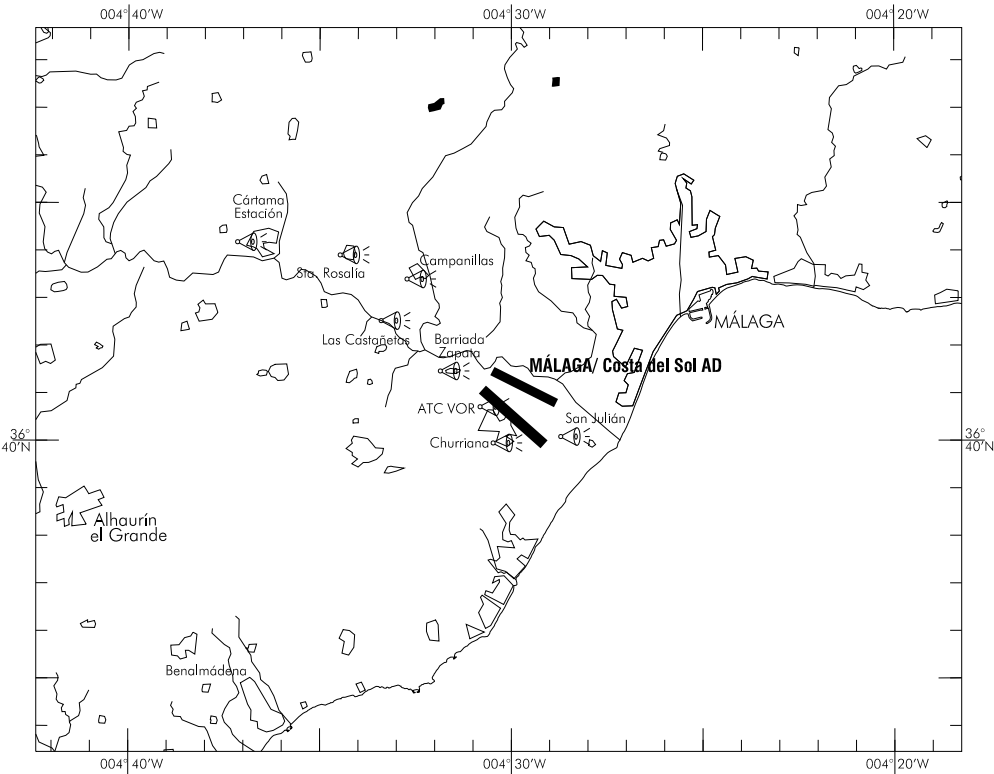
21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS**NOISE ABATEMENT PROCEDURES****PROCEDIMIENTOS DE CONTROL DE RUIDOS****NOISE CONTROL PROCEDURES**

1. Al objeto de mejorar la calidad del entorno aeroportuario, se ha establecido un procedimiento para el control del nivel de ruido generado por las aeronaves que operan en el Aeropuerto de MÁLAGA/Costa del Sol.
2. Para llevar a cabo dicho control se han instalado 8 terminales de monitorización del ruido en los alrededores del Aeropuerto de MÁLAGA/Costa del Sol que configuran el sistema SIRMAL.
3. De forma permanente se realiza un seguimiento radar de las trayectorias de salida y entrada al aeropuerto, así como la medición del nivel acústico producido por cada operación. La situación de los sensores del sistema SIRMAL de medición de ruidos se indica en el plano general correspondiente. Este sistema funciona durante las 24 horas de forma automática y para la identificación de la aeronave dispone de los datos radar y planes de vuelo así como de la posición de la aeronave en cada instante.
4. Aquellas desviaciones que se detecten respecto a las trayectorias preestablecidas de salida y entrada al aeropuerto, se comunicarán a la compañía aérea de matrícula de la aeronave para su conocimiento, al objeto de que pueda establecer las medidas de corrección y mejora oportunas.

1. In order to improve the quality of the airport environment, a procedure has been established to control the level of noise generated by aircraft operating at the airport of MÁLAGA/Costa del Sol.
2. To carry out this procedure, 8 noise monitoring terminals have been installed around MÁLAGA/Costa del Sol airport comprising the system SIRMAL.
3. Permanent radar monitoring of the exit and entry paths of the airport, and measurement of the sound level of operation shall be conducted. The location of the sensors of the noise measuring system SIRMAL is indicated on the corresponding general chart. This system shall be operating automatically 24 hours a day and, for aircraft identification purposes, it has access to radar data and flight plans, as well as the position of the aircraft at each moment.
4. Those deviations detected over preset paths of exit and entry to the airport shall be notified to the air company of the aircraft registration for its awareness, so that it can establish corrective measures and appropriate improvement.

UBICACIÓN DE LOS SENSORES DE MEDICIÓN DE RUIDO

LOCATION OF NOISE SENSOR SYSTEM



Nombre / Name	Localización / Location	Latitud / Latitude	Longitud / Longitude
TMR1	Churriana	363957N	0043005W
TMR2	Barriada Zapata	364128N	0043127W
TMR3	Las Castañetas	364231N	0043300W
TMR4	Campanillas	364324N	0043220W
TMR5	Sta. Rosalía	364354N	0043404W
TMR6	San Julián	364005N	0042819W
TMR7	Cártama Estación	364411N	0043645W
TMR8	ATC VOR	364043N	0043025W

POTENCIA DE REVERSA

Durante el siguiente horario, excepto por motivos de seguridad, la reversa so-
lo podrá utilizarse al relentí:

V: 2000 - 0400
I: 2100 - 0500

REVERSE THRUST

During the following hours, except for safety reasons, the reverse thrust
may only be used when idling:

V: 2000 - 0400
I: 2100 - 0500

VUELOS DE ENTRENAMIENTO

Solamente se permitirán vuelos de entrenamiento (aproximaciones, pasadas
bajas) previa autorización ATC.

TRAINING FLIGHTS

Training flights are only permitted with prior authorization from the ATC
(approaches, low passes).

PRUEBA DE MOTORES EN TIERRA

Están prohibidas las pruebas de motores en régimen superior al ralentí en
cualquier puesto de estacionamiento de la plataforma. Para pruebas de moto-
res en cualquier régimen, se solicitará autorización al Ejecutivo de Servicio
(Tel: +34-952 048 808), quien la denegará o autorizará indicando el procedi-
miento a seguir.

GROUND ENGINE TESTING

Engine performance testing above idling is forbidden at any stand in the
apron. Clearance for engine performance testing at any power shall be
requested from the executive on duty (Tel: +34-952 048 808), who shall deny
or approve clearance, indicating the procedure to be followed.

22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO**FLIGHT PROCEDURES****SISTEMA DE PRESENTACIÓN RADAR**

Se autoriza el uso del radar de vigilancia en el suministro del Servicio de Control de Aeródromo en la Torre de Control del aeropuerto de MÁLAGA/Costa del Sol para ejecutar las siguientes funciones, tal como se establece en el vigente Reglamento de Circulación Aérea:

- asistencia radar a aeronaves en aproximación final;
- asistencia radar a otras aeronaves en las cercanías del aeropuerto;
- establecimiento de separación radar entre aeronaves sucesivas a la salida; y
- suministro de asistencia para la navegación a los vuelos VFR.

RADAR DISPLAY SYSTEM

The use of surveillance radar in the provision of the Aerodrome Control Service in MÁLAGA/Costa del Sol Control Tower, is authorized to perform the following functions, as is established in the Reglamento de Circulación Aérea in force:

- radar assistance to aircraft on final approach;
- radar assistance to other aircraft in the vicinity of the aerodrome;
- establishing radar separation between successive departing aircraft; and
- provide navigation assistance to VFR flights.

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

- Se aplicarán los Procedimientos de Visibilidad Reducida (LVP), cuando el valor del alcance visual en pista (RVR) de cualquiera de los transmisómetros, o la visibilidad meteorológica general en el Área de Maniobras, sea menor o igual a 550 m.
- La pista 13/31 está autorizada para despegues en condiciones de visibilidad reducida. Durante los procedimientos LVP en vigor, no se utilizará la pista 12/30.
- Se informará a los pilotos de que se están aplicando los Procedimientos de Visibilidad Reducida a través del ATIS. Además, informará 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 al LVP y de las condiciones meteorológicas existentes, además de los cambios que puedan producirse y que afecten a las LVP.
- Cualquier incidencia notificada o detectada que pueda afectar a los LVP se comunicará inmediatamente a las aeronaves y dependencias ATC afectadas.
- La torre de control suministrará directamente el RVR de la cabecera de la pista en uso.
- Se procederá a la cancelación cuando se den simultáneamente las siguientes condiciones:
 - RVR de todos los transmisómetros igual o superior a 1000 m durante, al menos, 5 minutos consecutivos.
 - Visibilidad meteorológica igual o superior a 1000 m durante, al menos, 5 minutos consecutivos.
 - Pronóstico TREND del METAR en vigor, o que vaya a entrar en vigor, con visibilidad igual o superior a 1000 m.
- El ATC informará a los pilotos cuando se proceda a cancelar la aplicación de los LVP.

- Low visibility procedures (LVP) for take-off shall be applied, when the runway visual range (RVR) measurement of any transmissometer or general meteorological visibility in the manoeuvring area is 500 m or below.
- The runway 13/31 is authorized for take-off in low visibility conditions. When LVP are in force, runway 12/30 shall not be used.
- Pilots shall be informed about the application of Low Visibility Procedures by ATIS. The ATIS shall also inform 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, that may affect the LVP, as well as the existing meteorological conditions, in addition to any changes taking place which might affect the LVP.

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

- The control tower shall supply runway in use threshold RVR directly.

- The LVP shall be cancelled when all the following conditions hold:

- RVR of all transmissometers is 1000 m or above for at least 5 consecutive minutes.
- Meteorological visibility is 1000 m or above, at least, 5 minutes consecutive.
- The latest METAR TREND forecast, or the forthcoming one, is for visibility at 1000 m or above.

- ATC shall inform about the cancellation of the LVP.

2.- MOVIMIENTO EN SUPERFICIE**2.- GROUND MOVEMENT**

Normalmente, mientras se están aplicando los procedimientos de visibilidad reducida, se autorizará el rodaje de una sola aeronave en el área de maniobras, con la siguiente excepción:

Normally, while low visibility procedures are in force, the taxiing of only one aircraft in the manoeuvring area shall be authorized, with the following exception:

- Con pista 13 en uso, de forma simultánea el rodaje guiado en calle de rodaje A de una aeronave de salida o llegada, se podrá autorizar el rodaje guiado de otra aeronave de salida con estacionamiento en Rampas 8 ó 9, vía L/D/Q, hasta barra de parada en Q1. Una vez libre la calle de rodaje A y previa autorización ATC, podrá continuar rodando tras el señalero hasta quedar orientado en la dirección de la cabecera de la pista 13. El señalero volverá a la plataforma vía calle de rodaje Q/B.

- With runway 13 in use, simultaneously with guided taxiing on taxiway A for a departing or arriving aircraft, guided taxiing of another departing aircraft parked on ramps 8 or 9, via L/D/Q, the stop bar of Q1 may also be authorized. Once taxiway A is free, and with prior ATC clearance, it may continue taxiing after the signalman until it is oriented in the direction of the threshold RWY 13. The signalman shall return to the apron via taxiway Q/B.

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, e informarán al ATC inmediatamente.

Pilots shall proceed to verify the aircraft positions at all times, especially at intersections, checking that taxiing is being executed under conditions of complete safety. In case of becoming disoriented or in doubt, pilots shall stop the aircraft and immediately shall notify ATC.

Durante la activación de los procedimientos de visibilidad reducida se tomarán las siguientes medidas:

During the activation of low visibility procedures, the following measures shall be taken:

- Calles de rodaje:

- Taxiways:

En LVP, el tramo de rodadura B entre L y Q, no es utilizable como calle de rodaje en plataforma, sino como calle de acceso al puesto de estacionamiento.

While under LVP, the taxiway B segment between L and Q is not usable as an apron taxiway, it is usable as an access road to the stand.

- Puestos de estacionamiento:

- Parking positions:

Se realizará con guiado de vehículo "Sígame" las entradas y salidas de todos los puestos de estacionamiento del aeropuerto:

The entries and exits to/from parking positions of the airport shall be carried out with the guidance of the "Follow me" vehicle.

- Vías de servicio:

- Service roads:

Se reducirá al mínimo imprescindible la circulación por vías de servicio autorizadas.

Circulation on the authorized service roads shall be reduced to a minimum.

Se cerrarán las vías de servicio que rodean los puestos de estacionamiento 42-54, 60-66, 70, 72, 74, 76, 78, 80, 82, 84, 86 y 88, pudiendo dar servicio a dichos puestos por el resto de vías de servicio disponibles; además, no se utilizará el vial del SEI a pista 13/31, excepto en caso de emergencia.

The service roads surrounding the parking position 42-54, 60-66, 70, 72, 74, 76, 78, 80, 82, 84, 86 and 88 shall be closed; the access to these parking positions shall be accomplished by the rest of the service roads; and in addition, the SEI road to runway 13/31 shall not be used, except in an emergency case.

Además, se cerrarán las vías de servicio tras los puestos de estacionamiento 461-465; así como las vías de servicio interiores de la rampa 1 y el tramo de camino perimetral desde la caseta de equipos del LOC 13 hasta el acceso a la base aérea.

Further, the service roads behind stands 461-465 shall be closed, as shall the inner service roads on ramp 1 and the section of the perimeter road from the LOC 13 equipment hut up to the access to the air base.

2.1.- SALIDAS:

- 2.1.1. A fin de establecer una mejor puesta en secuencia del tránsito, los pilotos no solicitarán autorizaciones de puesta en marcha de motores, retroceso o rodaje cuando los valores de RVR, o visibilidad en su caso, estuviesen por debajo de sus mínimos operacionales.
- 2.1.2. Los pilotos al solicitar autorización para la puesta en marcha, notificarán al ATC el puesto de estacionamiento en que se encuentran.
- 2.1.3. Normalmente, mientras se estén aplicando los Procedimientos de Visibilidad Reducida, solamente se autorizará el rodaje de una aeronave en el Área de Maniobras, con la excepción indicada en el punto 2.
- 2.1.4. El tráfico de salida que inicie el rodaje, independientemente de la rampa de origen, será guiado por un señalero hasta quedar, en la calle de rodaje A, próximo a la cabecera de pista en servicio:
- Con pista 13 en uso, el señalero guiará a la aeronave hasta la intersección con la calle de rodaje Q, donde apagará las luces de "Sigame" para abandonar la calle de rodaje A vía la calle de rodaje Q/B/plataforma, informando de ello a TWR. La aeronave continuará el rodaje hasta la calle de rodaje HN-3.
 - Con pista 31 en uso, el señalero guiará a la aeronave hasta la calle de rodaje A / intersección la calle de rodaje HS-1; en ese punto, el señalero apagará las luces de "Sigame" para abandonar apartadero por la derecha de la calle de rodaje HS-1/A/plataforma, informando de ello a TWR. La aeronave continuará el rodaje hasta HS-3.
- 2.1.5. Los accesos a pista 13/31 se realizarán preferentemente por HN-3 o HS-3, según la pista en servicio; estando prohibido el acceso por E-6, E-3 y E-1.
- 2.1.6. En caso de que una aeronave que sale, tuviera que regresar a plataforma, cuando se reciba la información del piloto, ATC proporcionará nuevas instrucciones de rodaje guiado por señalero.
- 2.1.7. Las rutas de rodaje para las aeronaves de salida son las siguientes:

2.1.- DEPARTURES:

- 2.1.1. In order to establish a better transit sequence, pilots shall avoid requesting clearance for start up, push-back or taxiing, when the RVR values or the meteorological visibility are below their operational minimum.
- 2.1.2. Pilots shall notify the stand the aircraft is at at the moment of requesting ATC clearance for start up.
- 2.1.3. Usually, while Low Visibility Procedures are in force, taxiing of only one aircraft shall be authorized in the manoeuvring area, except as indicated in item 2.
- 2.1.4. Departing traffic on starting to taxi, independently of the origin ramp shall be guided by a signalman up to taxiway A, next to the threshold in service:
- With runway 13 in use, the signalman shall guide the aircraft to the intersection with taxiway Q, where the "Follow me" lights of the vehicle will be switched off, to exit taxiway A, via taxiway Q/B/apron, reporting this to TWR. The aircraft shall continue taxiing until up to taxiway HN-3.
 - With runway 31 in use, the signalman shall guide the aircraft to at taxiway A / intersection taxiway HS-1; this point the signalman switches off the vehicle "Follow me" lights to leave the holding bay to the right of the taxiway HS-1/A/apron informing the TWR. The aircraft shall continue taxiing up to HS-3.
- 2.1.5. Access to runway 13/31 shall be carried out preferably via HN-3 or HS-3, according to the runway in use, access via E-6, E-3 or E-1 being forbidden.
- 2.1.6. In the case that a departing aircraft has to return to the apron, when this information is received from the pilot, ATC shall provide new taxiing instructions, guided by signalman.
- 2.1.7. The taxiing routes for departing aircraft are as follow:

RUTAS DE RODAJE PARA AERONAVES DE SALIDA / TAXIING ROUTES FOR DEPARTING AIRCRAFT			
RAMPA RAMP	PUESTO DE ESTACIONAMIENTO STAND	RWY 13 EN SERVICIO IN USE	RWY 31 EN SERVICIO IN USE
1	TODOS/ALL	G-1, A, A3, HN-3	G-1, A, A1, HS-3
2	TODOS/ALL	G-2 o/or G-1 o salida directa a/or direct exit to A, A3, HN-3	G-2 o/or G-1 o salida directa a/or direct exit to A, A1, HS-3
3	TODOS/ALL	R3, G-3, A, A3, HN-3	R3, G-3, A, A1, HS-3
4	TODOS/ALL	R4, G-4, A, A3, HN-3	R4, G-4, A, A1, HS-3
5	TODOS/ALL	R5, G-5 o/or G-6, A, A3, HN-3	R5, G-5 o/or G-6, A, A1, HS-3
6	31, 33, 35	R6A, G-8, A, A3, HN-3	R6A, G-8, A, A1, HS-3
	37	G-7, A, A3, HN-3	G-7, A, A1, HS-3
	42, 44, 45, 46, 48, 49, 50, 52, 54	R6B, G-8, G9, G-10 (la más próxima / the nearest), A, A3, HN-3	R6B, G-8, G9, G-10 (la más próxima / the nearest), A, A1, HS-3
	54	L, G-10, A, A3, HN-3	L, G-10, A, A1, HS-3
7	TODOS/ALL	R7 (A-B-C-D), G-11, G-12, G-13 (la más próxima / the nearest), A, A3, HN-3	R7 (A-B-C-D), G-11, G-12, G-13 (la más próxima / the nearest), A, A1, HS-3
8	TODOS/ALL	R8, L, D, Q, Q1, A, A3, HN-3 o/or L, G-10, A, A3, HN-3	R8, L, G-10, A, A1, HS-3
9	71 al/to 99	D, Q, Q1, A, A3, HN-3	D, L, G-10, A, A1, HS-3
	70 al/to 92	R9C, R9A o/or R9B (la más cercana / the nearest), D, Q, Q1, A, A3, HN-3	R9C, L, G-10, A, A1, HS-3

2.2.- LLEGADAS:

- 2.2.1. Las aeronaves que hayan aterrizado, abandonarán por final de pista y notificarán pista libre al salir de la LSA (vía HS-3/HN-3), según la pista en servicio, cuando el piloto empiece a ver todas las luces verdes después de la serie de luces alternadas verdes y amarillas.
- 2.2.2. Las aeronaves que hayan aterrizado, una vez hayan declarado pista libre según el punto 2.2.1, se detendrán en la barra de parada correspondiente a A1 (RWY 13 en uso) o A3 (RWY 31 en uso), a la espera de la llegada del vehículo "Sigame". Comunicarán a LEMG TWR con "señalero a la vista". No iniciarán el rodaje hasta recibir la autorización de TWR para rodar y seguir al vehículo "Sigame" hasta el estacionamiento asignado.

2.2.- ARRIVALS:

- 2.2.1. Aircraft, that have already landed shall vacate the runway by the end and notify runway free when they leave the LSA (via HS-3/HN-3), as determined by the runway in use, when the pilot begins to see all green lights after the series of alternate green and yellow lights.
- 2.2.2. Landed aircraft, after indicating runway free, according to item 2.2.1, shall stop at the corresponding stop bar A1 (RWY 13 in use) or A3 (RWY 31 in use), waiting for the arrival of a "Follow me" vehicle. They shall inform LEMG TWR of "signalman in sight" and shall not begin taxiing until clearance from TWR to taxi and follow the signalman to the assigned parking position is granted.

2.2.3. Las rutas de rodaje para las aeronaves de llegada son las siguientes: 2.2.3. The taxiing routes for arriving aircraft are as follow:

RUTAS DE RODAJE PARA AERONAVES DE LLEGADA / TAXIING ROUTES FOR ARRIVING AIRCRAFT			
RAMPA RAMP	PUESTO DE ESTACIONAMIENTO STAND	RWY 13 EN SERVICIO IN USE	RWY 31 EN SERVICIO IN USE
1	TODOS/ALL	HS-3, A1, A, G-1	HN-3, A3, A, G-1
2	TODOS/ALL	HS-3, A1, A, G-2 o/or G-1 o entrada directa a puesto de estacionamiento / or direct entry to stand	HN-3, A3, A, G-2 o/or G-1 o entrada directa a puesto de estacionamiento / or direct entry to stand
3	TODOS/ALL	HS-3, A1, A, G-3, R3	HN-3, A3, A, G-3, R3
4	TODOS/ALL	HS-3, A1, A, G-4, R4	HN-3, A3, A, G-4, R4
5	TODOS/ALL	HS-3, A1, A, G-5, R5	HN-3, A3, A, G-5, R5
6	31, 33, 35	HS-3, A1, A, G-8, R6A	HN-3, A3, A, G-8, R6A
	37	HS-3, A1, A, G-7	HN-3, A3, A, G-7
	42, 44, 45, 46, 48, 49, 50, 52, 54	HS-3, A1, A, G-8, G-9, G-10 (la más próxima / the nearest), B	HN-3, A3, A, G-8, G-9, G-10 (la más próxima / the nearest), B
	54	HS-3, A1, A, G-10, L	HN-3, A3, A, G-10, L
7	TODOS/ALL	HS-3, A1, A, G-11, G-12, G-13 (la más próxima / the nearest), R7 (A-B-C-D)	HN-3, A3, A, G-11, G-12, G-13 (la más próxima / the nearest), R7 (A-B-C-D)
8	TODOS/ALL	HS-3, A1, A, G-10, L, R8	HN-3, A3, A, Q, D, L, R8 o/or HN-3, A3, A, G-10, L, R8
9	TODOS/ALL	HS-3, A1, A, G-10, L, R9C	HN-3, A3, A, Q, D, L, R9C o/or D, R9A-B (la más cercana al puesto / the nearest to stand), R9C

3. FALLO DE COMUNICACIONES

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

- Aeronave de salida:
Si la aeronave se encuentra realizando rodaje guiado con el señalero, TWR comunicará con el señalero para guiar a la aeronave de vuelta al puesto de estacionamiento.
Si la aeronave está rodando hacia el apartadero de espera y el señalero ha abandonado el área de maniobras, 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 "Sígame" que le guiará al puesto de estacionamiento o apartadero de espera asignado.
- Aeronave de llegada:
Si la aeronave acaba de aterrizar, mantendrá posición de abandonar pista por la calle de rodaje HN-3/HS-3, en barra de parada correspondiente en la calle de rodaje A (A3 ó A1 según pista en servicio) y esperará la llegada de un vehículo "Sígame" que le guiará al puesto de estacionamiento asignado.
- Vehículo: el vehículo permanecerá en su posición y esperará la llegada de un vehículo "Sígame" que le guiará hasta abandonar el área de maniobras.

AJUSTES DE VELOCIDAD

- Las llegadas a MÁLAGA/Costa del Sol AD bajo control radar ajustarán sus velocidades conforme a lo especificado a continuación:
- IAS MAX 250 kt a FL120 o inferior.
 - Reducir a IAS 210 kt al comienzo del viraje final para interceptar el rumbo del LOC del ILS, cuando la aeronave se encuentre dentro de 20 NM del umbral.
 - IAS 180 kt al cruzar 12 NM del umbral.
 - IAS 160 kt al cruzar la radiobalza L GM.
 - 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 250 kt hasta abandonar FL120.
- Las aeronaves estarán exentas de cumplir con estas limitaciones de velocidad cuando estén realizando una llegada de descenso continuo, pero no de cumplir con las limitaciones que de manera explícita aparecen en algunas IAC.

AUTORIZACIONES ATC

La torre podrá autorizar, en las condiciones que fija el Reglamento de Circulación Aérea, vuelos locales, de pruebas o instrucción con planes de vuelo VFR siempre que cuenten con el permiso de la autoridad del aeródromo.

La torre podrá autorizar a las aeronaves con plan de vuelo VFR dotadas con transceptor a entrar y salir del CTR de Málaga siempre que lo hagan por los pasillos y sectores especialmente habilitados para ello. Ver AD 2 - LEMG VAC 1.1.

3.- COMMUNICATIONS FAILURE

Whenever an aircraft or vehicle operating in the manoeuvring area experiences a communications failure, it must comply as follows:

- Departing aircraft:
If the aircraft is engaged in guided taxiing with a signalman, TWR shall contact with the signalman to guide the aircraft back to the parking position.

If the aircraft is taxiing to holding bay and the signalman has left the manoeuvring area, the aircraft shall continue via the assigned route until stop at the ATC clearance limit, taking extreme caution, where it shall hold position and wait for the arrival of a "Follow me" vehicle in order to be guided to the assigned stand or holding bay.
- Arriving aircraft:
If the aircraft has just landed, it shall hold position on vacating the runway via taxiway HN-3/HS-3, at the stop bar corresponding to taxiway A (A3 or A1 according to runway in use) and wait for the arrival of a "Follow me" vehicle in order to be guided to the assigned stand.
- Vehicle: the vehicle shall keep its position and wait for the arrival of a "Follow me" vehicle that shall guide it to leave the manoeuvring area.

SPEED ADJUSTMENT

- Flights arriving at MÁLAGA/Costa del Sol AD under radar control shall adjust their speeds according to the following:
- IAS MAX 250 kt at FL120 or lower.
 - Reduce to IAS 210 kt at the beginning of the final turn to intercept the ILS LOC course, when the aircraft is located within 20 NM of the threshold.
 - IAS 180 kt when crossing 12 NM from threshold.
 - IAS 160 kt when crossing the L GM marker.
 - Aircraft with cruising IAS lower than the aforementioned ones shall maintain the cruising speed up to the adjusting fix concerned.
- The IAS MAX permitted for departures is 250 kt until leaving FL120.

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

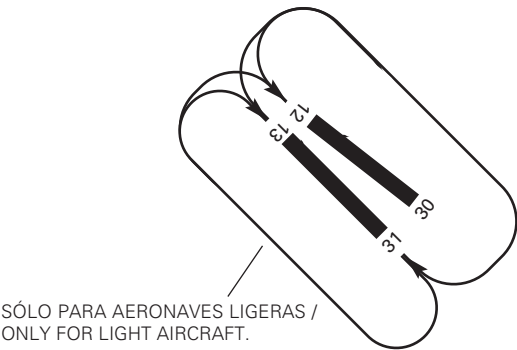
ATC CLEARANCES

Tower may authorize, according to the "Reglamento de Circulación Aérea", local, test or instruction flights with VFR flight plan subject to authorization by the aerodrome authority.

Tower may clear aircraft with two-way radio and VFR flight plan to exit or enter the Málaga CTR via the appropriate VFR corridors or sectors specially established. See AD 2 - LEMG VAC 1.1.

CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD

AD TRAFFIC CIRCUIT



23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

ADDITIONAL INFORMATION

Aviso a las aeronaves dotadas con equipo TCAS, versiones anteriores a la versión 7, que operen en las inmediaciones del aeropuerto de MÁLAGA/Costa del Sol:

Para la verificación constante del funcionamiento del radar del aeropuerto de MÁLAGA/Costa del Sol hay instalado un transpondedor de radar fijo en el VOR MGA, con las siguientes características:

- Posición: 364851,52N; 0042210,27W
- Código Modo Alpha: 7777
- Altura antena: 3100 ft.

Las aeronaves dotadas con equipo TCAS, versiones anteriores a la versión 7, que sobrevuelen a altitud es bajas y próximas a dichas coordenadas, pueden recibir avisos de tráfico correspondientes a éste blanco fijo y que consecuen-temente no deberán ser tenidos en cuenta por no tratarse de tráfico real.

Notification to aircraft equipped with TCAS, prior version to version 7, opera-tion in the vicinity of MÁLAGA/Costa del Sol Airport:

For permanent radar performance checking of MÁLAGA/Costa del Sol Airport radar, a fixed radar transponder is installed at MGA VOR with the following characteristics:

- Location: 364851,52N; 0042210,27W
- Alpha Mode Code: 7777
- Antenna altitude: 3100 ft.

Aircraft equipped with TCAS, prior version to version 7, overflying at low alti-tude close to these coordinates, may receive TCAS traffic advisories corres-ponding to this fixed transponder. These do not identify real traffic and should be ignored.

ZONAS DE CONCENTRACIÓN DE AVES

- Zona 1: concentración de estorninos y palomas.
- Zona 2: concentración de palomas, estorninos, garzas, gaviotas y patos.
- Zona 3: concentración de palomas, estorninos y grujillas.
- Zona 4: concentración de patos, palomas, garzas, rapaces, vencejos, gaviotas y cigüeñas.

BIRD CONCENTRATION AREAS

- Area 1: concentration of starlings and pigeons.
- Area 2: concentration of pigeons, starlings, herons, seagulls and ducks.
- Area 3: concentration of pigeons, starlings and jackdaws.
- Area 4: concentration of ducks, pigeons, herons, birds of prey, swifts, sea-gulls and storks.

ZONAS DE ALIMENTACIÓN

- Zona I: cultivos y frutales.
- Zona II: invertebrados, insectos y gramíneas.

FEEDING AREAS

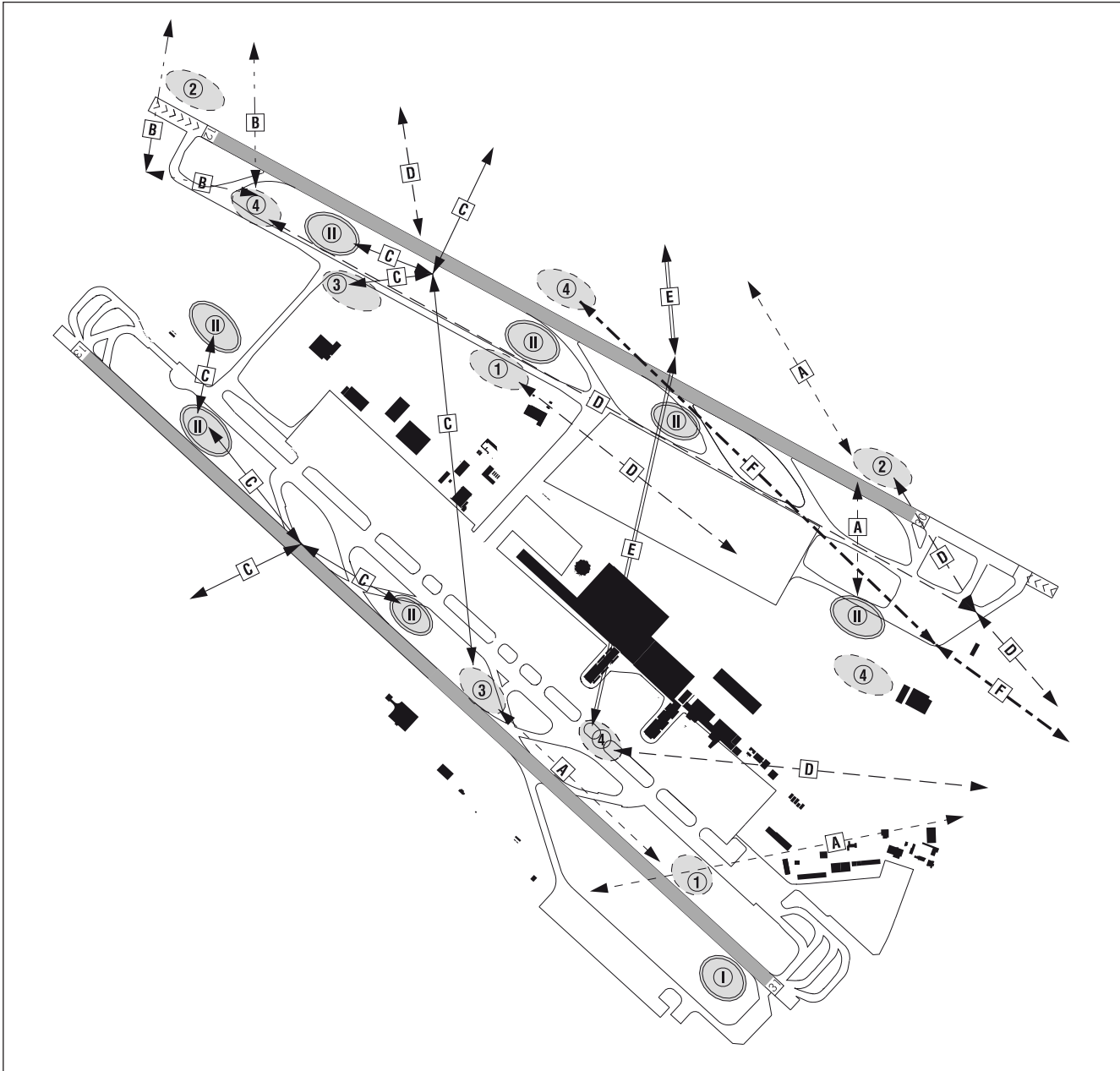
- Area I: crops and fruit trees.
- Area II: invertebrates, insects and grass.

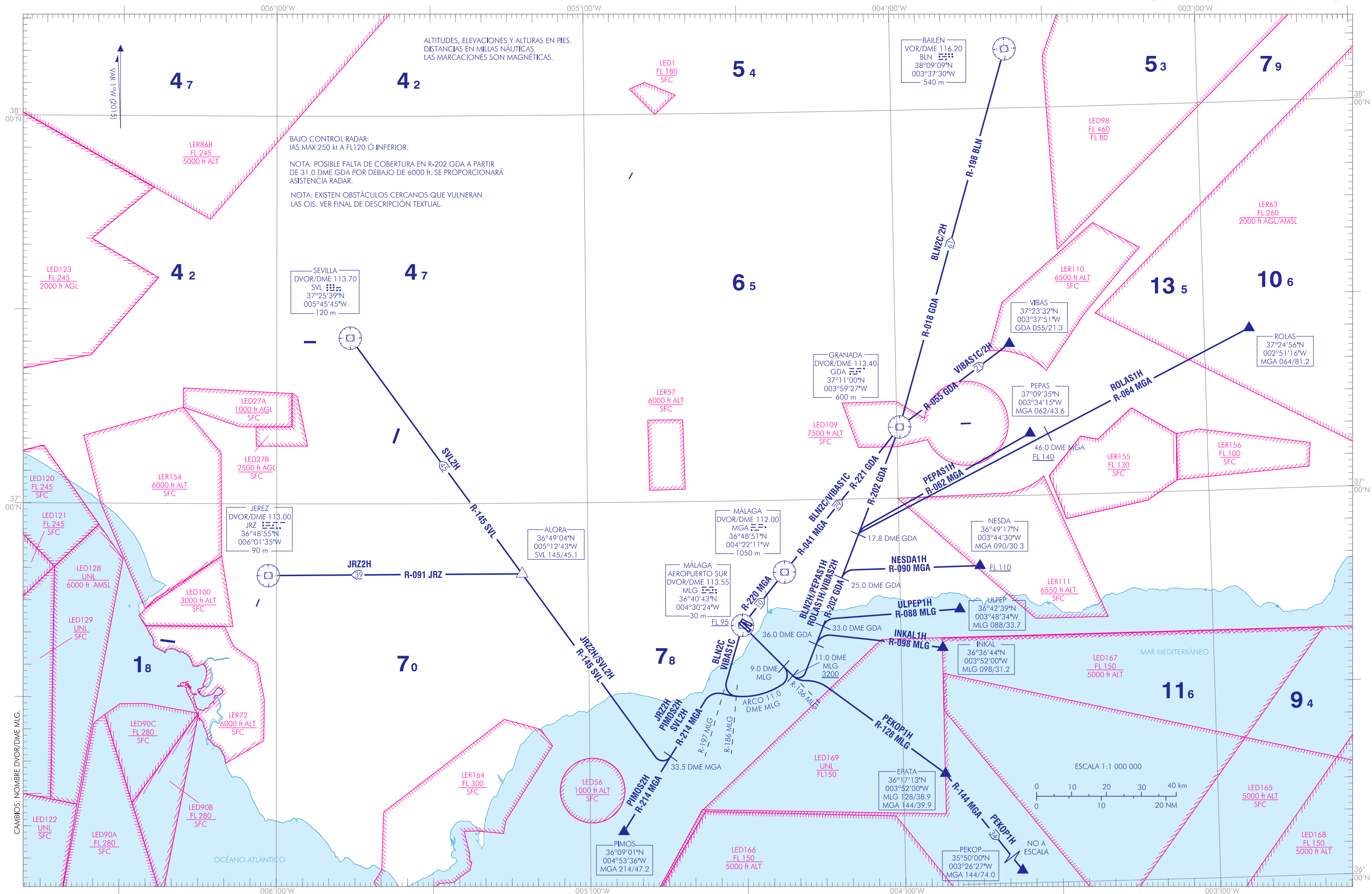
MOVIMIENTOS DE AVES

- Movimiento A: desplazamiento de palomas, estorninos, grujillas y vencejos.
- Movimiento B: desplazamiento de palomas, estorninos, garzas reales, patos, vencejos y cigüeñas.
- Movimiento C: desplazamiento de palomas, estorninos, patos, vencejos y cigüeñas.
- Movimiento D: desplazamiento de palomas, patos, milanos, garzas reales, garras, vencejos, gaviotas y cigüeñas.
- Movimiento E: desplazamiento de patos, garzas reales, aguiluchos laguneros, ratoneros comunes, vencejos, y cigüeñas.
- Movimiento F: desplazamiento de patos, garzas reales, milanos, ratoneros comunes, cernícalos, palomas, vencejos, gaviotas y cigüeñas.

BIRD MOVEMENTS

- Movement A: movements of pigeons, starlings, jackdaws and swifts.
- Movement B: movements of pigeons, starlings, grey herons, ducks, swifts and storks.
- Movement C: movements of pigeons, starlings, ducks, swifts and storks.
- Movement D: movements of pigeons, ducks, kites, grey herons, little egrets, swifts, seagulls and storks.
- Movement E: movements of ducks, grey herons, marsh harriers, common buzzards, swifts and storks.
- Movement F: movements of ducks, grey herons, kites, common buzzards, kestrels, pigeons, swifts, seagulls and storks.





INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

MÁLAGA/Costa del Sol AD

➔ SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID).

PISTA 13

NOTA APLICABLE A TODAS LAS SID:

BAJO CONTROL RADAR: IAS MAX 250 kt a FL120 o inferior.

SALIDA BAIEN DOS CHARLIE (BLN2C)

Subir en R-136 MLG hasta 9,0 DME MLG. Virar a la derecha para seguir arco 11,0 DME MLG hasta R-186 MLG. Virar a la derecha para seguir R-197 MLG directo a cruzar DVOR/DME MLG a FL95 o superior. Proceder por R-220 MGA directo a DVOR/DME MGA. Proceder por R-041 MGA/R-221 GDA directo a DVOR/DME GDA. Proceder por R-018 GDA/R-198 BLN directo a VOR/DME BLN.

Pendiente mínima de ascenso 5,0% hasta FL95.

La pendiente mínima de ascenso es debida a motivos operacionales.

SALIDA BAIEN DOS HOTEL (BLN2H). Utilizable solo previa autorización ATC.

Subir en R-136 MLG para alcanzar 11,0 DME MLG a 3200 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir R-202 GDA directo a DVOR/DME GDA. Proceder por R-018 GDA/R-198 BLN directo a VOR/DME BLN.

Pendiente mínima de ascenso 5,5% hasta FL65.

SALIDA INKAL UNO HOTEL (INKAL1H)

Subir en R-136 MLG para alcanzar 11,0 DME MLG a 3200 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir R-202 GDA hasta 36,0 DME GDA. Virar a la derecha para seguir R-098 MLG directo a INKAL.

Pendiente mínima de ascenso de 5,5% hasta 3200 ft.

La pendiente mínima de ascenso es debida a motivos operacionales.

SALIDA JEREZ DOS HOTEL (JRZ2H)

Subir en R-136 MLG hasta 9,0 DME MLG. Virar a la derecha para seguir arco 11,0 DME MLG hasta R-197 MLG. Virar a la izquierda para seguir R-214 MGA hasta 33,5 DME MGA. Virar a la derecha para seguir R-145 SVL directo a ALORA. Virar a la izquierda a R-091 JRZ directo a DVOR/DME JRZ.

Pendiente mínima de ascenso 4,0% hasta FL85.

SALIDA NESDA UNO HOTEL (NESDA1H)

Subir en R-136 MLG para alcanzar 11,0 DME MLG a 3200 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir R-202 GDA hasta 25,0 DME GDA. Virar a la derecha para seguir R-090 MGA directo a cruzar NESDA a FL110 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 5,5% hasta FL65.

SALIDA PEKOP UNO HOTEL (PEKOP1H). Sujeta a la actividad de la LED169.

Subir en R-136 MLG para alcanzar 11,0 DME MLG a 3200 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir R-128 MLG directo a EPATA. Virar a la derecha para seguir R-144 MGA directo a PEKOP.

Pendiente mínima de ascenso de 5,5% hasta 3200 ft.

La pendiente mínima de ascenso es debida a motivos operacionales.

SALIDA PEPAS UNO HOTEL (PEPAS1H)

Subir en R-136 MLG para alcanzar 11,0 DME MLG a 3200 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir R-202 GDA hasta 17,8 DME GDA. Virar a la derecha para seguir R-062 MGA directo a PEPAS.

Pendiente mínima de ascenso 5,5% hasta FL65.

SALIDA PIMOS DOS HOTEL (PIMOS2H)

Subir en R-136 MLG hasta 9,0 DME MLG. Virar a la derecha para seguir arco 11,0 DME MLG hasta R-197 MLG. Virar a la izquierda para seguir R-214 MGA directo a PIMOS.

Pendiente mínima de ascenso 3,5% hasta 4000 ft.

SALIDA ROLAS UNO HOTEL (ROLAS1H). Sujeta a la actividad de la LER63.

Subir en R-136 MLG para alcanzar 11,0 DME MLG a 3200 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir R-202 GDA hasta 17,8 DME GDA. Virar a la derecha para seguir R-064 MGA para alcanzar 46,0 DME MGA a FL140 o superior. Directo a ROLAS.

Pendiente mínima de ascenso 5,5% hasta FL65.

STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID).

RUNWAY 13

NOTE APPLICABLE TO ALL SID:

UNDER RADAR CONTROL: IAS MAX 250 kt at FL120 or below.

BAIEN TWO CHARLIE DEPARTURE (BLN2C)

Climb on R-136 MLG to 9.0 DME MLG. Turn right to follow arc 11.0 DME MLG to R-186 MLG. Turn right to follow R-197 MLG direct to cross DVOR/DME MLG at FL95 or above. Proceed on R-220 MGA direct to DVOR/DME MGA. Proceed on R-041 MGA/R-221 GDA direct to DVOR/DME GDA. Proceed on R-018 GDA/R-198 BLN direct to VOR/DME BLN.

5.0% minimum climb gradient to FL95.

Minimum climb gradient due to operational reasons.

BAIEN TWO HOTEL DEPARTURE (BLN2H). Available only prior ATC clearance.

Climb on R-136 MLG to reach 11.0 DME MLG at 3200 ft or above. Turn left to follow R-202 GDA direct to DVOR/DME GDA. Proceed on R-018 GDA/R-198 BLN direct to VOR/DME BLN.

5.5% minimum climb gradient to FL65.

INKAL ONE HOTEL DEPARTURE (INKAL1H)

Climb on R-136 MLG to reach 11.0 DME MLG at 3200 ft or above. Turn left to follow R-202 GDA to 36.0 DME GDA. Turn right to follow R-098 MLG direct to INKAL.

5.5% minimum climb gradient to 3200 ft.

Minimum climb gradient due to operational reasons.

JEREZ TWO HOTEL DEPARTURE (JRZ2H)

Climb on R-136 MLG to 9.0 DME MLG. Turn right to follow arc 11.0 DME MLG to R-197 MLG. Turn left to follow R-214 MGA to 33.5 DME MGA. Turn right to follow R-145 SVL direct to ALORA. Turn left to R-091 JRZ direct to DVOR/DME JRZ.

4.0% minimum climb gradient to FL85.

NESDA ONE HOTEL DEPARTURE (NESDA1H)

Climb on R-136 MLG to reach 11.0 DME MLG at 3200 ft or above. Turn left to follow R-202 GDA to 25.0 DME GDA. Turn right to follow R-090 MGA direct to cross NESDA at FL110 or above.

5.5% minimum climb gradient to FL65.

PEKOP ONE HOTEL DEPARTURE (PEKOP1H). Subject to LED169 activity.

Climb on R-136 MLG to reach 11.0 DME MLG at 3200 ft or above. Turn left to follow R-128 MLG direct to EPATA. Turn right to follow R-144 MGA direct to PEKOP.

5.5% minimum climb gradient to 3200 ft.

Minimum climb gradient due to operational reasons.

PEPAS ONE HOTEL DEPARTURE (PEPAS1H).

Climb on R-136 MLG to reach 11.0 DME MLG at 3200 ft or above. Turn left to follow R-202 GDA to 17.8 DME GDA. Turn right to follow R-062 MGA direct to PEPAS.

5.5% minimum climb gradient to FL65.

PIMOS TWO HOTEL DEPARTURE (PIMOS2H)

Climb on R-136 MLG to 9.0 DME MLG. Turn right to follow arc 11.0 DME MLG to R-197 MLG. Turn left to follow R-214 MGA direct to PIMOS.

3.5% minimum climb gradient to 4000 ft.

ROLAS ONE HOTEL DEPARTURE (ROLAS1H). Subject to LER63 activity.

Climb on R-136 MLG to reach 11.0 DME MLG at 3200 ft or above. Turn left to follow R-202 GDA to 17.8 DME GDA. Turn right to follow R-064 MGA to reach 46.0 DME MGA at FL140 or above. Direct to ROLAS.

5.5% minimum climb gradient to FL65.

← **SALIDA SEVILLA DOS HOTEL (SVL2H)**
Subir en R-136 MLG hasta 9,0 DME MLG. Virar a la derecha para seguir arco 11,0 DME MLG hasta R-197 MLG. Virar a la izquierda para seguir R-214 MGA hasta 33,5 DME MGA. Virar a la derecha para seguir R-145 SVL directo a ALORA. Directo a DVOR/DME SVL. Pendiente mínima de ascenso 4,0% hasta FL85.

SALIDA ULPEP UNO HOTEL (ULPEP1H)
Subir en R-136 MLG para alcanzar 11,0 DME MLG a 3200 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir R-202 GDA hasta 33,0 DME GDA. Virar a la derecha para seguir R-088 MLG directo a ULPEP. Pendiente mínima de ascenso 5,5% hasta 3200 ft. La pendiente mínima de ascenso es debida a motivos operacionales.

SALIDA VIBAS UNO CHARLIE (VIBAS1C)
Subir en R-136 MLG hasta 9,0 DME MLG. Virar a la derecha para seguir arco 11,0 DME MLG hasta R-186 MLG. Virar a la derecha para seguir R-197 MLG directo a cruzar DVOR/DME MLG a FL95 o superior. Proceder por R-220 MGA directo a DVOR/DME MGA. Proceder por R-041 MGA/R-221 GDA directo a DVOR/DME GDA. Proceder por R-055 GDA directo a VIBAS. Pendiente mínima de ascenso 5,0% hasta FL95. La pendiente mínima de ascenso es debida a motivos operacionales.

SALIDA VIBAS DOS HOTEL (VIBAS2H). Utilizable solo previa autorización ATC.
Subir en R-136 MLG para alcanzar 11,0 DME MLG a 3200 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir R-202 GDA hasta DVOR/DME GDA. Proceder por R-055 GDA directo a VIBAS. Pendiente mínima de ascenso 5,5% hasta FL65.

SALIDA DE CONTINGENCIA
En caso de fallo de una o más radioayudas que soportan las salidas de la pista 13, se procederá del siguiente modo:

Subir en rumbo 135° hasta 4000 ft AMSL. Virar siguiendo instrucciones ATC.
Pendiente mínima de ascenso 6,1%.
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.

SEVILLA TWO HOTEL DEPARTURE (SVL2H)
Climb on R-136 MLG to 9.0 DME MLG. Turn right to follow arc 11.0 DME MLG to R-197 MLG. Turn left to follow R-214 MGA to 33.5 DME MGA. Turn right to follow R-145 SVL direct to ALORA. Direct to DVOR/DME SVL.
4.0% minimum climb gradient to FL85.

ULPEP ONE HOTEL DEPARTURE (ULPEP1H)
Climb on R-136 MLG to reach 11.0 DME MLG at 3200 ft or above. Turn left to follow R-202 GDA to 33.0 DME GDA. Turn right to follow R-088 MLG direct to ULPEP.
5.5% minimum climb gradient to 3200 ft.
Minimum climb gradient due to operational reasons.

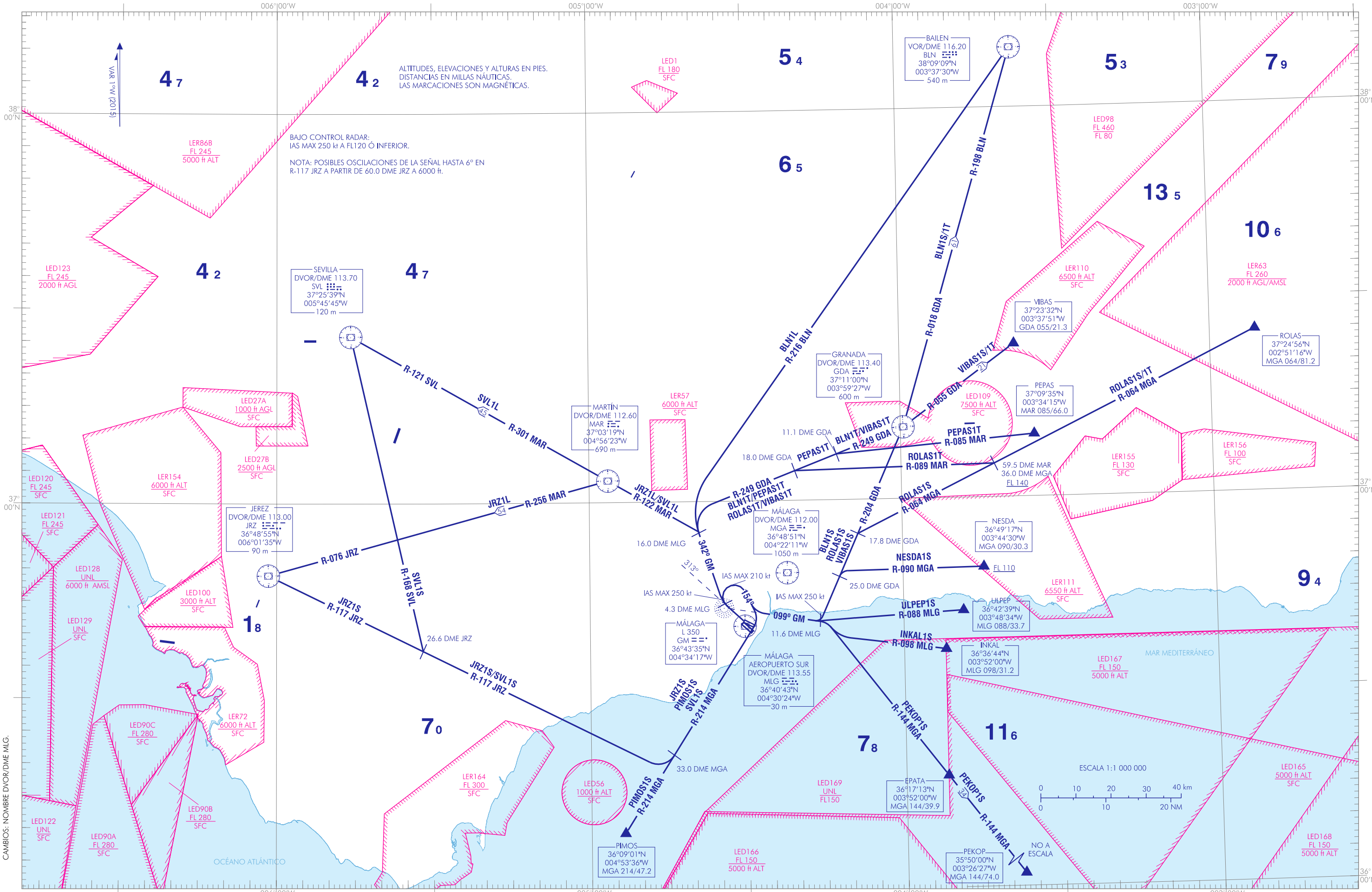
VIBAS ONE CHARLIE DEPARTURE (VIBAS1C)
Climb on R-136 MLG to 9.0 DME MLG. Turn right to follow arc 11.0 DME MLG to R-186 MLG. Turn right to follow R-197 MLG direct to cross DVOR/DME MLG at FL95 or above. Proceed on R-220 MGA direct to DVOR/DME MGA. Proceed on R-041 MGA/R-221 GDA direct to DVOR/DME GDA. Proceed on R-055 GDA direct to VIBAS.

5.0% minimum climb gradient to FL95.
Minimum climb gradient due to operational reasons.

VIBAS TWO HOTEL DEPARTURE (VIBAS2H). Available only prior ATC clearance.
Climb on R-136 MLG to reach 11.0 DME MLG at 3200 ft or above. Turn left to follow R-202 GDA to DVOR/DME GDA. Proceed on R-055 GDA direct to VIBAS.
5.5% minimum climb gradient to FL65.

CONTINGENCY DEPARTURE
In the event of failure of one or more nav aids on which the departures from runway 13 are based on, the following procedure shall be carried out:
Climb on heading 135° to 4000 ft AMSL. Turn following ATC instructions.
6.1% minimum climb gradient.
In case of communications failure, proceed according to what is established on section ENR 1.8, item “Air-ground Communications Failure” of AIP-ESPAÑA.

OBSTÁCULOS CERCANOS CLOSE-IN OBSTACLES				
OBSTÁCULOS OBSTACLES	RWY	COORDENADAS COORDINATES	HGT (ft)	ALT (ft)
Árbol / Tree	13	36°39'52.7"N 004°28'56.3"W	–	64
Árbol / Tree	13	36°39'52.5"N 004°28'56.4"W	–	62
Árbol / Tree	13	36°39'51.7"N 004°28'56.6"W	–	63
Árbol / Tree	13	36°39'51.7"N 004°28'54.6"W	–	61
Árbol / Tree	13	36°39'45.8"N 004°29'01.6"W	–	55
Árbol / Tree	13	36°39'41.8"N 004°29'08.1"W	–	87
Árbol / Tree	13	36°39'39.5"N 004°29'06.8"W	–	93
Árbol / Tree	13	36°39'52.8"N 004°28'56.3"W	–	64
Árbol / Tree	13	36°39'41.6"N 004°29'06.3"W	–	80
Árbol / Tree	13	36°39'51.7"N 004°28'56.8"W	–	59



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

MÁLAGA/Costa del Sol AD

SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID).

PISTA 30

NOTA APLICABLE A TODAS LAS SID:

BAJO CONTROL RADAR: IAS MAX 250 kt a FL120 o inferior.

SALIDA BAILEN UNO LIMA (BLN1L)

Subir en rumbo magnético 313° hasta 4,3 DME MLG. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 250 kt) para seguir ruta magnética 342° GM hasta 16,0 DME MLG. Virar a la derecha para seguir R-216 BLN directo a VOR/DME BLN.

Pendiente mínima de ascenso 5,8% hasta 6000 ft.

SALIDA BAILEN UNO SIERRA (BLN1S)

Subir en rumbo magnético 313° hasta 4,3 DME MLG. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 210 kt) para seguir rumbo magnético 154° hasta interceptar ruta magnética 099° GM. Virar a la izquierda para seguir ruta magnética 099° GM hasta 11,6 DME MLG. Virar a la izquierda (IAS MAX en viraje 250 kt) para seguir R-204 GDA directo a DVOR/DME GDA. Proceder por R-018 GDA/R-198 BLN directo a VOR/DME BLN.

Pendiente mínima de ascenso 5,5% hasta 5000 ft..

SALIDA BAILEN UNO TANGO (BLN1T)

Subir en rumbo magnético 313° hasta 4,3 DME MLG. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 250 kt) para seguir ruta magnética 342° GM hasta 16,0 DME MLG. Virar a la derecha para seguir R-249 GDA directo a DVOR/DME GDA. Proceder por R-018 GDA/R-198 BLN directo a VOR/DME BLN.

Pendiente mínima de ascenso 5.8% hasta 6000 ft.

SALIDA INKAL UNO SIERRA (INKAL1S)

Subir en rumbo magnético 313° hasta 4,3 DME MLG. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 210 kt) para seguir rumbo magnético 154° hasta interceptar ruta magnética 099° GM. Virar a la izquierda para seguir ruta magnética 099° GM hasta 11,6 DME MLG. Virar a la derecha para seguir R-098 MLG directo a INKAL.

Pendiente mínima de ascenso 5,5% hasta 5000 ft.

← **SALIDA JEREZ UNO LIMA (JRZ1L)**

Subir en rumbo magnético 313° hasta 4,3 DME MLG. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 250 kt) para seguir ruta magnética 342° GM hasta 16,0 DME MLG. Virar a la izquierda para seguir R-122 MAR directo a DVOR/DME MAR. Proceder por R-256 MAR/R-076 JRZ directo a DVOR/DME JRZ.

Pendiente mínima de ascenso 5,8% hasta 6000 ft.

SALIDA JEREZ UNO SIERRA (JRZ1S)

Subir en rumbo magnético 313° hasta 4,3 DME MLG. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 210 kt) para seguir rumbo magnético 154° hasta interceptar R-214 MGA. Virar a la derecha para seguir R-214 MGA hasta 33,0 DME MGA. Virar a la derecha para seguir R-117 JRZ directo a DVOR/DME JRZ.

Pendiente mínima de ascenso 6,3% hasta 4000 ft.

SALIDA NESDA UNO SIERRA (NESDA1S)

Subir en rumbo magnético 313° hasta 4,3 DME MLG. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 210 kt) para seguir rumbo magnético 154° hasta interceptar ruta magnética 099° GM. Virar a la izquierda para seguir ruta magnética 099° GM hasta 11,6 DME MLG. Virar a la izquierda (IAS MAX en viraje 250 kt) para seguir R-204 GDA hasta 25,0 DME GDA. Virar a la derecha para seguir R-090 MGA directo a cruzar NESDA a FL110 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 5,5% hasta FL85.

SALIDA PEKOP UNO SIERRA (PEKOP1S). Sujeta a la actividad de la LED169

Subir en rumbo magnético 313° hasta 4,3 DME MLG. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 210 kt) para seguir rumbo magnético 154° hasta interceptar ruta magnética 099° GM. Virar a la izquierda para seguir ruta magnética 099° GM hasta 11,6 DME MLG. Virar a la derecha para seguir R-144 MGA directo a EPATA. Directo a PEKOP.

Pendiente mínima de ascenso 5,5% hasta 5000 ft.

STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID).

RUNWAY 30

NOTE APPLICABLE TO ALL SID:

UNDER RADAR CONTROL: IAS MAX 250 kt at FL120 or below.

BAILEN ONE LIMA DEPARTURE (BLN1L)

Climb on magnetic heading 313° to 4.3 DME MLG. Turn right (turning IAS MAX 250 kt) to follow magnetic track 342° GM to 16.0 DME MLG. Turn right to follow R-216 BLN direct to VOR/DME BLN.

5.8% minimum climb gradient to 6000 ft.

BAILEN ONE SIERRA DEPARTURE (BLN1S)

Climb on magnetic heading 313° to 4.3 DME MLG. Turn right (turning IAS MAX 210 kt) to follow magnetic heading 154° to intercept magnetic track 099° GM. Turn left to follow magnetic track 099° GM to 11.6 DME MLG. Turn left (turning IAS MAX 250 kt) to follow R-204 GDA direct to DVOR/DME GDA. Proceed on R-018 GDA/R-198 BLN direct to VOR/DME BLN.

5.5% minimum climb gradient to 5000 ft.

BAILEN ONE TANGO DEPARTURE (BLN1T)

Climb on magnetic heading 313° to 4.3 DME MLG. Turn right (turning IAS MAX 250 kt) to follow magnetic track 342° GM to 16.0 DME MLG. Turn right to follow R-249 GDA direct to DVOR/DME GDA. Proceed on R-018 GDA/R-198 BLN direct to VOR/DME BLN.

5.8% minimum climb gradient to 6000 ft.

INKAL ONE SIERRA DEPARTURE (INKAL1S)

Climb on magnetic heading 313° to 4.3 DME MLG. Turn right (turning IAS MAX 210 kt) to follow magnetic heading 154° to intercept magnetic track 099° GM. Turn left to follow magnetic track 099° GM to 11.6 DME MLG. Turn right to follow R-098 MLG direct to INKAL.

5.5% minimum climb gradient to 5000 ft.

JEREZ ONE LIMA DEPARTURE (JRZ1L)

Climb on magnetic heading 313° to 4.3 DME MLG. Turn right (turning IAS MAX 250 kt) to follow magnetic track 342° GM to 16.0 DME MLG. Turn left to follow R-122 MAR direct to DVOR/DME MAR. Proceed on R-256 MAR/R-076 JRZ direct to DVOR/DME JRZ.

5.8% minimum climb gradient to 6000 ft.

JEREZ ONE SIERRA DEPARTURE (JRZ1S)

Climb on magnetic heading 313° to 4.3 DME MLG. Turn right (turning IAS MAX 210 kt) to follow magnetic heading 154° to intercept R-214 MGA. Turn right to follow R-214 MGA to 33.0 DME MGA. Turn right to follow R-117 JRZ direct to DVOR/DME JRZ.

6.3% minimum climb gradient to 4000 ft.

NESDA ONE SIERRA DEPARTURE (NESDA1S)

Climb on magnetic heading 313° to 4.3 DME MLG. Turn right (turning IAS MAX 210 kt) to follow magnetic heading 154° to intercept magnetic track 099° GM. Turn left to follow magnetic track 099° GM to 11.6 DME MLG. Turn left (turning IAS MAX 250 kt) to follow R-204 GDA to 25.0 DME GDA. Turn right to follow R-090 MGA direct to cross NESDA at FL110 or above.

5.5% minimum climb gradient to FL85.

PEKOP ONE SIERRA DEPARTURE (PEKOP1S). Subject to LED169 activity

Climb on magnetic heading 313° to 4.3 DME MLG. Turn right (turning IAS MAX 210 kt) to follow magnetic heading 154° to intercept magnetic track 099° GM. Turn left to follow magnetic track 099° GM to 11.6 DME MLG. Turn right to follow R-144 MGA direct to EPATA. Direct to PEKOP.

5.5% minimum climb gradient to 5000 ft.

SALIDA PEPAS UNO TANGO (PEPAS1T)

Subir en rumbo magnético 313° hasta 4,3 DME MLG. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 250 kt) para seguir ruta magnética 342° GM hasta 16,0 DME MLG. Virar a la derecha para seguir R-249 GDA hasta 11,1 DME GDA. Virar a la derecha para seguir R-085 MAR directo a PEPAS.

Pendiente mínima de ascenso 5,8% hasta 6000 ft.

SALIDA PIMOS UNO SIERRA (PIMOS1S)

Subir en rumbo magnético 313° hasta 4,3 DME MLG. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 210 kt) para seguir rumbo magnético 154° hasta interceptar R-214 MGA. Virar a la derecha para seguir R-214 MGA directo a PIMOS.

Pendiente mínima de ascenso 6,3% hasta 4000 ft.

SALIDA ROLAS UNO SIERRA (ROLAS1S). Sujeta a la actividad de la LER63.

Subir en rumbo magnético 313° hasta 4,3 DME MLG. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 210 kt) para seguir rumbo magnético 154° hasta interceptar ruta magnética 099° GM. Virar a la izquierda para seguir ruta magnética 099° GM hasta 11,6 DME MLG. Virar a la izquierda (IAS MAX en viraje 250 kt) para seguir R-204 GDA hasta 17,8 DME GDA. Virar a la derecha para seguir R-064 MGA directo a cruzar R-064/36,0 DME MGA a FL140 o superior. Directo a ROLAS.

Pendiente mínima de ascenso 5,5% hasta FL85.

SALIDA ROLAS UNO TANGO (ROLAS1T). Sujeta a la actividad de la LER63.

Subir en rumbo magnético 313° hasta 4,3 DME MLG. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 250 kt) para seguir ruta magnética 342° GM hasta 16,0 DME MLG. Virar a la derecha para seguir R-249 GDA hasta 18,0 DME GDA. Virar a la derecha para seguir R-089 MAR directo a cruzar R-089/59,5 DME MAR a FL140 o superior. Virar a la izquierda para seguir R-064 MGA directo a ROLAS.

Pendiente mínima de ascenso 5,8% hasta 6000 ft.

← SALIDA SEVILLA UNO LIMA (SVL1L)

Subir en rumbo magnético 313° hasta 4,3 DME MLG. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 250 kt) para seguir ruta magnética 342° GM hasta 16,0 DME MLG. Virar a la izquierda para seguir R-122 MAR directo a DVOR/DME MAR. Proceder por R-301 MAR/R-121 SVL directo a DVOR/DME SVL.

Pendiente mínima de ascenso 5,8% hasta 6000 ft.

← SALIDA SEVILLA UNO SIERRA (SVL1S)

Subir en rumbo magnético 313° hasta 4,3 DME MLG. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 210 kt) para seguir rumbo magnético 154° hasta interceptar R-214 MGA. Virar a la derecha para seguir R-214 MGA hasta 33,0 DME MGA. Virar a la derecha para seguir R-117 JRZ hasta 26,6 DME JRZ. Virar a la derecha para seguir R-168 SVL directo a DVOR/DME SVL.

Pendiente mínima de ascenso 6,3% hasta 4000 ft.

SALIDA ULPEP UNO SIERRA (ULPEP1S)

Subir en rumbo magnético 313° hasta 4,3 DME MLG. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 210 kt) para seguir rumbo magnético 154° hasta interceptar ruta magnética 099° GM. Virar a la izquierda para seguir ruta magnética 099° GM hasta 11,6 DME MLG. Virar a la izquierda para seguir R-088 MLG directo a ULPEP.

Pendiente mínima de ascenso 5,5% hasta 5000 ft.

SALIDA VIBAS UNO SIERRA (VIBAS1S)

Subir en rumbo magnético 313° hasta 4,3 DME MLG. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 210 kt) para seguir rumbo magnético 154° hasta interceptar ruta magnética 099° GM. Virar a la izquierda para seguir ruta magnética 099° GM hasta 11,6 DME MLG. Virar a la izquierda (IAS MAX en viraje 250 kt) para seguir R-204 GDA directo a DVOR/DME GDA. Proceder por R-055 GDA directo a VIBAS.

Pendiente mínima de ascenso 5,5% hasta 5000 ft.

SALIDA VIBAS UNO TANGO (VIBAS1T)

Subir en rumbo magnético 313° hasta 4,3 DME MLG. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 250 kt) para seguir ruta magnética 342° GM hasta 16,0 DME MLG. Virar a la derecha para seguir R-249 GDA directo a DVOR/DME GDA. Proceder por R-055 GDA directo a VIBAS.

Pendiente mínima de ascenso 5,8% hasta 6000 ft.

PEPAS ONE TANGO DEPARTURE (PEPAS1T)

Climb on magnetic heading 313° to 4.3 DME MLG. Turn right (turning IAS MAX 250 kt) to follow magnetic track 342° GM to 16.0 DME MLG. Turn right to follow R-249 GDA to 11.1 DME GDA. Turn right to follow R-085 MAR direct to PEPAS.

5.8% minimum climb gradient to 6000 ft.

PIMOS ONE SIERRA DEPARTURE (PIMOS1S)

Climb on magnetic heading 313° to 4.3 DME MLG. Turn right (turning IAS MAX 210 kt) to follow magnetic heading 154° to intercept R-214 MGA. Turn right to follow R-214 MGA direct to PIMOS.

6.3% minimum climb gradient to 4000 ft

ROLAS ONE SIERRA DEPARTURE (ROLAS1S). Subject to LER63 activity.

Climb on magnetic heading 313° to 4.3 DME MLG. Turn right (turning IAS MAX 210 kt) to follow magnetic heading 154° to intercept magnetic track 099° GM. Turn left to follow magnetic track 099° GM to 11.6 DME MLG. Turn left (turning IAS MAX 250 kt) to follow R-204 GDA to 17.8 DME GDA. Turn right to follow R-064 MGA direct to cross R-064/36.0 DME MGA at FL140 or above. Direct to ROLAS.

5.5% minimum climb gradient to FL85.

ROLAS ONE TANGO DEPARTURE (ROLAS1T). Subject to LER63 activity.

Climb on magnetic heading 313° to 4.3 DME MLG. Turn right (turning IAS MAX 250 kt) to follow magnetic track 342° GM to 16.0 DME MLG. Turn right to follow R-249 GDA to 18.0 DME GDA. Turn right to follow R-089 MAR direct to cross R-089/59.5 DME MAR at FL140 or above. Turn left to follow R-064 MGA direct to ROLAS.

5.8% minimum climb gradient to 6000 ft.

SEVILLA ONE LIMA DEPARTURE (SVL1L)

Climb on magnetic heading 313° to 4.3 DME MLG. Turn right (turning IAS MAX 250 kt) to follow magnetic track 342° GM to 16.0 DME MLG. Turn left to follow R-122 MAR direct to DVOR/DME MAR. Proceed on R-301 MAR/R-121 SVL direct to DVOR/DME SVL.

5.8% minimum climb gradient to 6000 ft.

SEVILLA ONE SIERRA DEPARTURE (SVL1S)

Climb on magnetic heading 313° to 4.3 DME MLG. Turn right (turning IAS MAX 210 kt) to follow magnetic heading 154° to intercept R-214 MGA. Turn right to follow R-214 MGA to 33.3 DME MGA. Turn right to follow R-117 JRZ to 26.6 DME JRZ. Turn right to follow R-168 SVL direct to DVOR/DME SVL.

6.3% minimum climb gradient to 4000 ft.

ULPEP ONE SIERRA DEPARTURE (ULPEP1S)

Climb on magnetic heading 313° to 4.3 DME MLG. Turn right (turning IAS MAX 210 kt) to follow magnetic heading 154° to intercept magnetic track 099° GM. Turn left to follow magnetic track 099° GM to 11.6 DME MLG. Turn left to follow R-088 MLG direct to ULPEP.

5.5% minimum climb gradient to 5000 ft.

VIBAS ONE SIERRA DEPARTURE (VIBAS1S)

Climb on magnetic heading 313° to 4.3 DME MLG. Turn right (turning IAS MAX 210 kt) to follow magnetic heading 154° to intercept magnetic track 099° GM. Turn left to follow magnetic track 099° GM to 11.6 DME MLG. Turn left (turning IAS MAX 250 kt) to follow R-204 GDA direct to DVOR/DME GDA. Proceed on R-055 GDA direct to VIBAS.

5.5% minimum climb gradient to 5000 ft.

VIBAS ONE TANGO DEPARTURE (VIBAS1T)

Climb on magnetic heading 313° to 4.3 DME MLG. Turn right (turning IAS MAX 250 kt) to follow magnetic track 342° GM to 16.0 DME MLG. Turn right to follow R-249 GDA direct to DVOR/DME GDA. Proceed on R-055 GDA direct to VIBAS.

5.8% minimum climb gradient to 6000 ft.

SALIDA DE CONTINGENCIA

En caso de fallo de una o más radioayudas que soportan las salidas de la pista 30, se procederá del siguiente modo:

Subir en rumbo de pista hasta 5800 ft AMSL. Virar siguiendo instrucciones ATC.

Pendiente mínima de ascenso 8.8%.

En caso de fallo de comunicaciones, proceder según lo establecido en la sección ENR 1.8, apartado "Fallo de las Comunicaciones Aeroterrestres" de AIP-ESPAÑA.

CONTINGENCY DEPARTURE

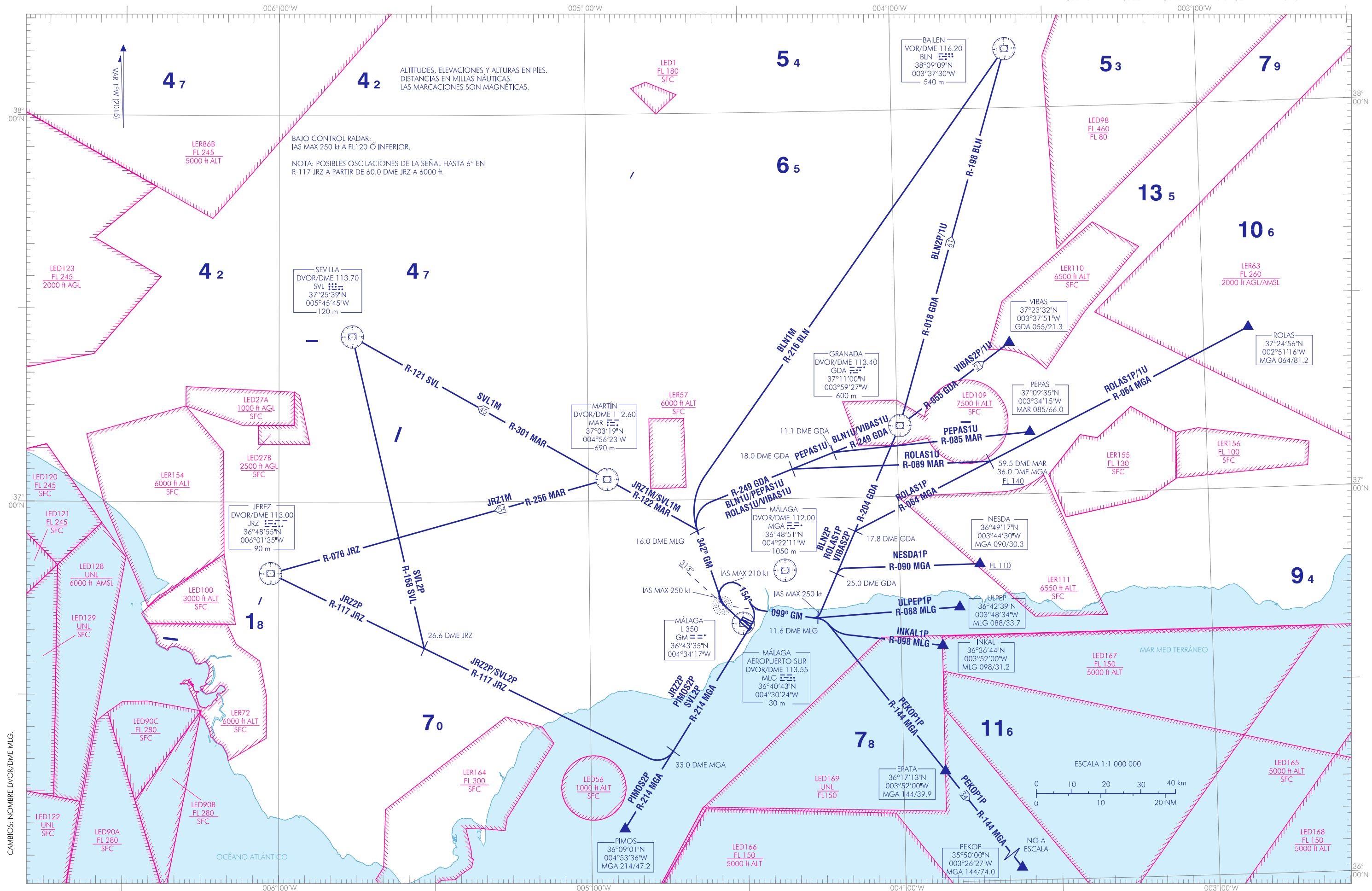
In the event of failure of one or more nav aids on which the departures from runway 30 are based on, the following procedure shall be carried out:

Climb on runway heading to 5800 ft AMSL. Turn following ATC instructions.

8.8% minimum climb gradient.

In case of communications failure, proceed according to what is established on section ENR 1.8, item "Air-ground Communications Failure" of AIP-ESPAÑA.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

MÁLAGA/Costa del Sol AD

SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID).

PISTA 31

NOTA APLICABLE A TODAS LAS SID:

BAJO CONTROL RADAR: IAS MAX 250 kt a FL120 o inferior.

SALIDA BAIEN UNO MIKE (BLN1M)

Subir en rumbo de pista hasta L GM. Proceder por ruta magnética 342° GM (IAS MAX en viraje 250 kt) hasta 16,0 DME MLG. Virar a la derecha para seguir R-216 BLN directo a VOR/DME BLN.

Pendiente mínima de ascenso 5,8% hasta 6000 ft.

SALIDA BAIEN DOS PAPA (BLN2P)

Subir en rumbo de pista hasta L GM. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 210 kt) para seguir rumbo magnético 154° hasta interceptar ruta magnética 099° GM. Virar a la izquierda para seguir ruta magnética 099° GM hasta 11,6 DME MLG. Virar a la izquierda (IAS MAX en viraje 250 kt) para seguir R-204 GDA directo a DVOR/DME GDA. Proceder por R-018 GDA/R-198 BLN directo a VOR/DME BLN.

Pendiente mínima de ascenso 5,5% hasta 5000 ft.

SALIDA BAIEN UNO UNIFORM (BLN1U)

Subir en rumbo de pista hasta L GM. Proceder por ruta magnética 342° GM (IAS MAX en viraje 250 kt) hasta 16,0 DME MLG. Virar a la derecha para seguir R-249 GDA directo a DVOR/DME GDA. Proceder por R-018 GDA/R-198 BLN directo a VOR/DME BLN.

Pendiente mínima de ascenso 5,8% hasta 6000 ft.

SALIDA INKAL UNO PAPA (INKAL1P)

Subir en rumbo de pista hasta L GM. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 210 kt) para seguir rumbo magnético 154° hasta interceptar ruta magnética 099° GM. Virar a la izquierda para seguir ruta magnética 099° GM hasta 11,6 DME MLG. Virar a la derecha para seguir R-098 MLG directo a INKAL.

Pendiente mínima de ascenso 5,5% hasta 5000 ft.

← **SALIDA JEREZ UNO MIKE (JRZ1M)**

Subir en rumbo de pista hasta L GM. Proceder por ruta magnética 342° GM (IAS MAX en viraje 250 kt) hasta 16,0 DME MLG. Virar a la izquierda para seguir R-122 MAR directo a DVOR/DME MAR. Proceder por R-256 MAR/R-076 JRZ directo a DVOR/DME JRZ.

Pendiente mínima de ascenso 5,8% hasta 6000 ft.

SALIDA JEREZ DOS PAPA (JRZ2P)

Subir en rumbo de pista hasta L GM. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 210 kt) para seguir rumbo magnético 154° hasta interceptar R-214 MGA. Virar a la derecha para seguir R-214 MGA hasta 33,0 DME MGA. Virar a la derecha para seguir R-117 JRZ directo a DVOR/DME JRZ.

Pendiente mínima de ascenso 6,3% hasta 4000 ft.

SALIDA NESDA UNO PAPA (NESDA1P)

Subir en rumbo de pista hasta L GM. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 210 kt) para seguir rumbo magnético 154° hasta interceptar ruta magnética 099° GM. Virar a la izquierda para seguir ruta magnética 099° GM hasta 11,6 DME MLG. Virar a la izquierda (IAS MAX en viraje 250 kt) para seguir R-204 GDA hasta 25,0 DME GDA. Virar a la derecha para seguir R-090 MGA directo a cruzar NESDA a FL110 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 5,5% hasta FL85.

SALIDA PEKOP UNO PAPA (PEKOP1P). Sujeta a la actividad de la LED169

Subir en rumbo de pista hasta L GM. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 210 kt) para seguir rumbo magnético 154° hasta interceptar ruta magnética 099° GM. Virar a la izquierda para seguir ruta magnética 099° GM hasta 11,6 DME MLG. Virar a la derecha para seguir R-144 MGA directo a EPATA. Directo a PEKOP.

Pendiente mínima de ascenso 5,5% hasta 5000 ft.

STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID).

RUNWAY 31

NOTE APPLICABLE TO ALL SID:

UNDER RADAR CONTROL: IAS MAX 250 kt at FL120 or below.

BAIEN ONE MIKE DEPARTURE (BLN1M)

Climb on runway heading to L GM. Proceed on magnetic track 342° GM (turning IAS MAX 250 kt) to 16.0 DME MLG. Turn right to follow R-216 BLN direct to VOR/DME BLN.

5.8% minimum climb gradient to 6000 ft.

BAIEN TWO PAPA DEPARTURE (BLN2P)

Climb on runway heading to L GM. Turn right (turning IAS MAX 210 kt) to follow magnetic heading 154° to intercept magnetic track 099° GM. Turn left to follow magnetic track 099° GM to 11.6 DME MLG. Turn left (turning IAS MAX 250 kt) to follow R-204 GDA direct to DVOR/DME GDA. Proceed on R-018 GDA/R-198 BLN direct to VOR/DME BLN.

5.5% minimum climb gradient to 5000 ft.

BAIEN ONE UNIFORM DEPARTURE (BLN1U)

Climb on runway heading to L GM. Proceed on magnetic track 342° GM (turning IAS MAX 250 kt) to 16.0 DME MLG. Turn right to follow R-249 GDA direct to DVOR/DME GDA. Proceed on R-018 GDA/R-198 BLN direct to VOR/DME BLN.

5.8% minimum climb gradient to 6000 ft.

INKAL ONE PAPA DEPARTURE (INKAL1P)

Climb on runway heading to L GM. Turn right (turning IAS MAX 210 kt) to follow magnetic heading 154° to intercept magnetic track 099° GM. Turn left to follow magnetic track 099° GM to 11.6 DME MLG. Turn right to follow R-098 MLG direct to INKAL.

5.5% minimum climb gradient to 5000 ft.

JEREZ ONE MIKE DEPARTURE (JRZ1M)

Climb on runway heading to L GM. Proceed on magnetic track 342° GM (turning IAS MAX 250 kt) to 16.0 DME MLG. Turn left to follow R-122 MAR direct to DVOR/DME MAR. Proceed on R-256 MAR/R-076 JRZ direct to DVOR/DME JRZ.

5.8% minimum climb gradient to 6000 ft.

JEREZ TWO PAPA DEPARTURE (JRZ2P)

Climb on runway heading to L GM. Turn right (turning IAS MAX 210 kt) to follow magnetic heading 154° to intercept R-214 MGA. Turn right to follow R-214 MGA to 33.0 DME MGA. Turn right to follow R-117 JRZ direct to DVOR/DME JRZ.

6.3% minimum climb gradient to 4000 ft.

NESDA ONE PAPA DEPARTURE (NESDA1P)

Climb on runway heading to L GM. Turn right (turning IAS MAX 210 kt) to follow magnetic heading 154° to intercept magnetic track 099° GM. Turn left to follow magnetic track 099° GM to 11.6 DME MLG. Turn left (turning IAS MAX 250 kt) to follow R-204 GDA to 25.0 DME GDA. Turn right to follow R-090 MGA direct to cross NESDA at FL110 or above.

5.5% minimum climb gradient to FL85.

PEKOP ONE PAPA DEPARTURE (PEKOP1P). Subject to LED169 activity

Climb on runway heading to L GM. Turn right (turning IAS MAX 210 kt) to follow magnetic heading 154° to intercept magnetic track 099° GM. Turn left to follow magnetic track 099° GM to 11.6 DME MLG. Turn right to follow R-144 MGA direct to EPATA. Direct to PEKOP.

5.5% minimum climb gradient to 5000 ft.

SALIDA PEPAS UNO UNIFORM (PEPAS1U)

Subir en rumbo de pista hasta L GM. Proceder por ruta magnética 342° GM (IAS MAX en viraje 250 kt) hasta 16,0 DME MLG. Virar a la derecha para seguir R-249 GDA hasta 11,1 DME GDA. Virar a la derecha para seguir R-085 MAR directo a PEPAS.
Pendiente mínima de ascenso 5,8% hasta 6000 ft.

SALIDA PIMOS DOS PAPA (PIMOS2P)

Subir en rumbo de pista hasta L GM. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 210 kt) para seguir rumbo magnético 154° hasta interceptar R-214 MGA. Virar a la derecha para seguir R-214 MGA directo a PIMOS.
Pendiente mínima de ascenso 6,3% hasta 4000 ft.

SALIDA ROLAS UNO PAPA (ROLAS1P). Sujeta a la actividad de la LER63

Subir en rumbo de pista hasta L GM. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 210 kt) para seguir rumbo magnético 154° hasta interceptar ruta magnética 099° GM. Virar a la izquierda para seguir ruta magnética 099° GM hasta 11,6 DME MLG. Virar a la izquierda (IAS MAX en viraje 250 kt) para seguir R-204 GDA hasta 17,8 DME GDA. Virar a la derecha para seguir R-064 MGA directo a cruzar R-064/36,0 DME MGA a FL140 o superior. Directo a ROLAS.
Pendiente mínima de ascenso 5,5% hasta FL85.

SALIDA ROLAS UNO UNIFORM (ROLAS1U). Sujeta a la actividad de la LER63

Subir en rumbo de pista hasta L GM. Proceder por ruta magnética 342° GM (IAS MAX en viraje 250 kt) hasta 16,0 DME MLG. Virar a la derecha para seguir R-249 GDA hasta 18,0 DME GDA. Virar a la derecha para seguir R-089 MAR directo a cruzar R-089/59,5 DME MAR a FL140 o superior. Virar a la izquierda para seguir R-064 MGA directo a ROLAS.
Pendiente mínima de ascenso 5,8% hasta 6000 ft.

← **SALIDA SEVILLA UNO MIKE (SVL1M)**

Subir en rumbo de pista hasta L GM. Proceder por ruta magnética 342° GM (IAS MAX en viraje 250 kt) hasta 16,0 DME MLG. Virar a la izquierda para seguir R-122 MAR directo a DVOR/DME MAR. Proceder por R-301 MAR/R-121 SVL directo a DVOR/DME SVL.
Pendiente mínima de ascenso 5,8% hasta 6000 ft.

← **SALIDA SEVILLA DOS PAPA (SVL2P)**

Subir en rumbo de pista hasta L GM. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 210 kt) para seguir rumbo magnético 154° hasta interceptar R-214 MGA. Virar a la derecha para seguir R-214 MGA hasta 33,0 DME MGA. Virar a la derecha para seguir R-117 JRZ hasta 26,6 DME JRZ. Virar a la derecha para seguir R-168 SVL directo a DVOR/DME SVL.
Pendiente mínima de ascenso 6,3% hasta 4000 ft.

SALIDA ULPEP UNO PAPA (ULPEP1P)

Subir en rumbo de pista hasta L GM. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 210 kt) para seguir rumbo magnético 154° hasta interceptar ruta magnética 099° GM. Virar a la izquierda para seguir ruta magnética 099° GM hasta 11,6 DME MLG. Virar a la izquierda para seguir R-088 MLG directo a ULPEP.
Pendiente mínima de ascenso 5,5% hasta 5000 ft.

SALIDA VIBAS DOS PAPA (VIBAS2P)

Subir en rumbo de pista hasta L GM. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 210 kt) para seguir rumbo magnético 154° hasta interceptar ruta magnética 099° GM. Virar a la izquierda para seguir ruta magnética 099° GM hasta 11,6 DME MLG. Virar a la izquierda (IAS MAX en viraje 250 kt) para seguir R-204 GDA directo a DVOR/DME GDA. Proceder por R-055 GDA directo a VIBAS.
Pendiente mínima de ascenso 5,5% hasta 5000 ft.

SALIDA VIBAS UNO UNIFORM (VIBAS1U)

Subir en rumbo de pista hasta L GM. Proceder por ruta magnética 342° GM (IAS MAX en viraje 250 kt) hasta 16,0 DME MLG. Virar a la derecha para seguir R-249 GDA directo a DVOR/DME GDA. Proceder por R-055 GDA directo a VIBAS.
Pendiente mínima de ascenso 5,8% hasta 6000 ft.

PEPAS ONE UNIFORM DEPARTURE (PEPAS1U).

Climb on runway heading to L GM. Proceed on magnetic track 342° GM (turning IAS MAX 250 kt) to 16.0 DME MLG. Turn right to follow R-249 GDA to 11.1 DME GDA. Turn right to follow R-085 MAR direct to PEPAS.
5.8% minimum climb gradient to 6000 ft.

PIMOS TWO PAPA DEPARTURE (PIMOS2P)

Climb on runway heading to L GM. Turn right (turning IAS MAX 210 kt) to follow magnetic heading 154° to intercept R-214 MGA. Turn right to follow R-214 MGA direct to PIMOS.
6.3% minimum climb gradient to 4000 ft.

ROLAS ONE PAPA DEPARTURE (ROLAS1P). Subject to LER63 activity

Climb on runway heading to L GM. Turn right (turning IAS MAX 210 kt) to follow magnetic heading 154° to intercept magnetic track 099° GM. Turn left to follow magnetic track 099° GM to 11.6 DME MLG. Turn left (turning IAS MAX 250 kt) to follow R-204 GDA to 17.8 DME GDA. Turn right to follow R-064 MGA direct to cross R-064/36.0 DME MGA at FL140 or above. Direct to ROLAS.
5.5% minimum climb gradient to FL85.

ROLAS ONE UNIFORM DEPARTURE (ROLAS1U). Subject to LER63 activity

Climb on runway heading to L GM. Proceed on magnetic track 342° GM (turning IAS MAX 250 kt) to 16.0 DME MLG. Turn right to follow R-249 GDA to 18.0 DME GDA. Turn right to follow R-089 MAR direct to cross R-089/59.5 DME MAR at FL140 or above. Turn left to follow R-064 MGA direct to ROLAS.
5.8% minimum climb gradient to 6000 ft.

SEVILLA ONE MIKE DEPARTURE (SVL1M)

Climb on runway heading to L GM. Proceed on magnetic track 342° GM (turning IAS MAX 250 kt) to 16.0 DME MLG. Turn left to follow R-122 MAR direct to DVOR/DME MAR. Proceed on R-301 MAR/R-121 SVL direct to DVOR/DME SVL.
5.8% minimum climb gradient to 6000 ft.

SEVILLA TWO PAPA DEPARTURE (SVL2P)

Climb on runway heading to L GM. Turn right (turning IAS MAX 210 kt) to follow magnetic heading 154° to intercept R-214 MGA. Turn right to follow R-214 MGA to 33.3 DME MGA. Turn right to follow R-117 JRZ to 26.6 DME JRZ. Turn right to follow R-168 SVL direct to DVOR/DME SVL.
6.3% minimum climb gradient to 4000 ft.

ULPEP ONE PAPA DEPARTURE (ULPEP1P)

Climb on runway heading to L GM. Turn right (turning IAS MAX 210 kt) to follow magnetic heading 154° to intercept magnetic track 099° GM. Turn left to follow magnetic track 099° GM to 11.6 DME MLG. Turn left to follow R-088 MLG direct to ULPEP.
5.5% minimum climb gradient to 5000 ft.

VIBAS TWO PAPA DEPARTURE (VIBAS2P)

Climb on runway heading to L GM. Turn right (turning IAS MAX 210 kt) to follow magnetic heading 154° to intercept magnetic track 099° GM. Turn left to follow magnetic track 099° GM to 11.6 DME MLG. Turn left (turning IAS MAX 250 kt) to follow R-204 GDA direct to DVOR/DME GDA. Proceed on R-055 GDA direct to VIBAS.
5.5% minimum climb gradient to 5000 ft.

VIBAS ONE UNIFORM DEPARTURE (VIBAS1U)

Climb on runway heading to L GM. Proceed on magnetic track 342° GM (turning IAS MAX 250 kt) to 16.0 DME MLG. Turn right to follow R-249 GDA direct to DVOR/DME GDA. Proceed on R-055 GDA direct to VIBAS.
5.8% minimum climb gradient to 6000 ft.

SALIDA DE CONTINGENCIA

En caso de fallo de una o más radioayudas que soportan las salidas de la pista 31, se procederá del siguiente modo:

Subir en rumbo 307° hasta 5800 ft AMSL. Virar siguiendo instrucciones ATC.

Pendiente mínima de ascenso 8,8%.

En caso de fallo de comunicaciones, proceder según lo establecido en la sección ENR 1.8, apartado "Fallo de las Comunicaciones Aeroterrestres" de AIP-ESPAÑA.

CONTINGENCY DEPARTURE

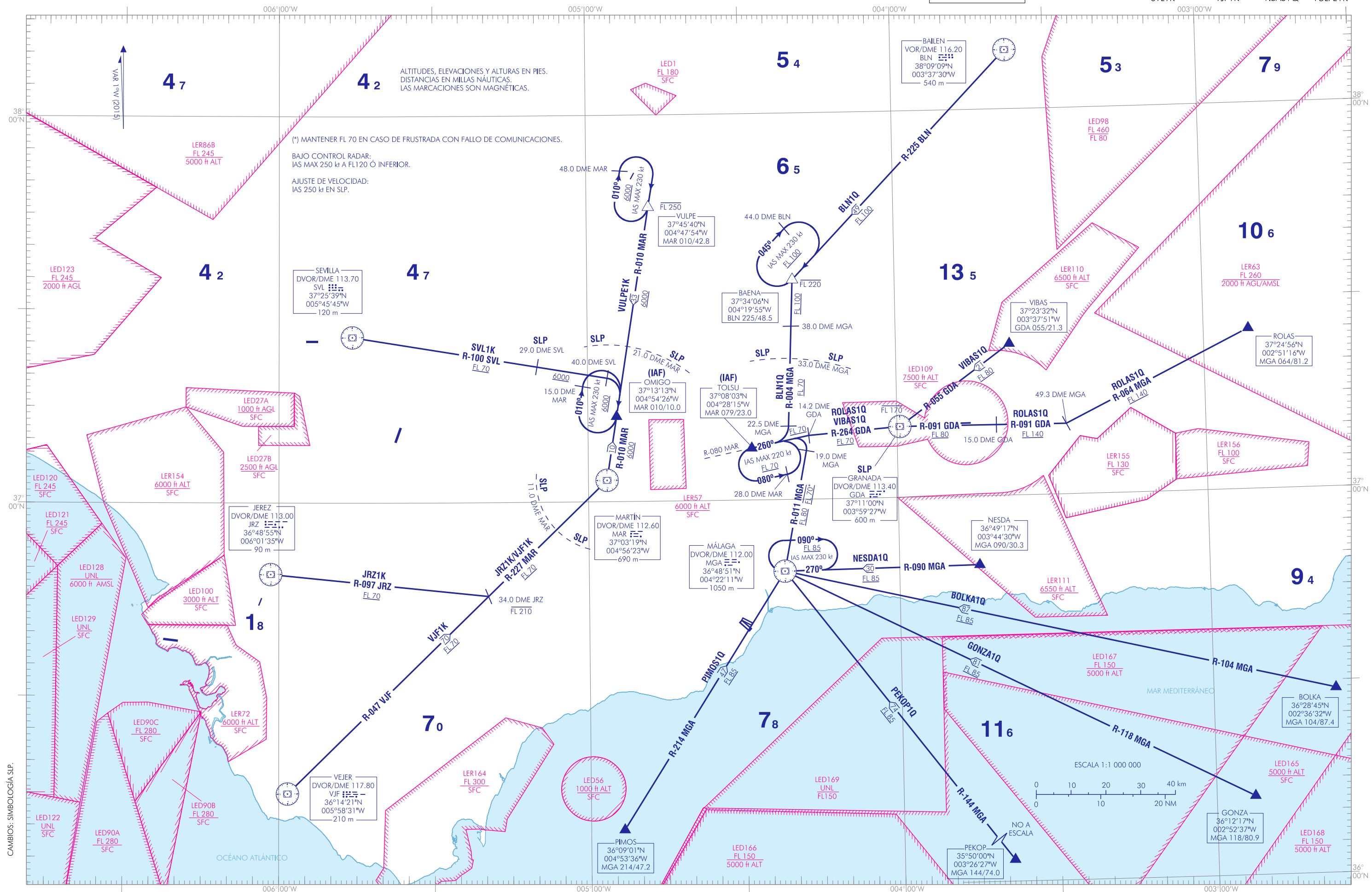
In the event of failure of one or more nav aids on which the departures from runway 31 are based on, the following procedure shall be carried out:

Climb on heading 307° to 5800 ft AMSL. Turn following ATC instructions.

8.8% minimum climb gradient.

In case of communications failure, proceed according to what is established on section ENR 1.8, item "Air-ground Communications Failure" of AIP-ESPAÑA.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

MÁLAGA/Costa del Sol AD

LLEGADAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (STAR).

PISTA 12/13

NOTA APLICABLE A TODAS LAS STAR:

BAJO CONTROL RADAR: IAS MAX 250 kt a FL120 o inferior.

LLEGADA BAILEN UNO QUEBEC (BLN1Q)

VOR/DME BLN, BAENA, R-004/22,5 DME MGA, R-079 MAR, TOLSU (IAF).

LLEGADA BOLKA UNO QUEBEC (BOLKA1Q). Sujeta a la actividad de las LED167 y LED169

BOLKA, DVOR/DME MGA, R-011/19,0 DME MGA, R-079 MAR, TOLSU (IAF).

LLEGADA GONZA UNO QUEBEC (GONZA1Q). Sujeta a la actividad de las LED167 y LED169

GONZA, DVOR/DME MGA, R-011/19,0 DME MGA, R-079 MAR, TOLSU (IAF).

LLEGADA JEREZ UNO KILO (JRZ1K)

Tránsito procedente de: Jerez AD.

DVOR/DME JRZ, R-097/34,0 DME JRZ, R-047 VJF/R-227 MAR, DVOR/DME MAR, OMIGO (IAF).

LLEGADA NESDA UNO QUEBEC (NESDA1Q)

NESDA, DVOR/DME MGA, R-011/19,0 DME MGA, R-079 MAR, TOLSU (IAF).

LLEGADA PEKOP UNO QUEBEC (PEKOP1Q). Sujeta a la actividad de la LED169

Tránsito procedente de: Melilla AD.

PEKOP, DVOR/DME MGA, R-011/19,0 DME MGA, R-079 MAR, TOLSU (IAF).

LLEGADA PIMOS UNO QUEBEC (PIMOS1Q)

PIMOS, DVOR/DME MGA, R-011/19,0 DME MGA, R-079 MAR, TOLSU (IAF).

LLEGADA ROLAS UNO QUEBEC (ROLAS1Q). Sujeta a la actividad de las LED109 y LER63

ROLAS, R-064/49,3 DME MGA, R-091 GDA, DVOR/DME GDA, R-264/14,2 DME GDA, R-079 MAR, TOLSU (IAF).

← LLEGADA SEVILLA UNO KILO (SVL1K)

DVOR/DME SVL, R-100/40,0 DME SVL, R-010 MAR, OMIGO (IAF).

LLEGADA VEJER UNO KILO (VJF1K)

DVOR/DME VJF, DVOR/DME MAR, OMIGO (IAF).

LLEGADA VIBAS UNO QUEBEC (VIBAS1Q). Sujeta a la actividad de la LED109

VIBAS, DVOR/DME GDA, R-264/14,2 DME GDA, R-079 MAR, TOLSU (IAF).

LLEGADA VULPE UNO KILO (VULPE1K)

VULPE, OMIGO (IAF).

STANDARD INSTRUMENT ARRIVALS (STAR).

RUNWAY 12/13

NOTE APPLICABLE TO ALL STAR:

UNDER RADAR CONTROL: IAS MAX 250 kt at FL120 or below.

BAILEN ONE QUEBEC ARRIVAL (BLN1Q)

VOR/DME BLN, BAENA, R-004/22.5 DME MGA, R-079 MAR, TOLSU (IAF).

BOLKA ONE QUEBEC ARRIVAL (BOLKA1Q). Subject to LED167 and LED169 activity

BOLKA, DVOR/DME MGA, R-011/19.0 DME MGA, R-079 MAR, TOLSU (IAF).

GONZA ONE QUEBEC ARRIVAL (GONZA1Q). Subject to LED167 and LED169 activity

GONZA, DVOR/DME MGA, R-011/19.0 DME MGA, R-079 MAR, TOLSU (IAF).

JEREZ ONE KILO ARRIVAL (JRZ1K)

Traffic arriving from: Jerez AD.

DVOR/DME JRZ, R-097/34.0 DME JRZ, R-047 VJF/R-227 MAR, DVOR/DME MAR, OMIGO (IAF).

NESDA ONE QUEBEC ARRIVAL (NESDA1Q)

NESDA, DVOR/DME MGA, R-011/19.0 DME MGA, R-079 MAR, TOLSU (IAF).

PEKOP ONE QUEBEC ARRIVAL (PEKOP1Q). Subject to LED169 activity

Traffic arriving from: Melilla AD.

PEKOP, DVOR/DME MGA, R-011/19.0 DME MGA, R-079 MAR, TOLSU (IAF).

PIMOS ONE QUEBEC ARRIVAL (PIMOS1Q)

PIMOS, DVOR/DME MGA, R-011/19.0 DME MGA, R-079 MAR, TOLSU (IAF).

ROLAS ONE QUEBEC ARRIVAL (ROLAS1Q). Subject to LED109 and LER63 activity

ROLAS, R-064/49.3 DME MGA, R-091 GDA, DVOR/DME GDA, R-264/14.2 DME GDA, R-079 MAR, TOLSU (IAF).

SEVILLA ONE KILO ARRIVAL (SVL1K)

DVOR/DME SVL, R-100/40.0 DME SVL, R-010 MAR, OMIGO (IAF).

VEJER ONE KILO ARRIVAL (VJF1K)

DVOR/DME VJF, DVOR/DME MAR, OMIGO (IAF).

VIBAS ONE QUEBEC ARRIVAL (VIBAS1Q). Subject to LED109 activity

VIBAS, DVOR/DME GDA, R-264/14.2 DME GDA, R-079 MAR, TOLSU (IAF).

VULPE ONE KILO ARRIVAL (VULPE1K)

VULPE, OMIGO (IAF).

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

MÁLAGA/Costa del Sol AD

LLEGADAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (STAR).

PISTA 31

NOTA APLICABLE A TODAS LAS STAR:

BAJO CONTROL RADAR: IAS MAX 210 kt a FL120 o inferior.

LLEGADA BAILEN UNO ZULU (BLN1Z)

VOR/DME BLN, VIBAS, MOSUK, R-064/23,5 DME MGA, R-177/36,0 DME GDA, R-107 MLG, PISAV (IAF).

LLEGADA BOLKA UNO ZULU (BOLKA1Z). Sujeta a la actividad de las LED167 y LED169

BOLKA, R-104/22,5 DME MGA, R-177/36,0 DME GDA, R-107 MLG, PISAV (IAF).

LLEGADA GONZA UNO ZULU (GONZA1Z). Sujeta a la actividad de las LED167 y LED169

GONZA, INKAL, 225°, R-107 MLG, PISAV (IAF).

LLEGADA JEREZ UNO JULIETT (JRZ1J)

Tránsito procedente de: Jerez AD.

DVOR/DME JRZ, BALPO, KURET, ARCO 26,0 DME MGA, ETROV (IAF).

LLEGADA NESDA UNO ZULU (NESDA1Z)

NESDA, R-090/22,0 DME MGA, R-177/36,0 DME GDA, R-107 MLG, PISAV (IAF).

LLEGADA PEKOP UNO ZULU (PEKOP1Z). Sujeta a la actividad de la LED169

Tránsito procedente de: Melilla AD.

PEKOP, EPATA, R-144/32,0 DME MGA, ARCO 29,0 DME MLG, R-107 MLG, PISAV (IAF).

LLEGADA PIMOS UNO JULIETT (PIMOS1J)

PIMOS, R-214/28,0 DME MGA, ARCO 26,0 DME MGA, ETROV (IAF).

LLEGADA ROLAS UNO ZULU (ROLAS1Z). Sujeta a la actividad de la LER63

ROLAS, MOSUK, R-064/23,5 DME MGA, R-177/36,0 DME GDA, R-107 MLG, PISAV (IAF).

➔ LLEGADA SEVILLA UNO JULIETT (SVL1J)

DVOR/DME SVL, DVOR/DME MAR, KURET, ARCO 26,0 DME MGA, ETROV (IAF).

LLEGADA VEJER UNO JULIETT (VJF1J)

DVOR/DME VJF, R-047/36,9 DME VJF, BALPO, KURET, ARCO 26,0 DME MGA, ETROV (IAF).

LLEGADA VIBAS UNO ZULU (VIBAS1Z)

VIBAS, MOSUK, R-064/23,5 DME MGA, R-177/36,0 DME GDA, R-107 MLG, PISAV (IAF).

LLEGADA VULPE UNO JULIETT (VULPE1J)

VULPE, DVOR/DME MAR, KURET, ARCO 26,0 DME MGA, ETROV (IAF).

STANDARD INSTRUMENT ARRIVALS (STAR).

RUNWAY 31

NOTE APPLICABLE TO ALL STAR:

UNDER RADAR CONTROL: IAS MAX 210 kt at FL120 or below.

BAILEN ONE ZULU ARRIVAL (BLN1Z)

VOR/DME BLN, VIBAS, MOSUK, R-064/23.5 DME MGA, R-177/36.0 DME GDA, R-107 MLG, PISAV (IAF).

BOLKA ONE ZULU ARRIVAL (BOLKA1Z). Subject to LED167 and LED169 activity

BOLKA, R-104/22.5 DME MGA, R-177/36.0 DME GDA, R-107 MLG, PISAV (IAF).

GONZA ONE ZULU ARRIVAL (GONZA1Z). Subject to LED167 and LED169 activity

GONZA, INKAL, 225°, R-107 MLG, PISAV (IAF).

JEREZ ONE JULIETT ARRIVAL (JRZ1J)

Traffic arriving from: Jerez AD.

DVOR/DME JRZ, BALPO, KURET, ARC 26.0 DME MGA, ETROV (IAF).

NESDA ONE ZULU ARRIVAL (NESDA1Z)

NESDA, R-090/22.0 DME MGA, R-177/36.0 DME GDA, R-107 MLG, PISAV (IAF).

PEKOP ONE ZULU ARRIVAL (PEKOP1Z). Subject to LED169 activity

Traffic arriving from: Melilla AD.

PEKOP, EPATA, R-144/32.0 DME MGA, ARC 29.0 DME MLG, R-107 MLG, PISAV (IAF).

PIMOS ONE JULIETT ARRIVAL (PIMOS1J)

PIMOS, R-214/28.0 DME MGA, ARC 26.0 DME MGA, ETROV (IAF).

ROLAS ONE ZULU ARRIVAL (ROLAS1Z). Subject to LER63 activity

ROLAS, MOSUK, R-064/23.5 DME MGA, R-177/36.0 DME GDA, R-107 MLG, PISAV (IAF).

SEVILLA ONE JULIETT ARRIVAL (SVL1J)

DVOR/DME SVL, DVOR/DME MAR, KURET, ARC 26.0 DME MGA, ETROV (IAF).

VEJER ONE JULIETT ARRIVAL (VJF1J)

DVOR/DME VJF, R-047/36.9 DME VJF, BALPO, KURET, ARC 26.0 DME MGA, ETROV (IAF).

VIBAS ONE ZULU ARRIVAL (VIBAS1Z)

VIBAS, MOSUK, R-064/23.5 DME MGA, R-177/36.0 DME GDA, R-107 MLG, PISAV (IAF).

VULPE ONE JULIETT ARRIVAL (VULPE1J)

VULPE, DVOR/DME MAR, KURET, ARC 26.0 DME MGA, ETROV (IAF).

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

