

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

LEZL - SEVILLA

2. DATOS GEOGRÁFICOS Y DE ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO	AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA
<p>ARP: 372505N 0055356W. Ver AD 2-LEZL ADC. Distancia y dirección desde la ciudad: 10 km NE. Elevación: 34 m / 111 ft. Ondulación geoid: 49.75 m ± 0.05 m (1). Temperatura de referencia: 36°C. Temperatura baja media: 10°C. Declinación magnética: 1°W (2020). Cambio anual: 7.9'E. Administración AD: Aena. Dirección: Aeropuerto de Sevilla, 41020 Sevilla. TEL: +34-954 449 111 / 000 FAX: +34-954 449 025 / 037 AFTN: LEZLZPZX. E-mail: svq.operaciones.ceops@aena.es Tránsito autorizado: IFR/VFR. (2) Observaciones: El pago de tasas en efectivo no está permitido, se realizará preferentemente con tarjeta bancaria a través de vía telemática en la página web siguiente: http://wpastg.aena.es/csee/Satellite?Language=ES_ES&pagename=TPV_Pagos_Aeropuertos (1) Para todos los puntos del AD. (2) Ver casilla 20: Reglamentación local.</p>	<p>ARP: 372505N 0055356W. See AD 2-LEZL ADC. Distance and direction from the city: 10 km NE. Elevation: 34 m / 111 ft. Geoid undulation: 49.75 m ± 0.05 m (1). Reference temperature: 36°C. Low average temperature: 10°C. Magnetic variation: 1°W (2020). Annual change: 7.9'E. AD administration: Aena. Address: Aeropuerto de Sevilla, 41020 Sevilla. TEL: +34-954 449 111 / 000 FAX: +34-954 449 025 / 037 AFTN: LEZLZPZX. E-mail: svq.operaciones.ceops@aena.es Approved traffic: IFR/VFR. (2) Remarks: Payment of charges in cash is not allowed and should preferably be settled online by bank card at the following website: http://wpastg.aena.es/csee/Satellite?Language=ES_ES&pagename=TPV_Pagos_Aeropuertos (1) For all AD points. (2) See item 20: Local Regulations.</p>
3. HORARIO DE OPERACIÓN	OPERATIONAL HOURS
<p>Aeropuerto: V: 0430-2300, I: 0530-0000; PS 2 HR PPR. Aduanas e Inmigración: HR AD. Servicios médicos y de sanidad: Ver GEN 1.4. AIS/ARO: HR AD. Información MET: HR AD. ATS: HR AD. Abastecimiento de combustible: HR AD & O/R. Asistencia en tierra: HR AD. Seguridad: HR AD. Deshielo: No. Observaciones: Ninguna.</p>	<p>Airport: V: 0430-2300, I: 0530-0000; PS 2 HR PPR. Customs and Immigration: HR AD. Health and Sanitation: See GEN 1.4. AIS/ARO: HR AD. MET briefing: HR AD. ATS: HR AD. Fuelling: HR AD & O/R. Handling: HR AD. Security: HR AD. De-icing: No. Remarks: None.</p>
4. SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO	HANDLING SERVICES AND FACILITIES
<p>Instalaciones para el manejo de carga: Sin limitaciones. Tipos de combustible: 100LL, JET A-1. Tipos de lubricante: SHELL W100. Capacidad de reabastecimiento: → Cia Exolum: 100LL: 1 cisterna 5000 L, 2 L/s. JET A-1: 1 cisterna 40000 L, 20 L/s. 2 cisternas 40000 L, 16 L/s. 3 cisternas 28500 L, 20 L/s. 2 cisternas 28500 L, 14 L/s. Cia SLCA: 100LL: 1 cisterna 4000 L. 1 cisterna 2500 L. Jet A-1: 1 cisterna 40000 L. 1 cisterna 32400 L. 1 cisterna 19200 L. Instalaciones para el deshielo: No. Espacio disponible en hangar: No. Instalaciones para reparaciones: No. Observaciones: Solicitud de suministro de combustible: - Exolum TEL: +34-954 449 145 FAX: No. Móvil: +34-606 269 724; +34-669 858 145; +34-680 144 629 E-mail: sbustamantec@exolum.com; svq@exolum.com SITA: No. - SLCA Móvil: +34-610 563 563 E-mail: svqcoordinador@slca.com SITA: No. Agentes handling de aviación comercial: - AVIAPARTNER TEL: +34-954 449 116 FAX: No. Móvil: +34-672 748 061 E-mail: svq.ops@aviapartner.aero; belen.villalobos@aviapartner.aero SITA: SVQAOXH / SVQPAXH</p>	<p>Cargo facilities: No limitations. Fuel types: 100LL, JET A-1. Oil types: SHELL W100. Refuelling capacity: Cia Exolum: 100LL: 1 truck 5000 L, 2 L/s. JET A-1: 1 truck 40000 L, 20 L/s. 2 trucks 40000 L, 16 L/s. 3 trucks 28500 L, 20 L/s. 2 trucks 28500 L, 14 L/s. Cia SLCA: 100LL: 1 truck 4000 L. 1 truck 2500 L. Jet A-1: 1 truck 40000 L. 1 truck 32400 L. 1 truck 19200 L. De-icing facilities: No. Hangar space: No. Repair facilities: No. Remarks: Request of fuel supply: - Exolum TEL: +34-954 449 145 FAX: No. Mobile phone: +34-606 269 724; +34-669 858 145; +34-680 144 629 E-mail: sbustamantec@exolum.com; svq@exolum.com SITA: No. - SLCA Mobile phone: +34-610 563 563 E-mail: svqcoordinador@slca.com SITA: No. Commercial aviation handling agents: - AVIAPARTNER TEL: +34-954 449 116 FAX: No. Mobile phone: +34-672 748 061 E-mail: svq.ops@aviapartner.aero; belen.villalobos@aviapartner.aero SITA: SVQAOXH / SVQPAXH</p>

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

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

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

Ramp agents may attend both Commercial and General Aviation.

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

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

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

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

5. INSTALACIONES PARA LOS PASAJEROS

PASSENGER FACILITIES

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

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

6. SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

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

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

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

RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN.

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

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

8. DETALLES DEL ÁREA DE MOVIMIENTO

MOVEMENT AREA DETAILS

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

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

9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUÍA DE RODAJE

TAXIING GUIDANCE SYSTEM AND MARKINGS

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

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

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

Observaciones: Ninguna.

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

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

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

Remarks: None.

10. OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO

AERODROME OBSTACLES

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

Ver Ítem 10 y apartado Datos Digitales.

Observaciones: Ver AD 2-LEZL AOC.

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

See Item 10 and Digital Data section.

Remarks: See AD 2-LEZL AOC.

11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO

METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED

Oficina MET: Sevilla EMAe.

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

METAR: Semihorario.

TAF: 24 HR.

TREND: Si.

Información: En persona y telefónica.

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

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

Equipo suplementario: Autoservicio meteorológico aeronáutico. 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.

Sevilla EMAe: HR AD; TEL: +34-954 674 455.

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

MET office: Sevilla EMAe.

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

METAR: Half-hourly.

TAF: 24 HR.

TREND: Yes.

Briefing: In person and by telephone.

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

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

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

ATS unit served: TWR, APP.

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

Sevilla EMAe: HR AD; TEL: +34-954 674 455.

Remarks: Aerodrome climatological summary available. Aerodrome warnings available.

12. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA

RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

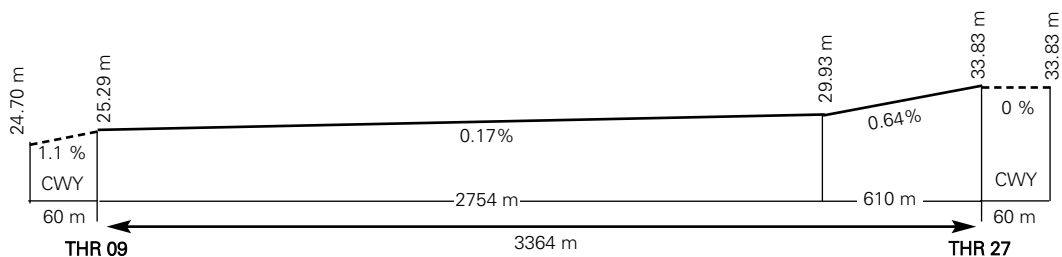
RWY	Orientación Direction	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m) Strip (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
09	089.74° GEO 091° MAG	3364 x 45	372504.35N 0055443.50W	THR: 25.3 m / 83 ft TDZ: 25.9 m / 85 ft	No	60 x 150	3484 x 300	No	90 x 150	RWY: ASPH PCN 82 F/D/W/T SWY: No
27	269.77°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

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

Remarks: (1) 50 m blast resistant area.

Perfil:

Profile:



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

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

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

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

Iluminación: Ver casilla 14.

Lighting: See item 14.

Observaciones: Iluminación de plataforma.

Remarks: Apron lighting.

PRKG	ELEV (m)
06	25.07
12	24.90
40	25.18

17. ESPACIO AÉREO ATS

ATS AIRSPACE

Denominación y límites laterales Designation and lateral limits	Límites verticales Vertical limits	Clase de espacio aéreo Airspace class	Unidad responsable Idioma Unit Language	Altitud de transición Transition altitude
CTR SEVILLA 373002N 0060441W; 373007N 0054413W; 372236N 0054411W; 372236N 0054624W; Círculo de 6.5 NM de radio centrado en ARP // Circle radius 6.5 NM centred on ARP (372505N 0055356W); en sentido horario hasta // clockwise to 372233N 0060127W; 372232N 0060437W; 373002N 0060441W.	1900 ft AMSL SFC	D	SEVILLA TWR ES/EN	1850 m/6000 ft

18. INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN ATS

ATS COMMUNICATION FACILITIES

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

19. RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIAJE

RADIO NAVIGATION & LANDING FACILITIES

Instalación (VAR) Facility (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas Coordinates	ELEV DME	Observaciones Remarks
DVOR (1° W)	SVL	113.700 MHz	H24	372539.3N 0054544.0W		COV 40 NM U/S BTN: - R-270/R-045 a // at 4000 ft AMSL o // or BLW; - R-045/R-150 a // at 5000 ft AMSL o // or BLW; - R-150/R-270 a // at 6500 ft AMSL o // or BLW. R-189 COV 75 NM a // at 3000 ft AMSL. R-221 U/S: - FM 90 NM a // at FL090; - FM 100 NM a // at FL100; - FM 125 NM (punto // point KORN0) a // at FL130.
DME	SVL	CH 84X	H24	372539.4N 0054544.6W	120 m	COV 40 NM U/S BTN: - R-270/R-045 a // at 4000 ft AMSL o // or BLW. - R-045/R-150 a // at 5000 ft AMSL o // or BLW. - R-150/R-270 a // at 6500 ft AMSL o // or BLW.
NDB (1° W)	SPP	420 kHz	H24	372505.0N 0054743.9W		COV 40 NM.
LOC 09 (1° W)	ISE	111.100 MHz	H24	372504.8N 0055220.8W		091° MAG / 145 m FM THR 27, COV 25 NM.
ILS CAT I						
GP 09		331.700 MHz	H24	372500.3N 0055431.4W		3°; RDH 16.32 m; a // at 297 m FM THR 09 & 125 m FM RCL a la derecha en el sentido de APCH // to the right on APCH direction.
ILS/DME 09	ISE	CH 48X	H24	372500.3N 0055431.4W	30 m	REF DME THR 09.
LOC 27 (1° W)	ISV	110.100 MHz	H24	372504.3N 0055456.3W		271° MAG / 314 m FM THR 09, COV 25 NM.
ILS CAT I						

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

20. REGLAMENTACIÓN LOCAL

LOCAL REGULATIONS

Aeropuerto no utilizable para aeronaves sin radiocomunicación.

Airport not usable for aircraft without radio communication.

REGLAMENTACIÓN PARA VUELOS DE AVIACIÓN GENERAL

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

No se permitirán vuelos sin PPR autorizado.

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

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

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

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

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

REGULATIONS FOR GENERAL AVIATION FLIGHTS

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

Flights without authorised PPR shall not be permitted.

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

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

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

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

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

ASISTENCIA EN TIERRA A LA AVIACIÓN GENERAL

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

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

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

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

GENERAL AVIATION HANDLING

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

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

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

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

PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE

➔ 1. PUESTA EN MARCHA DE MOTORES/TURBINAS.

Nota: En este apartado se utilizan abreviaturas definidas en ENR 1.5.

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

A. Se solicitará permiso para poner en marcha los motores/turbinas en la frecuencia de GMC o, en caso de no estar atendida, en la frecuencia informada mediante ATIS o mensaje CLD. Cuando se solicite dicho permiso, la aeronave deberá estar completamente lista para la puesta en marcha inmediatamente.

B. En caso de solicitud vía voz, los pilotos notificarán a ATC el indicativo completo de la aeronave, el puesto de estacionamiento que ocupan y el mensaje ATIS recibido.

C. La solicitud de puesta en marcha deberá efectuarse:

- Aeronaves sin CTOT asignado: Desde 15 minutos antes de su EOBT hasta 5 minutos después de su EOBT.
- Aeronaves con CTOT asignado: Desde 20 minutos antes de su CTOT hasta 10 minutos antes de su CTOT.
- Para mejorar la predictibilidad de la TTOT, ATC podrá instruir para que se solicite el permiso de puesta en marcha a una hora determinada.
- En periodos de alta demanda ATC pueden aplicar otros valores que garanticen el cumplimiento de la ventana de tolerancia del vuelo.

1.1. SOLICITUD DE AUTORIZACION ATC Y PUESTA EN MARCHA VIA ENLACE DE DATOS

En el aeropuerto de Sevilla se aplican procedimientos de salida vía 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.

STANDARD TAXIING PROCEDURES

1. START-UP OF ENGINES/TURBINES.

Note: In this section, abbreviations defined in ENR 1.5 are used.

To avert the automatic suspension of flight plans, the EOBT should be maintained up to date.

A. Clearance to start-up engines/turbines shall be requested on the GMC frequency or, in the case that this is not attended, on the frequency notified via ATIS or CLD message. When this clearance is requested, the aircraft must be completely ready to start-up immediately.

B. For voice requests, pilots shall notify ATC of the full call sign of the aircraft, the stand occupied and the ATIS message received.

C. Start-up clearance must be requested as follows:

- Aircraft without assigned CTOT: From 15 minutes before their EOBT until 5 minutes after their EOBT.
- Aircraft with assigned CTOT: From 20 minutes before their CTOT until 10 minutes before their CTOT.
- To improve the predictability of the TTOT, ATC may issue instructions for start-up clearance to be requested at a specific time.
- In periods of high demand, ATC may apply other values to ensure compliance with the tolerance window of the flight.

1.1. REQUEST FOR ATC AND START-UP CLEARANCE VIA DATA LINK

At Sevilla Airport, DCL departure procedures are applied for the ATC clearance and start-up services. For more information about the DCL service, see AIP ENR 1.5, section 3. OUTBOUND FLIGHTS: ATC and start-up clearance via data link.

En caso de discrepancia la voz siempre prevalecerá sobre el enlace de datos.

El piloto podrá solicitar la autorización ATC por DCL con una antelación máxima de 30 minutos respecto de la EOBT. Se facilitará la aprobación de puesta en marcha junto con la autorización ATC siempre que se cumplan los parámetros establecidos en AD 2-LEZL, casilla 20, Procedimientos generales de rodaje, 1.C.

- El piloto solicitará la autorización ATC y puesta en marcha conjuntamente vía RCD. El mensaje RCD 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 rechazo "RCD REJECTED". Cuando se reciba un mensaje RCD antes de los rangos establecidos en AD 2-LEZL, casilla 20, Procedimientos generales de rodaje, 1.C, será aceptado el RCD y se enviará CLD con autorización ATC instando a la tripulación a llamar cuando esté listo y de acuerdo a su EOBT/CTOT.

Cuando se reciba un mensaje RCD dentro de los rangos establecidos en AD 2-LEZL, casilla 20, Procedimientos generales de rodaje, 1.C, será aceptado el RCD y se enviará CLD con autorización ATC y aprobación de puesta en marcha.

- En caso de aceptación Sevilla 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 solicitarse antes de cumplir con los parámetros de aprobación de puesta en marcha indicados en AD 2-LEZL, casilla 20, 1.C

- 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.
- C. Si no se encuentra listo para puesta en marcha, no aceptará la autorización y contactará vía voz con el controlador cuando esté listo.

- 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.

La petición de retroceso deberá ser solicitada en la frecuencia informada en el mensaje CLD correspondiente y sólo puede ser aprobada vía voz en dicha frecuencia. 1.2 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.

2. MOVIMIENTO EN SUPERFICIE.

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

Las autorizaciones e instrucciones del ATC deberán ser colacionadas.

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

Evitar colisiones con otras aeronaves u obstáculos es responsabilidad de:

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

In cases of discrepancy, voice shall always prevail over data link.

The pilot may request ATC clearance via DCL no earlier than 30 minutes before the EOBT. Approval for start-up and ATC clearance shall be facilitated together, provided that the parameters in AD 2-LEZL, item 20, Standard taxiing procedures, 1.C, are satisfied.

- The pilot shall request ATC and start-up clearance together via RCD. The RCD message should contain the following data:

- 1.- Aircraft call sign according to the filled flight plan (FPL).

- 2.- Departure aerodrome.

- 3.- Parking position

- 4.- Destination aerodrome.

- 5.- Letter of the ATIS information received.

- 6.- ICAO aircraft type designator.

Free text sent in the RCD by the pilot shall not be considered by ATC. Any specific request shall be transmitted by voice.

- The pilot will receive a message of acceptance, "RCD RECEIVED", or rejection, "RCD REJECTED". When an RCD message is received earlier than the ranges established in AD 2-LEZL, item 20, Standard taxiing procedures, 1.C, the RCD will be accepted and a CLD will be sent with ATC clearance, instructing the crew to call when they are ready and in accordance with their EOBT/CTOT.

When an RCD message is received within the ranges established in AD 2-LEZL, item 20, Standard taxiing procedures, 1.C, the RCD will be accepted and a CLD will be sent with ATC and start-up clearance.

- In the case of acceptance Sevilla Clearances will issue a CLD message with the following fields:

- 1.- Aircraft call sign.

- 2.- Destination aerodrome.

- 3.- Runway assigned for departure.

- 4.- Departure procedure (SID). Note: The initial altitude will be that of the published SID.

- 5.- SSR code mode A (SQUAWK).

- 6.- ADT (Approved Departure Time). Note: ADT = CTOT of the flight, if there is one.

- 7.- Next frequency.

- 8.- Letter of the current ATIS information.

- 9.- Additional information, which shall include the start-up clearance or instructions to request this in the event it is requested before the start-up approval parameters set out in AD 2-LEZL, item 20, 1.C, are satisfied.

- When an FSM message of the type "REVERT TO VOICE PROCEDURES" is received, data link communication shall be terminated and the revert to voice procedure will apply.

- When the CLD message is received, the pilot shall:

- A. Revert to voice to request a new clearance if some inconsistency is detected in the message received.

- B. Respond via data link with a CDA message if the clearance of the CLD message is considered correct.

- C. If not ready to start-up, the pilot shall not accept the clearance and will contact the controller via voice when ready.

- When no CDA message is received from the pilot within the time-out parameter, or a CDA inconsistent with the earlier CLD message is received, the data link communication shall be terminated and a "CDA REJECTED" message will be received in the FMS.

- When a correct CDA message is received, the ATC system will send the aircraft a "CLEARANCE CONFIRMED" message in the FMS and the data link communication shall be terminated.

Push-back clearance should be requested on the frequency given in the appropriate CLD message, and it may only be approved on that frequency by voice. 1.2 REVERT TO VOICE PROCEDURE When a message of the type "REVERT TO VOICE PROCEDURES" is received, or there is some inconsistency in the clearance received, the pilot shall make voice contact with the controller and request a new clearance.

2. GROUND MOVEMENT.

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

ATC clearances and instructions must be read back.

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

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

- Pilots when taxiing on the apron.

- Handling companies during towing of aircraft

2.1 Guiado y estacionamiento.

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

No se prestará servicio de guiado y estacionamiento mediante vehículo "SÍGAME" para acceso a ningún puesto de estacionamiento. Únicamente se prestará el servicio a los puestos de estacionamiento de Aviación General para aeronaves no basadas en el aeropuerto y en las posiciones donde el sistema de atraque visual esté fuera de servicio.

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

2.2 Maniobras de retroceso.

En el PRKG 09 se podrá realizar salida autónoma, bajo responsabilidad del comandante de la aeronave.

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

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

2.3 Rutas de Rodaje.

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

- RWY 09 en servicio

2.1 Guidance and Parking.

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

Guidance and parking service by "FOLLOW ME" vehicle will not be available for accessing any stand. This service will only be provided to the General Aviation stands for aircraft not based at the airport and at positions where the visual docking guidance system is out of service.

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

2.2 Push-back manoeuvres.

Autonomous exit is permitted from PRKG 09, under the responsibility of the aircraft commander.

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

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

2.3 Taxiing Routes.

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

- RWY 09 in use

PRKG	ENTRADA POR ENTRY BY	SALIDA POR EXIT BY
01, 02	GATE G5	GATE G4
03 a // to 07	GATE G5 o // or GATE G8	GATE G4
08, 09	GATE G5 o // or GATE G8	GATE G7
10 a // to 19	GATE G8	GATE G7
15A, 16A	GATE G6 o // or GATE G8	GATE G7
15B	GATE G8	GATE G7
20 a // to 24	GATE G8	GATE G4
25	GATE G5	GATE G4
30	GATE G4 o // or GATE G5	GATE G4
31	GATE G3	GATE G4
32	GATE G3	GATE G3 o // or GATE G4
33	GATE G3	GATE G3
34, 36, 38	GATE G2	GATE G3
35,37, 39	GATE G2	GATE G1
40 a // to 44 y // and AG	GATE G1	GATE G1

- RWY 27 en servicio

- RWY 27 in use

PRKG	ENTRADA POR ENTRY BY	SALIDA POR EXIT BY
01	GATE G4 o // or GATE G5	GATE G4
02	GATE G5	GATE G8
03 a // to 09	GATE G5 o // or GATE G8	GATE G8
10 a // to 19	GATE G5, GATE G6 o // or GATE G8	GATE G8
15A, 16A	GATE G6 o // or GATE G8	GATE G8
15B	GATE G6, GATE G7 o // or GATE G8	GATE G8
20 a // to 23	GATE G6 o // or GATE G8	GATE G8
24	GATE G7	GATE G8
25	GATE G5	GATE G8
33	GATE G3	GATE G3
32	GATE G3	GATE G3 o // or GATE G4
31	GATE G3	GATE G4
30	G4 o // or G5	GATE G4
34, 36, 38	GATE G2	GATE G3
35, 37, 39	GATE G2	GATE G1
40 a // to 44 y // and AG	GATE G1	GATE G1

2.4 Limitaciones de potencia en entrada al puesto de estacionamiento.
La entrada a los PRKG 34, 35, 36, 37, 38 y 39 se realizará a mínima potencia.

3. LIMITACIONES DE RODAJE

A.- GENERALIDADES

Clasificación de aeronaves según el capítulo 1 del anexo 14 de OACI:
Letra de clave B o inferior: Envergadura hasta 24 m (exclusive).
Letra de clave C: Envergadura desde 24 m hasta 36 m (exclusive).
Letra de clave D: Envergadura desde 36 m hasta 52 m (exclusive).
Letra de clave E: Envergadura desde 52 m hasta 65 m (exclusive).
Letra de clave F: Envergadura desde 65 m hasta 80 m (exclusive).

B.- MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

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

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

→ C.- SOBREVIRAJES Y RESTRICCIONES

- A340-600: sobreviraje en las calles de salida de pista HP1, HP2 y HP3; en las calles de entrada a pista HP2 y HP3 y en el giro entre TWY G7 y G8.
- A350-1000: sobreviraje en la calle de salida de pista HP2 y en el giro entre TWY G7 y G8.
- B777-300: sobreviraje en las calles de salida de pista HP1, HP2 y en el giro entre TWY G7 y G8.
- A321, B737MAX10, B757-200 y B757-300: sobreviraje en el giro entre TWY G8 y G6.
- B767-300ER, B767-400ER, DC-10: restringido el uso de HP4.

4. MOVIMIENTO DE PERSONAL EN PLATAFORMA

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

5. OPERACIÓN DE AERONAVES DE LETRA DE CLAVE F

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

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

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

RUTAS DE RODAJE

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

LLEGADAS

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

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

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

SALIDAS

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

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

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

6. OPERACIÓN DE HELICÓPTEROS

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

2.4 Power limitations to enter the stand.

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

3. TAXIING RESTRICTIONS

A.- GENERAL

Aircraft classification according to Annex 14, chapter 1 of ICAO:
Code letter B or below: Wingspan up to but not including 24 m.
Code letter C: Wingspan 24 m up to but not including 36 m.
Code letter D: Wingspan 36 m up to but not including 52 m.
Code letter E: Wingspan 52 m up to but not including 65 m.
Code letter F: Wingspan 65 m up to but not including 80 m.

B.- GROUND MOVEMENT

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

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

C.- OVERSTEERING AND RESTRICTIONS

- A340-600: Oversteering on the runway exit taxiways HP1, HP2 and HP3 on the runway entry taxiways HP2 and HP3, and the turn between TWY G7 and G8.
- A350-1000: Oversteering on the runway exit taxiway HP2 and the turn between TWY G7 and G8.
- B777-300: Oversteering on the runway exit taxiways HP1, HP2 and the turn between TWY G7 and G8.
- A321, B737MAX10, B757-200 and B757-300: oversteering the turn between TWY G8 and G6.
- B767-300ER, B767-400ER, DC-10: Used of HP4 restricted.

4. PERSONNEL MOVEMENT ON THE APRON

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

5. CODE LETTER F AIRCRAFT OPERATION

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

Stands suitable for use by code letter F aircraft:

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

TAXIING ROUTES

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

ARRIVALS

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

Depending on the runway, the taxiing route will be:

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

DEPARTURES

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

Depending on the runway, the taxiing route will be:

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

6. HELICOPTER OPERATION

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

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

LLEGADAS

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

SALIDAS

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

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

7. INTERCAMBIO DE DATOS CON NMOC-ADVANCED ATC TWR

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

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

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

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

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

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

PROCEDIMIENTO DE SOLICITUD DE CATEGORÍA DE INCENDIOS PUNTUAL

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

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

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

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

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

PROCEDIMIENTO DE AHORRO ENERGETICO DEL BALIZAMIENTO

El Aeropuerto de Sevilla, en horario de la puesta a la salida del sol y en ausencia de operaciones previstas, aplicará procedimientos de ahorro energético consistentes en apagado de las luces aeronáuticas de superficie de pista y calle de rodaje.

NOTIFICACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL

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

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

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

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

ARRIVALS

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

DEPARTURES

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

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

7. EXCHANGE OF DATA WITH NMOC-ADVANCED ATC TWR

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

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

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

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

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

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

PROCEDURE FOR THE REQUEST OF OCCASIONAL FIRE CATEGORY

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

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

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

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

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

LIGHTING ENERGY-SAVING PROCEDURE

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

OPERATIONAL SAFETY REPORTS

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

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

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

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

SeguridadOperacionalSVQ@aena.es

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

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

SeguridadOperacionalSVQ@aena.es

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

21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS

NOISE ABATEMENT PROCEDURES

PRUEBA DE MOTORES

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

ENGINE TEST

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

22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO

FLIGHT PROCEDURES

LÍMITES DE VELOCIDAD

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

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

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

SPEED LIMITS

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

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

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

SISTEMA DE PRESENTACIÓN RADAR

Por encima de 600 ft, se puede usar el sistema de vigilancia ATS en el servicio de control del aeródromo para ejecutar las siguientes funciones:

- 1.- Supervisión de la trayectoria de vuelo de aeronaves en aproximación final;
- 2.- Supervisión de trayectorias de vuelo de otras aeronaves en las cercanías del aeródromo;
- 3.- Provisión de asistencia para la navegación a vuelos VFR.

En función de la disponibilidad de los radares que proporcionan cobertura al CTR, podrían verse afectadas las áreas o alturas en las que se suministran las mencionadas funciones de radar.

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

Todo ello en función de las limitaciones del equipo.

RADAR DISPLAY SYSTEM

Above 600 ft, ATS surveillance systems may be used in supplying the aerodrome control service to execute the following functions:

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

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

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

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

PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)

LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

1. GENERALIDADES

1. GENERAL

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

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

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

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

2.1. Llegadas:

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

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

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

- "Sígame a la vista".

2.2. Salidas:

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

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

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

2.2.4. Rutas de rodaje en LVC:

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

2.2.5. Aeronaves de letra de clave F y tipo E modelo A340-600:

No está permitida la operación despegues de aeronaves de letra de clave F ni de aeronaves del modelo A340-600 cuando este procedimiento esté activado.

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

2.2.7. Las aeronaves rodando por HP5 o S2:

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

"Sígame a la vista".

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

"Sígame a la vista".

3. FALLO DE COMUNICACIONES

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

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

2. GROUND MOVEMENT

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

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

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

2.1. Arrivals:

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

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

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

- "Follow me is in sight".

2.2. Departures:

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

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

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

2.2.4. LVC taxiing routes:

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

2.2.5. Code letter F aircraft and code letter E model A340-600 aircraft:

Take-off operation is not permitted for code letter F or model A340-600 aircraft when this procedure is activated.

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

2.2.7. Aircraft taxiing via HP5 or S2:

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

"Follow me in sight".

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

"Follow me in sight".

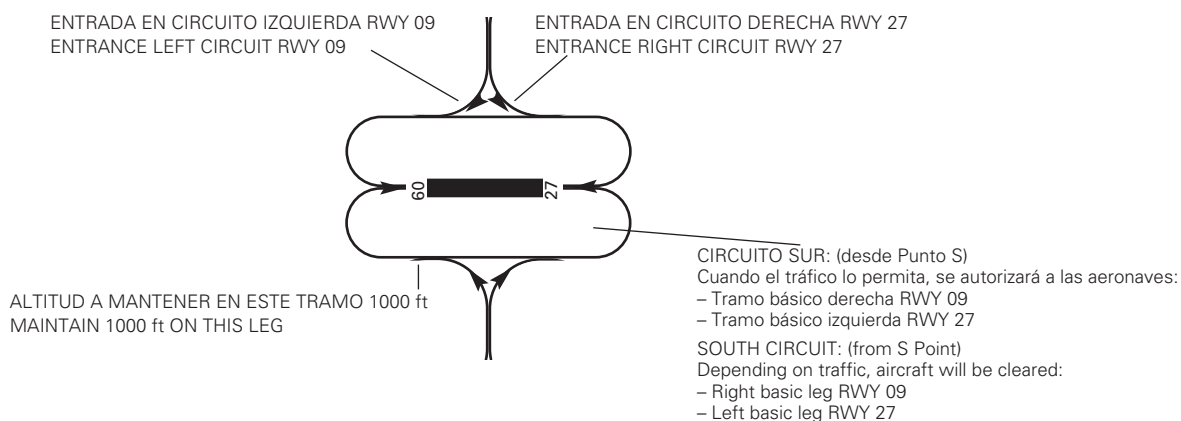
3. COMMUNICATIONS FAILURE

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

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

CIRCUITO DE TRÁNSITO AD

AD TRAFFIC CIRCUIT



23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

ADDITIONAL INFORMATION

CAMPO DE AEROMODELISMO

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

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

Límites verticales y laterales: ver ENR 5.5.

Horario de actividad: ver ENR 5.5.

MODEL FLYING FIELD

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

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

Vertical and lateral limits: see ENR 5.5.

Hours of activity: see ENR 5.5.

ZONAS DE CONCENTRACION DE AVES

Zona 1: concentración de avefría europea y morito común.

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

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

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

BIRD CONCENTRATION AREAS

Zone 1: concentration of lapwings and glossy ibises.

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

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

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

MOVIMIENTOS DE AVES

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

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

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

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

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

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

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

BIRD MOVEMENTS

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

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

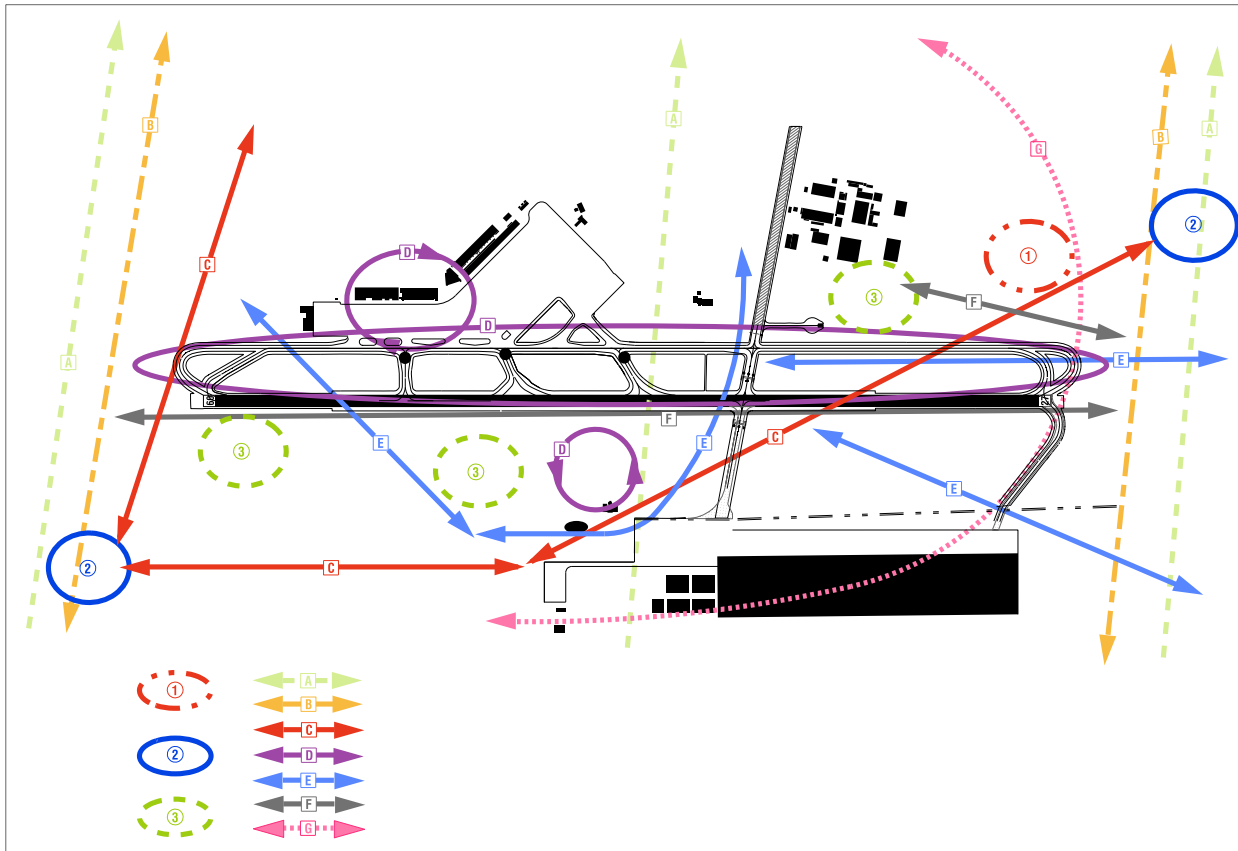
Movement C: Passage of mallards all year and, from October to February, of great cormorants.

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

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

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

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



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/#LEZL>

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

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

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/1 ILS Z RWY 09
- IAC/2 ILS Y RWY 09
- IAC/3 LOC Z RWY 09
- IAC/4 LOC Y RWY 09

OBST	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Luz APCH // APCH Light	37°25'04.3"N	005°54'45.9"W	5	85
Luz APCH // APCH Light	37°25'04.3"N	005°54'47.2"W	6	87

- IAC/5 VOR RWY 09

OBST	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Luz APCH // APCH Light	37°25'04.3"N	005°54'45.9"W	5	85
Luz APCH // APCH Light	37°25'04.3"N	005°54'47.2"W	6	87
Árbol // Tree	37°25'09.9"N	005°54'57.1"W	50	123

IAC/6 ILS Z RWY 27
IAC/7 ILS Y RWY 27
IAC/8 ILS X RWY 27
IAC/9 ILS W RWY 27
IAC/10 LOC Z RWY 27
IAC/11 LOC Y RWY 27
IAC/12 LOC X RWY 27
IAC/13 LOC W RWY 27

OBST	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Antena // Antenna	37°25'04.8"N	005°52'23.9"W	3	113

IAC/14 VOR RWY 27

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

IAC/15 NDB RWY 27

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

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK