

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

LEMH - MENORCA

2. DATOS GEOGRÁFICOS Y DE ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO**AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA**

ARP: 395145N 0041307E. Ver AD 2-LEMH ADC.
Distancia y dirección desde la ciudad: 4.5 km SW.
Elevación: 92 m/303 ft.
Ondulación geode: 48.19 m ± 0.05 m (1).
Temperatura de referencia: 29°C.
Declinación magnética: 1°E (2015).
Cambio anual: 6.0'E.
Administración AD: Aena.
Dirección: Aeropuerto de Menorca; 07712 Mahón (Menorca).
TEL: +34-971 157 000. **FAX:** +34-971 157 070.
AFTN: LEMH **E-mail:** mah.ejecutivo@aena.es
Tránsito autorizado: IFR/VFR.
Observaciones: (1) Para todos los puntos del AD.

ARP: 395145N 0041307E. See AD 2-LEMH ADC.
Distance and direction from the city: 4.5 km SW.
Elevation: 92 m/303 ft.
Geoid undulation: 48.19 m ± 0.05 m (1).
Reference temperature: 29°C.
Magnetic variation: 1°E (2015).
Annual change: 6.0'E.
AD administration: Aena.
Address: Aeropuerto de Menorca; 07712 Mahón (Menorca).
TEL: +34-971 157 000. **FAX:** +34-971 157 070.
AFTN: LEMH **E-mail:** mah.ejecutivo@aena.es
Approved traffic: IFR/VFR.
Remarks: (1) For all AD points.

3. HORARIO DE OPERACIÓN**OPERATIONAL HOURS**

Aeropuerto: V: 0500-2230; PS 25 MIN PPR.
I: 0600-2100; PS 45 MIN PPR.
Aduanas e Inmigración: HR AD.
Servicios médicos y de sanidad: No.
AIS/ARO: HR AD.
Información MET: HR AD.
ATS: V: 0445-2250, I: 0545-2120.
En caso de activación PPR: V: 0445-2315, I: 0545-2205.
Abastecimiento de combustible: HR AD.
Asistencia en tierra: HR AD.
Seguridad: HR AD.
Deshielo: No.
Observaciones: Horario de actividad del aeropuerto: V: 0445-2250, I: 0545-2120.
En caso de activación PPR: V: 0445-2315, I: 0545-2205.

Airport: V: 0500-2230; PS 25 MIN PPR.
I: 0600-2100; PS 45 MIN PPR.
Customs and Immigration: HR AD.
Health and Sanitation: No.
AIS/ARO: HR AD.
MET briefing: HR AD.
ATS: V: 0445-2250, I: 0545-2120.
In the event of activation of PPR: V: 0445-2315, I: 0545-2205.
Fuelling: HR AD.
Handling: HR AD.
Security: HR AD.
De-icing: No.
Remarks: Airport hours of activity: V: 0445-2250, I: 0545-2120.
In the event of activation of PPR: V: 0445-2315, I: 0545-2205.

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

Instalaciones para el manejo de carga: Hasta 150 kg por bulto. Hasta 250 kg PPR.
Tipos de combustible: JET A-1, 100LL.
Tipos de lubricante: Aeroshell W100, Mobil OIL, Aerored BAN.
Capacidad de reabastecimiento: JET A1: 3 cisternas 40000 L, 37.8 L/s.
1 cisterna 20000 L, 18.9 L/s.
100LL: 1 cisterna 3000 L, 2.5 L/s.
Instalaciones para el deshielo: No.
Espacio disponible en hangar: No.
Instalaciones para reparaciones: No.
Observaciones: Es obligatorio disponer de agente de asistencia en tierra para todas las operaciones, incluidas las no comerciales, excepto vuelos hospital, SAR, emergencia y Estado. En las operaciones de llegadas los pasajeros y tripulantes deberán esperar la llegada de su agente de asistencia en tierra.
Agentes de handling de Aviación Comercial y General:
AVIAPARTNER
TEL: +34 971 157 078
FAX: No
Móvil: No
E-mail: mah.ops@aviapartner.aero
SITA: MAHAOHX
IBERIA
TEL: +34-971 369 202
FAX: No
Móvil: No
E-mail: mahkg@iberia.es
SITA: MAHKQIB
MTA FLIGHT SERVICE MENORCA, S.L..
TEL: +34-971 369 206
+34-971 157 087
Móvil: +34-670 554 412
E-mail: karen@menorcamta.com

Cargo facilities: Up to 150 kg per package. Up to 250 kg PPR.
Fuel types: JET A-1, 100LL.
Oil types: Aeroshell W100, Mobil OIL, Aerored BAN.
Refuelling capacity: JET A1: 3 tanks 40000 L, 37.8 L/s.
1 tank 20000 L, 18.9 L/s.
100LL: 1 tank 3000 L, 2.5 L/s.
De-icing facilities: No.
Hangar space: No.
Repair facilities: No.
Remarks: Use of a ground handling agent is mandatory for all operations, non-commercial operations included, except hospital, SAR, emergency and State flights. On arrival operations, passengers and crew must wait for their ground handling agent.
Commercial and General Aviation handling agents:
AVIAPARTNER
TEL: +34 971 157 078
FAX: No
Mobile phone: No
E-mail: mah.ops@aviapartner.aero
SITA: MAHAOHX
IBERIA
TEL: +34-971 369 202
FAX: No
Mobile phone: No
E-mail: mahkg@iberia.es
SITA: MAHKQIB
MTA FLIGHT SERVICE MENORCA, S.L..
TEL: +34-971 369 206
+34-971 157 087
Mobile phone: +34-670 554 412
E-mail: karen@menorcamta.com

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

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

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

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

Categoría de incendios (1): 1 APR a 31 OCT: 8.
1 NOV a 31 MAR: 7.
Equipo de salvamento: De acuerdo a la categoría de incendios publicada.
Retirada de aeronaves inutilizadas: Equipo para elevación (15 TM capacidad de elevación) y carro recuperador (10 TM de capacidad de carga y 100 TM de capacidad de tiro).
 El responsable de la coordinación de la operación será el responsable del Puesto de Mando Principal (PMP) o en quien él delegue.
Observaciones: (1) Objetivo operacional de tiempo de respuesta hasta extremos de RWY 01/19 menor de 3 MIN.

Fire category (1): 1 APR to 31 OCT: 8.
1 NOV to 31 MAR: 7.
Rescue equipment: In accordance with the fire category published.
Removal of disabled aircraft: Aircraft lifting gear (elevation capacity 15 TM) and recovery dolly (cargo capacity 10 TM and drawbar capacity 100 TM).
 The person responsible for coordinating the operation will be the person in charge of the Puesto de Mando Principal (PMP - Main Command Post) or whom it is delegated to.
Remarks: (1) Response time operational objective up to RWY 01/19 end, less than 3 MIN.

7. DISPONIBILIDAD ESTACIONAL/REMOCIÓN DE OBSTÁCULOS**SEASONAL AVAILABILITY/OBSTACLE CLEARING**

Equipo: No.
Prioridad: No.
Observaciones: Ninguna.

Equipment: No.
Priority: No.
Remarks: None.

8. DETALLES DEL ÁREA DE MOVIMIENTO**MOVEMENT AREA DETAILS**

Plataforma: Superficie: Hormigón.
 Resistencia: Puerta D: PCN 70/F/B/W/T.
 Zona Sur: PCN 65/R/C/W/T.
 Zona Norte: PCN 43/R/A/W/T.
 Aviación General: PCN 25/F/D/W/T.
Calles de rodaje: Anchura: 23 m, EXC:
 C y F: 28 m;
 T: 45 m.
 Superficie: Asfalto.
 Resistencia: T: PCN 66/F/D/W/T.
 A1: PCN 69/F/C/W/T.
 A2 y F: PCN 150/F/A/W/T.
 C: PCN 31/F/A/W/T.
 D: PCN 114/F/A/W/T.
 E: PCN 89/F/A/W/T.
 J: PCN 59/F/A/W/T.
 NL y NR: PCN 119/F/A/W/T.
Posiciones de comprobación: Altimetro: Plataforma ELEV 85 m/279 ft
 VOR: No.
 INS: Ver AD 2-LEMH PDC.
Observaciones: Ninguna.

Apron: Surface: Concrete.
 Strength: Gate D: PCN 70/F/B/W/T.
 South area: PCN 65/R/C/W/T.
 North area: PCN 43/R/A/W/T.
 General Aviation: PCN 25/F/D/W/T.
Taxiways: Width: 23 m, EXC:
 C and F: 28 m;
 T: 45 m.
 Surface: Asphalt.
 Strength: T: PCN 66/F/D/W/T.
 A1: PCN 69/F/C/W/T.
 A2 and F: PCN 150/F/A/W/T.
 C: PCN 31/F/A/W/T.
 D: PCN 114/F/A/W/T.
 E: PCN 89/F/A/W/T.
 J: PCN 59/F/A/W/T.
 NL and NR: PCN 119/F/A/W/T.
Check locations: Altimeter: Apron ELEV 85 m/279 ft
 VOR: No.
 INS: See AD 2-LEMH PDC.
Remarks: None.

9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUÍA DE RODAJE**TAXIING GUIDANCE SYSTEM AND MARKINGS**

Sistema de guía de rodaje: Letreros de NO ENTRY, letreros de instrucciones obligatorias, indicador de emplazamiento iluminado, sistema de guía visual de atraque, puntos de espera de la pista, barras de parada, puestos de estacionamiento y área anterior al umbral.
Señalización de RWY: Designadores, umbral, umbral desplazado, eje, faja lateral, punto de visada y zona de toma de contacto.
Señalización de TWY: Eje, faja lateral y balizas reflectantes de borde.
Observaciones: Ninguna.

Taxiing guidance system: NO ENTRY boards, mandatory instructions signs, lighted location indicator, visual docking guidance system, runway-holding position, stop bars, stands and pre-threshold area.
RWY markings: Designators, threshold, displaced threshold, centre line, side stripe, aiming point and touchdown zone.
TWY markings: Centre line, side stripe and border reflective markers.
Remarks: None.

10. OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO**AERODROME OBSTACLES**

Obstáculos que perforan las superficies de Aproximación, Ascenso en el Despegue, Horizontal Interna, Cónica, Circuito y Transición establecidas en el Anexo 14 de OACI; y las áreas 2 y 3 establecidas en el Anexo 15 de OACI:
 Ver carpeta del DVD "Item 10".
Observaciones: Ver AD 2-LEMH AOC.

Obstacles which penetrate Approach, Take-off climb, Inner Horizontal, Conical, Circuit and Transitional Surfaces contained in Annex 14 of ICAO; and areas 2 and 3 contained in Annex 15 of ICAO:
 See DVD folder "Item 10".
Remarks: See AD 2-LEMH AOC.

11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO

METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED

Oficina MET: Menorca MET.
HR: HR AD. Fuera de este horario se emitirá METAR AUTO semihorario.
METAR: Semihorario.
TAF: 24 HR.
TREND: No.
Información: En persona y telefónica.
Documentación de vuelo/Lidioma: Cartas y lenguaje claro / Español.
Cartas: Mapas previstos significativos y de viento y temperatura en altitud.
Equipo suplementario: Presentador de imágenes de nubes, rayos y de información radar.
Dependencia ATS atendida: TWR, APP.
Información adicional: Oficina principal Valencia: H24; TEL: +34-963 690 750.
 Oficina Meteorológica Menorca: HR AD;
 TEL: +34-971 361 545
Observaciones: Existe resumen climatológico de aeródromo. Se hacen avisos de aeródromo.

MET office: Menorca MET.
HR: HR AD. Outside this schedule, a half-hourly METAR AUTO will be issued.
METAR: Half-hourly
TAF: 24 HR.
TREND: No.
Briefing: In person and by telephone.
Flight documentation/Language: Charts and plain language / Spanish.
Charts: Significant forecast and wind and temperature in altitude maps.
Supplementary equipment: Lightning and clouds image and radar information display.
ATS unit served: TWR, APP.
Additional information: Main office Valencia: H24; TEL: +34-963 690 750.
 Meteorological office Menorca: HR AD;
 TEL: +34-971 361 545
Remarks: Aerodrome climatological summary available. Aerodrome warnings.

12. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA

RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

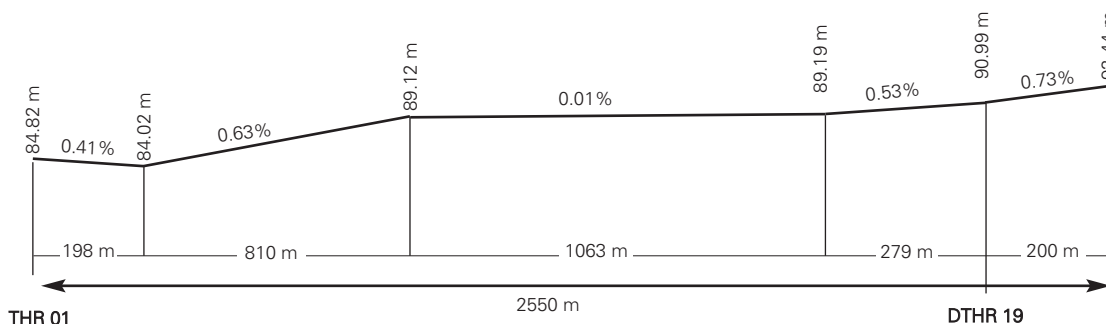
RWY	Orientación Direction	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m) Strip (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
01 (1)	009.00° GEO 008° MAG	2550 x 45	395104.53N 0041258.76E	THR: 84.8 m / 278 ft TDZ: 86.6 m / 284 ft	No	75 x 150	2710 x 300	No	240 x 150	RWY: Asfalto/Asphalt PCN 76/F/B/W/T SWY: No
19 (2)	189.00° GEO 188° MAG	2550 x 45	395219.79N 0041314.23E	THR: 91.0 m / 299 ft TDZ: 91.0 m / 299 ft	No	75 x 150	2710 x 300	No	90 x 150	RWY: Asfalto/Asphalt PCN 76/F/B/W/T SWY: No

Observaciones: (1) Los últimos 200 m de la RWY 01 no son útiles ni para despegues ni aterrizajes.
 Coordenadas extremo RWY 01: 395226.20N 0041315.54E.
 (2) THR RWY 19 desplazado 200 m.

Remarks: (1) The last 200 m of RWY 01 are not usable for take-off and landing.
 RWY 01 end coordinates: 395226.20N 0041315.54E.
 (2) THR RWY 19 displaced 200 m.

Perfil:

Profile:



NO A ESCALA / NOT TO SCALE

13. DISTANCIAS DECLARADAS

DECLARED DISTANCES

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
01	2350 (1)	2425 (1)	2350 (1)	2350 (1)
19	2550	2625	2550	2350

Observaciones: (1) Debido a que los últimos 200 m no son útiles para aterrizajes ni despegues.

Remarks: (1) This is because the last 200 m are not available for take-off and landing.

14. ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA

APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

Pista: 01.
Aproximación: Precisión CAT I, 900 m. LIH. Luces de identificación de umbral.
PAPI (MEHT): 3° (16.79 m/55 ft). (1)
Umbral: Verdes con barras de ala.
Zona de toma de contacto: No.
Eje pista: 2550 m: 1650 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH. (2)
 Distancia entre luces: 15 m.
Borde de pista: 2550 m: 1950 m blancas + 600 m amarillas. LIH. (2)
 Distancia entre luces: 50 m.
Extremo de pista: Rojas.
Zona de parada: No.
Observaciones: (1) PAPI no apto para su utilización por la aeronave A333.
 (2) Los últimos 200 m no son útiles ni para despegues ni aterrizajes. Luces indicadoras de calle de salida rápida.

Runway: 01.
Approach: Precision CAT I, 900 m. LIH. Threshold identification lights.
PAPI (MEHT): 3° (16.79 m/55 ft). (1)
Threshold: Green with wing bars.
Touchdown zone: No.
Runway centre line: 2550 m: 1650 m white + 600 m white and red + 300 m red. LIH. (2)
 Distance between lights: 15 m.
Runway edge: 2550 m: 1950 m white + 600 m yellow. LIH. (2)
 Distance between lights: 50 m.
Runway end: Red.
Stopway: No.
Remarks: (1) PAPI is not suitable for use by aircraft A333.
 (2) The last 200 m are not usable for take-off and landing. Rapid exit taxiway indicator lights.

Pista: 19.
Aproximación: Precisión CAT I, 900 m. LIH. Luces de identificación de umbral.
PAPI (MEHT): 3° (18.59 m / 61 ft).
Umbral: Verdes con barras de ala.
Zona de toma de contacto: No.
Eje pista: 2550 m: 200 m sin luces + 1450 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH.
 Distancia entre luces: 15 m.
Borde de pista: 2550 m: 200 m rojas + 1750 m blancas + 600 m amarillas. LIH.
 Distancia entre luces: 50 m.
Extremo de pista: Rojas.
Zona de parada: No.
Observaciones: Luces indicadoras de calle de salida rápida.

Runway: 19.
Approach: Precision CAT I, 900 m. LIH. Threshold identification lights.
PAPI (MEHT): 3° (18.59 m / 61 ft).
Threshold: Green with wing bars.
Touchdown zone: No.
Runway centre line: 2550 m: 200 m without lights + 1450 m white + 600 m white and red + 300 m red. LIH.
 Distance between lights: 15 m.
Runway edge: 2550 m: 200 m red + 1750 m white + 600 m yellow. LIH.
 Distance between lights: 50 m.
Runway end: Red.
Stopway: No.
Remarks: Rapid exit taxiway indicator lights.

15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA

OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

ABN/IBN: No.
WDI: 1 cerca THR 01, 1 cerca THR 19, 1 cerca ARP. LGTD.
Iluminación de TWY: Eje, excepto calles de rodaje de acceso a puestos de estacionamiento en plataforma.
Iluminación de plataforma: Torres Mega, borde (balizas reflectantes).
Fuente secundaria de energía: Grupos electrógenos que proporcionan a todos los sistemas de iluminación un tiempo de conmutación (luz) máximo de 15 segundos y sistemas de alimentación ininterrumpida que proporcionan a todos los sistemas de iluminación críticos un tiempo de conmutación (luz) máximo de 1 segundo.
Observaciones: Ninguna.

ABN/IBN: No.
WDI: 1 near THR 01, 1 near THR 19, 1 near ARP. LGTD.
TWY lighting: Centre line, except aircraft stand taxilanes on apron.
Apron lighting: Floodlighting poles, edge (reflective markers).
Secondary power supply: Engine generators that provide a maximum switch-over (light) time of 15 seconds for all the lighting systems and uninterrupted power supply systems that provide a maximum switch-over (light) time of 1 second for all critical lighting systems.
Remarks: None.

16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS

HELICOPTER LANDING AREA

Situación:
 – FATO: RWY 01/19. Ver casilla 12.
Elevación: Ver casilla 12.
Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización:
 – FATO: RWY 01/19: Ver casilla 12.
 – Rodaje en tierra: Calles de rodaje: Ver casilla 8.
 – Estacionamiento: Plataforma: Ver PDC 1.
 – Tipo de superficie: Ver casillas 8 y 12.
 – Resistencia: Ver casillas 8 y 12.
 – Señalización: Ver casilla 9.
Orientación: Ver casilla 12.
Distancias declaradas: Ver casilla 13.
Iluminación: Ver casilla 14.
Observaciones: Ninguna.

Position:
 – FATO: RWY 01/19. See item 12.
Elevation: See item 12.
Dimensions, surface, maximum weight, marking:
 – FATO: RWY 01/19: See item 12.
 – Ground taxiing: Taxiways: See item 8.
 – Stand: Apron: See PDC 1.
 – Type of surface: See items 8 and 12.
 – Strength: See items 8 and 12.
 – Marking: See item 9.
Direction: See item 12.
Declared distances: See item 13.
Lighting: See item 14.
Remarks: None

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
MENORCA CTR Círculo de 5 NM de radio centrado en ARP. Circle radius 5 NM centred on ARP.	1000 ft AGL SFC	D (3)	Menorca TWR ES/EN	1850 m/6000 ft
MENORCA ATZ Círculo de 8 km de radio centrado en ARP (1). Circle radius 8 km centred on ARP (1).	1000 ft HGT (2) SFC	D (3)	Menorca TWR ES/EN	
	3000 ft HGT (2) 1000 ft HGT	A (3)		
Observaciones: (1) O la visibilidad horizontal, lo que resulte inferior. (2) O hasta la elevación del techo de nubes, lo que resulte más bajo. (3) En los periodos de tiempo fuera del horario ATS publicado, el espacio aéreo pasará a ser de clase G.				Remarks: (1) Or the ground visibility, whichever is lower. (2) Or up to the clouds ceiling, whichever is lower. (3) During periods outside the published ATS schedule, the airspace will become class G.

18. INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN ATS		ATS COMMUNICATION FACILITIES		
Servicio Service	Distintivo llamada Call sign	FREQ (MHz)	HR	Observaciones Remarks
APP	Menorca APP	119.650	HR ATS	APP/L
TWR	Menorca TWR	118.200 121.500 121.750 257.800 243.000	HR ATS HR ATS HR ATS HR ATS HR ATS	EMERG GMC MIL EMERG
ATIS	Menorca Information	129.150	HR ATS	
D-ATIS	Menorca Information	NIL	HR ATS	Suministro de información ATIS mediante enlace de datos / Provision of ATIS information via data link.
→ Información/ Information	Palma Control	120.700	Fuera /Out HR ATS	Información de vuelo a solicitud // Flight information on request.

19. RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIZAJE				RADIO NAVIGATION & LANDING FACILITIES		
Instalación (VAR) Facility (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas Coordinates	ELEV DME	Observaciones Remarks
DVOR (1°E)	MHN	112.600 MHz	H24	395149.0N 0041258.7E		
DME	MHN	CH 73X	H24	395149.1N 0041258.1E	90 m	
NDB (1°E)	MN	344.000 kHz	H24	395011.3N 0041247.8E		COV 60 NM.
LOC 01 (1°E)	IMH	110.300 MHz	H24	395240.2N 0041318.4E		008° MAG/ 637 m FM THR 19.
ILS CAT I						
GP 01		335.000 MHz	H24	395115.2N 0041255.8E		3°; RDH 15.85 m; a/at 314 m FM THR 01 & 120 m FM RCL a la izquierda en el sentido de APCH/ to the left on APCH direction.
ILS/DME 01	IMH	CH 40X	H24	395115.2N 0041255.8E	87 m	REF DME THR 01.
LOC 19 (1°E)	MAO	111.500 MHz	H24	395059.1N 0041257.6E		188° MAG / 171 m FM THR 01. COV 25 NM.
ILS CAT I						AVBL a/at 2500 ft QNH o/or ABV.
GP 19		332.900 MHz	H24	395209.3N 0041307.6E		3°; RDH 15.1 m; a / at 343 m FM THR 19 & 106 m FM RCL a la derecha en el sentido de APCH / to the right on APCH direction.
ILS/DME 19	MAO	CH 52X	H24	395209.3N 0041307.6E	93 m	REF DME THR 19.

20. REGLAMENTACIÓN LOCAL	LOCAL REGULATIONS
La torre podrá autorizar, en las condiciones que fija el "Reglamento de Circulación Aérea", vuelos locales, de pruebas o instrucción con planes de vuelo VFR siempre que cuenten con el permiso de la autoridad del aeródromo.	The tower may clear, in accordance with the "Reglamento de Circulación Aérea" (Air Traffic Regulations), local, test or instruction flights with a VFR flight plan provided they have an appropriate authorisation from the aerodrome authority.
La torre puede autorizar a las aeronaves con plan de vuelo VFR y dotadas con transceptor, a entrar y salir del TMA y CTR siempre que lo hagan por los pasillos y sectores VFR especialmente autorizados para ello (ver AD 2-LEMH VAC 1.1).	Tower may clear aircraft with a VFR flight plan and having two way radio, to depart or enter the TMA and CTR via the VFR corridors and sectors specially established for this purpose (see AD 2-LEMH VAC 1.1).
Están prohibidos los vuelos de entrenamiento.	Training flights are forbidden.
La RWY 19 dispone de un único punto de espera de la pista, denominado T1 y ubicado en la TWY T.	RWY 19 has a single runway-holding position designated as T1 and located on the TWY T.

OPERACIÓN DE AERONAVES DE LETRA DE CLAVE E

1. GENERALIDADES

Los análisis de riesgos realizados acreditan que el Aeropuerto de Menorca garantiza suficientemente el nivel de seguridad operacional requerido para la operación de aeronaves de letra de clave E.

2. PROCEDIMIENTOS DE OPERACIÓN

A) Llegadas:

Abandono de pista por la TWY F o NL (RWY 01 en uso), o por la TWY C o A1 (RWY 19 en uso). Rodaje por la TWY T para acceder a plataforma por la puerta D.

B) Salidas:

Una vez realizado el retroceso aproando hacia el Sur, se saldrá de plataforma por la puerta D y se rodará por la TWY T hasta el punto de espera correspondiente, A1 (RWY 01 en uso) o T1 (RWY 19 en uso). Posteriormente y una vez autorizados por ATC, se accederá a pista por A1 (RWY 01 en uso) o por NL (RWY 19 en uso).

C) Estacionamiento:

Este tipo de aeronaves empleará el PRKG 23.

3. RESTRICCIONES

- Estas aeronaves rodarán a velocidad reducida, con los motores al ralentí, y siempre que sea posible y cuando se trate de un cuatrimotor, con los motores externos apagados.
- En plataforma siempre se proporcionará guiado a estas aeronaves.
- Cuando una aeronave de letra de clave E, de envergadura superior a 60.3 m emplee o vaya a emplear el PRKG 23, quedarán fuera de servicio los PRKG 14, 16 y 21.

4. PRESENCIA SIMULTÁNEA DE DOS AERONAVES DE LETRA DE CLAVE E

- Se dejará fuera de servicio el PRKG 16 y se limitará la aeronave máxima permitida en los PRKG 12 y 14 a un B738.
- Se asignará el PRKG 21 a la aeronave de menor envergadura.
- El vehículo "SÍGAME" proporcionará guiado a las aeronaves que se estacionen los PRKG 23, 21, 12 y 14.

PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE

PROCEDIMIENTO DE RODAJE EN PLATAFORMA

- Al solicitar la puesta en marcha, los pilotos notificarán el puesto de estacionamiento que ocupan.
- Evitar colisiones con otras aeronaves u obstáculos es responsabilidad de:
 - los pilotos en rodaje en plataforma;
 - las compañías de asistencia en tierra durante la maniobra de retroceso.
- A menos que el ATC indique lo contrario:
 - Con la RWY 01 en uso, las aeronaves harán su entrada a plataforma por las puertas E o J y la salida por la puerta D.
 - Con la RWY 19 en uso, las aeronaves harán su entrada a plataforma por las puertas D o E y la salida por la puerta J.
- Las aeronaves deberán estar listas para el retroceso remolcado o rodaje dentro de los 5 minutos siguientes a la hora aprobada de puesta en marcha, en caso contrario el piloto deberá informar al ATC.
- A menos que ATC indique lo contrario, las maniobras de retroceso se efectuarán aproando al:
 - norte con la RWY 19 en servicio y hacia el sur con la RWY 01 en servicio.
- Las autorizaciones e instrucciones del ATC deberán ser colacionadas.
- Únicamente se prestará el servicio de guiado mediante vehículo "SÍGAME" a los puestos de estacionamiento de Aviación General y en las que el sistema de guía de atraque visual esté U/S.
También se realizará el servicio de guiado tanto a petición de TWR, como a requerimiento del piloto, o en casos excepcionales como LVP en vigor.
TWR facilitará el número del puesto de estacionamiento al piloto de la aeronave.
- Se limita a potencia de ralentí la potencia máxima permitida en la maniobra de entrada/salida de puesto de estacionamiento y rodaje en plataforma.

→ INTERCAMBIO DE DATOS CON NMOC – ADVANCED ATC TWR

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

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

- A-DPI: ATC Departure Planning Information message / mensaje ATC de Información de Planificación de Salidas, para todos los vuelos instrumentales de salida.
- C-DPI: Cancel DPI / Cancelación de información de planificación de salidas, 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

OPERATION OF CODE LETTER E AIRCRAFT

1. GENERAL

The risk analyses carried out have accredited that Menorca Airport can offer sufficient guarantees of the level of operational safety required for the operation of code letter E aircraft.

2. OPERATIONAL PROCEDURES

A) Arrivals:

Vacate the runway via TWY F or NL (RWY 01 in use), or via TWY C or A1 (RWY 19 in use). Taxi via TWY T to access the apron by gate D.

B) Departures:

After push-back nosing towards the South, the aircraft shall exit the apron by gate D and taxi via TWY T up to the corresponding holding position, A1 (RWY 01 in use) or T1 (RWY 19 in use).

Subsequently, and once cleared by ATC, it will access the runway via A1 (RWY 01 in use) or via NL (RWY 19 in use).

C) Parking:

This type of aircraft will use PRKG 23.

3. RESTRICTIONS

- These aircraft shall taxi at low speed, with engines idling, and whenever possible and in the case of four-engine aircraft, with the external engines turned off.
- On the apron, guidance will always be provided to these aircraft.
- When a code letter E aircraft, of wingspan greater than 60.3 m, is using or is going to use PRKG 23, PRKG 14, 16 and 21 shall be unavailable.

4. SIMULTANEOUS PRESENCE OF TWO CODE LETTER E AIRCRAFT

- PRKG 16 shall be out of service and the largest aircraft permitted at the PRKG 12 and 14 shall be limited to a B738.
- PRKG 21 shall be assigned to the aircraft of lower wingspan.
- The "FOLLOW ME" vehicle will provide guidance to aircraft to be parked at PRKG 23, 21, 12 and 14.

STANDARD TAXIING PROCEDURES

TAXIING PROCEDURE ON APRON

- Pilots shall report the stand number when they request start-up.
- Collision avoidance with other aircraft or obstacles is the responsibility of:
 - pilots when taxiing on the apron;
 - the ground handling companies during push-back manoeuvres.
- Unless ATC advises otherwise:
 - With RWY 01 in use, aircraft shall enter the apron by gates E or J and vacate by gate D.
 - With RWY 19 in use, aircraft shall enter the apron by gates D or E and vacate by gate J.
- Aircraft must be ready for towed push-back or taxiing within the next 5 minutes from the approved start-up time; pilots shall contact ATC if otherwise.
- Unless ATC advises otherwise, push-back manoeuvres shall be carried out nosing to:
 - the North with RWY 19 in use and to the South with RWY 01 in use.
- ATC clearances and instructions must be read back.
- Guidance service by means of a "FOLLOW ME" vehicle shall only be provided to the General Aviation stands and to those whose visual docking guidance system is U/S.
Guidance service shall also be provided both by request of TWR and by request of the pilot, or in exceptional cases by LVP in force.
TWR shall provide the stand number to the pilot of the aircraft.
- Maximum power is limited to the maximum idle speed during entry/exit manoeuvres from the stand and taxiing on the apron.

EXCHANGE OF DATA WITH NMOC – ADVANCED ATC TWR

The airport of Menorca exchanges information for departure flights by applying the Advanced ATC TWR procedures.

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

- A-DPI: ATC Departure Planning information message, for all instrumental departure flights.
- C-DPI: Cancel DPI, cancellation of departure planning information, when required.

When start-up approval has been announced and the aircraft starts to exit the stand, the target take-off time (TTOT) is calculated and transmitted to NMOC (Network Manager Operations Center) via an A-DPI message. The use of the

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 (mensajes de cancelación de información de planificación de salidas). Como consecuencia de dicho C-DPI, el plan de vuelo se suspenderá informándose al operador por medio de un mensaje FLS con la observación "Suspended by Departure airport". El plan de vuelo podrá ser activado de nuevo a través de una actualización de la EOBT con un mensaje DLA o de CHG.

actual off-block time (AOBT) instead of the EOBT of the flight plan, along with the variable taxiing time, increases the precision of the take-off time.

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

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

LIMITACIONES DE CAPACIDAD SIMULTÁNEA EN PUNTOS DE ESPERA DE LA PISTA A1 Y A2

SIMULTANEOUS CAPACITY RESTRICTIONS IN RUNWAY-HOLDING POSITIONS A1 AND A2

TWY	A1	A2
Envergadura / Wingspan	>40 m	U/S
	<=40 m	<40 m
Longitud / Length	>54.5 m	U/S

LIMITACIONES DE RODAJE

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

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

TAXIING RESTRICTIONS

Aircraft classification according to chapter 1 of annex 14 ICAO:

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

CALLE DE RODAJE TAXIWAY	MAX ACFT
A1	E
A2	D
C	E
D	E
E	E
F	E
J	D
T	E
NR	C
NL	E

RESTRICCIONES A LOS PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

La plataforma de aviación comercial está limitada a aeronaves de envergadura igual o superior a 52 m excepto en la siguiente situación:

- Las aeronaves de letra de clave E entrarán y saldrán de la plataforma por la puerta D y usarán el PRKG 23. Además, si la envergadura es mayor que 60.3 m, quedarán inutilizables los PRKG 14, 16 y 21 (ver AD 2-LEMH PDC 1.3).

RESTRICTIONS TO STANDS

The commercial aviation apron is limited to aircraft with a wingspan equal to or above 52 m, except in the following cases:

- Code letter E aircraft will enter and leave the apron through gate D and will use PRKG 23. Also, if the wingspan is greater than 60.3 m, PRKG 14, 16 and 21 (see AD 2-LEMH PDC 1.3) may not be used.

AVIACIÓN GENERAL Y DE NEGOCIOS

Todas las operaciones de Aviación General y de Negocios, requerirán la prestación de los servicios de asistencia en tierra obligatoriamente.

GENERAL AND BUSINESS AVIATION

It is mandatory for all General and Business aviation operations to require the services of a ground handling agent.

OPERACIÓN DE HELICÓPTEROS

1. GENERALIDADES

El procedimiento afecta exclusivamente a la operación de todo helicóptero que no disponga de carta de exención en los términos prescritos en el SERA artículo 4 y RD 552/14 Capítulo VIII.

Todos los helicópteros realizan las aproximaciones y los despegues de la misma manera que las aeronaves de ala fija. En estos casos, los helicópteros aproximan hacia la RWY 01 o 19 (en función de las condiciones meteorológicas) puesto que la FATO definida coincide con la pista.

En el caso de ser helicópteros con tren de ruedas, toman tierra en la misma pista en virtud de tener declarada una TLOF coincidente con la FATO. Ya en tierra ruedan hasta el puesto de estacionamiento de conformidad con el presente procedimiento. En caso de tener patín, las aeronaves aproximan a la FATO y una vez alcanzado el vuelo estacionario, realizan rodaje aéreo hasta el puesto de estacionamiento de conformidad con el presente procedimiento. Para las operaciones de salida se opera de igual manera.

En el Aeropuerto de Menorca no se habilitan rutas de desplazamiento aéreo.

OPERATION OF HELICOPTERS

1. GENERAL

The procedure only affects operations by all helicopters that do not have a letter of exemption in the terms set forth in SERA Article 4 and RD 552/14, Chapter VIII.

All helicopters shall conduct approaches and take-offs in the same way as fixed-wing aircraft. In these cases, helicopters approach RWY 01 or 19 (depending on weather conditions), as the FATO defined coincides with this runway.

In cases of helicopters with wheel gear, these touch down on the runway itself, because a TLOF has been declared that coincides with the FATO. Once on the ground, they taxi up to the stand in accordance with the present procedure. In cases of helicopters with skis, the aircraft approach the FATO and, once hovering, they carry out air taxiing up to the stand in accordance with the present procedure. For departure operations, they operate the same way.

At Menorca Airport, air movement routes are not enabled.

2. DESCRIPCIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE RODAJE

En el Aeropuerto de Menorca, al no estar definida una zona específica para ello, aquellos helicópteros cuyos operadores no cuenten con carta de exención, han de ser tratados como aeronaves de ala fija y serán autorizados por ATC a despegar y a aterrizar en la pista de vuelo.

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

A menos que ATC lo indique de otra manera, los helicópteros abandonarán la RWY 01/19 por la TWY D y harán su entrada en plataforma por la puerta D. La salida la efectuarán, salvo que reciban instrucciones de ATC en otro sentido, por la puerta D, rodando por la TWY T hasta el punto de espera de la pista en servicio.

3. LIMITACIONES AL RODAJE

Cualquier helicóptero puede hacer uso de cualquiera de las calles de rodaje anteriormente indicadas, con independencia de que realicen el rodaje en tierra o aéreo, siempre que cumplan con los anchos de las rutas de rodaje definidas, así como con las dimensiones del puesto de estacionamiento asignado y su área de seguridad.

Todos los helicópteros serán guiados por el vehículo "SÍGAME" a su entrada en plataforma hasta el puesto de estacionamiento.

NOTIFICACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL

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

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

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

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

MAHSeguridadOperacional@aena.es

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

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

lecp.safety@enaire.es

2. DESCRIPTION OF TAXIING PROCEDURE

At Menorca Airport, as no specific zone for this is defined, those helicopters whose operators do not hold a letter of exemption must be treated as fixed-wing aircraft, and will be cleared by ATC to take-off or land on the flight runway.

Taxiing shall be carried out via the taxiways which are also allocated for use by fixed-wing aircraft, and this may be air or ground taxiing, depending on the type of helicopter.

Unless ATC should indicate otherwise, helicopters will vacate RWY 01/19 via TWY D and enter the apron by gate D. Exit, unless instructions to the contrary are received from ATC, shall be by gate D, taxiing via TWY T up to the holding position of the runway in service.

3. LIMITATIONS ON TAXIING

Any helicopter may make use of any of the taxiways indicated above, irrespective of whether it taxis by air or ground, always provided that it complies with the widths of the taxiing routes defined, as well as the dimensions of the assigned stand and its safety zone.

All helicopters shall be guided by a "FOLLOW ME" vehicle from their entry to the apron up to the stand.

OPERATIONAL SAFETY REPORTS

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

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

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

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

MAHSeguridadOperacional@aena.es

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

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

lecp.safety@enaire.es

21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS

NOISE ABATEMENT PROCEDURES

GENERALIDADES

GENERAL

- 1.- Los procedimientos siguientes se han establecido para evitar ruidos excesivos en los alrededores del aeropuerto de Menorca.
- 2.- Estos procedimientos podrán omitirse por razones de seguridad.

- 1.- The following procedures have been established to avoid excessive noise in the surroundings of Menorca airport.
- 2.- These procedures may be omitted for safety reasons.

PRUEBAS DE POTENCIA DE MOTORES

ENGINE POWER TEST

El horario para la realización de prueba de potencia de motores, previa autorización, será:

Following prior clearance, the hours for engine power tests shall be:

V: 0500-2100
I: 0600-2200

V: 0500-2100
I: 0600-2200

Las pruebas de motores en régimen superior al ralentí se realizarán en la cabecera de las pistas, en TWY T antes del punto de espera T1 o en TWY T en la intersección con C, siempre siguiendo las instrucciones de la TWR.

Testing engines higher than idle will take place at runway thresholds, in TWY T before taxi-holding position T1 or in T TWY at the intersection with C, always following TWR guidelines.

El desarrollo de las pruebas será conforme al procedimiento local IT-00045 "Autorización para prueba de motores".

The test shall be carried out in accordance with the local procedure IT-00045 "Autorización para prueba de motores" (Engine test authorisation).

PROCEDIMIENTOS ANTI-RUIDO

NOISE ABATEMENT PROCEDURES

DESPEGUES

TAKE-OFF

No se autorizarán cambios en la trayectoria nominal de las SID hasta al menos haber librado 3000 ft en ascenso.

Modifications to the nominal path of SID's shall not be cleared at least until reaching 3000 ft on the climb.

ATERRIZAJES

Durante las operaciones de aproximación en contacto no se autorizarán descensos por debajo de 3000 ft, excepto aeronaves ligeras, hasta que la aeronave se encuentre alineada con la pista en el tramo final del circuito.

POTENCIA DE REVERSA

La reversa únicamente podrá realizarse al ralentí, excepto por motivos de seguridad.

LANDING

During contact approach operations, and except for light aircraft, descents below 3000 ft shall not be cleared before the aircraft in the circuit final segment is lined up on the runway.

REVERSE POWER

Reverse power other than idle is not allowed, except for safety reasons.

22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO

PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)

1.- GENERALIDADES

1.1 Se aplicarán los procedimientos de visibilidad reducida en superficie (LVP) cuando:

- El alcance visual en pista (RVR) sea inferior a 600 m, o
- En caso de fallo de los transmisómetros, la visibilidad general en el área de maniobras sea inferior a 800 m.

1.2 Se cancelarán los procedimientos de visibilidad reducida en superficie (LVP) cuando los mínimos meteorológicos, según se han definido en el punto anterior, sean superiores a 800 m. de RVR o 1000 m de visibilidad en caso de que los transmisómetros estén fuera de servicio.

1.3 Despegues: Las RWY 01, 19, son aptas para despegues de visibilidad reducida en las condiciones previstas.

1.4 Se informará a los pilotos de que se están aplicando los Procedimientos de Visibilidad Reducida a través del ATIS.

2.- MOVIMIENTOS EN TIERRA

Cuando el RVR sea igual o inferior a 1000 m, se activará, además del balizamiento apropiado, las barras de parada que protegen los accesos a pista.

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

Se utilizarán las barras de parada para gestionar los movimientos en superficie en el área de maniobras.

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

2.1 Entradas a pista.

- La entrada a la RWY 01 sólo podrá realizarse por A1 vía puerta D y TWY T.
- La entrada a la RWY 19 sólo podrá realizarse por NL vía puerta J y TWY T. Excepto en el caso de aeronaves de letra de clave E, que saldrán de plataforma por la puerta D y serán guiadas por un vehículo "SIGAME" hasta el punto de espera de T1, único punto de espera de la RWY 19.
- Mientras se están aplicando los Procedimientos de Visibilidad Reducida, ATC autorizará el movimiento de una sola aeronave a la vez en el área de movimiento.

2.2 Llegadas:

- a) Las aeronaves que hayan aterrizado al abandonar la pista notificarán: - "Pista libre".
- b) A la entrada de la plataforma de estacionamiento, esperarán la presencia del vehículo "SIGAME", para dirigirse al puesto asignado, comunicando a TWR: - "Sigame a la vista".

2.3 Salidas:

- a) TWR informará a los pilotos de la aplicación del procedimiento de Visibilidad Reducida.
- b) Los pilotos, al solicitar autorización para la puesta en marcha, notificarán al ATC el puesto de estacionamiento en que se encuentran.
- c) Cuando el RVR sea inferior a 185 m, y en caso de que las luces de eje de calle de rodaje no estén operativas, será obligatorio que las aeronaves rueden guiadas por vehículo "SIGAME" hasta el punto de espera de acceso a pista.

Para los despegues en condiciones de visibilidad reducida se deberán utilizar los siguientes puntos de espera en pista:

- RWY 01 - A1 (CAT I)
- RWY 19 - T1 (CAT I)

3. SITUACIONES ANÓMALAS EN EL AREA DE MANIOBRAS.

Incertidumbre respecto de la posición en el área de maniobras

- Salvo lo dispuesto en el párrafo a continuación, si un piloto duda respecto de la posición de la aeronave en relación con el área de maniobras, inmediatamente, detendrá la aeronave y notificará a ATC esta circunstancia (incluida la última posición conocida).
- En las situaciones en las que el piloto dude respecto de la posición de la aeronave en relación con el área de maniobras, pero reconozca que la aeronave se encuentra en una pista, el piloto, inmediatamente, lo

FLIGHT PROCEDURES

LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

1.- GENERAL

1.1 The ground low visibility procedures (LVP) shall be applied when:

- The runway visual range (RVR) is below 600 m, or
- In the event of transmissometers failure, the general visibility in the manoeuvring area is below 800 m.

1.2 The ground low visibility procedures (LVP) shall be cancelled when the meteorological minima, as defined in the preceding point, are greater than 800 m RVR or visibility of 1000 m in the event that the transmissometers are unavailable.

1.3 Take-offs: RWY 01, 19, are appropriate for low visibility take-offs under the conditions envisaged.

1.4 Pilots shall be informed that the Low Visibility Procedures are in force by means of the ATIS.

2.- GROUND MOVEMENTS

When the RVR is equal or less than 1000 m, the stop bars protecting the accesses to the runway shall be activated, in addition to the appropriate lighting.

TWR shall not authorize access of any vehicle to the manoeuvring area, except for those essential to the operation, which are equipped with radiotelephone and are in permanent contact with TWR.

The stop bars will be used to manage the ground movements in the manoeuvring area.

Pilots shall proceed to monitor the aircraft position at all times, and ensure that taxiing takes place in conditions of complete safety.

In the event that a departing aircraft has to return to the apron, the pilot shall inform TWR and await new taxiing instructions.

2.1 Entry to runway.

- Entry to RWY 01 may only be performed by A1 via gate D and TWY T.
- Entry to RWY 19 may only be performed by NL via gate J and TWY T. Except in the case of code letter E aircraft, which will exit the apron by gate D and will be guided by a "FOLLOW ME" vehicle up to the holding position T1, the only RWY 19 holding position.
- When the Low Visibility Procedures are activated, ATC shall clear the movement of only one aircraft at a time in the movement area.

2.2 Arrivals:

- a) Aircraft that have landed, on vacating the runway shall report: - "Runway vacated".
- b) On entry to the parking apron, they shall await the presence of the "FOLLOW ME" vehicle to direct them to the assigned stand, reporting to TWR: - "Follow me in sight".

2.3 Departures:

- a) TWR shall inform pilots about the application of the Low Visibility Procedure.
- b) Pilots, on requesting clearance for start-up, shall notify ATC of the stand where they are.
- c) When the RVR is lower than 185 m, and in the event that the taxiway centre line lights are not operational, it shall be mandatory for aircraft to taxi guided by a "FOLLOW ME" up to the holding position for runway access.

For take-offs under conditions of low visibility, the following runway-holding positions must be used:

- RWY 01 - A1 (CAT I)
- RWY 19 - T1 (CAT I)

3. ANOMALOUS SITUATIONS IN THE MANOEUVRING AREA.

Uncertainty about position in the manoeuvring area

- Other than as provided for in the following paragraph, if a pilot is in doubt about the position of the aircraft in relation to the manoeuvring area, they must immediately halt the aircraft and report this circumstance to ATC (including the last known position).
- In situations in which a pilot is in doubt about the position of the aircraft in relation to the manoeuvring area, but recognises that the aircraft is on a runway, the pilot shall immediately report this to ATC (including the

notificará a ATC (incluida la última posición conocida), evacuará, lo antes posible, la pista, si es capaz de localizar una calle de rodaje cercana apropiada, a menos que ATC indique otra cosa; y después, detendrá la aeronave.

- En caso de desorientación de un vehículo en el área de maniobras, se comunicará este hecho a ATC (incluida la última posición conocida) y, a menos que reciba otra indicación de ATC, evacuará el área de maniobras para alejarse a una distancia segura, lo antes posible y detendrá el vehículo.

Pérdida de contacto visual entre móviles

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

Avería de aeronave o vehículo

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

Fallo de comunicaciones

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

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

SISTEMA DE PRESENTACIÓN RADAR

En el aeropuerto de Menorca podrán utilizarse sistemas de vigilancia ATS en el suministro del servicio de control de aeródromo para ejecutar las siguientes funciones:

- supervisión de la trayectoria de vuelo de aeronaves en aproximación final;
- supervisión de la trayectoria de vuelo de otras aeronaves en las cercanías del aeródromo;
- aplicación de separación, establecida en RCA-4.6.7.3 entre aeronaves sucesivas a la salida; y
- suministro de asistencia para la navegación a vuelos VFR.

Adicionalmente, con objeto de ayudar a mantener vigilancia sobre la marcha del tránsito aéreo, podrán utilizarse sistemas de vigilancia ATS para proporcionar al controlador:

- una mejor información de posición respecto a las aeronaves que están bajo control;
- información suplementaria respecto a otro tránsito;
- información sobre cualquier desviación importante de las aeronaves, respecto a lo estipulado en las correspondientes autorizaciones del control de tránsito aéreo, incluso las rutas autorizadas y niveles de vuelo cuando corresponda.

AJUSTE DE VELOCIDAD

IAS MAX 250 kt hasta abandonar FL100, en todas las salidas.
 IAS MAX 250 kt por debajo de FL100, en todas las llegadas.

CIRCUITO DE TRÁNSITO AD



last known position), and vacate the runway as soon as possible, if they can find an appropriate taxiway nearby, unless ATC should indicate otherwise, and then, halt the aircraft.

- In the event of disorientation of a vehicle in the manoeuvring area, this fact shall be communicated to ATC (including the last known position) and, unless other indications are received from ATC, the driver shall exit the manoeuvring area to reach a safe distance as soon as possible, and halt the vehicle.

Loss of visual contact between mobile elements

- In the event that one aircraft loses visual contact with another, or with a vehicle with which it is maintaining its own separation, ATC shall be informed immediately, and the aircraft halted. ATC shall take the measures that it shall deem fit.

Breakdown of aircraft or vehicle

- Aircraft: shall report the situation to ATC and await the arrival of assistance. Should it find itself on a runway, if possible and unless ATC should indicate otherwise, this shall be vacated.
- Vehicle: shall communicate this fact to ATC (including the last known position) and, unless other indications are received from ATC and this is possible, the driver shall exit the manoeuvring area to reach a safe distance as soon as possible, and halt the vehicle. If the vehicle cannot be moved, ATC shall be informed without delay.

Communications failure

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

- Departing aircraft: the aircraft shall continue by the assigned route and halt at the limit of the ATC clearance, taking extreme care, where it shall hold the position and await the arrival of an assistance vehicle.
- Arriving aircraft: if the aircraft has just landed, it shall hold on vacating the runway and await the arrival of an assistance vehicle.

If the aircraft already has ATC taxiing clearance, it shall continue by the assigned route and halt at the limit of the ATC clearance, taking extreme care, where it shall hold and await the arrival of an assistance vehicle.

- Vehicle: the vehicle shall exit the manoeuvring area if it is inside it, and then halt, remaining in that position, and await the arrival of the assistance vehicle.

RADAR DISPLAY SYSTEM

ATS surveillance systems at Menorca airport may be used in the provision of aerodrome control service to carry out the following tasks:

- supervision of flight paths of aircraft on final approach;
- supervision of flight paths of other aircraft in the vicinity of the aerodrome;
- application of separation between consecutive departing aircraft, as laid down in RCA-4.6.7.3; and
- provision of navigation assistance to VFR flights.

In addition, in order to help monitoring air traffic progress, ATS surveillance systems may be used to provide the controller:

- better position information of aircraft under control;
- supplementary information about other transit;
- information about any significant deviation of aircraft from what the corresponding air traffic control clearances may establish, including cleared routes and flight levels where necessary.

SPEED ADJUSTMENT

IAS MAX 250 kt to leave FL100, in all departures.
 IAS MAX 250 kt below FL100, in all arrivals.

AD TRAFFIC CIRCUIT

23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

ADDITIONAL INFORMATION

ZONAS DE CONCENTRACION DE AVES

ENTORNO AEROPORTUARIO: FLUJOS

ZONA 1: ESTORNINO PINTO

Durante el otoño e invierno, se alimentan en las inmediaciones del Aeropuerto.

ZONA 2: PALOMA TORCAZ Y BRAVÍA

No suelen entrar a menudo, merodean por sus inmediaciones. Todo el año.

ZONA 3: ALCARAVÁN

No reside en el Aeropuerto, aunque en ocasiones viene durante la noche. Aunque puede llegar todo el año, tiene mayor probabilidad en primavera y verano.

ZONA 4: CERNÍCALO VULGAR

Caza en espacios abiertos y es muy abundante en la isla. Presente todo el año.

ZONA 5: GAVIOTA PATIAMARILLA

Muy frecuente en toda la isla, puede cruzar de suroeste a noroeste por la mañana y al revés por la tarde. No solo se alimentan en el mar, si no que principalmente en zonas urbanas y en el vertedero de Es Milá. Hay que prestar especial atención en los días de lluvia. Puede llegar durante todo el año.

OTRAS AVES

MILANO REAL

Al igual que el Águila Calzada, acostumbra a cazar en espacios abiertos lo que les hace atractivo el Aeropuerto.

VENCEJOS Y GOLONDRINAS

Solo durante el verano y en migración acuden a alimentarse.

AVEFRÍAS Y CHORLITOS DORADOS

Solo durante lo más crudo del invierno pueden venir a alimentarse en franjas.

ÁGUILA CALZADA

Acostumbra a cazar en espacios abiertos, lo que hace atractivo el Aeropuerto.

BIRD CONCENTRATION AREAS

AIRPORT SURROUNDINGS FLOWS

AREA 1: COMMON STARLING

During autumn and winter, they feed near the Airport.

AREA 2: COMMON WOOD AND ROCK PIGEONS

They do not often enter, but they are present in the nearby areas. Year round.

AREA 3: STONE-CURLEW

They do not reside at the Airport, but they sometimes come at night. Although they may arrive year round, they are most common in spring and summer.

AREA 4: COMMON KESTREL

Hunts in open spaces and is very abundant on the island. Present year round.

AREA 5: YELLOW-LEGGED GULL

Very common throughout the island. They may cross from south-west to north-west in the morning and reverse in the evening. Feeding is not limited to the sea, rather they feed primarily in urban areas and at the Es Milá rubbish tip. Pay special attention on rainy days. They may arrive year round.

OTHER BIRDS

RED KITE

Like the Booted Eagle, they tend to hunt in open spaces, which makes the Airport attractive.

SWIFTS AND SWALLOWS

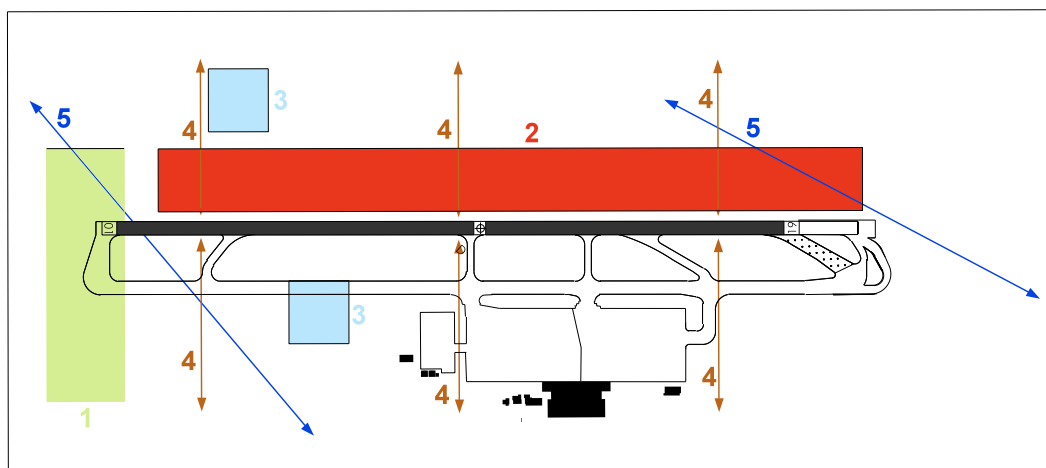
They come in to feed only during the summer and on migration.

LAPWINGS AND GOLDEN PLOVERS

They may come in to feed on the strips only during the harshest times of winter.

BOOTED EAGLE

They tend to hunt in open spaces, which makes the Airport attractive.



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK