

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

LEJR - JEREZ

2. DATOS GEOGRÁFICOS Y DE ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO

AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA

ARP: 364441N 0060336W. Ver AD 2-LEJR ADC.

Distancia y dirección desde la ciudad: 8 km NE.

Elevación: 28 m / 93 ft.

Ondulación geoid: 46.09 m ± 0.05 m (1).

Temperatura de referencia: 34°C.

Declinación magnética: 1°W (2020).

Cambio anual: 7.8'E.

Administración AD: Aena.

Dirección: Aeropuerto de Jerez; Apdo.579; 11401 Jerez de la Frontera (Cádiz).

TEL: +34-956 150 106.

FAX: +34-956 150 001.

AFTN: LEJR

E-mail: coordinadoresjerez@aena.es

Tránsito autorizado: IFR/VFR (2).

Observaciones: (1) Para todos los puntos del AD.

(2) El tráfico de Aviación General y de Negocios IFR/VFR (excepto: vuelos hospital, SAR, emergencia, estado y aeronaves basadas en el propio aeropuerto) está condicionado a la capacidad de la plataforma. Deberá solicitar SLOT PPR 3 HR a LEJR CEOPS vía e-mail coordinadoresjerez@aena.es, FAX: +34-956 150 061.

ARP: 364441N 0060336W. See AD 2-LEJR ADC.

Distance and direction from the city: 8 km NE.

Elevation: 28 m / 93 ft.

Geoid undulation: 46.09 m ± 0.05 m (1).

Reference temperature: 34°C.

Magnetic variation: 1°W (2020).

Annual change: 7.8'E.

AD administration: Aena.

Address: Aeropuerto de Jerez; Apdo.579; 11401 Jerez de la Frontera (Cádiz).

TEL: +34-956 150 106.

FAX: +34-956 150 001.

AFTN: LEJR

E-mail: coordinadoresjerez@aena.es

Approved traffic: IFR/VFR (2).

Remarks: (1) For all AD points.

(2) IFR/VFR General Aviation and Business traffic (except: hospital flights, SAR, emergencies, State flights and aircraft based at the own airport) is conditioned to the apron capacity. They must request SLOT PPR 3 HR to LEJR CEOPS vía e-mail coordinadoresjerez@aena.es, FAX: +34-956 150 061.

3. HORARIO DE OPERACIÓN

OPERATIONAL HOURS

Aeropuerto: V: 0445-2100; I: 0545-2200; PS 1 HR PPR.

Aduanas e Inmigración: HR AD.

Servicios médicos y de sanidad: Ver casilla 5 y GEN 1.4.

AIS/ARO: HR AD.

Información MET: HR AD.

ATS: HR AD.

Abastecimiento de combustible: HR AD.

Asistencia en tierra: HR AD.

Seguridad: H24.

Deshielo: No.

Observaciones: Ninguna.

Airport: V: 0445-2100; I: 0545-2200; PS 1 HR PPR.

Customs and Immigration: HR AD.

Health and Sanitation: See item 5 and GEN 1.4.

AIS/ARO: HR AD.

MET briefing: HR AD.

ATS: HR AD.

Fuelling: HR AD.

Handling: HR AD.

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: Grúas, horquillas y cintas transportadoras, MAX 3500 kg.

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

Tipos de lubricante: No disponible.

Capacidad de reabastecimiento: 100LL: 1 cisterna 3000 L, 3.33 L/s,
1 cisterna 10000 L, 3.33 L/s.
1 cisterna 7500 L, 5.83 L/s.

JET A-1: 1 cisterna 32000 L, 20 L/s.
2 cisternas 30000 L, 15 L/s.
1 cisterna 10000 L, 18.3 L/s.

Instalaciones para el deshielo: No.

Espacio disponible en hangar: No.

Instalaciones para reparaciones: No.

Observaciones: (1) Servicio prestado por CLH Aviación, S.A.
TEL.: +34-956 150 116
FAX: +34-956 806 091

Es obligatorio contratar servicio de asistencia en tierra para todas las operaciones, incluidas las no comerciales. En las operaciones de llegada, los pasajeros y tripulantes deberán esperar a bordo de la aeronave la llegada de su agente de asistencia en tierra. Como mínimo debe contratarse la categoría 5 de rampa: Asistencia a la aeronave.

Además, siempre que haya pasajeros o tengan como origen o destino un aeropuerto NO Schengen, debe contratarse la categoría 2: Asistencia a pasajeros.

Exenciones:

Vuelos de Estado, hospital, SAR, militares, humanitarios y extinción de incendios.

Escuelas con base en el Aeropuerto de Jerez. Quedan fuera de esta exención aquellas operaciones de escuela que tengan como origen o destino un aeropuerto NO Schengen, así como aquellas operaciones que tengan como origen un aeródromo de la UE donde no se aplique el Reglamento (CE) N° 300/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2008, sobre normas comunes para la seguridad de la aviación civil.

Cargo facilities: Cranes, yokes and conveyor belts, MAX 3500 kg.

Fuel types: 100LL, JET A-1. (1)

Oil types: Not available.

Refuelling capacity: 100LL: 1 truck 3000 L, 3.33 L/s,
1 truck 10000 L, 3.33 L/s.
1 truck 7500 L, 5.83 L/s.

JET A-1: 1 truck 32000 L, 20 L/s.
2 trucks 30000 L, 15 L/s.
1 truck 10000 L, 18.3 L/s.

De-icing facilities: No.

Hangar space: No.

Repair facilities: No.

Remarks: (1) Service provided by CLH Aviación, S.A.
TEL.: +34-956 150 116
FAX: +34-956 806 091

It is mandatory to engage a ground handling service for all operations, including non-commercial ones. In arrival operations, passengers and crew must await the arrival of their ground handling agent on board the aircraft. At minimum, ramp category 5: Aircraft handling, must be engaged.

In addition, whenever there are passengers, or the origin or destination is a Non-Schengen airport, category 2: Passenger handling, must be engaged.

Exemptions:

State, hospital, SAR, military, humanitarian and fire fighting flights.

Schools based at Jerez Airport. This exemption does not apply to school operations whose origin or destination is a Non-Schengen airport, or those operations whose origin is a EU airport to which the Regulation (EC) No. 300/2008 of the European Parliament and of the Council of 11 March 2008, on common rules in the field of civil aviation security, does not apply.

Agentes de rampa para aviación comercial y aviación general:
 - IBERIA AIRPORT SERVICES
 TEL: +34-956 150 009
 +34-629 239 382
 E-mail aviación comercial: xrykp@iberia.es
 E-mail aviación general: xrygenav@iberia.es
 SITA: XRYKPIB

Ramp agents for commercial aviation and general aviation:
 - IBERIA AIRPORT SERVICES
 TEL: +34-956 150 009
 +34-629 239 382
 E-mail commercial aviation: xrykp@iberia.es
 E-mail general aviation: xrygenav@iberia.es
 SITA: XRYKPIB

Agentes de rampa exclusivamente para operaciones de aviación general, de trabajos aéreos o de transporte aéreo comercial no regular con aeronaves cuyo peso máximo al despegue sea inferior a 10 toneladas o tenga menos de 20 asientos.

Ramp agents exclusively for operations of general aviation, for aerial work or unscheduled revenue flights with aircraft whose maximum take-off weight is less than 10 tonnes or has less than 20 seats.

- ANDALUCÍA AVIATION SERVICES S.L.
 EXECUTIVE & GENERAL AVIATION HANDLING
 TEL: H24: +34-619 805 449
 E-mail: opsxry@aa-s.eu

- ANDALUCÍA AVIATION SERVICES S.L.
 EXECUTIVE & GENERAL AVIATION HANDLING
 TEL: H24: +34-619 805 449
 E-mail: opsxry@aa-s.eu

5. INSTALACIONES PARA LOS PASAJEROS

PASSENGER FACILITIES

Hoteles: No.
Restaurante: Sí.
Transporte: Tren (cercañas / media distancia), autobuses, taxis y coches de alquiler.
Instalaciones médicas: Primeros auxilios horario limitado.
Banco/Oficina Postal: Cajero automático / Buzón Postal.
Información turística: Sí.
Observaciones: Ninguna.

Hotels: No.
Restaurant: Yes.
Transportation: Train (commuter / middle distance), buses, taxis and hire cars.
Medical facilities: First aid limited hours.
Bank/Post Office: Cash dispenser / Postbox.
Tourist information: Yes.
Remarks: None.

6. SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

Categoría de incendios: 7 continuada / 8 a demanda (según procedimiento de solicitud de nivel de protección a demanda. Ver casilla 20). (1)
Equipo de salvamento: De acuerdo a la categoría de incendios publicada.
Retirada de aeronaves inutilizadas: Equipo propio de retirada de aeronaves hasta 2 toneladas.
Observaciones: (1) El tiempo de respuesta del servicio de salvamento y extinción de incendios es menor a 3 minutos, con un objetivo operacional menor a 2 minutos.

Fire category: 7 continuously / 8 on demand (in accordance with the procedure for the request of level of protection on demand. See item 20). (1)
Rescue equipment: In accordance with the fire category published.
Removal of disabled aircraft: Own equipment for removal of disabled aircraft up to 2 tons.
Remarks: (1) The response time of the rescue and fire fighting service is less than 3 minutes, with an operational objective of less than 2 minutes.

→ **7. EVALUACIÓN Y NOTIFICACIÓN DEL ESTADO DE LA SUPERFICIE DE LA PISTA Y PLAN PARA LA NIEVE**

RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN

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

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

8. DETALLES DEL ÁREA DE MOVIMIENTO

MOVEMENT AREA DETAILS

Plataforma: Superficie: A1 y A2: Hormigón.
 A3: Asfalto.
Resistencia: A1: PCN 106/R/A/W/T.
 A2: PCN 94/R/A/W/T.
 A3: 5700 kg / 1.51 MPa.
 Aeroclub: 5700 kg / 1.51 MPa.
Calles de rodaje: Anchura: 23 m.
 Superficie: Asfalto.
Resistencia: E-1, T-1: PCN 71/F/A/W/T.
 E-2, L-2: PCN 59/F/A/W/T.
 E-3, L-3: PCN 90/F/A/W/T.
 E-4: PCN 37/F/A/W/T.
 E-5: PCN 101/F/A/W/T.
 E-6: PCN 100/F/A/W/T.
 L-4: PCN 45/F/A/W/T.
 T-2 a T-5: PCN 127/F/A/W/T.
Posiciones de comprobación: Altimeter: Plataforma ELEV 26 m / 85 ft.
 VOR: No.
 INS: Ver AD 2-LEJR ADC.
Observaciones: Ninguna.

Apron: Surface: A1 and A2: Concrete.
 A3: Asphalt.
Strength: A1: PCN 106/R/A/W/T.
 A2: PCN 94/R/A/W/T.
 A3: 5700 kg / 1.51 MPa.
 Flying club: 5700 kg / 1.51 MPa.
Taxiways: Width: 23 m.
 Surface: Asphalt.
Strength: E-1, T-1: PCN 71/F/A/W/T.
 E-2, L-2: PCN 59/F/A/W/T.
 E-3, L-3: PCN 90/F/A/W/T.
 E-4: PCN 37/F/A/W/T.
 E-5: PCN 101/F/A/W/T.
 E-6: PCN 100/F/A/W/T.
 L-4: PCN 45/F/A/W/T.
 T-2 to T-5: PCN 127/F/A/W/T.
Check locations: Altimeter: Apron ELEV 26 m / 85 ft.
 VOR: No.
 INS: See AD 2-LEJR ADC.
Remarks: None.

9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUÍA DE RODAJE

TAXIING GUIDANCE SYSTEM AND MARKINGS

Sistema de guía de rodaje: Señalización vertical y horizontal iluminada. Barras de parada, puntos de espera en pista, puntos de espera intermedios, luces de punto de espera intermedio, barra de prohibición de acceso y letreros de PROHIBIDA LA ENTRADA en TWY E-5 y puestos de estacionamiento.
Señalización de RWY: Umbral, designadores, punto de visada, zona de toma de contacto, eje, faja lateral y señales indicadoras de calle de salida rápida en RWY 20 (E-5).

Taxiing guidance system: Lighted vertical and horizontal markings. Stop bars, runway-holding positions, intermediate holding positions, intermediate holding positions lights, no-entry bar and NO ENTRY sign in TWY E-5 and stands.
RWY markings: Threshold, designators, aiming point, touchdown zone, centre line, side stripe and marking rapid exit indicators on RWY 20 (E-5).

Señalización de TWY: Eje, faja lateral y señal mejorada de eje en TWY E-1, E-2, E-3, E-4 y E-6.
Observaciones: Ninguna.

TWY markings: Centre line, side stripe and enhanced center line on TWY E-1, E-2, E-3, E-4 and E-6.
Remarks: None.

10. OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO

AERODROME OBSTACLES

Obstáculos que perforan las superficies de aproximación, ascenso en el despegue, cónica, horizontal interna, circuito y transición establecidas en el Anexo 14 de OACI; y las áreas 2 y 3 establecidas en el anexo 15 de OACI:

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

Ver Ítem 10 y apartado Datos Digitales.

See Item 10 and Digital Data section.

Observaciones: Ver AD 2-LEJR AOC.

Remarks: See AD 2-LEJR AOC.

11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO

METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED

Oficina MET: Jerez EMAe.

MET office: Jerez EMAe.

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

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

METAR: Semihorario.

METAR: Half-hourly.

TAF: 24 HR.

TAF: 24 HR.

TREND: No.

TREND: No.

Información: Telefónica y fax.

Briefing: By telephone and fax.

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

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

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

Charts: Significant, and wind and temperature at altitude, forecasts.

Equipo suplementario: No.

Supplementary equipment: No.

Dependencia ATS atendida: TWR, APP.

ATS unit served: TWR, APP.

Información adicional: Sevilla OMAe (LESV): H24; TEL: +34-954 462 030.
Jerez EMAe: HR AD; TEL: +34-956 150 069.

Additional information: Sevilla OMAe (LESV): H24; TEL: +34-954 462 030.
Jerez EMAe: HR AD; TEL: +34-956 150 069.

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

Remarks: Aerodrome climatological summary available. Aerodrome warnings available.

12. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA

RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

RWY	Orientación Direction	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m) Strip (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
02	021.43° GEO 022° MAG	2300 x 45	364405.91N 0060353.33W	THR: 21 m / 68 ft TDZ: No	No	No	2420 x 300	No	203 x 150	RWY: ASPH PCN: (1) SWY: No
20	201.43° GEO 202° MAG	2300 x 45	364515.37N 0060319.46W	THR: 28.4 m / 93 ft TDZ: 28.4 m / 93 ft	No	No	2420 x 300	No	240 x 150	RWY: ASPH PCN: (2) SWY: No

Observaciones:

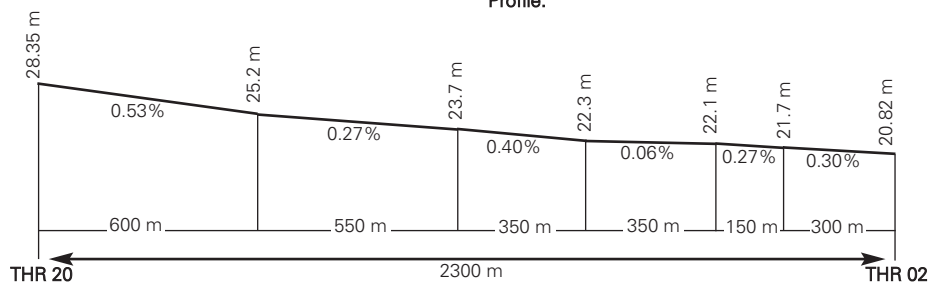
Remarks:

- (1) 160 m FM THR 02 PCN 51/F/A/W/T,
BTN 160 & 1660 m FM THR 02 PCN 100/F/A/W/T,
BTN 1660 & 1800 m FM THR 02 PCN 80/F/A/W/T,
BTN 1800 & 2150 m FM THR 02 PCN 38/F/A/W/T,
BTN 2150 & 2300 m FM THR 02 PCN 65/F/A/W/T.
- (2) 150 m FM THR 20 PCN 65/F/A/W/T,
BTN 150 & 500 m FM THR 20 PCN 38/F/A/W/T,
BTN 500 & 640 m FM THR 20 PCN 80/F/A/W/T,
BTN 640 & 2140 m FM THR 20 PCN 100/F/A/W/T,
BTN 2140 & 2300 m FM THR 20 PCN 51/F/A/W/T.

- (1) 160 m FM THR 02 PCN 51/F/A/W/T,
BTN 160 & 1660 m FM THR 02 PCN 100/F/A/W/T,
BTN 1660 & 1800 m FM THR 02 PCN 80/F/A/W/T,
BTN 1800 & 2150 m FM THR 02 PCN 38/F/A/W/T,
BTN 2150 & 2300 m FM THR 02 PCN 65/F/A/W/T.
- (2) 150 m FM THR 20 PCN 65/F/A/W/T,
BTN 150 & 500 m FM THR 20 PCN 38/F/A/W/T,
BTN 500 & 640 m FM THR 20 PCN 80/F/A/W/T,
BTN 640 & 2140 m FM THR 20 PCN 100/F/A/W/T,
BTN 2140 & 2300 m FM THR 20 PCN 51/F/A/W/T.

Perfil:

Profile:



13. DISTANCIAS DECLARADAS

DECLARED DISTANCES

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
02	2300	2300	2300	2300
20	2300	2300	2300	2300
02 INT E2	698	698	698	-
02 INT E3	904	904	904	-
02 INT E4	1302	1302	1302	-
20 INT E2	1628	1628	1628	-
20 INT E3	1418	1418	1418	-
20 INT E4	1022	1022	1022	-

Observaciones: Ninguna.

Remarks: None.

14. ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA

APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

Pista: 02
Aproximación: Sencillo, 485 m. LIH. Luces de identificación de umbral.
PAPI (MEHT): 3° (16.85 m/55 ft).
Umbral: Verdes.
Zona de toma de contacto: No.
Eje pista: 2300 m: 1400 blancas + 600 m rojas y blancas + 300 m rojas. LIH.
 Distancia entre luces: 15 m.
Borde de pista: 2300 m blancas. LIH.
 Distancia entre luces: 50 m.
Extremo de pista: Rojas.
Zona de parada: No.
Observaciones: Ninguna.

Runway: 02
Approach: Simple, 485 m. LIH. Threshold identification lights.
PAPI (MEHT): 3° (16.85 m/55 ft).
Threshold: Green.
Touchdown zone: No.
Runway centre line: 2300 m: 1400 m white + 600 m red and white + 300 m red. LIH.
 Distance between lights: 15 m.
Runway edge: 2300 m white. LIH.
 Distance between lights: 50 m.
Runway end: Red.
Stopway: No.
Remarks: None.

Pista: 20
Aproximación: Precisión CAT I, 900 m. LIH. Luces de identificación de umbral.
PAPI (MEHT): 3° (17.00 m/56 ft).
Umbral: Verdes.
Zona de toma de contacto: No.
Eje pista: 2300 m: 1400 blancas + 600 m rojas y blancas + 300 m rojas. LIH.
 Distancia entre luces: 15 m.
Borde de pista: 2300 m blancas. LIH.
 Distancia entre luces: 50 m.
Extremo de pista: Rojas.
Zona de parada: No.
 → **Observaciones:** Luces indicadoras de calle de salida rápida (E-5).

Runway: 20
Approach: Precision CAT I, 900 m. LIH. Threshold identification lights.
PAPI (MEHT): 3° (17.00 m/56 ft).
Threshold: Green.
Touchdown zone: No.
Runway centre line: 2300 m: 1400 m white + 600 m red and white + 300 m red. LIH.
 Distance between lights: 15 m.
Runway edge: 2300 m white. LIH.
 Distance between lights: 50 m.
Runway end: Red.
Stopway: No.
Remarks: Rapid exit taxiway indicator lights (E-5).

15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA

OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

ABN/IBN: No.
WDI: 1 cerca THR 02, 1 cerca THR 20. LGTD.
Iluminación de TWY: Eje.
Iluminación de plataforma: Borde.
Fuente secundaria de energía: Grupos electrógenos que proporcionan un tiempo de conmutación (luz) máximo de 1 segundo para los sistemas de ayudas visuales, y un tiempo de conmutación (luz) máximo de 15 segundos para el resto de sistemas de iluminación.
Observaciones: Ninguna.

ABN/IBN: No.
WDI: 1 near THR 02, 1 near THR 20. LGTD.
TWY lighting: Centre line.
Apron lighting: Edge.
Secondary power supply: Generators that provide a maximum (light) switching time of 1 second for visual aid systems, and a maximum (light) switching time of 15 seconds for all the lighting systems.
Remarks: None.

16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS

HELICOPTER LANDING AREA

Situación:
 – FATO: RWY 02/20. Coordenadas THR 02 y THR 20, ver casilla 12.
 – Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 02/20, ver casilla 12.
 Coordenadas THR 02 y THR 20, ver casilla 12.
 – Rodaje aéreo: TLOF coincide con los PRKG H1, H2, H3, H4, H5, H9, H10.
Elevación:
 – FATO: RWY 02/20. Elevación THR 02 y THR 20, ver casilla 12.
 – Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 02/20.
 Elevación THR 02 y THR 20, ver casilla 12.
 – Rodaje aéreo: TLOF coincide con los PRKG H1, H2, H3, H4, H5, H9, H10.

Position:
 – FATO: RWY 02/20. Coordinates THR 02 and THR 20, see item 12.
 – Ground taxiing: TLOF same as RWY 02/20, see item 12.
 Coordinates THR 02 and THR 20, see item 12.
 – Air Taxiing: TLOF coincide con los PRKG H1, H2, H3, H4, H5, H9, H10.
Elevation:
 – FATO: RWY 02/20. Elevation THR 02 and THR 20, see item 12.
 – Ground taxiing: TLOF same as RWY 02/20.
 Elevation THR 02 and THR 20, see item 12.
 – Air Taxiing: TLOF same as PRKG H1, H2, H3, H4, H5, H9, H10.

PRKG	ELEV (m)
H1	25.1
H2	25.3
H3	25.5
H4	25.4
H5	25.6
H9	24.75
H10	24.75

Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización:
 – FATO: RWY 02/20.
 – Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 02/20, ver casilla 12.
 – Rodaje aéreo: TLOF coincide con los PRKG H1, H2, H3, H4, H5, H9, H10.
Puesto de estacionamiento:
 Plataforma A1: H9 y H10, ver casilla 8.
 Plataforma A2: H1, H2, H3, H4, H5, ver casilla 8.
Orientación: No.
Distancias declaradas: No.

Dimensions, surface, maximum weight, markings:
 – FATO: RWY 02/20.
 – Ground taxiing: TLOF same as RWY 02/20, see item 12.
 – Air Taxiing: TLOF same as PRKG H1, H2, H3, H4, H5, H9, H10.
Stands:
 Apron A1: H9 y H10, see item 8.
 Apron A2: H1, H2, H3, H4, H5, see item 8.
Direction: No.
Declared distances: No.

Iluminación: No.
Observaciones: Ninguna.Lighting: No.
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 classLanguage	Unidad responsable Idioma Unit altitude	Altitud de transición Transition
CTR JEREZ Círculo de 7 NM de radio centrado en ARP. // Circle radius 7 NM centred on ARP.	2500 ft AMSL SFC	D	JEREZ TWR ES/EN	1850 m/6000 ft
Observaciones: Ninguna.		Remarks: None.		

18. INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN ATS**ATS COMMUNICATION FACILITIES**

Servicio Service	Distintivo llamada Call sign	FREQ	HR	Observaciones Remarks
APP	Sevilla APP	128.500 MHz	H24	
TWR	Jerez TWR	118.550 MHz 121.500 MHz 133.275 MHz 243.000 MHz 257.800 MHz	HR AD HR AD HR AD HR AD HR AD	EMERG GMC EMERG MIL
VDF	Jerez gonio	118.550 MHz 121.500 MHz	HR AD HR AD	
ATIS	Jerez Information	125.650 MHz	HR AD	
D-ATIS	Jerez Information	NIL	HR AD	Suministro de información ATIS mediante enlace de datos. // Provision of ATIS information via data link.

19. RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIZAJE**RADIO NAVIGATION & LANDING FACILITIES**

Instalación (VAR) Facility (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas Coordinates	ELEV DME	Observaciones Remarks
DVOR (1°W)	JRZ	113.000 MHz	H24	364854.7N 0060135.5W		
DME	JRZ	CH 77X	H24	364854.9N 0060134.7W	90 m	
→ NDB (1°W)	JER	433.000 kHz	H24	365004.1N 0060058.4W		COV 50 NM
LOC 20	IJR	108.900 MHz	H24	364356.8N 0060357.8W		203° MAG / 301 m FM THR 02
ILS CAT I						
GP 20		329.300 MHz	H24	364503.5N 0060319.9W		3°; RDH 15.8 m; a // at 344 m FM THR 20 & 124 m FM RCL a la izquierda en el sentido de APCH // On the left in direction APCH.
ILS/DME 20 (1°W)	IJR	CH 26X	H24	364503.7N 0060320.4W	36 m	REF DME THR 20
DVOR (1°W)	VJF	117.80 MHz	H24	361421.6N 0055831.8W		Oscilaciones // Oscillations BLW 4500 ft AMSL, BTN R-040/R-130.
→ DME	VJF	CH 125X	H24	361421.3N 0055831.2W	210 m	

20. REGLAMENTACIÓN LOCAL**LOCAL REGULATIONS**

Prohibidos vuelos de arrastre de pancartas.

Banner towing flights are forbidden.

PROCEDIMIENTOS DE RETROCESO REMOLCADO DE AERONAVES**AIRCRAFT TOWED PUSH-BACK PROCEDURES****1. MOVIMIENTO EN SUPERFICIE****1. GROUND MOVEMENT**

- A. La salida de los puestos de estacionamiento con salidas autónomas: 1, 2, 6A, 8A, 9, 10, 11, 11E y 12, se realizarán empleando en el arranque la mínima potencia posible y de forma que, al realizar el viraje, no se sobrepase la potencia de ralentí.
- B. La maniobra de retroceso remolcado es obligatoria en los PRKG 3 a 8, excepto 6A y 8A que son de salidas autónomas.
- C. Las aeronaves deberán estar listas para retroceso remolcado dentro los 5 minutos siguientes a la hora aprobada de puesta en marcha; en caso contrario el piloto debe informar al ATC.
- D. La salida de los puestos de estacionamiento con retroceso remolcado (3 a 8, excepto 6A y 8A) se realizará saliendo de plataforma por L-2 o L-3. Para ello, TWR informará al piloto de la pista en servicio:
- "PISTA EN SERVICIO 02/20", según proceda, informando el piloto al coordinador y este al conductor del remolque.
El retroceso se realizará orientando la aeronave hacia la salida L-2 para pista en servicio 20, y hacia L-3 para pista en servicio 02.

- A. Autonomous exit from stands: 1, 2, 6A, 8A, 9, 10, 11, 11E and 12, shall be accomplished using the minimum power possible during start-up, in such a way that idling is not exceeded while turning.
- B. Towed push-back manoeuvre is mandatory in PRKG 3 to 8, except 6A and 8A that are autonomous exit.
- C. Aircraft must be ready for towed push-back within the 5 minutes following the approved start-up time; otherwise pilot shall inform ATC.
- D. Exit from towed push-back stands (3 to 8, except 6A and 8A) shall be accomplished leaving the apron by L-2 or L-3. To do so, TWR will inform pilots of the runway in use:
- "RUNWAY IN USE 02/20", as appropriate, the pilot reporting this to the coordinator, and this latter to the towing truck driver.
The push-back will be carried out orientating the aircraft towards exit L-2 with RWY 20 in use, and towards L-3 with runway 02 in use.

- E. Evitar colisiones con otras aeronaves u obstáculos es responsabilidad de:
- Las compañías de asistencia en tierra durante las maniobras de retroceso.
 - Los pilotos durante el rodaje en plataforma.

1.1 Aeronaves de Llegada

Para las operaciones de entrada a la plataforma de estacionamiento, los pilotos solicitarán a TWR (GMC) instrucciones de rodaje. Las aeronaves esperarán la presencia del vehículo "SÍGAME".

El rodaje de entrada a plataforma y el estacionamiento se realizará acompañado por el vehículo "SÍGAME".

1.2 Aeronaves de Salida

- Los pilotos solicitarán, a TWR (GMC), inicio de la maniobra push-back y puesta en marcha; facilitando el indicativo de la aeronave y el puesto de estacionamiento que ocupan. Esta maniobra no podrá superar los 15 minutos desde el momento en el que se recibe la autorización de TWR.
- El permiso se expedirá tan pronto se solicite, a menos que se prevean demoras superiores a 15 minutos, en cuyo caso el ATC le indicará a la aeronave que mantenga posición y la hora en la que se pueden efectuar ambas maniobras.
- El tiempo transcurrido entre la terminación del retroceso remolcado y el inicio del rodaje debe ser como máximo de 3 minutos. Pasado este tiempo y si existiese algún problema o avería que impidiese el rodaje, el piloto deberá comunicarlo a la TWR y requerir que el agente handling remolque el avión a un estacionamiento desalojando la calle de rodaje en plataforma.

2. ACTUACIONES Y CONDICIONES PARTICULARES

Para que las operaciones de retroceso remolcado antes descritas se realicen con total seguridad y garantía, se hace necesario establecer, los siguientes condicionantes:

2.1 Las aeronaves estacionadas en los PRKG 2 y 9 no podrán solicitar rodaje si las aeronaves en los PRKG 3, 8 y 8A han sido autorizadas para iniciar la maniobra de retroceso; debiendo esperar a que la aeronave en retroceso inicie el rodaje para solicitarlo.

2.2 Por motivos de seguridad, ATC no autorizará la maniobra de retroceso remolcado simultáneo de una segunda aeronave hasta que la primera haya iniciado el rodaje y sobrepase la posición de la segunda.

Se exceptúan los siguientes casos:

- Salidas de A1 por L2, una sola aeronave de las estacionadas en alguno de los PRKG 7 u 8, y otra estacionada en alguno de los PRKG 3, 4, 5 o 6.
- Salidas de A1 por L3, una sola aeronave de las estacionadas en alguno de los PRKG 3 o 4, y otra estacionada en alguno de los PRKG 5, 6, 7 u 8.

2.3 En todo momento se tendrá en cuenta la Normativa de Seguridad en Plataforma en vigor, a fin de asegurar que las operaciones en tierra se realicen de forma segura y eficiente.

Los embarques/desembarques de aeronaves estacionadas en PRKG 5, deberán paralizarse durante la operación de salida de aeronaves en PRKG 6A.

PROCEDIMIENTO PARA AERONAVES DE LETRA DE CLAVE 4E

Las aeronaves de letra de clave 4E y las aeronaves tipo 767-400 y MD11 que seguirán el procedimiento como clave E solo podrán utilizar las TWY E1, E6, T1, T2, T3, T4, T5, L2. Solo se permitirá el rodaje de una aeronave en el área de maniobras.

OPERACIÓN DE HELICÓPTEROS

En el aeropuerto de Jerez al no estar definida una zona específica para operaciones con helicópteros, estos tendrán el mismo tratamiento que las aeronaves de ala fija y serán autorizados por ATC a despegar y aterrizar en las RWY 02/20.

El rodaje en si se realizará por las calles de rodaje que también están destinadas al uso de aeronaves de ala fija, siendo este rodaje aéreo o terrestre, dependiendo del tipo de helicóptero.

LLEGADAS:

Los helicópteros en operación de llegada se aproximarán al aeropuerto por RWY 02/20. Tomarán tierra e iniciarán el rodaje terrestre o iniciarán su rodaje aéreo en la propia pista en función de su naturaleza.

Siempre que sea posible, librarán pista por las TWY E4 o E3 y serán autorizados por ATC, siempre que no determine lo contrario por razones variables como climatológicas, tráfico, trabajos en la zona, etc., a rodar hasta la puerta L4 o L3 en función de la calle de salida utilizada, donde seguirán las indicaciones del vehículo "SÍGAME" para su guiado hasta el puesto de estacionamiento.

Los helicópteros que se dirijan a los PRKG H1/H2/H3/H4/H5 y el helicóptero del SASEMAR (H6) librarán preferentemente por la TWY E4, para acceder a plataforma por L4.

Los helicópteros que se dirijan a los PRKG H9 y H10 librarán de manera preferentemente por TWY E3 para acceder a plataforma por L3.

SALIDAS:

Los helicópteros en operación de salida serán autorizados por ATC, siempre

- E. Collision avoidance with other aircraft or obstacles is the responsibility of:
- Handling companies during the push-back manoeuvres.

- Pilots, when taxiing in the apron.

1.1 Arriving aircraft

For entrance operations to apron, pilots will request TWR (GMC) for taxiing instructions. Aircraft will wait for the "FOLLOW ME" vehicle.

Taxiing to apron and stand shall be accomplished with the "FOLLOW ME" vehicle.

1.2 Departing aircraft

- Pilots shall request TWR (GMC) clearance to start up and to initiate push-back manoeuvre; providing the aircraft call sign and the stand occupied. This manoeuvre shall not take more than 15 minutes from when clearance is received.
- Clearance will be issued as soon as requested, unless delays of over 15 minutes are expected. In such cases, ATC will tell the aircraft to hold position and the time when these manoeuvres may be accomplished.
- The time between push-back accomplishment and the start of taxiing shall be 3 minutes at the most. After this time, should some problem or breakdown make it impossible to taxi, the pilot shall report this to TWR and request the handling agent to tow the aircraft to a stand, leaving the apron taxiway free.

2. SPECIFIC ACTIONS AND CONDITIONS

In order to ensure the total safety of the towed push-back manoeuvres above, it is necessary to establish the following conditions:

2.1 If aircraft parked in PRKG 3, 8 or 8A have been cleared to initiate the push-back manoeuvre, aircraft parked in PRKG 2 and 9 are not allowed to request clearance to taxi, and they shall wait for the aircraft engaged in the push-back manoeuvre to initiate taxiing, before requesting clearance.

2.2 For safety reasons, ATC will not clear the towed push-back manoeuvre simultaneously with another aircraft until the first one has started taxiing and passed the position of the second.

The following cases are excepted:

- Departures from A1 via L2: A single aircraft from those parked in any of PRKG 7 or 8, and another parked in any of PRKG 3, 4, 5 or 6.
- Departures from A1 via L3: A single aircraft from those parked in any of PRKG 3 or 4, and another parked in any of PRKG 5, 6, 7 or 8.

2.3 In order to ensure that ground operations are accomplished in a safe and efficient way, the Apron Safety Regulations shall be taken into account at all times.

Embarkation/disembarkation for aircraft parked at PRKG 5 must be suspended during the operation of aircraft exit from PRKG 6A.

PROCEDURES FOR CODE LETTER 4E AIRCRAFT

Code letter 4E aircraft and aircraft type 767-400 and MD11 that will follow the procedure as code letter E may only use TWY E1, E6, T1, T2, T3, T4, T5, L2. Only one aircraft will be authorized to taxi in the manoeuvring area at a time.

OPERATION OF HELICOPTERS

At Jerez airport, as no specific zone for operations with helicopters is defined, these shall be treated as fixed-wing aircraft and shall be cleared by ATC to land and take-off on RWY 02/20.

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

ARRIVALS:

Arriving helicopters shall approach the airport at RWY 02 / 20. They shall land and start ground taxiing or air taxiing along the runway itself as determined by the type of helicopter.

Whenever possible, they shall vacate the runway via exit TWY E4 or E3 and shall be cleared by ATC, unless as may be otherwise determined for reasons of weather, traffic, works in the zone, etc., to taxi up to gate L4 or L3 corresponding to the exit taxiway used, where they shall follow the instructions of the "FOLLOW ME" vehicle which shall guide them to the stand.

Helicopters going to PRKG H1/H2/H3/H4/H5 and the SASEMAR helicopter (H6) shall vacate the runway preferably via exit TWY E4 to access the apron by L4.

Helicopters going to PRKG H9 and H10 shall vacate the runway preferably via exit TWY E3 to access the apron by L3.

DEPARTURES:

Departing helicopters shall be cleared by ATC, unless as may be otherwise

que no determine lo contrario por razones variables como climatológicas, tráfico, trabajos en la zona, etc., a rodar desde el puesto de estacionamiento hasta la puerta L4 si provienen de la plataforma de aviación general (H1/H2/H3/H4/H5 y helicóptero del SASEMAR -H6-) o L3 si provienen de la plataforma de aviación comercial (H9 y H10), entrando a pista por E4 o E3 respectivamente donde se realizarán los despegues.

PROCEDIMIENTO DE SOLICITUD DE NIVEL DE PROTECCIÓN 8 A DEMANDA

El Aeropuerto de Jerez proporciona categoría SEI 7 de forma continuada y 8 a demanda.

Para operar con categoría 8 las compañías interesadas deben solicitarlo a las direcciones de correo:

mjmunoza@aena.es y coordinadoresjerez@aena.es.

La solicitud debe realizarse al menos 15 días antes de la fecha prevista para el vuelo.

Ésta deberá contener los datos:

- Numero de vuelo.
- Clase de vuelo.
- Tipo de aeronave.
- Fecha y horas previstas.

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

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:

Seguridad_Operacional_XRY@aena.es

determined for reasons of weather, traffic, works in the zone, etc., to taxi from the stand up to gate L4 if they are coming from the general aviation apron (H1/H2/H3/H4/H5 and the SASEMAR helicopter -H6-), or up to gate L3 if they are coming from the commercial aviation apron (H9 or H10), entering the runway designated for take-off via E4 or E3, respectively.

PROCEDURE FOR THE REQUEST OF PROTECTION LEVEL 8 ON DEMAND

Jerez Airport provides category 7 SEI continuously and category 8 on demand.

To operate with category 8 interested companies must request this via e-mail:

mjmunoza@aena.es and coordinadoresjerez@aena.es.

The request must be made at least 15 days before the planned date.

It must contain the following data:

- Flight number.
- Flight class.
- Aircraft type.
- Expected date and time.

Confirmation of category 8 will be issued through the same means by which it was requested.

OPERATIONAL SAFETY REPORTS

Pilots/operators shall report any accidents, incidents, occurrences or events that could have a potential impact on operational safety and which they may have been involved in or witnessed, to the airport as soon as possible. The aim of these reports is the compilation of information 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 involved.
- Description of the facts.
- Any other data considered relevant (e.g. lighting conditions, weather, phase of the operation such as take-off/landing/stopover, pavement conditions ...).

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

Seguridad_Operacional_XRY@aena.es

21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS

PRUEBA DE MOTORES

Están prohibidos los arranques cruzados y las pruebas de motores en régimen superior al ralentí en cualquier puesto de estacionamiento de las plataformas. Para arranques cruzados o pruebas de motores en régimen superior al ralentí, el agente handling presentará en el Centro de Operaciones la solicitud debiéndose formalizar por escrito la autorización antes de la realización de la prueba.

NOISE ABATEMENT PROCEDURES

ENGINE TEST

Cross bleed start and engine test higher than idling is forbidden at any stand in the apron. For cross bleed start and engine test higher than idling, the handling agent must submit the application to the Operations Centre. The authorization must be formalized in writing before the test is performed.

22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO

Las llegadas a Jerez AD bajo control radar ajustarán sus velocidades conforme a lo especificado a continuación:

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

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

FLIGHT PROCEDURES

Aircraft arriving at Jerez AD under radar control shall adjust their speeds according to the following:

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

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

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 550 m, ó
- En caso de fallo del transmisor, 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:

- El alcance visual en pista (RVR) sea superior a 1200 m, ó
- En caso de fallo del transmisor, la visibilidad general en el área de maniobras sea superior a 1200 m, ó
- El alcance visual en pista (RVR) sea superior a 800 m durante al menos 15 minutos, ó
- En caso de fallo del transmisor, la visibilidad sea superior a 1000 m durante al menos 15 minutos.

1.3 Despegues en condiciones de baja visibilidad: RWY 02 y 20 están autorizadas para realizar LVTO (Despegues en condiciones de visibilidad reducida).

1.4 Con RVR igual o inferior a 800 m no se permiten despegues desde intersección y se despeja el área de maniobras.

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

2. MOVIMIENTOS EN TIERRA

Sólo se permite una aeronave en movimiento en el área de movimiento durante la aplicación de los LVP.

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.

2.1 Entradas a pista.

2.1.1 La entrada a la RWY 02 sólo podrá realizarse por E6 a través de la TWY T.

2.1.2 La entrada a la RWY 20 sólo podrá realizarse por E1 a través de la TWY T.

2.2 Llegadas:

2.2.1 Las aeronaves que hayan aterrizado al abandonar la pista notificarán "Pista libre".

2.2.2 A la entrada de la plataforma de estacionamiento, esperarán en la puerta asignada L2 o L3, y una vez confirmada la presencia del vehículo "SIGAME" para dirigirse al puesto asignado, comunicaran a TWR "sígame a la vista".

2.2.3 En caso de haber solicitado guiado para la rodadura, la aeronave esperará al vehículo "SIGAME" en la calle de rodaje asegurándose de librar pista, comunicando con TWR la posición de espera y la llegada del vehículo.

2.3 Salidas:

2.3.1 TWR informará a los pilotos de la aplicación del procedimiento de Visibilidad Reducida.

2.3.2 Con RVR inferior a 200 m se realizará guiado por plataforma desde el estacionamiento hasta la rodadura. Una vez finalizado el retroceso, o detenida sobre la inner tras la maniobra de salida autónoma, esperará al TOAM para que le guíe hasta la puerta de la plataforma donde comienzan las luces de eje de calle de rodaje. Allí aguardará a que se retire el TOAM antes de continuar con la rodadura.

2.3.3 En caso de haber solicitado guiado para la rodadura, una vez finalizado el retroceso, o detenida sobre la inner tras la maniobra de salida autónoma, esperará al TOAM para que le guíe hasta la barra de parada en la cabecera de pista asignada. Allí aguardará que se retire el TOAM, y esperará órdenes de TWR.

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

- RWY 02 – E6 (CAT I)
- RWY 20 – E1 (CAT I)

3. SITUACIONES ANÓMALAS EN EL ÁREA DE MANIOBRAS.

3.1 Incertidumbre respecto de la posición en el área de maniobras

3.1.1 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).

3.1.2 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 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.

3.2 Pérdida de contacto visual entre móviles

3.2.1 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.

LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

1. GENERAL

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

- The runway visual range (RVR) is less than 550 m, or
- In the event of transmissometer failure, the general visibility in the manoeuvring area is less than 800 m.

1.2 The low visibility procedures (LVP) shall be cancelled when:

- The runway visual range (RVR) is greater than 1200 m, or
- In the event of transmissometer failure, the general visibility in the manoeuvring area is greater than 1200 m, or
- The runway visual range (RVR) is greater than 800 m for at least 15 minutes, or
- In the event of transmissometer failure, the visibility is greater than 1000 m for at least 15 minutes.

1.3 Take-offs in conditions of low visibility: RWY 02 and 20 are authorized for LVTO (Low visibility conditions Take-offs).

1.4 With RVR less than or equal to 800 m, take-offs from intersection are not permitted and the manoeuvring area is cleared.

1.5 Pilots shall be informed that the low visibility procedures are in force by means of the ATIS.

2. GROUND MOVEMENTS

Only one aircraft is permitted to move in the movement area during the application of the LVP.

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

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

2.1 Entries to runway.

2.1.1 Entry to RWY 02 may only be performed by E6 via TWY T.

2.1.2 Entry to RWY 20 may only be performed by E1 via TWY T.

2.2 Arrivals:

2.2.1 Aircraft that have landed shall report "Runway free" when they have vacated the runway.

2.2.2 On entering the parking apron, they shall hold at the designated gate L2 or L3, and once the presence of the "FOLLOW ME" vehicle to guide them to the designated stand has been confirmed, they shall report "follow me in sight" to TWR.

2.2.3 If guidance for taxiing has been requested, the aircraft shall await the "FOLLOW ME" vehicle on the taxiway, ensuring that the runway is vacated, reporting the holding position and the arrival of the vehicle to TWR.

2.3 Departures:

2.3.1 TWR shall inform pilots of the application of the low visibility procedures.

2.3.2 With RVR less than 200 m, guidance shall be given on the apron from the stand to taxiing. Once push-back has finished, or the aircraft has halted on the inner taxiway following the autonomous exit manoeuvre, the TOAM shall be awaited to guide the aircraft up to the apron gate where the taxiway centre line lights start. There it shall hold until the TOAM withdraws before continuing to taxi.

2.3.3 If guidance for taxiing has been requested, once push-back has finished, or the aircraft has halted on the inner taxiway following the autonomous exit manoeuvre, the TOAM shall be awaited to guide the aircraft up to the stop bar at the designated runway threshold. There it shall hold until the TOAM withdraws and await orders from TWR.

2.3.4 For low visibility take-offs (LVTO) the following runway holding positions should be used:

- RWY 02 – E6 (CAT I)
- RWY 20 – E1 (CAT I)

3. ANOMALOUS SITUATIONS IN THE MANOEUVRING AREA.

3.1 Uncertainty about position in the manoeuvring area

3.1.1 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).

3.1.2 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 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.

3.2 Loss of visual contact between traffic

3.2.1 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.

- 3.3 Avería de aeronave
- 3.3.1 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.
- 3.4 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:
- 3.4.1 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.
- 3.4.2 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.

- 3.3 Breakdown of aircraft
- 3.3.1 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.
- 3.4 Communications failure.
- If an aircraft or vehicle operating in the manoeuvring area should suffer a communications failure, it shall proceed as follows:
- 3.4.1 Departing aircraft: If the aircraft already has ATC taxiing clearance, it shall continue by the designated 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.
- 3.4.2 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 designated 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.

SISTEMA DE PRESENTACIÓN RADAR

Por encima de 1400 ft, 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.
- Suministro de asistencia para la navegación a vuelos VFR.

En función de la disponibilidad de los radares que proporcionan cobertura al CTR/ATZ, las áreas o alturas en las que se suministran los usos del radar indicados pueden verse afectadas.

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

Todo ello en función de las limitaciones del equipo.

RADAR DISPLAY SYSTEM

Above 1400 ft, ATS surveillance systems may be used in supplying the aerodrome control service, for the following purposes:

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

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

The aerodrome controllers shall maintain all the operations taking place at or in the vicinity of the aerodrome 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.

➔ **OPERACIONES DE DESCENSO CONTINUO**

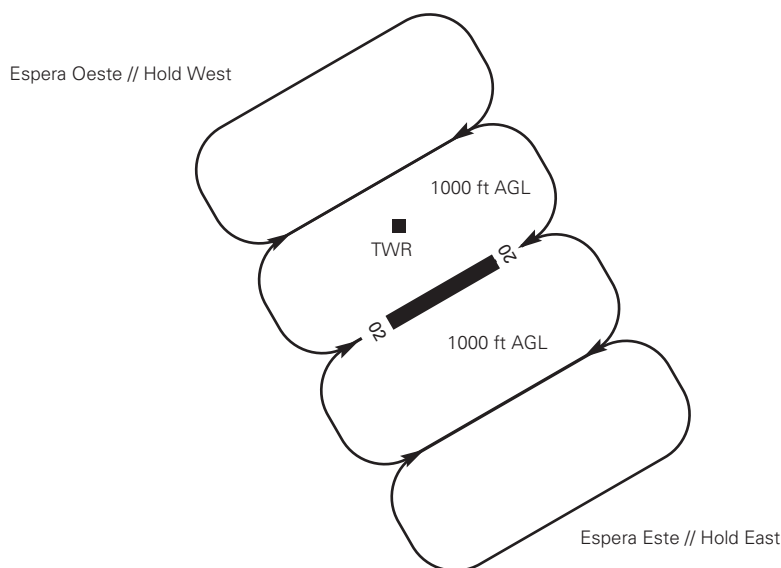
Dependiendo de las condiciones del tránsito, y siempre que se prevea que no vaya a ser necesario interrumpir un descenso, las aeronaves serán autorizadas a proceder por una llegada estándar (STAR) o mediante una autorización del tipo "directo", a un fijo intermedio de la STAR, al IAF, a un fijo de la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

CONTINUOUS DESCENT OPERATIONS

Depending on traffic conditions, and provided that it is not envisaged that it will be necessary to interrupt a descent, aircraft shall be cleared to proceed by a standard arrival (STAR) or by means of a "direct" type clearance, to an intermediate fix of the STAR, to the IAF, to an intermediate approach fix or to the IF, at the minimum altitude of the IAF or the IF of the instrument procedure (IAC) or the minimum ATC surveillance altitude of the sectors through which the direct route passes, whichever is the higher, so that the descent operation may be accomplished continuously.

CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD

AD TRAFFIC CIRCUIT



23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

ADDITIONAL INFORMATION

ZONAS DE CONCENTRACIÓN DE AVES

Precaución en las operaciones de aterrizaje y despegue de la RWY 02/20 debido a concentración de aves en las proximidades del aeródromo.

BIRDS CONCENTRATION AREA

Caution in landing and taking-off operations by RWY 02/20 due to birds concentration in the vicinity of the aerodrome.

MOVIMIENTO DE AVES

- A: Paso de palomas durante todo el año.
- B: Paso de gaviotas puntuales en primavera e invierno y días de temporal.
- C: Paso de buitres en otoño.
- D: Paso de moritos en primavera y verano.
- E: Paso de garcillas durante todo el año.
- F: Paso de cigüeñas entre diciembre y marzo.

BIRDS MOVEMENT

- A: Crossing of pigeons during the whole year.
- B: Sporadic crossing of seagulls in spring and winter and storming days.
- C: Crossing of vultures in autumn.
- D: Crossing of glossy Ibis in spring and summer.
- E: Crossing of egrets during the whole year.
- F: Crossing of storks between December and March.

