



ANEXO IX: AIP. AEROPUERTO DE SEVILLA

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

LEZL - SEVILLA

2. DATOS GEOGRÁFICOS Y DE ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO

AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA

ARP: 372505N 0055356W. Ver AD 2-LEZL ADC.

Distancia y dirección desde la ciudad: 10 km NE.

Elevación: 34 m / 111 ft.

Ondulación geoid: 49.75 m ± 0.05 m (1).

Temperatura de referencia: 36°C.

→ Temperatura baja media: 10°C.

Declinación magnética: 1°W (2020).

Cambio anual: 7.9'E.

Administración AD: Aena.

Dirección: Aeropuerto de Sevilla, 41020 Sevilla.

TEL: +34-954 449 111 / 000

FAX: +34-954 449 025 / 037

AFTN: LEZLZPZX.

E-mail: svq.operaciones.ceops@aena.es

Tránsito autorizado: IFR/VFR. (2)

Observaciones: El pago de tasas en efectivo no está permitido, se realizará preferentemente con tarjeta bancaria a través de vía telemática en la página web siguiente:http://wpastg.aena.es/csee/Satellite?Language=ES_ES&pagename=TPV_Pagos_Aeropuertos

(1) Para todos los puntos del AD.

(2) Ver casilla 20: Reglamentación local.

ARP: 372505N 0055356W. See AD 2-LEZL ADC.

Distance and direction from the city: 10 km NE.

Elevation: 34 m / 111 ft.

Geoid undulation: 49.75 m ± 0.05 m (1).

Reference temperature: 36°C.

Low average temperature: 10°C.

Magnetic variation: 1°W (2020).

Annual change: 7.9'E.

AD administration: Aena.

Address: Aeropuerto de Sevilla, 41020 Sevilla.

TEL: +34-954 449 111 / 000

FAX: +34-954 449 025 / 037

AFTN: LEZLZPZX.

E-mail: svq.operaciones.ceops@aena.es

Approved traffic: IFR/VFR. (2)

Remarks: Payment of charges in cash is not allowed and should preferably be settled online by bank card at the following website:http://wpastg.aena.es/csee/Satellite?Language=ES_ES&pagename=TPV_Pagos_Aeropuertos

(1) For all AD points.

(2) See item 20: Local Regulations.

3. HORARIO DE OPERACIÓN

OPERATIONAL HOURS

Aeropuerto: V: 0430-2300, I: 0530-0000; PS 2 HR PPR.

Aduanas e Inmigración: HR AD.

Servicios médicos y de sanidad: Ver GEN 1.4.

AIS/ARO: HR AD.

Información MET: HR AD.

ATS: HR AD.

Abastecimiento de combustible: HR AD & O/R.

Asistencia en tierra: HR AD.

Seguridad: HR AD.

Deshielo: No.

Observaciones: Ninguna.

Airport: V: 0430-2300, I: 0530-0000; PS 2 HR PPR.

Customs and Immigration: HR AD.

Health and Sanitation: See GEN 1.4.

AIS/ARO: HR AD.

MET briefing: HR AD.

ATS: HR AD.

Fuelling: HR AD & O/R.

Handling: HR AD.

Security: HR AD.

De-icing: No.

Remarks: None.

4. SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO

HANDLING SERVICES AND FACILITIES

Instalaciones para el manejo de carga: Sin limitaciones.

Tipos de combustible: 100LL, JET A-1.

Tipos de lubricante: SHELL W100.

Capacidad de reabastecimiento:

Cia CLH: 100LL: 1 cisterna 5000 L, 2 L/s.

JET A-1: 1 cisterna 40000 L, 20 L/s.

2 cisternas 40000 L, 16 L/s.

3 cisternas 28500 L, 20 L/s.

2 cisternas 28500 L, 14 L/s.

Cia SLCA: 100LL: 1 cisterna 4000 L.

1 cisterna 2500 L.

Jet A-1: 1 cisterna 40000 L.

1 cisterna 32400 L.

1 cisterna 19200 L.

Instalaciones para el deshielo: No.

Espacio disponible en hangar: No.

Instalaciones para reparaciones: No.

Observaciones: Solicitud de suministro de combustible:

- CLH Aviación

TEL: +34-954 449 145

FAX: No.

Móvil: +34-606 269 724;

+34-669 858 145;

+34-680 144 629

E-mail: sbustamantec@grupoclh.com;

svq@grupoclh.com

SITA: No.

- SLCA

Móvil: +34-610 563 563

E-mail: svqcoordinador@slca.com

SITA: No.

Agentes handling de aviación comercial:

- AVIAPARTNER

TEL: +34-954 449 116

FAX: No.

Móvil: +34-672 748 061

E-mail: svq.ops@aviapartner.aero;

belen.villalobos@aviapartner.aero

SITA: SVQAOXH / SVQPAXH

Cargo facilities: No limitations.

Fuel types: 100LL, JET A-1.

Oil types: SHELL W100.

Refuelling capacity:

Cia CLH: 100LL: 1 truck 5000 L, 2 L/s.

JET A-1: 1 truck 40000 L, 20 L/s.

2 trucks 40000 L, 16 L/s.

3 trucks 28500 L, 20 L/s.

2 trucks 28500 L, 14 L/s.

Cia SLCA: 100LL: 1 truck 4000 L.

1 truck 2500 L.

Jet A-1: 1 truck 40000 L.

1 truck 32400 L.

1 truck 19200 L.

De-icing facilities: No.

Hangar space: No.

Repair facilities: No.

Remarks: Request of fuel supply:

- CLH Aviación

TEL: +34-954 449 145

FAX: No.

Mobile phone: +34-606 269 724;

+34-669 858 145;

+34-680 144 629

E-mail: sbustamantec@grupoclh.com;

svq@grupoclh.com

SITA: No.

- SLCA

Mobile phone: +34-610 563 563

E-mail: svqcoordinador@slca.com

SITA: No.

Commercial aviation handling agents:

- AVIAPARTNER

TEL: +34-954 449 116

FAX: No.

Mobile phone: +34-672 748 061

E-mail: svq.ops@aviapartner.aero;

belen.villalobos@aviapartner.aero

SITA: SVQAOXH / SVQPAXH

- WFS Worldwide Flight Services
 TEL: +34-954 449 129
 FAX: No.
 Móvil: +34-609 302 237
 E-mail: svq.ops@wfs.aero;
 carlosporro@wfs.aero
 svq.dutymanager@wfs.aero
 SITA: SVQKP7X.

- WFS Worldwide Flight Services
 TEL: +34-954 449 129
 FAX: No.
 Mobile phone: +34-609 302 237
 E-mail: svq.ops@wfs.aero;
 carlosporro@wfs.aero
 svq.dutymanager@wfs.aero
 SITA: SVQKP7X.

→ Los agentes de rampa pueden atender tanto a la aviación comercial cómo a la aviación general.

Ramp agents may attend both Commercial and General Aviation.

Agentes handling de aviación general:
 - ANDALUCÍA AVIATION SERVICES, S.L
 TEL: No.
 FAX: +34-954 674 632
 Móvil: +34-609 347 872 (H24);
 +34-608 609 499
 E-mail: opssvq@aa-s.eu
 SITA: No.
 Página web: www.aa-s.eu

General aviation handling agents:
 - ANDALUCÍA AVIATION SERVICES, S.L
 TEL: No.
 FAX: +34-954 674 632
 Mobile phone: +34-609 347 872 (H24);
 +34-608 609 499
 E-mail: opssvq@aa-s.eu
 SITA: No.
 Website: www.aa-s.eu

Agentes handling de mantenimiento de aeronaves:
 - HISPANO-LUSITANA AVIACIÓN, S.L. (HLA)
 Organización de mantenimiento en línea – EASA Parte 145
 TEL: +34-954 519 097
 FAX: +34-954 519 097
 Móvil: +34-661 331 637
 E-mail: hla.sevilla@h-la.es
 SITA: No.
 Página web: www.h-la.es

Handling agents for aircraft maintenance:
 - HISPANO-LUSITANA AVIACIÓN, S.L. (HLA)
 Line maintenance organisation – EASA Part 145
 TEL: +34-954 519 097
 FAX: +34-954 519 097
 Mobile phone: +34-661 331 637
 E-mail: hla.sevilla@h-la.es
 SITA: No.
 Website: www.h-la.es

5. INSTALACIONES PARA LOS PASAJEROS

PASSENGER FACILITIES

Hoteles: No.
Restaurante: Sí.
Transporte: Taxis, coches de alquiler y autobuses.
Instalaciones médicas: Primeros auxilios. (1)
Banco/Oficina Postal: No.
Información turística: Sí.
Observaciones: (1) Horario limitado.

Hotels: No.
Restaurant: Yes.
Transportation: Taxis, car hire and buses.
Medical facilities: First aid. (1)
Bank/Post Office: No.
Tourist information: Yes.
Remarks: (1) Limited hours.

6. SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

Categoría de incendios: 7. (1)
Equipo de salvamento: De acuerdo a categoría de incendios publicada.
Retirada de aeronaves inutilizadas: Grúas externas al AD, sin límite de peso, cojines elevadores de baja presión hasta 5000 kg y equipos para el arrastre y elevación de aeronaves hasta 4000 kg.
Observaciones: (1) 8 y 9 puntual (ver casilla 20, "Procedimientos de solicitud de categoría de incendios puntual").

Fire category: 7. (1)
Rescue equipment: In accordance with the fire category published.
Removal of disabled aircraft: Cranes not belonging to AD, without weight limit, low pressure bearings to lift up to 5000 kg and lift and tow equipments for aircraft up to 4000 kg.
Remarks: (1) 8 and 9 occasionally (see item 20, "Procedure for the request of occasional fire category").

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.

Tipo 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.

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

8. DETALLES DEL ÁREA DE MOVIMIENTO

MOVEMENT AREA DETAILS

Plataforma: Superficie: Hormigón y asfalto.
Resistencia: R-1: PCN 63/R/C/W/T;
 R-2: PCN 88/R/C/W/T;
 R-3: PCN 99/R/C/W/T;
 R-4: PCN 82/R/C/W/T;
 R-5: PCN 104/R/C/W/T.
Calles de rodaje: Anchura: 23 m.
 Superficie: Asfalto.
Resistencia: A3, A4, A5, HP2, HP3, HP4: PCN 119/F/A/W/T;
 HP1: PCN 76/F/C/W/T;
 A1, A2, E1, E2, E3, E5, G6, G8: PCN 80/F/D/W/T;
 S2: PCN 45/F/C/W/T;
 HP5: PCN 58/F/A/W/T;
 G7: PCN 133/F/B/W/T;
 N2: Info no AVBL.
Posiciones de comprobación: Altimetro: Plataforma: 26 m / 85 ft.
 VOR: No.
 INS: Ver AD 2-LEZL PDC.
Observaciones: Ninguna.

Apron: Surface: Concrete and asphalt.
Strength: R-1: PCN 63/R/C/W/T;
 R-2: PCN 88/R/C/W/T;
 R-3: PCN 99/R/C/W/T;
 R-4: PCN 82/R/C/W/T;
 R-5: PCN 104/R/C/W/T.
Taxiways: Width: 23 m.
 Surface: Asphalt.
Strength: A3, A4, A5, HP2, HP3, HP4: PCN 119/F/A/W/T;
 HP1: PCN 76/F/C/W/T;
 A1, A2, E1, E2, E3, E5, G6, G8: PCN 80/F/D/W/T;
 S2: PCN 45/F/C/W/T;
 HP5: PCN 58/F/A/W/T;
 G7: PCN 133/F/B/W/T;
 N2: Info no AVBL.
Check locations: Altimeter: Apron: 26 m / 85 ft.
 VOR: No.
 INS: See AD 2-LEZL PDC.
Remarks: None.

9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUÍA DE RODAJE

TAXIING GUIDANCE SYSTEM AND MARKINGS

Sistema de guía de rodaje: Letreros de PROHIBIDA LA ENTRADA, letreros de instrucciones obligatorias e información LGTD, puntos de espera de la pista, barras de parada, luces de protección de pista, puestos de estacionamiento y sistema de guía de atraque visual.

Taxiing guidance system: NO ENTRY signs, mandatory instructions and information boards LGTD, runway-holding positions, stop bars, runway guard lights, stands and visual docking guidance system.

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

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

Señalización de TWY: Eje, borde y señal mejorada de eje en TWY E5, HP1, HP2, HP3, HP4 y S2.

TWY markings: Centre line, edge and enhanced centre line in TWY E5, HP1, HP2, HP3, HP4 and S2.

Observaciones: Ninguna.

Remarks: None.

10. OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO

AERODROME OBSTACLES

Obstáculos que perforan las Superficies de Transición, Transición Interna, Cónica, Despegue, Horizontal Interna, Aproximación y Aproximación Interna, establecidas en el Anexo 14 de OACI; y las superficies Área 2 y Área 3, establecidas en el anexo 15 de OACI.

Obstacles which penetrate Transitional, Inner Transitional, Conical, Take-off, Inner Horizontal, Approach, Inner Approach surfaces contained in Annex 14 of ICAO; and Area 2 and Area 3 surfaces contained in Annex 15 of ICAO.

Ver Ítem 10 y apartado Datos Digitales.

See Item 10 and Digital Data section.

Observaciones: Ver AD 2-LEZL AOC.

Remarks: See AD 2-LEZL AOC.

11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO

METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED

Oficina MET: Sevilla EMAe.

MET office: Sevilla EMAe.

HR: HR AD. Fuera de este horario se emitirá METAR AUTO semihorario.

HR: HR AD. Outside this schedule, a half-hourly METAR AUTO will be issued.

METAR: Semihorario.

METAR: Half-hourly.

TAF: 24 HR.

TAF: 24 HR.

TREND: Sí.

TREND: Yes.

Información: En persona y telefónica.

Briefing: In person and by telephone.

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

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

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

Charts: Forecasted significant and wind and temperature in altitude maps.

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

Supplementary equipment: Aeronautical meteorological self-service. Cloud, lightning image and radar information display.

Dependencia ATS atendida: TWR, APP.

ATS unit served: TWR, APP.

Información adicional: Sevilla OMAe (LESV): H24; TEL: +34-954 462 030. Sevilla EMAe: HR AD; TEL: +34-954 674 455.

Additional information: Sevilla OMAe (LESV): H24; TEL: +34-954 462 030. Sevilla EMAe: HR AD; TEL: +34-954 674 455.

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

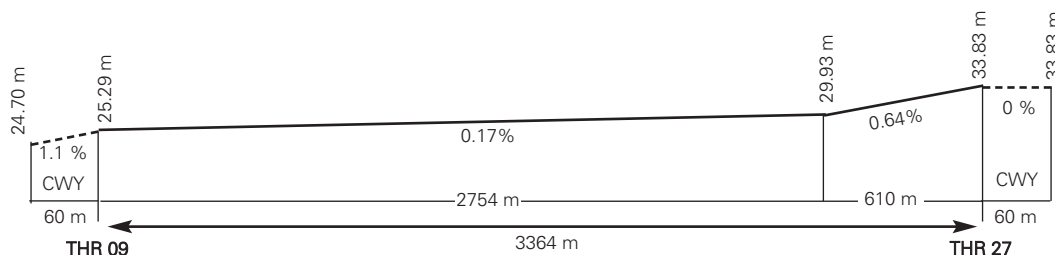
RWY	Orientación Direction	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m) Strip (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
09	089.74° GEO 091° MAG	3364 x 45	372504.35N 0055443.50W	THR: 25.3 m / 83 ft TDZ: 25.9 m / 85 ft	No	60 x 150	3484 x 300	No	90 x 150	RWY: ASPH PCN 82 F/D/W/T SWY: No
27	269.77° GEO 271° MAG	3364 x 45	372504.81N 0055226.77W	THR: 33.8 m / 111 ft TDZ: 33.8 m / 111 ft	No	60 x 150 (1)	3484 x 300	No	240 x 150	RWY: ASPH PCN 82 F/D/W/T SWY: No

Observaciones: (1) 50 m zona resistente al chorro.

Remarks: (1) 50 m blast resistant area.

Perfil:

Profile:



NO A ESCALA // NOT TO SCALE

13. DECLARED DISTANCES			DECLARED DISTANCES		
RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	
09	3364	3424	3364	3364	
27	3364	3424	3364	3364	
Observaciones: Ninguna.			Remarks: None.		

14. ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA			APPROACH AND RUNWAY LIGHTING		
Pista: 09 Aproximación: Precisión CAT I, 900 m LIH. PAPI (MEHT): 3° (16.14 m/53 ft). (1) Umbral: Verdes. Zona de toma de contacto: No. Eje pista: 3364 m: 2464 m blancas + 600 m roja/blanca + 300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m. Borde de pista: 3364 m: 2764 m blancas + 600 m amarillas. LIH. Distancia entre luces: 45 m. Extremo de pista: Rojas. LIH. Zona de parada: No. Observaciones: (1) No apto para su utilización por aeronaves de letra de clave F: AN124, A380-800 y B747-8.			Runway: 09 Approach: Precision CAT I, 900 m LIH. PAPI (MEHT): 3° (16.14 m/53 ft). (1) Threshold: Green. Touchdown zone: No. Runway centre line: 3364 m: 2464 m white + 600 m red/white + 300 m red. LIH. Distance between lights: 15 m. Runway edge: 3364 m: 2764 m white + 600 m yellow. LIH. Distance between lights: 45 m. Runway end: Red. LIH. Stopway: No. Remarks: (1) Not suitable for use by code letter F aircraft: AN124, A380-800 and B747-8.		
Pista: 27 Aproximación: Precisión CAT I, 900 m LIH. PAPI (MEHT): 3° (15.53 m/51 ft). (1) Umbral: Verdes. Zona de toma de contacto: No. Eje pista: 3364 m: 2464 m blancas + 600 m roja/blanca + 300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m. Borde de pista: 3364 m: 2764 m blancas + 600 m amarillas. LIH. Distancia entre luces: 45 m. Extremo de pista: Rojas. LIH. Zona de parada: No. Observaciones: (1) No apto para su utilización por aeronaves de letra de clave F: AN124, A380-800 y B747-8.			Runway: 27 Approach: Precision CAT I, 900 m LIH. PAPI (MEHT): 3° (15.53 m/51 ft). (1) Threshold: Green. Touchdown zone: No. Runway centre line: 3364 m: 2464 m white + 600 m red/white + 300 m red. LIH. Distance between lights: 15 m. Runway edge: 3364 m: 2764 m white + 600 m yellow. LIH. Distance between lights: 45 m. Runway end: Red. LIH. Stopway: No. Remarks: (1) Not suitable for use by code letter F aircraft: AN124, A380-800 and B747-8.		

15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA			OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY		
ABN/IBN: No. WDI: 1 cerca THR 09, 1 cerca THR 27, 1 cerca TWY A4. LGTD. Iluminación de TWY: Eje, EXC S2 y HP5. Borde: S2 y HP5. Iluminación de plataforma: Postes proyectores. Fuente secundaria de energía: Grupos electrógenos que proporcionan un tiempo de conmutación de máximo 1 segundo para los sistemas de ayudas visuales y un máximo de 15 segundos para edificios terminales e iluminación de plataforma.			ABN/IBN: No. WDI: 1 near THR 09, 1 near THR 27, 1 near TWY A4. LGTD. TWY lighting: Centre line, EXC S2 and HP5. Edge: S2 and HP5. Apron lighting: Floodlighting poles. Secondary power supply: Engine generators that provide a maximum, switch-over time of 1 second for the visual aid systems and a maximum of 15 seconds for the terminal buildings and apron lighting.		
Observaciones: Ninguna.			Remarks: None.		

16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS			HELICOPTER LANDING AREA		
Situación: – FATO: RWY 09/27. Coordenadas THR 09 y THR 27, ver casilla 12. – Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 09/27. Coordenadas THR 09 y THR 27, ver casilla 12. – Rodaje aéreo: TLOF coincide con los PRKG 06, 12 y 40 de la plataforma de Aviación General.			Position: – FATO: RWY 09/27. THR 09 and THR 27 coordinates, see item 12. – Ground taxiing: TLOF same as RWY 09/27. THR 09 and THR 27 coordinates, see item 12. – Air taxiing: TLOF same as PRKG 06, 12 and 40 in General Aviation apron.		
Elevación: – FATO: RWY 09/27. Elevación THR 09 y THR 27, ver casilla 12. – Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 09/27. Elevación THR 09 y THR 27, ver casilla 12. – Rodaje aéreo: TLOF coincide con los PRKG 06, 12 y 40 de la plataforma de Aviación General.			Elevation: – FATO: RWY 09/27. THR 09 and THR 27 elevation, see item 12. – Ground taxiing: TLOF same as RWY 09/27. THR 09 and THR 27 elevation, see item 12. – Air taxiing: TLOF same as PRKG 06, 12 and 40 in General Aviation apron.		
Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización: – FATO: RWY 09/27. – Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 09/27, ver casilla 12. – Rodaje aéreo: TLOF coincide con los PRKG 06, 12 y 40 de la plataforma de Aviación General. – PRKG 40: hormigón PCN 63/R/C/W/T. Faja circular de 50 cm de ancho y diámetro interior de 8.75 m. – PRKG 06 y 12: hormigón PCN 63/R/C/W/T. Faja circular de 50 cm de ancho y diámetro interior de 4.50 m.			Dimensions, surface, maximum weight, marking: – FATO: RWY 09/27. – Ground taxiing: TLOF same as RWY 09/27, see item 12. – Air taxiing: TLOF same as PRKG 06, 12 and 40 in General Aviation apron. – PRKG 40: concrete PCN 63/R/C/W/T. Circular strip of 50 cm width and inner diameter of 8.75 m. – PRKG 06 and 12: concrete PCN 63/R/C/W/T. Circular strip of 50 cm width and inner diameter of 4.50 m.		
Orientación: Ver casilla 12. Distancias declaradas: Ver casilla 13.			Direction: See item 12. Declared distances: See item 13.		

Iluminación: Ver casilla 14.

Lighting: See item 14.

Observaciones: Iluminación de plataforma.

Remarks: Apron lighting.

PRKG	ELEV (m)
06	25.07
12	24.90
40	25.18

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 SEVILLA 373002N 0060441W; 373007N 0054413W; 372236N 0054411W; 372236N 0054624W; Círculo de 6.5 NM de radio centrado en ARP // Circle radius 6.5 NM centred on ARP (372505N 0055356W); en sentido horario hasta // clockwise to 372233N 0060127W; 372232N 0060437W; 373002N 0060441W.	1900 ft AMSL SFC	D	SEVILLA TWR ES/EN	1850 m/6000 ft

18. INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN ATS

ATS COMMUNICATION FACILITIES

Servicio Service	Distintivo llamada Call sign	FREQ	HR	Observaciones Remarks
APP	Sevilla APP	120.800 MHz 124.725 MHz 128.500 MHz 264.700 MHz 278.400 MHz	H24 H24 H24 H24 H24	APP/L Sector APP/N APP/H Sector APP/N BACK-UP APP/H Sector APP/S MIL APP/MIL Sector APN/N
TWR	Sevilla TWR	118.100 MHz 121.500 MHz 121.700 MHz 243.000 MHz 278.075 MHz	HR AD HR AD HR AD HR AD HR AD	EMERG GMC EMERG MIL
VDF	Sevilla gonio	118.100 MHz 121.500 MHz	HR AD HR AD	
ATIS	Sevilla Information	118.175 MHz	HR AD	
D-ATIS	Sevilla Information	NIL	HR AD	Suministro de información ATIS mediante enlace de datos. // Provision of ATIS information via data link.

19. RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIJAJE

RADIO NAVIGATION & LANDING FACILITIES

Instalación (VAR) Facility (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas Coordinates	ELEV DME	Observaciones Remarks
DVOR (1° W)	SVL	113.700 MHz	H24	372539.3N 0054544.0W		COV 40 NM U/S BTN: - R-270/R-045 a // at 4000 ft AMSL o // or BLW; - R-045/R-150 a // at 5000 ft AMSL o // or BLW; - R-150/R-270 a // at 6500 ft AMSL o // or BLW. R-189 COV 75 NM a // at 3000 ft AMSL. R-221 U/S: - FM 90 NM a // at FL90; - FM 100 a // at FL100; - FM 125 NM (punto // point KORN0) a // at FL130.
DME	SVL	CH 84X	H24	372539.4N 0054544.6W	120 m	COV 40 NM U/S BTN: - R-270/R-045 a // at 4000 ft AMSL o // or BLW. - R-045/R-150 a // at 5000 ft AMSL o // or BLW. - R-150/R-270 a //at 6500 ft AMSL o // or BLW.
NDB (1° W)	SPP	420 kHz	H24	372505.0N 0054743.9W		COV 40 NM.
LOC 09 (1° W)	ISE	111.100 MHz	H24	372504.8N 0055220.8W		091° MAG / 145 m FM THR 27, COV 25 NM.
ILS CAT I						
GP 09		331.700 MHz	H24	372500.3N 0055431.4W		3°; RDH 16.32 m; a // at 297 m FM THR 09 & 125 m FM RCL a la derecha en el sentido de APCH // to the right on APCH direction.
ILS/DME 09	ISE	CH 48X	H24	372500.3N 0055431.4W	30 m	REF DME THR 09.
LOC 27 (1° W)	ISV	110.100 MHz	H24	372504.3N 0055456.3W		271° MAG / 314 m FM THR 09, COV 25 NM.
ILS CAT I						

Instalación (VAR) Facility (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas Coordinates	ELEV DME	Observaciones Remarks
GP 27		334.400 MHz	H24	372500.7N 0055242.5W		3°; RDH 15.9 m; a // at 388 m FM THR 27 & 125 m FM RCL a la izquierda en el sentido de APCH // to the left in the direction of APCH.
ILS/DME 27	ISV	CH 38X	H24	372500.7N 0055242.5W	36 m	REF DME THR 27.

20. REGLAMENTACIÓN LOCAL

LOCAL REGULATIONS

Aeropuerto no utilizable para aeronaves sin radiocomunicación.

Airport not usable for aircraft without radio communication.

REGLAMENTACIÓN PARA VUELOS DE AVIACIÓN GENERAL

Deberán solicitar Slot PPR los vuelos de aviación general con origen/destino fuera del territorio español, además de aquellas aeronaves de más de 13 metros de envergadura independientemente del origen, excepto: vuelos hospital, SAR, emergencias y aeronaves de estado.

No se permitirán vuelos sin PPR autorizado.

Solicitar Slot PPR al Centro de Operaciones de Sevilla (CEOPS LEZL):

TEL: +34-954 449 111 / 112 / 202
 FAX: +34-954 449 037 / 039
 AFTN: LEZLZPZX
 SITA: SVQOOYA
 E-mail: svq.operaciones.ceops@aena.es

El PPR ha de incluir: AD de origen y de destino, fecha/hora de ETA y ETD, tipo de aeronave, operador, matrícula y agente de asistencia en tierra. Deberán cumplir lo establecido en el reglamento (UE) 2016/399, para este tipo de vuelos.

ARO LEZL asignará localizador de Slot Aeroportuario a las operaciones solicitadas aprobadas. El plan de vuelo deberá incluir: PPR autorizado (casilla 18), tipo de aeronave (cód. OACI), matrícula, operador, agente de asistencia en tierra, AD de procedencia, fecha/hora ETA, AD de destino y fecha/hora EOBT.

Un plan de vuelo sin localizador PPR será rechazado por ARO LEZL. En vuelo, serán desviados a AD alternativo.

REGULATIONS FOR GENERAL AVIATION FLIGHTS

PPR Slot must be requested by general aviation flights with origin/destination outside Spanish territory, in addition to those aircraft with a wingspan of over 13 metres regardless of their origin, except for: hospital, SAR, emergency and State flights.

Flights without authorised PPR shall not be permitted.

Request Slot PPR to Sevilla Operations Centre (CEOPS LEZL):

TEL: +34-954 449 111 / 112 / 202
 FAX: +34-954 449 037 / 039
 AFTN: LEZLZPZX
 SITA: SVQOOYA
 E-mail: svq.operaciones.ceops@aena.es

PPR must include: AD of origin and destination, date/time of ETA and ETD, aircraft type, operator, registration and handling agent. They shall comply with the requirements laid down in Regulation (UE) 2016/399, for this type of flights.

ARO LEZL will assign Airport Slot code to the cleared aircraft operations. The flight plan shall include: authorised PPR (item 18), aircraft type (code ICAO), registration, operator, handling agent, departure AD, ETA date/time, destination AD and EOBT date/time.

A flight plan without PPR code will be rejected by ARO LEZL. Aircraft in flight will be diverted to an alternative AD.

ASISTENCIA EN TIERRA A LA AVIACIÓN GENERAL

Deberán contratar obligatoriamente el servicio de un agente handling (ver casilla 4):

- Todos los vuelos aerotaxi.
- Los vuelos de aviación general con destino o procedencia de países No Schengen, países No UE y países del resto del mundo.
- Los vuelos con origen fuera del territorio español.

Con objeto de cumplir lo establecido en el reglamento (UE) 2016/399 para este tipo de vuelos, el comandante o la compañía remitirá a la policía de fronteras información sobre la identidad de los pasajeros a la siguiente dirección:

E-mail: sevilla.pfaextdoc@policia.es, o
 FAX: Guardia Civil aduanas +34-954 999 467

GENERAL AVIATION HANDLING

The services of a handling agent shall be used mandatorily (see item 4):

- All Aerotaxi flights.
- The general aviation flights to or from non-Schengen and non-EU countries and rest of the world countries.
- Flights with origin outside Spanish territory.

In order to comply with the regulation (UE) 2016/399 for such type of flights, the pilot in command or the operator must send information on the identity of passengers to the border police at the following address:

E-mail: sevilla.pfaextdoc@policia.es, or
 FAX: Guardia Civil customs +34-954 999 467

PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE

➔ 1. PUESTA EN MARCHA DE MOTORES/TURBINAS.

Las aeronaves deberán estar listas para retroceso remolcado a la hora aprobada de puesta en marcha, en caso contrario se deberá informar a ATC.

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

STANDARD TAXIING PROCEDURES

1. START-UP OF ENGINES/TURBINES.

Aircraft should be ready for towed push-back at the approved start-up time: if not they must notify ATC.

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

2. MOVIMIENTO EN SUPERFICIE.

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

Las autorizaciones e instrucciones del ATC deberán ser colacionadas.

Debido a la situación de la TWR no se proporcionará servicio de control de aeródromo en la plataforma.

Evitar colisiones con otras aeronaves u obstáculos es responsabilidad de:

- Los pilotos durante el rodaje en plataforma.
- Las compañías de asistencia en tierra durante el remolque de la aeronave.

2. GROUND MOVEMENT.

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

ATC clearances and instructions must be read back.

Due to TWR location, aerodrome control service will not be provided on the apron.

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

- Pilots when taxiing on the apron.
- Handling companies during towing of aircraft

2.1 Guiado y estacionamiento.

TWR facilitará al piloto de la aeronave el número del puesto de estacionamiento.

No se prestará servicio de guiado y estacionamiento mediante vehículo "SIGAME" para acceso a ningún puesto de estacionamiento. Únicamente se

2.1 Guidance and Parking.

TWR will give the stand number to the pilot of the aircraft.

Guidance and parking service by "FOLLOW ME" vehicle will not be available for accessing any stand. This service will only be provided to the General

prestará el servicio a los puestos de estacionamiento de Aviación General para aeronaves no basadas en el aeropuerto y en las posiciones donde el sistema de atraque visual esté fuera de servicio.

También se prestará el servicio de guiado mediante vehículo "SÍGAME", en situaciones excepcionales a petición de TWR o a requerimiento del piloto y cuando el LVP esté activado o en condiciones meteorológicas adversas.

➔ 2.2 Maniobras de retroceso.

En los PRKG 06 a 08 se podrá realizar salida autónoma, bajo responsabilidad del comandante de la aeronave.

Por motivos de seguridad no se autorizarán retrocesos al mismo tiempo desde dos estacionamientos contiguos.

En todos los puestos de estacionamiento, la maniobra de salida autónoma se realizará a la mínima potencia.

➔ 2.3 Rutas de Rodaje.

La asignación de rutas de rodaje se realizará según lo indicado a continuación, a menos que ATC indique lo contrario.

- RWY 09 en servicio

Aviation stands for aircraft not based at the airport and at positions where the visual docking guidance system is out of service.

Guidance service by "FOLLOW ME" vehicle will also be provided in exceptional cases by request of TWR or the pilot and when the LVP is activated or in adverse meteorological conditions.

2.2 Push-back manoeuvres.

Autonomous exit is permitted from PRKG 06 to 08, under the responsibility of the aircraft commander.

For safety reasons, simultaneous push-backs from adjoining stands will not be cleared.

For all stands, the autonomous exit manoeuvre must be accomplished at minimum power.

2.3 Taxiing Routes.

Taxiing routes will be assigned as indicated below, unless ATC should issue instructions to the contrary.

- RWY 09 in use

PRKG	ENTRADA POR ENTRY BY	SALIDA POR EXIT BY
01, 02	GATE G5	GATE G4
03 a // to 07	GATE G5 o // or GATE G8	GATE G4
08	GATE G5 o // or GATE G8	GATE G7
10 a // to 19	GATE G8	GATE G7
15A, 16A	GATE G6 o // or GATE G8	GATE G7
15B	GATE G8	GATE G7
20 a // to 24	GATE G8	GATE G4
25	GATE G5	GATE G4
30	GATE G4 o // or GATE G5	GATE G4
31	GATE G3	GATE G4
32	GATE G3	GATE G3 o // or GATE G4
33	GATE G3	GATE G3
34, 36, 38	GATE G2	GATE G3
35,37, 39	GATE G2	GATE G1
40 a // to 44 y // and AG	GATE G1	GATE G1

- RWY 27 en servicio

- RWY 27 in use

PRKG	ENTRADA POR ENTRY BY	SALIDA POR EXIT BY
01	GATE G4 o // or GATE G5	GATE G4
02	GATE G5	GATE G8
03 a // to 08	GATE G5 o // or GATE G8	GATE G8
10 a // to 19	GATE G5, GATE G6 o // or GATE G8	GATE G8
15A, 16A	GATE G6 o // or GATE G8	GATE G8
15B	GATE G6, GATE G7 o // or GATE G8	GATE G8
20 a // to 23	GATE G6 o // or GATE G8	GATE G8
24	GATE G7	GATE G8
25	GATE G5	GATE G8
33	GATE G3	GATE G3
32	GATE G3	GATE G3 o // or GATE G4
31	GATE G3	GATE G4
30	G4 o // or G5	GATE G4
34, 36, 38	GATE G2	GATE G3
35, 37, 39	GATE G2	GATE G1
40 a // to 44 y // and AG	GATE G1	GATE G1

2.4 Limitaciones de potencia en entrada al puesto de estacionamiento.

La entrada a los PRKG 34, 35, 36, 37, 38 y 39 se realizará a mínima potencia.

2.4 Power limitations to enter the stand.

Entry into PRKG 34, 35, 36, 37, 38 y 39 shall be accomplished at minimum power.

3. LIMITACIONES DE RODAJE

A.- GENERALIDADES

Clasificación de aeronaves según el capítulo 1 del anexo 14 de OACI:

- Letra de clave B o inferior: Envergadura hasta 24 m (exclusive).
- Letra de clave C: Envergadura desde 24 m hasta 36 m (exclusive).
- Letra de clave D: Envergadura desde 36 m hasta 52 m (exclusive).
- Letra de clave E: Envergadura desde 52 m hasta 65 m (exclusive).
- Letra de clave F: Envergadura desde 65 m hasta 80 m (exclusive).

→ B.- MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

Restricciones a calles de rodaje y puertas de acceso a plataforma según envergadura máxima:

- Están limitadas al uso de aeronaves de letra de clave C:
 - TWY: G1, G2, G3, G9 y G4 (entre GATE G3 y GATE G4).
- Están limitadas al uso de aeronaves de letra de clave D:
 - TWY: G6 y HP4.
- Están limitadas al uso de aeronaves de letra de clave E:
 - TWY: G5, G4 (entre GATE G4 y GATE G5), G7 y G8.
- La utilización de las TWY: N2, S2 y HP5 sólo está permitido para aeronaves que se dirijan a las instalaciones de Airbus Defence & Space o a la plataforma militar de Maestranza y aquellas que cuenten con autorización del aeropuerto.

C.- RODAJE PARA LOS MODELOS A340-600, A350-1000 Y B777-300

Será necesario que realicen maniobra de sobreviraje en los siguientes casos:

LLEGADAS:

- A340-600: sobreviraje en las calles de salida de pista HP1, HP2 y HP3 y en el giro entre las TWY G7 y G8.
- A350-1000: sobreviraje en la calle de salida de pista HP2 y en el giro entre las TWY G7 y G8.
- B777-300: sobreviraje en las calles de salida de pista HP1, HP2 y en el giro entre las TWY G7 y G8.

SALIDAS:

- A340-600: sobreviraje en las calles de entrada a pista HP2 y HP3.

4. MOVIMIENTO DE PERSONAL EN PLATAFORMA

Cualquier desplazamiento a pie por la plataforma deberá efectuarse sobre las sendas peatonales señalizadas en la vía de servicio o por las aceras existentes.

5. OPERACIÓN DE AERONAVES DE LETRA DE CLAVE F

En el Aeropuerto de Sevilla no se permiten la operación de aeronaves con letra de clave F sin la autorización previa del aeropuerto. Por este motivo, para que una aeronave de letra de clave F pueda operar es obligatoria la solicitud previa por parte de la Compañía Aérea o del Agente de Handling y una autorización explícita por parte del Centro de Operaciones del Aeropuerto.

Puestos de estacionamiento permitidos para aeronaves de letra de clave F:

- PRKG 24 (Incompatibles 20, 21).
- Rampa R-5 como área alternativa (Incompatibles 15, 15A, 15B, 16, 16A).

RUTAS DE RODAJE

Dadas las características de estas aeronaves, tanto en salida como en llegada, las aeronaves de letra de clave F deberán realizar el rodaje a velocidad reducida, con los motores al ralentí y, siempre que sea posible, con los motores externos apagados.

LLEGADAS

El Agente de Handling comprobará antes de la llegada de la aeronave, que no hay equipos, ni personas, que pudieran ser afectadas por la maniobra de estacionamiento en la zona asignada.

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

- Aterrizaje por RWY 09: SALIDA POR E5 O HP3 CONTINUAR POR TWY A ENTRANDO A PLATAFORMA POR PUERTA G8.
- Aterrizaje por RWY 27: SALIDA POR E1 O HP1 CONTINUAR POR TWY A ENTRANDO A PLATAFORMA POR PUERTA G7.

SALIDAS

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

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

- Despegue por RWY 09: SALIDA POR PUERTA G7 CONTINUAR POR TWY A HASTA HP1.
- Despegue por RWY 27: SALIDA POR PUERTA G8 CONTINUAR POR TWY A HASTA HP3.

6. OPERACIÓN DE HELICÓPTEROS

Este apartado define, exclusivamente, la operación para los helicópteros que no dispongan de carta de exención en los términos prescritos en el SERA artículo 4 y RD 552/14 Capítulo VIII.

Al no estar definida otra zona específica para operar con helicópteros, tendrán el mismo tratamiento que las aeronaves de ala fija y serán autorizados por ATC a despegar y aterrizar en la pista de vuelo.

3. TAXIING RESTRICTIONS

A.- GENERAL

Aircraft classification according to Annex 14, chapter 1 of ICAO:

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

B.- GROUND MOVEMENT

Restrictions to taxiways and apron entry gates according to the maximum wingspan:

- Restricted use by code letter C aircraft:
 - TWY: G1, G2, G3, G9 and G4 (between GATE G3 and GATE G4).
- Restricted use by code letter D aircraft:
 - TWY: G6 and HP4.
- Restricted use by code letter E aircraft:
 - TWY: G5, G4 (between GATE G4 and GATE G5), G7 and G8.
- The use of TWY: N2, S2 and HP5 is only permitted for aircraft bound for the Airbus Defence & Space facilities or the Maestranza military apron, or those holding clearance from the airport.

C.- TAXIING FOR THE MODELS A340-600, A350-1000 AND B777-300

It will be necessary for these aircraft to accomplish oversteering manoeuvres in the following cases:

ARRIVALS:

- A340-600: Oversteering on the runway exit taxiways HP1, HP2 and HP3 and at the turn between TWY G7 and G8.
- A350-1000: Oversteering on the runway exit taxiway HP2 and the turn between TWY G7 and G8.
- B777-300: Oversteering on the runway exit taxiways HP1, HP2 and the turn between TWY G7 and G8.

DEPARTURES:

- A340-600: Oversteering on the runway entry taxiways HP2 and HP3.

4. PERSONNEL MOVEMENT ON THE APRON

Any movement on foot through the apron shall be carried out through the indicated pedestrian tracks in the service roads or through the existing pavements.

5. CODE LETTER F AIRCRAFT OPERATION

Operations of code letter F aircraft are not permitted at the Sevilla Airport without prior permission from airport authorities. Therefore, for a code letter F aircraft to operate it is mandatory for the Airline or Handling Agent to request explicit clearance from the Airport Operations Centre.

Stands suitable for use by code letter F aircraft:

- PRKG 24 (Incompatible 20, 21).
- Ramp R-5 as alternative area (Incompatible 15, 15A, 15B, 16, 16A).

TAXIING ROUTES

Due to these aircraft characteristics, both on departure and on arrival, code letter F aircraft must be taxiing at reduced speed, with idle engine regime and, whenever possible, with outboard motors off.

ARRIVALS

The Handling Agent will check before the arrival of the aircraft that there is no equipment or people who may be affected by the parking manoeuvre in the assigned area.

Depending on the runway, the taxiing route will be:

- Landing RWY 09: EXIT VIA E5 OR HP3, CONTINUE TAXIING VIA TWY A ENTERING APRON VIA GATE G8.
- Landing RWY 27: EXIT VIA E1 OR HP1, CONTINUE TAXIING VIA TWY A ENTERING APRON VIA GATE G7.

DEPARTURES

The Handling Agent will check, before engine ignition, that there is no equipment or people in the safety zone behind the aircraft, including the service road and equipment restriction area in adjacent positions.

Depending on the runway, the taxiing route will be:

- Take-off from RWY 09: EXIT VIA GATE G7 TO CONTINUE TAXIING VIA TWY A TO HP1.
- Take-off from RWY 27: EXIT VIA GATE G8 TO CONTINUE TAXIING VIA TWY A TO HP3.

6. HELICOPTER OPERATION

This section is specifically defined for the operation of helicopters which have no exemption letter under the terms laid down in SERA article 4 and RD 552/14 Chapter VIII.

Since there is no other specific area to operate with helicopters, these will have the same treatment as fixed-wing aircraft and will be authorised by ATC to take off and land on the runway.

LLEGADAS

Los helicópteros aterrizarán en RWY 09/27, librarán pista, normalmente por TWY E1 y serán autorizados por ATC a rodar vía TWY A1 hacia la puerta G1 donde seguirán las indicaciones del vehículo "SÍGAME" para ser guiado hasta el puesto de estacionamiento asignado.

SALIDAS

Los helicópteros serán autorizados por ATC a rodar desde el puesto de estacionamiento por puerta G1 y TWY A1 a punto de espera en E1, donde esperarán instrucciones de ATC.

Aunque habitualmente los helicópteros serán autorizados a salir de o entrar a la RWY 09/27 de acuerdo a lo indicado anteriormente, estos procedimientos podrán modificarse a requerimiento del piloto cuando se den condiciones meteorológicas adversas o a requerimiento de ATC por motivos operacionales.

Este procedimiento no es de aplicación cuando los procedimientos LVP estén en activo, en cuyo caso se procederá según lo publicado en el mismo (ver casilla 22).

7. INTERCAMBIO DE DATOS CON NMOC-ADVANCED ATC TWR

El aeropuerto de Sevilla intercambia información para los vuelos de salida aplicando los procedimientos Advanced ATC TWR.

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

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

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

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

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

PROCEDIMIENTO DE SOLICITUD DE CATEGORÍA DE INCENDIOS PUNTUAL

El Aeropuerto de Sevilla proporciona Categoría SEI 7 de forma continuada, y Categoría 8 o 9 de forma puntual. Para operar con Categoría 8 o 9 las compañías aéreas interesadas deben solicitarlo vía:

SITA: SVQOOYA
E- mail: SVQ_CPOS@aena.es

La solicitud debe realizarse al menos 15 días antes de la fecha prevista para el vuelo, y deberá contener los siguientes datos:

- Categoría OACI – SEI requerida.
- Tipo y modelo de aeronave.
- Clase de vuelo.
- Fecha y Hora prevista de operación.

La confirmación de la Categoría 8 o 9 se realizará a través del mismo medio por el que fue solicitada.

PROCEDIMIENTO DE AHORRO ENERGÉTICO DEL BALIZAMIENTO

El Aeropuerto de Sevilla, en horario de la puesta a la salida del sol y en ausencia de operaciones previstas, aplicará procedimientos de ahorro energético consistentes en apagado de las luces aeronáuticas de superficie de pista y calle 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 afectación a la seguridad operacional en el que se haya visto involucrado o sea testigo del mismo.

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

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

ARRIVALS

Helicopters will land on RWY 09/27, they will usually exit the runway by TWY E1 and will be cleared by ATC to taxi via TWY A1 in the direction of gate G1 where they will follow the "FOLLOW ME" vehicle indications which will guide them to the assigned stand.

DEPARTURES

Helicopters will be cleared by ATC to taxi from the stand by gate G1 and TWY A1 to the holding position in E1, where they will wait for ATC instructions.

Although helicopters will usually be authorised to leave or enter RWY 09/27 as indicated above, these procedures may be modified when required by the pilot in case of adverse meteorological conditions, or by ATC for operational reasons.

This procedure does not apply when LVP procedures are active, in such case helicopters shall proceed according to what has been published. (See Item 22).

7. EXCHANGE OF DATA WITH NMOC-ADVANCED ATC TWR

Seville Airport exchanges information for departing flights by applying the Advanced ATC TWR procedures.

Message exchanges between the local system and the ATM network observe the European standard for A-CDM airports, using the following message types:

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

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

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

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

PROCEDURE FOR THE REQUEST OF OCCASIONAL FIRE CATEGORY

Sevilla Airport provides SEI category 7 continuously and 8 or 9 occasionally. To operate with category 8 or 9 interested companies must request so via:

SITA: SVQOOYA
E- mail: SVQ_CPOS@aena.es

Requests must be made at least 15 days before the scheduled flight, and must contain the following data:

- Required ICAO-SEI Category.
- Aircraft type and model.
- Flight class.
- Expected date and time of operation.

Confirmation of Category 8 or 9 will be notified by the same means used when requested.

LIGHTING ENERGY-SAVING PROCEDURE

From sunset to sunrise hours, and in absence of scheduled operations, Sevilla Airport will apply energy-saving procedures consisting of switching off the runway and taxiway aeronautical surface lights.

OPERATIONAL SAFETY REPORTS

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

These reports are aimed at compiling information to improve operational safety, regardless of the compulsory report of the occurrence to the appropriate aeronautical authority. Data may be sent in any format, including at least the following information:

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

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

SeguridadOperacionalSVQ@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).

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

SeguridadOperacionalSVQ@aena.es

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

21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS

NOISE ABATEMENT PROCEDURES

PRUEBA DE MOTORES

Están prohibidas las pruebas de motores en régimen superior al ralentí en cualquier puesto de estacionamiento de la plataforma. Para pruebas en régimen superior al ralentí, se solicitará autorización al Centro de Operaciones (TEL: +34-954 449 112), quien la denegará o autorizará indicando el procedimiento a seguir.

ENGINE TEST

Engine tests higher than idle power are not allowed in any stand of the apron. Engine test clearance higher than idle regime must be requested from the Centro de Operaciones (TEL: +34-954 449 112), which will refuse or approve and shall indicate the procedure to be followed.

22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO

FLIGHT PROCEDURES

LÍMITES DE VELOCIDAD

En el TMA Sevilla, las llegadas a Sevilla AD bajo control radar ajustarán sus velocidades conforme a lo especificado a continuación:

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

La IAS MAX permitida para salidas es de 250 kt hasta abandonar FL120.

SPEED LIMITS

Within Sevilla TMA, arrival flights to Sevilla AD under radar control shall adjust their speeds according to the following:

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

The MAX IAS permitted for departures is 250 kt until leaving FL120.

SISTEMA DE PRESENTACIÓN RADAR

Por encima de 600 ft, 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 CTR, 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 600 ft, 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 CTR, 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.

PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)

LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

1. GENERALIDADES

1. GENERAL

La RWY 09/27 está autorizada para despegues de visibilidad reducida.

Departures in low visibility conditions will be cleared at RWY 09/27.

1.1. Se aplicarán los procedimientos de visibilidad reducida para despegues (LVP), en los siguientes casos:

1.1. Low Visibility Procedures (LVP) will be applied subject to the following conditions:

1.1.1. Cuando los mínimos meteorológicos que se establecen a continuación, definidos en términos de:

1.1.1. When the meteorological minimum values established below, defined in terms of:

- Alcance visual en pista (RVR) para la RWY 27, o
- Alcance visual en pista (RVR) para la RWY 09, o
- En caso de fallo de todos los equipos RVR. Visibilidad horizontal en el área de maniobras sean, cualquiera de ellos inferiores a 550 m.

- Runway visual range (RVR) for RWY 27, or
- Runway visual range (RVR) for RWY 09, or
- In case of all RVR equipments failure. Horizontal visibility in manoeuvre area are below 550 m, either of them.

1.2. Se informará a los pilotos de que se están aplicando los procedimientos de visibilidad reducida por la dependencia ATC correspondiente, y a través del sistema ATIS con el texto "LOW VISIBILITY PROCEDURE IN OPERATION".

1.2. Pilots will be informed of the application of Low Visibility Procedures by the appropriate ATC unit on the ATIS system with the following text "LOW VISIBILITY PROCEDURE IN OPERATION".

1.3. El ATC informará igualmente a los pilotos cuando se proceda a cancelar la aplicación de los procedimientos, lo cual se producirá cuando las condiciones meteorológicas permitan un RVR en todos los visibilímetros o una visibilidad horizontal superior a 800 m durante al menos 10 minutos y se prevea que la situación tiende a la mejoría.

1.3. Pilots will be informed by ATC when the application of the procedures are cancelled, which will take place when meteorological conditions allow a RVR in all visibility meters or if the horizontal visibility is above 800 m during 10 minutes at least and an improvement tendency is expected.

2. MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

2. GROUND MOVEMENT

Los pilotos procederán a verificar en todo momento la situación de la aeronave, comprobando que el rodaje se ejecuta en condiciones de completa seguridad. En el caso de desorientación o duda detendrán la aeronave, e informarán al ATC inmediatamente.

Pilots will proceed to verify at every moment the aircraft position checking that taxiing is being executed under total safety conditions. In the event of being disoriented or in case of doubt, pilots will stop the aircraft and will immediately notify ATC.

En condiciones de visibilidad reducida (RVR / visibilidad < 550 m), se tomarán las siguientes medidas en plataforma:

- No se permite la entrada ni salida de los puestos de estacionamiento de Aviación General.
- La salida de los PRKG 40 a 44 se realizará guiado por vehículo SIGAME a la vista.

2.1. Llegadas:

2.1.1. Las aeronaves que hayan aterrizado al abandonar la pista notificarán:

- "Pista libre", a la vista de las luces de eje amarillas/verdes o/y letreros de pista libre.

2.1.2. A la entrada de la plataforma de estacionamiento, esperarán la presencia del vehículo "SIGAME", para dirigirse al puesto de estacionamiento asignado, comunicando a TWR:

- "Sígame a la vista".

2.2. Salidas:

2.2.1. Los pilotos solicitarán permisos de puesta en marcha o rodaje, notificando el puesto de estacionamiento en el que se encuentran. A fin de establecer una mejor puesta en secuencia del tránsito, los pilotos no solicitarán autorizaciones de puesta en marcha, retroceso o rodaje cuando los valores de RVR, o visibilidad en su caso, estuviesen por debajo de sus mínimos operacionales.

2.2.2. Cuando el RVR/visibilidad sea inferior a 550 m, sólo se autorizará el rodaje de una aeronave, a la vez, en el área de movimientos.

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

2.2.4. Rutas de rodaje en LVC:

Salida por las puertas correspondientes a cada puesto de estacionamiento según procedimientos generales de rodaje y TWY A hasta HP1 o HP2 para RWY 09 en servicio y HP3 o HP4 para RWY 27 en servicio.

2.2.5. Aeronaves de letra de clave F:

No está permitida la operación despegues de aeronaves de letra de clave F cuando este procedimiento esté activado.

2.2.6. Durante la aplicación de los LVP no se autorizará el uso de las siguientes vías de vehículos: vial perimetral y vial de acceso a pista del SEI. No existe ninguna vía de servicio de vehículos cerrada dentro de la plataforma.

2.2.7. Las aeronaves rodando por HP5 o S2:

- En el caso de que el piloto de una aeronave que sale por HP5 o por S2 aprecie falta de visibilidad, detendrá la aeronave, informará a TWR y esperará la llegada del vehículo "SIGAME" que le conducirá hasta la cabecera de la pista asignada para despegue, comunicando a TWR:

"Sígame a la vista".

- Cuando el RVR sea inferior a 185 m, para el uso de las TWY HP5 y S2 se requerirá guiado del vehículo "SIGAME", por lo que en estas condiciones las aeronaves confirmarán la presencia del vehículo "SIGAME" antes de entrar en dichas calles de rodaje, comunicando a TWR:

"Sígame a la vista".

3. FALLO DE COMUNICACIONES

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

- Aeronave que va a salir: continuará por la ruta asignada hasta el límite del permiso extremando las precauciones para evitar desvíos de la misma. Una vez allí, mantendrá la posición y esperará la llegada de un vehículo "SIGAME" que le conducirá al puesto de estacionamiento asignado.
- Aeronave que aterriza: mantendrá la posición en el primer tramo de calle de rodaje en el que el área sensible del ILS quede libre y esperará la llegada de un vehículo "SIGAME" que le conducirá al puesto de estacionamiento asignado.
- Vehículo: Procederá a abandonar la zona de "no permanencia" por el punto más próximo posible de su posición, posteriormente permanecerá en su posición y esperará la llegada de un vehículo "SIGAME" que lo conducirá hasta el lugar que se determine.

Under low visibility conditions (RVR / visibility < 550 m), the following measures will be taken on the apron:

- The entry to and the exit from the General Aviation stands are not allowed.
- Exit from PRKG 40 to 44 will be carried out with "FOLLOW ME" vehicle in sight.

2.1. Arrivals:

2.1.1. Aircraft that have already landed will notify on exiting the runway:

- "Runway vacated", in sight of the yellow/green centre line lights and/or runway vacated boards.

2.1.2. At the entry of the apron, they must wait for the arrival of a "FOLLOW ME" vehicle in order to be guided to the assigned stand, notifying TWR:

- "Follow me is in sight".

2.2. Departures:

2.2.1. Pilots will request clearance for starting-up or taxiing, notifying the stand where they are. In order to establish an improvement on the transit sequence, pilots will avoid requesting clearance for starting-up, pushing-back or taxiing, when RVR values or the meteorological visibility are below their operational minimum.

2.2.2. When RVR/visibility is below 550 m, the taxiing of only one aircraft at the same time in the movement area will be authorised.

2.2.3. If a departing aircraft must return to the apron, the pilot will inform TWR and wait for new instructions for taxiing.

2.2.4. LVC taxiing routes:

Exit through the gates for each stand as established in general taxiing procedures and TWY A to HP1 or HP2 for RWY 09 in use and HP3 and HP4 for RWY 27 in use.

2.2.5. Code letter F aircraft:

Take-off operation is not permitted for code letter F aircraft when this procedure is activated.

2.2.6. The use of the following roads for vehicles will not be authorised during the application of LVP: perimeter road and access road to runway from SEI. There is no vehicle service road closed within the apron.

2.2.7. Aircraft taxiing via HP5 or S2:

- Pilots of aircraft leaving via HP5 or S2 who notice a lack of visibility will stop the aircraft, inform TWR and wait for the arrival of a "FOLLOW ME" vehicle in order to be guided to the assigned runway threshold to take-off, and will report to TWR:

"Follow me in sight".

- When RVR is less than 185 m, guidance of the "FOLLOW ME" vehicle will be required for use in TWY HP5 and S2, so in these conditions the aircraft will confirm the presence of a "FOLLOW ME" vehicle before entering such taxiways, and will report to TWR:

"Follow me in sight".

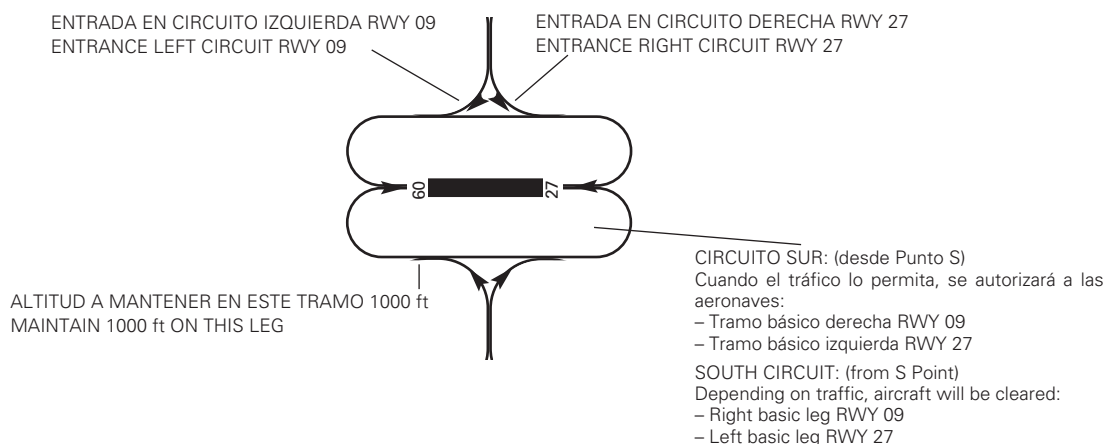
3. COMMUNICATIONS FAILURE

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

- Departing aircraft: It will continue through the assigned route to its clearance limit, taking extreme precaution to avoid detours. Once that point has been reached, it must maintain the position and wait for the arrival of a "FOLLOW ME" vehicle in order to be guided to the stand assigned.
- Arriving aircraft: It will hold the position in the first section of the taxiway in which the sensitive area of the ILS remains free and will wait for the arrival of a "FOLLOW ME" vehicle that will lead it to the assigned stand.
- Vehicle: It will proceed to leave the "no permanence" area through the point that is closer to its position, and it will then hold its position and wait for the arrival of a "FOLLOW ME" vehicle which will guide it to the assigned place.

CIRCUITO DE TRÁNSITO AD

AD TRAFFIC CIRCUIT



23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

ADDITIONAL INFORMATION

CAMPO DE AEROMODELISMO

Campo de aeromodelismo "R.C. Saeta" ubicado en las coordenadas 372534N, 0060013W.

La actividad se realizará de forma visual, en VMC y en coordinación con LEZL TWR.

Límites verticales y laterales: ver ENR 5.5.

Horario de actividad: ver ENR 5.5.

MODEL FLYING FIELD

"R.C. Saeta" model flying field located at coordinates 372534N, 0060013W.

Activities shall be performed visually, under VMC and in coordination with LEZL TWR.

Vertical and lateral limits: see ENR 5.5.

Hours of activity: see ENR 5.5.

ZONAS DE CONCENTRACION DE AVES

Zona 1: concentración de avefría europea y morito común.

Zona 2: concentración de ánade azulón, garcilla bueyera y en invierno, cormorán grande.

Zona 3: concentración de estornino negro, gorrión común, pardillo común, perdiz roja y alcaraván.

Fuera del entorno aeroportuario se localizan el Espacio Natural Doñana, zona de concentración de especies acuáticas, rapaces y cigüeñas, situado a unas 30 NM al suroeste y con más de 100000 ha de superficie, y el Espacio Natural Brazo del Este, zona de concentración de especies acuáticas y cigüeñas, situado a 20 MN al suroeste.

BIRD CONCENTRATION AREAS

Zone 1: concentration of lapwings and glossy ibises.

Zone 2: concentration of mallards, western cattle egrets and in winter, great cormorants.

Zone 3: concentration of spotless starlings, common sparrows, common linnets, red-legged partridges and stone-curlews.

Beyond the airport surroundings lies the Espacio Natural Doñana, a zone of concentration of aquatic species, birds of prey and storks, about 30 NM to the South-West and with an area of over 100000 ha, and the Espacio Natural Brazo del Este, a zone of concentration of aquatic species and storks, situated 20 NM to the South-West.

MOVIMIENTOS DE AVES

Movimiento A: paso en migración de sur a norte y movimientos invernales de cigüeña blanca, más abundantes de diciembre a marzo y de septiembre a noviembre. Los movimientos pueden ser hasta a unas 15 MN al oeste y a 5 MN al este del recinto. El horario de paso más frecuente es de 11:00h a 16:00h local.

Movimiento B: paso en migración de milano negro y de buitre leonado, de febrero a abril y de agosto a noviembre. Los movimientos pueden ser hasta a unas 12 MN al este del recinto.

Movimiento C: paso de ánade azulón todo el año y de octubre a febrero, de cormorán grande.

Movimiento D: concentración de golondrina común y vencejo común de marzo a septiembre.

Movimiento E: paso de busardo ratonero, milano negro, águila calzada y cernicalo común.

Movimiento F: paso de gorrión común, alondra común y pardillo común.

Movimiento G: paso de paloma bravía, más frecuente de agosto a octubre

BIRD MOVEMENTS

Movement A: Passage in migration from South to North and winter movements of white storks, most abundant from December to March and from September to November. The movements may take place up to about 15 NM to the West and 5 NM to the East of the complex. The most frequent time of passage is from 11:00 to 16:00 local time.

Movement B: Passage in migration of black kites and griffon vultures, from February to April and from August to November. The movements may take place up to about 12 NM to the East of the complex.

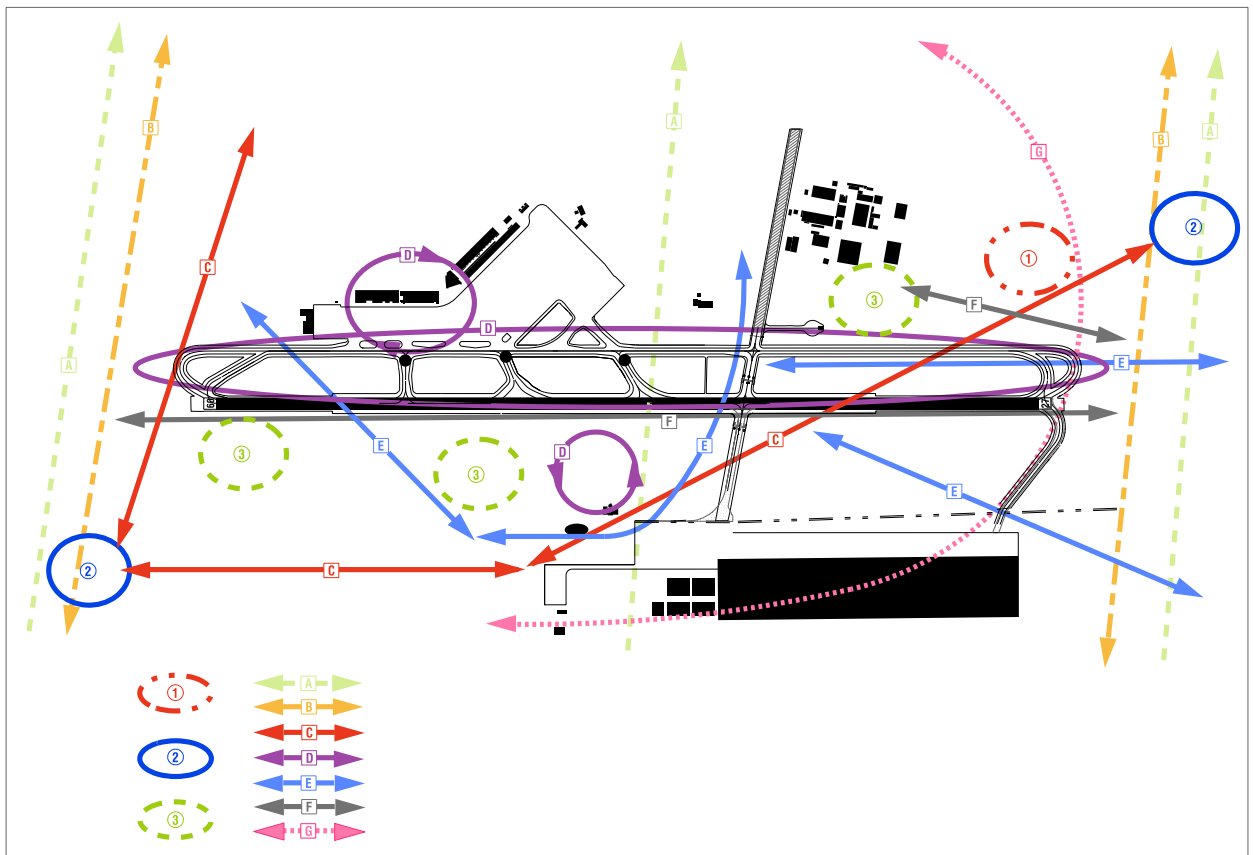
Movement C: Passage of mallards all year and, from October to February, of great cormorants.

Movement D: Concentration of swallows and common swifts from March to September.

Movement E: Passage of common buzzards, black kites, booted eagles and common kestrels.

Movement F: Passage of common sparrows, Eurasian skylarks and common linnets.

Movement G: Passage of rock doves, most frequent from August to October.



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

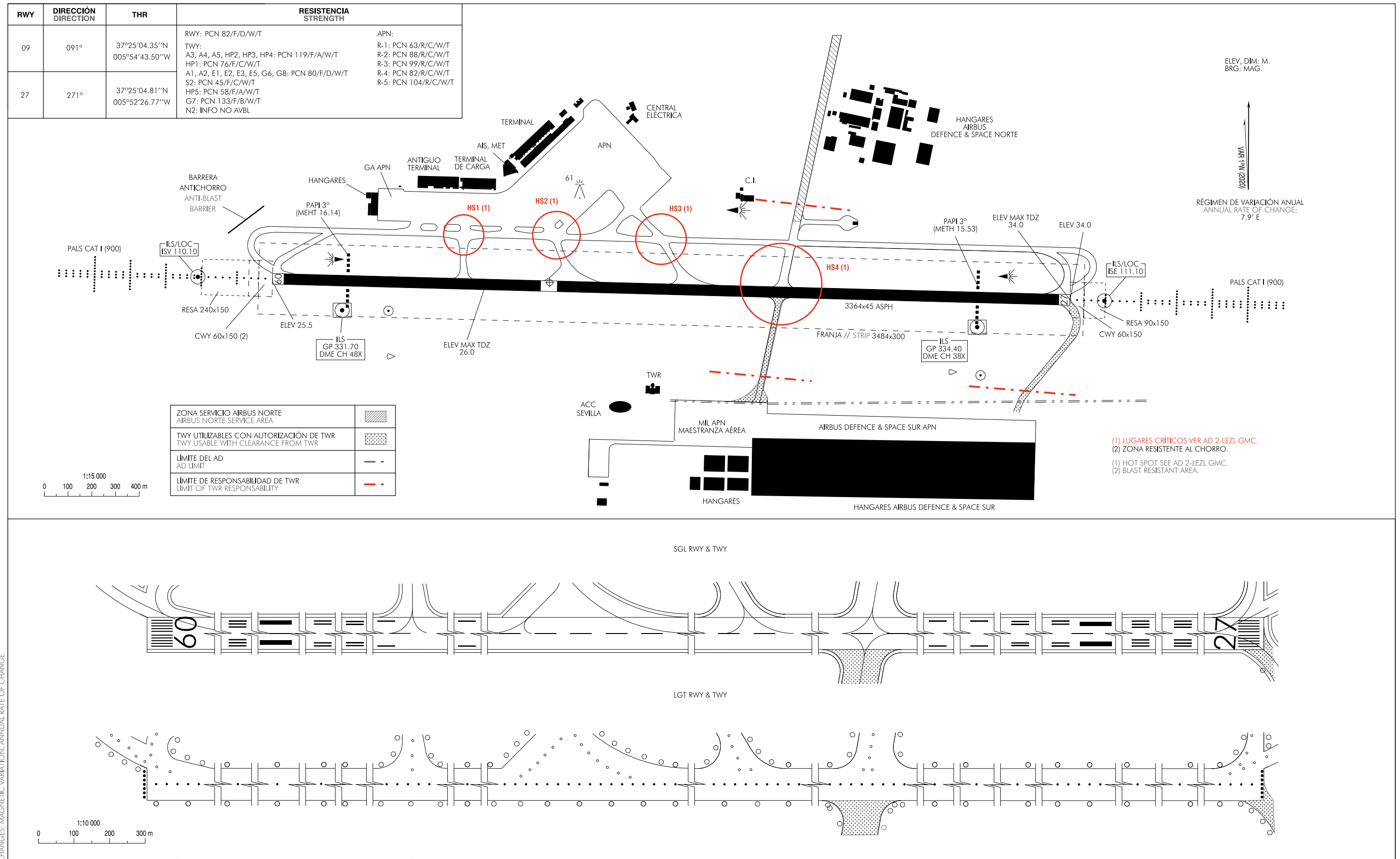
PLANO DE AERÓDROMO-OACI

37°25'05"N
005°53'56"W

ELEV 34

TWR 118.100
GMC 121.700

SEVILLA

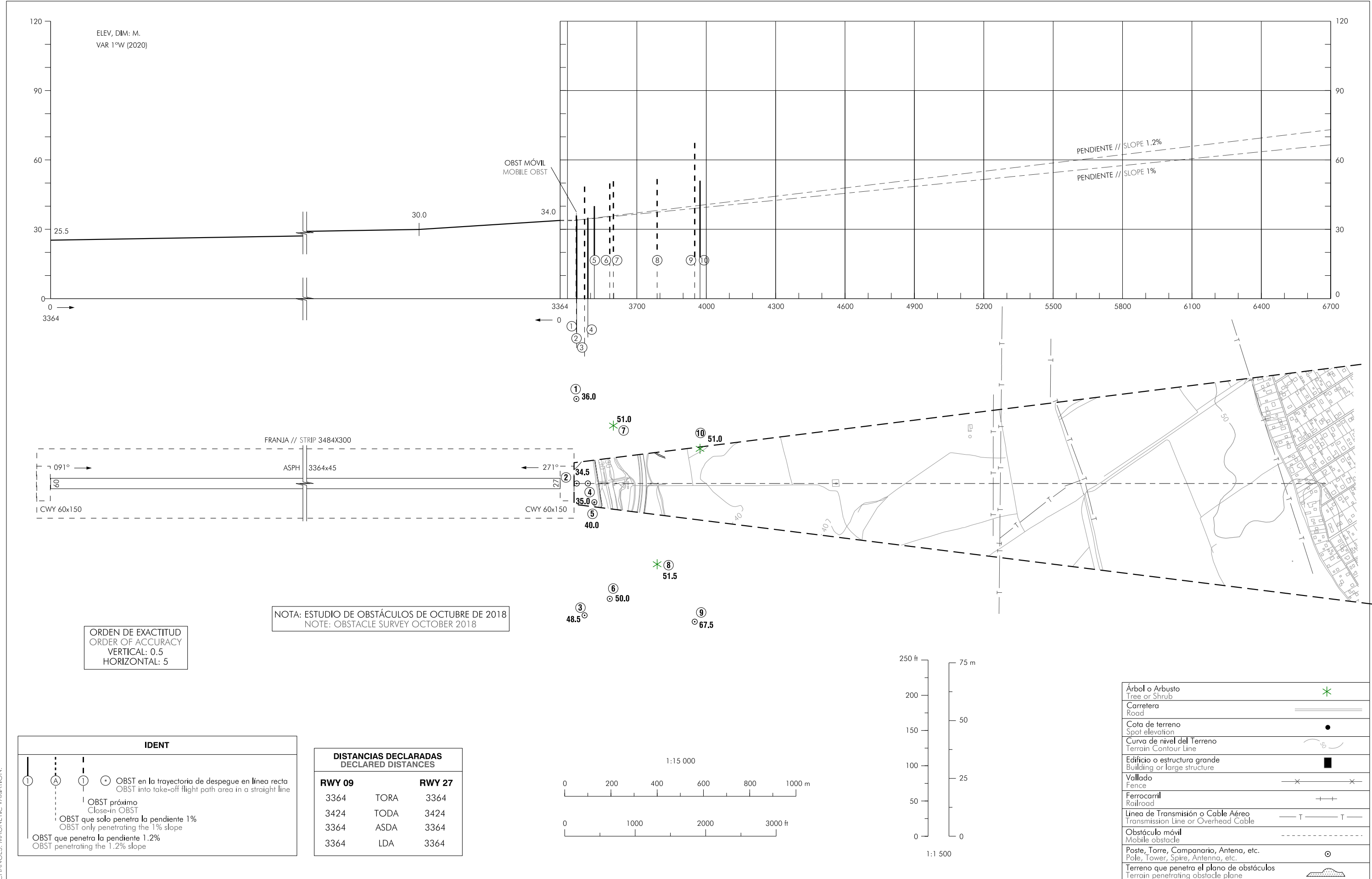


INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

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

SEVILLA

RWY 09



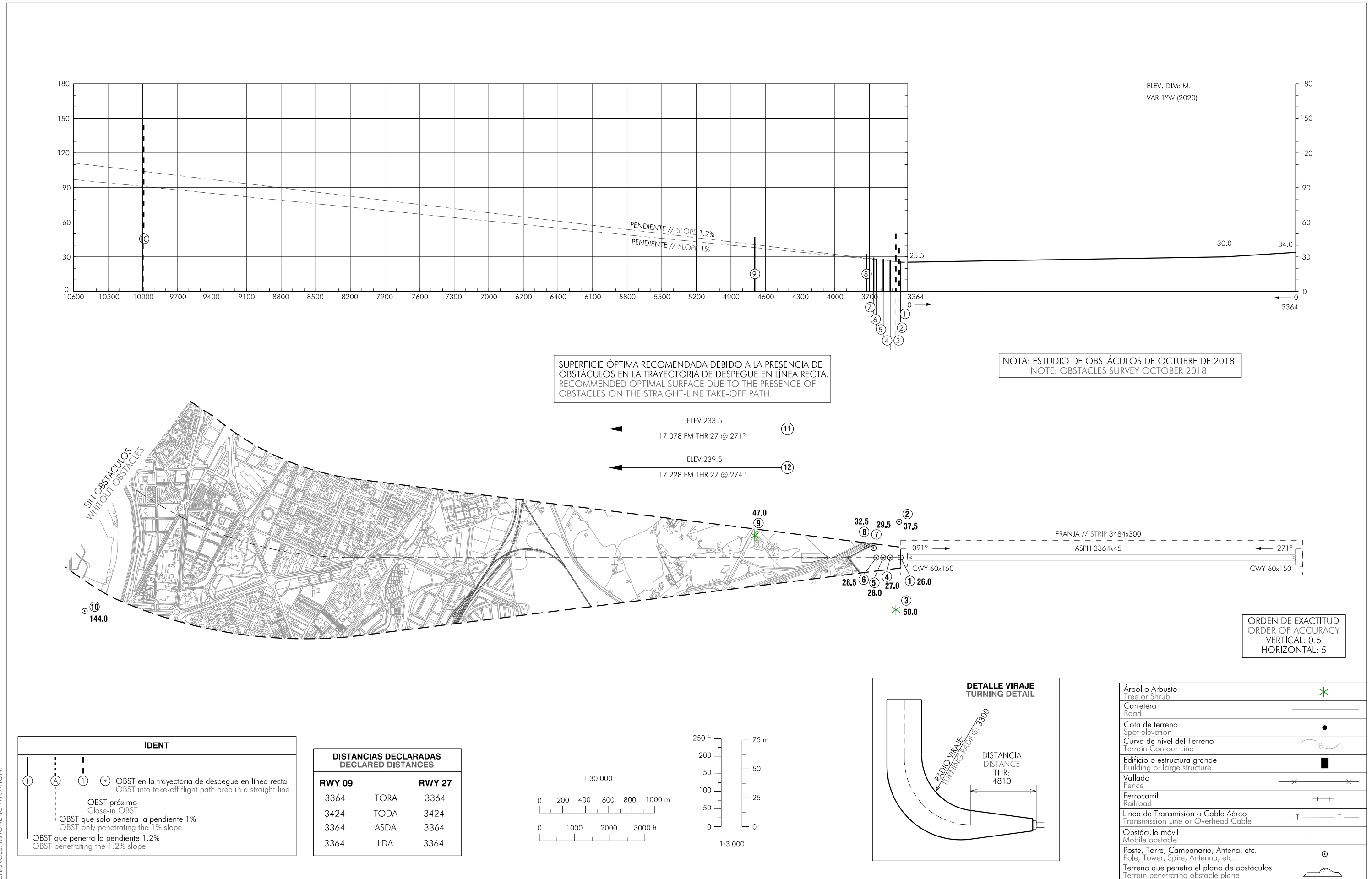
CAMBIOS: DECLINACIÓN MAGNÉTICA.
CHANGES: MAGNETIC VARIATION.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

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

SEVILLA

RWY 27



CAMBIOS: DECLINACIÓN MAGNÉTICA.
CHANGES: MAGNETIC VARIATION.

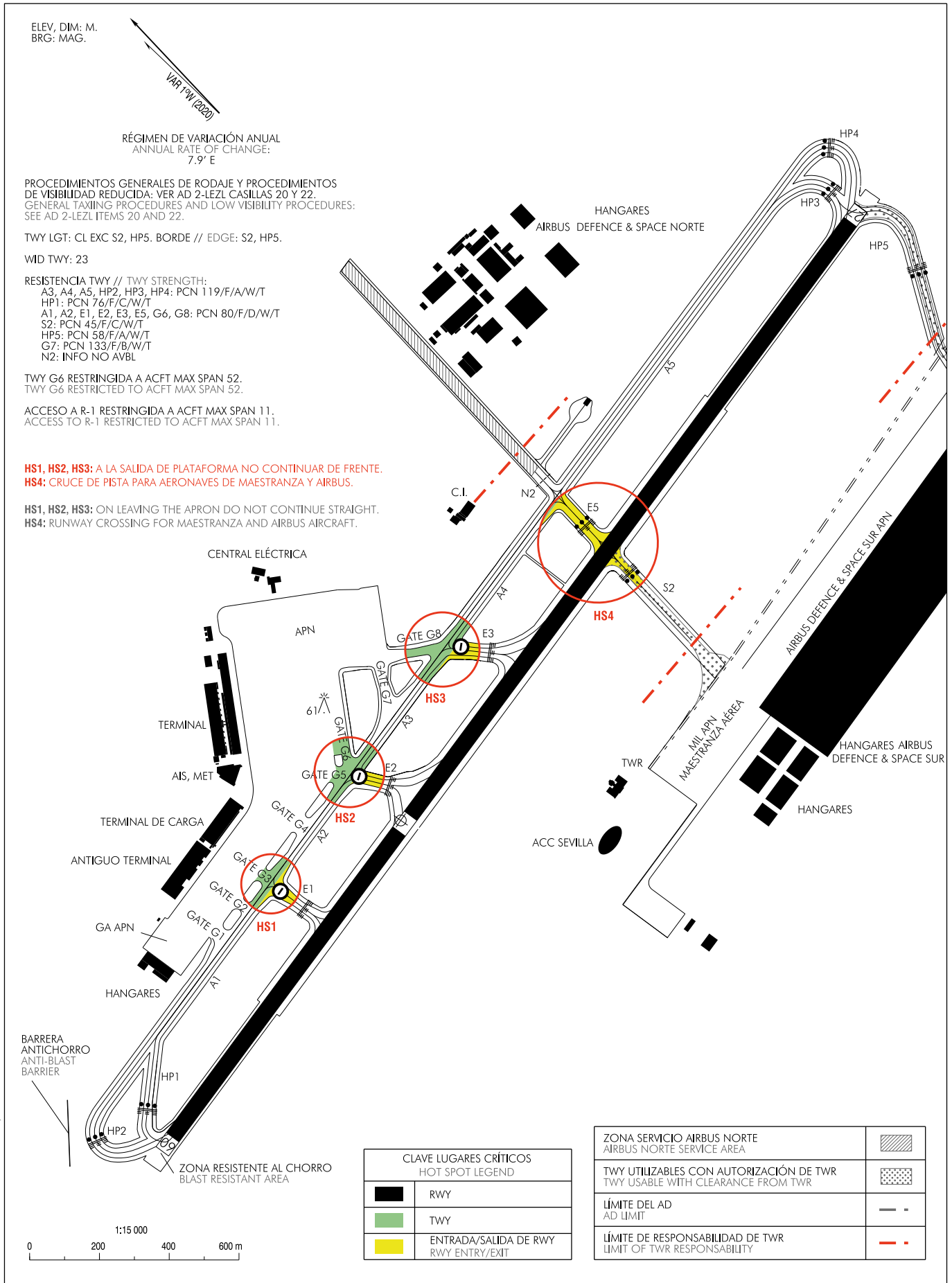
INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

PLANO DE AERÓDROMO PARA
MOVIMIENTOS EN TIERRA-OACI

ELEV
APN
26

TWR 118.100
GMC 121.700

SEVILLA



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

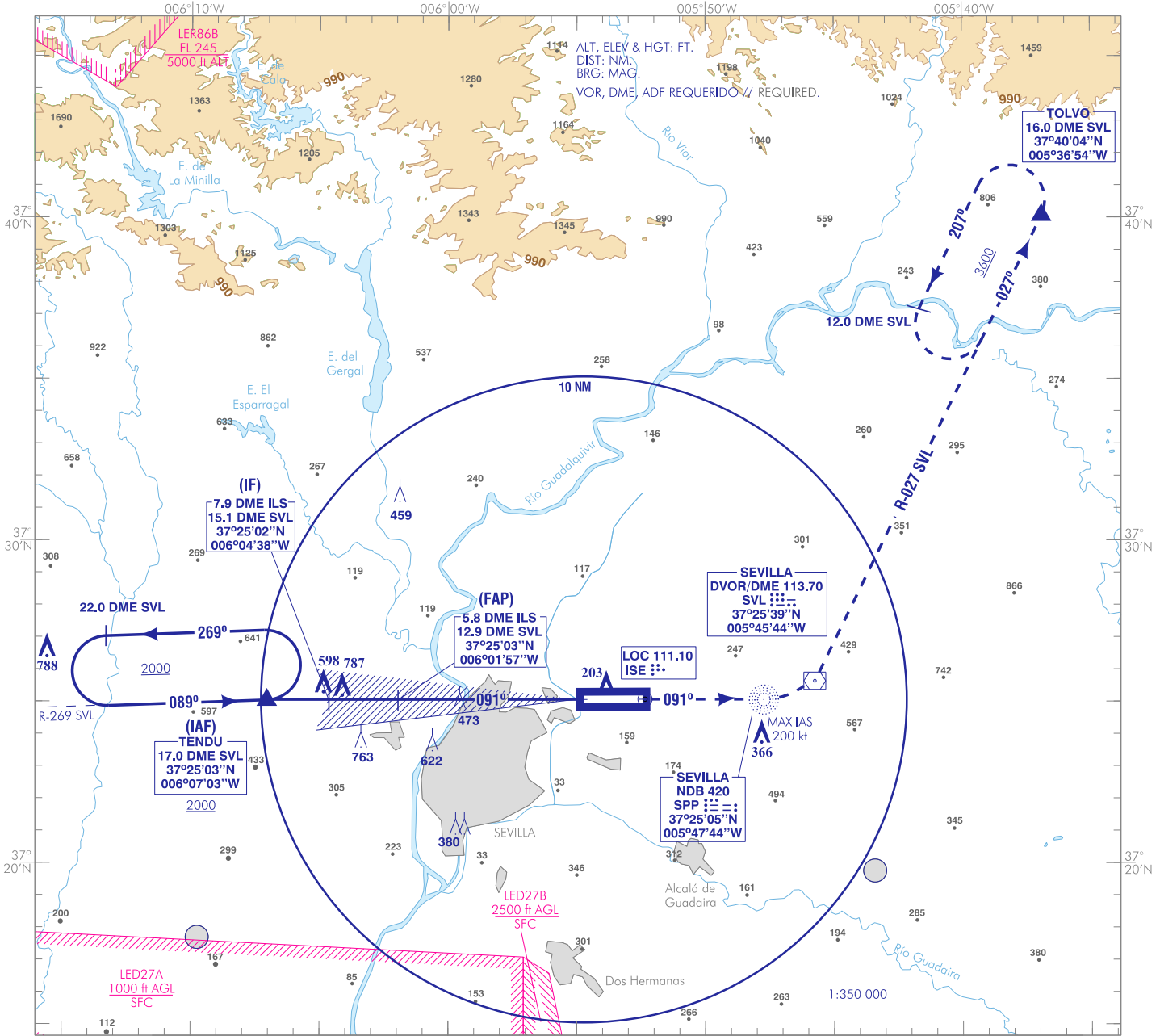
CARTA DE APROXIMACIÓN
POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD
111
VAR 1°W (2020)

APP 128.500
TWR 118.100
GMC 121.700
ATIS 118.175

SEVILLA
ILS Z
RWY 09

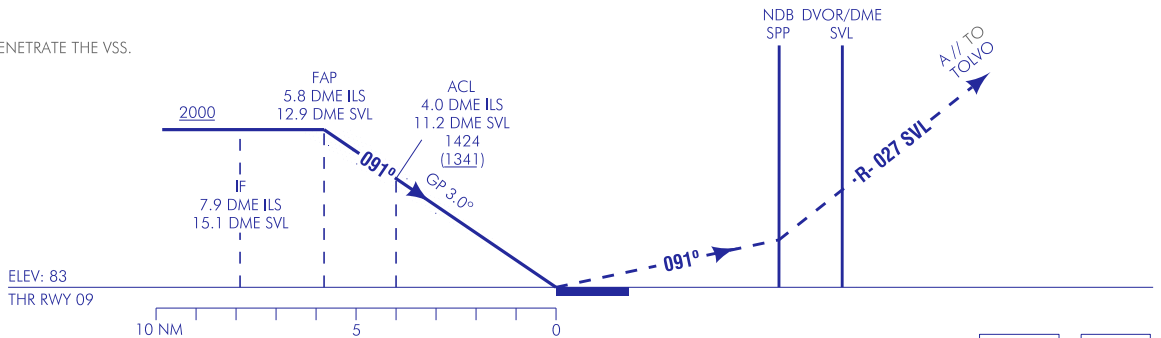
CAMBIOS: DECLINACIÓN MAGNÉTICA, ACTUALIZACIÓN DE RUMBOS Y RADIALES, IDIOMA, OBST, TABLA ALT/HGT, AERÓDROMOS, COORDENADAS DEL DVOR EN LUGAR DEL DME. CHANGES: MAGNETIC VARIATION, UPDATE OF HEADINGS AND RADIALS, LANGUAGE, OBST, ALT/HGT TABLE, AERODROMES, COORDINATES OF THE DVOR INSTEAD OF THE DME.



FRUSTRADA: SUBIR EN RUMBO DE PISTA HASTA CRUZAR NDB SPP. VIRAR A LA IZQUIERDA (IAS MAX 200 kt) DIRECTO AL DVOR/DME SVL PARA INTERCEPTAR Y SEGUIR R-027 SVL DIRECTO A TOLVO SUBIENDO A 3600, PARA INTEGRARSE A LA ESPERA. ESPERAR INSTRUCCIONES ATC.
MISSED APCH: CLIMB ON RUNWAY HEADING TO CROSS ND SPP. TURN LEFT (MAX IAS 200 kt) DIRECT TO DVOR/DME SVL TO INTERCEPT AND FOLLOW R-027 SVL DIRECT TO TOLVO CLIMBING TO 3600, TO JOIN THE HOLDING. AWAIT ATC INSTRUCTIONS.

NOTAS:
- VER OBSTÁCULOS QUE VULNERAN LAS VSS.

NOTES:
- SEE OBSTACLES WHICH PENETRATE THE VSS.

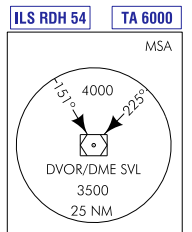


NO OFZ RWY 09
HGT REF ELEV THR RWY 09

OCA/H		A	B	C	D
STA	CAT I	272 (189)	284 (201)	292 (209)	303 (220)
	En círculo (H) sobre Circling (H) over	111	790 (680)	990 (880)	1200 (1090)

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR: 5.8 NM	min:s	4:19	3:27	2:53	2:28	2:10	1:55
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
								1760 (1670)	1430 (1350)	1100 (1020)	780 (700)	460 (380)



SEVILLA AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
 AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

ILS Z RWY 09

PUNTO POINT	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DISTANCE DME (NM)
TENDU (IAF)	37°25'02.8"N	006°07'03.5"W	268.06° SVL	16.99 DME SVL
IF	37°25'01.8"N	006°04'38.5"W	269.77° LOC ISE	7.90 DME ILS
FAP	37°25'02.6"N	006°01'57.3"W	269.77° LOC ISE	5.76 DME ILS
TOLVO	37°40'03.8"N	005°36'54.0"W	025.97° SVL	16.02 DME SVL
Aproximación final de precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Precision final approach - Slope (Descent angle)				5.24% (3.00°)

OBSTÁCULOS QUE VULNERAN LA VSS // OBSTACLES WHICH PENETRATE THE VSS

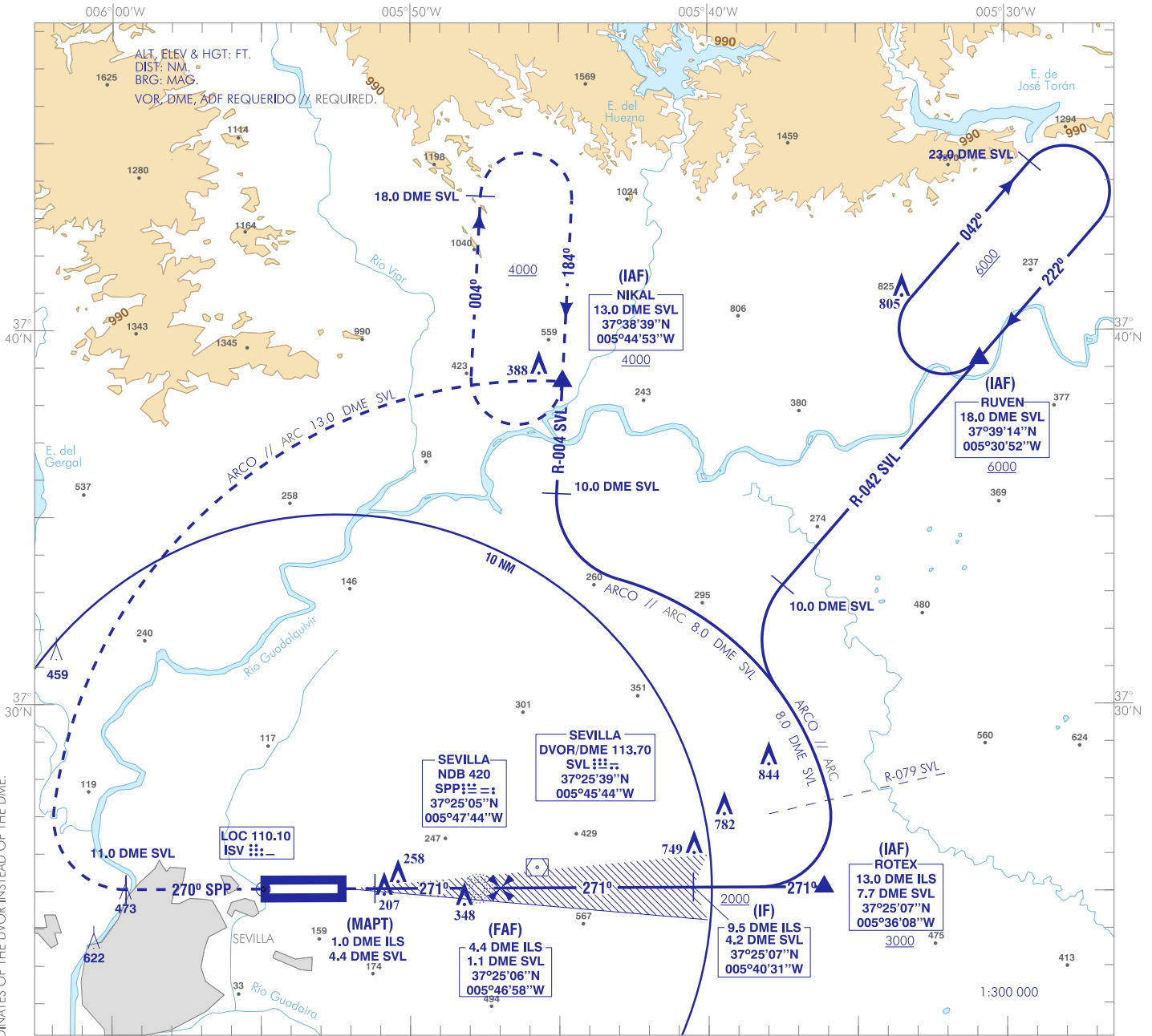
OBSTÁCULOS OBSTACLES	RWY	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	HGT (ft)	ELEV (ft)
Luz APCH // APCH Light	09	37°25'04.3"N	05°54'45.9"W	5	85
Luz APCH // APCH Light	09	37°25'04.3"N	05°54'47.2"W	6	87

CARTA DE APROXIMACIÓN
POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD
111
VAR 1°W (2020)

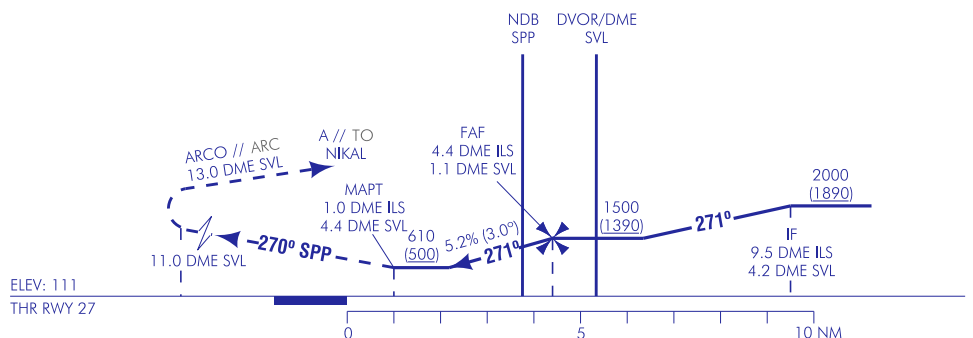
APP 128.500
TWR 118.100
GMC 121.700
ATIS 118.175

SEVILLA
LOC Z
RWY 27



FRUSTRADA: SUBIR EN RUTA MAGNÉTICA 270° SPP HASTA 11.0 DME SVL. VIRAR A LA DERECHA PARA INTERCEPTAR Y SEGUIR ARCO 13.0 DME SVL DIRECTO A LA ESPERA A 4000.
MISSED APCH: CLIMB ON MAGNETIC TRACK 270° SPP UP TO 11.0 DME. SVL. TURN RIGHT TO INTERCEPT AND FOLLOW ARC 13.0 DME SVL DIRECT TO NIKAL, TO JOIN THE HOLDING AT 4000.

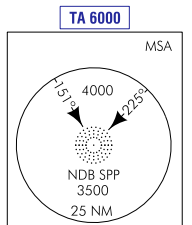
- NOTAS:**
- VER OBSTÁCULOS QUE VULNERAN LAS VSS.
NOTES:
- SEE OBSTACLES WHICH PENETRATE THE VSS.



HGT REF ELEV AD		OCA/H	A	B	C	D
STA	2.5%				610 (500)	
	En círculo (H) sobre Circling (H) over		630 (520)	990 (880)	1200 (1090)	

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR:	min:s						
FAF-MAPT: 3.4 NM	min:s	2:32	2:01	1:41	1:27	1:16	1:07
ROD: 5.2 %	ft/min	424	530	636	742	848	954

ALT/HGT DME (ILS) FNA												
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
									1440 (1330)	1120 (1010)	800 (690)	



CAMBIOS: DECLINACIÓN MAGNÉTICA, ACTUALIZACIÓN DE RUMBOS Y RADIALES, IDIOMA, OBST. COORDENADAS DEL DVOR EN LUGAR DEL DME. CHANGES: MAGNETIC VARIATION, UPDATE OF HEADINGS AND RADIALS, LANGUAGE, OBST. COORDINATES OF THE DVOR INSTEAD OF THE DME.

SEVILLA AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
 AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

LOC Z RWY 27

PUNTO POINT	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DISTANCE DME (NM)
NIKAL (IAF)	37°38'39.2"N	005°44'52.6"W	003.00° SVL	13.00 DME SVL
ROTEX (IAF)	37°25'06.9"N	005°36'07.7"W	093.99° SVL	7.68 DME SVL
RUVEN (IAF)	37°39'14.2"N	005°30'52.0"W	041.00° SVL	18.00 DME SVL
IF	37°25'06.5"N	005°40'31.3"W	089.74° LOC ISV	9.50 DME ILS
FAF	37°25'05.8"N	005°46'57.6"W	089.74° LOC ISV	4.37 DME ILS
MAPT	37°25'05.1"N	005°51'11.5"W	089.74° LOC ISV	1.00 DME ILS
Aproximación final de no precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Non-precision final approach - Slope (Descent angle)				5.23% (2.99°)

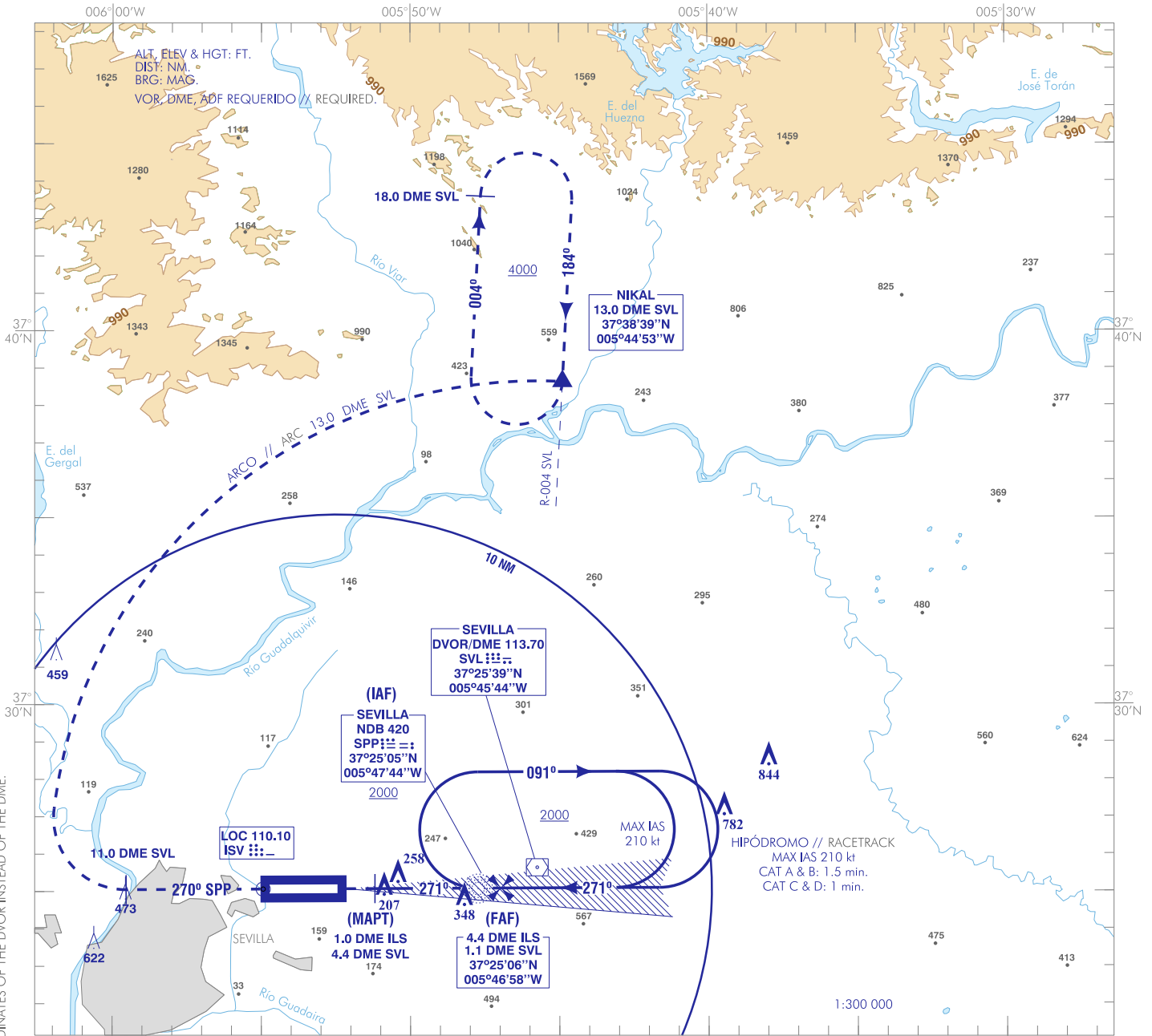
OBSTÁCULOS QUE VULNERAN LA VSS // OBSTACLES WHICH PENETRATE THE VSS					
OBSTÁCULOS OBSTACLES	RWY	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	HGT (ft)	ELEV (ft)
Antena // Antenna	27	37°25'04.8"N	005°52'23.9"W	3	113

CARTA DE APROXIMACIÓN
POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD
111
VAR 1°W (2020)

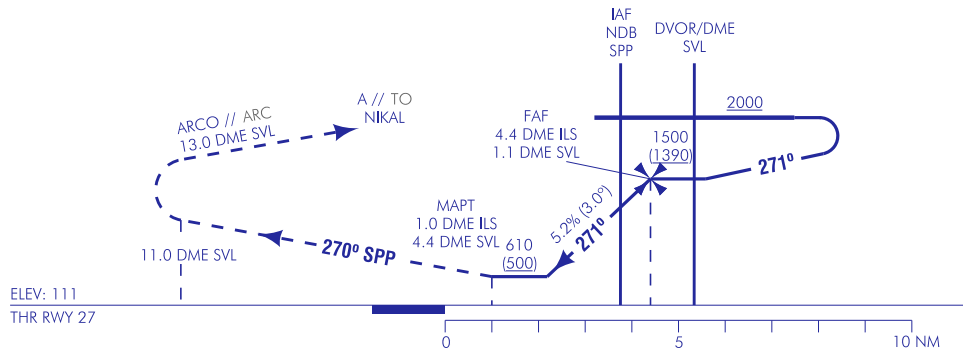
APP 128.500
TWR 118.100
GMC 121.700
ATIS 118.175

SEVILLA
LOC Y
RWY 27



FRUSTRADA: SUBIR EN RUTA MAGNÉTICA 270° SPP HASTA 11.0 DME SVL. VIRAR A LA DERECHA PARA INTERCEPTAR Y SEGUIR ARCO 13.0 DME SVL DIRECTO A NIKAL, PARA INTEGRARSE A LA ESPERA A 4000.
MISSED APCH: CLIMB ON MAGNETIC TRACK 270° SPP UP TO 11.0 DME SVL. TURN RIGHT TO INTERCEPT AND FOLLOW ARCO 13.0 DME SVL DIRECT TO NIKAL, TO JOIN THE HOLDING AT 4000.

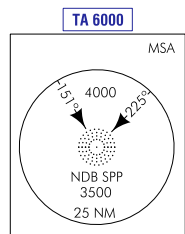
- NOTAS:
- VER OBSTÁCULOS QUE VULNERAN LAS VSS.
NOTES:
- SEE OBSTACLES WHICH PENETRATE THE VSS.



HGT REF ELEV AD		OCA/H	A	B	C	D
STA		2.5%			610 (500)	
	En círculo (H) sobre Circling (H) over		630 (520)	990 (880)	1200 (1090)	

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR:	min:s						
FAF-MAPT: 3.4 NM	min:s	2:32	2:01	1:41	1:27	1:16	1:07
ROD: 5.2 %	ft/min	424	530	636	742	848	954

ALT/HGT DME (ILS) FNA												
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
									1440 (1330)	1120 (1010)	800 (690)	



CAMBIOS: DECLINACIÓN MAGNÉTICA, IDIOMA, OBST, ACTUALIZACIÓN DE RUMBOS Y RADIALES, COORDENADAS DEL DVOR EN LUGAR DEL DME. CHANGES: MAGNETIC VARIATION, LANGUAGE, OBST, UPDATE OF HEADINGS AND RADIALS, COORDINATES OF THE DVOR INSTEAD OF THE DME.

SEVILLA AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
 AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

LOC Y RWY 27

PUNTO POINT	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DISTANCE DME (NM)
NDB SPP (IAF)	37°25'05.0"N	005°47'43.9"W	—	—
FAF	37°25'05.8"N	005°46'57.6"W	089.74° LOC ISV	4.37 DME ILS
MAPT	37°25'05.1"N	005°51'11.5"W	089.74° LOC ISV	1.00 DME ILS
NIKAL	37°38'39.2"N	005°44'52.6"W	003.00° SVL	13.00 DME SVL
Aproximación final de no precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Non-precision final approach - Slope (Descent angle)				5.23% (2.99°)

OBSTÁCULOS QUE VULNERAN LA VSS // OBSTACLES WHICH PENETRATE THE VSS

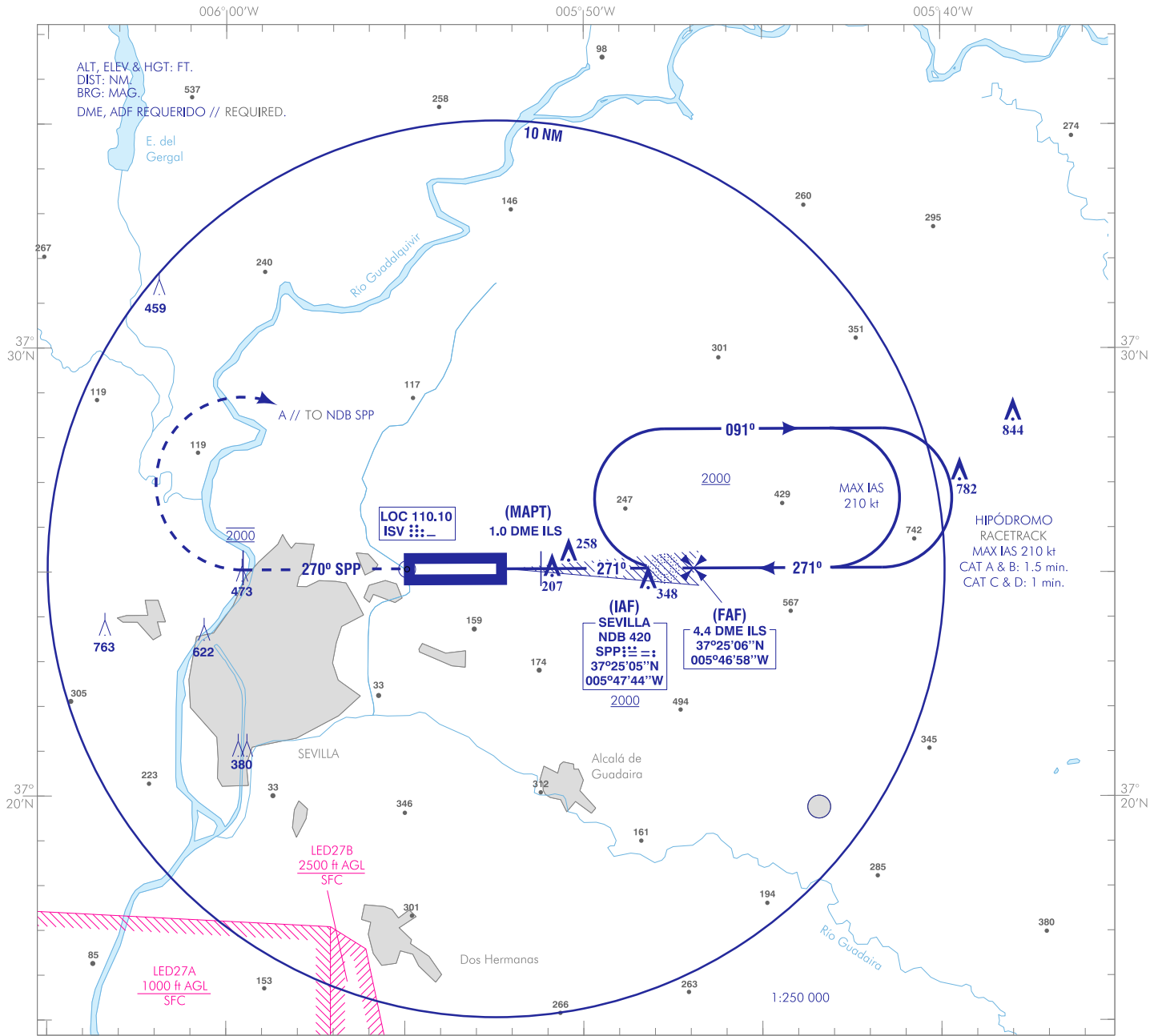
OBSTÁCULOS OBSTACLES	RWY	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	HGT (ft)	ELEV (ft)
Antena // Antenna	27	37°25'04.8"N	005°52'23.9"W	3	113

CARTA DE APROXIMACIÓN
POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD
111
VAR 1°W (2020)

APP 128.500
TWR 118.100
GMC 121.700
ATIS 118.175

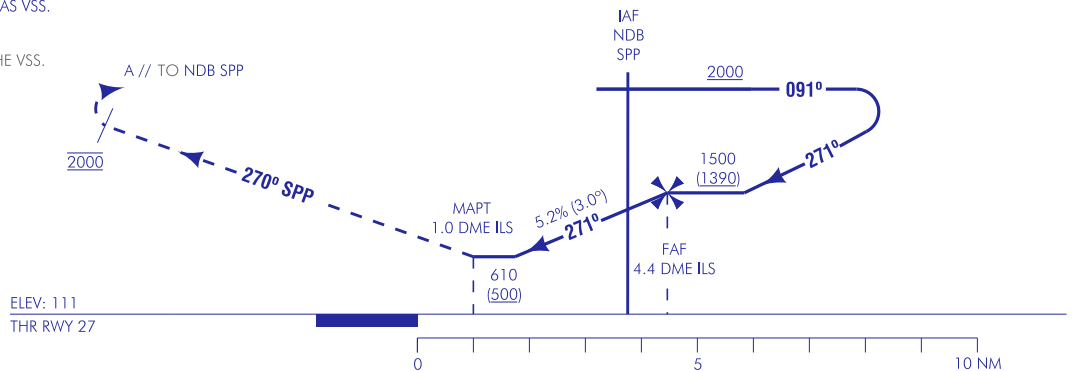
SEVILLA
LOC X
RWY 27



FRUSTRADA: SUBIR EN RUTA MAGNÉTICA 270° SPP HASTA ALCANZAR 2000. VIRAR A LA DERECHA DIRECTO A NDB SPP PARA INTEGRARSE EN LA ESPERA A 2000.
MISSED APCH: CLIMB ON MAGNETIC TRACK 270° SPP UP TO 2000. TURN RIGHT DIRECT TO NDB SPP TO JOIN THE HOLDING AT 2000.

NOTAS:
- VER OBSTÁCULOS QUE VULNERAN LAS VSS.

NOTES:
- SEE OBSTACLES WHICH PENETRATE THE VSS.

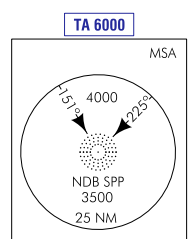


NO OFZ RWY 27
HGT REF ELEV THR RWY 27

OCA/H		A	B	C	D
STA	CAT I			610 (500)	
En círculo (H) sobre Circling (H) over		630 (520)	990 (880)	1200 (1090)	

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR:	min:s						
FAF-MAPT: 3.4 NM	min:s	2:32	2:01	1:41	1:27	1:16	1:07
ROD: 5.2 %	ft/min	424	530	636	742	848	954

ALT/HGT DME (ILS) FNA												
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
									1440 (1330)	1120 (1010)	800 (690)	



CAMBIOS: DECLINACIÓN MAGNÉTICA, ACTUALIZACIÓN DE RUMBOS, IDIOMA, OBST, AERÓDROMOS. CHANGES: MAGNETIC VARIATION, UPDATE OF HEADINGS, LANGUAGE, OBST, AERODROMES.

SEVILLA AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
 AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

LOC X RWY 27

PUNTO POINT	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DISTANCE DME (NM)
NDB SPP (IAF)	37°25'05.0"N	005°47'43.9"W	—	—
FAF	37°25'05.8"N	005°46'57.6"W	089.74° LOC ISV	4.37 DME ILS
MAPT	37°25'05.1"N	005°51'11.5"W	089.74° LOC ISV	1.00 DME ILS
Aproximación final de no precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Non-precision final approach - Slope (Descent angle)				5.23% (2.99°)

OBSTÁCULOS QUE VULNERAN LA VSS // OBSTACLES WHICH PENETRATE THE VSS

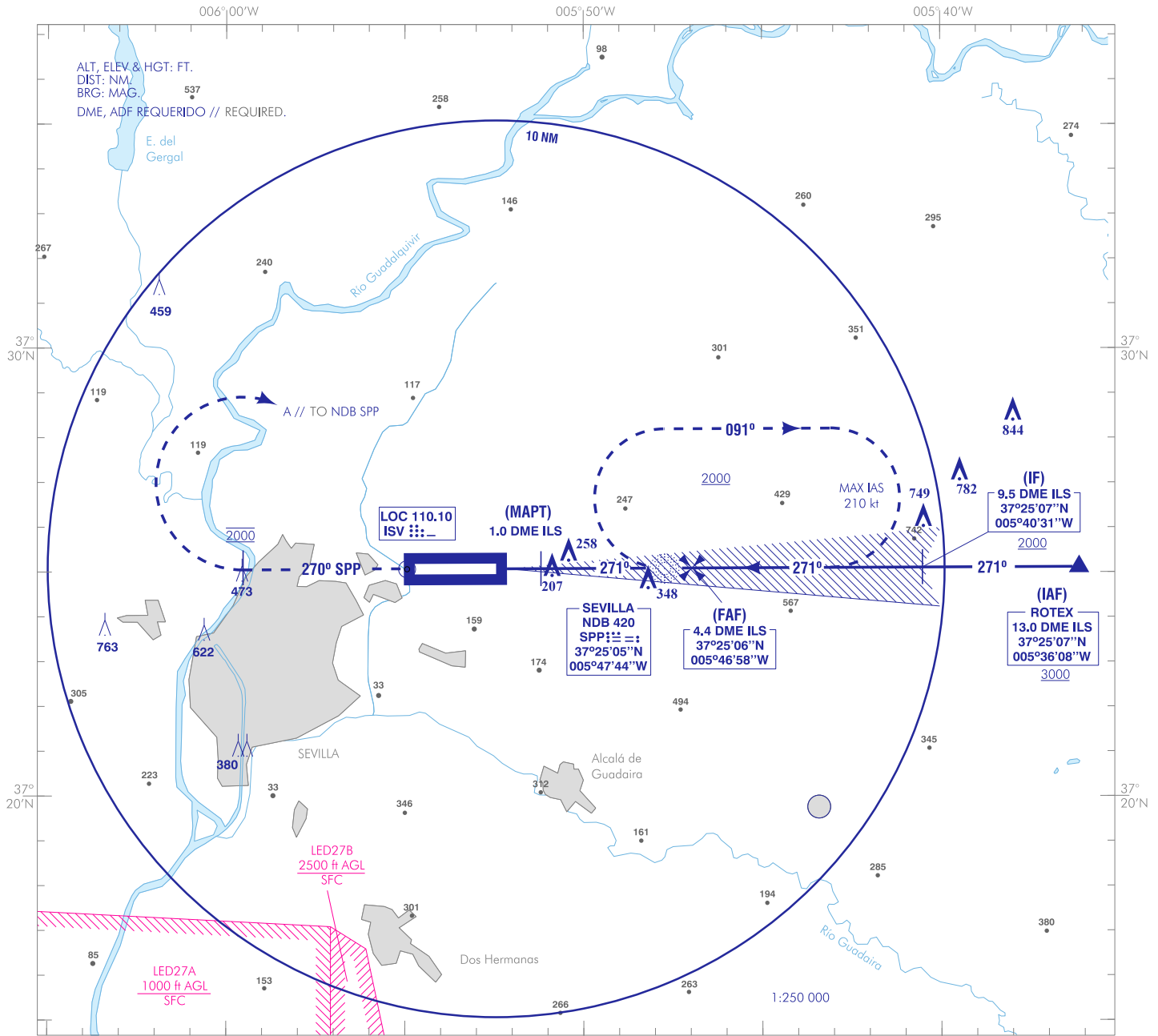
OBSTÁCULOS OBSTACLES	RWY	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	HGT (ft)	ELEV (ft)
Antena // Antenna	27	37°25'04.8"N	005°52'23.9"W	3	113

CARTA DE APROXIMACIÓN
POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD
111
VAR 1°W (2020)

APP 128.500
TWR 118.100
GMC 121.700
ATIS 118.175

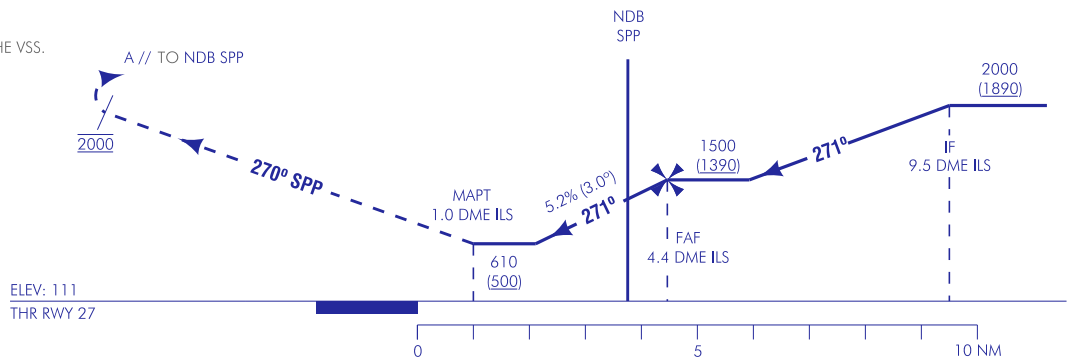
SEVILLA
LOC W
RWY 27



FRUSTRADA: SUBIR EN RUTA MAGNÉTICA 270° SPP HASTA ALCANZAR 2000. VIRAR A LA DERECHA DIRECTO A NDB SPP PARA INTEGRARSE EN LA ESPERA A 2000.
MISSED APCH: CLIMB ON MAGNETIC TRACK 270° SPP UP TO 2000. TURN RIGHT DIRECT TO NDB SPP TO JOIN THE HOLDING AT 2000.

NOTAS:
- VER OBSTÁCULOS QUE VULNERAN LAS VSS.

NOTES:
- SEE OBSTACLES WHICH PENETRATE THE VSS.

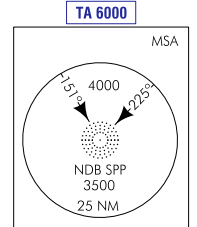


HGT REF ELEV AD

OCA/H		A	B	C	D
STA	2.5%	610 (500)			
En círculo (H) sobre Circling (H) over		630 (520)	990 (880)	1200 (1090)	

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR:	min:s						
FAF-MAPT: 3.4 NM	min:s	2:32	2:01	1:41	1:27	1:16	1:07
ROD: 5.2 %	ft/min	424	530	636	742	848	954

ALT/HGT DME (ILS) FNA												
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
									1440 (1330)	1120 (1010)	800 (690)	



CAMBIOS: DECLINACIÓN MAGNÉTICA, ACTUALIZACIÓN DE RUMBOS, IDIOMA, OBST, AERÓDROMOS. CHANGES: MAGNETIC VARIATION, UPDATE OF HEADINGS, LANGUAGE, OBST, AERODROMES.

SEVILLA AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
 AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

LOC W RWY 27

PUNTO POINT	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DISTANCE DME (NM)
ROTEX (IAF)	37°25'06.9"N	005°36'07.7"W	089.75° SPP	13.00 DME ILS
IF	37°25'06.5"N	005°40'31.3"W	089.74° LOC ISV	9.50 DME ILS
FAF	37°25'05.8"N	005°46'57.6"W	089.74° LOC ISV	4.37 DME ILS
MAPT	37°25'05.1"N	005°51'11.5"W	089.74° LOC ISV	1.00 DME ILS
NDB SPP	37°25'05.0"N	005°47'43.9"W	-	-
Aproximación final de no precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Non-precision final approach - Slope (Descent angle)				5.23% (2.99°)

OBSTÁCULOS QUE VULNERAN LA VSS // OBSTACLES WHICH PENETRATE THE VSS

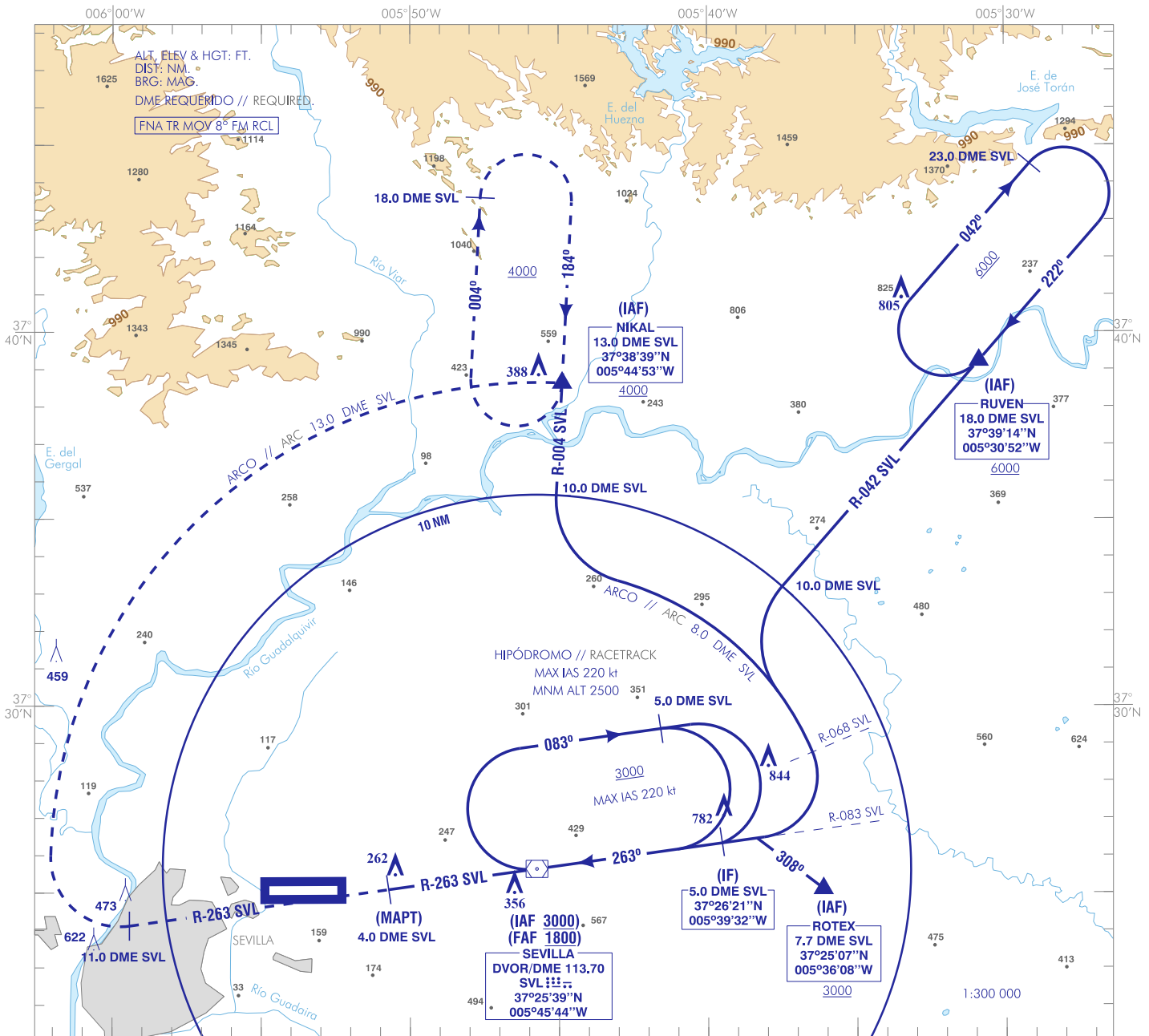
OBSTÁCULOS OBSTACLES	RWY	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	HGT (ft)	ELEV (ft)
Antena // Antenna	27	37°25'04.8"N	005°52'23.9"W	3	113

CARTA DE APROXIMACIÓN
POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD
111
VAR 1°W (2020)

APP 128.500
TWR 118.100
GMC 121.700
ATIS 118.175

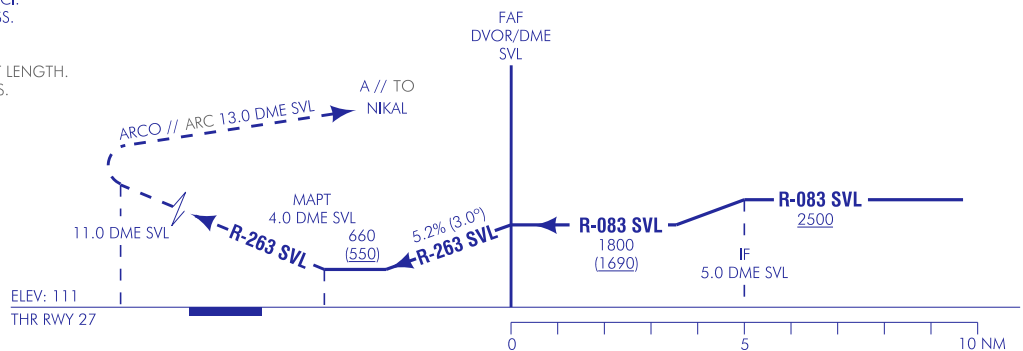
SEVILLA
VOR
RWY 27



FRUSTRADA: SUBIR EN R-263 SVL HASTA 11.0 DME SVL. VIRAR A LA DERECHA PARA INTERCEPTAR Y SEGUIR ARCO 13.0 DME SVL DIRECTO A NIKAL, PARA INTEGRARSE A LA ESPERA A 4000.
MISSED APCH: CLIMB ON R-263 SVL UP TO 11.0 DME SVL. TURN RIGHT TO INTERCEPT AND FOLLOW ARC 13.0 DME SVL DIRECT TO NIKAL, TO JOIN THE HOLDING AT 4000.

NOTAS:
- LONGITUD DEL TRAMO A ESTIMA NO OACI.
- VER OBSTÁCULOS QUE VULNERAN LAS VSS.

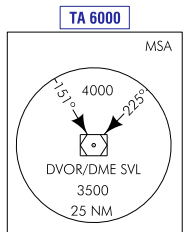
NOTES:
- NON ICAO DEAD RECKONING SEGMENT LENGTH.
- SEE OBSTACLES WHICH PENETRATE THE VSS.



OCA/H	A	B	C	D
2.5%		660 (550)		
STA				
En círculo (H) sobre Circling (H) over	660 (550)	990 (880)	1200 (1090)	

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR:	min:s						
FAF-MAPT:	min:s	NO AUTORIZADO EL CRONOMETRAJE // TIMING NOT AUTHORIZED					
ROD: 5.2 %	ft/min	419	524	629	734	839	944

ALT/HGT DME (SVL) FNA												
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
										910 (800)	1230 (1120)	1540 (1430)



SEVILLA AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
 AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

VOR RWY 27

PUNTO POINT	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DISTANCE DME (NM)
NIKAL (IAF)	37°38'39.2"N	005°44'52.6"W	003.00° SVL	13.00 DME SVL
ROTEX (IAF)	37°25'06.9"N	005°36'07.7"W	093.99° SVL	7.68 DME SVL
RUVEN (IAF)	37°39'14.2"N	005°30'52.0"W	041.00° SVL	18.00 DME SVL
DVOR/DME SVL (IAF/FAF)	37°25'39.3"N	005°45'44.0"W	-	-
IF	37°26'20.9"N	005°39'31.6"W	082.00° SVL	5.00 DME SVL
MAPT	37°25'06.1"N	005°50'43.0"W	262.10° SVL	4.00 DME SVL
Aproximación final de no precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Non-precision final approach - Slope (Descent angle)				5.18% (2.96°)

OBSTÁCULOS QUE VULNERAN LA VSS // OBSTACLES WHICH PENETRATE THE VSS

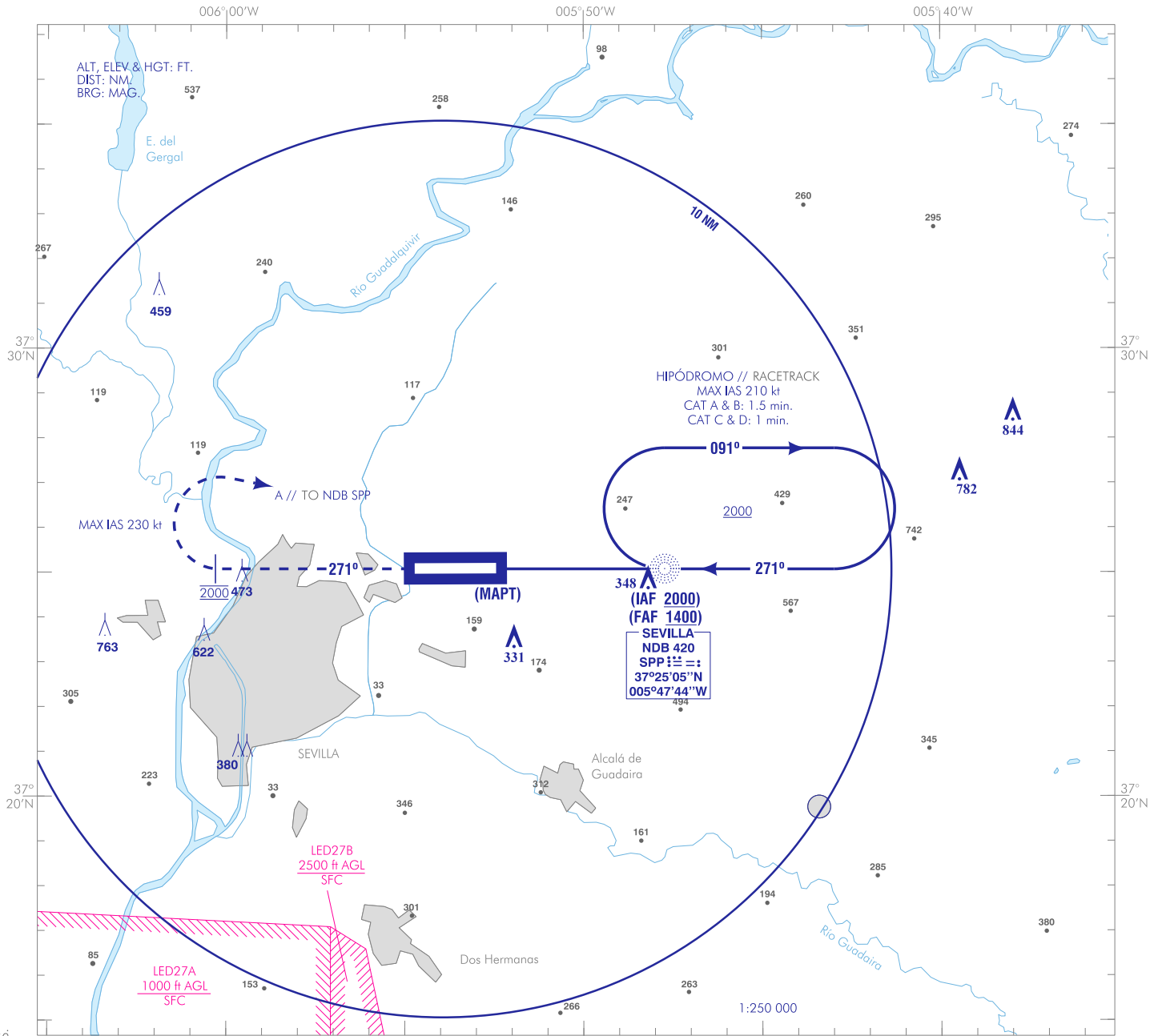
OBSTÁCULOS OBSTACLES	RWY	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	HGT (ft)	ELEV (ft)
Antena // Antenna	27	37°25'04.8"N	005°52'23.9"W	3	113
Caseta // Stand	27	37°25'02.2"N	005°52'21.0"W	11	122
Caseta // Stand	27	37°25'02.2"N	005°52'20.7"W	11	123
Luz de obstáculo // Obstacle light	27	37°25'02.2"N	005°52'20.7"W	12	124
Antena edificio // Building antenna	27	37°25'02.2"N	005°52'20.7"W	20	131
Caseta // Stand	27	37°25'01.9"N	005°52'20.8"W	10	121
Luz de obstáculo // Obstacle light	27	37°25'01.8"N	005°52'20.7"W	12	124
Luz de obstáculo // Obstacle light	27	37°25'01.7"N	005°52'20.7"W	13	124
Valla // Fence	27	37°15'00.7"N	005°52'20.4"W	11	122
Valla // Fence	27	37°25'00.2"N	005°52'20.9"W	11	123
Valla // Fence	27	37°24'59.8"N	005°52'21.3"W	12	123
Camino // Road	27	37°25'02.2"N	005°52'20.6"W	16	127

CARTA DE APROXIMACIÓN
POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD
111
VAR 1°W (2020)

APP 128.500
TWR 118.100
GMC 121.700
ATIS 118.175

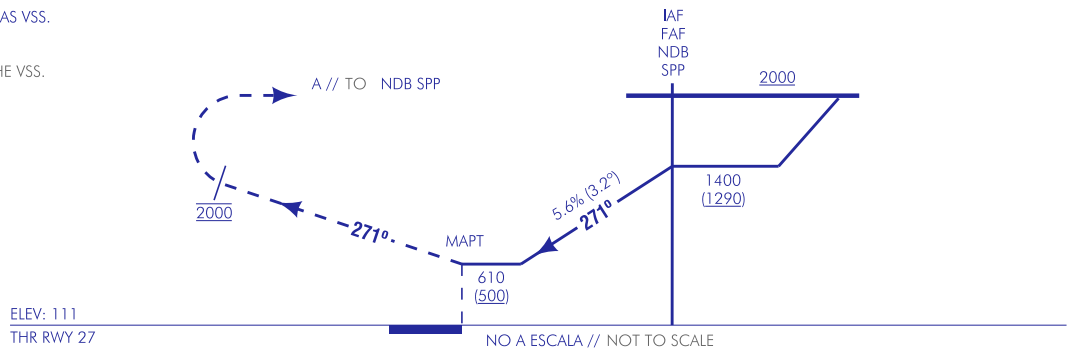
SEVILLA
NDB
RWY 27



FRUSTRADA: SUBIR EN RUMBO 271° DIRECTO A 2000. VIRAR A LA DERECHA (IAS MAX 230 kt) DIRECTO AL NDB SPP PARA INTEGRARSE A LA ESPERA.
MISSED APCH: CLIMB ON HEADING 271° DIRECT TO 2000. TURN RIGHT DIRECT (MAS IAS 230 kt) DIRECT TO NDB SPP TO JOIN THE HOLDING.

NOTAS:
- VER OBSTÁCULOS QUE VULNERAN LAS VSS.

NOTES:
- SEE OBSTACLES WHICH PENETRATE THE VSS.

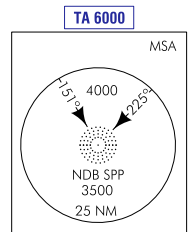


HGT REF ELEV AD

OCA/H		A	B	C	D
STA	2.5%	610 (500)			
En círculo (H) sobre Circling (H) over		630 (520)	990 (880)	1200 (1090)	

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR:	mins						
FAF-MAPT: 3.8 NM	mins	2:49	2:15	1:53	1:37	1:25	1:15
ROD: 5.6%	ft/min	458	572	686	801	915	1029

ALT/HGT DME () FNA												
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1



CAMBIOS: DECLINACIÓN MAGNÉTICA, ACTUALIZACIÓN DE RUMBOS, NOTA, IDIOMA, OBST, AERÓDROMOS.
CHANGES: MAGNETIC VARIATION, UPDATE OF HEADINGS, NOTE, LANGUAGE, OBST, AERODROMES.

SEVILLA AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
 AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

NDB RWY 27

PUNTO POINT	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DISTANCE DME (NM)
NDB SPP (IAF/FAF)	37°25'05.0"N	005°47'43.9"W	—	—
MAPT	37°25'04.8"N	005°52'26.8"W	270.00° SPP	—
Aproximación final de no precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Non-precision final approach - Slope (Descent angle)				5.64% (3.23°)

OBSTÁCULOS QUE VULNERAN LA VSS // OBSTACLES WHICH PENETRATE THE VSS

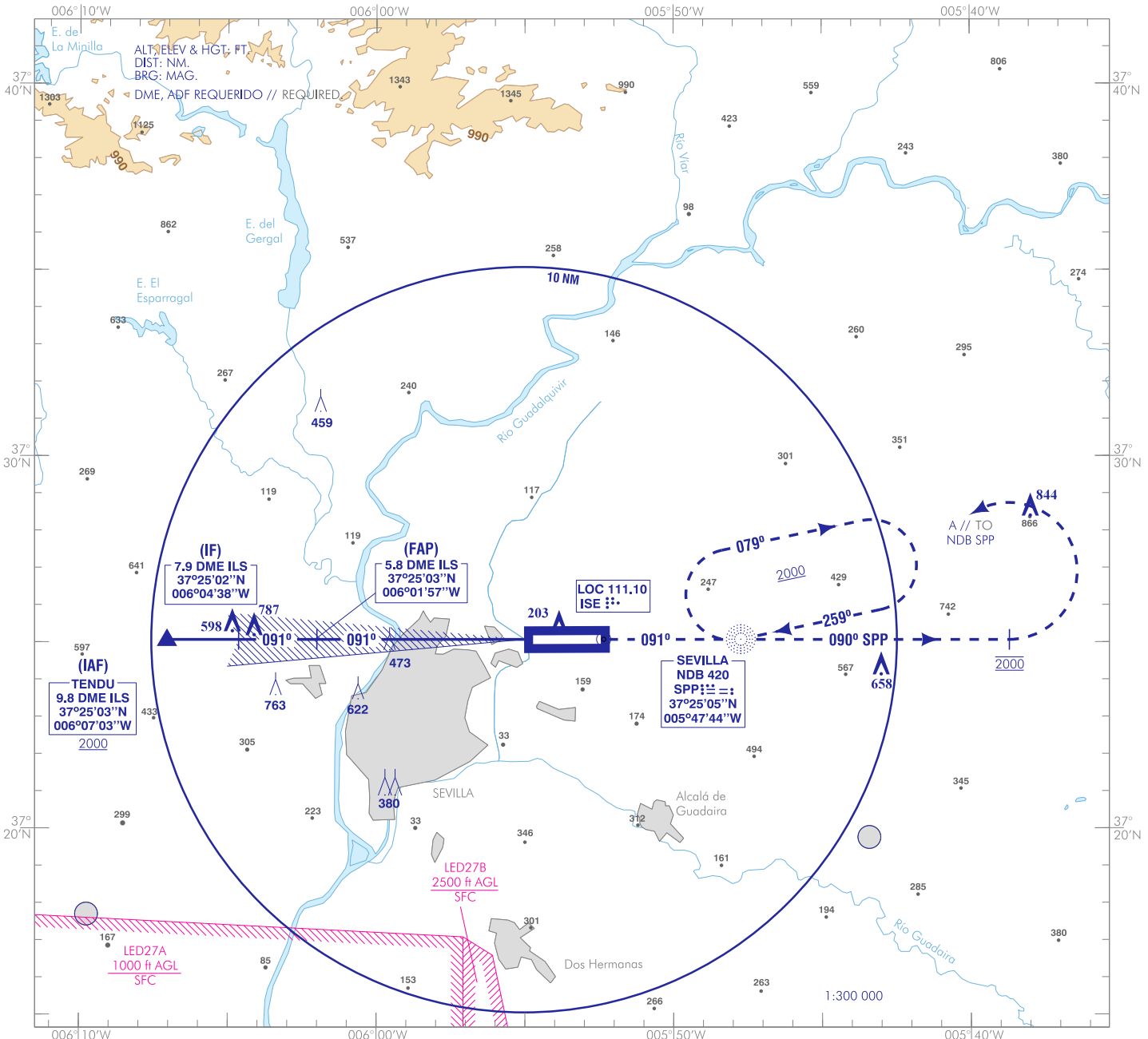
OBSTÁCULOS OBSTACLES	RWY	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	HGT (ft)	ELEV (ft)
Antena // Antenna	27	37°25'04.8"N	005°52'23.9"W	3	113
Caseta // Stand	27	37°25'02.2"N	005°52'21.0"W	11	122
Caseta // Stand	27	37°25'02.2"N	005°52'20.7"W	11	123
Luz de obstáculo // Obstacle light	27	37°25'02.2"N	005°52'20.7"W	12	124
Antena edificio // Building antenna	27	37°25'02.2"N	005°52'20.7"W	20	131
Luz de obstáculo // Obstacle light	27	37°25'01.8"N	005°52'20.7"W	12	124
Luz de obstáculo // Obstacle light	27	37°25'01.7"N	005°52'20.7"W	13	124
Valla // Fence	27	37°25'00.2"N	005°52'20.9"W	11	123
Valla // Fence	27	7°24'59.8"N	005°52'21.3"W	12	123
Camino // Road	27	37°25'02.2"N	005°52'20.6"W	16	127

CARTA DE APROXIMACIÓN
POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD
111
VAR 1°W (2020)

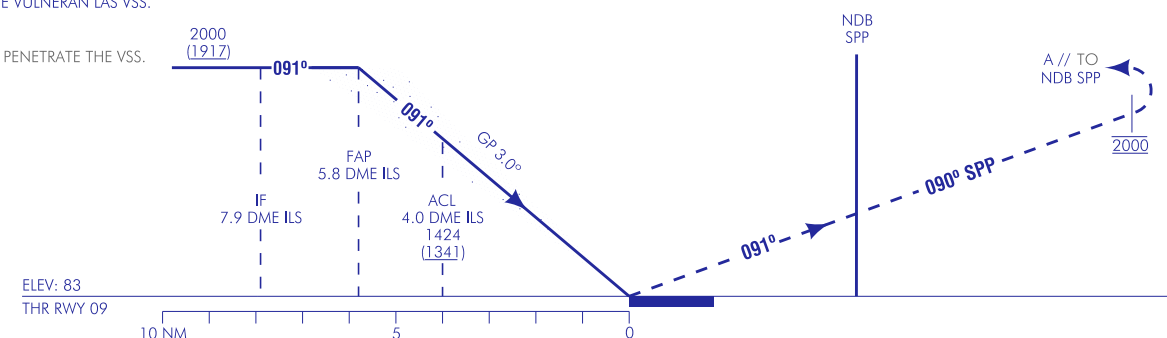
APP 128.500
TWR 118.100
GMC 121.700
ATIS 118.175

SEVILLA
ILS Y
RWY 09



FRUSTRADA: SUBIR EN RUMBO DE PISTA HASTA CRUZAR NDB SPP. PROCEDER POR RUTA MAGNÉTICA 090° SPP HASTA ALCANZAR 2000. VIRAR A LA IZQUIERDA DIRECTO AL NDB SPP PARA INCORPORARSE A LA ESPERA A 2000. ESPERAR INSTRUCCIONES ATC.
MISSED APCH: CLIMB ON RUNWAY HEADING TO CROSS NDB SPP. PROCEED BY MAGNETIC TRACK 090° SPP UP TO REACH 2000. TURN LEFT DIRECT TO NDB SPP TO JOIN THE HOLDING AT 2000. AWAIT ATC INTRUCTIONS.

- NOTAS:**
- VER OBSTÁCULOS QUE VULNERAN LAS VSS.
- SEE OBSTACLES WICH PENETRATE THE VSS.

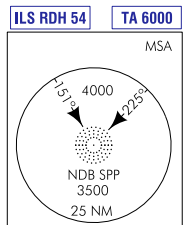


NO OFZ RWY 09
HGT REF ELEV THR RWY 09

OCA/H		A	B	C	D
STA	CAT I	277 (194)	289 (206)	297 (214)	308 (225)
	En círculo (H) sobre Circling (H) over	111	630 (520)	990 (880)	1200 (1090)

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR: 5.8 NM	min:s	4:19	3:27	2:53	2:28	2:10	1:55
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
								1760 (1670)	1430 (1350)	1100 (1020)	780 (700)	460 (380)



CAMBIOS: DECLINACIÓN MAGNÉTICA, ACTUALIZACIÓN DE RUMBOS, IDIOMA, OBST, TABLA ALT/HGT, AERÓDROMOS, CHANGES: MAGNETIC VARIATION, UPDATE OF HEADINGS, LANGUAGE, OBST, ALT/HGT TABLE, AERODROMES.

SEVILLA AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
 AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

ILS Y RWY 09

PUNTO POINT	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DISTANCE DME (NM)
TENDU (IAF)	37°25'02.8"N	006°07'03.5"W	269.91° LOC ISE	9.82 DME ILS
IF	37°25'01.8"N	006°04'38.5"W	269.77° LOC ISE	7.90 DME ILS
FAP	37°25'02.6"N	006°01'57.3"W	269.77° LOC ISE	5.76 DME ILS
NDB SPP	37°25'05.0"N	005°47'43.9"W	-	-
Aproximación final de precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Precision final approach - Slope (Descent angle)				5.24% (3.00°)

OBSTÁCULOS QUE VULNERAN LA VSS // OBSTACLES WHICH PENETRATE THE VSS

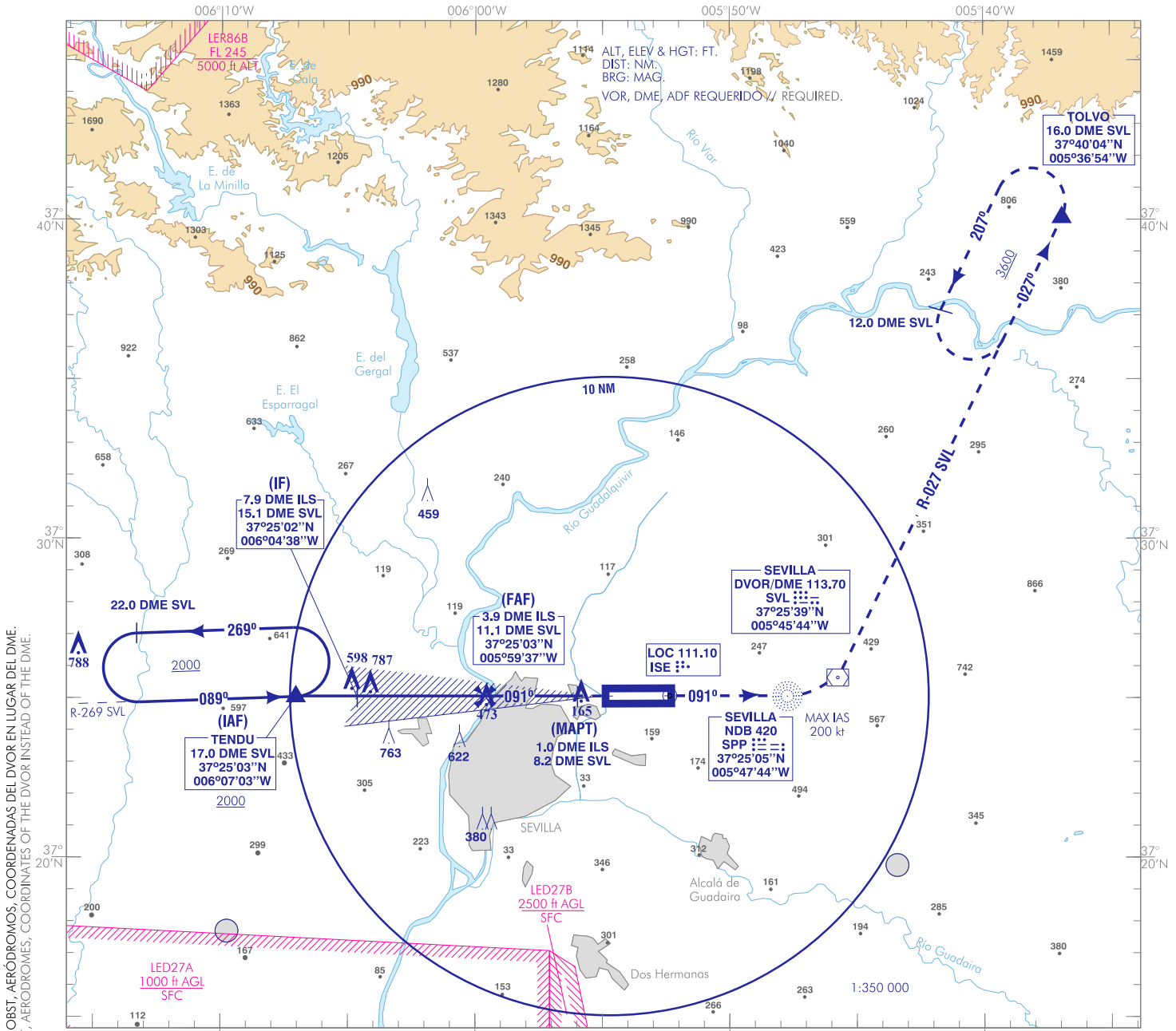
OBSTÁCULOS OBSTACLES	RWY	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	HGT (ft)	ELEV (ft)
Luz APCH // APCH Light	09	37°25'04.3"N	05°54'45.9"W	5	85
Luz APCH // APCH Light	09	37°25'04.3"N	05°54'47.2"W	6	87

CARTA DE APROXIMACIÓN
POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD
111
VAR 1°W (2020)

APP 128.500
TWR 118.100
GMC 121.700
ATIS 118.175

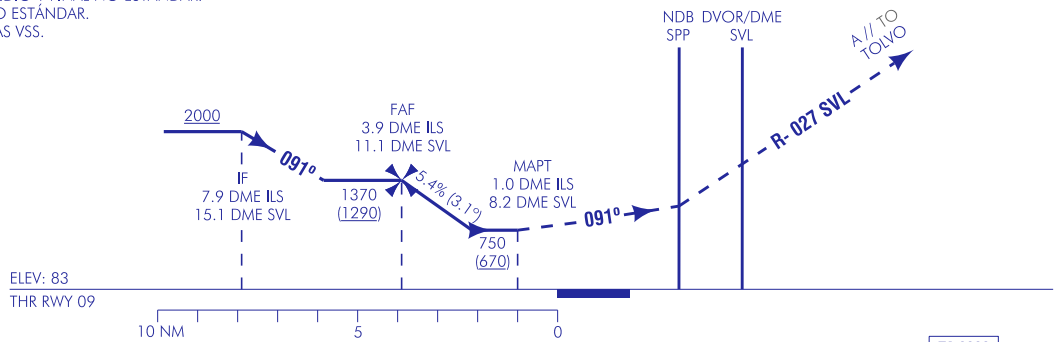
SEVILLA
LOC Z
RWY 09



FRUSTRADA: SUBIR EN RUMBO DE PISTA HASTA CRUZAR NDB SPP. VIRAR A LA IZQUIERDA (IAS MAX 200 kt) DIRECTO AL DVOR/DME SVL PARA INTERCEPTAR Y SEGUIR R-027 SVL DIRECTO A TOLVO SUBIENDO A 3600, PARA INTEGRARSE A LA ESPERA. ESPERAR INSTRUCCIONES ATC.
MISSED APCH: CLIMB ON RUNWAY HEADING TO CROSS NDB SPP. TURN LEFT (MAX IAS 200 kt) DIRECT TO DVOR/DME SVL TO INTERCEPT AND FOLLOW R-027 SVL DIRECT TO TOLVO CLIMBING TO 3600, TO JOIN THE HOLDING. AWAIT ATC INTRUCTIONS.

NOTAS:
- LONGITUD DE LOS TRAMOS INTERMEDIO Y FINAL NO ESTÁNDAR.
- ALTITUD DEL TRAMO INTERMEDIO NO ESTÁNDAR.
- VER OBSTÁCULOS QUE VULNERAN LAS VSS.

NOTES:
- NON-STANDARD INTERMEDIATE AND FINAL SEGMENTS LENGTH.
- NON-STANDARD INTERMEDIATE SEGMENT ALTITUDE.
- SEE OBSTACLES WHICH PENETRATE THE VSS.

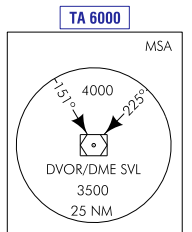


HGT REF ELEV THR RWY 09

OCA/H	A	B	C	D
2.5%		750 (670)		
STA				
En círculo (H) sobre Circling (H) over	111	790 (680)	990 (880)	1200 (1090)

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR:	min:s						
FAF-MAPT:	min:s	NO AUTORIZADO EL CRONOMETRAJE // TIMING NOT AUTHORIZED					
ROD: 5.4 %	ft/min	440	550	660	770	880	990

ALT/HGT DME (ILS) FNA									
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4
									3
									2
									1
									1130 (1050)
									800 (720)



CAMBIOS: DECLINACIÓN MAGNÉTICA, ACTUALIZACIÓN DE RUMBOS Y RADIALES, NOTAS, IDIOMA, OBST, AERÓDROMOS, COORDENADAS DEL DVOR EN LUGAR DEL DME. CHANGES: MAGNETIC VARIATION, UPDATE OF HEADINGS AND RADIALS, NOTES, LANGUAGE, OBST, AERODROMES, COORDINATES OF THE DVOR INSTEAD OF THE DME.

SEVILLA AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
 AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

LOC Z RWY 09

PUNTO POINT	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DISTANCE DME (NM)
TENDU (IAF)	37°25'02.8"N	006°07'03.5"W	268.06° SVL	16.99 DME SVL
IF	37°25'01.8"N	006°04'38.5"W	269.77° LOC ISE	7.90 DME ILS
FAF	37°25'03.2"N	005°59'37.2"W	269.77° LOC ISE	3.90 DME ILS
MAPT	37°25'04.1"N	005°55'58.8"W	269.77° LOC ISE	1.00 DME ILS
TOLVO	37°40'03.8"N	005°36'54.0"W	025.97° SVL	16.02 DME SVL
Aproximación final de no precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Non-precision final approach - Slope (Descent angle)				5.43% (3.11°)

OBSTÁCULOS QUE VULNERAN LA VSS // OBSTACLES WHICH PENETRATE THE VSS

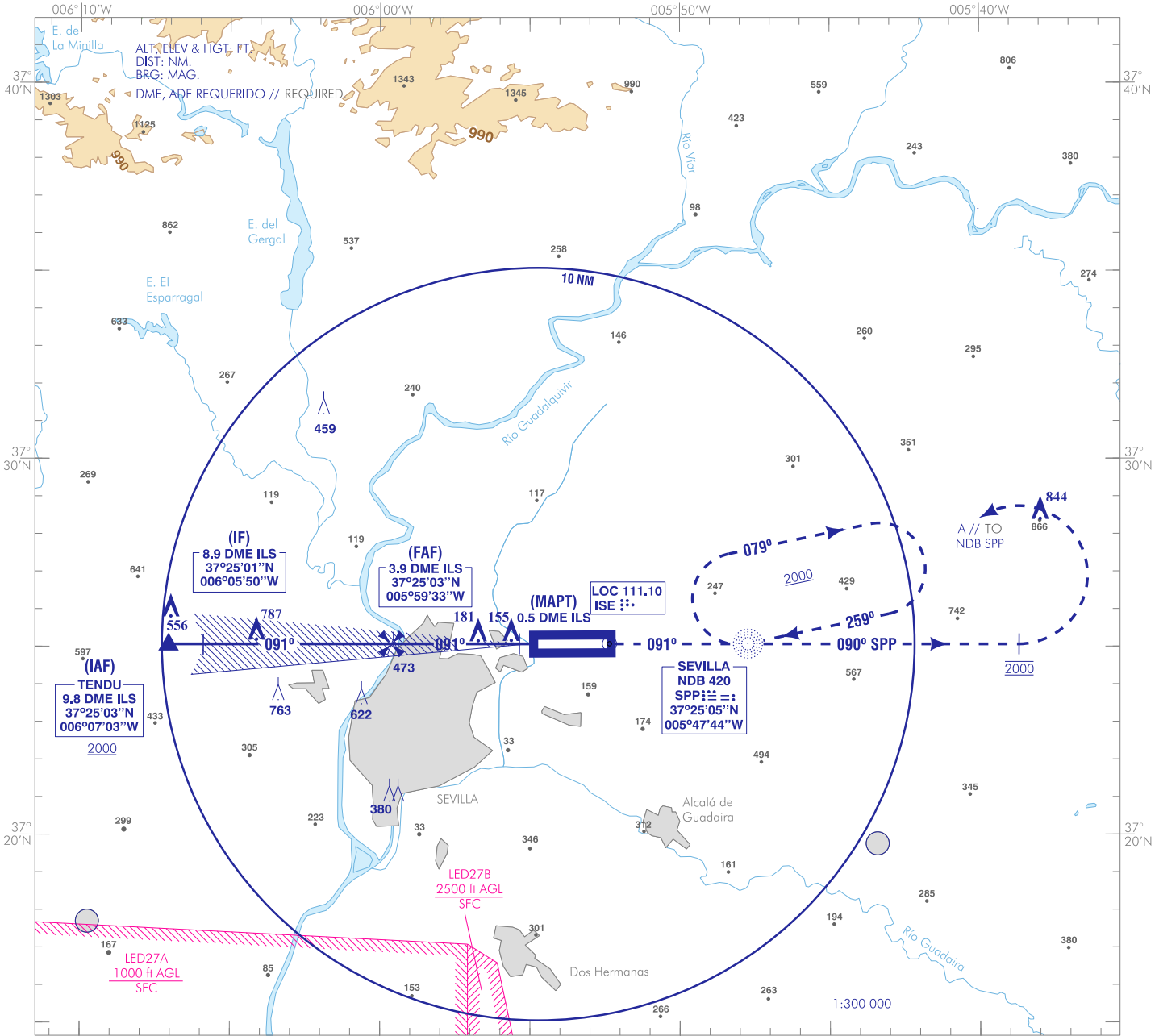
OBSTÁCULOS OBSTACLES	RWY	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	HGT (ft)	ELEV (ft)
Luz APCH // APCH Light	09	37°25'04.3"N	05°54'45.9"W	5	85
Luz APCH // APCH Light	09	37°25'04.3"N	05°54'47.2"W	6	87

CARTA DE APROXIMACIÓN
POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD
111
VAR 1°W (2020)

APP 128.500
TWR 118.100
GMC 121.700
ATIS 118.175

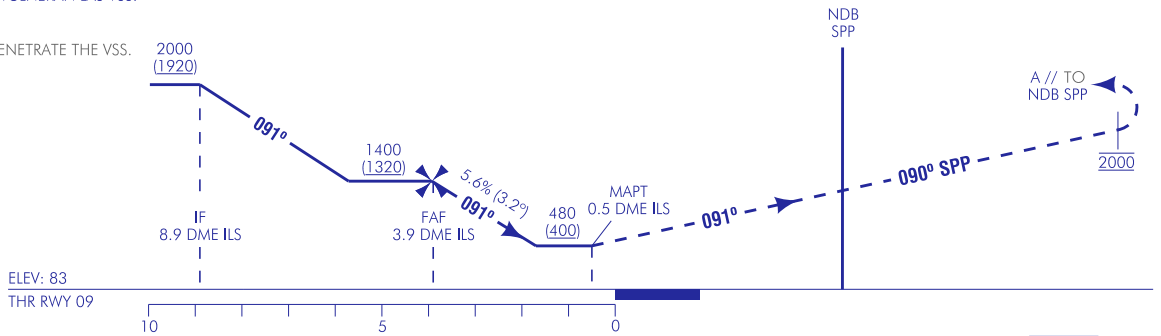
SEVILLA
LOC Y
RWY 09



FRUSTRADA: SUBIR EN RUMBO DE PISTA HASTA CRUZAR NDB SPP. PROCEDER POR RUTA MAGNÉTICA 090° SPP HASTA ALCANZAR 2000. VIRAR A LA IZQUIERDA DIRECTO AL NDB SPP PARA INCORPORARSE A LA ESPERA A 2000. ESPERAR INSTRUCCIONES ATC.
MISSED APCH: CLIMB ON RUNWAY HEADING TO CROSS NDB SPP. PROCEED BY MAGNETIC TRACK 090° SPP UP TO REACH 2000. TURN LEFT DIRECT TO NDB SPP TO JOIN THE HOLDING AT 2000. AWAIT ATC INSTRUCTIONS.

NOTAS:
- VER OBSTÁCULOS QUE VULNERAN LAS VSS.

NOTES:
- SEE OBSTACLES WHICH PENETRATE THE VSS.

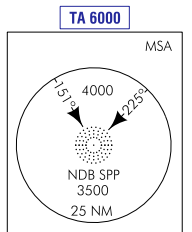


HGT REF ELEV THR RWY 09

OCA/H		A	B	C	D
STA	2.5%			480 (400)	
En círculo (H) sobre Circling (H) over		111	630 (520)	990 (880)	1200 (1090)

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	456	570	684	798	912	1026

ALT/HGT DME (ILS) FNA												
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
										1160 (1080)	820 (740)	480 (400)



CAMBIOS: DECLINACIÓN MAGNÉTICA, ACTUALIZACIÓN DE RUMBOS, IDIOMA, OBST. AERÓDROMOS.
CHANGES: MAGNETIC VARIATION, UPDATE OF HEADINGS, LANGUAGE, OBST. AERODROMES.

SEVILLA AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
 AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

LOC Y RWY 09

PUNTO POINT	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DISTANCE DME (NM)
TENDU (IAF)	37°25'02.8"N	006°07'03.5"W	269.91° LOC ISE	9.82 DME ILS
IF	37°25'01.4"N	006°05'50.0"W	269.77° LOC ISE	8.85 DME ILS
FAF	37°25'03.2"N	005°59'33.5"W	269.77° LOC ISE	3.85 DME ILS
MAPT	37°25'04.2"N	005°55'21.2"W	269.77° LOC ISE	0.50 DME ILS
NDB SPP	37°25'05.0"N	005°47'43.9"W	-	-
Aproximación final de no precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Non-precision final approach - Slope (Descent angle)				5.63% (3.22°)

OBSTÁCULOS QUE VULNERAN LA VSS // OBSTACLES WHICH PENETRATE THE VSS

OBSTÁCULOS OBSTACLES	RWY	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	HGT (ft)	ELEV (ft)
Luz APCH // APCH Light	09	37°25'04.3"N	05°54'45.9"W	5	85
Luz APCH // APCH Light	09	37°25'04.3"N	05°54'47.2"W	6	87

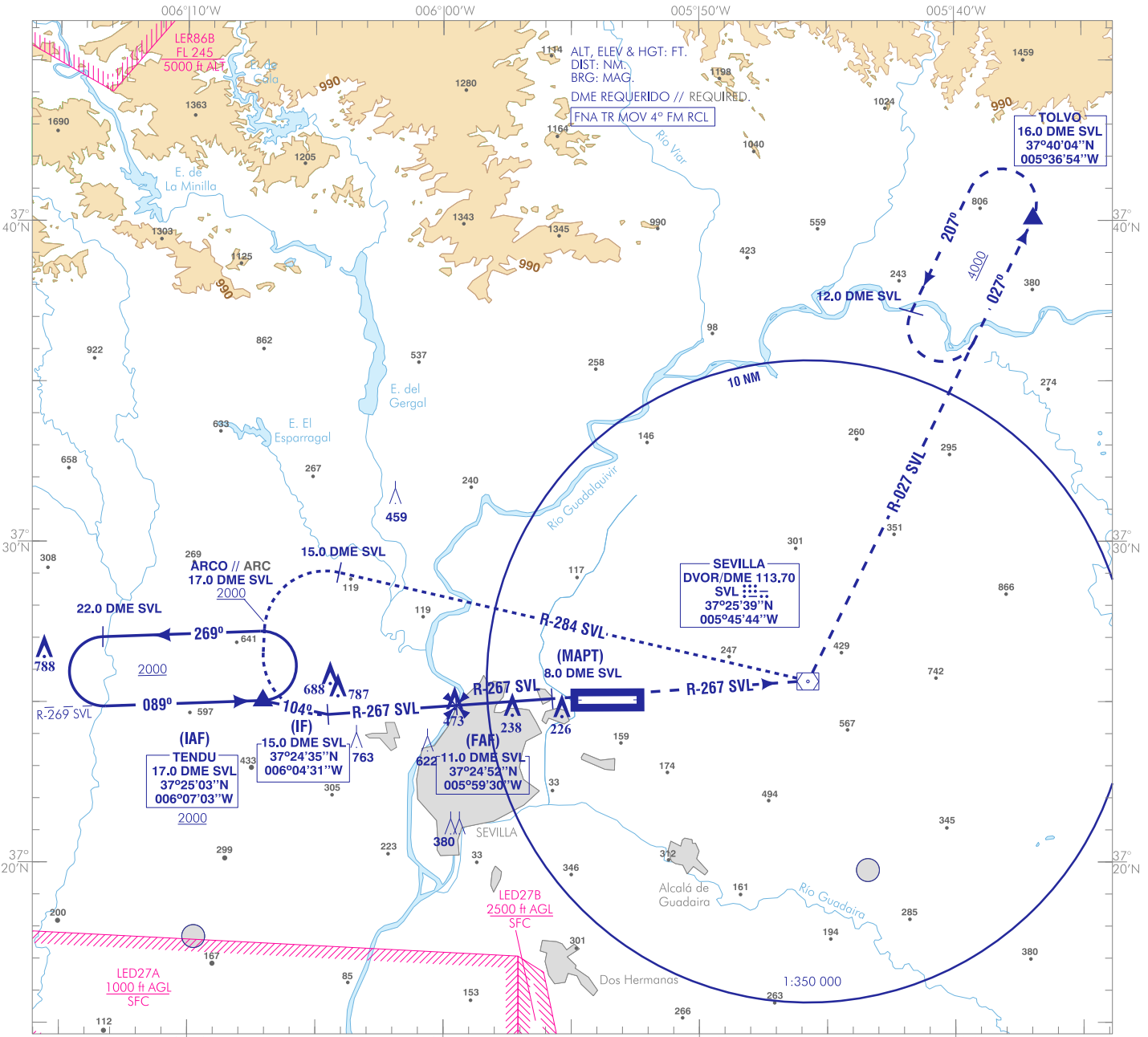
CARTA DE APROXIMACIÓN
POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD
111
VAR 1°W (2020)

APP 128.500
TWR 118.100
GMC 121.700
ATIS 118.175

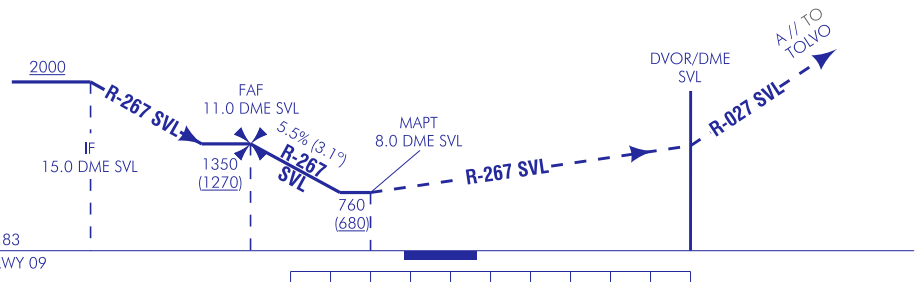
SEVILLA
VOR
RWY 09

CAMBIOS: DECLINACIÓN MAGNÉTICA, ACTUALIZACIÓN DE RUMBOS Y RADIALES, NOTAS, IDIOMA, OBST. AERÓDROMOS, COORDENADAS DEL DVOR EN LUGAR DEL DME, FRUSTRADA FALLO DE COMUNICACIONES. CHANGES: MAGNETIC VARIATION, UPDATE OF HEADINGS AND RADIALS, NOTES, LANGUAGE, OBST. AERODROMES, COORDINATES OF THE DVOR INSTEAD OF THE DME, COMMUNICATION FAILURE MISSED APCH.



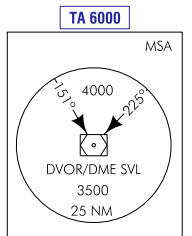
FRUSTRADA: PROCEDER EN R-267 SVL DIRECTO A DVOR/DME SVL SUBIENDO A 2000. VIRAR A LA IZQUIERDA PARA INTERCEPTAR Y SEGUIR R-027 SVL DIRECTO A TOLVO SUBIENDO A 4000, PARA INTEGRARSE A LA ESPERA. ESPERAR INSTRUCCIONES ATC.
FRUSTRADA FALLO DE COMUNICACIONES: PROCEDER EN R-267 SVL DIRECTO AL DVOR/DME SVL SUBIENDO A 2000. VIRAR A LA IZQUIERDA PARA INTERCEPTAR Y SEGUIR R-284 SVL HASTA 15.0 DME SVL. VIRAR A LA IZQUIERDA PARA INTERCEPTAR Y SEGUIR ARCO 17.0 DME SVL HASTA TENDU PARA INICIAR LA APROXIMACIÓN.
MISSED APCH: PROCEED ON R-267 SVL DIRECT TO DVOR/DME SVL CLIMBING TO 2000. TURN LEFT TO INTERCEPT AND FOLLOW R-027 SVL DIRECT TO TOLVO CLIMBING TO 4000, TO JOIN THE HOLDING. AWAIT ATC INSTRUCTIONS.
COMMUNICATION FAILURE MISSED APCH: PROCEED ON R-267 SVL DIRECT TO DVOR/DME SVL CLIMBING TO 2000. TURN LEFT TO INTERCEPT AND FOLLOW R-284 SVL UP TO 15.0 DME SVL. TURN LEFT TO INTERCEPT AND FOLLOW ARC 17.0 DME SVL UP TO TENDU TO START APPROACH.

NOTAS:
 - TRAMO TENDU (IAF) - IF: TRAMO A ESTIMA: 2 NM.
 - LONGITUD DEL TRAMO INTERMEDIO NO ESTÁNDAR.
 - ALTITUD DEL TRAMO INTERMEDIO NO ESTÁNDAR.
 - VER OBSTÁCULOS QUE VULNERAN LAS VSS.
NOTES:
 - SEGMENT TENDU (IAF) - IF: DEAD RECKONING
 SEGMENT: 2NM.
 - NON-STANDARD INTERMEDIATE SEGMENT LENGTH.
 - NON-STANDARD INTERMEDIATE SEGMENT ALTITUDE.
 - SEE OBSTACLES WHICH PENETRATE THE VSS.



HGT REF ELEV THR RWY 09				
OCA/H	A	B	C	D
2.5%		760 (680)		
STA				
En círculo (H) sobre Circling (H) over 111	790 (680)	990 (880)	1200 (1090)	

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR:	min:s						
FAF-MAPT:	min:s	NO AUTORIZADO EL CRONOMETRAJE // TIMING NOT AUTHORIZED					
ROD: 5.5 %	ft/min	443	554	665	776	887	998
ALT/HGT DME (SVL) FNA							
13	12	11	10	9	8	7	6
			1080 (990)				



SEVILLA AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
 AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

VOR RWY 09

PUNTO POINT	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DISTANCE DME (NM)
TENDU (IAF)	37°25'02.8"N	006°07'03.5"W	268.06° SVL	16.99 DME SVL
IF	37°24'35.0"N	006°04'30.7"W	266.00° SVL	14.99 DME SVL
FAF	37°24'52.4"N	005°59'30.3"W	266.00° SVL	10.99 DME SVL
MAPT	37°25'05.4"N	005°55'45.7"W	266.00° SVL	8.00 DME SVL
TOLVO	37°40'03.8"N	005°36'54.0"W	025.97° SVL	16.02 DME SVL
Aproximación final de no precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Non-precision final approach - Slope (Descent angle)				5.47% (3.13°)

OBSTÁCULOS QUE VULNERAN LA VSS // OBSTACLES WHICH PENETRATE THE VSS

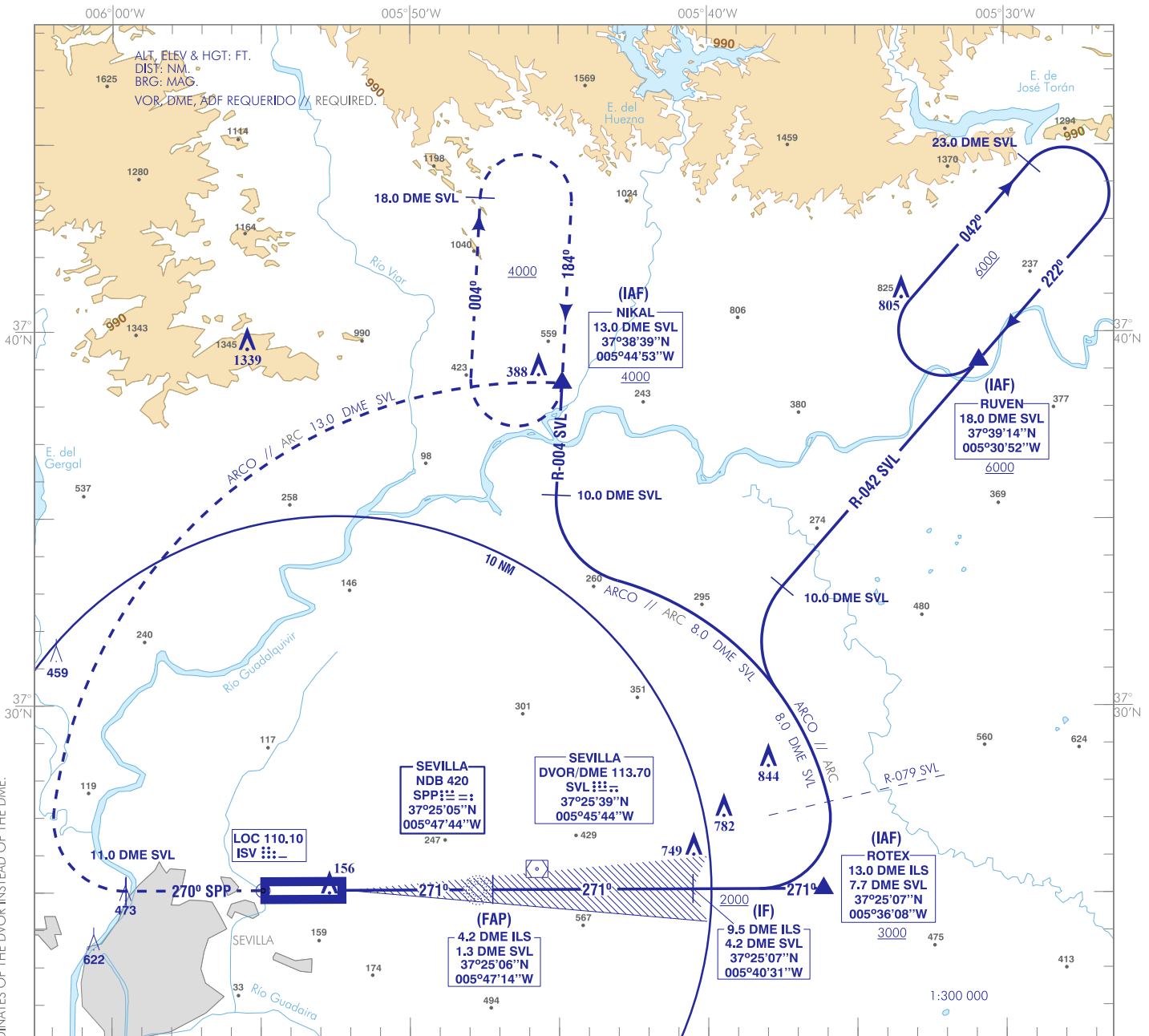
OBSTÁCULOS OBSTACLES	RWY	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	HGT (ft)	ELEV (ft)
Luz APCH // APCH Light	09	37°25'04.3"N	05°54'45.9"W	5	85
Luz APCH // APCH Light	09	37°25'04.3"N	05°54'47.2"W	6	87
Árbol // Tree	09	37°25'09.9"N	005°54'57.1"W	50	123

CARTA DE APROXIMACIÓN
POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD
111
VAR 1°W (2020)

APP 128.500
TWR 118.100
GMC 121.700
ATIS 118.175

SEVILLA
ILS Z
RWY 27

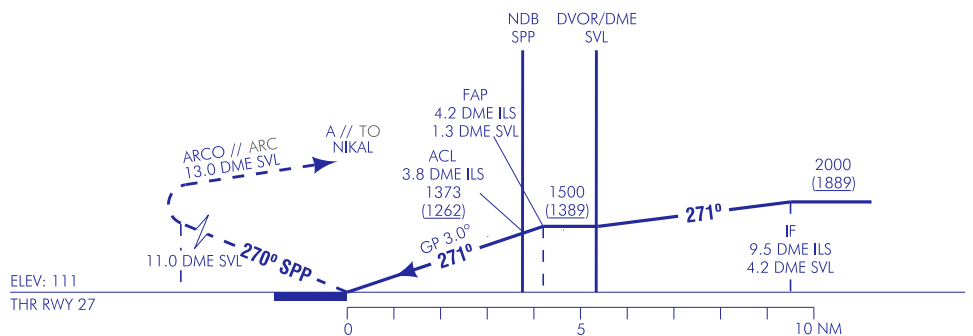


FRUSTRADA: SUBIR EN RUTA MAGNÉTICA 270° SPP HASTA 11.0 DME SVL. VIRAR A LA DERECHA PARA INTERCEPTAR Y SEGUIR ARCO 13.0 DME SVL DIRECTO A NIKAL, PARA INTEGRARSE A LA ESPERA A 4000.

MISSED APCH: CLIMB ON MAGNETIC TRACK 270° SPP UP TO 11.0 DME SVL. TURN RIGHT TO INTERCEPT AND FOLLOW ARCO 13.0 DME SVL DIRECT TO NIKAL, TO JOIN THE HOLDING AT 4000.

NOTAS:
- VER OBSTÁCULOS QUE VULNERAN LAS VSS.

NOTES:
- SEE OBSTACLES WHICH PENETRATE THE VSS.

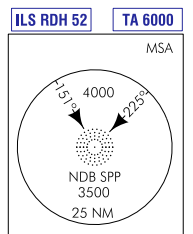


NO OFZ RWY 27
HGT REF ELEV THR RWY 27

OCA/H		A	B	C	D
STA	CAT I	304 (193)	316 (205)	324 (213)	335 (224)
	En círculo (H) sobre Circling (H) over	111	630 (520)	990 (880)	1200 (1090)

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR: 4.2 NM	min:s	3:07	2:29	2:05	1:47	1:33	1:23
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
									1460 (1350)	1130 (1020)	810 (700)	490 (380)



CAMBIOS: DECLINACIÓN MAGNÉTICA, ACTUALIZACIÓN DE RUMBOS Y RADIALES, IDIOMA, OBST, COORDENADAS DEL DVOR EN LUGAR DEL DME. CHANGES: MAGNETIC VARIATION, UPDATE OF HEADINGS AND RADIALS, LANGUAGE, OBST, COORDINATES OF THE DVOR.

SEVILLA AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
 AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

ILS Z RWY 27

PUNTO POINT	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DISTANCE DME (NM)
NIKAL (IAF)	37°38'39.2"N	005°44'52.6"W	003.00° SVL	13.00 DME SVL
ROTEX (IAF)	37°25'06.9"N	005°36'07.7"W	093.99° SVL	7.68 DME SVL
RUVEN (IAF)	37°39'14.2"N	005°30'52.0"W	041.00° SVL	18.00 DME SVL
IF	37°25'06.5"N	005°40'31.3"W	089.74° LOC ISV	9.50 DME ILS
FAP	37°25'05.7"N	005°47'14.2"W	089.74° LOC ISV	4.15 DME ILS
Aproximación final de precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Precision final approach - Slope (Descent angle)				5.24% (3.00°)

OBSTÁCULOS QUE VULNERAN LA VSS // OBSTACLES WHICH PENETRATE THE VSS

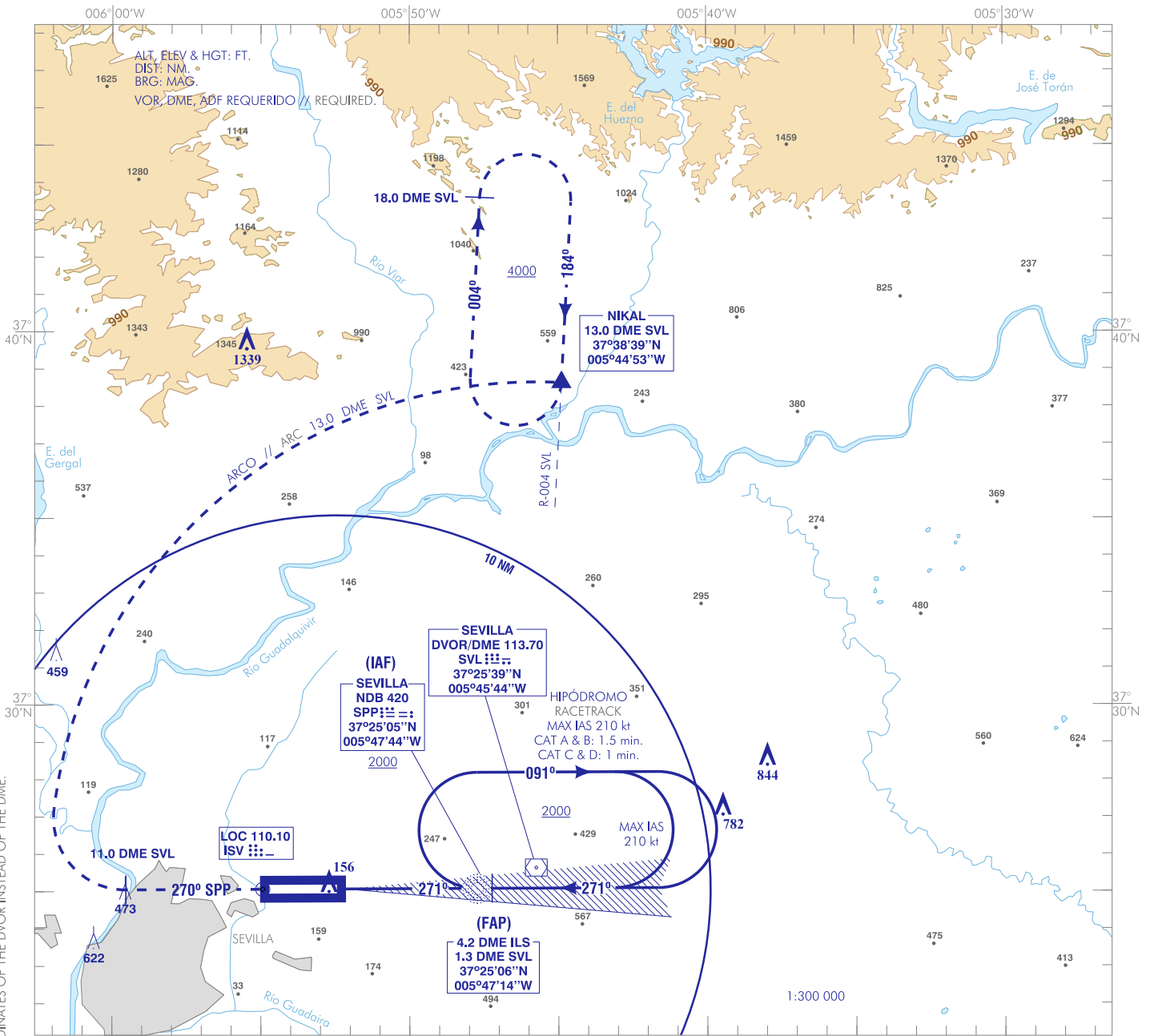
OBSTÁCULOS OBSTACLES	RWY	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	HGT (ft)	ELEV (ft)
Antena // Antenna	27	37°25'04.8"N	005°52'23.9"W	3	113

CARTA DE APROXIMACIÓN
POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD
111
VAR 1°W (2020)

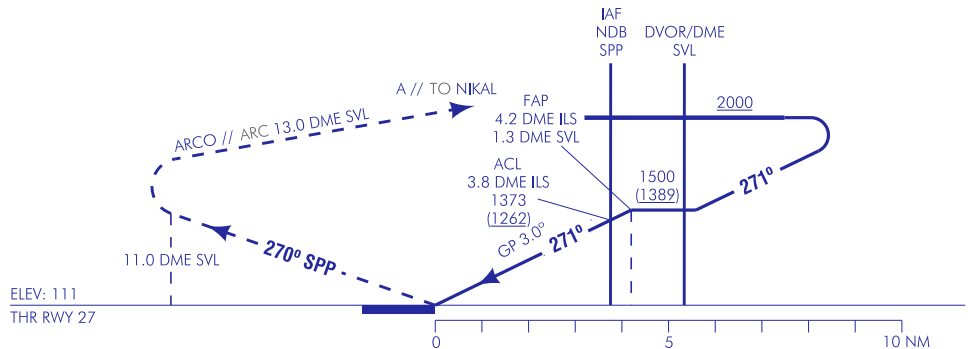
APP 128.500
TWR 118.100
GMC 121.700
ATIS 118.175

SEVILLA
ILS Y
RWY 27



FRUSTRADA: SUBIR EN RUTA MAGNÉTICA 270° SPP HASTA 11.0 DME SVL. VIRAR A LA DERECHA PARA INTERCEPTAR Y SEGUIR ARCO 13.0 DME SVL DIRECTO A NIKAL, PARA INTEGRARSE A LA ESPERA A 4000.
MISSED APCH: CLIMB ON MAGNETIC TRACK 270° SPP UP TO 11.0 DME SVL. TURN RIGHT TO INTERCEPT AND FOLLOW ARC 13.0 DME SVL DIRECT TO NIKAL, TO JOIN THE HOLDING AT 4000.

- NOTAS:
- VER OBSTÁCULOS QUE VULNERAN LAS VSS.
NOTES:
- SEE OBSTACLES WICH PENETRATE THE VSS.

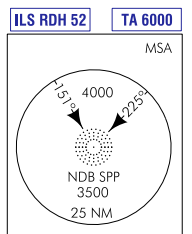


NO OFZ RWY 27
HGT REF ELEV THR RWY 27

OCA/H		A	B	C	D
STA	CAT I	304 (193)	316 (205)	324 (213)	335 (224)
	En círculo (H) sobre Circling (H) over	111	630 (520)	990 (880)	1200 (1090)

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR: 4.2 NM	min:s	3:07	2:29	2:05	1:47	1:33	1:23
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
									1460 (1350)	1130 (1020)	810 (700)	490 (380)



CAMBIOS: DECLINACIÓN MAGNÉTICA, ACTUALIZACIÓN DE RUMBOS Y RADIALES, IDIOMA, OBST, COORDENADAS DEL DVOR EN LUGAR DEL DME. CHANGES: MAGNETIC VARIATION, UPDATE OF HEADINGS AND RADIALS, LANGUAGE, OBST, COORDINATES OF THE DVOR INSTEAD OF THE DME.

SEVILLA AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
 AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

ILS Y RWY 27

PUNTO POINT	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DISTANCE DME (NM)
NDB SPP (IAF)	37°25'05.0"N	005°47'43.9"W	—	—
FAP	37°25'05.7"N	005°47'14.2"W	089.74° LOC ISV	4.15 DME ILS
NIKAL	37°38'39.2"N	005°44'52.6"W	003.00° SVL	13.00 DME SVL
Aproximación final de precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Precision final approach - Slope (Descent angle)				5.24% (3.00°)

OBSTÁCULOS QUE VULNERAN LA VSS // OBSTACLES WHICH PENETRATE THE VSS

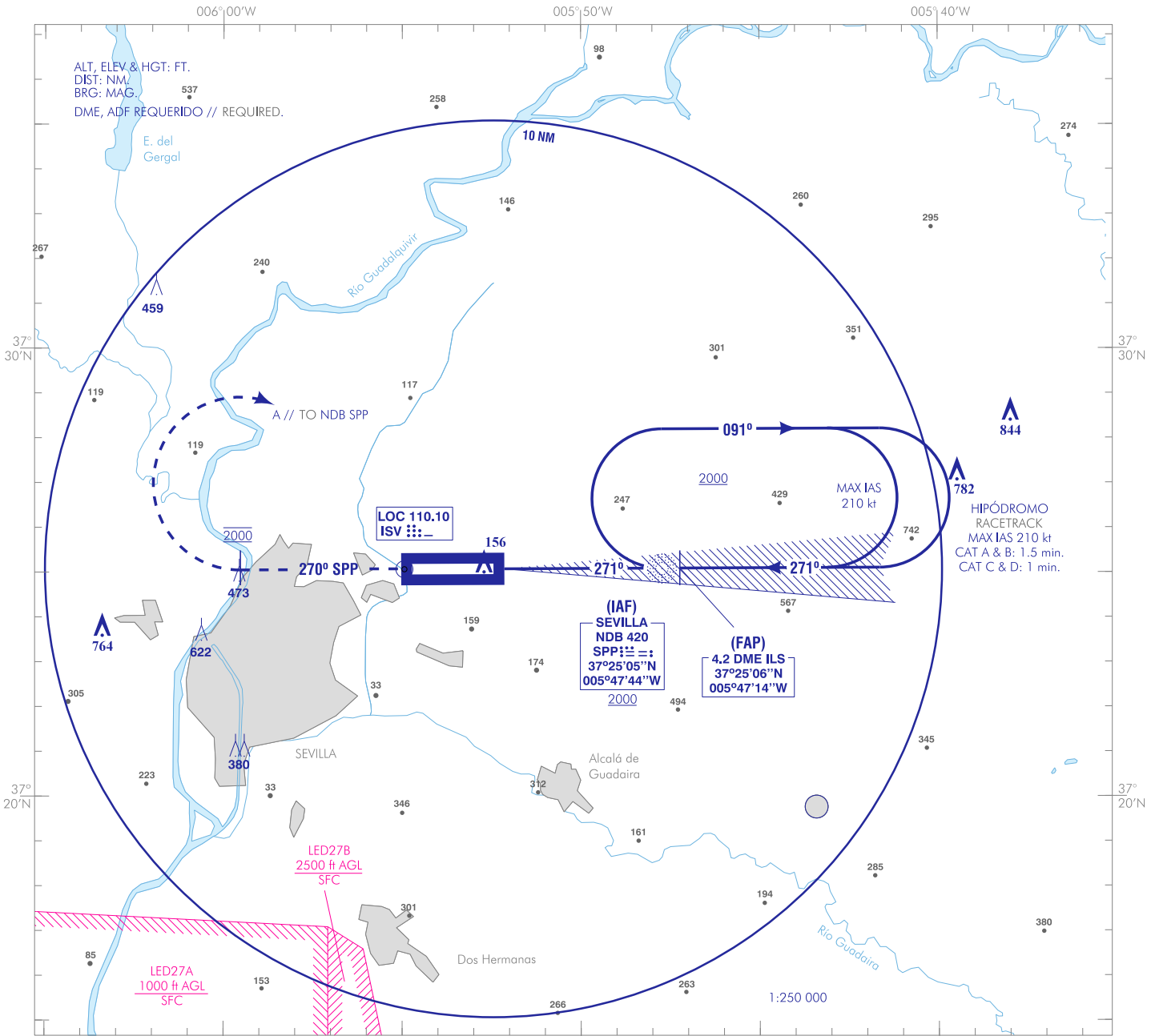
OBSTÁCULOS OBSTACLES	RWY	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	HGT (ft)	ELEV (ft)
Antena // Antenna	27	37°25'04.8"N	005°52'23.9"W	3	113

CARTA DE APROXIMACIÓN
POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD
111
VAR 1°W (2020)

APP 128.500
TWR 118.100
GMC 121.700
ATIS 118.175

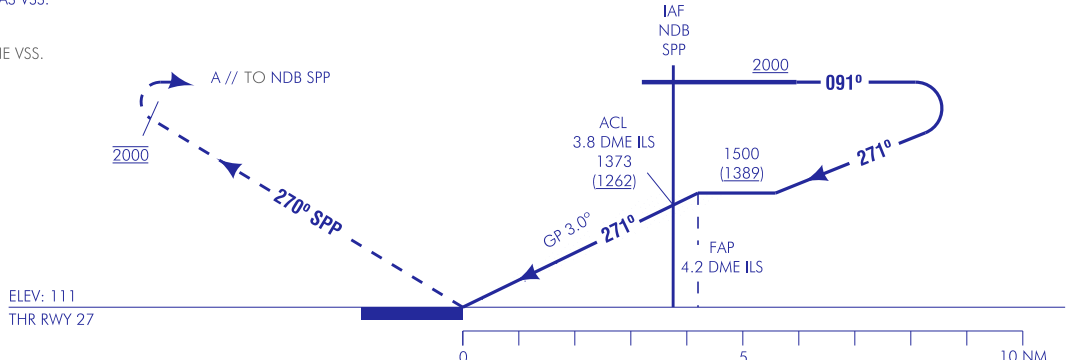
SEVILLA
ILS X
RWY 27



FRUSTRADA: SUBIR EN RUTA MAGNÉTICA 270° SPP HASTA ALCANZAR 2000. VIRAR A LA DERECHA DIRECTO A NDB SPP PARA INTEGRARSE EN LA ESPERA A 2000.
MISSED APCH: CLIMB ON MAGNETIC TRACK 270° SPP UP TO 2000. TURN RIGHT DIRECT TO NDB SPP TO JOIN THE HOLDING AT 2000.

NOTAS:
- VER OBSTÁCULOS QUE VULNERAN LAS VSS.

NOTES:
- SEE OBSTACLES WHICH PENETRATE THE VSS.



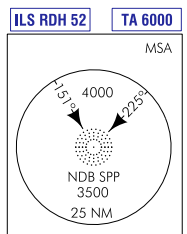
ELEV: 111
THR RWY 27

NO OFZ RWY 27
HGT REF ELEV THR RWY 27

OCA/H		A	B	C	D
STA	CAT I	304 (193)	316 (205)	324 (213)	335 (224)
	En círculo (H) sobre Circling (H) over	111	630 (520)	990 (880)	1200 (1090)

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAP-THR: 4.2 NM	min:s	3:07	2:29	2:05	1:47	1:33	1:23
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
									1460 (1350)	1130 (1020)	810 (700)	490 (380)



CAMBIOS: DECLINACIÓN MAGNÉTICA, IDIOMA, OBST, ACTUALIZACIÓN DE RUMBOS, AERÓDROMOS.
CHANGES: MAGNETIC VARIATION, LANGUAGE, OBST, UPDATE OF HEADINGS, AERODROMES.

SEVILLA AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
 AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

ILS X RWY 27

PUNTO POINT	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DISTANCE DME (NM)
NDB SPP (IAF)	37°25'05.0"N	005°47'43.9"W	—	—
FAP	37°25'05.7"N	005°47'14.2"W	089.74° LOC ISV	4.15 DME ILS
Aproximación final de precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Precision final approach - Slope (Descent angle)				5.24% (3.00°)

OBSTÁCULOS QUE VULNERAN LA VSS // OBSTACLES WHICH PENETRATE THE VSS

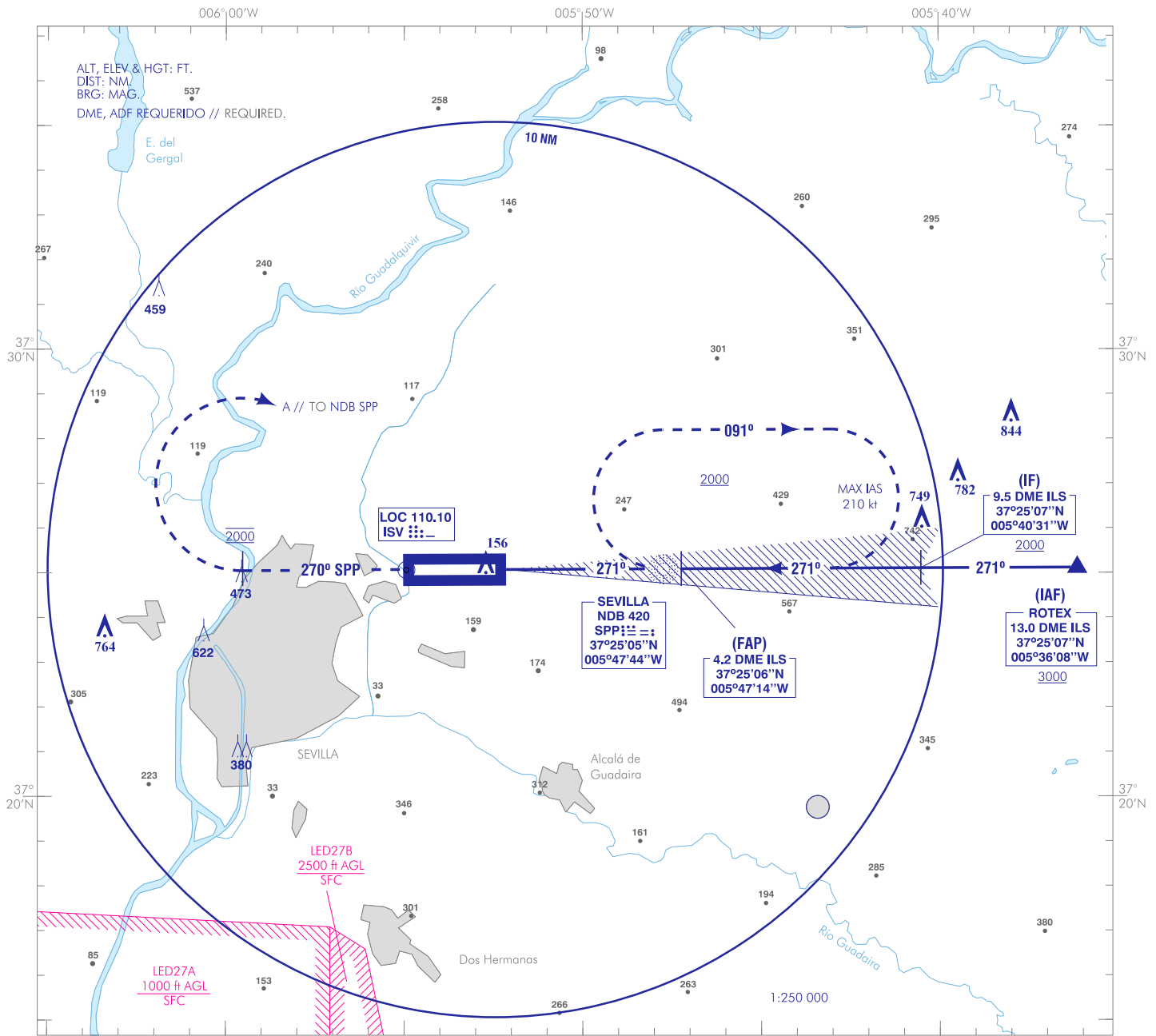
OBSTÁCULOS OBSTACLES	RWY	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	HGT (ft)	ELEV (ft)
Antena // Antenna	27	37°25'04.8"N	005°52'23.9"W	3	113

CARTA DE APROXIMACIÓN
POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD
111
VAR 1°W (2020)

APP 128.500
TWR 118.100
GMC 121.700
ATIS 118.175

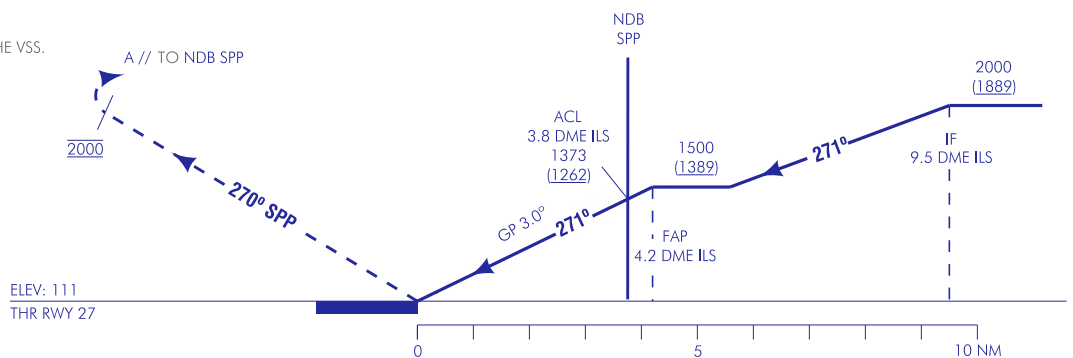
SEVILLA
ILS W
RWY 27



FRUSTRADA: SUBIR EN RUTA MAGNÉTICA 270° SPP HASTA ALCANZAR 2000. VIRAR A LA DERECHA DIRECTO A NDB SPP PARA INTEGRARSE EN LA ESPERA A 2000.
MISSED APCH: CLIMB ON MAGNETIC TRACK 270° SPP UP TO 2000. TURN RIGHT DIRECT TO NDB SPP TO JOIN THE HOLDING AT 2000.

NOTAS:
- VER OBSTÁCULOS QUE VULNERAN LAS VSS.

NOTES:
- SEE OBSTACLES WHICH PENETRATE THE VSS.

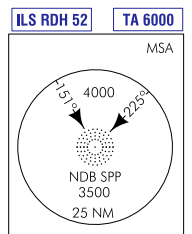


NO OFZ RWY 27
HGT REF ELEV THR RWY 27

		OCA/H	A	B	C	D
STA	CAT I		304 (193)	316 (205)	324 (213)	335 (224)
En círculo (H) sobre Circling (H) over		111	630 (520)	990 (880)	1200 (1090)	

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAP-THR: 4.2 NM	min:s	3:07	2:29	2:05	1:47	1:33	1:23
FAP-MAPT:	min:s						
ROD: 5.2 %	ft/min	425	531	637	743	849	955

ALT/HGT DME (ILS) FNA												
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
									1460 (1350)	1130 (1020)	810 (700)	490 (380)



CAMBIOS: DECLINACIÓN MAGNÉTICA, IDIOMA, OBST, ACTUALIZACIÓN DE RUMBOS, AERÓDROMOS.
CHANGES: MAGNETIC VARIATION, LANGUAGE, OBST, UPDATE OF HEADINGS, AERODROMES.

SEVILLA AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

ILS W RWY 27

PUNTO POINT	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DISTANCE DME (NM)
ROTEX (IAF)	37°25'06.9"N	005°36'07.7"W	089.75° SPP	13.00 DME ILS
IF	37°25'06.5"N	005°40'31.3"W	089.74° LOC ISV	9.50 DME ILS
FAP	37°25'05.7"N	005°47'14.2"W	089.74° LOC ISV	4.15 DME ILS
NDB SPP	37°25'05.0"N	005°47'43.9"W	-	-
Aproximación final de precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Precision final approach - Slope (Descent angle)				5.24% (3.00°)

OBSTÁCULOS QUE VULNERAN LA VSS // OBSTACLES WHICH PENETRATE THE VSS

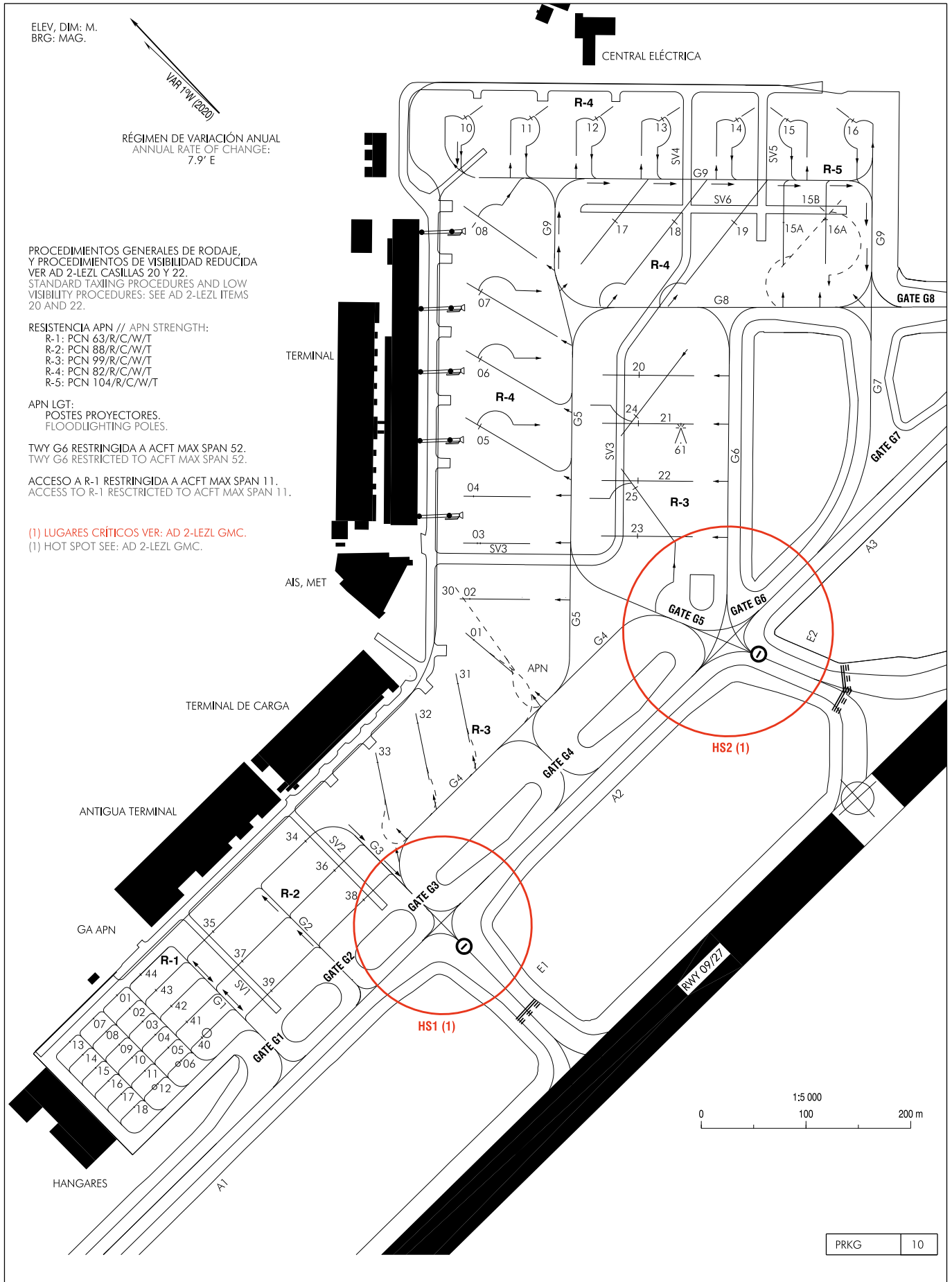
OBSTÁCULOS OBSTACLES	RWY	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	HGT (ft)	ELEV (ft)
Antena // Antenna	27	37°25'04.8"N	005°52'23.9"W	3	113

PLANO DE ESTACIONAMIENTO
Y ATRAQUE DE AERONAVES-OACI

ELEV
APN
26

TWR 118.100
GMC 121.700

SEVILLA



CAMBIOS: NUEVA CONFIGURACIÓN DE PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO EN R-3 Y R-4.
CHANGES: NEW STANDS CONFIGURATION IN R-3 AND R-4.

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
01	R-4	37°25'16.80"N 005°54'02.39"W	R	B739/A321	—	INCOMP. 30
02	R-4	37°25'17.80"N 005°54'01.39"W	R	B739/A321	—	INCOMP. 30
03	R-4	37°25'18.87"N 005°53'59.67"W	R	B739/A321	—	—
04	R-4	37°25'20.00"N 005°53'58.51"W	R	B739/A321	—	—
05	R-4	37°25'21.61"N 005°53'56.52"W	R	B739/A321	—	—
06	R-4	37°25'23.08"N 005°53'54.69"W	A/R	B739/A321	—	—
07	R-4	37°25'24.56"N 005°53'52.86"W	A/R	B739/A321	—	—
08	R-4	37°25'26.00"N 005°53'50.78"W	A/R	B739/A321	—	—
10	R-4	37°25'28.56"N 005°53'48.49"W	A	B738/A320	—	—
11	R-4	37°25'27.13"N 005°53'46.68"W	A	B738/A320	—	—
12	R-4	37°25'25.70"N 005°53'44.87"W	A	B738/A320	—	—
13	R-4	37°25'24.27"N 005°53'43.05"W	A	B738/A320	—	—
14	R-4	37°25'22.64"N 005°53'41.00"W	A	B738/A320	—	—
15	R-5	37°25'21.54"N 005°53'39.60"W	A	B738/A320	—	(1)
15A	R-5	37°25'19.37"N 005°53'42.33"W	A	CRJX/E195	—	INCOMP. 15B (1)
15B	R-5	37°25'18.51"N 005°53'41.12"W	A	B763	—	INCOMP. 15A, 16A (1)
16	R-5	37°25'20.11"N 005°53'37.79"W	A	B738/A320	—	(1)
16A	R-5	37°25'18.50"N 005°53'41.22"W	A	CRJX/E195	—	INCOMP. 15B (1)
17	R-4	37°25'23.03"N 005°53'47.12"W	A	B739/A321	—	—
18	R-4	37°25'21.73"N 005°53'45.48"W	A	B739/A321	—	—
19	R-4	37°25'20.44"N 005°53'43.84"W	A	B739/A321	—	—
20	R-3	37°25'19.11"N 005°53'50.66"W	A	B739/A321	—	INCOMP. 24
21	R-3	37°25'18.04"N 005°53'51.97"W	A	B739/A321	—	INCOMP. 24
22	R-3	37°25'16.77"N 005°53'53.52"W	A	B752	—	INCOMP. 25
23	R-3	37°25'15.55"N 005°53'55.04"W	A	B752	—	INCOMP. 25
24	R-3	37°25'18.23"N 005°53'51.84"W	A	A388	—	INCOMP. 20, 21 (2)
25	R-3	37°25'16.67"N 005°53'53.79"W	A	B773	—	INCOMP. 22, 23
30	R-3	37°25'17.98"N 005°54'01.55"W	R	B763	—	INCOMP. 01, 02
31	R-3	37°25'16.18"N 005°54'04.01"W	R	B738/A320	—	—
32	R-3	37°25'16.17"N 005°54'06.20"W	R	B738/A320	—	—
33	R-3	37°25'16.16"N 005°54'08.38"W	R	B738/A320	—	—
34	R-2	37°25'15.98"N 005°54'12.51"W	A	CRJX/E195	—	—
35	R-2	37°25'15.96"N 005°54'17.52"W	A	CRJX/E195	—	—
36	R-2	37°25'14.70"N 005°54'12.49"W	A	CRJX/E195	—	—
37	R-2	37°25'14.68"N 005°54'17.52"W	A	CRJX/E195	—	—
38	R-2	37°25'13.42"N 005°54'12.48"W	A	CRJX/E195	—	—
39	R-2	37°25'13.40"N 005°54'17.51"W	A	CRJX/E195	—	—
40	R-1	37°25'13.85"N 005°54'20.69"W	—	—	—	ACFT & HEL
41	R-1	37°25'14.53"N 005°54'20.68"W	—	—	—	—
42	R-1	37°25'15.21"N 005°54'20.70"W	—	—	—	—
43	R-1	37°25'15.89"N 005°54'20.71"W	—	—	—	—
44	R-1	37°25'16.57"N 005°54'20.71"W	—	—	—	—
01	R-1	37°25'16.62"N 005°54'21.93"W	—	—	—	—
02	R-1	37°25'16.06"N 005°54'21.92"W	—	—	—	—
03	R-1	37°25'15.49"N 005°54'21.92"W	—	—	—	—
04	R-1	37°25'14.92"N 005°54'21.91"W	—	—	—	—
05	R-1	37°25'14.35"N 005°54'21.91"W	—	—	—	—
06	R-1	37°25'13.79"N 005°54'21.91"W	—	—	—	ACFT & HEL

PUESTO STAND	RAMPA RAMP	COORDENADAS COORDINATES	SALIDA EXIT	MAX ACFT	APROAR NOSE TO	OBSERVACIONES REMARKS
07	R-1	37°25'16.62"N 005°54'23.21"W	–	–	–	–
08	R-1	37°25'16.05"N 005°54'23.20"W	–	–	–	–
09	R-1	37°25'15.49"N 005°54'23.20"W	–	–	–	–
10	R-1	37°25'14.92"N 005°54'23.20"W	–	–	–	–
11	R-1	37°25'14.35"N 005°54'23.19"W	–	–	–	–
12	R-1	37°25'13.78"N 005°54'23.19"W	–	–	–	ACFT & HEL
13	R-1	37°25'16.61"N 005°54'24.49"W	–	–	–	–
14	R-1	37°25'16.05"N 005°54'24.48"W	–	–	–	–
15	R-1	37°25'15.48"N 005°54'24.48"W	–	–	–	–
16	R-1	37°25'14.91"N 005°54'24.48"W	–	–	–	–
17	R-1	37°25'14.34"N 005°54'24.47"W	–	–	–	–
18	R-1	37°25'13.78"N 005°54'24.47"W	–	–	–	–

Observaciones // Remarks:

(1)	Incompatible con aeronave de letra de clave F estacionada en Rampa R-5. // Incompatible when code letter F aircraft parked at Ramp R-5.
(2)	Puesto de estacionamiento permitido para aeronaves de letra de clave F. // Stand suitable for code letter F aircraft.

SISTEMA DE GUÍA DE ATRAQUE VISUAL VISUAL DOCKING GUIDANCE SYSTEM

GENERALIDADES

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

UNIDAD DE PRESENTACIÓN

Consta de:

- Una línea de presentación alfanumérica de 4 caracteres, compuesta de indicadores amarillos, en la que se puede dar la siguiente información: tipo de aeronave, posición de estacionamiento ("STND"), parada ("STOP"), aeronave aparcada en posición exacta ("OK"), posición de parada sobrepasada ("TOO FAR") y exceso de velocidad en la aproximación ("SLOW DOWN").
- Presentación de guía azimut con indicador de línea central (guía de centrado y diseño de flechas de desvío en colores rojos y amarillos), así como luces rojas cuando indica la detención de la aeronave.
- Indicador de distancia al punto de parada compuesto por líneas amarillas y negras situadas en una columna vertical centrada.

INSTRUCCIONES AL PILOTO

- Comprobar que el tipo de aeronave indicado es el correcto.
- Rodar alineado observando la línea de guía central.
- Comprobar que el indicador de distancia está completamente amarillo. Significa que el sistema está identificando la aeronave.
- Observar la flecha amarilla en el indicador de línea de guía central, para seguir la dirección y posición correcta. Una flecha roja intermitente indica la dirección del giro.
- Si la velocidad de la aeronave supera la programada, en la unidad aparecerá "SLOW DOWN"; se deberá reducir esta velocidad de rodaje.
- El indicador de distancia se activa a 16 m de la posición de parada cambiando paulatinamente las luces amarillas a color negro e indica la distancia restante a la posición de parada al ir apagando las líneas amarillas (cada línea indica 0.66 m recorridos).
- 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". Si la aeronave sobrepasa la posición de parada el indicador mostrará "TOO FAR".

Cuando el sistema no haya identificado a la aeronave o cuando detecte algún obstáculo durante la entrada al estacionamiento, el panel indicará "STOP". En estos casos, la finalización de la maniobra de la aeronave hasta la posición de parada, previa comunicación con TWR, deberá ser realizada, mediante el guiado del vehículo "SÍGAME".

GENERAL

This system contains information about azimuth guidance (shows the aircraft position in relation to the centre line of the parking area) and distance to the stop position (based on a laser radar measurement), that is provided by a display unit, in front of the cockpit.

DISPLAY UNIT

This consists of:

- One line of 4 yellow alphanumeric characters which can indicate the following information: aircraft type, stand position ("STND"), stop position ("STOP"), aircraft parked in the exact position ("OK"), stop position passed ("TOO FAR") and excessive speed of approach ("SLOW DOWN").
- Azimuth guidance display with centre line indicator (centring guidance and pattern of yellow and red deviation arrows), as well as red lights to indicate the aircraft is halted.
- Distance indicator to the stop position composed of yellow and black lines in a centred column.

PILOT INSTRUCTIONS

- Check that the indicated aircraft type is appropriate.
- Taxi in along the centre line, watching the azimuth guidance.
- Check that the distance indicator is completely yellow. This means that the system is identifying the aircraft.
- Pay heed to the yellow arrow in the centre line guidance indicator for the correct position and direction. A flashing red arrow indicates which way to turn.
- If the aircraft speed exceeds that programmed, the unit indicates "SLOW DOWN"; taxiing speed must be reduced.
- The distance indicator is activated 16 m before the stop position, and yellow lights gradually go out (turn black) to indicate how far remains (each line indicates 0.66 m run).
- At the stop position the distance indicator will be completely black and "STOP" will appear in the top line.
- If the parking is correct, it will say "OK". If the aircraft has passed the stop position the indicator will show "TOO FAR".



If the system cannot identify the aircraft, or some obstacle is detected during entry into the parking position, the display will show "STOP". In such a case, after contact with TWR, the aircraft manoeuvre up to the stop position shall be completed with the guidance of a "FOLLOW ME" vehicle.

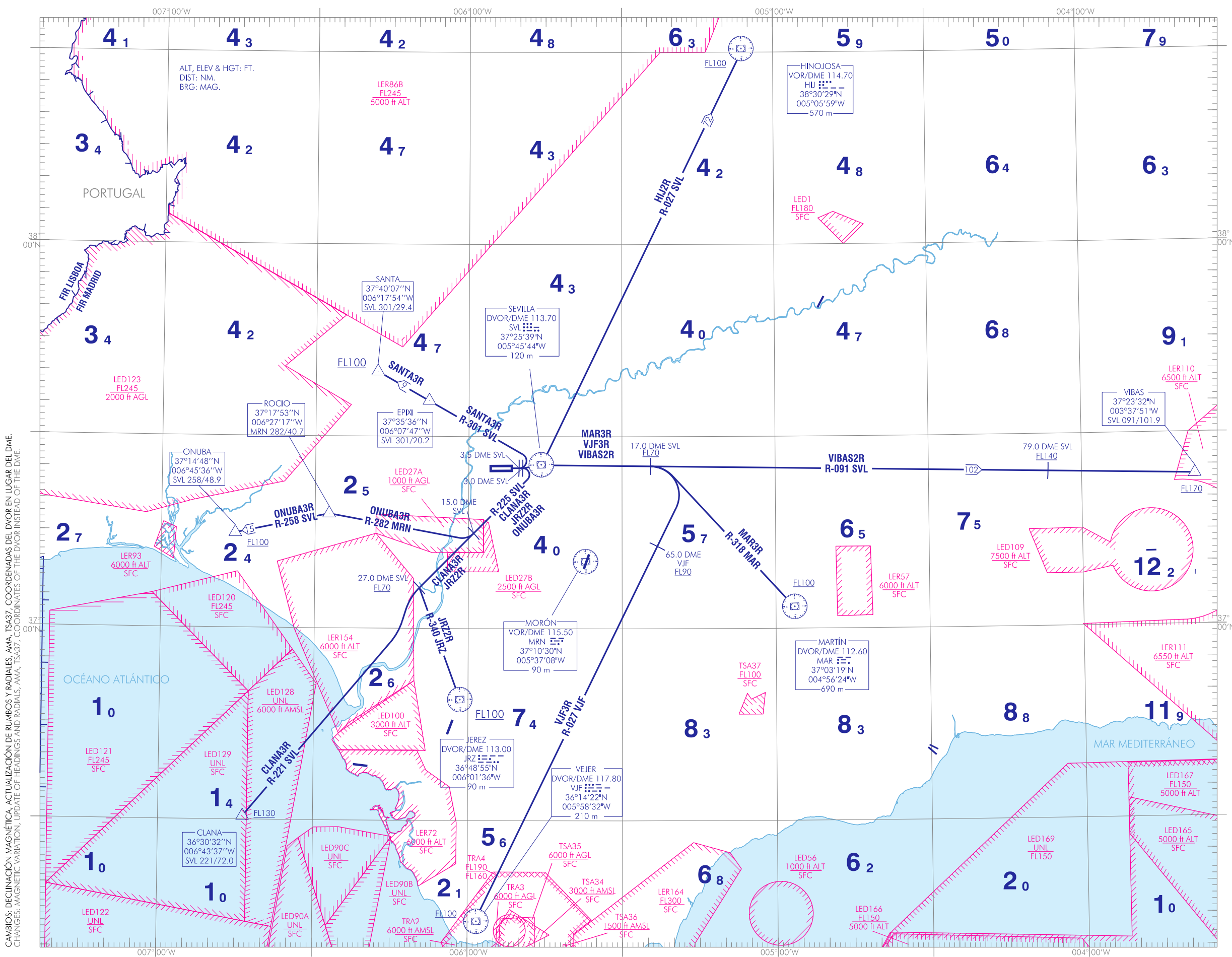
INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

CLANA3R HIJ2R JRZ2R
MAR3R ONUBA3R SANTA3R
VJF3R VIBAS2R

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

TA 6000
VAR 1°W (2020)

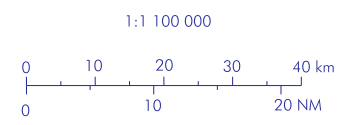
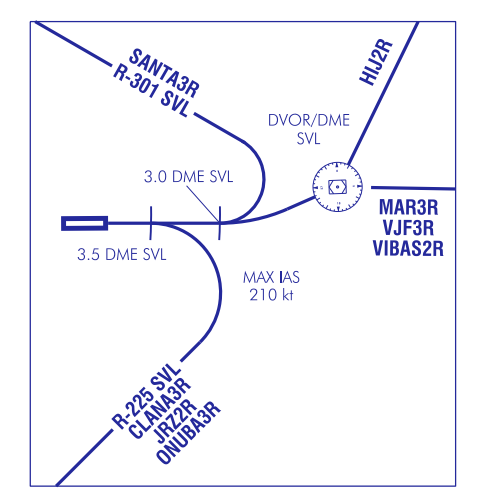
APP 128.500
TWR 118.100



NOTAS:
- NO EXISTEN OBSTÁCULOS QUE VULNEREN LAS OIS.
- VER DESCRIPCIÓN TEXTUAL.

NOTES:
- THERE ARE NOT CLOSE-IN OBSTACLES WHICH PENETRATE THE OIS.
- SEE TEXTUAL DESCRIPTION.

CAMBIOS: DECLINACIÓN MAGNÉTICA, ACTUALIZACIÓN DE RUMBOS Y RADIALES; AMÁ, TSA37, COORDENADAS DEL DVOR EN LUGAR DEL DME.
CHANGES: MAGNETIC VARIATION, UPDATE OF HEADINGS AND RADIALS, AMÁ, TSA37, COORDINATES OF THE DVOR INSTEAD OF THE DME.



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

SEVILLA AD

➔ SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID)

PISTA 09

NOTA APLICABLE A TODAS LAS SID:

– CONTROL DE VELOCIDAD:

- IAS MAX 250 kt hasta abandonar FL120.

SALIDA CLANA TRES ROMEO (CLANA3R)

Subir en rumbo de pista hasta 3.5 DME SVL. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 210 kt), para interceptar y seguir R-225 SVL directo a cruzar 27.0 DME SVL a FL70 o superior. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-221 SVL directo a CLANA a FL130 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 5.5% hasta FL70.

Pendiente mínima de ascenso debida a motivos operacionales.

SALIDA HINOJOSA DOS ROMEO (HIJ2R)

Subir en rumbo de pista hasta 3.0 DME SVL. Virar a la izquierda directo a DVOR/DME SVL. Proceder por R-027 SVL directo a VOR/DME HIJ a FL100 o superior.

SALIDA JEREZ DOS ROMEO (JRZ2R)

Subir en rumbo de pista hasta 3.5 DME SVL. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 210 kt), para interceptar y seguir R-225 SVL hasta 27.0 DME SVL. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-340 JRZ, directo a DVOR/DME JRZ a FL100 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 5.5% hasta FL70.

Pendiente mínima de ascenso debida a motivos operacionales.

SALIDA MARTÍN TRES ROMEO (MAR3R)

Subir en rumbo de pista hasta 3.0 DME SVL. Virar a la izquierda directo al DVOR/DME SVL. Proceder por R-091 SVL hasta 17.0 DME SVL a FL70 o superior. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-318 MAR directo a DVOR/DME MAR a FL100 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 5.0 % hasta FL70.

Pendiente mínima de ascenso debida a motivos operacionales.

SALIDA ONUBA TRES ROMEO (ONU3R)

Subir en rumbo de pista hasta 3.5 DME SVL. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 210 kt), para interceptar y seguir R-225 SVL, hasta 15.0 DME SVL. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-282 MRN, directo a ROCIO. Virar a la izquierda para seguir R-258 SVL, directo a ONUBA a FL100 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 5.5% hasta FL70.

Pendiente mínima de ascenso debida a motivos operacionales.

SALIDA SANTA TRES ROMEO (SANTA3R)

Subir en rumbo de pista hasta 3.0 DME SVL. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-301 SVL, directo a EPIXI. Directo a SANTA a FL100 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 5.1% hasta FL100.

SALIDA VEJER TRES ROMEO (VJF3R)

Subir en rumbo de pista hasta 3.0 DME SVL. Virar a la izquierda directo al DVOR/DME SVL. Proceder por R-091 SVL hasta 17.0 DME SVL a FL70 o superior. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-027 VJF, directo a cruzar 65.0 DME VJF a FL90 o superior. Directo a DVOR/DME VJF a FL100 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 5.0% hasta FL70.

Pendiente mínima de ascenso debida a motivos operacionales.

SALIDA VIBAS DOS ROMEO (VIBAS2R)

Subir en rumbo de pista hasta 3.0 DME SVL. Virar a la izquierda directo al DVOR/DME SVL. Proceder por R-091 SVL directo a cruzar 79.0 DME SVL a FL140 o superior. Directo a VIBAS a FL170 o superior.

STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID)

RUNWAY 09

NOTE APPLICABLE TO ALL SID:

– SPEED CONTROL:

- MAX IAS 250 kt to leave FL120.

CLANA THREE ROMEO DEPARTURE (CLANA3R)

Climb on runway heading up to 3.5 DME SVL. Turn right (turning MAX IAS 210 kt) to intercept and follow R-225 SVL, direct to cross 27.0 DME SVL at FL70 or above. Turn left to intercept and follow R-221 SVL direct to CLANA at FL130 or above.

Minimum climb gradient of 5.5% up to FL70.

Minimum climb gradient due to operational reasons.

HINOJOSA TWO ROMEO DEPARTURE (HIJ2R)

Climb on runway heading up to 3.0 DME SVL. Turn left direct to DVOR/DME SVL. Proceed on R-027 SVL, direct to VOR/DME HIJ at FL100 or above.

JEREZ TWO ROMEO DEPARTURE (JRZ2R)

Climb on runway heading up to 3.5 DME SVL. Turn right (turning MAX IAS 210 kt) to intercept and follow R-225 SVL up to 27.0 DME SVL. Turn left to intercept and follow R-340 JRZ, direct to DVOR/DME VJF at FL100 or above.

Minimum climb gradient of 5.5% up to FL70.

Minimum climb gradient due to operational reasons.

MARTÍN THREE ROMEO DEPARTURE (MAR3R)

Climb on runway heading up to 3.0 DME SVL. Turn left direct to DVOR/DME SVL. Proceed on R-091 SVL up to 17.0 DME SVL at FL70 or above. Turn right to intercept and follow R-318 MAR direct to DVOR/DME MAR at FL100 or above.

Minimum climb gradient of 5.0% up to FL70.

Minimum climb gradient due to operational reasons.

ONU3R

Climb on runway heading up to 3.5 DME SVL. Turn right (turning MAX IAS 210 kt) to intercept and follow R-225 SVL, up to 15.0 DME SVL. Turn right to intercept and follow R-282 MRN, direct to ROCIO. Turn left to follow R-258 SVL direct to ONUBA at FL100 or above.

Minimum climb gradient of 5.5% up to FL70.

Minimum climb gradient due to operational reasons.

SANTA THREE ROMEO DEPARTURE (SANTA3R)

Climb on runway heading up to 3.0 DME SVL. Turn left to intercept and follow R-301 SVL, direct to EPIXI. Direct to SANTA at FL100 or above.

Minimum climb gradient of 5.1% up to FL100.

VEJER THREE ROMEO DEPARTURE (VJF3R)

Climb on runway heading up to 3.0 DME SVL. Turn left direct to DVOR/DME SVL. Proceed on R-091 SVL up to 17.0 DME SVL at FL70 or above. Turn right to intercept and follow R-027 VJF, direct to cross 65.0 DME VJF at FL 90 or above. Direct to DVOR/DME VJF at FL100 or above.

Minimum climb gradient of 5.0% up to FL70.

Minimum climb gradient due to operational reasons.

VIBAS TWO ROMEO DEPARTURE (VIBAS2R)

Climb on runway heading up to 3.0 DME SVL. Turn left direct to DVOR/DME SVL. Proceed on R-091 SVL direct to cross 79.0 DME SVL at FL140 or above. Direct to VIBAS at FL170 or above.

SALIDA DE CONTINGENCIA.

En caso de fallo de una o más radioayudas que soportan las salidas de la RWY 09, se procederá del siguiente modo: Subir en rumbo de pista hasta 2000 ft AMSL. Virar siguiendo instrucciones ATC.

Pendiente mínima de ascenso 5.5%.

En caso de fallo de comunicaciones, proceder según lo establecido en la sección ENR 1.8, apartado 8 "Fallo de las comunicaciones aeroterrestres" de AIP-ESPAÑA.

CONTINGENCY DEPARTURE.

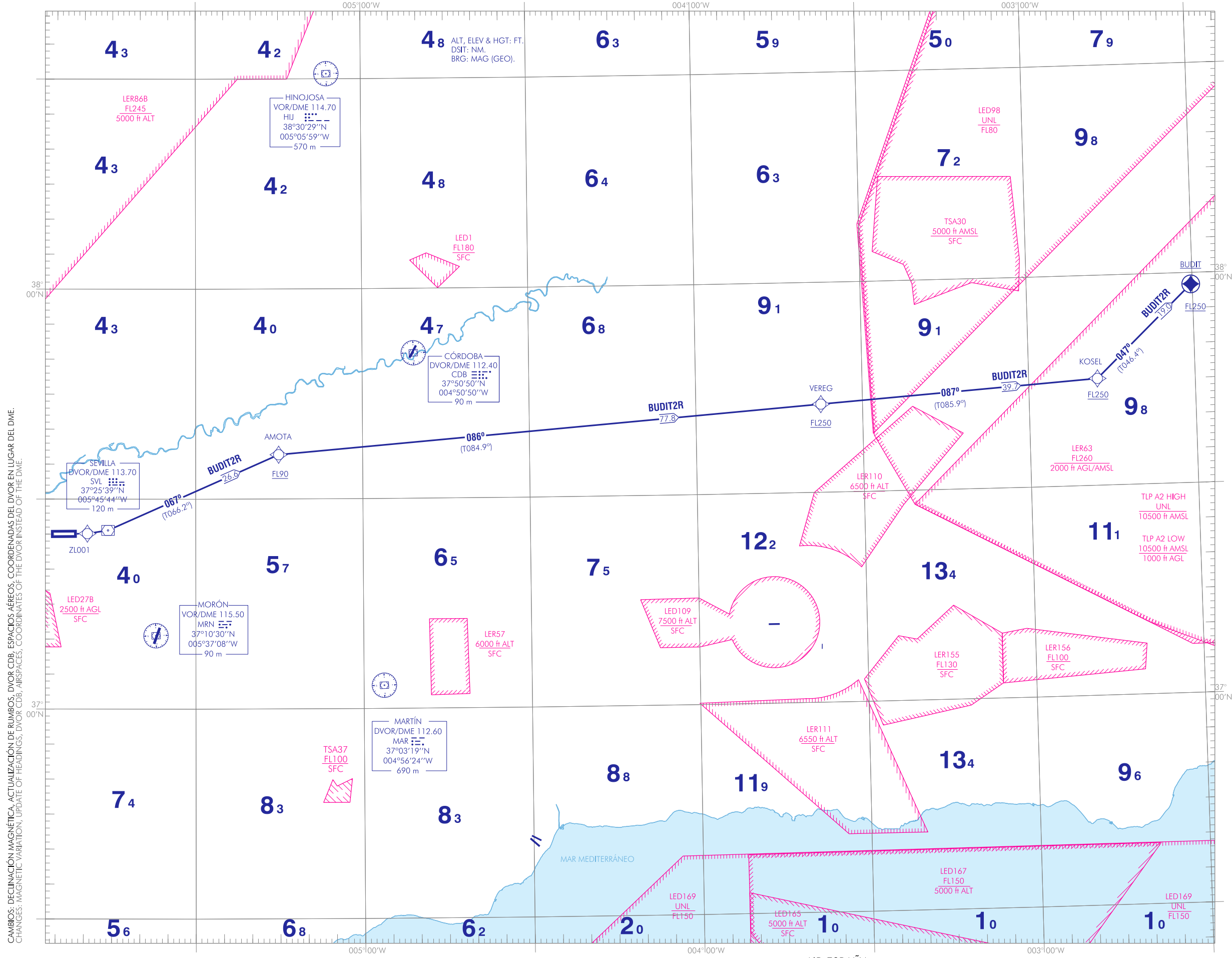
In the event of failure of one or more nav aids bearing the departures from RWY 09, the following procedure shall be carried out: Climb on runway heading up to 2000 ft AMSL. Turn following ATC instructions.

Minimum climb gradient of 5.5%.

In case of communications failure, proceed according to what is established on section ENR 1.8, item 8 "Air-ground communications failure" of AIP-ESPAÑA.

OBSTÁCULOS SIGNIFICATIVOS // SIGNIFICANT OBSTACLES

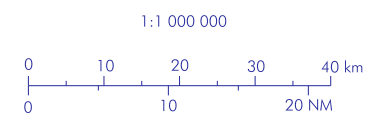
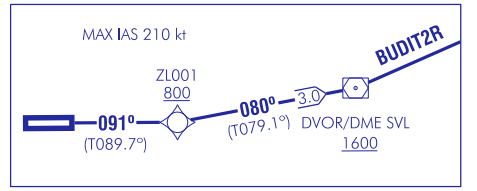
OBSTÁCULOS OBSTACLES	RWY	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	HGT (ft)	ELEV (ft)
Torre eléctrica // Electricity pylon	09	37°25'29.7"N	005°50'30.0"W	99	262



**PROCEDIMIENTOS DE SALIDA
DEPARTURE PROCEDURES
RNAV1 RWY 09**

- NOTAS:
- SE REQUIERE APROBACIÓN RNAV1.
- LOS DME ASOCIADOS A LOS ILS NO DEBERÁN UTILIZARSE PARA ESTAS SALIDAS RNAV1.
- IAS MAX 250 kt HASTA ABANDONAR FL120.
- NOTAS, RESTRICCIONES: VER DESCRIPCIÓN TEXTUAL.
- NOTES:
- RNAV1 APPROVAL REQUIRED.
- DME ASSOCIATED TO ILS ARE NOT USABLE FOR THESE RNAV1 DEPARTURES.
- MAX IAS 250 kt UP TO LEAVE FL120.
- NOTES, RESTRICTIONS: SEE TEXTUAL DESCRIPTION.

CAMBIOS: DECLINACIÓN MAGNÉTICA, ACTUALIZACIÓN DE RUMBOS, DVOR CDB, ESPACIOS AÉREOS, COORDENADAS DEL DVOR EN LUGAR DEL DME.
CHANGES: MAGNETIC VARIATION, UPDATE OF HEADINGS, DVOR CDB, AIRSPACES, COORDINATES OF THE DVOR INSTEAD OF THE DME.



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

SEVILLA AD

COORDENADAS WAYPOINTS // WAYPOINTS COORDINATES	
WPT	COORD
AMOTA	37°36'20.0"N 005°15'06.0"W
BUDIT	37°58'21.0"N 002°30'16.0"W
KOSEL	37°45'16.9"N 002°47'37.3"W
SVL	37°25'39.4"N 005°45'44.6"W
VEREG	37°42'36.2"N 003°37'30.0"W
ZL001	37°25'05.4"N 005°49'26.5"W

➔ SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID) RNAV1

STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID) RNAV1

PISTA 09

RUNWAY 09

NOTAS APLICABLE A TODAS LAS SID:

NOTES APPLICABLE TO ALL SID:

- RNAV1 requerido.
- CONTROL DE VELOCIDAD:
 - IAS MAX 250 kt hasta abandonar FL120.

- RNAV1 required.
- SPEED CONTROL:
 - MAX IAS 250 kt until leaving FL120.

DESCRIPCIÓN TABULAR DEL PROCEDIMIENTO PROCEDURE TABULAR DESCRIPTION											
Número de serie Serial number	Descriptor de trayectoria Path Terminator	Identificador de punto de recorrido Waypoint identifier	Sobrevuelo Fly-over	Curso/Derrota Course/Track °M (°T)	Variación magnética Magnetic variation	Distancia Distance (NM)	Dirección de viraje Turn direction	Altitud Altitude (ft)	Velocidad Speed (kt)	VPA/TCH (°/ft)	Especificación de navegación Navigation specification
BUDIT2R RNAV1											
Pendiente mínima de ascenso: 5,0% hasta VEREG. // Minimum climb gradient of 5.0 % up to VEREG.											
Afectada por la actividad de la LED98 y LER63. // Affected by LED98 and LER63 activity.											
001	CF	ZL001	-	091 (089.7)	+1.0	-	-	+800	-210	-	RNAV1
002	TF	SVL	-	080 (079.1)	+1.0	3.0	-	+1600	-	-	RNAV1
003	TF	AMOTA	-	067 (066.2)	+1.0	26.6	-	+FL90	-	-	RNAV1
004	TF	VEREG	-	086 (084.9)	+1.0	77.8	-	+FL250	-	-	RNAV1
005	TF	KOSEL	-	087 (085.9)	+1.0	39.7	-	+FL250	-	-	RNAV1
006	TF	BUDIT	Y	047 (046.4)	+1.0	19.0	-	+FL250	-	-	RNAV1

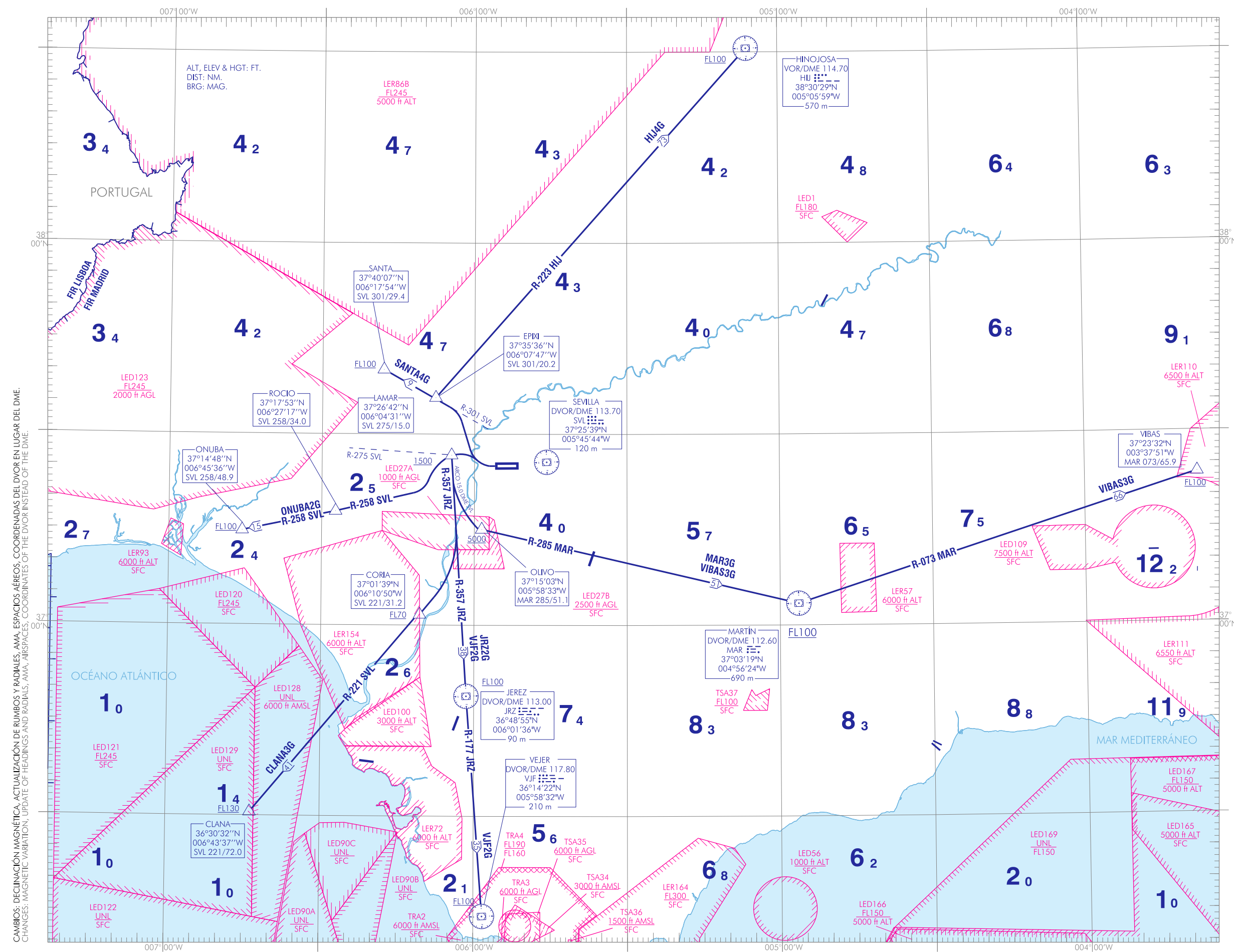
OBSTÁCULOS SIGNIFICATIVOS // SIGNIFICANT OBSTACLES					
OBSTÁCULOS OBSTACLES	RWY	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	HGT (ft)	ELEV (ft)
Torre eléctrica // Electricity pylon	09	37°25'29.7"N	005°50'30.0"W	99	262

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

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

TA 6000
VAR 1°W (2020)

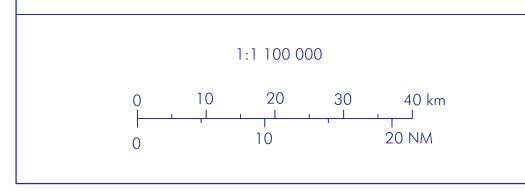
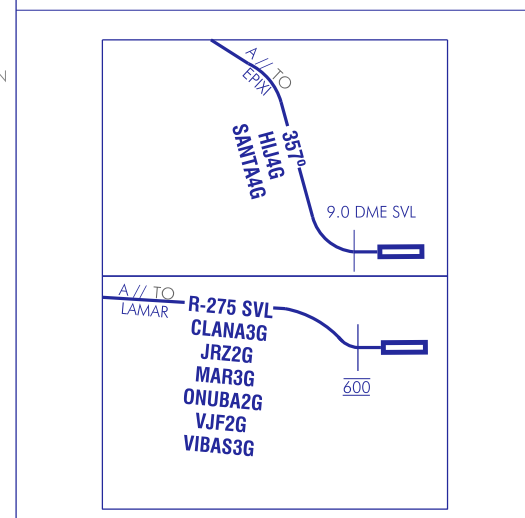
APP 128.500
TWR 118.100



NOTAS:
- RESTRICCIONES, OBST CERCANOS QUE VULNERAN LAS OIS: VER DESCRIPCIÓN TEXTUAL.

NOTES:
- RESTRICTIONS, CLOSE-IN OBST WHICH PENETRATE THE OIS: SEE TEXTUAL DESCRIPTION.

CAMBIOS: DECLINACIÓN MAGNÉTICA, ACTUALIZACIÓN DE RUMBOS Y RADIALES, AMA, ESPACIOS AÉREOS, COORDENADAS DEL DVOR EN LUGAR DEL DME.
CHANGES: MAGNETIC VARIATION, UPDATE OF HEADINGS AND RADIALS, AMA, AIRSPACES, COORDINATES OF THE DVOR INSTEAD OF THE DME.



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

SEVILLA AD

→ SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID)

NOTA APLICABLE A TODAS LAS SID:

- CONTROL DE VELOCIDAD:
 - IAS MAX 250 kt hasta abandonar FL120.

PISTA 27

SALIDA CLANA TRES GOLF (CLANA3G)

Subir en rumbo de pista hasta 600 ft. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-275 SVL directo a cruzar LAMAR a 1500 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir R-357 JRZ. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-221 SVL, directo a cruzar CORIA a FL70 o superior. Directo a CLANA a FL130 o superior.

SALIDA HINOJOSA CUATRO GOLF (HIJ4G)

Subir en rumbo de pista hasta 9.0 DME SVL. Virar a la derecha a rumbo magnético 357° para seguir R-301 SVL, directo a EPIXI. Virar a la derecha para seguir R-223 HIJ, directo a VOR/DME HIJ a FL100 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 4.5% hasta FL70.

Pendiente mínima de ascenso debida a motivos operacionales.

El tráfico que se incorpore a la aerovía UN-858 deberá cruzar VOR/DME HIJ a FL245 o superior y proceder por R-358 HIJ directo a PARKA.

NOTA: Posible fallo de cobertura del VOR HIJ entre 62.0-73.0 DME HIJ. Se proporcionará asistencia radar.

SALIDA JEREZ DOS GOLF (JRZ2G)

Subir en rumbo de pista hasta 600 ft. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-275 SVL, directo a cruzar LAMAR a 1500 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir R-357 JRZ directo al DVOR/DME JRZ a FL100 o superior.

SALIDA MARTÍN TRES GOLF (MAR3G)

Subir en rumbo de pista hasta 600 ft. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-275 SVL, directo a cruzar LAMAR a 1500 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir arco 15.0 DME SVL, directo a cruzar OLIVO a 5000 ft superior. Virar a la izquierda para seguir R-285 MAR directo a DVOR/DME MAR a FL100 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 4.0 % hasta 5000 ft.

Pendiente mínima de ascenso debida a motivos operacionales.

SALIDA ONUBA DOS GOLF (ONU2G)

Subir en rumbo de pista hasta 600 ft. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-275 SVL, directo a cruzar LAMAR a 1500 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir R-258 SVL, directo a ROCIO. Directo a ONUBA a FL100 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 3.7% hasta FL100.

SALIDA SANTA CUATRO GOLF (SANTA4G)

Subir en rumbo de pista hasta 9.0 DME SVL. Virar a la derecha a rumbo magnético 357° para seguir R-301 SVL, directo a EPIXI. Directo a SANTA a FL100 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 6.3 % hasta FL100.

Pendiente mínima de ascenso debida a motivos operacionales.

SALIDA VEJER DOS GOLF (VJF2G)

Subir en rumbo de pista hasta 600 ft. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-275 SVL, directo a cruzar LAMAR a 1500 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir R-357 JRZ, directo al DVOR/DME JRZ. Directo al DVOR/DME VJF a FL100 o superior.

SALIDA VIBAS TRES GOLF (VIBAS3G)

Subir en rumbo de pista hasta 600 ft. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-275 SVL, directo a cruzar LAMAR a 1500 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir arco 15.0 DME SVL directo a cruzar OLIVO a 5000 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir R-285 MAR directo al DVOR/DME MAR. Proceder por R-073 MAR directo a VIBAS a FL100 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 4.0% hasta 5000 ft.

Pendiente mínima de ascenso debida a motivos operacionales.

STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID)

NOTE APPLICABLE TO ALL SID:

- SPEED CONTROL:
 - MAX IAS 250 kt to leave FL120.

RUNWAY 27

CLANA THREE GOLF DEPARTURE (CLANA3G)

Climb on runway heading up to 600 ft. Turn right to intercept and follow R-275 SVL, direct to cross LAMAR at 1500 ft or above. Turn left to follow R-357 JRZ. Turn right to intercept and follow R-221 SVL, direct to cross CORIA at FL70 or above. Direct to CLANA at FL130 or above.

HINOJOSA FOUR GOLF DEPARTURE (HIJ4G)

Climb on runway heading up to 9.0 DME SVL. Turn right to magnetic heading 357° to follow R-301 SVL, direct to EPIXI. Turn right to follow R-223 HIJ direct to VOR/DME HIJ at FL100 or above.

Minimum climb gradient of 4.5 up to FL70.

Minimum climb gradient due to operational reasons.

Traffic bound for airway UN-858 shall cross VOR/DME HIJ at FL245 or above and proceed on R-358 HIJ direct to PARKA.

NOTE: Possible VOR HIJ coverage failure between 62.0-73.0 DME HIJ. Radar assistance will be provided.

JEREZ TWO GOLF DEPARTURE (JRZ2G)

Climb on runway heading up to 600 ft. Turn right to intercept and follow R-275 SVL, direct to cross LAMAR at 1500 ft or above. Turn left to follow R-357 JRZ, direct to DVOR/DME JRZ at FL100 or above.

MARTÍN THREE GOLF DEPARTURE (MAR3G)

Climb on runway heading up to 600 ft. Turn right to intercept and follow R-275 SVL, direct to cross LAMAR at 1500 ft or above. Turn left to follow arc 15.0 DME SVL, direct to cross OLIVO at 5000 ft or above. Turn left to follow R-285 MAR direct to DVOR/DME MAR at FL100 or above.

Minimum climb gradient of 4.0% up to 5000 ft.

Minimum climb gradient due to operational reasons.

ONU2G

Climb on runway heading up to 600 ft. Turn right to intercept and follow R-275 SVL, direct to cross LAMAR at 1500 ft or above. Turn left to follow R-258 SVL, direct to ROCIO. Direct to ONUBA at FL100 or above.

Minimum climb gradient of 3.7% up to FL100.

SANTA FOUR GOLF DEPARTURE (SANTA4G)

Climb on runway heading up to 9.0 DME SVL. Turn right to magnetic heading 357° to follow R-301 SVL, direct to EPIXI. Direct to SANTA at FL100 or above.

Minimum climb gradient of 6.3% up to FL100.

Minimum climb gradient due to operational reasons.

VEJER TWO GOLF DEPARTURE (VJF2G)

Climb on runway heading up to 600 ft. Turn right to intercept and follow R-275 SVL, direct to cross LAMAR at 1500 ft or above. Turn left to follow R-357 JRZ, direct to DVOR/DME JRZ. Direct to DVOR/DME VJF at FL100 or above.

VIBAS THREE GOLF DEPARTURE (VIBAS3G)

Climb on runway heading up to 600 ft. Turn right to intercept and follow R-275 SVL, direct to cross LAMAR at 1500 ft or above. Turn left to follow arc 15.0 DME SVL, direct to cross OLIVO at 5000 ft or above. Turn left to follow R-285 MAR direct to DVOR/DME MAR. Proceed on R-073 MAR direct to VIBAS at FL100 or above.

Minimum climb gradient of 4.0% up to 5000 ft.

Minimum climb gradient due to operational reasons.

SALIDA DE CONTINGENCIA.

En caso de fallo de una o más radioayudas que soportan las salidas de la RWY 27, se procederá del siguiente modo: Subir en rumbo de pista hasta 3500 ft AMSL. Virar siguiendo instrucciones ATC.

Pendiente mínima de ascenso 5.5%.

En caso de fallo de comunicaciones, proceder según lo establecido en la sección ENR 1.8, apartado 8 "Fallo de las comunicaciones aeroterrestres" de AIP-ESPAÑA.

CONTINGENCY DEPARTURE.

In the event of failure of one or more nav aids bearing the departures from RWY 27, the following procedure shall be carried out: Climb on runway heading up to 3500 ft AMSL. Turn following ATC instructions. Minimum climb gradient of 5.5%.

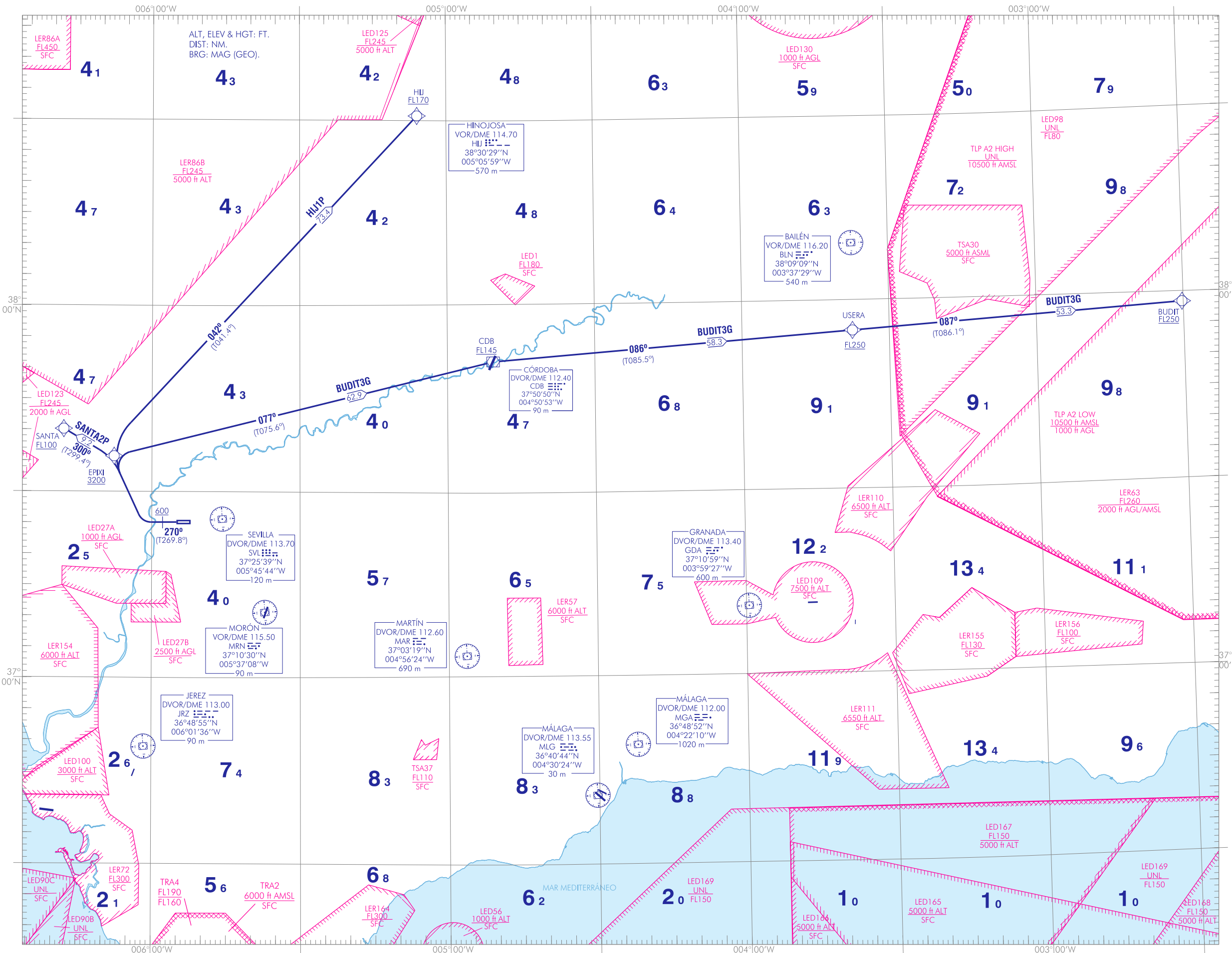
In case of communications failure, proceed according to what is established on section ENR 1.8, item 8 "Air-ground communications failure" of AIP-ESPAÑA.

OBSTÁCULOS CERCANOS // CLOSE-IN OBSTACLES

OBSTÁCULOS OBSTACLES	RWY	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	HGT (ft)	ELEV (ft)
Árbol // Tree	27	37°25'09.9"N	005°54'57.1"W	50	123

OBSTÁCULOS SIGNIFICATIVOS // SIGNIFICANT OBSTACLES

OBSTÁCULOS OBSTACLES	RWY	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	HGT (ft)	ELEV (ft)
Antena // Antenna	27	37°25'09.8"N	005°56'43.5"W	122	181



**PROCEDIMIENTOS DE SALIDA
DEPARTURE PROCEDURES
RNAV1 RWY 27**

NOTAS:
- SE REQUIERE APROBACIÓN RNAV1.
- LOS DME ASOCIADOS A LOS ILS NO DEBERÁN UTILIZARSE PARA ESTAS SALIDAS RNAV1.
- IAS MAX 250 kt HASTA ABANDONAR FL120.
- PROHIBIDO VIRAR ANTES DEL DER.
- NOTAS, RESTRICCIONES:
VER DESCRIPCIÓN TEXTUAL.

NOTES:
- RNAV1 APPROVAL REQUIRED.
- DME ASSOCIATED TO ILS ARE NOT USABLE FOR THESE RNAV1 DEPARTURES.
- MAX IAS 250 kt UP TO LEAVE FL120.
- TURNS BEFORE DER ARE NOT PERMITTED.
- NOTES, RESTRICTIONS:
SEE TEXTUAL DESCRIPTION.

CAMBIOS: DECLINACIÓN MAGNÉTICA, ACTUALIZACIÓN DE RUMBOS, DVOR CDB, COORDENADAS DEL DVOR EN LUGAR DEL DME.
CHANGES: MAGNETIC VARIATION, UPDATE OF HEADINGS, DVOR CDB, COORDINATES OF THE DVOR INSTEAD OF THE DME.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

SEVILLA AD

COORDENADAS WAYPOINTS // WAYPOINTS COORDINATES	
WPT	COORD
BUDIT	37°58'21.0"N 002°30'16.0"W
CDB	37°50'49.3"N 004°50'53.4"W
EPIXI	37°35'35.7"N 006°07'47.5"W
HIJ	38°30'29.3"N 005°05'58.9"W
SANTA	37°40'06.7"N 006°17'54.1"W
USERA	37°55'03.9"N 003°37'30.0"W

SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID)

STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID)

PISTA 27

RUNWAY 27

NOTAS APLICABLE A TODAS LAS SID:

NOTES APPLICABLE TO ALL SID:

- RNAV1 requerido.
- CONTROL DE VELOCIDAD:
 - IAS MAX 250 kt hasta abandonar FL120.
- Prohibido virar antes del DER.

- RNAV1 required.
- SPEED CONTROL:
 - MAX IAS 250 kt until leaving FL120.
- Turns before DER are not permitted.

DESCRIPCIÓN TABULAR DEL PROCEDIMIENTO PROCEDURE TABULAR DESCRIPTION											
Número de serie Serial number	Descriptor de trayectoria Path Terminator	Identificador de punto de recorrido Waypoint identifier	Sobrevuelo Fly-over	Curso/Derrote Course/Track °M (°T)	Variación magnética Magnetic variation	Distancia Distance (NM)	Dirección de viraje Turn direction	Altitud Altitude (ft)	Velocidad Speed (kt)	VPA/TCH (°/ft)	Especificación de navegación Navigation specification
BUDIT3G RNAV1											
001	CA	-	-	270 (269.8)	+1.0	-	-	+600	-	-	RNAV1
002	DF	EPIXI	-	-	+1.0	-	-	+3200	-	-	RNAV1
003	TF	CDB	-	077 (075.6)	+1.0	62.9	-	+FL145	-	-	RNAV1
004	TF	USERA	-	086 (085.5)	+1.0	58.3	-	+FL250	-	-	RNAV1
005	TF	BUDIT	-	087 (086.1)	+1.0	53.3	-	+FL250	-	-	RNAV1
HIJ1P RNAV1											
001	CA	-	-	270 (269.8)	+1.0	-	-	+600	-	-	RNAV1
002	DF	EPIXI	-	-	+1.0	-	-	+3200	-	-	RNAV1
003	TF	HIJ	-	042 (041.4)	+1.0	73.4	-	+FL170	-	-	RNAV1
SANTA2P RNAV1 Pendiente mínima de ascenso: 6.5% hasta FL100. // Minimum climb gradient of 6.5% up to FL100.											
001	CA	-	-	270 (269.8)	+1.0	-	-	+600	-	-	RNAV1
002	DF	EPIXI	-	-	+1.0	-	-	+3200	-	-	RNAV1
003	TF	SANTA	-	300 (299.4)	+1.0	9.2	-	+FL100	-	-	RNAV1

OBSTÁCULOS CERCANOS // CLOSE-IN OBSTACLES					
OBSTÁCULOS OBSTACLES	RWY	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	HGT (ft)	ELEV (ft)
Árbol // Tree	27	37°25'09.9"N	005°54'57.1"W	50	123

OBSTÁCULOS SIGNIFICATIVOS // SIGNIFICANT OBSTACLES					
OBSTÁCULOS OBSTACLES	RWY	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	HGT (ft)	ELEV (ft)
Antena // Antenna	27	37°25'09.8"N	005°56'43.5"W	122	181

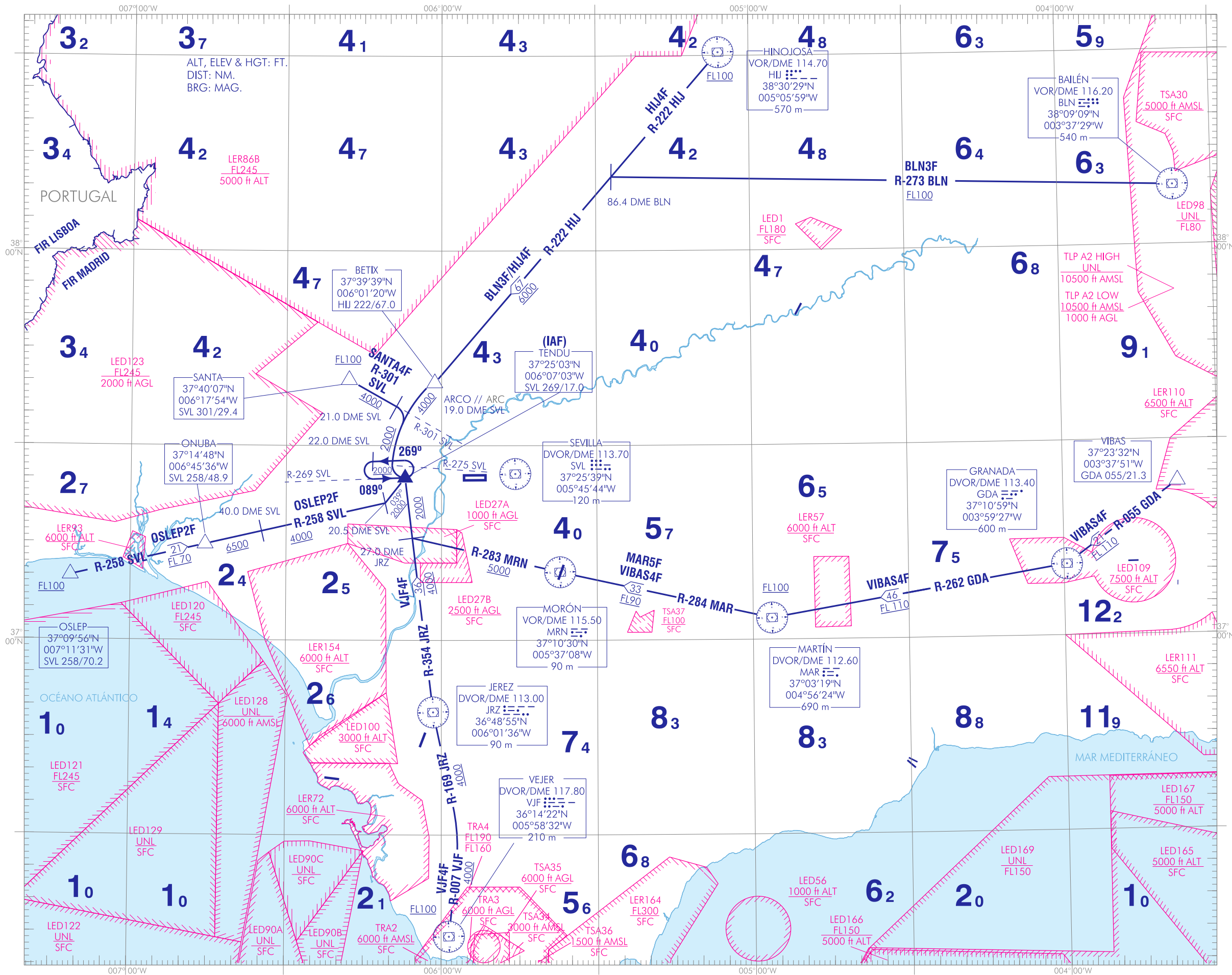
INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

BLN3F OSLEP2F VIBAS4F HIJ4F SANTA4F MAR5F VJF4F

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

TA 6000 VAR 1°W (2020)

APP 128.500 TWR 118.100



- NOTAS:
- IAS MAX 250 KT A FL120 O INFERIOR.
 - IAS 210 KT AL COMIENZO DEL VIRAJE FINAL PARA INTERCEPTAR EL RUMBO DEL LOCALIZADOR DEL ILS CUANDO LA AERONAVE SE ENCUENTRE DENTRO DE 20.0 NM FM THR.
 - IAS 180 KT AL COMPLETAR EL VIRAJE FINAL Y ESTABLECERSE EN EL RUMBO DEL LOCALIZADOR CUANDO LA AERONAVE SE ENCUENTRE DENTRO DE 20.0 NM FM THR.
 - LAS AERONAVES CON IAS DE CRUCERO INFERIORES A LAS CIUDADES ANTERIORMENTE DEBERÁN MANTENER LA VELOCIDAD DE CRUCERO HASTA EL PUNTO DE AJUSTE QUE LES AFECTE.
 - PARA VOLAR LA ESPERA INTEGRARSE POR EL RADIAL DE ACERCAMIENTO.

- NOTES:
- MAX IAS 250 KT AT FL120 OR BELOW.
 - IAS 210 KT AT THE BEGINNING OF THE FINAL TURN TO INTERCEPT THE ILS LOCALIZER COURSE WHEN THE AIRCRAFT IS LOCATED WITHIN 20.0 NM FM THR.
 - IAS 180 KT ONCE THE FINAL TURN IS COMPLETED AND ESTABLISHED ON THE ILS LOCALIZER WHEN THE AIRCRAFT IS LOCATED WITHIN 20.0 NM FM THR.
 - AIRCRAFT WITH CRUISING IAS LOWER THAN THE AFOREMENTIONED SHALL MAINTAIN CRUISING SPEED UP TO THE ADJUSTING FIX CONCERNED.
 - JOIN THE HOLDING THROUGH BY THE INBOUND RADIAL.

CAMBIO: RADIAL EN EL SEGMENTO ONUBA -20.5 DME SVL. CHANGES: RADIAL IN THE SEGMENT ONUBA -20.5 DME SVL.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

SEVILLA AD

➔ LLEGADAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (STAR)

PISTA 09

LLEGADA BAILEN TRES FOXTROT (BLN3F)

VOR/DME BLN, R-273 BLN / 86.4 DME BLN, BETIX, ARCO 19.0 DME SVL / R-301 SVL, ARCO 19.0 DME SVL, TENDU (IAF).

LLEGADA HINOJOSA CUATRO FOXTROT (HIJ4F)

VOR/DME HIJ, BETIX, ARCO 19.0 DME SVL / R-301 SVL, ARCO 19.0 DME SVL, TENDU (IAF).

LLEGADA MARTÍN CINCO FOXTROT (MAR5F)

DVOR/DME MAR, VOR/DME MRN, R-283 MRN, R-354 JRZ / 27.0 DME JRZ, TENDU (IAF).

LLEGADA OSLEP DOS FOXTROT (OSLEP2F)

OSLEP, ONUBA, R-258 SVL / 40.0 DME SVL, R-258 SVL / 20.5 DME SVL, TENDU (IAF).

LLEGADA SANTA CUATRO FOXTROT (SANTA4F)

SANTA, R-301 SVL, ARCO 19.0 DME SVL, TENDU (IAF).

LLEGADA VEJER CUATRO FOXTROT (VJF4F)

DVOR/DME VJF, R-007 VJF / R-169 JRZ, DVOR/DME JRZ, R-354 JRZ / 27.0 DME JRZ, TENDU (IAF).

LLEGADA VIBAS CUATRO FOXTROT (VIBAS4F)

VIBAS, DVOR/DME GDA, DVOR/DME MAR, VOR/DME MRN, R-283 MRN, R-354 JRZ / 27.0 DME JRZ, TENDU (IAF).

STANDARD INSTRUMENT ARRIVALS (STAR)

RUNWAY 09

BAILEN THREE FOXTROT ARRIVAL (BLN3F)

VOR/DME BLN, R-273 BLN/86.4 DME BLN, BETIX, ARC 19.0 DME SVL / R-301 SVL, ARC 19.0 DME SVL, TENDU (IAF).

HINOJOSA FOUR FOXTROT ARRIVAL (HIJ4F)

VOR/DME HIJ, BETIX, ARC 19.0 DME SVL / R-301 SVL, ARC 19.0 DME SVL, TENDU (IAF).

MARTIN FIVE FOXTROT ARRIVAL (MAR5F)

DVOR/DME MAR, VOR/DME MRN, R-283 MRN, R-354 JRZ / 27.0 DME JRZ, TENDU (IAF).

OSLEP TWO FOXTROT ARRIVAL (OSLEP2F)

OSLEP, ONUBA, R-258 SVL / 40.0 DME SVL, R-258 SVL / 20.5 DME SVL, TENDU (IAF).

SANTA FOUR FOXTROT ARRIVAL (SANTA4F)

SANTA, R-301 SVL, ARC 19.0 DME SVL, TENDU (IAF).

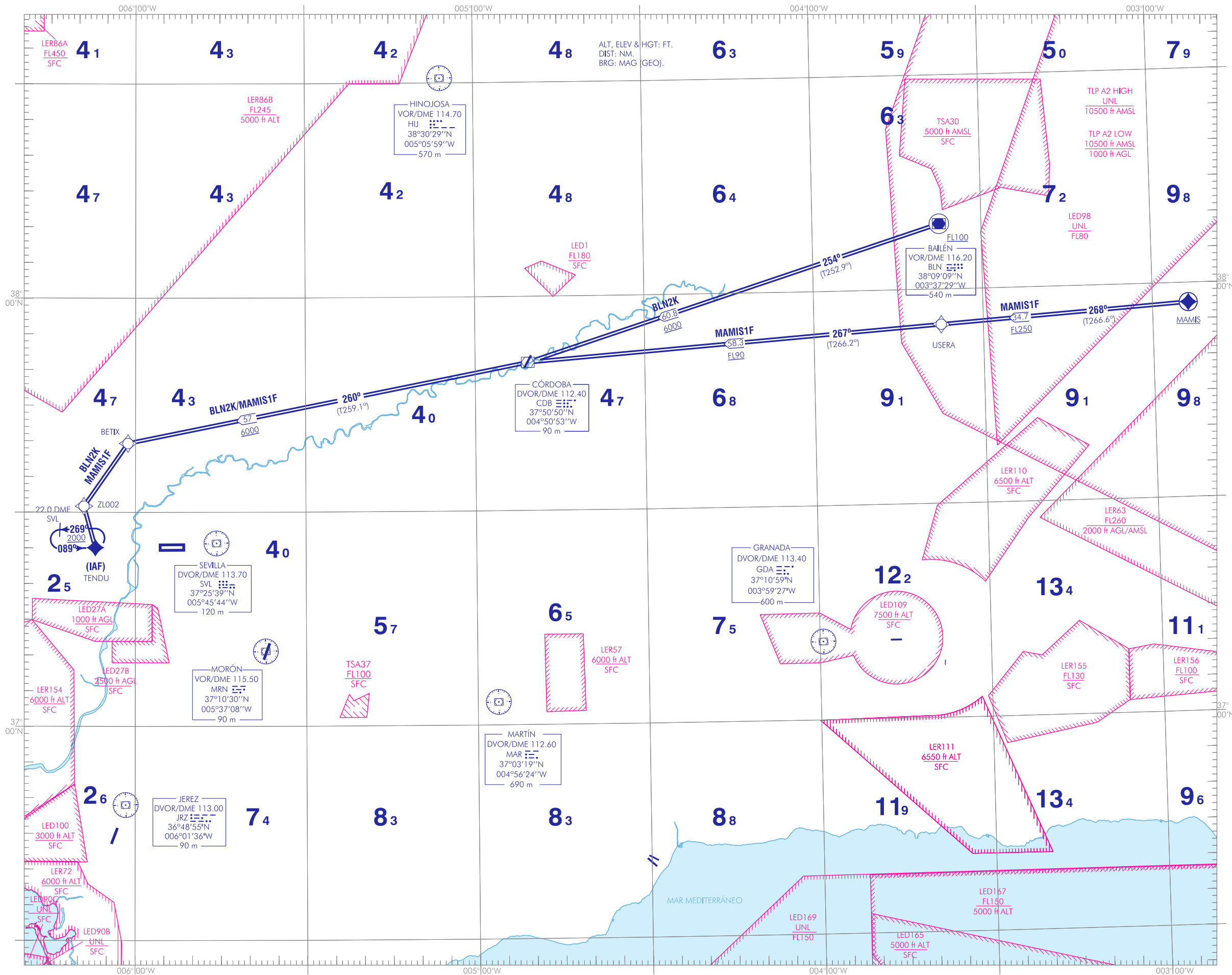
VEJER FOUR FOXTROT ARRIVAL (VJF4F)

DVOR/DME VJF, R-007 VJF / R-169 JRZ, DVOR/DME JRZ, R-354 JRZ / 27.0 DME JRZ, TENDU (IAF).

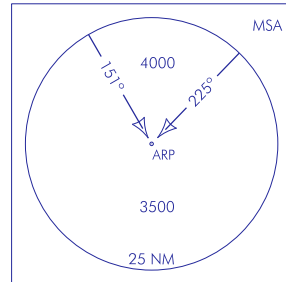
VIBAS FOUR FOXTROT ARRIVAL (VIBAS4F)

VIBAS, DVOR/DME GDA, DVOR/DME MAR, VOR/DME MRN, R-283 MRN, R-354 JRZ / 27.0 DME JRZ, TENDU (IAF)..

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

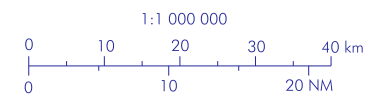
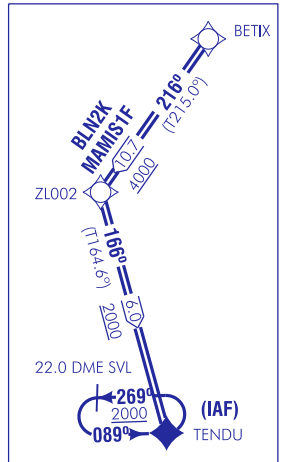


**PROCEDIMIENTOS DE LLEGADA
ARRIVAL PROCEDURES
RNAV1 (DME-DME) RWY 09**



AD ELEV: 111 ft

- NOTAS:
- SE REQUIERE APROBACIÓN RNAV1.
 - LOS DME ASOCIADOS A LOS ILS NO DEBERÁN UTILIZARSE PARA ESTAS LLEGADAS RNAV1.
 - IAS MAX 250 KT A FL120 O INFERIOR.
 - IAS 210 KT AL COMIENZO DEL VIRAJE FINAL PARA INTERCEPTAR EL RUMBO DEL LOCALIZADOR DEL ILS CUANDO LA AERONAVE SE ENCUENTRE DENTRO DE 20 NM DEL UMBRAL.
 - IAS 180 KT AL COMPLETAR EL VIRAJE FINAL Y ESTABLECERSE EN EL RUMBO DEL LOCALIZADOR CUANDO LA AERONAVE SE ENCUENTRE DENTRO DE 20 NM DEL UMBRAL.
 - LAS AERONAVES CON IAS DE CRUCERO INFERIORES A LAS CITADAS ANTERIORMENTE DEBERÁN MANTENER LA VELOCIDAD DE CRUCERO HASTA EL PUNTO DE AJUSTE QUE LES AFECTE.
 - MAMIS1F AFECTADA POR LA ACTIVIDAD DE LA LED98.
 - TENDU (IAF): PARA VOLAR LA ESPERA INTEGRARSE POR EL RADIAL DE ACERCAMIENTO.
- NOTES:
- RNAV1 APPROVAL REQUIRED.
 - DME ASSOCIATED TO ILS ARE NOT USABLE FOR THESE RNAV1 ARRIVALS.
 - MAX IAS 250 KT AT FL120 OR BELOW.
 - IAS 210 KT AT THE BEGINNING OF THE FINAL TURN TO INTERCEPT THE ILS LOCALIZER COURSE WHEN THE AIRCRAFT IS LOCATED WITHIN 20 NM OF THE LANDING THRESHOLD.
 - IAS 180 KT ONCE THE FINAL TURN IS COMPLETED AND ESTABLISHED ON THE ILS LOCALIZER WHEN THE AIRCRAFT IS LOCATED WITHIN 20 NM OF THE LANDING THRESHOLD.
 - AIRCRAFT WITH CRUISING IAS LOWER THAN THE AFOREMENTIONED SHALL MAINTAIN CRUISING SPEED UP TO THE ADJUSTING FIX CONCERNED.
 - MAMIS1F AFFECTED BY LED98 ACTIVITY.
 - TENDU (IAF): TO FLY THE HOLDING JOIN IT BY THE INBOUND RADIAL.



CAMBIO: DISTANCIA ENTRE BETIX Y DVOR/DME CDB.
CHANGES: DISTANCE BETWEEN BETIX AND DVOR/DME CDB.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK



SEVILLA AD

COORDENADAS WAYPOINTS // WAYPOINTS COORDINATES	
WPT	COORD
BETIX	37°39'38.99"N 006°01'20.03"W
MAMIS	37°57'16.71"N 002°53'42.13"W
TENDU (IAF)	37°25'02.82"N 006°07'03.46"W
USERA	37°55'03.95"N 003°37'30.00"W
ZL002	37°30'51.47"N 006°09'03.91"W

LLEGADAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (STAR) RNAV1

STANDARD INSTRUMENT ARRIVALS (STAR) RNAV1

PISTA 09

RUNWAY 09

NOTAS APLICABLES A TODAS LAS STAR:

NOTES APPLICABLE TO ALL STAR:

- Se requiere aprobación RNAV1.
- CONTROL DE VELOCIDAD:
 - a) IAS MAX 250 kt a FL120 o inferior.
 - b) IAS 210 kt al comienzo del viraje final para interceptar el rumbo del localizador del ILS cuando la aeronave se encuentre dentro de 20 NM del umbral.
 - c) IAS 180 kt al completar el viraje final y establecerse en el rumbo del localizador del ILS cuando la aeronave se encuentre dentro de 20 NM del umbral.
 - d) Las aeronaves con IAS de crucero inferiores a las citadas anteriormente deberán mantener la velocidad de crucero hasta el punto de ajuste que les afecte.

- RNAV1 approval required.
- SPEED CONTROL:
 - a) MAX IAS 250 kt to FL120 or below.
 - b) IAS 210 kt at the beginning of the final turn to intercept the ILS localizer course when the aircraft is located within 20 NM of the landing threshold.
 - c) IAS 180 kt once the final turn is completed and established on the ILS localizer when the aircraft is located within 20 NM of the landing threshold.
 - d) Aircraft with cruising IAS lower than the aforementioned shall maintain cruising speed up to the adjusting fix concerned.

NOTAS:

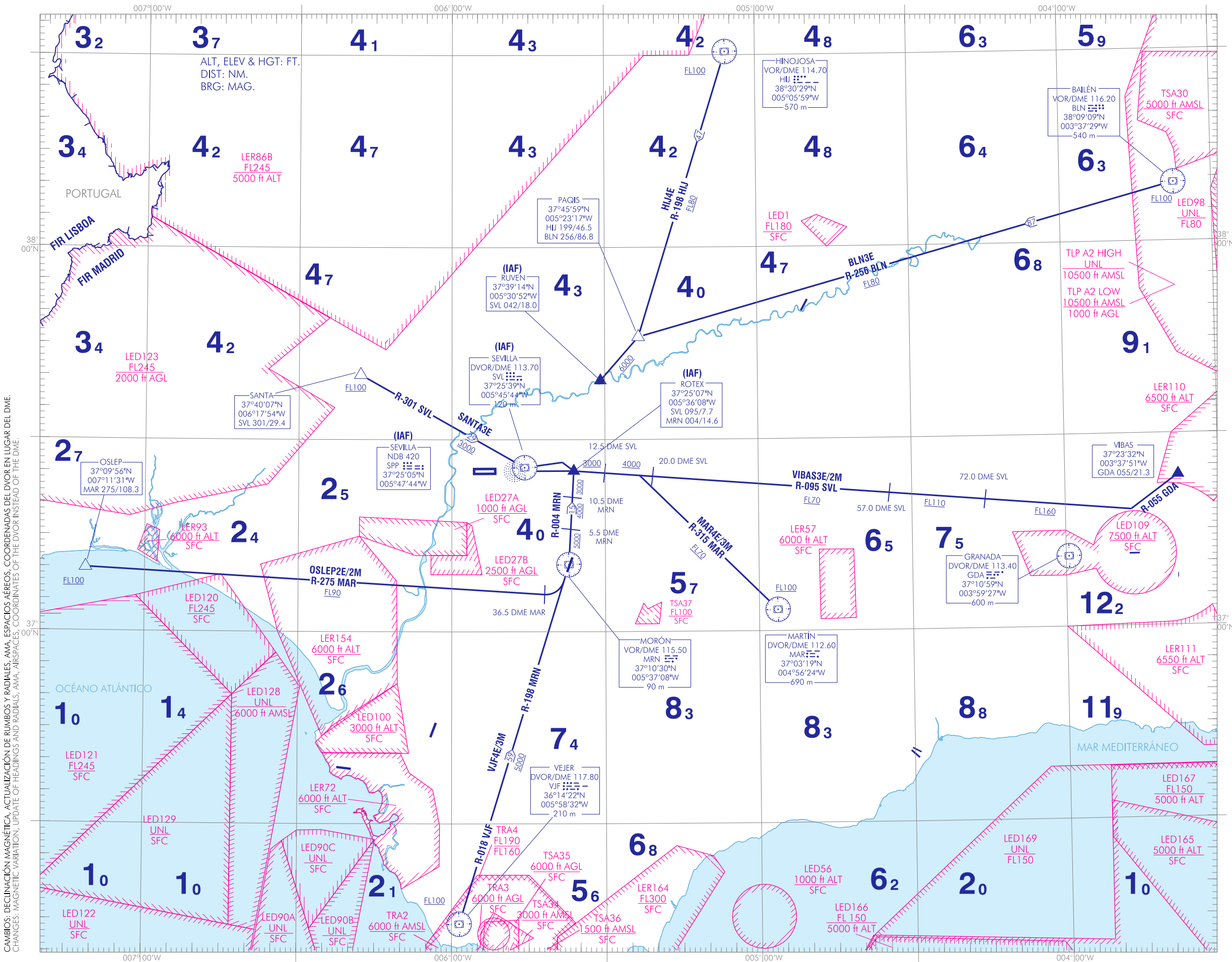
NOTES:

- MAMIS1F afectada por la actividad de la LED98.

- MAMIS1F affected by LED98 activity.

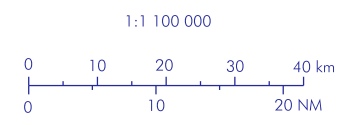
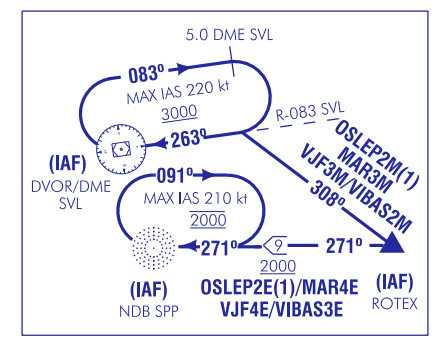
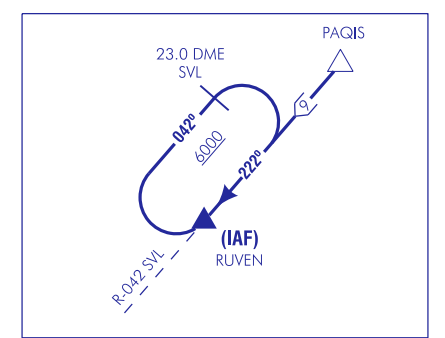
DESCRIPCIÓN TABULAR DEL PROCEDIMIENTO PROCEDURE TABULAR DESCRIPTION											
Número de serie Serial number	Descriptor de trayectoria Path Terminator	Identificador de punto de recorrido Waypoint identifier	Sobrevuelo Fly-over	Curso/Derrota Course/Track °M (°T)	Variación magnética Magnetic variation	Distancia Distance (NM)	Dirección de viraje Turn direction	Altitud Altitude (ft)	Velocidad Speed (kt)	VPA/TCH (°/ft)	Especificación de navegación Navigation specification
BLN2K RNAV1 (DME/DME)											
001	IF	BLN	Y	-	-	-	-	+FL100	-	-	RNAV1
002	TF	CDB	-	254 (252.9)	+1.0	60.8	-	+6000	-	-	RNAV1
003	TF	BETIX	-	260 (259.1)	+1.0	57.0	-	+6000	-	-	RNAV1
004	TF	ZL002	-	216 (215.0)	+1.0	10.7	-	+4000	-	-	RNAV1
005	TF	TENDU	-	166 (164.6)	+1.0	6.0	-	+2000	-	-	RNAV1
MAMIS1F RNAV1 (DME/DME)											
001	IF	MAMIS	Y	-	+1.0	-	-	+FL250	-	-	RNAV1
002	TF	USERA	-	268 (266.6)	+1.0	34.7	-	+FL250	-	-	RNAV1
003	TF	CDB	-	267 (266.2)	+1.0	58.3	-	+FL90	-	-	RNAV1
004	TF	BETIX	-	260 (259.1)	+1.0	57.0	-	+6000	-	-	RNAV1
005	TF	ZL002	-	216 (215.0)	+1.0	10.7	-	+4000	-	-	RNAV1
006	TF	TENDU	-	166 (164.6)	+1.0	6.0	-	+2000	-	-	RNAV1

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK



NOTAS:
 (1) SUJETA A LA ACTIVIDAD DE LA LED120.
 - IAS MAX 250 KT A FL120 O INFERIOR.
 - IAS 210 KT AL COMIENZO DEL VIRAJE FINAL PARA INTERCEPTAR EL RUMBO DEL LOCALIZADOR DEL ILS CUANDO LA AERONAVE SE ENCUENTRE DENTRO DE 20 NM DEL UMBRAL.
 - IAS 180 KT AL COMPLETAR EL VIRAJE FINAL Y ESTABLECERSE EN EL RUMBO DEL LOCALIZADOR CUANDO LA AERONAVE SE ENCUENTRE DENTRO DE 20 NM DEL UMBRAL.
 - IAS MAX 160 KT AL CRUZAR NDB SPP.
 - LAS AERONAVES CON IAS DE CRUCERO INFERIORES A LAS CITADAS ANTERIORMENTE DEBERÁN MANTENER LA VELOCIDAD DE CRUCERO HASTA EL PUNTO DE AJUSTE QUE LES AFECTE.
 - PARA VOLAR LA ESPERA INTEGRARSE POR EL RADIAL DE ACERCAMIENTO.

NOTES:
 (1) AFFECTED BY LED120 ACTIVITY.
 - MAX IAS 250 KT AT FL120 OR BELOW.
 - IAS 210 KT AT THE BEGINNING OF THE FINAL TURN TO INTERCEPT THE ILS LOCALIZER COURSE WHEN THE AIRCRAFT IS LOCATED WITHIN 20 NM OF THE LANDING THRESHOLD.
 - IAS 180 KT ONCE THE FINAL TURN IS COMPLETED AND ESTABLISHED ON THE ILS LOCALIZER WHEN THE AIRCRAFT IS LOCATED WITHIN 20 NM OF THE LANDING THRESHOLD.
 - MAX IAS 160 KT WHEN CROSSING THE NDB SPP.
 - AIRCRAFT WITH CRUISING IAS LOWER THAN THE AFOREMENTIONED SHALL MAINTAIN CRUISING SPEED UP TO THE ADJUSTING FIX CONCERNED.
 - TO FLY THE HOLDING INTEGRATE BY THE INBOUND RADIAL.



CAMBIOS: DECLINACIÓN MAGNÉTICA, ACTUALIZACIÓN DE RUMBOS Y RADIALES, AMA, ESPACIOS AÉREOS, COORDENADAS DEL DVOR EN LUGAR DEL DME. CHANGES: MAGNETIC VARIATION, UPDATE OF HEADINGS AND RADIALS, AMA, AIRSPACES, COORDINATES OF THE DVOR INSTEAD OF THE DME.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

SEVILLA AD

LLEGADAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (STAR)

PISTA 27

LLEGADA BAILEN TRES ECHO (BLN3E)
VOR/DME BLN, PAQIS, R-042 SVL, RUVEN (IAF).

LLEGADA HINOJOSA CUATRO ECHO (HIJ4E)
VOR/DME HIJ, PAQIS, R-042 SVL, RUVEN (IAF).

LLEGADA MARTÍN CUATRO ECHO (MAR4E)
DVOR/DME MAR, R-315 MAR / R-095 SVL, 12.5 DME SVL / R-095 SVL, ROTEX (IAF), NDB SPP (IAF).

LLEGADA MARTÍN TRES MIKE (MAR3M)
DVOR/DME MAR, R-315 MAR / R-095 SVL, 12.5 DME SVL / R-095 SVL, ROTEX (IAF), 309° / R-084 SVL, DVOR/DME SVL (IAF).

LLEGADA OSLEP DOS ECHO (OSLEP2E). Sujeta a la actividad de LED120
OSLEP, R-275 MAR / 36.5 DME MAR, R-198 MRN, VOR/DME MRN, 5.5 DME MRN / R-004 MRN, 10.5 DME MRN / R-004 MRN, ROTEX (IAF), NDB SPP (IAF).

LLEGADA OSLEP DOS MIKE (OSLEP2M). Sujeta a la actividad de LED120
OSLEP, R-275 MAR / 36.5 DME MAR, R-198 MRN, VOR/DME MRN, 5.5 DME MRN / R-004 MRN, 10.5 DME MRN / R-004 MRN, ROTEX (IAF), 309° / R-084 SVL, DVOR/DME SVL (IAF).

LLEGADA SANTA TRES ECHO (SANTA3E)
SANTA, DVOR/DME SVL (IAF).

LLEGADA VEJER CUATRO ECHO (VJF4E)
DVOR/DME VJF, VOR/DME MRN, 5.5 DME MRN / R-004 MRN, 10.5 DME MRN / R-004 MRN, ROTEX (IAF), NDB SPP (IAF).

LLEGADA VEJER TRES MIKE (VJF3M)
DVOR/DME VJF, VOR/DME MRN, 5.5 DME MRN / R-004 MRN, 10.5 DME MRN / R-004 MRN, ROTEX (IAF), 309° / R-084 SVL, DVOR/DME SVL (IAF).

LLEGADA VIBAS TRES ECHO (VIBAS3E)
VIBAS, R-055 GDA / R-095 SVL, 72.0 DME SVL / R-095 SVL, 57.0 DME SVL / R-095 SVL, 20.0 DME SVL / R-095 SVL, 12.5 DME SVL / R-095 SVL, ROTEX (IAF), NDB SPP (IAF).

LLEGADA VIBAS DOS MIKE (VIBAS2M)
VIBAS, R-055 GDA / R-095 SVL, 72.0 DME SVL / R-095 SVL, 57.0 DME SVL / R-095 SVL, 20.0 DME SVL / R-095 SVL, 12.5 DME SVL / R-095 SVL, ROTEX (IAF), 308° / R-083 SVL, DVOR/DME SVL (IAF).

STANDARD INSTRUMENT ARRIVALS (STAR)

RUNWAY 27

BAILEN THREE ECHO ARRIVAL (BLN3E)
VOR/DME BLN, PAQIS, R-042 SVL, RUVEN (IAF).

HINOJOSA FOUR ECHO ARRIVAL (HIJ4E)
VOR/DME HIJ, PAQIS, R-042 SVL, RUVEN (IAF).

MARTIN FOUR ECHO ARRIVAL (MAR4E)
DVOR/DME MAR, R-315 MAR / R-095 SVL, 12.5 DME SVL / R-095 SVL, ROTEX (IAF), NDB SPP (IAF).

MARTIN THREE MIKE ARRIVAL (MAR3M)
DVOR/DME MAR, R-315 MAR / R-095 SVL, 12.5 DME SVL / R-095 SVL, ROTEX (IAF), 309° / R-084 SVL, DVOR/DME SVL (IAF).

OSLEP TWO ECHO ARRIVAL (OSLEP2E). Subject to LED120 activity
OSLEP, R-275 MAR / 36.5 DME MAR, R-198 MRN, VOR/DME MRN, 5.5 DME MRN / R-004 MRN, 10.5 DME MRN / R-004 MRN, ROTEX (IAF), NDB SPP (IAF).

OSLEP TWO MIKE ARRIVAL (OSLEP2M). Subject to LED120 activity
OSLEP, R-275 MAR / 36.5 DME MAR, R-198 MRN, VOR/DME MRN, 5.5 DME MRN / R-004 MRN, 10.5 DME MRN / R-004 MRN, ROTEX (IAF), 309° / R-084 SVL, DVOR/DME SVL (IAF).

SANTA THREE ECHO ARRIVAL (SANTA3E)
SANTA, DVOR/DME SVL (IAF).

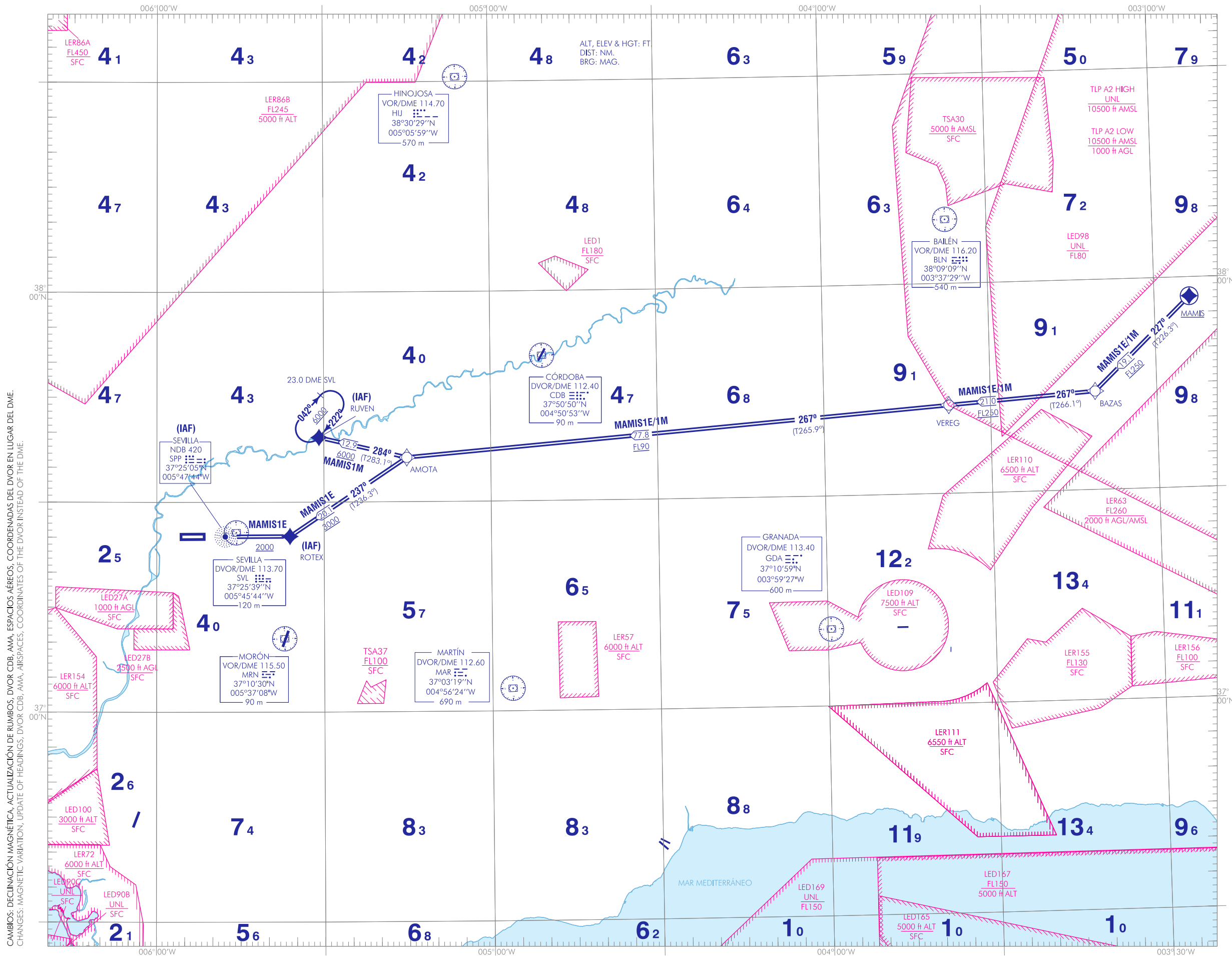
VEJER FOUR ECHO ARRIVAL (VJF4E)
DVOR/DME VJF, VOR/DME MRN, 5.5 DME MRN / R-004 MRN, 10.5 DME MRN / R-004 MRN, ROTEX (IAF), NDB SPP (IAF).

VEJER THREE MIKE ARRIVAL (VJF3M)
DVOR/DME VJF, VOR/DME MRN, 5.5 DME MRN / R-004 MRN, 10.5 DME MRN / R-004 MRN, ROTEX (IAF), 309° / R-084 SVL, DVOR/DME SVL (IAF).

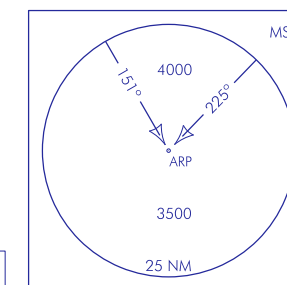
VIBAS THREE ECHO ARRIVAL (VIBAS3E)
VIBAS, R-055 GDA / R-095 SVL, 72.0 DME SVL / R-095 SVL, 57.0 DME SVL / R-095 SVL, 20.0 DME SVL / R-095 SVL, 12.5 DME SVL / R-095 SVL, ROTEX (IAF), NDB SPP (IAF).

VIBAS TWO MIKE ARRIVAL (VIBAS2M)
VIBAS, R-055 GDA / R-095 SVL, 72.0 DME SVL / R-095 SVL, 57.0 DME SVL / R-095 SVL, 20.0 DME SVL / R-095 SVL, 12.5 DME SVL / R-095 SVL, ROTEX (IAF), 308° / R-083 SVL, DVOR/DME SVL (IAF).

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK



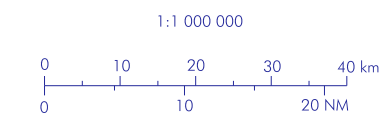
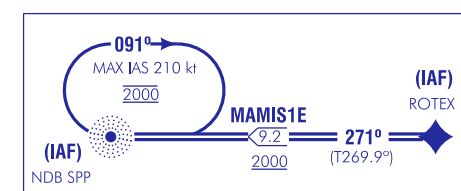
**PROCEDIMIENTOS DE LLEGADA
ARRIVAL PROCEDURES
RNAV1 RWY 27**



AD ELEV: 111 ft

- NOTAS:
- MAMIS1E/1M AFECTADAS POR LA ACTIVIDAD DE LA LED98.
 - SE REQUIERE APROBACIÓN RNAV1.
 - LOS DME ASOCIADOS A LOS ILS NO DEBERÁN UTILIZARSE PARA ESTAS LLEGADAS P-RNAV.
 - IAS MAX 250 KT A FL20 O INFERIOR.
 - IAS 210 KT AL COMIENZO DEL VIRAJE FINAL PARA INTERCEPTAR EL RUMBO DEL LOCALIZADOR DEL ILS CUANDO LA AERONAVE SE ENCUENTRE DENTRO DE 20 NM DEL UMBRAL.
 - IAS 180 KT AL COMPLETAR EL VIRAJE FINAL Y ESTABLECERSE EN EL RUMBO DEL LOCALIZADOR CUANDO LA AERONAVE SE ENCUENTRE DENTRO DE 20 NM DEL UMBRAL.
 - IAS MAX 160 KT AL CRUZAR EL NDB SPP.
 - LAS AERONAVES CON IAS DE CRUCERO INFERIORES A LAS CITADAS ANTERIORMENTE DEBERÁN MANTENER LA VELOCIDAD DE CRUCERO HASTA EL PUNTO DE AJUSTE QUE LES AFECTE.
 - NDB SPP (IAF) Y RUVEN (IAF): PARA VOLAR LA ESPERA INTEGRARSE POR EL RADIAL DE ACERCAMIENTO.

- NOTES:
- MAMIS1E/1M AFFECTED BY LED98 ACTIVITY.
 - RNAV1 APPROVAL REQUIRED.
 - DME ASSOCIATED TO ILS ARE NOT USABLE FOR THESE P-RNAV ARRIVALS.
 - MAX IAS 250 KT AT FL120 OR BELOW.
 - IAS 210 KT AT THE BEGINNING OF THE FINAL TURN TO INTERCEPT THE ILS LOCALIZER COURSE WHEN THE AIRCRAFT IS LOCATED WITHIN 20 NM OF THE LANDING THRESHOLD.
 - IAS 180 KT ONCE THE FINAL TURN IS COMPLETED AND ESTABLISHED ON THE ILS LOCALIZER WHEN THE AIRCRAFT IS LOCATED WITHIN 20 NM OF THE LANDING THRESHOLD.
 - MAX IAS 160 KT WHEN CROSSING THE NDB SPP.
 - AIRCRAFT WITH CRUISING IAS LOWER THAN THE AFOREMENTIONED SHALL MAINTAIN CRUISING SPEED UP TO THE ADJUSTING FIX CONCERNED.
 - NDB SPP (IAF) AND RUVEN (IAF): TO FLY THE HOLDING JOIN IT BY THE INBOUND RADIAL.



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

SEVILLA AD

COORDENADAS WAYPOINTS // WAYPOINTS COORDINATES	
WPT	COORD
AMOTA	37°36'20.00"N 005°15'06.00"W
BAZAS	37°44'03.89"N 003°11'06.74"W
MAMIS	37°57'16.71"N 002°53'42.13"W
ROTEX (IAF)	37°25'06.87"N 005°36'07.65"W
RUVEN (IAF)	37°39'14.24"N 005°30'52.01"W
VEREG	37°42'36.21"N 003°37'30.00"W

LLEGADAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (STAR)
RNAV1 (DME/DME)

STANDARD INSTRUMENT ARRIVALS (STAR) RNAV1
(DME/DME)

PISTA 27

RUNWAY 27

NOTAS APLICABLES A TODAS LAS STAR:

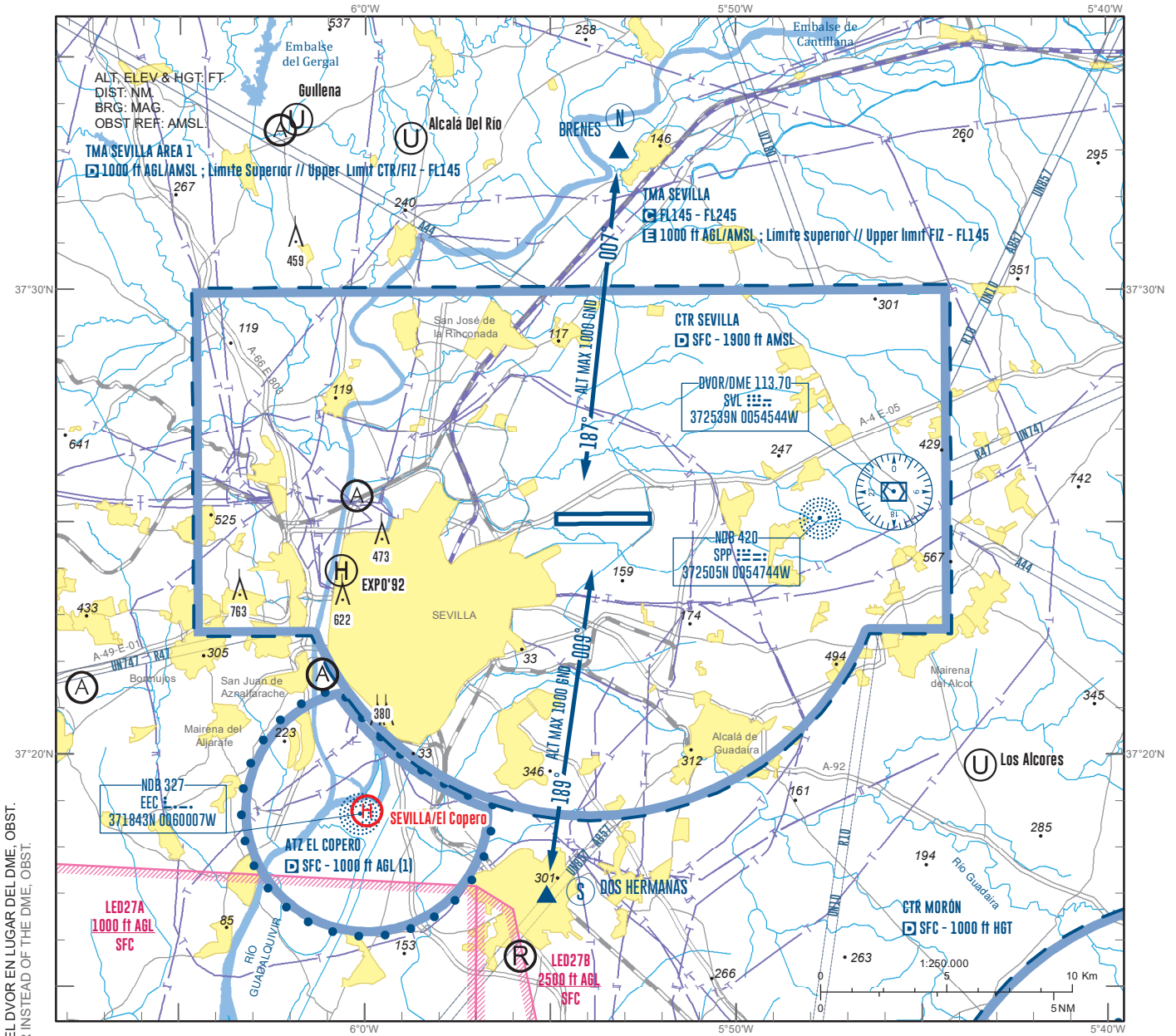
NOTES APPLICABLE TO ALL STAR:

- Se requiere aprobación RNAV1.
- Afectadas por la actividad de la LED98.
- CONTROL DE VELOCIDAD:
 - a) IAS MAX 250 kt a FL120 o inferior.
 - b) IAS 210 kt al comienzo del viraje final para interceptar el rumbo del localizador del ILS cuando la aeronave se encuentre dentro de 20 NM del umbral.
 - c) IAS 180 kt al completar el viraje final y establecerse en el rumbo del localizador del ILS cuando la aeronave se encuentre dentro de 20 NM del umbral.
 - d) IAS MAX 160 kt al cruzar el NDB SPP.
 - e) Las aeronaves con IAS de crucero inferiores a las citadas anteriormente deberán mantener la velocidad de crucero hasta el punto de ajuste que les afecte.

- RNAV1 approval required.
- Affected by LED98 activity.
- SPEED CONTROL:
 - a) MAX IAS 250 kt to FL120 or below.
 - b) IAS 210 kt at the beginning of the final turn to intercept the ILS localizer course when the aircraft is located within 20 NM of the landing threshold.
 - c) IAS 180 kt once the final turn is completed and established on the LS localizer when the aircraft is located within 20 NM of the landing threshold.
 - d) MAX IAS 160 kt when crossing the NDB SPP.
 - e) Aircraft with cruising IAS lower than the aforementioned shall maintain cruising speed up to the adjusting fix concerned.

DESCRIPCIÓN TABULAR DEL PROCEDIMIENTO PROCEDURE TABULAR DESCRIPTION											
Número de serie Serial number	Descriptor de trayectoria Path Terminator	Identificador de punto de recorrido Waypoint identifier	Sobrevuelo Fly-over	Curso/Derrota Course/Track °M (°T)	Variación magnética Magnetic variation	Distancia Distance (NM)	Dirección de viraje Turn direction	Altitud Altitude (ft)	Velocidad Speed (kt)	VPA/TCH (°/ft)	Especificación de navegación Navigation specification
MAMIS1E RNAV1 (DME/DME)											
001	IF	MAMIS	Y	-	+1.0	-	-	+FL250	-	-	RNAV1
002	TF	BAZAS	-	227 (226.3)	+1.0	19.1	-	+FL250	-	-	RNAV1
003	TF	VEREG	-	267 (266.1)	+1.0	21.0	-	+FL250	-	-	RNAV1
004	TF	AMOTA	-	267 (265.9)	+1.0	77.8	-	+FL90	-	-	RNAV1
005	TF	ROTEX	-	237 (236.3)	+1.0	20.1	-	+3000	-	-	RNAV1
006	TF	SPP	-	271 (269.9)	+1.0	9.2	-	+2000	-	-	RNAV1
MAMIS1M RNAV1 (DME/DME)											
001	IF	MAMIS	Y	-	+1.0	-	-	+FL250	-	-	RNAV1
002	TF	BAZAS	-	227 (226.3)	+1.0	19.1	-	+FL250	-	-	RNAV1
003	TF	VEREG	-	267 (266.1)	+1.0	21.0	-	+FL250	-	-	RNAV1
004	TF	AMOTA	-	267 (265.9)	+1.0	77.8	-	+FL90	-	-	RNAV1
005	TF	RUVEN	-	284 (283.1)	+1.0	12.9	-	+6000	-	-	RNAV1

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK



CAMBIOS: DECLINACIÓN MAGNÉTICA, ACTUALIZACIÓN DE RUMBOS, COORDENADAS DEL DVOR EN LUGAR DEL DME, OBST. CHANGES: MAGNETIC VARIATION, UPDATE OF HEADINGS, COORDINATES OF THE DVOR INSTEAD OF THE DME, OBST.

NOTAS

Toda la carta está incluida en TMA Sevilla Área 1.
(1) O hasta la elevación del techo de nubes, lo que resulte más bajo.

LLEGADAS

Las aeronaves con destino Sevilla AD establecerán contacto radio con la TWR en 118.100 MHz, antes de alcanzar los puntos VFR de notificación N o S y solicitarán permiso para utilizar las rutas VFR, manteniendo una ALT MAX de 1000 ft GND.

Antes de entrar en la CTR, deberán dar posición, nivel de vuelo o altitud y solicitarán instrucciones para el aterrizaje.
En algunos casos las aeronaves deberán efectuar esperas en los puntos arriba mencionados antes de obtener el permiso definitivo de entrada en la CTR.

FALLO DE COMUNICACIONES

Las entradas con fallo de comunicaciones con destino Sevilla AD, realizarán el procedimiento estándar para fallo de comunicaciones, orbitando a 500 ft sobre el Terminal, si proviene del punto N, o sobre la TWR si proviene del punto S.

OBSERVACIONES

- Dentro de la CTR:
- No se sobrevolará la Base Aérea de El Copero sin previa autorización de TWR, (TWR El Copero 126.750 MHz, TWR Morón 122.100 MHz, TWR Sevilla 118.100 MHz).
- Queda prohibido cruzar la CTR de Morón en vuelos VFR.
- Quedan prohibidos los aterrizajes y despegues de las aeronaves sin radio en el aeropuerto de Sevilla.
- PAPI (MEHT): RWY 09: 3° (53 ft)
RWY 27: 3° (51 ft)
- A título informativo, se incluyen las coordenadas geográficas de los puntos:
N: 373302N 0055309W
S: 371700N 0055506W

NOTES

All chart is included in TMA Sevilla Área 1.
(1) Or up to cloud ceiling height, whichever is lower.

ARRIVALS

VFR aircraft bound for Sevilla AD will establish radio contact with TWR on 118.100 MHz, before reaching VFR reporting points N or S and shall request clearance to enter VFR routes, maintaining a MAX ALT of 1000 ft GND.

Before entering the CTR, pilots will notify position, flight level or altitude and will request landing instructions.
In some cases, aircraft will be initially cleared to hold over the points above stated, before the clearance to enter CTR is granted.

COMMUNICATION FAILURE

VFR aircraft bound for Sevilla AD will accomplish the standard procedures for communication failure holding at 500 ft over the Terminal if heading from point N, or over the TWR if heading from point S.

REMARKS

- Inside the CTR:
- El Copero Air Base will never be overflown without prior permission from TWR, (El Copero TWR 126.750 MHz, Morón TWR 122.100 MHz, Sevilla TWR 118.100 MHz).
- Crossing CTR Morón is forbidden for VFR flights.
- Landing and taking-off are forbidden for aircraft without radio communication equipment.
- PAPI (MEHT): RWY 09: 3° (53 ft)
RWY 27: 3° (51 ft)
- For information purposes, the geographic coordinates of the points are included:
N: 373302N 0055309W
S: 371700N 0055506W

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK