

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

LEAL - ALICANTE-ELCHE

2. DATOS GEOGRÁFICOS Y DE ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO

AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA

ARP: 381656N 0003329W. Ver AD 2-LEAL ADC.**Distancia y dirección desde la ciudad:** 9 km SW.**Elevación:** 43 m / 142 ft.**Ondulación geoid:** 50.0 m ± 0.05 m (1).**Temperatura de referencia:** 31 °C.**Declinación magnética:** 0° (2015).**Cambio anual:** 6.6'E.**Administración AD:** Aena.**Dirección:** Aeropuerto de Alicante-Elche - 03195 El Altet (Alicante).**TEL:** +34-966 919 000**FAX:** +34-966 919 354**AFTN:** LEAL**E-mail:** alcops@aena.es**Tránsito autorizado:** IFR/VFR (2)**Observaciones:** (1) Para todos los puntos del AD.

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

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

Excepto: vuelos hospital, SAR, emergencia y estado.

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

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

Excepto: vuelos hospital, SAR, emergencia y estado.

La autorización debe solicitarse al menos con tres días laborales de anticipación al FAX de LEAL ATC +34-965 682 657.

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

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

No se permitirán vuelos sin autorización.

ARP: 381656N 0003329W. See AD 2-LEAL ADC.**Distance and direction from the city:** 9 km SW.**Elevation:** 43 m / 142 ft.**Geoid undulation:** 50.0 m ± 0.05 m (1).**Reference temperature:** 31 °C.**Magnetic variation:** 0° (2015).**Annual change:** 6.6'E.**AD administration:** Aena.**Address:** Aeropuerto de Alicante-Elche - 03195 El Altet (Alicante).**TEL:** +34-966 919 000**FAX:** +34-966 919 354**AFTN:** LEAL**E-mail:** alcops@aena.es**Approved traffic:** IFR/VFR (2)**Remarks:** (1) For all AD points.

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

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

Except: hospital, SAR, emergencies and State flights.

From March 16th to October 31st:

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

Except: hospital, SAR, emergencies and State flights.

Clearance must be requested at least three working days in advance by FAX to LEAL ATC +34-965 682 657.

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

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

Flights without clearance are not allowed.

3. HORARIO DE OPERACIÓN

OPERATIONAL HOURS

Aeropuerto: H24.**Aduanas e Inmigración:** H24.**Servicios médicos y de sanidad:** Ver GEN 1.4.**AIS/ARO:** H24.**Información MET:** H24.← **ATS:** H24.**Abastecimiento de combustible:** H24.**Asistencia en tierra:** H24.**Seguridad:** H24.**Deshielo:** No.→ **Observaciones:** Ninguna.**Airport:** H24.**Customs and Immigration:** H24.**Health and Sanitation:** See GEN 1.4.**AIS/ARO:** H24.**MET briefing:** H24.**ATS:** H24.**Fuelling:** H24.**Handling:** H24.**Security:** H24.**De-icing:** No.**Remarks:** None.

4. SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO

HANDLING SERVICES AND FACILITIES

Instalaciones para el manejo de carga: Sin limitaciones.**Tipos de combustible:** 100LL, JET A-1. (1)**Tipos de lubricante:** AEROSHELL W100.**Capacidad de reabastecimiento:** Sin limitaciones.**Instalaciones para el deshielo:** No.**Espacio disponible en hangar:** No.**Instalaciones para reparaciones:** No.**Observaciones:** Es obligatorio disponer de agente de asistencia en tierra para todas las operaciones, incluidas las no comerciales. En las operaciones de llegada, los pasajeros y tripulantes deberán esperar la llegada de su agente de asistencia en tierra.

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

CLH TEL: +34-966 919 254 / 255

SIS TEL: +34-965 681 730

FAX: +34-965 681 732

Móvil: +34-699 854 280

E-mail: juanfco.garcia@sintoplanes.com

Cargo facilities: No limitations.**Fuel types:** 100LL, JET A-1. (1)**Oil types:** AEROSHELL W100.**Refuelling capacity:** No limitations.**De-icing facilities:** No.**Hangar space:** No.**Repair facilities:** No.**Remarks:** It is mandatory to have a handling agent for all operations, non-commercial operations included. For arrival operations, passengers and crews must wait for their handling agent.

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

CLH TEL: +34-966 919 254 / 255

SIS TEL: +34-965 681 730

FAX: +34-965 681 732

Mobile phone: +34-699 854 280

E-mail: juanfco.garcia@sintoplanes.com

Agentes de handling:
 ALICANTE AIR SERVICES S.L.
 TEL (H24): +34-659 466 005
 FAX: +34-966 919 613
 Móvil: No
 E-mail: alicantearservices@telefonica.net
 SITA: No
 GERARDO MELENDEZ SL
 TEL (H24): +34-646 307 619
 FAX: N/A
 Móvil : +34-676 205 253
 E-mail alcops@gmelendez.com
 SITA: HDQGMXH
 GROUNDFORCE
 Móvil: +34-697 184 590
 E-mail: Jordi.molina@groundforce.aero,
 alcgfhx@groundforce.aero
 SITA: ALCGFHX
 FREQ: 131.6250 MHz
 IBERIA AIRPORT SERVICES
 TEL H24: +34-966 919 158 / 224
 FAX: +34-966 919 245
 Móvil: +34-649 998 127
 E-mail: alckib@iberia.es
 SITA: ALCKQIB
 SWISSPORT
 TEL: +34-678 420 600
 FAX: +34-966 919 353
 Móvil: +34-616 052 712
 E-mail: ALC.dutymanager@swissport.com
 SITA: ALCKLXH

Handling agents:
 ALICANTE AIR SERVICES
 TEL (H24): +34-659 466 005
 FAX: +34-966 919 613
 Mobile phone: No
 E-mail: alicantearservices@telefonica.net
 SITA: No
 GERARDO MELENDEZ SL
 TEL (H24): +34-646 307 619
 FAX: N/A
 Mobile phone: +34-676 205 253
 E-mail alcops@gmelendez.com
 SITA: HDQGMXH
 GROUNDFORCE
 Mobile phone: +34-697 184 590
 E-mail: Jordi.molina@groundforce.aero,
 alcgfhx@groundforce.aero
 SITA: ALCGFHX
 FREQ: 131.6250 MHz
 IBERIA AIRPORT SERVICES
 TEL H24: +34-966 919 158 / 224
 FAX: +34-966 919 245
 Mobile phone: +34-649 998 127
 E-mail: alckib@iberia.es
 SITA: ALCKQIB
 SWISSPORT
 TEL: +34-678 420 600
 FAX: +34-966 919 353
 Mobile phone: +34-616 052 712
 E-mail: ALC.dutymanager@swissport.com
 SITA: ALCKLXH

5. INSTALACIONES PARA LOS PASAJEROS

PASSENGER FACILITIES

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

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

6. SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

Categoría de incendios: 9. CAT 7 1600-2000, para CAT 9 en ese horario PPR 20 min.
Equipo de salvamento: De acuerdo con la categoría de incendios publicada.
Retirada de aeronaves inutilizadas: Camiones grúa externos al AD, con capacidad máxima de elevación 60 TM.
Observaciones: Objetivo operacional de tiempo de respuesta hasta THR más alejado menor de 3 MIN.

Fire category: 9. CAT 7 1600-2000, for CAT 9 in these hours PPR 20 min.
Rescue equipment: In accordance with the fire category published.
Removal of disabled aircraft: Crane trucks not belonging to AD, with a maximum raising capacity of 60 TM.
Remarks: Operational objective of response time up to the farthest THR 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 y asfalto.
Resistencia: Puestos de estacionamiento:
 1 a 2, D1, D2, D4, D5, E1 a E3 y TWY A y B de acceso a plataforma: PCN 101/R/A/W/T.
 3 a 7, D3, D6, E4 a E6, H1 a H5: PCN 68/R/A/W/T.
 8, 9A, 10 a 17, 19, 21, 21A y E7 a E9: PCN 76/R/A/W/T.
 18, 20 y 22 a 29: PCN 90/R/A/W/T.
 31 a 49: PCN 69/R/B/W/T.
 TWY C de acceso a plataforma: PCN 77/F/A/W/T.
 TWY D de acceso a plataforma y TWY de acceso a PRKG 31 a 49: PCN 94/F/A/W/T.
 Calle de rodaje interior de plataforma: cada tramo tiene la resistencia de los puestos de estacionamiento contiguos, EXC BTN PRKG 31 y 49.
Calles de rodaje: Anchura: 23 m, EXC C4: 27.5 m.
Superficie: Asfalto, EXC A4, A5, A6 y C5: Hormigón.
Resistencia: PCN 98/F/A/W/T, EXC:
 A2 y C2: PCN 113/F/A/W/T;
 A4 y A6: PCN 85/R/A/W/T;
 A5 y C5: PCN 76/R/A/W/T;
 C3 intersección con C5: PCN 78/F/B/W/T;

Apron: Surface: Concrete and asphalt.
Strength: Stands:
 1 to 2, D1, D2, D4, D5, E1 to E3 and TWY A and B to access apron: PCN 101/R/A/W/T.
 3 to 7, D3, D6, E4 to E6, H1 to H5: PCN 68/R/A/W/T.
 8, 9A, 10 to 17, 19, 21, 21A and E7 to E9: PCN 76/R/A/W/T.
 18, 20 and 22 to 29: PCN 90/R/A/W/T.
 31 to 49: PCN 69/R/B/W/T.
 TWY C to access apron: PCN 77/F/A/W/T.
 TWY D to access apron and TWY to access PRKG 31 to 49: PCN 94/F/A/W/T.
 Apron inner taxiway: each section has the strength of the adjacent stands EXC BTN PRKG 31 and 49.
Taxiways: Width: 23 m, EXC C4: 27.5 m.
Surface: Asphalt, EXC A4, A5, A6 and C5: Concrete.
Strength: PCN 98/F/A/W/T, EXC:
 A2 and C2: PCN 113/F/A/W/T;
 A4 and A6: PCN 85/R/A/W/T;
 A5 and C5: PCN 76/R/A/W/T;
 C3 intersection with C5: PCN 78/F/B/W/T;

<p>C4: PCN 149/F/A/W/T, PCN 87/F/A/W/T; C6 y tramo de unión de C8-C9 con pista: PCN 44/F/A/W/T; C8: PCN 71/F/A/W/T; C7 y C9: PCN 97/F/A/W/T.</p> <p>Posiciones de comprobación: Altimetro: Plataforma: ELEV 28 m/92 ft EXC PRKG: 1A, 1B, 1C, 2, 3A, 3B, 4A: 33 m/108 ft. PRKG: 33, 35, 35A, 35B, 37, 39, 41, 43, 45, 47 y 49: 24 m/79 ft. VOR: No. INS: Ver AD 2-LEAL PDC.</p> <p>Observaciones: Ninguna.</p>	<p>C4: PCN 149/F/A/W/T, PCN 87/F/A/W/T; C6 and section joining C8-C9 with runway: PCN 44/F/A/W/T; C8: PCN 71/F/A/W/T; C7 and C9: PCN 97/F/A/W/T.</p> <p>Check locations: Altimeter: Apron: ELEV 28 m/92 ft EXC PRKG: 1A, 1B, 1C, 2, 3A, 3B, 4A: 33 m/108 ft. PRKG: 33, 35, 35A, 35B, 37, 39, 41, 43, 45, 47 and 49: 24 m/79 ft. VOR: No. INS: See AD 2-LEAL PDC.</p> <p>Remarks: None.</p>
---	--

9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUÍA DE RODAJE

TAXIING GUIDANCE SYSTEM AND MARKINGS

<p>Sistema de guía de rodaje: Puntos de espera de la pista, puntos de espera intermedios, barras de parada, letreros, letreros NO ENTRY, luces de protección de pista y puestos de estacionamiento.</p> <p>Señalización de RWY: Designadores, umbral, eje, faja lateral, zona de toma de contacto, punto de visada.</p> <p>Señalización de TWY: Eje, faja lateral. Balizas reflectantes en borde de TWY, EXC TWY interior de plataforma.</p> <p>Observaciones: Ninguna.</p>	<p>Taxiing guidance system: Runway-holding positions, intermediate holding positions, stop bars, boards, NO ENTRY boards, runway guard lights and stands.</p> <p>RWY markings: Designators, threshold, centre line, side stripe, touchdown zone, aiming point.</p> <p>TWY markings: Centre line, side stripe. Spotlight markers on TWY edge EXC inner apron TWY.</p> <p>Remarks: None.</p>
---	--

10. OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO

AERODROME OBSTACLES

<p>Obstáculos que perforan las Superficies de Aproximación, Ascenso en el Despegue, Horizontal Interna, Cónica, y Transición establecidas en el Anexo 14 de OACI; y las áreas 2 y 3 establecidas en el Anexo 15 de la OACI: Ver carpeta del DVD "Item 10".</p> <p>Observaciones: Ver AD 2-LEAL AOC.</p>	<p>Obstacles which penetrate Approach, Take-off climb, Inner Horizontal Conical, and Transitional Surfaces contained in Annex 14 of ICAO; and areas 2 and 3 contained in Annex 15 of ICAO: See DVD folder "Item 10".</p> <p>Remarks: See AD 2-LEAL AOC.</p>
---	---

11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO

METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED

<p>Oficina MET: Alicante MET. HR: H24. METAR: Semihorario. TAF: 24 HR. TREND: Sí. Información: En persona y telefónica. Documentación de vuelo/Idioma: Cartas y lenguaje claro/Español. Cartas: Mapas significativos, previstos en altitud (viento y temperatura). Equipo suplementario: No. Dependencia ATS atendida: TWR, APP. Información adicional: Oficina principal Valencia, H24; TEL: +34-963 690 750. Oficina meteorológica Alicante, H24; TEL: +34-966 919 215</p> <p>Observaciones: Existe resumen climatológico de aeródromo. Se hacen avisos de aeródromo.</p>	<p>MET office: Alicante MET. HR: H24. METAR: Half-hourly. TAF: 24 HR. TREND: Yes. Information: In person and by telephone. Flight documentation/Language: Charts and plain language/Spanish. Charts: Forecast significant, and wind and temperature at altitude, maps. Supplementary equipment: No. ATS unit served: TWR, APP. Additional information: Main office Valencia, H24; TEL: +34-963 690 750. Meteorological Office Alicante, H24; TEL: +34-966 919 215</p> <p>Remarks: Aerodrome climatological summary available. Aerodrome warnings available.</p>
---	---

12. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA

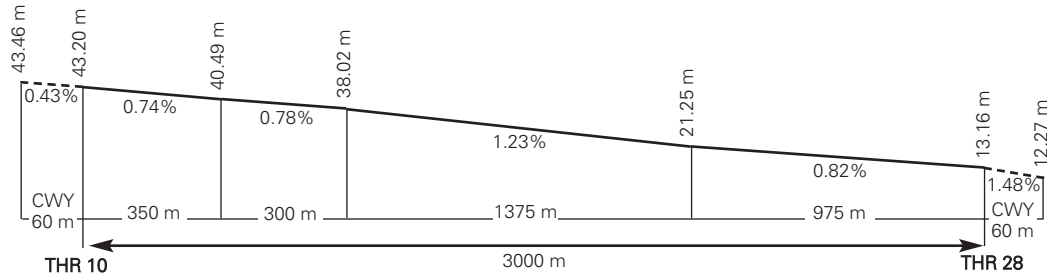
RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

RWY	Orientación Direction	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m) Strip (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
10	100.04° GEO 100° MAG	3000 x 45	381704.27N 0003429.99W	THR: 43.2 m / 142 ft TDZ: 43.2 m / 142 ft	No	60 x 150 (1)	3120 x 300 (2)	Sí // Yes	240 x 150 (2)	RWY: ASPH PCN 94/F/A/W/T PCN 79/F/A/W/T PCN 57/F/A/W/T SWY: No
28	280.06° GEO 280° MAG	3000 x 45	381647.30N 0003228.45W	THR: 13 m / 44 ft TDZ: No	No	60 x 150 (3)	3120 x 300 (2)	No	240 x 150 (2)	RWY: ASPH PCN 94/F/A/W/T PCN 79/F/A/W/T PCN 57/F/A/W/T SWY: No

<p>Observaciones: (1) Asfalto. (2) Terreno vegetal. (3) Primeros 50 m de asfalto y últimos 10 m de terreno vegetal.</p>	<p>Remarks: (1) Asphalt. (2) Grass. (3) First 50 m of asphalt and last 10 m of grass.</p>
--	--

Perfil:

Profile:



13. DISTANCIAS DECLARADAS

DECLARED DISTANCES

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

Observaciones: Ninguna.

Remarks: None.

14. ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA

APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

Pista: 10
Aproximación: Precisión CAT I, 900 m. LIH (1).
 Luces de identificación de umbral.
PAPI (MEHT): 3° (18.41 m/60 ft). (1)
Umbral: Verdes con barra de ala.
Zona de toma de contacto: No.
Eje pista: 3000 m: 2100 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH (1).
 Distancia entre luces: 15 m.
Borde de pista: 2400 m blancas + 600 m amarillas. LIH. (2).
 Distancia entre luces: 50 m.
Extremo de pista: Rojas.
Zona de parada: No.
Observaciones: Luces indicadoras de calle de salida rápida (C2 y C4).
 (1) PAPI no utilizable por aeronave B747.
 (2) Intensidad de luces regulable.

Runway: 10
Approach: Precision CAT I, 900 m. LIH (1).
 Threshold identification lights.
PAPI (MEHT): 3° (18.41 m/60 ft). (1)
Threshold: Green with wing bars.
Touchdown zone: No.
Runway centre line: 3000 m: 2100 m white + 600 m white and red + 300 m red. LIH (1).
 Distance between lights: 15
Runway edge: 2400 m white + 600 m yellow. LIH. (2).
 Distance between lights: 50 m.
Runway end: Red.
Stopway: No.
Remarks: Rapid exit taxiway indicator lights (C2 and C4).
 (1) PAPI not usable by B747 aircraft.
 (2) Adjustable light intensity.

Pista: 28
Aproximación: Precisión CAT I, 900 m. LIH (1).
 Luces de identificación de umbral.
PAPI (MEHT): 3° (20.72 m/68 ft).
Umbral: Verdes con barra de ala.
Zona de toma de contacto: No.
Eje pista: 3000 m: 2100 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH (1).
 Distancia entre luces: 15 m.
Borde de pista: 2400 m blancas + 600 m amarillas. LIH (1).
 Distancia entre luces: 50 m.
Extremo de pista: Rojas.
Zona de parada: No.
Observaciones: Luces indicadoras de calle de salida rápida (A2).
 (1) Intensidad de luces regulable.

Runway: 28
Approach: Precision CAT I, 900 m. LIH (1).
 Threshold identification lights.
PAPI (MEHT): 3° (20.72 m/68 ft).
Threshold: Green with wing bars.
Touchdown zone: No.
Runway centre line: 3000 m: 2100 m white + 600 m white and red + 300 m red. LIH (1).
 Distance between lights: 15
Runway edge: 2400 m white + 600 m yellow. LIH (1).
 Distance between lights: 50 m.
Runway end: Red.
Stopway: No.
Remarks: Rapid exit taxiway indicator lights (A2).
 (1) Adjustable light intensity.

15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA

OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

ABN/IBN: No.
WDI: 1 cerca de THR 10, 1 cerca de THR 28. LGTD.
Iluminación de TWY: Eje EXC TWY interior de plataforma.
Iluminación de plataforma: 18 postes proyectores LIH.
Fuente secundaria de energía: Sistema de alimentación ininterrumpida (SAI) con 0 segundos de conmutación, apoyado por grupos electrógenos con un máximo de 15 segundos de tiempo de respuesta.

ABN/IBN: No.
WDI: 1 near THR 10, 1 near THR 28. LGTD.
TWY lighting: Centre line EXC inner apron TWY.
Apron lighting: 18 floodlighting poles LIH.
Secondary power supply: Uninterrupted power supply (UPS) with a switch-over time of 0 seconds, supported by engine generators with a maximum response time of 15 seconds.

Observaciones: Ninguna.

Remarks: None.

16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS

HELICOPTER LANDING AREA

Situación:

- FATO: RWY 10/28. Coordenadas THR10 y THR 28, ver casilla 12.
- Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 10/28. Coordenadas 381656N 0003329W (coincide con ARP).
- Rodaje aéreo: TLOF coincide con PRKG H1, H2, H3, H4 y H5.

Elevación:

- FATO: RWY 10/28. Elevación THR10 y THR 28, ver casilla 12.
- Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 10/28. Elevación 43 m.
- Rodaje aéreo: TLOF coincide con PRKG H1, H2, H3, H4 y H5. Elevación H1: 31.99 m. Elevación H2: 31.35 m. Elevación H3: 29.16 m. Elevación H4: 28.18 m. Elevación H5: 27.17 m

Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización:

- FATO: RWY 10/28.
- Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 10/28, ver casilla 12.
- Rodaje aéreo: TLOF coincide con PRKG H1 y H2. Hormigón hidráulico PCN 68/R/A/W/T.
- Rodaje aéreo: TLOF coincide con PRKG H3, H4 y H5. Hormigón hidráulico PCN 101/R/A/W/T. Faja circular de 50 cm de ancho y diámetro interior 12.06 m.

Orientación: No.

Distancias declaradas: No.

Iluminación: No.

Observaciones: Dimensiones MAX ACFT: Ver AD 2-LEAL PDC.

Position:

- FATO: RWY 10/28. THR10 and THR 28 coordinates, see item 12.
- Ground taxiing: TLOF same as RWY 10/28. Coordinates 381656N 0003329W (same as ARP).
- Air taxiing: TLOF same as PRKG H1, H2, H3, H4 and H5.

Elevation:

- FATO: RWY 10/28. THR10 and THR 28 elevation, see item 12.
- Ground taxiing: TLOF same as RWY 10/28. Elevation 43 m.
- Air taxiing: TLOF same as PRKG H1, H2, H3, H4 and H5. Elevation H1: 31.99 m. Elevation H2: 31.35 m. Elevation H3: 29.16 m. Elevation H4: 28.18 m. Elevation H5: 27.17 m

Dimensions, surface, maximum weight, marking:

- FATO: RWY 10/28.
- Ground taxiing: TLOF same as RWY 10/28, see item 12.
- Air taxiing: TLOF same as PRKG H1 and H2. Hydraulic concrete PCN 68/R/A/W/T.
- Air taxiing: TLOF same as con PRKG H3, H4 and H5. Hydraulic concrete PCN 101/R/A/W/T. Circular strip of 50 cm width and inner diameter of 12.06 m.

Direction: No.

Declared distances: No.

Ligthing: No.

Remarks: Dimensions MAX ACFT: See AD 2-LEAL PDC.

17. ESPACIO AÉREO ATS

ATS AIRSPACE

Denominación y límites laterales Designation and lateral limits	Límites verticales Vertical limits	Clase de espacio aéreo Airspace class	Unidad responsable Idioma Unit Language	Altitud de transición Transition altitude
CTR ALICANTE Espacio aéreo comprendido por la línea que une 382724N 0010234W; 381947N 0001543W; arco 15 NM centrado en VOR/DME ALT hasta 380838N 0001741W; 381404N 0005624W, siguiendo el límite del TMA de Valencia hasta 382514N 0010348W; siguiendo arco 25 NM centrado en VOR/DME ALT hasta 382724N 0010234W. Airspace within the line joining 382724N 0010234W; 381947N 0001543W; arc 15 NM centred on VOR/DME ALT to 380838N 0001741W; 381404N 0005624W, following Valencia TMA limit to 382514N 0010348W; following arc 25 NM centred on VOR/DME ALT to 382724N 0010234W.	5000 ft AMSL SFC	D	Valencia TACC ES/EN	1850 m / 6000 ft
ATZ ALICANTE Espacio aéreo comprendido por la línea que une // Airspace within the line joining 382345N 0003942W; 382119N 0002441W; 381000N 0002715W; 381207N 0004218W; 382345N 0003942W.	2500 ft AMSL SFC	D	Alicante TWR ES/EN	
Observaciones: Ninguna.				Remarks: None.

18. INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN ATS

ATS COMMUNICATION FACILITIES

Servicio Service	Distintivo llamada Call sign	FREQ	HR	Observaciones Remarks
APP	Valencia Control	118.800 MHz 119.075 MHz 120.400 MHz	H24 H24 H24	APP/I BACK-UP APP/H
TWR	Alicante TWR	118.155 C 119.855 C 121.500 MHz 122.100 MHz 125.180 C 130.655 C 243.000 MHz 257.800 MHz	H24 H24 H24 H24 H24 H24 H24 H24	CLR EMERG MIL BACK-UP GMC EMERG MIL
ATIS	Alicante Information	120.080 C	H24	

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
VOR (0°)	ALT	113.800 MHz	H24	381605.8N 0003412.4W		R-325: FL080 COV 34 NM, FL100 COV 46 NM, FL110 COV 45 NM, FL120 COV 53 NM, FL140 COV 66 NM, FL160 COV 66 NM, FL180 COV 70 NM, FL200 COV 60 NM.
DME DVOR (0°)	ALT ATE	CH 85X 114.650 MHz	H24 H24	381606.0N 0003412.2W 381710.1N 0003512.0W	60 m	NO AVBL BTN: R-009/R-069 FM 25 NM BLW 6900 ft AMSL. R-069/R-179 FM 25 NM BLW 3000 ft AMSL. R-179/R-239 FM 25 NM BLW 3500 ft AMSL. R-239/R-339 FM 25 NM BLW 6900 ft AMSL. R-339/R-009 FM 25 NM BLW 8000 ft AMSL.
DME	ATE	CH 93Y	H24	381710.4N 0003512.6W	60 m	NO AVBL BTN: R-009/R-069 FM 25 NM BLW 6900 ft AMSL. R-069/R-179 FM 25 NM BLW 3000 ft AMSL. R-179/R-239 FM 25 NM BLW 3500 ft AMSL. R-239/R-339 FM 25 NM BLW 6900 ft AMSL. R-339/R-009 FM 25 NM BLW 8000 ft AMSL.
LOC 10 (0°) ILS CAT I	IAT	110.300 MHz	H24	381645.6N 0003216.1W		100°MAG/311 m FM THR 28; COV 25 NM. Solo // Only AVBL BTN ±35° RCL FM 15.3 NM DME ILS a // to 4600 ft AMSL o // or ABV. ±10° RCL FM 23.3 NM DME ILS a // to 4600 ft AMSL o // or ABV.
GP 10		335.000 MHz	H24	381658.5N 0003416.7W		3°: RDH 15 m; a // at 349 m FM THR 10 & 120 m FM RCL a la derecha en el sentido de APCH // To the right in direction APCH. COV 10 NM BTN 4° a la derecha // to the right y // and 6.5° a la izquierda del // to the left of the RCL.
ILS/DME 10 L (0°)	IAT AI	CH 40X 330.000 kHz	H24 H24	381658.5N 0003416.7W 381746.2N 0003936.0W	48 m	REF DME THR 10 COV 15 NM

20. REGLAMENTACIÓN LOCAL **LOCAL REGULATIONS**

AD cerrado para aeronaves sin radiocomunicación en ambos sentidos.
 Las aeronaves de aviación general que quieran operar conforme a las reglas VFR en ATZ ALICANTE, deben estar equipadas con sistemas con capacidad de separación 8.33 kHz, en aplicación del AIP-ESPAÑA ENR 1.8, estando prohibida su operación en caso contrario.
 Las aeronaves de estado exentas de canalización 8.33 kHz deben comunicar con Alicante TWR en la frecuencia OTAN (122.100 MHz), y siempre previo aviso a las dependencias ATS correspondientes, por no encontrarse dicha frecuencia en escucha permanente.
 Los vuelos de llegada notificarán su exención en la frecuencia de aproximación. Los vuelos de salida informarán por teléfono a Alicante TWR (+34-966 919 535) 30 MIN antes de su hora de salida.

AD closed to aircraft without two-way radiocommunication.
 General aviation aircraft that intend to operate according to VFR rules in ATZ ALICANTE must be equipped with 8.33 kHz separation capacity systems in application of AIP-ESPAÑA ENR 1.8, as otherwise the operation is forbidden.
 State aircraft with 8.33 kHz channel exemptions must communicate with Alicante TWR on the NATO frequency (122.100 MHz), and always with advance notice to the corresponding ATS units, because the frequency is not watched permanently.
 Arriving flights will notify their exemption on the approach frequency. Departing flights will inform Alicante TWR by telephone (+34-966 919 535) 30 MIN before their departure time.

PROCEDIMIENTOS PARA ABANDONAR PISTA

→ Aterrizaje por RWY 10: sólo se utilizarán las TWY C2, C4, C5, C7, C8 o C9. TWY C2, C5 y C7 para uso exclusivo de aeronaves de letra de clave C (envergadura MAX 36 m) o inferiores. La aeronave A346 solo podrá usar C8.
 → Aterrizaje por RWY 28: sólo se utilizará la TWY A2, A4, A5, A6 o final de pista. La TWY A4 es de uso exclusivo para aeronaves de letra de clave C (envergadura MAX 36 m) o inferior. La aeronave A346 solo podrá usar A5.

PROCEDURES TO VACATE THE RUNWAY

→ Landing on RWY 10: only TWY C2, C4, C5, C7, C8 or C9 are available. TWY C2, C5 and C7 are exclusively for code letter C aircraft (MAX wingspan 36 m) or lower. A346 aircraft may only use C8.
 → Landing on RWY 28: only TWY A2, A4, A5, A6 or runway end are available. TWY A4 is exclusively for code letter C aircraft (MAX wingspan 36 m) or lower. A346 aircraft may only use A5.

TIEMPO MÍNIMO DE OCUPACIÓN DE LA PISTA

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

MINIMUM RUNWAY OCCUPANCY TIME

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

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

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

SALIDAS:

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

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

Se permite realizar operaciones de despegue desde la intersección de la RWY 28 con TWY C5. Ver AD 2-LEAL casilla 13.

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

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

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

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

PROCEDIMIENTOS ATC

DESPEGUES DESDE INTERSECCIÓN

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

PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE

1. PUESTA EN MARCHA DE MOTORES/TURBINAS.

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

A. Se solicitará permiso para poner en marcha los motores/turbinas en la frecuencia correspondiente emitida en ATIS.

Cuando se solicite dicho permiso, la aeronave deberá estar completamente lista para la puesta en marcha inmediatamente.

B. En el contacto inicial los pilotos notificarán al ATC el indicativo completo de la aeronave, el puesto de estacionamiento que ocupan y el mensaje ATIS recibido.

C. La solicitud de puesta en marcha deberá efectuarse considerando que las aeronaves deben estar listas para abandonar su puesto de estacionamiento con los siguientes criterios:

- ➔ - Aeronaves con CTOT asignado: 15 minutos antes de su CTOT si se encuentra estacionado en puestos de estacionamiento con salida con retroceso remolcado, o 10 minutos antes de su CTOT en el resto de puestos de estacionamiento.
- Aeronaves sin CTOT asignado: antes de su EOBT+10 minutos si necesita retroceso remolcado, o antes de su EOBT+15 minutos en los demás casos.
- Para mejorar la predictibilidad de la TTOT (Hora objetivo de despegue) ATC podrá instruir para que se solicite el permiso de puesta en marcha a una hora determinada.

- ➔ En periodos de alta demanda ATC puede aplicar otros valores que garanticen el cumplimiento de la ventana de tolerancia del vuelo.

1.1 INTERCAMBIO DE DATOS CON NMOC

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

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

- ATC departure Planning information message (A-DPI).
- Cancel DPI (C-DPI), cuando se requiere.

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

2. MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

Evitar colisiones con otras aeronaves y obstáculos es responsabilidad de:

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

- Landings on RWY 28: TWY A2.

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

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

DEPARTURES:

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

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

Take-off operations from RWY 28 intersection with TWY C5 are allowed. See AD 2-LEAL item 13.

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

- TWY A4 is exclusively for CAT C aircraft (MAX wingspan 36 m) or lower.
- A346 aircraft may only use A5 for access to the runway.

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

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

ATC PROCEDURES

TAKE-OFF FROM INTERSECTION

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

STANDARD TAXIING PROCEDURES

1. START-UP OF ENGINES/TURBINAS.

In order to avoid the automatic cancellation of flight plans, the EOBT should be kept updated.

A. Clearance to start-up engines/turbines will be requested on the appropriate frequency broadcasted by ATIS.

When this clearance is requested, the aircraft must be ready to start up immediately or in a position to do so immediately.

B. On initial contact with ATC, pilots shall report the complete aircraft designator, parking position occupied and the ATIS message received.

C. The start-up request shall be made considering that the aircraft should be ready to leave the stand according to the following criteria:

- Aircraft with CTOT assigned: 15 minutes before CTOT when it is parked at a towed push-back stand, or 10 minutes before CTOT for other stands.
- Aircraft without CTOT assigned: before the EOBT+10 minutes when it is parked at a towed push-back stand, or before the EOBT+15 minutes for other stands.
- To improve the predictability of the TTOT (Target Take-Off Time), ATC may instruct aircraft to request permission to start-up at a certain time.

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

1.1 INTERCHANGE OF DATA WITH NMOC

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

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

- ATC Departure Planning Information message (A-DPI).
- Cancel DPI (C-DPI), when this is required.

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

2. GROUND MOVEMENT

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

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

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

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

- Las aeronaves, después de abandonar la pista y en caso de no recibir instrucciones de rodaje, esperarán cerca de calle de rodaje paralela a pista.
- Se prestará servicio de guiado mediante vehículo "SÍGAME" a los vuelos de Aviación General y a las aeronaves destinadas a puestos de estacionamiento con guía de atraque U/S.

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

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

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

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

La Aviación General utilizará preferentemente la puerta A.

Preferably, General Aviation shall use the gate A.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

c) Ground Movement Control is responsible for:

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

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

2.1. Maniobras de retroceso y rodaje.

2.1. Push-back manoeuvring and taxiing.

a) Las aeronaves deberán estar listas para 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. El tiempo transcurrido entre la terminación del remolcado y el inicio del rodaje debe ser como máximo de 3 minutos.

a) Aircraft must be ready for towed push-back or taxiing within the 5 minutes following the approved start-up time; otherwise pilots will contact ATC. The time between the end of the towing manoeuvre and the beginning of taxiing must be 3 minutes, at the most.

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

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

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

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

Excepciones:

Exceptions:

- Independientemente de la pista en servicio, las aeronaves estacionadas en:
 - PRKG 1A, siempre aporando hacia el sur.
 - PRKG 1B y 1C, siempre aporando hacia el oeste.
 - PRKG 37 a 49 aporarán siempre al sur.
 - PRKG 35, 35A y 35B aporarán siempre al oeste.
 - PRKG 21A y 33 aporarán siempre al este.

- Regardless of the runway in service, aircraft parked on:
 - PRKG 1A, always nosing towards the South.
 - PRKG 1B and 1C, always nosing towards the West.
 - PRKG 37 to 49 will always nose to the South.
 - PRKG 35, 35A and 35B will always nose to the West.
 - PRKG 21A and 33 will always nose to the East.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

OPERACIÓN DE HELICOPTEROS

HELICOPTER OPERATIONS

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

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

RUTAS DE RODAJE

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

LLEGADAS

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

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

SALIDAS

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

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

OPERACIÓN DE AERONAVES DE LETRA DE CLAVE F

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

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

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

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

PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

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

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

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

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

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

RUTAS DE RODAJE

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

LLEGADAS

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

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

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

SALIDAS

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

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

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

RESTRICCIONES OPERATIVAS

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

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

TAXIING ROUTES

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

ARRIVALS

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

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

DEPARTURES

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

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

OPERATION OF CODE LETTER F AIRCRAFT

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

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

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

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

STANDS

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

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

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

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

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

TAXIING ROUTES

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

ARRIVALS

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

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

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

DEPARTURES

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

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

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

OPERATIONAL RESTRICTIONS

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

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

POLÍTICA DE AHORRO ENERGÉTICO

Si no hay operaciones previstas en el horario más abajo indicado, el Aeropuerto de Alicante-Elche aplicará procedimientos de ahorro energético consistentes en el apagado de los sistemas de ayuda visuales asociados a RWY y TWY.

I: 2300 - 0500; V: 2300 - 0400.

ENERGY-SAVING POLICY

If there are no operations expected during the time shown below, Alicante-Elche Airport will apply energy-saving procedures consisting in switching off the visual aid systems associated to RWY and TWY.

I: 2300 - 0500; V: 2300 - 0400.

NOTIFICACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL

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

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

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

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

alc.seguridadoperacional@aena.es

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

OPERATIONAL SAFETY REPORTS

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

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

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

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

alc.seguridadoperacional@aena.es

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

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

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

Los pilotos deberán:

- Seleccionar el Modo AUTO y el código del Modo A asignado.
- Si el modo AUTO no está disponible, se seleccionará ON (i.e. XPDR) y el código del modo A asignado:
 - desde la solicitud de retroceso remolcado o rodaje, lo que ocurra antes;
 - después del aterizaje e ininterrumpidamente hasta que la aeronave se encuentre totalmente aparcada en su puesto de estacionamiento;
 - cuando la aeronave se encuentre totalmente estacionada, se seleccionará STBY.

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

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

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

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

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

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

Pilots shall:

- Select AUTO mode and the assigned Mode A code.
- If AUTO mode is not available, select ON (e.g. XPDR) and the assigned Mode A code:
 - from the request for towed push-back or taxi, whichever is earlier;
 - after landing, continuously until the aircraft is fully parked in its stand;
- when the aircraft is fully parked, they shall select STBY.

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

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

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

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

➔ 21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS

NOISE ABATEMENT PROCEDURES

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

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

PRUEBAS DE POTENCIA DE MOTORES

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

Excepción al horario de acuerdo a procedimiento local.

ENGINE POWER TEST

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

Exceptions to schedule according to local procedure.

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

Por encima de 1000 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 ATZ, podrían verse afectadas las áreas o alturas en las que se suministran las mencionadas funciones de radar.

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

Todo ello en función de las limitaciones del equipo.

AJUSTES DE VELOCIDAD

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

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

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

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

PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)**1. GENERALIDADES**

- 1.1 Se aplicarán los Procedimientos de Visibilidad Reducida (LVP) cuando:
 - El alcance visual en pista (RVR) sea igual o inferior a 550 m, o
 - La Visibilidad general en el área de movimiento sea igual o inferior a 800 m (solo en caso de que todos los transmisómetros estuviesen fuera de servicio).
- 1.2 Se cancelarán los procedimientos de visibilidad reducida (LVP) cuando se den simultáneamente las siguientes condiciones:
 - RVR mayor o igual a 1000 m durante 5 minutos consecutivos.
 - Visibilidad mayor o igual a 1000 m durante 5 minutos consecutivos (solo en caso de que todos los transmisómetros estuviesen fuera de servicio).
 - Pronóstico de OMA de visibilidad superior a 1000 m con clara tendencia a la mejoría.
- 1.3 La RWY 10/28 está autorizada para despegues en condiciones de visibilidad reducida.
- 1.4 Se informará a los pilotos que se están aplicando los Procedimientos de Visibilidad Reducida (LVP) a través de ATIS y/o por radiofrecuencia.
- 1.5 Cualquier incidencia notificada o detectada que pueda afectar a los LVP se comunicará inmediatamente a las aeronaves y dependencias ATC afectadas.

2. MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

- Los pilotos procederán a verificar en todo momento la ubicación de la aeronave, especialmente en las intersecciones, comprobando que el rodaje se ejecuta en condiciones de completa seguridad. En caso de desorientación o duda detendrán la aeronave e informarán a TWR inmediatamente.
- Durante la aplicación de los procedimientos de visibilidad reducida (LVP), se autorizará el rodaje de una sola aeronave en el área de maniobras.
- Se realizará con guiado de vehículo "SIGAME" las entradas y salidas de todos los puestos de estacionamiento del aeropuerto.
- Se reducirá al mínimo imprescindible la circulación por las vías de servicio autorizadas y/o restringidas.
- Se cerrarán las vías de servicio no autorizadas: buena parte de las vías de servicio que cruzan calles de rodaje en plataforma.
- A fin de establecer una mejor puesta en secuencia del tráfico, los pilotos no solicitarán autorizaciones de puesta en marcha de motores, retroceso o rodaje cuando los valores de RVR y/o visibilidad estén por debajo de sus mínimos operacionales.

RADAR DISPLAY SYSTEM

Above 1000 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 ATZ, the areas or heights for which the indicated uses of the radar are supplied may vary.

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

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

SPEED ADJUSTMENT

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

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

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

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

LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)**1. GENERAL**

- 1.1 Low Visibility Procedures (LVP) will be applied when:
 - Runway visual range (RVR) is 550 m or below, or
 - The general visibility in the movement area is 800 m or below (only in the event that all the transmissometers are out of service).
- 1.2 Low Visibility Procedures (LVP) will be cancelled when the following conditions hold simultaneously:
 - RVR is 1000 m or higher during 5 consecutive minutes.
 - Visibility is 1000 m or higher during 5 consecutive minutes (only in the event that all the transmissometers are out of service).
 - OMA visibility forecast is higher than 1000 m with a strong trend towards improvement.
- 1.3 RWY 10/28 is authorized for take-off under low visibility conditions.
- 1.4 Pilots will be informed about the application of Low Visibility Procedures (LVP) by ATIS and/or radiofrequency.
- 1.5 Any incident notified or detected that may affect the LVP will be immediately communicated to the aircraft and ATC units implicated.

2. GROUND MOVEMENT

- Pilots shall proceed to verify the aircraft position at each moment, especially at intersections, checking that taxiing is being executed under conditions of complete safety. In the event of being disoriented or in doubt, pilots will stop the aircraft and immediately notify TWR.
- During the application of Low Visibility Procedures (LVP), taxiing will be authorized for only one aircraft at a time in the manoeuvring area.
- Entries and exits at all stands of the airport will be guided with a "FOLLOW ME" vehicle.
- Traffic by authorized and/or restricted service roads will be reduced to the minimum.
- The unauthorized service roads shall be closed: many of the service roads, which cross apron taxiways.
- In order to establish a better transit sequence, pilots will avoid requesting clearance for start-up, push-back or taxiing, when the RVR values and/or the visibility are below their operational minima.

2.1 SALIDAS

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

2.2 LLEGADAS

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

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

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

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

RESTRICCIONES A PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

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

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

CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD



AD TRAFFIC CIRCUIT

2.1 DEPARTURES

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

2.2 ARRIVALS

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

3. COMMUNICATIONS FAILURE AND ANOMALOUS OCCURRENCES IN THE MANOEUVRING AREA

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

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

RESTRICTIONS ON STANDS

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

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

23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

Servicio de control de fauna de Orto a Ocaso.

ZONAS DE CONCENTRACIÓN DE AVES.

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

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

ADDITIONAL INFORMATION

Fauna control service from sunrise to sunset.

BIRD CONCENTRATION AREAS.

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

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

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

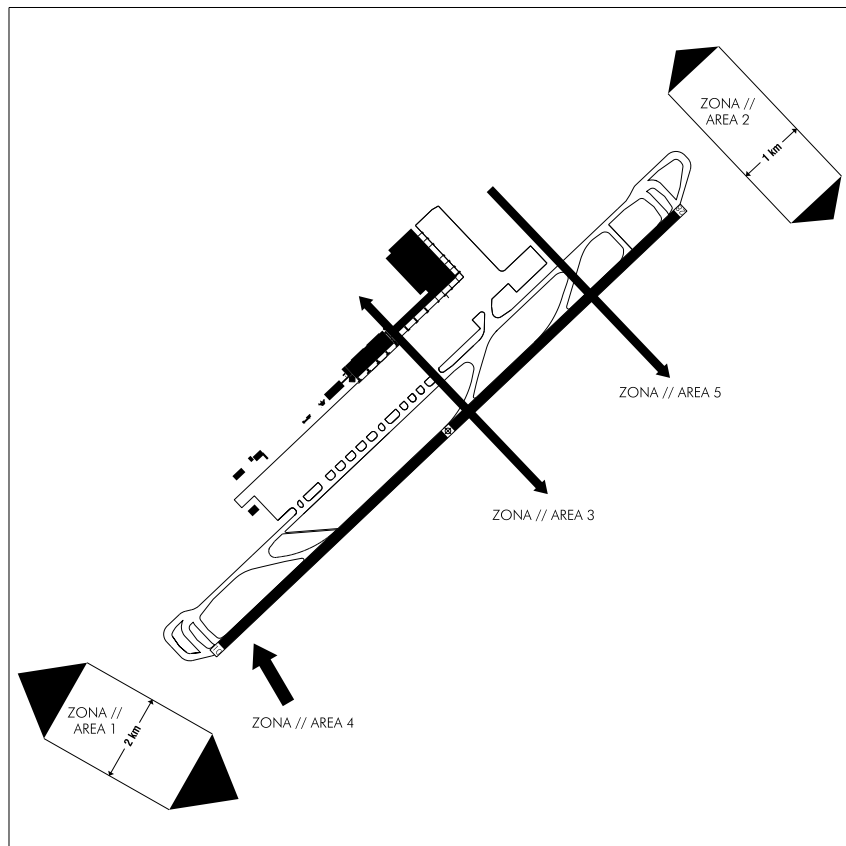
ZONA 4.- Presencia nocturna de alcaravanes procedentes de foco al sur del campo de vuelo.

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

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

AREA 4.- Night presence of stone-curlews from a focus to the South of the airfield.

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



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK