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

LEMH - MENORCA

2. DATOS GEOGRÁFICOS Y DE ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO

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

AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA

ARP: 395145N 0041307E. See AD 2-LEMH ADC.
Distance and direction from the city: 4.5 km SW.
Elevation: 92 m/303 ft.
Geoid undulation: 48.19 m ± 0.05 m (1).
Reference temperature: 29°C.
Low average temperature: 10°C.
Magnetic variation: 2°E (2020).
Annual change: 6.9'E.
AD administration: Aena.
Address: Aeropuerto de Menorca; 07712 Mahón (Menorca).
TEL: +34-971 157 000. **FAX:** +34-971 157 070.
AFTN: LEMH **E-mail:** mah.ejecutivo@aena.es
Approved traffic: IFR/VFR.
Remarks: (1) For all AD points.

3. HORARIO DE OPERACIÓN

Aeropuerto: V: 0500-2230; PS 25 MIN PPR.
I: 0600-2100; PS 45 MIN PPR.
Aduanas e Inmigración: HR AD.
Servicios médicos y de sanidad: No.
AIS/ARO: HR AD.
→ **Información MET:** HR AD PS 1 HR BFR.
ATS: V: 0445-2250, I: 0545-2120.
En caso de activación PPR: V: 0445-2315, I: 0545-2205.
Abastecimiento de combustible: HR AD.
Asistencia en tierra: HR AD.
Seguridad: HR AD.
Deshielo: No.
Observaciones: Horario de actividad del aeropuerto: V: 0445-2250, I: 0545-2120.
En caso de activación PPR: V: 0445-2315, I: 0545-2205.

OPERATIONAL HOURS

Airport: V: 0500-2230; PS 25 MIN PPR.
I: 0600-2100; PS 45 MIN PPR.
Customs and Immigration: HR AD.
Health and Sanitation: No.
AIS/ARO: HR AD.
MET briefing: HR AD PS 1 HR BFR.
ATS: V: 0445-2250, I: 0545-2120.
In the event of activation of PPR: V: 0445-2315, I: 0545-2205.
Fuelling: HR AD.
Handling: HR AD.
Security: HR AD.
De-icing: No.
Remarks: Airport hours of activity: V: 0445-2250, I: 0545-2120.
In the event of activation of PPR: V: 0445-2315, I: 0545-2205.

4. SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO

Instalaciones para el manejo de carga: Hasta 150 kg por bulto. Hasta 250 kg PPR.
Tipos de combustible: JET A-1, 100LL.
Tipos de lubricante: Aeroshell W100, Mobil OIL, Aerored BAN.
Capacidad de reabastecimiento: JET A1: 3 cisternas 40000 L, 37.8 L/s.
1 cisterna 20000 L, 18.9 L/s.
100LL: 1 cisterna 3000 L, 2.5 L/s.
Instalaciones para el deshielo: No.
Espacio disponible en hangar: Sí, ACFT MAX SPAN 20 m.
Instalaciones para reparaciones: No.
Observaciones: Es obligatorio disponer de agente de asistencia en tierra para todas las operaciones, incluidas las no comerciales, excepto vuelos hospital, SAR, emergencia y Estado. En las operaciones de llegadas los pasajeros y tripulantes deberán esperar la llegada de su agente de asistencia en tierra.

Agentes de handling de Aviación Comercial:

- AVIAPARTNER
TEL: +34-971 157 078
FAX: No
Móvil: No
E-mail: mah.ops@aviapartner.aero
SITA: MAHAOHX

- IBERIA
TEL: +34-971 369 202
FAX: No
Móvil: No
E-mail: mahkq004@iberia.es
SITA: MAHKQIB

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

Agentes de handling de Aviación General:

- AVIAPARTNER MENORCA FBO, SLU
TEL: +34-971 157 087
Móvil: +34-628 849 601
+34-672 748 082
E-mail: mah.executive@aviapartner.aero

⇄ - UNIVERSAL AVIATION SPAIN
Móvil: +34-654 420 907
+34-654 421 129
E-mail: mah@uvspain.com

HANDLING SERVICES AND FACILITIES

Cargo facilities: Up to 150 kg per package. Up to 250 kg PPR.
Fuel types: JET A-1, 100LL.
Oil types: Aeroshell W100, Mobil OIL, Aerored BAN.
Refuelling capacity: JET A1: 3 tanks 40000 L, 37.8 L/s.
1 tank 20000 L, 18.9 L/s.
100LL: 1 tank 3000 L, 2.5 L/s.
De-Icing facilities: No.
Hangar space: Yes, ACFT MAX SPAN 20 m.
Repair facilities: No.
Remarks: Use of a ground handling agent is mandatory for all operations, non-commercial operations included, except hospital, SAR, emergency and State flights. On arrival operations, passengers and crew must wait for their ground handling agent.

Commercial Aviation handling agents:

- AVIAPARTNER
TEL: +34-971 157 078
FAX: No
Mobile phone: No
E-mail: mah.ops@aviapartner.aero
SITA: MAHAOHX

- IBERIA
TEL: +34-971 369 202
FAX: No
Mobile phone: No
E-mail: mahkq004@iberia.es
SITA: MAHKQIB

Ramp agents may attend Commercial as well as General Aviation.

General Aviation handling agents:

- AVIAPARTNER MENORCA FBO, SLU
TEL: +34-971 157 087
Mobile phone: +34-628 849 601
+34-672 748 082
E-mail: mah.executive@aviapartner.aero

- UNIVERSAL AVIATION SPAIN
Mobile phone: +34-654 420 907
+34-654 421 129
E-mail: mah@uvspain.com

- UNITED AVIATION SERVICES, S.L.
TEL: +34-913 936 775 (OCC)
Móvil: +34-683 776 474 (H24)
E-mail: ops.mah@unitedaviation.es
ops@unitedaviation.es (OCC)
Web: www.unitedaviation.es

- UNITED AVIATION SERVICES, S.L.
TEL: +34-913 936 775 (OCC)
Mobile phone: +34-683 776 474 (H24)
E-mail: ops.mah@unitedaviation.es
ops@unitedaviation.es (OCC)
Web: www.unitedaviation.es

5. INSTALACIONES PARA LOS PASAJEROS

Hoteles: No.
Restaurante: Sí.
Transporte: Taxis, autobuses y coches de alquiler.
Instalaciones médicas: No.
Banco/Oficina Postal: No.
Información turística: Sí.
Observaciones: Ninguna.

PASSENGER FACILITIES

Hotels: No.
Restaurant: Yes.
Transportation: Taxis, buses and hire cars.
Medical facilities: No.
Bank/Post Office: No.
Tourist information: Yes.
Remarks: None.

6. SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

Categoría de incendios: 1 APR a 31 OCT: 8.
1 NOV a 31 MAR: 7. (1)

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

Tipos y cantidades de agentes extintores normalmente disponibles:

- Agente extintor principal: 6000 litros de espumógeno de tipo AFFF para uso en concentración del 6%, con una eficacia de nivel B.
- Agente extintor complementario: 750 Kg de polvo químico del tipo PK-80 para fuegos de tipo BC apto para extinguir incendios de líquidos, gases inflamables y fuegos eléctricos.

Retirada de aeronaves inutilizadas:

Toda aeronave que opere en el Aeropuerto debe garantizar el cumplimiento del "Procedimiento del Plan de Traslado de Aeronaves Inutilizadas" del Aeropuerto de Menorca.

Capacidades del equipamiento disponible por parte del Aeropuerto:

- Cojines neumáticos para levantamiento hasta 58 Tm.
- Patín para retirada de aviones ligeros (hasta 4 Tm.)
- Equipo Gontrailer con un carro recuperador de capacidad de carga/elevación 10 Tm y 100 Tm de capacidad de arrastre.
- Dolly de recuperación de aeronaves con una capacidad de carga/arrastre de hasta 30 Tm, con sus correspondientes eslingas de diferentes longitudes y resistencias, y barra de remolcado con una capacidad máxima de arrastre de 45 Tm.
- Cojines neumáticos para levantamiento hasta 40 Tm con sus correspondientes conectores, mangueras, compresor de inflado y accesorios de remolcado.

Medios Externos: Grúas de diferente capacidad máxima desde 35 Tm hasta 500 Tm, plataformas, camión grúa y camión porta-vehículos (2).

Datos de contacto local para operación de traslado de aeronaves inutilizadas:

Centro de Operaciones (CEOPS):
TEL: +34 971 157 236
e-mail: mahcepo@aena.es

Observaciones: (1) 8 a demanda (de acuerdo al procedimiento de protección de salvamento y extinción de incendios a demanda).

(2) Disponibilidad de equipos y tiempo de respuesta sujeta a disponibilidad de proveedores externos

RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

Fire category: 1 APR to 31 OCT: 8.
1 NOV to 31 MAR: 7. (1)

Rescue equipment: In accordance with the fire category published.

Types and quantities of extinguishers normally available:

- Main extinguishing agent: 6000 litres of AFFF foam for use at 6% concentration, with a Level B efficiency.
- Supplementary extinguishing agent: 750 kg of PK-80 type chemical powder for BC fires suitable for extinguishing liquid fires, flammable gases and electrical fires.

Removal of disabled aircraft:

All aircraft operating at the Airport shall guarantee compliance with the "Disabled Aircraft Transfer Plan Procedure" of Menorca airport.

Equipment capacities available through the Airport:

- Air-cushion systems for lifting up to 58 Tm.
- Skids to remove light aircraft (up to 4 Tm)
- Gontrailer equipment with a recovery trolley with a load/lift capacity of 10 Tm and a towing capacity of 100 Tm.
- Aircraft recovery dolly with a load/drag capacity of up to 30 Tm, with corresponding slings of different lengths and strengths and tow bar with a maximum towing capacity of 45 Tm.
- Air-cushion systems for lifting up to 40 Tm with corresponding connectors, hoses, compressor and towing accessories.

External Equipment: Cranes with different maximum capacities from 35 Tm to 500 Tm, platforms, truck cranes and vehicle carriers (2).

Local contact details for disabled aircraft transfer operations:

Operations Centre (CEOPS):
TEL: +34 971 157 236
E-mail: mahcepo@aena.es

Remarks: (1) 8 on demand (in accordance with the procedure for requesting rescue and fire fighting protection on demand).

(2) Equipment and response times 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.

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.

8. DETALLES DEL ÁREA DE MOVIMIENTO

Plataforma: Superficie: Hormigón.
Resistencia: Gate D: PCN 70/F/B/W/T.
Zona Sur: PCN 65/R/C/W/T.
Zona Norte: PCN 43/R/A/W/T.
Aviación General: PCN 25/F/D/W/T.

Calles de rodaje: Anchura: 23 m, EXC:
C y F: 28 m;
T: 45 m.
Superficie: Asfalto.
Resistencia: A1: PCN 69/F/C/W/T.
A2 y F: PCN 150/F/A/W/T.

MOVEMENT AREA DETAILS

Apron: Surface: Concrete.
Strength: Gate D: PCN 70/F/B/W/T.
South area: PCN 65/R/C/W/T.
North area: PCN 43/R/A/W/T.
General Aviation: PCN 25/F/D/W/T.

Taxiways: Width: 23 m, EXC:
C and F: 28 m;
T: 45 m.
Surface: Asphalt.
Strength: A1: PCN 69/F/C/W/T.
A2 and F: PCN 150/F/A/W/T.

C: PCN 31/F/A/W/T.
D: PCN 114/F/A/W/T.
E: PCN 89/F/A/W/T.
J: PCN 59/F/A/W/T.
NL y NR: PCN 119/F/A/W/T.
T: PCN 66/F/D/W/T.

Posiciones de comprobación: **Altímetro:** Plataforma ELEV 85 m/279 ft
VOR: No.
INS: Ver AD 2-LEMH PDC.

Observaciones: Ninguna.

C: PCN 31/F/A/W/T.
D: PCN 114/F/A/W/T.
E: PCN 89/F/A/W/T.
J: PCN 59/F/A/W/T.
NL and NR: PCN 119/F/A/W/T.
T: PCN 66/F/D/W/T.

Check locations: Altimeter: Apron ELEV 85 m/279 ft
VOR: No.
INS: See AD 2-LEMH PDC.

Remarks: None.

9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUÍA DE RODAJE

Sistema de guía de rodaje: Letreros de prohibida la entrada, letreros de instrucciones obligatorias, indicador de emplazamiento iluminado, sistema de guía visual de atraque, puntos de espera de la pista, barras de parada, puestos de estacionamiento y área anterior al umbral.

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

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

Observaciones: Ninguna.

TAXIING GUIDANCE SYSTEM AND MARKINGS

Taxiing guidance system: NO ENTRY signs, mandatory instructions signs, lighted location indicator, visual docking guidance system, runway-holding position, stop bars, stands and pre-threshold area.

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

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

Remarks: None.

10. OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO

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

Ver Item 10 y apartado Conjunto de Datos.

Observaciones: Ver AD 2-LEMH AOC.

AERODROME OBSTACLES

Obstacles which penetrate Approach, Take-off climb, Inner Horizontal, Conical, Circuit and Transitional Surfaces contained in Annex 14 of ICAO; and areas 2 and 3 contained in Annex 15 of ICAO:

See Item 10 and Data Sets section.

Remarks: See AD 2-LEMH AOC.

11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO

Oficina MET: Menorca EMAe.

HR: HR AD PS 1 HR BFR. Fuera de este horario se emitirá METAR AUTO semihorario.

METAR: Semihorario.

TAF: 24 HR.

TREND: No.

Información: En persona y telefónica.

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

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

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

Dependencia ATS atendida: TWR, APP.

Información adicional: Valencia OMAe (LEVA): H24; TEL: +34-963 690 750. Menorca EMAe: HR AD; TEL: +34-971 361 545.

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

METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED

MET office: Menorca EMAe.

HR: HR AD PS 1 HR BFR. Outside this schedule, a half-hourly METAR AUTO will be issued.

METAR: Half-hourly

TAF: 24 HR.

TREND: No.

Briefing: In person and by telephone.

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

Charts: Significant forecast and wind and temperature in altitude maps.

Supplementary equipment: Lightning and clouds image and radar information display.

ATS unit served: TWR, APP.

Additional information: Valencia OMAe (LEVA): H24; TEL: +34-963 690 750. Menorca EMAe: HR AD; TEL: +34-971 361 545.

Remarks: Aerodrome climatological summary available. Aerodrome warnings.

→ 12. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA

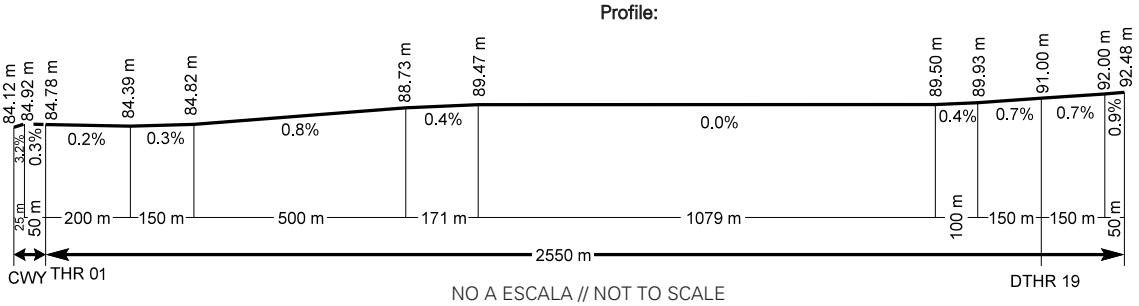
RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

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
01 (1)	009.00° GEO 007° MAG	2550 x 45	395104.53N 0041258.76E	THR: 84.8 m / 278 ft TDZ: 86.6 m / 284 ft	No	75 x 150	2510 x 300 (3)	No	240 x 150	RWY: ASPH PCN 76/F/B/W/T SWY: No
19 (2)	189.00° GEO 187° MAG	2550 x 45	395219.79N 0041314.23E	THR: 91.0 m / 299 ft TDZ: 91.0 m / 299 ft	No	75 x 150	2710 x 300 (3)	No	90 x 150	RWY: ASPH PCN 76/F/B/W/T SWY: No

Observaciones: (1) Los últimos 200 m de la RWY 01 no son útiles ni para despegues ni aterrizajes.
Coordenadas extremo RWY 01: 395226.20N 0041315.54E.
(2) THR RWY 19 desplazado 200 m.
(3) Terreno vegenal.

Remarks: (1) The last 200 m of RWY 01 are not usable for take-off and landing.
RWY 01 end coordinates: 395226.20N 0041315.54E.
(2) THR RWY 19 displaced 200 m.
(3) Grass soil.

Perfil: **Profile:**



NO A ESCALA // NOT TO SCALE

13. DISTANCIAS DECLARADAS / DECLARED DISTANCES

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
01	2350 (1)	2425 (1)	2350 (1)	2350 (1)
19	2550	2625	2550	2350

Observaciones: (1) Debido a que los últimos 200 m no son útiles para aterrizajes ni despegues.

Remarks: (1) This is because the last 200 m are not available for take-off and landing.

14. ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA / APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

Pista: 01.
Aproximación: Precisión CAT I, 900 m. LIH. Luces de identificación de umbral.
PAPI (MEHT): 3° (16.79 m/55 ft). (1)
Umbral: Verdes con barras de ala.
Zona de toma de contacto: No.
Eje pista: 2550 m: 1650 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH. (2)
Distancia entre luces: 15 m.
Borde de pista: 2550 m: 1950 m blancas + 600 m amarillas. LIH. (2)
Distancia entre luces: 50 m.
Extremo de pista: Rojas.
Zona de parada: No.
Observaciones: (1) PAPI no apto para su utilización por las aeronaves A333, A340 y B747.
(2) Los últimos 200 m no son útiles ni para despegues ni aterrizajes. Luces indicadoras de calle de salida rápida.

Runway: 01.
Approach: Precision CAT I, 900 m. LIH. Threshold identification lights.
PAPI (MEHT): 3° (16.79 m/55 ft). (1)
Threshold: Green with wing bars.
Touchdown zone: No.
Runway centre line: 2550 m: 1650 m white + 600 m white and red + 300 m red. LIH. (2)
Distance between lights: 15 m.
Runway edge: 2550 m: 1950 m white + 600 m yellow. LIH. (2)
Distance between lights: 50 m.
Runway end: Red.
Stopway: No.
Remarks: (1) PAPI is not suitable for use by aircraft A333, A340 and B747.
(2) The last 200 m are not usable for take-off and landing. Rapid exit taxiway indicator lights.

Pista: 19.
Aproximación: Precisión CAT I, 900 m. LIH. Luces de identificación de umbral.
PAPI (MEHT): 3° (18.59 m / 61 ft). (1)
Umbral: Verdes con barras de ala.
Zona de toma de contacto: No.
Eje pista: 2550 m: 200 m sin luces + 1450 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH.
Distancia entre luces: 15 m.
Borde de pista: 2550 m: 200 m rojas + 1750 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.
(1) PAPI no apto para su utilización por la aeronave B747.

Runway: 19.
Approach: Precision CAT I, 900 m. LIH. Threshold identification lights.
PAPI (MEHT): 3° (18.59 m / 61 ft). (1)
Threshold: Green with wing bars.
Touchdown zone: No.
Runway centre line: 2550 m: 200 m without lights + 1450 m white + 600 m white and red + 300 m red. LIH.
Distance between lights: 15 m.
Runway edge: 2550 m: 200 m red + 1750 m white + 600 m yellow. LIH.
Distance between lights: 50 m.
Runway end: Red.
Stopway: No.
Remarks: Rapid exit taxiway indicator lights.
(1) PAPI is not suitable for use by aircraft B747.

15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA / OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

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

ABN/IBN: No.
WDI: 1 near THR 01, 1 near THR 19, 1 near ARP. LGTD.
TWY lighting: Centre line, except aircraft stand taxilanes on apron.
Apron lighting: Floodlighting poles, edge (reflective markers).
Secondary power supply: Engine generators that provide a maximum switch-over (light) time of 15 seconds for all the lighting systems and uninterrupted power supply systems that provide a maximum switch-over (light) time of 1 second for all critical lighting systems.
Remarks: None.

16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS / HELICOPTER LANDING AREA

Situación:
– FATO: RWY 01/19. Ver casilla 12.
Elevación: Ver casilla 12.
Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización:
– FATO: RWY 01/19: Ver casilla 12.
– Rodaje en tierra: Calles de rodaje: Ver casilla 8.
– Estacionamiento: Plataforma: Ver PDC 1.
– Tipo de superficie: Ver casillas 8 y 12.
– Resistencia: Ver casillas 8 y 12.
– Señalización: Ver casilla 9.
Orientación: Ver casilla 12.
Distancias declaradas: Ver casilla 13.
Iluminación: Ver casilla 14.
Observaciones: Ninguna.

Position:
– FATO: RWY 01/19. See item 12.
Elevation: See item 12.
Dimensions, surface, maximum weight, marking:
– FATO: RWY 01/19: See item 12.
– Ground taxiing: Taxiways: See item 8.
– Stand: Apron: See PDC 1.
– Type of surface: See items 8 and 12.
– Strength: See items 8 and 12.
– Marking: See item 9.
Direction: See item 12.
Declared distances: See item 13.
Lighting: See item 14.
Remarks: None.

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 MENORCA (RMZ (1)) Círculo de 5 NM de radio centrado en ARP. // Circle radius 5 NM centred on ARP.	1000 ft AGL SFC	D	MENORCA TWR ES/EN	1850 m/6000 ft
ATZ MENORCA (RMZ (1)) Círculo de 8 km de radio centrado en ARP (2). // Circle radius 8 km centred on ARP (2).	1000 ft HGT (3) SFC	D	MENORCA TWR ES/EN	
	3000 ft HGT (3) 1000 ft HGT	A		
MENORCA RMZ Porción del círculo de 20 NM centrado en DVOR/DME MHN incluida en TMA PALMA. // Portion of the circle of radius 20 NM centred in DVOR/DME MHN inside TMA PALMA.	6000 ft AMSL 1000 ft AGL	G (4)	Ninguno // None ES	

Observaciones: (1) En los períodos de tiempo fuera del horario ATS publicado, el espacio aéreo pasará a ser de clase G (RMZ), no habrá unidad responsable y el idioma empleado será el español.
(2) O la visibilidad horizontal, lo que resulte inferior.
(3) O hasta la elevación del techo de nubes, lo que resulte más bajo.
(4) Sólo disponible fuera del horario ATS publicado para el aeropuerto de Menorca (RMZ).

Remarks: (1) During periods outside the published ATS schedule, the airspace will become class G (RMZ), there will be no responsible unit and Spanish language shall be used.
(2) Or the ground visibility, whichever is lower.
(3) Or up to the clouds ceiling, whichever is lower.
(4) Avaliable only outside the ATS hours published for Menorca airport (RMZ).

18. INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN ATS — ATS COMMUNICATION FACILITIES

Servicio Service	Distintivo llamada Call sign	FREQ	HR	Observaciones Remarks
APP	Menorca APP	119.655 C	HR ATS	APP/L
TWR	Menorca TWR	118.205 C	HR ATS	BACK UP
		119.655 C	HR ATS	
		121.500 MHz	HR ATS	EMERG
		121.755 C	HR ATS	GMC
		257.800 MHz	HR ATS	MIL
		243.000 MHz	HR ATS	EMERG
ATIS	Menorca Information	129.155 C	HR ATS	
D-ATIS	Menorca Information	NIL	HR ATS	Suministro de información ATIS mediante enlace de datos. // Provision of ATIS information via data link.
Información // Information	Palma CONTROL	128.350 MHz	Fuera // Out HR ATS	Información de vuelo a solicitud. // Flight information on request.
No	No	119.655 C	Fuera // Out HR ATS (1)	Sólo comunicaciones aire-aire. // Only air-air communications.

(1) Fuera del horario ATS las tripulaciones operarán de acuerdo a lo establecido en ENR 1.4 RMZ, en la frecuencia aire-aire 119.655 C y en idioma Español. // Outside ATS hours, aircrews shall operate in accordance with the provisions of ENR 1.4 RMZ, on the air-air frequency 119.655 C and in Spanish.

19. RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIZAJE — RADIO NAVIGATION & LANDING FACILITIES

Instalación (VAR) Facility (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas Coordinates	ELEV DME	Observaciones Remarks
DVOR (2°E)	MHN	112.600 MHz	H24	395149.0N 0041258.7E		
DME	MHN	CH 73X	H24	395149.1N 0041258.1E	90 m	
NDB (2°E)	MN	344.000 kHz	H24	395011.3N 0041247.8E		COV 60 NM.
LOC 01 (2°E)	IMH	110.300 MHz	H24	395240.2N 0041318.4E		007° MAG/ 638 m FM THR 19.
ILS CAT I						
GP 01		335.000 MHz	H24	395115.2N 0041255.8E		3°; RDH 15.85 m; a // at 314 m FM THR 01 & 120 m FM RCL a la izquierda en el sentido de APCH // to the left on APCH direction. FM 10 NM pueden no recibirse indicaciones de FLY-UP a fondo de escala BLW GP a partir de 4° a la izquierda del RCL // FM 10 NM full FLY-UP indications may not be received BLW GP beyond 4° left of RCL.
ILS/DME 01	IMH	CH 40X	H24	395115.2N 0041255.8E	87 m	REF DME THR 01.
LOC 19 (2°E) ILS CAT I	MAO	111.500 MHz	H24	395059.1N 0041257.6E		187° MAG / 171 m FM THR 01. COV 25 NM.
GP 19		332.900 MHz	H24	395209.3N 0041307.6E		3°; RDH 15.1 m; a // at 343 m FM THR 19 & 106 m FM RCL a la derecha en el sentido de APCH // to the right on APCH direction.
ILS/DME 19	MAO	CH 52X	H24	395209.3N 0041307.6E	93 m	REF DME THR 19.

20. REGLAMENTACIÓN LOCAL

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

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

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

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

OPERACIÓN DE AERONAVES DE LETRA DE CLAVE E-IV

1. GENERALIDADES

Los análisis de riesgos realizados acreditan que el aeropuerto de Menorca garantiza suficientemente el nivel de seguridad operacional requerido para la operación de aeronaves de letra de clave E-IV.

Para que una aeronave de letra de clave E-IV pueda operar es obligatoria la solicitud previa de parte de la Compañía Aérea o el Agente Handling y una autorización explícita por parte del Centro de Operaciones del Aeropuerto.

2. PROCEDIMIENTOS DE OPERACIÓN

A) Llegadas:

Abandono de pista por la TWY F o NL (RWY 01 en uso), o por la TWY C o A1 (RWY 19 en uso). Rodaje por la TWY T para acceder a plataforma por la gate D.

B) Salidas:

Una vez realizado el retroceso aproando hacia el Sur, se saldrá de plataforma por la gate D y se rodará por la TWY T hasta el punto de espera correspondiente, A1 (RWY 01 en uso) o T1 (RWY 19 en uso).

Posteriormente y una vez autorizados por ATC, se accederá a pista por A1 (RWY 01 en uso) o por NL (RWY 19 en uso).

C) Estacionamiento:

Este tipo de aeronaves empleará el PRKG 23.

3. RESTRICCIONES

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

4. PRESENCIA SIMULTÁNEA DE DOS AERONAVES DE LETRA DE CLAVE E-IV

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

PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE

PROCEDIMIENTO DE RODAJE EN PLATAFORMA

1. Al solicitar la puesta en marcha, los pilotos notificarán el puesto de estacionamiento que ocupan.

LOCAL REGULATIONS

The tower may clear, in accordance with the "Reglamento de Circulación Aérea" (Air Traffic Regulations), local, test or instruction flights with a VFR flight plan provided they have an appropriate authorisation from the aerodrome authority.

Tower may clear aircraft with a VFR flight plan and having two way radio, to depart or enter the TMA and CTR via the VFR corridors and sectors specially established for this purpose (see AD 2-LEMH VAC 1.1).

RWY 19 has a single runway-holding position designated as T1 and located on the TWY T.

Aircraft that carry out operations under IFR flight rules for urgent medical assistance outside the published ATS schedule have priority over the operation of any other aircraft, unless safety reasons dictate otherwise.

OPERATION OF CODE LETTER E-IV AIRCRAFT

1. GENERAL

The risk analyses carried out have accredited that Menorca airport can offer sufficient guarantees of the level of operational safety required for the operation of code letter E-IV aircraft.

For code letter E-IV aircraft operations, the Air Carrier or Handling Agent must place the request in advance as well as obtain explicit clearance from the Airport Operations Centre.

2. OPERATIONAL PROCEDURES

A) Arrivals:

Vacate the runway via TWY F or NL (RWY 01 in use), or via TWY C or A1 (RWY 19 in use). Taxi via TWY T to access the apron by gate D.

B) Departures:

After push-back nosing towards the South, the aircraft shall exit the apron by gate D and taxi via TWY T up to the corresponding holding position, A1 (RWY 01 in use) or T1 (RWY 19 in use).

Subsequently, and once cleared by ATC, it will access the runway via A1 (RWY 01 in use) or via NL (RWY 19 in use).

C) Parking:

This type of aircraft will use PRKG 23.

3. RESTRICTIONS

– These aircraft shall taxi at low speed, with engines idling, and whenever possible and in the case of four-engine aircraft, with the external engines turned off.
– On the apron, guidance will always be provided to these aircraft.
– When a code letter E-IV aircraft, of wingspan greater than 60.3 m, is using or is going to use PRKG 23, PRKG 14, 16 and 21 shall be unavailable.
– As there is less than 4.5 m between the outer main gear wheel of code letter E-IV aircraft and the edge of the taxiway, this aircraft type should oversteer as far as possible when manoeuvring in the following zones:
  - Turns to exit runway:
    • RWY 19 to TWY: A1, D and E.
    • RWY 01 to TWY: D, E and NL.
  - Turns to enter runway:
    • NL to RWY 19.
  - Turns on taxiway until apron gate D:
    • C to T.
    • E to T.
    • T to gate D (from both directions of T).
  - Turns from apron gate D to taxiway:
    • Gate D to T (to both directions of T).
    • T to A1.
    • T to NL.

4. SIMULTANEOUS PRESENCE OF TWO CODE LETTER E-IV AIRCRAFT

– PRKG 14, 16 and 19 shall be out of service and the largest aircraft permitted at the PRKG 12 shall be limited to a B738.
– PRKG 21 shall be assigned to the aircraft of lower wingspan.
– The "FOLLOW ME" vehicle will provide guidance to aircraft to be parked at PRKG 23, 21 and 12.

STANDARD TAXIING PROCEDURES

TAXIING PROCEDURE ON APRON

1. Pilots shall report the stand number when they request start-up.

2. Evitar colisiones con otras aeronaves u obstáculos es responsabilidad de:
   - los pilotos en rodaje en plataforma;
   - las compañías de asistencia en tierra durante la maniobra de retroceso.
3. A menos que el ATC indique lo contrario:
   - Con la RWY 01 en uso, las aeronaves harán su entrada a plataforma por las gates E o J y la salida por la gate D.
   - Con la RWY 19 en uso, las aeronaves harán su entrada a plataforma por las gates D o E y la salida por la gate J.
4. Las aeronaves deberán estar listas para el retroceso remolcado o rodaje dentro de los 5 minutos siguientes a la hora aprobada de puesta en marcha, en caso contrario el piloto deberá informar al ATC.
5. A menos que ATC indique lo contrario, las maniobras de retroceso se efectuarán aproando al:
   - norte con la RWY 19 en servicio,
   - sur con la RWY 01 en servicio.

   A excepción de los PRKG 21 y 23, donde se deberá aproar siempre al sur y en el PRKG 01, donde se deberá aproar siempre al norte.
6. Las autorizaciones e instrucciones del ATC deberán ser colacionadas.
7. Únicamente se prestará el servicio de guiado mediante vehículo "SÍGAME" a los puestos de estacionamiento de Aviación General y en las que el sistema de guía de atraque visual esté U/S.

   También se realizará el servicio de guiado tanto a petición de TWR, como a requerimiento del piloto, o en casos excepcionales como LVP en vigor.

   TWR facilitará el número del puesto de estacionamiento al piloto de la aeronave.
8. Se limita a potencia de ralentí la potencia máxima permitida en la maniobra de entrada/salida de puesto de estacionamiento y rodaje en plataforma.

INTERCAMBIO DE DATOS CON NMOC – ADVANCED ATC TWR

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

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

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

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

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

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

2. Collision avoidance with other aircraft or obstacles is the responsibility of:
   - pilots when taxiing on the apron;
   - the ground handling companies during push-back manoeuvres.
3. Unless ATC advises otherwise:
   - With RWY 01 in use, aircraft shall enter the apron by gates E or J and vacate by gate D.
   - With RWY 19 in use, aircraft shall enter the apron by gates D or E and vacate by gate J.
4. Aircraft must be ready for towed push-back or taxiing within the next 5 minutes from the approved start-up time; pilots shall contact ATC if otherwise.
5. Unless ATC advises otherwise, push-back manoeuvres shall be carried out nosing to:
   - the North with RWY 19 in use,
   - the South with RWY 01 in use.

   With the exception of PRKG 21 and 23, where nosing should always be towards the South and in PRKG 01, where nosing should always be towards the North.
6. ATC clearances and instructions must be read back.
7. Guidance service by means of a "FOLLOW ME" vehicle shall only be provided to the General Aviation stands and to those whose visual docking guidance system is U/S.

   Guidance service shall also be provided both by request of TWR and by request of the pilot, or in exceptional cases by LVP in force.

   TWR shall provide the stand number to the pilot of the aircraft.
8. Maximum power is limited to the maximum idle speed during entry/exit manoeuvres from the stand and taxiing on the apron.

EXCHANGE OF DATA WITH NMOC – ADVANCED ATC TWR

The airport of Menorca exchanges information for departure flights by applying the Advanced ATC TWR procedures.

Message exchanges from the local system to the ATM network uses the European standard for A-CDM airports, using the following message types:

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

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

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

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

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

SIMULTANEOUS CAPACITY RESTRICTIONS IN RUNWAY-HOLDING POSITIONS A1 AND A2

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

LIMITACIONES DE RODAJE

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

TAXIING RESTRICTIONS

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

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

(1) Permitido para aeronaves de letra de clave E-IV conforme a procedimiento de operación de aeronaves de clave superior.
(1) Permitted for code letter E-IV aircraft in accordance with the operational procedure for higher code letter aircraft.

RESTRICCIONES A LOS PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

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

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

RESTRICTIONS TO STANDS

The commercial aviation apron is limited to aircraft with a wingspan equal to or above 52 m, except in the following cases:

– Code letter E-IV aircraft will enter and leave the apron through gate D and will use PRKG 23. Also, if the wingspan is greater than 60.3 m, PRKG 14, 16 and 21 (see AD 2-LEMH PDC) may not be used.

AVIACIÓN GENERAL Y DE NEGOCIOS

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

GENERAL AND BUSINESS AVIATION

It is mandatory for all General and Business aviation operations to require the services of a ground handling agent.

OPERACIÓN DE HELICÓPTEROS

1. GENERALIDADES

El procedimiento afecta exclusivamente a la operación de todo helicóptero que no disponga de carta de exención en los términos prescritos en el SERA artículo 4 y RD 552/14 Capítulo VIII.

Todos los helicópteros realizan las aproximaciones y los despegues de la misma manera que las aeronaves de ala fija. En estos casos, los helicópteros aproximan hacia la RWY 01 o 19 (en función de las condiciones meteorológicas) puesto que la FATO definida coincide con la pista.

En el caso de ser helicópteros con tren de ruedas, toman tierra en la misma pista en virtud de tener declarada una TLOF coincidente con la FATO. Ya en tierra ruedan hasta el puesto de estacionamiento de conformidad con el presente procedimiento. En caso de tener patín, las aeronaves aproximan a la FATO y una vez alcanzado el vuelo estacionario, realizan rodaje aéreo hasta el puesto de estacionamiento de conformidad con el presente procedimiento. Para las operaciones de salida se opera de igual manera.

En el aeropuerto de Menorca no se habilitan rutas de desplazamiento aéreo.

2. DESCRIPCIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE RODAJE

En el aeropuerto de Menorca, al no estar definida una zona específica para ello, aquellos helicópteros cuyos operadores no cuenten con carta de exención, han de ser tratados como aeronaves de ala fija y serán autorizados por ATC a despegar y a aterrizar en la pista de vuelo.

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

A menos que ATC lo indique de otra manera, los helicópteros abandonarán la RWY 01/19 por la TWY D y harán su entrada en plataforma por la gate D. La salida la efectuarán, salvo que reciban instrucciones de ATC en otro sentido, por la gate D, rodando por la TWY T hasta el punto de espera de la pista en servicio.

3. LIMITACIONES AL RODAJE

Cualquier helicóptero puede hacer uso de cualquiera de las calles de rodaje anteriormente indicadas, con independencia de que realicen el rodaje en tierra o aéreo, siempre que cumplan con los anchos de las rutas de rodaje definidas, así como con las dimensiones del puesto de estacionamiento asignado y su área de seguridad.

Todos los helicópteros serán guiados por el vehículo "SÍGAME" a su entrada en plataforma hasta el puesto de estacionamiento.

OPERATION OF HELICOPTERS

1. GENERAL

The procedure only affects operations by all helicopters that do not have a letter of exemption in the terms set forth in SERA Article 4 and RD 552/14, Chapter VIII.

All helicopters shall conduct approaches and take-offs in the same way as fixed-wing aircraft. In these cases, helicopters approach RWY 01 or 19 (depending on weather conditions), as the FATO defined coincides with this runway.

In cases of helicopters with wheel gear, these touch down on the runway itself, because a TLOF has been declared that coincides with the FATO. Once on the ground, they taxi up to the stand in accordance with the present procedure. In cases of helicopters with skis, the aircraft approach the FATO and, once hovering, they carry out air taxiing up to the stand in accordance with the present procedure. For departure operations, they operate the same way.

At Menorca airport, air movement routes are not enabled.

2. DESCRIPTION OF TAXIING PROCEDURE

At Menorca airport, as no specific zone for this is defined, those helicopters whose operators do not hold a letter of exemption must be treated as fixed-wing aircraft, and will be cleared by ATC to take-off or land on the flight runway.

Taxiing shall be carried out via the taxiways which are also allocated for use by fixed-wing aircraft, and this may be air or ground taxiing, depending on the type of helicopter.

Unless ATC should indicate otherwise, helicopters will vacate RWY 01/19 via TWY D and enter the apron by gate D. Exit, unless instructions to the contrary are received from ATC, shall be by gate D, taxiing via TWY T up to the holding position of the runway in service.

3. LIMITATIONS ON TAXIING

Any helicopter may make use of any of the taxiways indicated above, irrespective of whether it taxis by air or ground, always provided that it complies with the widths of the taxiing routes defined, as well as the dimensions of the assigned stand and its safety zone.

All helicopters shall be guided by a "FOLLOW ME" vehicle from their entry to the apron up to the stand.

NOTIFICACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL

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

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… implicados).
- Empresas involucradas.
- Descripción de los hechos.
- Cualquier otro dato que se considere relevante (ej: condiciones de iluminación, meteorológicas, fase de la operación como despegue/aterrizaje/escala, estado del pavimento …).

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

mah.seguridadoperacional@aena.es

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

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

lecp.safety@enaire.es

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 … involved).
- Companies implicated.
- Description of the facts.
- Any other data considered relevant (e.g. lighting conditions, weather, phase of the operation such as takeoff/landing/stopover, pavement conditions …).

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

mah.seguridadoperacional@aena.es

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

On the specific instance of safety reports related with the air traffic control service provider (manoeuvring area, flight phases and ATS airspace) these may be sent to the e-mail address:

lecp.safety@enaire.es

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

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

mah.ejecutivos@aena.es

facilitando la siguiente información:

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

PROCEDURE FOR REQUESTING RESCUE AND FIRE FIGHTING PROTECTION ON DEMAND FROM 1 NOVEMBER TO 31 MARCH

Any operator who wishes to operate at Menorca airport with category higher than 7, from 1 November to 31 March, will have to request this from the airport at least 3 days in advance of the scheduled date of arrival, by e-mail to:

mah.ejecutivos@aena.es

facilitating the following information:

- Request for operation with an aircraft of category higher than 7.
- Programmed aircraft model.
- Scheduled date and time of arrival.
- Scheduled date and time of departure.
- Handling agent engaged at the airport.

VUELOS DE ASISTENCIA MÉDICA URGENTE FUERA DE HORARIO ATS

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

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

1. AERONAVES QUE LLEGAN

La tripulación notificará a PALMA TACC cualquier variación en la ETA superior o igual a tres minutos.

La tripulación notificará a PALMA TACC la pista que desea utilizar para el aterrizaje. También notificará el procedimiento instrumental de aproximación que desea elegir, en función de las radioayudas disponibles, entre los siguientes:

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

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

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

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

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

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

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

URGENT MEDICAL ASSISTANCE FLIGHTS OUTSIDE ATS HOURS

Operations under instrument flight rules (IFR) for urgent medical assistance are permitted, including the transfer of organs for transplant, when immediate and fast transport is required outside the ATS schedule published by Menorca airport and they shall be carried out as per the procedures of this section.

Companies that need to carry out this procedure should apply for the corresponding clearance from the Management of Menorca airport.

1. ARRIVING AIRCRAFT

The crew shall notify PALMA TACC about any variation in the ETA that is equal to or more than three minutes.

The crew shall notify PALMA TACC about the runway they want to use for landing. They shall also report the instrument approach procedure they wish to use, according to the radio aids available, which include the following:

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

(1) The south-east portion of the primary protection area for the missed approach section of this manoeuvre defined by timing, is not within the airspace assigned to Menorca airport outside the operational hours of LEMH TWR.

(2) The south-east portion of the primary protection area for the missed approach section of these manoeuvres, is not within the airspace assigned to Menorca airport outside the operational hours of LEMH-TWR.

PALMA TACC shall clear the urgent medical assistance flight for the STAR leading to the IAF of the selected instrument procedure. It shall also indicate the time when the aerodrome is ready to receive the operation.

After, and only after, receiving confirmation that the airport is ready and that the Control Service has terminated, the crew shall inform PALMA TACC of the time of commencement of the selected instrument approach, and at that moment they shall receive the frequency change message from PALMA TACC.

The crew shall notify Menorca airport of the termination of the flight.

In the event of a missed approach manoeuvre, the crew shall report this on the air-air frequency 119.655 C; and shall then contact PALMA TACC or Menorca airport as soon as possible to report intentions.

2. AERONAVES QUE SALEN

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

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

Las SID disponibles para este procedimiento son:

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

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

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

LECP proporcionará asistencia radar cuando la aeronave alcance 6000 ft.

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

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

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

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

3. PROCEDIMIENTO DE RODAJE

3.1 Llegadas

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

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

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

3.2 Salidas

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

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

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

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

4. PROCEDIMIENTO DE FALLO DE RADIO

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

5. PROCEDIMIENTO DE PARALIZACIÓN DE OPERACIONES

5.1 Llegadas

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

5.2 Salidas

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

VUELOS DE ENTRENAMIENTO

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

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

2. DEPARTING AIRCRAFT

The crew shall contact Menorca airport before starting up engines.

The crew shall inform the aerodrome about the selected runway and SID from the ones available for departures, along with the ETD.

The SID available for this procedure are:

- MENORCA RWY 01 MAMEB1C (AD 2-LEMH SID 1.1); or
- MENORCA RWY 19 MAMEB1D (AD 2-LEMH SID 2.1).
- The note in this aeronautical information publication referring to the fact that the SID via MAMEB "only available for traffic with destination Palma de Mallorca AD", is not applicable to this procedure.

Exclusively in those cases where DVOR/DME MHN is out of service, the crew may choose one of the Contingency Departures published in AD 2-LEMH SID 1.4 (RWY 01) with a minimum gradient of 9.0% until they clear 6000 ft, or AD 2-LEMH SID 2.4 (RWY 19) with a minimum gradient of 11.1% until they clear 6000 ft.

In the event they cannot comply with the gradients indicated, they shall notify Palma ACC to receive instructions; if communication is not possible, they shall circle over the AD, climbing to the altitude cleared.

LECP will provide radar assistance when the aircraft reaches 6000 ft.

The crew shall request clearance for entry into controlled airspace from PALMA TACC, which message shall state the point from which the Control Service commences, the level, pass time and SSR discrete code.

Once the take-off operation is completed, the crew shall contact PALMA TACC with sufficient notice prior to the entry into the airspace from where the Control Service shall be provided.

If the crew decides to abort the take-off operation, it shall report this on the air-air frequency 119.655 C, and shall then contact Menorca airport or PALMA TACC to communicate intentions.

If the crew decides to return to the aerodrome before entering controlled airspace, it shall report this on 119.655 C, and shall then contact PALMA TACC or the aerodrome to communicate intentions.

3. TAXIING PROCEDURE

3.1 Arrivals

After completing landing, the crew shall communicate its intentions on the air-air frequency 119.655 C in Spanish until it reaches the assigned stand, and shall report this to the airport.

If it has landed on RWY 01, the aircraft shall leave the runway and taxi via TWY T to gate D where it shall enter the apron and be directed to the general aviation apron where it shall park.

If it has landed on RWY 19, the aircraft shall leave the runway and taxi via TWY T to gate D where it shall enter the apron and be directed to the general aviation apron where it shall park.

3.2 Departures

The crew shall only start to taxi after receiving clearance from PALMA TACC to enter controlled airspace. This shall be carried out correctly to comply with said clearance, and if a delay of more than three minutes in compliance is forecast, a new clearance shall be requested prior to taxiing.

Before starting to taxi and during the entire movement in the manoeuvring area, the crew shall transmit their intentions on the air-air frequency 119.655 C in Spanish.

To use RWY 01, the aircraft shall leave the apron via gate D, and taxi via TWY T to A1.

To use RWY 19, the aircraft shall leave the apron via gate D, and taxi via TWY T to T1.

4. RADIO FAILURE PROCEDURE

In the event of a radio failure, the crew shall attempt to communicate by telephone: For arrivals, first with the aerodrome and alternately with PALMA TACC; for departures, first with PALMA TACC and alternately with the aerodrome. In the event that all communication is impossible, the procedures of the Reglamento de la Circulación Aérea and those published in AIP Spain shall be followed.

5. PROCEDURE FOR STANDSTILL OF OPERATIONS

5.1 Arrivals

When the RVR is less than or the same as 600 m, Menorca airport shall paralyse operations. The crew may not initiate the assigned instrument approach to the aerodrome.

5.2 Departures

When the RVR is less than or the same as 400 m, Menorca airport shall paralyse operations. The crew may not commence taxiing.

TRAINING FLIGHTS

Training flights are prohibited from 01 April to 31 October.

Outside this period, training flights will only be permitted with prior authorisation from the airport authority and will be restricted in accordance with the air traffic, and in conformance with local procedures.

OPERACIONES VISUALES NOCTURNAS (VFR-N)

Se autorizan las operaciones visuales nocturnas.

NIGHT VISUAL OPERATIONS (VFR-N)

Night visual operations are authorised.

→ POLÍTICA DE AHORRO ENERGÉTICO

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

ENERGY SAVING POLICY

During operational hours and provided there are no aircraft operations planned, Menorca airport applies energy saving procedures that consist of selectively reducing floodlighting on the commercial apron in two defined sectors.

21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS

NOISE ABATEMENT PROCEDURES

GENERALIDADES

1.- Los procedimientos siguientes se han establecido para evitar ruidos excesivos en los alrededores del aeropuerto de Menorca.

2.- Estos procedimientos podrán omitirse por razones de seguridad.

GENERAL

1.- The following procedures have been established to avoid excessive noise in the surroundings of Menorca airport.

2.-These procedures may be omitted for safety reasons.

PRUEBAS DE POTENCIA DE MOTORES

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

V: 0500-2100
I: 0600-2200

Las pruebas de motores en régimen superior al ralentí se realizarán en la cabeceras de las pistas, en TWY T antes del punto de espera T1 o en TWY T en la intersección con C, siempre siguiendo las instrucciones de la TWR.

El desarrollo de las pruebas será conforme al procedimiento local IT-00045 "Autorización para prueba de motores".

ENGINE POWER TEST

Following prior clearance, the hours for engine power tests shall be:

V: 0500-2100
I: 0600-2200

Testing engines higher than idle will take place at runway thresholds, in TWY T before taxi-holding position T1 or in T TWY at the intersection with C, always following TWR guidelines.

The test shall be carried out in accordance with the local procedure IT-00045 "Autorización para prueba de motores" (Engine test authorisation).

PROCEDIMIENTOS ANTI-RUIDO

DESPEGUES

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

ATERRIZAJES

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

NOISE ABATEMENT PROCEDURES

TAKE-OFF

Modifications to the nominal path of SID's shall not be cleared at least until reaching 3000 ft on the climb.

LANDING

During contact approach operations, and except for light aircraft, descents below 3000 ft shall not be cleared before the aircraft in the circuit final segment is lined up on the runway.

POTENCIA DE REVERSA

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

REVERSE POWER

Reverse power other than idle is not allowed, except for safety reasons.

22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO

FLIGHT PROCEDURES

PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)

1.- GENERALIDADES

1.1 Se aplicarán los procedimientos de visibilidad reducida en superficie (LVP) cuando:

– El alcance visual en pista (RVR) sea inferior a 550 m, o
– En caso de fallo de los equipos medidores, la visibilidad general en el área de maniobras sea inferior a 800 m.

1.2 Se cancelarán los procedimientos de visibilidad reducida en superficie (LVP) cuando los mínimos meteorológicos, según se han definido en el punto anterior, sean superiores a 800 m de RVR o 1000 m de visibilidad en caso de que los equipos medidores estén fuera de servicio.

1.3 Despegues: Las RWY 01 y 19, son aptas para despegues de visibilidad reducida en las condiciones previstas.

1.4 Se informará a los pilotos de que se están aplicando los Procedimientos de Visibilidad Reducida a través del ATIS.

2.- MOVIMIENTOS EN TIERRA

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

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

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

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

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

LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

1.- GENERAL

1.1 The ground low visibility procedures (LVP) shall be applied when:

– The runway visual range (RVR) is below 550 m, or
– In the event of measurement equipment failure, the general visibility in the manoeuvring area is below 800 m.

1.2 The ground low visibility procedures (LVP) shall be cancelled when the meteorological minima, as defined in the preceding point, are greater than 800 m RVR or visibility of 1000 m in the event that the measurement equipment are unavailable.

1.3 Take-offs: RWY 01 and 19, are appropriate for low visibility take-offs under the conditions envisaged.

1.4 Pilots shall be informed that the Low Visibility Procedures are in force by means of the ATIS.

2.- GROUND MOVEMENTS

When the RVR is less than 1500 m, the stop bars protecting the accesses to the runway shall be activated. In addition, when the RVR is equal o less than 1000 m, the appropriate lighting shall be activated.

TWR shall not authorize access of any vehicle to the manoeuvring area, except for those essential to the operation, which are equipped with radiotelephone and are in permanent contact with TWR.

The stop bars will be used to manage the ground movements in the manoeuvring area.

Pilots shall proceed to monitor the aircraft position at all times, and ensure that taxiing takes place in conditions of complete safety.

In the event that a departing aircraft has to return to the apron, the pilot shall inform TWR and await new taxiing instructions.

2.1 Entradas a pista.

– La entrada a la RWY 01 sólo podrá realizarse por TWY A1 vía gate D y TWY T.

– La entrada a la RWY 19 sólo podrá realizarse por TWY NL vía gate J y TWY T. Excepto en el caso de aeronaves de letra de clave E-IV, que saldrán de plataforma por la gate D y serán guiadas por un vehículo "SÍGAME" hasta el punto de espera de T1, único punto de espera de la RWY 19.

– Mientras se están aplicando los Procedimientos de Visibilidad Reducida, ATC autorizará el movimiento de una sola aeronave a la vez en el área de movimiento.

2.2 Llegadas:

a) Las aeronaves que hayan aterrizado al abandonar la pista notificarán:
-"Pista libre".

b) A la entrada de la plataforma de estacionamiento, esperarán la presencia del vehículo "SÍGAME", para dirigirse al puesto asignado, comunicando a TWR:
- "Sígame a la vista".

2.3 Salidas:

a) TWR informará a los pilotos de la aplicación del procedimiento de Visibilidad Reducida.

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

c) Cuando el RVR sea inferior a 185 m, y en caso de que las luces de eje de calle de rodaje no estén operativas, será obligatorio que las aeronaves rueden guiadas por vehículo "SÍGAME" hasta el punto de espera de acceso a pista.

Para los despegues en condiciones de visibilidad reducida se deberán utilizar los siguientes puntos de espera en pista:
- RWY 01 - A1 (CAT I)
- RWY 19 - T1 (CAT I)

3.- SITUACIONES ANÓMALAS EN EL AREA DE MANIOBRAS.

Incertidumbre respecto de la posición en el área de maniobras

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

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

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

Pérdida de contacto visual entre móviles

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

Avería de aeronave o vehículo

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

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

Fallo de comunicaciones

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

– Aeronave en salida: la aeronave continuará por la ruta asignada hasta detenerse en el límite de la autorización ATC, extremando las precauciones, donde mantendrá posición y esperará la llegada de un vehículo de asistencia.

– Aeronave de llegada: si la aeronave acaba de aterrizar, mantendrá posición al abandonar pista, y esperará la llegada de un vehículo de asistencia.

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

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

2.1 Entry to runway.

– Entry to RWY 01 may only be performed by TWY A1 via gate D and TWY T.

– Entry to RWY 19 may only be performed by TWY NL via gate J and TWY T. Except in the case of code letter E-IV aircraft, which will exit the apron by gate D and will be guided by a "FOLLOW ME" vehicle up to the holding position T1, the only RWY 19 holding position.

– When the Low Visibility Procedures are activated, ATC shall clear the movement of only one aircraft at a time in the movement area.

2.2 Arrivals:

a) Aircraft that have landed, on vacating the runway shall report:
- "Runway vacated".

b) On entry to the parking apron, they shall await the presence of the "FOLLOW ME" vehicle to direct them to the assigned stand, reporting to TWR:
- "Follow me in sight".

2.3 Departures:

a) TWR shall inform pilots about the application of the Low Visibility Procedure.

b) Pilots, on requesting clearance for start-up, shall notify ATC of the stand where they are.

c) When the RVR is lower than 185 m, and in the event that the taxiway centre line lights are not operational, it shall be mandatory for aircraft to taxi guided by a "FOLLOW ME" vehicle up to the holding position for runway access.

For take-offs under conditions of low visibility, the following runway-holding positions must be used:
- RWY 01 - A1 (CAT I)
- RWY 19 - T1 (CAT I)

3.- ANOMALOUS SITUATIONS IN THE MANOEUVRING AREA.

Uncertainty about position in the manoeuvring area

– Other than as provided for in the following paragraph, if a pilot is in doubt about the position of the aircraft in relation to the manoeuvring area, they must immediately halt the aircraft and report this circumstance to ATC (including the last known position).

– In situations in which a pilot is in doubt about the position of the aircraft in relation to the manoeuvring area, but recognises that the aircraft is on a runway, the pilot shall immediately report this to ATC (including the last known position), and vacate the runway as soon as possible, if they can find an appropriate taxiway nearby, unless ATC should indicate otherwise, and then, halt the aircraft.

– In the event of disorientation of a vehicle in the manoeuvring area, this fact shall be communicated to ATC (including the last known position) and, unless other indications are received from ATC, the driver shall exit the manoeuvring area to reach a safe distance as soon as possible, and halt the vehicle.

Loss of visual contact between mobile elements

– In the event that one aircraft loses visual contact with another, or with a vehicle with which it is maintaining its own separation, ATC shall be informed immediately, and the aircraft halted. ATC shall take the measures that it shall deem fit.

Breakdown of aircraft or vehicle

– Aircraft: shall report the situation to ATC and await the arrival of assistance. Should it find itself on a runway, if possible and unless ATC should indicate otherwise, this shall be vacated.

– Vehicle: shall communicate this fact to ATC (including the last known position) and, unless other indications are received from ATC and this is possible, the driver shall exit the manoeuvring area to reach a safe distance as soon as possible, and halt the vehicle. If the vehicle cannot be moved, ATC shall be informed without delay.

Communications failure

In the event that an aircraft or vehicle operating in the manoeuvring area should experience a communications failure, it shall proceed as follows:

– Departing aircraft: the aircraft shall continue by the assigned route and halt at the limit of the ATC clearance, taking extreme care, where it shall hold the position and await the arrival of an assistance vehicle.

– Arriving aircraft: if the aircraft has just landed, it shall hold on vacating the runway and await the arrival of an assistance vehicle.

If the aircraft already has ATC taxiing clearance, it shall continue by the assigned route and halt at the limit of the ATC clearance, taking extreme care, where it shall hold and await the arrival of an assistance vehicle.

– Vehicle: the vehicle shall exit the manoeuvring area if it is inside it, and then halt, remaining in that position, and await the arrival of the assistance vehicle.

SISTEMAS DE VIGILANCIA ATS

Se emplea en el suministro del servicio de control de aeródromo para ejecutar las siguientes funciones:

a) supervisión de la trayectoria de vuelo de aeronaves en aproximación final;
b) supervisión de la trayectoria de vuelo de otras aeronaves en las cercanías del aeródromo;
c) establecimiento de separación, establecido en el R.C.A. apartado 4.6.7.3, entre aeronaves sucesivas a la salida; y
d) suministro de asistencia para la navegación a vuelos VFR.

No se garantiza la provisión de la función a) en la ATZ por debajo de 800 ft AMSL, ni en la mitad norte de la ATZ por debajo de 1300 ft AMSL.

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

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

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

Adicionalmente, con objeto de ayudar a mantener vigilancia sobre la marcha del tránsito aéreo, podrán utilizarse sistemas de vigilancia ATS para proporcionar al controlador:

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

ATS SURVEILLANCE SYSTEM

It is used in the provision of the aerodrome control service to perform the following functions:

a) supervision of flight path of aircraft on final approach;
b) supervision of the flight path of other aircraft in the vicinity of the aerodrome;
c) establishment of separation, as defined in the R.C.A., section 4.6.7.3, between successive departing aircraft; and
d) provision of navigation assistance to VFR flights.

The provision of function a) within the ATZ below 800 ft AMSL or in the northern half of the ATZ below 1300 ft AMSL, is not guaranteed.

The provision of functions b) and d) within the ATZ below 1300 ft AMSL or in the northern half of the ATZ below 1600 ft AMSL, is not guaranteed.

The provision of function c) in the northern half of the ATZ below 1300 ft AMSL, is likewise not guaranteed.

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.

In addition, in order to help monitoring air traffic progress, ATS surveillance systems may be used to provide the controller:

a) better position information of aircraft under control;
b) supplementary information about other transit;
c) information about any significant deviation of aircraft from what the corresponding air traffic control clearances may establish, including cleared routes and flight levels where necessary.

AJUSTE DE VELOCIDAD

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

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

SPEED ADJUSTMENT

MAX IAS 250 kt to leave FL100, in all departures.

MAX IAS 250 kt below FL100, in all arrivals.

→ PROCEDIMIENTO DE SALIDAS VISUALES PARA VUELOS IFR

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

- Entre el comienzo del crepúsculo civil matutino y el final del crepúsculo civil vespertino.
- Condiciones meteorológicas en la dirección del despegue y ascenso inicial subsiguiente que permitan el vuelo visual hasta la MSA, que será proporcionada por ATC.
- El piloto, una vez alineado, propondrá a ATC un rumbo que le permita una salida segura.
- El piloto será el responsable de mantener el margen de franqueamiento de obstáculos hasta la MSA proporcionada por ATC.

En estas salidas visuales dejan de ser de aplicación los procedimientos de atenuación de ruidos descritos en AIP LEMH AD-2 casilla 21 "Procedimientos de Atenuación de Ruidos" que resulten incompatibles.

VISUAL DEPARTURE PROCEDURE FOR IFR FLIGHTS

Under certain circumstances which prevent the use of published SIDs and contingency departures, IFR flights may request ATC a "visual departure" under the following conditions:

- Between the start of morning civil twilight and the end of evening civil twilight.
- Weather in the take-off direction and subsequent initial climb permitting visual flight until the MSA, which will be provided by ATC.
- Once aligned, the pilot shall propose to ATC a heading that ensures a safe departure.
- The pilot shall be responsible for maintaining the minimum obstacle clearance up to the MSA provided by ATC.

The noise abatement procedures described in AIP LEMH AD-2, Item 21 "Noise Abatement Procedures" which are incompatible will not be applied in these visual departures.

CIRCUITO DE TRÁNSITO AD

AD TRAFFIC CIRCUIT

23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

ADDITIONAL INFORMATION

ZONAS DE CONCENTRACION DE AVES

ENTORNO AEROPORTUARIO: FLUJOS

ZONA 1: ESTORNINO PINTO

Durante el otoño e invierno, se alimentan en las inmediaciones del aeropuerto.

ZONA 2: PALOMA TORCAZ Y BRAVÍA

No suelen entrar a menudo, merodean por sus inmediaciones. Todo el año.

BIRD CONCENTRATION AREAS

AIRPORT SURROUNDINGS FLOWS

AREA 1: COMMON STARLING

During autumn and winter, they feed near the airport.

AREA 2: COMMON WOOD AND ROCK PIGEONS

They do not often enter, but they are present in the nearby areas. Year round.

ZONA 3: ALCARAVÁN

No reside en el aeropuerto, aunque en ocasiones viene durante la noche. Aunque puede llegar todo el año, tiene mayor probabilidad en primavera y verano.

ZONA 4: CERNÍCALO VULGAR

Caza en espacios abiertos y es muy abundante en la isla. Presente todo el año.

ZONA 5: GAVIOTA PATIAMARILLA

Muy frecuente en toda la isla, puede cruzar de suroeste a noroeste por la mañana y al revés por la tarde. No solo se alimentan en el mar, si no que principalmente en zonas urbanas y en el vertedero de Es Milá. Hay que prestar especial atención en los días de lluvia. Puede llegar durante todo el año.

OTRAS AVES

MILANO REAL

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

VENCEJOS Y GOLONDRINAS

Solo durante el verano y en migración acuden a alimentarse.

AVEFRÍAS Y CHORLITOS DORADOS

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

ÁGUILA CALZADA

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

AREA 3: STONE-CURLEW

They do not reside at the airport, but they sometimes come at night. Although they may arrive year round, they are most common in spring and summer.

AREA 4: COMMON KESTREL

Hunts in open spaces and is very abundant on the island. Present year round.

AREA 5: YELLOW-LEGGED GULL

Very common throughout the island. They may cross from south-west to north-west in the morning and reverse in the evening. Feeding is not limited to the sea, rather they feed primarily in urban areas and at the Es Milá rubbish tip. Pay special attention on rainy days. They may arrive year round.

OTHER BIRDS

RED KITE

Like the Booted Eagle, they tend to hunt in open spaces, which makes the airport attractive.

SWIFTS AND SWALLOWS

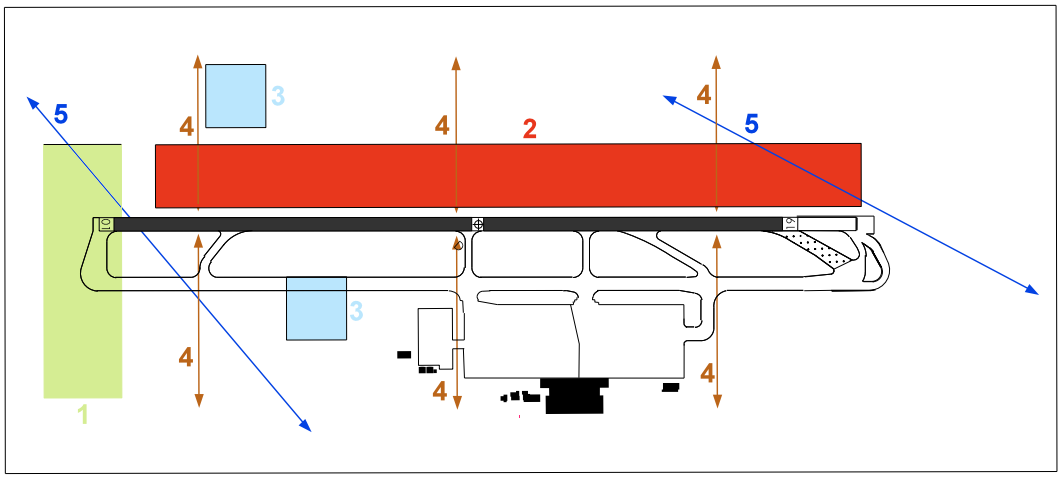
They come in to feed only during the summer and on migration.

LAPWINGS AND GOLDEN PLOVERS

They may come in to feed on the strips only during the harshest times of winter.

BOOTED EAGLE

They tend to hunt in open spaces, which makes the airport attractive.



FENÓMENOS DE VIENTO

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

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

WIND PHENOMENA

Orographical conditions of the island of Menorca and the airport situation, mean that under certain conditions, it is quite likely that wind shear and turbulence phenomena will appear.

- With winds of North and North-east component, and intensity greater than 10 kt, there is a possibility of encountering wind shear during approach and on runway thresholds.

24. CARTAS RELATIVAS AL AERÓDROMO

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

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

CHARTS RELATED TO THE AERODROME

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

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

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

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

IAC/1 ILS Z RWY 01
IAC/2 ILS Y RWY 01
IAC/3 LOC Z RWY 01
IAC/4 LOC Y RWY 01

VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION

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

OBST	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Luz APCH // APCH light	395102.6N	0041258.4E	1	279
Antena // Antenna	395101.7N	0041258.2E	7	282

IAC/5 VOR RWY 01

OBST	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Luz APCH // APCH light	395102.6N	0041258.4E	1	279
Antena // Antenna	395101.7N	0041258.2E	7	282
Camino // Road	395100.5N	0041302.8E	16	286
Camino // Road	395100.8N	0041303.2E	16	284
Camino // Road	395100.6N	0041302.0E	16	288
Camino // Road	395100.3N	0041301.4E	16	287

IAC/6 NDB RWY 01

OBST	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Camino // Road	395100.5N	0041302.8E	14	286
Luz APCH // APCH light	395102.6N	0041258.4E	1	279
Antena // Antenna	395101.6N	0041258.2E	7	282
Obstáculo móvil // Mobile obstacle	395100.5N	0041302.8E	16	286
Obstáculo móvil // Mobile obstacle	395100.8N	0041303.2E	16	284
Obstáculo móvil // Mobile obstacle	395100.6N	0041302.0E	16	288
Obstáculo móvil // Mobile obstacle	395100.3N	0041301.4E	16	287

IAC/7 ILS Z RWY 19
IAC/8 ILS Y RWY 19
IAC/9 LOC Z RWY 19
IAC/10 LOC Y RWY 19

OBST	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Terreno // Terrain	395221.8N	0041314.6E	–	300
Letrero // Sign	395222.0N	0041316.2E	3	302

IAC/11 VOR RWY 19

OBST	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Camino // Road	395223.3N	0041308.6E	16	312
Camino // Road	395224.7N	0041310.0E	16	314
Camino // Road	395227.1N	0041310.5E	16	317
Luz APCH // APCH light	395223.8N	0041308.5E	11	305
Letrero // Sign	395222.0N	0041316.2E	3	302
Terreno // Terrain	395221.8N	0041314.6E	–	300
Terreno // Terrain	395221.4N	0041318.0E	–	300

IAC/12 NDB RWY 19

OBST	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Camino // Road	395223.3N	0041308.6E	16	312
Camino // Road	395224.7N	0041310.0E	16	314