LEMH AD 2 DATOS DEL AERÓDROMO

LEMH AD 2.1 INDICADOR DE LUGAR Y NOMBRE DEL AERÓDROMO

LEMH - MENORCA

LEMH AD 2.2 DATOS GEOGRÁFICOS Y ADMINISTRATIVOS DEL AERÓDROMO

1	ARP	395145N 0041307E. Ver AD 2-LEMH ADC.
2	Distancia y dirección desde la ciudad	4.5 km SW.
3	Elevación	92 m/303 ft.
4	Ondulación geoide	48.19 m ± 0.05 m (1).
5	Temperatura de referencia	29°C.
6	Temperatura baja media	10°C.
7	Declinación magnética	2°E (2020).
8	Cambio anual	6.9'E.
9	Administración AD	Aena .
10	Dirección	Aeropuerto de Menorca; 07712 Mahón (Menorca).
11	TEL	+34-971 157 000
12	FAX	+34-971 157 070
13	AFTN	LEMH
14	E-mail	mah.ejecutivo@aena.es
15	Tránsito autorizado	IFR/VFR.
16	Observaciones	(1) Para todos los puntos del AD.

LEMH AD 2.3 HORAS DE FUNCIONAMIENTO

1	Aeropuerto	V: 0500-2230; PS 25 MIN PPR. I: 0600-2100; PS 45 MIN PPR.
2	Aduanas e Inmigración	HR AD.
3	Servicios médicos y de sanidad:	No.
4	AIS	H24 (1)
5	ARO	H24 (2)
6	Información MET	HR AD PS 1 HR BFR.
7	ATS	V: 0445-2250, I: 0545-2120. En caso de activación PPR: V: 0445-2315, I: 0545-2205.
8		

	Abastecimiento de combustible	HR AD.
9	Asistencia en tierra	HR AD.
10	Seguridad	HR AD.
11	Deshielo	No.
12	Observaciones	Horario de actividad del aeropuerto: V: 0445-2250, I:0545-2120. En caso de activación PPR: V: 0445-2315, I: 0545-2205. (1) Oficina AIO Centralizada – Oficina NOTAM Internacional • TEL: +34-913 213 137 / 138 • E-mail: unof@enaire.es (2) Oficina ARO Centralizada zona geográfica 7 • TEL: +34-918 603 562 / +34-672 344 445 (solo en contingencia de comunicaciones) • E-mail: arocentralizada@enaire.es • Dirección AFTN gestión Plan Vuelo LEMH: LEMHZPZX

LEMH AD 2.4 SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO

1	Instalaciones para el manejo de carga	Hasta 150 kg por bulto. Hasta 250 kg PPR.
2	Tipos de combustible	JET A-1, 100LL.
3	Tipos de lubricante	Aeroshell W100, Mobil OIL, Aerored BAN.
4	Capacidad de reabastecimiento	JET A1: • 3 cisternas 40000 L, 37.8 L/s. • 1 cisterna 20000 L, 18.9 L/s. 100LL: 1 cisterna 3000 L, 2.5 L/s.
5	Instalaciones para el deshielo	No.
6	Espacio disponible en hangar	Sí, ACFT MAX SPAN 20 m.
7	Instalaciones para reparaciones	No.

8	Observaciones	Es obligatorio disponer de agente de asistencia en tierra para todas las operaciones, incluidas las no comerciales, excepto vuelos hospital, SAR, emergencia y Estado. En las operaciones de llegadas los pasajeros y tripulantes deberán esperar la llegada de su agente de asistencia en tierra.
		Agentes de handling de Aviación Comercial:
		• AVIAPARTNER
		  ◦ TEL: +34-971 157 078
		  ◦ FAX: No Móvil: No
		  ◦ E-mail: mah.ops@aviapartner.aero
		  ◦ SITA: MAHAOHX
		• SOUTH EUROPE GROUND SERVICES
		  ◦ TEL: +34-971 157 005
		  ◦ FAX: No
		  ◦ Móvil: No
		  ◦ E-mail: mahkq004@southeu.com
		  ◦ SITA: MAHKQIB
		Los agentes de rampa pueden atender tanto aviación comercial como aviación general.

8		Agentes de handling de Aviación General:
		• AVIAPARTNER MENORCA FBO, SLU
		  ○ TEL: +34-971 157 087
		  ○ Móvil: +34-628 849 601; +34-672 748 082
		  ○ E-mail: mah.executive@aviapartner.aero
		• UNIVERSAL AVIATION SPAIN
		  ○ Móvil: +34-654 420 907; +34-654 421 129
		  ○ E-mail: mah@uvspain.com
		• UNITED AVIATION SERVICES, S.L. – MENORCA / MAH / LEMH
		  ○ TEL: +34-919 532 653 (OCC)
		  ○ Móvil: +34-683 776 474 (H24); +34-689 012 867 (H24)
		  ○ E-mail: ops.mah@unitedaviation.es; ops@unitedaviation.es (OCC)
		  ○ Web: www.unitedaviation.es

LEMH AD 2.5 INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA PASAJEROS

1	Hoteles	No.
2	Restaurante	Sí.
3	Transporte	Taxis, autobuses y coches de alquiler.
4	Instalaciones médicas	Primeros Auxilios. (1)
5	Banco/Oficina Postal	No.
6	Información turística	Sí.
7	Observaciones	(1) Horario limitado.

LEMH AD 2.6 SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

1	Categoría de incendios	1 APR a 31 OCT: 8. 1 NOV a 31 MAR: 7. (1)
2	Equipo de salvamento	De acuerdo a la categoría de incendios publicada. • Tipos y cantidades de agentes extintores normalmente disponibles: • Agente extintor principal: 6000 litros de espumógeno de tipo AFFF para uso en concentración del 6%, con una eficacia de nivel B. • Agente extintor complementario: 750 Kg de polvo químico del tipo PK 80 para fuegos de tipo BC apto para extinguir incendios de líquidos, gases inflamables y fuegos eléctricos.
3	Retirada de aeronaves inutilizadas	Toda aeronave que opere en el Aeropuerto debe garantizar el cumplimiento del "Procedimiento del Plan de Traslado de Aeronaves Inutilizadas" del Aeropuerto de Menorca. Capacidades del equipamiento disponible por parte del Aeropuerto: • Cojines neumáticos para levantamiento hasta 58 Tm. • Patín para retirada de aviones ligeros (hasta 4 Tm.) • Equipo Gontrailer con un carro recuperador de capacidad de carga/elevación 10 Tm y 100 Tm de capacidad de arrastre. • Dolly de recuperación de aeronaves con una capacidad de carga/arrastre de hasta 30 Tm, con sus correspondientes eslingas de diferentes longitudes y resistencias, y barra de remolcado con una capacidad máxima de arrastre de 45 Tm. • Cojines neumáticos para levantamiento hasta 40 Tm con sus

3		correspondientes conectores, mangueras, compresor de inflado y accesorios de remolcado. Medios Externos: Grúas de diferente capacidad máxima desde 35 Tm hasta 500 Tm, plataformas, camión grúa y camión porta-vehículos (2). Datos de contacto local para operación de traslado de aeronaves inutilizadas: Centro de Operaciones (CEOPS): • TEL: +34 971 157 236 • e-mail: mahcepo@aena.es
4	Observaciones	(1) 8 a demanda (de acuerdo al procedimiento de protección de salvamento y extinción de incendios a demanda). (2) Disponibilidad de equipos y tiempo de respuesta sujeta a disponibilidad de proveedores externos.

LEMH AD 2.7 EVALUACIÓN Y NOTIFICACIÓN DEL ESTADO DE LA SUPERFICIE DE LA PISTA , Y PLAN PARA LA NIEVE

1	Tipos de equipamiento de limpieza	No aplica.
2	Prioridades de limpieza	No aplica.
3	Material usado para el tratamiento de la superficie del área de movimiento	No aplica.
4	Pistas de invierno especialmente preparadas	No aplica.
5	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.

LEMH AD 2.8 DATOS SOBRE PLATAFORMAS, CALLES DE RODAJE Y EMPLAZAMIENTOS/POSICIONES DE VERIFICACIÓN DE EQUIPO

1	Plataforma	Superficie: Hormigón. • Resistencia: GATE D: PCN 97/F/B/W/T. • Aviación Comercial: PCN 42/R/A/W/T • Aviación General: PCN 22/F/B/W/T.
2	Calles de rodaje	Anchura:23 m, EXC: C y F: 28 m; T: 45 m. Superficie: Asfalto. Resistencia: A1: PCN 63/F/B/W/T. A2 y F: PCN 144/F/A/W/T. C: PCN 45/F/B/W/T. D: PCN 80/F/A/W/T. E: PCN 96/F/A/W/T. J: PCN 56/F/A/W/T. NL y NR: PCN 101/F/A/W/T. T BTN J y NL: PCN 56/F/A/W/T. T BTN A1 y F: PCN 63/F/B/W/T.
3	Posiciones de comprobación	Altímetro: Plataforma ELEV 85 m/279 ft VOR: No. INS: Ver AD 2-LEMH PDC.
4		

	Observaciones	Ninguna.

LEMH AD 2.9 SISTEMA DE GUÍA Y CONTROL DEL MOVIMIENTO EN LA SUPERFICIE Y SEÑALES

1	Sistema de guía de rodaje	Letreros de PROHIBICIÓN DE ACCESO, letreros de instrucciones obligatorias, indicador de emplazamiento iluminado, sistema de guía visual de atraque, puntos de espera de la pista, barras de parada, puestos de estacionamiento y área anterior al umbral.
2	Señalización de RWY	Designadores, umbral, umbral desplazado, eje, faja lateral, punto de visada y zona de toma de contacto.
3	Señalización de TWY	Eje, faja lateral y balizas reflectantes de borde.
4	Observaciones	Ninguna.

LEMH AD 2.10 OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO

1	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 Item 10 y Conjunto de Datos.
2	Observaciones	Ver AD 2-LEMH AOC.

LEMH AD 2.11 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA SUMINISTRADA

1	Oficina MET	Menorca EMAe.
2	HR	HR AD PS 1 HR BFR. Fuera de este horario se emitirá METAR AUTO semihorario.
3	METAR	Semihorario.
4	TAF	24 HR.
5	TREND	No.
6	Información	En persona y telefónica.
7	Documentación de vuelo/Idioma	Cartas y lenguaje claro / Español.
8	Cartas	Mapas previstos significativos y de viento y temperatura en altitud.
9	Equipo suplementario	Presentador de imágenes de nubes, rayos y de información radar.
10	Dependencia ATS atendida	TWR, APP.
11	Información adicional	Valencia OMAe (LEVA): H24 • TEL: +34-963 690 750 Menorca EMAe: • TEL: +34-971 354 845
12		

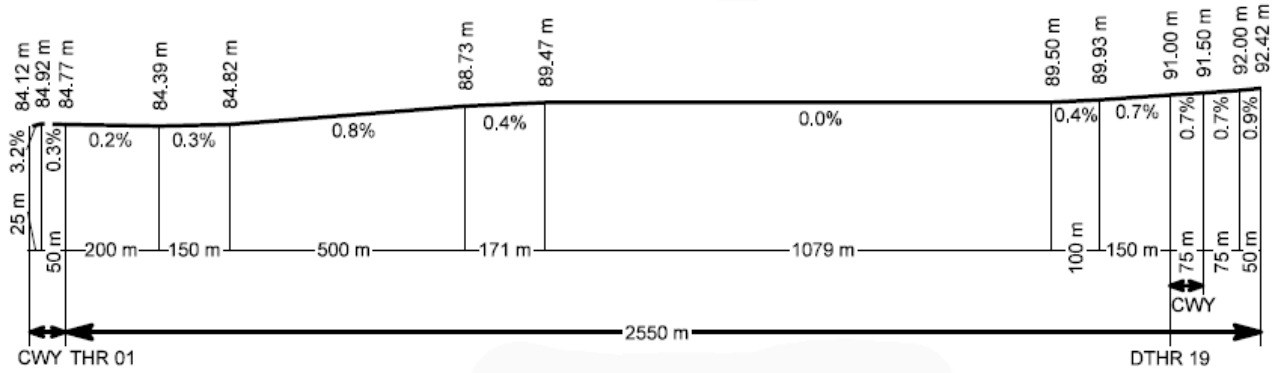
	Observaciones	Existe resumen climatológico de aeródromo. Se hacen avisos de aeródromo.

LEMH AD 2.12 CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA

RWY	Orientación	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
01 (1)	009.00° GEO 007° MAG	2550 x 45	395104.55N 0041258.79E	THR: 84.8 m / 278 ft TDZ: 87.0 m / 285 ft	No	75 x 150	2510 x 300 (3)	No	240 x 150	RWY: ASPH PCN 58/F/A/W/T SWY: No
19 (2)	189.00° GEO 187° MAG	2550 x 45	395219.81N 0041314.26E	THR: 91.0 m / 298 ft TDZ: 91.0 m / 298 ft	No	75 x 150	2710 x 300 (3)	No	90 x 150	RWY: ASPH PCN 58/F/A/W/T SWY: No

Observaciones
(1) Los últimos 200 m de la RWY 01 no son útiles ni para despegues ni aterrizajes. Coordenadas extremo RWY 01: 395226.22N 0041315.57E.
(2) THR RWY 19 desplazado 200 m.
(3) Terreno vegetal.

12.1 PERFIL



LEMH AD 2.13 DISTANCIAS DECLARADAS

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
01	2350 (1)	2425 (1)	2350 (1)	2350 (1)
19	2550	2625	2550	2350
Observaciones: (1) Debido a que los últimos 200 m no son útiles para aterrizajes ni despegues.				

LEMH AD 2.14 LUCES DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA

1	Pista	01
2	Aproximación	Precisión CAT I, 900 m. LIH (1). Luces de identificación de umbral.
3	PAPI (MEHT)	3° (16.79 m/55 ft). (2)
4	Umbral	Verdes con barras de ala.
5	Zona de toma de contacto	No.
6	Eje pista	2550 m: 1650 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH.(3) Distancia entre luces: 15 m.
7	Borde de pista	2550 m: 1950 m blancas + 600 m amarillas. LIH. (3) Distancia entre luces: 50 m.

8	Extremo de pista	Rojas.
9	Zona de parada	No.
10	Observaciones	(1) Con iluminación LED. (2) PAPI no apto para su utilización por las aeronaves A333, A340 y B747. (3) Los últimos 200 m no son útiles ni para despegues ni aterrizajes. Luces indicadoras de calle de salida rápida.

1	Pista	19.
2	Aproximación	Precisión CAT I, 900 m. LIH. Luces de identificación de umbral.
3	PAPI (MEHT)	3° (18.59 m / 61 ft). (1)
4	Umbral	Verdes con barras de ala.
5	Zona de toma de contacto	No.
6	Eje pista	2550 m: 200 m sin luces + 1450 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m.
7	Borde de pista	2550 m: 200 m rojas + 1750 m blancas + 600 m amarillas. LIH. Distancia entre luces: 50 m.
8	Extremo de pista	Rojas.
9	Zona de parada	No.
10	Observaciones	Luces indicadoras de calle de salida rápida. (1) PAPI no apto para su utilización por la aeronave B747.

LEMH AD 2.15 OTROS SISTEMAS DE ILUMINACIÓN Y FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA ELÉCTRICA

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

LEMH AD 2.16 ÁREA DE ATERRIZAJE DE HELICÓPTEROS

1	Situación	FATO: RWY 01/19. Ver casilla 12.
2	Elevación	Ver casilla 12.
3	Dimensiones, superficie, carga admisible,	

3	señalización	FATO: RWY 01/19: Ver casilla 12. Rodaje en tierra: Calles de rodaje: Ver casilla 8. Estacionamiento: Plataforma: Ver PDC 1. Tipo de superficie: Ver casillas 8 y 12. Resistencia: Ver casillas 8 y 12. Señalización: Ver casilla 9.
4	Orientación	Ver casilla 12.
5	Distancias declaradas	Ver casilla 13.
6	Iluminación	Ver casilla 14.
7	Observaciones	Ninguna.

LEMH AD 2.17 ESPACIO AÉREO DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

1	Denominación	CTR MENORCA (RMZ (1)).
2	Límites laterales	400211.7N 0041738.9E; 400111.6N 0041725.9E; desde este punto siguiendo arco de 10.0 NM de radio centrado en ARP LEMH hasta 394627.8N 0042408.4E; 394523.9N 0042620.2E; desde este punto siguiendo arco de 12.0 NM de radio centrado en ARP LEMH hasta 394151.1N 0040418.4E; 394558.5N 0040758.2E; desde este punto siguiendo arco de 7.0 NM de radio centrado en ARP LEMH hasta 395821.4N 0041005.1E; 400219.6N 0040908.1E; desde este punto siguiendo arco de 11.0 NM de radio centrado en ARP LEMH hasta 400211.7N 0041738.9E.
3	Límites verticales	SFC-6000 ft AMSL.
4	Clase de espacio aéreo	D.
5	Unidad responsable Idioma	MENORCA TWR. ES/EN.
6	Altitud de transición	1850 m/6000 ft.
7	Horas de aplicabilidad	-
8	Observaciones	(1) En los períodos de tiempo fuera del horario ATS publicado, el espacio aéreo pasará a ser de clase G (RMZ), no habrá unidad responsable y el idioma empleado será el español.

1	Denominación	ATZ MENORCA (RMZ (1)).
2	Límites laterales	Círculo de 8 km de radio centrado en ARP (2).
3	Límites verticales Clase de espacio aéreo	SFC - 1000 ft AGL (3)... D. 1000 ft AGL - 3000 ft AGL (3)... A.
4	Unidad responsable Idioma	MENORCA TWR. ES/EN.
5	Altitud de transición	-
6	Horas de aplicabilidad	-
7	Observaciones	(1) En los períodos de tiempo fuera del horario ATS publicado, el espacio aéreo pasará a ser de clase G (RMZ), no habrá unidad responsable y el idioma empleado será el español.

7		(2) O la visibilidad horizontal, lo que resulte inferior. (3) O hasta la elevación del techo de nubes, lo que resulte más bajo.

LEMH AD 2.18 INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

Servicio	Distintivo llamada	FREQ	HR	Observaciones
APP	Menorca APP	119.655 C	HR ATS	APP/L
TWR	Menorca TWR	118.205 C	HR ATS	BACK UP
		119.655 C	HR ATS	-
		121.500 MHz	HR ATS	EMERG
		121.755 C	HR ATS	GMC
		257.800 MHz	HR ATS	MIL
		243.000 MHz	HR ATS	EMERG
ATIS	Menorca Information	129.155 C	HR ATS	-
D-ATIS	Menorca Information	NIL	HR ATS	Suministro de información ATIS mediante enlace de datos.
Información	Palma CONTROL	128.350 MHz	Fuera HR ATS	Información de vuelo a solicitud.
No	No	119.655 C	Fuera HR ATS (1)	Sólo comunicaciones aire-aire.
Observaciones: (1) Fuera del horario ATS las tripulaciones operarán de acuerdo a lo establecido en ENR 1.4 RMZ, en la frecuencia aire-aire 119.655 C y en idioma Español.				

LEMH AD 2.19 RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIZAJE

Instalación (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas	ELEV DME	Observaciones
DVOR (2°E)	MHN	112.600 MHz	H24	395149.0N 0041258.7E	-	-
DME	MHN	CH 73X	H24	395149.1N 0041258.1E	90 m	-
NDB (2°E)	MN	344.000 kHz	H24	395011.3N 0041247.8E	-	COV 60 NM.
LOC 01 (2°E) ILS CAT I	IMH	110.300 MHz	H24	395240.2N 0041318.4E	-	007° MAG/ 638 m FM THR 19.
GP 01		335.000 MHz	H24	395115.2N 0041255.8E	-	3°; RDH 15.85 m; a 314 m FM THR 01 & 120 m FM RCL a la izquierda en el sentido de APCH. FM 10 NM pueden no recibirse indicaciones de FLY-UP a fondo de escala BLW GP a partir de 4° a la izquierda del RCL.
ILS/DME 01	IMH	CH 40X	H24	395115.2N 0041255.8E	87 m	REF DME THR 01.
LOC 19 (2°E) ILS CAT I	MAO	111.500 MHz	H24	395059.1N 0041257.6E	-	187° MAG / 171 m FM THR 01. COV 25 NM.
GP 19	-	332.900 MHz	H24	395209.3N 0041307.6E	-	3°; RDH 15.1 m; a 343 m FM THR 19 & 106 m FM RCL a la derecha en el sentido de APCH.
ILS/DME 19	MAO	CH 52X	H24	395209.3N 0041307.6E	93 m	REF DME THR 19.

LEMH AD 2.20 REGLAMENTO LOCAL DEL AERÓDROMO

La torre podrá autorizar, en las condiciones que fija el "Reglamento de Circulación Aérea", vuelos locales, de pruebas o instrucción con planes de vuelo VFR siempre que cuenten con el permiso de la autoridad del aeródromo.

La torre puede autorizar a las aeronaves con plan de vuelo VFR y dotadas con transceptor, a entrar y salir del TMA y CTR siempre que lo hagan por los pasillos y sectores VFR especialmente autorizados para ello (ver AD 2-LEMH VAC 1.1).

La RWY 19 dispone de un único punto de espera de la pista, denominado T1 y ubicado en la TWY T.

Las aeronaves que realicen operaciones bajo reglas de vuelo IFR de asistencia médica urgente, fuera del horario ATS publicado, tienen prioridad sobre la operación de cualquier otra aeronave, salvo que por motivos de seguridad sea necesario operar de otro modo.

20.1 OPERACIÓN DE AERONAVES DE LETRA DE CLAVE E-IV

20.1.1 GENERALIDADES

Los análisis de riesgos realizados acreditan que el aeropuerto de Menorca garantiza suficientemente el nivel de seguridad operacional requerido para la operación de aeronaves de letra de clave E-IV. Para que una aeronave de letra de clave E-IV pueda operar es obligatoria la solicitud previa de parte de la Compañía Aérea o el Agente Handling y una autorización explícita por parte del Centro de Operaciones del Aeropuerto.

20.1.2 PROCEDIMIENTOS DE OPERACIÓN

1. Llegadas: Abandono de pista por la TWY F o NL (RWY 01 en uso), o por la TWY C o A1 (RWY 19 en uso). Rodaje por la TWY T para acceder a plataforma por la GATE D.
1. Salidas: Una vez realizado el retroceso aproando hacia el Sur, se saldrá de plataforma por la GATE D y se rodará por la TWY T hasta el punto de espera correspondiente, A1 (RWY 01 en uso) o T1 (RWY 19 en uso). Posteriormente y una vez autorizados por ATC, se accederá a pista por A1 (RWY 01 en uso) o por NL (RWY 19 en uso).
1. Estacionamiento: Este tipo de aeronaves empleará el PRKG 23.

20.1.3 RESTRICCIONES

- Estas aeronaves rodarán a velocidad reducida, con los motores al ralentí, y siempre que sea posible y cuando se trate de un cuatrimotor, con los motores externos apagados.
- En plataforma siempre se proporcionará guiado a estas aeronaves.
- Cuando una aeronave de letra de clave E-IV, de envergadura superior a 60.3 m emplee o vaya a emplear el PRKG 23, quedarán fuera de servicio los PRKG 14, 16 y 21.
- Por haber menos de 4.5 m entre la rueda del tren exterior del tren principal de las aeronaves de letra de clave E-IV y el borde de la calle de rodaje, el movimiento de este tipo de aeronaves en las zonas que se detallan a continuación debería realizarse con maniobra "sobreviraje" en la medida de lo posible:
  - Giros de salida de pista:
    - RWY 19 hacia TWY: A1, D y E.
    - RWY 01 hacia TWY: D, E y NL.
  - Giros de entrada a pista:
    - NL hacia RWY 19.
  - Giros en calle de rodaje hacia plataforma GATE D:
    - C hacia T.
    - E hacia T.
    - T hacia GATE D (desde ambas direcciones de T).
  - Giros desde plataforma GATE D a calle de rodaje:
    - GATE D hacia T (hacia ambas direcciones de T).
    - T hacia A1.
    - T hacia NL.

20.1.4 PRESENCIA SIMULTÁNEA DE DOS AERONAVES DE LETRA DE CLAVE E-IV

- Se dejarán fuera de servicio los PRKG 14, 16 y 19, y se limitará la aeronave máxima permitida en el PRKG 12 a un B738.
- Se asignará el PRKG 21 al avión de menor envergadura.
- El vehículo "SÍGAME" proporcionará guiado a las aeronaves que se estacionen los PRKG 23, 21 y 12.

20.2 PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE

20.2.1 PROCEDIMIENTO DE RODAJE EN PLATAFORMA

1. Al solicitar la puesta en marcha, los pilotos notificarán el puesto de estacionamiento que ocupan.
2. Evitar colisiones con otras aeronaves u obstáculos es responsabilidad de:

- pilotos en rodaje en plataforma
- las compañías de asistencia en tierra durante la maniobra de retroceso.

1. A menos que el ATC indique lo contrario:

- Con la RWY 01 en uso, las aeronaves harán su entrada a plataforma las GATES E o J y la salida por la GATE D.
- Con la RWY 19 en uso, las aeronaves harán su entrada a plataforma las GATES D o E y la salida por la GATE J.

1. Las aeronaves deberán estar listas para el retroceso remolcado o rodaje dentro de los 5 minutos siguientes a la hora aprobada de puesta en marcha,en caso contrario el piloto deberá informar al ATC.
2. A menos que ATC indique lo contrario, las maniobras de retroceso se efectuarán aproando al:

- norte con la RWY 19 en servicio,
- sur con la RWY 01 en servicio.

A excepción de los PRKG 21 y 23, donde se deberá aproar siempre al sur y en el PRKG 01, donde se deberá aproar siempre al norte.

1. Las autorizaciones e instrucciones del ATC deberán ser colacionadas.
2. Únicamente se prestará el servicio de guiado mediante vehículo SÍGAME a los puestos de estacionamiento de Aviación General y en las que el sistema de guía de atraque visual esté U/S. También se realizará el servicio de guiado tanto a petición de TWR, requerimiento del piloto, o en casos excepcionales como LVP en vigor. TWR facilitará el número del puesto de estacionamiento al piloto de la aeronave.
3. Se limita a potencia de ralentí la potencia máxima permitida en la maniobra de entrada/salida de puesto de estacionamiento y rodaje en plataforma.

20.2.2 INTERCAMBIO DE DATOS CON NMOC – ADVANCED ATC TWR

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

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

- A-DPI: 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 calzos (AOBT) en lugar de la EOBT del plan de vuelo, junto con el tiempo de rodaje variable, aumentará la precisión de la hora de despegue.

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

Si una aeronave tuviera que abortar el rodaje por causas técnicas, el aeropuerto enviará al NMOC un mensaje C-DPI (mensajes de cancelación de información de planificación de salidas). Como consecuencia de dicho C-DPI, el plan de vuelo se suspenderá informándose al operador por medio de un mensaje FLS con la observación ""Suspended by Departure airport". El plan de vuelo

podrá ser activado de nuevo a través de una actualización de la EOBT con un mensaje DLA o de CHG.

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

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

20.4 LIMITACIONES DE RODAJE

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

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

TWY	MAX ACFT
A1	D-IV (1)
A2	D-IV (1)
C	D-IV (1)
D	D-IV (1)
E	D-IV (1)
F	D-IV (1)
J	D-IV (1)
T	D-IV (1)
NR	C-IV (2)
NL	D-IV (1)

(1) Permitido para aeronaves de letra de Clave E-IV conforme a procedimiento de operación de aeronaves que superen las características de diseño certificadas.

(2) Por haber menos de 4 m entre la rueda del tren exterior del tren principal de las aeronaves de letra de clave C-IV y el borde de la calle de rodaje, el movimiento de este tipo de aeronaves en las zonas que se detallan a continuación debería realizarse con maniobra "sobreviraje" en la medida de lo posible:

- Giros de salida de RWY 01 a T por TWY NR.
- Giros de entrada a RWY 19 desde T por TWR NR.

20.5 RESTRICCIONES A LOS PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

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

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

20.6 AVIACIÓN GENERAL Y DE NEGOCIOS

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

20.7 OPERACIÓN DE HELICÓPTEROS

20.7.1 GENERALIDADES

El procedimiento afecta exclusivamente a la operación de todo helicóptero que no disponga de carta de exención en los términos prescritos en el SERA artículo 4 y RD 552/14 Capítulo VIII. Todos los helicópteros realizan las aproximaciones y los despegues de la misma manera que las aeronaves de ala fija. En estos casos, los helicópteros aproximan hacia la RWY 01 o 19 (en función de las condiciones meteorológicas) puesto que la FATO definida coincide con la pista. En el caso de ser helicópteros con tren de ruedas, toman tierra en la misma pista en virtud de tener declarada una TLOF coincidente con la FATO. Ya en tierra ruedan hasta el puesto de estacionamiento de conformidad con el presente procedimiento. En caso de tener patín, las aeronaves aproximan a la FATO y una vez alcanzado el vuelo estacionario, realizan rodaje aéreo hasta el puesto de estacionamiento de conformidad con el presente procedimiento. Para las operaciones de salida se opera de igual manera. En el aeropuerto de Menorca no se habilitan rutas de desplazamiento aéreo.

20.7.2 DESCRIPCIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE RODAJE

En el aeropuerto de Menorca, al no estar definida una zona específica para ello, aquellos helicópteros cuyos operadores no cuenten con carta de exención, han de ser tratados como aeronaves de ala fija y serán autorizados por ATC a despegar y a aterrizar en la pista de vuelo. Los rodajes se realizarán por las calles de rodaje que también están destinadas al uso de aeronaves de ala fija y este rodaje podrá ser aéreo o en tierra, en función del tipo de helicóptero. A menos que ATC lo indique de otra manera, los helicópteros abandonarán la RWY 01/19 por la TWY D y harán su entrada en plataforma por la GATE D. La salida la efectuarán, salvo que reciban instrucciones de ATC en otro sentido, por la GATE D, rodando por la TWY T hasta el punto de espera de la pista en servicio.

20.7.3 LIMITACIONES AL RODAJE

Cualquier helicóptero puede hacer uso de cualquiera de las calles de rodaje anteriormente indicadas, con independencia de que realicen el rodaje en tierra o aéreo, siempre que cumplan con los anchos de las rutas de rodaje definidas, así como con las dimensiones del puesto de estacionamiento asignado y su área de seguridad. Todos los helicópteros serán guiados por el vehículo "SÍGAME" a su entrada en plataforma hasta el puesto de estacionamiento.

20.8 NOTIFICACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL

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

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

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

La dirección de correo electrónico del aeropuerto, para la recepción de las notificaciones de seguridad operacional es la siguiente: mah.seguridadoperacional@aena.es

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

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

20.9 PROCEDIMIENTO DE SOLICITUD DE PROTECCIÓN DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS A DEMANDA DEL 1 DE NOVIEMBRE AL 31 DE MARZO

El operador que desee operar en el aeropuerto de Menorca con una categoría superior a la 7, del 1 de noviembre al 31 de marzo, tendrá que solicitarlo al aeropuerto con al menos 3 días de antelación sobre la fecha de llegada programada, enviando un correo electrónico a: mah.ejecutivos@aena.es facilitando la siguiente información:

- Solicitud de operar con un avión de categoría superior a la 7.
- Modelo de avión programado.
- Día y hora programada de llegada.
- Día y hora programada de salida.
- Compañía Handling contratada en el aeropuerto.

20.10 VUELOS DE ASISTENCIA MÉDICA URGENTE FUERA DE HORARIO ATS

Se permiten las operaciones bajo reglas de vuelo por instrumentos (IFR) para asistencia médica urgente, incluyendo el traslado de órganos para trasplante, cuando sea esencial un transporte inmediato y rápido, fuera del horario ATS publicado en el aeropuerto de Menorca, y lo harán de acuerdo con los procedimientos de este apartado.

Las compañías que necesiten llevar a cabo este procedimiento deberán recabar la correspondiente autorización de la Dirección del aeropuerto de Menorca.

20.10.1 AERONAVES QUE LLEGAN

La tripulación notificará a PALMA TACC cualquier variación en la ETA superior o igual a tres minutos. La tripulación notificará a PALMA TACC la pista que desea utilizar para el aterrizaje. También notificará el procedimiento instrumental de aproximación que desea elegir, en función de las radioayudas disponibles, entre los siguientes:

- MENORCA VOR RWY 01 (AD 2-LEMH IAC/5);
- MENORCA VOR RWY 19 (AD 2-LEMH IAC/11) (1);
- MENORCA ILS Z o Y RWY 01 (AD 2-LEMH IAC/1 o 2);
- MENORCA ILS Z o Y RWY 19 (AD 2-LEMH IAC/7 u 8) (2).

1. (1) La porción sureste del área de protección primaria del tramo de aproximación frustrada definida mediante cronometraje de esta maniobra, no está dentro del espacio aéreo asignado al aeropuerto de Menorca fuera del horario operativo de LEMH TWR.

   (2) La porción sureste del área de protección primaria del tramo de aproximación frustrada de estas maniobras, no está dentro del espacio aéreo asignado al aeropuerto de Menorca fuera del horario operativo de LEMH TWR.

   PALMA TACC autorizará al vuelo de asistencia médica urgente a la STAR conducente al IAF del procedimiento instrumental elegido. Asimismo notificará el momento en el que el aeródromo está preparado para acoger esta operación.

   Después y sólo después de tener constancia de que el aeropuerto está preparado y de que el Servicio de Control ha terminado, la tripulación notificará a PALMA TACC el momento en que comienza la aproximación instrumental elegida y en ese momento recibirá de PALMA TACC el mensaje de cambio de frecuencia.

   La tripulación notificará al aeropuerto de Menorca la terminación del vuelo.

   En caso de maniobra de aproximación frustrada, la tripulación lo notificará en la frecuencia aire-aire 119.655 C; seguidamente contactará a la mayor brevedad con PALMA TACC para notificar intenciones o alternativamente con el aeropuerto de Menorca.

20.10.2 AERONAVES QUE SALEN

La tripulación contactará con el aeropuerto de Menorca antes de poner en marcha los motores.

La tripulación comunicará al aeródromo la pista y SID elegidas, de entre las disponibles, para la salida, así como la ETD.

Las SID disponibles para este procedimiento son:

- MENORCA RWY 01 MAMEB1C (AD 2-LEMH SID 1.1); o
- MENORCA RWY 19 MAMEB1D (AD 2-LEMH SID 2.1).
- La nota de esta publicación aeronáutica referente a que las SID vía MAMEB son "sólo utilizables por el tránsito destino Palma de Mallorca AD", no es de aplicación en este procedimiento.

Exclusivamente en los casos que el DVOR/DME MHN esté fuera de servicio, la tripulación elegirá una de las Salidas de Contingencia publicadas en AD 2-LEMH SID 1.4 (RWY 01) con una pendiente mínima de ascenso del 9.0% hasta librar 6000 ft o AD 2-LEMH SID 2.4 (RWY 19) con una pendiente mínima de ascenso del 11.1% hasta librar 6000 ft.

En caso de no poder cumplir con las pendientes de ascenso indicadas lo comunicará a Palma ACC para recibir instrucciones; si no fuera posible la comunicación, orbitará sobre el AD en ascenso a la altitud autorizada.

LECP proporcionará asistencia radar cuando la aeronave alcance 6000 ft.

La tripulación solicitará a PALMA TACC la autorización de entrada a espacio aéreo controlado en la que se indicará el punto a partir del cual comienza el servicio de Control, nivel, hora de paso y código discreto SSR.

Completada la operación de despegue, la tripulación contactará con PALMA TACC con antelación suficiente a la llegada del punto de entrada al espacio aéreo a partir del que se presta Servicio de Control.

Si la tripulación decide abortar la operación de despegue, lo comunicará en frecuencia aire-aire 119.655 C, seguidamente contactará con el aeropuerto de Menorca para comunicar intenciones o alternativamente con PALMA TACC.

Si la tripulación decide retornar al aeródromo antes de entrar en espacio aéreo controlado lo comunicará en 119.655 C, seguidamente contactará con PALMA TACC para comunicar intenciones o alternativamente con el aeródromo.

20.10.3 PROCEDIMIENTO DE RODAJE

1. Llegadas

Completado el aterrizaje la tripulación comunicará sus intenciones en la frecuencia aire-aire 119.655 C en idioma español hasta llegar al estacionamiento asignado, informando de este hecho al aeropuerto.

Si ha aterrizado por RWY 01 la aeronave abandonará pista y rodará por TWY T hasta la GATE D donde entrará en plataforma y se dirigirá a la plataforma de aviación general donde estacionará.

Si ha aterrizado por RWY 19 la aeronave abandonará pista y rodará por TWY T hasta la GATE D donde entrará en plataforma y se dirigirá a la plataforma de aviación general donde estacionará.

1. Salidas

La tripulación sólo comenzará a rodar después de haber obtenido la autorización de PALMA TACC de entrada a espacio aéreo controlado. Se hará adecuadamente para cumplir con dicha autorización y si se prevé una demora superior a tres minutos en el cumplimiento de la misma, se volverá a solicitar una nueva autorización antes de comenzar a rodar.

Antes de empezar a rodar y durante todo el movimiento en el área de maniobras, la tripulación transmitirá en idioma español sus intenciones en la frecuencia aire-aire, 119.655 C, en idioma Español.

Para utilizar la RWY 01, la aeronave saldrá de plataforma por la GATE D, rodará por TWY T hasta A1.

Para utilizar RWY 19, la aeronave saldrá de plataforma por la GATE D, rodará por TWY T hasta T1.

20.10.4 PROCEDIMIENTO DE FALLO DE RADIO

En caso de fallo de radio la tripulación intentará la comunicación telefónica: en llegadas, primero con el aeródromo y alternativamente con PALMA TACC; en salidas, primero con PALMA TACC y alternativamente con el aeródromo. En caso de que resulte imposible toda comunicación se procederá de acuerdo al Reglamento de la Circulación Aérea y a lo publicado en AIP España.

20.10.5 PROCEDIMIENTO DE PARALIZACIÓN DE OPERACIONES

1. Llegadas

Cuando el RVR sea menor o igual a 600 m el aeropuerto de Menorca paralizará las operaciones. La tripulación no podrá iniciar la aproximación instrumental designada al aeródromo.

1. Salidas

Cuando el RVR sea menor o igual a 400 m, el aeropuerto de Menorca paralizará las operaciones. La tripulación no podrá comenzar a rodar.

20.11 VUELOS DE ENTRENAMIENTO

Están prohibidos los vuelos de entrenamiento desde el 01 de abril hasta el 31 de octubre.

Fuera de dicho período, solamente se permitirán vuelos de entrenamiento previa autorización de la autoridad aeroportuaria y se restringirán de acuerdo al tráfico aéreo, ajustándose a los procedimientos locales.

20.12 VUELOS DE ESCUELA

Vuelos escuela no permitidos:

- Del 1 de mayo al 15 de junio y del 15 de septiembre al 30 de octubre (fechas inclusive): viernes, sábados y domingos.
- Del 15 de junio al 15 de septiembre (fechas inclusive): todos los días.

20.13 OPERACIONES VISUALES NOCTURNAS (VFR-N)

Se autorizan las operaciones visuales nocturnas.

20.14 POLÍTICA DE AHORRO ENERGÉTICO

El aeropuerto de Menorca, dentro del horario operativo y si no existen operaciones de aeronaves previstas, aplica procedimientos de ahorro energético consistentes en la reducción selectiva de la iluminación en la plataforma comercial en dos sectores definidos.

LEMH AD 2.21 PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DEL RUIDO

21.1 GENERALIDADES

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

21.2 PRUEBAS DE POTENCIA DE MOTORES

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

- V: 0500-2100
- I: 0600-2200

Las pruebas de motores en régimen superior al ralentí se realizarán en las cabeceras de las pistas, en TWY T antes del punto de espera T1 o en TWY T en la intersección con C, siempre siguiendo las instrucciones de la TWR. El desarrollo de las pruebas será conforme al procedimiento local IT-00045 "Autorización para prueba de motores".

21.3 PROCEDIMIENTOS ANTI-RUIDO

DESPEGUES

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

ATERRIZAJES

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

21.4 POTENCIA DE REVERSA

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

LEMH AD 2.22 PROCEDIMIENTOS DE VUELO

22.1 PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)

22.1.1 GENERALIDADES

- Se aplicarán los procedimientos de visibilidad reducida en superficie (LVP) cuando:
  - El alcance visual en pista (RVR) sea inferior a 550 m, o
  - En caso de fallo de los equipos medidores, la visibilidad general en el área de maniobras sea inferior a 800 m.
- Se cancelarán los procedimientos de visibilidad reducida en superficie (LVP) cuando los mínimos meteorológicos, según se han definido en el punto anterior, sean superiores a 800 m de RVR o 1000 m de visibilidad en caso de que los equipos medidores estén fuera de servicio.
- Despegues: Las RWY 01 y 19, son aptas para despegues de visibilidad reducida en las condiciones previstas.
- Se informará a los pilotos de que se están aplicando los Procedimientos de Visibilidad Reducida a través del ATIS.

22.1.2 MOVIMIENTOS EN TIERRA

Cuando el RVR sea inferior a 1500 m, se activarán las barras de parada que protegen los accesos a pista. Además, cuando el RVR sea igual o inferior a 1000 m, se activará el balizamiento apropiado.

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

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

Los pilotos procederán a verificar en todo momento la situación de la aeronave, comprobando que el rodaje se ejecuta en condiciones de completa seguridad.

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

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

1. Las aeronaves que hayan aterrizado al abandonar la pista notificarán: "Pista libre".
2. A la entrada de la plataforma de estacionamiento, esperarán la presencia del vehículo "SÍGAME", para dirigirse al puesto asignado, comunicando a TWR: "Sígame a la vista".

- Salidas

1. TWR informará a los pilotos de la aplicación del procedimiento de Visibilidad Reducida.
2. Los pilotos, al solicitar autorización para la puesta en marcha, notificarán al ATC el puesto de estacionamiento en que se encuentran.
3. Cuando el RVR sea inferior a 185 m, y en caso de que las luces de eje de calle de rodaje no estén operativas, será obligatorio que las aeronaves rueden guiadas por vehículo "SÍGAME" hasta el punto de espera de acceso a pista.
4. Para los despegues en condiciones de visibilidad reducida se deberán utilizar los siguientes puntos de espera en pista:

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

22.1.3 SITUACIONES ANÓMALAS EN EL AREA DE MANIOBRAS

Incertidumbre respecto de la posición en el área de maniobras

- Salvo lo dispuesto en el párrafo a continuación, si un piloto duda respecto de la posición de la aeronave en relación con el área de maniobras, inmediatamente, detendrá la aeronave y notificará a ATC esta circunstancia (incluida la última posición conocida).
- En las situaciones en las que el piloto dude respecto de la posición de la aeronave en relación con el área de maniobras, pero reconozca que la aeronave se encuentra en una pista, el piloto, inmediatamente, lo notificará a ATC (incluida la última posición conocida), evacuará, lo antes posible, la pista, si es capaz de localizar una calle de rodaje cercana apropiada, a menos que ATC indique otra cosa; y después, detendrá la aeronave.
- En caso de desorientación de un vehículo en el área de maniobras, se comunicará este hecho a ATC (incluida la última posición conocida) y, a menos que reciba otra indicación de ATC, evacuará el área de maniobras para alejarse a una distancia segura, lo antes posible y detendrá el vehículo.

Pérdida de contacto visual entre móviles

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

Avería de aeronave o vehículo

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

Fallo de comunicaciones

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

- Aeronave en salida: la aeronave continuará por la ruta asignada hasta detenerse en el límite de la autorización ATC, extremando las precauciones, donde mantendrá posición y esperará la llegada de un vehículo de asistencia.
- Aeronave de llegada: si la aeronave acaba de aterrizar, mantendrá posición al abandonar pista, y esperará la llegada de un vehículo de asistencia.

Si la aeronave ya tuviera una autorización de rodaje ATC, continuará por la ruta asignada hasta el límite de la autorización ATC, extremando las precauciones, donde mantendrá posición y esperará la llegada de un vehículo de asistencia.

- Vehículo: evacuará el área de maniobras si se encontrase en ella y después detendrá el vehículo permaneciendo en su posición y esperando la llegada del vehículo de asistencia.

22.2 SISTEMAS DE VIGILANCIA ATS

Se emplea 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, establecido en el R.C.A. apartado 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 la función a) en la ATZ por debajo de 800 ft AMSL, ni en la mitad norte de la ATZ por debajo de 1300 ft AMSL.

No se garantiza la provisión de las funciones b) y d) en la ATZ por debajo de 1300 ft AMSL, ni en la mitad norte de la ATZ por debajo de 1600 ft AMSL.

No se garantiza la provisión de la función c) en la mitad norte de la ATZ por debajo de 1300 ft AMSL; asimismo.

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.

Adicionalmente, con objeto de ayudar a mantener vigilancia sobre la marcha del tránsito aéreo, podrán utilizarse sistemas de

vigilancia ATS para proporcionar al controlador:

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

22.3 AJUSTE DE VELOCIDAD

IAS MAX 250 kt hasta abandonar FL100, en todas las salidas.

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

22.4 PROCEDIMIENTO DE SALIDAS VISUALES PARA VUELOS IFR

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

- Entre el comienzo del crepúsculo civil matutino y el final del crepúsculo civil vespertino.
- Condiciones meteorológicas en la dirección del despegue y ascenso inicial subsiguiente que permitan el vuelo visual hasta la MSA, que será proporcionada por ATC.
- El piloto, una vez alineado, propondrá a ATC un rumbo que le permita una salida segura.
- El piloto será el responsable de mantener el margen de franqueamiento de obstáculos hasta la MSA proporcionada por ATC.
- En estas salidas visuales dejan de ser de aplicación los procedimientos de atenuación de ruidos descritos en AIP LEMH AD-2 casilla 21"Procedimientos de Atenuación de Ruidos" que resulten incompatibles.

22.5 CIRCUITO DE TRÁNSITO AD



LEMH AD 2.23 INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

23.1 ZONAS DE CONCENTRACION DE AVES

ENTORNO AEROPORTUARIO: FLUJOS

ZONA A: GAVIOTA PATIAMARILLA. Movimientos cruzando las dos cabeceras de la pista entre 20 y 150 m de altura.

ZONA B: ESTORNINO PINTO. Movimientos perpendiculares y cruzando las dos cabeceras entre 20 y 50 m de altura.

ZONA C: PALOMA BRAVÍA. Movimientos en la cabecera 19 y cruzando la pista por debajo de los 20 m de altura.

ZONA D: CERNÍCALO VULGAR. Movimientos cruzando pista en el interior del recinto por debajo de los 20 m de altura.

ZONA E: AGUILUCHO LAGUNERO. Movimientos dirección S-N paralelos a la pista por debajo de los 20 m de altura.

ZONA F: HALCÓN PEREGRINO. Movimientos en la cabecera 01 entre 20 y 50 m de altura.

OTRAS AVES

MILANO REAL

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

VENCEJOS Y GOLONDRINAS

- Solo durante el verano y en migración acuden a alimentarse.

ALCARAVÁN

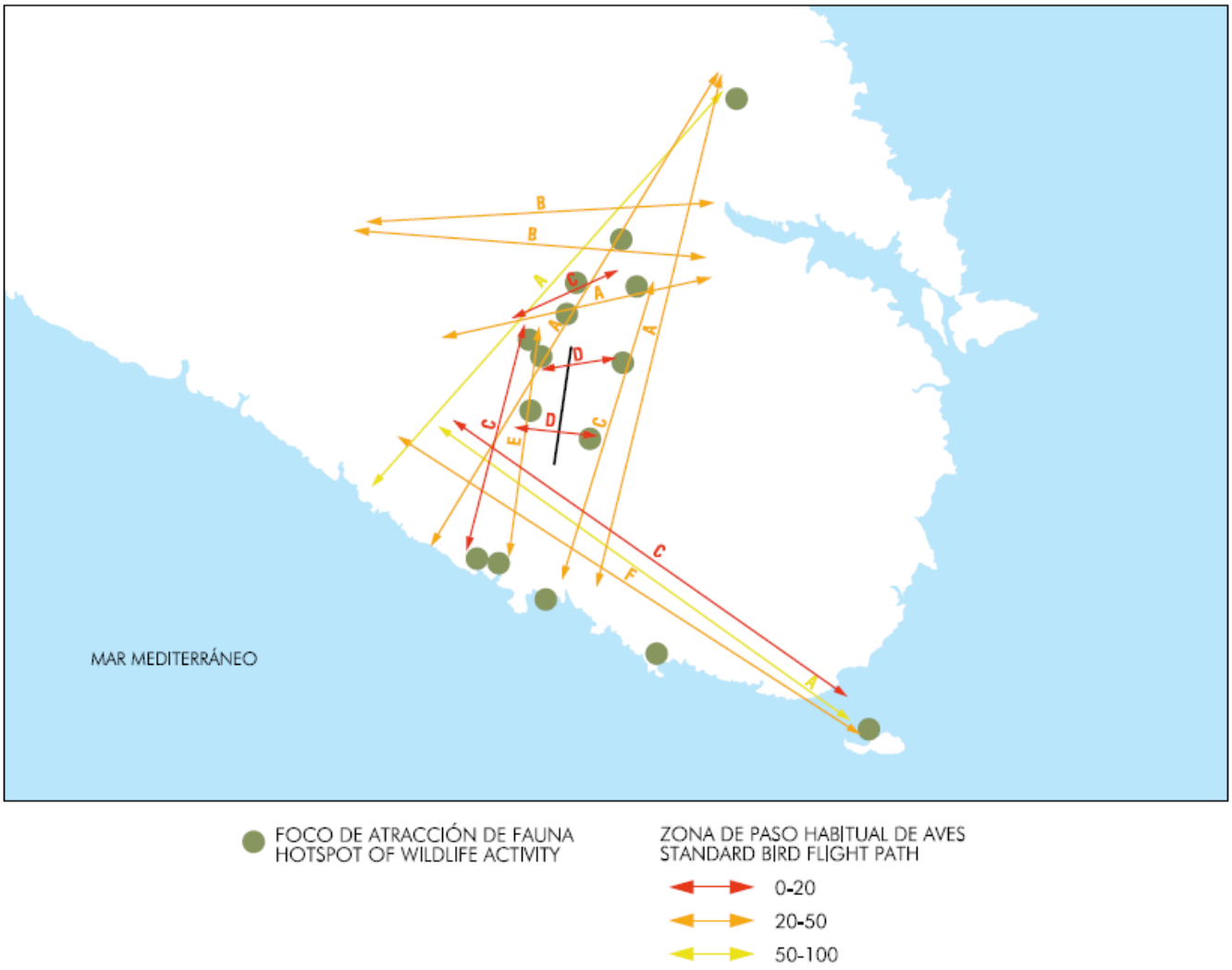
- No reside en el aeropuerto, pero en ocasiones viene durante la noche, con mayor probabilidad en primavera y verano, aunque puede aparecer todo el año.

AVEFRÍAS Y CHORLITOS DORADOS

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

ÁGUILA CALZADA

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



23.2 FENÓMENOS DE VIENTO

Las condiciones orográficas de la isla de Menorca y la situación del aeropuerto, favorecen que en determinadas circunstancias aparezcan fenómenos de cizalladura y turbulencia con bastante probabilidad.

- Con vientos de componente Norte y Nordeste, e intensidad superior a 10 kt, existe posibilidad de encontrar cizalladura en la aproximación y cabeceras de pista.

LEMH AD 2.24 CARTAS AERONÁUTICAS RELATIVAS A UN AERÓDROMO

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

https://aip.enaire.es/AIP/#LEMH

LEMH AD 2.25 PENETRACIÓN DE LA SUPERFICIE DEL TRAMO VISUAL (VSS)

A continuación se incluyen los procedimientos de aproximación instrumental afectados:

IAC 1 ILS Z RWY 01: Aproximación directa.

IAC 2 ILS Y RWY 01: Aproximación directa.

IAC 3 ILS X RWY 01: Aproximación directa.

IAC 4 LOC Z RWY 01: Aproximación directa.

IAC 5 LOC Y RWY 01: Aproximación directa.

IAC 6 VOR RWY 01: Aproximación directa.

IAC 7 ILS Z RWY 19: Aproximación directa.

IAC 8 ILS Y RWY 19: Aproximación directa.

IAC 9 ILS X RWY 19: Aproximación directa.

IAC 10 LOC Z RWY 19: Aproximación directa.

IAC 11 LOC Y RWY 19: Aproximación directa.

IAC 12 VOR RWY 19: Aproximación directa.