

1. INDICADOR DE LUGAR-NOMBRE DEL AERÓDROMO
AERODROME LOCATION INDICATOR - NAME**LEAL - ALICANTE/Alicante-Elche Miguel Hernández****2. DATOS GEOGRÁFICOS Y DE ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO****AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA****ARP:** 381656N 0003329W. Ver AD 2-LEAL ADC.**Distancia y dirección desde la ciudad:** 9 km SW.**Elevación:** 43 m / 142 ft.**Ondulación geode:** 50.0 m ± 0.05 m (1).**Temperatura de referencia:** 31°C.**Temperatura baja media:** 11°C.**Declinación magnética:** 1°E (2020).**Cambio anual:** 7.2'E.**Administración AD:** Aena.**Dirección:** Aeropuerto de ALICANTE/Alicante-Elche Miguel Hernández - 03195 El Altet (Alicante).**TEL:** +34-966 919 000**FAX:** +34-966 919 354**AFTN:** LEAL**E-mail:** alcops@aena.es**Tránsito autorizado:** IFR/VFR (2)**Observaciones:** (1) Para todos los puntos del AD.

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

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

No se permitirán vuelos sin autorización.

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

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

Excepto: vuelos hospital, SAR, emergencia y estado.

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

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

Excepto: vuelos hospital, SAR, emergencia y estado.

(3) Ver casilla 20 Reglamentación Local.

ARP: 381656N 0003329W. See AD 2-LEAL ADC.**Distance and direction from the city:** 9 km SW.**Elevation:** 43 m / 142 ft.**Geoid undulation:** 50.0 m ± 0.05 m (1).**Reference temperature:** 31°C.**Low average temperature:** 11°C.**Magnetic variation:** 1°E (2020).**Annual change:** 7.2'E.**AD administration:** Aena.**Address:** Aeropuerto de ALICANTE/Alicante-Elche Miguel Hernández - 03195 El Altet (Alicante).**TEL:** +34-966 919 000**FAX:** +34-966 919 354**AFTN:** LEAL**E-mail:** alcops@aena.es**Approved traffic:** IFR/VFR (2)**Remarks:** (1) For all AD points.

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

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

Flights without authorisation are not allowed.

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

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

Except: hospital, SAR, emergencies and State flights.

From March 16th to October 31st:

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

Except: hospital, SAR, emergencies and State flights.

(3) See item 20 Local Regulations.

3. HORARIO DE OPERACIÓN**OPERATIONAL HOURS****Aeropuerto:** H24.**Aduanas e Inmigración:** H24.**Servicios médicos y de sanidad:** Ver GEN 1.4.**AIS/ARO:** H24.**Información MET:** H24.**ATS:** H24.**Abastecimiento de combustible:** H24.**Asistencia en tierra:** H24.**Seguridad:** H24.**Deshielo:** No.**Observaciones:** Ninguna.**Airport:** H24.**Customs and Immigration:** H24.**Health and Sanitation:** See GEN 1.4.**AIS/ARO:** H24.**MET briefing:** H24.**ATS:** H24.**Fuelling:** H24.**Handling:** H24.**Security:** H24.**De-icing:** No.**Remarks:** None.**4. SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO****HANDLING SERVICES AND FACILITIES****Instalaciones para el manejo de carga:** Sin limitaciones.**Tipos de combustible:** 100LL, JET A-1. (1)**Tipos de lubricante:** AEROSHELL W100.**Capacidad de reabastecimiento:** Sin limitaciones.**Instalaciones para el deshielo:** No.**Espacio disponible en hangar:** No.**Instalaciones para reparaciones:** No.

Observaciones: Es obligatorio disponer de agente de asistencia en tierra para todas las operaciones, incluidas las no comerciales. En las operaciones de llegada, los pasajeros y tripulantes deberán esperar la llegada de su agente de asistencia en tierra.

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

EXOLUM

TEL: +34-966 919 254 / 255

+34-629 067 593

E-mail: alc@exolum.com

SLCA

TEL: +34-661 430 829

+34-661 411 309

E-mail: Alccoordinador@slca.es

Cargo facilities: No limitations.**Fuel types:** 100LL, JET A-1. (1)**Oil types:** AEROSHELL W100.**Refuelling capacity:** No limitations.**De-icing facilities:** No.**Hangar space:** No.**Repair facilities:** No.

Remarks: It is mandatory to have a handling agent for all operations, non-commercial operations included. For arrival operations, passengers and crews must wait for their handling agent.

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

EXOLUM

TEL: +34-966 919 254 / 255

+34-629 067 593

E-mail: alc@exolum.com

SLCA

TEL: +34-661 430 829

+34-661 411 309

E-mail: Alccoordinador@slca.es

Agentes de rampa:
 - AVIAPARTNER EXECUTIVE
 FAX: N/A
 TEL: +34-674 131 121 (H24)
 E-mail: alc.executive@aviapartner.aero
 - GENERAL AVIATION SERVICE
 TEL: +34-618 679 069 (H24)
 +34-686 833 699
 E-mail: alicante@generalaviation.es
 - GERARDO MELENDEZ SL
 TEL: +34-646 307 619 (H24)
 +34-676 205 253
 FAX: N/A
 E-mail alcops@gmelendez.com
 SITA: HDQGMXH
 - GLOBALIA
 TEL: +34-966 919 050 (H24)
 +34 955 919 068 (H24)
 +34-666 540 723
 FAX: No.
 E-mail: ALCJTURNOS@groundforce.aero
 SITA: ALCGFXH
 FREQ: 131.625 MHz
 - UNITED AVIATION SERVICES, S.L.
 TEL: +34-913 936 775 (H24)
 +34-628 533 761 (H24)
 FAX: N/A
 E-mail: ops.alc@unitedaviation.es; ops@unitedaviation.es
 - MENZIES AVIATION
 TEL: +34-966 919 474
 E-mail: SalesDesk.ALC@menziesaviation.com
 SITA: ALCMA7X
 - AVIAPARTNER ALC
 TEL: +34-655 317 979
 Email: ALC.OPS@aviapartner.aero
 SITA: ALCAOXH

Ramp agents:
 - AVIAPARTNER EXECUTIVE
 FAX: N/A
 TEL: +34-674 131 121 (H24)
 E-mail: alc.executive@aviapartner.aero
 - GENERAL AVIATION SERVICE
 TEL: +34-618 679 069 (H24)
 +34-686 833 699
 E-mail: alicante@generalaviation.es
 - GERARDO MELENDEZ SL
 TEL: +34-646 307 619 (H24)
 +34-676 205 253
 FAX: N/A
 E-mail alcops@gmelendez.com
 SITA: HDQGMXH
 - GLOBALIA
 TEL: +34-966 919 050 (H24)
 +34 955 919 068 (H24)
 +34-666 540 723
 FAX: No.
 E-mail: ALCJTURNOS@groundforce.aero
 SITA: ALCGFXH
 FREQ: 131.625 MHz
 - UNITED AVIATION SERVICES, S.L.
 TEL: +34-913 936 775 (H24)
 +34-628 533 761 (H24)
 FAX: N/A
 E-mail: ops.alc@unitedaviation.es; ops@unitedaviation.es
 - MENZIES AVIATION
 TEL: +34-966 919 474
 E-mail: SalesDesk.ALC@menziesaviation.com
 SITA: ALCMA7X
 - AVIAPARTNER ALC
 TEL: +34-655 317 979
 Email: ALC.OPS@aviapartner.aero
 SITA: ALCAOXH

Los agentes de rampa Globalia, Menzies Aviation y Aviapartner ALC pueden atender tanto Aviación Comercial como Aviación General.

Globalia, Menzies Aviation and Aviapartner ALC ramp agents can serve both Commercial Aviation and General Aviation.

5. INSTALACIONES PARA LOS PASAJEROS

PASSENGER FACILITIES

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

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

6. SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

Categoría de incendios: 9. CAT 7 1600-2000, para CAT 9 en ese horario PPR 20 min.
Equipo de salvamento: De acuerdo con la categoría de incendios publicada.
Retirada de aeronaves inutilizadas:
 Camiones grúa externos al AD, con capacidad máxima de elevación 60 TM.
 El aeropuerto dispone de equipos específicos propios para elevación y remolque de aeronaves, a disposición de los propietarios o explotadores comerciales, entre ellos:
 • Tráiler de recuperación de 40 TM con conjunto adaptador, y sistemas de arrastre hasta 20 TM.
 • Dollies de 1.5, 5, 10 y 30 TM.
 • Gato elevador de 90 TM.
 • Sistemas de elevación con eslingas CAT III.
Observaciones: El tiempo de respuesta del servicio de salvamento y extinción de incendios es menor a 3 MIN, con un objetivo operacional menor a 2 MIN.

Fire category: 9. CAT 7 1600-2000, for CAT 9 in these hours PPR 20 min.
Rescue equipment: In accordance with the fire category published.
Removal of disabled aircraft:
 Crane trucks not belonging to AD, with a maximum raising capacity of 60 TM.
 The airport has its own specific equipment for elevating and towing aircraft, available to owners or commercial flight operators, including:
 • 40 TM recovery trailer with adaptor set, and towing systems of up to 20 TM.
 • 1.5, 5, 10 and 30 TM dollies.
 • 90 TM jack.
 • CAT III lifting sling assemblies.
Remarks: The response time of the rescue and fire fighting service is less than 3 MIN, with an operational objective of less than 2 MIN.

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

RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN

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

Types of clearing equipment: Not applicable.
Clearance priorities: Not applicable.
Use of material for movement area surface treatment: Not applicable.
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: Puestos de estacionamiento:
1 a 2, D1, D2, D4, D5, E1 a E3 y TWY A y B de acceso a plataforma: PCN 101/R/A/W/T.
3 a 7, D3, D6, E4 a E6, H1 a H5: PCN 68/R/A/W/T.
8, 9A, 10 a 12, 14, 16, 19, 81, 83, 85, 87, 89 y E7 a E9: PCN 76/R/A/W/T.
18, 20 y 22 a 29: PCN 90/R/A/W/T.
31 a 49, 200: PCN 69/R/B/W/T.
TWY C de acceso a plataforma: PCN 77/F/A/W/T.
TWY D de acceso a plataforma y TWY de acceso a PRKG 31 a 49: PCN 94/F/A/W/T.
Calle de rodaje interior de plataforma: cada tramo tiene la resistencia de los puestos de estacionamiento contiguos, EXC BTN PRKG 31 y 49.

Calles de rodaje: Anchura: 23 m, EXC A2: 24.90 m.
A4: 29.40 m.
A5, C5: 29.70 m.
A6: 29.60 m.
C2: 24.10 m.
C4: 27.40 m.
C7: 28.40 m.
C8: 28.10 m.
C9: 23.70 m.

Superficie: Asfalto, EXC A4, A5, A6 y C5: Hormigón.

Resistencia: PCN 98/F/A/W/T, EXC:
A2 y C2: PCN 113/F/A/W/T;
A4 y A6: PCN 85/R/A/W/T;
A5 y C5: PCN 76/R/A/W/T;
C3 intersección con C5: PCN 78/F/B/W/T;
C4: PCN 149/F/A/W/T, PCN 87/F/A/W/T;
C6 y tramo de unión de C8-C9 con pista:
PCN 44/F/A/W/T;
C8: PCN 71/F/A/W/T;
C7 y C9: PCN 97/F/A/W/T.

Posiciones de comprobación: Altimetro: Plataforma: ELEV 28 m/92 ft EXC
PRKG: 1A, 1B, 1C, 2, 3A, 3B, 4A: 33 m/108 ft.
PRKG: 33, 200, 35, 36, 37, 39, 41, 43, 45, 47 y
49: 24 m/79 ft.
VOR: No.
INS: Ver AD 2-LEAL PDC.

Observaciones: Ninguna.

Apron: Surface: Concrete and asphalt.

Strength: Stands:
1 to 2, D1, D2, D4, D5, E1 to E3 and TWY A and B to access apron:
PCN 101/R/A/W/T.
3 to 7, D3, D6, E4 to E6, H1 to H5: PCN 68/R/A/W/T.
8, 9A, 10 to 12, 14, 16, 19, 81, 83, 85, 87, 89 and E7 to E9: PCN 76/R/A/W/T.
18, 20 and 22 to 29: PCN 90/R/A/W/T.
31 to 49, 200: PCN 69/R/B/W/T.
TWY C to access apron: PCN 77/F/A/W/T.
TWY D to access apron and TWY to access PRKG 31 to 49:
PCN 94/F/A/W/T.
Apron inner taxiway: each section has the strength of the adjacent stands EXC BTN PRKG 31 and 49.

Taxiways: Width: 23 m, EXC A2: 24.90 m.
A4: 29.40 m.
A5, C5: 29.70 m.
A6: 29.60 m.
C2: 24.10 m.
C4: 27.40 m.
C7: 28.40 m.
C8: 28.10 m.
C9: 23.70 m.

Surface: Asphalt, EXC A4, A5, A6 and C5: Concrete.

Strength: PCN 98/F/A/W/T, EXC:
A2 and C2: PCN 113/F/A/W/T;
A4 and A6: PCN 85/R/A/W/T;
A5 and C5: PCN 76/R/A/W/T;
C3 intersection with C5: PCN 78/F/B/W/T;
C4: PCN 149/F/A/W/T, PCN 87/F/A/W/T;
C6 and section joining C8-C9 with runway:
PCN 44/F/A/W/T;
C8: PCN 71/F/A/W/T;
C7 and C9: PCN 97/F/A/W/T.

Check locations: Altimeter: Apron: ELEV 28 m/92 ft EXC
PRKG: 1A, 1B, 1C, 2, 3A, 3B, 4A: 33 m/108 ft.
PRKG: 33, 200, 35, 36, 37, 39, 41, 43, 45, 47 and 49:
24 m/79 ft.
VOR: No.
INS: See AD 2-LEAL PDC.

Remarks: None.

9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUÍA DE RODAJE

TAXIING GUIDANCE SYSTEM AND MARKINGS

Sistema de guía de rodaje: Puntos de espera de la pista, puntos de espera intermedios, barras de parada, letreros, letreros NO ENTRY, luces de protección de pista, luces de puestos de estacionamiento y luces de NO ENTRY.

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

Señalización de TWY: Eje, faja lateral. Balizas reflectantes en borde de TWY, EXC TWY interior de plataforma.

Observaciones: Sistemas con iluminación LED: Puntos de espera intermedios, barras de parada, luces de protección de pista y luces NO ENTRY.

Taxiing guidance system: Runway-holding positions, intermediate holding positions, stop bars, boards, NO ENTRY boards, runway guard lights, stands lights and NO ENTRY lights.

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

TWY markings: Centre line, side stripe. Spotlight markers on TWY edge EXC inner apron TWY.

Remarks: LED lighting systems: Intermediate holding positions, stop bars, runway guard lights and NO ENTRY lights.

10. OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO

AERODROME OBSTACLES

Obstáculos que perforan las Superficies de Aproximación, Ascenso en el Despegue, Horizontal Interna, Cónica, y Transición establecidas en el Anexo 14 de OACI; y las áreas 2 y 3 establecidas en el Anexo 15 de la OACI:

Ver Ítem 10 y apartado Datos Digitales.

Observaciones: Ver AD 2-LEAL AOC.

Obstacles which penetrate Approach, Take-off climb, Inner Horizontal Conical, and Transitional Surfaces contained in Annex 14 of ICAO; and areas 2 and 3 contained in Annex 14 of ICAO:

See Item 10 and Digital Data section.

Remarks: See AD 2-LEAL AOC.

11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO

METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED

Oficina MET: Alicante EMAe.

HR: H24.

METAR: Semihorario.

TAF: 24 HR.

TREND: Sí.

Información: En persona y telefónica.

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

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

Equipo suplementario: No.

Dependencia ATS atendida: TWR, APP.

Información adicional: Valencia OMAe (LEVA): H24; TEL: +34-963 690 750.
Alicante EMAe: H24; TEL: +34-966 919 215.

MET office: Alicante EMAe.

HR: H24.

METAR: Half-hourly.

TAF: 24 HR.

TREND: Yes.

Information: In person and by telephone.

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

Charts: Forecast significant, and wind and temperature at altitude, maps.

Supplementary equipment: No.

ATS unit served: TWR, APP.

Additional information: Valencia OMAe (LEVA): H24; TEL: +34-963 690 750.
Alicante EMAe: H24; TEL: +34-966 919 215.

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

Remarks: Aerodrome climatological summary available. Aerodrome warnings available.

12. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA

RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

RWY	Orientación Direction	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m) Strip (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
10	100.04° GEO 100° MAG	3000 x 45	381704.27N 0003429.99W	THR: 43.2 m / 142 ft TDZ: 43.2 m / 142 ft	No	60 x 150 (1)	3120 x 300 (2)	Sí // Yes	240 x 150 (2)	RWY: ASPH (4) SWY: No
28	280.06° GEO 280° MAG	3000 x 45	381647.30N 0003228.45W	THR: 13 m / 43 ft TDZ: No	No	60 x 150 (3)	3120 x 300 (2)	No	240 x 150 (2)	RWY: ASPH (4) SWY: No

Observaciones:

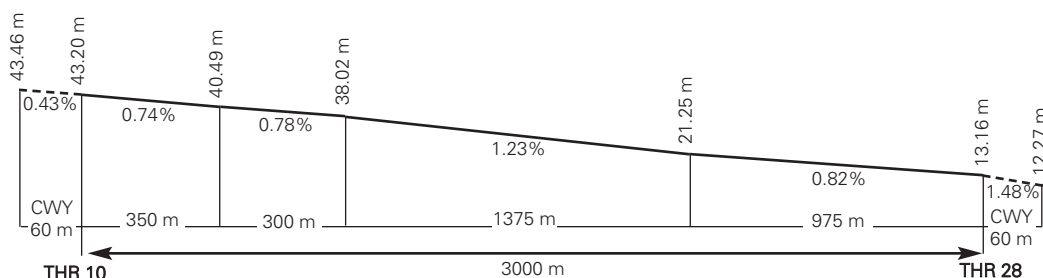
- (1) Asfalto.
- (2) Terreno vegetal.
- (3) Primeros 50 m de asfalto y últimos 10 m de terreno vegetal.
- (4) Desde 0 m a 289 m a partir del THR 10: PCN 57/F/A/W/T;
 Desde 289 m a 2411 m a partir del THR 10: PCN 94/F/A/W/T;
 Desde 2411 m a 3000 m a partir del THR 10: PCN 79/F/A/W/T.

Remarks:

- (1) Asphalt.
- (2) Grass.
- (3) First 50 m of asphalt and last 10 m of grass.
- (4) From 0 m to 289 m from THR 10: PCN 57/F/A/W/T;
 From 289 m to 2411 m from THR 10: PCN 94/F/A/W/T;
 From 2411 m to 3000 m from THR 10: PCN 79/F/A/W/T.

Perfil:

Profile:



13. DISTANCIAS DECLARADAS

DECLARED DISTANCES

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
10	3000	3060	3000	3000
28	3000	3060	3000	3000
28 INT C5	2700	2760	2700	-
28 INT C7	2927	2987	2927	-
10 INT A4	2966	3026	2966	-

Observaciones: Ninguna.

Remarks: None.

14. ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA

APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

Pista: 10

Aproximación: Precisión CAT I, 900 m. LIH. (1) (2)
 Luces de identificación de umbral.

PAPI (MEHT): 3° (18.41 m/60 ft). (3)

Umbral: Verdes con barra de ala.

Zona de toma de contacto: No.

Eje pista: 3000 m: 2100 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH. (1) (2)
 Distancia entre luces: 15 m.

Borde de pista: 2400 m blancas + 600 m amarillas. LIH. (1) (2)
 Distancia entre luces: 50 m.

Extremo de pista: Rojas. (2)

Zona de parada: No.

Observaciones: Luces indicadoras de calle de salida rápida (C2 y C4). (3)
 (1) Intensidad de luces regulable.
 (2) Con iluminación LED.
 (3) PAPI no utilizable por aeronave B747.

Runway: 10

Approach: Precision CAT I, 900 m. LIH. (1) (2)
 Threshold identification lights.

PAPI (MEHT): 3° (18.41 m/60 ft). (3)

Threshold: Green with wing bars.

Touchdown zone: No.

Runway centre line: 3000 m: 2100 m white + 600 m white and red + 300 m red. LIH. (1) (2)
 Distance between lights: 15 m.

Runway edge: 2400 m white + 600 m yellow. LIH. (1) (2)
 Distance between lights: 50 m.

Runway end: Red. (2)

Stopway: No.

Remarks: Rapid exit taxiway indicator lights (C2 and C4). (3)
 (1) Adjustable light intensity.
 (2) LED lighting.
 (3) PAPI not usable by B747 aircraft.

Pista: 28

Aproximación: Precisión CAT I, 900 m. LIH. (1)
 Luces de identificación de umbral.

PAPI (MEHT): 3° (20.72 m/68 ft).

Umbral: Verdes con barra de ala.

Zona de toma de contacto: No.

Eje pista: 3000 m: 2100 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH. (1) (2)
 Distancia entre luces: 15 m.

Runway: 28

Approach: Precision CAT I, 900 m. LIH. (1)
 Threshold identification lights.

PAPI (MEHT): 3° (20.72 m/68 ft).

Threshold: Green with wing bars.

Touchdown zone: No.

Runway centre line: 3000 m: 2100 m white + 600 m white and red + 300 m red. LIH. (1) (2)
 Distance between lights: 15 m.

Borde de pista: 2400 m blancas + 600 m amarillas. LIH. (1) (2)
Distancia entre luces: 50 m.

Extremo de pista: Rojas. (2)

Zona de parada: No.

Observaciones: Luces indicadoras de calle de salida rápida (A2). (2)
(1) Intensidad de luces regulable.
(2) Con iluminación LED.

Runway edge: 2400 m white + 600 m yellow. LIH. (1) (2)
Distance between lights: 50 m.

Runway end: Red. (2)

Stopway: No.

Remarks: Rapid exit taxiway indicator lights (A2). (2)
(1) Adjustable light intensity.
(2) LED lighting.

15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA

OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

ABN/IBN: No.

WDI: 1 cerca de THR 10, 1 cerca de THR 28. LGTD.

Iluminación de TWY: Eje EXC TWY interior de plataforma. (1)

Iluminación de plataforma: 18 postes proyectores LIH.

Fuente secundaria de energía: Sistema de alimentación ininterrumpida (SAI) con 0 segundos de conmutación, apoyado por grupos electrógenos con un máximo de 15 segundos de tiempo de respuesta.

Observaciones: (1) Con iluminación LED.

ABN/IBN: No.

WDI: 1 near THR 10, 1 near THR 28. LGTD.

TWY lighting: Centre line EXC inner apron TWY. (1)

Apron lighting: 18 floodlighting poles LIH.

Secondary power supply: Uninterrupted power supply (UPS) with a switch-over time of 0 seconds, supported by engine generators with a maximum response time of 15 seconds.

Remarks: (1) LED lighting.

16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS

HELICOPTER LANDING AREA

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

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

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

Orientación: No.

Distancias declaradas: No.

Iluminación: No.

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

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

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

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

Direction: No.

Declared distances: No.

Lighting: No.

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

17. ESPACIO AÉREO ATS

ATS AIRSPACE

Denominación y límites laterales Designation and lateral limits	Límites verticales Vertical limits	Clase de espacio aéreo Airspace class	Unidad responsable Idioma Unit Language	Altitud de transición Transition altitude
CTR ALICANTE 382724.0N 0010234.0W; 382644.4N 0005830.3W; 382439.8N 0004544.5W; 382109.3N 0002415.1W; 381945.8N 0001543.2W; 380744.8N 0001207.0W; 380555.0N 0001226.4W; 380154.7N 0001608.4W; 380459.3N 0002528.8W; 380700.0N 0002800.0W; 380700.3N 0003138.2W; 380733.9N 0003320.9W; 380811.1N 0004145.0W; 381158.6N 0004130.0W; 381405.3N 0005637.0W; 381758.1N 0005941.2W; 381828.0N 0010122.2W; 382015.3N 0010227.4W; 382205.1N 0010146.0W; 382514.0N 0010348.0W; 382724.0N 0010234.0W.	5000 ft AMSL SFC	D	VALENCIA TACC ES/EN	1850 m / 6000 ft
ATZ ALICANTE Espacio aéreo comprendido por la línea que une // Airspace within the line joining 382345N 0003942W; 382119N 0002441W; 381000N 0002715W; 381207N 0004218W; 382345N 0003942W.	2500 ft AMSL SFC	D	ALICANTE TWR (1) ES/EN	
Observaciones: (1) Distintivo de llamada: Alicante TWR. HR ATS: ver casilla 3.				Remarks: (1) Call sign: Alicante TWR. HR ATS: see item 3.

18. INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN ATS			ATS COMMUNICATION FACILITIES	
Servicio Service	Distintivo llamada Call sign	FREQ	HR	Observaciones Remarks
APP	Valencia Control	118.800 MHz 119.075 MHz 120.400 MHz	H24 H24 H24	APP/I BACK-UP APP/H
TWR	Alicante TWR	118.155 C 119.855 C 121.500 MHz 122.100 MHz 125.180 C 130.655 C 243.000 MHz 257.800 MHz	H24 H24 H24 H24 H24 H24 H24 H24	CLR EMERG MIL BACK-UP GMC EMERG MIL
ATIS	Alicante Information	120.080 C	H24	
D-ATIS	Alicante Information	NIL	H24	Suministro de información ATIS mediante enlace de datos. // Provision of ATIS information via data link.

19. RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIZAJE			RADIO NAVIGATION & LANDING FACILITIES			
Instalación (VAR) Facility (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas Coordinates	ELEV DME	Observaciones Remarks
VOR (1° E)	ALT	113.800 MHz	H24	381605.8N 0003412.4W		R-003: posibles oscilaciones de aguja de más de // possible needle oscillations of more than ± 2° BTN 6 NM & 10 NM.
DME DVOR (1° E)	ALT ATE	CH 85X 114.650 MHz	H24 H24	381606.0N 0003412.2W 381710.1N 0003512.0W	60 m	COV a // to 25 NM NO AVBL BTN: R-009/R-069 BLW 6900 ft AMSL. R-069/R-179 BLW 3000 ft AMSL. R-179/R-239 BLW 3500 ft AMSL. R-239/R-339 BLW 6900 ft AMSL. R-339/R-009 BLW 8000 ft AMSL.
DME	ATE	CH 93Y	H24	381710.4N 0003512.6W	60 m	COV a // to 25 NM NO AVBL BTN: R-009/R-069 BLW 6900 ft AMSL. R-069/R-179 BLW 3000 ft AMSL. R-179/R-239 BLW 3500 ft AMSL. R-239/R-339 BLW 6900 ft AMSL. R-339/R-009 BLW 8000 ft AMSL.
LOC 10 (1° E) ILS CAT I	IAT	110.300 MHz	H24	381645.6N 0003216.0W		100° MAG / 307 m FM THR 28; COV 25 NM. AVBL BTN ± 35° RCL FM 15.3 NM DME ILS a // to 4600 ft AMSL o // or ABV, ± 10° RCL FM 23.3 NM DME ILS a // to 4600 ft AMSL o // or ABV.
GP 10		335.000 MHz	H24	381658.4N 0003416.0W		3°; RDH 15 m; a // at 367 m FM THR 10 & 118 m FM RCL a la derecha en el sentido de APCH // To the right in direction APCH. COV 10 NM BTN ± 8° AVBL a // at 2200 ft AMSL o // or ABV.
ILS/DME 10	IAT	CH 40X	H24	381658.4N 0003416.0W	48 m	REF DME THR 10.

20. REGLAMENTACIÓN LOCAL		LOCAL REGULATIONS	
<p>1. REGLAMENTACION AEROPORTUARIA</p> <p>AD cerrado para aeronaves sin radiocomunicación en ambos sentidos.</p> <p>Las aeronaves de aviación general que quieran operar conforme a las reglas VFR en ATZ ALICANTE, deben estar equipadas con sistemas con capacidad de separación 8.33 kHz, en aplicación del AIP-ESPAÑA ENR 1.8, estando prohibida su operación en caso contrario.</p> <p>Las aeronaves de estado exentas de canalización 8.33 kHz deben comunicar con Alicante TWR en la frecuencia OTAN (122.100 MHz), y siempre previo aviso a las dependencias ATS correspondientes, por no encontrarse dicha frecuencia en escucha permanente.</p> <p>Los vuelos de llegada notificarán su exención en la frecuencia de aproximación. Los vuelos de salida informarán por teléfono a Alicante TWR (+34-966 919 535) 30 MIN antes de su hora de salida.</p>	<p>1. AIRPORT REGULATIONS</p> <p>AD closed to aircraft without two-way radiocommunication.</p> <p>General aviation aircraft that intend to operate according to VFR rules in ATZ ALICANTE must be equipped with 8.33 kHz separation capacity systems in application of AIP-ESPAÑA ENR 1.8, as otherwise the operation is forbidden.</p> <p>State aircraft with 8.33 kHz channel exemptions must communicate with Alicante TWR on the NATO frequency (122.100 MHz), and always with advance notice to the corresponding ATS units, because the frequency is not watched permanently.</p> <p>Arriving flights will notify their exemption on the approach frequency. Departing flights will inform Alicante TWR by telephone (+34-966 919 535) 30 MIN before their departure time.</p>		
<p>2. PROCEDIMIENTOS PARA ABANDONAR PISTA</p> <p>– Aterrizaje por RWY 10: sólo se utilizarán las TWY C2, C4, C5, C7, C8 o C9. TWY C2, C5 y C7 para uso exclusivo de aeronaves de letra de clave C (envergadura MAX 36 m) o inferiores. Las aeronaves A346, A35K y B77W solo podrán usar C8.</p> <p>– Aterrizaje por RWY 28: sólo se utilizará la TWY A2, A4, A5 o A6. La TWY A4 es de uso exclusivo para aeronaves de letra de clave C (envergadura MAX 36 m) o inferior. Las aeronaves A346, A35K y B77W solo podrán usar A5.</p>	<p>2. PROCEDURES TO VACATE THE RUNWAY</p> <p>– Landing on RWY 10: only TWY C2, C4, C5, C7, C8 or C9 are available. TWY C2, C5 and C7 are exclusively for code letter C aircraft (MAX wingspan 36 m) or lower. A346, A35K and B77W aircrafts may only use C8.</p> <p>– Landing on RWY 28: only TWY A2, A4, A5 or A6 are available. TWY A4 is exclusively for code letter C aircraft (MAX wingspan 36 m) or lower. A346, A35K and B77W aircrafts may only use A5.</p>		

3. TIEMPO MÍNIMO DE OCUPACIÓN DE LA PISTA**LLEGADAS:**

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

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

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

SALIDAS:

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

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

Se permite realizar operaciones de despegue desde la intersección de la RWY 28 con TWY C5 y C7. Y también desde las intersecciones de la RWY 10 con la TWY A4. Ver AD 2-LEAL casilla 13.

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

- La TWY A4 es de uso exclusivo para aeronaves CAT C (envergadura MAX 36 m) o inferior.
- Las aeronaves A346, A35K y B77W solo podrán usar A5 para el acceso a pista.

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

- Las TWY C5 y C7 son de uso exclusivo para aeronaves con envergadura máxima de 36 m.
- Las aeronaves A346, A35K y B77W solo podrán usar C8 para el acceso a pista.

4. PROCEDIMIENTOS ATC**DESPEGUES DESDE INTERSECCIÓN**

Las aeronaves que soliciten esta operación deberán notificarlo, preferentemente, en el momento de iniciar el rodaje.

5. PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE**5.1. 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 autorizaciones 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. Las aeronaves deberán cumplir lo establecido en el apartado 6.3.

5.2 SOLICITUD DE AUTORIZACIÓN ATC Y PUESTA EN MARCHA VÍA ENLACE DE DATOS

En el aeropuerto de ALICANTE/Alicante-Elche Miguel Hernández se aplican procedimientos de salida vía enlace de datos para los servicios de autorización ATC y puesta en marcha. Para más información sobre el servicio DCL, ver AIP ENR 1.5, apartado 3. VUELOS QUE SALEN, Autorización ATC y puesta en marcha vía enlace de datos (DCL).

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

El piloto podrá solicitar la autorización ATC por DCL desde 30 minutos antes de su TOBT hasta 5 minutos después de su TOBT.

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

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

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

- El piloto recibirá un mensaje de aceptación "RCD RECEIVED" o de rechazo "RCD REJECTED".
- En caso de aceptación Alicante emitirá un mensaje CLD con los siguientes campos:
 1. Indicativo de la aeronave.
 2. Aeródromo de destino.
 3. Pista asignada para la salida.

3. MINIMUM RUNWAY OCCUPANCY TIME**ARRIVALS:**

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

- Landings on RWY 28: TWY A2.
- Landings on RWY 10: TWY C2 (code letter C or lower ACFT) or TWY C4 (code letters D, E or F ACFT).

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

DEPARTURES:

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

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

Take-off operations from RWY 28 intersection with TWY C5 and C7 are allowed. And also from the intersection of RWY 10 with TWY A4 are allowed. See AD 2-LEAL item 13.

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

- TWY A4 is exclusively for CAT C aircraft (MAX wingspan 36 m) or lower.
- A346, A35K and B77W aircrafts may only use A5 for access to the runway.

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

- TWY C5 and C7 are exclusively for aircraft with a maximum wingspan of 36 m.
- A346, A35K and B77W aircrafts may only use C8 for access to the runway.

4. ATC PROCEDURES**TAKE-OFF FROM INTERSECTION**

Aircraft requesting this procedure shall notify it, preferably, when requesting starting to taxi.

5. GENERAL TAXIING PROCEDURES**5.1. START-UP OF ENGINES/TURBINAS.**

Note: This section uses abbreviations defined in ENR 1.5.

To avert the automatic cancellation of flight plans, the EOBT must be maintained up-to-date.

A. Permission to start up engines/turbines shall be requested on the clearance frequency or, if this is not attended, on the frequency stated via ATIS or CLD message. When this permission is requested, the aircraft must be completely ready to start up immediately.

B. For requests by voice, pilots must indicate the full aircraft call sign to ATC, together with the stand occupied and the ATIS message received.

C. Aircraft must comply with the provisions of section 6.3.

5.2 ATC CLEARANCE REQUEST AND START-UP VIA DATA LINK

Data Link departure procedures are applied at ALICANTE/Alicante-Elche Miguel Hernández Airport in the provision of ATC clearance and start-up services. For more information on the DCL service, see AIP ENR 1.5, section 3. DEPARTING FLIGHTS, ATC clearance and start-up via data link (DCL).

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

The pilot may request ATC clearance via DCL from 30 minutes before their TOBT until 5 minutes after their TOBT.

• The pilot shall request ATC clearance and start-up simultaneously via RCD. The RCD message (Departure Clearance Request) shall contain the following data:

1. Call sign according to the submitted flight plan (FPL).
2. Departure aerodrome.
3. Parking position.
4. Destination aerodrome.
5. Letter corresponding to the ATIS information received.
6. ICAO aircraft type.

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

- The pilot will receive a message of acceptance, "RCD RECEIVED", or of rejection, "RCD REJECTED".
- In the case of acceptance, Alicante will issue a CLD message with the following fields:
 1. Aircraft call sign.
 2. Destination aerodrome.
 3. Assigned runway for departure.

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. Siguiendo frecuencia.
 8. Letra de la información ATIS vigente.
 9. Información adicional, que incluirá la autorización de puesta en marcha o las instrucciones para solicitarla en caso de no cumplirse los parámetros de aprobación de puesta en marcha indicados en AD 2, casilla 20, 6.3.
- Cuando se envíe un mensaje CLD en el rango válido de TOBT y TSAT, se recibirá autorización ATC y puesta en marcha. Si no se encontrase listo para puesta en marcha, el piloto no aceptará la autorización y contactará vía voz con el controlador cuando esté listo.
 - Cuando se reciba un mensaje FSM del tipo "REVERT TO VOICE PROCEDURES" la comunicación vía enlace de datos se dará por concluida y aplicará el procedimiento pasar a voz.
 - Cuando se reciba el mensaje CLD, el piloto:
 - A. Si detecta alguna inconsistencia en el mensaje recibido, pasará a voz para solicitar una nueva autorización.
 - B. Si considera la autorización del mensaje CLD correcta, responderá vía enlace de datos con un mensaje CDA (Departure Clearance Echoback).
 - Si no se recibe por parte del piloto un mensaje CDA dentro del tiempo de espera, o se recibe un CDA inconsistente con el mensaje CLD previo, la comunicación vía enlace de datos se terminará y se recibirá un mensaje "CDA REJECTED" en el FMS.
 - Cuando se reciba un mensaje CDA correcto, el sistema ATC enviará a la aeronave un mensaje "CLEARANCE CONFIRMED" en el FMS y dará por finalizada la comunicación vía enlace de datos.
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.

5.3 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.

5.4 MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

Evitar colisiones con otras aeronaves y obstáculos es responsabilidad de:

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

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

Las aeronaves, después de abandonar la pista y en caso de no recibir instrucciones de rodaje, esperarán cerca de calle de rodaje paralela a pista.

Se prestará servicio de guiado mediante vehículo "SÍGAME" a los vuelos de Aviación General y a las aeronaves destinadas a puestos de estacionamiento con guía de atraque U/S.

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

La Aviación General utilizará preferentemente la puerta A.

Las aeronaves tipo MD11 debe realizar maniobras de "sobreviraje" en su rodaje por la puerta D, debido a la existencia de menos de 4.5 m entre la rueda del tren exterior del tren principal y el borde de la calle de rodaje.

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

- La puerta B.
- El tramo de calle de acceso a puestos de estacionamiento entre PRKG 6A y la puerta C.
- La zona este de la plataforma, desde PRKG 200, incluyendo la plataforma de viraje de aeronaves.

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

- El tramo de calle de acceso a puestos de estacionamiento entre PRKG 4C y la puerta A.
- El tramo entre las puertas C y D.
- El tramo de calle de acceso al PRKG 200.

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

4. Departure procedure (SID).
Note: The initial altitude will correspond to the published SID.
 5. SSR code mode A (SQUAWK).
 6. ADT (Approved Departure Time).
Note: ADT = CTOT of the flight, if applicable.
 7. Next frequency.
 8. Current ATIS information letter.
 9. Additional information, which will include start-up clearance or instructions to request it in the case of failure to comply with the start-up approval parameters indicated in AD 2, item 20, 6.3.
- When a CLD message is sent in the valid range of TOBT and TSAT, ATC and start-up clearance will be received. If the pilot is not ready for start-up, he/she shall not accept the clearance and shall contact the controller by voice when ready.
 - When an FSM message of the type "REVERT TO VOICE PROCEDURES" is received, the data link communication will be deemed to have concluded and the revert to voice procedures will be applied.
 - When the CLD message is received, the pilot:
 - A. If any inconsistencies in the received message are detected, the pilot must revert to voice procedures and request a new clearance.
 - B. If the pilot considers the CLD clearance message to be correct, he/she must respond via data link with a CDA message (Departure Clearance Echoback).
 - If a CDA message is not received by the pilot within the waiting time, or a CDA that is inconsistent with the previous CLD message is received, communication via data link will be terminated and a "CDA REJECTED" message will be received in the FMS.
 - When a correct CDA message is received, the ATC system will send the aircraft a "CLEARANCE CONFIRMED" message in the FMS and will terminate the communication via data link.
Push-back must be requested on the frequency stated in the appropriate CLD message, and it may only be approved via voice on that frequency.

5.3 REVERT TO VOICE PROCEDURES

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

5.4. GROUND MOVEMENT

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

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

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

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

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

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

Preferably, General Aviation shall use the gate A.

MD-11 aircraft shall perform 'oversteering' manoeuvres when taxiing at Gate D, as the distance between the outer main gear wheel and the edge of the taxiway is less than 4.5 m.

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

- Gate B.
- The segment of the stand access taxiway between PRKG 6A and gate C.
- East area of the apron, from PRKG 200, including the aircraft turn pads.

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

- The segment of the stand access taxiway between PRKG 4C and gate A.
- The segment between gates C and D.
- The segment of taxiway giving access to PRKG 200.

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

- b) Todos los movimientos en superficie de aeronaves, aeronaves remolcadas, personas y vehículos en el área de maniobras están sujetos a autorización previa ATC.
- c) El Control de Movimiento en Superficie es responsable de:
- El control de todos los movimientos de aeronaves, personas y vehículos que se efectúan en el área de maniobras a excepción de la pista.
 - Expedir aprobaciones e instrucciones para el retroceso remolcado y rodaje de aeronaves.
- 5.4.1. MANIOBRAS DE RETROCESO Y RODAJE.
- a) Las aeronaves deberán estar listas para retroceso remolcado a la hora aprobada de puesta en marcha; en caso contrario el piloto deberá informar al ATC. El tiempo transcurrido entre la terminación del remolcado y el inicio del rodaje debe ser como máximo de 3 minutos.
- b) En puestos de estacionamiento remoto las aeronaves deberán solicitar instrucciones de rodaje, como máximo, 3 minutos después de recibir la aprobación de puesta en marcha.
- c) Salvo instrucciones en contra del Control de Movimiento en Superficie de Alicante, los retrocesos se realizarán:
- RWY 10 en servicio: aeronaves apreadas al oeste.
 - RWY 28 en servicio: aeronaves apreadas al este.
- Excepciones:
- Independientemente de la pista en servicio, las aeronaves estacionadas en:
 - PRKG 1A, siempre apreado hacia el sur.
 - PRKG 1B y 1C, siempre apreado hacia el oeste.
 - PRKG 36, 37 a 49 apreadán siempre al sur.
 - PRKG 200 apreadán siempre al oeste.
 - PRKG 33, 35, 87 y 89 apreadán siempre al este.
- d) La salida de aeronaves de letra de clave E de los PRKG 2 y 4C se harán siempre por la puerta A.
- e) Es incompatible la utilización de la puerta A en salidas con el acceso al PRKG 2, y puerta B con el acceso al PRKG 8.
- f) En todos los puestos de estacionamiento en contacto con el edificio terminal queda prohibida la puesta en marcha de motores en régimen superior al ralentí hasta que la aeronave esté alineada en la calle de rodaje.
- g) Señales de punto de espera de la pista y de puntos de espera intermedio: Ver AD 1.1.
- h) Para el remolque de aeronaves se solicitará permiso a TWR en la frecuencia correspondiente.
- i) No se aprobará el retroceso simultáneo desde dos posiciones contiguas.
- j) No se aprobará la entrada y/o salida simultánea entre los siguientes parkings: 19-23; 23-25; 25-27; 29-31; 31-33; 33-35; 37-39; 39-41; 41-43; 43-45; 45-47; 47-49 y 4A-4B.

6. PROCEDIMIENTO A-CDM

6.1 DEFINICIONES

EOBT: Hora prevista de fuera calzos

NMOC: Network Manager Operations Centre

CTOT: Hora Calculada de Despegue

TOBT: Hora Objetivo de fuera calzos. Hora que la compañía aérea o agente de asistencia en tierra espera estar listo, con puertas cerradas, pasarela desconectada y equipo para retroceso de aeronave conectado.

TSAT: Hora objetivo de autorización de puesta en marcha. Hora calculada de puesta en marcha en función de la TOBT, el tiempo de rodaje desde el puesto de estacionamiento, la CTOT (en caso de estar sujeto a regulación) y la capacidad operacional del aeropuerto.

TTOT: Hora objetivo de despegue.

6.2 GENERAL

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

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

6.3 PROCESO

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

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

Las aeronaves en primera llamada (en caso de no usar enlace de datos) deberán:

- Informar del tipo y serie de aeronave, puesto de estacionamiento y del mensaje ATIS recibido.
- Informar de la necesidad de realizar arranque cruzado si así fuese requerido.

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

c) Ground Movement Control is responsible for:

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

5.4.1. PUSH-BACK MANOEUVRING AND TAXIING.

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

b) At remote stands, aircraft must request taxiing instructions at most 3 minutes after receiving approval for start-up.

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

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

Exceptions:

- Regardless of the runway in service, aircraft parked on:

- PRKG 1A, always nosing towards the South.
- PRKG 1B and 1C, always nosing towards the West.
- PRKG 36, 37, to 49 will always nose to the South.
- PRKG 200 will always nose to the West.

- PRKG 33, 35, 87 and 89 will always nose to the East.

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

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

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

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

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

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

j) Simultaneous entry/exit from the following parkings shall not be permitted: 19-23; 23-25; 25-27; 29-31; 31-33; 33-35; 37-39; 39-41; 41-43; 43-45; 45-47; 47-49 y 4A-4B.

6. A-CDM PROCEDURE

6.1 DEFINITIONS

EOBT: Estimated Off-Block Time

NMOC: Network Manager Operations Centre

CTOT: Calculated Take-Off Time

TOBT: Target Off-Block Time. Time by which the air carrier or the ground handling agent expects to be ready, with the doors closed, airbridge disconnected and aircraft push-back equipment connected.

TSAT: Target Start-Up Approval Time. Estimated start-up time calculated based on the TOBT, taxi time from the stand, the CTOT (if subject to regulation) and the airport operational capability.

TTOT: Target Take-Off Time.

6.2 GENERAL

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

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

6.3 PROCESS

Aircraft may request ATC clearance from 30 minutes prior to their TOBT, and may request start-up from 5 minutes prior to their TOBT until 5 minutes TSAT.

ATC clearance shall only be given between TOBT -30 minutes and TOBT -5 minutes.

On their callup (when not using data link), aircraft must:

- Report the aircraft type and series, stand, and the ATIS message received;
- Communicate the need to perform a cross-bleed start if required.

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

La anotación de solicitud de puesta en marcha equivale a la solicitud de mensaje REA para vuelos regulados con CTOT.

En caso de no cumplir parámetros A-CDM, ATC no anotará la solicitud de puesta en marcha y el piloto deberá contactar con su coordinador de vuelo para corregir parámetros A-CDM.

Una vez anotada la solicitud de puesta en marcha y facilitada información de TSAT, para evitar saturar la frecuencia, los pilotos se abstendrán de realizar llamadas adicionales antes de solicitar aprobación de su puesta en marcha conforme a la TSAT actualizada. Si 5 minutos después de TSAT, no se ha recibido petición de puesta en marcha, el vuelo perderá su TSAT y no se podrá autorizar su puesta en marcha.

Será necesario recibir una nueva TOBT y EOBT actualizadas para que el vuelo sea secuenciado nuevamente y reciba una nueva TSAT.

La actualización de TOBT y/o EOBT solo puede ser realizada por la compañía aérea o su agente de asistencia en tierra, por lo que los pilotos se abstendrán de realizar peticiones a ATC en este sentido.

7. OPERACIÓN DE HELICOPTEROS

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

RUTAS DE RODAJE

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

LLEGADAS

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

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

SALIDAS

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

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

8. OPERACIÓN DE AERONAVES DE LETRA DE CLAVE F

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

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

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

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

8.1. PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

En la plataforma actual los puestos de estacionamiento con capacidad para estacionar una aeronave de letra de clave E son el 200, 2 y 4C. A su vez los puestos de estacionamiento definidos para estacionar una aeronave de letra de clave F son el 2 y el 4C.

La aeronave máxima admisible en el PRKG 200 es el B744 o el A342.

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

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

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

8.2. RUTAS DE RODAJE

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

LLEGADAS

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

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

Between TOBT -5 and TSAT +5, the pilot shall request start-up. When possible (TSAT-5, TSAT+5), it shall be cleared. Then it is not possible, a start-up request shall be recorded in the A-CDM system and TSAT information shall be provided.

The start-up request log is equivalent to the REA message request for flights regulated with CTOT.

In case of non-compliance with A-CDM parameters, ATC shall not log the start-up request, and the pilot must contact his/her flight coordinator to correct A-CDM parameters.

Once the start-up request has been logged and TSAT information provided, in order to avoid saturating the frequency, pilots shall refrain from making additional calls before requesting start-up clearance in accordance with the updated TSAT. If no start-up request is received within 5 minutes after TSAT, the flight will lose its TSAT and its start-up will not be cleared.

A new updated TOBT and EOBT shall be required in order to sequence the flight again and to receive a new TSAT.

The TOBT and/or EOBT may only be updated by the air carrier or by its ground handling agent, therefore pilots shall refrain from making requests of this nature to ATC.

7. HELICOPTER OPERATIONS

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

TAXIING ROUTES

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

ARRIVALS

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

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

DEPARTURES

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

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

8. OPERATION OF CODE LETTER F AIRCRAFT

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

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

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

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

8.1. STANDS

In the current apron, the stands with capacity for parking a code letter E aircraft are 200, 2 and 4C. In turn, the stands established for parking a code letter F aircraft are 2 and 4C.

The accepted maximum aircraft in PRKG 200 is B744 or A342.

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

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

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

8.2. TAXIING ROUTES

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

ARRIVALS

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

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

- RWY 28 en uso:
TWY A2, A5 o A6. Prohibido el uso de TWY A4, no permitida para aeronaves de letra de clave superior a C.

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

SALIDAS

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

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

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

8.3. RESTRICCIONES OPERATIVAS

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

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

9. POLÍTICA DE AHORRO ENERGÉTICO

Si no hay operaciones previstas, el aeropuerto de ALICANTE/Alicante-Elche Miguel Hernández aplicará los procedimientos de ahorro energético consistentes en el apagado de los sistemas de ayuda visuales asociados a pistas y calles de rodaje.

10. 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:

alc.seguridadoperacional@aena.es

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

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

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

Los pilotos deberán:

- Seleccionar el Modo AUTO y el código del Modo A asignado.
- Si el modo AUTO no está disponible, se seleccionará ON (i.e. XPDR) y el código del modo A asignado:
 - Cuando la aeronave reciba la instrucción de entrar en la pista.
 - Cuando la aeronave se encuentre fuera de la pista seleccionará STBY.

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

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

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

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

- RWY 28 in use:
TWY A2, A5 or A6. The use of TWY A4 is not allowed for code letter higher than C aircraft.

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

DEPARTURES

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

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

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

8.3. OPERATIONAL RESTRICTIONS

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

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

9. ENERGY-SAVING POLICY

If there are no operations expected, ALICANTE/Alicante-Elche Miguel Hernández Airport will apply the energy-saving procedures consisting in switching off the visual aid systems associated to runways and taxiways.

10. OPERATIONAL SAFETY REPORTS

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

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

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

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

alc.seguridadoperacional@aena.es

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

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

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

Pilots shall:

- Select AUTO mode and the assigned Mode A code.
- If AUTO mode is not available, select ON (e.g. XPDR) and the assigned Mode A code:
 - When the aircraft receives the instruction to enter the runway.
 - When the aircraft is not on the runway it shall select STBY.

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

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

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

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

12. PROCEDIMIENTO PARA LA COORDINACIÓN DE SLOTS DE VUELOS DE AVIACIÓN GENERAL Y DE NEGOCIOS

Solicitud obligatoria de la autorización de slot aeroportuario previa para todos los vuelos de Aviación General y de Negocios, por parte de la Oficina de Coordinación de Slots Aeroportuarios de Aena, en aplicación del Artículo 2 (g) del Reglamento (CEE) No 95/93 modificado.

Las solicitudes de slots para Aviación General y Ejecutiva para las fechas entre el 15 de junio y el 15 de septiembre, sólo admitidas con MAX 15 días de antelación sobre DOF y ETA.

Las solicitudes de slots correspondientes a vuelos de Aviación General y de Negocios deben remitirse al Departamento de Coordinación de Slots de AECFA, para su autorización:

- Via e-mail: slots@aecfa.es

Para vuelos de Aviación General y de Negocios que deseen operar en el aeropuerto, se deberá incluir en la casilla 18 "Otros datos" la siguiente información:

- Código OACI y IATA del aeropuerto.
- No se aceptarán peticiones de aviación general con más de quince días de antelación a la fecha de la operación de llegada.
- Las aeronaves que quieran operar en el aeropuerto, deberán indicar la envergadura de la aeronave. Si la envergadura es mayor de 23 m será obligatoria la disponibilidad de equipos para realizar la salida asistida de la aeronave.
- Agente Handling del vuelo o,
- Gestor de Aviación General y de Negocios contratado.

Las solicitudes de pernocta de más de una noche se coordinarán:

- En función del tipo de aeronave.
- De los medios del Agente handling.
- De la capacidad de estacionamientos en plataforma.

12. PROCEDURE FOR THE COORDINATION OF SLOTS FOR FLIGHTS OF GENERAL AND BUSINESS AVIATION

Mandatory application for prior airport slot clearance for all General and Business Aviation flights, from the Aena Airport Slots Coordination Office, through application of Article 2 (g) of Regulation (EEC) No. 95/93 as amended.

Slot applications for General and Executive Aviation for the dates between 15 June and 15 September, only accepted MAX 15 days in advance regarding DOF and ETA.

Slot applications corresponding to General and Business Aviation flights must be referred to the Department of Slots Coordination of AECFA, for its clearance:

- Via e-mail: slots@aecfa.es

For General and Business Aviation flights which wish to operate at the airport, the following information shall be included in box 18 "Other data":

- ICAO and IATA airport codes.
- General aviation requests shall not be accepted more than fifteen days prior to the date of arrival.
- Aircraft seeking to operate at the airport shall indicate the aircraft wingspan. If the wingspan is greater than 23 m it shall be compulsory to have equipment for the assisted departure of the aircraft.
- Handling Agent of flight or
- Contracted General and Business Aviation Manager.

Overnight applications of more than one night shall be coordinated:

- Depending on the type of aircraft.
- The means of the Handling Agent.
- The parking capacity of the apron.

➔ PLAN DE EMERGENCIA DEL AEROPUERTO

Ver AD 1.1.

AIRPORT EMERGENCY PLAN

See AD 1.1.

21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS

NOISE ABATEMENT PROCEDURES

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

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

PRUEBAS DE POTENCIA DE MOTORES

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

Excepción al horario de acuerdo a procedimiento local.

ENGINE POWER TEST

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

Exceptions to schedule according to local procedure.

VUELOS DE ENTRENAMIENTO

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.

Los vuelos de entrenamiento quedan prohibidos entre las 23:00 y las 06:00 LT.

TRAINING FLIGHTS

Training flights will only be permitted with prior clearance from the airport authority and will be restricted in accordance with the air traffic, and in conformance with local procedures.

Training flights are prohibited between 23:00 and 06:00 LT.

22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO

FLIGHT PROCEDURES

SISTEMA DE PRESENTACIÓN DE RADAR

Por encima de 1000 ft AMSL, se puede usar el sistema de vigilancia ATS en el servicio de control del aeródromo para ejecutar las siguientes funciones:

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

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

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

Todo ello en función de las limitaciones del equipo.

RADAR DISPLAY SYSTEM

Above 1000 ft AMSL, ATS surveillance systems may be used in supplying the aerodrome control service to execute the following functions:

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

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

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

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

AJUSTES DE VELOCIDAD

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

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

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

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

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

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

2. MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

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

2.1 SALIDAS

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

2.2 LLEGADAS

- RWY 10: las aeronaves abandonarán preferentemente por TWY C9, estando prohibida la utilización de las calles de salida rápida y TWY C5. El vehículo "SIGAME" esperará a la aeronave en TWY C6 y la guiará hasta el puesto de estacionamiento a través de la puerta de plataforma que más convenga para acceder a dicho puesto.

SPEED ADJUSTMENT

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

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

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

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

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

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

2. GROUND MOVEMENT

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

2.1 DEPARTURES

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

2.2 ARRIVALS

- RWY 10: aircraft shall vacate this (preferably) via TWY C9, use of the rapid exit taxiways and TWY C5 being prohibited. The "FOLLOW ME" vehicle will wait for the aircraft on TWY C6, and will guide it up to its stand through the most convenient apron gate for access to the same.

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

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

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

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

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

3. COMMUNICATIONS FAILURE AND ANOMALOUS OCCURRENCES IN THE MANOEUVRING AREA

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

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

RESTRICCIONES A PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

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

- Es obligatorio el uso de la instalación de 400 Hz.
- El uso de la APU del avión está prohibido en estas posiciones dentro del período comprendido entre 5 minutos después de AIBT (Hora de calzos) y 10 minutos antes de la TOBT; sólo se permitirá fuera de este período cuando no estén operativas ni la instalación de 400 Hz ni las unidades móviles, o cuando se requiera servicio de aire acondicionado y no esté disponible el equipamiento, previa comunicación al Centro de Coordinación de Operaciones (CEOPS).

RESTRICTIONS ON STANDS

At all stands equipped with power supply facilities of 400 Hz:

- The use of 400 Hz facilities is obligatory.
- The use of the aircraft's APU is prohibited in these positions within the period from 5 minutes after the AIBT (Chock time) and 10 minutes before the TOBT; it shall only allowed outside this period when neither the 400 Hz facilities nor the mobile units are in operation, or when the air conditioning service is required and the equipment is not available, upon communication to the Operational Coordination Centre (CEOPS).

En todos los puestos de estacionamiento en remoto:

- El uso de la APU del avión está prohibido en estas posiciones dentro del período comprendido entre 5 minutos después de AIBT (Hora de calzos) y 10 minutos antes de la TOBT; sólo se permitirá fuera de este período cuando no estén operativas las unidades móviles, o cuando por causas técnicas de la aeronave se desaconseje el apagado de la APU, previa comunicación al Centro de Coordinación de Operaciones (CEOPS).

At all remote stands:

- The use of the aircraft's APU is prohibited in these positions within the period from 5 minutes after the AIBT (Chock time) and 10 minutes before the TOBT; it shall only be allowed outside this period when the mobile units are not in operation, or when aircraft technical reasons make it inadvisable to turn off the APU, upon communication to the Operational Coordination Centre (CEOPS).

OPERACIONES DE DESCENSO CONTINUO

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

CONTINUOUS DESCEND OPERATIONS

Depending on traffic situation, and if no need for interrupting the descent is foreseen, aircraft will be cleared to proceed to a standard arrival (STAR), or by means of a "direct to" clearance to an intermediate fix of the STAR, to the IAF, to an intermediate approach fix or to the IF, to the minimum altitude of the IAF or the IF of the instrumental procedure (IAC), in order to allow a continuous descent operation.

CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD

AD TRAFFIC CIRCUIT



23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

ADDITIONAL INFORMATION

Servicio de control de fauna de Orto a Ocaso.

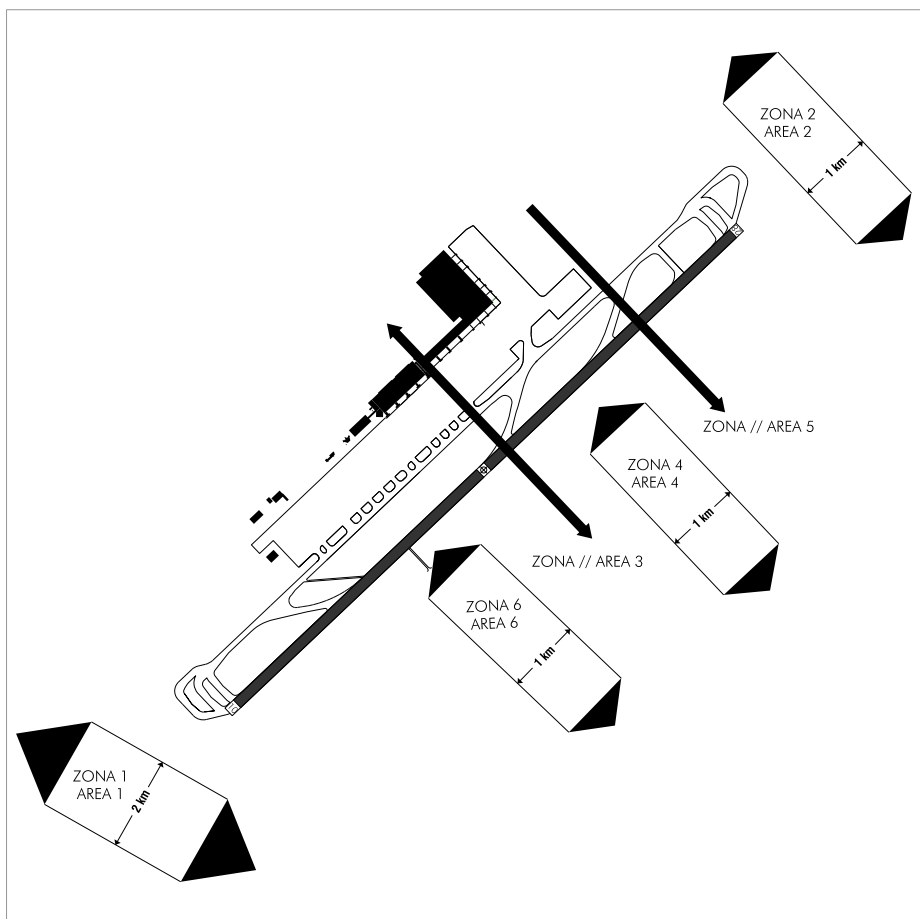
Fauna control service from sunrise to sunset.

ZONAS DE CONCENTRACIÓN DE AVES

BIRD CONCENTRATION AREAS

- ZONA 1.- Paso de gaviotas y garcillas al amanecer y al atardecer, de 2 km de anchura desde el THR RWY 10 en la dirección de la aproximación a esta pista.
- ZONA 2.- Paso de gaviotas y garcillas al amanecer y al atardecer, de 1 km de anchura desde el THR RWY 28 en la dirección de la aproximación a esta pista.
- ZONA 3.- Cruce puntual al amanecer y al atardecer de palomas en época estival.
- ZONA 4.- Paso nocturno de alcaravanes en zonas iluminadas.
- ZONA 5.- Presencia nocturna de alcaravanes en periodo de migración (octubre), cruzando de norte a sur del campo de vuelo.
- ZONA 6.- Presencia de golondrinas en periodo de migración (entre agosto y octubre), cruzando de norte a sur del campo de vuelo.

- AREA 1.- Crossing of seagulls and egrets at dawn and dusk, with a width of 2 km from THR RWY 10 in the direction of the approach to this runway.
- AREA 2.- Crossing of seagulls and egrets at dawn and dusk, with a width of 1 km from THR RWY 28 in the direction of the approach to this runway.
- AREA 3.- Sporadic crossing by pigeons in summer months at dawn and dusk.
- AREA 4.- Night crossing of stone-curlews in lit areas.
- AREA 5.- Night presence of stone-curlews in migration period (October) crossing the airfield from North to South.
- AREA 6.- Presence of swallows in migration period (between August and October), crossing the airfield from North to South.



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/#LEAL>

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

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

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:

- IAC 1 ILS Z RWY 10
- IAC 2 ILS Y RWY 10
- IAC 3 LOC Z RWY 10
- IAC 4 LOC Y RWY 10

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

OBST	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Sistema eléctrico // Electric system	381705.1N	0003432.4W	4	145
Luz APCH // APCH light	381704.6N	0003432.4W	3	145
Eje pista // Runway edge	381704.6N	0003432.4W	0	142
Luz APCH // APCH light	381704.8N	0003433.6W	4	146

IAC/9 RNP Z RWY 28

OBST	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Luz APCH // APCH light	381646.9N	0003225.9W	4	45
Poste // Post	381647.2N	0003225.9W	4	44

IAC 10 RNP Y RWY 28

OBST	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Antena // Antenna	381642.2N	0003225.7W	19	50
Luz APCH // APCH light	381646.9N	0003225.9W	4	45
Poste // Post	381647.2N	0003225.9W	4	44