

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

LEMG - MÁLAGA/Costa del Sol

2. DATOS GEOGRÁFICOS Y DE ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO

AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA

ARP: 364030N 0042957W. Ver AD 2-LEMG ADC.

Distancia y dirección desde la ciudad: 8 km SW.

Elevación: 16 m / 52 ft.

Ondulación geoid: 47.5 m ± 0.05 m (1).

Temperatura de referencia: 31° C.

Temperatura baja media: 12° C.

Declinación magnética: 1° W (2020).

Cambio anual: 7.5'E.

Administración AD: CIV: Aena.

MIL: Ejército del Aire y del Espacio.

Dirección: CIV: Aeropuerto de MÁLAGA/Costa del Sol - Avda. Comandante García Morato s/n - 29004 - Málaga.

MIL: Base Aérea de Málaga - Crtra. de Cádiz s/n. - 29071-Málaga.

TEL: CIV: +34-952 048 887 FAX: CIV: +34-952 048 862

MIL: +34-952 176 900 MIL: +34-952 176 879

AFTN: LEMG

E-mail: No.

Tránsito autorizado: IFR/VFR. (2)

Observaciones: Tráfico de Aviación General y de Negocios (IFR / VFR) está condicionado a la capacidad disponible. Antes de transmitir FPL debe solicitar slot, en formato SSIM a la Oficina Local de Coordinación de Horarios (CEOPS AGP):

SITA: AGPAPYA

E-mail: agp.gtr@aena.es

FAX: +34-952 048 971

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 slot autorizado.

Las aeronaves con velocidad de crucero inferior a 200 kt asumirán posibles demoras, incluyendo aeronaves con origen MÁLAGA/Costa del Sol.

AD cerrado a aeronaves con motor de pistón:

V: 0800-2200 (LT).

I: 0800-1600 (LT).

(1) Para todos los puntos del AD.

(2) Tráfico VFR sólo permitido nocturnos de 0100-0500 (LT) (incluidos Z y/o Y).

Vuelos de escuela o entrenamiento sólo permitidos de 0100-0500 (LT).

Las aeronaves de Estado, helicópteros, vuelos sanitarios y de salvamento no se verán afectados por ninguna de las limitaciones anteriores.

ARP: 364030N 0042957W. See AD 2-LEMG ADC.

Distance and direction from the city: 8 km SW.

Elevation: 16 m / 52 ft.

Geoid undulation: 47.5 m ± 0.05 m (1).

Reference temperature: 31° C.

Low average temperature: 12° C.

Magnetic variation: 1° W (2020).

Annual change: 7.5'E.

AD administration: CIV: Aena.

MIL: Ejército del Aire y del Espacio.

Address: CIV: Aeropuerto de MÁLAGA/Costa del Sol - Avda. Comandante García Morato s/n - 29004 - Málaga.

MIL: Base Aérea de Málaga - Crtra. de Cádiz s/n. - 29071-Málaga.

TEL: CIV: +34-952 048 887 FAX: CIV: +34-952 048 862

MIL: +34-952 176 900 MIL: +34-952 176 879

AFTN: LEMG

E-mail: No.

Approved traffic: IFR/VFR. (2)

Remarks: General and Business Aviation Traffic (IFR / VFR) is dependent upon the capacity available. Before transmitting FPL, pilots should request a slot in SSIM format from the Local Scheduling Coordination Office (CEOPS AGP):

SITA: AGPAPYA

E-mail: agp.gtr@aena.es

FAX: +34-952 048 971

This must include the aircraft type, the registration, the operator and ground handling agent, origin and destination aerodromes and date/time of ETA and ETD.

Flights without an authorised slot will not be permitted.

Aircraft with a cruising speed lower than 200 kt will incur possible delays, including aircraft with origin MÁLAGA/Costa del Sol.

AD closed to aircraft with piston engine:

V: 0800-2200 (LT).

I: 0800-1600 (LT).

(1) For all AD points.

(2) VFR traffic only permitted night ones from 0100-0500 (LT) (including Z and/or Y).

School or training flights only permitted from 0100-0500 (LT).

State aircraft, helicopters and medical/rescue operation flights will not be affected by any of the above restrictions.

3. HORARIO DE OPERACIÓN

OPERATIONAL HOURS

Aeropuerto: H24.

Aduanas e Inmigración: H24.

Servicios médicos y de sanidad: Ver GEN 1.4.

→ AIS/ARO/OPV: CIV: H24. (1)
MIL: SR/SS.

Servicio de Dirección de Plataforma (SDP): H24, prestado por ATS.

Información MET: H24.

ATS: CIV: H24.

MIL: No.

Abastecimiento de combustible: CIV: H24.
MIL: SR/SS.Asistencia en tierra: CIV: H24.
MIL: SR/SS.

Seguridad: H24.

Deshielo: No.

→ Observaciones: MIL: Aeronaves de Estado extranjeras solicitarán PPR con al menos 72 horas de antelación, en horario de lunes a viernes de 0730 a 1400 (LT), a la dirección AFTN: LEMGYXYX. En caso de no disponer de dicho sistema, lo solicitarán vía FAX (+34-952 176 879).

(1) Oficina ARO Centralizada zona geográfica 13.

TEL: +34-918603568; +34-672344494

(solo en contingencia de comunicaciones)

E-mail: arocentralizada@enaire.es

Dirección AFTN gestión Plan Vuelo LEMG: LEMGZPZX.

Airport: H24.

Customs and Immigration: H24.

Health and Sanitation: See GEN 1.4.

AIS/ARO/OPV: CIV: H24. (1)
MIL: SR/SS.

Apron Management Service (SDP): H24, provided by ATS.

MET briefing: H24.

ATS: CIV: H24.

MIL: No.

Fuelling: CIV: H24.
MIL: SR/SS.Handling: CIV: H24.
MIL: SR/SS.

Security: H24.

De-icing: No.

Remarks: MIL: Foreign State aircraft will request PPR at least 72 hours in advance, Monday to Friday from 0730 to 1400 (LT), from the AFTN address: LEMGYXYX. If this means is not available, it will be requested via FAX (+34-952 176 879).

(1) Centralised ARO Office Geographical Area 13.

TEL: +34-918603568; +34-672344494

(only in communications contingencies) E-mail:

aocentralizada@enaire.es LEMG AFTN Address for Flight Plan

Management: LEMGZPZX

4. SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO

HANDLING SERVICES AND FACILITIES

Instalaciones para el manejo de carga: CIV: Hasta 5000 kg.
MIL: Hasta 8000 Kg.Tipos de combustible: CIV: 100LL, JET A-1.
MIL: F-34, JET A-1.Tipo de lubricante: CIV: ESSO 120, SHELL W120, AEROSHELL W120,
AEROSHELL MOBIL BAND.Cargo facilities: CIV: Up to 5000 kg.
MIL: Up to 8000 Kg.Fuel types: CIV: 100LL, JET A-1.
MIL: F-34, JET A-1.Oil types: CIV: ESSO 120, SHELL W120, AEROSHELL W120,
AEROSHELL MOBIL BAND.

Capacidad de reabastecimiento: CIV: Sin limitaciones.
MIL: Cisternas 20000 L, 16.66 L/s.
Cisternas 5000 L, 18.33 L/s.

Refuelling capacity: CIV: No limitations.
MIL: Trucks 20000 L, 16.66 L/s.
Trucks 5000 L, 18.33 L/s.

Instalaciones para el deshielo: No.

De-icing facilities: No.

Espacio disponible en hangar: CIV: Aeronaves hasta 11 m de envergadura.

Hangar space: CIV: Aircraft up to 11 m wingspan.

Instalaciones para reparaciones: Sí.

Repair facilities: Yes.

Observaciones: GPU: Unidad de CA (hasta 90 KVA) y CC (hasta 2400 A).

Remarks: GPU: AC (up to 90 KVA) and DC (up to 2400 A) unit.

DATOS DE CONTACTO DE SUMINISTRADORES DE COMBUSTIBLE:

- SKYTANKING
TEL: +34-686 561 493 (H24)
+34-680 189 226
E-mail: agp@skytanking.com

- SLCA
TEL: +34-607 670 477 (H24)
+34-661 791 248
E-mail: agp@slca.es

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

Para los pasajeros y tripulaciones que opten por acceder a través de la Terminal de Aviación General, los Gestores de Aviación General y de Negocios (FBO) autorizados por el aeropuerto son:

DATOS DE CONTACTO BASE FIJA DE OPERACIONES (FBO):

- AviaVIP (Aviapartner Málaga FBO S.A.)
Terminal de Aviación General
TEL: +34-661 829 722
E-mail: lemg@aviavip.com
FREQ: 131.450 MHz

- MÁLAGA BUSINESS AVIATION FBO U.T.E.
Terminal de Aviación General
Aeropuerto de MÁLAGA/Costa del Sol
TEL: +34-952 048 122
+34-952 105 178
+34-678 312 396
SITA: AGPAGXH; AGPATXH; AGPASXH
E-mail: administracion@mbafbo.es

DATOS DE CONTACTO DE AGENTES HANDLING DE AVIACIÓN GENERAL:

- AIR TAXIS HANDLING SL
Terminal de Aviación General
Aeropuerto de MÁLAGA/Costa del Sol
TEL: +34-952 048 436
+34-952 245 327
+34-659 450 014 (H24)
FAX: +34-952 048 967
E-mail: opsagp@airtaxishandling.com
SITA: AGPATXH
FREQ: 131.550 MHz
Página web: www.airtaxishandling.com

- AviaVIP (Aviapartner Málaga FBO S.A.)
TEL: +34-661 829 722
lemg@aviavip.com
FREQ: 131.450 MHz

- GENERAL AVIATION SERVICE
TEL: +34-952 048 994 / 995
+34-649 449 674
FAX: +34-952 048 996
E-mail: malaga@generalaviation.es

- UNITED AVIATION SERVICES
Terminal de Aviación General
Aeropuerto de MÁLAGA/Costa del Sol
TEL: +34-952 048 328
+34-686 308 460
E-mail: ops.agp@unitedaviation.es
OCC: ops@unitedaviation.es
FREQ: 131.075 MHz
Página web: www.unitedaviation.es

- JETEX EXECUTIVE AVIATION
Terminal de Aviación General
Aeropuerto de MÁLAGA/Costa del Sol
TEL: +34-952 048 215
+34-660 235 492
FAX: +34-952 238 824
E-mail: agp-malaga@jetex.com
FREQ: 131.600 MHz.
Página web: www.jetex.com

- SKY VALET SPAIN
Terminal de Aviación General
Aeropuerto de MÁLAGA/Costa del Sol
TEL: +34-952 048 560
+34-616 192 646
+34-916 782 648 (H24)
FAX: +34-913 936 899
E-mail: occ@skyvalet.com; ricardo.leon@skyvalet.com
Página web: www.skyvalet.com.

FUEL SUPPLIERS CONTACT DETAILS:

- SKYTANKING
TEL: +34-686 561 493 (H24)
+34-680 189 226
E-mail: agp@skytanking.com

- SLCA
TEL: +34-607 670 477 (H24)
+34-661 791 248
E-mail: agp@slca.es

Ramp agent may attend both commercial aviation and general aviation.

For passengers and crew who opt to access through the General Aviation Terminal, the General and Business Aviation Managers (FBO) authorised by the airport are:

FIXED BASE OPERATOR CONTACT DETAILS:

- AviaVIP (Aviapartner Málaga FBO S.A.)
General Aviation Terminal
TEL: +34-661 829 722
E-mail: lemg@aviavip.com
FREQ: 131.450 MHz

- MÁLAGA BUSINESS AVIATION FBO U.T.E.
General Aviation Terminal
MÁLAGA/Costa del Sol airport
TEL: +34-952 048 122
+34-952 105 178
+34-678 312 396
SITA: AGPAGXH; AGPATXH; AGPASXH
E-mail: administracion@mbafbo.es

GENERAL AVIATION HANDLING AGENTS CONTACT DETAILS:

- AIR TAXIS HANDLING SL
General Aviation Terminal
MÁLAGA/Costa del Sol airport
TEL: +34-952 048 436
+34-952 245 327
+34-659 450 014 (H24)
FAX: +34-952 048 967
E-mail: opsagp@airtaxishandling.com
SITA: AGPATXH
FREQ: 131.550 MHz
Website: www.airtaxishandling.com

- AviaVIP (Aviapartner Málaga FBO S.A.)
TEL: +34-661 829 722
lemg@aviavip.com
FREQ: 131.450 MHz

- GENERAL AVIATION SERVICE
TEL: +34-952 048 994 / 995
+34-649 449 674
FAX: +34-952 048 996
E-mail: malaga@generalaviation.es

- UNITED AVIATION SERVICES
General Aviation Terminal
MÁLAGA/Costa del Sol airport
TEL: +34-952 048 328
+34-686 308 460
E-mail: ops.agp@unitedaviation.es
OCC: ops@unitedaviation.es
FREQ: 131.075 MHz
Website: www.unitedaviation.es

- JETEX EXECUTIVE AVIATION
General Aviation Terminal
MÁLAGA/Costa del Sol airport
TEL: +34-952 048 215
+34-660 235 492
FAX: +34-952 238 824
E-mail: agp-malaga@jetex.com
FREQ: 131.600 MHz.
Website: www.jetex.com

- SKY VALET SPAIN
General Aviation Terminal
MÁLAGA/Costa del Sol airport
TEL: +34-952 048 560
+34-616 192 646
+34-916 782 648 (H24)
FAX: +34-913 936 899
E-mail: occ@skyvalet.com; ricardo.leon@skyvalet.com
Website: www.skyvalet.com.

- ATLAS MAINTENANCE
Terminal de Aviación General
Aeropuerto de MÁLAGA/Costa del Sol
TEL: +34-683 140 481
+34-678 649 060
E-mail: info@atlasagp.com

- UNIVERSAL AVIATION SPAIN
TEL: +34-913 936 890
+34-605 055 132 (H24)
+34-699 759 474 (H24)
E-mail: agp@uvspain.com
universal.aviation@uvspain.com

DATOS DE CONTACTO DE AGENTES HANDLING DE AVIACIÓN GENERAL Y AVIACIÓN COMERCIAL:

- AVIAPARTNER
FAX: No
TEL: +34-672 404 787
E-mail: agp.ops@aviapartner.aero
SITA: AGPAOXH

- Groundforce AGP
TEL: +34-952 974 510 / 137
+34-666 545 512
E-mail: AGPGFXH@groundforce.aero
Salvador.Molina@groundforce.aero

- MENZIES AVIATION IBERICA
TEL: +34-952 048 563
+34-649 650 748
+34-619 661 698
FAX: No
E-mail: Ops.AGP@menziesaviation.com
Jesus.vazquez@menziesaviation.com
SITA: AGPMA7X

- ATLAS MAINTENANCE
General Aviation Terminal
MÁLAGA/Costa del Sol airport
TEL: +34-683 140 481
+34-678 649 060
E-mail: info@atlasagp.com

- UNIVERSAL AVIATION SPAIN
TEL: +34-913 936 890
+34-605 055 132 (H24)
+34-699 759 474 (H24)
E-mail: agp@uvspain.com
universal.aviation@uvspain.com

GENERAL AND COMMERCIAL AVIATION HANDLING AGENTS CONTACT DETAILS:

- AVIAPARTNER
FAX: No
TEL: +34-672 404 787
E-mail: agp.ops@aviapartner.aero
SITA: AGPAOXH

- Groundforce AGP
TEL: +34-952 974 510 / 137
+34-666 545 512
E-mail: AGPGFXH@groundforce.aero
Salvador.Molina@groundforce.aero

- MENZIES AVIATION IBERICA
TEL: +34-952 048 563
+34-649 650 748
+34-619 661 698
FAX: No
E-mail: Ops.AGP@menziesaviation.com
Jesus.vazquez@menziesaviation.com
SITA: AGPMA7X

5. INSTALACIONES PARA LOS PASAJEROS

Hoteles: MIL: Sí.
Restaurante: Sí.
Transporte: CIV: Tren, autobuses, taxis y coches de alquiler.
MIL: Autobuses y vehículos ligeros disponibles a petición.
Instalaciones médicas: Primeros auxilios, 1 ambulancia.
Banco/Oficina Postal: Cajeros automáticos y buzón postal.
Información turística: Sí.
Observaciones: Ninguna.

PASSENGER FACILITIES

Hotels: MIL: Yes.
Restaurant: Yes.
Transportation: CIV: Train, buses, taxis and hire cars.
MIL: Buses and light vehicles available on request.
Medical facilities: First aid, 1 ambulance.
Bank/Post Office: Cash dispensers and post box.
Tourist information: Yes.
Remarks: None.

6. SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

Categoría de incendios: CIV: 9.
MIL: 4.

Equipo de salvamento: De acuerdo con la categoría de incendios publicada.

Retirada de aeronaves inutilizadas:
El aeropuerto dispone de equipos específicos para el alzamiento y remolque de ACFT a disposición del propietario o explotador de la ACFT afectada: (1)
- Elementos de iluminación y señalización. Dollies para recuperación de aeronaves de carga máxima 5, 10 y 30 Tm. Barras de remolcado de 5 y 10 Tm.
- Conjunto de juego de remolque de emergencia para aeronaves CAT I, II.
- 1 polea con capacidad total de 40 Tm conjunto de izado para aeronaves CAT I, II.
- Viga telescópica ajustable para CAT I, II y III; 1 Viga telescópica ajustable, capacidad 34 Tm.
- Célula de carga CAT I, II y III; 1 célula de carga de una capacidad de 50 Tm, 2 células de carga de 25 Tm.
- Todos estos equipos utilizan eslingas de capacidades diversas, 4 de 8 Tm, 2 de 10 Tm, 4 de 12 Tm, 9 de 20 Tm, 2 de 25 Tm.
- Cojines de Elevación para aeronaves CAT I, II.
- 4 columnas de elevación con capacidad 31 Tm, y variada altura.
- 2 columnas de elevación con capacidad 14 Tm.
- 8 cojines individuales capacidad 14 Tm.
- 2 cojines baja presión con capacidad de elevación de 11 Tm.
- Compresor de aire con presión de operación de 8.6 bares.
- Esteras para reducir la carga puntual en suelo blando Superficie de estereras (300 m²).
Medios Externos: Grúas de diferente capacidad máxima desde 35 Tm hasta 300 Tm, plataformas, camión grúa y camión porta-vehículos (2).

Observaciones: (1) Contacto E-mail: ejecutivosagp@aena.es (Ejecutivo de Servicio), TEL: +34-952 048 808.
(2) Disponibilidad de equipos y tiempo de respuesta sujeta a disponibilidad de proveedores externos.

RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

Fire category: CIV: 9.
MIL: 4.

Rescue equipment: In accordance with the fire category published.

Removal of disabled aircraft:
The airport has specific equipment for hoisting and towing aircraft, which are available to the owner or operator of the ACFT affected: (1)
- Lighting and marking equipment. Dollies for removal of aircraft of maximum weights 5, 10 and 30 Tm. Towbars of 5 and 10 Tm.
- Emergency towing equipment for CAT I, II aircraft.
- 1 pulley with total capacity of 40 Tm hoisting equipment for CAT I, II aircraft.
- Adjustable telescopic beam for CAT I, II and III; 1 adjustable telescopic beam, capacity 34 Tm.
- Load cell CAT I, II and III; 1 load cell with capacity of 50 Tm, 2 load cells of 25 Tm.
- All this equipment uses slings of different capacities: 4 of 8 Tm, 2 of 10 Tm, 4 of 12 Tm, 9 of 20 Tm, 2 of 25 Tm.
- Lifting bags for CAT I, II aircraft.
- 4 lifting columns with capacity 31 Tm, and different heights.
- 2 lifting columns with capacity 14 Tm.
- 8 individual lifting bags with capacity 14 Tm.
- 2 low-pressure bags with lifting capacity of 11 Tm.
- Air compressor with operational pressure of 8.6 bars.
- Mats to reduce the point load on soft surfaces Matting area (300 m²).
External facilities: Cranes of different maximum capacity from 35 Tm to 300 Tm, platforms, truck crane and truck carrier vehicles (2).

Remarks: (1) Contact E-mail: ejecutivosagp@aena.es (Service Executive), TEL: +34-952 048 808.
(2) Equipment availability and response time are subject to availability of external suppliers.

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.**Types of clearing equipment:** Not applicable.**Prioridades de limpieza:** No aplica.**Clearance priorities:** Not applicable.**Material usado para el tratamiento de la superficie del área de movimiento:** No aplica.**Use of material for movement area surface treatment:** Not applicable.**Pistas de invierno especialmente preparadas:** No aplica.**Specially prepared winter runways:** Not applicable.**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.**Remarks:** Runway surface condition assessment and reporting in accordance with the Global Reporting Format (GRF) methodology described in AD 1.2.2.

Aeródromo en servicio durante todas las estaciones del año.

Aerodrome in service during all seasons of the year.

Los 340 m de la RWY 30 Starter extension (zona sólo utilizable para despegues) están considerados como parte de la longitud del tercer tercio de la RWY 12 a efectos de notificación del mensaje RCR.

The 340 m of RWY 30 starter extension (zone only usable for take-offs) are considered to form part of the final third of RWY 12 for the purposes of the RCR message.

8. DETALLES DEL ÁREA DE MOVIMIENTO**MOVEMENT AREA DETAILS****Plataforma:** Superficie: CIV: Hormigón EXC Rampas 1 y 2: Asfalto.
MIL: Hormigón.**Apron:** Surface: CIV: Concrete EXC Rampas 1 and 2: Asphalt.
MIL: Concrete.**Resistencia:**CIV: Rampas 1 y 2: PCN 17/F/D/W/T, EXC PRKG 106, 109 a 117, 119, 121: PCN 17/F/A/W/T;
Rampas 3 y 6: PCN 65/R/A/W/T EXC PRKG 31, 33, 35, 37: PCN 47/R/A/W/T;
Rampas 4 y 5: PCN 47/R/A/W/T;
Rampa 7: PCN 57/R/A/W/T EXC PRKG F2, F3, F5 PCN 47/R/A/W/T;
Rampa 8: PCN 148/F/A/W/T;
Rampa 9: PCN 142/R/B/W/T.

MIL: PCN 75/R/A/W/T.

Strength:CIV: Rampas 1 and 2: PCN 17/F/D/W/T, EXC PRKG 106, 109 to 117, 119, 121: PCN 17/F/A/W/T;
Ramps 3 and 6: PCN 65/R/A/W/T EXC PRKG 31, 33, 35, 37: PCN 47/R/A/W/T;
Ramps 4 and 5: PCN 47/R/A/W/T;
Ramp 7: PCN 57/R/A/W/T EXC PRKG F2, F3, F5 PCN 47/R/A/W/T;
Ramp 8: PCN 148/F/A/W/T;
Ramp 9: PCN 142/R/B/W/T.

MIL: PCN 75/R/A/W/T.

Calles de rodaje: Anchura: 23 m.**Taxiways:** Width: 23 m.

Superficie: Asfalto.

EXC G-5, G-6, G-7, R3, R4, R5: Hormigón.

Surface: Asphalt.

EXC G-5, G-6, G-7, R3, R4, R5: Concrete.

Resistencia:CIV: A: PCN 120/F/A/W/T;
B tramo BTN R6A & L, R6A a R6C: PCN 142/F/A/W/T;
B tramo BTN R7D & L, G-5 a G-7, R4, R5: PCN 47/R/A/W/T;
B tramo BTN R7D & Q, G-12, G-13: PCN 102/F/A/W/T;
C, CD, D, E-7, F, HW-1, L, Q, R9A a R9C: PCN 69/F/A/W/T;
E-1, E-3, E-6, HN-1, HN-1L, HN-1R, HS-1: PCN 75/F/A/W/T;
E-2, E-4, E-5: PCN 78/F/A/W/T;
E-8 a E-11, HE-1 a HE-3: PCN 68/F/A/W/T;
G-1, G-2, R1: PCN 17/F/D/W/T, EXC R1 tramo BTN PRKG 109 y 117: PCN 17/F/A/W/T;
G-3: PCN 117/F/C/W/T;
G-4: PCN 76/F/C/W/T;
G-8 a G-10: PCN 60/F/A/W/T;
HN-2, HN-3, HS-2, HS-3: PCN 105/F/A/W/T;
R3: PCN 65/R/A/W/T;
R7A a R7D: PCN 57/R/A/W/T;
R8: PCN 148/F/A/W/T.

MIL: EM: PCN 124/R/A/W/T;

HM: PCN 66/R/A/W/T.

Strength:CIV: A: PCN 120/F/A/W/T;
B segment BTN R6A & L, R6A to R6C: PCN 142/F/A/W/T;
B segment BTN R7D & L, G-5 to G-7, R4, R5: PCN 47/R/A/W/T;
B segment BTN R7D & Q, G-12, G-13: PCN 102/F/A/W/T;
C, CD, D, E-7, F, HW-1, L, Q, R9A to R9C: PCN 69/F/A/W/T;
E-1, E-3, E-6, HN-1, HN-1L, HN-1R, HS-1: PCN 75/F/A/W/T;
E-2, E-4, E-5: PCN 78/F/A/W/T;
E-8 to E-11, HE-1 to HE-3: PCN 68/F/A/W/T;
G-1, G-2, R1: PCN 17/F/D/W/T, EXC R1 segment BTN PRKG 109 and 117: PCN 17/F/A/W/T;
G-3: PCN 117/F/C/W/T;
G-4: PCN 76/F/C/W/T;
G-8 to G-10: PCN 60/F/A/W/T;
HN-2, HN-3, HS-2, HS-3: PCN 105/F/A/W/T;
R3: PCN 65/R/A/W/T;
R7A to R7D: PCN 57/R/A/W/T;
R8: PCN 148/F/A/W/T.

MIL: EM: PCN 124/R/A/W/T;

HM: PCN 66/R/A/W/T.

Calle de rodaje aéreo: EH:

Anchura: 7 m.

Superficie: Asfalto.

Resistencia: Resistente a cargas estáticas.

Air taxiway: EH:

Width: 7 m.

Surface: Asphalt.

Strength: Static load bearing.

Posiciones de comprobación: Altimetro: Plataforma:

- Rampas 1, 2 y 3: ELEV 7 m/23 ft.
- Rampas 4, 5, 6, 7, 8 y 9: ELEV 11 m/36 ft.

VOR: No.

INS: Ver AD 2-LEMG PDC.

Check locations: Altimeter: Apron:

- Rampas 1, 2 and 3: ELEV 7 m/23 ft.
- Ramps 4, 5, 6, 7, 8 and 9: ELEV 11 m/36 ft.

VOR: No.

INS: See AD 2-LEMG PDC.

Observaciones: Ninguna.**Remarks:** None.**9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUÍA DE RODAJE****TAXIING GUIDANCE SYSTEM AND MARKINGS****Sistema de guía de rodaje:** Puntos de espera de la pista, puntos de espera intermedio, letreros de instrucciones obligatorias, no entry e información LGTD, barras de parada, luces de protección de pista, barras anti-intrusión, señalización de puesto de estacionamiento, letreros de designación de puesto de estacionamiento (1), puntos de retroceso y área anterior al umbral.**Taxiing guidance system:** Runway holding positions, intermediate holding positions, mandatory sign, LGTD no entry and information boards, stop bars, runway guard lights, anti-intrusion bars, stand marking, designation sign of stands (1), push-back points and pre-threshold area.**Señalización de RWY:** Designadores, umbral, eje, faja lateral, zona de toma de contacto (EXC RWY 30), punto de visada (EXC RWY 30), señales indicadoras de calle de salida rápida en RWY 12 (E-8, E-9 y E-10), RWY 13 (E-4, E-2 y E-1), RWY 31 (E-3, E-5 y E-6).**RWY markings:** Designators, threshold, centre line, side stripe, touchdown zone (EXC RWY 30), aiming point (EXC RWY 30), markings rapid exit taxiway markings on RWY 12 (E-8, E-9 and E-10), RWY 13 (E-4, E-2 and E-1), RWY 31 (E-3, E-5 and E-6).**Señalización de TWY:** Eje, faja lateral y balizas reflectantes de borde.**TWY markings:** Centre line, side stripe and edge reflective markers.**Observaciones:** (1) Sólo en los puestos de estacionamiento de contacto.**Remarks:** (1) Only at the contact stands.

➔ 10. OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO AERODROME OBSTACLES

Obstáculos en las Superficies de Aproximación, Ascenso en el Despegue, Cónica, Horizontal interna, Transición, Transición Interna y aterrizaje interrumpido establecidas en el Anexo 14 de OACI; y las áreas 2A y 3 establecidas en el Anexo 15 de la OACI. Los que perforan estas superficies se identifican en el fichero CSV como "Relevante_Relevant = Si/Yes".

Ver Ítem 10 y apartado Conjunto de Datos.

Observaciones: Ver AD 2-LEMG AOC.

Obstacles in Approach, Take-Off Climb, Conical, Inner Horizontal, Transitional, Inner Transitional and Balked Landing Surfaces established in ICAO Annex 14; and the areas 2A and 3 established in ICAO Annex 15. Those penetrating these surfaces are identified in the CSV file as "Relevante_Relevant = Si/Yes".

See Item 10 and Data Sets section.

Remarks: See AD 2-LEMG AOC.

11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED

Oficina MET: Málaga EMAe.

HR: H24.

METAR: Semihorario.

TAF: H24.

TREND: Si.

Información: En persona y telefónica.

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

Charts: Mapas significativos, previstos en altitud (viento y temperatura).

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

Dependencia ATS atendida: TWR, APP.

Información adicional: Sevilla OMAe (LESV): H24; TEL: +34-954 462 030;
+34-954 460 699.

Málaga EMAe: H24; TEL: +34-952 048 890.

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

Disponible guía MET de aeródromo.

MET office: Málaga EMAe.

HR: H24.

METAR: Half-hourly.

TAF: H24.

TREND: Yes.

Briefing: In person and by telephone.

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

Charts: Significant, forecast at altitude (wind and temperature).

Supplementary equipment: Cloud, lightning and radar information image display.

ATS unit served: TWR, APP.

Additional information: Sevilla OMAe (LESV): H24; TEL: +34-954 462 030;
+34-954 460 699.

Málaga EMAe: H24; TEL: +34-952 048 890.

Remarks: Aerodrome climatological summary available. Aerodrome warnings available.

Aerodrome MET guide available.

12. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

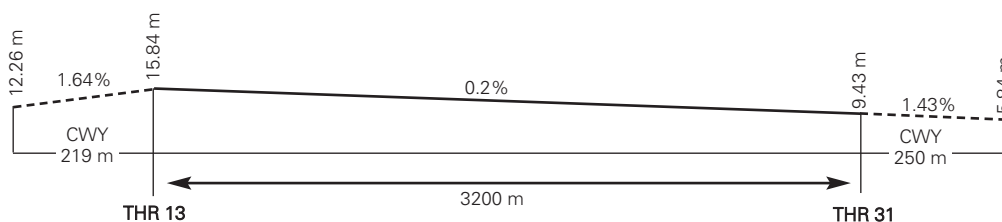
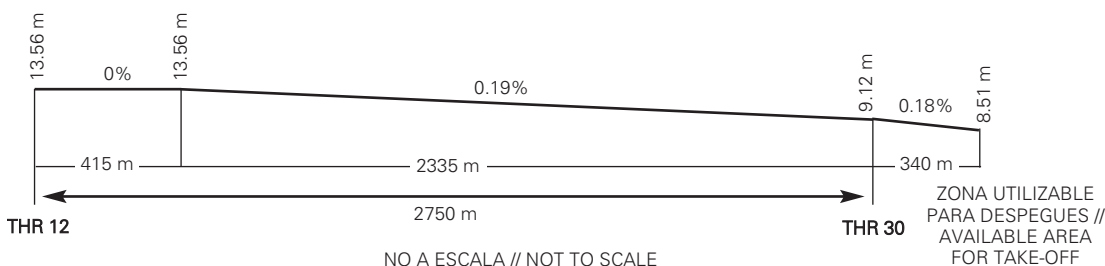
RWY	Orientación Direction	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m) Strip (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
12 (1)	117.57° GEO 118° MAG	2750 x 45	364127.76N 0043028.09 W	THR: 13.6 m/44 ft TDZ: 13.6 m/44 ft	No	No	2870 x 280	Si // Yes	240 x 150	RWY: ASPH PCN 82/F/A/W/T SWY: No
30 (2)	297.58° GEO 298° MAG	2750 x 45 (3)	364046.47N 0042849.91W	THR: 9.1 m/30 ft TDZ: No	No	No	3150 x 150	No	240 x 150	RWY: ASPH PCN 82/F/A/W/T SWY: No
13	131.56° GEO 132° MAG	3200 x 45	364104.3250N 0043045.3400W	THR: 15.8 m/52 ft TDZ: 15.8 m/52 ft	No	250 x 150	3320 x 280	Si // Yes	200 x 150	RWY: ASPH PCN 75/F/A/W/T SWY: No
31	311.58° GEO 312° MAG	3200 x 45	363955.4690N 0042908.9650W	THR: 9.4 m/31 ft TDZ: 11.3 m/37 ft	No	219 x 150	3320 x 280	Si // Yes	159 x 150	RWY: ASPH PCN 75/F/A/W/T SWY: No

Observaciones: (1) No utilizable para despegues.
(2) No utilizable para aterrizajes.
(3) RWY 30 tiene una zona anterior al umbral de 340 x 45 m, asfalto, PCN 82/F/A/W/T, utilizable para despegues.

Remarks: (1) Not available for take-off.
(2) Not available for landing.
(3) RWY 30 has a preceding area to the threshold of 340 x 45 m, asphalt, PCN 82/F/A/W/T, available for take-off.

Perfil:

Profile:



13. DISTANCIAS DECLARADAS		DECLARED DISTANCES		
RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
12	NU	NU	NU	2750
13	3200	3450	3200	3200
31	3200	3419	3200	3200
13 INT HN-1L	3030	3280	3030	NU
13 INT E-6	2108	2358	2108	NU
13 INT EM	1040	1290	1040	NU
30 INT HE-3	3090	3090	3090	NU
30 INT HE-2	2945	2945	2945	NU
30 INT HE-1	2750	2750	2750	NU
31 INT E-1	2114	2333	2114	NU
31 INT EM	1825	2044	1825	NU

Observaciones: Ninguna.

Remarks: None.

14. ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA	APPROACH AND RUNWAY LIGHTING
--	------------------------------

Pista: 12
Aproximación: Precisión CAT I, 900 m. LIH.
PAPI (MEHT): 3° (17.72 m/58 ft).
Umbral: Verdes con barra de ala.
Zona de toma de contacto: No.
Eje de pista: 2750 m: 1850 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH.
 Distancia entre luces: 15 m.
Borde de pista: 2750 m: 2150 m blancas + 600 m amarillas. LIH.
 Distancia entre luces: 60 m.
Extremo de pista: Rojas.
Zona de parada: No.
Observaciones: Luces indicadoras de calle de salida rápida (E-8, E-9 y E-10).

Runway: 12
Approach: Precision CAT I, 900 m. LIH.
PAPI (MEHT): 3° (17.72 m/58 ft).
Threshold: Green with wing bars.
Touchdown zone: No.
Runway centre line: 2750 m: 1850 m white + 600 m white and red + 300 m red. LIH. Distance between lights: 15 m.
Runway edge: 2750 m: 2150 m white + 600 m yellow. LIH.
 Distance between lights: 60 m.
Runway end: Red.
Stopway: No.
Remarks: Rapid exit taxiway indicator lights (E-8, E-9 and E-10).

Pista: 30
Aproximación: No.
PAPI (MEHT): No.
Umbral: No.
Zona de toma de contacto: No.
Eje pista: 2750 m: 1850 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH.
 Distancia entre luces: 15 m.
Borde de pista: 2750 m: 2150 m blancas + 600 m amarillas. LIH.
 Distancia entre luces: 60 m.
Zona anterior al umbral: Borde 340 m rojas. LIH.
 Distancia entre luces: 60 m.
 Eje 340 m blancas. LIH.
 Distancia entre luces: 15 m.
Extremo de pista: Rojas.
Zona de parada: No.
Observaciones: Ninguna.

Runway: 30
Approach: No.
PAPI (MEHT): No.
Threshold: No.
Touchdown zone: No.
Runway centre line: 2750 m: 1850 m white + 600 m white and red + 300 m red. LIH. Distance between lights 15 m.
Runway edge: 2750 m: 2150 m white + 600 m yellow. LIH.
 Distance between lights: 60 m.
Area preceding to threshold: Edge 340 m red. LIH.
 Distance between lights: 60 m.
 Centre line 340 m white. LIH.
 Distance between lights: 15 m.
Runway end: Red.
Stopway: No.
Remarks: None.

→ **Pista:** 13
Aproximación: Precisión CAT I, 720 m. LIH. (1)
PAPI (MEHT): 3.2° (17.08 m/56 ft).
Umbral: Verdes, con barras de ala. (2)
Zona de toma de contacto: No.
Eje de pista: 3200 m: 2300 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH. (2)
 Distancia entre luces: 15 m.
Borde de pista: 3200 m: 2600 m blancas + 600 m amarillas. LIH. (2)
 Distancia entre luces: 50 m.
Extremo de pista: Rojas. (2)
Zona de parada: No
Observaciones: Luces LED indicadoras de calle de salida rápida (E-4, E-2 y E-1).
 (1) El espaciado del sistema de iluminación de aproximación no es estándar.
 (2) Con iluminación LED.

Runway: 13
Approach: Precision CAT I, 720 m. LIH. (1)
PAPI (MEHT): 3.2° (17.08 m/56 ft).
Threshold: Green, with wing bars. (2)
Touchdown zone: No.
Runway centre line: 3200 m: 2300 m white + 600 m white and red + 300 m red. LIH. (2)
 Distance between lights: 15 m.
Runway edge: 3200 m: 2600 m white + 600 m yellow. LIH. (2)
 Distance between lights: 50 m.
Runway end: Red. (2)
Stopway: No.
Remarks: Rapid exit taxiway indicator LED lights (E-4, E-2 and E-1).
 (1) The spacing for the precision approach system is not standard.
 (2) LED lighting.

→ **Pista:** 31
Aproximación: Precisión CAT I, 900 m. LIH. (1)
PAPI (MEHT): 3° (17.07 m/56 ft).
Umbral: Verdes, con barras de ala. (2)
Zona de toma de contacto: No.
Eje pista: 3200 m: 2300 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH. (2)
 Distancia entre luces: 15 m.
Borde de pista: 3200 m: 2600 m blancas + 600 m amarillas. LIH. (2)
 Distancia entre luces 50 m.
Extremo de pista: Rojas. (2)

Runway: 31
Approach: Precision CAT I, 900 m. LIH. (1)
PAPI (MEHT): 3° (17.07 m/56 ft).
Threshold: Green, with wing bars. (2)
Touchdown zone: No.
Runway centre line: 3200 m: 2300 m white + 600 m white and red + 300 m red. LIH. (2)
 Distance between lights: 15 m.
Runway edge: 3200 m: 2600 m white + 600 m yellow. LIH. (2)
 Distance between lights 50 m.
Runway end: Red. (2)

Zona de parada: No.

Observaciones: Luces LED indicadoras de calle de salida rápida (E-3, E-5 y E-6).
(1) El espaciado del sistema de iluminación de aproximación no es estándar.
(2) Con iluminación LED.

Stopway: No.

Remarks: Rapid exit taxiway indicator LED lights (E-3, E-5 and E-6).
(1) The spacing for the precision approach system is not standard.
(2) LED lighting.

15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA

OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

ABN/IBN: No.

WDI: 1 cerca del THR 12, 1 cerca del THR 13 (1), 1 cerca del THR 30, 1 cerca del THR 31 (1). LGTD.

→ **Iluminación de TWY:** Luces de eje: LED en TWY A, B, E-1, E-6, G-1, G-3 a G-13, HN-3 y HS-3; halógenas en TWY C, CD, D, E-2 a E-5, E-7 a E-11, F, HE-1 a HE-3, HN-1, HN-1L, HN-1R, HN-2, HS-1, HS-2, HW-1, L, Q, y R9A a R9C.

Iluminación de Plataforma: Torres de iluminación en todas las plataformas.

Fuente secundaria de energía: Sistemas de ayudas visuales: grupos electrógenos de continuidad que proporcionan un tiempo de conmutación (luz) inferior a un segundo.

Observaciones: Ninguna.

ABN/IBN: No.

WDI: 1 near THR 12, 1 near THR 13 (1), 1 near THR 30, 1 near THR 31 (1). LGTD.

TWY lighting: Centre line lights: LED lights on TWY A, B, E-1, E-6, G-1, G-3 to G-13, HN-3 and HS-3; halogen lights on C, CD, D, E-2 to E-5, E-7 to E-11, F, HE-1 to HE-3, HN-1, HN-1L, HN-1R, HN-2, HS-1, HS-2, HW-1, L, Q, and R9A to R9C.

Apron lighting: Floodlighting poles on all aprons.

Secondary power supply: Visual aid systems. Engine generators of continuity that provide a maximum switch-over time (light) lower than 1 second.

Remarks: None.

16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS

HELICOPTER LANDING AREA

Situación:

- Ondulación del geoide: Ver apartado 2.
- FATO: RWY 13/31. Coordenadas THR 13 y THR 31, ver casilla 12.
- Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 13/31. Coordenadas 364030N 0042957W (coincide con ARP).
- Rodaje aéreo: TLOF coincide con los PRKG 02H, 03H, 05H, 06H, 465, 466 y 467.

Elevación:

- FATO: RWY 13/31. Elevación THR 13 y THR 31, ver casilla 12.
- Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 13/31. Elevación 12 m (coincide con ARP).
- Rodaje aéreo: TLOF coincide con los PRKG 02H, 03H, 05H, 06H, 465, 466 y 467.

Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización:

Position:

- Geoid undulation: See item 2.
- FATO: RWY 13/31. Coordinates THR 13 and THR 31, see item 12.
- Ground taxiing: TLOF same as RWY 13/31. Coordinates 364030N 0042957W (coincide with ARP).
- Air Taxiing: TLOF same as PRKG 02H, 03H, 05H, 06H, 465, 466 and 467.

Elevation:

- FATO: RWY 13/31. Elevation THR 13 and THR 31, see item 12.
- Ground taxiing: TLOF same as RWY 13/31. Elevation 12 m (Coincides with ARP).
- Air Taxiing: TLOF same as PRKG 02H, 03H, 05H, 06H, 465, 466 and 467.

Dimensions, surface, maximum weight, marking:

PRKG	ELEV (m)
02H	8
03H	8
05H	8
06H	8
465	7
466	7
467	7

- FATO: RWY 13/31.
- Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 13/31, ver casilla 12.
- Rodaje aéreo: TLOF coincide con los PRKG 02H, 03H, 05H, 06H, 465, 466 y 467.
- PRKG 02H, 03H, 05H, 06H: Hormigón hidráulico PCN 65/R/A/W/T. Al coincidir con puestos de estacionamiento no precisa señalización TLOF.
- PRKG 465, 466 y 467: Hormigón asfáltico PCN 17/F/D/W/T.

Orientación: No.

Distancias declaradas:

- FATO: RWY 13/31.
- Ground taxiing: TLOF same as RWY 13/31, see item 12.
- Air Taxiing: TLOF same as PRKG 02H, 03H, 05H, 06H, 465, 466 and 467.
- PRKG 02H, 03H, 05H, 06H: Hydraulic Concrete PCN 65/R/A/W/T. At this coincides with a stands, it does not require TLOF marking.
- PRKG 465, 466 and 467: Asphalt Concrete PCN 17/F/D/W/T.

Direction: No.

Declared distances:

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
13	3200	3450	3200	3200
13 INT HN-1L	3030	3280	3030	NU
13 INT E-1 (1) (2)	985	1235	985	NU
13 INT E-3 (1) (2)	1085	1335	1085	NU
13 INT E-6	2108	2358	2108	NU
31	3200	3419	3200	3200
31 INT E-1	2114	2333	2114	NU
31 INT E-3 (1) (2)	2014	2233	2014	NU
(1) Uso exclusivo helicópteros // Helicopters use exclusive (2) Uso diurno exclusivamente // Daytime use exclusively				

Iluminación: No.

Observaciones: Rodaje aéreo:
Dimensiones máximas de helicópteros: 22.20 m.
Ver incompatibilidades entre puestos de estacionamiento en AD 2-LEMG PDC 1.
Iluminación de plataforma.

Lighting: No.

Remarks: Air Taxiing:
Maximum dimensions of helicopters: 22.20 m.
See incompatibilities between aircraft stands in AD 2-LEMG PDC 1.
Apron lighting.

							R-044 BTN 30 NM & 50 NM, oscilaciones de señal // signal oscillations.
DME DVOR (1°W)	MAR MLG	CH 73X 113.550 MHz	H24 H24	370318.8N 364043.5N	0045623.2W 0043023.9W	690 m	COV 40 NM AVBL BTN: - R-020/R-050 a // at FL100 o // or ABV. - R-050/R-090 a // at FL090 o // or ABV. - R-090/R-150 a // at 4000 ft AMSL o // or ABV. - R-150/R-185 a // at FL090 o // or ABV. - R-185/R-230 NO AVBL. - R-230/R-260 a // at FL160 o // or ABV. - R-260/R-020 a // at FL090 o // or ABV.
DME	MLG	CH 82Y	H24	364043.1N	0043024.4W	30 m	COV 40 NM AVBL BTN: - R-020/R-050 a // at FL100 o // or ABV. - R-050/R-090 a // at FL090 o // or ABV. - R-090/R-150 a // at 4000 ft AMSL o // or ABV. - R-150/R-185 a // at FL090 o // or ABV. - R-185/R-230 NO AVBL. - R-230/R-260 a // at FL160 o // or ABV. - R-260/R-020 a // at FL090 o // or ABV.
→ LOC 12 (1°W)	IMG	110.550 MHz	H24	364038.9N	0042831.8W		118° MAG/506 m FM THR 30. COV 25 NM AVBL a // at 5500 ft AMSL o // or ABV.
ILS CAT I GP 12		329.450 MHz	H24	364126.5N	0043014.6W		3°; RDH 16.50 m; a // at 315 m FM THR 12 & 120 FM RCL a la izquierda en el sentido de APCH // to the left in direction APCH.
ILS/DME 12 LOC 13 (1°W) ILS CAT I GP 13	IMG GMM	CH 42Y 109.500 MHz 332.600 MHz	H24 H24 H24	364126.5N 363949.7N 364054.7N	0043014.6W 0042900.9W 0043039.3W	21 m	REF DME THR 12 132° MAG/268 m FM THR 31 3.2°; RDH 16.75 m; a // at 309 m FM THR 13 & 123 m FM RCL a la derecha en el sentido de APCH // to the right in direction APCH; COV 12NM AVBL BTN 8° a la derecha y 6° a la izquierda // 8° to the right and 6° to the left FM RCL a // at 2200 ft AMSL o // or ABV.
ILS/DME 13 LOC 31 (1°W) ILS CAT I GP 31	GMM GAA	CH 32X 109.900 MHz 333.800 MHz	H24 H24 H24	364054.7N 364109.2N 363958.8N	0043039.3W 0043052.2W 0042920.6W	21 m	REF DME THR 13 312° MAG/226 m FM THR 13; 3°; RDH 16.00 m; a // at 285 m FM THR 31 & 114 m FM RCL a la izquierda en el sentido de APCH // to the left in direction APCH.
ILS/DME 31	GAA	CH 36X	H24	363958.8N	0042920.6W	15 m	REF DME THR 31 COV 17 NM a // at 2100 ft AMSL AVBL BTN 28° a la izquierda y 34° a la derecha // 28° to the left and 34° to the right FM RCL.
GBAS GBAS CAT I	LEMG	115.150 MHz CH 20697 & 21519	H24	364113.5N	0043044.9W		RWY 12: CH 21519; COV 18 NM a // at 10000 ft AMSL; U/S BTN 10 & 11 NM a // at 5500 ft AMSL. RWY 13: CH 20697; COV 18 NM a // at 10000 ft AMSL..

20. REGLAMENTACIÓN LOCAL**LOCAL REGULATIONS****RESTRICCIONES A LAS OPERACIONES**

- AD cerrado para aviones sin radiocomunicación.
- AD no disponible para aeronaves A35K (A350-1000).
- Las aeronaves que utilicen este AD están obligadas a disponer de las frecuencias indicadas en la casilla 18 como Málaga TWR/APP.
- Teléfonos de contacto con TWR a utilizar en caso de fallo de comunicaciones:
TEL: +34-952 048 627 / +34-952 235 115.
- Operación de aeronaves de letra de clave F, ver casilla 3.
- Operación de helicópteros, ver casilla 4.

RESTRICTIONS TO OPERATIONS

- AD closed to aircraft without radiocommunication.
- AD not available for A35K (A350-1000) aircraft.
- Availability of frequencies named Málaga TWR/APP in item 18 is mandatory for aircraft using this AD.
- Contact phone numbers to be used with TWR in case of communications failure:
TEL: +34-952 048 627 / +34-952 235 115.
- Operation of code letter F aircraft, see item 3.
- Operation of helicopters, see item 4.

PUNTO DE ENTRADA DE VIAJEROS CON ANIMALES DE COMPAÑÍA PROCEDENTES DE TERCEROS PAÍSES

Para garantizar el cumplimiento del Reglamento (UE) N° 576/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo de 12 de junio de 2013 relativo a los desplazamientos sin ánimo comercial de animales de compañía y por el que se deroga el Reglamento (CE) no 998/2003, toda Compañía Aérea que desee operar en el Aeropuerto y transporte en cabina, como parte del equipaje de mano de los pasajeros, los animales (mascotas) recogidos en el Anexo I del citado Reglamento debe tener contratado un agente handling que se

POINT OF ENTRY FOR PASSENGERS WITH PET ANIMALS FROM THIRD COUNTRIES

To ensure compliance with the Regulation (EU) no. 576/2013 of the European Parliament and of the Council of 12 June 2013 on the non-commercial movement of pet animals and repealing Regulation (EC) no. 998/2003, any Air Carrier wishing to operate at the Airport and transport animals (pets) in the cabin as part of passenger hand luggage, of the types set out in Annex I to the cited Regulation, must have engaged a handling agent which shall be responsible for managing the animals in those cases where, during

encargue de la gestión de los mismos en los casos en que, durante los controles llevados a cabo por el Resguardo Fiscal de la Guardia Civil o el Personal de la Aduana en las Terminales de Viajeros del Aeropuerto de MÁLAGA/Costa del Sol, detecten un incumplimiento de los requisitos sanitarios fijados en la citada normativa que provoquen su rechazo en frontera. La gestión del animal rechazado en frontera incluirá, al menos, el traslado hasta las instalaciones designadas para su estancia temporal en el aeropuerto, su manutención, cuidado veterinario y bienestar animal, e incluso su devolución a origen en los plazos establecidos por las autoridades sanitarias.

inspections by the Guardia Civil Fiscal Patrol and Customs Personnel at the Passenger Terminals of MÁLAGA/Costa del Sol Airport, some breach of the animal health requirements set out in the cited Regulation which would prompt their rejection at the border is detected. The management for animals rejected at the border shall include, at least, transport to the facilities designated for its temporary stay in the airport, their subsistence, veterinary care and animal welfare, and even their return to origin within the periods stipulated by the public health authorities.

PLANES DE VUELO

Todos los vuelos que deseen operar en MÁLAGA/Costa del Sol deberán disponer del correspondiente slot aeroportuario. La oficina ARO Centralizada tiene la facultad de no aceptar Planes de Vuelo cuya EOBT o ETA no coincida con el slot aeroportuario previamente asignado al vuelo (ver GEN 1.2 apartado 3).

FLIGHT PLANS

All flights wishing to operate at MÁLAGA/Costa del Sol must hold the appropriate airport slot. Centralised ARO Office has authority to reject Flight Plans whose EOBT or ETA do not match the airport slot previously assigned to the flight (see GEN 1.2 section 3).

AVIACIÓN GENERAL

Todas las aeronaves de Aviación General y de Negocios deberán contratar los servicios de asistencia en tierra, en virtud de lo establecido en la sección del AD 1.1 del AIP España.

Para vuelos de Aviación General y de negocios que deseen operar en el aeropuerto, se deberán incluir en la petición del slot aeroportuario y en la casilla 18 "otros datos", del plan de vuelo la siguiente información:

- Agente handling del vuelo
- Gestor de aviación general y de negocios contratados (si procede).

Para datos de contacto de FBO o de Agentes Handling Aviación General consultar casilla 4.

GENERAL AVIATION

All General and Business Aviation aircraft must engage ground handling services, by virtue of the provisions of section AD 1.1 in the AIP-España.

For General and business Aviation and business flights wishing to operate at the airport, the following information must be included in the airport slot request and in the item 18 "Other information" of the flight plan:

- Flight Handling agent,
- General and business aviation manager engaged (if applicable).

For contact data for FBO or General Aviation Handling Agents, see item 4.

CONFIGURACIÓN DE PISTAS

En el aeropuerto de MÁLAGA/Costa del Sol existen las siguientes configuraciones de pistas posibles:

Configuración Norte:

Dos RWY:

- Llegadas RWY 31.
- Salidas RWY 30.

Una RWY:

- Llegadas RWY 31.
- Salidas RWY 31.

Configuración Sur (preferente):

Dos RWY:

- Llegadas RWY 12.
- Salidas RWY 13.

Una RWY:

- Llegadas RWY 13.
- Salidas RWY 13.

ATC mantendrá la configuración preferente descrita hasta componentes del viento, incluidas ráfagas, de 10 kt en cola y/o 20 kt cruzado pudiendo considerar el cambio a partir de 7 kt en cola.

RUNWAY CONFIGURATION

At MÁLAGA/Costa del Sol airport there are the following possible runway configurations:

North configuration:

Two RWY:

- Arrivals RWY 31.
- Departures RWY 30.

One RWY:

- Arrivals RWY 31.
- Departures RWY 31.

South configuration (preferent):

Two RWY:

- Arrivals RWY 12.
- Departures RWY 13.

One RWY:

- Arrivals RWY 13.
- Departures RWY 13.

ATC will maintain the preferential configuration described for wind components, including gusts, of up to 10 kt tailwind and/or 20 kt crosswind, and changing may be considered from a tailwind of 7 kt.

PROCEDIMIENTOS PARA ABANDONAR LA PISTA

- Aterrizaje por RWY 12: sólo se utilizarán las TWY E-8, E-9, E-10, E-11 y HE-1.
- Aterrizaje por RWY 13: sólo se utilizarán las TWY E-4, E-2 y E-1 o la TWY HS-3 para las aeronaves que salgan por final de pista.
- Aterrizaje por RWY 31: sólo se utilizarán las TWY E-3, E-5 y E-6 o la TWY HN-3 para las aeronaves que salgan por final de pista.

PROCEDURES TO VACATE THE RUNWAY

- Landing on RWY 12: only TWY E-8, E-9, E-10, E-11 and HE-1 are available.
- Landing on RWY 13: only TWY E-4, E-2 and E-1 or TWY HS-3 are available for aircraft vacating by runway end.
- Landing on RWY 31: only TWY E-3, E-5 and E-6 or TWY HN-3 are available for aircraft vacating by runway end.

TIEMPO MÍNIMO DE OCUPACIÓN DE LA PISTA

LLEGADAS

Para minimizar el tiempo de ocupación de pista y la posibilidad de "motor y al aire", se recuerda a los pilotos:

- Siempre que las condiciones de la pista lo permitan, utilizar las siguientes RET o anteriores, salvo otra indicación ATC. En caso contrario, notificarlo a ATC en primera comunicación con TWR.

→ - Atención a restricción de uso de TWY E-3, E-4 y E-8. Solo son utilizables por aeronaves ligeras.

MINIMUM RUNWAY OCCUPANCY TIME

ARRIVALS

To minimize the runway occupancy time and the possibility of "go-around", pilots are reminded:

- Whenever the conditions of the runway so allow, they should use the following or earlier RET, unless otherwise instructed by ATC. Otherwise, they must notify ATC in the first communication with TWR.

- Attention to restrictions on the use of TWY E-3, E-4 and E-8. They may only be used by light aircraft.

CATEGORIA DE AERONAVE POR ESTELA TURBULENTA AIRCRAFT CATEGORY DUE TO WAKE TURBULENCE	RWY 12 DIST THR-RET		RWY 13 DIST THR-RET		RWY 31 DIST THR-RET	
	IZQUIERDA // LEFT	DERECHA // RIGHT	IZQUIERDA // LEFT	DERECHA // RIGHT	IZQUIERDA // LEFT	DERECHA // RIGHT
PESADA // HEAVY	-	E-10 2036 m	E-1 2126 m	EM 1969 m	-	E-6 2160 m
MEDIA // MEDIUM		E-9 1664 m	E-2 1796 m			E-5 1812 m
LIGERA // LIGHT		E-8 (1) 1225 m	E-4 (1) 1226 m			E-3 (1) 1143 m
(1) No utilizable por aeronaves de categoría superior a la indicada. // Not usable by aircraft of higher category than that indicated.						

- Abandonar la pista con celeridad y a la mayor velocidad posible sin perjuicio de la seguridad.
- Ajustar la velocidad de rodaje en pista tras la toma cuando se tenga la certeza de no poder utilizar la RET planificada, evitando velocidades bajas en pista.

Se dispone de las siguientes RET:

- To vacate runway expeditiously at the fastest speed commensurate with safety.
- To adjust taxi speed after touchdown when it is evident that the aircraft will miss the planned RET, avoiding low speeds on the runway.

The following RET are available:

RWY	ACFT	DIST THR-RET (m)	RET
12	Ligera // Light	1225	E-8
12	Todas // All	1664	E-9
12	Todas // All	2036	E-10
13	Ligera // Light	1226	E-4
13	Todas // All	1796	E-2
13	Todas // All	1969	EM
13	Todas // All	2126	E-1
31	Ligera // Light	1143	E-3
31	Todas // All	1812	E-5
31	Todas // All	2160	E-6

SALIDAS

Los pilotos estarán preparados para salir cuando lleguen al punto de espera de la pista.

Cuando reciban la autorización de alinear, los pilotos deben estar listos para rodar y alinear en pista tan pronto como la aeronave precedente haya comenzado la carrera de despegue o de aterrizaje.

Los pilotos que requieran separación adicional (por estela turbulenta u otro motivo), lo notificarán a ATC lo antes posible y siempre antes de entrar en pista.

Los pilotos iniciarán la carrera de despegue inmediatamente después de recibir la autorización para despegar.

Los pilotos que no puedan cumplir este requisito, lo comunicarán a ATC lo antes posible y esperarán instrucciones. En caso necesario, ATC podrá cancelar la autorización e instruir a la aeronave a abandonar la pista.

POLITICA DE AHORRO ENERGÉTICO, APAGADO NOCTURNO DE LUCES AERONÁUTICAS DE SUPERFICIE

El Aeropuerto de MÁLAGA/Costa del Sol, en el horario de ocaso a orto y si no hay probabilidad de que se efectúen operaciones regulares o de emergencia, aplica procedimientos de ahorro energético consistentes en el apagado de las siguientes Luces Aeronáuticas de Superficie (LAS): pista, sistemas de iluminación de aproximación, sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación y luces de borde y eje de TWY.

PROCEDIMIENTO DE PUSH AND HOLD

Los agentes de asistencia en tierra de vuelos estacionados en puestos de estacionamiento de pasarela afectados por regulaciones, podrán solicitar al Centro de Operaciones del Aeropuerto la espera del CTOT en un puesto de estacionamiento remoto siempre que la tripulación haya notificado estar lista y haya realizado una solicitud de puesta en marcha o de READY y:

- La petición de Push and Hold sea realizada no antes de TOBT-5.
- No esté activada la Fase III del LVP.

Cuando haya dos o más aeronaves estacionadas cuyos retrocesos sean incompatibles, tendrá prioridad la que solicite un retroceso estándar frente a la que solicita Push and Hold.

PROCEDIMIENTOS ATC

1.- DESPEGUES DESDE INTERSECCIÓN PARA AERONAVES DE ALA FIJA

Se permite realizar operaciones de despegue desde la intersección de la RWY 13 con las TWY HN-1L, E-6 o EM, de la RWY 31 con las TWY E-1 o EM y desde las intersecciones de la RWY 30 con las TWY HE-1 o HE-2 o HE-3. Ver distancias declaradas en casilla 13.

Estas operaciones desde la TWY EM sólo se realizarán de orto a ocaso, por inexistencia de barra de parada balizada en dicho acceso a pista.

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

DEPARTURES

Pilots should be ready for departure when reaching the runway-holding position.

On receipt of line-up clearance pilots should ensure that they are able to taxi and line-up on the runway as soon as the preceding aircraft has commenced either its take-off run or landing roll.

Pilots who require additional separations (due to wake turbulence or other reason), shall notify ATC as soon as possible and before crossing the runway holding point.

Pilots should be able to commence the take-off run immediately when take-off clearance is issued.

Pilots unable to comply with this requirement shall notify ATC as soon as possible and await instructions. When appropriate, ATC could cancel the clearance and instruct the aircraft to vacate runway.

AENERGY SAVING POLICY, SHUTDOWN OF SURFACE AERONAUTICAL LIGHTS AT NIGHT

MÁLAGA/Costa del Sol airport, from sunset to sunrise when there is no probability that regular or emergency operations will occur, applies energy saving procedures that involve the shutdown of the following Surface Aeronautical Lights (LAS): runway, approach light system, approach visual gradient indicator system, and TWY centre line and edge lights.

PUSH AND HOLD PROCEDURE

The handling agents of flights parked at the boarding bridge stands affected by regulations, may request clearance from the Operations Center of the airport to wait for the CTOT in a remote stand provided that the crew has notified that is ready and has made a start-up or READY request and:

- The Push and Hold request is made no earlier than TOBT-5.
- Phase III of the LVP is not activated.

When there are two or more parked aircraft whose reversals are incompatible, the aircraft requesting a standard push-back shall have priority over the one requesting a Push and Hold one.

ATC PROCEDURES

1.- TAKE-OFF FROM INTERSECTION FOR FIXED WING AIRCRAFT

Take-off operations from RWY 13 intersection with TWY HN-1L, E-6 or EM, RWY 31 with TWY E-1 or EM and from RWY 30 intersections with TWY HE-1 or HE-2 or HE-3 are allowed. See declared distances at item 13.

These operations from TWY EM shall only take place from sunrise to sunset, because there are no lit stop bar on this runway access.

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

2.- PROCEDIMIENTO DE SALIDAS VISUALES PARA VUELOS IFR

En determinadas circunstancias que impidan el uso de las SID publicadas, los vuelos IFR podrán solicitar a ATC una "salida visual" bajo las siguientes condiciones:

- Entre orto y ocaso.
- Condiciones meteorológicas en la dirección del despegue y ascenso inicial subsiguiente que permitan el vuelo visual hasta la Altitud Mínima Radar.
- El piloto, una vez alineado, propondrá a ATC un rumbo que le permita una salida segura. En caso de tener que desviarse posteriormente del rumbo aprobado, informará a ATC.
- El piloto será el responsable de mantener el margen de franqueamiento de obstáculos hasta la Altitud Mínima Radar.

PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE**1.- PROCEDIMIENTOS PARA PUESTA EN MARCHA DE MOTORES/TURBINAS****1.1. DEFINICIONES**

- A-CDM: Airport Collaborative Decision Making.
- TOBT: Hora objetivo de fuera de calzados. Hora que la compañía aérea o agente de asistencia en tierra espera estar listo, con puertas cerradas, pasarela desconectada y equipo para retroceso de aeronave conectado.
- TSAT: Hora objetivo de autorización de puesta en marcha. Hora calculada de puesta en marcha en función de la TOBT, el tiempo de rodaje desde el puesto de estacionamiento, la CTOT (en caso de estar sujeto a regulación) y la capacidad operacional del aeropuerto.
- SOBT: Hora programada de fuera de calzados.

1.2. GENERAL

En el Aeropuerto de MÁLAGA/Costa del Sol se aplican procesos A-CDM en la secuencia de salida de aeronaves. Los procesos A-CDM empiezan tres horas antes de la hora estimada de fuera de calzados (EOBT) y finalizan con el despegue de la aeronave. Durante todo el proceso deberá mantenerse actualizada la información relativa al vuelo. La información será enviada de forma automática al Network Manager Operations Centre (NMOC) de Eurocontrol y será usada para una mejor gestión en la asignación de horas calculadas de despegue (CTOT).

En el Aeropuerto de MÁLAGA/Costa del Sol se aplica el sistema FAM (Flight Activation Monitoring) gestionado por Eurocontrol. Para evitar que los planes de vuelo sean suspendidos automáticamente, se deberá mantener actualizada la EOBT y TOBT hasta la solicitud de puesta en marcha y ceñirse a la TSAT, de modo que el flujo de tráfico permita que se produzca la salida lo más cerca posible a la TTOT.

1.3. PROCESO**1.3.1 VALIDACIÓN DEL SLOT AEROPORTUARIO Y PLAN DE VUELO**

Tres horas antes de la EOBT se validará en el sistema A-CDM la información del plan de vuelo (FPL) presentada respecto al slot aeroportuario, debiendo coincidir en ambos la SOBT con la EOBT del FPL inicialmente presentado, el destino del vuelo y el tipo de aeronave. Si la información no concuerda, el sistema generará una alarma y un mensaje automático a la compañía y a su agente de asistencia en tierra, quienes deberán actualizar la información.

1.3.2 IMPUTACIÓN DE TOBT

Tan pronto la compañía aérea o su agente de asistencia en tierra dispongan de información de la hora objetivo de fuera de calzados, imputarán la TOBT en el sistema A-CDM. En todo el proceso deberá actualizarse la TOBT en función de la información sobre el vuelo de que dispongan la compañía o su agente de asistencia en tierra.

La EOBT deberá estar alineada con la TOBT en todo momento. Si ambas horas son discrepantes entre sí más de 15 minutos el sistema generará una alarma y un mensaje automático a la compañía aérea y a su agente de asistencia en tierra, quienes deberán actualizar la TOBT y/o la EOBT a través de un mensaje de retraso DLA.

1.3.3 PUBLICACION DE TSAT

Treinta minutos antes de la TOBT el sistema generará una TSAT. Esta hora se irá actualizando (de forma automática) sucesivamente en función de la secuencia real de puestas en marcha, la situación operativa y el volumen de vuelos regulados en la secuencia.

En caso de vuelos regulados la TSAT será generada en función del CTOT desde el momento que el mismo sea publicado. Los vuelos regulados deberán mantener actualizada la TOBT y la EOBT, hasta el momento de solicitud de puesta en marcha a ATC.

1.3.4. SOLICITUD DE PUESTA EN MARCHA DE MOTORES/TURBINAS

Las aeronaves podrán solicitar autorización ATC desde 30 minutos antes de su TOBT y podrán solicitar puesta en marcha desde 5 minutos antes de TOBT hasta 5 minutos después de la misma.

Entre TOBT -30 minutos y TOBT -5 minutos únicamente se expedirá Autorización ATC.

Las aeronaves en primera llamada deberán:

- Informar del tipo y serie de aeronave, puesto de estacionamiento y del mensaje ATIS recibido, notificando si se trata de una aeronave de clase E/F por tener una envergadura igual o mayor a 52 m.
- Informar de la necesidad de realizar arranque cruzado si así fuese requerido.
- Informar de posibles restricciones para cumplir la reglamentación local (equipamiento RNAV, performance al despegue, etc.).

Entre TOBT -5 y TOBT +5, el piloto solicitará puesta en marcha. De ser posible, Málaga Autorizaciones emitirá dicha autorización. En caso de no ser posible, se anotará solicitud de puesta en marcha en el sistema A-CDM y se facilitará información de TSAT. La anotación de solicitud de puesta en

2.- VISUAL DEPARTURE PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS

In certain circumstances in which the published SID cannot be used, IFR flights may request a "visual departure" (heading after take-off) from ATC under the following conditions:

- Between sunrise and sunset.
- Weather conditions in the direction of the take-off and subsequent initial climb that permit the visual flight up to the Minimum Radar Altitude.
- Once lined up, the pilot shall propose a heading to ATC, to enable the departure to be safe. Should it be subsequently necessary to deviate from the approved heading, the pilot shall inform ATC.
- The pilot shall be responsible for maintaining obstacle clearance up to the Minimum Radar Altitude.

STANDARD TAXIING PROCEDURES**1.- ENGINE/TURBINE START-UP REQUEST PROCEDURES****1.1. DEFINICIONES**

- A-CDM: Airport Collaborative Decision Making.
- TOBT: Target Off-Block Time. Time at which the air carrier or the ground handling agent expects to be ready, with the doors closed, airbridge disconnected and aircraft push-back equipment connected.
- TSAT: Target Start-up Approval Time. Estimated start-up time calculated based on the TOBT, taxi time from the stand, the CTOT (if subject to regulation) and the airport operational capacity.
- SOBT: Scheduled Off-Block Time.

1.2. GENERAL

MÁLAGA/Costa del Sol airport applies A-CDM processes in the aircraft departure sequence. The A-CDM processes start three hours prior to the estimated off-block time (EOBT) and end with aircraft take-off. Throughout the process, all flight-related information must be kept up-to-date. The information will be sent automatically to the Network Manager Operations Centre (NMOC) at Eurocontrol and will be used to improve management in assigning calculated take-off time (CTOT).

MÁLAGA/Costa del Sol airport applies the FAM (Flight Activation Monitoring) system managed by Eurocontrol. To prevent flight plans from being suspended automatically, the EOBT and TOBT must be kept up-to-date until the request for start-up, following the TSAT, so that the traffic flow enables departure to occur as close to TTOT as possible.

1.3 PROCESS**1.3.1 AIRPORT SLOT AND FLIGHT PLAN VALIDATION**

Three hours prior to EOBT, the flight plan (FPL) information filed in the A-CDM system will be validated with respect to the airport slot, and the flight destination and the type of aircraft must coincide with the EOBT of the FPL initially filed in both the SOBT. If the information does not match, the system will generate an alarm and an automatic message sent to the airline and ground handling agent, who will have to update the information.

1.3.2 TOBT ALLOCATION

As soon as the air carrier or the ground handling agent has the information on the target off-block time, the TOBT shall be allocated in the A-CDM system. Throughout the process, the TOBT must be updated based on the flight information available to the airline or the ground handling agent.

The EOBT must be in line with the TOBT at all times. If there is more than a 15 minute difference between the two, the system will generate an alarm and an automatic message will be sent to the air carrier and ground handling agent, who must update the TOBT and/or EOBT with a DLA delay message.

1.3.3 TSAT PUBLICATION

Thirty minutes prior to the TOBT, the system will generate a TSAT. This time will be updated (automatically) successively based on the actual start-up sequence, the operational situation and the volume of regulated flights in the sequence.

For regulated flights, the TSAT will be generated based on the CTOT as soon as it is published. Regulated flights must keep the TOBT and EOBT updated, until start-up clearance is requested from ATC.

1.3.4 ENGINE/TURBINE START-UP REQUEST

Aircraft may request ATC authorization from 30 minutes prior to their TOBT, and may request start-up from 5 minutes prior to their TOBT until 5 minutes after it.

ATC Authorization will only be issued between TOBT -30 minutes and TOBT -5 minutes.

The aircraft on first call must provide:

- Report the type and series of aircraft, aircraft stand and the ATIS message received, pilot shall report that it is code letter E or F aircraft in case of an aircraft with wingspan 52 m or over.
- Communicate the need to perform a cross-bleed start if required,

- Report any possible restrictions in complying with local regulations (RNAV equipment, take-off performance, etc.).

The pilot shall request the start-up authorization between TOBT -5 and TOBT +5. If possible, Málaga Clearance will issue. If this is not possible, a start-up request will be recorded in the A-CDM system and TSAT information will be provided. The start-up request log is equivalent to the

marcha equivale a la solicitud de mensaje REA para vuelos regulados con CTOT. En caso de no cumplir parámetros A-CDM, ATC no anotará la solicitud de puesta en marcha y el piloto deberá contactar con su coordinador de vuelo para corregir parámetros A-CDM. Málaga Autorizaciones no facilitará información sobre incumplimientos del proceso A-CDM para evitar sobrecargar la frecuencia.

Una vez anotada la solicitud de puesta en marcha y facilitada información de TSAT, para evitar saturar la frecuencia CLR los pilotos se abstendrán de realizar llamadas sucesivas antes de recibir la llamada de Málaga Autorizaciones para aprobar su puesta en marcha conforme a la TSAT actualizada.

Si 5 minutos después de TOBT, Málaga Autorizaciones no ha recibido petición de puesta en marcha, el vuelo perderá su TSAT y no se podrá autorizar su puesta en marcha. Será necesario recibir una nueva TOBT y EOBT actualizadas para que el vuelo sea secuenciado nuevamente y reciba una nueva TSAT. La actualización de TOBT y/o EOBT solo puede ser realizada por la compañía aérea o su agente de asistencia en tierra, por lo que los pilotos se abstendrán de realizar peticiones a ATC en este sentido.

La petición de retroceso deberá ser solicitada en la frecuencia GMC correspondiente y comenzar antes de 5 minutos desde la recepción de la autorización de puesta en marcha. La autorización de retroceso sólo puede darla GMC. En puestos de estacionamiento remotos, la petición de rodaje deberá producirse antes de 10 minutos desde la recepción de la autorización de puesta en marcha.

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 haya finalizado el retroceso y haya sido expresamente autorizado.

En la maniobra de puesta en marcha con GPU o APU externa, las aeronaves solicitarán autorización de arranque cruzado junto con la autorización del retroceso en frecuencia de rodadura y posteriormente pondrán en marcha un motor, harán la maniobra de retroceso manteniendo potencia a ralentí y, una vez posicionadas en la calle de rodaje en plataforma, podrán incrementar la potencia lo estrictamente necesario para poner en marcha el resto de motores.

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

En el aeropuerto de MÁLAGA/Costa del Sol se aplican procedimientos de salida vía Enlace de Datos (DCL) para los servicios de autorización ATC y puesta en marcha. Para más información sobre el servicio DCL, ver AIP ENR 1.5, apartado 3. VUELOS QUE SALEN, Autorización ATC y puesta en marcha vía enlace de datos (DCL).

En caso de discrepancia la voz siempre prevalecerá sobre el enlace de datos. El piloto podrá solicitar la autorización ATC por DCL de acuerdo con los procedimientos de arranque (ver AD 2, casilla 20, 1.3.4), con una antelación máxima de 30 minutos respecto de la TOBT (modo CDM) o EOBT (sin CDM).

• El piloto solicitará la autorización ATC y S/U conjuntamente vía RCD. El mensaje RCD (Departure Clearance Request) deberá contener los siguientes datos:

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

El texto libre enviado en el RCD por el piloto no será considerado por el ATC. Los requerimientos especiales se harán siempre vía voz.

• El piloto recibirá un mensaje de aceptación "RCD RECEIVED" o de cancelación "RCD REJECTED".

• En caso de aceptación Málaga Autorizaciones emitirá un mensaje CLD con los siguientes campos:

1. Indicativo de la aeronave.
2. Aeródromo de destino.
3. Pista asignada para la salida.
4. Procedimiento de salida (SID).

Nota: La altitud inicial será la correspondiente a la SID publicada.

5. Código SSR modo A (SQUAWK).
6. ADT (Approved Departure Time).

Nota: ADT=CTOT del vuelo, de tenerlo.

7. Siguiente frecuencia.
8. Letra de la información ATIS vigente.

9. Información adicional, que incluirá la autorización de puesta en marcha o las instrucciones para solicitarla en caso de no cumplirse los parámetros de aprobación de puesta en marcha indicados en AD 2, casilla 20, 1.3.4.

• Cuando se envíe un mensaje CLD en el rango válido de TOBT y TSAT, se recibirá autorización ATC y puesta en marcha. Si no se encontrase listo para puesta en marcha, el piloto no aceptará la autorización y enviará un nuevo mensaje o contactará vía voz con el controlador cuando esté listo.

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

• Cuando se reciba el mensaje CLD, el piloto:

- A. Si detecta alguna inconsistencia en el mensaje recibido, pasará a voz para solicitar una nueva autorización.
- B. Si considera la autorización del mensaje CLD correcta, responderá vía enlace de datos con un mensaje CDA (Departure Clearance Echoback).

• Si no se recibe por parte del piloto un mensaje CDA dentro del tiempo de espera, o se recibe un CDA inconsistente con el mensaje CLD previo, la comunicación vía enlace de datos se terminará y se recibirá un mensaje "CDA REJECTED" en el FMS.

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

REA message request for flights regulated with CTOT.

In case of non-compliance with A-CDM parameters, ATC will not record the request for start-up and the pilot should contact his flight coordinator to correct A-CDM parameters. Malaga Clearance will not provide information about non-compliance of the A-CDM process to avoid frequency overload.

Once the start-up request has been recorded and TSAT information has been provided, in order to avoid saturating the CLR frequency, pilots will refrain from making successive calls before receiving the call from Malaga Clearance to approve their start-up in accordance with the updated TSAT.

If Malaga Clearance does not receive a start-up request within 5 minutes after TOBT has been given, the flight will lose its TSAT and its start up will not be authorized. It will be required to receive a new updated TOBT and EOBT so that the flight can be sequenced again and receive a new TSAT. The TOBT and/or EOBT update can only be done by the airline or its ground handling agent, so pilots will refrain from making requests to ATC in this regard.

The push-back request should be made on the corresponding GMC frequency, and should start within 5 minutes from receipt of the start-up clearance. Clearance for pushback can only be given by GMC. In remote aircraft stands, taxiing requests must be made within 10 minutes of receiving the start-up clearance.

At all aircraft stands in contact with the terminal building, it is prohibited to start engines at a rate above idle until the aircraft has completed the pushback and has been expressly authorized to do so.

For start-up manoeuvres with GPU or external APU, the aircraft should request authorization for cross-bleed start in addition to pushback authorization at ground control radio frequency and subsequently start up one engine, perform the pushback manoeuvre maintaining idle engine power until positioned on the apron taxiway, and then the power can be increased in order to start up the rest of the engines, strictly as necessary.

1.4 ATC AUTHORIZATION REQUEST AND START UP VIA DATA LINK

Data Link (DCL) departure procedures are applied at MÁLAGA/Costa del Sol airport in the provision of ATC clearance and start-up services. For more information on the DCL service, see AIP ENR 1.5, section 3. DEPARTING FLIGHTS, ATC and startup clearance via data link (DCL).

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

The pilot may request the ATC clearance by DCL in accordance with the start-up procedures (see AD 2, item 20, 1.3.4) with a maximum of 30 minutes before the TOBT (CDM mode) or EOBT (without CDM).

• The pilot must request ATC and S/U clearance together via RCD. The RCD message (Departure Clearance Request) must contain the following information:

1. Aircraft callsign in accordance with the filed flight plan (FPL).
2. Aerodrome of origin.
3. Aircraft stand.
4. Destination aerodrome.
5. Letter corresponding to the ATIS information received.
6. ICAO aircraft type designator.

Any free text sent via the RCD by the pilot will not be considered by the ATC. Special requests will always be made via voice communications.

• The pilot will receive a message acceptance "RCD RECEIVED" or cancellation "RCD REJECTED".

• When communicating approval, Malaga Clearance will issue a CLD message with the following fields:

1. Aircraft callsign.
2. Destination aerodrome.
3. Assigned runway for departure.
4. Take-off procedure (SID).

Note: The initial altitude will correspond to the published SID.

5. SSR code mode A (SQUAWK).
6. ADT (Approved Departure Time).

Note: ADT = CTOT of the flight, if applicable.

7. Next frequency.
8. Current ATIS information letter.

9. Additional information, which will include start-up clearance or instructions to request it in case of failure to comply with the startup approval parameters indicated in AD 2, Item 20, 1.3.4.

• When a CLD message is sent in the valid range of TOBT and TSAT, ATC clearance and start-up will be received. If not ready for start-up, the pilot must not accept the authorization and will either send a new message or contact via voice communications to the controller when ready.

• When an FSM message of the type "REVERT TO VOICE PROCEDURES" is received, communication via data link will be terminated and must be reverted to voice procedures.

• When a CLD message is received, the pilot:

- A. If any inconsistencies in the received message are detected, the pilot must revert to voice procedures and request a new authorization.
- B. If the pilot considers the authorization CLD message to be correct, he/she must respond via data link with a CDA message (Departure Clearance Echoback).

• If a CDA message is not received by the pilot within the waiting time, or a CDA that is inconsistent with the previous CLD message is received, communication via data link will be terminated and a "CDA REJECTED" message will be received in the FMS.

• When the correct CDA message is received, the ATC system will send the aircraft a "CLEARANCE CONFIRMED" message in the FMS and will terminate the communication via data link.

La petición de retroceso deberá ser solicitada en la frecuencia GMC correspondiente y comenzar antes de 5 minutos desde la recepción de la confirmación de puesta en marcha. La autorización de retroceso sólo puede darla GMC. En puestos de estacionamiento remotos, la petición de rodaje deberá producirse antes de 10 minutos desde la recepción de la confirmación de puesta en marcha.

The request for pushback must be requested on the corresponding GMC frequency and initiated within 5 minutes from the reception of the start-up clearance. Authorization for pushback can only be given by GMC. In remote aircraft stands, the taxiing request must be made within 10 minutes of receiving the start-up clearance.

1.5 PROCEDIMIENTO PASAR A VOZ

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

1.5 REVERT TO VOICE PROCEDURES

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

2.- MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

2.- GROUND MOVEMENT

2.1. Circulación en plataforma y área de maniobras.

2.1. Traffic in apron and manoeuvring area.

2.1.1. Tendrán preferencia las aeronaves que entren sobre las que salgan, excepto en los casos en que se haya iniciado el retroceso, que tendrán prioridad sobre las entradas.

2.1.1. Aircraft entering will have priority over those exiting, except in cases where push-back has already started, when the departing aircraft shall have priority.

2.1.2. Una vez iniciada una maniobra de retroceso, ésta tendrá prioridad sobre las aeronaves que entran, salvo TWY G-10.

2.1.2. Once the push-back manoeuvre has started, this aircraft shall have priority over entering aircraft, except by TWY G-10.

2.1.3. Las calles de rodaje denominadas R son calles de rodaje en plataforma y ATC no presta control en ellas. En particular, durante el rodaje por TWY L en cualquier sentido, previamente a realizar el giro de entrada a Rampa 8, los pilotos deben prestar especial atención a que no haya ninguna aeronave retrocedida que le impida el paso a su puesto de estacionamiento, permitiendo en tal caso que dicha aeronave retrocedida pueda salir de la Rampa 8 previamente.

2.1.3 The taxiways called R are apron taxiways and ATC does not provide control for them. In particular, while taxiing along TWY L in either direction, before accomplishing the entry turn for Ramp 8, pilots must pay special attention to ensure there is no aircraft pushing back that would block passage to their stand, in which case they must allow that other aircraft to exit Ramp 8 first.

2.1.4. Evitar colisiones con otras aeronaves u obstáculos es responsabilidad de:

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

- Los pilotos, en rodaje en plataforma y en tramos de calle de rodaje no visibles desde TWR (ver AD 2-LEMG GMC).

- Pilots taxiing in the apron and taxiway segments not visible from TWR (see AD 2-LEMG GMC).

- Las compañías de asistencia en tierra durante el remolcado.

- Handling companies during towing.

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

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

2.1.6. Para evitar incidentes causados por chorro de motores, los pilotos deberán tener en cuenta que las áreas y espacios definidos en las plataformas, están diseñadas considerando que las aeronaves maniobran utilizando potencias similares a las de ralentí.

2.1.6. To avoid incidents due to jet blast, pilots must take into account that the areas and spaces defined on the aprons are designed considering that aircraft manoeuvre using powers similar to the idling.

En caso de que por alguna circunstancia, dentro de la plataforma se requiera incrementar la potencia, los pilotos deberán coordinar con ATC para que envíe a un señalero que verifique y comunique a ATC la viabilidad de la maniobra y en su caso la supervise.

When for some reason, an aircraft requires increased power in the apron, pilots must request ATC to send a signalman to check and report to ATC the viability of the manoeuvre and supervise it, if appropriate.

2.1.7. Las aeronaves se aproximarán lo máximo posible a los puntos de espera de la pista e intermedios, ya que no se garantiza espacio libre por detrás de las mismas (ver AD 1.1), siendo responsabilidad del comandante de la aeronave vigilar el entorno y tomar las medidas para evitar colisiones con otras aeronaves, así como informar a ATC cuando no pueda cumplir una autorización. En caso de que exista alguna duda sobre si una aeronave situada en un punto de espera de la pista o punto de espera intermedio puede ser sobrepasada de forma segura, la aeronave en rodaje deberá detenerse, notificar a ATC y solicitar instrucciones alternativas.

2.1.7 Aircraft shall approach as closely as possible to the runway and intermediate holding positions, because no free space behind them is guaranteed (see AD 1.1), and it is the responsibility of the pilot in command to monitor the surroundings and take measures to avert collisions with other aircraft, and likewise to inform ATC when it is not possible to comply with a clearance. In the event there is any doubt about whether an aircraft at the runway holding position or intermediate holding position can be passed safely, the taxiing aircraft must halt, notify ATC and request alternative instructions.

2.1.8. TWY R1 es de sentido único, contrario a las agujas del reloj. La numeración de los puestos de estacionamiento es creciente con el sentido del rodaje de TWY R1.

2.1.8. TWY R1 is one way, counter-clockwise direction. The numbering of the parking stands increases with the direction of taxiing of TWY R1.

2.2. El Control de Rodadura es responsable de:

2.2. Ground Control is responsible for:

- El control de todos los movimientos de aeronaves, personas y vehículos que se efectúen en el área de maniobras a excepción de la pista.

- The control of every movement of aircraft, personnel and vehicles on the manoeuvring area except for the runway.

- Expedir autorizaciones para el retroceso remolcado y rodaje de las aeronaves atendiendo exclusivamente al TTOT.

- Issuing clearances for towed push-back and taxiing of aircraft on the basis of the TTOT alone.

- Comunicar a las aeronaves los puestos de estacionamiento que asigne el Centro de Operaciones (CEOPS).

- Reporting the stand assigned to the aircraft by the Operation Center (CEOPS).

→ 2.2.1. El mismo personal ATC de TWR asume los servicios de prestación del SDP, de acuerdo con los procedimientos establecidos por el aeropuerto.

2.2.1. The same TWR ATC personnel will provide SDP, in accordance with the procedures established by the airport.

2.2.2. La responsabilidad del personal ATC en sus atribuciones como agente SDP consiste, por lo tanto, en:

2.2.2. In their role as SDP agents, it will be the responsibility of ATC personnel to:

- Gestionar el movimiento de las aeronaves en plataforma para su integración en el flujo de tránsito aéreo, aplicando los procedimientos establecidos,

- Manage aircraft movement on the apron in order to integrate them in the air traffic flow, applying the established procedures,

- Expedir autorizaciones de retroceso y rodaje en plataforma,

- Issue clearance for push-back and taxiing on the apron,

- Transmitir a las aeronaves la información operativa relevante conocida que no haya sido previamente transmitida por otros medios de información aeronáutica y alertar a CEOPS sobre los accidentes y daños materiales conocidos que tengan lugar en la plataforma.

- Transmit to aircraft all known and relevant operational information which has not been previously transmitted by other aeronautical information media, and to report to the Airport Operations Coordination Centre (CEOPS) known accidents and material damage that occur on the apron.

2.2.3. A los efectos mencionados, la responsabilidad de evitar colisiones con otras aeronaves u obstáculos está definida en el epígrafe 2.1.4.

2.2.3. For the above purposes, the responsibility for avoiding collisions with other aircraft or obstacles is defined in Section 2.1.4.

2.3. Aeronaves de salida.

2.3. Departing aircraft.

→ 2.3.1. Los pilotos contactarán con Málaga Rodadura para solicitar permiso de retroceso remolcado y/o rodaje de aeronaves cuando están completamente listos para comenzar la maniobra y dentro de los 5 minutos siguientes a la hora aprobada de puesta en marcha, conforme al epígrafe 1.3.4. En caso de no poder cumplirlo el piloto deberá informar a ATC.

2.3.1. Pilots shall contact with Málaga Ground to request clearance for towed push-back and/or taxiing of aircraft when they are completely ready to begin the manoeuvre and within 5 minutes of the approved start-up time, in compliance with Section 1.3.4. In the event that they can not comply, pilots shall notify ATC.

2.3.2. Las aeronaves iniciarán el retroceso remolcado o rodaje inmediatamente después de ser autorizados a ello. En caso de no poder cumplir deberán notificarlo a Málaga Rodadura.

2.3.2. Aircraft shall start the towed push-back or taxiing, just after the aircraft is cleared to do so. If they can not comply, they must notify to Málaga Ground.

2.3.3. Atendiendo a las incompatibilidades en el apartadero de espera RWY 13/31, todas las aeronaves que procedan a esa pista rodarán inicialmente hasta el punto de espera intermedio en rodaje correspondiente según la RWY en servicio, denominados A3 (RWY 13) y A1 (RWY 31).

2.3.3. Bearing in mind the incompatibilities of the holding bay of RWY 13/31, all aircraft proceeding to this runway shall initially taxi up to the corresponding intermediate holding position as per the RWY in service, named A3 (RWY 13) and A1 (RWY 31).

2.3.4. A menos que ATC indique otra cosa, todas las aeronaves que procedan a la RWY 30 rodarán, inicialmente, hasta el punto de espera intermedio C-2/D-2 (RWY 30).

2.3.4. Unless ATC advises otherwise, all aircraft that shall proceed to RWY 30 shall taxi, initially, up to the intermediate holding position C-2/D-2 (RWY 30).

- 2.3.5. Desde Rampa 1, las aeronaves que deban acceder a la calle de rodaje principal vía G-1, rodarán inicialmente hasta el punto de espera intermedio en rodaje situado en dicha GATE.
- 2.3.6. En todos los puestos de estacionamiento con salida autónoma, la maniobra de salida se realizará a la mínima potencia requerida para iniciar el rodaje.
- 2.3.7. Las maniobras de retroceso se efectuarán según se especifica en AD 2-LEMG PDC 1.3/4/5/6/7, salvo instrucciones en contra de Control de Rodadura.
- 2.4. Aeronaves de llegada.
- 2.4.1. Excepto en las rampas 7, 8 y 9, en general, el rodaje entre la GATE de la plataforma y el puesto de estacionamiento se realizará acompañado de vehículo "SIGAME", siendo la supervisión del mismo imprescindible para el atraque o estacionamiento.
- 2.4.2. En la rampa 8 sólo se prestará el servicio de guiado mediante vehículo "SIGAME" en los puestos en los que el sistema de guía de atraque visual esté U/S. En las rampas 7, 8 y 9 también se realizará el servicio de guiado tanto a petición de TWR, como a requerimiento del piloto o en casos excepcionales (Obras que afecten a las rampas, activación de procedimientos LVP, activación de procedimientos de condiciones meteorológicas adversas, ...).
- 2.5. Limitaciones de rodaje.
- a) Generalidades.
- Clasificación de aeronaves según el Capítulo 1 del Anexo 14 de OACI:
Letra de clave F: Envergadura igual o superior a 65 m, e inferior a 80 m.
Letra de clave E: Envergadura igual o superior a 52 m, e inferior a 65 m.
Letra de clave D: Envergadura igual o superior a 36 m, e inferior a 52 m.
Letra de clave C: Envergadura igual o superior a 24 m, e inferior a 36 m.
Letra de clave B o inferior: Envergadura inferior a 24 m.
- b.1) Puntos de espera RWY 13/31.
- Para el acceso a RWY 13/31, a menos que ATC indique lo contrario, en el caso de que opere una sola aeronave se usará preferentemente HN-3 o HS-3, según la RWY que esté en servicio.
HN-1R cerrada.
El acceso hacia HS-1 se realizará por el primer acceso a la calle desde la TWY A.
Restricciones entre aeronaves máximas para entrar en HN y HS, según la RWY que esté en servicio:

- 2.3.5. From Ramp 1, aircraft which must gain access to the main taxiway via G-1, shall initially taxi up to the intermediate holding position located at that GATE.
- 2.3.6. In all stands with autonomous exit, the exit manoeuvre shall be carried out at minimum regime to initiate taxiing.
- 2.3.7. Push-back manoeuvres shall be accomplished as stipulated in AD 2-LEMG PDC 1.3/4/5/6/7, unless otherwise instructed by Ground Control.
- 2.4. Arriving aircraft.
- 2.4.1. Except for ramps 7, 8 and 9, in general, taxiing between the apron GATE and the stand shall be made with the "FOLLOW ME" vehicle, supervision by the same for docking or parking being indispensable.
- 2.4.2. On ramp 8, guidance service by means of a "FOLLOW ME" vehicle shall only be provided at stands with the U/S visual docking guidance system. On ramps 7, 8 and 9, the guidance service will also be provided, both on request from TWR, and as required by the pilot, or in exceptional cases (works that affect the ramps, activation of LVP procedures, activation of adverse weather procedures, etc.).
- 2.5. Taxiing restrictions.
- a) General.
- Aircraft classification according to chapter 1 of Annex 14 ICAO:
Code letter F: wingspan 65 m or above, and below 80 m.
Code letter E: wingspan 52 m or above, and below 65 m.
Code letter D: wingspan 36 m or above, and below 52 m.
Code letter C: wingspan 24 m or above, and below 36 m.
Code letter B or below: wingspan below 24 m.
- b.1) Holding positions RWY 13/31.
- Unless otherwise advised by ATC, access to RWY 13/31 shall be carried out preferably via HN-3 or HS-3, whenever only one aircraft is operating, according to the RWY in use.
HN-1R closed.
The access towards HS-1 shall be carried out by the first access to the taxiway from TWY A.
Restrictions on maximum aircraft permitted to enter HN and HS, according to the RWY in use:

TWY	HN-1L HS-1	HN-2 HS-2	HN-3 HS-3
MAX ACFT	D	C	D
	C	(X)	E
	C	E	(X)

(X) Puntos de espera no ocupados // Holding positions unoccupied.

Existen incompatibilidades entre aeronaves situadas en los puntos de espera de acceso a RWY situados en E-1, E-3 y E-6 y el rodaje por la TWY A.

There are incompatibilities between aircraft situated at holding positions for access to RWY located on E-1, E-3 and E-6 and taxiing by TWY A.

ACFT E-1 / E-6	MAX ACFT BYPASS
A-B-C	E
D	(X)
E	(X)

ACFT E-3	MAX ACFT BYPASS
B	E
C	D
D	(X)
E	(X)

b.2) Puntos de espera RWY 30.

Las calles de acceso a RWY 30 no presentan limitaciones por tipo de aeronave siempre que la asignación de los mismos se realice de sur a norte (HE-3, HE-2, HE-1).

Existen incompatibilidades entre aeronaves situadas en los puntos de espera HE-2 y HE-1 y el rodaje por la TWY D y su acceso desde TWY F, de modo que el acceso al punto de espera HE-3 se realizará según la siguiente tabla:

ACFT HE-1 / HE-2	MAX ACFT BYPASS VÍA TWY D
E	(X)
D	B
C	D

b.2) Holding positions RWY 30.

Access taxiways to RWY 30 will not have limitations by aircraft type as long as they are allocated from South to North (HE-3 HE-2, HE-1).

There are incompatibilities between aircraft situated at holding positions HE-2 and HE-1 and taxiing via TWY D and its access from TWY F, so that access to holding position HE-3 shall be carried out according to the following table:

c) Plataforma.

c) Apron.

TWY	MAX SPAN
B (BTN TWY R6A & L)	52 m
G-1	24 m
G-2	29 m (FM Gate G-2 TO PRKG 461) 24 m (FM PRKG 461)
R1	24 m
R3	52 m
R4	65 m (FM Gate G-4 TO PRKG 16) 52 m (FM PRKG 16)
R5	47.5 m (FM Gate G-5/G-6 TO PRKG 25) 41 m (FM PRKG 25 TO 23) 36 m (FM PRKG 23)
R6A	52 m (FM Gate G-7 TO PRKG 35) 41 m (FM PRKG 35 TO 33) 36 m (FM PRKG 33)
R6B	52 m
R6C	52 m
R8	38.1 m (FM TWY L TO PRKG 66) 36 m (FM PRKG 66)

Debido a la existencia de menos de 4.5 m entre la rueda del tren exterior del tren principal y el borde de calle de rodaje, deberán realizar maniobras de "sobreviraje" las aeronaves indicadas en los giros según se describe en la siguiente tabla:

Given that the distance between the outer wheel of the main landing gear and the taxiway edge is less than 4.5 m, "oversteering" manoeuvres must be performed by the indicated aircraft when turning as described in the table below:

GIRO/TURN	TWY	SOBREVIRAJE // OVERSTEERING
TWY E-2 > G-5	E-2	ACFT letra de clave E // Letter code E ACFT
TWY A NB > Q1	Q	ACFT letra de clave E // Letter code E ACFT
TWY A NB > G-7 > B NB	G-7	B764-ER
TWY A NB > G-4 > B SB	G-4	B764-ER, ACFT letra de clave E // Letter code E ACFT
TWY A SB > G-4 > B SB	G-4	ACFT letra de clave D Y E // Letter code D and E ACFT
TWY A SB > G-3 > B NB	G-3	ACFT letra de clave D Y E // Letter code D and E ACFT
TWY A NB > G-3 > B NB	G-3	ACFT letra de clave D Y E // Letter code D and E ACFT
APN > B NB > G-3 > A SB	G-3	ACFT letra de clave D Y E // Letter code D and E ACFT
APN > B NB > G-3 > A NB	G-3	ACFT letra de clave D Y E // Letter code D and E ACFT
TWY G-2 > A NB	G-2	DH8D, B737-MAX 10
TWY A NB > G-2	G-2	DH8D, B737-MAX 10
APN > L > D NB	L	A346
APN > C > R9B > D SB	R9B	ACFT letra de clave E // Letter code E ACFT
TWY D SB > R9B > C	R9B	ACFT letra de clave E // Letter code E ACFT
APN > C NB > F > D NB	F	ACFT letra de clave E // Letter code E ACFT
TWY D NB > F > C NB	F	ACFT letra de clave E // Letter code E ACFT

2.6. Fallo de comunicaciones.

En el caso de que una aeronave, operando en el área de maniobras, experimente un fallo en las comunicaciones, continuará por la ruta asignada hasta el límite del permiso, extremando las precauciones para evitar desvíos de la misma. Una vez allí, mantendrá la posición y esperará la llegada de un vehículo "SÍGAME" que le conducirá al puesto de estacionamiento.

2.6. Communications failure.

Whenever an aircraft, operating in the manoeuvring area, experiences a communications failure, it must continue by the assigned route to its clearance limit taking extreme caution to avoid detours. Aircraft must hold position at this point and wait for the arrival of a "FOLLOW ME" vehicle in order to be guided to the aircraft stand.

3.- OPERACIÓN DE AERONAVES DE LETRA DE CLAVE F

- Para aeronaves de envergadura superior a 65 m el AD está disponible sólo para aeronaves AN124, C5M, B748 y A388, sujeto a los siguientes requisitos:
- No se permiten ni llegadas, ni salidas, ni permanencias sin la autorización del Aeropuerto.
- Para que pueda operar esta aeronave es obligatoria una solicitud previa de la Compañía Aérea o del Agente Handling y una autorización explícita del Centro de Operaciones del Aeropuerto. Dicha solicitud debe ser realizada con al menos 7 días de antelación al correo electrónico ceopsagp@aena.es conteniendo, como mínimo, la siguiente información:
 - Tipo de aeronave.
 - Fecha y hora de llegada.
 - Fecha y hora de salida.
- La operación de este tipo de aeronave puede tener restricciones. Serán publicadas por NOTAM.

3.- OPERATION OF CODE LETTER F AIRCRAFT

- For aircraft of wingspan greater than 65 m, the AD is available only to the models AN124, C5M, B748 and A388, subject to the following requirements:
- Arrivals, departures and stay, are not allowed without the airport clearance.
- For the aircraft to be able to operate, prior request from the Air Carrier or Handling Agent and explicit clearance from the Operational Centre of the Airport are mandatory. The request must be made at least 7 days in advance to the e-mail address ceopsagp@aena.es, including at least the following information:
 - Type of aircraft.
 - Date and time of arrival.
 - Date and time of departure.
- The operation of this type of aircraft might be subject to restrictions. They will be published by NOTAM.

3.1 Puesto de estacionamiento.

- PRKG 09 (exclusivo para B747-8).
- PRKG V5 (exclusivo para AN-124, C5 Galaxy y A380).
- PRKG W5 (exclusivo para AN-124, C5 Galaxy y A380).
- PRKG 90F (exclusivo para B747-8).

3.1 Stand.

- PRKG 09 (exclusively for B747-8).
- PRKG V5 (exclusively for AN-124, C5 Galaxy and A380).
- PRKG W5 (exclusively for AN-124, C5 Galaxy and A380).
- PRKG 90F (exclusively for B747-8).

3.2. Rutas de rodaje.

a) Llegadas.

El Agente de Handling comprobará, antes de la llegada de la aeronave, que no hay equipos, ni personas, que pudieran ser afectadas por la maniobra de estacionamiento en el puesto de estacionamiento, prestando atención a la presencia de equipos y/o personas.

Dependiendo del puesto de estacionamiento, las zonas a inspeccionar son:

- PRKG 09: Vial de servicio colindante a los PRKG 05 y 07 y zona rayada entre los PRKG 05 y 07.
- PRKG V5: Vial de servicio anexo a los PRKG V2 y V3, vial de servicio anexo a los PRKG W2 y W3 y zonas de solape entre los PRKG V1, V2.
- PRKG W5: Vial de servicio anexo a PRKG W1, vial de servicio que rodea la Rampa 7 al norte y zona de solape entre los PRKG W1 y W2.
- PRKG 90F: Vial de servicio anexo a los PRKG 90 y 92 y zona de equipos EPA K, EPA L, EPA M, ESA AM, ESA AN, anexas a los PRKG 90 y 92.

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

- Aterrizaje por RWY 12:
 - PRKG 09: E-11 / D / L / G-10 / A / G-3 / 09.
 - PRKG V5: E-11 / D / Q / B / R7C / V5.
 - PRKG W5: E-11 / D / Q / B / R7D / W5.
 - PRKG 90F: E-11 / F / C / R9C (o D / R9B) / 90F.
- Aterrizaje por RWY 13:
 - PRKG 09: HS-3 / A / G-3 / 09.
 - PRKG V5: HS-3 / A / G-13 / B / R7C / V5.
 - PRKG W5: HS-3 / A / G-13 / B / R7D / W5.
 - PRKG 90F: HS-3 / A / G-10 / L / D / R9B (o F / C / R9C) / 90F.
- Aterrizaje por RWY 31:
 - PRKG 09: HN-3 / A / G-3 / 09.
 - PRKG V5: HN-3 / A / Q / B / R7C / V5.
 - PRKG W5: HN-3 / A / Q / B / R7D / W5.
 - PRKG 90F: HN-3 / A / Q / D / R9B (o F / C / R9C) / 90F.

b) Salidas.

El Agente de Handling comprobará, antes del encendido de los motores, que no hay equipos, ni personas, en la zona de seguridad detrás de la aeronave, incluyendo, además en función del puesto de estacionamiento seleccionado:

- PRKG 09: Vial de servicio anexo que conduce a rampa 2 y zonas rayadas entre los PRKG 03 y 05.
- PRKG V5: Vial de servicio anexo a los PRKG V y zonas de solape entre los PRKG V.
- PRKG W5: Vial de servicio anexo a los PRKG W y zonas de solape entre los PRKG W.
- PRKG 90F: Viales de servicio anexos a los PRKG 88, 90 y 92, vial de servicio que cruza a los PRKG 95 y 97 y zona de equipos EPA K, EPA L, EPA M, ESA AM, ESA AN, anexas a los PRKG 90 y 92.

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

- Despegue por RWY 13 por la posición selección:
 - PRKG 09: 09 / G-3 / A / HN-3.
 - PRKG V5: V5 / B / G-13 / A / HN-3.
 - PRKG W5: W5 / B / G-13 / A / HN-3.
 - PRKG 90F: 90F / R9C / L / D / Q / A / HN-3.
- Despegue por RWY 31 por la posición selección:
 - PRKG 09: 09 / G-3 / A / HS-1.
 - PRKG V5: V5 / B / G-12 / A / HS-1.
 - PRKG W5: W5 / B / G-13 / A / HS-1.
 - PRKG 90F: 90F / R9C / L / G-10 / A / HS-1.

3.3 Restricciones operativas.

- Los PAPI actuales no son aptos para su utilización por aeronaves de letra de clave F.
- Dadas las características de estas aeronaves, tanto en salida como en llegada, las aeronaves de letra de clave F deberán realizar el rodaje a velocidad reducida, con los motores al ralentí y, siempre que sea posible, con los motores externos apagados.
- En el Aeropuerto de MÁLAGA/Costa del Sol se permitirán las operaciones de estas aeronaves durante condiciones de visibilidad reducida para el despegue de la misma.
- Las aeronaves de letra de clave F despegarán siempre por la RWY 13/31, en función del viento dominante.
- En condiciones IMC, mientras haya una aeronave de letra de clave F en aproximación final por RWY 13/31, o en pista tras tomar tierra, ATC no autorizará el rodaje de otra aeronave en la TWY A. Sí se permite la espera de aeronaves en los puntos de espera HN-3 (RWY 13), HS-2 o HS-3 (RWY 31).
- En condiciones IMC, mientras haya una aeronave de letra de clave F en aproximación final por RWY 12, no se autorizarán rodajes por la TWY D paralela a RWY, ni la presencia de aeronaves en los puntos de espera de esa RWY.

3.4 Restricciones de rodaje.

- En condiciones IMC, durante el rodaje de la aeronave de letra de clave F por la TWY A no se autorizarán aterrizajes instrumentales en la RWY 13/31. Análogamente, durante el rodaje de la aeronave por la TWY D no se admitirán aterrizajes instrumentales por la RWY 12. Sí podrán autorizarse aquellas operaciones visuales compatibles con las condiciones meteorológicas existentes.
- En condiciones IMC, mientras una aeronave se encuentre en aproximación final o en pista tras tomar tierra por RWY 13/31, no se permitirá la presencia de una aeronave de letra de clave F en la TWY A paralela a la pista. Sí se permite la presencia de estas aeronaves en los puntos de espera HN-3 o HS-1.

3.2. Taxiing routes.

a) Arrivals.

Prior to the arrival of the aircraft, the Handling Agent shall verify that no equipment or persons could be affected by the parking manoeuvre at the stand, by checking for the presence of the same.

As determined by the stand, the zones to be inspected are:

- PRKG 09: Service road adjoining PRKG 05 and 07 and striped area between PRKG 05 and 07.
- PRKG V5: Service road next to PRKG V2 and V3, service road next to PRKG W2 and W3 and overlap areas between the PRKG V1 and V2.
- PRKG W5: Service road next to PRKG W1, service road surrounding Ramp 7 to the North and overlap area between PRKG W1 and W2.
- PRKG 90F: Service road next to PRKG 90 and 92 and equipment areas EPA K, EPA L, EPA M, ESA AM, ESA AN, next to PRKG 90 and 92.

As determined by the landing runway, the taxiing route will be:

- Landing via RWY 12:
 - PRKG 09: E-11 / D / L / G-10 / A / G-3 / 09.
 - PRKG V5: E-11 / D / Q / B / R7C / V5.
 - PRKG W5: E-11 / D / Q / B / R7D / W5.
 - PRKG 90F: E-11 / F / C / R9C (or D / R9B) / 90F.
- Landing via RWY 13:
 - PRKG 09: HS-3 / A / G-3 / 09.
 - PRKG V5: HS-3 / A / G-13 / B / R7C / V5.
 - PRKG W5: HS-3 / A / G-13 / B / R7D / W5.
 - PRKG 90F: HS-3 / A / G-10 / L / D / R9B (or F / C / R9C) / 90F.
- Landing via RWY 31:
 - PRKG 09: HN-3 / A / G-3 / 09.
 - PRKG V5: HN-3 / A / Q / B / R7C / V5.
 - PRKG W5: HN-3 / A / Q / B / R7D / W5.
 - PRKG 90F: HN-3 / A / Q / D / R9B (or F / C / R9C) / 90F.

b) Departures.

Before start-up, the Handling Agent shall verify that no equipment or persons are present in the safety area behind the aircraft and also inspecting, as determined by the stand selected:

- PRKG 09: Service road next to ramp 2 and striped areas between PRKG 03 and 05.
- PRKG V5: Service road next to the PRKG V and overlap areas between the PRKG V.
- PRKG W5: Service road next to the PRKG W and overlap areas between the PRKG W.
- PRKG 90F: Service roads next to the PRKG 88, 90 and 92, service road crossing PRKG 95 and 97 and equipment areas EPA K, EPA L, EPA M, ESA AM, ESA AN, next to PRKG 90 and 92.

Depending on the take-off runway, the taxiing route will be:

- Take-offs from RWY 13 from the selected stand:
 - PRKG 09: 09 / G-3 / A / HN-3.
 - PRKG V5: V5 / B / G-13 / A / HN-3.
 - PRKG W5: W5 / B / G-13 / A / HN-3.
 - PRKG 90F: 90F / R9C / L / D / Q / A / HN-3.
- Take-offs from RWY 31 from the selected stand:
 - PRKG 09: 09 / G-3 / A / HS-1.
 - PRKG V5: V5 / B / G-12 / A / HS-1.
 - PRKG W5: W5 / B / G-13 / A / HS-1.
 - PRKG 90F: 90F / R9C / L / G-10 / A / HS-1.

3.3 Operational restrictions.

- The current PAPI are not suitable for use by code letter F aircraft.
- Given the characteristics of these aircraft, both in departure and in arrival, code letter F aircraft must perform taxiing at reduced speed, with engines set to idling and, whenever possible, with the outer engines switched off.
- At the airport of MÁLAGA/Costa del Sol, take-off operations of these aircraft are permitted under conditions of low visibility.
- Code letter F aircraft shall always take off by RWY 13/31, depending on the prevailing wind.
- In IMC conditions, while a code letter F aircraft is on final approach by RWY 13/31, or is on the ground after touchdown, ATC shall not authorize the taxiing of any aircraft on TWY A. However, holding of aircraft at holding positions HN-3 (RWY 13), HS-2 or HS-3 (RWY 31) will be permitted.
- In IMC conditions, while a code letter F aircraft is on final approach by RWY 12, taxiing via TWY D parallel to the RWY, shall not be permitted, and nor shall be the presence of aircraft at the holding positions of that RWY.

3.4 Taxiing restrictions.

- In IMC conditions, during the taxiing of a code letter F aircraft via TWY A instrument landings by RWY 13/31 shall not be authorized. Similarly, during the taxiing of an aircraft via TWY D, instrument landings by RWY 12 shall not be accepted. However, those visual operations compatible with the prevailing weather may be authorized.
- In IMC conditions, while an aircraft is on final approach or on the RWY after touchdown by RWY 13/31, the presence of a code letter F aircraft on TWY A parallel to the runway shall not be permitted. However, the presence of these aircraft at holding positions HN-3 or HS-1 is permitted.

- c) En condiciones IMC, mientras una aeronave se encuentre en aproximación final o en pista tras tomar tierra por RWY 12, no se permitirá la presencia de una aeronave de letra de clave F en la TWY D paralela a la pista.
- d) Durante el rodaje de la aeronave de letra de clave F por TWY A, y hasta alcanzar HN-3 o HS-1, no se permitirá el cruce con aeronaves circulando por la TWY B y viceversa.
- e) No se permitirá la presencia de otras aeronaves en los apartaderos de espera de THR 13 o 31 durante la operación de una aeronave de letra de clave F en los mismos.
- f) Durante las operaciones de entrada/salida de las aeronaves de letra de clave F hacia/desde el puesto de estacionamiento seleccionado, los siguientes puestos de estacionamiento deben estar libres:
- PRKG 09: 05, 07.
 - PRKG V5: V2, V3, V4.
 - PRKG W5: W2, W3, W4.
 - PRKG 90F: 90, 92.
- g) Por existir menos de 4 m entre la rueda del tren exterior del tren principal de las aeronaves con letra de clave F y el borde de la calle de rodaje, el movimiento de este tipo de aeronaves debería realizarse con la maniobra de sobreviraje en la medida de lo posible:
- Para el B747-8: En el giro de TWY D a TWY F.
 - Para el A380: En el giro desde E-11 hacia TWY D, al salir de RWY 13/31 por HN-3 o HS-3, en el giro de HN-3 a TWY A, en el giro de TWY B hacia R7D, en el giro interno de HS-1 y al acceder a RWY 13/31 por HN-3 o HS-1.
- h) El rodaje de aeronaves de letra de clave F se realizará en todo momento guiado por vehículo "SIGAME", desde/hasta la barra de parada en HN-3 o HS-3, o en TWY D en el punto de unión con E-11, según la pista de aterrizaje sea la 31, la 13 o la 12, respectivamente hasta/desde el puesto de estacionamiento.
- i) Toda ruta de rodaje no incluida en este procedimiento se considera prohibida para las aeronaves de clave superior.

- c) In IMC conditions, while an aircraft is on final approach or on the runway after touchdown by RWY 12, the presence of a code letter F aircraft on TWY D parallel to the runway shall not be permitted.
- d) During the taxiing of a code letter F aircraft via TWY A, and until it reaches HN-3 or HS-1, crossing with code letter F aircraft, taxiing via TWY B shall not be permitted and vice versa.
- e) The presence of other aircraft at the holding bays of THR 13 or 31 during the operation of a code letter F aircraft on those runways shall not be permitted.
- f) During operations by code letter F aircraft to enter/exit the selected stand, the following stands must be clear:
- PRKG 09: 05, 07.
 - PRKG V5: V2, V3, V4.
 - PRKG W5: W2, W3, W4.
 - PRKG 90F: 90, 92.
- g) As there is less than 4 m between the outer wheel of the main landing gear of code letter F aircraft and the taxiway edge, movement of this type of aircraft must be performed with the oversteering manoeuvre to the extent possible:
- For the B747-8: At the turn from TWY D to TWY F.
 - For the A380: At the turn from E-11 to TWY D, on exiting RWY 13/31 via HN-3 or HS-3, at the turn from HN-3 to TWY A, at the turn from TWY B to R7D, at the internal turn of HS-1 and accessing RWY 13/31 via HN-3 or HS-1.
- h) Taxiing of code letter F aircraft shall be accomplished at all times with the guidance of the "FOLLOW ME" vehicle, from/to the stop bar on HN-3 or HS-3, or on TWY D at the junction with E-11, depending on whether the landing runway is 31, 13 or 12, respectively, all the way to/from the stand.
- i) Any taxiing route not included in this procedure is considered to be prohibited for higher code letter aircraft.

4.- OPERACIÓN DE HELICÓPTEROS

Este apartado define, exclusivamente, la operación para los helicópteros con puesto de estacionamiento asignado en las rampas de uso civil de MÁLAGA/Costa del Sol AD y que no dispongan de carta de exención en los términos prescritos en el RD. 552/2014, Artículos 24 a 31, y en el Artículo 4 del Reglamento del Aire (SERA). De acuerdo a lo anterior, y al no estar definida en el Aeropuerto de Málaga/Costa del Sol una zona específica para operar con helicópteros, estos son tratados como aeronaves de ala fija. La única pista definida como FATO es la RWY 13/31, por lo que los helicópteros serán autorizados por ATC a despegar y aterrizar desde la RWY 13/31 exclusivamente e independientemente de la configuración de pista en uso.

LLEGADAS

- Los helicópteros de llegada podrán utilizar cualquiera de las calles de salida rápida habituales contempladas para aeronaves de ala fija en RWY 13/31 (E-1, E-2, E-3, E-4, E-5 ó E-6) así como aquellas al final de pista (HN-3 ó HS-3), según la pista en servicio, aunque preferentemente utilizarán la E-1 ó E-3.
- A continuación, serán autorizados por ATC a rodar vía TWY A hacia la GATE correspondiente (G-2 para Rampa 2 y G-3 para Rampa 3) donde seguirán las indicaciones del vehículo "SIGAME" para guiado hasta el puesto de estacionamiento.

SALIDAS

- De forma preferente, los helicópteros de salida serán autorizados por ATC a rodar desde puesto de estacionamiento a su GATE correspondiente (G-2 para Rampa 2; R3 – G-3 para Rampa 3) y TWY A en dirección norte hasta uno de los puntos de espera intermedios denominado "AH" o "A2" donde, respectivamente, esperarán instrucciones del ATC para entrar y despegar de pista en servicio vía calle de salida rápida E1 (1) o E3 (1).
- Por motivos operacionales, también pueden ser utilizadas el resto de calles de acceso a pista 13/31 contempladas para aeronaves de ala fija (E-6, HN-1L, HN-1R, HN-2, HN-3, HS-1, HS-2 y HS-3), siendo en estos casos el rodaje y acceso a pista iguales que para el caso de aeronaves de ala fija.

(1) SALIDAS NOCTURNAS

- Entre el ocaso y el orto, el acceso a pista vía TWY E-3 no es utilizable y TWY E-1 sólo es utilizable con RWY 31 en servicio, por lo que estando RWY 13 en servicio se usará, preferentemente, TWY E-6.

REALIZACIÓN DE ARRANQUE CRUZADO

- La realización del arranque cruzado está reservada a aeronaves con APU inoperativa.
- Es necesario comunicar la necesidad de realizar esta maniobra al Centro de Operaciones del Aeropuerto:
 - Si la aeronave no es A318, A319, A320, A321, A330 y derivados ni B737 y derivados.
- Los aviones estacionados en remoto pueden realizar la maniobra en el propio puesto de estacionamiento.
- Los aviones estacionados en puestos de estacionamiento de contacto, realizarán la maniobra en el punto de retroceso una vez finalizado el retroceso.

4.- OPERATION OF HELICOPTERS

This item defines, exclusively, operation by helicopters with parking position allocated on the ramps for civil use in MÁLAGA/Costa del Sol AD and which do not hold a letter of exemption under the terms prescribed in RD. 552/2014, Articles 24 to 31, and Article 4 of Reglamento del Aire (SERA). In accordance with the foregoing, and given that there is no defined zone at Málaga/Costa del Sol Airport for helicopter operations, they are treated as fixed-wing aircraft. The only runway defined as FATO is RWY 13/31, therefore helicopters shall be cleared by ATC to lift off and land from RWY 13/31 exclusively and independently of the runway configuration in use.

ARRIVALS

- Helicopters on arrival may use any of the rapid exit taxiways provided for fixed-wing aircraft on RWY 13/31 (E-1, E-2, E-3, E-4, E-5 or E-6) as well as those at the end of the runway (HN-3 or HS-3), according to the runway in service, although they shall preferably use E-1 or E-3.
- They shall then be cleared by ATC to taxi via TWY A to the corresponding GATE (G-2 for Ramp 2 and G-3 for Ramp 3) where they shall follow the instructions of the "FOLLOW ME" vehicle for guidance to the parking stand.

DEPARTURES

- Preferably, departing helicopters shall be cleared by ATC to taxi from the parking stand of the corresponding GATE (G-2 for Ramp 2; R3 – G-3 for Apron 3) and TWY A northbound to one of the intermediate holding positions "AH" or "A2" where, respectively, they shall wait for instructions from ATC for entry and take-off from a runway in service via rapid exit taxiway E1 (1) or E3 (1).
- For operational reasons, the remaining access taxiways to runway 13/31 provided for fixed-wing aircraft (E-6, HN-1L, HN-1R, HN-2, HN-3, HS-1, HS-2 and HS-3) may also be used, with taxiing and runway access being the same as for fixed-wing aircraft.

(1) NIGHT-TIME DEPARTURES

- Between sunset and sunrise, runway access via TWY E-3 is not available and TWY E-1 is only available with RWY 31 in service, therefore TWY E-6 shall preferably be used when RWY 13 is in service.

CARRYING OUT CROSS-BLEED START

- Carrying out cross-bleed is only allowed for aircraft with inoperative APU.
- It is necessary to inform the Airport Operations Center of the need to perform this manoeuvre:
 - If the aircraft type is not A318, A319, A320, A321, A330 and derivatives, or B737 and derivatives.
- Aircraft parked on a remote stand may carry out the manoeuvre in the same stand.
- Aircraft parked on a contact stand shall carry out the manoeuvre at the push-back point when the push-back has been completed.

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, personal implicado).
- 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, etc.).

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

seguridad_operacional_agp@aena.es

Además de notificar al aeropuerto mediante el sistema indicado, en el caso específico de notificaciones de seguridad relacionadas con el proveedor de servicios de control de tránsito aéreo (área de maniobras, fases de vuelo y espacio aéreo ATS), es necesario enviar al menos los datos básicos del accidente, incidente, suceso o evento al proveedor de servicios de control de tránsito aéreo (ATC) remitiéndolos a la dirección de correo electrónico:

lecs.seg@enaire.es

→ OPERACIÓN DEL TRANSPONDEDOR EN MODO S CUANDO LA AERONAVE ESTÉ EN TIERRA

La dependencia ATC del aeropuerto de MÁLAGA/Costa del Sol dispone, entre otros, de información procedente del sistema de vigilancia ATS basado en multilateración.



Para permitir la cooperación necesaria con dicho sistema de vigilancia ATS, los operadores de aeronaves que pretendan utilizar el aeropuerto de MÁLAGA/Costa del Sol se asegurarán de que el transpondedor Modo S está disponible para operar, además de en el aire, cuando la aeronave esté en tierra.

Los pilotos deberán:

- a) Seleccionar el Modo AUTO y el código del Modo A asignado.
- b) Si el modo AUTO no está disponible, se seleccionará ON (ej.: XPDR) y el código del modo A asignado:
 - Desde la solicitud de remolcado o rodaje, lo que ocurra antes.
 - Después del aterrizaje 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 (ej.: el indicativo usado durante el vuelo), esta debería introducirse (a través del FMS o del Panel de Control del Transpondedor) 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 (ej.: BAW123, AFR6380...).

USO DEL IDIOMA INGLÉS EN RADIO-COMUNICACIONES

Siempre que en la/s frecuencia/s bajo la/s que se encuentra el área de maniobras exista un piloto que no sea de habla castellana, será obligatorio el uso del inglés en las comunicaciones tierra-aire entre aeronave y dependencia ATS; sin perjuicio de la aplicación de lo establecido en SERA.2010 "Responsabilidades del piloto al mando" y de las decisiones que adopte el piloto al mando en tales circunstancias, así como ante las situaciones de emergencia que puedan surgir a bordo de la aeronave, y de la adopción por el controlador de tránsito aéreo de las medidas que estime necesarias para mantener la seguridad.

Esto es de aplicación, cuando corresponda, en los escenarios operativos descritos en el Anexo IV del Real Decreto 1180/2018:

1. Las siguientes operaciones de aterrizaje y despegue:
 - a) Autorizaciones de aterrizaje con tráfico en el punto de espera.
 - b) Autorizaciones de despegue con tráfico en final.
 - c) Autorizaciones para entrar y alinear desde puntos de espera congestionados.
2. Las operaciones en que haya aeronaves que transiten por la pista activa, pero que no vayan ni a aterrizar o a despegar. Típicamente estas operaciones son de rodaje por la pista activa o cruce de la pista activa.
3. Las operaciones con Procedimientos de Baja Visibilidad (LVP), condiciones de visibilidad 3 (VIS3), activados.

En los escenarios operativos anteriores podrá utilizarse el castellano en las comunicaciones tierra-aire entre las dependencias de control de tránsito de

OPERATIONAL SAFETY REPORTS

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

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

- Date and time.
- Site.
- Parties involved (data used to identify vehicles, aircraft, people 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:

seguridad_operacional_agp@aena.es

In addition to notifying the airport using the system indicated, in the specific case of safety reporting related to the air traffic control services provider (manoeuvring area, flight stages and ATS airspace), it is necessary to send at least the basic data of the accident, incident, occurrence or event to the air traffic control services provider (ATC), remitting them to the email address:

lecs.seg@enaire.es

MODE S TRANSPONDER OPERATION WHEN THE AIRCRAFT IS ON GROUND.

The ATC unit at MÁLAGA/Costa del Sol airport has, among others, information from the multi-lateration-based ATS surveillance system.

In order to cooperate with such ATS surveillance system, aircraft operators intending to use MÁLAGA/Costa del Sol airport shall ensure that the Mode S transponder is available for operating, as well as in the air, when the aircraft is on the ground.

Pilots shall:

- a) Select AUTO mode and assigned Mode A code.
- b) If AUTO mode is not available, select ON (e.g.: XPDR) and assigned Mode A code after landing:
 - From the towing or taxiing request, whichever is made first.
 - After landing, and uninterruptedly, until the aircraft is fully parked at its stand.
- When the aircraft is parked, select STBY.

Whenever the aircraft is capable of reporting Aircraft Identification (i.e. call sign used in flight), the Aircraft's Identification should also be entered (through the FMS or the Transponder Control Panel) from the request for towed push-back or taxi, whichever is earlier.

Air crew must use the ICAO defined format for entry of the Aircraft Identification (e.g. BAW123, AFR6380, ...).

USE OF ENGLISH LANGUAGE IN RADIO COMMUNICATIONS

Whenever there is a pilot on the frequency/frequencies in use in the manoeuvring area who does not speak Spanish, the use of English in ground-air communications between aircraft and the ATS unit shall be mandatory; without prejudice to the application of the provisions in SERA.2010 under 'Responsibilities of the pilot in command', and the decisions which may be taken by the pilot in command in such circumstances, and likewise in the emergency situations which could arise on board the aircraft, and in the adoption by the air traffic controller of the measures it may deem necessary to maintain safety.

This is applicable, as appropriate, in the operational scenarios described in Annex IV to the Real Decreto 1180/2018:

1. The following operations of landing and take-off:
 - a) Clearances to land with traffic in the holding position.
 - b) Clearances to take off with traffic on final approach.
 - c) Clearances to enter and line up from congested holding positions.
2. Operations in which there are aircraft entering the active runway, but which are neither going to land or to take off. Typically, these operations are taxiing along the active runway or crossing the active runway.
3. Operations with Low Visibility Procedures (LVP), visibility conditions 3 (VIS3), activated.

In the foregoing operational scenarios, Spanish may be used in ground-air communications between the aerodrome traffic control units and flights

aeródromo y los vuelos que operan conforme a las reglas de vuelo visual (VFR), siempre que los pilotos no dispongan de competencia lingüística en inglés.

operating under visual flight rules (VFR), always provided that the pilots do not possess appropriate English language proficiency.

Las operaciones especiales, en los escenarios operativos anteriores, quedan exentas de aplicar lo indicado en este apartado relativo a comunicaciones tierra-aire entre aeronave y dependencia ATS.

Special operations, in the foregoing operational scenarios, are exempt from applying what is indicated in this section in relation to ground-air communication between aircraft and ATS unit.

PLAN DE EMERGENCIA DEL AEROPUERTO

AIRPORT EMERGENCY PLAN

Ver AD 1.1 Gestión de emergencias.

See AD 1.1 Emergency management.

21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS

NOISE ABATEMENT PROCEDURES

PROCEDIMIENTOS DE CONTROL DE RUIDOS

NOISE CONTROL PROCEDURES

1. Al objeto de mejorar la calidad del entorno aeroportuario, se ha establecido un procedimiento para el control del nivel de ruido generado por las aeronaves que operan en el Aeropuerto de MÁLAGA/Costa del Sol.
2. Para llevar a cabo dicho control se han instalado 9 terminales de monitorización del ruido en los alrededores del Aeropuerto de MÁLAGA/Costa del Sol que configuran el sistema SIRAGP.
3. De forma permanente se realiza un seguimiento radar de las trayectorias de salida y entrada al aeropuerto, así como la medición del nivel acústico producido por cada operación. La situación de los sensores del sistema SIRAGP de medición de ruidos se indica en el plano general correspondiente. Este sistema funciona durante las 24 horas de forma automática y para la identificación de la aeronave dispone de los datos radar y planes de vuelo así como de la posición de la aeronave en cada instante.
4. Aquellas desviaciones que se detecten respecto a las trayectorias preestablecidas de salida y entrada al aeropuerto, se comunicarán a la compañía aérea de matrícula de la aeronave para su conocimiento, al objeto de que pueda establecer las medidas de corrección y mejora oportunas.

1. In order to improve the quality of the airport environment, a procedure has been established to control the level of noise generated by aircraft operating at the airport of MÁLAGA/Costa del Sol.
2. To carry out this procedure, 9 noise monitoring terminals have been installed around MÁLAGA/Costa del Sol airport comprising the system SIRAGP.
3. Permanent radar monitoring of the exit and entry paths of the airport, and measurement of the sound level of operation shall be conducted. The location of the sensors of the noise measuring system SIRAGP is indicated on the corresponding general chart. This system shall be operating automatically 24 hours a day and, for aircraft identification purposes, it has access to radar data and flight plans, as well as the position of the aircraft at each moment.
4. Those deviations detected over preset paths of exit and entry to the airport shall be notified to the air company of the aircraft registration for its awareness, so that it can establish corrective measures and appropriate improvement.

IMPACTO AMBIENTAL

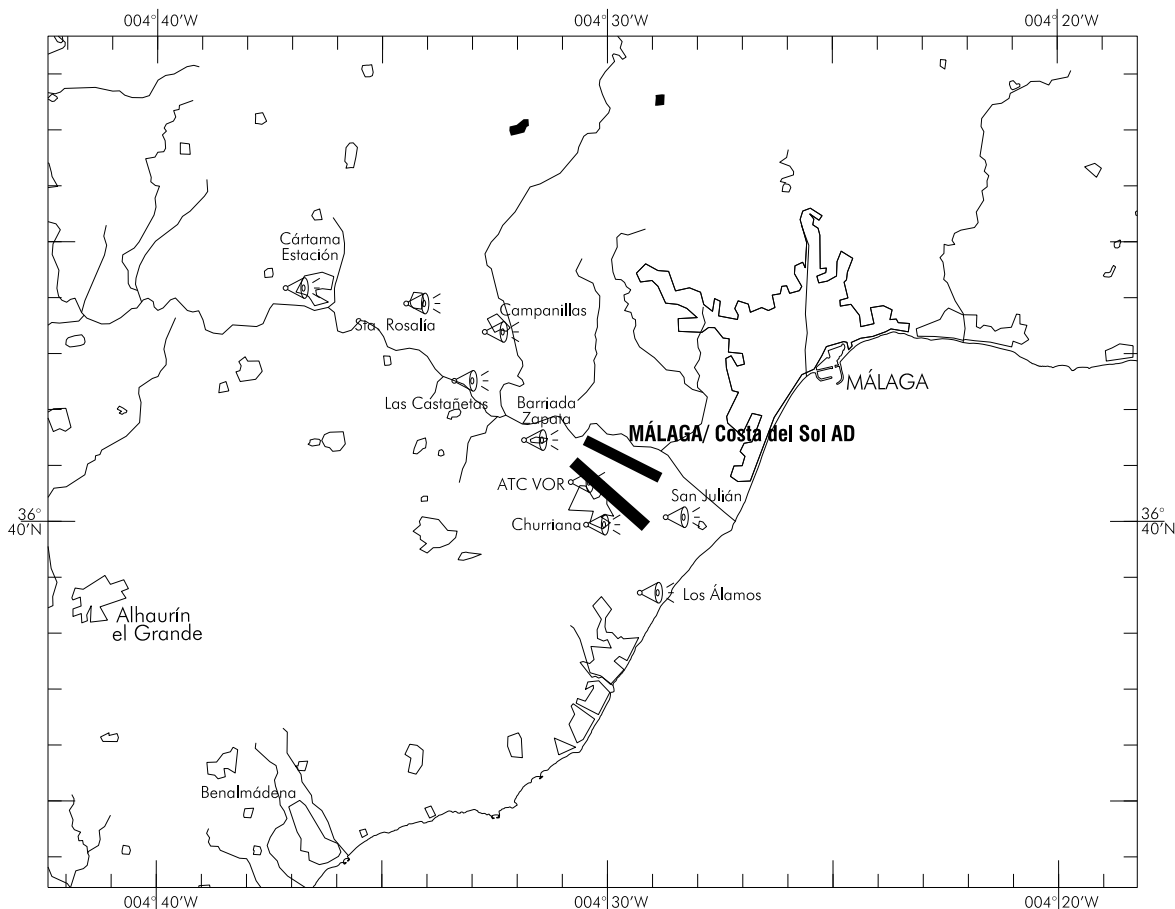
ENVIRONMENTAL IMPACT

Salvo por razones de seguridad o instrucciones ATC basadas en las mismas razones, las aeronaves deberán seguir la trayectoria nominal de las SID JRZ2L, JRZ3P, PIMOS1L y PIMOS3P hasta haber librado 6000 ft de altitud.

Except for safety reasons or ATC instructions based on the same reasons, aircraft shall follow the nominal track of SIDs JRZ2L, JRZ3P, PIMOS1L and PIMOS3P until they have cleared 6000 ft altitude.

UBICACIÓN DE LOS SENSORES DE MEDICIÓN DE RUIDO

LOCATION OF NOISE SENSOR SYSTEM



Nombre // Name	Localización // Location	Latitud // Latitude	Longitud // Longitude
TMR1	Churriana	363957N	0043005W
TMR2	Barriada Zapata	364128N	0043127W
TMR3	Las Castañetas	364231N	0043300W
TMR4	Campanillas	364324N	0043220W
TMR5	Sta.Rosalía	364354N	0043404W
TMR6	San Julián	364005N	0042819W
TMR7	Cártama Estación	364411N	0043645W
TMR8	ATC VOR	364043N	0043025W
TMR9	Los Álamos	363844N	0042917W

POTENCIA DE REVERSA

Durante el siguiente horario, excepto por motivos de seguridad, la reversa solo podrá utilizarse al ralentí:

V: 2000 - 0400
I: 2100 - 0500

REVERSE THRUST

During the following hours, except for safety reasons, the reverse thrust may only be used when idling:

V: 2000 - 0400
I: 2100 - 0500

→ PRUEBA DE MOTORES EN TIERRA

Están prohibidas las pruebas de motores en régimen superior al ralentí en cualquier puesto de estacionamiento de la plataforma. Para todas las pruebas de motores en cualquier régimen, se remitirá solicitud telefónicamente o por correo a CEOPS (CENTRO DE OPERACIONES) (TEL: +34-952 048 884, +34-952 048 887 ceopsagp@aena.es), que informará de si es posible realizar la prueba.

GROUND ENGINE TESTING

Engine performance testing above idling is forbidden at any stand in the apron. For all engine tests at any speed, a request must be made by telephone or e-mail to the Airport Operations Coordination Centre CEOPS (CENTRO DE OPERACIONES) (TEL: +34-952 048 884, +34-952 048 887 ceopsagp@aena.es), who will indicate whether the test may be conducted.

22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO**FLIGHT PROCEDURES****SISTEMAS DE VIGILANCIA ATS**

Podrán utilizarse 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;
- establecimiento de separación, establecida en RCA-4.6.7.3 entre aeronaves sucesivas a la salida; y
- suministro de asistencia para la navegación a vuelos VFR.

No se garantiza la provisión de las funciones b) y d) en la ATZ por debajo de 800 ft AMSL, ni tampoco para aquellas operaciones especiales que vuelen próximas a la zona montañosa entre Torremolinos y Alhaurín de la Torre, por debajo de 2000 ft AMSL.

En función de la disponibilidad de los sistemas de vigilancia ATS, la altitud a partir de la cual se pueden prestar las funciones anteriores (a), b), c) y d)) puede verse afectada, o incluso suspenderse, en cuyo caso se notificará a las aeronaves mediante los medios de información aeronáutica disponibles.

ATS SURVEILLANCE SYSTEMS

These systems may be used in the aerodrome control service to perform the following functions:

- Supervision of the flight path of aircraft on final approach;
- Supervision of the flight path of other aircraft in the vicinity of the aerodrome;
- Establishment of the separation required by RCA-4.6.7.3 between successive departing aircraft; and
- Provision of navigation assistance to VFR flights.

The provision of functions b) and d) is not guaranteed in the ATZ below 800 ft AMSL, nor for those special operations which fly close to the mountainous area between Torremolinos and Alhaurín de la Torre, below 2000 ft AMSL.

Depending on the availability of the ATS surveillance systems, the altitude from which the foregoing functions (namely a), b), c) and d)) can be provided may be affected, or they may even be suspended, in which case aircraft will be notified using the means of aeronautical communication available.

PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)**LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)****1. GENERALIDADES****1. GENERAL**

1.1. Tanto la RWY 13/31 como la RWY 30 están autorizadas para despegues en condiciones de visibilidad reducida.

Si el RVR es inferior a 125 m no se autorizarán despegues. Si ya hubiera comenzado la carrera de despegue se permitirá continuar con la maniobra.

1.2. Durante la realización de estas operaciones, se aplicarán Procedimientos de Visibilidad Reducida (LVP). Cuando así sea, los pilotos serán informados vía ATIS o vía RTF. En cualquier caso, los LVP estarán activos cuando el RVR sea igual o inferior a 550 m en cualquier medidor RVR (o visibilidad igual o inferior a 800 m en caso de fallo de todos los medidores).

Con LVP activos, para la cancelación de las restricciones operativas será necesario que el valor RVR de todos los transmisómetros sea igual o superior a 750 m durante 5 minutos consecutivos o, en caso de que los transmisómetros estuviesen fuera de servicio, la VIS sea igual o superior a 800 m y, además, el TREND METAR (2 horas) indique una previsión de visibilidad igual o superior a 1000 m.

1.1. Both RWY 13/31 and RWY 30 are authorized for take-off in low visibility conditions.

If RVR is below 125 m, no take-offs will be cleared. If the take-off run has commenced, the manoeuvre will be permitted to continue.

1.2. Low Visibility Procedures (LVP) shall be applied while these operations are carried out. In such circumstances, pilots shall be informed by ATIS or by RTF. The LVP shall be activated in any case whenever the RVR measurement at any transmissometer is 550 m or below (or visibility equal to or less than 800 m when all the transmissometers are out of service).

When LVP are in force, the RVR value of all transmissometers must be equal to or greater than 750 m for 5 consecutive minutes in order to cancel operational restrictions. In the event that the transmissometers are out of service, the VIS must be equal to or greater than 800 m and METAR TREND (2 hours) must indicate a visibility forecast equal to or greater than 1000 m.

2. MOVIMIENTO EN SUPERFICIE**2. GROUND MOVEMENT**

2.1. Normalmente, mientras se están aplicando los LVP, se limitará el número de aeronaves en el área de maniobras.

2.1. Normally, while low visibility procedures are in force, the number of aircraft in the manoeuvring area shall be limited.

2.2. Se tomarán las siguientes medidas:

2.2. The following measures shall be taken:

- Calles de rodaje: el tramo de TWY B entre L y Q no es utilizable como calle de rodaje en plataforma, sino como calle de acceso al puesto de estacionamiento. La Rampa 1 quedará cerrada al tráfico por lo que no se permite el rodaje de aeronaves por TWY R1.

- Taxiways: the segment of TWY B between L and Q is not usable as an apron taxiway, but it is usable as an access taxiway to the stand. Ramp 1 will be closed to traffic, so aircraft are not allowed to taxi via TWY R1.

- Puestos de estacionamiento: todas las entradas y salidas de todos los puestos de estacionamiento se realizarán con guiado del vehículo "SÍGAME".

- Stands: All entries and exits to/from all stands shall be carried out with the guidance of the "FOLLOW ME" vehicle.

- Los rodajes de salida desde plataforma hasta los puntos indicados en el epígrafe "Salidas" y los rodajes de llegada desde el punto indicado en el epígrafe "Llegadas" hasta el estacionamiento, se realizan guiados por el

- Taxiing by departing traffic from the apron to the points indicated in the section "Departures", and by arriving traffic taxiing from the points indicated in the section "Arrivals" up to the stand, shall be carried out

vehículo "SÍGAME". Dentro de estos tramos, sólo se podrá iniciar o continuar el rodaje una vez se tenga el vehículo "SÍGAME" a la vista y se haya recibido la correspondiente autorización.

2.3. Salidas:

- Con el fin de optimizar la secuencia del tránsito, las tripulaciones no solicitarán autorizaciones de puesta en marcha, retroceso o rodaje cuando las condiciones meteorológicas estén por debajo de sus mínimos operacionales.
- Al solicitar autorización para la puesta en marcha, se informará a ATC del puesto de estacionamiento donde se encuentran.
- Todos los rodajes se realizarán guiados por un vehículo "SÍGAME", hasta:
 - RWY 13 en uso: TWY A intersección con TWY Q, donde apagará las luces del vehículo "SÍGAME" y abandonará TWY A vía TWY Q/B/plataforma. La aeronave continuará el rodaje hasta TWY HN-3.
 - RWY 31 en uso: TWY A intersección con TWY HS-1, donde apagará las luces del vehículo "SÍGAME" y abandonará el apartadero por la derecha vía TWY HS-1/A/plataforma. La aeronave continuará el rodaje hasta TWY HS-3.
 - RWY 30 en uso: TWY D2, donde apagará las luces del vehículo "SÍGAME" y abandonará por la derecha vía TWY F/C/plataforma. La aeronave continuará el rodaje hasta TWY HE-3.
- Si la aeronave tuviera que regresar a plataforma, la tripulación informará a ATC y esperará nuevas instrucciones de rodaje guiado por el vehículo "SÍGAME".
- Rutas de rodaje preferentes para salidas:

with the guidance of a "FOLLOW ME" vehicle. Within these segments, taxiing may only commence or continue once the "FOLLOW ME" vehicle is in sight and the corresponding clearance has been received.

2.3 Departures:

- In order to optimise the traffic sequence, crews shall avoid requesting clearance for start-up, push-back or taxiing when the meteorological conditions are below their operational minimum.
- ATC shall be notified of the stand the aircraft is occupying the moment of requesting clearance for start-up.
- All taxiing shall be guided by a "FOLLOW ME" vehicle up to:
 - RWY 13 in use: TWY A intersection with TWY Q, where the "FOLLOW ME" lights of the vehicle will be switched off and it will leave TWY A, via TWY Q/B/apron. The aircraft shall continue taxiing up to TWY HN-3.
 - RWY 31 in use: TWY A intersection with TWY HS-1, where the "FOLLOW ME" lights of the vehicle will be switched off and it will leave the holding bay to the right via TWY HS-1/A/apron. The aircraft shall continue taxiing up to TWY HS-3.
 - RWY 30 in use: TWY D2, where the "FOLLOW ME" lights of the vehicle will be switched off and it will leave to the right via TWY F/C/apron. The aircraft shall continue taxiing up to TWY HE-3.
- In the event that a departing aircraft has to return to the apron, crew shall inform ATC and wait for new taxiing instructions guided by a "FOLLOW ME" vehicle.
- Preferential taxiing routes for departures:

SALIDAS // DEPARTURES RWY 13/31			
RAMPA RAMP	PRKG	RWY 13	RWY 31
2	461, 462, 463, 464	A, A3, HN-3	A, A1, HS-3
	465, 466, 467	G-2, A, A3, HN-3	G-2, A, A1, HS-3
3	02H, 03, 03H, 05, 05H, 06H, 07, 09	R3, G-3, A, A3, HN-3	R3, G-3, A, A1, HS-3
	02, 04, 06, 08, 10, 12	R4, G-4, A, A3, HN-3	R4, G-4, A, A1, HS-3
4	TODOS // ALL	R4, G-4, A, A3, HN-3	R4, G-4, A, A1, HS-3
5	TODOS // ALL	R5, G-5 o // or G-6, A, A3, HN-3	R5, G-5 o // or G-6, A, A1, HS-3
6	31, 33, 35	R6A, G-8, A, A3, HN-3	R6A, G-8, A, A1, HS-3
	37	G-7, A, A3, HN-3	G-7, A, A1, HS-3
	42, 44, 45, 46, 48, 49, 50, 52	R6B, G-8 o // or G-9 o // or G-10 (la más próxima // the nearest), A, A3, HN-3	R6B, G-8 o // or G-9 o // or G-10 (la más próxima // the nearest), A, A1, HS-3
7	54	L, G-10, A, A3, HN-3	L, G-10, A, A1, HS-3
	TODOS // ALL	R7 (A-B-C-D), G-12 o // or G-13 (la más próxima // the nearest), A, A3, HN-3	R7 (A-B-C-D), G-12 o // or G-13 (la más próxima // the nearest), A, A1, HS-3
8	TODOS // ALL	R8, L, D, Q, Q1, A, A3, HN-3 o // or L, G-10, A, A3, HN-3	R8, L, G-10, A, A1, HS-3
9	71 a // to 99	D, Q, Q1, A, A3, HN-3	D, L, G-10, A, A1, HS-3
	70 a // to 92	R9C, R9A ó R9B (la más cercana // the nearest), D, Q, Q1, A, A3, HN-3	R9C, L, G-10, A, A1, HS-3

SALIDAS // DEPARTURES RWY 30		
RAMPA RAMP	PRKG	RWY 30
2	461, 462, 463, 464	A, G-10, L, D, D2, HE-3
	465, 466, 467	G-2, A, G-10, L, D, D2, HE-3
3	02H, 03, 03H, 05, 05H, 06H, 07, 09	R3, G-3, A, G-10, L, D, D2, HE-3
	02, 04, 06, 08, 10, 12	R4, G-4, A, G-10, L, D, D2, HE-3
4	TODOS // ALL	R4, G-4, A, G-10, L, D, D2, HE-3
5	TODOS // ALL	R5, G-5 o // or G-6, A, G-10, L, D, D2, HE-3
6	42 a // to 52	B, L, D, D2, HE-3
	31, 33, 35, 37	G-7, A, G-10, L, D, D2, HE-3
	54	L, D, D2, HE-3
7	TODOS // ALL	R7 (A-B-C-D), B, L, D, D2, HE-3
8	TODOS // ALL	R8, L, D, D2, HE-3
9	71 a // to 99	D, D2, HE-3
	70 a // to 92	R9C, R9B, D, D2, HE-3

2.4. Llegadas:

- El aeropuerto de Málaga/Costa del Sol dispone de GLS e ILS CAT I sirviendo a las cabeceras de pista 13, 31 y 12. No obstante, en virtud de lo estipulado en la normativa en vigor, la tripulación indicará a ATC si desea o no intentar la aproximación.
- Las aeronaves que hayan aterrizado, abandonarán la pista por:

2.4. Arrivals:

- Málaga/Costa del Sol airport has GLS and ILS CAT I serving the runway 13, 31 and 12 thresholds. However, in accordance with current regulations, the crew shall inform ATC whether they wish to attempt the approach.
- Aircraft that have already landed, shall vacate the runway via:

- RWY 13: TWY HS-3.
- RWY 31: TWY HN-3.
- RWY 12: TWY E-11.

Y notificarán pista libre a ATC una vez finalicen las luces alternas verde/amarillo del eje de la calle.

- Todos los rodajes hasta el estacionamiento se realizarán guiados por vehículo "SÍGAME". Para ello, se esperará al vehículo "SÍGAME" en los siguientes puntos (dotados de barra de parada):

- RWY 13: A1.
- RWY 31: A3.
- RWY 12: D2.

- Cuando la tripulación tenga al vehículo "SÍGAME" a la vista, lo notificará a ATC ("SEÑALERO A LA VISTA") y esperarán autorización ATC antes de continuar el rodaje.

- Rutas de rodaje preferentes para llegadas:

- RWY 13: TWY HS-3.
- RWY 31: TWY HN-3.
- RWY 12: TWY E-11.

- They shall also report to ATC that the runway is vacated once the alternate green and yellow lights of the TWY centre line have been passed.

- All taxiing up to the stand shall be conducted with the guidance of a "FOLLOW ME" vehicle. To do so, aircraft shall await the "FOLLOW ME" vehicle at the following points (equipped with stop bar):

- RWY 13: A1.
- RWY 31: A3.
- RWY 12: D2.

- When the crew has the "FOLLOW ME" vehicle in sight, they shall inform ATC ("FOLLOW ME IN SIGHT") and shall not continue taxiing until they receive clearance from ATC.

- Preferential taxiing routes for arrivals:

LLEGADAS // ARRIVALS RWY 13/31			
RAMPA RAMP	PRKG	RWY 13	RWY 31
2	TODOS // ALL	HS-3, A1, A, G-2	HN-3, A3, A, G-2
3	TODOS // ALL	HS-3, A1, A, G-3, R3	HN-3, A3, A, G-3, R3
4	TODOS // ALL	HS-3, A1, A, G-4, R4	HN-3, A3, A, G-4, R4
5	TODOS // ALL	HS-3, A1, A, G-5, R5	HN-3, A3, A, G-5, R5
6	31, 33, 35	HS-3, A1, A, G-8, R6A	HN-3, A3, A, G-8, R6A
	37	HS-3, A1, A, G-7	HN-3, A3, A, G-7
	42, 44, 45, 46, 48, 49, 50, 52	HS-3, A1, A, G-8 o // or G-9 o // or G-10 (la más próxima // the nearest), B	HN-3, A3, A, G-8 o // or G-9 o // or G-10 (la más próxima // the nearest), B
	54	HS-3, A1, A, G-10, L	HN-3, A3, A, G-10, L
7	TODOS // ALL	HS-3, A1, A, G-12 o // or G-13 (la más próxima // the nearest), R7 (A-B-C-D)	HN-3, A3, A, G-12 o // or G-13 (la más próxima // the nearest), R7 (A-B-C-D)
8	TODOS // ALL	HS-3, A1, A, G-10, L, R8	HN-3, A3, A, Q, D, L, R8 o // or HN-3, A3, A, G-10, L, R8
9	TODOS // ALL	HS-3, A1, A, G-10, L, R9C	HN-3, A3, A, Q, D, L, R9C o // or D, R9A o // or R9B (la más cercana // the nearest), R9C

LLEGADAS // ARRIVALS RWY 12		
RAMPA RAMP	PRKG	RWY 12
2	TODOS // ALL	E-11, D2, D, L, G-10, A, G-2
3	TODOS // ALL	E-11, D2, D, L, G-10, A, G-3, R3
4	TODOS // ALL	E-11, D2, D, L, G-10, A, G-4, R4
5	TODOS // ALL	E-11, D2, D, L, G-10, A, G-5, R5
6	TODOS // ALL	E-11, D2, D, L, B
7	TODOS // ALL	E-11, D2, D, L, B, R7 (A-B-C-D)
8	TODOS // ALL	E-11, D2, D, L, R8
9	TODOS // ALL	E-11, D2, D, R9B, R9C

3. SITUACIONES ANÓMALAS EN EL ÁREA DE MANIOBRAS

3.1. Fallo de comunicaciones

- Salidas:

- Se continuará el rodaje hasta el límite de la autorización ATC y se esperará la llegada de asistencia.

- Llegadas:

- Si la aeronave acaba de aterrizar, según la pista en uso, se abandonará ésta por la calle apropiada (HS-3, HN-3 o E-11) y se mantendrá posición en el punto dotado de barra de parada (A1, A3 o D2) correspondiente, a la espera de asistencia.
- Si la aeronave ya tuviera una autorización de rodaje, continuará detrás del vehículo "SÍGAME".

3.2. Incertidumbre respecto de la posición en el área de maniobras

- Salvo lo dispuesto en el párrafo a continuación, si un piloto duda respecto de la posición de la aeronave en relación con el área de maniobras, inmediatamente detendrá la aeronave y notificará a ATC esta circunstancia (incluida la última posición conocida).

- En las situaciones en las que el piloto dude respecto de la posición de la aeronave en relación con el área de maniobras, pero reconozca que la aeronave se encuentra en una pista, el piloto, inmediatamente, lo notificará a ATC (incluida la última posición conocida), evacuará, lo antes

3. ABNORMAL SITUATIONS IN THE MANOEUVRING AREA

3.1. Communications failure

- Departures:

- The aircraft shall continue taxiing up to the ATC clearance limit and await the arrival of assistance.

- Arrivals:

- If the aircraft has just landed, it shall vacate the runway via the appropriate TWY (HS-3, HN-3 or E-11, according to the runway in use) and shall hold at the corresponding point equipped with stop bar (A1, A3 or D2) to await the arrival of assistance.
- If the aircraft already holds ATC taxiing clearance, it will continue taxiing behind the "FOLLOW ME" vehicle.

3.2. Uncertainty about position in the manoeuvring area

- Except as provided in the paragraph below, if a pilot is unsure of the position of the aircraft in relation to the manoeuvring area, they shall halt the aircraft immediately and notify ATC of this circumstance (including the last known position).

- In situations where the pilot is unsure of the position of the aircraft in relation to the manoeuvring area, but recognises that it is on a runway, they shall notify ATC immediately (including the last known position), vacating the runway as soon as possible if they are able to locate a

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.

3.3. Pérdida de contacto visual entre móviles

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

3.4. Avería de aeronave

- Se notificará la situación a ATC y se esperará la llegada de asistencia. En caso de encontrarse en una pista, si es posible y a menos que ATC indique lo contrario, se evacuará.

AUTOSWITCH TWR-APP

Tráfico IFR: salvo indicación en contra de MÁLAGA TWR, tras el despegue y al alcanzar 2000 ft, contactará con la frecuencia correspondiente de MÁLAGA DEP. En caso de no poder contactar con MÁLAGA DEP, contactará nuevamente con MÁLAGA TWR.

AUTORIZACIONES ATC PARA VUELOS VFR

MÁLAGA TWR podrá autorizar, en las condiciones que fije la normativa en vigor, vuelos locales con planes de vuelo VFR siempre que cuenten con el permiso de la autoridad del aeródromo.

MÁLAGA TWR podrá autorizar a las aeronaves con plan de vuelo VFR dotadas con transceptor a entrar y salir del CTR MÁLAGA siempre que lo hagan por los pasillos y sectores especialmente habilitados para ello, en los periodos no restringidos. Ver AD 2-LEMG VAC 1.1.

PROCEDIMIENTOS DE LLEGADA

Las aeronaves de llegada con aprobación operacional RNAV1 serán autorizadas a proceder por una de las llegadas normalizadas (STAR) RNAV1 publicadas.

Las aeronaves de llegada sin aprobación operacional RNAV1 deberán comunicar este hecho a MÁLAGA APP en primera comunicación, asumiendo posibles demoras en los circuitos de espera convencionales publicados. Serán secuenciados a través de instrucciones ATC para proceder a una radioayuda o fijo convencional, a una secuencia de los mismos o recibirán guía vectorial radar.

➔ Las llegadas normalizadas (STAR) RNAV1 VULPE1X, VIBAS3X y VIBAS1Y sólo podrán ser planificadas en horario 2300 a 0600. En el resto de horarios, estarán sujetas a aprobación ATC.

1. AUTORIZACIÓN LÍMITE

Las aeronaves de llegada procediendo por una llegada normalizada (STAR) RNAV1, considerarán el correspondiente IAF como autorización límite. Sin posterior autorización ATC, incorporarse a la espera del IAF.

2. VIGILANCIA ATS EN APROXIMACIÓN

La llegada normalizada (STAR) RNAV1 y/o el tramo inicial de la aproximación puede ser parcial o completamente omitido mediante una autorización ATC del tipo "directo" a un fijo de la STAR, al IAF, a un fijo de la aproximación intermedia o al IF, o puede proveerse guía vectorial radar para dirigir la aeronave hacia la trayectoria de aproximación final o hasta una posición desde la que pueda completarse una aproximación visual.

Los cambios de rumbo y nivel de vuelo/altitud se llevarán a cabo cuando se reciban instrucciones de ATC, excepto en caso de fallo de comunicaciones.

3. CONTROL DE VELOCIDAD

El espaciamiento entre aeronaves persigue alcanzar la máxima utilización de pista dentro de los parámetros de separación.

Para garantizar la separación y la aplicación de procedimientos estandarizados de aproximación se han publicado velocidades máximas en cada punto de las llegadas instrumentales (STAR). Adicionalmente, las aeronaves mantendrán IAS MAX 250 kt a altitudes por debajo de 10000 ft. Todas las restricciones de velocidad deben volarse con la mayor precisión posible.

Las aeronaves que no puedan cumplir con las velocidades máximas publicadas debido a condiciones meteorológicas, prestaciones de la aeronave u otros motivos operacionales, deberán informar al ATC en primera comunicación, con indicación de las velocidades que pueden utilizarse.

El incumplimiento de las instrucciones de control de velocidad puede llevar a que una aeronave tenga que ser excluida de la secuencia de aproximación prevista.

En caso de emitirse una nueva autorización ATC (no relacionada con velocidad), los pilotos no están exentos de cumplir con la velocidad asignada previamente.

4. CRUCE NO INTENCIONADO DE LA TRAYECTORIA DE APROXIMACIÓN FINAL

Para evitar el cruce no intencionado de la trayectoria de aproximación final en caso de no poder establecer contacto por radio, si una aeronave ha recibido un vector radar convergente con la trayectoria de aproximación final con un ángulo de 50 grados o menos, o si la aeronave ha sido autorizada a un fijo ubicado en la trayectoria de aproximación final, el piloto virará hacia la

suitable TWY nearby, unless otherwise instructed by ATC; and will then halt the aircraft.

3.3. Loss of visual contact between mobile elements

- In the event of loss of visual contact with another aircraft or with a vehicle with which it is maintaining own separation, ATC will be informed immediately and the aircraft will halt. ATC will take the measures it deems appropriate.

3.4. Aircraft breakdown

- Aircraft will notify ATC of the situation and await the arrival of assistance. If it is on a runway, if possible and unless indicated otherwise by ATC, the aircraft shall vacate it.

AUTOSWITCH TWR-APP

IFR traffic: unless otherwise instructed by MÁLAGA TWR, after take-off and reaching 2000 ft, contact MÁLAGA DEP at the corresponding frequency. In the event that contact cannot be established with MÁLAGA DEP, contact back MÁLAGA TWR.

ATC CLEARANCES FOR VFR FLIGHTS

Under the conditions indicated in the applicable regulations in force, MÁLAGA TWR may provide clearance for local VFR flights, provided permission from the airport authority was previously obtained.

During unrestricted periods, MÁLAGA TWR may provide clearance for transponder equipped VFR flights to enter and leave CTR MÁLAGA, always using specially enabled corridors and sectors. See AD 2-LEMG VAC 1.1.

ARRIVAL PROCEDURES

Arriving aircraft with RNAV1 operational approval shall be cleared to proceed via one of the published standard arrivals (STAR) RNAV1.

Arriving aircraft without RNAV1 operational approval shall report this to MÁLAGA APP at first communication, assuming possible delays holding in published conventional holding patterns. They will be sequenced by ATC via a conventional fix or radio navigation aid, to a sequence of both or via radar vectoring.

Standard arrivals (STAR) RNAV1 VULPE1X, VIBAS3X and VIBAS1Y can only be planned from 2300 to 0600. Outside this period, they are subject to ATC clearance.

1. CLEARANCE LIMIT

Arriving aircraft proceeding via standard arrival (STAR) RNAV1, shall consider the corresponding IAF as clearance limit. If no further ATC clearance is received, join IAF holding pattern.

2. ATS SURVEILLANCE DURING APPROACH

The standard arrival (STAR) RNAV1 and/or the initial approach segment may be partially or completely omitted by a "direct" ATC clearance to one of the STAR fixes, to the IAF, to an intermediate approach fix or to the IF, or radar vectoring may be provided to redirect the aircraft to the final approach trajectory or to a position from which a visual approach may be completed.

Changes in heading or flight level/altitude shall be carried out when instructed by ATC, except in the case of radio communications failure.

3. SPEED CONTROL

Aircraft spacing aims to achieve maximum runway utilization within separation parameters.

In order to guarantee separation and the application of standard approach procedures, maximum speeds have been published at every fix of the instrument arrivals (STAR). Additionally, aircraft shall maintain MAX IAS 250 kt below 10000 ft. All speed restrictions must be followed as accurately as possible.

Aircraft unable to comply with published speed restrictions due to meteorological conditions, aircraft performance or other operational reasons, shall inform ATC at first communication, indicating the speeds that can be maintained by the aircraft.

Failure to comply with speed control instructions may lead an aircraft to be excluded from the planned approach sequence.

In the event of a new (non-speed-related) ATC clearance is issued, pilots are still required to maintain a previously allocated speed.

4. UNINTENDED CROSSING OF FINAL APPROACH COURSE

In order to avoid unintended crossing of the final approach course when radio contact cannot be established, if an aircraft has received a radar vector leading to the final approach course at an angle of 50 degrees or less, or if the aircraft has been cleared to a fix located on the final approach course, the pilot shall turn to the final approach of the previously assigned runway and shall maintain

aproximación final de la pista previamente asignada y mantendrá la última altitud autorizada, a menos que haya sido previamente instruido por el ATC para cruzar la trayectoria de aproximación final.

5. INFORMACIÓN DE DEMORAS EN APROXIMACIÓN

El ATC no expedirá información de EAT (hora prevista de aproximación) a las aeronaves en espera si el tiempo de espera previsto no excede de 10 minutos.

6. PROCEDIMIENTO DE FALLO DE COMUNICACIONES

Si una aeronave experimenta un fallo de comunicaciones, deberá responder inmediatamente 7600 en el modo SSR.

Procedimientos dependiendo de la posición de la aeronave en el momento del fallo:

- a) Durante un procedimiento STAR antes del IAF:
Mantener la última altitud o nivel autorizado e incorporarse a la espera del IAF. Comenzar el descenso después de completar una espera, o después de la EAT cuando se haya recibido, lo que ocurra más tarde, y completar una aproximación IFR publicada a la pista en servicio para llegadas y aterrizar antes de los siguientes 30 minutos.
- b) Aeronaves sin aprobación operacional RNAV1:
Mantener la última altitud o nivel autorizado, proceder directo al DVOR/DME MLG o DVOR/DME AGP (según la pista para llegadas en servicio) e incorporarse a la espera. Comenzar el descenso después de completar una espera, o después de la EAT cuando se haya recibido, lo que ocurra más tarde, y completar la aproximación VOR publicada a la pista en servicio para llegadas y aterrizar antes de los siguientes 30 minutos.
- c) En vectores radar antes del IAF:
Mantener la última altitud o nivel autorizado, proceder directamente al IAF apropiado y seguir el procedimiento indicado en el apartado a).
- d) En vectores radar o instrucciones "directo a" después del IAF:
Mantener la última altitud o nivel autorizado y proceder a la aproximación final para completar el procedimiento de aproximación y aterrizar. Si no es posible, efectuar el procedimiento de aproximación frustrada con fallo de comunicaciones indicado en el apartado e).
- e) Durante la aproximación frustrada:
Seguir el procedimiento de aproximación frustrada, incorporarse al circuito de espera, completar una espera, efectuar una nueva aproximación y aterrizar.

7. 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.

PROCEDIMIENTOS DE SALIDA

Las aeronaves de salida con aprobación operacional RNAV1 serán autorizadas mediante una de las salidas normalizadas por instrumentos (SID) RNAV1 publicadas.

Las aeronaves de salida sin aprobación operacional RNAV1 serán autorizadas mediante salida de contingencia y recibirán posterior asistencia radar o guía vectorial radar para incorporarse a su ruta.

1. CONTROL DE VELOCIDAD

Para optimizar el flujo de salidas y mantener la separación entre aeronaves sucesivas en la salida, las aeronaves cumplirán con las limitaciones de velocidad asociadas a los fijos de la SID.

➔ Adicionalmente, las aeronaves mantendrán IAS MAX 250 kt a altitudes por debajo de 10000 ft. ATC podrá eximir de dicha limitación de velocidad mediante el uso de la fraseología 'Sin restricción de velocidad'.

2. PROCEDIMIENTO DE FALLO DE COMUNICACIONES

Si una aeronave experimenta un fallo de comunicaciones, deberá responder inmediatamente en la clave SSR 7600.

Procedimientos dependiendo de la posición de la aeronave en el momento del fallo:

- a) Durante un procedimiento SID:
Continuar la SID hasta el punto de salida del TMA, ascender hasta la última altitud o nivel autorizado, o hasta la altitud mínima de seguridad, la que sea mayor, mantener dicha altitud o nivel durante 7 minutos, continuar el ascenso de acuerdo al FPL actualizado.
- b) Durante una salida con vectores radar:
Dirigirse, de la manera más directa, a interceptar el último procedimiento SID recibido del ATC y continuar con el procedimiento de fallo de comunicaciones durante la SID indicado en el apartado a).
Si no se hubiera recibido una autorización SID, proceder a interceptar la SID apropiada hasta el punto de salida del TMA y de acuerdo al FPL actualizado.

the last cleared altitude, unless instructed by ATC to cross the final approach course.

5. APPROACH DELAY INFORMATION

ATC shall not provide EAT (Expected Approach Time) information to aircraft holding on approach if the expected delay does not exceed 10 minutes.

6. RADIO COMMUNICATIONS FAILURE PROCEDURE

In the event that an aircraft experiences a radio communications failure, it shall immediately squawk 7600 on the SSR mode.

Procedures according to the position of the aircraft at the time of the failure:

- a) During a STAR procedure before the IAF:
Maintain last cleared flight level/altitude and join IAF holding. Start descending after one complete holding pattern or after the EAT if received, whichever is later, complete a published IFR approach to the active runway for arrivals, and land within the next 30 minutes.
- b) Aircraft without RNAV1 operational approval:
Maintain last cleared flight level/altitude, proceed directly to DVOR/DME MLG or DVOR/DME AGP (according to runway in use for arrivals) and join the holding pattern. Start descending after one complete holding pattern or after the EAT if received, whichever is later, complete published VOR approach to the active runway for arrivals, and land within the next 30 minutes.
- c) Radar vectoring before the IAF:
Maintain last cleared flight level/altitude, proceed directly to the suitable IAF and follow procedure stated in item a).
- d) Radar vectoring or "direct to" instructions after the IAF:
Maintain last cleared flight level/altitude, proceed to final approach course in order to complete the approach procedure and land. If unable, execute the missed approach with radio communications failure procedure stated in item e).
- e) During missed approach:
Follow missed approach procedure, join the holding pattern, fly one complete holding pattern, execute new approach procedure and land.

7. 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 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.

DEPARTURE PROCEDURES

Departing aircraft with RNAV1 operational approval shall be cleared via one of the published standard instrument departures (SID) RNAV1.

Aircraft without RNAV1 operational approval shall be cleared via contingency departure and further radar assistance or radar vectoring shall be provided so they may join to their assigned ATS route.

1. SPEED CONTROL

In order to optimize the departure flow and maintain separation between successive departing aircraft, aircraft shall comply with the speed restrictions of the SID fixes.

Additionally, aircraft shall maintain MAX IAS 250 kt at altitudes below 10000 ft. ATC may remove the speed restriction by using the instruction 'No speed restriction'.

2. RADIO COMMUNICATIONS FAILURE PROCEDURE

In the event that an aircraft experiences a radio communications failure, it shall immediately squawk 7600 on the SSR mode.

Procedures according to the position of the aircraft at the time of the failure:

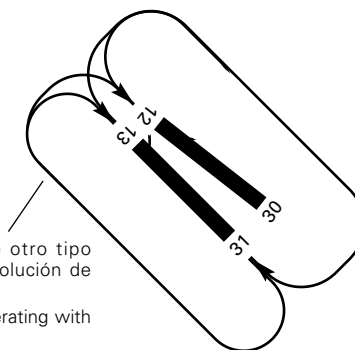
- a) During a SID procedure:
Follow the SID to the TMA exit point, climbing to the last cleared altitude/flight level, or the minimum safe altitude, whichever is higher; maintain that level or altitude for 7 minutes, then continue climbing according to the updated FPL.
- b) During a departure with radar vectoring:
Take the most direct route to intercept the last SID procedure given by ATC and continue the communications failure procedure stated in item a).
If SID clearance has not been received, proceed to intercept the appropriate SID to the TMA exit point in accordance with the FPL.

c) Aeronaves sin aprobación operacional RNAV1 durante una salida de contingencia o con vectores radar:
Dirigirse, de la manera más directa, hasta el punto de salida del TMA de acuerdo al procedimiento de fallo de comunicaciones indicado en el apartado a) e incorporarse a la ruta ATS correspondiente.

c) Aircraft without RNAV1 operational approval during a contingency departure or with radar vectoring:
Take the most direct route to the TMA exit point according to the communications failure procedure stated in item a) and join the corresponding ATS route.

CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD

AD TRAFFIC CIRCUIT



Sólo para aeronaves ligeras o aeronaves de otro tipo operando al amparo de la correspondiente resolución de exenciones. //
Only for light aircraft or other kinds of aircraft operating with the corresponding resolution of exemption.

23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

ADDITIONAL INFORMATION

Aviso a las aeronaves dotadas con equipo TCAS, versiones anteriores a la versión 7, que operen en las inmediaciones del aeropuerto de MÁLAGA/Costa del Sol:

Notification to aircraft equipped with TCAS, prior version to version 7, operating in the vicinity of MÁLAGA/Costa del Sol airport:

Para la verificación constante del funcionamiento del radar del aeropuerto de MÁLAGA/Costa del Sol hay instalado un transpondedor de radar fijo en el VOR MGA, con las siguientes características:

For permanent radar performance checking of MÁLAGA/Costa del Sol airport radar, a fixed radar transponder is installed at MGA VOR with the following characteristics:

- Posición: 364851.4087N; 0042211.4019W
- Código Modo Alpha: 7777
- Altitud antena: 3382 ft.

- Location: 364851.4087N; 0042211.4019W
- Alpha Mode Code: 7777
- Antenna altitude: 3382 ft.

Las aeronaves dotadas con equipo TCAS, versiones anteriores a la versión 7, que sobrevuelen a altitud es bajas y próximas a dichas coordenadas, pueden recibir avisos de tráfico correspondientes a éste blanco fijo y que consecuentemente no deberán ser tenidos en cuenta por no tratarse de tráfico real.

Aircraft equipped with TCAS, prior version to version 7, overflying at low altitude close to these coordinates, may receive TCAS traffic advisories corresponding to this fixed transponder. These do not identify real traffic and should be ignored.

RECOMENDACIONES GENERALES POR PRESENCIA DE AVES

GENERAL RECOMMENDATIONS ABOUT THE PRESENCE OF BIRDS

Mantenga especial cuidado por presencia de aves al amanecer y anochecer.
Se aconseja evitar vuelo bajo sobre la línea de costa en la medida de lo posible para evitar cruce con aves de litoral.

Take special care because of the presence of birds at dawn and dusk.

Existe un mayor riesgo en primavera y otoño. En primavera, se debe realizar una inspección previa al vuelo, ya que se pueden producir anidamientos en superficies de las aeronaves.

It is advised to avoid flying low over the coastline whenever possible to avoid meeting shorebirds.

En el caso de helicópteros, siga las recomendaciones específicas de mitigación de riesgos operativos.

The risk is higher in spring and autumn. In spring, the aircraft should be inspected before the flight, because birds may build nests on its surfaces.

Presencia de cigüeña blanca en un radio de 5 Km y a una altura de 0-1300 ft al NW del aeropuerto, desde agosto a noviembre.

In the case of helicopters, follow the specific recommendations for mitigating operational risks.

Presencia de buitres en el Paraje Natural "Desfiladero de los Gaitanes" a unos 35 Km al NW del aeropuerto (318°) y a una altura sobre terreno de 0-2000ft.

Presence of white stork within a radius of 5 Km and at a height of 0-1300 ft to the NW of the airport, from August to November.

Posible presencia de buitres en proximidades del aeropuerto durante el mes de noviembre, con fuertes vientos W y NW.

Presence of vultures in "Desfiladero de los Gaitanes" Parque Natural at 35 Km NW of the airport (318 °) and at height over terrain of 0-2000ft.

Possible presence of vultures near airport during November, with strong winds from W and NW.

MOVIMIENTOS DE AVES

BIRD MOVEMENTS

El grosor de las líneas indica la importancia de los movimientos.

The line thickness indicates the importance of the movements.

El patrón de las líneas indica la altitud de vuelo (AGL):

The line pattern indicates the altitude of flight (AGL):

- línea punteada: 0-65 ft (0-20 m)
- Línea discontinua: 65-328 ft (20-100 m) - - - - -
- Línea continua: >328 ft (>100 m) _____

- Dotted line: 0-65 ft (0-20 m)
- Dashed line: 65-328 ft (20-100 m) - - - - -
- Continuous line: >328 ft (>100 m) _____

Movimiento A: Desplazamiento de milanos y cigüeñas (agosto - octubre).

Movement A: Displacements of kites and storks (August - October).

Movimiento B: Desplazamientos de patos, gaviotas, cormoranes y garzas.

Movement B: Displacements of ducks, gulls, cormorants and herons.

Movimiento C: Desplazamiento de estorninos.

Movement C: Displacements of starlings.

Movimiento D: Desplazamientos de gaviotas.

Movement D: Displacements of gulls.

Movimiento E: Desplazamiento de palomas, cernícalos y rapaces nocturnas (noche).

Movement E: Displacements of pigeons, kestrels and nocturnal birds of prey (at night).

ZONAS DE CONCENTRACIÓN DE AVES

BIRD CONCENTRATION ZONES

Zona 1: Concentración de estorninos.

Zone 1: Concentration of starlings.

Zona 2: Concentración de palomas.

Zone 2: Concentration of pigeons.

Zona 3: Concentración de vencejos (marzo-septiembre).

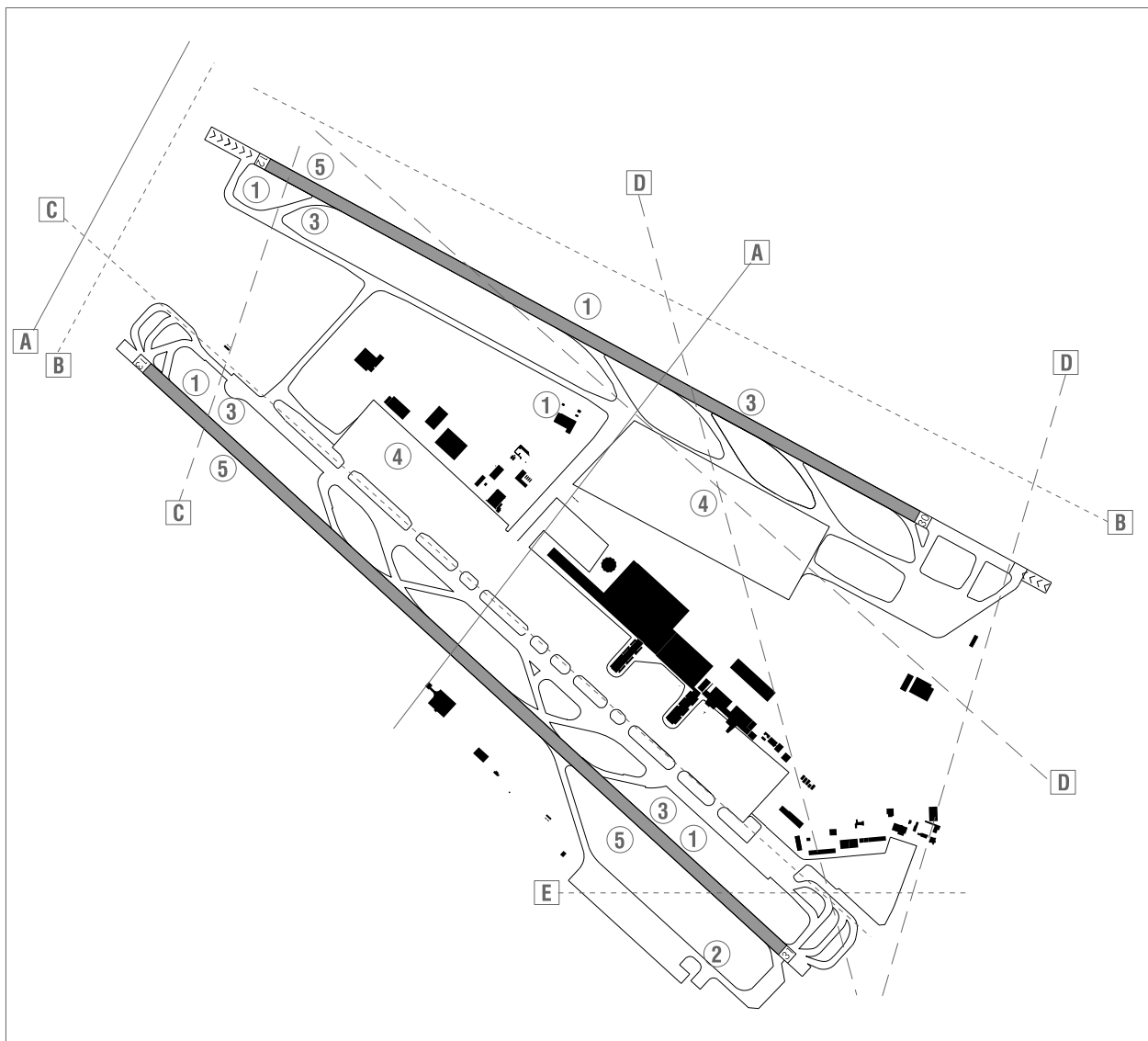
Zone 3: Concentration of swifts (March-September).

Zona 4: Concentraciones de gaviotas (días de temporal y con fuertes vientos).

Zone 4: Concentration of gulls (days with storms or strong winds).

Zona 5: Concentraciones de aves pequeñas (jilgueros, verdicillos y verderones).

Zone 5: Concentration of small birds (goldfinches, serins and greenfinches).



24. CARTAS RELATIVAS AL AERÓDROMO

CHARTS RELATED TO THE AERODROME

El listado de cartas relativas al aeródromo puede encontrarse en el siguiente enlace:

<https://aip.enaire.es/AIP/#LEMG>

The list of charts related to the aerodrome can be found on the link below:

<https://aip.enaire.es/AIP/#LEMG>

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

VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION

A continuación se incluyen los obstáculos que penetran la superficie del tramo visual, así como los procedimientos de aproximación instrumental afectados:

Obstacles penetrating the visual segment surface, as well as the instrument approach procedures affected, can be found below:

IAC 4 VOR RWY 12

OBST	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Señal // Marking	364132.7N	0043028.9W	12	53
Señal // Marking	364132.9N	0043028.1W	9	49
Sistema iluminación // Electrical system light	364132.4N	0043030.5W	11	54
Señal // Marking	364132.8N	0043029.3W	9	51
Otros // Others	364133.9 N	0043029.1W	17	54

IAC 6 ILS Z RWY 13
IAC 7 ILS Y RWY 13
IAC 8 LOC RWY 13
IAC 9 VOR RWY 13

OBST	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Luces de aproximación // Approach lights	364106.4N	0043048.1W	9	56
Luces de aproximación // Approach lights	364106.3N	0043048.1W	9	56
Luces de aproximación // Approach lights	364106.3N	0043048.1W	9	56
Luces de aproximación // Approach lights	364106.3N	0043048.2W	9	56

IAC 14 VOR RWY 31

OBST	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Camino perimetral // Perimeter road	364106.4N	0043048.1W	16	44
Terreno // Ground	364106.3N	0043048.1W	0	33