

ANEXO X: AIP. AEROPUERTO DE ALICANTE- ELCHE MIGUEL HERNÁNDEZ

1. INDICADOR DE LUGAR-NOMBRE DEL AERÓDROMO
AERODROME LOCATION INDICATOR - NAME**LEAL - ALICANTE/Alicante-Elche Miguel Hernández****2. DATOS GEOGRÁFICOS Y DE ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO****AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA****ARP:** 381656N 0003329W. Ver AD 2-LEAL ADC.**Distancia y dirección desde la ciudad:** 9 km SW.**Elevación:** 43 m / 142 ft.**Ondulación geode:** 50.0 m ± 0.05 m (1).**Temperatura de referencia:** 31°C.→ **Temperatura baja media:** 11°C.**Declinación magnética:** 1°E (2020).**Cambio anual:** 7.2'E.**Administración AD:** Aena.**Dirección:** Aeropuerto de ALICANTE/Alicante-Elche Miguel Hernández - 03195 El Altet (Alicante).**TEL:** +34-966 919 000**FAX:** +34-966 919 354**AFTN:** LEAL**E-mail:** alcops@aena.es**Tránsito autorizado:** IFR/VFR (2)**Observaciones:** (1) Para todos los puntos del AD.

(2) Tráfico de Aviación General y de Negocios (IFR/VFR) está condicionado a la capacidad declarada. Solicitar slot a la oficina de coordinación de horarios o PPR 3 HR a CEOPS LEAL; TEL: +34-966 919 300/415; FAX: +34-965 682 233; AFTN: LEALZPXZ; SITA: ALCEXYA.

Ha de incluir el tipo de aeronave, la matrícula, el operador y agente de asistencia en tierra, aeródromo de origen y de destino, y fecha/hora de ETA y ETD.

No se permitirán vuelos sin autorización.

Debido a razones de seguridad del tránsito aéreo; durante el período entre el 1 de noviembre al 15 de marzo:

- Los vuelos locales VFR están sujetos a autorización ATC.
- Los vuelos VFR ARR/DEP están prohibidos en martes y sábados.

Excepto: vuelos hospital, SAR, emergencia y estado.

Durante el período entre el 16 de marzo y el 31 de octubre:

- Los vuelos VFR locales están prohibidos.
- Los vuelos VFR ARR/DEP están prohibidos los martes, sábados y domingos.

Excepto: vuelos hospital, SAR, emergencia y estado.

ARP: 381656N 0003329W. See AD 2-LEAL ADC.**Distance and direction from the city:** 9 km SW.**Elevation:** 43 m / 142 ft.**Geoid undulation:** 50.0 m ± 0.05 m (1).**Reference temperature:** 31°C.**Low average temperature:** 11°C.**Magnetic variation:** 1°E (2020).**Annual change:** 7.2'E.**AD administration:** Aena.**Address:** Aeropuerto de ALICANTE/Alicante-Elche Miguel Hernández - 03195 El Altet (Alicante).**TEL:** +34-966 919 000**FAX:** +34-966 919 354**AFTN:** LEAL**E-mail:** alcops@aena.es**Approved traffic:** IFR/VFR (2)**Remarks:** (1) For all AD points.

(2) Business and General Aviation Traffic (IFR/VFR) is subject to the declared capacity. Request slot from the scheduling coordination office or PPR 3 HR from CEOPS LEAL; TEL: +34-966 919 300/415; FAX: +34-965 682 233; AFTN: LEALZPXZ; SITA: ALCEXYA.

Aircraft type, registration marking, operator and the handling agent, departure and destination aerodrome, and date/time of ETA and ETD must be included.

Flights without authorisation are not allowed.

Due to air traffic safety reasons; from November 1st to March 15th:

- Local VFR flights are subject to ATC clearance.
- ARR/DEP VFR flights are forbidden on Tuesdays and Saturdays.

Except: hospital, SAR, emergencies and State flights.

From March 16th to October 31st:

- Local VFR flights are forbidden.
- ARR/DEP VFR flights are forbidden on Tuesdays, Saturdays and Sundays.

Except: hospital, SAR, emergencies and State flights.

3. HORARIO DE OPERACIÓN**OPERATIONAL HOURS****Aeropuerto:** H24.**Aduanas e Inmigración:** H24.**Servicios médicos y de sanidad:** Ver GEN 1.4.**AIS/ARO:** H24.**Información MET:** H24.**ATS:** H24.**Abastecimiento de combustible:** H24.**Asistencia en tierra:** H24.**Seguridad:** H24.**Deshielo:** No.**Observaciones:** Ninguna.**Airport:** H24.**Customs and Immigration:** H24.**Health and Sanitation:** See GEN 1.4.**AIS/ARO:** H24.**MET briefing:** H24.**ATS:** H24.**Fuelling:** H24.**Handling:** H24.**Security:** H24.**De-icing:** No.**Remarks:** None.**4. SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO****HANDLING SERVICES AND FACILITIES****Instalaciones para el manejo de carga:** Sin limitaciones.**Tipos de combustible:** 100LL, JET A-1. (1)**Tipos de lubricante:** AEROSHELL W100.**Capacidad de reabastecimiento:** Sin limitaciones.**Instalaciones para el deshielo:** No.**Espacio disponible en hangar:** No.**Instalaciones para reparaciones:** No.

Observaciones: Es obligatorio disponer de agente de asistencia en tierra para todas las operaciones, incluidas las no comerciales. En las operaciones de llegada, los pasajeros y tripulantes deberán esperar la llegada de su agente de asistencia en tierra.

(1) Solicitud de suministro de combustible en los teléfonos:

CLH

TEL: +34-966 919 254 / 255

Móvil: +34-686 761 769

E-mail: alc@grupoclh.com

SLCA

Móvil: +34-661 430 829

+34-661 411 309

E-mail: Alccoordinador@slca.es

Cargo facilities: No limitations.**Fuel types:** 100LL, JET A-1. (1)**Oil types:** AEROSHELL W100.**Refuelling capacity:** No limitations.**De-icing facilities:** No.**Hangar space:** No.**Repair facilities:** No.

Remarks: It is mandatory to have a handling agent for all operations, non-commercial operations included. For arrival operations, passengers and crews must wait for their handling agent.

(1) Requests for fuel supply on the following numbers:

CLH

TEL: +34-966 919 254 / 255

Mobile phone: +34-686 761 769

E-mail: alc@grupoclh.com

SLCA

Mobile phone: +34-661 430 829

+34-661 411 309

E-mail: Alccoordinador@slca.es

→ Agentes de rampa:

- GERARDO MELENDEZ SL
TEL (H24): +34-646 307 619
FAX: N/A
Móvil : +34-676 205 253
E-mail: alcops@gmelendez.com
SITA: HDQGMXH
- GROUNDFORCE
TEL (H24): +34-966 919 050
+34 955 919 068
FAX: No.
Móvil: +34-666 540 723
E-mail: ALCJTORNOS@groundforce.aero
SITA: ALCGFXH
FREQ: 131.625 MHz
- IBERIA AIRPORT SERVICES
TEL (H24): +34-966 919 158 / 224
FAX: +34-966 919 245
Móvil: +34-649 998 127
E-mail: alckib@iberia.es
SITA: ALCKQIB
- SWISSPORT
TEL: +34-678 420 600
FAX: +34-966 919 353
Móvil: +34-616 052 712
E-mail: ALC.dutymanager@swissport.com
SITA: ALCKLXH
- UNITED AVIATION SERVICES, S.L.
TEL (H24): +34-913 936 775
FAX: N/A
Móvil (H24): +34-628 533 761
E-mail: ops.alc@unitedaviation.es; ops@unitedaviation.es

→ Los agentes de rampa Groundforce, Swissport e Iberia Airport Services pueden atender tanto Aviación Comercial como Aviación General.

Ramp agents:

- GERARDO MELENDEZ SL
TEL (H24): +34-646 307 619
FAX: N/A
Mobile phone: +34-676 205 253
E-mail: alcops@gmelendez.com
SITA: HDQGMXH
- GROUNDFORCE
TEL (H24): +34 966 919 050
+34 955 919 068
FAX: No.
Mobile phone: +34-666 540 723
E-mail: ALCJTORNOS@groundforce.aero
SITA: ALCGFXH
FREQ: 131.625 MHz
- IBERIA AIRPORT SERVICES
TEL (H24): +34-966 919 158 / 224
FAX: +34-966 919 245
Mobile phone: +34-649 998 127
E-mail: alckib@iberia.es
SITA: ALCKQIB
- SWISSPORT
TEL: +34-678 420 600
FAX: +34-966 919 353
Mobile phone: +34-616 052 712
E-mail: ALC.dutymanager@swissport.com
SITA: ALCKLXH
- UNITED AVIATION SERVICES, S.L.
TEL (H24): +34-913 936 775
FAX: N/A
Mobile phone (H24): +34-628 533 761
E-mail: ops.alc@unitedaviation.es; ops@unitedaviation.es

Groundforce, Swissport and Iberia Airport Services ramp agents can serve both Commercial Aviation and General Aviation.

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

Hoteles: No.
Restaurante: Si.
Transporte: Taxis, coches de alquiler, autobuses.
Instalaciones médicas: Primeros auxilios, sala de reposo.
Banco/Oficina Postal: Cajeros automáticos/No.
Información turística: Si.
Observaciones: Ninguna.

Hotels: No.
Restaurant: Yes.
Transportation: Taxis, hire cars, buses.
Medical facilities: First aid, resting room.
Bank/Post Office: Banking machines/No.
Tourist information: Yes.
Remarks: None.

6. SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS**RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES**

Categoría de incendios: 9. CAT 7 1600-2000, para CAT 9 en ese horario PPR 20 min.
Equipo de salvamento: De acuerdo con la categoría de incendios publicada.
Retirada de aeronaves inutilizadas: Camiones grúa externos al AD, con capacidad máxima de elevación 60 TM.
Observaciones: El tiempo de respuesta del servicio de salvamento y extinción de incendios es menor a 3 MIN, con un objetivo operacional menor a 2 MIN.

Fire category: 9. CAT 7 1600-2000, for CAT 9 in these hours PPR 20 min.
Rescue equipment: In accordance with the fire category published.
Removal of disabled aircraft: Crane trucks not belonging to AD, with a maximum raising capacity of 60 TM.
Remarks: The response time of the rescue and fire fighting service is less than 3 MIN, with an operational objective of less than 2 MIN.

7. EVALUACIÓN Y NOTIFICACIÓN DEL ESTADO DE LA SUPERFICIE DE LA PISTA Y PLAN PARA LA NIEVE**RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN**

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

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

8. DETALLES DEL ÁREA DE MOVIMIENTO

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

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

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

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

Observaciones: Ninguna.

MOVEMENT AREA DETAILS

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

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

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

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

Remarks: None.

9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUÍA DE RODAJE

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

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

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

Observaciones: Ninguna.

TAXIING GUIDANCE SYSTEM AND MARKINGS

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

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

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

Remarks: None.

10. OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO

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

AERODROME OBSTACLES

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

11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO

Oficina MET: Alicante EMAe.
HR: H24.
METAR: Semihorario.
TAF: 24 HR.
TREND: Sí.
Información: En persona y telefónica.
Documentación de vuelo/Idioma: Cartas y lenguaje claro/Español.
Cartas: Mapas significativos, previstos en altitud (viento y temperatura).
Equipo suplementario: No.
Dependencia ATS atendida: TWR, APP.
Información adicional: Valencia OMAe (LEVA): H24; TEL: +34-963 690 750.
Alicante EMAe: H24; TEL: +34-966 919 215.

METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED

MET office: Alicante EMAe.
HR: H24.
METAR: Half-hourly.
TAF: 24 HR.
TREND: Yes.
Information: In person and by telephone.
Flight documentation/Language: Charts and plain language/Spanish.
Charts: Forecast significant, and wind and temperature at altitude, maps.
Supplementary equipment: No.
ATS unit served: TWR, APP.
Additional information: Valencia OMAe (LEVA): H24; TEL: +34-963 690 750.
Alicante EMAe: H24; TEL: +34-966 919 215.

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

Remarks: Aerodrome climatological summary available. Aerodrome warnings available.

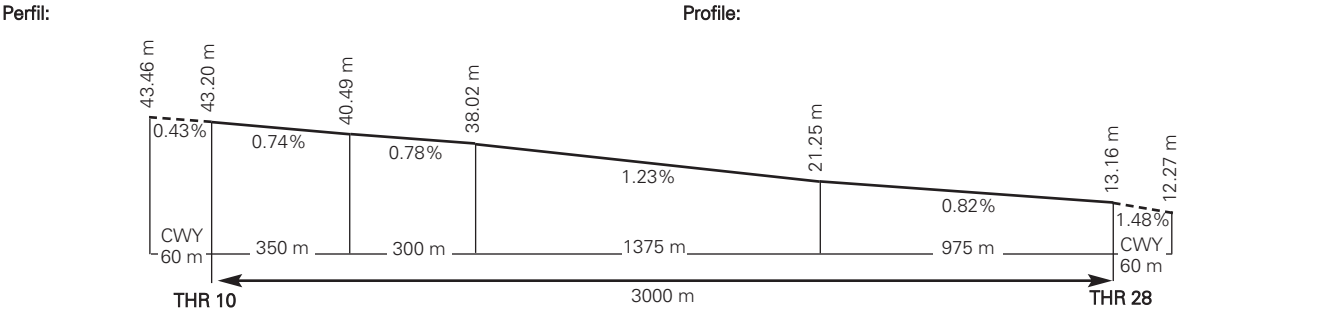
12. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA

RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

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

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

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



13. DISTANCIAS DECLARADAS

DECLARED DISTANCES

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
10	3000	3060	3000	3000
28	3000	3060	3000	3000
28 INT C5	2700	2760	2700	-
28 INT C7	2931	2991	2931	-
10 INT A4	2970	3030	2970	-

Observaciones: Ninguna.

Remarks: None.

14. ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA

APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

Pista: 10

Aproximación: Precisión CAT I, 900 m. LIH (1).
Luces de identificación de umbral.

PAPI (MEHT): 3° (18.41 m/60 ft). (1)

Umbral: Verdes con barra de ala.

Zona de toma de contacto: No.

Eje pista: 3000 m: 2100 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH (1).
Distancia entre luces: 15 m.

Borde de pista: 2400 m blancas + 600 m amarillas. LIH. (2).
Distancia entre luces: 50 m.

Extremo de pista: Rojas.

Zona de parada: No.

Observaciones: Luces indicadoras de calle de salida rápida (C2 y C4).
(1) PAPI no utilizable por aeronave B747.
(2) Intensidad de luces regulable.

Runway: 10

Approach: Precision CAT I, 900 m. LIH (1).
Threshold identification lights.

PAPI (MEHT): 3° (18.41 m/60 ft). (1)

Threshold: Green with wing bars.

Touchdown zone: No.

Runway centre line: 3000 m: 2100 m white + 600 m white and red + 300 m red. LIH (1).
Distance between lights: 15

Runway edge: 2400 m white + 600 m yellow. LIH. (2).
Distance between lights: 50 m.

Runway end: Red.

Stopway: No.

Remarks: Rapid exit taxiway indicator lights (C2 and C4).
(1) PAPI not usable by B747 aircraft.
(2) Adjustable light intensity.

Pista: 28

Aproximación: Precisión CAT I, 900 m. LIH (1).
Luces de identificación de umbral.

PAPI (MEHT): 3° (20.72 m/68 ft).

Umbral: Verdes con barra de ala.

Zona de toma de contacto: No.

Eje pista: 3000 m: 2100 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH (1).
Distancia entre luces: 15 m.

Borde de pista: 2400 m blancas + 600 m amarillas. LIH (1).
Distancia entre luces: 50 m.

Runway: 28

Approach: Precision CAT I, 900 m. LIH (1).
Threshold identification lights.

PAPI (MEHT): 3° (20.72 m/68 ft).

Threshold: Green with wing bars.

Touchdown zone: No.

Runway centre line: 3000 m: 2100 m white + 600 m white and red + 300 m red. LIH (1).
Distance between lights: 15

Runway edge: 2400 m white + 600 m yellow. LIH (1).
Distance between lights: 50 m.

Extremo de pista: Rojas.**Zona de parada:** No.**Observaciones:** Luces indicadoras de calle de salida rápida (A2).
(1) Intensidad de luces regulable.**Runway end:** Red.**Stopway:** No.**Remarks:** Rapid exit taxiway indicator lights (A2).
(1) Adjustable light intensity.**15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA****OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY****ABN/IBN:** No.**WDI:** 1 cerca de THR 10, 1 cerca de THR 28. LGTD.**Iluminación de TWY:** Eje EXC TWY interior de plataforma.**Iluminación de plataforma:** 18 postes proyectores LIH.**Fuente secundaria de energía:** Sistema de alimentación ininterrumpida (SAI) con 0 segundos de conmutación, apoyado por grupos electrógenos con un máximo de 15 segundos de tiempo de respuesta.**Observaciones:** Ninguna.**ABN/IBN:** No.**WDI:** 1 near THR 10, 1 near THR 28. LGTD.**TWY lighting:** Centre line EXC inner apron TWY.**Apron lighting:** 18 floodlighting poles LIH.**Secondary power supply:** Uninterrupted power supply (UPS) with a switch-over time of 0 seconds, supported by engine generators with a maximum response time of 15 seconds.**Remarks:** None.**16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS****HELICOPTER LANDING AREA****Situación:**

– FATO: RWY 10/28. Coordenadas THR10 y THR 28, ver casilla 12.

– Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 10/28.

Coordenadas 381656N 0003329W (coincide con ARP).

– Rodaje aéreo: TLOF coincide con PRKG H1, H2, H3, H4 y H5.

Elevación:

– FATO: RWY 10/28. Elevación THR10 y THR 28, ver casilla 12.

– Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 10/28. Elevación 43 m.

– Rodaje aéreo: TLOF coincide con PRKG H1, H2, H3, H4 y H5.

Elevación H1: 31.99 m. Elevación H2: 31.35 m. Elevación H3: 29.16 m.

Elevación H4: 28.18 m. Elevación H5: 27.17 m

Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización:

– FATO: RWY 10/28.

– Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 10/28, ver casilla 12.

– Rodaje aéreo: TLOF coincide con PRKG H1 y H2.

Hormigón hidráulico PCN 68/R/A/W/T.

– Rodaje aéreo: TLOF coincide con PRKG H3, H4 y H5.

Hormigón hidráulico PCN 101/R/A/W/T.

Faja circular de 50 cm de ancho y diámetro interior 12.06 m.

Orientación: No.**Distancias declaradas:** No.**Iluminación:** No.**Observaciones:** Dimensiones MAX ACFT: Ver AD 2-LEAL PDC.**Position:**

– FATO: RWY 10/28. THR10 and THR 28 coordinates, see item 12.

– Ground taxiing: TLOF same as RWY 10/28.

Coordinates 381656N 0003329W (same as ARP).

– Air taxiing: TLOF same as PRKG H1, H2, H3, H4 and H5.

Elevation:

– FATO: RWY 10/28. THR10 and THR 28 elevation, see item 12.

– Ground taxiing: TLOF same as RWY 10/28. Elevation 43 m.

– Air taxiing: TLOF same as PRKG H1, H2, H3, H4 and H5.

Elevation H1: 31.99 m. Elevation H2: 31.35 m. Elevation H3: 29.16 m.

Elevation H4: 28.18 m. Elevation H5: 27.17 m

Dimensions, surface, maximum weight, marking:

– FATO: RWY 10/28.

– Ground taxiing: TLOF same as RWY 10/28, see item 12.

– Air taxiing: TLOF same as PRKG H1 and H2.

Hydraulic concrete PCN 68/R/A/W/T.

– Air taxiing: TLOF same as PRKG H3, H4 and H5.

Hydraulic concrete PCN 101/R/A/W/T.

Circular strip of 50 cm width and inner diameter of 12.06 m.

Direction: No.**Declared distances:** No.**Ligthing:** No.**Remarks:** Dimensions MAX ACFT: See AD 2-LEAL PDC.**17. ESPACIO AÉREO ATS****ATS AIRSPACE**

Denominación y límites laterales Designation and lateral limits	Límites verticales Vertical limits	Clase de espacio aéreo Airspace class	Unidad responsable Idioma Unit Language	Altitud de transición Transition altitude
CTR ALICANTE Espacio aéreo comprendido por la línea que une 382724N 0010234W; 381947N 0001543W; arco 15 NM centrado en VOR/DME ALT hasta 380838N 0001741W; 381404N 0005624W, siguiendo el límite del TMA de Valencia hasta 382514N 0010348W; siguiendo arco 25 NM centrado en VOR/DME ALT hasta 382724N 0010234W.// Airspace within the line joining 382724N 0010234W; 381947N 0001543W; arc 15 NM centred on VOR/DME ALT to 380838N 0001741W; 381404N 0005624W, following Valencia TMA limit to 382514N 0010348W; following arc 25 NM centred on VOR/DME ALT to 382724N 0010234W.	<u>5000 ft AMSL</u> SFC	D	VALENCIA TACC ES/EN	1850 m / 6000 ft
ATZ ALICANTE Espacio aéreo comprendido por la línea que une // Airspace within the line joining 382345N 0003942W; 382119N 0002441W; 381000N 0002715W; 381207N 0004218W; 382345N 0003942W.	<u>2500 ft AMSL</u> SFC	D	ALICANTE TWR ES/EN	

Observaciones: (1) Distintivo de llamada: Alicante TWR. HR ATS: ver casilla 3.**Remarks:** (1) Call sign: Alicante TWR. HR ATS: see item 3.

18. INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN ATS				ATS COMMUNICATION FACILITIES
Servicio Service	Distintivo llamada Call sign	FREQ	HR	Observaciones Remarks
APP	Valencia Control	118.800 MHz 119.075 MHz 120.400 MHz	H24 H24 H24	APP/I BACK-UP APP/H
TWR	Alicante TWR	118.155 C 119.855 C 121.500 MHz 122.100 MHz 125.180 C 130.655 C 243.000 MHz 257.800 MHz	H24 H24 H24 H24 H24 H24 H24 H24	CLR EMERG MIL BACK-UP GMC EMERG MIL
ATIS	Alicante Information	120.080 C	H24	
D-ATIS	Alicante Information	NIL	H24	Suministro de información ATIS mediante enlace de datos. // Provision of ATIS information via data link.

19. RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIAJE					RADIO NAVIGATION & LANDING FACILITIES	
Instalación (VAR) Facility (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas Coordinates	ELEV DME	Observaciones Remarks
VOR (1° E)	ALT	113.800 MHz	H24	381605.8N 0003412.4W		R-003: posibles oscilaciones de aguja de más de // possible needle oscillations of more than $\pm 2^\circ$ BTN 6 NM & 10 NM.
DME DVOR (1° E)	ALT ATE	CH 85X 114.650 MHz	H24 H24	381606.0N 0003412.2W 381710.1N 0003512.0W	60 m	COV a // to 25 NM NO AVBL BTN: R-009/R-069 BLW 6900 ft AMSL. R-069/R-179 BLW 3000 ft AMSL. R-179/R-239 BLW 3500 ft AMSL. R-239/R-339 BLW 6900 ft AMSL. R-339/R-009 BLW 8000 ft AMSL.
DME	ATE	CH 93Y	H24	381710.4N 0003512.6W	60 m	COV a // to 25 NM NO AVBL BTN: R-009/R-069 BLW 6900 ft AMSL. R-069/R-179 BLW 3000 ft AMSL. R-179/R-239 BLW 3500 ft AMSL. R-239/R-339 BLW 6900 ft AMSL. R-339/R-009 BLW 8000 ft AMSL.
LOC 10 (1° E) ILS CAT I	IAT	110.300 MHz	H24	381645.6N 0003216.0W		100° MAG / 307 m FM THR 28; COV 25 NM. AVBL BTN $\pm 35^\circ$ RCL FM 15.3 NM DME ILS a // to 4600 ft AMSL o // or ABV, $\pm 10^\circ$ RCL FM 23.3 NM DME ILS a // to 4600 ft AMSL o // or ABV.
GP 10		335.000 MHz	H24	381658.4N 0003416.0W		3°; RDH 15 m; a // at 367 m FM THR 10 & 118 m FM RCL a la derecha en el sentido de APCH // To the right in direction APCH. COV 10 NM BTN $\pm 8^\circ$ AVBL a // at 2200 ft AMSL o // or ABV.
ILS/DME 10 L (1° E)	IAT AI	CH 40X 330.000 kHz	H24 H24	381658.4N 0003416.0W 381746.2N 0003936.0W	48 m	REF DME THR 10. COV 15 NM

20. REGLAMENTACIÓN LOCAL	LOCAL REGULATIONS
AD cerrado para aeronaves sin radiocomunicación en ambos sentidos. Las aeronaves de aviación general que quieran operar conforme a las reglas VFR en ATZ ALICANTE, deben estar equipadas con sistemas con capacidad de separación 8.33 kHz, en aplicación del AIP-ESPAÑA ENR 1.8, estando prohibida su operación en caso contrario. Las aeronaves de estado exentas de canalización 8.33 kHz deben comunicar con Alicante TWR en la frecuencia OTAN (122.100 MHz), y siempre previo aviso a las dependencias ATS correspondientes, por no encontrarse dicha frecuencia en escucha permanente. Los vuelos de llegada notificarán su exención en la frecuencia de aproximación. Los vuelos de salida informarán por teléfono a Alicante TWR (+34-966 919 535) 30 MIN antes de su hora de salida.	AD closed to aircraft without two-way radiocommunication. General aviation aircraft that intend to operate according to VFR rules in ATZ ALICANTE must be equipped with 8.33 kHz separation capacity systems in application of AIP-ESPAÑA ENR 1.8, as otherwise the operation is forbidden. State aircraft with 8.33 kHz channel exemptions must communicate with Alicante TWR on the NATO frequency (122.100 MHz), and always with advance notice to the corresponding ATS units, because the frequency is not watched permanently. Arriving flights will notify their exemption on the approach frequency. Departing flights will inform Alicante TWR by telephone (+34-966 919 535) 30 MIN before their departure time.
PROCEDIMIENTOS PARA ABANDONAR PISTA – Aterrizaje por RWY 10: sólo se utilizarán las TWY C2, C4, C5, C7, C8 o C9. TWY C2, C5 y C7 para uso exclusivo de aeronaves de letra de clave C (envergadura MAX 36 m) o inferiores. La aeronave A346 solo podrá usar C8. – Aterrizaje por RWY 28: sólo se utilizará la TWY A2, A4, A5 o A6. La TWY A4 es de uso exclusivo para aeronaves de letra de clave C (envergadura MAX 36 m) o inferior. La aeronave A346 solo podrá usar A5.	PROCEDURES TO VACATE THE RUNWAY – Landing on RWY 10: only TWY C2, C4, C5, C7, C8 or C9 are available. TWY C2, C5 and C7 are exclusively for code letter C aircraft (MAX wingspan 36 m) or lower. A346 aircraft may only use C8. – Landing on RWY 28: only TWY A2, A4, A5 or A6 are available. TWY A4 is exclusively for code letter C aircraft (MAX wingspan 36 m) or lower. A346 aircraft may only use A5.

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

Para conseguir el máximo aprovechamiento de la pista, rebajar el tiempo de ocupación de la misma y reducir el hecho de "motor y al aire" es importante que los pilotos al mando, sin perjuicio de la seguridad y operación normal de la aeronave, ajusten su maniobra de aterrizaje para abandonar rápidamente la pista por:

- Aterrizajes en RWY 28: TWY A2.
- Aterrizajes en RWY 10: TWY C2 (ACFT de letra de clave C o inferior) o TWY C4 (ACFT de letra de clave D, E o F).

Las aeronaves que hayan aterrizado notificarán pista libre y calle de salida utilizada. Mantendrán posición a la espera de instrucciones de rodaje del ATC.

SALIDAS:

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

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

Se permite realizar operaciones de despegue desde la intersección de la RWY 28 con TWY C5 y C7. Y también desde las intersecciones de la RWY 10 con la TWY A4. Ver AD 2-LEAL casilla 13.

Limitaciones para operaciones de salida por los puntos de espera de RWY 10:

- La TWY A4 es de uso exclusivo para aeronaves CAT C (envergadura MAX 36 m) o inferior.
- La aeronave A346 solo podrá usar A5 para el acceso a pista.

Limitaciones para operaciones de salida por los puntos de espera de RWY 28:

- Las TWY C5 y C7 son de uso exclusivo para aeronaves con envergadura máxima de 36 m.
- La aeronave A346 solo podrá usar C8 para el acceso a pista.

PROCEDIMIENTOS ATC**DESPEGUES DESDE INTERSECCIÓN**

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

PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE**1. PUESTA EN MARCHA DE MOTORES/TURBINAS.**

Nota: En este apartado se utilizan abreviaturas definidas en ENR 1.5.

Para evitar que los planes de vuelo sean suspendidos automáticamente, se deberá mantener actualizada la EOBT.

A. Se solicitará permiso para poner en marcha los motores/turbinas en la frecuencia de autorizaciones o, en caso de no estar atendida, en la frecuencia informada mediante ATIS o mensaje CLD. Cuando se solicite dicho permiso, la aeronave deberá estar completamente lista para la puesta en marcha inmediatamente.

B. En caso de solicitud vía voz, los pilotos notificarán a ATC el indicativo completo de la aeronave, el puesto de estacionamiento que ocupan y el mensaje ATIS recibido.

C. La solicitud de puesta en marcha deberá efectuarse:

- Aeronaves sin CTOT asignado: Desde 15 minutos antes de su EOBT hasta 15 minutos después de su EOBT.
- Aeronaves con CTOT asignado: Desde 20 minutos antes de su CTOT hasta 10 minutos antes de su CTOT si se encuentra estacionado en puestos de estacionamiento con salida con retroceso remolcado, o desde 15 minutos antes de su CTOT hasta 5 minutos antes de su CTOT en el resto de puestos de estacionamiento.
- Para mejorar la predictibilidad de la TTOT, ATC podrá instruir para que se solicite el permiso de puesta en marcha a una hora determinada.
- En periodos de alta demanda ATC pueden aplicar otros valores que garanticen el cumplimiento de la ventana de tolerancia del vuelo.

1.1 INTERCAMBIO DE DATOS CON NMOC

El aeropuerto de ALICANTE/Alicante-Elche Miguel Hernández intercambia información para los vuelos de salida de manera similar a los aeropuertos que aplican procedimientos A-CDM. Debido al intercambio automático durante el horario operativo del aeropuerto de mensajes con el Network Manager Operations Center (NMOC), la información local es integrada dentro de red ATFCM con el objetivo de mejorar la prognosis de la red.

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

- A-DPI.
- C-DPI.

Cuando la aprobación de puesta en marcha esté publicada y la aeronave comienza el retroceso, la hora objetivo de despegue (TTOT) es calculada y transmitida a NMOC. El uso de la hora real de fuera de calzos (AOBT) en lugar de la EOBT del plan de vuelo junto con el tiempo de rodaje variable, aumentará la precisión de la hora de despegue. Si una aeronave necesitara interrumpir el rodaje por razones técnicas, el vuelo será cancelado en la red ATM enviando un mensaje C-DPI. Como consecuencia, el plan de vuelo será suspendido con la observación "Suspended by departure airport". El plan de vuelo podrá ser activado de nuevo por el operador a través de una actualización de la EOBT (mensaje DLA o de CHG).

MINIMUM RUNWAY OCCUPANCY TIME**ARRIVALS:**

To make maximum use of the runway, reduce its occupancy time and the incidence of go-around, it is important for the pilot in command, without prejudice to the safety and normal operation of the aircraft, to adapt their landing manoeuvre to vacate the runway rapidly via:

- Landings on RWY 28: TWY A2.
- Landings on RWY 10: TWY C2 (code letter C or lower ACFT) or TWY C4 (code letters D, E or F ACFT).

Aircraft that have already landed will report 'runway vacated' and the exit taxiway used. They will hold position waiting for taxiing instructions from ATC.

DEPARTURES:

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

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

Take-off operations from RWY 28 intersection with TWY C5 and C7 are allowed. And also from the intersection of RWY 10 with TWY A4 are allowed. See AD 2-LEAL item 13.

Limitations on departure operations through the holding positions of RWY 10:

- TWY A4 is exclusively for CAT C aircraft (MAX wingspan 36 m) or lower.

- A346 aircraft may only use A5 for access to the runway.

Limitations on departure operations through the holding positions of RWY 28:

- TWY C5 and C7 are exclusively for aircraft with a maximum wingspan of 36 m.
- A346 aircraft may only use C8 for access to the runway.

ATC PROCEDURES**TAKE-OFF FROM INTERSECTION**

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

GENERAL TAXIING PROCEDURES**1. START-UP OF ENGINES/TURBINES.**

Note: This section uses abbreviations defined in ENR 1.5.

To avert the automatic cancellation of flight plans, the EOBT must be maintained up-to-date.

A. Permission to start up engines/turbines shall be requested on the clearance frequency or, if this is not attended, on the frequency stated via ATIS or CLD message. When this permission is requested, the aircraft must be completely ready to start up immediately.

B. For requests by voice, pilots must indicate the full aircraft call sign to ATC, together with the stand occupied and the ATIS message received.

C. Start-up clearance shall be requested:

- Aircraft without assigned CTOT: From 15 minutes prior to their EOBT until 15 minutes after.
- Aircraft with assigned CTOT: From 20 minutes prior to their CTOT until 10 minutes prior to their CTOT, if they are parked on stands with exit by towed push-back, or from 15 minutes prior to their CTOT to 5 minutes prior to their CTOT for the remaining stands.

- To improve the predictability of the TTOT, ATC may issue instructions for start-up clearance to be requested at a specific time.

- In periods of high demand, ATC may apply other values which guarantee compliance with the TW of the flight.

1.1 INTERCHANGE OF DATA WITH NMOC

ALICANTE/Alicante-Elche Miguel Hernández Airport interchanges data about departing flights in a similar manner to those airports which apply A-CDM procedures. Local information is integrated into the ATFCM network by the automatic interchange of messages with the Network Manager Operations Centre (NMOC) during the operational hours of the airport, for the purpose of improving the prognosis of the network.

The interchange of messages between the local ATC system and the ATM network adheres to the European standard for airports A-CDM, using the following types of message:

- A-DPI.
- C-DPI.

When approval to start-up has been published and the aircraft starts to push back, the Target Take-Off Time (TTOT) is calculated and transmitted to NMOC. Use of the Actual Off-Block Time (AOBT) instead of the flight plan EOBT, together with the variable taxiing time, will increase the accuracy of the take-off time. If an aircraft needs to abandon taxiing for technical reasons, the flight will be cancelled in the ATM network by sending a C-DPI message. As a consequence, the flight plan will be suspended, with the remark 'Suspended by departure airport'. The operator can activate the flight plan again by means of an updated EOBT (DLA or CHG message).

1.2 SOLICITUD DE AUTORIZACION ATC Y PUESTA EN MARCHA VIA ENLACE DE DATOS

En el aeropuerto de ALICANTE/Alicante-Elche Miguel Hernández se aplican procedimientos de salida vía DCL para los servicios de autorización ATC y puesta en marcha. Para más información sobre el servicio DCL, ver AIP ENR 1.5, apartado 3. VUELOS QUE SALEN, Autorización ATC y puesta en marcha vía enlace de datos.

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

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

Se facilitará la aprobación de puesta en marcha junto con la autorización ATC siempre que se cumplan los parámetros establecidos en AD 2-LEAL, casilla 20, Procedimientos generales de rodaje, 1.C.

- El piloto solicitará la autorización ATC y puesta en marcha conjuntamente vía RCD. El mensaje RCD deberá contener los siguientes datos:

1. Indicativo de la aeronave conforme al plan de vuelo presentado (FPL).
2. Aeródromo de origen.
3. Posición de estacionamiento.
4. Aeródromo de destino.
5. Letra correspondiente a la información ATIS recibida.
6. Designador OACI del tipo de aeronave.

El texto libre enviado en el RCD por el piloto no será considerado por el ATC.

Los requerimientos especiales se harán siempre vía voz.

- El piloto recibirá un mensaje de aceptación "RCD RECEIVED" o de rechazo "RCD REJECTED".

Cuando se reciba un mensaje RCD antes de los rangos establecidos en AD 2-LEAL, casilla 20, Procedimientos generales de rodaje, 1.C, será aceptado el RCD y se enviará CLD con autorización ATC instando a la tripulación a llamar cuando esté listo y de acuerdo a su EOBT/CTOT.

Cuando se reciba un mensaje RCD dentro de los rangos establecidos en AD 2-LEAL, casilla 20, Procedimientos generales de rodaje, 1.C, será aceptado el RCD y se enviará CLD con autorización ATC y aprobación de puesta en marcha.

- En caso de aceptación Alicante Autorizaciones emitirá un mensaje CLD con los siguientes campos:

1. Indicativo de la aeronave.
2. Aeródromo de destino.
3. Pista asignada para la salida.
4. Procedimiento de salida (SID).
Nota: La altitud inicial será la correspondiente a la SID publicada.
5. Código SSR modo A (SQUAWK).
6. ADT (Approved Departure Time).
Nota: ADT = CTOT del vuelo, de tenerlo.
7. Siguiendo frecuencia.
8. Letra de la información ATIS vigente.
9. Información adicional, que incluirá la autorización de puesta en marcha o las instrucciones para solicitarla en caso de solicitarse antes de cumplir con los parámetros de aprobación de puesta en marcha indicados en AD 2, casilla 20, 1.C

- Cuando se reciba un mensaje FSM del tipo "REVERT TO VOICE PROCEDURES" la comunicación vía enlace de datos se dará por concluida y aplicará el procedimiento pasar a voz.

- Cuando se reciba el mensaje CLD, el piloto:
 - A. Si detecta alguna inconsistencia en el mensaje recibido, pasará a voz para solicitar una nueva autorización.
 - B. Si considera la autorización del mensaje CLD correcta, responderá vía enlace de datos con un mensaje CDA.
 - C. Si no se encontrase listo para puesta en marcha, no aceptará la autorización y contactará vía voz con el controlador cuando esté listo.
- Si no se recibe por parte del piloto un mensaje CDA dentro del tiempo de espera, o se recibe un CDA inconsistente con el mensaje CLD previo, la comunicación vía enlace de datos se terminará y se recibirá un mensaje "CDA REJECTED" en el FMS.

- Cuando se reciba un mensaje CDA correcto, el sistema ATC enviará a la aeronave un mensaje "CLEARANCE CONFIRMED" en el FMS y dará por finalizada la comunicación vía enlace de datos.

La petición de retroceso deberá ser solicitada en la frecuencia informada en el mensaje CLD correspondiente y sólo puede ser aprobada vía voz en dicha frecuencia.

1.3 PROCEDIMIENTO PASAR A VOZ

Al recibir un mensaje del tipo "REVERT TO VOICE PROCEDURES", o ante cualquier inconsistencia en la autorización recibida, el piloto contactará vía voz con el controlador y solicitará una nueva autorización.

2. MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

Evitar colisiones con otras aeronaves y obstáculos es responsabilidad de:

- Los pilotos en el rodaje en plataforma.
- Las compañías de asistencia en tierra durante la maniobra de retroceso o salida del puesto de estacionamiento.

1.2 ATC CLEARANCE REQUEST AND START-UP VIA DATA LINK

DCL departure procedures are applied at ALICANTE/Alicante-Elche Miguel Hernández Airport in the provision of ATC clearance and start-up services. For more information on the DCL service, see AIP ENR 1.5, section 3. DEPARTING FLIGHTS, ATC clearance and start-up via data link (DCL).

In case of discrepancies, voice communications will always prevail over data link.

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

Approval of start-up jointly with ATC clearance will be facilitated provided that the parameters established in AD 2-LEAL, item 20, General taxiing procedures, 1.C, are satisfied.

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

1. Call sign according to the submitted flight plan (FPL).
2. Departure aerodrome.
3. Parking position.
4. Destination aerodrome.
5. Letter corresponding to the ATIS information received.
6. ICAO aircraft type.

Any free text sent via the RCD by the pilot will not be considered by ATC.

Special requests will always be made via voice communications.

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

When an RCD message is received earlier than the ranges established in AD 2-LEAL, item 20, General taxiing procedures, 1.C, the RCD will be accepted and the CLD will be sent with ATC clearance, asking the crew to call when the aircraft is ready and in accordance with their EOBT/CTOT.

When an RCD message is received within the ranges established in AD 2-LEAL, item 20, General taxiing procedures, 1.C, the RCD will be accepted and the CLD will be sent with ATC clearance and approval of start-up.

- In the case of acceptance, Alicante Clearance will issue a CLD message with the following fields:

1. Aircraft call sign.
2. Destination aerodrome.
3. Assigned runway for departure.
4. Departure procedure (SID).
Note: The initial altitude will correspond to the published SID.
5. SSR code mode A (SQUAWK).
6. ADT (Approved Departure Time).
Note: ADT = CTOT of the flight, if applicable.
7. Next frequency.
8. Current ATIS information letter.
9. Additional information, which will include start-up clearance or instructions to request it in the case of failure to comply with the start-up approval parameters indicated in AD 2, item 20, 1.C.

- When an FSM message of the type "REVERT TO VOICE PROCEDURES" is received, the data link communication will be deemed to have concluded and the revert to voice procedures will be applied.
- When the CLD message is received, the pilot:
 - A. If any inconsistencies in the received message are detected, the pilot must revert to voice procedures and request a new clearance.
 - B. If the pilot considers the CLD clearance message to be correct, he/she must respond via data link with a CDA message.
 - C. If the pilot is not ready for start-up, he/she shall not accept the clearance and shall contact the controller by voice when ready.
- If a CDA message is not received by the pilot within the waiting time, or a CDA that is inconsistent with the previous CLD message is received, communication via data link will be terminated and a "CDA REJECTED" message will be received in the FMS.

- When a correct CDA message is received, the ATC system will send the aircraft a "CLEARANCE CONFIRMED" message in the FMS and will terminate the communication via data link.
Push-back must be requested on the frequency stated in the appropriate CLD message, and it may only be approved via voice on that frequency.

1.3 REVERT TO VOICE PROCEDURES

Upon receiving a message of the type "REVERT TO VOICE PROCEDURES", or in the event of any inconsistency in the clearance received, the pilot will contact the controller via voice and request a new clearance.

2. GROUND MOVEMENT

Avoidance of collisions with other aircraft or obstacles is the responsibility of:

- Pilots when taxiing on the apron.
- Ground handling companies during the push-back manoeuvre or exit from the stand.

Se prohíbe cruzar a pie las calles de rodaje de acceso a puesto de estacionamiento en plataforma. Solamente se podrá acceder a pie a las aeronaves estacionadas en puestos de estacionamiento próximas al edificio terminal. En el resto de puestos de estacionamiento, las tripulaciones se deberán trasladar en vehículo.

Las aeronaves, después de abandonar la pista y en caso de no recibir instrucciones de rodaje, esperarán cerca de calle de rodaje paralela a pista.

Se prestará servicio de guiado mediante vehículo "SIGAME" a los vuelos de Aviación General y a las aeronaves destinadas a puestos de estacionamiento con guía de atraque U/S.

También se realizará el servicio de guiado en los casos en los que el pavimento de plataforma esté mojado, así como tanto a petición de TWR, como a requerimiento del piloto o en casos excepcionales.

La Aviación General utilizará preferentemente la puerta A.

Están limitados al uso de aeronaves con envergadura máxima de 52 m:

- La puerta B.
- El tramo de calle de acceso a puestos de estacionamiento entre PRKG 6A y la puerta C.
- La zona este de la plataforma, desde PRKG 35, incluyendo la plataforma de viraje de aeronaves.

Están limitados al uso de aeronaves con envergadura máxima de 65 m:

- El tramo de calle de acceso a puestos de estacionamiento entre PRKG 4C y la puerta A.
- El tramo entre las puertas C y D.
- El tramo de calle de acceso al PRKG 35.

a) En los puestos de estacionamiento remotos (segunda línea) de salida autónoma, se permite el arranque cruzado (arranque del segundo motor mediante sangrado del primero) supervisado por el vehículo "SIGAME" previa coordinación con ATC. Esta operación se debe efectuar incrementado la potencia lo mínimo imprescindible para arrancar el resto de motores. La salida autónoma de aquellos puestos de estacionamiento en que está permitida se efectuará de forma que, al realizar el viraje, no se sobrepase la potencia de ralentí. Los pilotos serán responsables de realizar la salida del puesto de estacionamiento respetando el Sistema de Guía y abandonando la plataforma por la primera puerta disponible en dirección a la pista que se encuentre en servicio, salvo instrucciones ATC.

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

c) El Control de Movimiento en Superficie es responsable de:

- El control de todos los movimientos de aeronaves, personas y vehículos que se efectúan en el área de maniobras a excepción de la pista.
- Expedir aprobaciones e instrucciones para el retroceso remolcado y rodaje de aeronaves.

2.1. Maniobras de retroceso y rodaje.

a) Las aeronaves deberán estar listas para retroceso remolcado a la hora aprobada de puesta en marcha; en caso contrario el piloto deberá informar al ATC. El tiempo transcurrido entre la terminación del remolcado y el inicio del rodaje debe ser como máximo de 3 minutos

b) En puestos de estacionamiento remoto las aeronaves deberán solicitar instrucciones de rodaje, como máximo, 3 minutos después de recibir la aprobación de puesta en marcha.

c) Salvo instrucciones en contra del Control de Movimiento en Superficie de Alicante, los retrocesos se realizarán:

- RWY 10 en servicio: aeronaves aproadas al oeste.
- RWY 28 en servicio: aeronaves aproadas al este.

Excepciones:

- Independientemente de la pista en servicio, las aeronaves estacionadas en:
 - PRKG 1A, siempre aproando hacia el sur.
 - PRKG 1B y 1C, siempre aproando hacia el oeste.
 - PRKG 35B, 37 a 49 aproarán siempre al sur.
 - PRKG 35 aproarán siempre al oeste.
 - PRKG 33, 35A, 87 y 89 aproarán siempre al este.

d) La salida de aeronaves de letra de clave E de los PRKG 2 y 4C se harán siempre por la puerta A.

e) Es incompatible la utilización de la puerta A en salidas con el acceso al PRKG 2, y puerta B con el acceso al PRKG 8.

f) En todos los puestos de estacionamiento en contacto con el edificio terminal queda prohibida la puesta en marcha de motores en régimen superior al ralentí hasta que la aeronave esté alineada en la calle de rodaje.

g) Señales de punto de espera de la pista y de puntos de espera intermedio: Ver AD 1.1.

h) Para el remolque de aeronaves se solicitará permiso a TWR en la frecuencia correspondiente.

i) No se aprobará el retroceso simultáneo desde dos posiciones contiguas.

It is forbidden to cross the taxiways on foot to access the stands in the apron. Access to the aircraft on foot will only be possible if parked in a stand next to the terminal building. Access to the other of stands shall be accomplished by vehicle.

After vacating the runway, if no taxiing instructions have been received, aircraft shall hold short of the taxiway parallel to the runway.

Guiding service by a "FOLLOW ME" vehicle is provided for General Aviation flights and aircraft bound for stands with docking guide U/S.

The guidance service will also be provided in cases when the apron pavement is wet, as well as upon request either by TWR or the pilot, or in exceptional cases.

Preferably, General Aviation shall use the gate A.

The following are limited to use by aircraft with a maximum wingspan of 52 m:

- Gate B.
- The segment of the stand access taxiway between PRKG 6A and gate C.
- East area of the apron, from PRKG 35, including the aircraft turn pads.

The following are limited to use by aircraft with a maximum wingspan of 65 m:

- The segment of the stand access taxiway between PRKG 4C and gate A.
- The segment between gates C and D.
- The segment of taxiway giving access to PRKG 35.

a) On remote stands (second line) with autonomous exit, cross-bleed start (to start the second engine by means of bleeding the first one) overseen by the vehicle "FOLLOW ME" is authorized subject to prior coordination with ATC. This operation must be carried out increasing the power only to the minimum needed to start the rest of the engines. The autonomous exit from those stands where it is allowed shall be carried out in such a way that, when turning, idling power is not exceeded. Pilots will be responsible for carrying out the stand exit manoeuvre observing the Guidance System and leaving the apron through the first available gate to go to the runway in service, unless otherwise instructed by ATC.

b) All surface movements of aircraft, towed aircraft, personnel and vehicles on the manoeuvring area are subject to prior ATC clearance.

c) Ground Movement Control is responsible for:

- Control of all aircraft, personnel and vehicle movements on the manoeuvring area, except for the runway.
- Issuing approvals and instructions for towed push-back and taxiing of aircraft.

2.1. Push-back manoeuvring and taxiing.

a) Aircraft must be ready for towed push-back at the approved start-up time; otherwise pilots will contact ATC. The time between the end of the towing manoeuvre and the beginning of taxiing must be 3 minutes, at the most.

b) At remote stands, aircraft must request taxiing instructions at most 3 minutes after receiving approval for start-up.

c) Push-back manoeuvres shall be accomplished as follows, unless Alicante Ground Movement Control advises differently:

- RWY 10 in service: aircraft nosed to West.
- RWY 28 in service: aircraft nosed the East.

Exceptions:

- Regardless of the runway in service, aircraft parked on:
 - PRKG 1A, always nosing towards the South.
 - PRKG 1B and 1C, always nosing towards the West.
 - PRKG 35B, 37, to 49 will always nose to the South.
 - PRKG 35 will always nose to the West.
 - PRKG 33, 35A, 87 and 89 will always nose to the East.

d) The exit for code letter E aircraft from PRKG 2 and 4C will always be carried out through gate A.

e) The use of gate A when departing is incompatible with the access to PRKG 2, as is the use of gate B with the access to PRKG 8.

f) Start-up of engines above idling at all stands in contact with the terminal is forbidden, until the aircraft is lined-up with the taxiway.

g) Runway-holding position and intermediate holding position markings: See AD 1.1.

h) Clearance for aircraft towing shall be requested from TWR on the appropriate frequency.

i) Simultaneous push-back from two adjoining positions shall not be cleared.

OPERACIÓN DE HELICOPTEROS

Los helicópteros serán tratados como aeronaves de ala fija y serán autorizados por ATC a despegar y aterrizar en la RWY 10/28.

HELICOPTER OPERATIONS

Helicopters shall be treated as fixed-wing aircraft and ATC will clear them to take-off and land in RWY 10/28.

RUTAS DE RODAJE

Los rodajes se realizarán por las calles de rodaje que también están destinadas al uso de aeronaves de ala fija, y este rodaje podrá ser aéreo o en tierra, dependiendo del tipo de helicóptero.

LLEGADAS

Las llegadas por la RWY 10 de helicópteros librarán pista por la RET C2 hasta el punto de espera en esa calle y serán autorizados por ATC a rodar vía TWY C1, B2 en dirección W hacia puerta B guiados por las indicaciones del vehículo "SÍGAME" hasta el puesto de estacionamiento.

Las llegadas por la RWY 28 de helicópteros librarán pista por la RET A2 y serán autorizados por ATC a rodar vía TWY A1 en dirección E hasta el punto de espera en esa calle y a entrar hacia puerta A guiados por las indicaciones del vehículo "SÍGAME" hasta el puesto de estacionamiento.

SALIDAS

Las salidas por la RWY 10 serán autorizados por ATC a rodar desde el puesto de estacionamiento hacia la puerta A y proceder hasta el punto de espera de la pista en TWY A5 vía TWY A1, A3. Allí esperará instrucciones de ATC para entrar en RWY 10.

Las salidas por la RWY 28 serán autorizados por ATC a rodar desde el puesto de estacionamiento hacia la puerta B y proceder hasta el punto de espera de la pista en TWY C8 vía TWY B2, C1, C3, C6. Allí esperará instrucciones de ATC para entrar en RWY 28.

OPERACIÓN DE AERONAVES DE LETRA DE CLAVE F

Aunque la operación de aeronaves de letra de clave F no es una operación regular en el aeropuerto de ALICANTE/Alicante-Elche Miguel Hernández, se puede producir de forma esporádica.

No se autoriza ni la llegada ni la permanencia de aeronaves de letra clave F si no es con la autorización previa del aeropuerto. Por tanto con antelación a la llegada de una aeronave de letra de clave F, deberá haberse coordinado previamente su operación con el Aeropuerto.

En cualquier caso el aeropuerto no autorizará escalas simultáneas de dos aeronaves o más de letra clave F, excepto en el caso del A124.

En el aeropuerto de ALICANTE/Alicante-Elche Miguel Hernández no se permite la operación de aeronaves de superiores características a las descritas tales como el A225.

PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

En la plataforma actual los puestos de estacionamiento con capacidad para estacionar una aeronave de letra de clave E son el 35, 2 y 4C. A su vez los puestos de estacionamiento definidos para estacionar una aeronave de letra de clave F son el 2 y el 4C.

La aeronave máxima admisible en el PRKG 35 es el B744 o el A342.

La aeronave máxima admisible en el PRKG 4C es el B744, el A342 o el A124.

La aeronave máxima admisible en el PRKG 2 es el B744, el B748, el A342, el A124 o el A388.

Para estacionar aeronaves de letra de clave E y F en los PRKG 2 y 4C hay que introducir algunas restricciones operativas en la plataforma del aeropuerto. Tanto en el PRKG 2 como en el 4C la salida de aeronave siempre es autónoma.

RUTAS DE RODAJE

El rodaje de la aeronave seguirá en todo momento las instrucciones de TWR.

LLEGADAS

Para las salidas de pista se usarán de manera preferente las siguientes calles:

- RWY 10 en uso:
TWY C4, C8 o C9. Prohibido el uso de las TWY C2, C5 y C7, no permitidas para aeronaves de letra de clave superior a C.
- RWY 28 en uso:
TWY A2, A5 o A6. Prohibido el uso de TWY A4, no permitida para aeronaves de letra de clave superior a C.

Una vez el avión haya librado la pista y se encuentre en la calle de rodaje paralela, el vehículo "SÍGAME" lo guiará hacia el puesto de estacionamiento indicado por el CEOPS (Centro de Operaciones y Servicios).

SALIDAS

Para el acceso a pista se usarán de manera preferente las siguientes calles:

- RWY 10 en uso:
TWY A5 o A6. Prohibido el uso de TWY A4, no permitida para aeronaves de letra de clave superior a C.
- RWY 28 en uso:
TWY C8 o C9. Prohibido el uso de TWY C5 y C7, no permitidas para aeronaves de letra de clave superior a C.

Las salidas de la aeronave desde los PRKG 2 o 4C se efectuarán siempre por la puerta A, independientemente de la pista en uso.

RESTRICCIONES OPERATIVAS

Las aeronaves de letra de clave F deberán rodar con los motores exteriores al ralentí.

El PAPI actual no es apto para su utilización por aeronaves de letra de clave F.

TAXIING ROUTES

Taxiing will be carried out via the same taxiways used by fixed-wing aircraft. This could be air or ground taxiing, depending on the helicopter type.

ARRIVALS

Helicopters arriving by RWY 10 will exit the runway via RET C2 up to the holding position of this taxiway, and will be authorized by ATC to taxi via TWY C1, B2 in direction West up to gate B, guided by the "FOLLOW ME" vehicle indications up to the assigned stand.

Helicopters arriving by RWY 28 will exit the runway via RET A2, and will be authorized by ATC to taxi via TWY A1 in direction East up to the holding position of this taxiway, and to enter through gate A, guided by the "FOLLOW ME" vehicle indications up to the assigned stand.

DEPARTURES

Departures for RWY 10 will be cleared by ATC to taxi from the stand to gate A and to proceed to the runway-holding position on TWY A5 via TWY A1, A3, where they will wait for ATC instructions to enter the RWY 10.

Departures for RWY 28 will be cleared by ATC to taxi from the stand to gate B and to proceed to the runway-holding position on TWY C8 via TWY B2, C1, C3, C6, where they will wait for ATC instructions to enter the RWY 28.

OPERATION OF CODE LETTER F AIRCRAFT

Although the operation of code letter F aircraft is not a regular operation in ALICANTE/Alicante-Elche Miguel Hernández Airport, this could occur sporadically.

Neither the arrival nor the stay of code letter F aircraft are allowed without prior clearance from the Airport. Thus, in advance to the arrival of a code letter F aircraft, its operation must be coordinated with the Airport.

In any case, the Airport will not clear the simultaneous stopover of two or more code letter F aircraft, except for A124.

In ALICANTE/Alicante-Elche Miguel Hernández Airport the operation of aircraft higher than the above-mentioned characteristics such as A225, is not permitted.

STANDS

In the current apron, the stands with capacity for parking a code letter E aircraft are 35, 2 and 4C. In turn, the stands established for parking a code letter F aircraft are 2 and 4C.

The accepted maximum aircraft in PRKG 35 is B744 or A342.

The accepted maximum aircraft in PRKG 4C is B744, A342 or A124.

The accepted maximum aircraft in PRKG 2 is B744, B748, A342, A124 or A388.

Some operational restrictions must be introduced in the airport apron for parking code letter E and F aircraft in PRKG 2 and 4C. In both PRKG 2 and 4C, the exit of aircraft is always autonomous.

TAXIING ROUTES

TWR instructions shall be followed at all times during the taxiing of aircraft.

ARRIVALS

For runway exit, the following taxiways shall preferably be used:

- RWY 10 in use:
TWY C4, C8 or C9. The use of TWY C2, C5 and C7 is not allowed for code letter higher than C aircraft.
- RWY 28 in use:
TWY A2, A5 or A6. The use of TWY A4 is not allowed for code letter higher than C aircraft.

When the aircraft has vacated the runway and is in the parallel taxiway, the "FOLLOW ME" vehicle will guide it to the stand assigned by the CEOPS (Office for Operations and Services).

DEPARTURES

For runway entry, the following taxiways shall preferably be used:

- RWY 10 in use:
TWY A5 or A6. The use of TWY A4 is not allowed for aircraft with code letter higher than C.
- RWY 28 in use:
TWY C8 or C9. The use of TWY C5 and C7 is not allowed for aircraft with code letter higher than C.

Aircraft exit from PRKG 2 or 4C will always be carried out via gate A, regardless of the runway in use.

OPERATIONAL RESTRICTIONS

Code letter F aircraft must taxi with their external engines idling.

The current PAPI is not suitable to use by code letter F aircraft.

POLÍTICA DE AHORRO ENERGÉTICO

Si no hay operaciones previstas, el aeropuerto de ALICANTE/Alicante-Elche Miguel Hernández aplicará los procedimientos de ahorro energético consistentes en el apagado de los sistemas de ayuda visual asociados a pistas y calles de rodaje.

NOTIFICACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL

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

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

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

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

alc.seguridadoperacional@aena.es

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

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

Para permitir la cooperación necesaria con el Sistema Avanzado de Vigilancia basado en el Modo S, los operadores de aeronaves que pretendan utilizar el aeropuerto de ALICANTE/Alicante-Elche Miguel Hernández se asegurarán de que el respondedor modo S está disponible para operar cuando la aeronave esté en tierra.

Los pilotos deberán:

- Seleccionar el Modo AUTO y el código del Modo A asignado.
- Si el modo AUTO no está disponible, se seleccionará ON (i.e. XPDR) y el código del modo A asignado:
- Cuando la aeronave reciba la instrucción de entrar en la pista.
- Cuando la aeronave se encuentre fuera de la pista seleccionará STBY.

Siempre que la aeronave sea capaz de notificar la Identificación de Aeronave (por ejemplo, el indicativo usado durante el vuelo), ésta debería introducirse (a través del FMS o del Panel de Control del Respondedor) desde el momento de la solicitud de retroceso remolcado o de rodaje, lo que ocurra antes.

La tripulación deberá utilizar el formato definido por OACI para introducir la Identificación de la Aeronave (por ejemplo, BAW123, AFR6380, ...).

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

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

ENERGY-SAVING POLICY

If there are no operations expected, ALICANTE/Alicante-Elche Miguel Hernández Airport will apply the energy-saving procedures consisting in switching off the visual aid systems associated to runways and taxiways.

OPERATIONAL SAFETY REPORTS

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

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

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

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

alc.seguridadoperacional@aena.es

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

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

In order to cooperate with the Mode-S based Advanced Surveillance System, aircraft operators intending to use ALICANTE/Alicante-Elche Miguel Hernández airport shall ensure that the Mode S transponder is able to operate when the aircraft is on the ground.

Pilots shall:

- Select AUTO mode and the assigned Mode A code.
- If AUTO mode is not available, select ON (e.g. XPDR) and the assigned Mode A code:
- When the aircraft receives the instruction to enter the runway.
- When the aircraft is not on the runway it shall select STBY.

Whenever the aircraft is capable of reporting Aircraft Identification (i.e. callsign used in flight), this should be entered (through the FMS or the Transponder Control Panel) at the time of the request for towed push-back or taxi, whichever is earlier.

Air crew must use the ICAO defined format to enter the Aircraft Identification (i.e. BAW123, AFR6380, ...).

To ensure that the performance of systems based on SSR frequencies (including airborne TCAS units and SSR radars) is not compromised, TCAS should not be selected before receiving clearance to line up, and should be deselected after vacating the runway.

For aircraft taxiing without flight plan, Mode A code 2000 should be selected.

21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS

- **RWY 10:** "Cualquier desvío para las SID vía RESTU, ASTRO y CATON – MANDY solo se autorizará condicionado a que los tráficos deben sobrevolar la línea de costa, después del viraje sobre el mar, a 6000 ft o superior, excepto para las aeronaves propulsadas por hélice, helicópteros, aeronaves de estado y hospital, salvo por motivos de seguridad operacional".
- **RWY 28:** "No se autorizarán desvíos por debajo de 6000 ft, excepto para las aeronaves propulsadas por hélice, helicópteros, aeronaves de estado y hospital, salvo por motivos de seguridad operacional".

PRUEBAS DE POTENCIA DE MOTORES

Las pruebas de motores en régimen superior al de ralentí deben solicitarse por escrito al CEOPS y están prohibidas entre las 2300-0600 LT.

Excepción al horario de acuerdo a procedimiento local.

VUELOS DE ENTRENAMIENTO

Solamente se permitirán vuelos de entrenamiento previa autorización de la autoridad aeroportuaria y se restringirán de acuerdo al tráfico aéreo, ajustándose a los procedimientos locales.

Los vuelos de entrenamiento quedan prohibidos entre las 23:00 y las 06:00 LT.

NOISE ABATEMENT PROCEDURES

- **RWY 10:** "Any diversion for SIDs via RESTU, ASTRO and CATON - MANDY shall only be authorised provided that traffic must fly over the coastline, after turning over the sea, at 6000 ft or higher, except for propeller-driven aircraft, helicopters, State and hospital aircraft, except for reasons of operational safety".
- **RWY 28:** "Diversions below 6000 ft shall not be permitted, except for propeller-driven aircraft, helicopters, State aircraft and hospital aircraft, except for reasons of operational safety".

ENGINE POWER TEST

Engine performance tests higher than idling must be requested from CEOPS in writing and are forbidden between 2300-0600 LT.

Exceptions to schedule according to local procedure.

TRAINING FLIGHTS

Training flights will only be permitted with prior clearance from the airport authority and will be restricted in accordance with the air traffic, and in conformance with local procedures.

Training flights are prohibited between 23:00 and 06:00 LT.

22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO

FLIGHT PROCEDURES

SISTEMA DE PRESENTACIÓN DE RADAR

Por encima de 1000 ft AMSL, se puede usar el sistema de vigilancia ATS en el servicio de control del aeródromo para ejecutar las siguientes funciones:

- 1.- Supervisión de la trayectoria de vuelo de aeronaves en aproximación final;
- 2.- Supervisión de trayectorias de vuelo de otras aeronaves en las cercanías del aeródromo;
- 3.- Provisión de asistencia para la navegación a vuelos VFR.

En función de la disponibilidad de los radares que proporcionan cobertura al ATZ, podrían verse afectadas las áreas o alturas en las que se suministran las mencionadas funciones de radar.

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

Todo ello en función de las limitaciones del equipo.

RADAR DISPLAY SYSTEM

Above 1000 ft AMSL, ATS surveillance systems may be used in supplying the aerodrome control service to execute the following functions:

- 1.- Supervision of the flight path of aircraft on final approach;
- 2.- Supervision of the flight paths of other aircraft in the vicinity of the aerodrome;
- 3.- Provision of navigation assistance to VFR flights.

Depending on the availability of the radars which provide coverage to the ATZ, the areas or heights for which the indicated uses of the radar are supplied may vary.

The aerodrome air traffic controllers shall maintain all the operations taking place at the aerodrome or in the vicinity under constant visual surveillance, with access to an ATS surveillance system to support that visual observation, as stipulated in article 4.5.1.3 of the Reglamento de la Circulación Aérea.

All of the foregoing shall depend on the limitations of the equipment.

AJUSTES DE VELOCIDAD

En el TMA de Valencia, a menos que el ATC indique otro ajuste de velocidad, las llegadas a ALICANTE/Alicante-Elche Miguel Hernández AD, bajo control radar, ajustarán sus velocidades conforme lo especificado a continuación:

- IAS máxima 250 kt a FL100 o inferior.
- IAS 220 kt al abandonar los IAF.
- IAS 180 kt al abandonar el IF o al completar el viraje a final.
- IAS 160 kt al cruzar el FAF/P. Esta velocidad deberá mantenerse hasta 4 NM del umbral.
- Las aeronaves con IAS de crucero inferiores a las citadas anteriormente deberán mantener la velocidad de crucero hasta el punto de ajuste que las afecte.

Si no se puede cumplir con este ajuste de velocidad, se notificará al ATC que velocidades se pueden mantener.

Las aeronaves estarán exentas de cumplir con estas limitaciones de velocidad cuando estén realizando una llegada de descenso continuo, pero no de cumplir con las limitaciones que de manera explícita aparecen en algunas IAC.

SPEED ADJUSTMENT

Within Valencia TMA, unless otherwise indicated by ATC, flights arriving at ALICANTE/Alicante-Elche Miguel Hernández AD under radar control shall adjust their speeds according to:

- Maximum IAS 250 kt at FL100 or below.
- IAS 220 kt when leaving IAF.
- IAS 180 kt when leaving IF or when completing the final turn.
- IAS 160 kt when crossing the FAF/P. Aircraft shall maintain this speed up to 4 NM from threshold.
- Aircraft with cruising IAS lower than the aforementioned shall maintain cruising speed up to the adjusting fix concerned.

If this speed adjustment cannot be carried out, pilots shall notify the speed they can maintain to ATC.

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

PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)

1. GENERALIDADES

1.1 Se aplicarán los Procedimientos de Visibilidad Reducida (LVP) cuando:

- El alcance visual en pista (RVR) sea igual o inferior a 550 m, o
- La Visibilidad general en el área de movimiento sea igual o inferior a 800 m (solo en caso de que todos los transmisómetros estuviesen fuera de servicio).

1.2 Se cancelarán los procedimientos de visibilidad reducida (LVP) cuando se den simultáneamente las siguientes condiciones:

- RVR mayor o igual a 1000 m durante 5 minutos consecutivos.
- Visibilidad mayor o igual a 1000 m durante 5 minutos consecutivos (solo en caso de que todos los transmisómetros estuviesen fuera de servicio).
- Pronóstico de EMAe de visibilidad superior a 1000 m con clara tendencia a la mejora.

1.3 La RWY 10/28 está autorizada para despegues en condiciones de visibilidad reducida.

1.4 Se informará a los pilotos que se están aplicando los Procedimientos de Visibilidad Reducida (LVP) a través de ATIS y/o por radiofrecuencia.

1.5 Cualquier incidencia notificada o detectada que pueda afectar a los LVP se comunicará inmediatamente a las aeronaves y dependencias ATC afectadas.

LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

1. GENERAL

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

- Runway visual range (RVR) is 550 m or below, or
- The general visibility in the movement area is 800 m or below (only in the event that all the transmissometers are out of service).

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

- RVR is 1000 m or higher during 5 consecutive minutes.
- Visibility is 1000 m or higher during 5 consecutive minutes (only in the event that all the transmissometers are out of service).
- EMAe visibility forecast is higher than 1000 m with a strong trend towards improvement.

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

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

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

2. MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

- Los pilotos procederán a verificar en todo momento la ubicación de la aeronave, especialmente en las intersecciones, comprobando que el rodaje se ejecuta en condiciones de completa seguridad. En caso de desorientación o duda detendrán la aeronave e informarán a TWVR inmediatamente.

- Durante la aplicación de los procedimientos de visibilidad reducida (LVP), se autorizará el rodaje de una sola aeronave en el área de maniobras.

- Se realizará con guiado de vehículo "SIGAME" las entradas y salidas de todos los puestos de estacionamiento del aeropuerto.

- Se reducirá al mínimo imprescindible la circulación por las vías de servicio autorizadas y/o restringidas.

- Se cerrarán las vías de servicio no autorizadas: buena parte de las vías de servicio que cruzan calles de rodaje en plataforma.

- A fin de establecer una mejor puesta en secuencia del tráfico, los pilotos no solicitarán autorizaciones de puesta en marcha de motores, retroceso o rodaje cuando los valores de RVR y/o visibilidad estén por debajo de sus mínimos operacionales.

2. GROUND MOVEMENT

- Pilots shall proceed to verify the aircraft position at each moment, especially at intersections, checking that taxiing is being executed under conditions of complete safety. In the event of being disoriented or in doubt, pilots will stop the aircraft and immediately notify TWVR.

- During the application of Low Visibility Procedures (LVP), taxiing will be authorized for only one aircraft at a time in the manoeuvring area.

- Entries and exits at all stands of the airport will be guided with a "FOLLOW ME" vehicle.

- Traffic by authorized and/or restricted service roads will be reduced to the minimum.

- The unauthorized service roads shall be closed: many of the service roads, which cross apron taxiways.

- In order to establish a better transit sequence, pilots will avoid requesting clearance for start-up, push-back or taxiing, when the RVR values and/or the visibility are below their operational minima.

2.1 SALIDAS

- Los pilotos, al solicitar autorización para la puesta en marcha, notificarán al ATC el puesto de estacionamiento en que se encuentran.
- El tráfico de salida que inicie rodaje, independientemente del puesto de estacionamiento, será guiado por un vehículo "SÍGAME" abandonando la plataforma por las puertas A, B, C o D, hasta quedar orientado en la TWY en dirección a la cabecera sobre la que se da servicio:
 - RWY 10: el vehículo "SÍGAME" guiará a la aeronave hasta TWY A3, donde apagará las luces y se apartará en TWY A4 para permitir el paso de la aeronave, informando del final de la maniobra a TWR. La aeronave continuará rodando hasta alcanzar de manera preferente TWY A6.
 - RWY 28: el vehículo "SÍGAME" guiará a la aeronave hasta TWY C6, donde apagará las luces, y se apartará en TWY C7 para permitir el paso de la aeronave, informando del final de la maniobra a TWR. La aeronave continuará rodando hasta alcanzar la TWY C9.
- Los accesos a RWY 10/28 se realizarán preferentemente por las TWY A6 y C9, según pista en servicio, estando prohibido el acceso por TWY C5.

2.2 LLEGADAS

- RWY 10: las aeronaves abandonarán preferentemente por TWY C9, estando prohibida la utilización de las calles de salida rápida y TWY C5. El vehículo "SÍGAME" esperará a la aeronave en TWY C6 y la guiará hasta el puesto de estacionamiento a través de la puerta de plataforma que más convenga para acceder a dicho puesto.
- RWY 28: las aeronaves abandonarán preferentemente por TWY A6, estando prohibida la utilización de las calles de salida rápida. El vehículo "SÍGAME" esperará a la aeronave en TWY A3 y la guiará hasta el puesto de estacionamiento a través de la puerta de plataforma que más convenga para acceder a dicho puesto.
- Los pilotos deben notificar a TWR por radiofrecuencia el abandono de pista, una vez hayan sobrepasado el letrero de "pista libre".

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

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

- Si ya tuviese autorización de rodaje, continuará por la ruta asignada hasta el límite de la autorización ATC, extremando las precauciones para evitar desvíos de la misma. Una vez allí, mantendrá la posición y esperará la llegada de un vehículo "SÍGAME", que le conducirá a la posición de estacionamiento.
- Si la aeronave acaba de aterrizar, mantendrá posición al abandonar pista (o el área sensible) y esperará la llegada de un vehículo "SÍGAME" que le guiará al puesto de estacionamiento asignado.
- En el caso de que un vehículo experimente un fallo en las comunicaciones, esperará en una posición donde no interfiera con el movimiento de aeronaves y esperará la llegada de un vehículo "SÍGAME".

RESTRICCIONES A PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

En todos los puestos de estacionamiento dotados de instalaciones de suministro de corriente de 400 Hz:

- Es obligatorio el uso de la instalación de 400 Hz.
- La APU (unidad auxiliar de potencia) del avión solo podrá utilizarse cuando no estén operativas ni la instalación de 400 Hz, ni las unidades móviles o cuando se requiera el servicio de aire acondicionado y no esté disponible el equipamiento.
- Es recomendable la utilización del gancho de sujeción de la manguera de la instalación de 400 Hz a la aeronave. En caso de no utilizar dicho gancho, el aeropuerto no se hace responsable de las afecciones que pueda sufrir la aeronave.

OPERACIONES DE DESCENSO CONTINUO

Dependiendo de las condiciones del tránsito, y siempre que se prevea que no vaya a ser necesario interrumpir un descenso, las aeronaves serán autorizadas a proceder por una llegada estándar (STAR) o mediante una autorización del tipo "directo" a un fijo intermedio de la STAR, al IAF, a un fijo de la aproximación intermedia o al IF, a la mínima altitud del IAF o del IF del procedimiento instrumental (IAC) de manera que la operación de descenso pueda ejecutarse de manera continua.

CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD

2.1 DEPARTURES

- Pilots, when requesting clearance to start up, shall notify ATC of the stand occupied by the aircraft.
- Departing traffic initiating taxiing, from any stand, will be guided by a "FOLLOW ME" vehicle, leaving the apron via gates A, B, C or D, until it is oriented on the TWY which leads to the runway in use:
 - RWY 10: the "FOLLOW ME" vehicle will guide the aircraft to TWY A3, where it will switch its lights off and move out of the way into TWY A4 to allow the passage of the aircraft, reporting the end of the manoeuvre to TWR. The aircraft will continue taxiing until it reaches TWY A6 (preferential).
 - RWY 28: the "FOLLOW ME" vehicle will guide the aircraft to TWY C6, where it will switch its lights off and move out of the way on TWY C7 to permit the passage of the aircraft, reporting the end of the manoeuvre to TWR. The aircraft will continue taxiing until it reaches TWY C9.
- Access to RWY 10/28 will be carried out preferably via TWY A6 and C9, according to the runway in use, access via TWY C5 being forbidden.

2.2 ARRIVALS

- RWY 10: aircraft shall vacate this (preferably) via TWY C9, use of the rapid exit taxiways and TWY C5 being prohibited. The "FOLLOW ME" vehicle will wait for the aircraft on TWY C6, and will guide it up to its stand through the most convenient apron gate for access to the same.
- RWY 28: aircraft shall vacate this (preferably) via TWY A6, use of the rapid exit taxiways being prohibited. The "FOLLOW ME" vehicle will wait for the aircraft on TWY A3, and will guide it up to its stand through the most convenient apron gate for access to the same.
- Pilots shall notify TWR by radiofrequency when the runway is vacated, as soon as they have passed the "runway vacated" sign.

3. COMMUNICATIONS FAILURE AND ANOMALOUS OCCURRENCES IN THE MANOEUVRING AREA

In the event that an aircraft operating on the manoeuvring area experiences a communications failure, proceed as follows:

- If it already has permission to taxi, the aircraft will continue along the assigned route up to the ATC clearance limit, taking extreme care to avoid detours. Once there, it will hold its position and wait for the arrival of a "FOLLOW ME" vehicle to be guided to the stand.
- If it has just landed, the aircraft will hold its position after vacating the runway (or the sensitive area) and wait for the arrival of a "FOLLOW ME" vehicle to be guided to the assigned stand.
- In the event that a vehicle experiences a communications failure, it shall wait, at a position where it does not interfere with the movement of aircraft, for the arrival of a "FOLLOW ME" vehicle.

RESTRICTIONS ON STANDS

At all stand positions equipped with the 400 Hz electricity supply:

- Use of the 400 Hz facility is mandatory.
- The aircraft APU (Auxiliary Power Unit) will only be used when neither the 400 Hz system nor the mobile units are operative, or when the air conditioning service is required but this is not available.
- Use of a harness hook to fasten the 400 Hz facility hosing to the aircraft is recommended. Otherwise, the airport authority will not accept responsibility for any damage the aircraft might suffer.

CONTINUOUS DESCEND OPERATIONS

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

AD TRAFFIC CIRCUIT



23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

ADDITIONAL INFORMATION

Servicio de control de fauna de Orto a Ocaso.

Fauna control service from sunrise to sunset.

ZONAS DE CONCENTRACIÓN DE AVES

ZONA 1.- Paso de gaviotas y garcillas al amanecer y al atardecer, de 2 km de anchura desde el THR RWY 10 en la dirección de la aproximación a esta pista.

ZONA 2.- Paso de gaviotas y garcillas al amanecer y al atardecer, de 1 km de anchura desde el THR RWY 28 en la dirección de la aproximación a esta pista.

ZONA 3.- Cruce puntual al amanecer y al atardecer de palomas en época estival.

➔ ZONA 4.- Paso nocturno de alcaravanes en zonas iluminadas.

ZONA 5.- Presencia nocturna de alcaravanes en periodo de migración (octubre), cruzando de norte a sur del campo de vuelo.

➔ ZONA 6.- Presencia de golondrinas en periodo de migración (entre agosto y octubre), cruzando de norte a sur del campo de vuelo.

BIRD CONCENTRATION AREAS

AREA 1.- Crossing of seagulls and egrets at dawn and dusk, with a width of 2 km from THR RWY 10 in the direction of the approach to this runway.

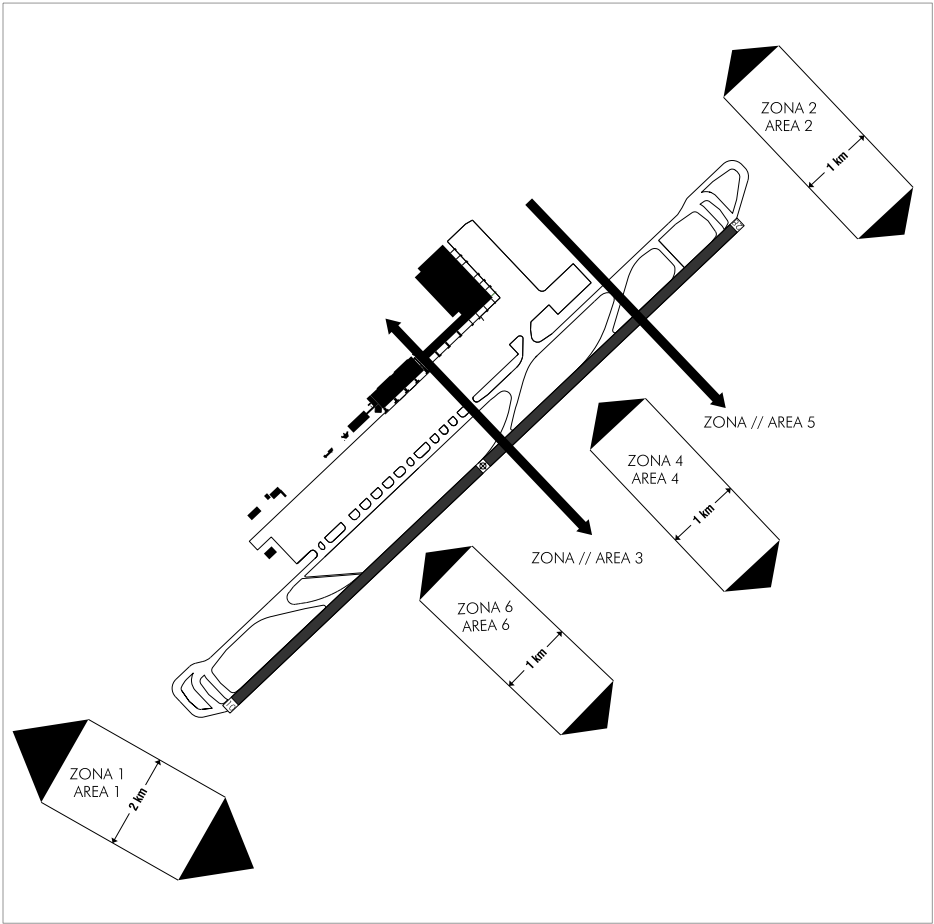
AREA 2.- Crossing of seagulls and egrets at dawn and dusk, with a width of 1 km from THR RWY 28 in the direction of the approach to this runway.

AREA 3.- Sporadic crossing by pigeons in summer months at dawn and dusk.

AREA 4.- Night crossing of stone-curlews in lit areas.

AREA 5.- Night presence of stone-curlews in migration period (October) crossing the airfield from North to South.

AREA 6.- Presence of swallows in migration period (between August and October), crossing the airfield from North to South.



24. CARTAS RELATIVAS AL AERÓDROMO

CHARTS RELATED TO THE AERODROME

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

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

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

VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION

Información no disponible.

Information not available.

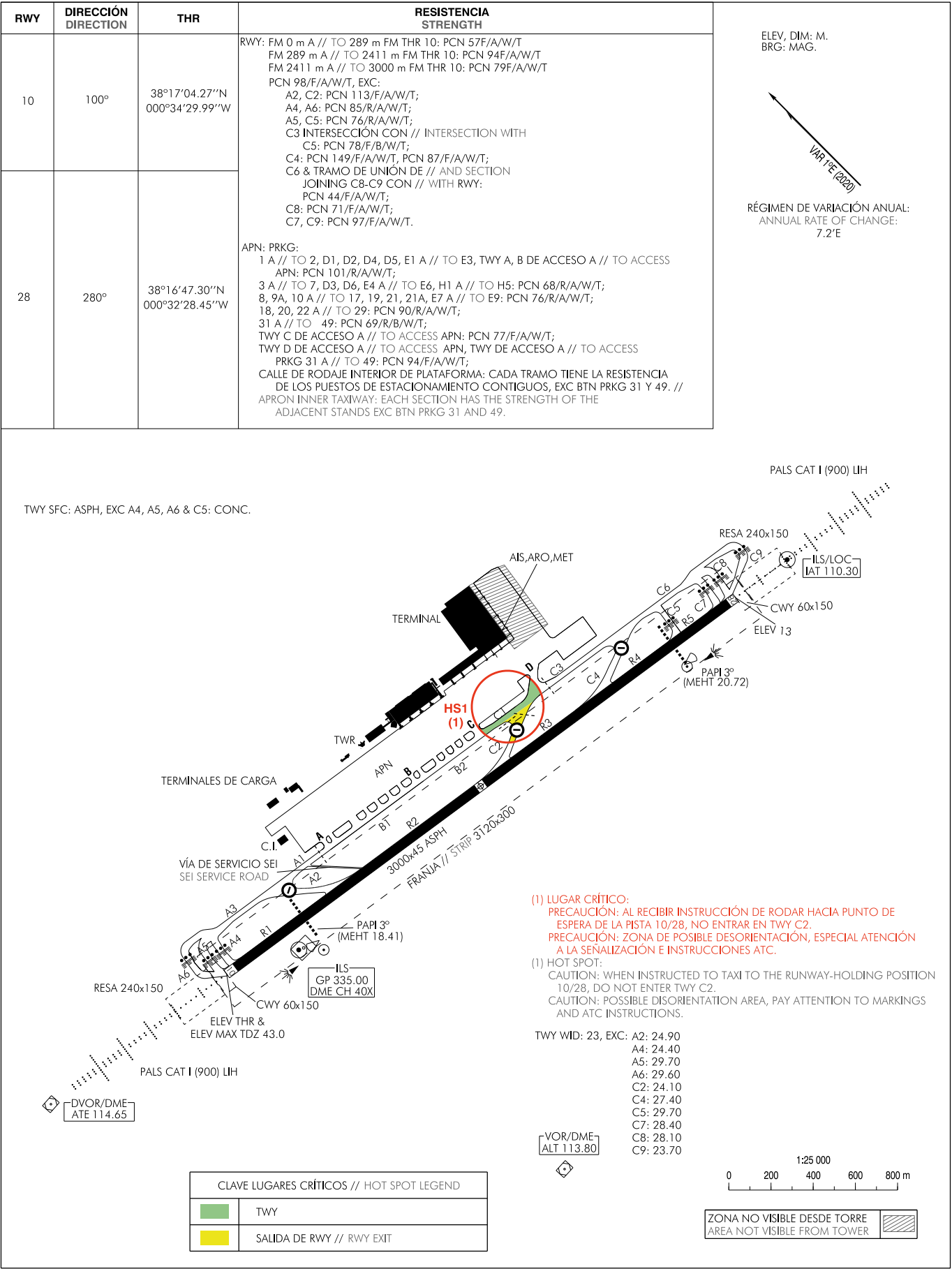
PLANO DE AERÓDROMO-OACI

38°16'56"N
000°33'29"W

ELEV 43

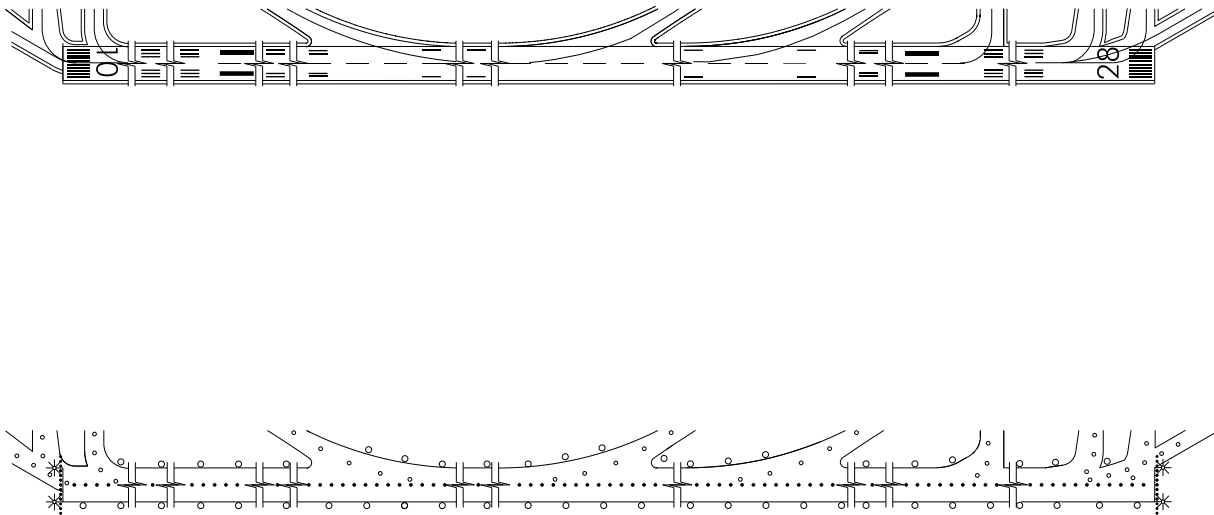
TWR 118.155
GMC 130.655

ALICANTE/Alicante-Elche
Miguel Hernández

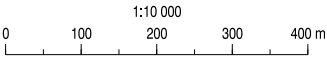


CAMBIOS: NOMBRE DEL AD.
CHANGES: NAME OF AD.

SLG & LGT RWY & TWY

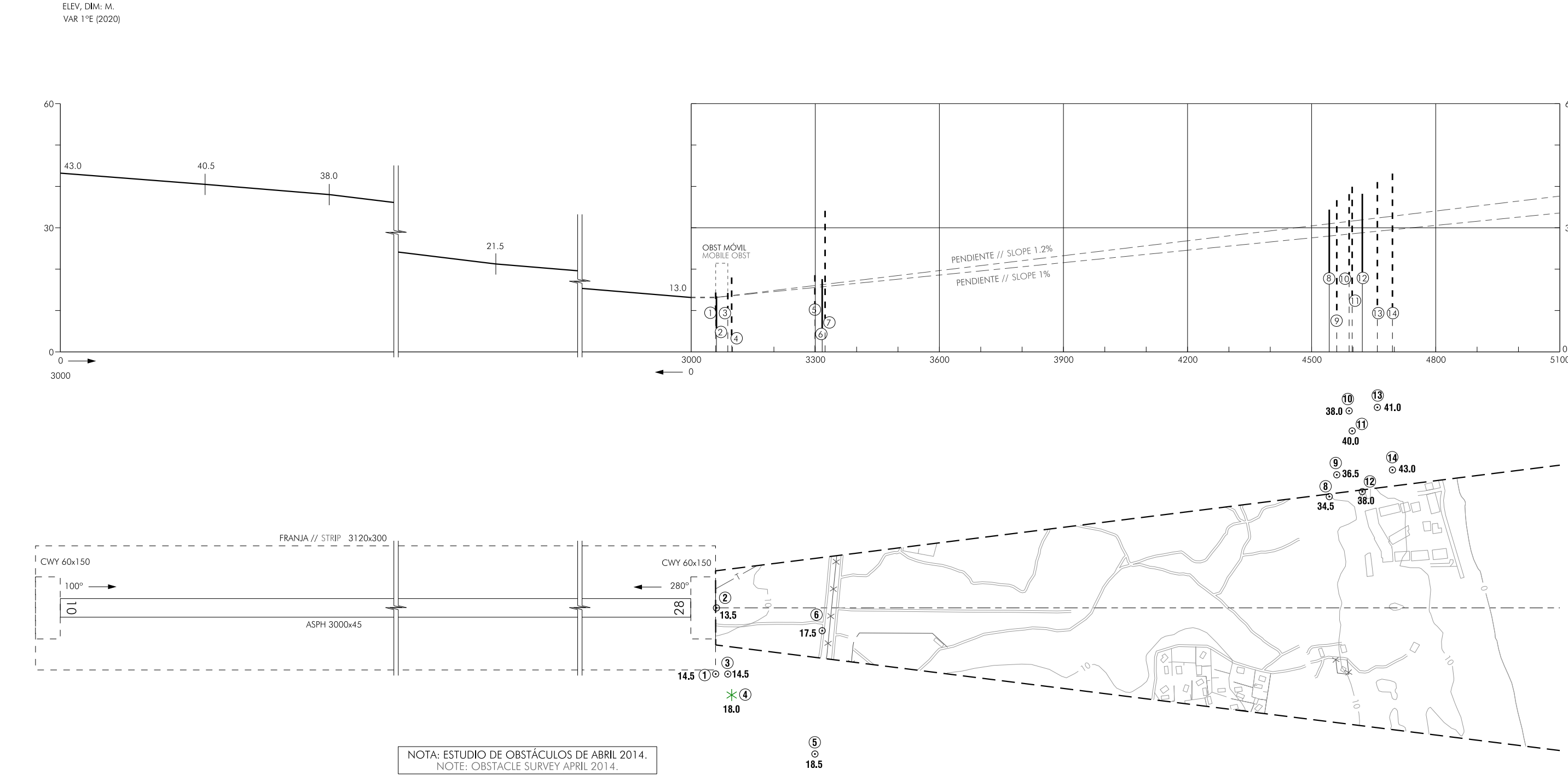


CAMBIOS: REIMPRESIÓN.
CHANGES: REPRINTED.



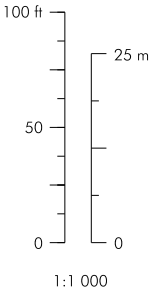
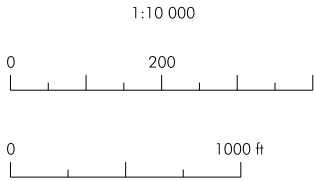
PLANO DE OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO
TIPO A (LIMITACIONES DE UTILIZACIÓN)

ALICANTE/Allcante-Elche Miguel Hernández
RWY 10



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

IDENT	
①	OBST en la trayectoria de despegue en línea recta OBST into take-off flight path area in a straight line.
Ⓐ	OBST próximo Close-in OBST.
①	OBST que sólo penetra la pendiente 1% OBST only penetrating the 1% slope.
④	OBST que penetra la pendiente 1.2% OBST penetrating the 1.2% slope.



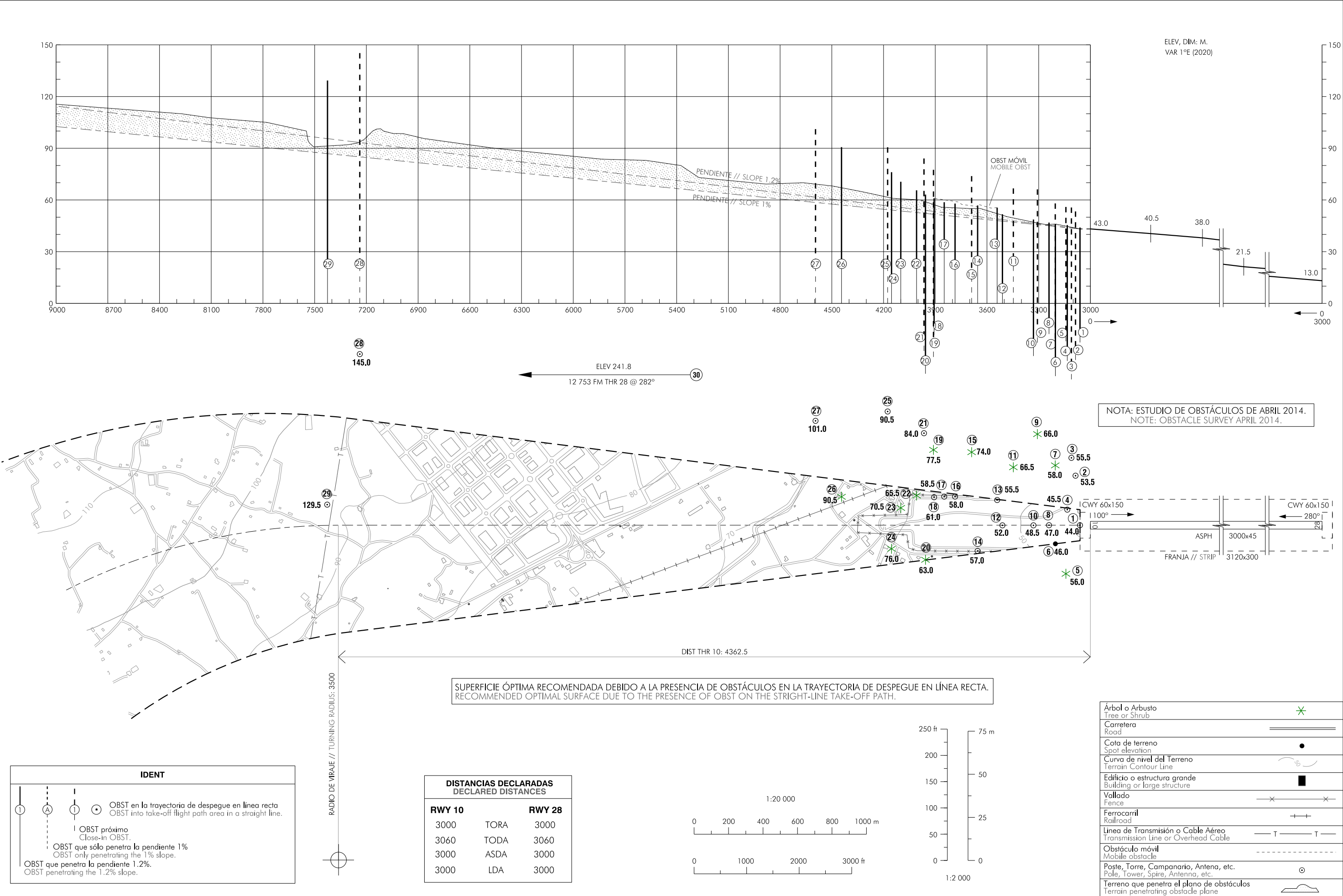
DISTANCIAS DECLARADAS DECLARED DISTANCES		
RWY 10		RWY 28
3000	TORA	3000
3060	TODA	3060
3000	ASDA	3000
3000	LDA	3000

CAMBIO: NOMBRE DEL AD.
CHANGE: NAME OF AD.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

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

ALICANTE/Allcante-Elche Miguel Hernández
RWY 28



CAMBIO: NOMBRE DEL AD.
CHANGES: NAME OF AD.

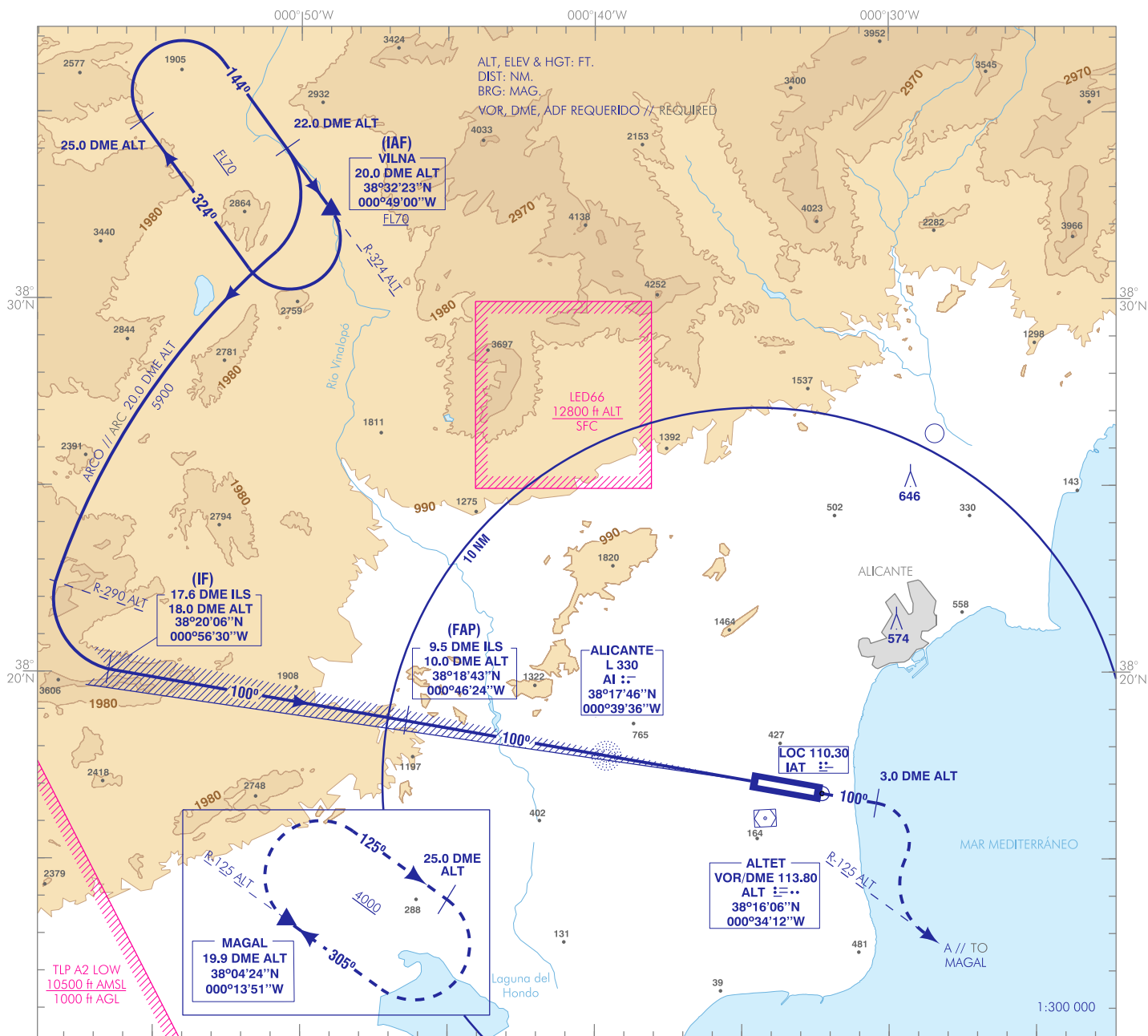
INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

CARTA DE APROXIMACIÓN
POR INSTRUMENTOS-OACI

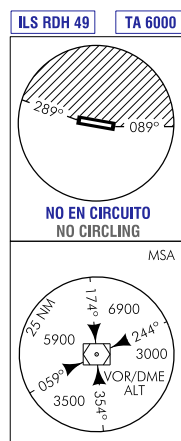
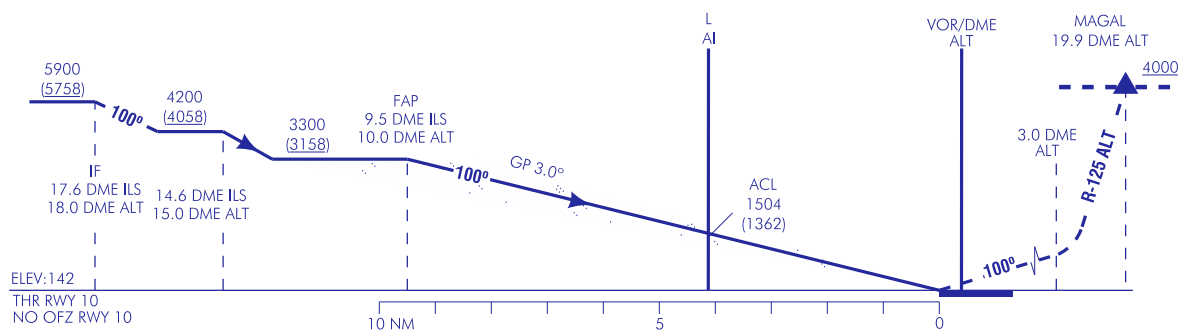
ELEV AD
142
VAR 1°E (2020)

APP 120.400
TWR 118.155
GMC 130.655
ATIS 120.080

ALICANTE/Alicante-Elche
Miguel Hernández
ILS Z
RWY 10



FRUSTRADA: SUBIR EN RUMBO MAGNÉTICO 100° HASTA 3.0 DME ALT, VIRAR A LA DERECHA PARA INTERCEPTAR Y SEGUIR R-125 ALT DIRECTO A MAGAL SUBIENDO A 4000 PARA INTEGRARSE A LA ESPERA.
MISSED APCH: CLIMB ON MAGNETIC HEADING 100° UP TO 3.0 DME ALT, TURN RIGHT TO INTERCEPT AND FOLLOW R-125 ALT DIRECT TO MAGAL CLIMBING TO 4000 TO JOIN THE HOLDING.



HGT REF ELEV THR RWY 10				
OCA/H	A	B	C	D
CAT I	392 (250)	404 (262)	412 (270)	423 (281)
STA				
En círculo (H) sobre Circling (H) over	142	960 (820)	1090 (950)	1240 (1100)

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR: 9.5 NM	min:s	7:08	5:42	4:45	4:05	3:34	3:10
FAF-MAPT:	min:s						
ROD: 5.2 %	ft/min	425	531	637	743	849	955

ALT/HGT DME (ILS) FNA												
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
				3130 (2990)	2800 (2660)	2470 (2330)	2140 (2000)	1810 (1670)	1480 (1340)	1160 (1020)	840 (690)	520 (370)

WEF 12-AUG-21 (AIRAC AMDT 07/21)

AIP-ESPAÑA

AD 2-LEAL IAC/1.1

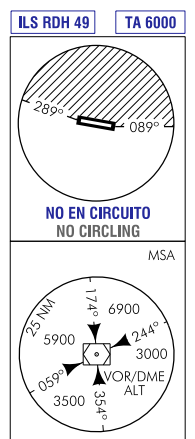
➔ALICANTE/Alicante-Elche Miguel Hernández AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

ILS Z RWY 10

PUNTO POINT	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
VILNA (IAF)	38°32'23.0"N	000°49'00.3"W	325.00° (ALT)	20.00 DME ALT
IF	38°20'06.2"N	000°56'30.1"W	280.06° (LOC IAT)	17.58 DME ILS
FAP	38°18'43.2"N	000°46'23.9"W	280.06° (LOC IAT)	9.51 DME ILS
Aproximación final de precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Precision final approach - Slope (Descent angle)				5.24% (3.00°)



GS		kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR: 9.5 NM		min:s	7:08	5:42	4:45	4:05	3:34	3:10
FAF-MAPT:		min:s						
ROD: 5.2 %		ft/min	425	531	637	743	849	955

ALT/HGT DME (ILS) FNA												
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
				3130 (2990)	2860 (2660)	2470 (2330)	2140 (2000)	1810 (1670)	1480 (1340)	1160 (1020)	840 (690)	520 (370)

➔ALICANTE/Alicante-Elche Miguel Hernández AD

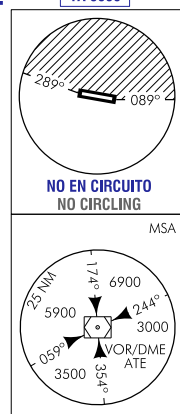
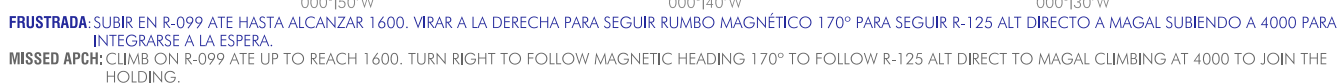
REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

ILS Y RWY 10

PUNTO POINT	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
VOR/DME ALT (IAF)	38°16'05.9"N	000°34'12.2"W	—	—
IF	38°18'54.0"N	000°47'42.7"W	280.06° (LOC IAT)	10.56 DME ILS
FAP	38°18'43.2"N	000°46'23.9"W	280.06° (LOC IAT)	9.51 DME ILS
Aproximación final de precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Precision final approach - Slope (Descent angle)				5.24% (3.00°)

ALICANTE/Alicante-Elche
Miguel Hernández
VOR Z
RWY 10



GS			kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR:			min:s						
FAF-MAPT:			min:s	NO AUTORIZADO EL CRONOMETRAJE // TIMING NOT AUTHORIZED					
ROD: 5.6 %			ft/min	454	567	680	794	908	1021

ALT/HGT DME (ATE) FNA												
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
								2090 (1950)	1750 (1610)	1410 (1270)	1070 (930)	730 (590)

➔ALICANTE/Alicante-Elche Miguel Hernández AD

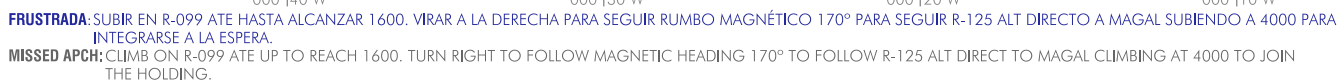
REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

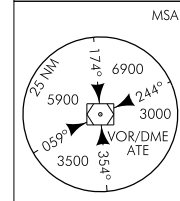
VOR Z RWY 10

PUNTO POINT	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
VILNA (IAF)	38°32'23.0"N	000°49'00.3"W	325.00° (ALT)	20.00 DME ALT
IF	38°20'05.4"N	000°56'27.7"W	280.00° (ATE)	16.99 DME ATE
FAF	38°18'07.2"N	000°42'03.9"W	280.00° (ATE)	5.49 DME ATE
VOR/DME ATE (MAPT)	38°17'10.4"N	000°35'12.6"W	—	—
Aproximación final de no precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Non-precision final approach - Slope (Descent angle)				5.60% (3.20°)

ALICANTE/Alicante-Elche
Miguel Hernández
VOR Y
RWY 10



ALT/HGT DME (ATE) FNA												
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
				3490 (3350)	3150 (3000)	2800 (2660)	250 (2320)	2110 (1970)	1770 (1630)	1420 (1280)	1080 (940)	740 (590)



➔ALICANTE/Alicante-Elche Miguel Hernández AD

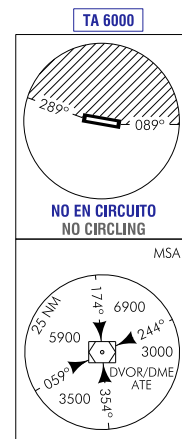
REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

VOR Y RWY 10

PUNTO POINT	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
VOR/DME ALT (IAF)	38°16'05.9"N	000°34'12.2"W	—	—
FAF	38°18'48.5"N	000°47'04.2"W	280.00° (ATE)	9.48 DME ATE
VOR/DME ATE (MAPT)	38°17'10.4"N	000°35'12.6"W	—	—
Aproximación final de no precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Non-precision final approach - Slope (Descent angle)				5.67% (3.24°)

ALICANTE/Alicante-Elche
Miguel Hernández
VOR Z
RWY 28



➔

ALICANTE/Alicante-Elche Miguel Hernández AD

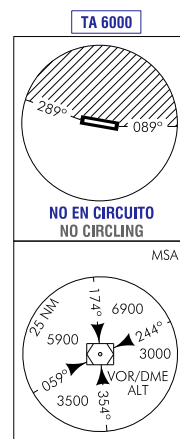
REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

VOR Z RWY 28

PUNTO POINT	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
VOR/DME ALT (IAF)	38°16'05.9"N	000°34'12.2"W	—	—
BESOR (IAF)	38°27'59.3"N	000°13'44.6"W	057.25° (ATE)	20.04 DME ATE
MAGAL (IAF)	38°04'23.9"N	000°13'50.6"W	127.03° (ATE)	21.13 DME ATE
IF	38°15'01.9"N	000°19'56.7"W	100.00° (ATE)	12.21 DME ATE
FAF	38°15'55.4"N	000°26'16.9"W	100.00° (ATE)	7.14 DME ATE
MAPT	38°16'38.8"N	000°31'26.8"W	100.00° (ATE)	3.01 DME ATE
Aproximación final de no precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Non-precision final approach - Slope (Descent angle)				5.50% (3.15°)

ALICANTE/Alicante-Elche
Miguel Hernández
VOR Y
RWY 28

[illegible]

➔ALICANTE/Alicante-Elche Miguel Hernández AD

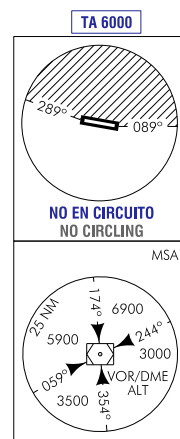
REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

VOR Y RWY 28

PUNTO POINT	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
VOR/DME ALT (IAF/MAPT)	38º16'05.9"N	000º34'12.2"W	—	—
Aproximación final de no precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Non-precision final approach - Slope (Descent angle)				—

ALICANTE/Alicante-Elche
Miguel Hernández
VOR X
RWY 28



ALT/HGT DME (ALT) FNA												
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
						1930 (1880)	1600 (1550)	1270 (1220)	940 (900)	610 (570)		



ALICANTE/Alicante-Elche Miguel Hernández AD

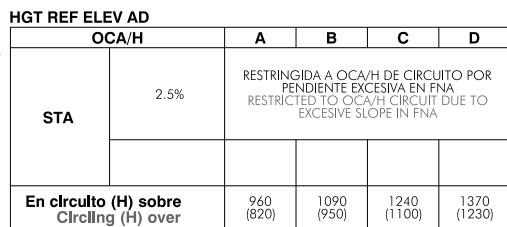
REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

VOR X RWY 28

PUNTO POINT	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
VOR/DME ALT (IAF)	38°16'05.9"N	000°34'12.2"W	—	—
BESOR (IAF)	38°27'59.3"N	000°13'44.6"W	057.25° (ATE)	20.04 DME ATE
MAGAL (IAF)	38°04'23.9"N	000°13'50.6"W	125.94° (ALT)	19.86 DME ALT
IF	38°18'40.8"N	000°15'26.1"W	080.00° (ALT)	15.00 DME ALT
FAF	38°17'28.9"N	000°24'11.8"W	080.00° (ALT)	8.00 DME ALT
MAPT	38°16'33.9"N	000°30'49.6"W	080.00° (ALT)	2.70 DME ALT
Aproximación final de no precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Non-precision final approach - Slope (Descent angle)				5.41% (3.10°)

ALICANTE/Alicante-Elche
Miguel Hernández
LOC A

[illegible]

➔

ALICANTE/Alicante-Elche Miguel Hernández AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

LOC A

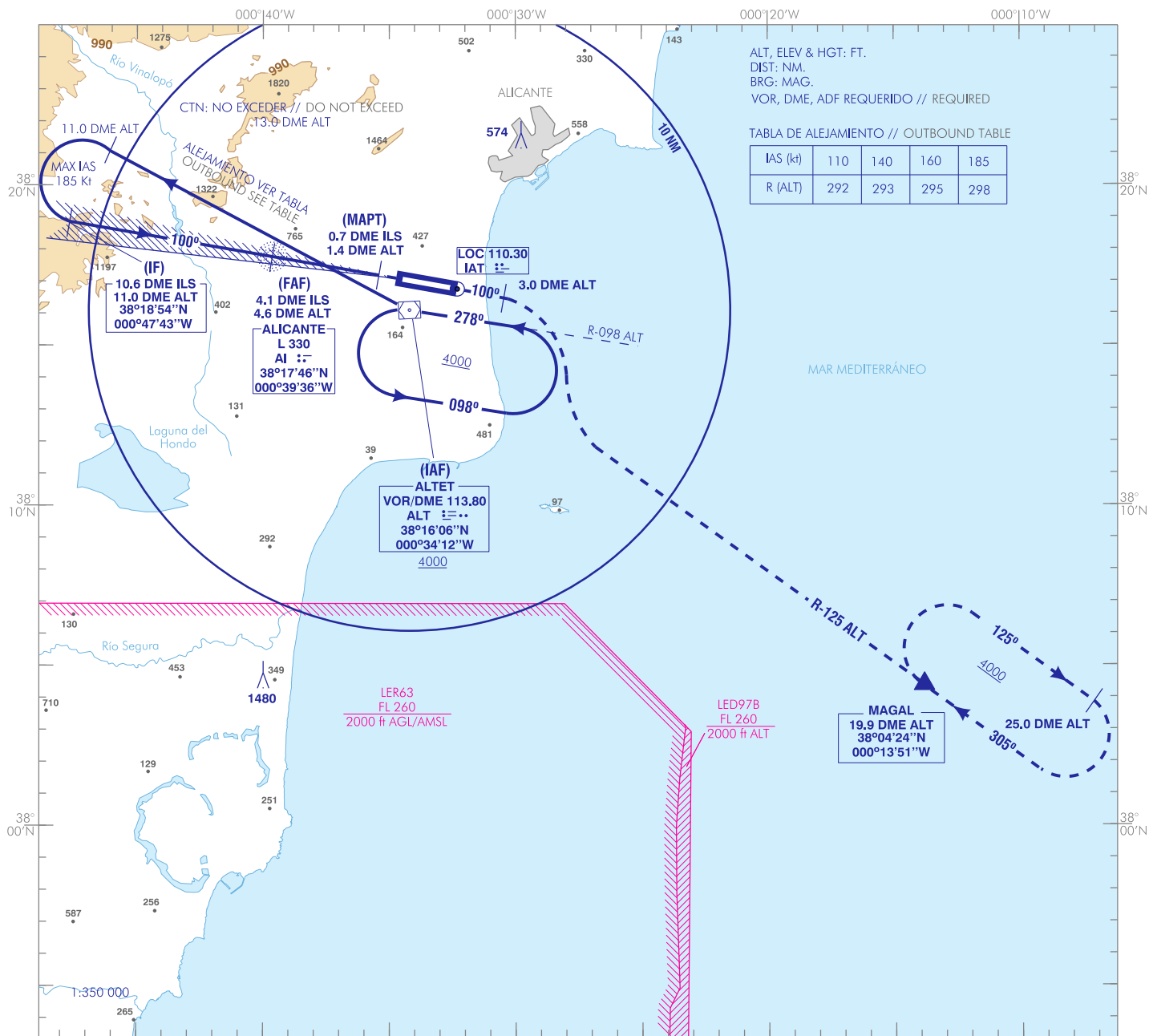
PUNTO POINT	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
VILNA (IAF)	38°32'23.0"N	000°49'00.3"W	325.00° (ALT)	20.00 DME ALT
IF	38°20'06.2"N	000°56'30.1"W	280.06° (LOC IAT)	17.58 DME ILS
L AI (FAF)	38°17'46.2"N	000°39'36.0"W	—	—
MAPT	38°17'11.6"N	000°35'22.5"W	280.06° (LOC IAT)	0.70 DME ILS
Aproximación final de no precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Non-precision final approach - Slope (Descent angle)				—

CARTA DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD
142
VAR 1°E (2020)

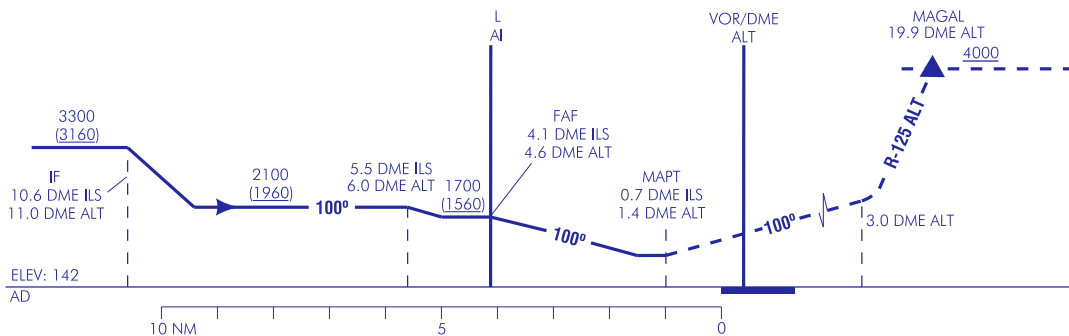
APP 120.400
TWR 118.155
GMC 130.655
ATIS 120.080

ALICANTE/Alicante-Elche
Miguel Hernández
LOC B



FRUSTRADA: SUBIR EN RUMBO MAGNÉTICO 100° HASTA 3.0 DME ALT, VIRAR A LA DERECHA PARA INTERCEPTAR Y SEGUIR R-125 ALT DIRECTO A MAGAL SUBIENDO A 4000 PARA INTEGRARSE A LA ESPERA.

MISSED APCH: CLIMB ON MAGNETIC HEADING 100° UP TO 3.0 DME ALT, TURN RIGHT TO INTERCEPT AND FOLLOW R-125 ALT DIRECT TO MAGAL CLIMBING TO 4000 TO JOIN THE HOLDING.

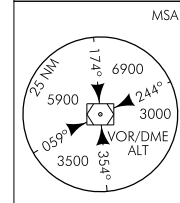


HGT REF ELEV AD

OCA/H	A	B	C	D
2.5%	RESTRINGIDA A OCA/H DE CIRCUITO POR PENDIENTE EXCESIVA EN FNA RESTRICTED TO OCA/H CIRCUIT DUE TO EXCESSIVE SLOPE IN FNA			
En circuito (H) sobre Circling (H) over	960 (820)	1090 (950)	1240 (1100)	1370 (1230)

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR:	min:s						
FAF-MAPT: 3.4 NM	min:s	2:32	2:02	1:41	1:27	1:16	1:08
ROD:	ft/min						

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



➔

ALICANTE/Alicante-Elche Miguel Hernández AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

LOC B

PUNTO POINT	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
VOR/DME ALT (IAF)	38°16'05.9"N	000°34'12.2"W	—	—
IF	38°18'54.0"N	000°47'42.7"W	280.06° (LOC IAT)	10.56 DME ILS
L AI (FAF)	38°17'46.2"N	000°39'36.0"W	—	—
MAPT	38°17'11.6"N	000°35'22.5"W	280.06° (LOC IAT)	0.70 DME ILS
Aproximación final de no precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Non-precision final approach - Slope (Descent angle)				—

PLANO DE ESTACIONAMIENTO
Y ATRAQUE DE AERONAVES-OACI

ELEV
APN
33

TWR 118.155
GMC 130.655

ALICANTE/Alicante-Elche
Miguel Hernández

ELEV, DIM: M.

VAR 1°E (2020)
RÉGIMEN DE VARIACIÓN ANUAL:
ANNUAL RATE OF CHANGE:
7.2°E

RESISTENCIA DE APN:
PRKG:
1 a 2, D1, D2, D4, D5, E1 a E3 & TWY A & B DE ACCESO A APN: PCN 101/R/A/W/T.
3 a 7, D3, D6, E4 a E6, H1 a H5: PCN 68/R/A/W/T.
8, 9A, 10 a 12, 14, 16, 19, 81, 83, 85, 87, 89 & E7 a E9: PCN 76/R/A/W/T.
18, 20 & 22 a 29: PCN 90/R/A/W/T.
31 a 49: PCN 69/R/B/W/T.
TWY C DE ACCESO A APN: PCN 77/F/A/W/T.
TWY D DE ACCESO A APN Y TWY DE ACCESO A PRKG 31 a 49: PCN 94/F/A/W/T.
TWY INTERIOR DE PLATAFORMA: CADA TRAMO TIENE LA RESISTENCIA
DE LOS PRKG CONTIGUOS, EXC BTN PRKG 31 & 49.

APN LGT: 18 POSTES PROYECTORES LIH.

PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE Y PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA:
VER AD 2-LEAL CASILLAS 20 Y 22.

SISTEMA DE GUÍA DE ATRAQUE VISUAL EN PRKG:
19, 23, 25, 27, 29, 31, 33, 35, 35A, 35B, 37, 39, 41, 43, 45, 47 & 49.

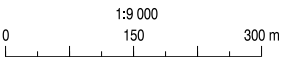
APN STRENGTH:
PRKG:
1 to 2, D1, D2, D4, D5, E1 to E3 & TWY A & B TO ACCESS APN: PCN 101/R/A/W/T.
3 to 7, D3, D6, E4 to E6, H1 a H5: PCN 68/R/A/W/T.
8, 9A, 10 to 12, 14, 16, 19, 81, 83, 85, 87, 89 & E7 to E9: PCN 76/R/A/W/T.
18, 20 & 22 to 29: PCN 90/R/A/W/T.
31 to 49: PCN 69/R/B/W/T.
TWY C TO ACCESS APN: PCN 77/F/A/W/T.
TWY D TO ACCESS APN Y TWY TO ACCESS PRKG 31 a 49: PCN 94/F/A/W/T.
APRON INNER TWY: EACH SECTION HAS THE STRENGTH OF THE ADJACENT PRKG,
EXC BTN PRKG 31 & 49.

APN LGT: 18 FLOODLIGHTING POLES LIH.

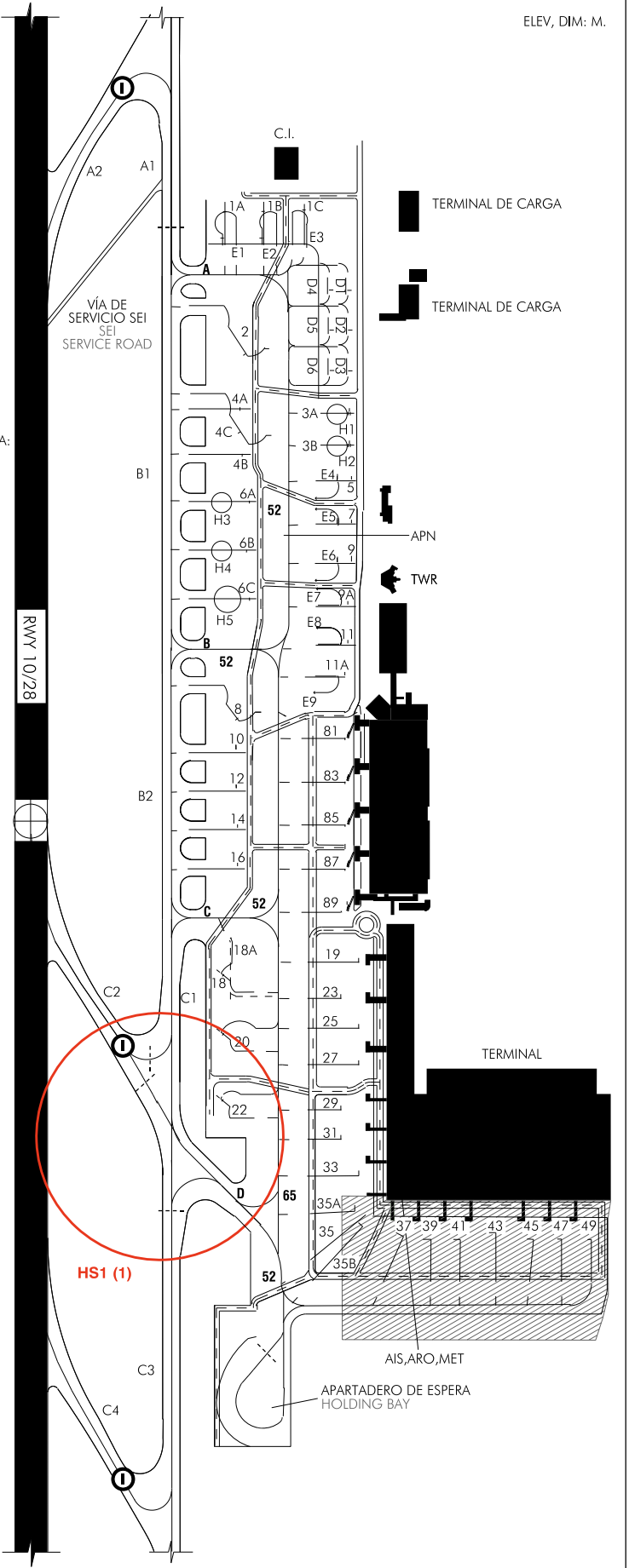
STANDARD TAXIING PROCEDURES AND LOW VISIBILITY PROCEDURES:
SEE AD 2-LEAL ITEMS 20 AND 22.

VISUAL DOCKING GUIDANCE SYSTEM AT PRKG:
19, 23, 25, 27, 29, 31, 33, 35, 35A, 35B, 37, 39, 41, 43, 45, 47 & 49.

(1) LUGAR CRÍTICO: VER AD 2-LEAL ADC.
(1) HOT SPOT: SEE AD 2-LEAL ADC.



PRKG	01
ENVERGADURA MAX // MAX WINGSPAN	52
ZONA NO VISIBLE DESDE TORRE AREA NOT VISIBLE FROM TOWER	



CAMBIO: NOMBRE DEL AD.
CHANGES: NAME OF AD.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

CARACTERÍSTICAS DE LOS PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO
AIRCRAFT STANDS CHARACTERISTICS

PUESTO STAND	RAMPA RAMP	COORDENADAS COORDINATES	SALIDA EXIT	MAX ACFT	APROAR NOSE TO	OBSERVACIONES REMARKS
1A	4	38°17'09.10"N 000°34'01.30"W	R	B752	S	INCOMP. E1
1B	4	38°17'10.79"N 000°34'00.92"W	R	B752	W	INCOMP. E2
1C	4	38°17'12.57"N 000°34'00.54"W	R	A321	W	INCOMP. E3
2	3	38°17'08.94"N 000°33'53.26"W	A	B744/B748/A342/ A124/A388	—	—
3A	6	38°17'12.83"N 000°33'48.79"W	R	A320	—	INCOMP. H1
3B	6	38°17'12.58"N 000°33'47.00"W	R	A320	—	INCOMP. H2
4A	3	38°17'08.35"N 000°33'50.10"W	A	B763	—	INCOMP. 4C
4B	3	38°17'07.99"N 000°33'47.54"W	A	B763	—	INCOMP. 4C
4C	3	38°17'08.15"N 000°33'48.32"W	A	A124/A342/B744	—	INCOMP. 4A-4B
5	5	38°17'12.34"N 000°33'45.03"W	R	B752	—	INCOMP. E4
6A	3	38°17'07.73"N 000°33'44.89"W	A	MD11	—	INCOMP. H3
6B	3	38°17'07.36"N 000°33'42.17"W	A	MD11	—	INCOMP. H4
6C	3	38°17'06.99"N 000°33'39.46"W	A	MD11	—	INCOMP. H5
7	5	38°17'12.00"N 000°33'42.59"W	R	B752	—	INCOMP. E5
8	3	38°17'05.65"N 000°33'32.89"W	A	B763	—	—
9	5	38°17'11.83"N 000°33'40.42"W	R	B752	—	INCOMP. E6
9A	5	38°17'11.36"N 000°33'38.02"W	R	A321	—	INCOMP. E7
10	3	38°17'05.40"N 000°33'30.95"W	A	B752	—	—
11	5	38°17'11.05"N 000°33'35.85"W	R	A321	—	INCOMP. E8
11A	5	38°17'10.68"N 000°33'34.11"W	R	A321	—	INCOMP. E9
12	3	38°17'05.10"N 000°33'28.80"W	A	B752	—	—
14	3	38°17'04.80"N 000°33'26.65"W	A	B752	—	—
16	3	38°17'04.50"N 000°33'24.51"W	A	B752	—	—
18	3	38°17'02.96"N 000°33'18.72"W	A	A321/B738	—	INCOMP 18A
18A	3	38°17'03.16"N 000°33'17.75"W	A	AT72	—	INCOMP 18
19	1	38°17'08.82"N 000°33'18.12"W	R	B763	—	400 Hz - A/C
20	3	38°17'02.50"N 000°33'15.42"W	A	A321/B738	—	—
22	3	38°17'01.96"N 000°33'11.72"W	A	A321/B738	—	—
23	1	38°17'08.14"N 000°33'16.18"W	R	A321/B38M	—	400 Hz - A/C
25	1	38°17'08.32"N 000°33'14.42"W	R	A321/B38M	—	400 Hz - A/C
27	1	38°17'07.96"N 000°33'12.42"W	R	B763	—	400 Hz - A/C
29	1	38°17'07.41"N 000°33'09.95"W	R	A321/B38M	—	400 Hz - A/C
31	1	38°17'07.18"N 000°33'08.29"W	R	A321/B38M	—	400 Hz - A/C
33	1	38°17'07.12"N 000°33'06.24"W	R	B763	E	400 Hz - A/C
35	1	38°17'07.14"N 000°33'03.82"W	R	B744/A342	W	400 Hz - A/C INCOMP. 35A-35B
35A	1	38°17'06.46"N 000°33'04.46"W	R	A321/B38M	E	400 Hz - A/C INCOMP. 35
35B	1	38°17'07.36"N 000°33'03.48"W	R	A321/B38M	S	400 Hz - A/C INCOMP. 35
37	1	38°17'08.92"N 000°33'02.45"W	R	B763	S	400 Hz - A/C
39	1	38°17'10.00"N 000°33'01.86"W	R	A321/B38M	S	400 Hz - A/C
41	1	38°17'11.31"N 000°33'01.57"W	R	A321/B38M	S	400 Hz - A/C
43	1	38°17'12.94"N 000°33'01.83"W	R	B763	S	400 Hz - A/C
45	1	38°17'14.53"N 000°33'00.80"W	R	A321/B38M	S	400 Hz - A/C
47	1	38°17'15.77"N 000°33'00.56"W	R	A321/B38M	S	400 Hz - A/C
49	1	38°17'17.10"N 000°33'00.42"W	R (1)	A321/B38M	S	400 Hz - A/C
81	2	38°17'10.17"N 000°33'30.67"W	R	B752	—	—
83	2	38°17'09.83"N 000°33'28.24"W	R	B752	—	—
85	2	38°17'09.50"N 000°33'25.85"W	R	B752	—	—
87	2	38°17'09.15"N 000°33'23.38"W	R	B752	E	—
89	2	38°17'08.82"N 000°33'20.99"W	R	B752	E	—
D1	7	38°17'13.84"N 000°33'55.73"W	A	C212	—	(2)

PUESTO STAND	RAMPA RAMP	COORDENADAS COORDINATES	SALIDA EXIT	MAX ACFT	APROAR NOSE TO	OBSERVACIONES REMARKS
D2	7	38°17'13.52"N 000°33'53.46"W	A	C212	–	(2)
D3	7	38°17'13.20"N 000°33'51.19"W	A	C212	–	(2)
D4	7	38°17'13.06"N 000°33'55.90"W	A	C212	–	(2)
D5	7	38°17'12.75"N 000°33'53.64"W	A	C212	–	(2)
D6	7	38°17'12.43"N 000°33'51.37"W	A	C212	–	(2)
E1	4	38°17'08.82"N 000°33'59.86"W	A	AT46	–	INCOMP. 1A
E2	4	38°17'10.50"N 000°33'59.46"W	A	AT72/DH88	–	INCOMP. 1B
E3	4	38°17'12.46"N 000°33'59.04"W	A	AT72/DH88	–	INCOMP. 1C
E4	5	38°17'11.87"N 000°33'45.13"W	A	GLF4	–	INCOMP.5
E5	5	38°17'11.53"N 000°33'42.70"W	A	GLF4	–	INCOMP.7
E6	5	38°17'11.23"N 000°33'40.55"W	A	GLF4	–	INCOMP.9
E7	5	38°17'10.89"N 000°33'38.12"W	A	GLF4	–	INCOMP. 9A
E8	5	38°17'10.59"N 000°33'35.96"W	A	GLF4	–	INCOMP. 11
E9	5	38°17'10.21"N 000°33'34.22"W	A	GLF4	–	INCOMP. 11A
H1	6	38°17'12.38"N 000°33'48.85"W	A (3)	EH10	–	INCOMP. 3A
H2	6	38°17'12.14"N 000°33'47.14"W	A (4)	EH10	–	INCOMP. 3B
H3	3	38°17'06.67"N 000°33'45.13"W	A	EH10	–	INCOMP. 6A
H4	3	38°17'06.29"N 000°33'42.41"W	A	EH10	–	INCOMP. 6B
H5	3	38°17'06.15"N 000°33'39.64"W	A	V22	–	INCOMP. 6C

Observaciones // Remarks:

(1)	Maniobra de EMPUJAR y REMOLCAR con uso de equipo sin barra de remolque // PUSH and TOW manoeuvre using equipment without towbars.
(2)	Salida hacia el oeste a petición // Exit towards West on request.
(3)	Salida a la izquierda cuando H2 se encuentre ocupado // exit to the left when H2 is occupied.
(4)	Salida a la derecha cuando H1 se encuentre ocupado // exit to the right when H1 is occupied.

SISTEMA DE GUÍA DE ATRAQUE
DOCKING GUIDANCE SYSTEMS

GENERALIDADES

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

UNIDAD DE PRESENTACIÓN

Consta de:

- a) Dos líneas de presentación alfanumérica de 3 paneles con 4 caracteres, compuestas de indicadores fluorescentes amarillos y rojos, en las que se puede dar diversa información: tipo de aeronave, puesto de estacionamiento ("STND"), número de vuelo, origen, destino, hora programada, posición ocupada ("BON" - Block on) y hora de ocupación, calzos puestos ("CHCK ON"), "SLOW DOWN", "STOP OK", "TOO FAR", "STOP" (Emergency stop), conexión de 400 Hz ("400 H") y/o aire acondicionado ("PCA"), horas de conexión e información de guía de azimuth con indicador de línea (guía de centrado y diseño de flechas de desvío): fluorescentes amarillos y rojos.
- b) Indicador de distancia al punto de parada: 3 paneles compuestos por líneas fluorescentes amarillas y negras organizados en una columna vertical.

GENERAL

This system contains information about azimuthal guidance (aircraft position in relation to the centre line of the parking area) and distance to the stop position (based on a laser radar measurement), shown on a display unit mounted in front of the cockpit.

DISPLAY UNIT

Consists of:

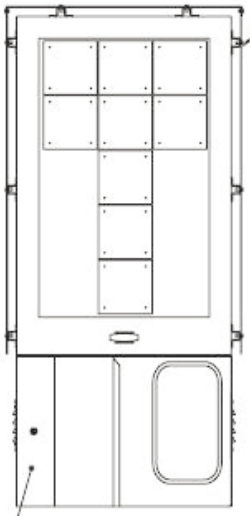
- a) Two alphanumeric display lines of 3 panels with 4 characters each, composed of red and yellow fluorescent indicators which can show a variety of information: aircraft type, stand position ("STND", number of flight, origin, destination, scheduled time, stand occupied ("BON" - Block-on) and time of occupancy, chocks-on ("CHCK ON"), "SLOW DOWN", "STOP OK", "TOO FAR", "STOP" (emergency stop), connection to 400 Hz ("400 H") and/or air-conditioning ("PCA"), connection times and azimuthal guidance display sub-unit with centre line indicator (centring guidance and deviation indication arrows): yellow and red fluorescent.
- b) Distance indicator to the stop position: 3 panels composed of yellow and black fluorescent lines in a vertical column.

INSTRUCCIONES AL PILOTO

- 1) Comprobar que el tipo de aeronave indicado es el correspondiente.
- 2) Rodar alineado observando la línea de guía central.
- 3) Si la velocidad de la aeronave supera 3 m/seg, en la unidad aparecerá "SLOW DOWN"; se deberá reducir esta velocidad de aproximación.
- 4) Comprobar que el indicador de distancia está completamente amarillo.
- 5) El indicador de distancia se activa a 16.2 m de la posición de parada cambiando paulatinamente las luces amarillas a color negro.
- 6) En la posición de parada el indicador de distancia se muestra totalmente negro y aparece "STOP" en la línea superior de presentación. Si el aparcamiento es correcto aparecerá "OK".
- 7) Si la aeronave sobrepasa en 1 m la posición de parada el indicador mostrará "TOO FAR" y puede que sea necesario retroceder.

PILOT INSTRUCTIONS

- 1) Check that the indicated aircraft type is appropriate.
- 2) Taxi in alignment, watching the centre line guide.
- 3) If the aircraft speed exceeds 3 m/sec, the unit display will indicate "SLOW DOWN"; the entry speed must be reduced.
- 4) Check that the distance indicator is completely yellow.
- 5) The distance indicator is activated at 16.2 m before the stop position, changing gradually from yellow to black lights.
- 6) At the stop position, the distance indicator is shown completely black and "STOP" will appear in the top display line. If correctly parked, it will show "OK".
- 7) If the aircraft is more than 1 m from the stop position the indicator will show "TOO FAR" and push-back may be necessary.



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

AMAs not up-to-date, see hand amendments on section GEN 0.5.

See hand amendments on section GEN 0.5

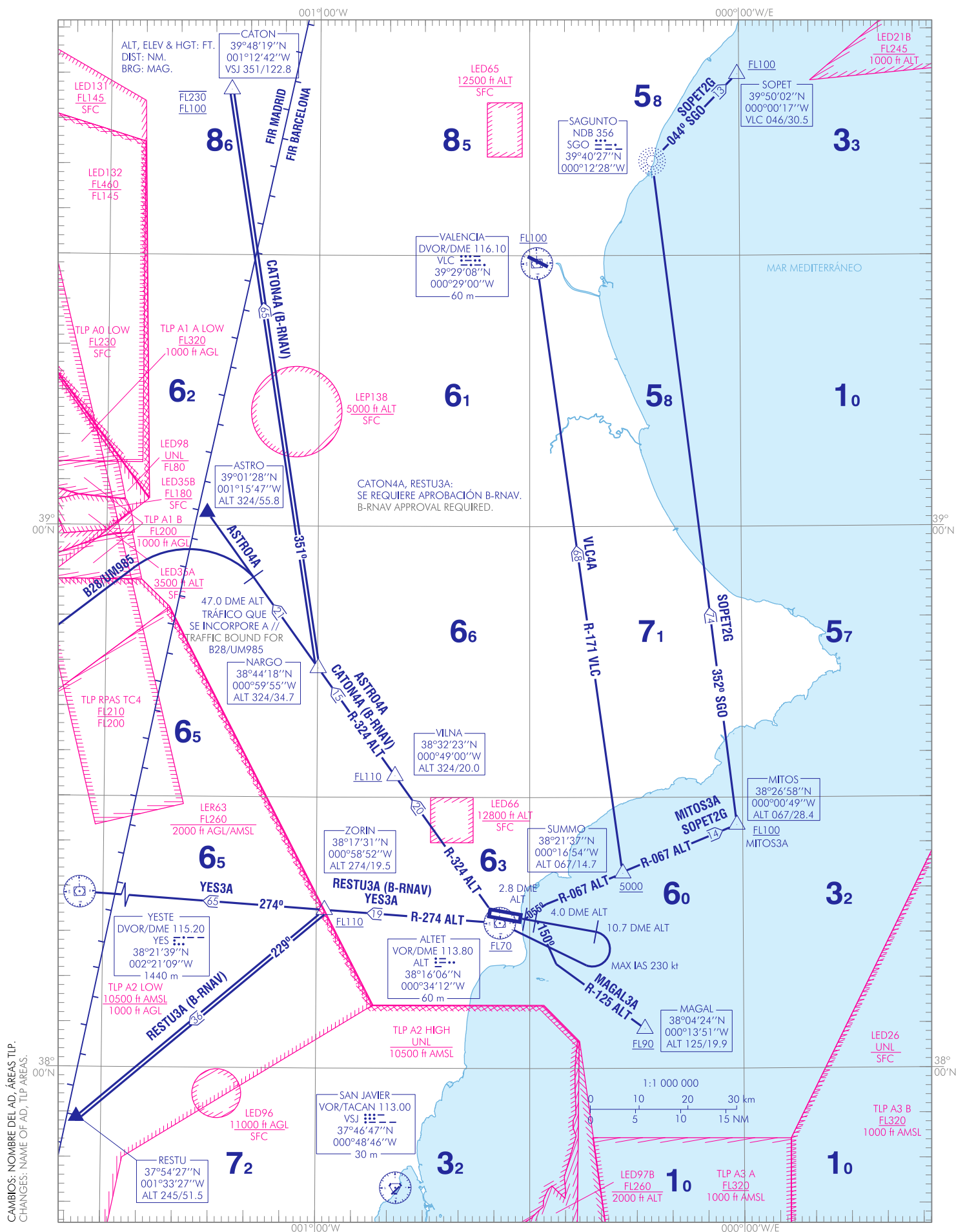
RWY 10

CATON4A
RESTU3A
YES3A

MAGAL3A
SOPFT2G

TA 6000

APP	120.400
	118.800
TWR	118.155



CAMBIOS: NOMBRE DEL AD, ÁREAS TLP.
CHANGES: NAME OF AD, TLP AREAS.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK



ALICANTE/Alicante-Elche Miguel Hernández AD

SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID)

PISTA 10

NOTA APLICABLE A TODAS LAS SID:

– AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: ascender hasta 6000 ft y esperar posterior autorización.

SALIDA ASTRO CUATRO ALPHA (ASTRO4A). Sujeta a la actividad de la LED66.

Subir en rumbo de pista hasta 10.7 DME ALT. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 230 kt), directo a cruzar VOR/DME ALT a FL70 o superior. Proceder por R-324 ALT directo a cruzar VILNA a FL110 o superior. Directo a NARGO. Directo a ASTRO.

Pendiente mínima de ascenso 5.0% hasta FL70.

Nota: Con el fin de evitar la zona LED35B, las aeronaves que procedan vía B-28 y UM-985 en ruta a DVOR/DME YES iniciarán el viraje en 47.0 DME ALT.

SALIDA CATON CUATRO ALPHA (CATON4A) B-RNAV. Sujeta a la actividad de la LED66. Se requiere aprobación B-RNAV.

Subir en rumbo de pista hasta 10.7 DME ALT. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 230 kt), directo a cruzar VOR/DME ALT a FL70 o superior. Proceder por R-324 ALT directo a cruzar VILNA a FL110 o superior. Directo a NARGO. Directo a cruzar CATON a FL100 o superior y a FL230 o inferior.

Pendiente mínima de ascenso 5.0% hasta FL70.

SALIDA MAGAL TRES ALPHA (MAGAL3A)

Subir en rumbo de pista hasta 4.0 DME ALT. Virar a la derecha a rumbo magnético 150° para seguir R-125 ALT directo a cruzar MAGAL a FL90 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 7.3% hasta FL90.

SALIDA MITOS TRES ALPHA (MITOS3A). Recomendada para aeronaves con equipos RNAV que se incorporen a la UN-608.

Subir en rumbo de pista hasta 2.8 DME ALT. Virar a la izquierda a rumbo magnético 055° para seguir R-067 ALT directo a cruzar SUMMO a 5000 ft o superior. Proceder por R-067 ALT directo a cruzar MITOS a FL100 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 6.0% hasta FL100.

SALIDA RESTU TRES ALPHA (RESTU3A) B-RNAV. Solamente utilizable a petición del piloto. Sujeta a la actividad de la LER63. Se requiere aprobación B-RNAV.

Subir en rumbo de pista hasta 10.7 DME ALT. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 230 kt), directo a cruzar VOR/DME ALT a FL70 o superior. Proceder por R-274 ALT directo a cruzar ZORIN a FL110 o superior. Directo a RESTU.

Pendiente mínima de ascenso 5.0% hasta FL70.

SALIDA SOPET DOS GOLF (SOPET2G). Solamente utilizable para aeronaves que no dispongan de equipo RNAV.

Subir en rumbo de pista hasta 2.8 DME ALT. Virar a la izquierda a rumbo magnético 055° para seguir R-067 ALT directo a cruzar SUMMO a 5000 ft o superior. Proceder por R-067 ALT directo a MITOS. Virar a la izquierda para seguir ruta magnética 352° NDB SGO directo al NDB SGO. Virar a la derecha para seguir ruta magnética 044° NDB SGO directo a cruzar SOPET a FL100 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 5.5% hasta 5000 ft.

SALIDA VALENCIA CUATRO ALPHA (VLC4A)

Subir en rumbo de pista hasta 2.8 DME ALT. Virar a la izquierda a rumbo magnético 055° para seguir R-067 ALT directo a cruzar SUMMO a 5000 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir R-171 VLC directo a cruzar DVOR/DME VLC a FL100 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 5.5% hasta 5000 ft.

SALIDA YESTE TRES ALPHA (YES3A). Solamente utilizable a petición del piloto. Sujeta a la actividad de la LER63.

Subir en rumbo de pista hasta 10.7 DME ALT. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 230 kt), directo a cruzar VOR/DME ALT a FL70 o superior. Proceder por R-274 ALT directo a cruzar ZORIN a FL110 o superior. Directo a DVOR/DME YES.

Pendiente mínima de ascenso 5.0% hasta FL70.

STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID)

RUNWAY 10

NOTE APPLICABLE TO ALL SID:

– INITIAL ATC CLEARANCE: climb up to 6000 ft and wait for further clearance.

ASTRO FOUR ALPHA DEPARTURE (ASTRO4A). Subject to LED66 activity.

Climb on runway heading up to 10.7 DME ALT. Turn right (turning MAX IAS 230 kt), direct to cross VOR/DME ALT at FL70 or above. Proceed on R-324 ALT direct to cross VILNA at FL110 or above. Direct to NARGO. Direct to ASTRO.

Minimum climb gradient of 5.0% up to FL70.

Note: In order to avoid the LED35B area, aircraft proceeding via B-28 and UM-985 to DVOR/DME YES are requested to initiate the turn at 47.0 DME ALT.

CATON FOUR ALPHA DEPARTURE (CATON4A) B-RNAV. Subject to LED66 activity. B-RNAV approval required.

Climb on runway heading up to 10.7 DME ALT. Turn right (turning MAX IAS 230 kt), direct to cross VOR/DME ALT at FL70 or above. Proceed on R-324 ALT direct to cross VILNA at FL110 or above. Direct to NARGO. Direct to cross CATON at FL100 or above and FL230 or below.

Minimum climb gradient of 5.0% up to FL70.

MAGAL THREE ALPHA DEPARTURE (MAGAL3A)

Climb on runway heading up to 4.0 DME ALT. Turn right to magnetic heading 150° to follow R-125 ALT direct to cross MAGAL at FL90 or above.

Minimum climb gradient of 7.3% up to FL90.

MITOS THREE ALPHA DEPARTURE (MITOS3A). Recommended for aircraft with RNAV equipment that incorporate to UN-608.

Climb on runway heading up to 2.8 DME ALT. Turn left to magnetic heading 055° to follow R-067 ALT direct to cross SUMMO at 5000 ft or above. Proceed on R-067 ALT direct to cross MITOS at FL100 or above.

Minimum climb gradient of 6.0% up to FL100.

RESTU THREE ALPHA DEPARTURE (RESTU3A) B-RNAV. Only available on pilot request. Subject to LER63 activity. B-RNAV approval required.

Climb on runway heading up to 10.7 DME ALT. Turn right (turning MAX IAS 230 kt), direct to cross VOR/DME ALT at FL70 or above. Proceed on R-274 ALT direct to cross ZORIN at FL110 or above. Direct to RESTU.

Minimum climb gradient of 5.0% up to FL70.

SOPET TWO GOLF DEPARTURE (SOPET2G). Only available for aircraft without RNAV equipment.

Climb on runway heading up to 2.8 DME ALT. Turn left to magnetic heading 055° to follow R-067 ALT direct to cross SUMMO at 5000 ft or above. Proceed on R-067 ALT direct to MITOS. Turn left to follow magnetic track 352° NDB SGO direct to NDB SGO. Turn right to follow magnetic track 044° NDB SGO direct to cross SOPET at FL100 or above.

Minimum climb gradient of 5.5% up to 5000 ft.

VALENCIA FOUR ALPHA DEPARTURE (VLC4A)

Climb on runway heading up to 2.8 DME ALT. Turn left to magnetic heading 055° to follow R-067 ALT direct to cross SUMMO at 5000 ft or above. Turn left to follow R-171 VLC direct to cross DVOR/DME VLC at FL100 or above.

Minimum climb gradient of 5.5% up to 5000 ft.

YESTE THREE ALPHA DEPARTURE (YES3A). Only available on pilot request. Subject to LER63 activity.

Climb on runway heading up to 10.7 DME ALT. Turn right (turning MAX IAS 230 kt), direct to cross VOR/DME ALT at FL70 or above. Proceed on R-274 ALT direct to cross ZORIN at FL110 or above. Direct to DVOR/DME YES.

Minimum climb gradient of 5.0% up to FL70.

SALIDA DE CONTINGENCIA

En caso de fallo de una o más radioayudas que soportan las salidas de la pista 10, se procederá del siguiente modo:

Subir en rumbo de pista hasta 3000 ft AMSL. Virar siguiendo instrucciones ATC.

Pendiente mínima de ascenso 5.0%.

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 radio aids that support departures from runway 10, proceed as follows:

Climb on runway heading to 3000 ft AMSL. Turn following ATC instructions.

Minimum climb gradient of 5.0%

In case of communications failure, proceed according to section ENR 1.8, item "Air-Ground Communications Failure" in AIP-ESPAÑA.

AMAs not up-to-date, see hand amendments on section GEN 0.5.

See hand amendments on section GEN 0.5

RWY 28

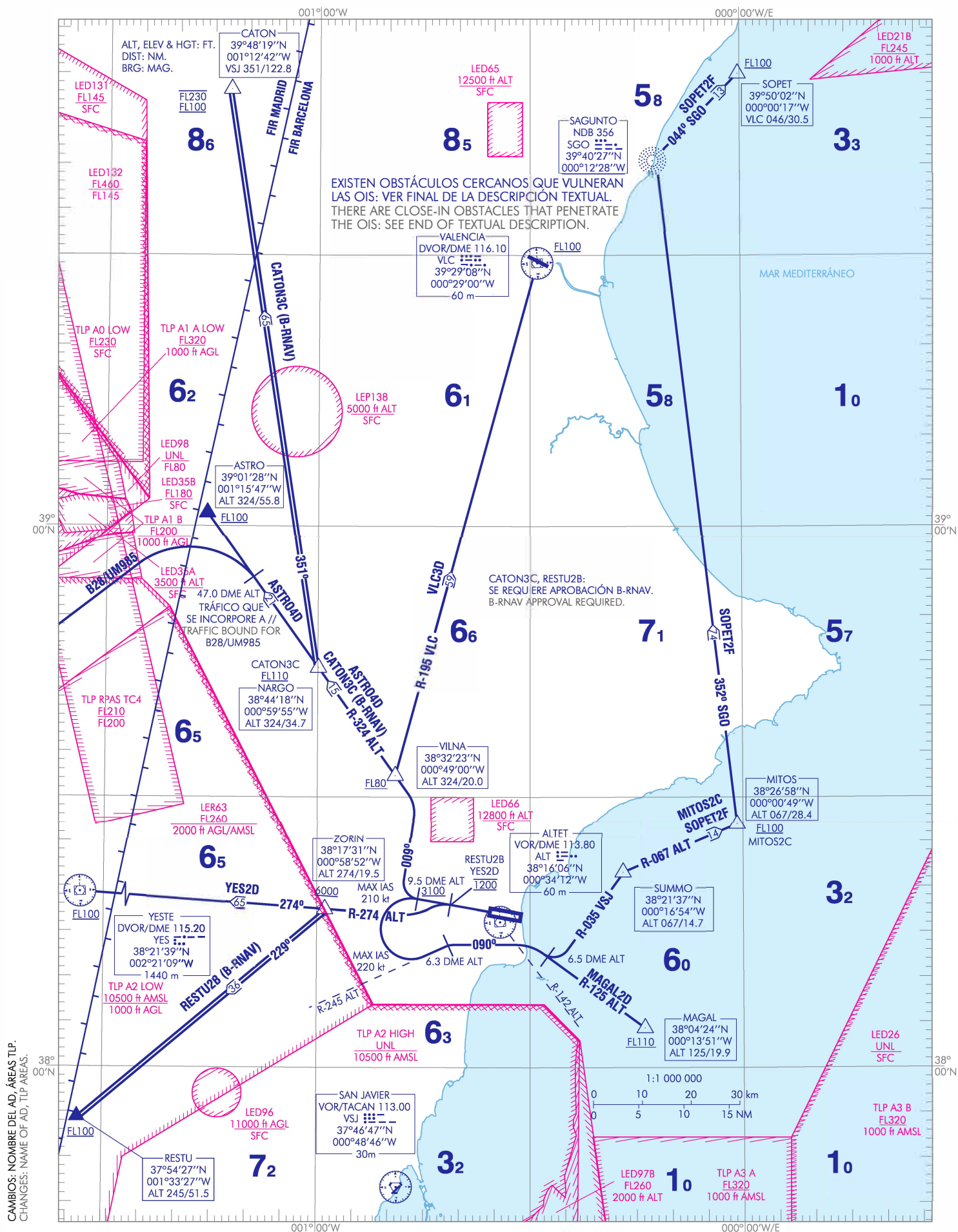
ASTRO4D	CATON3C	MAGAL2D
MITOS2C	RESTU2B	SOPET2F
VLC3D	YES2D	

CARTA DE SALIDA NORMALIZADA VUELO POR INSTRUMENTOS (SID)-OACI

VAR 1°E (2020)

TA 6000

APP	120.400
	118.800
TWR	118.155



CAMBIOS: NOMBRE DEL AD, ÁREAS TLP.
CHANGES: NAME OF AD, TLP AREAS.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK



ALICANTE/Alicante-Elche Miguel Hernández AD

SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID)

PISTA 28

NOTA APLICABLE A TODAS LAS SID:

– AUTORIZACION INICIAL ATC: ascender hasta 6000 ft y esperar posterior autorización.

SALIDA ASTRO CUATRO DELTA (ASTRO4D)

Subir en rumbo de pista hasta 9.5 DME ALT para cruzarlo a 3100 ft o superior. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 210 kt) a rumbo magnético 009° para seguir R-324 ALT directo a cruzar VILNA a FL80 o superior. Directo a NARGO. Directo a cruzar ASTRO a FL100 o superior. Pendiente mínima de ascenso 5.5% hasta FL80.

NOTA: Con el fin de evitar la zona LED35B, las aeronaves que procedan vía B-28 y UM-985 en ruta a DVOR/DME YES iniciarán el viraje en 47.0 DME ALT.

NOTA: Longitud del tramo a estima no estándar.

SALIDA CATON TRES CHARLIE (CATON3C) B-RNAV. Se requiere aprobación B-RNAV.

Subir en rumbo de pista hasta 9.5 DME ALT para cruzarlo a 3100 ft o superior. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 210 kt) a rumbo magnético 009° para seguir R-324 ALT directo a cruzar VILNA a FL80 o superior. Directo a cruzar NARGO a FL110 o superior. Directo a cruzar CATON a FL100 o superior y FL230 o inferior.

Pendiente mínima de ascenso 5.5% hasta FL80.

NOTA: Longitud del tramo a estima no estándar.

SALIDA MAGAL DOS DELTA (MAGAL2D)

Subir en rumbo de pista hasta 9.5 DME ALT para cruzarlo a 3100 ft o superior. Virar a la izquierda (IAS MAX en viraje 220 kt) para interceptar y seguir R-245 ALT hasta 6.3 DME ALT. Virar a la derecha para seguir rumbo magnético 090° hasta cruzar R-142 ALT. Virar a la derecha para seguir R-125 ALT directo a cruzar MAGAL a FL110 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 5.5% hasta FL70.

NOTA: Longitud del tramo a estima no estándar.

SALIDA MITOS DOS CHARLIE (MITOS2C). Recomendada para aeronaves con equipos RNAV que se incorporen a la UN-608.

Subir en rumbo de pista hasta 9.5 DME ALT para cruzarlo a 3100 ft o superior. Virar a la izquierda (IAS MAX en viraje 220 kt) para seguir R-245 ALT hasta 6.3 DME ALT. Virar a la derecha para seguir rumbo magnético 090° hasta cruzar R-142 ALT. Virar a la derecha para seguir R-125 ALT hasta 6.5 DME ALT. Virar a la izquierda para seguir R-035 VSJ directo a SUMMO. Virar a la derecha para seguir R-067 ALT directo a cruzar MITOS a FL100 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 5.5% hasta FL70.

NOTA: Longitud del tramo a estima no estándar.

SALIDA RESTU DOS BRAVO (RESTU2B) B-RNAV. Solamente utilizable a petición del piloto. Sujeta a la actividad de la LER63. Se requiere aprobación B-RNAV.

Subir en rumbo de pista a 1200 ft. Virar a la izquierda para seguir R-274 ALT directo a cruzar ZORIN a 6000 ft o superior. Directo a cruzar RESTU a FL100 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 5.0% hasta 6000 ft.

SALIDA SOPET DOS FOXTROT (SOPET2F). Solamente utilizable para aeronaves que no dispongan de equipo RNAV.

Subir en rumbo de pista hasta 9.5 DME ALT para cruzarlo a 3100 ft o superior. Virar a la izquierda (IAS MAX en viraje 220 kt) para seguir R-245 ALT hasta 6.3 DME ALT. Virar a la derecha para seguir rumbo magnético 090° hasta cruzar R-142 ALT. Virar a la derecha para seguir R-125 ALT hasta 6.5 DME ALT. Virar a la izquierda para seguir R-035 VSJ directo a SUMMO. Virar a la derecha para seguir R-067 ALT directo a MITOS. Virar a la izquierda para seguir ruta magnética 352° NDB SGO directo al NDB SGO. Virar a la derecha para seguir ruta magnética 044° NDB SGO directo a cruzar SOPET a FL100 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 5.5% hasta FL70.

NOTA: Longitud del tramo a estima no estándar.

STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID)

RUNWAY 28

NOTE APPLICABLE TO ALL SID:

– INITIAL ATC CLEARANCE: climb up to 6000 ft and wait for further clearance.

ASTRO FOUR DELTA DEPARTURE (ASTRO4D)

Climb on runway heading up to 9.5 DME ALT to cross it at 3100 ft or above. Turn right (turning MAX IAS 210 kt) to magnetic heading 009° to follow R-324 ALT direct to cross VILNA at FL80 or above. Direct to NARGO. Direct to cross ASTRO at FL100 or above.

Minimum climb gradient of 5.5% up to FL80.

NOTE: In order to avoid LED35B area, aircraft proceeding via B-28 and UM-985 to DVOR/DME YES are requested to initiate the turn at 47.0 DME ALT.

NOTE: Length of the dead reckoning segment is not standard.

CATON THREE CHARLIE DEPARTURE (CATON3C) B-RNAV. B-RNAV approval required.

Climb on runway heading up to 9.5 DME ALT to cross it at 3100 ft or above. Turn right (turning MAX IAS 210 kt) to magnetic heading 009° to follow R-324 ALT direct to cross VILNA at FL80 or above. Direct to cross NARGO at FL110 or above. Direct to cross CATON at FL100 or above and at FL230 or below.

Minimum climb gradient of 5.5% up to FL80.

NOTE: Length of the dead reckoning segment is not standard.

MAGAL TWO DELTA DEPARTURE (MAGAL2D)

Climb on runway heading up to 9.5 DME ALT to cross it at 3100 ft or above. Turn left (turning MAX IAS 220 kt) to intercept and follow R-245 ALT up to 6.3 DME ALT. Turn right to follow magnetic heading 090° to cross R-142 ALT. Turn right to follow R-125 ALT direct to cross MAGAL at FL110 or above.

Minimum climb gradient of 5.5% up to FL70.

NOTE: Length of the dead reckoning segment is not standard.

MITOS TWO CHARLIE DEPARTURE (MITOS2C). Recommended for aircraft with RNAV equipment that incorporate to UN-608.

Climb on runway heading up to 9.5 DME ALT to cross it at 3100 ft or above. Turn left (turning MAX IAS 220 kt) to follow R-245 ALT up to 6.3 DME ALT. Turn right to follow magnetic heading 090° to cross R-142 ALT. Turn right to follow R-125 ALT up to 6.5 DME ALT. Turn left to follow R-035 VSJ direct to SUMMO. Turn right to follow R-067 ALT direct to cross MITOS at FL100 or above.

Minimum climb gradient of 5.5% up to FL70.

NOTE: Length of the dead reckoning segment is not standard.

RESTU TWO BRAVO DEPARTURE (RESTU2B) B-RNAV. Only available on pilot request. Subject to LER63 activity. B-RNAV approval required.

Climb on runway heading to 1200 ft. Turn left to follow R-274 ALT direct to cross ZORIN at 6000 ft or above. Direct to cross RESTU at FL100 or above.

Minimum climb gradient of 5.0% up to 6000 ft.

SOPET TWO FOXTROT DEPARTURE (SOPET2F). Only available for aircraft without RNAV equipment.

Climb on runway heading up to 9.5 DME ALT to cross it at 3100 ft or above. Turn left (turning MAX IAS 220 kt) to follow R-245 ALT up to 6.3 DME ALT. Turn right to follow magnetic heading 090° to cross R-142 ALT. Turn right to follow R-125 ALT up to 6.5 DME ALT. Turn left to follow R-035 VSJ direct to SUMMO. Turn right to follow R-067 ALT direct to MITOS. Turn left to follow magnetic track 352° NDB SGO direct to NDB SGO. Turn right to follow magnetic track 044° NDB SGO direct to cross SOPET at FL100 or above.

Minimum climb gradient of 5.5% up to FL70.

NOTE: Length of the dead reckoning segment is not standard.

SALIDA VALENCIA TRES DELTA (VLC3D). Sólo utilizable previa autorización ATC.

Subir en rumbo de pista hasta 9.5 DME ALT para cruzarlo a 3100 ft o superior. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 210 kt) a rumbo magnético 009° para seguir R-324 ALT directo a cruzar VILNA a FL80 o superior. Virar a la derecha para seguir R-195 VLC directo a cruzar DVOR/DME VLC a FL100 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 5.5% hasta FL80.

NOTA: Longitud del tramo a estima no estándar.

SALIDA YESTE DOS DELTA (YES2D). Solamente utilizable a petición del piloto. Sujeta a la actividad de la LER63.

Subir en rumbo de pista a 1200 ft. Virar a la izquierda para seguir R-274 ALT directo a cruzar ZORIN a 6000 ft o superior. Directo a cruzar DVOR/DME YES a FL100 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 5.0% hasta 6000 ft.

SALIDA DE CONTINGENCIA

En caso de fallo de una o más radioayudas que soportan las salidas de la pista 28, se procederá del siguiente modo:

Subir en rumbo 270° hasta 4500 ft AMSL. Virar siguiendo instrucciones ATC.

Pendiente mínima de ascenso 7.0%.

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.

VALENCIA THREE DELTA DEPARTURE (VLC3D). Only available prior ATC clearance.

Climb on runway heading up to 9.5 DME ALT to cross it at 3100 ft or above. Turn right (turning MAX IAS 210 kt) to magnetic heading 009° to follow R-324 ALT direct to cross VILNA at FL80 or above. Turn right to follow R-195 VLC direct to cross DVOR/DME VLC at FL100 or above.

Minimum climb gradient of 5.5% up to FL80.

NOTE: Length of the dead reckoning segment is not standard.

YESTE DOS DELTA DEPARTURE (YES2D). Only available on pilot request. Subject to LER63 activity.

Climb on runway heading to 1200 ft. Turn left to follow R-274 ALT direct to cross ZORIN at 6000 ft or above. Direct to cross DVOR/DME YES at FL100 or above.

Minimum climb gradient of 5.5% up to 6000 ft.

CONTINGENCY DEPARTURE

In the event of failure of one or more radio aids that support departures from runway 28 proceed as follows:

Climb on heading 270° to 4500 ft AMSL. Turn following ATC instructions.

Minimum climb gradient of 7.0%.

In case of communications failure, proceed according to section ENR 1.8, item “Air-Ground Communications Failure” in AIP-ESPAÑA.

OBSTÁCULOS CERCANOS // CLOSE-IN OBSTACLES

OBSTÁCULOS OBSTACLES	RWY	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	HGT (ft)	ALT (ft)
Árbol // Tree	28	38°17'17.7"N	000°35'27.3"W	92	299
Árbol // Tree	28	38°17'19.6"N	000°35'00.2"W	60	246
Torre de iluminación // Lighting tower	28	38°16'59.5"N	000°34'41.5"W	29	187
Árbol // Tree	28	38°17'18.1"N	000°34'57.7"W	8	226
Árbol // Tree	28	38°17'18.0"N	000°35'01.6"W	48	233
Árbol // Tree	28	38°17'18.1"N	000°35'00.3"W	45	230
Torre de iluminación // Lighting tower	28	38°17'00.0"N	000°34'43.1"W	28	187
Árbol // Tree	28	38°17'18.6"N	000°35'05.9"W	50	239
Árbol // Tree	28	38°17'18.8"N	000°35'06.4"W	50	239
Torre de iluminación // Lighting tower	28	38°17'00.3"N	000°34'44.7"W	27	187
Torre de iluminación // Lighting tower	28	38°16'57.8"N	000°34'45.4"W	27	187
Árbol // Tree	28	38°17'18.6"N	000°35'06.4"W	47	236
Árbol // Tree	28	38°17'19.4"N	000°35'06.3"W	45	236
Poste // Pole	28	38°16'59.1"N	000°34'47.5"W	27	190
Poste // Pole	28	38°17'00.5"N	000°34'48.9"W	29	194
Poste // Pole	28	38°16'57.9"N	000°34'46.3"W	28	187
Poste // Pole	28	38°16'59.8"N	000°34'47.5"W	27	190
Árbol // Tree	28	38°17'00.3"N	000°34'47.8"W	29	190
Torre de iluminación // Lighting tower	28	38°16'58.8"N	000°34'46.6"W	27	187
Farola // Lamppost	28	38°16'58.9"N	000°34'38.5"W	17	171
Árbol // Tree	28	38°17'00.0"N	000°34'48.4"W	27	190
Poste // Pole	28	38°17'00.7"N	000°34'50.2"W	28	194
Árbol // Tree	28	38°17'06.4"N	000°35'17.5"W	59	249
Farola // Lamppost	28	38°16'59.2"N	000°34'39.2"W	16	171
Árbol // Tree	28	38°17'17.0"N	000°34'56.9"W	31	213
Árbol // Tree	28	38°17'06.4"N	000°35'17.7"W	60	249
Árbol // Tree	28	38°17'22.2"N	000°35'22.8"W	57	266

OBSTÁCULOS SIGNIFICATIVOS // SIGNIFICANT OBSTACLES					
OBSTÁCULOS OBSTACLES	RWY	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	HGT (ft)	ALT (ft)
Antena // Antenna	28	38°19'38.0"N	000°41'58.7"W	359	1562
Antena // Antenna	28	38°19'26.6"N	000°41'47.1"W	485	1345
Antena // Antenna	28	38°19'26.5"N	000°41'46.5"W	–	1322
Terreno // Ground	28	38°19'24.0"N	000°41'41.9"W	–	1237
Terreno // Ground	28	38°18'34.8"N	000°38'26.0"W	–	758
Terreno // Ground	28	38°17'10.0"N	000°50'18.0"W	–	2585
Terreno // Ground	28	38°27'08.0"N	000°43'13.0"W	–	3619
Terreno // Ground	28	38°16'37.0"N	000°51'38.0"W	–	2739
Tendido eléctrico // Transmission line	28	38°19'15.7"N	000°38'40.8"W	89	843
Tendido eléctrico // Transmission line	28	38°18'29.0"N	000°37'17.2"W	123	627

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

CARTA DE LLEGADA NORMALIZADA
VUELO POR INSTRUMENTOS (STAR)-OACI

VAR 1°E (2020)

TA 6000

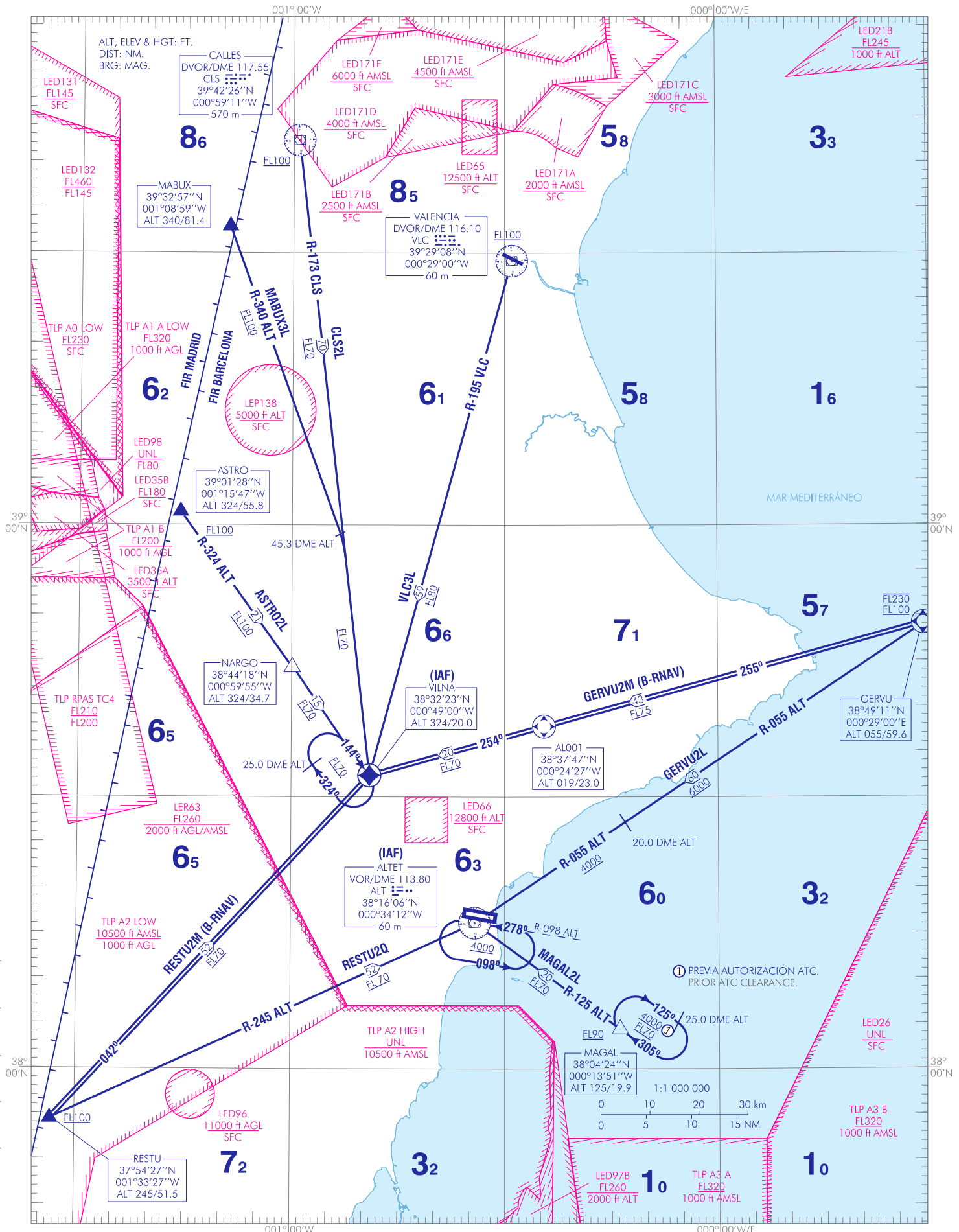
APP 120.400
118.800
TWR 118.155

ASTRO2L
GERVU2M
RESTU2M

CLS2L
MABUX3L
RESTU2Q

GERVU2L
MAGAL2L
VLC3L

CAMBIO: AWA, ZONAS LED171A, LED171B, LED171C, LED171D, LED171E Y LED171F.
CHANGES: AWA, LED171A, LED171B, LED171C, LED171D, LED171E AND LED171F AREAS.



ALICANTE/Alicante-Elche Miguel Hernández AD

LLEGADAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (STAR)

NOTAS APLICABLES A TODAS LAS STAR:

- - CONTROL DE VELOCIDAD:
- IAS MAX 250 kt FL100 o inferior.
 - IAS 220 kt al abandonar los IAF.

PISTA 10

LLEGADA ASTRO DOS LIMA (ASTRO2L)
ASTRO, NARGO, VILNA (IAF).

LLEGADA CALLES DOS LIMA (CLS2L)
DVOR/DME CLS, VILNA (IAF).

NOTA: Posible pérdida de señal en R-173 CLS por debajo de FL130. Se proporcionará asistencia radar.

LLEGADA GERVU DOS LIMA (GERVU2L)
GERVU, VOR/DME ALT (IAF).

LLEGADA GERVU DOS MIKE (GERVU2M) B-RNAV. Se requiere aprobación B-RNAV.
GERVU, AL001, VILNA (IAF).

LLEGADA MABUX TRES LIMA (MABUX3L)
MABUX, R-340 ALT/45.3 DME ALT, VILNA (IAF).

LLEGADA MAGAL DOS LIMA (MAGAL2L)
MAGAL, VOR/DME ALT (IAF)

LLEGADA RESTU DOS MIKE (RESTU2M) B-RNAV. Sujeta a la actividad de la LER63. Se requiere aprobación B-RNAV.
RESTU, VILNA (IAF).

LLEGADA RESTU DOS QUEBEC (RESTU2Q). Sujeta a la actividad de la LER63 y de la LED96.
RESTU, VOR/DME ALT (IAF).

LLEGADA VALENCIA TRES LIMA (VLC3L)
DVOR/DME VLC, VILNA (IAF).

STANDARD INSTRUMENT ARRIVALS (STAR)

NOTES APPLICABLE TO ALL STAR:

- SPEED CONTROL:
- MAX IAS 250 kt at FL100 or below.
 - IAS 220 kt when leaving an IAF.

RUNWAY 10

ASTRO TWO LIMA ARRIVAL (ASTRO2L)
ASTRO, NARGO, VILNA (IAF).

CALLES TWO LIMA ARRIVAL (CLS2L)
DVOR/DME CLS, VILNA (IAF).

NOTE: Possible loss of coverage at R-173 CLS below FL130. Radar assistance will be provided.

GERVU TWO LIMA ARRIVAL (GERVU2L)
GERVU, VOR/DME ALT (IAF).

GERVU TWO MIKE ARRIVAL (GERVU2M) B-RNAV. B-RNAV approval required.
GERVU, AL001, VILNA (IAF).

MABUX THREE LIMA ARRIVAL (MABUX3L)
MABUX, R-340 ALT/45.3 DME ALT, VILNA (IAF).

MAGAL TWO LIMA ARRIVAL (MAGAL2L)
MAGAL, VOR/DME ALT (IAF)

RESTU TWO MIKE ARRIVAL (RESTU2M) B-RNAV. Subject to LER63 activity. B-RNAV approval required.
RESTU, VILNA (IAF).

RESTU TWO QUEBEC ARRIVAL (RESTU2Q). Subject to LER63 and LED96 activity.
RESTU, VOR/DME ALT (IAF).

VALENCIA THREE LIMA ARRIVAL (VLC3L)
DVOR/DME VLC, VILNA (IAF).



ALICANTE/Alicante-Elche Miguel Hernández AD

LLEGADAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (STAR)

NOTAS APLICABLES A TODAS LAS STAR:

– CONTROL DE VELOCIDAD:

- IAS MAX 250 kt FL100 o inferior.
- IAS 220 kt al abandonar los IAF.

PISTA 28

LLEGADA ASTRO TRES NOVEMBER (ASTRO3N). Sujeta a la actividad de la LED66.
ASTRO, NARGO, VILNA, ARCO 20.0 DME ALT, BESOR (IAF)

LLEGADA CALLES TRES NOVEMBER (CLS3N)
DVOR/DME CLS, KOVAM, BESOR (IAF)

NOTA: Posible pérdida de señal en R-154 CLS por debajo de FL130. Se proporcionará asistencia radar.

LLEGADA GERVU DOS NOVEMBER (GERVU2N)
GERVU, BESOR (IAF).

LLEGADA MABUX UNO NOVEMBER (MABUX1N). Sujeta a la actividad de la LED66.
MABUX, R-340 ALT/22.0 DME ALT, ARCO 20.0 DME ALT, BESOR (IAF).

LLEGADA MABUX DOS PAPA (MABUX2P) B-RNAV. Se requiere aprobación B-RNAV. Sujeta a la actividad de la LED66.
MABUX, KOVAM, BESOR (IAF).

LLEGADA RESTU DOS NOVEMBER (RESTU2N). Sujeta a la actividad de la LER63 y de la LED96.
RESTU, VOR/DME ALT (IAF).

LLEGADA VALENCIA TRES NOVEMBER (VLC3N)
DVOR/DME VLC, BESOR (IAF)

STANDARD INSTRUMENT ARRIVALS (STAR)

NOTES APPLICABLE TO ALL STAR:

– SPEED CONTROL:

- MAX IAS 250 kt at FL100 or below.
- IAS 220 kt when leaving an IAF.

RUNWAY 28

ASTRO THREE NOVEMBER ARRIVAL (ASTRO3N). Subject to LED66 activity.
ASTRO, NARGO, VILNA, ARC 20.0 DME ALT, BESOR (IAF)

CALLES THREE NOVEMBER ARRIVAL (CLS3N)
DVOR/DME CLS, KOVAM, BESOR (IAF)

NOTE: Possible loss of coverage at R-154 CLS below FL130. Radar assistance will be provided.

GERVU DOS NOVEMBER ARRIVAL (GERVU2N)
GERVU, BESOR (IAF).

MABUX ONE NOVEMBER ARRIVAL (MABUX1N). Subject to LED66 activity.
MABUX, R-340 ALT/22.0 DME ALT, ARC 20.0 DME ALT, BESOR (IAF).

MABUX TWO PAPA ARRIVAL (MABUX2P) B-RNAV. B-RNAV approval required. Subject to LED66 activity.
MABUX, KOVAM, BESOR (IAF).

RESTU TWO NOVEMBER ARRIVAL (RESTU2N). Subject to LER63 and LED96 activity.
RESTU, VOR/DME ALT (IAF).

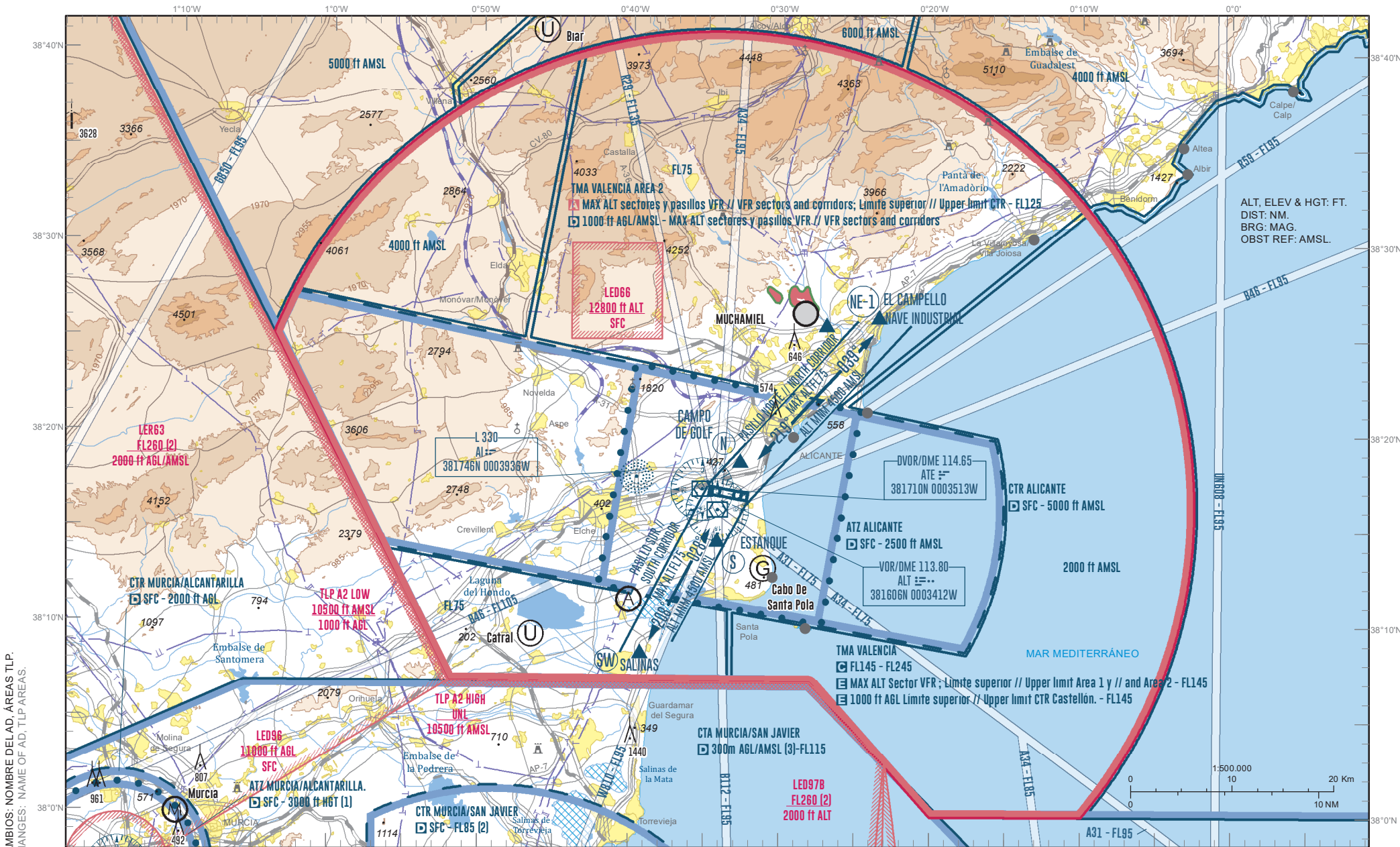
VALENCIA THREE NOVEMBER ARRIVAL (VLC3N)
DVOR/DME VLC, BESOR (IAF)

CARTA DE APROXIMACIÓN VISUAL / VAC - OACI RUTAS DE SOBREVUELO

ELEV AD
142
VAR 1°E (2020)

APP	120.400
	118.800
TWR	118.155
GMC	130.655
ATIS	120.080

ALICANTE/Alicante-Elche Miguel Hernández
LEAI



WEF 12-AUG-21 (AIRAC AMDT 07/21)

AIP-ESPAÑA

AD 2-LEAL VAC 1.1

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK



ALICANTE/Alicante-Elche Miguel Hernández AD

SOBREVUELOS VFR

NOTAS:

En ningún caso se cruzará el eje de pista ni su prolongación sin autorización de APP o TWR.

- (1) O hasta la elevación del techo de nubes, lo que resulte más bajo.
- (2) Límite superior ampliable hasta FL340 por NOTAM.
- (3) O hasta el límite superior del CTR LEMI cuando ambos puedan solaparse

Excepto otra autorización ATC, las aeronaves en VFR deberán sobrevolar el CTR a través de los pasillos VFR establecidos para tal fin en el ÁREA 2. En dichos pasillos deberá mantenerse contacto radio en ambos sentidos en todo momento con APP solicitando autorización de tránsito. Dichos pasillos quedan definidos de la siguiente manera:

- PASILLO NORTE: Punto de notificación NE-1 (El Campello) / N (Campo de Golf) / Alicante/Alicante-Elche Miguel Hernández AD, en ambos sentidos.
- PASILLO SUR: Punto de notificación SW (Salinas "Bras el Port") / S (Estanque) / Alicante/Alicante-Elche Miguel Hernández AD, en ambos sentidos.

La altitud máxima en ambos pasillos es de FL75 y la altitud mínima es de 4500 ft.

Prevía autorización de Alicante TWR, y a solicitud del piloto, se podrá cruzar el CTR procediendo por estos pasillos a una altitud máxima de 1500 ft, estableciéndose a esa altitud antes de entrar en los mismos. En estos casos, las aeronaves procederán hasta los puntos VFR: N (Campo de Golf) ó S (Estanque), como autorización límite, donde esperarán hasta recibir autorización para sobrevolar Alicante/Alicante-Elche Miguel Hernández AD.

OBSERVACIONES

- Todas las aeronaves que vayan a entrar o salir del ÁREA 2 deberán disponer de equipo SSR en estado operativo.
- A título informativo, se incluyen las coordenadas geográficas de los puntos:
N: 381840N 0003242W
NE-1: 382616N 0002331W
SW: 380838N 0003918W
S: 381430N 0003413W

VFR OVERFLIGHT

NOTES:

Runway centre line or its extension will never be crossed without prior permission from APP or TWR.

- (1) Or up to the cloud ceiling, whichever is lower.
- (2) Upper limit extendible to FL340 by NOTAM.
- (3) Or up to upper limit of CTR LEMI when both could overlap.

Except other ATC clearance, VFR aircraft must overfly the CTR through the VFR corridors established in AREA 2 for such purpose. Within these corridors continuous two-way radio communications must be maintained with APP in order to require transit clearance. These corridors are defined as follows:

- NORTH CORRIDOR: Reporting point NE-1 (El Campello) / N (Campo de Golf) / Alicante/Alicante-Elche Miguel Hernández AD, both ways.
- SOUTH CORRIDOR: Reporting point SW (Salinas "Bras el Port") / S (Estanque) / Alicante/Alicante-Elche Miguel Hernández AD, both ways.

Maximum altitude in both corridors is FL75 and minimum altitude is 4500 ft.

Prior authorization by Alicante TWR, and upon request by pilots, the CTR may be crossed through these corridors at a maximum altitude of 1500 ft, by levelling at this altitude before entering the corridors. If so, aircraft shall proceed to VFR points: N (Campo de Golf) or S (Estanque), as clearance limit, where they will wait for clearance to overfly Alicante/Alicante-Elche Miguel Hernández AD.

REMARKS

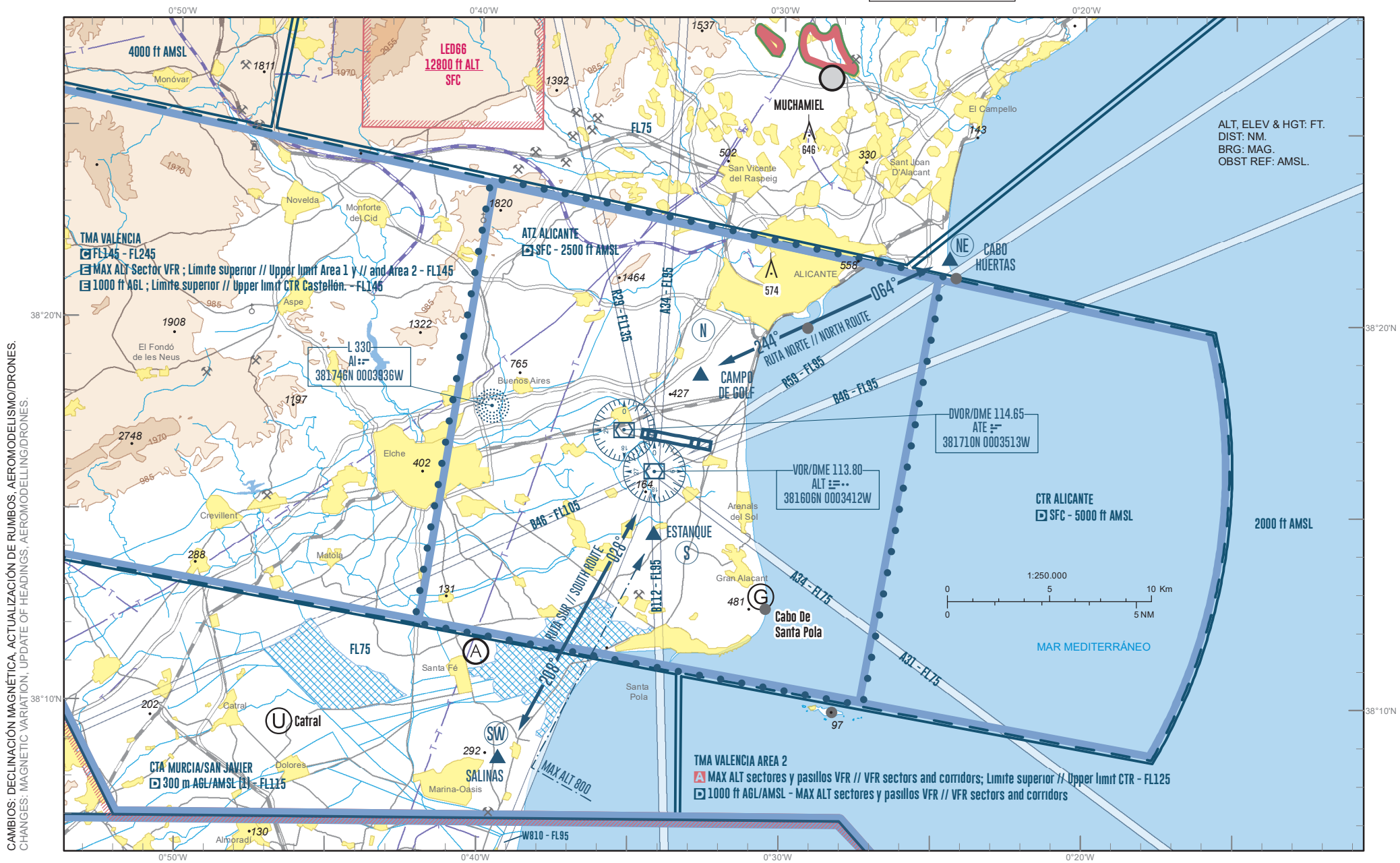
- All aircraft entering or departing AREA 2 must have serviceable SSR equipment.
- Purely for information, the geographic coordinates of the points are included:
N: 381840N 0003242W
NE-1: 382616N 0002331W
SW: 380838N 0003918W
S: 381430N 0003413W

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

CARTA DE APROXIMACIÓN VISUAL / VAC - OACI

ELEV AD
142
VAR 1°E (2020)

APP	120.400
	118.800
TWR	118.155
GMC	130.655
ATIS	120.080

ALICANTE-ELCHE
LEAL

WEF 22-APR-21 (AIRAC AMDT 03/21)

AIP-ESPAÑA

AD 2-LEAL VAC 2.1

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK



ALICANTE/Alicante-Elche Miguel Hernández AD

NOTAS:

En ningún caso se cruzará el eje de pista ni su prolongación sin autorización de APP o TWR.

(1) O hasta el límite superior del CTR LEMI cuando ambos puedan solaparse.

LLEGADAS

Las aeronaves en VFR, antes de entrar en el ATZ, establecerán contacto radio con Alicante TWR sobre o antes de alcanzar los puntos de notificación VFR: NE (Cabo Huertas) o SW (Salinas) y solicitarán permiso para entrar.

- RUTA NORTE: Punto de notificación NE (Cabo Huertas) / N (Campo de Golf) / Alicante/Alicante-Elche Miguel Hernández AD, en ambos sentidos.

- RUTA SUR: Punto de notificación SW (Salinas) / S (Estanque) / Alicante/Alicante-Elche Miguel Hernández AD, en ambos sentidos.

Una vez autorizados se integrarán en el circuito de tránsito de AD y se les proporcionarán instrucciones para el aterrizaje.

Alicante TWR podrá establecer esperas visuales sobre los puntos VFR: N (Campo de Golf) y S (Estanque).

SALIDAS

ACFT saliendo de Alicante/Alicante-Elche Miguel Hernández AD, que deseen abandonar el ATZ recibirán, antes del despegue, instrucciones de TWR del punto de salida a utilizar y del sentido del viraje posterior al despegue.

FALLO DE COMUNICACIONES

ACFT con fallo de comunicaciones procederán por el punto SW, hasta el punto S a una ALT MAX de 800 ft, a la espera de la correspondiente autorización mediante señales visuales.

OBSERVACIONES

- Todas las aeronaves que vayan a entrar o salir del ÁREA 2 deberán disponer de equipo SSR en estado operativo.

- PAPI (MEHT): RWY 10: 3° (60 ft).
RWY 28: 3° (68 ft).

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

N: 381840N 0003242W

NE: 382143N 0002428W

SW: 380838N 0003918W

S: 381430N 0003413W

NOTES:

Runway centre line or its extension will never be crossed without prior permission from APP or TWR.

(1) Or up to upper limit of CTR LEMI when both could overlap.

ARRIVALS

VFR ACFT, before entering the ATZ, shall establish radio contact with Alicante TWR at or before reaching the VFR reporting points: NE (Cabo Huertas) or SW (Salinas) and request clearance before entering.

- NORTH ROUTE: Reporting point NE (Cabo Huertas) / N (Campo de Golf) / Alicante/Alicante-Elche Miguel Hernández AD, both ways.

- SOUTH ROUTE: Reporting point SW (Salinas) / S (Estanque) / Alicante/Alicante-Elche Miguel Hernández AD, both ways.

Once cleared, aircraft must join the aerodrome traffic circuit and landing instructions will be provided.

Alicante TWR may establish visual holdings over the VFR points: N (Campo de Golf) and S (Estanque).

DEPARTURES

ACFT departing Alicante/Alicante-Elche Miguel Hernández AD and with intention to leave the ATZ, must request from TWR instructions regarding the departure point and the direction of turn to be executed after take off.

COMMUNICATIONS FAILURE

ACFT with communication failure must proceed via the SW point to point S at 800 ft MAX ALT, and expect visual signals clearance from TWR.

REMARKS

- All aircraft entering or departing the AREA 2 shall have serviceable SSR equipment.

- PAPI (MEHT): RWY 10: 3° (60 ft).
RWY 28: 3° (68 ft).

- Purely for information, the geographic coordinates of the points are included:

N: 381840N 0003242W

NE: 382143N 0002428W

SW: 380838N 0003918W

S: 381430N 0003413W

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK