

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

LEMG - MÁLAGA/Costa del Sol

2. DATOS GEOGRÁFICOS Y DE ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO

AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA

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

Distancia y dirección desde la ciudad: 8 km SW.

Elevación: 16 m / 52 ft.

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

Temperatura de referencia: 31° C.

Temperatura baja media: 12° C.

Declinación magnética: 1° W (2020).

Cambio anual: 7.5'E.

Administración AD: CIV: Aena.

MIL: Ejército del Aire.

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

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

TEL: CIV: +34-952 048 484/04 FAX: CIV: +34-952 048 862

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

AFTN: LEMG

E-mail: No.

Tránsito autorizado: IFR/VFR. (2)

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

SITA: AGPAPYA

E-mail: agp.gtr@aena.es

FAX: +34-952 04 89 71

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

No se permitirán vuelos sin slot autorizado.

(1) Para todos los puntos del AD.

(2) No se permite tráfico VFR (incluidos Z y/o Y) con origen o destino MÁLAGA/Costa del Sol:

- Desde el último domingo de marzo hasta el 31 de mayo, y desde el 1 de octubre hasta el sábado anterior al último domingo de octubre: 0900-1600 y 1800-2100 (LT);

- Desde el 1 de junio hasta el 30 de septiembre: 0000-2359 (LT).

- Desde el último domingo de octubre hasta el sábado anterior al último domingo de marzo: 0900-1400 (LT).

Durante estos mismos periodos y horarios las aeronaves con velocidad de crucero inferior a 200 kt asumirán posibles demoras, incluyendo aeronaves con origen MÁLAGA/Costa del Sol.

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

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

Distance and direction from the city: 8 km SW.

Elevation: 16 m / 52 ft.

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

Reference temperature: 31° C.

Low average temperature: 12° C.

Magnetic variation: 1° W (2020).

Annual change: 7.5'E.

AD administration: CIV: Aena.

MIL: Ejército del Aire.

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

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

TEL: CIV: +34-952 048 484/04 FAX: CIV: +34-952 048 862

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

AFTN: LEMG

E-mail: No.

Approved traffic: IFR/VFR. (2)

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

SITA: AGPAPYA

E-mail: agp.gtr@aena.es

FAX: +34-952 04 89 71

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

Flights without an authorised slot will not be permitted.

(1) For all AD points.

(2) VFR traffic (included Z and/or Y) with origin or destination MÁLAGA/Costa del Sol is not permitted:

- From the last Sunday in March until 31 May, and from 1 October until the Saturday before the last Sunday in October: 0900-1600 and 1800-2100 (LT).

- From 1 June until 30 September: 0000-2359 (LT).

- From the last Sunday in October until the Saturday before the last Sunday in March: 0900-1400 (LT).

During the same periods and hours, aircraft with a cruising speed lower than 200 kt will incur possible delays, including aircraft with origin MÁLAGA/Costa del Sol.

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

3. HORARIO DE OPERACIÓN

OPERATIONAL HOURS

Aeropuerto: H24.

Aduanas e Inmigración: H24.

Servicios médicos y de sanidad: Ver GEN 1.4.

AIS/ARO/OPV: CIV: H24.

MIL: SR/SS.

Información MET: H24.

ATS: CIV: H24.

MIL: No.

Abastecimiento de combustible: CIV: H24.

MIL: SR/SS.

Asistencia en tierra: CIV: H24.

MIL: SR/SS.

Seguridad: H24.

Deshielo: No.

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

Airport: H24.

Customs and Immigration: H24.

Health and Sanitation: See GEN 1.4.

AIS/ARO/OPV: CIV: H24.

MIL: SR/SS.

MET briefing: H24.

ATS: CIV: H24.

MIL: No.

Fuelling: CIV: H24.

MIL: SR/SS.

Handling: CIV: H24.

MIL: SR/SS.

Security: H24.

De-icing: No.

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

4. SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO

HANDLING SERVICES AND FACILITIES

Instalaciones para el manejo de carga: CIV: Hasta 5000 kg.

MIL: Hasta 8000 Kg.

Tipos de combustible: CIV: 100LL, JET A-1.

MIL: F-34, JET A-1.

Tipo de lubricante: CIV: ESSO 120, SHELL W120, AEROSHELL W120, AEROSHELL MOBIL BAND.

Cargo facilities: CIV: Up to 5000 kg.

MIL: Up to 8000 Kg.

Fuel types: CIV: 100LL, JET A-1.

MIL: F-34, JET A-1.

Oil types: CIV: ESSO 120, SHELL W120, AEROSHELL W120, AEROSHELL MOBIL BAND.

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

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

Instalaciones para el deshielo: No.

De-icing facilities: No.

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

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

Instalaciones para reparaciones: Sí.

Repair facilities: Yes.

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

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

DATOS DE CONTACTO DE SUMINISTRADORES DE COMBUSTIBLE:

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

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

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

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

DATOS DE CONTACTO BASE FIJA DE OPERACIONES (FBO):

- AVIAPARTNER MÁLAGA FBO S.A.
Terminal de Aviación General
TEL: +34-661 829 722
E-mail: agp.executive@aviapartner.aero
FREQ: 131.450 MHz

- MALAGA EXECUTIVE FBO
Terminal de Aviación General
Aeropuerto de MÁLAGA/Costa del Sol
TEL: +34-952 048 122;
+34-952 105 178;
+34-678 312 396
SITA: AGPAGXH; AGPATXH; AGPASXH
E-mail: commercial@gats-ute.es;
administracion@gats-ute.es;
management@gats-ute.es

DATOS DE CONTACTO DE AGENTES HANDLING DE AVIACIÓN GENERAL:

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

- AVIAPARTNER MÁLAGA FBO S.A.
TEL: +34-661 829 722
E-mail: agp.executive@aviapartner.aero
FREQ: 131.450 MHz

- GENERAL AVIATION SERVICE
TEL: +34-952 048 994 / 995
FAX: +34-952 048 996
Email: malaga@generalaviation.es

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

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

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

FUEL SUPPLIERS CONTACT DETAILS:

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

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

Ramp agent may attend both commercial aviation and general aviation.

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

FIXED BASE OPERATOR CONTACT DETAILS:

- AVIAPARTNER MÁLAGA FBO S.A.
General Aviation Terminal
TEL: +34-661 829 722
E-mail: agp.executive@aviapartner.aero
FREQ: 131.450 MHz

- MALAGA EXECUTIVE FBO
General Aviation Terminal
MÁLAGA/Costa del Sol airport
TEL: +34-952 048 122;
+34-952 105 178;
+34-678 312 396
SITA: AGPAGXH; AGPATXH; AGPASXH
E-mail: commercial@gats-ute.es;
administracion@gats-ute.es;
management@gats-ute.es

GENERAL AVIATION HANDLING AGENTS CONTACT DETAILS:

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

- AVIAPARTNER MÁLAGA FBO S.A.
TEL: +34-661 829 722
E-mail: agp.executive@aviapartner.aero
FREQ: 131.450 MHz

- GENERAL AVIATION SERVICE
TEL: +34-952 048 994 / 995
FAX: +34-952 048 996
Email: malaga@generalaviation.es

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

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

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

- ANDALUCIA AVIATION SERVICES S.L.
Aviación ejecutiva y supervisión vuelos comerciales
Terminal de Aviación General-FBO Málaga
Aeropuerto de MÁLAGA/Costa del Sol
TEL: +34-605 055 132
+34-699 759 474
E-mail: opsagp@aa-s.eu

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

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

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

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

- IBERIA
TEL: +34-952 136 194
FAX: +34-952 136 243
Móvil: +34-629 312 928
E-mail: agpkq@iberia.es
SITA: AGPKQIB

- ANDALUCIA AVIATION SERVICES S.L.
Executive aviation and supervisión of commercial flights
General-FBO Málaga Aviation Terminal
MÁLAGA/Costa del Sol airport
TEL: +34-605 055 132
+34-699 759 474
E-mail: opsagp@aa-s.eu

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

GENERAL AND COMMERCIAL AVIATION HANDLING AGENTS CONTACT DETAILS:

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

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

- IBERIA
TEL: +34-952 136 194
FAX: +34-952 136 243
Mobile phone: +34-629 312 928
E-mail: agpkq@iberia.es
SITA: AGPKQIB

5. INSTALACIONES PARA LOS PASAJEROS

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

PASSENGER FACILITIES

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

6. SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

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

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

Retirada de aeronaves inutilizadas:

El aeropuerto dispone de equipos específicos para el alzamiento y remolque de ACFT a disposición del propietario o explotador de la ACFT afectada:

- Elementos de iluminación y señalización. Dollies para recuperación de aeronaves de carga máxima 5, 10 y 30 Tm. Barras de remolcado de 5 y 10 Tm.
- Conjunto de juego de remolque de emergencia para aeronaves CAT I, II.
- 1 polea con capacidad total de 40 Tm conjunto de izado para aeronaves CAT I, II.
- Viga telescópica ajustable para CAT I, II y III; 1 Viga telescópica ajustable, capacidad 34 Tm.
- Célula de carga CAT I, II y III; 1 célula de carga de una capacidad de 50 Tm, 2 células de carga de 25 Tm.
- Todos estos equipos utilizan eslingas de capacidades diversas, 4 de 8 Tm, 2 de 10 Tm, 4 de 12 Tm, 9 de 20 Tm, 2 de 25 Tm.
- Cojines de Elevación para aeronaves CAT I, II.
- 4 columnas de elevación con capacidad 31 Tm, y variada altura.
- 2 columnas de elevación con capacidad 14 Tm.
- 8 cojines individuales capacidad 14 Tm.
- 2 cojines baja presión con capacidad de elevación de 11 Tm.
- Compresor de aire con presión de operación de 8.6 bares.
- Esteras para reducir la carga puntual en suelo blando Superficie de esteraz (300 m²).

Medios Externos: Grúas de diferente capacidad máxima desde 35 Tm hasta 300 Tm, plataformas, camión grúa y camión porta-vehículos. (1).

Observaciones: (1) Disponibilidad de equipos y tiempo de respuesta sujeta a disponibilidad de proveedores externos.

RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

Fire category: CIV: 9.
MIL: 4.

Rescue equipment: In accordance with the fire category published.

Removal of disabled aircraft:

The airport has specific equipment for hoisting and towing aircraft, which are available to the owner or operator of the ACFT affected:

- Lighting and marking equipment. Dollies for removal of aircraft of maximum weights 5, 10 and 30 Tm. Towbars of 5 and 10 Tm.
- Emergency towing equipment for CAT I, II aircraft.
- 1 pulley with total capacity of 40 Tm hoisting equipment for CAT I, II aircraft.
- Adjustable telescopic beam for CAT I, II and III; 1 adjustable telescopic beam, capacity 34 Tm.
- Load cell CAT I, II and III; 1 load cell with capacity of 50 Tm, 2 load cells of 25 Tm.
- All this equipment uses slings of different capacities: 4 of 8 Tm, 2 of 10 Tm, 4 of 12 Tm, 9 of 20 Tm, 2 of 25 Tm.
- Lifting bags for CAT I, II aircraft.
- 4 lifting columns with capacity 31 Tm, and different heights.
- 2 lifting columns with capacity 14 Tm.
- 8 individual lifting bags with capacity 14 Tm.
- 2 low-pressure bags with lifting capacity of 11 Tm.
- Air compressor with operational pressure of 8.6 bars.
- Mats to reduce the point load on soft surfaces Matting area (300 m²).

External facilities: Cranes of different maximum capacity from 35 Tm to 300 Tm, platforms, truck crane and truck carrier vehicles. (1).

Remarks: (1) Equipment availability and response time are subject to availability of external suppliers.

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

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

RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN

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

8. DETALLES DEL ÁREA DE MOVIMIENTO

MOVEMENT AREA DETAILS

Plataforma: Superficie: CIV: Hormigón EXC R1, R2: Asfalto.
 MIL: Hormigón.

Apron: Surface: CIV: Concrete EXC R1, R2: Asphalt.
 MIL: Concrete.

Resistencia:

CIV: Rampas 1 y 2: PCN 17/F/D/W/T.
 Rampas 3 y 6: PCN 65/R/A/W/T EXC PRKG 31, 33, 35, 37: PCN 47/R/A/W/T.
 Rampas 4 y 5: PCN 47/R/A/W/T.
 Rampa 7: PCN 57/R/A/W/T EXC PRKG F2, F3, F5 PCN 47/R/A/W/T.
 Rampa 8: PCN 148/F/A/W/T.
 Rampa 9: PCN 142/R/B/W/T
 MIL: PCN 75/R/A/W/T.

Strength:

CIV: Rampas 1 and 2: PCN 17/F/D/W/T.
 Ramps 3 and 6: PCN 65/R/A/W/T EXC PRKG 31, 33, 35, 37: PCN 47/R/A/W/T.
 Ramps 4 and 5: PCN 47/R/A/W/T.
 Ramp 7: PCN 57/R/A/W/T EXC PRKG F2, F3, F5 PCN 47/R/A/W/T.
 Ramp 8: PCN 148/F/A/W/T.
 Ramp 9: PCN 142/R/B/W/T
 MIL: PCN 75/R/A/W/T.

Calles de rodaje: Anchura: 23 m.
 Superficie: Asfalto.
 EXC G-5, G-6, G-7, R3, R4, R5: Hormigón.

Taxiways: Width: 23 m.
 Surface: Asphalt.
 EXC G-5, G-6, G-7, R3, R4, R5: Concrete.

Resistencia:

CIV: A, E-1, E-3, E-6, HN-1L, HN-1R, HS-1: PCN 120/F/A/W/T.
 HS-2, HS-3, HN-2, HN-3: PCN 148/F/A/W/T.
 E-2, E-4, E-5: PCN 44/F/C/W/T.
 G-4: PCN 76/F/C/W/T.
 R4, R5, G-5, G-6, G-7: PCN 47/R/A/W/T.
 G-8, G-9, G-10, G-11: PCN 60/F/A/W/T.
 B tramo BTN R7D & L: PCN 47/F/A/W/T.
 G-12, G-13: PCN 102/F/A/W/T.
 G-1, G-2, R1A, R1B, R1C, R1D, R1E, R1F: PCN 17/F/D/W/T.
 G-3: PCN 117/F/A/W/T.
 R3: PCN 65/R/A/W/T.
 B tramo BTN R6A & L, R6A, R6B, R6C: PCN 142/F/A/W/T.
 R7A, R7B, R7C, R7D: PCN 57/R/A/W/T.
 R8: PCN 148/F/A/W/T.
 B tramo BTN R7D & Q: PCN 102/F/A/W/T.
 HW-1, E-7, C, CD, D, F, L, Q, R9A, R9B, R9C: PCN 69/F/A/W/T.
 E-8, E-9, E-10, E-11, HE-1, HE-2, HE-3: PCN 68/F/A/W/T.

Strength:

CIV: A, E-1, E-3, E-6, HN-1L, HN-1R, HS-1: PCN 120/F/A/W/T.
 HS-2, HS-3, HN-2, HN-3: PCN 148/F/A/W/T.
 E-2, E-4, E-5: PCN 44/F/C/W/T.
 G-4: PCN 76/F/C/W/T.
 R4, R5, G-5, G-6, G-7: PCN 47/R/A/W/T.
 G-8, G-9, G-10, G-11: PCN 60/F/A/W/T.
 B segment BTN R7D & L: PCN 47/F/A/W/T.
 G-12, G-13: PCN 102/F/A/W/T.
 G-1, G-2, R1A, R1B, R1C, R1D, R1E, R1F: PCN 17/F/D/W/T.
 G-3: PCN 117/F/A/W/T.
 R3: PCN 65/R/A/W/T.
 B segment BTN R6A & L, R6A, R6B, R6C: PCN 142/F/A/W/T.
 R7A, R7B, R7C, R7D: PCN 57/R/A/W/T.
 R8: PCN 148/F/A/W/T.
 B segment BTN R7D & Q: PCN 102/F/A/W/T.
 HW-1, E-7, C, CD, D, F, L, Q, R9A, R9B, R9C: PCN 69/F/A/W/T.
 E-8, E-9, E-10, E-11, HE-1, HE-2, HE-3: PCN 68/F/A/W/T.

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

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

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

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

Calle de rodaje aéreo: EH:
 Anchura: 7 m.
 Superficie: Asfalto.
 Resistencia: Resistente a cargas estáticas.

Air taxiway: EH:
 Width: 7 m.
 Surface: Asphalt.
 Strength: Static load bearing.

Posiciones de comprobación: Altimetro: Plataforma:
 - Rampas R1, R2 y R3: ELEV 7 m/23 ft.
 - Rampas R4, R5, R6, R7, R8 y R9: ELEV 11 m/36 ft.

Check locations: Altimeter: Apron:
 - Ramps R1, R2 and R3: ELEV 7 m/23 ft.
 - Ramps R4, R5, R6, R7, R8 and R9: ELEV 11 m/36 ft.

VOR: No.

VOR: No.

INS: Ver AD 2-LEMG PDC.

INS: See AD 2-LEMG PDC.

Observaciones: Ninguna.

Remarks: None.

9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUÍA DE RODAJE

TAXIING GUIDANCE SYSTEM AND MARKINGS

Sistema de guía de rodaje: Puntos de espera de la pista, puntos de espera intermedio, letreros de instrucciones obligatorias, no entry e información LGTD, barras de parada, luces de protección de pista, barras anti-intrusión, señalización de puesto de estacionamiento, letreros de designación de puesto de estacionamiento (1), puntos de retroceso y sistema de guía visual de atraque (2) y área anterior al umbral.

Taxiing guidance system: Runway holding positions, intermediate holding positions, mandatory sign, LGTD no entry and information boards, stop bars, runway guard lights, anti-intrusion bars, stand marking, designation sign of stands (1), push-back points and docking visual guidance system (2) and pre-threshold area.

Señalización de RWY: Designadores, umbral, eje, faja lateral, zona de toma de contacto (EXC RWY 30), punto de visada (EXC RWY 30), señales indicadoras de calle de salida rápida en RWY 12 (E-8, E-9 y E-10), RWY 13 (E-4, E-2 y E-1), RWY 31 (E-3, E-5 y E-6).

RWY markings: Designators, threshold, centre line, side stripe, touchdown zone (EXC RWY 30), aiming point (EXC RWY 30), markings rapid exit taxiway markings on RWY 12 (E-8, E-9 and E-10), RWY 13 (E-4, E-2 and E-1), RWY 31 (E-3, E-5 and E-6).

Señalización de TWY: Eje, faja lateral y balizas reflectantes de borde.

TWY markings: Centre line, side stripe and edge reflective markers.

Observaciones: (1) Sólo en los puestos de estacionamiento de contacto.
 (2) Ver AD 2-LEMG PDC.

Remarks: (1) Only at the contact stands.
 (2) See AD 2-LEMG PDC.

10. OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO

AERODROME OBSTACLES

Obstáculos que perforan las superficies de transición, horizontal interna, cónica, aproximación, ascenso en el despegue, aproximación interna, transición interna y aterrizaje interrumpido establecidas en el Anexo 14 de OACI; y las áreas 2A y 3 establecidas en el Anexo 15 de OACI:

Obstacles which penetrate transitional, inner horizontal, conical, approach, take-off climb, inner approach, inner transitional and balked landing contained in Annex 14 of ICAO; and areas 2A and 3 contained in Annex 15 of ICAO:

Ver Ítem 10 y apartado Datos Digitales.

See Item 10 and Digital Data section.

Observaciones: Ver AD 2-LEMG AOC.

Remarks: See AD 2-LEMG AOC.

11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO

METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED

Oficina MET: Málaga EMAe.

MET office: Málaga EMAe.

HR: H24.

HR: H24.

METAR: Semihorario.

METAR: Half-hourly.

TAF: H24.

TAF: H24.

TREND: Sí.

TREND: Yes.

Información: En persona y telefónica.

Briefing: In person and by telephone.

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

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

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

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

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

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

Dependencia ATS atendida: TWR, APP.

ATS unit served: TWR, APP.

Información adicional: Sevilla OMAe (LESV): H24; TEL: +34-954 462 030. Málaga EMAe: H24; TEL: +34-952 048 890.

Additional information: Sevilla OMAe (LESV): H24; TEL: +34-954 462 030. Málaga EMAe: H24; TEL: +34-952 048 890.

Observaciones: Existe resumen climatológico de aeródromo. Se hacen avisos de aeródromo. Disponible guía MET de aeródromo.

Remarks: Aerodrome climatological summary available. Aerodrome warnings available. Aerodrome MET guide available.

➔ 12. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA

RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

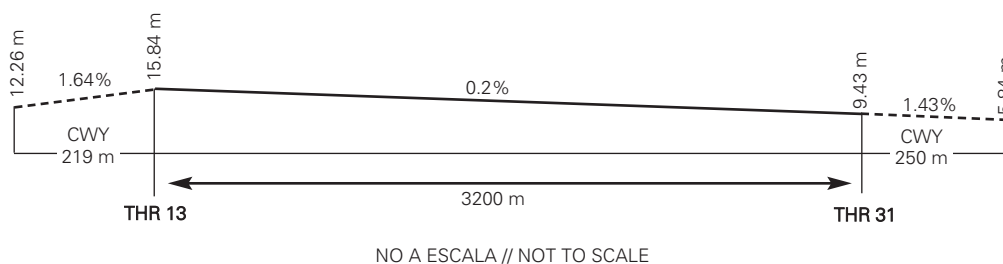
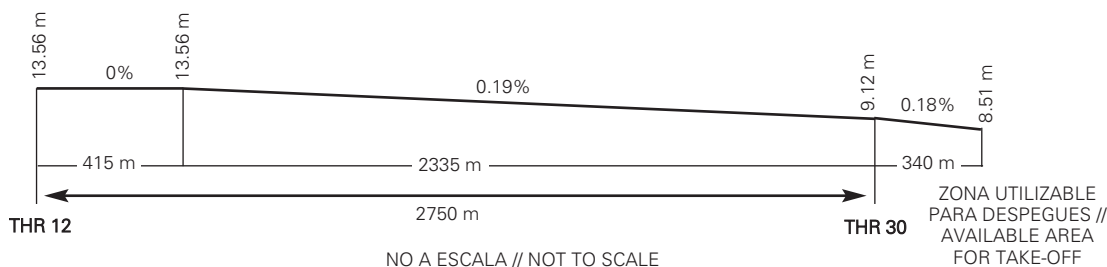
RWY	Orientación Direction	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m) Strip (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
12 (1)	117.57° GEO 118° MAG	2750 x 45	364127.76N 0043028.09 W	THR: 13.6 m/44 ft TDZ: 13.6 m/44 ft	No	No	2870 x 300	Sí // Yes	240 x 150	RWY: ASPH PCN 82/F/A/W/T SWY: No
30 (2)	297.58° GEO 298° MAG	2750 x 45 (3)	364046.47N 0042849.91W	THR: 9.1 m/30 ft TDZ: No	No	No	2870 x 300	Sí // Yes	240 x 150	RWY: ASPH PCN 82/F/A/W/T SWY: No
13	131.56° GEO 132° MAG	3200 x 45	364104.3250N 0043045.3400W	THR: 15.8 m/52 ft TDZ: 15.8 m/52 ft	No	250 x 150	3320 x 300	Sí // Yes	200 x 150	RWY: ASPH PCN 60/F/A/W/T SWY: No
31	311.58° GEO 312° MAG	3200 x 45	363955.4690N 0042908.9650W	THR: 9.4 m/31 ft TDZ: 11.3 m/37 ft	No	219 x 150	3320 x 300	Sí // Yes	159 x 150	RWY: ASPH PCN 60/F/A/W/T SWY: No

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

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

Perfil:

Profile:



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

Observaciones: Ninguna.

Remarks: None.

14. ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA		APPROACH AND RUNWAY LIGHTING		
Pista: 12 Aproximación: Precisión CAT I, 900 m. LIH. PAPI (MEHT): 3° (17.72 m/58 ft). Umbral: Verdes con barra de ala. Zona de toma de contacto: No. Eje de pista: 2750 m: 1850 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m. Borde de pista: 2750 m: 2150 m blancas + 600 m amarillas. LIH. Distancia entre luces: 60 m. Extremo de pista: Rojas. Zona de parada: No. Observaciones: Luces indicadoras de calle de salida rápida (E-8, E-9 y E-10).		Runway: 12 Approach: Precision CAT I, 900 m. LIH. PAPI (MEHT): 3° (17.72 m/58 ft). Threshold: Green with wing bars. Touchdown zone: No. Runway centre line: 2750 m: 1850 m white + 600 m white and red + 300 m red. LIH. Distance between lights: 15 m. Runway edge: 2750 m: 2150 m white + 600 m yellow. LIH. Distance between lights: 60 m. Runway end: Red. Stopway: No. Remarks: Rapid exit taxiway indicator lights (E-8, E-9 and E-10).		
Pista: 30 Aproximación: No. PAPI (MEHT): No. Umbral: No. Zona de toma de contacto: No. Eje pista: 2750 m: 1850 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH. Distancia entre luces 15 m. Borde de pista: 2750 m: 2150 m blancas + 600 m amarillas. LIH. Distancia entre luces: 60 m. Zona anterior al umbral: Borde 340 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 60 m. Eje 340 m blancas. LIH. Distancia entre luces: 15 m. Extremo de pista: Rojas. Zona de parada: No. Observaciones: Ninguna.		Runway: 30 Approach: No. PAPI (MEHT): No. Threshold: No. Touchdown zone: No. Runway centre line: 2750 m: 1850 m white + 600 m white and red + 300 m red. LIH. Distance between lights 15 m. Runway edge: 2750 m: 2150 m white + 600 m yellow. LIH. Distance between lights: 60 m. Area preceding to threshold: Edge 340 m red. LIH. Distance between lights: 60 m. Centre line 340 m white. LIH. Distance between lights: 15 m. Runway end: Red. Stopway: No. Remarks: None.		
Pista: 13 Aproximación: Precisión CAT I, 720 m. LIH. (1) PAPI (MEHT): 3.2° (17.08 m/56 ft). Umbral: Verdes, con barras de ala. Zona de toma de contacto: No. Eje de pista: 3200 m: 2300 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m. Borde de pista: 3200 m: 2600 m blancas + 600 m amarillas. LIH. Distancia entre luces: 50 m. Extremo de pista: Rojas Zona de parada: No Observaciones: Luces indicadoras de calle de salida rápida (E-4, E-2 y E-1). (1) El espaciado del sistema de iluminación de aproximación no es estándar.		Runway: 13 Approach: Precision CAT I, 720 m. LIH. (1) PAPI (MEHT): 3.2° (17.08 m/56 ft). Threshold: Green, with wing bars. Touchdown zone: No. Runway centre line: 3200 m: 2300 m white + 600 m white and red + 300 m red. LIH. Distance between lights: 15 m. Runway edge: 3200 m: 2600 m white + 600 m yellow. LIH. Distance between lights: 50 m. Runway end: Red. Stopway: No. Remarks: Rapid exit taxiway indicator lights (E-4, E-2 and E-1). (1) The spacing for the precision approach system is not standard.		
Pista: 31 Aproximación: Precisión CAT I, 900 m. LIH. (1) PAPI (MEHT): 3° (17.07 m/56 ft). Umbral: Verdes, con barras de ala. Zona de toma de contacto: No. Eje pista: 3200 m: 2300 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m. Borde de pista: 3200 m: 2600 m blancas + 600 m amarillas. LIH. Distancia entre luces 50 m. Extremo de pista: Rojas. Zona de parada: No.		Runway: 31 Approach: Precision CAT I, 900 m. LIH. (1) PAPI (MEHT): 3° (17.07 m/56 ft). Threshold: Green, with wing bars. Touchdown zone: No. Runway centre line: 3200 m: 2300 m white + 600 m white and red + 300 m red. LIH. Distance between lights: 15 m. Runway edge: 3200 m: 2600 m white + 600 m yellow. LIH. Distance between lights 50 m. Runway end: Red. Stopway: No.		

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

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

15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA

OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

ABN/IBN: No.
WDI: 1 cerca del THR 12, 1 cerca del THR 13, 1 cerca del THR 30, 1 cerca del THR 31. LGTD.
Iluminación de TWY: Eje en A, B, C, CD, D, E-1 a E-11, F, G-1, G-3 a G-13, HE-1, HE-2, HE-3, HS-1 a HS-3, HN-1L, HN-1R, HN-2, HN-3, HW-1, L, Q, R9A, R9B, R9C.
Iluminación de Plataforma: Torres de iluminación en todas las plataformas.
Fuente secundaria de energía: Sistemas de ayudas visuales: grupos electrógenos de continuidad que proporcionan un tiempo de conmutación (luz) inferior a un segundo.
Observaciones: Ninguna.

ABN/IBN: No.
WDI: 1 near THR 12, 1 near THR 13, 1 near THR 30, 1 near THR 31. LGTD.
TWY lighting: Centre line on A, B, C, CD, D, E-1 to E-11, F, G-1, G-3 to G-13, HE-1, HE-2, HE-3, HS-1 to HS-3, HN-1L, HN-1R, HN-2, HN-3, HW-1, L, Q, R9A, R9B, R9C.
Apron lighting: Floodlighting poles on all aprons.
Secondary power supply: Visual aid systems. Engine generators of continuity that provide a maximum switch-over time (light) lower than 1 second.
Remarks: None.

16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS

HELICOPTER LANDING AREA

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

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

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

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

Dimensions, surface, maximum weight, marking:
– FATO: RWY 13/31.
– Ground taxiing: TLOF same as RWY 13/31, see item 12.
– Air Taxiing: TLOF same as PRKG 02H, 03H, 05H, 06H, 465, 466 and 467.
– PRKG 02H, 03H, 05H, 06H: Hydraulic Concrete PCN 65/R/A/W/T. At this coincides with a stands, it does not require TLOF marking.
– PRKG 465, 466 and 467: Asphalt Concrete PCN 17/F/D/W/T.
Direction: No.
Declared distances:

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

Iluminación: No.
Observaciones: Rodaje aéreo:
Dimensiones máximas de helicópteros: 22.20 m.
PRKG 02H incompatible con PRKG 02 y 04.
PRKG 03H incompatible con PRKG 03 y 09.
PRKG 05H incompatible con PRKG 05 y 09.
PRKG 06H incompatible con PRKG 04, 06, 08 y 12.
Iluminación de plataforma.

Lighting: No.
Remarks: Air Taxiing:
Maximum dimensions of helicopters: 22.20 m.
PRKG 02H incompatible with PRKG 02 and 04.
PRKG 03H incompatible with PRKG 03 and 09.
PRKG 05H incompatible with PRKG 05 and 09.
PRKG 06H incompatible with PRKG 04, 06, 08 and 12.
Apron lighting.

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 MÁLAGA (1) 365152N, 0045957W; 370345N, 0044625W; 363439N, 0040710W; 362313N, 0041949W; 365152N, 0045957W.	FL075 SFC	D	MÁLAGA APP ES/EN	1850 m / 6000 ft
ATZ MÁLAGA (1) Círculo de 8 km de radio centrado en ARP. (2) // Circle 8 km radius centred on ARP. (2)	3000 ft HGT (3) SFC	D	MÁLAGA TWR ES/EN	
Observaciones: (1) No se permite tráfico VFR, excepto de aeronaves de Estado, helicópteros, vuelos sanitarios y de salvamento (ver limitaciones relacionadas en ENR 2.1 TMA Sevilla): - Desde el último domingo de octubre hasta el sábado anterior al último domingo de marzo: 0900-1400 (LT). - Desde el último domingo de marzo hasta el sábado anterior al último domingo de octubre: 0900-1600 y 1800-2100 (LT). (2) O la visibilidad horizontal, lo que resulte inferior. (3) O hasta la elevación del techo de nubes, lo que resulte más bajo.		Remarks: (1) VFR traffic is not permitted, except for State aircraft, helicopters and medical/rescue operation flights (see related restrictions in ENR 2.1 TMA Sevilla): - From the last Sunday in October until the Saturday before the last Sunday in March: 0900-1400 (LT). - From the last Sunday in March until the Saturday before the last Sunday in October: 0900-1600 and 1800-2100 (LT). (2) Or the ground visibility, whichever is lower. (3) Or up to the cloud ceiling, whichever is lower.		

18. INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN ATS **ATS COMMUNICATION FACILITIES**

Servicio Service	Distintivo llamada Call sign	FREQ	HR	Observaciones Remarks
APP	Málaga APP	118.455 C 121.025 MHz 123.855 C 245.600 MHz	H24 H24 H24 H24	DEP BACK UP ARR MIL
TWR	Málaga TWR	118.150 MHz 118.780 C 121.500 MHz 122.100 MHz 124.780 C 243.000 MHz 257.800 MHz	H24 H24 H24 H24 H24 H24 H24	TWR-W (RWY 13/31) TWR-E (RWY 12/30) EMERG MIL BACK UP EMERG MIL
	Málaga GMC	121.705 C 121.955 C	H24 H24	GMC-W GMC-E
	Málaga Clearance	121.880 C	H24	CLR. También disponible mediante enlace de datos // Also available via data link.
ATIS	Málaga Information Arrivals Málaga Information Departures	120.380 C 124.480 C	H24 H24	
D-ATIS	Málaga Information Arrivals Málaga Information Departures	NIL	H24	Suministro de información ATIS mediante enlace de datos // Provision of ATIS information via data link.

19. RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIAJE **RADIO NAVIGATION & LANDING FACILITIES**

Instalación (VAR) Facility (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas Coordinates	ELEV DME	Observaciones Remarks
DVOR (1°W) DME	AGP	117.150 MHz CH 118Y	H24 H24	364103.6N 0042914.4W 364104.0N 0042914.1W	0 m	A // At 25 NM BTN R-219/R-234 & BLW FL090, posibles fluctuaciones de señal // possible signal fluctuation.
DVOR (1°W)	MGA	112.000 MHz	H24	364851.5N 0042210.5W		COV 40 NM U/S BTN: - R-349/R-059 BLW FL100, - R-059/R-079 BLW FL120, - R-079/R-349 BLW FL080. R-047 BLW FL080 BTN 09-14 NM, oscilaciones de señal de más de ± 5° // signal oscillations greater than ± 5°. R-090 BLW FL120 BTN 20-30 NM, oscilaciones de señal de más de ± 5° // signal oscillations greater than ± 5°. R-299 BLW FL120 BTN 10-20 NM, posible pérdida de guiado // possible guidance lost.
DME	MGA	CH 57X	H24	364851.0N 0042210.6W	1020 m	COV 40 NM U/S BTN: - R-349/R-059 BLW FL100, - R-059/R-079 BLW FL120, - R-079/R-349 BLW FL080.
DVOR (1°W)	MAR	112.600 MHz	H24	370319.1N 0045623.6W		R-119 BTN 10 NM & 20 NM, oscilaciones de señal // signal oscillations.

DME DVOR (1°W)	MAR MLG	CH 73X 113.550 MHz	H24 H24	370318.8N 0045623.2W 364043.5N 0043023.9W	690 m	R-045 BTN 30 NM & 50 NM, oscilaciones de señal // signal oscillations. COV 40 NM AVBL BTN: - R-020/R-050 a // at FL100 o // or ABV. - R-050/R-090 a // at FL090 o // or ABV. - R-090/R-150 a // at 4000 ft AMSL o // or ABV. - R-150/R-185 a // at FL090 o // or ABV. - R-185/R-230 NO AVBL - R-230/R-260 a // at FL160 o // or ABV. - R-260/R-020 a // at FL090 o // or ABV.
DME	MLG	CH 82Y	H24	364043.1N 0043024.4W	30 m	COV 40 NM AVBL BTN: - R-020/R-050 a // at FL100 o // or ABV. - R-050/R-090 a // at FL090 o // or ABV. - R-090/R-150 a // at 4000 ft AMSL o // or ABV. - R-150/R-185 a // at FL090 o // or ABV. - R-185/R-230 NO AVBL - R-230/R-260 a // at FL160 o // or ABV. - R-260/R-020 a // at FL090 o // or ABV.
NDB (1°W)	RMA	330.000 kHz	H24	363932.1N 0042836.3W		132° MAG/1085 m FM THR 31; COV 60 NM BTN 039°/049° oscilaciones de señal de más de ± 15° // signal oscillations greater than ± 15°.
LOC 12 (1°W) ILS CAT I	IMG	110.550 MHz	H24	364038.9N 0042831.8W		118° MAG/506 m FM THR 30
GP 12		329.450 MHz	H24	364126.5N 0043014.6W		3°; RDH 16.50 m; a // at 315 m FM THR 12 & 120 FM RCL a la izquierda en el sentido de APCH // to the left in direction APCH.
ILS/DME 12 LOC 13 (1°W) ILS CAT I	IMG GMM	CH 42Y 109.500 MHz	H24 H24	364126.5N 0043014.6W 363949.7N 0042900.9W	21 m	REF DME THR 12 132° MAG/268 m FM THR 31
GP 13		332.600 MHz	H24	364054.7N 0043039.3W		3.2°; RDH 16.75 m; a // at 309 m FM THR 13 & 123 m FM RCL a la derecha en el sentido de APCH // to the right in direction APCH; COV 12NM AVBL BTN 8° a la derecha y 6° a la izquierda // 8° to the right and 6° to the left FM RCL a // at 2200 ft AMSL o // or ABV.
ILS/DME 13 LOC 31 (1°W) ILS CAT I	GMM GAA	CH 32X 109.900 MHz	H24 H24	364054.7N 0043039.3W 364109.2N 0043052.2W	21 m	REF DME THR 13 312° MAG/226 m FM THR 13;
GP 31		333.800 MHz	H24	363958.8N 0042920.6W		3°; RDH 16.00 m; a // at 285 m FM THR 31 & 114 m FM RCL a la izquierda en el sentido de APCH // to the left in direction APCH.
ILS/DME 31 L (1°W)	GAA GM	CH 36X 350 kHz	H24 H24	363958.8N 0042920.6W 364335.4N 0043417.2W	15 m	REF DME THR 31 312° MAG/7025 m FM THR 13
GBAS	LEMG	115.150 MHz CH 20697 & 21108	H24	364113.5N 0043044.9W		RWY 13: VDB COV 18 NM a // at FL100.

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

- AD cerrado a operaciones de entrenamiento.
- AD cerrado para aviones sin radiocomunicación.
- Las aeronaves que utilicen este AD están obligadas a disponer de las frecuencias indicadas en la casilla 18 como Málaga TWR/APP.
- Teléfonos de contacto con TWR a utilizar en caso de fallo de comunicaciones:
TEL: +34-952 048 627 / +34-952 235 115.
- Operación de aeronaves de letra de clave F, ver casilla 3.
- Operación de helicópteros, ver casilla 4.

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

RESTRICTIONS TO OPERATIONS

- AD closed to training operations.
- AD closed to aircraft without radiocommunication.
- Availability of frequencies named Málaga TWR/APP in item 18 is mandatory for aircraft using this AD.
- Contact phone numbers to be used with TWR in case of communications failure:
TEL: +34-952 048 627 / +34-952 235 115.
- Operation of code letter F aircraft, see item 3.
- Operation of helicopters, see item 4.

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

Fiscal de la Guardia Civil o el Personal de la Aduana en las Terminales de Viajeros del Aeropuerto de MÁLAGA/Costa del Sol, detecten un incumplimiento de los requisitos sanitarios fijados en la citada normativa que provoquen su rechazo en frontera.

La gestión del animal rechazado en frontera incluirá, al menos, el traslado hasta las instalaciones del Servicio de Inspección Fronteriza en el terminal de carga correspondiente, su manutención, cuidado veterinario y bienestar animal, e incluso su devolución a origen en los plazos establecidos por las autoridades sanitarias.

PLANES DE VUELO

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

AVIACIÓN GENERAL

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

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

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

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

UTILIZACIÓN DE RWY 12/30

La RWY 12/30 se encuentra disponible para su uso a instancias ATC diariamente en horario estimado de 0900 a 2100 LT. No obstante, atendiendo a necesidades operativas o de demanda de tráfico, el gestor aeroportuario puede modificar este horario, publicándolo mediante NOTAM y/o ATIS.

CONFIGURACIÓN DE PISTAS

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

Configuración Norte:

Dos RWY:

- Llegadas RWY 31.
- Salidas RWY 30.

Una RWY:

- Llegadas RWY 31.
- Salidas RWY 31.

Configuración Sur (preferente):

Dos RWY:

- Llegadas RWY 12.
- Salidas RWY 13.

Una RWY:

- Llegadas RWY 13.
- Salidas RWY 13.

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

PROCEDIMIENTOS PARA ABANDONAR LA PISTA

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

TIEMPO MÍNIMO DE OCUPACIÓN DE LA PISTA

LLEGADAS

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

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

Airport, some breach of the animal health requirements set out in the cited Regulation which would prompt their rejection at the border is detected.

The management for animals rejected at the border shall include, at least, transport to the facilities of the Border Inspection Service at the appropriate freight terminal, their subsistence, veterinary care and animal welfare, and even their return to origin within the periods stipulated by the public health authorities.

FLIGHT PLANS

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

GENERAL AVIATION

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

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

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

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

RWY 12/30 UTILIZATION

RWY 12/30 is available for use at the request of ATC each day during estimated hours of 0900 to 2100 LT. However, depending on operational needs or traffic demand, the airport manager can modify this schedule, publishing it through NOTAM and/or ATIS.

RUNWAY CONFIGURATION

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

North configuration:

Two RWY:

- Arrivals RWY 31.
- Departures RWY 30.

One RWY:

- Arrivals RWY 31.
- Departures RWY 31.

South configuration (preferent):

Two RWY:

- Arrivals RWY 12.
- Departures RWY 13.

One RWY:

- Arrivals RWY 13.
- Departures RWY 13.

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

PROCEDURES TO VACATE THE RUNWAY

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

MINIMUM RUNWAY OCCUPANCY TIME

ARRIVALS

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

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

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

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

Se dispone de las siguientes RET:

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

The following RET are available:

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

SALIDAS

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

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

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

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

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

AUTOSWITCH TWR-APP

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

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

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

PROCEDIMIENTO DE PUSH AND HOLD

Los agentes de asistencia en tierra de vuelos estacionados en puestos de estacionamiento de pasarela afectados por regulaciones, podrán solicitar al Centro de Operaciones del Aeropuerto la espera del CTOT en un puesto de estacionamiento remoto siempre que:

- La petición sea realizada dentro de los 60 minutos anteriores al CTOT.
- No esté activada la Fase III del LVP.

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

DEPARTURES

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

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

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

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

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

AUTOSWITCH TWR-APP

IFR traffic: unless otherwise indicated by MÁLAGA TWR, after take off and when reaching 2000 ft, will contact corresponding frequency of the MÁLAGA APP. If you cannot contact the MÁLAGA APP, contact again with MÁLAGA TWR.

ENERGY SAVING POLICY, SHUTDOWN OF SURFACE AERONAUTICAL LIGHTS AT NIGHT

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

PUSH AND HOLD PROCEDURE

The handling agents of flights parked at the boarding bridge stands affected by regulations, may request clearance from the Operations Center of the airport to wait for the CTOT in a remote stand whenever:

- The request is made in 60 min before the CTOT.
- Phase III of the LVP is not activated.

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

PROCEDIMIENTOS ATC

1.- DESPEGUES DESDE INTERSECCIÓN PARA AERONAVES DE ALA FIJA

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

Estas operaciones desde las TWY E-1, E-6 y EM sólo se realizarán de orto a ocaso, por inexistencia de barras de parada balizadas en dichos accesos a pista.

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

→ 2.- Procedimiento de salidas visuales para vuelos IFR

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

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

PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE

1.- PROCEDIMIENTOS PARA PUESTA EN MARCHA DE MOTORES/TURBINAS

1.1. DEFINICIONES

- A-CDM: Airport Collaborative Decision Making.
- TOBT: Hora objetivo de fuera de 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.
- SOBT: Hora programada de fuera de calzos.

1.2. GENERAL

En el Aeropuerto de MÁLAGA/Costa del Sol se aplican procesos A-CDM en la secuencia de salida de aeronaves. Los procesos A-CDM empiezan tres horas antes de la hora estimada de fuera de 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 MÁLAGA/Costa del Sol se aplica el sistema FAM (Flight Activation Monitoring) gestionado por Eurocontrol. Para evitar que los planes de vuelo sean suspendidos automáticamente, se deberá mantener actualizada la EOBT y TOBT hasta la solicitud de puesta en marcha y ceñirse a la TSAT, de modo que el flujo de tráfico permita que se produzca la salida lo más cerca posible a la TTOT.

1.3. PROCESO

1.3.1 VALIDACIÓN DEL SLOT AEROPORTUARIO Y PLAN DE VUELO

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

1.3.2 IMPUTACIÓN DE TOBT

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

La EOBT deberá estar alineada con la TOBT en todo momento. Si ambas horas son discrepantes entre sí más de 10 minutos el sistema generará una alarma y un mensaje automático a la compañía aérea y a su agente de asistencia en tierra, quienes deberán actualizar la TOBT y/o la EOBT a través de un mensaje de retraso DLA.

1.3.3 PUBLICACION DE TSAT

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

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

ATC PROCEDURES

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

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

These operations from TWY E-1, E-6 and EM shall only take place from sunrise to sunset, because there are no lit stop bars on those runway accesses.

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

2.- Visual departure procedures for IFR flights

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

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

STANDARD TAXIING PROCEDURES

1.- ENGINE/TURBINE START-UP REQUEST PROCEDURES

1.1. DEFINITIONS

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

1.2. GENERAL

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

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

1.3 PROCESS

1.3.1 AIRPORT SLOT AND FLIGHT PLAN VALIDATION

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

1.3.2 TOBT ALLOCATION

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

The EOBT must be in line with the TOBT at all times. If there is more than a 10-minute difference between the two, the system will generate an alarm and an automatic message will be sent to the air carrier and ground handling agent, who must update the TOBT and/or EOBT with a DLA delay message.

1.3.3 TSAT PUBLICATION

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

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

1.3.4. SOLICITUD DE PUESTA EN MARCHA DE MOTORES/TURBINAS

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

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

Las aeronaves en primera llamada deberán:

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

Entre TOBT -5 y TOBT +5, el piloto solicitará puesta en marcha. De ser posible, Málaga Autorizaciones emitirá dicha autorización. En caso de no ser posible, se anotará solicitud de puesta en marcha en el sistema A-CDM y se facilitará información de TSAT. La anotación de solicitud de puesta en marcha equivale a la solicitud de mensaje REA para vuelos regulados con CTOT.

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

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

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

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

En todos los puestos de estacionamiento en contacto con el edificio terminal queda prohibida la puesta en marcha de motores en régimen superior al ralentí hasta que la aeronave haya finalizado el retroceso y haya sido expresamente autorizado.

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

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

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

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

El piloto podrá solicitar la autorización ATC por DCL de acuerdo con los procedimientos de arranque (ver AD 2, casilla 20, 1.3.4), con una antelación máxima de 30 minutos respecto de la TOBT (modo CDM) o EOBT (sin CDM).

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

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

El texto libre enviado en el RCD por el piloto no será considerado por el ATC.

Los requerimientos especiales se harán siempre vía voz.

- El piloto recibirá un mensaje de aceptación "RCD RECEIVED" o de cancelación "RCD REJECTED".
- En caso de aceptación Málaga Autorizaciones emitirá un mensaje CLD con los siguientes campos:
 1. Indicativo de la aeronave.
 2. Aeródromo de destino.

1.3.4 ENGINE/TURBINE START-UP REQUEST

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

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

The aircraft on first call must provide:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.4 ATC AUTHORIZATION REQUEST AND START UP VIA DATA LINK

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

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

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

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

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

Any free text sent via the RCD by the pilot will not be considered by the ATC.

Special requests will always be made via voice communications.

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

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

1. Aircraft callsign.
2. Destination aerodrome.

3. Pista asignada para la salida.
 4. Procedimiento de salida (SID).
Nota: La altitud inicial será la correspondiente a la SID publicada.
 5. Código SSR modo A (SQUAWK).
 6. ADT (Approved Departure Time).
Nota: ADT=CTOT del vuelo, de tenerlo.
 7. Siguiente frecuencia.
 8. Letra de la información ATIS vigente.
 9. Información adicional, que incluirá la autorización de puesta en marcha o las instrucciones para solicitarla en caso de no cumplirse los parámetros de aprobación de puesta en marcha indicados en AD 2, casilla 20, 1.3.4.
 - Cuando se envíe un mensaje CLD en el rango válido de TOBT y TSAT, se recibirá autorización ATC y puesta en marcha. Si no se encontrase listo para puesta en marcha, el piloto no aceptará la autorización y enviará un nuevo mensaje o contactará vía voz con el controlador cuando esté listo.
 - Cuando se reciba un mensaje FSM del tipo "REVERT TO VOICE PROCEDURES" la comunicación vía enlace de datos se dará por concluida y aplicará el procedimiento pasar a voz.
 - Cuando se reciba el mensaje CLD, el piloto:
 - A. Si detecta alguna inconsistencia en el mensaje recibido, pasará a voz para solicitar una nueva autorización.
 - B. Si considera la autorización del mensaje CLD correcta, responderá vía enlace de datos con un mensaje CDA (Departure Clearance Echoback).
 - Si no se recibe por parte del piloto un mensaje CDA dentro del tiempo de espera, o se recibe un CDA inconsistente con el mensaje CLD previo, la comunicación vía enlace de datos se terminará y se recibirá un mensaje "CDA REJECTED" en el FMS.
 - Cuando se reciba un mensaje CDA correcto, el sistema ATC enviará a la aeronave un mensaje "CLEARANCE CONFIRMED" en el FMS y dará por finalizada la comunicación vía enlace de datos.
- La petición de retroceso deberá ser solicitada en la frecuencia GMC correspondiente y comenzar antes de 5 minutos desde la recepción de la confirmación de puesta en marcha. La autorización de retroceso sólo puede darla GMC. En puestos de estacionamiento remotos, la petición de rodaje deberá producirse antes de 10 minutos desde la recepción de la confirmación de puesta en marcha.

1.5 PROCEDIMIENTO PASAR A VOZ

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

2.- MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

2.1. Circulación en plataforma.

- 2.1.1. Tendrán preferencia las aeronaves que entren sobre las que salgan.
- 2.1.2. Una vez iniciada una maniobra de retroceso, ésta tendrá prioridad sobre las aeronaves que entran, salvo TWY G-10.
- 2.1.3. Evitar colisiones con otras aeronaves u obstáculos es responsabilidad de:
 - Los pilotos, en rodaje en plataforma y en tramos de calle de rodaje no visibles desde TWR (ver AD 2-LEMG GMC).
 - Las compañías de asistencia en tierra durante el remolcado.
- 2.1.4. A excepción de los vehículos de salvamento y extinción de incendios en el desarrollo de sus misiones específicas, todos los movimientos en superficie de aeronaves, aeronaves remolcadas, personas y vehículos en el área de maniobras están sujetos a autorización previa del ATC.
- 2.1.5. Para evitar incidentes causados por chorro de motores, los pilotos deberán tener en cuenta que las áreas y espacios definidos en las plataformas, están diseñadas considerando que las aeronaves maniobran utilizando potencias similares a las de ralentí.
En caso de que por alguna circunstancia, dentro de la plataforma se requiera incrementar la potencia, los pilotos deberán coordinar con ATC para que envíe a un señalero que verifique y comunique a ATC la viabilidad de la maniobra y en su caso la supervise.

2.2. El Control de Rodadura es responsable de:

- El control de todos los movimientos de aeronaves, personas y vehículos que se efectúen en el área de maniobras a excepción de la pista.
- Expedir autorizaciones para el retroceso remolcado y rodaje de las aeronaves.
- Comunicar a las aeronaves los puestos de estacionamiento que asigne el Centro de Operaciones (CEOPS).

2.3. Aeronaves de salida.

- 2.3.1. Los pilotos contactarán con Málaga Rodadura para solicitar permiso de retroceso remolcado y/o rodaje de aeronaves cuando están completamente listos para comenzar la maniobra.
- 2.3.2. Las aeronaves iniciarán el retroceso remolcado o rodaje inmediatamente después de ser autorizados a ello. En caso de no poder cumplir deberán notificarlo a Málaga Rodadura.
- 2.3.3. Atendiendo a las incompatibilidades en el apartadero de espera RWY 13/31, todas las aeronaves que procedan a esa pista rodarán inicialmente hasta el punto de espera intermedio en rodaje correspondiente según la RWY en servicio, denominados A3 (RWY 13) y A1 (RWY 31).

3. Assigned runway for departure.
 4. Take-off procedure (SID).
Note: The initial altitude will correspond to the published SID.
 5. SSR code mode A (SQUAWK).
 6. ADT (Approved Departure Time).
Note: ADT = CTOT of the flight, if applicable.
 7. Next frequency.
 8. Current ATIS information letter.
 9. Additional information, which will include start-up clearance or instructions to request it in case of failure to comply with the startup approval parameters indicated in AD 2, Item 20, 1.3.4.
 - When a CLD message is sent in the valid range of TOBT and TSAT, ATC clearance and start-up will be received. If not ready for start-up, the pilot must not accept the authorization and will either send a new message or contact via voice communications to the controller when ready.
 - When an FSM message of the type "REVERT TO VOICE PROCEDURES" is received, communication via data link will be terminated and must be reverted to voice procedures.
 - When a CLD message is received, the pilot:
 - A. If any inconsistencies in the received message are detected, the pilot must revert to voice procedures and request a new authorization.
 - B. If the pilot considers the authorization CLD message to be correct, he/she must respond via data link with a CDA message (Departure Clearance Echoback).
 - If a CDA message is not received by the pilot within the waiting time, or a CDA that is inconsistent with the previous CLD message is received, communication via data link will be terminated and a "CDA REJECTED" message will be received in the FMS.
 - When the correct CDA message is received, the ATC system will send the aircraft a "CLEARANCE CONFIRMED" message in the FMS and will terminate the communication via data link.
- The request for pushback must be requested on the corresponding GMC frequency and initiated within 5 minutes from the reception of the start-up clearance. Authorization for pushback can only be given by GMC. In remote aircraft stands, the taxiing request must be made within 10 minutes of receiving the start-up clearance.

1.5 REVERT TO VOICE PROCEDURES

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

2.- GROUND MOVEMENT

2.1. Traffic in apron.

- 2.1.1. The entering aircraft have priority over the leaving aircraft.
- 2.1.2. Once the push-back manoeuvre has started, this aircraft shall have priority over entering aircraft, except by TWY G-10.
- 2.1.3. Collision avoidance with other aircraft or obstacles is the responsibility of:
 - Pilots taxiing in the apron and taxiway segments not visible from TWR (see AD 2-LEMG GMC).
 - Handling companies during towing.
- 2.1.4. Except for rescue and fire fighting vehicles engaged in their specific missions, all surface movements of aircraft, towed aircraft, personnel and vehicles on the manoeuvring area are subject to previous ATC clearance.
- 2.1.5. To avoid incidents due to jet blast, pilots must take into account that the areas and spaces defined on the aprons are designed considering that aircraft manoeuvre using powers similar to the idling.

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

2.2. Ground Control is responsible for:

- The control of every movement of aircraft, personnel and vehicles on the manoeuvring area except for the runway.
- Issuing clearances for towed push-back and taxiing of aircraft.
- Reporting the stand assigned to the aircraft by the Operation Center (CEOPS).

2.3. Departing aircraft.

- 2.3.1. Pilots shall contact with Málaga Ground to request clearance for towed push-back and/or taxiing of aircraft when they are completely ready to begin the manoeuvre.
- 2.3.2. Aircraft shall start the towed push-back or taxiing, just after the aircraft is cleared to do so. If they can not comply, they must notify to Málaga Ground.
- 2.3.3. Bearing in mind the incompatibilities of the holding bay of RWY 13/31, all aircraft proceeding to this runway shall initially taxi up to the corresponding intermediate holding position as per the RWY in service, named A3 (RWY 13) and A1 (RWY 31).

- 2.3.4 A menos que ATC indique otra cosa, todas las aeronaves que procedan a la RWY 30 rodarán, inicialmente, hasta el punto de espera intermedio C-2/D-2 (RWY 30).
- 2.3.5. Desde Rampa 1, las aeronaves que deban acceder a la calle de rodaje principal vía G-1, rodarán inicialmente hasta el punto de espera intermedio en rodaje situado en dicha puerta.
- 2.3.6. En todos los puestos de estacionamiento con salida autónoma, la maniobra de salida se realizará a la mínima potencia requerida para iniciar el rodaje.
- 2.4. Aeronaves de llegada.
- 2.4.1. Excepto en las rampas 7, 8 y 9, en general, el rodaje entre la puerta de la plataforma y el puesto de estacionamiento se realizará acompañado de vehículo "SIGAME", siendo la supervisión del mismo imprescindible para el atraque o estacionamiento.
- 2.4.2. En la rampa 8 sólo se prestará el servicio de guiado mediante vehículo "SIGAME" en los puestos en los que el sistema de guía de atraque visual esté U/S. En las rampas 7, 8 y 9 también se realizará el servicio de guiado tanto a petición de TWR, como a requerimiento del piloto o en casos excepcionales (Obras que afecten a las rampas, activación de procedimientos LVP, activación de procedimientos de condiciones meteorológicas adversas, ...).

- 2.3.4 Unless ATC advises otherwise, all aircraft that shall proceed to RWY 30 shall taxi, initially, up to the intermediate holding position C-2/D-2 (RWY 30).
- 2.3.5. From Ramp 1, aircraft which must gain access to the main taxiway via G-1, shall initially taxi up to the intermediate holding position located at that gate.
- 2.3.6. In all stands with autonomous exit, the exit manoeuvre shall be carried out at minimum regime to initiate taxiing.
- 2.4. Arriving aircraft.
- 2.4.1. Except for ramps 7, 8 and 9, in general, taxiing between the apron gate and the stand shall be made with the "FOLLOW ME" vehicle, supervision by the same for docking or parking being indispensable.
- 2.4.2. On ramp 8, guidance service by means of a "FOLLOW ME" vehicle shall only be provided at stands with the U/S visual docking guidance system. On ramps 7, 8 and 9, the guidance service will also be provided, both on request from TWR, and as required by the pilot, or in exceptional cases (works that affect the ramps, activation of LVP procedures, activation of adverse weather procedures, etc.).

2.5. Limitaciones de rodaje.

a) Generalidades.

Clasificación de aeronaves según el Capítulo 1 del Anexo 14 de OACI:
 Letra de clave F: Envergadura igual o superior a 65 m, e inferior a 80 m.
 Letra de clave E: Envergadura igual o superior a 52 m, e inferior a 65 m.
 Letra de clave D: Envergadura igual o superior a 36 m, e inferior a 52 m.
 Letra de clave C: Envergadura igual o superior a 24 m, e inferior a 36 m.
 Letra de clave B o inferior: Envergadura inferior a 24 m.

b.1) Puntos de espera RWY 13/31.

Para el acceso a RWY 13/31, a menos que ATC indique lo contrario, en el caso de que opere una sola aeronave se usará preferentemente HN-3 o HS-3, según la RWY que esté en servicio. Aeronaves de letra de clave E efectuarán el rodaje de acceso a RWY vía HN-3 o HS-3, según la RWY en servicio, a no ser que Málaga TWR indique otro acceso.

HN-1R no se usará salvo indicación en contra de ATC.

El acceso hacia HS-1 se realizará por el primer acceso a la calle desde la TWY A.

Restricciones entre aeronaves máximas para entrar en HN y HS, según la RWY que esté en servicio:

2.5. Taxiing restrictions.

a) General.

Aircraft classification according to chapter 1 of Annex 14 ICAO:
 Code letter F: wingspan 65 m or above, and below 80 m.
 Code letter E: wingspan 52 m or above, and below 65 m.
 Code letter D: wingspan 36 m or above, and below 52 m.
 Code letter C: wingspan 24 m or above, and below 36 m.
 Code letter B or below: wingspan below 24 m.

b.1) Holding positions RWY 13/31.

Unless otherwise advised by ATC, access to RWY 13/31 shall be carried out preferably via HN-3 or HS-3, whenever only one aircraft is operating, according to the RWY in use. Code letter E aircraft shall taxi access to RWY via HN-3 or HS-3, in accordance with the RWY in use, unless Málaga TWR indicates another access.

HN-1R shall not be used except when so indicated by ATC.

The access towards HS-1 shall be carried out by the first access to the taxiway from TWY A.

Restrictions on maximum aircraft permitted to enter HN and HS, according to the RWY in use:

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

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

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

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

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

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

b.2) Puntos de espera RWY 30

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

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

b.2) Holding positions RWY 30

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

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

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

c) Plataforma.

c) Apron.

TWY	MAX SPAN
R3	52 m
R4	65 m (hasta // up to PRKG 16) 52 m (FM PRKG 16)
R5	47.5 m (hasta // up to PRKG 25) 41 m (FM PRKG 25 a // to 23) 36 m (FM PRKG 23)
R6A	52 m (hasta // up to PRKG 35) 41 m (FM PRKG 35 a // to 33) 36 m (FM PRKG 33)
R6B	52 m
R6C	52 m
B (entre // between R6A y // and L)	52 m
R8	38.1 m (hasta // up to PRKG 66) 36 m (FM PRKG 66)

Las aeronaves de letra de clave E (A346, A35K, B77W, B778, B779, B78X) deben realizar maniobras de "sobreviraje" en su rodaje por TWY G-3 y G-4, debido a la existencia de menos de 4.5 m entre la rueda del tren exterior del tren principal y el borde de calle de rodaje.

Letter code E aircraft (A346, A35K, B77W, B778, B779, B78X) shall carry out "oversteering" manoeuvres when taxiing on TWY G-3 and G-4, due to the existence of less than 4.5 m between the outer main landing gear wheel and the taxiway edge.

2.6. Fallo de comunicaciones.

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

2.6. Communications failure.

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

3.- OPERACIÓN DE AERONAVES DE LETRA DE CLAVE F

- Para aeronaves de envergadura superior a 65 m el AD está disponible sólo para aeronaves AN124, C5M, B748 y A388, sujeto a los siguientes requisitos:

- No se permiten ni llegadas, ni salidas, ni permanencias sin la autorización del Aeropuerto.

- Para que pueda operar esta aeronave es obligatoria una solicitud previa de la Compañía Aérea o del Agente Handling y una autorización explícita del Centro de Operaciones del Aeropuerto. Dicha solicitud debe ser realizada con al menos 7 días de antelación al correo electrónico ceopsag@aena.es conteniendo, como mínimo, la siguiente información:

- Tipo de aeronave.
- Fecha y hora de llegada.
- Fecha y hora de salida.

- La operación de este tipo de aeronave puede tener restricciones. Serán publicadas por NOTAM.

3.- OPERATION OF CODE LETTER F AIRCRAFT

- For aircraft of wingspan greater than 65 m, the AD is available only to the models AN124, C5M, B748 and A388, subject to the following requirements:

- Arrivals, departures and stay, are not allowed without the airport clearance.

- For the aircraft to be able to operate, prior request from the Air Carrier or Handling Agent and explicit clearance from the Operational Centre of the Airport are mandatory. The request must be made at least 7 days in advance to the e-mail address ceopsag@aena.es, including at least the following information:

- Type of aircraft.
- Date and time of arrival.
- Date and time of departure.

- The operation of this type of aircraft might be subject to restrictions. They will be published by NOTAM.

3.1 Puesto de estacionamiento.

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

3.1 Stand.

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

3.2. Rutas de rodaje

a) Llegadas.

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

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

- PRKG 09: Vial de servicio colindante a los PRKG 05 y 07 y zona rayada entre los PRKG 05 y 07.
- PRKG V5: Vial de servicio anexo a los PRKG V2 y V3, vial de servicio anexo a los PRKG W2 y W3 y zonas de solape entre los PRKG V1, V2.
- PRKG W5: Vial de servicio anexo a PRKG W1, vial de servicio que rodea R7 al norte y zona de solape entre los PRKG W1 y W2.
- PRKG 90F: Vial de servicio anexo a los PRKG 90 y 92 y zona de equipos EPA K, EPA L, EPA M, ESA AM, ESA AN, anexas a los PRKG 90 y 92.

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

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

a) Arrivals.

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

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

- PRKG 09: Service road adjoining PRKG 05 and 07 and striped area between PRKG 05 and 07.
- PRKG V5: Service road next to PRKG V2 and V3, service road next to PRKG W2 and W3 and overlap areas between the PRKG V1 and V2.
- PRKG W5: Service road next to PRKG W1, service road surrounding R7 to the North and overlap area between PRKG W1 and W2.
- PRKG 90F: Service road next to PRKG 90 and 92 and equipment areas EPA K, EPA L, EPA M, ESA AM, ESA AN, next to PRKG 90 and 92.

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

- Landing via RWY 12:
 - PRKG 09: E-11 / D / L / G-10 / A / G-3 / 09.
 - PRKG V5: E-11 / D / Q / B / R7C / V5.
 - PRKG W5: E-11 / D / Q / B / R7D / W5.
 - PRKG 90F: E-11 / F / C / R9-C (or D / R9B) / 90F.
- Landing via RWY 13:
 - PRKG 09: HS-3 / A / G-3 / 09.
 - PRKG V5: HS-3 / A / G-13 / B / R7C / V5.
 - PRKG W5: HS-3 / A / G-13 / B / R7D / W5.
 - PRKG 90F: HS-3 / A / G-10 / L / D / R9B (or F / C / R9C) / 90F.

- Aterrizaje por RWY 31:
 - PRKG 09: HN-3 / A / G-3 / 09.
 - PRKG V5: HN-3 / A / Q / B / R7C / V5.
 - PRKG W5: HN-3 / A / Q / B / R7D / W5.
 - PRKG 90F: HN-3 / A / Q / D / R9B (o F / C / R9C) / 90F.
 - b) Salidas.

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

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

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

 - Despegue por RWY 13 por la posición selección:
 - PRKG 09: 09 / G-3 / A / HN-3.
 - PRKG V5: V5 / B / G-13 / A / HN-3.
 - PRKG W5: W5 / B / G-13 / A / HN-3.
 - PRKG 90F: 90F / R9C / L / D / Q / A / HN-3.
 - Despegue por RWY 31 por la posición selección:
 - PRKG 09: 09 / G-3 / A / HS-1.
 - PRKG V5: V5 / B / G-12 / A / HS-1.
 - PRKG W5: W5 / B / G-13 / A / HS-1.
 - PRKG 90F: 90F / R9C / L / G-10 / A / HS-1.
- ### 3.3 Restricciones operativas.
- a) Los PAPI actuales no son aptos para su utilización por aeronaves de letra de clave F.
 - b) Dadas las características de estas aeronaves, tanto en salida como en llegada, las aeronaves de letra de clave F deberán realizar el rodaje a velocidad reducida, con los motores al ralentí y, siempre que sea posible, con los motores externos apagados.
 - c) En el Aeropuerto de MÁLAGA/Costa del Sol se permitirán las operaciones de estas aeronaves durante condiciones de visibilidad reducida para el despegue de la misma.
 - d) Las aeronaves de letra de clave F despegarán siempre por la RWY 13/31, en función del viento dominante.
 - e) En condiciones IMC, mientras haya una aeronave de letra de clave F en aproximación final por RWY 13/31, o en pista tras tomar tierra, ATC no autorizará el rodaje de otra aeronave en la TWY A. Sí se permite la espera de aeronaves en los puntos de espera HN-3 (RWY 13), HS-2 o HS-3 (RWY 31).
 - f) En condiciones IMC, mientras haya una aeronave de letra de clave F en aproximación final por RWY 12, no se autorizarán rodajes por la TWY D paralela a RWY, ni la presencia de aeronaves en los puntos de espera de esa RWY.
- ### 3.4 Restricciones de rodaje.
- a) En condiciones IMC, durante el rodaje de la aeronave de letra de clave F por la TWY A no se autorizarán aterrizajes instrumentales en la RWY 13/31. Análogamente, durante el rodaje de la aeronave por la TWY D no se admitirán aterrizajes instrumentales por la RWY 12. Sí podrán autorizarse aquellas operaciones visuales compatibles con las condiciones meteorológicas existentes.
 - b) En condiciones IMC, mientras una aeronave se encuentre en aproximación final o en pista tras tomar tierra por RWY 13/31, no se permitirá la presencia de una aeronave de letra de clave F en la TWY A paralela a la pista. Sí se permite la presencia de estas aeronaves en los puntos de espera HN-3 o HS-1.
 - c) En condiciones IMC, mientras una aeronave se encuentre en aproximación final o en pista tras tomar tierra por RWY 12, no se permitirá la presencia de una aeronave de letra de clave F en la TWY D paralela a la pista.
 - d) Durante el rodaje de la aeronave de letra de clave F por TWY A, y hasta alcanzar HN-3 o HS-1, no se permitirá el cruce con aeronaves circulando por la TWY B y viceversa.
 - e) No se permitirá la presencia de otras aeronaves en los apartaderos de espera de THR 13 o 31 durante la operación de una aeronave de letra de clave F en los mismos.
 - f) Durante las operaciones de entrada/salida de las aeronaves de letra de clave F hacia/desde el puesto de estacionamiento seleccionado, los siguientes puestos de estacionamiento deben estar libres:
 - PRKG 09: 05, 07.
 - PRKG V5: V2, V3, V4.
 - PRKG W5: W2, W3, W4.
 - PRKG 90F: 90, 92.
 - g) Por existir menos de 4 m entre la rueda del tren exterior del tren principal de las aeronaves con letra de clave F y el borde de la calle de rodaje, el movimiento de este tipo de aeronaves debería realizarse con
 - Landing via RWY 31:
 - PRKG 09: HN-3 / A / G-3 / 09.
 - PRKG V5: HN-3 / A / Q / B / R7C / V5.
 - PRKG W5: HN-3 / A / Q / B / R7D / W5.
 - PRKG 90F: HN-3 / A / Q / D / R9B (or F / C / R9C) / 90F.
- ### b) Departures.
- Before start-up, the Handling Agent shall verify that no equipment or persons are present in the safety area behind the aircraft and also inspecting, as determined by the stand selected:
- PRKG 09: Service road next to ramp 2 and striped areas between PRKG 03 and 05.
 - PRKG V5: Service road next to the PRKG V and overlap areas between the PRKG V.
 - PRKG W5: Service road next to the PRKG W and overlap areas between the PRKG W.
 - PRKG90F: Service roads next to the PRKG 88, 90 and 92, service road crossing PRKG 95 and 97 and equipment areas EPA K, EPA L, EPA M, ESA AM, ESA AN, next to PRKG 90 and 92.
- Depending on the take-off runway, the taxiing route will be:
- Take-offs from RWY 13 from the selected stand:
 - PRKG 09: 09 / G-3 / A / HN-3.
 - PRKG V5: V5 / B / G-13 / A / HN-3.
 - PRKG W5: W5 / B / G-13 / A / HN-3.
 - PRKG 90F: 90F / R9C / L / D / Q / A / HN-3.
 - Take-offs from RWY 31 from the selected stand:
 - PRKG 09: 09 / G-3 / A / HS-1.
 - PRKG V5: V5 / B / G-12 / A / HS-1.
 - PRKG W5: W5 / B / G-13 / A / HS-1.
 - PRKG 90F: 90F / R9C / L / G-10 / A / HS-1.
- ### 3.3 Operational restrictions.
- a) The current PAPI are not suitable for use by code letter F aircraft.
 - b) Given the characteristics of these aircraft, both in departure and in arrival, code letter F aircraft must perform taxiing at reduced speed, with engines set to idling and, whenever possible, with the outer engines switched off.
 - c) At the airport of MÁLAGA/Costa del Sol, take-off operations of these aircraft are permitted under conditions of low visibility.
 - d) Code letter F aircraft shall always take off by RWY 13/31, depending on the prevailing wind.
 - e) In IMC conditions, while a code letter F aircraft is on final approach by RWY 13/31, or is on the ground after touchdown, ATC shall not authorize the taxiing of any aircraft on TWY A. However, holding of aircraft at holding positions HN-3 (RWY 13), HS-2 or HS-3 (RWY 31) will be permitted.
 - f) In IMC conditions, while a code letter F aircraft is on final approach by RWY 12, taxiing via TWY D parallel to the RWY, shall not be permitted, and nor shall be the presence of aircraft at the holding positions of that RWY.
- ### 3.4 Taxiing restrictions.
- a) In IMC conditions, during the taxiing of a code letter F aircraft via TWY A instrument landings by RWY 13/31 shall not be authorized. Similarly, during the taxiing of an aircraft via TWY D, instrument landings by RWY 12 shall not be accepted. However, those visual operations compatible with the prevailing weather may be authorized.
 - b) In IMC conditions, while an aircraft is on final approach or on the RWY after touchdown by RWY 13/31, the presence of a code letter F aircraft on TWY A parallel to the runway shall not be permitted. However, the presence of these aircraft at holding positions HN-3 or HS-1 is permitted.
 - c) In IMC conditions, while an aircraft is on final approach or on the runway after touchdown by RWY 12, the presence of a code letter F aircraft on TWY D parallel to the runway shall not be permitted.
 - d) During the taxiing of a code letter F aircraft via TWY A, and until it reaches HN-3 or HS-1, crossing with code letter F aircraft, taxiing via TWY B shall not be permitted and vice versa.
 - e) The presence of other aircraft at the holding bays of THR 13 or 31 during the operation of a code letter F aircraft on those runways shall not be permitted.
 - f) During operations by code letter F aircraft to enter/exit the selected stand, the following stands must be clear:
 - PRKG 09: 05, 07.
 - PRKG V5: V2, V3, V4.
 - PRKG W5: W2, W3, W4.
 - PRKG 90F: 90, 92.
 - g) As there is less than 4 m between the outer wheel of the main landing gear of code letter F aircraft and the taxiway edge, movement of this type of aircraft must be performed with the oversteering manoeuvre to

la maniobra de sobreviraje en la medida de lo posible:

- Para el B747-8: En el giro de TWY D a TWY F.
 - Para el A380: En el giro desde E-11 hacia TWY D, al salir de RWY 13/31 por HN-3 o HS-3, en el giro de HN-3 a TWY A, en el giro de TWY B hacia R7D, en el giro interno de HS-1 y al acceder a RWY 13/31 por HN-3 o HS-1.
- h) El rodaje de aeronaves de letra de clave F se realizará en todo momento guiado por vehículo "SÍGAME", desde/hasta la barra de parada en HN-3 o HS-3, o en TWY D en el punto de unión con E-11, según la pista de aterrizaje sea la 31, la 13 o la 12, respectivamente hasta/desde el puesto de estacionamiento.
- i) Toda ruta de rodaje no incluida en este procedimiento se considera prohibida para las aeronaves de clave superior.

4.- OPERACIÓN DE HELICÓPTEROS

Este apartado define, exclusivamente, la operación para los helicópteros con puesto de estacionamiento asignado en las rampas de uso civil de MÁLAGA/Costa del Sol AD y que no dispongan de carta de exención en los términos prescritos en el RD. 552/2014, Artículos 24 a 31, y en el Artículo 4 del Reglamento del Aire (SERA). De acuerdo a lo anterior, y al no estar definida otra zona específica para operar con helicópteros, tendrán el mismo tratamiento que las aeronaves de ala fija y serán autorizados por ATC a despegar y aterrizar en la pista de vuelo.

RUTAS DE RODAJE

Aunque habitualmente los helicópteros serán autorizados a salir o entrar de RWY 13/31 vía calle de salida rápida E-1; a requerimiento del piloto por motivos de viento, o a requerimiento de ATC por motivos operacionales, se podrá autorizar la entrada/salida de RWY 13/31 vía calle de salida rápida E-3.

En horario nocturno, la entrada/salida a/de RWY 13/31 se autorizará y se realizará con tratamiento de aeronave de ala fija, es decir, acceso a pista por las calles de acceso a pista de las cabeceras y salida de pista tanto por calles de salida rápida como por calles de salida a final de pista (HN-3 y/o HS-3).

El rodaje de helicópteros se realizará por las calles de rodaje que también están destinadas al uso de aeronaves de ala fija, principalmente TWY A.

LLEGADAS

Los helicópteros de llegada aterrizarán normalmente por la RWY 13/31, saldrán de pista por calle de salida rápida E-1 o E-3 y serán autorizados por ATC a rodar vía TWY A en dirección sur hacia la puerta correspondiente (G-2 para R2 y G-3 para R3) donde seguirán las indicaciones del vehículo "SÍGAME" para guiado hasta el puesto de estacionamiento.

LLEGADAS NOCTURNAS

- Las salidas de pista se realizarán preferentemente por TWY E-1 con RWY 13 en servicio y TWY E-3 con RWY 31 en servicio.
- Si dichas salidas rápidas se encontraran fuera de servicio, se utilizarían las habituales contempladas para aeronaves de ala fija (E-2, E-4, E-5 ó E-6) así como aquellas al final de pista (HN-3 ó HS-3) según la pista en servicio.
- Los rodajes hasta plataforma (G-2 ó G-3) se realizarán por TWY A.

SALIDAS

Los helicópteros de salida serán autorizados por ATC a rodar desde puesto de estacionamiento a su puerta correspondiente (G-2 para R2; R3-G-3 para Rampa 3) y TWY A en dirección norte hasta punto de espera intermedio denominado "AH" donde esperarán instrucciones del ATC para entrar y despegar de pista en servicio vía calle de salida rápida E-1 o E-3.

SALIDAS NOCTURNAS

- Para los accesos a pista se utilizarán las contempladas para aeronaves de ala fija al final de pista (HN-1L, HN-1R, HN-2 ó HN-3 con RWY 13 en servicio, y HS-1, HS-2 ó HS-3 con RWY 31 en servicio).
- Los rodajes desde plataforma (G-2 ó G-3) se realizarán por TWY A.

REALIZACIÓN DE ARRANQUE CRUZADO

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

NOTIFICACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL

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

the extent possible:

- For the B747-8: At the turn from TWY D to TWY F.
 - For the A380: At the turn from E-11 to TWY D, on exiting RWY 13/31 via HN-3 or HS-3, at the turn from HN-3 to TWY A, at the turn from TWY B to R7D, at the internal turn of HS-1 and accessing RWY 13/31 via HN-3 or HS-1.
- h) Taxiing of code letter F aircraft shall be accomplished at all times with the guidance of the "FOLLOW ME" vehicle, from/to the stop bar on HN-3 or HS-3, or on TWY D at the junction with E-11, depending on whether the landing runway is 31, 13 or 12, respectively, all the way to/from the stand.
- i) Any taxiing route not included in this procedure is considered to be prohibited for higher code letter aircraft.

4.- OPERATION OF HELICOPTERS

This item defines, exclusively, operation by helicopters with parking position allocated on the ramps for civil use in MÁLAGA/Costa del Sol AD and which do not hold a letter of exemption under the terms prescribed in RD. 552/2014, Articles 24 to 31, and Article 4 of Reglamento del Aire (SERA). In accordance with the foregoing, and as no other specific area for operating with helicopters is defined, they shall receive the same treatment as fixed-wing aircraft and shall be cleared by ATC for take-off and landing on the flight runway.

TAXIING ROUTES

Although usually helicopters shall be cleared to exit or enter of RWY 13/31 via rapid exit taxiway E-1; by request of the pilot due to wind reasons, or by request of the ATC due to operational reasons, they shall be granted clearance for entry/exit of RWY 13/31 via exit rapid taxiway E-3.

At night-time, entry/exit to/from RWY 13/31 shall be cleared and accomplished exactly as for fixed-wing aircraft, that is: runway access via the threshold runway access taxiways and runway exit either via rapid exit taxiways or runway end exit taxiways (HN-3 and/or HS-3).

Taxiing by helicopters shall be undertaken via the taxiways which are also assigned to the use of fixed-wing aircraft, principally TWY A.

ARRIVALS

Arriving helicopters shall usually land on RWY 13/31, shall leave runway via exit rapid taxiway E-1 or E-3 and shall be cleared by ATC to taxi via TWY A in South direction to the corresponding gate (G-2 for R2 and G-3 for R3) where they shall follow the indications of a "FOLLOW ME" vehicle in order to be guided to the assigned parking position.

NIGHT-TIME ARRIVALS

- Runway exits shall preferably be accomplished via TWY E-1 with RWY 13 in service, or TWY E-3 with RWY 31 in service.
- If those rapid exit taxiways are out of service, those normally envisaged for fixed-wing aircraft (E-2, E-4, E-5 or E-6) or those at runway ends (HN-3 or HS-3) will be used, according to which runway is in service.

- Taxiing to the apron (G-2 or G-3) shall take place via TWY A.

DEPARTURES

Departing helicopters shall be cleared by ATC to taxi from parking position to its corresponding gate (G-2 for R2; R3-G-3 for Ramp 3) and TWY A in North direction to the intermediate holding position named "AH" where they shall wait for ATC instructions for entry and take off from the runway in use via rapid exit taxiway E-1 or E-3.

NIGHT-TIME DEPARTURES

- For runway access, the taxiways envisaged for fixed-wing aircraft at the runway end shall be used (HN-1L, HN-1R, HN-2 or HN-3 with RWY 13 in service, and HS-1, HS-2 or HS-3 with RWY 31 in service).
- Taxiing from the apron (G-2 or G-3) shall take place via TWY A.

CARRYING OUT CROSS-BLEED START

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

OPERATIONAL SAFETY REPORTS

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

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

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

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

seguridad_operacional_agp@aena.es

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

lecs.seg@enaire.es

ÁREA DE BLOQUEO. OPERACIÓN DEL TRANSPONDEDOR EN MODO S CUANDO LA AERONAVE ESTÉ EN TIERRA

La dependencia ATC del aeropuerto de MÁLAGA/Costa del Sol dispone, entre otros, de información procedente del sistema de vigilancia ATS basado en multilateración para la gestión del área de bloqueo (ver AIC 4/12 "Implantación del procedimiento "área de bloqueo" en el aeropuerto de MÁLAGA/Costa del Sol").

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

Los pilotos deberán:

- a) Seleccionar el Modo AUTO y el código del Modo A asignado.
- b) Si el modo AUTO no está disponible, se seleccionará ON (ej.: XPDR) y el código del modo A asignado después del aterrizaje e ininterrumpidamente hasta que la aeronave se encuentre establecida en la calle de rodaje.

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

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

USO DEL IDIOMA INGLÉS EN RADIO-COMUNICACIONES

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

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

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

En los escenarios operativos anteriores podrá utilizarse el castellano en las comunicaciones tierra-aire entre las dependencias de control de tránsito de aeródromo y los vuelos que operan conforme a las reglas de vuelo visual (VFR), siempre que los pilotos no dispongan de competencia lingüística en inglés.

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

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

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

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

seguridad_operacional_agp@aena.es

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

lecs.seg@enaire.es

BLOCKED AREA. MODE S TRANSPONDER OPERATION WHEN THE AIRCRAFT IS ON GROUND.

The ATC unit at MÁLAGA/Costa del Sol airport has, among others, information from the multi-lateration-based ATS surveillance system to manage the blocked area. (See AIC 4/12 "implementation of the "blocked area" procedure at MÁLAGA/Costa del Sol airport").

In order to cooperate with such ATS surveillance system, aircraft operators intending to use MÁLAGA/Costa del Sol airport shall ensure that the Mode S transponder are able to operate when the aircraft is on the landing taxiing and up to leaving the runway.

Pilots shall:

- a) Select AUTO mode and assigned Mode A code.
- b) If AUTO mode is not available, select ON (e.g.: XPDR) and assigned Mode A code after landing, continuously until the aircraft is fully in the taxiway.

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

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

USE OF ENGLISH LANGUAGE IN RADIO COMMUNICATIONS

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

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

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

In the foregoing operational scenarios, Spanish may be used in ground-air communications between the aerodrome traffic control units and flights operating under visual flight rules (VFR), always provided that the pilots do not possess appropriate English language proficiency.

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

21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS

NOISE ABATEMENT PROCEDURES

PROCEDIMIENTOS DE CONTROL DE RUIDOS

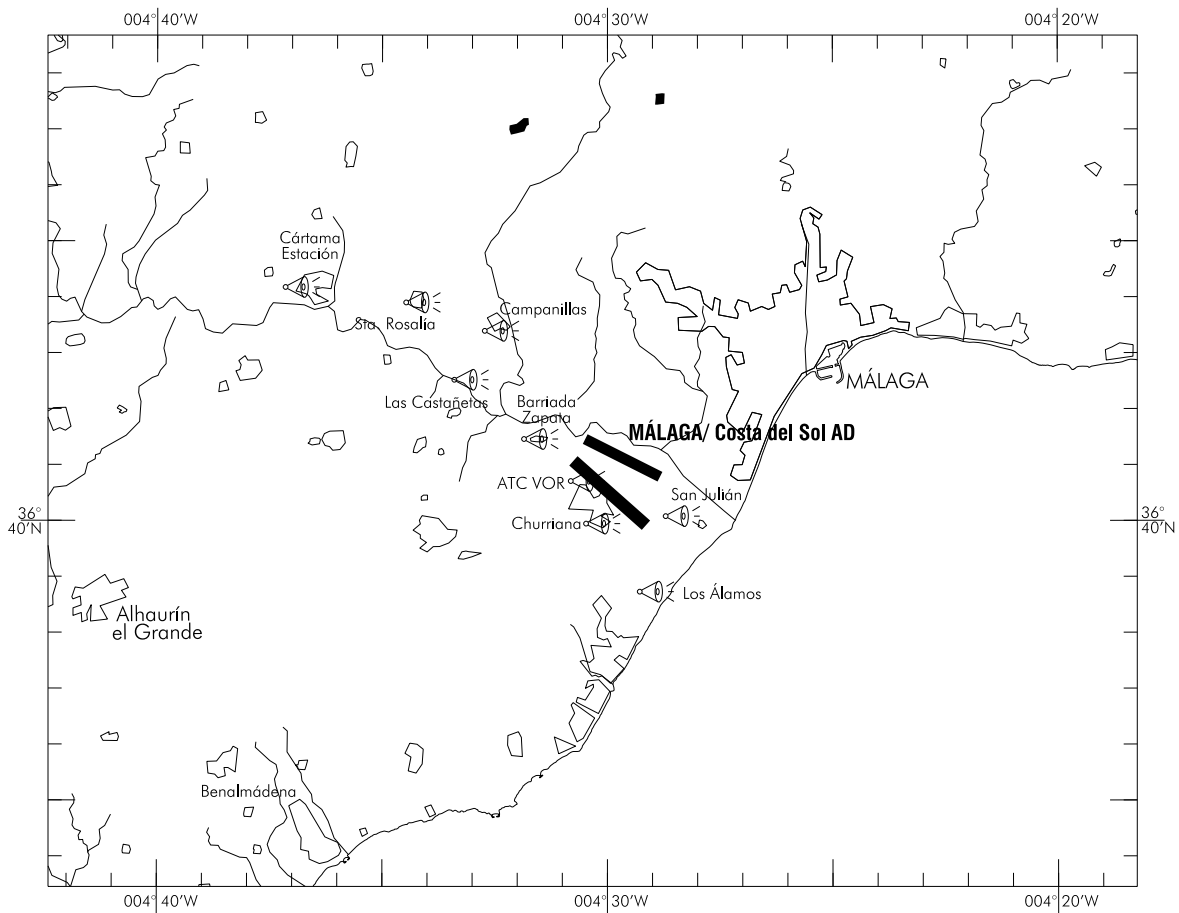
1. Al objeto de mejorar la calidad del entorno aeroportuario, se ha establecido un procedimiento para el control del nivel de ruido generado por las aeronaves que operan en el Aeropuerto de MÁLAGA/Costa del Sol.
2. Para llevar a cabo dicho control se han instalado 9 terminales de monitorización del ruido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

NOISE CONTROL PROCEDURES

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

UBICACIÓN DE LOS SENSORES DE MEDICIÓN DE RUIDO

LOCATION OF NOISE SENSOR SYSTEM



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

POTENCIA DE REVERSA

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

V: 2000 - 0400
I: 2100 - 0500

REVERSE THRUST

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

V: 2000 - 0400
I: 2100 - 0500

PRUEBA DE MOTORES EN TIERRA

Están prohibidas las pruebas de motores en régimen superior al ralentí en cualquier puesto de estacionamiento de la plataforma. Para pruebas de motores en cualquier régimen, se solicitará autorización al Ejecutivo de Servicio (TEL: +34-952 048 808), quien la denegará o autorizará indicando el procedimiento a seguir.

GROUND ENGINE TESTING

Engine performance testing above idling is forbidden at any stand in the apron. Clearance for engine performance testing at any power shall be requested from the executive on duty (TEL: +34-952 048 808), who shall deny or approve clearance, indicating the procedure to be followed.

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

Podrán utilizarse en el suministro del servicio de control de aeródromo para ejecutar las siguientes funciones:

- supervisión de la trayectoria de vuelo de aeronaves en aproximación final;
- supervisión de la trayectoria de vuelo de otras aeronaves en las cercanías del aeródromo;
- establecimiento de separación, establecida en RCA-4.6.7.3 entre aeronaves sucesivas a la salida; y
- suministro de asistencia para la navegación a vuelos VFR.

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

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

ATS SURVEILLANCE SYSTEMS

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

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

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

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

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

- Se aplicarán los Procedimientos de Visibilidad Reducida (LVP), cuando el valor del alcance visual en pista (RVR) de cualquiera de los transmisómetros, sea menor o igual a 550 m. En caso de que los transmisómetros estén fuera de servicio, se activarán los LVP con 800 m, o menos, de visibilidad meteorológica general en el Área de Maniobras.
- La RWY 13/31 está autorizada para despegues en condiciones de visibilidad reducida. Durante los procedimientos LVP en vigor, no se utilizará la RWY 12/30.
- Se informará a los pilotos de que se están aplicando los Procedimientos de Visibilidad Reducida a través del ATIS. Además, se informará de cualquier incidencia notificada o detectada en relación con las ayudas visuales y no visuales para la aproximación, el despegue y el rodaje, los sistemas contra intrusión en áreas críticas, sensibles, y pista activa y cualquier otra ayuda disponible, que pueda afectar al LVP y de las condiciones meteorológicas existentes, además de los cambios que puedan producirse y que afecten a las LVP.
- ATC suministrará los valores de RVR según el formato:
 - RVR TDZ: lectura del transmisómetro situado en zona de contacto.
 - RVR MID: lectura del transmisómetro situado en el punto medio de pista.
 - RVR END: lectura del transmisómetro situado en el extremo de pista.
- Se procederá a la cancelación cuando se den simultáneamente las siguientes condiciones:
 - RVR de todos los transmisómetros igual o superior a 750 m durante, al menos, 5 minutos consecutivos, o visibilidad meteorológica igual o superior a 800 m durante, al menos, 5 minutos consecutivos, en caso de que los transmisómetros estuvieran fuera de servicio, y
 - Pronóstico TREND del METAR en vigor, o que vaya a entrar en vigor, con visibilidad igual o superior a 1000 m.
- El ATC informará a los pilotos cuando se proceda a cancelar la aplicación de los LVP.

2.- MOVIMIENTO EN SUPERFICIE.

Normalmente, mientras se están aplicando los procedimientos de visibilidad reducida, se autorizará el rodaje de un móvil por vez en el área de maniobras, (considerando como móvil a un vehículo o a una aeronave, o al par compuesto por un vehículo que realice el guiado/asistencia de otro vehículo o aeronave), con la siguiente excepción:

- Con RWY 13 en uso, de forma simultánea al rodaje guiado en TWY A de una aeronave de salida o llegada, se podrá autorizar el rodaje guiado de otra aeronave de salida con estacionamiento en rampas 8 o 9, vía L/D/Q, hasta barra de parada en Q1. Una vez libre la TWY A y previa autorización ATC, podrá continuar rodando tras el señalero hasta quedar orientado en la dirección de THR 13. El señalero volverá a la plataforma vía TWY Q/B.

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

- Low visibility procedures (LVP) shall be applied, when the runway visual range (RVR) measurement of any transmissometer is 550 m or below. When the transmissometers are out of service, LVP will be activated with 800 m or less of general weather visibility in the Manoeuvring Area.
- The RWY 13/31 is authorized for take-off in low visibility conditions. When LVP are in force, RWY 12/30 shall not be used.
- Pilots shall be informed about the application of Low Visibility Procedures by ATIS. The ATIS shall also inform of any notified or detected incident in relation to the visual and non-visual aids for approach, take-off and taxiing, the anti-intrusion systems in critical areas, sensitive areas and the active runway and any other available aid, that may affect the LVP, as well as the existing meteorological conditions, in addition to any changes taking place which might affect the LVP.
- ATC will provide the RVR values in the following format:
 - RVR TDZ: reading from the transmissometer located in the touchdown zone.
 - RVR MID: reading from the transmissometer located at the runway mid-point.
 - RVR END: reading from the transmissometer located at the end of the runway.
- The LVP shall be cancelled when all the following conditions hold:
 - RVR of all transmissometers is 750 m or above for at least 5 consecutive minutes, or meteorological visibility is 800 m or above, at least, 5 minutes consecutive when the transmissometers are out of service, and
 - The latest METAR TREND forecast, or the forthcoming one, is for visibility at 1000 m or above.
- ATC shall inform about the cancellation of the LVP.

2.- GROUND MOVEMENT.

Normally, while low visibility procedures are in force, the taxiing of one mobile unit at a time in the manoeuvring area shall be authorised, (where a mobile unit is a vehicle or an aircraft, or a pair comprised of a vehicle that is guiding/assisting another vehicle or aircraft), with the following exception:

- With RWY 13 in use, simultaneously with guided taxiing on TWY A for a departing or arriving aircraft, guided taxiing of another departing aircraft parked on ramps 8 or 9, via L/D/Q, the stop bar of Q1 may also be authorized. Once TWY A is free, and with prior ATC clearance, it may continue taxiing after the signalman until it is oriented in the direction of the THR 13. The signalman shall return to the apron via TWY Q/B.

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

Mientras estén activos los procedimientos de visibilidad reducida se tomarán las siguientes medidas:

- Calles de rodaje:

En LVP, el tramo de TWY B entre L y Q, no es utilizable como calle de rodaje en plataforma, sino como calle de acceso al puesto de estacionamiento.

- Puestos de estacionamiento:

Se realizará con guiado de vehículo "SIGAME" las entradas y salidas de todos los puestos de estacionamiento del aeropuerto.

- Vías de servicio:

Se reducirá al mínimo imprescindible la circulación por vías de servicio autorizadas.

Se cerrarán las vías de servicio que rodean los PRKG 42-54, 60-66, 70, 72, 74, 76, 78, 80, 82, 84, 86 y 88, pudiendo dar servicio a dichos puestos por el resto de vías de servicio disponibles; además, no se utilizará el vial del SSEI a RWY 13/31, excepto en caso de emergencia.

Además, se cerrarán las vías de servicio tras los PRKG 461-465; así como los viales de servicio interiores de la rampa 1 y el tramo de camino perimetral desde la caseta de equipos del LOC 13 hasta el acceso a la base aérea.

Pilots shall proceed to verify the aircraft positions at all times, especially at intersections, checking that taxiing is being executed under conditions of complete safety.

While the low visibility procedures are active, the following measures shall be taken:

- Taxiways:

While under LVP, the TWY B segment between L and Q is not usable as an apron taxiway, it is usable as an access road to the stand.

- Parking positions:

The entries and exits to/from parking positions of the airport shall be carried out with the guidance of the "FOLLOW ME" vehicle.

- Service roads:

Circulation on the authorized service roads shall be reduced to a minimum.

The service roads surrounding the PRKG 42-54, 60-66, 70, 72, 74, 76, 78, 80, 82, 84, 86 and 88 shall be closed; the access to these parking positions shall be accomplished by the rest of the service roads; and in addition, the SSEI road to RWY 13/31 shall not be used, except in an emergency case.

Further, the service roads behind PRKG 461-465 shall be closed, as shall the inner service roads on ramp 1 and the section of the perimeter road from the LOC 13 equipment hut up to the access to the air base.

2.1.- Salidas:

2.1.1. A fin de establecer una mejor puesta en secuencia del tránsito, los pilotos no solicitarán autorizaciones de puesta en marcha de motores, retroceso o rodaje cuando los valores de RVR, o visibilidad en su caso, estuviesen por debajo de sus mínimos operacionales.

2.1.2. Los pilotos al solicitar autorización para la puesta en marcha, notificarán al ATC el puesto de estacionamiento en que se encuentran.

2.1.3. El tráfico de salida que inicie el rodaje, independientemente de la rampa de origen, será guiado por un señalero hasta quedar, en TWY A, próximo a la cabecera de pista en servicio:

- Con RWY 13 en uso, el señalero guiará a la aeronave hasta la intersección con la TWY Q, donde apagará las luces de "SIGAME" para abandonar la TWY A vía la TWY Q/B/plataforma, informando de ello a TWR. La aeronave continuará el rodaje hasta la TWY HN-3.

- Con RWY 31 en uso, el señalero guiará a la aeronave hasta la TWY A/ intersección la TWY HS-1; en ese punto, el señalero apagará las luces de "SIGAME" para abandonar apartadero por la derecha de TWY HS-1/A/plataforma, informando de ello a TWR. La aeronave continuará el rodaje hasta TWY HS-3.

2.1.4. Los accesos a RWY 13/31 se realizarán preferentemente por TWY HN-3 o HS-3, según la pista en servicio; estando prohibido el acceso por TWY E-6, E-3 y E-1.

2.1.5. En caso de que una aeronave que sale, tuviera que regresar a plataforma, cuando se reciba la información del piloto, ATC proporcionará nuevas instrucciones de rodaje guiado por señalero.

2.1.- Departures:

2.1.1. In order to establish a better transit sequence, pilots shall avoid requesting clearance for start up, push-back or taxiing, when the RVR values or the meteorological visibility are below their operational minimum.

2.1.2. Pilots shall notify the stand the aircraft is at at the moment of requesting ATC clearance for start up.

2.1.3. Departing traffic on starting to taxi, independently of the origin ramp shall be guided by a signalman up to TWY A, next to the threshold in service:

- With RWY 13 in use, the signalman shall guide the aircraft to the intersection with TWY Q, where the "FOLLOW ME" lights of the vehicle will be switched off, to exit TWY A, via TWY Q/B/apron, reporting this to TWR. The aircraft shall continue taxiing until TWY HN-3.

- With RWY 31 in use, the signalman shall guide the aircraft to at TWY A/ intersection TWY HS-1; this point the signalman switches off the vehicle "FOLLOW ME" lights to leave the holding bay to the right of the TWY HS-1/A/apron informing the TWR. The aircraft shall continue taxiing up to TWY HS-3.

2.1.4. Access to RWY 13/31 shall be carried out preferably via TWY HN-3 or HS-3, according to the runway in use, access via TWY E-6, E-3 or E-1 being forbidden.

2.1.5. In the case that a departing aircraft has to return to the apron, when this information is received from the pilot, ATC shall provide new taxiing instructions, guided by signalman.

2.1.6. Las rutas de rodaje para las aeronaves de salida son las siguientes:

2.1.6. The taxiing routes for departing aircraft are as follow:

RUTAS DE RODAJE PARA AERONAVES DE SALIDA // TAXIING ROUTES FOR DEPARTING AIRCRAFT			
RAMPA RAMP	PRKG	RWY 13 EN SERVICIO // IN USE	RWY 31 EN SERVICIO // IN USE
1	TODOS // ALL	G-1, A, A3, HN-3	G-1, A, A1, HS-3
2	461, 462, 463, 464	Salida directa a // direct exit to A, A3, HN-3	Salida directa a // direct exit to A, A1, HS-3
	465, 466, 467	G-2 o // or G-1, A, A3, HN-3	G-2 o // or G-1, A, A1, HS-3
3	02H, 03, 03H, 05, 05H, 06H, 07, 09	R3, G-3, A, A3, HN-3	R3, G-3, A, A1, HS-3
	02, 04, 06, 08, 10, 12	R4, G-4, A, A3, HN-3	R4, G-4, A, A1, HS-3
4	TODOS // ALL	R4, G-4, A, A3, HN-3	R4, G-4, A, A1, HS-3
5	TODOS // ALL	R5, G-5 o // or G-6, A, A3, HN-3	R5, G-5 o // or G-6, A, A1, HS-3
6	31, 33, 35	R6A, G-8, A, A3, HN-3	R6A, G-8, A, A1, HS-3
	37	G-7, A, A3, HN-3	G-7, A, A1, HS-3
	42, 44, 45, 46, 48, 49, 50, 52	R6B, G-8, G9, G-10 (la más próxima // the nearest), A, A3, HN-3	R6B, G-8, G9, G-10 (la más próxima // the nearest), A, A1, HS-3
	54	L, G-10, A, A3, HN-3	L, G-10, A, A1, HS-3
7	TODOS // ALL	R7 (A-B-C-D), G-12, G-13 (la más próxima // the nearest), A, A3, HN-3	R7 (A-B-C-D), G-12, G-13 (la más próxima // the nearest), A, A1, HS-3
8	TODOS // ALL	R8, L, D, Q, Q1, A, A3, HN-3 o // or L, G-10, A, A3, HN-3	R8, L, G-10, A, A1, HS-3
9	71 a // to 99	D, Q, Q1, A, A3, HN-3	D, L, G-10, A, A1, HS-3
	70 a // to 92	R9C, R9A o // or R9B (la más cercana // the nearest), D, Q, Q1, A, A3, HN-3	R9C, L, G-10, A, A1, HS-3

2.2.- Llegadas:

2.2.- Arrivals:

2.2.1. Las aeronaves que hayan aterrizado, abandonarán por final de pista y notificarán pista libre al salir de la LSA (vía TWY HS-3/HN-3), según la pista en servicio, cuando el piloto empiece a ver todas las luces verdes después de la serie de luces alternadas verdes y amarillas.

2.2.1. Aircraft, that have already landed shall vacate the runway by the end and notify runway free when they leave the LSA (via TWY HS-3/HN-3), as determined by the runway in use, when the pilot begins to see all green lights after the series of alternate green and yellow lights.

2.2.2. Las aeronaves que hayan aterrizado, una vez hayan declarado pista libre según el punto 2.2.1, se detendrán en la barra de parada correspondiente a TWY A1 (RWY 13 en uso) o TWY A3 (RWY 31 en uso), a la espera de la llegada del vehículo "SÍGAME". Comunicarán a LEMG TWR con "Sígame a la vista". No iniciarán el rodaje hasta recibir la autorización de TWR para rodar y seguir al vehículo "SÍGAME" hasta el puesto de estacionamiento asignado.

2.2.2. Landed aircraft, after indicating runway free, according to item 2.2.1, shall stop at the corresponding stop bar TWY A1 (RWY 13 in use) or TWY A3 (RWY 31 in use), waiting for the arrival of a "FOLLOW ME" vehicle. They shall inform LEMG TWR of "Follow me in sight" and shall not begin taxiing until clearance from TWR to taxi and follow the "FOLLOW ME" vehicle to the assigned parking position is granted.

2.2.3. Las rutas de rodaje para las aeronaves de llegada son las siguientes:

2.2.3. The taxiing routes for arriving aircraft are as follow:

RUTAS DE RODAJE PARA AERONAVES DE LLEGADA // TAXIING ROUTES FOR ARRIVING AIRCRAFT			
RAMPA RAMP	PRKG	RWY 13 EN SERVICIO // IN USE	RWY 31 EN SERVICIO // IN USE
1	TODOS // ALL	HS-3, A1, A, G-1	HN-3, A3, A, G-1
2	TODOS // ALL	HS-3, A1, A, G-2	HN-3, A3, A, G-2
3	TODOS // ALL	HS-3, A1, A, G-3, R3	HN-3, A3, A, G-3, R3
4	TODOS // ALL	HS-3, A1, A, G-4, R4	HN-3, A3, A, G-4, R4
5	TODOS // ALL	HS-3, A1, A, G-5, R5	HN-3, A3, A, G-5, R5
6	31, 33, 35	HS-3, A1, A, G-8, R6A	HN-3, A3, A, G-8, R6A
	37	HS-3, A1, A, G-7	HN-3, A3, A, G-7
	42, 44, 45, 46, 48, 49, 50, 52	HS-3, A1, A, G-8, G-9, G-10 (la más próxima // the nearest), B	HN-3, A3, A, G-8, G-9, G-10 (la más próxima // the nearest), B
	54	HS-3, A1, A, G-10, L	HN-3, A3, A, G-10, L
7	TODOS // ALL	HS-3, A1, A, G-12, G-13 (la más próxima // the nearest), R7 (A-B-C-D)	HN-3, A3, A, G-12, G-13 (la más próxima // the nearest), R7 (A-B-C-D)
8	TODOS // ALL	HS-3, A1, A, G-10, L, R8	HN-3, A3, A, Q, D, L, R8 o // or HN-3, A3, A, G-10, L, R8
9	TODOS // ALL	HS-3, A1, A, G-10, L, R9C	HN-3, A3, A, Q, D, L, R9C o // or D, R9A-B (la más cercana al puesto // the nearest to stand), R9C

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

Fallo de comunicaciones

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

- Aeronave de salida:

Si la aeronave se encuentra realizando rodaje guiado con el señalero, TWR comunicará con el señalero para guiar a la aeronave de vuelta al puesto de estacionamiento.

Si la aeronave está rodando hacia el apartadero de espera y el señalero ha abandonado el área de maniobras, la aeronave continuará por la ruta asignada hasta detenerse en el límite de la autorización ATC, extremando las precauciones, donde mantendrá posición y esperará la llegada de un vehículo "SIGAME" que le guiará al puesto de estacionamiento o apartadero de espera asignado.

- Aeronave de llegada:

Si la aeronave acaba de aterrizar, mantendrá posición de abandonar pista por la TWY HN-3/HS-3, en barra de parada correspondiente en la TWY A (A3 o A1 según pista en servicio) y esperará la llegada de un vehículo "SIGAME" que le guiará al puesto de estacionamiento asignado.

Si la aeronave ya tuviera una autorización de rodaje ATC, continuará por la ruta asignada hasta el límite de la autorización ATC, extremando las precauciones, donde mantendrá posición y esperará la llegada de un vehículo "SIGAME" que le guiará al PRKG asignado.

- Vehículo: En caso de fallo de las comunicaciones radiotelefónica con ATC cuando el conductor de un vehículo se encuentre en el área de maniobras, el procedimiento general de actuación será:

Normalmente, el conductor abandonará el área de maniobras si se encontrase en ella y después detendrá el vehículo permaneciendo en su posición y esperando la llegada del vehículo de asistencia.

Si el conductor dispone de medios de comunicación con CEOPS, deberá informar a dicha dependencia de la situación y requerir auxilio.

Incertidumbre respecto de la posición en el área de maniobras

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

- En las situaciones en las que el piloto dude respecto de la posición de la aeronave en relación con el área de maniobras, pero reconozca que la aeronave se encuentra en una pista, el piloto, inmediatamente, lo notificará a ATC (incluida la última posición conocida), evacuará, lo antes posible, la pista, si es capaz de localizar una TWY cercana apropiada, a menos que ATC indique otra cosa; y después, detendrá la aeronave.

- En caso de desorientación de un vehículo en el área de maniobras, se comunicará este hecho a ATC (incluida la última posición conocida) y, a menos que reciba otra indicación de ATC, evacuará, en forma simultánea, el área de aterrizaje, la TWY o cualquier otra parte del área de maniobras para alejarse a una distancia segura, lo antes posible y detendrá el vehículo.

Pérdida de contacto visual entre móviles

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

Avería de aeronave o vehículo

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

- Vehículo: comunicará este hecho a ATC (incluida la última posición conocida) y, a menos que reciba otra indicación de ATC y si es posible, evacuará el área de maniobras para alejarse a una distancia segura, lo antes posible y detendrá el vehículo. Si no puede mover el vehículo, informará sin demora a ATC.

3.- COMMUNICATIONS FAILURE AND ABNORMAL SITUATIONS IN THE MANOEUVRINGS AREA

Communications failure

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

- Departing aircraft:

If the aircraft is engaged in guided taxiing with a signalman, TWR shall contact with the signalman to guide the aircraft back to the parking position.

If the aircraft is taxiing to holding bay and the signalman has left the manoeuvring area, the aircraft shall continue via the assigned route until stop at the ATC clearance limit, taking extreme caution, where it shall hold position and wait for the arrival of a "FOLLOW ME" vehicle in order to be guided to the assigned stand or holding bay.

- Arriving aircraft:

If the aircraft has just landed, it shall hold position on vacating the runway via TWY HN-3/HS-3, at the stop bar corresponding to TWY A (A3 or A1 according to runway in use) and wait for the arrival of a "FOLLOW ME" vehicle in order to be guided to the assigned stand.

If the aircraft has ATC taxiing clearance, it will continue by the designated route until stopping at the limit of the ATC clearance, exercising extreme caution, where it will hold position and wait for the arrival of a "FOLLOW ME" vehicle, which will guide it to the assigned PRKG.

- Vehicle: In the event of radiotelephone communications failure with ATC when the driver of a vehicle is in the manoeuvring area, the general action procedure shall be:

Normally, the driver will leave the manoeuvring area, if they are in it, and then stop the vehicle, remaining in that position and awaiting the arrival of the assistance vehicle.

If the driver has any way of communicating with CEOPS, they shall inform that office of the situation and request help.

Uncertainty about the position in the manoeuvring area

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

- In situations where the pilot has doubts as to the position of the aircraft in the manoeuvring area, but recognises that the aircraft is on a runway, the pilot shall immediately notify ATC (including the last known position), vacating the runway as soon as possible, if they are able to locate a suitable nearby TWY, unless stated otherwise by ATC; and will then stop the aircraft.

- If the vehicle becomes disoriented in the manoeuvring area, ATC must be notified (including the last known position) and, unless ordered otherwise by ATC, it shall simultaneously evacuate the landing area, TWY or any other part of the manoeuvring area to a safe distance as soon as possible and stop the vehicle.

Loss of visual contact between mobile vehicles

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

Aircraft or vehicle breakdown

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

- Vehicle: will notify ATC of the occurrence (including the last known position) and, unless ordered otherwise by ATC, if possible, shall evacuate the manoeuvring area to a safe distance as soon as possible and stop the vehicle. If the vehicle cannot be moved, it must notify ATC without delay.

AUTORIZACIONES ATC

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

La torre podrá autorizar a las aeronaves con plan de vuelo VFR dotadas con transceptor a entrar y salir del CTR MÁLAGA siempre que lo hagan por los pasillos y sectores especialmente habilitados para ello. Ver AD 2-LEMG VAC 1.1.

OPERACIONES DE DESCENSO CONTINUO

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

ATC CLEARANCES

Tower may authorize, according to the "Reglamento de Circulación Aérea", local, test or instruction flights with VFR flight plan subject to authorization by the aerodrome authority.

Tower may clear aircraft with two-way radio and VFR flight plan to exit or enter the CTR MÁLAGA via the appropriate VFR corridors or sectors specially established. See AD 2-LEMG VAC 1.1.

CONTINUOUS DESCENT OPERATIONS

Depending on traffic conditions, and provided that it is not envisaged that it will be necessary to interrupt a descent, aircraft shall be cleared to proceed by a standard arrival (STAR) or by means of a "direct" type clearance to an intermediate fix of the STAR, to the IAF, to an intermediate approach fix or the IF, at the minimum altitude of the IAF or the IF of the instrument procedure (IAC) or the minimum ATC surveillance altitude of the sectors through which the direct route passes, whichever is the higher, so that the descent operation may be accomplished continuously.

OPERACIONES DE ARRASTRE DE CARTEL

No se aceptará el vuelo de aeronaves con arrastre de cartel en CTR MÁLAGA mientras en el aeropuerto se esté operando en CONFIGURACIÓN DOS PISTAS, pudiendo los interesados informarse de la configuración prevista o en vigor en el teléfono +34-952 048 628. Excepcionalmente, si se permite la operación entre los puntos visuales PE/PE-1 y PW/PW-1, (ver AD 2-LEMG VAC 1) en ambos sentidos de vuelo y previa autorización ATC con estas condiciones:

- Solicitarán autorización en frecuencia de LEMG DEP 118.455 C para volar dentro de CTR MÁLAGA, por línea de costa, a 1000 ft AGL-AMSL MAX, entre los puntos PE/PE-1 o entre los puntos PW/PW-1. (↔)
- En ningún momento se autorizará el cruce de pistas; si se requiere cruzar de este a oeste (o en sentido inverso), abandonarán CTR MÁLAGA por línea de costa hacia punto PE o PW y a partir de ahí, rodearán CTR MÁLAGA por espacio aéreo clase G. (↔)

El vuelo dentro de CTR MÁLAGA estaría sujeto a normativa aplicable a espacio aéreo clase D:

- Plan de vuelo.
- Autorización ATC.
- Radio Comunicación.

El vuelo fuera de CTR MÁLAGA, a ALT MAX 1000 ft AGL-AMSL, estaría sujeto a normativa correspondiente a espacio aéreo clase G. Además dentro de TMA SEVILLA, es obligatorio el uso de transpondedor.

BANNER TOWING OPERATIONS

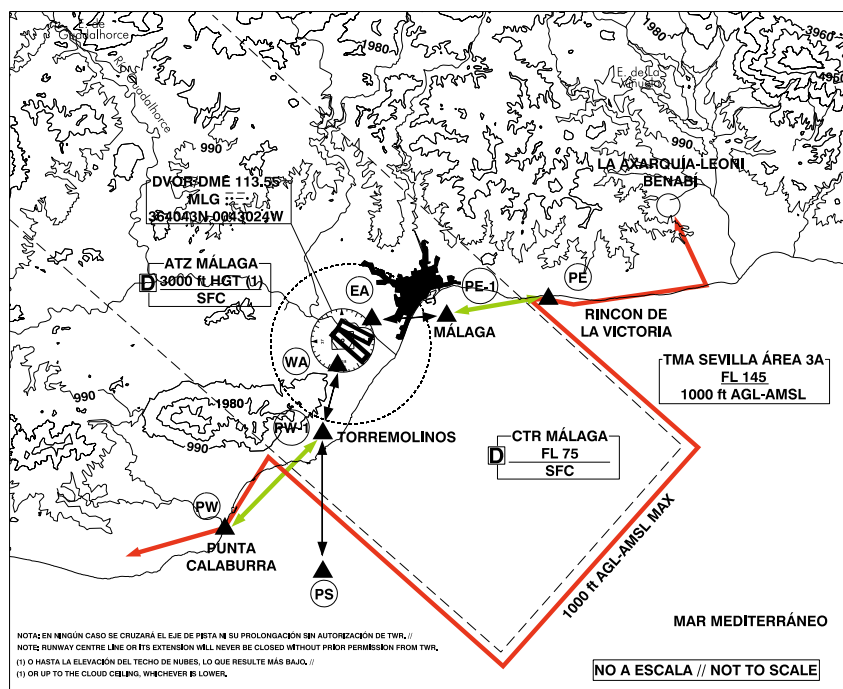
The flight of banner-towing aircraft will not be accepted within CTR MÁLAGA while the airport is operating in TWO RUNWAY CONFIGURATION, and interested parties may learn the envisaged or current configuration by calling +34-952 048 628. Exceptionally, operation is permitted between the visual points PE/PE-1 and PW/PW-1, (see AD 2-LEMG VAC 1) in either direction and subject to ATC clearance under these conditions:

- In LEMG DEP frequency 118.455 C will request authorization to fly within CTR MÁLAGA, by coast line, at 1000 ft AGL-AMSL MAX, between the PE/PE-1 points or between the PW/PW-1 points. (↔)
- At no time the crossing of runways will be authorized; if they need to cross from East to West (or in reverse), they will abandon CTR MÁLAGA by coast line to point PE or PW and from there, they would surround CTR MÁLAGA by class G airspace. (↔)

The flight within the CTR MÁLAGA would be subject to regulations applicable to class D airspace:

- Flight plan.
- ATC Authorization.
- Radiocommunication.

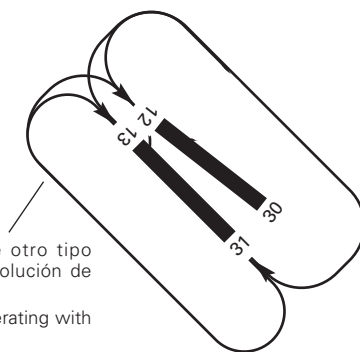
The flight outside CTR MÁLAGA, at ALT MAX 1000 ft AGL-AMSL, would be subject to regulations applicable to class G airspace. In addition, within TMA SEVILLA, the use of transponder is mandatory.



CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD

AD TRAFFIC CIRCUIT

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



23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

ADDITIONAL INFORMATION

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

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

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

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

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

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

RECOMENDACIONES GENERALES POR PRESENCIA DE AVES

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

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

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

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

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

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

MOVIMIENTOS DE AVES

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

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

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

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

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

Movimiento C: Desplazamiento de estorninos.

Movimiento D: Desplazamientos de gaviotas.

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

ZONAS DE CONCENTRACIÓN DE AVES

Zona 1: Concentración de estorninos.

Zona 2: Concentración de palomas.

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

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

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

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

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

GENERAL RECOMMENDATIONS ABOUT THE PRESENCE OF BIRDS

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

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

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

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

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

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

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

BIRD MOVEMENTS

The line thickness indicates the importance of the movements.

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

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

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

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

Movement C: Displacements of starlings.

Movement D: Displacements of gulls.

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

BIRD CONCENTRATION ZONES

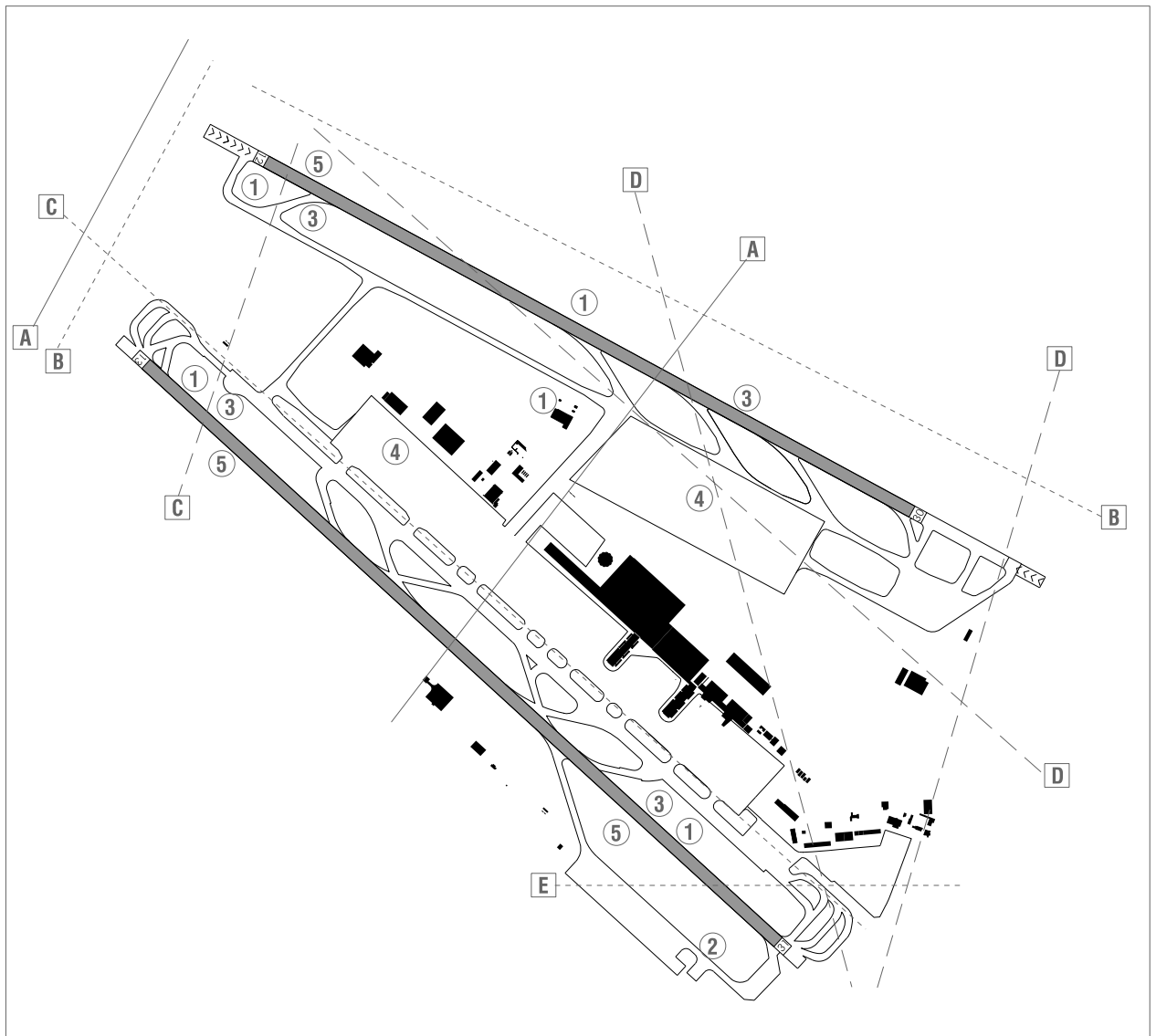
Zone 1: Concentration of starlings.

Zone 2: Concentration of pigeons.

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

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

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



→ 24. CARTAS RELATIVAS AL AERÓDROMO

CHARTS RELATED TO THE AERODROME

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

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

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

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

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

VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION

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

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

ILS Z RWY 13
ILS Y RWY 13

OBST	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Luces de aproximación // Approach lights	36°41'06.4"N	004°30'48.1"W	9	56
Luces de aproximación // Approach lights	36°41'06.3"N	004°30'48.1"W	9	56
Luces de aproximación // Approach lights	36°41'06.3"N	004°30'48.1"W	9	56
Luces de aproximación // Approach lights	36°41'06.3"N	004°30'48.2"W	9	56

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK