

PLANO DE AERÓDROMO PARA
MOVIMIENTOS EN TIERRA-OACI

ELEV APN
11 m (1)

TWR-W (RWY 13/31)	118.155 C
TWR-E (RWY 12/30)	118.780 C

GMC-W	121.705 C
GMC-E	121.955 C
CLR	121.880 C

MÁLAGA/Costa del Sol

TWY WID: 23, EXC:
EH (TWY AÉREO // AIR TWY): 7.
TWY SFC: ASPH, EXC: G-5, G-6, G-7, R3, R4, R5: CONC.

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

MIL: EM: PCN 124/R/A/W/T
HM: PCN 66/R/A/W/T

TWY AÉREO // AIR TWY: EH: RESISTENTE A CARGAS ESTÁTICAS // STATIC LOAD BEARING

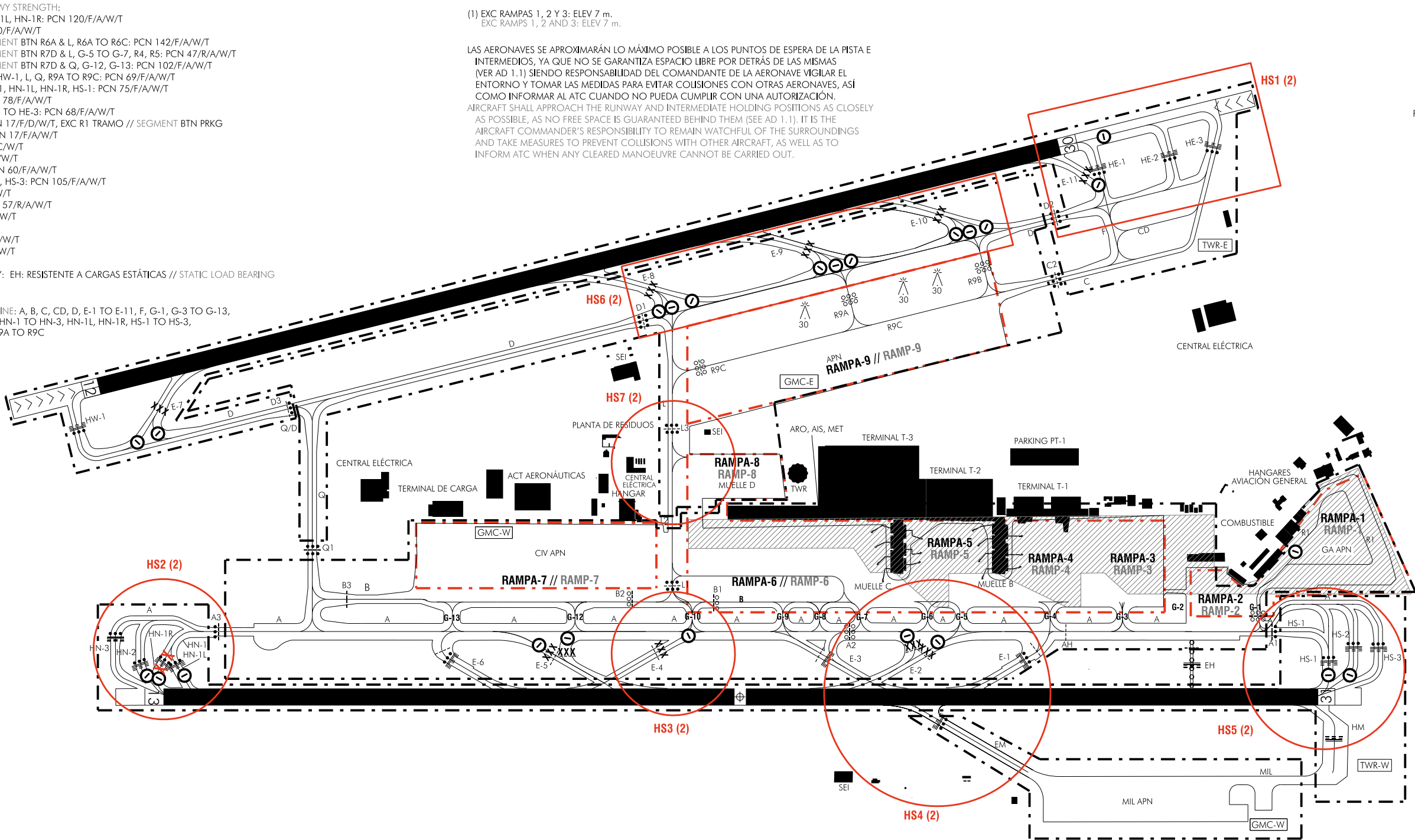
LGT TWY:
EJE // CENTRE LINE: A, B, C, CD, D, E-1 TO E-11, F, G-1, G-3 TO G-13,
HE-1 TO HE-3, HN-1 TO HN-3, HN-1L, HN-1R, HS-1 TO HS-3,
HW-1, L, Q & R9A TO R9C

PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE Y PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA:
VER AD 2-LEMG CASILLAS 20 Y 22.
STANDARD TAXING PROCEDURES AND LOW VISIBILITY PROCEDURES:
SEE AD 2-LEMG ITEMS 20 AND 22.

(1) EXC RAMPAS 1, 2 Y 3: ELEV 7 m.
EXC RAMPAS 1, 2 AND 3: ELEV 7 m.

LAS AERONAVES SE APROXIMARÁN LO MÁXIMO POSIBLE A LOS PUNTOS DE ESPERA DE LA PISTA E INTERMEDIOS, YA QUE NO SE GARANTIZA ESPACIO LIBRE POR DETRÁS DE LAS MISMAS (VER AD 1.1) SIENDO RESPONSABILIDAD DEL COMANDANTE DE LA AERONAVE VIGILAR EL ENTORNO Y TOMAR LAS MEDIDAS PARA EVITAR COLISIONES CON OTRAS AERONAVES, ASÍ COMO INFORMAR AL ATC CUANDO NO PUEDA CUMPLIR CON UNA AUTORIZACIÓN.
AIRCRAFT SHALL APPROACH THE RUNWAY AND INTERMEDIATE HOLDING POSITIONS AS CLOSELY AS POSSIBLE, AS NO FREE SPACE IS GUARANTEED BEHIND THEM (SEE AD 1.1). IT IS THE AIRCRAFT COMMANDER'S RESPONSIBILITY TO REMAIN WATCHFUL OF THE SURROUNDINGS AND TAKE MEASURES TO PREVENT COLLISIONS WITH OTHER AIRCRAFT, AS WELL AS TO INFORM ATC WHEN ANY CLEARED MANOEUVRE CANNOT BE CARRIED OUT.

ELEV, DIM: M.

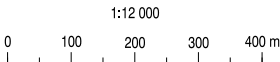


RÉGIMEN DE VARIACIÓN ANUAL
ANNUAL RATE OF CHANGE:
7.5° E

ÁREA ANTERIOR AL UMBRAL // PRE-THRESHOLD AREA	<<
ZONA NO VISIBLE DESDE TWR // AREA NOT VISIBLE FROM TWR	▨
BARRAS DE NO INTRUSIÓN // NO-ENTRY BARS	XXX
ÁREA DE RESPONSABILIDAD SDP // SDP AREA OF RESPONSIBILITY	---
LÍMITE FREQ TWR o GMC // TWR or GMC FREQ LIMIT	---
TWY CERRADA // TWY CLOSED	✗
TWY AÉREO // AIR TWY	oooo

PRECAUCIÓN:
SI ATC INDICA A UNA AERONAVE QUE ESTÁ SALIENDO DE PISTA QUE MANTENGA LA POSICIÓN EN LOS PUNTOS DE ESPERA DE LAS TWY E-1, E-2, E-3, E-4, E-5, E-6, LA PISTA SE CONSIDERARÁ QUE ESTÁ OCUPADA.
CAUTION:
IF ATC INDICATES TO AN AIRCRAFT VACATING THE RUNWAY TO HOLD AT THE HOLDING POSITIONS OF TWY E-1, E-2, E-3, E-4, E-5 OR E-6, RUNWAY SHALL BE CONSIDERED TO BE OCCUPIED.

(2) LA DESCRIPCIÓN DETALLADA SOBRE LAS CARACTERÍSTICAS DE LOS LUGARES CRÍTICOS SE ENCUENTRA EN LAS PÁGINAS POSTERIORES.
(2) THE DETAILED DESCRIPTION OF THE CHARACTERISTICS OF THE HOT SPOTS CAN BE FOUND ON SUBSEQUENT PAGES.

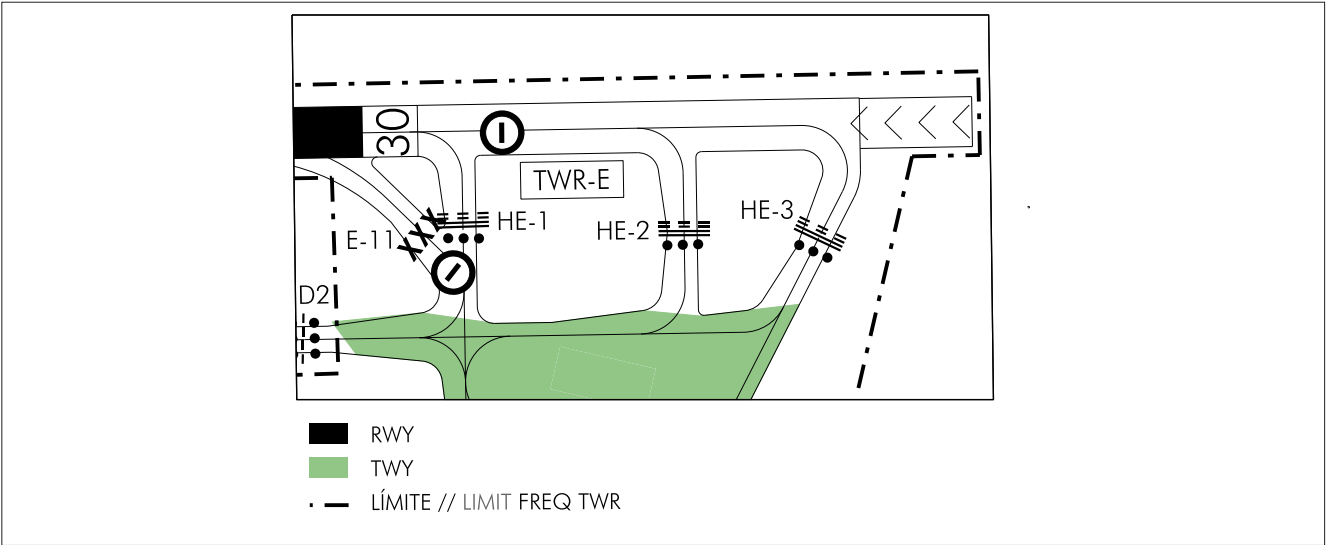


INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

LUGARES CRÍTICOS
HOT SPOTS

1. HS1: Cabecera de RWY 30, TWY E-11, HE-1, HE-2, HE-3.

1. HS1: Head of RWY 30, TWY E-11, HE-1, HE-2, HE-3.



PRECAUCIÓN:

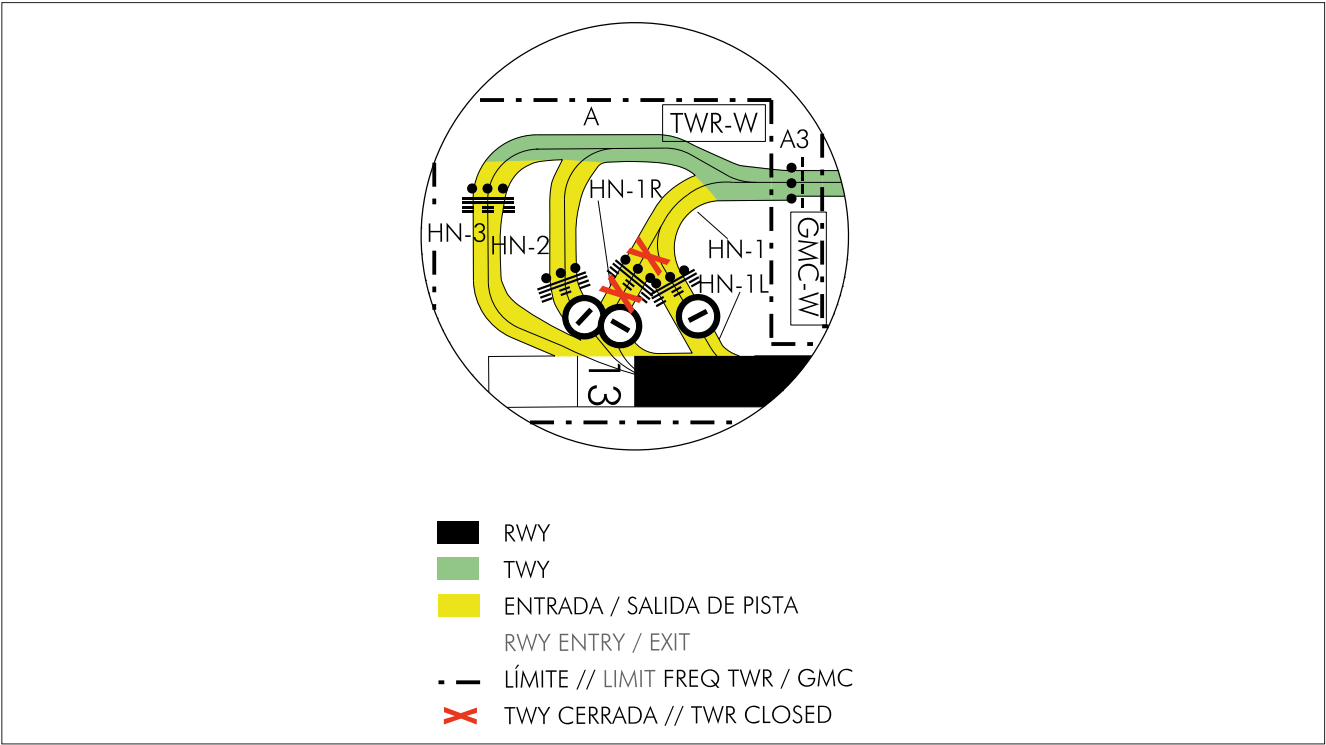
- Al ser instruido a rodar vía TWY HE-1 al punto de espera de la pista 12/30, no entrar en TWY E-11.
- Las TWY HE-2 y HE-3 no se utilizarán para abandonar la pista, debido a que penetran en el área crítica del LOC ILS 12.

CAUTION:

- When instructed to taxi via TWY HE-1 to RWY 12/30 holding position, do not enter TWY E-11.
- TWY HE-2 and HE-3 shall not be used to vacate the runway as they penetrate the critical area of the LOC ILS 12.

➔ 2. HS2: Cabecera de RWY 13, TWY HN-3, HN-2, HN-1, HN-1R, HN-1L.

2. HS2: Head of RWY 30, TWY HN-3, HN-2, HN-1, HN-1R, HN-1L.



PRECAUCIÓN:

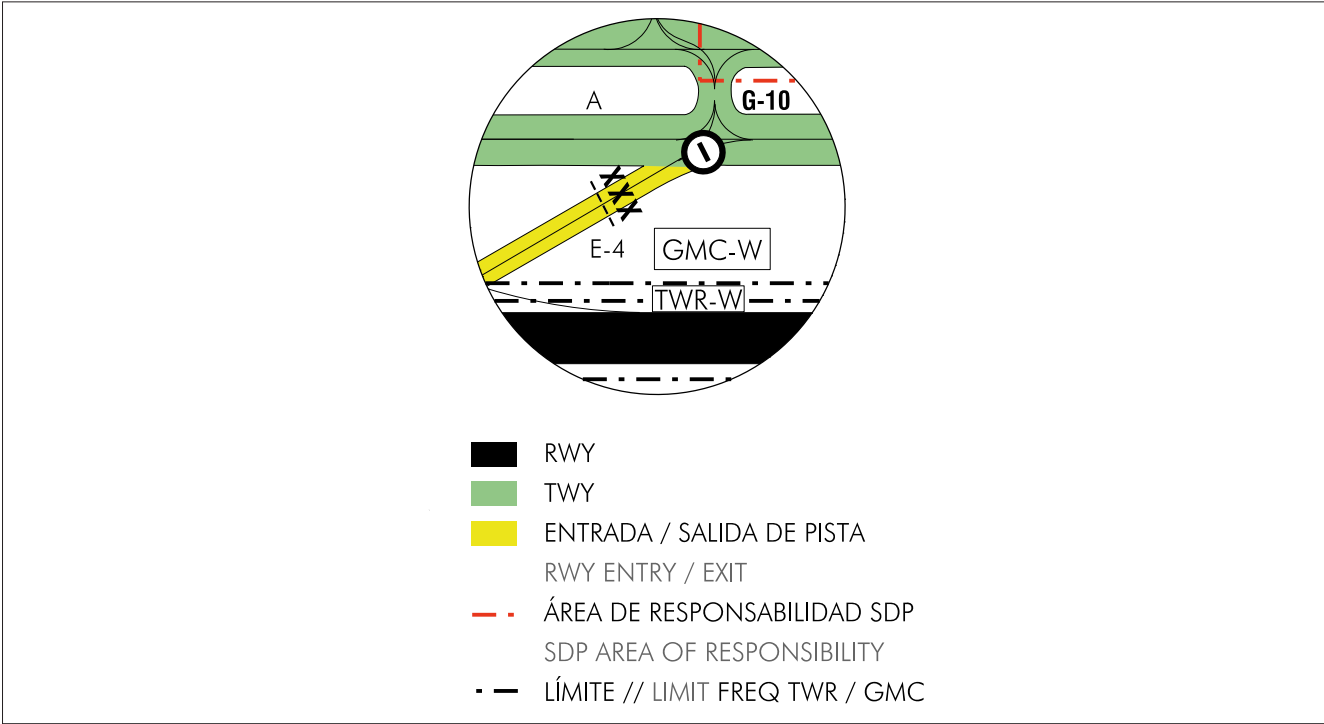
- Atendiendo a las incompatibilidades en el apartadero de espera de RWY 13, todas las aeronaves que accedan a RWY 13 rodarán inicialmente hasta el punto de espera intermedio A3.
- Zona de posible desorientación, prestar especial atención a la señalización e instrucciones ATC.

CAUTION:

- Bearing in mind the incompatibilities of the holding bay of RWY 13, all aircraft proceeding to RWY 13 shall initially taxi up to the corresponding intermediate holding position A3.
- Possible disorientation area, pay especial attention to markings and ATC instructions.

3. HS3: TWY A, E-4.

3. HS3: TWY A, E-4.



PRECAUCIÓN:

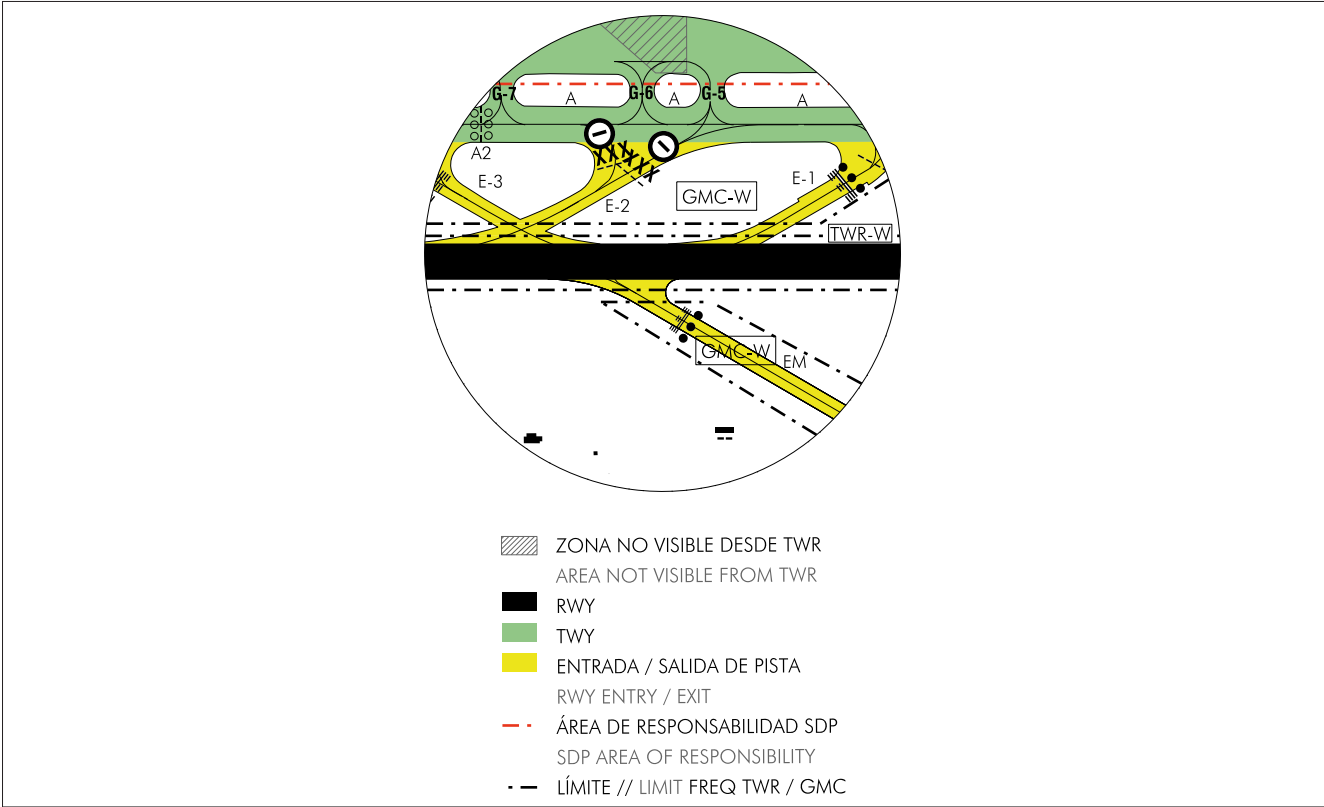
- Al ser instruido a rodar vía TWY A al punto de espera de la pista 13/31, no entrar en TWY E-4.

CAUTION:

- When instructed to taxi via TWY A to RWY 13/31 holding position, do not enter TWY E-4.

→ 4. HS4: TWY A, E-1, E-2, E-3-EM.

4. HS4: TWY A, E-1, E-2, E-3-EM.



PRECAUCIÓN:

- Al ser instruido a rodar vía TWY A al punto de espera de la pista 13/31, no entrar en TWY E-1, E-2, o E-3.

- Rodando por TWY E-3/EM a/desde la base aérea, no girar a la izquierda ni a la derecha en la RWY 13/31. Antes de cruzar asegúrese de tener autorización ATC.

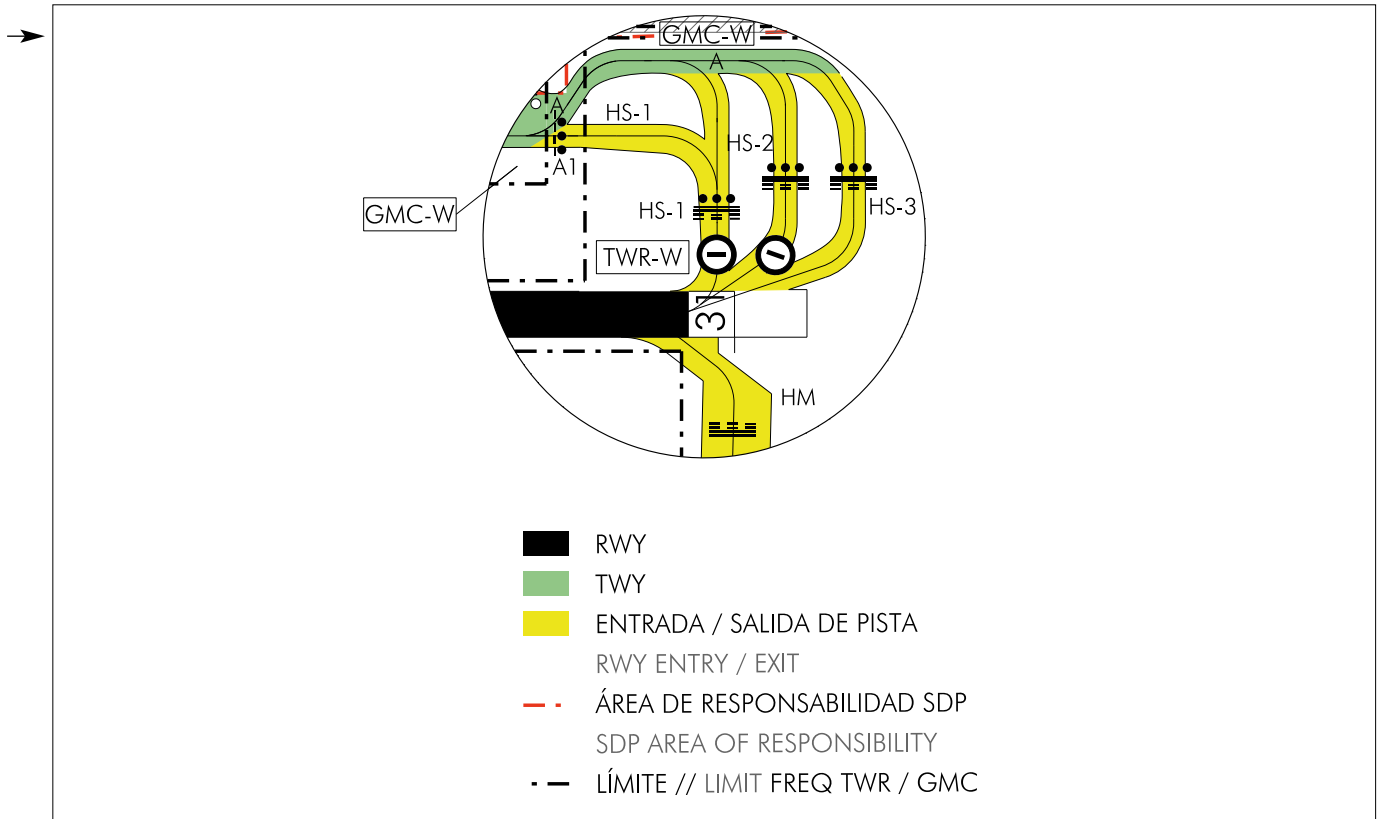
CAUTION:

- When instructed to taxi via TWY A to runway 13/31 holding position, do not enter TWY E-1, E-2 o E-3.

- Taxiing via TWY E-3/EM to/from the air base, do not turn left/right into RWY 13/31. Ensure you hold ATC clearance before crossing.

5. HS5: Cabecera de RWY 31, TWY HS-1, HS-2, HS-3, HM.

5. HS5: Head of RWY 31, TWY HS-1, HS-2, HS-3, HM.



PRECAUCIÓN:

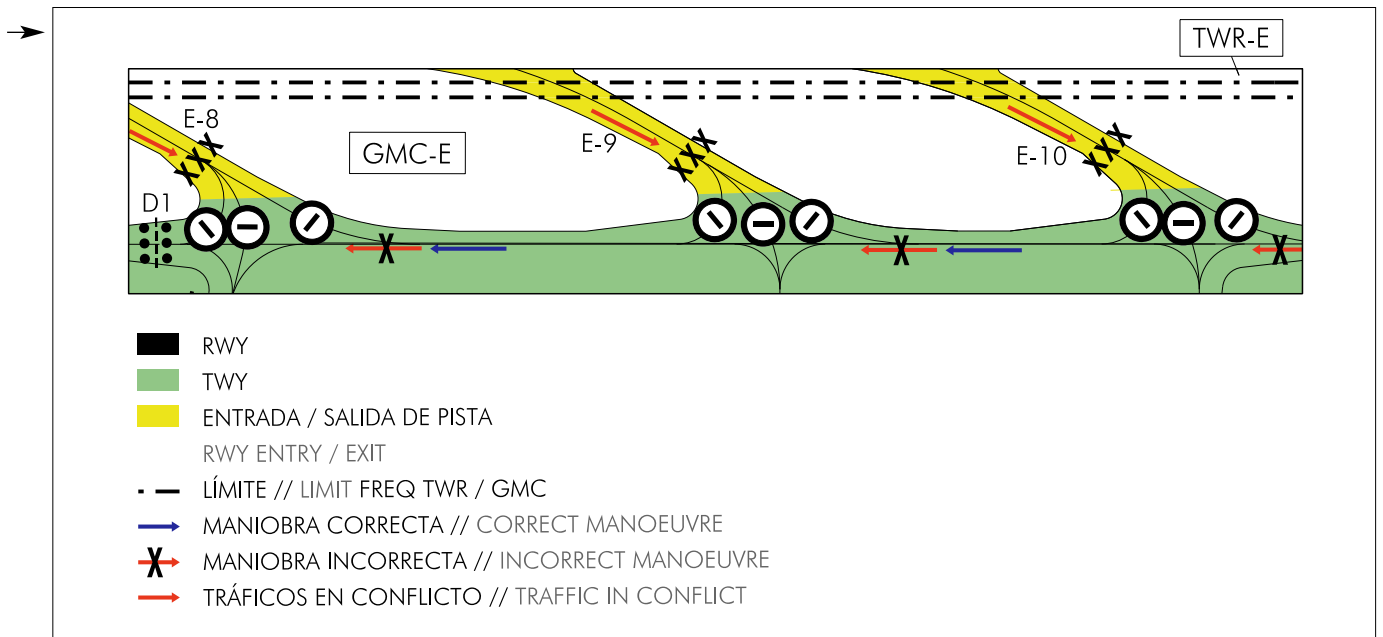
- Atendiendo a las incompatibilidades en el apartadero de espera de RWY 31, todas las aeronaves que accedan a RWY 31 rodarán inicialmente hasta el punto de espera intermedio A1.
- Zona de posible desorientación, prestar especial atención a la señalización e instrucciones ATC.

CAUTION:

- Bearing in mind the incompatibilities of the holding bay of RWY 13, all aircraft proceeding to RWY 31 shall initially taxi up to the intermediate holding position A1.
- Possible disorientation area, pay especial attention to markings and ATC instructions.

6. HS6: Intersección de TWY D con TWY E-8, E-9 y E-10.

6. HS6: TWY D Intersection with TWY E-8, E-9 and E-10.



PRECAUCIÓN:

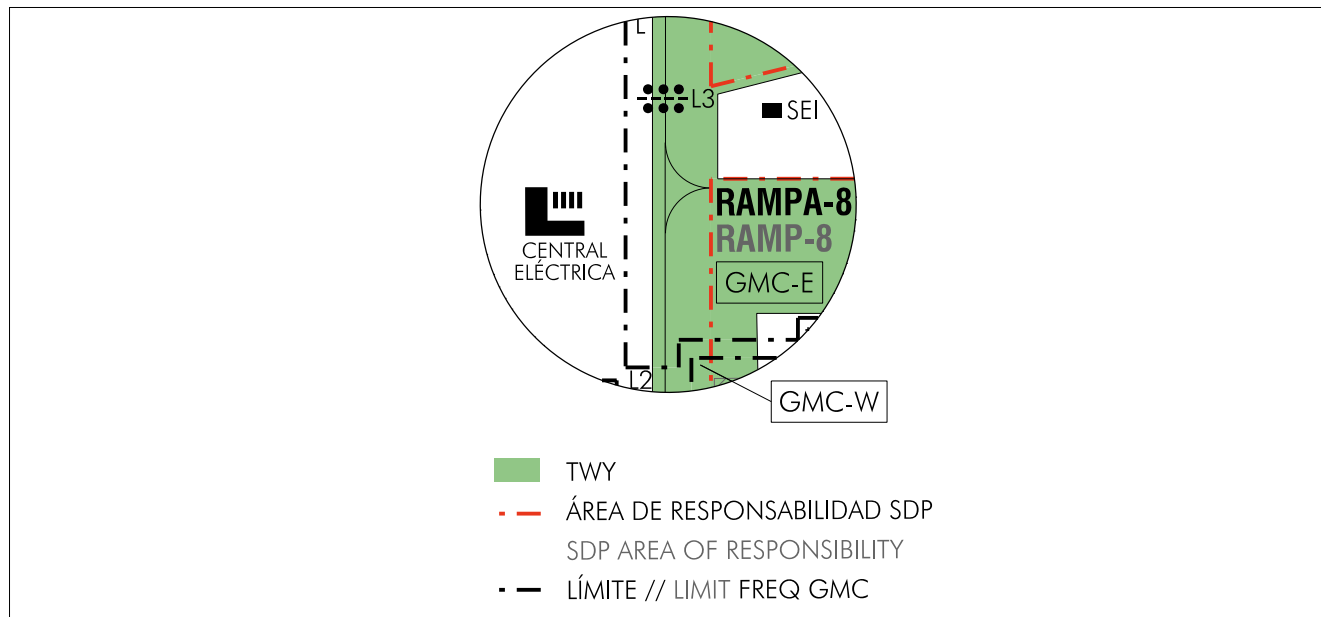
- ACFT rodando por TWY D DEBERÁN CEDER EL PASO a las ACFT que abandonan pista por las TWY de salida rápida E-8, E-9 y E-10.

CAUTION:

- ACFT taxiing via TWY D MUST GIVE WAY to ACFT vacating runway by rapid exit TWY E-8, E-9 and E-10.

7. HS7: TWY L entre los puntos de espera L3 y L2.

7. HS7: TWY L between the holding positions L3 and L2.



PRECAUCIÓN:

- Posible congestión de tráfico en TWY L debido a retrocesos desde estacionamientos próximos que invaden TWY L entre puntos de espera intermedios L3 y L2, con especial atención a la intersección con Rampa 8.
- Rodando por TWY L, si debe entrar en Rampa 8, asegúrese con anterioridad de que tiene el recorrido despejado hasta su estacionamiento y de que no existe ninguna aeronave retrocedida que le impida el paso.

CAUTION:

- Possible congestion of traffic on TWY L due to push-backs from nearby stands which invade TWY L between intermediate holding positions L3 and L2: special attention should be paid to the intersection with Ramp 8.
- Taxiing via TWY L, if the aircraft must enter Ramp 8, make sure in advance that the run up to your stand is clear, and that there is no aircraft pushed back which could block your way.