

# ESPAÑA

ENAIRE

DIVISIÓN DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA  
c/ Campezo, 1. EDIFICIO 2  
Kudos Innovation Campus Las Mercedes  
28022 Madrid (ESPAÑA)

AIP-ESPAÑA

AMDT 379/24

18-APR-24

AIS-ESPAÑA  
Dirección AFTN: LEANZXTA  
Teléfono: +34 913 213 363  
E-mail: ais@enaire.es  
Web: enaire.es

FECHA DE EFECTIVIDAD 18-APR-24  
EFFECTIVE DATE 18-APR-24

Esta enmienda **NO DEBE** introducirse en AIP hasta el **18-APR-24**.

**Contenido:**

- 1.- **GEN 0.2.-**
  - Registro de enmiendas AIP.
- 2.- **GEN 0.3.-**
  - Registro de suplementos de la AIP en vigor.
- 3.- **GEN 0.4.-**
  - Lista de verificación de páginas de la AIP.
- 4.- **GEN 0.5.-**
  - Lista de enmiendas incorporadas a mano a la AIP.
- 5.- **GEN 1.7.-**
  - Diferencias respecto a las normas, métodos recomendados y procedimientos de la OACI: ANEXO 10 – VOLUMEN I.
- 6.- **GEN 2.1.-**
  - Sistema de referencia horizontal.
- 7.- **GEN 3.1.-**
  - NOTAM tipo G.
  - Conjunto de datos digitales: uso y limitaciones.
  - Datos electrónicos sobre el terreno y obstáculos:
    - 1) Área 1.
    - 2) Área 2.
- 8.- **ENR 5.1.-**
  - LER12 CEUTA: corrección a las observaciones.
  - LED171A/C: eliminación de referencia a TMA y CTR Valencia.
- 9.- **GRAN CANARIA AD.-**
  - Agentes de rampa.
  - Reglamentación local: movimiento en superficie.
  - Información suplementaria: obligación de asistencia de agente handling.
- 10.- **IBIZA AD.-**
  - Agentes de rampa.
  - Cartas IAC 1,3,4 y 5:
    - 1) Zona LETR68L.
    - 2) Cambio editorial.

This amendment **SHALL NOT** be inserted into the AIP until **18-APR-24**.

**Contents:**

- 1.- **GEN 0.2.-**
  - Record of AIP amendments.
- 2.- **GEN 0.3.-**
  - Record of AIP supplements in force.
- 3.- **GEN 0.4.-**
  - Checklist of AIP pages.
- 4.- **GEN 0.5.-**
  - List of hand amendments to the AIP.
- 5.- **GEN 1.7.-**
  - Differences from ICAO standards, recommended practices and procedures: ANNEX 10 – VOLUME I.
- 6.- **GEN 2.1.-**
  - Horizontal reference system.
- 7.- **GEN 3.1.-**
  - NOTAM type G.
  - Digital data sets: use and limitations.
  - Electronic terrain and obstacle data:
    - 1) Area 1.
    - 2) Area 2.
- 8.- **ENR 5.1.-**
  - LER12 CEUTA: correction to remarks.
  - LED171A/C: removal of TMA and CTR Valencia reference.
- 9.- **GRAN CANARIA AD.-**
  - Ramp agents.
  - Local regulations: ground movement.
  - Additional information: obligatory use of handling agent.
- 10.- **IBIZA AD.-**
  - Ramp agents.
  - IAC 1,3,4 and 5 charts:
    - 1) LETR68L area.
    - 2) Formal editing.

**11.- JEREZ AD.-**

- Carta VAC: corrección editorial.

**12.- PALMA DE MALLORCA AD.-**

- Carta SID 2: corrección editorial de la descripción textual.

- Carta SID 4: corrección a la declinación magnética y a rumbo tras EDULI.

**13.- PAMPLONA AD.-**

- Carta VPT: OCA/H para aeronaves de letra de clave D.

**14.- Conjunto de datos.-**

- Uso y limitaciones de los conjuntos de datos.

**11.- JEREZ AD.-**

- VAC chart: formal editing.

**12.- PALMA DE MALLORCA AD.-**

- SID 2 chart: formal editing of the textual description.

- SID 4 chart: correction to magnetic variation and heading after EDULI.

**13.- PAMPLONA AD.-**

- VPT chart: OCA/H for code letter D aircraft.

**14.- Data sets.-**

- Use and limitations on the Data Sets.

INSERTAR // INSERT		DESTRUIR // DESTROY	
<b>GEN</b>		<b>GEN</b>	
GEN 0.2-1	18-APR-24	GEN 0.2-1	21-MAR-24
GEN 0.3-1 a // to 12	18-APR-24	GEN 0.3-1 a // to 13	21-MAR-24
GEN 0.4-1 a // to 22	18-APR-24	GEN 0.4-1 a // to 22	21-MAR-24
GEN 0.5-1 a // to 3	18-APR-24	GEN 0.5-1 a // to 4	21-MAR-24
GEN 1.7-9	18-APR-24	GEN 1.7-9	23-FEB-23
GEN 1.7-10	18-APR-24	GEN 1.7-10	23-FEB-23
GEN 1.7-11	18-APR-24	GEN 1.7-11	23-FEB-23
GEN 1.7-12	18-APR-24	GEN 1.7-12	23-FEB-23
GEN 1.7-13	18-APR-24	GEN 1.7-13	23-FEB-23
GEN 1.7-14	18-APR-24	GEN 1.7-14	23-FEB-23
GEN 1.7-15	18-APR-24	GEN 1.7-15	23-FEB-23
GEN 1.7-16	18-APR-24	GEN 1.7-16	23-FEB-23
GEN 1.7-17	18-APR-24	GEN 1.7-17	23-FEB-23
GEN 1.7-18	18-APR-24	GEN 1.7-18	23-FEB-23
GEN 1.7-19	18-APR-24	GEN 1.7-19	23-FEB-23
GEN 1.7-20	18-APR-24	GEN 1.7-20	23-FEB-23
GEN 1.7-21	18-APR-24	GEN 1.7-21	23-FEB-23
GEN 1.7-22	18-APR-24	GEN 1.7-22	23-FEB-23
GEN 1.7-23	18-APR-24	GEN 1.7-23	23-FEB-23
GEN 1.7-24	18-APR-24	GEN 1.7-24	23-FEB-23
GEN 1.7-25	18-APR-24	GEN 1.7-25	23-FEB-23
GEN 2.1-1	18-APR-24	GEN 2.1-1	30-NOV-23
GEN 2.1-2	18-APR-24	GEN 2.1-2	30-NOV-23
GEN 3.1-4	18-APR-24	GEN 3.1-4	22-FEB-24
GEN 3.1-8	18-APR-24	GEN 3.1-8	30-NOV-23
GEN 3.1-9	18-APR-24	GEN 3.1-9	30-NOV-23
GEN 3.1-10	18-APR-24	GEN 3.1-10	30-NOV-23
<b>ENR</b>		<b>ENR</b>	
ENR 5.1-5 (*)	18-APR-24	ENR 5.1-5	WEF 18-APR-24
ENR 5.1-33 (*)	18-APR-24	ENR 5.1-33	WEF 18-APR-24
ENR 5.1-34 (*)	18-APR-24	ENR 5.1-34	WEF 18-APR-24

INSERTAR // INSERT		DESTRUIR // DESTROY	
AD		AD	
AD 2-GCLP 2	18-APR-24	AD 2-GCLP 2	25-JAN-24
AD 2-GCLP 3	18-APR-24	AD 2-GCLP 3	23-FEB-23
AD 2-GCLP 11	18-APR-24	AD 2-GCLP 11	30-NOV-23
AD 2-GCLP 22	18-APR-24	AD 2-GCLP 22	25-JAN-24
AD 2-GCLP 24	18-APR-24	AD 2-GCLP 24	25-JAN-24
AD 2-GCLP 25	18-APR-24	AD 2-GCLP 25	25-JAN-24
AD 2-LEIB 1	18-APR-24	AD 2-LEIB 1	07-SEP-23
AD 2-LEIB 2	18-APR-24	AD 2-LEIB 2	13-JUL-23
AD 2-LEIB IAC 1.1	18-APR-24	AD 2-LEIB IAC 1.1	25-JAN-24
AD 2-LEIB IAC 1.2	18-APR-24	AD 2-LEIB IAC 1.2	06-OCT-22
AD 2-LEIB IAC 3.1	18-APR-24	AD 2-LEIB IAC 3.1	25-JAN-24
AD 2-LEIB IAC 3.2	18-APR-24	AD 2-LEIB IAC 3.2	08-SEP-22
AD 2-LEIB IAC 4.1	18-APR-24	AD 2-LEIB IAC 4.1	25-JAN-24
AD 2-LEIB IAC 4.2	18-APR-24	AD 2-LEIB IAC 4.2	06-OCT-22
AD 2-LEIB IAC 5.1	18-APR-24	AD 2-LEIB IAC 5.1	25-JAN-24
AD 2-LEIB IAC 5.2	18-APR-24	AD 2-LEIB IAC 5.2	06-OCT-22
AD 2-LEJR VAC 1.1	18-APR-24	AD 2-LEJR VAC 1.1	25-JAN-24
AD 2-LEPA/LESJ SID 2.3	18-APR-24	AD 2-LEPA/LESJ SID 2.3	21-MAR-24
AD 2-LEPA/LESJ SID 4.1	18-APR-24	AD 2-LEPA/LESJ SID 4.1	21-MAR-24
AD 2-LEPP VPT 1.2	18-APR-24	AD 2-LEPP VPT 1.2	30-NOV-23

(\* ) **AVISO IMPORTANTE:** obsérvese que estas páginas deben sustituir a las distribuidas con la AIRAC AMDT 03/24, de igual fecha de efectividad (WEF 18-APR-24).

(\* ) **IMPORTANT NOTICE:** please note that these pages are to replace the ones distributed with AIRAC AMDT 03/24, of the same effective date (WEF 18-APR-24).

En la presente enmienda se incluye o cancela la información contenida en los NOTAM, SUP y AIC siguientes:

The information contained in the following NOTAM, SUP and AIC is included in or cancelled by this amendment:

NOTAM A: 1369/24, 1603/24.  
 NOTAM B: 9669/23, 0971/24, 1320/24, 1555/24.  
 NOTAM D: NIL.  
 NOTAM E: NIL.  
 SUP: NIL.  
 AIC: NIL.  
 AIC NTL: NIL.

Las flechas que aparecen en las hojas de enmienda indican un cambio en la información.

An arrow is inserted on reprinted pages to indicate a change in the information.

Una hoja de la enmienda que no tenga flecha indica que los cambios son solamente editoriales.

An amendment page without an arrow indicates that there are only editorial changes.

En la **fecha de efectividad**, tras incluir esta enmienda en el AIP, registrarla en la hoja de registro de enmiendas.

After amending the AIP on the **effective date**, annotate it in the record of amendments.

**INTENCIONADAMENTE EN BLANCO**  
**INTENTIONALLY BLANK**



REGISTRO DE ENMIENDAS AIP  
 RECORD OF AIP AMENDMENTS

AMDT			
NR/AÑO NR/YEAR	FECHA DE PUBLICACIÓN PUBLICATION DATE	FECHA DE INSERCIÓN DATE INSERTED	INCORPORADA POR INSERTED BY
379/24	18-APR-24	18-APR-24	AIS-ESPAÑA

AIRAC AMDT			
NR/AÑO NR/YEAR	FECHA DE PUBLICACIÓN / EFECTIVIDAD PUBLICATION / EFFECTIVE DATE	FECHA DE INSERCIÓN DATE INSERTED	INCORPORADA POR INSERTED BY
03/24	07-MAR-24/ 18-APR-24	18-APR-24	AIS-ESPAÑA

**INTENCIONADAMENTE EN BLANCO**  
**INTENTIONALLY BLANK**

REGISTRO DE SUPLEMENTOS DE LA AIP  
RECORD OF AIP SUPPLEMENTS

La tabla siguiente muestra los suplementos de la AIP en vigor a fecha de publicación de la presente enmienda y aquellos que han sido cancelados respecto al registro de la enmienda anterior.

The following table shows the AIP supplements in force on the publication date of the present amendment and those which have been cancelled respect to the previous amendment record.

NR/AÑO NR/YEAR	ASUNTO SUBJECT	SECCIÓN AFECTADA SECTION AFFECTED	PERIODO DE VALIDEZ PERIOD OF VALIDITY	REGISTRO DE ANULACIÓN CANCELLATION RECORD
89/20	CANARIAS FIR.- Baliza de obstáculo de torre de comunicaciones fuera de servicio. // Communications tower obstacle marker out of service.	ENR	13AUG21EST	
115/20	MADRID/Cuatro Vientos AD.- Grúa instalada en las proximidades del aeródromo. // Crane installed in the vicinity of the aerodrome.	AD	08OCT21EST	
124/20	IBIZA AD.- Grúas en las proximidades del aeropuerto. // Cranes in the proximity of the airport.	AD	03DEC21EST	
152/20	MADRID FIR.- Corredor de Tránsito establecido. // Transit Corridor established.	ENR	31DEC21EST	
38/21	LEÓN AD.- Instalaciones cerradas o fuera de servicio. // Closed or out of service facilities.	AD	25MAR22EST	
185/21	ALBACETE AD (LEAB).- Modificación de la configuración de la plataforma civil de aeronaves. // Modification of the civil aircraft apron configuration.	AD	07OCT22EST	
70/22	SABADELL AD (LELL).- Grúas instaladas en las proximidades del aeropuerto. // Cranes installed in the vicinity of the airport.	AD	22APR23EST	
81/22	FIR MADRID.- Parque Eólico REA UNIFICADO en construcción. // REA UNIFICADO Wind Farm under construction.	ENR	14JUL23EST	
91/22	FIR MADRID.- Construcción del Parque Eólico Antonio Valverde. // Antonio Valverde Wind Farm under construction.	ENR	14JUL23EST	
99/22	BURGOS AD (LEBG).- Instalación de torre en las proximidades del aeropuerto. // Installation of tower in the vicinity of the airport.	AD	11AUG23EST	
110/22	FIR MADRID.- Parque eólico "San Bartolomé I" en construcción. // "San Bartolomé I" Wind Farm under construction.	ENR	08SEP23EST	
117/22	FIR MADRID.- Parque eólico Polux en construcción. // Wind farm Polux under construction.	ENR	08SEP23EST	
124/22	GIRONA AD (LEGE).- Obras de adecuación de franjas del campo de vuelo y RESA. Eliminación de obstáculos. // Compliance works for airfield strips and RESA. Elimination of obstacles.	AD	06OCT23EST	
156/22	SEVILLA AD (LEZL).- Trabajos de sustitución de tirantes en el Puente del Centenario. // Replacement works for the Centenario Bridge stays.	AD / ENR	03NOV23EST	
184/22	ALBACETE AD (LEAB).- Rodaje aéreo TWY RF1 no permitido. // Air-taxiing TWY RF1 not allowed.	AD	29DEC23EST	
193/22	MÁLAGA/Costa del Sol AD (LEMG).- Construcción de dos torres de viviendas e instalación de cuatro grúas torre en las proximidades del aeropuerto. // Construction of two housing towers and installation of four cranes in the vicinity of the airport.	AD	26JAN24EST	
197/22	MURCIA/Aeropuerto de la Región de Murcia AD (LEMI).- Obras de adecuación del campo de vuelo. // Compliance works for airfield.	AD	26JAN24EST	

NR/AÑO NR/YEAR	ASUNTO SUBJECT	SECCIÓN AFECTADA SECTION AFFECTED	PERIODO DE VALIDEZ PERIOD OF VALIDITY	REGISTRO DE ANULACIÓN CANCELLATION RECORD
199/22	TENERIFE NORTE/Ciudad de la Laguna AD (GCXO).- Obras de mejoras electricas II. // Electrical improvement works II.	AD	26JAN24EST	
→ 202/22	VIGO AD (LEVX).- Carta de aproximación instrumental IAC/9 - VOR RWY 19 no utilizable. // Instrument approach chart IAC/9 - VOR RWY 19 not usable.	AD	26JAN24EST	Cancelado por AIRAC 03/24. // Cancelled by AIRAC 03/24.
12/23	FIR MADRID.- Parque Eólico Valdemoro en construcción. // Valdemoro Wind Farm under construction.	ENR	23FEB24EST	
← 14/23	FIR MADRID.- Parque Eólico Buniel en construcción. // Buniel Wind Farm under construction.	ENR	23FEB24EST	
← 17/23	PALMA DE MALLORCA AD (LEPA/LESJ).- Grúa militar de rescate de aeronaves fuera de servicio. // Aircraft rescue military crane out of service.	AD	23FEB24EST	
→ 22/23	FIR MADRID.- Parque Eólico Odón de Buen II en construcción. // Odón de Buen II Wind Farm under construction.	ENR	23MAR24EST	Cancelado por AIRAC 03/24. // Cancelled by AIRAC 03/24.
23/23	LA PALMA AD (GCLA).- Obras en el campo de vuelo. // Works in the airfield.	AD	23MAR24EST	
27/23	VIGO AD (LEVX).- Adecuación de franja de pista para cumplimiento normativo – Fase I. // Runway strip compliance works – Phase I.	AD	23MAR24EST	
30/23	MADRID/Getafe AD (LEGT).- Horario información MET. // MET briefing hours.	AD	20APR24EST	
31/23	ASTURIAS AD (LEAS).- Área para vuelos de aeronaves no tripuladas. // Area for unmanned aircraft flights.	AD	27JAN24EST	
→ 34/23	FIR MADRID.- Parque Eólico Canteras III en construcción. // Canteras III Wind Farm under construction.	ENR	20APR24EST	Cancelado por SUP 21/24. // Cancelled by SUP 21/24.
36/23	FIR MADRID.- Parque Eólico La Pinta en construcción. // La Pinta Wind Farm under construction.	ENR	20APR24EST	
37/23	CASTEJÓN DE LOS MONEGROS AD RESTRINGIDO (LECJ).- Cierre temporal. // Temporary closure.	AD	20APR24EST	
40/23	EL HIERRO AD (GCHI).- Permiso de operación de ACFT con ACN 12. // Permission for operation of ACFT with ACN 12.	AD	30DEC23EST	
← 44/23	FIR MADRID.- Parque Eólico Farrapa II en construcción. // Farrapa II Wind Farm under construction.	ENR	20APR24EST	
45/23	FIR MADRID.- Parque Eólico Rocha I en construcción. // Rocha I Wind Farm under construction.	ENR	18MAY24EST	
47/23	FIR MADRID.- Parque Eólico Las Majas en construcción. // Las Majas Wind Farm under construction.	ENR	18MAY24EST	
← 50/23	FIR MADRID.- Parque Eólico Segura I en construcción. // Segura I Wind Farm under construction.	ENR	18MAY24EST	
53/23	CIUDAD REAL AD (LERL).- Modificación del horario de operación del aeródromo en uso público. // Modification to operational hours for public use of the aerodrome.	AD	23MAR24EST	
→ 54/23	MADRID/Getafe AD (LEGT).- Grúa instalada en las proximidades del aeródromo. // Crane installed in the vicinity of the aerodrome.	AD	20APR24EST	Cancelado por NOTAM B1921/24. // Cancelled by NOTAM B1921/24.
→ 56/23	BILBAO AD (LEBB).- Modificaciones a la aproximación instrumental IAC/5 VOR RWY 12. // Modifications to instrumental approach IAC/5 VOR RWY 12.	AD	20APR24EST	Cancelado por AIRAC 03/24. // Cancelled by AIRAC 03/24.



NR/AÑO NR/YEAR	ASUNTO SUBJECT	SECCIÓN AFECTADA SECTION AFFECTED	PERIODO DE VALIDEZ PERIOD OF VALIDITY	REGISTRO DE ANULACIÓN CANCELLATION RECORD
61/23	FIR MADRID.- Parque Eólico Rocha II en construcción. // Rocha II Wind Farm under construction.	ENR	18MAY24EST	
63/23	TENERIFE NORTE/Ciudad de La Laguna AD (GCXO).- Actuaciones varias en el campo de vuelo. // Several actions on the airfield.	AD	18MAY24EST	Cancelado por SUP 57/24. // Cancelled by SUP 57/24.
66/23	TENERIFE NORTE/Ciudad de la Laguna AD (GCXO).- Obras de reconfiguración de la plataforma. // Works to reconfigure the apron.	AD	18MAY24EST	
68/23	CIUDAD REAL AD (LERL).- Operaciones visuales nocturnas (VFR-N). // Night visual operations (VFR-N).	AD	18MAY24EST	
70/23	FIR MADRID.- Instalación de una torre de medición en el Parque Eólico La Arenica. // Installation of a measuring tower within Wind Farm La Arenica.	ENR	15JUN24EST	
72/23	MADRID/Getafe AD (LEGT).- Grúas en las proximidades del aeropuerto. // Cranes in the vicinity of the airport.	AD	18MAY24EST	Cancelado por NOTAM B1919/24. // Cancelled by NOTAM B1919/24.
73/23	FIR MADRID.- Parque Eólico La Guindalera en construcción. // La Guindalera Wind Farm under construction.	ENR	15JUN24EST	
74/23	FIR MADRID.- Parque Eólico Valdehierro en construcción. // Valdehierro Wind Farm under construction.	ENR	15JUN24EST	
76/23	SANTIAGO/Rosalía de Castro AD (LEST).- Modificación de 3ight OCA/H en AD 2-LEST IAC/5 VOR RWY 17 y AD 2-LEST IAC/10 VOR RWY 35. // Modification of the OCA/H in the AD 2-LEST IAC/5 VOR RWY 17 and AD 2-LEST IAC/10 VOR RWY 35.	AD	18MAY24EST	
79/23	AIS ESPAÑA.- Recomendación para vuelos sobre Afganistán. // Recommendation to flights over Afghanistan.	ENR	21APR24EST	
80/23	SABADELL AD (LELL).- Grúas en las proximidades del aeropuerto. // Cranes in the vicinity of the airport.	AD	15JUN24EST	
81/23	FIR MADRID.- Parque Eólico Acibal en construcción. // Acibal Wind Farm under construction.	ENR	15JUN24EST	
84/23	MADRID/Adolfo Suárez Madrid-Barajas AD (LEMD).- Nueva plataforma de estacionamientos remotos en T-4S (Rampa 24) y TWY Q. // New remote stands apron at T-4S (Ramp 24) and TWY Q.	AD	15JUN24EST	
85/23	MURCIA/Alcantarilla AD (LERI).- TACAN ALCANTARILLA (TRL) fuera de servicio. // ALCANTARILLA TACAN (TRL) unserviceable.	AD	21APR24EST	
88/23	FIR MADRID.- Parque Eólico Monte Tourado en construcción. // Monte Tourado Wind Farm under construction.	ENR	13JUL24EST	
90/23	FIR MADRID.- Parque Eólico Andella en construcción. // Andella Wind Farm under construction.	ENR	13JUL24EST	
91/23	GRANADA/Armillá AD (LEGA).- PAPI RWY 36 inutilizable. // RWY 36 PAPI unserviceable.	AD	21APR24EST	
92/23	GRANADA/Armillá AD (LEGA).- Servicio de salvamento y extinción de incendios degradado a CAT 4. // Rescue and fire fighting service downgraded to CAT 4.	AD	21APR24EST	
94/23	IBIZA AD (LEIB).- Letrero de distancia disponible para despegue desde intersección de TWY E3 con RWY 24, información incorrecta. // Signboard of distance available for take-off from intersection between TWY E3 with RWY 24, wrong information.	AD	13JUL24EST	

NR/AÑO NR/YEAR	ASUNTO SUBJECT	SECCIÓN AFECTADA SECTION AFFECTED	PERIODO DE VALIDEZ PERIOD OF VALIDITY	REGISTRO DE ANULACIÓN CANCELLATION RECORD
96/23	FIR BARCELONA.- Aerogeneradores del Parque Eólico Los Barrancs en construcción. // Wind turbines of Los Barrancs Wind Farm under construction.	ENR	13JUL24EST	
98/23	PALMA DE MALLORCA AD (LEPA/LESJ). Restricciones al ILS LOC y GP de la RWY 06L. // Restrictions to the ILS LOC and GP RWY 06L.	AD	13JUL24EST	Cancelado por NOTAM E0960/24 y E0961/24. // Cancelled by NOTAM E0960/24 and E0961/24.
99/23	FIR BARCELONA.- Parque Eólico Santa Cruz I Ampliación en construcción. // Santa Cruz I Ampliación Wind Farm under construction.	ENR	10AUG24EST	
100/23	FIR BARCELONA.- Parque Eólico Santa Cruz II en construcción. // Santa Cruz II Wind Farm under construction.	ENR	10AUG24EST	
102/23	FIR BARCELONA.- Parque Eólico Santa Cruz I en construcción. // Santa Cruz I Wind Farm under construction.	ENR	10AUG24EST	
103/23	MADRID/Getafe AD (LEGT).- Grúas en las proximidades del aeropuerto. // Cranes in the vicinity of the airport.	AD	13JUL24EST	
104/23	FIR MADRID.- Instalación de la torre de medición Barreiros II. // Installation of Barreiros II measuring tower.	ENR	10AUG24EST	
105/23	FIR MADRID.- Aerogeneradores y torre meteorológica del Parque Eólico Encina en construcción. // Wind turbines and one meteorological tower of Encina Wind Farm under construction.	ENR	10AUG24EST	
106/23	FIR BARCELONA.- Parque Eólico San Isidro II en construcción. // San Isidro II Wind Farm under construction.	ENR	10AUG24EST	
107/23	FIR MADRID.- Instalación de una torre de medición en el término municipal de Tarazona (Aragón). // Installation of a measurement tower at municipality of Tarazona (Aragón).	ENR	13JUL24EST	Cancelado por NOTAM B1863/24. // Cancelled by NOTAM B1863/24.
108/23	FIR MADRID.- Parque Eólico Segura II en construcción. // Segura II Wind Farm under construction.	ENR	10AUG24EST	
109/23	FIR MADRID.- Parque Eólico San Isidro en construcción. // San Isidro Wind Farm under construction.	ENR	10AUG24EST	
110/23	FIR MADRID.- Parque Eólico Torrecilla en construcción. // Torrecilla Wind Farm under construction.	ENR	10AUG24EST	
111/23	FIR BARCELONA.- Parque Eólico Santa Cruz III en construcción. // Santa Cruz III Wind Farm under construction.	ENR/AD	10AUG24EST	
112/23	SEVILLA AD (LEZL).- Grúa fija instalada en las proximidades del aeropuerto. // Fix crane installed in the vicinity of the airport.	AD	10AUG24EST	
113/23	FIR MADRID.- Aerogeneradores del Parque Eólico Cavadilla en construcción. // Wind turbines of the Cavadilla Wind Farm under construction.	ENR	10AUG24EST	
114/23	SANTANDER/Seve Ballesteros-Santander AD (LEXJ).- Instalación de luces de protección de pista en TWY Y-1, Y-2 y Y-3. // Installation of runway guard lights on TWY Y-1, Y-2 and Y-3.	AD	10AUG24EST	
115/23	SANTANDER/Seve Ballesteros-Santander AD (LEXJ).- Cambios en la señalización horizontal de la plataforma de aviación general. // Changes to markings on the general aviation apron.	AD	10AUG24EST	

NR/AÑO NR/YEAR	ASUNTO SUBJECT	SECCIÓN AFECTADA SECTION AFFECTED	PERIODO DE VALIDEZ PERIOD OF VALIDITY	REGISTRO DE ANULACIÓN CANCELLATION RECORD
116/23	SEVILLA AD (LEZL).- Actividad con globo cautivo en las proximidades del aeropuerto. // Tethered balloon activity in the vicinity of the airport.	AD	10AUG24EST	
→ 117/23	VALENCIA AD (LEVC).- Obras de adecuación de pendientes transversales en franja nivelada. // Perpendicular slope compliance works on levelled strip.	AD	10AUG24EST	Cancelado por SUP 59/24. // Cancelled by SUP 59/24.
← 119/23	FIR MADRID.- Torre de medición Briviesca II en construcción. // Briviesca II measuring tower under construction.	ENR	07SEP24EST	
← 121/23	FIR BARCELONA.- Torre meteorológica en construcción. // Meteorological tower under construction.	ENR	07SEP24EST	
→ 122/23	FIR MADRID.- Instalación de dos torres de medición en el término municipal de Alfaro. // Installation of two measuring towers in the municipality of Alfaro.	ENR	13JUL24EST	Cancelado por NOTAM B1862/24. // Cancelled by NOTAM B1862/24.
124/23	FIR BARCELONA.- Instalación de la torre meteorológica "Calanda 4". // Installation of the meteorological tower "Calanda 4".	ENR	07SEP24EST	
125/23	FUERTEVENTURA AD (GCFV).- Obras de sustitución NDB "FV". // Replacement Works of NDB "FV".	AD	07SEP24EST	
127/23	MADRID/Cuatro Vientos AD (LECU/LEVS).- Grúa instalada en las proximidades del ATZ MADRID/Cuatro Vientos. // Crane installed in the vicinity of ATZ MADRID/Cuatro Vientos.	AD	14JUL24EST	
128/23	PALMA DE MALLORCA AD (LEPA/LESJ).- Obras de regeneración TWY NORTH y calles de rodaje asociadas. // Works in TWY NORTH and associated taxiways.	AD	07SEP24EST	
129/23	SANTIAGO/Rosalía de Castro AD (LEST).- Adecuación de márgenes de pista, rodaje y pendientes en RESA e instalación de luces de eje de giro 180° en cabecera RWY 35. // Refurbishment for runway margins, taxiways and slopes in RESA and installation of centre line lighting for 180° turn on threshold RWY 35.	AD	07SEP24EST	
131/23	FIR MADRID.- Parque Eólico Bretoña en construcción. // Bretoña Wind Farm under construction.	ENR	07SEP24EST	
132/23	FIR BARCELONA.- Instalación de una torre de medición meteorológica Calanda 3. // Installation of a meteorological measuring tower Calanda 3.	ENR	07SEP24EST	
← 135/23	BARCELONA/Josep Tarradellas Barcelona-El Prat AD (LEBL).- Baja temporal del radar de superficie (SMR) instalado en TWR-ESTE. // Temporary unavailability of surface movement radar (SMR) installed in TWR-ESTE.	AD	05OCT24EST	
136/23	VALENCIA AD (LEVC).- Instalación torres mega en plataforma sur y zona de instalaciones auxiliares. // Installation of mega towers on south apron and auxiliary installations area.	AD	05OCT24EST	
← 139/23	MADRID/Getafe AD (LEGT).- Ala izquierda PAPI RWY 05 y RWY 23 inutilizable. // Left wing PAPI RWY 05 and RWY 23 unserviceable.	AD	07SEP24EST	
140/23	FIR MADRID.- Parque Eólico Santos de la Piedra en construcción. // Santos de la Piedra Wind Farm under construction.	ENR	05OCT24EST	
141/23	FIR MADRID.- Parque Eólico "Los Tramposos" en construcción. // "Los Tramposos" Wind Farm under construction.	ENR	05OCT24EST	
143/23	ZARAGOZA AD (LEZG).- Obras de adecuación de drenaje del área de movimiento. // Works for drainage adaptation at the manoeuvring area.	AD	05OCT24EST	
←				

NR/AÑO NR/YEAR	ASUNTO SUBJECT	SECCIÓN AFECTADA SECTION AFFECTED	PERIODO DE VALIDEZ PERIOD OF VALIDITY	REGISTRO DE ANULACIÓN CANCELLATION RECORD
147/23	HUESCA/Pirineos AD (LEHC).- Disponibilidad de PRKG 1. // PRKG 1 availability.	AD	07SEP24EST	
149/23	MADRID/Getafe AD (LEGT).- Grúas en las proximidades del aeropuerto. // Cranes in the vicinity of the airport.	AD	07SEP24EST	
150/23	FIR MADRID.- Instalación de dos torres de medición en Villalba de los Alcores (Valladolid). // Installation of two measuring towers with in Villalba de los Alcores (Valladolid).	ENR	05OCT24EST	
153/23	PALMA DE MALLORCA AD (LEPA/LESJ).- Baja temporal del Sistema de Multilateración Modo S (SMMS) por ampliación del sistema actual. // Temporary unavailability of Mode S Multilateration System (SMMS) due to extension of the current system.	AD	05OCT24EST	
154/23	BILBAO AD (LEBB).- Mejoras de la distribución y acometidas eléctricas de media tensión. // Improvements to the medium-voltage distribution and connection system.	AD	07SEP24EST	
155/23	ZARAGOZA AD (LEZG).- Grúa instalada dentro de ATZ ZARAGOZA. // Crane installed inside ATZ ZARAGOZA.	AD	07SEP24EST	
156/23	FIR MADRID.- Parque Eólico Iglesias en construcción. // Iglesias Wind Farm under construction.	ENR	05OCT24EST	
158/23	FIR BARCELONA.- Levantamiento de grúas torre. // Erection of tower cranes.	ENR	05OCT24EST	
159/23	FIR MADRID.- Instalación de una torre de medición en el Parque Eólico Las Atalayas. // Installation of a measuring tower within Las Atalayas Wind Farm.	ENR	05OCT24EST	
160/23	MENORCA AD (LEMH).- Renovación del sistema de luces de borde de pista. // Renovation of the runway edge lighting system.	AD	05OCT24EST	
161/23	FIR MADRID.- Parque Eólico La Buzadera en construcción. // La Buzadera Wind Farm under construction.	ENR	02NOV24EST	Cancelado por AIRAC 03/24. // Cancelled by AIRAC 03/24.
162/23	VALLADOLID/Villanubla AD (LEVD).- Anchura de RWY 14/32 reducida. // RWY 14/32 width reduced.	AD	05OCT24EST	
164/23	ALMERÍA AD (LEAM).- Obras de ampliación del área de seguridad de extremo RWY 07 y corrección de márgenes de seguridad de calles de rodaje. // Works to expand the RWY 07 end safety area and to correct taxiway safety margins.	AD	02NOV24EST	
165/23	SANTIAGO/Rosalía de Castro AD (LEST).- Obras de adecuación para la iluminación de las plataformas. // Compliance works for apron lighting.	AD	02NOV24EST	
166/23	PALMA DE MALLORCA AD (LEPA/LESJ).- Obras de ampliación de los Módulos A y D, y remodelación de la Terminal. // Extension Works of Modules A and D, and refurbishment of the Terminal.	AD	02NOV24EST	
168/23	MADRID/Adolfo Suárez Madrid-Barajas AD (LEMD).- Obras de pavimentación y balizamiento en la TWY N12. // Resurfacing and lighting works on TWY N12.	AD	02NOV24EST	
169/23	PAMPLONA AD (LEPP).- Grúa instalada en las proximidades del aeropuerto. // Crane installed in the vicinity of the airport.	AD	05OCT24EST	
170/23	IBIZA AD (LEIB).- Obras en el área de movimiento. // Works in the movement area.	AD/ENR	02NOV24EST	

NR/AÑO NR/YEAR	ASUNTO SUBJECT	SECCIÓN AFECTADA SECTION AFFECTED	PERIODO DE VALIDEZ PERIOD OF VALIDITY	REGISTRO DE ANULACIÓN CANCELLATION RECORD
→ 171/23	CASTELLÓN AD (LECH).- Modificación temporal del horario de operación en uso público del aeródromo y de los servicios de salvamento y extinción de incendios en uso público. // Temporary modification of the operational hours for public use of the aerodrome and of the rescue and fire fighting services for public use.	AD	30MAR24	Cancelado por fecha de expiración // Cancelled by expiry date.
172/23	FIR MADRID.- Parque Eólico Valverde en construcción. // Valverde Wind Farm under construction.	ENR	30NOV24EST	
173/23	BILBAO AD (LEBB).- Restricciones al DME IBO. // Restrictions to DME IBO.	AD	30NOV24EST	
174/23	CIUDAD REAL AD (LERL).- Puesto de estacionamiento cerrado. // Aircraft stand closed.	AD	02NOV24EST	
175/23	BILBAO AD (LEBB).- Adecuación de las instalaciones de tratamiento de residuos del deshielo de la plataforma de deshielo. // Upgrading the de-icing effluent treatment facilities at the de-icing apron.	AD	02NOV24EST	
← 177/23	FIR MADRID.- Parque Eólico Canteras I en construcción. // Canteras I Wind Farm under construction.	ENR	30NOV24EST	
178/23	FIR MADRID.- Parque Eólico Canteras II en construcción. // Canteras II Wind Farm under construction.	ENR	30NOV24EST	
179/23	SAN SEBASTIÁN AD (LESO).- Horario de categoría de incendios 7 del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios. // Fire category 7 hours of the Rescue and Fire Fighting Services.	AD	23FEB24EST	
180/23	SANTIAGO/Rosalía de Castro AD (LEST).- Restricciones al LOC y DME del ILS de RWY 17 (IGO). // Restrictions to LOC and DME of RWY 17 ILS (IGO).	AD	30NOV24EST	
181/23	FIR MADRID.- Parque eólico Las Sardas en construcción. // Las Sardas Wind Farm under construction.	ENR	30NOV24EST	
182/23	BILBAO AD (LEBB).- Remodelación de la señalización de la plataforma. // Remodelling of markings apron.	AD	28DEC24EST	
183/23	MADRID/Getafe AD (LEGT).- Restricciones al TACAN VGE. // Restrictions on TACAN VGE.	AD	30NOV24EST	
185/23	ALICANTE/Alicante-Elche Miguel Hernández AD (LEAL).- Regeneración de pavimento en calles de rodaje y adecuación de franja de RWY y TWY. // Taxiway resurfacing and RWY and TWY strip refurbishment.	AD	30NOV24EST	
← 189/23	MÁLAGA/Costa del Sol AD (LEMG).- Grúa instalada en las proximidades del aeropuerto. // Crane installed in the vicinity of the airport.	AD	30NOV24EST	
190/23	SEVILLA/Morón AD (LEMO).- VOR/DME MRN no monitorizado. // VOR/DME MRN unmonitored.	AD	30NOV24EST	
192/23	SEVILLA/Morón AD (LEMO).- GCA indicador de objetivos en movimiento (MTI) U/S. // GCA Movement Target Indicator (MTI) U/S.	AD	30NOV24EST	
193/23	FIR MADRID.- Parque Eólico Las Atalayas en construcción. //Las Atalayas Wind Farm under construction.	ENR	28DEC24EST	
194/23	TENERIFE NORTE/Ciudad de La Laguna AD (GCXO).- Baja temporal del DVOR/DME LRO. // Temporary unavailability of DVOR/DME LRO.	AD	25JAN25EST	
195/23	FIR MADRID.- Instalación de una torre de medición en el Parque Eólico El Calero. // Installation of a measuring tower within El Calero Wind Farm.	ENR	25JAN25EST	

NR/AÑO NR/YEAR	ASUNTO SUBJECT	SECCIÓN AFECTADA SECTION AFFECTED	PERIODO DE VALIDEZ PERIOD OF VALIDITY	REGISTRO DE ANULACIÓN CANCELLATION RECORD
196/23	MADRID/Adolfo Suárez Madrid-Barajas AD (LEMD).- Ampliación de plataforma de remotos en T123-Rampa 0. Estacionamientos 23 a 26. // Expansion of remote apron at T123-Ramp 0. Stands 23 to 26.	AD	28DEC24EST	
197/23	REUS AD (LERS).- Servicio de abastecimiento de combustible disponible. // Fuelling service available.	AD	28DEC24EST	
198/23	FIR MADRID.- Instalación de una torre de medición en el Parque Eólico Encina. // Installation of a measuring tower within Encina Wind Farm.	ENR	25JAN25EST	
→ 199/23	SANTIAGO/Rosalía de Castro AD (LEST).- Sistema de iluminación de aproximación RWY 35 fuera de servicio. // RWY 35 approach lighting system out of service.	AD	25JAN25EST	Cancelado por SUP 64/24. (a partir de 16-MAY-24). // Cancelled by SUP 64/24. (from 16-MAY-24).
200/23	FIR MADRID.- Instalación de una torre meteorológica en Parque Eólico Las Cabañas. // Installation of a Meteorological tower in Las Cabañas Wind Farm.	ENR	25JAN25EST	
201/23	ALMERÍA AD (LEAM).- Trabajos en el área de seguridad del extremo de la RWY 07 y márgenes de calles de rodaje. // Works in the RWY 07 end safety area and taxiway edges.	AD	25JAN25EST	
202/23	FIR BARCELONA.- Instalación de la torre meteorológica "El Calvari 1". // Installation of a meteorological tower "El Calvari 1".	ENR	25JAN25EST	
203/23	FIR MADRID.- Instalación de una torre de medición en el Parque Eólico Encina II. // Installation of a measuring tower within Encina II Wind Farm.	ENR	25JAN25EST	
205/23	FIR MADRID.- Parque Eólico La Ese en construcción. // La Ese wind farm under construction.	ENR	28DEC24EST	
206/23	ALICANTE/Alicante-Elche Miguel Hernández AD (LEAL).- Restricciones a GP y DME IAT RWY 10. // Restrictions to GP and DME IAT RWY 10.	AD	28DEC24EST	
→ 207/23	JEREZ AD (LEJR).- Obras para la adecuación del pavimento de la RWY 02/20. // Works for the compliance of RWY 02/20 pavement.	AD	25JAN25EST	Cancelado por SUP 68/24. (a partir de 16-MAY-24). // Cancelled by SUP 68/24. (from 16-MAY-24).
01/24	ZARAGOZA AD (LEZG).- Sistema de frenado retirado. // Arresting system withdrawn.	AD	25JAN25EST	
02/24	ZARAGOZA AD (LEZG).- Carta de aproximación instrumental IAC/4 TACAN RWY 12R no utilizable. // Instrument approach chart IAC/4 TACAN RWY 12R not usable.	AD	25JAN25EST	
03/24	CASTELLÓN AD (LECH).- Puesto de estacionamiento cerrado. // Aircraft stand closed.	AD	24FEB25EST	
04/24	REUS AD (LERS).- Grúa instalada dentro de ATZ REUS. // Crane installed inside ATZ REUS.	AD	30APR24EST	
05/24	MADRID/Adolfo Suárez Madrid-Barajas AD (LEMD).- Obras de regeneración del pavimento y balizamiento en calle de rodaje D4 y D5. // Works for pavement refurbishment and lighting on taxiways D4 and D5.	AD	22FEB25EST	
06/24	FIR BARCELONA.- Incidencia cobertura radio en LELC CTA. // Radio coverage incident in LELC CTA.	ENR	21APR24EST	
07/24	MURCIA/San Javier AD (LELC).- Luces de señalización de WDI de RWY 05L fuera de servicio. // RWY 05L WDI signal lights out of service.	AD	14JUL24EST	

NR/AÑO NR/YEAR	ASUNTO SUBJECT	SECCIÓN AFECTADA SECTION AFFECTED	PERIODO DE VALIDEZ PERIOD OF VALIDITY	REGISTRO DE ANULACIÓN CANCELLATION RECORD
08/24	MURCIA/San Javier AD (LELC).- Luces de obstáculo de los postes proyectores en plataforma civil y militar fuera de servicio. // Floodlighting poles obstacles lights in civil and military aprons out of service.	AD	25JUN25EST	
09/24	GRAN CANARIA AD (GCLP).- Restricciones en el área de maniobra. // Restrictions in the manoeuvring area.	AD	25JAN25EST	
10/24	FIR MADRID.- Torre meteorológica en construcción. // Meteorological tower under construction.	ENR	22FEB25EST	
11/24	REUS AD (LERS).- Restricciones de rodaje en rampa AG3. // Ramp AG3 taxiing restrictions.	AD	25JAN25EST	
12/24	BILBAO AD (LEBB).- Sustitución de luces de borde de RWY 10/28 y de protección de pista. // Replacement of runway edge lights and guard lights of RWY 10/28.	AD	22FEB25EST	
→ 13/24	AIS-ESPAÑA.- European Tactical Airlift Program Course 24-1 (ETAP-C 24-1). // European Tactical Airlift Program Course 24-1 (ETAP-C 24-1).	ENR/AD	22MAR24	Cancelado por fecha de expiración. // Cancelled by expiry date.
14/24	IBIZA AD (LEIB).- TWY EH cerrada. // TWY EH closed.	AD	25JAN25EST	
→ 15/24	PALMA DE MALLORCA AD (LEPA/LESJ).- Modificación a algunas maniobras instrumentales de las RWY 06R/06L y a la carta de aproximación visual. // Modification to certain instrument manoeuvres for RWY 06R/06L and to the visual approach chart.	AD	22FEB25EST	Cancelado por SUP 62/24. (a partir de 16-MAY-24). // Cancelled by SUP 62/24. (from 16-MAY-24).
16/24	SALAMANCA/Matacán AD (LESA).- Sistema de frenado fuera de servicio. // Arresting system out of service	AD	22FEB25EST	
17/24	AIS ESPAÑA.- Invasión militar de Ucrania por la Federación Rusa. // Military invasion of Ukraine by Russian Federation.	ENR	21MAR25EST	
18/24	ANDORRA-LA SEU D'URGELL AD (LESU).- Modificación del horario de operación del aeródromo en uso restringido. // Modification to operational hours for restricted use of the aerodrome.	AD	15SEP24	
19/24	BARCELONA/Josep Tarradellas Barcelona-El Prat AD (LEBL).- APAPI FATO 09 fuera de servicio. // APAPI FATO 09 out of service.	AD	22FEB25EST	
20/24	FIR MADRID.- Parque Eólico La Herrada en construcción. // La Herrada Wind Farm under construction.	ENR	29DEC24EST	
21/24	BARCELONA/Josep Tarradellas Barcelona-El Prat AD (LEBL).- Renovación de sistemas y emplazamientos de observación meteorológica. // Renovation of systems and weather observation sites.	AD	21MAR25EST	
22/24	CASTELLÓN AD (LECH).- Puestos de estacionamientos cerrados. // Stands closed.	AD	21MAR25EST	
23/24	BARCELONA/Josep Tarradellas Barcelona-El Prat AD (LEBL).- Construcción de torre de viviendas e instalación de grúas torre en las proximidades del aeropuerto. // Residential tower under construction and installation of tower cranes in the vicinity of the airport	AD	26JAN25EST	
24/24	BARCELONA/Josep Tarradellas Barcelona-El Prat (LEBL).- Instalación de doble circuito en calles esenciales. // Installation of double circuit on essential taxiways.	AD	25FEB25EST	
25/24	BADAJOS/Talavera La Real AD (LEBZ).- Barra ala derecha VASIS RWY 31 fuera de servicio. // Right wing bar of VASIS RWY 31 out of service.	AD	21MAR25EST	

NR/AÑO NR/YEAR	ASUNTO SUBJECT	SECCIÓN AFECTADA SECTION AFFECTED	PERIODO DE VALIDEZ PERIOD OF VALIDITY	REGISTRO DE ANULACIÓN CANCELLATION RECORD
26/24	TENERIFE NORTE/Ciudad de La Laguna AD (GCXO).- Obras de renovación de la capa de rodadura de la RWY 12/30. // Renovation works on the taxiing layer of RWY 12/30.	AD	21MAR25EST	Cancelado por SUP 69/24. (a partir de 16-MAY-24). // Cancelled by SUP 69/24. (from 16-MAY-24).
27/24	FIR MADRID.- Parque Eólico Las Cerradas en construcción. // Las Cerradas Wind Farm under construction.	ENR	01DEC24EST	
28/24	CASTELLÓN AD (LECH).- Modificación temporal del horario de operación en uso público del aeródromo y de los servicios de salvamento y extinción de incendios en uso público. // Temporary modification of the operational hours for public use of the aerodrome and of the rescue and fire fighting services for public use.	AD	26OCT24	
29/24	FIR MADRID.- Parque Eólico La Muela I - Santiuste, en construcción. // La Muela I - Santiuste wind farm under construction.	ENR	21MAR25EST	
30/24	AIS-ESPAÑA.- Restricciones al VOR/DME ALT y LEAL IAC/8. // Restrictions to VOR/DME ALT and LEAL IAC/8.	ENR/AD	21MAR25EST	
31/24	FIR MADRID.- Instalación de una torre de medición en el Parque Eólico La Vega. // Installation of a measuring tower within Wind Farm La Vega.	ENR	21MAR25EST	
32/24	FIR MADRID.- Instalación de una torre de medición en el Parque Eólico La Laguna. // Installation of a measuring tower within La Laguna Wind Farm.	ENR	21MAR25EST	
33/24	VIGO AD.- Obras en el área de movimiento del aeropuerto de Vigo. // Works in the movement area of Vigo airport.	AD	21MAR25EST	
34/24	AIS-ESPAÑA.- Suspensión temporal de las maniobras RNP APCH a mínimos LPV publicadas en los aeropuertos de las Islas Canarias. // Temporary suspension of RNP APCH manoeuvres to published LPV minima at airports in the Canary Islands.	ENR/AD	21MAR25EST	
35/24	FUERTEVENTURA AD (GCFV).- Puestos de estacionamiento fuera de servicio. // Stands unavailable.	AD	21MAR25EST	
36/24	FIR MADRID.- Parque Eólico El Campillo en construcción. // El Campillo Wind Farm under construction	ENR	18APR25EST	
37/24	MADRID/Adolfo Suárez Madrid-Barajas AD (LEMD).- Obras de pavimentación y balizamiento en la TWY B12. // Resurfacing and lighting works on TWY B12.	AD	18APR25EST	
38/24	TENERIFE NORTE/Ciudad de La Laguna AD (GCXO).- Puntos de espera intermedios R1 y R2 inutilizables. // Intermediate holding positions R1 and R2 unserviceable.	AD	21MAR25EST	
39/24	MADRID/Adolfo Suárez Madrid-Barajas AD (LEMD).- Obras de pavimentación y balizamiento en las calles de rodaje X1, X2 y X3. // Resurfacing and lighting works on taxiways X1, X2 and X3.	AD	18APR25EST	
40/24	FUERTEVENTURA AD (GCFV).- Actuaciones de drenaje y saneamiento en lado aire. // Drainage and sanitation works on the air side.	AD	21MAR25EST	
41/24	FIR MADRID.- Parque Eólico Páramo de la Mesuca en construcción. // Páramo de la Mesuca Wind Farm under construction.	ENR	18APR25EST	
42/24	FIR MADRID.- Instalación de aerogeneradores y torres de medición en Parque Eólico La Cernégula. // Installation of wind turbines and measurement towers at La Cernégula Wind Farm.	ENR	18APR25EST	
43/24	MADRID/Cuatro Vientos AD (LECU/LEVS).- Fuente secundaria de energía. // Secondary power supply.	AD	21MAR25EST	



NR/AÑO NR/YEAR	ASUNTO SUBJECT	SECCIÓN AFECTADA SECTION AFFECTED	PERIODO DE VALIDEZ PERIOD OF VALIDITY	REGISTRO DE ANULACIÓN CANCELLATION RECORD
44/24	FIR MADRID.- Posible limitación de la cobertura de radio VHF/UHF en la zona noreste del área de responsabilidad de la ECAO SEVILLA. // Possible limited radio VHF/UHF coverage in the northeastern part of the area of responsibility ECAO SEVILLA.	ENR	21MAR25EST	
45/24	MADRID/Adolfo Suárez Madrid-Barajas AD (LEMD).- Obras de regeneración de la TWY M27. // Works for the refurbishment of TWY M27.	AD	18APR25EST	
46/24	MADRID/Adolfo Suárez Madrid-Barajas AD (LEMD).- Ejecución de banco de tubos de RWY 14R/32L. // RWY 14R/32L pipe bank execution.	AD	18APR25EST	
47/24	ZARAGOZA AD (LEZG).- Carta de aproximación instrumental IAC/10 TACAN RWY 30R desde IAF YARZU no utilizable. // Instrument approach chart IAC/10 TACAN RWY 30R from IAF YARZU not usable.	AD	21MAR25EST	
48/24	MÁLAGA/Costa del Sol AD (LEMG).- Equipo de medida de techo de nubes en el THR 13 fuera de servicio. // Ceiling measurement equipment THR 13 out of service.	AD	21MAR25EST	
49/24	ALMERÍA AD (LEAM).- Luz de protección de pista U/S. // Runway protection light U/S.	AD	21MAR25EST	
50/24	FIR MADRID.- Parque Eólico Páramo de Barril en construcción. // Páramo de Barril Wind Farm under construction.	ENR	18APR25EST	
51/24	ZARAGOZA AD (LEZG).- Disponibilidad de instalaciones y servicios. // Availability of facilities and services.	AD	18APR25EST	
52/24	FIR MADRID.- Parque Eólico Valdemoré II en construcción. // Valdemoré II Wind Farm under construction.	ENR	18APR25EST	
53/24	FIR MADRID.- Parque Eólico Páramo de Sardón en construcción. // Páramo de Sardón Wind Farm under construction.	ENR	18APR25EST	
54/24	LANZAROTE/César Manrique Lanzarote AD (GCRR).- Obras de sustitución ILS/DME RWY 03 "IRR". // Works to replace ILS/DME RWY 03 "IRR".	AD	18APR25EST	
55/24	ZARAGOZA AD (LEZG).- Operaciones RPAS. // RPAS operations.	AD	21MAR25EST	
56/24	ZARAGOZA AD (LEZG).- Aeródromo con limitaciones operacionales. // Aerodrome with operational restrictions.	AD	21MAR25EST	
57/24	TENERIFE NORTE/Ciudad de la Laguna AD (GCXO).- Obras de reconfiguración de la plataforma. // Works to reconfigure the apron.	AD	18APR25EST	
58/24	FIR MADRID.- Parque Eólico Treboada en construcción. // Treboada Wind Farm under construction.	ENR	18APR25EST	
→ 59/24	VALENCIA AD (LEVC).- Obras de adecuación de pendientes transversales en franja nivelada. // Perpendicular slope compliance works on levelled strip.	AD	18APR25EST	
→ 60/24	FIR MADRID.- Parque Eólico San Cebrián en construcción. // San Cebrián Wind Farm under construction.	ENR	16MAY24/16MAY25EST	
→ 61/24	FIR MADRID.- Parque Eólico Ventumelo en construcción. // Ventumelo Wind Farm under construction.	ENR	16MAY24/16MAY25EST	

NR/AÑO NR/YEAR	ASUNTO SUBJECT	SECCIÓN AFECTADA SECTION AFFECTED	PERIODO DE VALIDEZ PERIOD OF VALIDITY	REGISTRO DE ANULACIÓN CANCELLATION RECORD
→ 62/24	PALMA DE MALLORCA AD (LEPA/LESJ).- Modificación a algunas maniobras instrumentales de las RWY 06R/06L y a la carta de aproximación visual. // Modification to certain instrument manoeuvres for RWY 06R/06L and to the visual approach chart.	AD	16MAY24/16MAY25EST	
→ 63/24	FIR MADRID.- Parque Eólico Jubera en construcción. // Jubera Wind Farm under construction.	ENR	16MAY24/16MAY25EST	
→ 64/24	SANTIAGO/Rosalía de Castro AD (LEST).- Sistema de iluminación de aproximación (SIA) RWY 35 encendido en configuración provisional. // RWY 35 approach lighting system (ALS) switched on in provisional configuration.	AD	16MAY24/16MAY25EST	
→ 65/24	GRAN CANARIA AD (GCLP).- Obra de ampliación de red de hidrantes a PRKG P52-P66. // Works to expand the hydrant network to PRKG P52-P66.	AD	16MAY24/16MAY25EST	
→ 66/24	FIR MADRID.- Parque Eólico Canteras III en construcción. // Canteras III Wind Farm under construction.	ENR	18APR25EST	
→ 67/24	AIS-ESPAÑA.- Ejercicio APROC 24. // APROC 24 exercise.	ENR	20JUN24/28JUN24	
→ 68/24	JEREZ AD (LEJR).- Obras para la adecuación del pavimento de la RWY 02/20. // Works for the compliance of RWY 02/20 pavement.	AD	16MAY24/16MAY25EST	
→ 69/24	TENERIFE NORTE/Ciudad de La Laguna AD (GCXO).- Obras de renovación de la capa de rodadura de la RWY 12/30. // Renovation works on the taxiing layer of RWY 12/30.	AD	16MAY24/16MAY25EST	
→ 70/24	FIR BARCELONA.- Parque Eólico Mareas I en construcción. // Mareas I Wind Farm under construction.	ENR	16MAY24/16MAY25EST	
→ 71/24	FIR BARCELONA.- Parque Eólico Mareas II en construcción. // Mareas II Wind Farm under construction.	ENR	16MAY24/16MAY25EST	
→ 72/24	BARCELONA/Josep Tarradellas Barcelona-El Prat AD (LEBL).- Luces de obstáculo del DVOR BCN fuera de servicio. // DVOR BCN obstacle lights out of service.	AD	18APR25EST	
→ 73/24	CIUDAD REAL AD (LERL).- Cierre de TWY E2 y TWY T entre Gate B y TWY E3. // Closure of TWY E2 and TWY T between Gate B and TWY E3.	AD	18APR25EST	
→ 74/24	BARCELONA/Josep Tarradellas Barcelona-El Prat AD (LEBL).- Luces de obstáculo del DVOR PRA fuera de servicio. // DVOR PRA obstacle lights out of service.	AD	18APR25EST	

LISTA DE VERIFICACIÓN DE PÁGINAS DE LA AIP  
CHECKLIST OF AIP PAGES

PÁGINA PAGE	FECHA DATE	PÁGINA PAGE	FECHA DATE	PÁGINA PAGE	FECHA DATE
GEN 0.1-1	30-NOV-23	GEN 1.5-1	14-JUL-22	GEN 2.3-4	02-NOV-23
GEN 0.2-1	18-APR-24	GEN 1.5-2	14-JUL-22	GEN 2.3-5	18-MAY-23
GEN 0.3-1 a // to 12	18-APR-24	GEN 1.5-3	14-JUL-22	GEN 2.4-1	18-APR-24
GEN 0.4-1 a // to 22	18-APR-24	GEN 1.5-4	14-JUL-22	GEN 2.4-2	18-APR-24
GEN 0.5-1 a // to 3	18-APR-24	GEN 1.5-5	15-JUN-23	GEN 2.4-3	18-APR-24
GEN 0.6-1	02-DEC-21	GEN 1.6-1	26-JAN-23	GEN 2.4-4	18-APR-24
GEN 1.1-1	30-DEC-21	GEN 1.7-1	23-FEB-23	GEN 2.4-5	21-APR-22
GEN 1.1-2	01-DEC-22	GEN 1.7-2	20-MAY-21	GEN 2.4-6	21-APR-22
GEN 1.1-3	24-FEB-22	GEN 1.7-3	23-FEB-23	GEN 2.5.1 a // to 6	25-JAN-24
GEN 1.1-4	28-APR-16	GEN 1.7-4	23-FEB-23	GEN 2.6-1	24-MAR-22
GEN 1.2-1	03-NOV-22	GEN 1.7-5	23-FEB-23	GEN 2.6-2	09-JAN-14
GEN 1.2-2	24-FEB-22	GEN 1.7-6	23-FEB-23	GEN 2.7-1 a // to 35	30-NOV-23
GEN 1.2-3	12-AUG-21	GEN 1.7-7	23-FEB-23	GEN 2.8-1	08-SEP-22
GEN 1.2-4	22-APR-21	GEN 1.7-8	23-FEB-23	GEN 2.8-2	08-SEP-22
GEN 1.2-5	05-OCT-23	GEN 1.7-9	18-APR-24	GEN 2.8-3	25-JAN-24
GEN 1.2-6	05-OCT-23	GEN 1.7-10	18-APR-24	GEN 2.8-4	25-JAN-24
GEN 1.2-7	05-OCT-23	GEN 1.7-11	18-APR-24	GEN 2.8-5	25-JAN-24
GEN 1.3-1	24-FEB-22	GEN 1.7-12	18-APR-24	GEN 3.1-1	25-JAN-24
GEN 1.3-2	08-DEC-16	GEN 1.7-13	18-APR-24	GEN 3.1-2	14-SEP-17
GEN 1.3-3	30-DEC-21	GEN 1.7-14	18-APR-24	GEN 3.1-3	07-OCT-21
GEN 1.4-1	24-FEB-22	GEN 1.7-15	18-APR-24	GEN 3.1-4	18-APR-24
GEN 1.4-2	12-AUG-21	GEN 1.7-16	18-APR-24	GEN 3.1-5	29-DEC-22
GEN 1.4-3	12-SEP-19	GEN 1.7-17	18-APR-24	GEN 3.1-6	29-DEC-22
GEN 1.4-4	12-AUG-21	GEN 1.7-18	18-APR-24	GEN 3.1-7	30-NOV-23
GEN 1.4-5	12-AUG-21	GEN 1.7-19	18-APR-24	GEN 3.1-8	18-APR-24
GEN 1.4-6	12-AUG-21	GEN 1.7-20	18-APR-24	GEN 3.1-9	18-APR-24
GEN 1.4-7	22-APR-21	GEN 1.7-21	18-APR-24	GEN 3.1-10	18-APR-24
GEN 1.4-8	22-APR-21	GEN 1.7-22	18-APR-24	GEN 3.2-1	30-NOV-23
GEN 1.4-9	12-SEP-19	GEN 1.7-23	18-APR-24	GEN 3.2-2	21-APR-22
GEN 1.4-10	12-AUG-21	GEN 1.7-24	18-APR-24	GEN 3.2-3	21-APR-22
GEN 1.4-11	12-SEP-19	GEN 1.7-25	18-APR-24	GEN 3.2-4	21-APR-22
GEN 1.4-12	12-SEP-19	GEN 2.1-1	18-APR-24	GEN 3.2-5	21-APR-22
GEN 1.4-13	16-JUL-20	GEN 2.1-2	18-APR-24	GEN 3.2-6	21-APR-22
GEN 1.4-14	08-OCT-20	GEN 2.1-3	30-NOV-23	GEN 3.2-7	21-APR-22
GEN 1.4-15	10-OCT-19	GEN 2.1-4	02-FEB-17	GEN 3.2-8	30-NOV-23
GEN 1.4-16	12-SEP-19	GEN 2.1-5	30-DEC-21	GEN 3.2-9	30-NOV-23
GEN 1.4-17	12-SEP-19	GEN 2.1-6	30-NOV-23	GEN 3.2-10	30-NOV-23
GEN 1.4-18	12-SEP-19	GEN 2.2-1	21-APR-22	GEN 3.2-11	05-DEC-19
GEN 1.4-19	12-SEP-19	GEN 2.2-2	21-APR-22	GEN 3.3-1	30-NOV-23
GEN 1.4-20	12-SEP-19	GEN 2.2-3	30-NOV-23	GEN 3.3-2	30-NOV-23
GEN 1.4-21	12-SEP-19	GEN 2.2-4	30-NOV-23	GEN 3.3-3	21-MAR-24
GEN 1.4-22	08-OCT-20	GEN 2.2-5	30-NOV-23	GEN 3.3-4	18-MAY-23
GEN 1.4-23	12-SEP-19	GEN 2.2-6	30-NOV-23	GEN 3.3-5	05-OCT-23
GEN 1.4-24	12-SEP-19	GEN 2.2-7	30-NOV-23	GEN 3.3-6	18-MAY-23
GEN 1.4-25	12-SEP-19	GEN 2.2-8	30-NOV-23	GEN 3.3-7	18-MAY-23
GEN 1.4-26	12-SEP-19	GEN 2.2-9	30-NOV-23	GEN 3.3-8	05-OCT-23
GEN 1.4-27	12-SEP-19	GEN 2.2-10	30-NOV-23	GEN 3.4-1	30-NOV-23
GEN 1.4-28	12-SEP-19	GEN 2.2-11	30-NOV-23	GEN 3.4-2	30-NOV-23
GEN 1.4-29	12-SEP-19	GEN 2.2-12	30-NOV-23	GEN 3.4-3	24-FEB-22
GEN 1.4-30	16-JUL-20	GEN 2.2-13	30-NOV-23	GEN 3.4-4	30-NOV-23
GEN 1.4-31	12-SEP-19	GEN 2.2-14	30-NOV-23	GEN 3.4-5	22-APR-21
GEN 1.4-32	08-OCT-20	GEN 2.2-15	30-NOV-23	GEN 3.5-1	30-DEC-21
GEN 1.4-33	22-APR-21	GEN 2.2-16	30-NOV-23	GEN 3.5-2	23-MAY-19
GEN 1.4-34	12-SEP-19	GEN 2.2-17	30-NOV-23	GEN 3.5-3	28-DEC-23
GEN 1.4-35	12-SEP-19	GEN 2.3-1	02-DEC-21	GEN 3.5-4	25-JAN-24
GEN 1.4-36	12-SEP-19	GEN 2.3-2	27-FEB-20	GEN 3.5-5	25-JAN-24
GEN 1.4-37	12-SEP-19	GEN 2.3-3	13-JUL-23	GEN 3.5-6	25-JAN-24

PÁGINA PAGE	FECHA DATE	PÁGINA PAGE	FECHA DATE	PÁGINA PAGE	FECHA DATE
GEN 3.5-7	25-JAN-24	GEN 4.1-13	30-NOV-23	ENR 1.6-6	18-JUN-20
GEN 3.5-8	25-JAN-24	GEN 4.1-14	30-NOV-23	ENR 1.6-7	11-AUG-22
GEN 3.5-9	25-JAN-24	GEN 4.1-15	30-NOV-23	ENR 1.6-8	09-NOV-17
GEN 3.5-10	25-JAN-24	GEN 4.1-16	30-NOV-23	ENR 1.6-9	18-JUN-20
GEN 3.5-11	25-JAN-24	GEN 4.1-17	12-SEP-19	ENR 1.6-10	08-OCT-20
GEN 3.5-12	25-JAN-24	GEN 4.1-18	12-SEP-19	ENR 1.6-11	18-JUN-20
GEN 3.5-13	25-JAN-24	GEN 4.2-1	22-FEB-24	ENR 1.6-12	18-JUN-20
GEN 3.5-14	30-DEC-21	GEN 4.2-2	22-FEB-24	ENR 1.6-13	23-MAY-19
GEN 3.5-15	30-DEC-21	GEN 4.2-3	22-FEB-24	ENR 1.6-14	09-NOV-17
GEN 3.5-16	21-MAR-24	GEN 4.2-4	22-FEB-24	ENR 1.6-15	08-SEP-22
GEN 3.5-17	28-DEC-23	GEN 4.2-5	22-FEB-24	ENR 1.6-16	08-SEP-22
GEN 3.5-18	26-MAR-20	ENR 0.6-1	23-FEB-23	ENR 1.6-17	08-SEP-22
GEN 3.5-19	10-AUG-23	ENR 0.6-2	15-JUN-23	ENR 1.6-18	10-AUG-23
GEN 3.5-20	11-AUG-22	ENR 1.1-1	17-JUN-21	ENR 1.6-19	28-DEC-23
GEN 3.5-21	11-AUG-22	ENR 1.1-2	17-JUN-21	ENR 1.6-20	21-MAR-24
GEN 3.5-22	15-JUN-23	ENR 1.1-3	17-JUN-21	ENR 1.6-21	28-DEC-23
GEN 3.5-23	11-AUG-22	ENR 1.1-4	17-JUN-21	ENR 1.7-1	02-NOV-23
GEN 3.5-24	11-AUG-22	ENR 1.1-5	17-JUN-21	ENR 1.7-2	23-APR-20
GEN 3.5-25	16-JUN-22	ENR 1.2-1	17-JUN-21	ENR 1.7-3	28-FEB-19
GEN 3.5-26	25-JAN-24	ENR 1.2-2	12-OCT-17	ENR 1.8-1	24-FEB-22
GEN 3.5-27	25-JAN-24	ENR 1.2-3	12-OCT-17	ENR 1.8-2	31-JAN-19
GEN 3.5-28	30-DEC-21	ENR 1.2-4	12-OCT-17	ENR 1.8-3	31-JAN-19
GEN 3.5-29	28-DEC-23	ENR 1.2-5	21-JUN-18	ENR 1.8-4	06-DEC-18
GEN 3.5-30	07-SEP-23	ENR 1.2-6	12-OCT-17	ENR 1.8-5	06-DEC-18
GEN 3.5-31	07-SEP-23	ENR 1.2-7	12-OCT-17	ENR 1.8-6	06-DEC-18
GEN 3.5-32	09-SEP-21	ENR 1.2-8	21-JUN-18	ENR 1.8-7	24-FEB-22
GEN 3.5-33	06-OCT-22	ENR 1.2-9	21-JUN-18	ENR 1.8-8	19-MAY-22
GEN 3.5-35	28-DEC-23	ENR 1.2-10	12-OCT-17	ENR 1.8-9	19-MAY-22
GEN 3.5-36	05-NOV-20	ENR 1.2-11	21-JUN-18	ENR 1.8-10	02-NOV-23
GEN 3.5-37	05-NOV-20	ENR 1.3-1	17-JUN-21	ENR 1.9-1	24-FEB-22
GEN 3.5-38	05-NOV-20	ENR 1.3-2	17-JUN-21	ENR 1.9-2	30-JAN-20
GEN 3.5-39	21-MAR-24	ENR 1.3-3	23-FEB-23	ENR 1.9-3	05-OCT-23
GEN 3.5-40	21-MAR-24	ENR 1.3-4	21-APR-22	ENR 1.9-4	05-OCT-23
GEN 3.5-41	21-MAR-24	ENR 1.3-5	21-APR-22	ENR 1.9-5	30-NOV-23
GEN 3.5-42	05-NOV-20	ENR 1.3-6	23-FEB-23	ENR 1.9-6	10-SEP-20
GEN 3.5-43	12-AUG-21	ENR 1.3-7	23-FEB-23	ENR 1.9-7	05-OCT-23
GEN 3.5-44	22-APR-21	ENR 1.3-8	23-FEB-23	ENR 1.9-8	30-JAN-20
GEN 3.5-45	24-MAR-22	ENR 1.3-9	23-FEB-23	ENR 1.9-9	21-MAY-20
GEN 3.5-46	25-MAR-21	ENR 1.3-10	23-FEB-23	ENR 1.9-10	21-MAY-20
GEN 3.5-47	22-FEB-24	ENR 1.3-11	23-FEB-23	ENR 1.9-11	25-MAR-21
GEN 3.5-48	22-FEB-24	ENR 1.3-12	23-FEB-23	ENR 1.9-12	05-OCT-23
GEN 3.6-1	03-NOV-22	ENR 1.3-13	23-FEB-23	ENR 1.9-13	30-NOV-23
GEN 3.6-2	31-DEC-20	ENR 1.4-1	18-APR-24	ENR 1.9-14	05-OCT-23
GEN 3.6-3	05-OCT-23	ENR 1.4-2	18-APR-24	ENR 1.10-1	24-FEB-22
GEN 3.6-4	05-OCT-23	ENR 1.4-3	18-APR-24	ENR 1.10-2	12-OCT-17
GEN 3.6-5	05-OCT-23	ENR 1.4-4	18-APR-24	ENR 1.10-3	17-JUN-21
GEN 3.6-7	31-DEC-20	ENR 1.4-5	12-OCT-17	ENR 1.10-4	25-JAN-24
GEN 3.7-1	01-DEC-22	ENR 1.4-6	18-APR-24	ENR 1.10-5	25-JAN-24
GEN 4.1-1	29-DEC-22	ENR 1.5-1	24-FEB-22	ENR 1.10-6	25-JAN-24
GEN 4.1-2	30-NOV-23	ENR 1.5-2	23-MAY-19	ENR 1.10-7	21-MAR-24
GEN 4.1-3	30-NOV-23	ENR 1.5-3	23-MAY-19	ENR 1.10-8	25-JAN-24
GEN 4.1-4	30-NOV-23	ENR 1.5-4	23-MAY-19	ENR 1.10-9	21-MAR-24
GEN 4.1-5	30-NOV-23	ENR 1.5-5	12-SEP-19	ENR 1.10-10	24-FEB-22
GEN 4.1-6	30-NOV-23	ENR 1.5-6	23-MAY-19	ENR 1.10-11	24-FEB-22
GEN 4.1-7	30-NOV-23	ENR 1.5-7	23-MAY-19	ENR 1.10-12	24-FEB-22
GEN 4.1-8	30-NOV-23	ENR 1.5-8	23-MAY-19	ENR 1.10-13	24-FEB-22
GEN 4.1-9	30-NOV-23	ENR 1.6-1	24-FEB-22	ENR 1.10-14	24-FEB-22
GEN 4.1-10	30-NOV-23	ENR 1.6-3	18-JUN-20	ENR 1.10-15	24-FEB-22
GEN 4.1-11	30-NOV-23	ENR 1.6-4	08-OCT-20	ENR 1.10-16	19-MAY-22
GEN 4.1-12	30-NOV-23	ENR 1.6-5	18-JUN-20	ENR 1.10-17	24-FEB-22

PÁGINA PAGE	FECHA DATE	PÁGINA PAGE	FECHA DATE	PÁGINA PAGE	FECHA DATE
ENR 1.10-18	24-FEB-22	ENR 2.1-18	25-JAN-24	ENR 3.6-3	20-APR-23
ENR 1.10-19	24-FEB-22	ENR 2.1-19	25-JAN-24	ENR 3.6-4	18-MAY-23
ENR 1.10-20	24-FEB-22	ENR 2.1-20	25-JAN-24	ENR 3.6-5	20-APR-23
ENR 1.10-21	24-FEB-22	ENR 2.1-21	21-MAR-24	ENR 3.6-6	30-NOV-23
ENR 1.10-22	24-FEB-22	ENR 2.1-22	25-JAN-24	ENR 3.6-7	05-OCT-23
ENR 1.10-23	24-FEB-22	ENR 2.1-23	21-MAR-24	ENR 3.6-9	23-FEB-23
ENR 1.10-24	24-FEB-22	ENR 2.1-24	30-NOV-23	ENR 3.6-11	23-FEB-23
ENR 1.10-25	24-FEB-22	ENR 2.1-25	21-MAR-24	ENR 3.6-12	23-FEB-23
ENR 1.10-26	24-FEB-22	ENR 2.1-26	30-NOV-23	ENR 3.6-13	23-FEB-23
ENR 1.10-27	24-FEB-22	ENR 2.1-27	18-APR-24	ENR 3.6-14	23-FEB-23
ENR 1.10-28	24-FEB-22	ENR 2.1-28	25-JAN-24	ENR 3.6-15	02-NOV-23
ENR 1.10-29	24-FEB-22	ENR 2.1-29	18-APR-24	ENR 3.6-17	25-JAN-24
ENR 1.10-30	21-APR-22	ENR 2.1-30	18-APR-24	ENR 4.1	21-MAR-24
ENR 1.11-1	24-FEB-22	ENR 2.1-31	18-APR-24	ENR 4.2-1	20-JUN-96
ENR 1.11-2	26-MAY-16	ENR 2.1-32	25-JAN-24	ENR 4.3-1	14-JUL-22
ENR 1.11-3	26-MAY-16	ENR 2.1-33	25-JAN-24	ENR 4.4	21-MAR-24
ENR 1.11-4	26-MAY-16	ENR 2.1-34	25-JAN-24	ENR 4.5-1	21-APR-22
ENR 1.11-5	26-MAY-16	ENR 2.2-1	21-MAR-24	ENR 4.5-2	21-APR-22
ENR 1.12-1	24-FEB-22	ENR 2.2-2	21-MAR-24	ENR 5.1-1	07-SEP-23
ENR 1.12-2	11-DEC-14	ENR 2.2-3	21-MAR-24	ENR 5.1-2	06-OCT-22
ENR 1.12-3	11-DEC-14	ENR 2.2-4	21-MAR-24	ENR 5.1-3	18-APR-24
ENR 1.12-4	23-JUN-16	ENR 2.2-5	21-MAR-24	ENR 5.1-4	18-APR-24
ENR 1.12-5	11-DEC-14	ENR 2.2-6	21-MAR-24	ENR 5.1-5	18-APR-24
ENR 1.13-1	24-FEB-22	ENR 2.2-7	21-MAR-24	ENR 5.1-6	18-APR-24
ENR 1.14-1	24-FEB-22	ENR 2.2-8	21-MAR-24	ENR 5.1-7	18-APR-24
ENR 1.15-1	20-MAY-21	ENR 2.2-9	21-MAR-24	ENR 5.1-8	18-APR-24
ENR 1.15-2	20-MAY-21	ENR 2.2-10	21-MAR-24	ENR 5.1-9	18-APR-24
ENR 1.15-3	20-MAY-21	ENR 2.2-11	21-MAR-24	ENR 5.1-10	18-APR-24
ENR 1.15-4	20-MAY-21	ENR 2.2-12	21-MAR-24	ENR 5.1-11	18-APR-24
ENR 1.15-5	20-MAY-21	ENR 2.2-13	21-MAR-24	ENR 5.1-12	18-APR-24
ENR 1.15-6	20-MAY-21	ENR 2.2-14	21-MAR-24	ENR 5.1-13	18-APR-24
ENR 1.15-7	20-MAY-21	ENR 2.2-15	21-MAR-24	ENR 5.1-14	18-APR-24
ENR 1.15-8	20-MAY-21	ENR 2.2-16	21-MAR-24	ENR 5.1-15	18-APR-24
ENR 1.15-9	20-MAY-21	ENR 2.2-17	21-MAR-24	ENR 5.1-16	18-APR-24
ENR 1.15-10	20-MAY-21	ENR 2.2-18	21-MAR-24	ENR 5.1-17	18-APR-24
ENR 1.15-11	20-MAY-21	ENR 2.2-19	21-MAR-24	ENR 5.1-18	18-APR-24
ENR 1.15-12	20-MAY-21	ENR 2.2-20	21-MAR-24	ENR 5.1-19	18-APR-24
ENR 1.15-13	20-MAY-21	ENR 2.2-21	13-JUL-23	ENR 5.1-20	18-APR-24
ENR 1.15-14	20-MAY-21	ENR 2.2-22	15-JUN-23	ENR 5.1-21	18-APR-24
ENR 1.15-15	20-MAY-21	ENR 2.2-23	15-JUN-23	ENR 5.1-22	18-APR-24
ENR 1.15-16	20-MAY-21	ENR 2.2-24	01-DEC-22	ENR 5.1-23	18-APR-24
ENR 1.15-17	20-MAY-21	ENR 2.2-25	01-DEC-22	ENR 5.1-24	18-APR-24
ENR 1.15-18	20-MAY-21	ENR 2.2-26	01-DEC-22	ENR 5.1-25	18-APR-24
ENR 2.1-1	18-MAY-23	ENR 2.2-27	01-DEC-22	ENR 5.1-26	18-APR-24
ENR 2.1-2	18-MAY-23	ENR 2.2-28	15-JUN-23	ENR 5.1-27	18-APR-24
ENR 2.1-3	18-MAY-23	ENR 2.3-1	28-MAR-19	ENR 5.1-28	18-APR-24
ENR 2.1-4	18-MAY-23	ENR 2.3-2	21-MAR-24	ENR 5.1-29	18-APR-24
ENR 2.1-5	16-JUN-22	ENR 2.3-3	18-APR-24	ENR 5.1-30	18-APR-24
ENR 2.1-6	26-JAN-23	ENR 2.3-4	09-SEP-21	ENR 5.1-31	18-APR-24
ENR 2.1-7	25-JAN-24	ENR 2.3-5	22-FEB-24	ENR 5.1-32	18-APR-24
ENR 2.1-8	30-NOV-23	ENR 2.3-6	21-MAR-24	ENR 5.1-33	18-APR-24
ENR 2.1-9	30-NOV-23	ENR 2.3-7	22-FEB-24	ENR 5.1-34	18-APR-24
ENR 2.1-10	30-NOV-23	ENR 2.3-8	25-JAN-24	ENR 5.1-35	18-APR-24
ENR 2.1-11	30-NOV-23	ENR 2.3-9	22-FEB-24	ENR 5.1-36	18-APR-24
ENR 2.1-12	30-NOV-23	ENR 3.0-1	21-MAR-24	ENR 5.1-37	18-APR-24
ENR 2.1-13	30-NOV-23	ENR 3.1-1	21-MAR-24	ENR 5.1-38	18-APR-24
ENR 2.1-14	30-NOV-23	ENR 3.2	21-MAR-24	ENR 5.2-1	18-APR-24
ENR 2.1-15	30-NOV-23	ENR 3.3-1	15-JUN-23	ENR 5.2-2	18-APR-24
ENR 2.1-16	30-NOV-23	ENR 3.4-1	21-MAR-24	ENR 5.2-3	18-APR-24
ENR 2.1-17	30-NOV-23	ENR 3.6-1	23-FEB-23	ENR 5.2-4	18-APR-24

PÁGINA PAGE	FECHA DATE	PÁGINA PAGE	FECHA DATE	PÁGINA PAGE	FECHA DATE
ENR 5.2-5	06-OCT-22	ENR 6.2-7	01-DEC-22	AD 1.2-6	27-JAN-22
ENR 5.3-1	02-DEC-21	ENR 6.2-8	02-DEC-21	AD 1.3-1	15-JUN-23
ENR 5.3-2	27-FEB-20	ENR 6.2-9	02-DEC-21	AD 1.3-2	03-NOV-22
ENR 5.3-3	13-AUG-20	ENR 6.3-1	05-OCT-23	AD 1.3-3	16-AUG-18
ENR 5.4-1	18-APR-24	ENR 6.3-3	02-DEC-21	AD 1.3-5	12-AUG-21
ENR 5.5-1	05-OCT-23	ENR 6.3-5	02-NOV-23	AD 1.3-7	21-MAR-24
ENR 5.5-2	15-JUN-23	ENR 6.4-1	30-NOV-23	AD 1.3-9	21-MAR-24
ENR 5.5-3	13-JUL-23	ENR 6.4-3	30-NOV-23	AD 1.3-10	21-MAR-24
ENR 5.5-4	07-SEP-23	ENR 6.4-5	30-NOV-23	AD 1.3-11	21-MAR-24
ENR 5.5-5	10-AUG-23	ENR 6.4-6	30-NOV-23	AD 1.3-12	21-MAR-24
ENR 5.5-6	15-JUN-23	ENR 6.5-1	21-MAR-24	AD 1.3-13	18-APR-24
ENR 5.5-7	15-JUN-23	ENR 6.5-2	21-MAR-24	AD 1.3-15	21-MAR-24
ENR 5.5-8	02-NOV-23	ENR 6.5-3	23-FEB-23	AD 1.3-16	25-JAN-24
ENR 5.5-9	18-APR-24	ENR 6.5-4	23-FEB-23	AD 1.3-17	25-JAN-24
ENR 5.5-10	25-JAN-24	ENR 6.5-5	18-MAY-23	AD 1.3-18	25-JAN-24
ENR 5.5-11	25-JAN-24	ENR 6.5-6	23-FEB-23	AD 1.3-19	25-JAN-24
ENR 5.5-12	25-JAN-24	ENR 6.5-7	23-FEB-23	AD 1.3-20	25-JAN-24
ENR 5.5-13	25-JAN-24	ENR 6.5-8	23-FEB-23	AD 1.3-21	21-MAR-24
ENR 5.5-14	25-JAN-24	ENR 6.5-9	23-FEB-23	AD 1.3-22	21-MAR-24
ENR 5.5-15	21-MAR-24	ENR 6.5-11	23-FEB-23	AD 1.3-23	21-MAR-24
ENR 5.5-16	15-JUN-23	ENR 6.6-1	22-FEB-24	AD 1.4-1	31-MAR-16
ENR 5.5-17	05-OCT-23	ENR 6.6-3	22-FEB-24	AD 1.5-1	12-AUG-21
ENR 5.5-18	13-JUL-23	ENR 6.6-4	22-FEB-24	AD 1.5-2	25-MAR-21
ENR 5.5-19	13-JUL-23	ENR 6.6-5	03-NOV-22	AD 1.5-3	25-MAR-21
ENR 5.5-20	07-SEP-23	ENR 6.6-6	25-JAN-24	AD 1.5-4	22-APR-21
ENR 5.5-21	18-APR-24	ENR 6.7-1	25-JAN-24	AD 2-LECO 1	10-AUG-23
ENR 5.5-22	22-FEB-24	ENR 6.7-3	25-JAN-24	AD 2-LECO 2	21-MAR-24
ENR 5.5-23	22-FEB-24	ENR 6.7-4	25-JAN-24	AD 2-LECO 3	21-MAR-24
ENR 5.5-24	22-FEB-24	ENR 6.7-5	02-NOV-23	AD 2-LECO 4	21-MAR-24
ENR 5.5-25	22-FEB-24	ENR 6.7-6	22-FEB-24	AD 2-LECO 5	30-NOV-23
ENR 5.5-26	22-FEB-24	ENR 6.7-7	15-JUN-23	AD 2-LECO 6	30-NOV-23
ENR 5.5-27	22-FEB-24	ENR 6.7-8	15-JUN-23	AD 2-LECO 7	28-DEC-23
ENR 5.5-28	22-FEB-24	ENR 6.8-1	30-NOV-23	AD 2-LECO 8	28-DEC-23
ENR 5.5-29	22-FEB-24	ENR 6.8-3	30-NOV-23	AD 2-LECO 9	30-NOV-23
ENR 5.5-30	22-FEB-24	ENR 6.8-4	30-NOV-23	AD 2-LECO 10	21-MAR-24
ENR 5.5-31	22-FEB-24	ENR 6.8-5	30-NOV-23	AD 2-LECO 11	30-NOV-23
ENR 5.5-32	22-FEB-24	ENR 6.8-7	30-NOV-23	AD 2-LECO ADC	21-MAR-24
ENR 5.5-33	22-FEB-24	ENR 6.8-8	25-JAN-24	AD 2-LECO PDC 1.1	28-DEC-23
ENR 5.5-34	22-FEB-24	ENR 6.9-1	21-MAR-24	AD 2-LECO PDC 1.2	30-NOV-23
ENR 5.5-35	22-FEB-24	ENR 6.10-1	15-JUN-23	AD 2-LECO AOC 1	21-MAR-24
ENR 5.5-36	22-FEB-24	ENR 6.11-1	15-JUN-23	AD 2-LECO AOC 2	21-MAR-24
ENR 5.6-1	24-FEB-22	ENR 6.12-1	15-JUN-23	AD 2-LECO PATC	21-MAR-24
ENR 5.6-3	21-MAY-20	AD 0.6-1	12-AUG-21	AD 2-LECO SID 1.1	30-NOV-23
ENR 5.6-4	21-MAY-20	AD 0.6-2	22-APR-21	AD 2-LECO SID 1.2	30-NOV-23
ENR 5.6-5	21-MAY-20	AD 1.1-1	23-MAY-19	AD 2-LECO SID 1.3	30-NOV-23
ENR 5.6-7	20-APR-23	AD 1.1-2	30-DEC-21	AD 2-LECO SID 1.4	30-NOV-23
ENR 5.6-8	20-APR-23	AD 1.1-3	24-MAY-18	AD 2-LECO IAC 1.1	30-NOV-23
ENR 5.6-9	25-MAY-17	AD 1.1-4	20-APR-23	AD 2-LECO STAR 1.1	30-NOV-23
ENR 5.6-10	25-MAY-17	AD 1.1-5	22-FEB-24	AD 2-LECO STAR 1.2	30-NOV-23
ENR 5.7-1	05-NOV-20	AD 1.1-6	22-FEB-24	AD 2-LECO IAC 1.2	30-NOV-23
ENR 5.7-2	05-NOV-20	AD 1.1-7	22-FEB-24	AD 2-LECO IAC 2.1	30-NOV-23
ENR 5.7-3	05-NOV-20	AD 1.1-8	22-FEB-24	AD 2-LECO IAC 2.2	30-NOV-23
ENR 5.7-4	05-NOV-20	AD 1.1-9	22-FEB-24	AD 2-LECO IAC 3.1	30-NOV-23
ENR 6.0-1	30-NOV-23	AD 1.1-10	22-FEB-24	AD 2-LECO IAC 3.2	30-NOV-23
ENR 6.1-1	21-MAR-24	AD 1.1-11	22-FEB-24	AD 2-LECO IAC 4.1	30-NOV-23
ENR 6.2-1	26-JAN-23	AD 1.2-1	12-AUG-21	AD 2-LECO IAC 4.2	30-NOV-23
ENR 6.2-3	02-DEC-21	AD 1.2-2	09-SEP-21	AD 2-LECO IAC 5.1	30-NOV-23
ENR 6.2-4	02-DEC-21	AD 1.2-3	09-SEP-21	AD 2-LECO IAC 5.2	30-NOV-23
ENR 6.2-5	18-MAY-23	AD 1.2-4	04-NOV-21	AD 2-LECO IAC 6.1	30-NOV-23
ENR 6.2-6	22-FEB-24	AD 1.2-5	04-NOV-21	AD 2-LECO IAC 6.2	30-NOV-23

PÁGINA PAGE	FECHA DATE	PÁGINA PAGE	FECHA DATE	PÁGINA PAGE	FECHA DATE
AD 2-LECO VPT 1.1	30-NOV-23	AD 2-LEAL 8	23-MAR-23	AD 2-LEAM 6	22-FEB-24
AD 2-LECO VPT 1.2	30-NOV-23	AD 2-LEAL 9	21-MAR-24	AD 2-LEAM 7	22-FEB-24
AD 2-LECO VAC	30-NOV-23	AD 2-LEAL 10	23-MAR-23	AD 2-LEAM 8	22-FEB-24
AD 2-LEAB 1	03-NOV-22	AD 2-LEAL 11	23-MAR-23	AD 2-LEAM 9	22-FEB-24
AD 2-LEAB 2	26-JAN-23	AD 2-LEAL 12	21-MAR-24	AD 2-LEAM 10	22-FEB-24
AD 2-LEAB 3	11-AUG-22	AD 2-LEAL 13	21-MAR-24	AD 2-LEAM 11	22-FEB-24
AD 2-LEAB 4	26-JAN-23	AD 2-LEAL 14	21-MAR-24	AD 2-LEAM ADC	22-FEB-24
AD 2-LEAB 5	22-FEB-24	AD 2-LEAL 15	25-JAN-24	AD 2-LEAM PDC 1.1	22-FEB-24
AD 2-LEAB 6	11-AUG-22	AD 2-LEAL 16	25-JAN-24	AD 2-LEAM PDC 1.2	18-MAY-23
AD 2-LEAB 7	11-AUG-22	AD 2-LEAL ADC 1.1	10-AUG-23	AD 2-LEAM AOC 1	22-FEB-24
AD 2-LEAB 8	21-JUN-18	AD 2-LEAL ADC 1.2	22-APR-21	AD 2-LEAM AOC 2	22-FEB-24
AD 2-LEAB 9	20-APR-23	AD 2-LEAL PDC 1.1	10-AUG-23	AD 2-LEAM SID 1.1	22-FEB-24
AD 2-LEAB 10	19-MAY-22	AD 2-LEAL PDC 1.2	21-MAR-24	AD 2-LEAM SID 1.3	22-FEB-24
AD 2-LEAB ADC 1.1	20-APR-23	AD 2-LEAL PDC 1.3	21-MAR-24	AD 2-LEAM SID 1.4	22-FEB-24
AD 2-LEAB ADC 1.2	11-AUG-22	AD 2-LEAL PDC 1.4	01-DEC-22	AD 2-LEAM SID 1.5	22-FEB-24
AD 2-LEAB PDC 1.1	17-JUN-21	AD 2-LEAL AOC 1	12-AUG-21	AD 2-LEAM SID 1.6	22-FEB-24
AD 2-LEAB PDC 1.2	17-JUN-21	AD 2-LEAL AOC 2	12-AUG-21	AD 2-LEAM SID 2.1	22-FEB-24
AD 2-LEAB GMC	11-AUG-22	AD 2-LEAL SID 1.1	30-NOV-23	AD 2-LEAM SID 2.3	22-FEB-24
AD 2-LEAB AOC 1	17-JUN-21	AD 2-LEAL SID 1.2	30-NOV-23	AD 2-LEAM SID 2.4	22-FEB-24
AD 2-LEAB AOC 2	17-JUN-21	AD 2-LEAL SID 1.3	30-NOV-23	AD 2-LEAM SID 2.5	25-MAY-17
AD 2-LEAB SID 1.1	15-JUN-23	AD 2-LEAL SID 2.1	30-NOV-23	AD 2-LEAM SID 3.1	22-FEB-24
AD 2-LEAB SID 1.2	16-JUN-22	AD 2-LEAL SID 2.2	30-NOV-23	AD 2-LEAM SID 3.3	22-FEB-24
AD 2-LEAB DEP 1.1	15-JUN-23	AD 2-LEAL SID 2.3	30-NOV-23	AD 2-LEAM SID 3.4	22-FEB-24
AD 2-LEAB DEP 1.3	16-JUN-22	AD 2-LEAL SID 2.4	30-NOV-23	AD 2-LEAM SID 4.1	22-FEB-24
AD 2-LEAB DEP 2.1	15-JUN-23	AD 2-LEAL SID 2.5	20-APR-23	AD 2-LEAM SID 4.3	22-FEB-24
AD 2-LEAB DEP 2.2	16-JUN-22	AD 2-LEAL STAR 1.1	30-NOV-23	AD 2-LEAM SID 4.4	22-FEB-24
AD 2-LEAB ARR/DEP	03-NOV-22	AD 2-LEAL STAR 1.2	30-NOV-23	AD 2-LEAM STAR 1.1	22-FEB-24
AD 2-LEAB ATCSMAC	15-JUN-23	AD 2-LEAL STAR 2.1	21-MAR-24	AD 2-LEAM STAR 1.2	22-FEB-24
AD 2-LEAB IAC 1.1	15-JUN-23	AD 2-LEAL STAR 2.2	30-NOV-23	AD 2-LEAM STAR 2.1	22-FEB-24
AD 2-LEAB IAC 1.2	16-JUN-22	AD 2-LEAL IAC 1.1	25-JAN-24	AD 2-LEAM STAR 2.3	22-FEB-24
AD 2-LEAB IAC 2.1	15-JUN-23	AD 2-LEAL IAC 1.2	25-JAN-24	AD 2-LEAM STAR 2.4	22-FEB-24
AD 2-LEAB IAC 2.2	16-JUN-22	AD 2-LEAL IAC 2.1	25-JAN-24	AD 2-LEAM STAR 3.1	22-FEB-24
AD 2-LEAB IAC 3.1	15-JUN-23	AD 2-LEAL IAC 2.2	25-JAN-24	AD 2-LEAM STAR 3.2	22-FEB-24
AD 2-LEAB IAC 3.2	16-JUN-22	AD 2-LEAL IAC 3.1	25-JAN-24	AD 2-LEAM STAR 4.1	22-FEB-24
AD 2-LEAB IAC 4.1	15-JUN-23	AD 2-LEAL IAC 3.2	25-JAN-24	AD 2-LEAM STAR 4.3	22-FEB-24
AD 2-LEAB IAC 5.1	15-JUN-23	AD 2-LEAL IAC 4.1	25-JAN-24	AD 2-LEAM STAR 4.4	22-FEB-24
AD 2-LEAB IAC 6.1	15-JUN-23	AD 2-LEAL IAC 4.2	25-JAN-24	AD 2-LEAM ATCSMAC 1	22-FEB-24
AD 2-LEAB IAC 7.1	15-JUN-23	AD 2-LEAL IAC 5.1	25-JAN-24	AD 2-LEAM IAC 1.1	22-FEB-24
AD 2-LEAB IAC 8.1	15-JUN-23	AD 2-LEAL IAC 5.2	25-JAN-24	AD 2-LEAM IAC 1.2	22-FEB-24
AD 2-LEAB IAC 8.2	16-JUN-22	AD 2-LEAL IAC 6.1	25-JAN-24	AD 2-LEAM IAC 1.3	22-FEB-24
AD 2-LEAB IAC 9.1	15-JUN-23	AD 2-LEAL IAC 6.2	25-JAN-24	AD 2-LEAM IAC 2.1	22-FEB-24
AD 2-LEAB IAC 9.2	16-JUN-22	AD 2-LEAL IAC 7.1	21-MAR-24	AD 2-LEAM IAC 2.2	22-FEB-24
AD 2-LEAB IAC 10.1	15-JUN-23	AD 2-LEAL IAC 7.2	21-MAR-24	AD 2-LEAM IAC 3.1	22-FEB-24
AD 2-LEAB IAC 10.2	16-JUN-22	AD 2-LEAL IAC 8.1	21-MAR-24	AD 2-LEAM IAC 3.2	22-FEB-24
AD 2-LEAB IAC 11.1	15-JUN-23	AD 2-LEAL IAC 8.2	21-MAR-24	AD 2-LEAM IAC 4.1	22-FEB-24
AD 2-LEAB IAC 12.1	13-JUL-23	AD 2-LEAL IAC 9.1	25-JAN-24	AD 2-LEAM IAC 4.2	22-FEB-24
AD 2-LEAB IAC 13.1	15-JUN-23	AD 2-LEAL IAC 9.2	25-JAN-24	AD 2-LEAM IAC 5.1	22-FEB-24
AD 2-LEAB IAC 14.1	15-JUN-23	AD 2-LEAL IAC 9.3	25-JAN-24	AD 2-LEAM IAC 5.2	22-FEB-24
AD 2-LEAB IAC 15.1	13-JUL-23	AD 2-LEAL IAC 10.1	25-JAN-24	AD 2-LEAM IAC 6.1	22-FEB-24
AD 2-LEAB VAC 1.1	15-JUN-23	AD 2-LEAL IAC 10.2	25-JAN-24	AD 2-LEAM IAC 6.2	22-FEB-24
AD 2-LEAB VAC 1.2	16-JUN-22	AD 2-LEAL IAC 10.3	25-JAN-24	AD 2-LEAM IAC 7.1	22-FEB-24
AD 2-LEAB VAC 2.1	15-JUN-23	AD 2-LEAL VAC 1.1	25-JAN-24	AD 2-LEAM IAC 7.2	22-FEB-24
AD 2-LEAB VAC 2.2	16-JUN-22	AD 2-LEAL VAC 1.3	25-JAN-24	AD 2-LEAM IAC 7.3	22-FEB-24
AD 2-LEAL 1	10-AUG-23	AD 2-LEAL VAC 2.1	25-JAN-24	AD 2-LEAM IAC 8.1	22-FEB-24
AD 2-LEAL 2	30-NOV-23	AD 2-LEAL VAC 2.3	25-JAN-24	AD 2-LEAM IAC 8.2	22-FEB-24
AD 2-LEAL 3	10-AUG-23	AD 2-LEAM 1	22-FEB-24	AD 2-LEAM IAC 9.1	22-FEB-24
AD 2-LEAL 4	10-AUG-23	AD 2-LEAM 2	22-FEB-24	AD 2-LEAM IAC 9.2	22-FEB-24
AD 2-LEAL 5	25-JAN-24	AD 2-LEAM 3	22-FEB-24	AD 2-LEAM IAC 10.1	22-FEB-24
AD 2-LEAL 6	25-JAN-24	AD 2-LEAM 4	22-FEB-24	AD 2-LEAM IAC 10.2	23-MAR-23
AD 2-LEAL 7	23-MAR-23	AD 2-LEAM 5	22-FEB-24	AD 2-LEAM VAC 1.1	22-FEB-24

PÁGINA PAGE	FECHA DATE	PÁGINA PAGE	FECHA DATE	PÁGINA PAGE	FECHA DATE
AD 2-LEAM VAC 1.2	02-JAN-20	AD 2-LEAS IAC 1.2	30-NOV-23	AD 2-LEBL 23	07-SEP-23
AD 2-LESU 1	25-JAN-24	AD 2-LEAS IAC 2.1	30-NOV-23	AD 2-LEBL 24	21-MAR-24
AD 2-LESU 2	23-MAR-23	AD 2-LEAS IAC 2.2	30-NOV-23	AD 2-LEBL 25	07-SEP-23
AD 2-LESU 3	25-JAN-24	AD 2-LEAS IAC 3.1	30-NOV-23	AD 2-LEBL 26	20-APR-23
AD 2-LESU 4	25-JAN-24	AD 2-LEAS IAC 3.2	30-NOV-23	AD 2-LEBL 27	18-MAY-23
AD 2-LESU 5	25-JAN-24	AD 2-LEAS IAC 4.1	30-NOV-23	AD 2-LEBL 28	18-MAY-23
AD 2-LESU 6	25-JAN-24	AD 2-LEAS IAC 4.2	30-NOV-23	AD 2-LEBL 29	13-JUL-23
AD 2-LESU 7	25-JAN-24	AD 2-LEAS IAC 5.1	30-NOV-23	AD 2-LEBL 30	20-APR-23
AD 2-LESU 8	23-MAR-23	AD 2-LEAS IAC 5.2	30-NOV-23	AD 2-LEBL 31	20-APR-23
AD 2-LESU 9	11-AUG-22	AD 2-LEAS IAC 6.1	30-NOV-23	AD 2-LEBL 32	21-MAR-24
AD 2-LESU ADC	25-JAN-24	AD 2-LEAS IAC 6.2	30-NOV-23	AD 2-LEBL 33	21-MAR-24
AD 2-LESU PDC 1.1	25-JAN-24	AD 2-LEAS IAC 7.1	30-NOV-23	AD 2-LEBL 34	21-MAR-24
AD 2-LESU PDC 1.2	23-MAR-23	AD 2-LEAS IAC 7.2	30-NOV-23	AD 2-LEBL 35	21-MAR-24
AD 2-LESU PDC 1.3	23-MAR-23	AD 2-LEAS VAC 1.1	30-NOV-23	AD 2-LEBL 36	21-MAR-24
AD 2-LESU AOC 1	01-DEC-22	AD 2-LEAS VAC 1.3	16-JUN-22	AD 2-LEBL ADC 1.1	13-JUL-23
AD 2-LESU AOC 2	01-DEC-22	AD 2-LEBZ 1	18-APR-24	AD 2-LEBL ADC 1.2	24-MAR-22
AD 2-LESU SID 1.1	25-JAN-24	AD 2-LEBZ 2	03-NOV-22	AD 2-LEBL ADC 1.3	01-DEC-22
AD 2-LESU SID 1.2	23-APR-20	AD 2-LEBZ 3	29-DEC-22	AD 2-LEBL PDC 1.1	23-MAR-23
AD 2-LESU STAR 1.1	25-JAN-24	AD 2-LEBZ 4	09-SEP-21	AD 2-LEBL PDC 1.3	01-DEC-22
AD 2-LESU STAR 1.2	25-JAN-24	AD 2-LEBZ 5	18-APR-24	AD 2-LEBL PDC 1.4	23-MAR-23
AD 2-LESU IAC 1.1	25-JAN-24	AD 2-LEBZ 6	18-APR-24	AD 2-LEBL PDC 1.5	23-MAR-23
AD 2-LESU IAC 1.3	13-AUG-20	AD 2-LEBZ 7	18-APR-24	AD 2-LEBL PDC 1.6	23-MAR-23
AD 2-LESU IAC 1.4	13-AUG-20	AD 2-LEBZ ADC 1.1	22-FEB-24	AD 2-LEBL PDC 1.7	23-MAR-23
AD 2-LESU VAC 1.1	25-JAN-24	AD 2-LEBZ ADC 1.2	19-MAY-22	AD 2-LEBL PDC 1.8	23-MAR-23
AD 2-LESU VAC 1.2	25-JAN-24	AD 2-LEBZ PDC 1.1	22-FEB-24	AD 2-LEBL PDC 1.9	05-OCT-23
AD 2-LESU VAC 2.1	25-JAN-24	AD 2-LEBZ PDC 1.2	22-FEB-24	AD 2-LEBL PDC 1.10	01-DEC-22
AD 2-LESU VAC 2.2	25-JAN-24	AD 2-LEBZ AOC 1	21-JUN-18	AD 2-LEBL GMC 1.1	07-SEP-23
AD 2-LEAS 1	22-FEB-24	AD 2-LEBZ AOC 2	21-JUN-18	AD 2-LEBL GMC 1.2	07-SEP-23
AD 2-LEAS 2	18-MAY-23	AD 2-LEBZ STAR 1.1	22-FEB-24	AD 2-LEBL GMC 1.3	07-SEP-23
AD 2-LEAS 3	22-FEB-24	AD 2-LEBZ STAR 1.2	20-JUN-19	AD 2-LEBL GMC 1.4	07-SEP-23
AD 2-LEAS 4	22-FEB-24	AD 2-LEBZ IAC 1.1	22-FEB-24	AD 2-LEBL GMC 1.5	18-MAY-23
AD 2-LEAS 5	22-FEB-24	AD 2-LEBZ IAC 2.1	22-FEB-24	AD 2-LEBL GMC 2.1	18-MAY-23
AD 2-LEAS 6	22-FEB-24	AD 2-LEBZ IAC 3.1	22-FEB-24	AD 2-LEBL GMC 2.2	18-MAY-23
AD 2-LEAS 7	10-AUG-23	AD 2-LEBZ IAC 4.1	22-FEB-24	AD 2-LEBL GMC 2.3	18-MAY-23
AD 2-LEAS 8	10-AUG-23	AD 2-LEBZ IAC 5.1	22-FEB-24	AD 2-LEBL GMC 2.4	18-MAY-23
AD 2-LEAS 9	10-AUG-23	AD 2-LEBZ IAC 6.1	22-FEB-24	AD 2-LEBL GMC 2.5	18-MAY-23
AD 2-LEAS 10	10-AUG-23	AD 2-LEBZ IAC 7.1	22-FEB-24	AD 2-LEBL GMC 2.6	18-MAY-23
AD 2-LEAS 11	10-AUG-23	AD 2-LEBZ VAC	22-FEB-24	AD 2-LEBL AOC 1	24-MAR-22
AD 2-LEAS 12	07-SEP-23	AD 2-LEBL 1	23-MAR-23	AD 2-LEBL AOC 2	24-MAR-22
AD 2-LEAS 13	07-SEP-23	AD 2-LEBL 2	15-JUN-23	AD 2-LEBL AOC 3	24-MAR-22
AD 2-LEAS ADC 1.1	30-NOV-23	AD 2-LEBL 3	05-OCT-23	AD 2-LEBL AOC 4	24-MAR-22
AD 2-LEAS PDC 1.1	30-NOV-23	AD 2-LEBL 4	18-MAY-23	AD 2-LEBL AOC 5	24-MAR-22
AD 2-LEAS PDC 1.2	18-MAY-23	AD 2-LEBL 5	18-MAY-23	AD 2-LEBL AOC 6	24-MAR-22
AD 2-LEAS AOC 1	18-MAY-23	AD 2-LEBL 6	21-MAR-24	AD 2-LEBL PATC/1	24-MAR-22
AD 2-LEAS AOC 2	18-MAY-23	AD 2-LEBL 7	25-JAN-24	AD 2-LEBL PATC/2	24-MAR-22
AD 2-LEAS PATC	10-MAY-07	AD 2-LEBL 8	21-MAR-24	AD 2-LEBL PATC/3	24-MAR-22
AD 2-LEAS SID 1.1	06-OCT-22	AD 2-LEBL 9	21-MAR-24	AD 2-LEBL PATC/4	24-MAR-22
AD 2-LEAS SID 1.3	16-JUN-22	AD 2-LEBL 10	21-MAR-24	AD 2-LEBL SID 1.1	18-MAY-23
AD 2-LEAS SID 2.1	18-MAY-23	AD 2-LEBL 11	07-SEP-23	AD 2-LEBL SID 1.3	20-APR-23
AD 2-LEAS SID 2.3	02-DEC-21	AD 2-LEBL 12	07-SEP-23	AD 2-LEBL SID 1.4	18-MAY-23
AD 2-LEAS SID 3.1	06-OCT-22	AD 2-LEBL 13	05-OCT-23	AD 2-LEBL SID 1.5	20-APR-23
AD 2-LEAS SID 3.3	16-JUN-22	AD 2-LEBL 14	07-SEP-23	AD 2-LEBL SID 1.6	20-APR-23
AD 2-LEAS SID 3.4	07-SEP-23	AD 2-LEBL 15	07-SEP-23	AD 2-LEBL SID 1.7	20-APR-23
AD 2-LEAS SID 4.1	18-MAY-23	AD 2-LEBL 16	07-SEP-23	AD 2-LEBL SID 2.1	02-NOV-23
AD 2-LEAS SID 4.3	07-SEP-23	AD 2-LEBL 17	07-SEP-23	AD 2-LEBL SID 2.3	20-APR-23
AD 2-LEAS STAR 1.1	06-OCT-22	AD 2-LEBL 18	07-SEP-23	AD 2-LEBL SID 2.4	20-APR-23
AD 2-LEAS STAR 1.3	03-DEC-20	AD 2-LEBL 19	07-SEP-23	AD 2-LEBL SID 2.5	20-APR-23
AD 2-LEAS STAR 2.1	06-OCT-22	AD 2-LEBL 20	07-SEP-23	AD 2-LEBL SID 2.6	20-APR-23
AD 2-LEAS STAR 2.3	02-DEC-21	AD 2-LEBL 21	07-SEP-23	AD 2-LEBL SID 2.7	20-APR-23
AD 2-LEAS IAC 1.1	30-NOV-23	AD 2-LEBL 22	07-SEP-23	AD 2-LEBL SID 3.1	10-AUG-23



PÁGINA PAGE	FECHA DATE	PÁGINA PAGE	FECHA DATE	PÁGINA PAGE	FECHA DATE
AD 2-LEBL SID 3.3	10-AUG-23	AD 2-LEBL STAR 3.1	15-JUN-23	AD 2-LEBL IAC 19.2	22-FEB-24
AD 2-LEBL SID 3.4	20-APR-23	AD 2-LEBL STAR 3.3	20-APR-23	AD 2-LEBL IAC 20.1	22-FEB-24
AD 2-LEBL SID 4.1	02-NOV-23	AD 2-LEBL STAR 3.4	10-AUG-23	AD 2-LEBL IAC 20.2	22-FEB-24
AD 2-LEBL SID 4.3	10-AUG-23	AD 2-LEBL STAR 3.5	10-AUG-23	AD 2-LEBL IAC 21.1	22-FEB-24
AD 2-LEBL SID 4.4	20-APR-23	AD 2-LEBL STAR 3.6	10-AUG-23	AD 2-LEBL IAC 21.2	22-FEB-24
AD 2-LEBL SID 4.5	20-APR-23	AD 2-LEBL TRAN 1.1	18-MAY-23	AD 2-LEBL IAC 22.1	22-FEB-24
AD 2-LEBL SID 4.6	20-APR-23	AD 2-LEBL TRAN 1.2	18-MAY-23	AD 2-LEBL IAC 22.2	24-MAR-22
AD 2-LEBL SID 5.1	02-NOV-23	AD 2-LEBL TRAN 1.3	20-APR-23	AD 2-LEBL IAC 23.1	02-NOV-23
AD 2-LEBL SID 5.3	15-JUN-23	AD 2-LEBL TRAN 2.1	18-MAY-23	AD 2-LEBL IAC 23.2	02-NOV-23
AD 2-LEBL SID 5.4	20-APR-23	AD 2-LEBL TRAN 2.3	18-MAY-23	AD 2-LEBL IAC 24.1	02-NOV-23
AD 2-LEBL SID 5.5	20-APR-23	AD 2-LEBL TRAN 2.4	18-MAY-23	AD 2-LEBL IAC 24.2	15-JUN-23
AD 2-LEBL SID 5.6	18-MAY-23	AD 2-LEBL TRAN 3.1	18-MAY-23	AD 2-LEBL IAC 24.3	15-JUN-23
AD 2-LEBL SID 5.7	18-MAY-23	AD 2-LEBL TRAN 3.3	18-MAY-23	AD 2-LEBL IAC 25.1	02-NOV-23
AD 2-LEBL SID 6.1	02-NOV-23	AD 2-LEBL TRAN 3.4	20-APR-23	AD 2-LEBL IAC 25.2	06-OCT-22
AD 2-LEBL SID 6.3	10-AUG-23	AD 2-LEBL TRAN 4.1	18-MAY-23	AD 2-LEBL IAC 26.1	22-FEB-24
AD 2-LEBL SID 6.4	20-APR-23	AD 2-LEBL TRAN 4.3	18-MAY-23	AD 2-LEBL IAC 26.2	22-FEB-24
AD 2-LEBL SID 7.1	02-NOV-23	AD 2-LEBL TRAN 4.4	20-APR-23	AD 2-LEBL IAC 27.1	22-FEB-24
AD 2-LEBL SID 7.3	20-APR-23	AD 2-LEBL TRAN 5.1	18-MAY-23	AD 2-LEBL IAC 27.2	22-FEB-24
AD 2-LEBL SID 7.4	20-APR-23	AD 2-LEBL TRAN 5.3	18-MAY-23	AD 2-LEBL IAC 28.1	22-FEB-24
AD 2-LEBL SID 7.5	20-APR-23	AD 2-LEBL TRAN 5.4	20-APR-23	AD 2-LEBL IAC 28.2	22-FEB-24
AD 2-LEBL SID 7.6	20-APR-23	AD 2-LEBL IAC 1.1	22-FEB-24	AD 2-LEBL IAC 29.1	02-NOV-23
AD 2-LEBL SID 7.7	20-APR-23	AD 2-LEBL IAC 1.2	22-FEB-24	AD 2-LEBL IAC 29.2	02-NOV-23
AD 2-LEBL SID 8.1	02-NOV-23	AD 2-LEBL IAC 2.1	22-FEB-24	AD 2-LEBL IAC 30.1	02-NOV-23
AD 2-LEBL SID 8.3	10-AUG-23	AD 2-LEBL IAC 2.2	22-FEB-24	AD 2-LEBL IAC 30.2	20-APR-23
AD 2-LEBL SID 8.4	18-MAY-23	AD 2-LEBL IAC 3.1	22-FEB-24	AD 2-LEBL IAC 30.3	20-APR-23
AD 2-LEBL SID 8.5	18-MAY-23	AD 2-LEBL IAC 3.2	22-FEB-24	AD 2-LEBL IAC 31.1	02-NOV-23
AD 2-LEBL SID 8.6	18-MAY-23	AD 2-LEBL IAC 4.1	02-NOV-23	AD 2-LEBL IAC 31.2	20-APR-23
AD 2-LEBL SID 9.1	02-NOV-23	AD 2-LEBL IAC 4.2	04-NOV-21	AD 2-LEBL VAC 1.1	23-FEB-23
AD 2-LEBL SID 9.3	02-NOV-23	AD 2-LEBL IAC 5.1	02-NOV-23	AD 2-LEBL VAC 1.2	01-DEC-22
AD 2-LEBL SID 9.4	02-NOV-23	AD 2-LEBL IAC 5.2	20-APR-23	AD 2-LEBB 1	22-FEB-24
AD 2-LEBL SID 9.5	02-NOV-23	AD 2-LEBL IAC 5.3	20-APR-23	AD 2-LEBB 2	22-FEB-24
AD 2-LEBL SID 9.6	02-NOV-23	AD 2-LEBL IAC 6.1	02-NOV-23	AD 2-LEBB 3	22-FEB-24
AD 2-LEBL SID 9.7	02-NOV-23	AD 2-LEBL IAC 6.2	20-APR-23	AD 2-LEBB 4	22-FEB-24
AD 2-LEBL SID 10.1	02-NOV-23	AD 2-LEBL IAC 7.1	22-FEB-24	AD 2-LEBB 5	22-FEB-24
AD 2-LEBL SID 10.3	02-NOV-23	AD 2-LEBL IAC 7.2	22-FEB-24	AD 2-LEBB 6	22-FEB-24
AD 2-LEBL SID 10.4	02-NOV-23	AD 2-LEBL IAC 8.1	22-FEB-24	AD 2-LEBB 7	30-NOV-23
AD 2-LEBL SID 10.5	02-NOV-23	AD 2-LEBL IAC 8.2	22-FEB-24	AD 2-LEBB 8	23-MAR-23
AD 2-LEBL SID 10.6	02-NOV-23	AD 2-LEBL IAC 9.1	22-FEB-24	AD 2-LEBB 9	30-NOV-23
AD 2-LEBL SID 11.1	02-NOV-23	AD 2-LEBL IAC 9.2	22-FEB-24	AD 2-LEBB 10	22-FEB-24
AD 2-LEBL SID 11.3	20-APR-23	AD 2-LEBL IAC 10.1	02-NOV-23	AD 2-LEBB 11	22-FEB-24
AD 2-LEBL SID 11.4	20-APR-23	AD 2-LEBL IAC 10.2	24-MAR-22	AD 2-LEBB 12	30-NOV-23
AD 2-LEBL SID 11.5	20-APR-23	AD 2-LEBL IAC 11.1	02-NOV-23	AD 2-LEBB 13	30-NOV-23
AD 2-LEBL SID 11.6	20-APR-23	AD 2-LEBL IAC 11.2	18-MAY-23	AD 2-LEBB 14	13-JUL-23
AD 2-LEBL SID 11.7	02-NOV-23	AD 2-LEBL IAC 11.3	20-APR-23	AD 2-LEBB 15	13-JUL-23
AD 2-LEBL SID 12.1	02-NOV-23	AD 2-LEBL IAC 12.1	02-NOV-23	AD 2-LEBB ADC 1.1	30-NOV-23
AD 2-LEBL SID 12.3	10-AUG-23	AD 2-LEBL IAC 12.2	18-MAY-23	AD 2-LEBB ADC 1.2	18-MAY-23
AD 2-LEBL SID 12.4	20-APR-23	AD 2-LEBL IAC 13.1	22-FEB-24	AD 2-LEBB PDC 1.1	30-NOV-23
AD 2-LEBL SID 12.5	20-APR-23	AD 2-LEBL IAC 13.2	22-FEB-24	AD 2-LEBB PDC 1.3	30-NOV-23
AD 2-LEBL SID 12.6	20-APR-23	AD 2-LEBL IAC 14.1	22-FEB-24	AD 2-LEBB PDC 2.1	30-NOV-23
AD 2-LEBL STAR 1.1	18-MAY-23	AD 2-LEBL IAC 14.2	22-FEB-24	AD 2-LEBB PDC 2.2	23-MAR-23
AD 2-LEBL STAR 1.3	20-APR-23	AD 2-LEBL IAC 15.1	22-FEB-24	AD 2-LEBB PDC 2.3	23-MAR-23
AD 2-LEBL STAR 1.4	10-AUG-23	AD 2-LEBL IAC 15.2	22-FEB-24	AD 2-LEBB PDC 2.4	30-NOV-23
AD 2-LEBL STAR 1.5	20-APR-23	AD 2-LEBL IAC 16.1	02-NOV-23	AD 2-LEBB GMC	30-NOV-23
AD 2-LEBL STAR 1.6	10-AUG-23	AD 2-LEBL IAC 16.2	24-MAR-22	AD 2-LEBB AOC 1	29-DEC-22
AD 2-LEBL STAR 1.7	10-AUG-23	AD 2-LEBL IAC 17.1	02-NOV-23	AD 2-LEBB AOC 2	29-DEC-22
AD 2-LEBL STAR 2.1	10-AUG-23	AD 2-LEBL IAC 17.2	15-JUN-23	AD 2-LEBB AOC 3	29-DEC-22
AD 2-LEBL STAR 2.3	20-APR-23	AD 2-LEBL IAC 17.3	15-JUN-23	AD 2-LEBB AOC 4	29-DEC-22
AD 2-LEBL STAR 2.4	07-SEP-23	AD 2-LEBL IAC 18.1	02-NOV-23	AD 2-LEBB SID 1.1	24-FEB-22
AD 2-LEBL STAR 2.5	10-AUG-23	AD 2-LEBL IAC 18.2	06-OCT-22	AD 2-LEBB SID 1.3	24-FEB-22
AD 2-LEBL STAR 2.6	10-AUG-23	AD 2-LEBL IAC 19.1	22-FEB-24	AD 2-LEBB SID 1.4	24-FEB-22

PÁGINA PAGE	FECHA DATE	PÁGINA PAGE	FECHA DATE	PÁGINA PAGE	FECHA DATE
AD 2-LEBB SID 2.1	16-JUN-22	AD 2-LEBG IAC 1.2	20-APR-23	AD 2-LECH 5	25-JAN-24
AD 2-LEBB SID 2.3	19-MAY-22	AD 2-LEBG IAC 2.1	30-NOV-23	AD 2-LECH 6	30-DEC-21
AD 2-LEBB SID 2.4	19-MAY-22	AD 2-LEBG IAC 2.2	20-APR-23	AD 2-LECH 7	07-OCT-21
AD 2-LEBB SID 2.5	19-MAY-22	AD 2-LEBG IAC 2.3	20-APR-23	AD 2-LECH 8	15-JUN-23
AD 2-LEBB SID 3.1	24-FEB-22	AD 2-LEBG IAC 3.1	30-NOV-23	AD 2-LECH ADC	25-JAN-24
AD 2-LEBB SID 3.3	24-FEB-22	AD 2-LEBG IAC 3.2	20-APR-23	AD 2-LECH PDC 1.1	22-FEB-24
AD 2-LEBB SID 3.4	24-FEB-22	AD 2-LEBG IAC 4.1	30-NOV-23	AD 2-LECH PDC 1.2	15-JUN-23
AD 2-LEBB SID 4.1	24-FEB-22	AD 2-LEBG IAC 4.2	20-APR-23	AD 2-LECH PDC 1.3	15-JUN-23
AD 2-LEBB SID 4.3	24-FEB-22	AD 2-LEBG IAC 5.1	30-NOV-23	AD 2-LECH AOC	23-APR-20
AD 2-LEBB SID 4.4	24-FEB-22	AD 2-LEBG IAC 5.2	20-APR-23	AD 2-LECH SID 1.1	25-JAN-24
AD 2-LEBB STAR 1.1	24-FEB-22	AD 2-LEBG IAC 5.3	20-APR-23	AD 2-LECH SID 1.3	30-NOV-23
AD 2-LEBB STAR 1.3	24-FEB-22	AD 2-LEBG IAC 6.1	30-NOV-23	AD 2-LECH SID 1.4	30-NOV-23
AD 2-LEBB STAR 2.1	24-FEB-22	AD 2-LEBG IAC 6.2	20-APR-23	AD 2-LECH SID 2.1	25-JAN-24
AD 2-LEBB STAR 2.3	28-MAR-19	AD 2-LEBG VAC 1.1	30-NOV-23	AD 2-LECH SID 2.3	30-NOV-23
AD 2-LEBB ATCSMAC 1.1	20-APR-23	AD 2-LEBG VAC 1.2	30-NOV-23	AD 2-LECH STAR 1.1	25-JAN-24
AD 2-LEBB IAC 1.1	30-NOV-23	AD 2-LERT 1	13-JUL-23	AD 2-LECH STAR 1.3	30-NOV-23
AD 2-LEBB IAC 1.2	28-DEC-23	AD 2-LERT 2	24-FEB-22	AD 2-LECH STAR 2.1	19-MAY-22
AD 2-LEBB IAC 2.1	30-NOV-23	AD 2-LERT 3	13-JUL-23	AD 2-LECH STAR 2.3	09-SEP-21
AD 2-LEBB IAC 2.2	30-NOV-23	AD 2-LERT 4	05-DEC-19	AD 2-LECH IAC 1.1	25-JAN-24
AD 2-LEBB IAC 3.1	30-NOV-23	AD 2-LERT 5	13-JUL-23	AD 2-LECH IAC 1.2	30-NOV-23
AD 2-LEBB IAC 3.2	30-NOV-23	AD 2-LERT 6	19-JUL-18	AD 2-LECH IAC 2.1	25-JAN-24
AD 2-LEBB IAC 4.1	30-NOV-23	AD 2-LERT 7	18-JUL-19	AD 2-LECH IAC 2.2	30-NOV-23
AD 2-LEBB IAC 4.2	30-NOV-23	AD 2-LERT 8	29-DEC-22	AD 2-LECH IAC 3.1	25-JAN-24
AD 2-LEBB IAC 5.1	18-APR-24	AD 2-LERT ADC	13-JUL-23	AD 2-LECH IAC 3.2	30-NOV-23
AD 2-LEBB IAC 5.2	18-APR-24	AD 2-LERT PDC	13-JUL-23	AD 2-LECH IAC 4.1	25-JAN-24
AD 2-LEBB IAC 6.1	30-NOV-23	AD 2-LERT AOC 1	13-JUL-23	AD 2-LECH IAC 4.2	30-NOV-23
AD 2-LEBB IAC 6.2	30-NOV-23	AD 2-LERT AOC 2	13-JUL-23	AD 2-LECH IAC 4.3	30-NOV-23
AD 2-LEBB IAC 7.1	30-NOV-23	AD 2-LERT DEP 1.1	21-MAR-24	AD 2-LECH IAC 5.1	25-JAN-24
AD 2-LEBB IAC 7.2	30-NOV-23	AD 2-LERT DEP 1.2	13-JUL-23	AD 2-LECH IAC 5.2	21-APR-22
AD 2-LEBB IAC 8.1	30-NOV-23	AD 2-LERT DEP 2.1	21-MAR-24	AD 2-LECH IAC 6.1	25-JAN-24
AD 2-LEBB IAC 8.2	30-NOV-23	AD 2-LERT DEP 2.2	13-JUL-23	AD 2-LECH IAC 6.2	30-NOV-23
AD 2-LEBB IAC 9.1	30-NOV-23	AD 2-LERT ARR/DEP 1	21-MAR-24	AD 2-LECH VAC 1.1	25-JAN-24
AD 2-LEBB IAC 9.2	28-DEC-23	AD 2-LERT CDEP 1.1	21-MAR-24	AD 2-LECH VAC 1.2	30-NOV-23
AD 2-LEBB IAC 10.1	30-NOV-23	AD 2-LERT CDEP 1.2	18-JUL-19	AD 2-LERL 1	02-NOV-23
AD 2-LEBB IAC 10.2	30-NOV-23	AD 2-LERT CARR 1.1	21-MAR-24	AD 2-LERL 2	30-DEC-21
AD 2-LEBB IAC 11.1	30-NOV-23	AD 2-LERT CARR 1.2	13-JUL-23	AD 2-LERL 3	10-AUG-23
AD 2-LEBB IAC 11.2	30-NOV-23	AD 2-LERT IAC 1.1	13-JUL-23	AD 2-LERL 4	09-SEP-21
AD 2-LEBB VAC 1.1	30-NOV-23	AD 2-LERT IAC 1.2	13-JUL-23	AD 2-LERL 5	25-JAN-24
AD 2-LEBB VAC 1.3	03-DEC-20	AD 2-LERT IAC 2.1	13-JUL-23	AD 2-LERL 6	30-DEC-21
AD 2-LEBG 1	25-JAN-24	AD 2-LERT IAC 2.2	13-JUL-23	AD 2-LERL 7	30-DEC-21
AD 2-LEBG 2	15-JUN-23	AD 2-LERT IAC 3.1	13-JUL-23	AD 2-LERL 8	11-AUG-22
AD 2-LEBG 3	22-FEB-24	AD 2-LERT IAC 3.2	13-JUL-23	AD 2-LERL ADC	25-JAN-24
AD 2-LEBG 4	22-FEB-24	AD 2-LERT IAC 4.1	13-JUL-23	AD 2-LERL PDC 1.1	25-JAN-24
AD 2-LEBG 5	30-NOV-23	AD 2-LERT IAC 4.2	13-JUL-23	AD 2-LERL PDC 1.2	25-JAN-24
AD 2-LEBG 6	30-NOV-23	AD 2-LERT IAC 5.1	13-JUL-23	AD 2-LERL AOC 1	11-AUG-22
AD 2-LEBG 7	30-NOV-23	AD 2-LERT IAC 5.2	13-JUL-23	AD 2-LERL AOC 2	11-AUG-22
AD 2-LEBG 8	22-FEB-24	AD 2-LERT IAC 6.1	07-SEP-23	AD 2-LERL VAC 1.1	25-JAN-24
AD 2-LEBG 9	22-FEB-24	AD 2-LERT IAC 6.2	13-JUL-23	AD 2-LERL VAC 1.2	25-JAN-24
AD 2-LEBG ADC	22-FEB-24	AD 2-LERT IAC 7.1	07-SEP-23	AD 2-LEBA 1	10-AUG-23
AD 2-LEBG PDC 1.1	30-NOV-23	AD 2-LERT IAC 7.2	13-JUL-23	AD 2-LEBA 2	10-AUG-23
AD 2-LEBG PDC 1.2	30-NOV-23	AD 2-LERT IAC 8.1	07-SEP-23	AD 2-LEBA 3	15-JUN-23
AD 2-LEBG AOC 1	08-SEP-22	AD 2-LERT IAC 8.2	13-JUL-23	AD 2-LEBA 4	15-JUN-23
AD 2-LEBG AOC 2	08-SEP-22	AD 2-LERT IAC 9.1	07-SEP-23	AD 2-LEBA 5	22-FEB-24
AD 2-LEBG SID 1.1	30-NOV-23	AD 2-LERT IAC 9.2	13-JUL-23	AD 2-LEBA 6	22-FEB-24
AD 2-LEBG SID 1.2	20-APR-23	AD 2-LERT VAC 1.1	13-JUL-23	AD 2-LEBA 7	22-FEB-24
AD 2-LEBG SID 2.1	30-NOV-23	AD 2-LERT VAC 1.2	18-JUL-19	AD 2-LEBA 8	22-FEB-24
AD 2-LEBG SID 2.2	20-APR-23	AD 2-LECH 1	08-SEP-22	AD 2-LEBA 9	22-FEB-24
AD 2-LEBG STAR 1.1	30-NOV-23	AD 2-LECH 2	07-SEP-23	AD 2-LEBA 10	15-JUN-23
AD 2-LEBG STAR 1.2	20-APR-23	AD 2-LECH 3	15-JUN-23	AD 2-LEBA 11	15-JUN-23
AD 2-LEBG IAC 1.1	30-NOV-23	AD 2-LECH 4	25-JAN-24	AD 2-LEBA ADC	22-FEB-24

PÁGINA PAGE	FECHA DATE	PÁGINA PAGE	FECHA DATE	PÁGINA PAGE	FECHA DATE
AD 2-LEBA PDC 1.1	22-FEB-24	AD 2-GCHI VAC 1	25-MAR-21	AD 2-GCFV IAC 3.1	08-SEP-22
AD 2-LEBA PDC 1.2	15-JUN-23	AD 2-GCHI VAC 2	28-JAN-21	AD 2-GCFV IAC 3.2	08-SEP-22
AD 2-LEBA PDC 1.3	15-JUN-23	AD 2-GCFV 1	23-MAR-23	AD 2-GCFV IAC 4.1	08-SEP-22
AD 2-LEBA AOC 1	15-JUN-23	AD 2-GCFV 2	01-DEC-22	AD 2-GCFV IAC 4.2	08-SEP-22
AD 2-LEBA AOC 2	15-JUN-23	AD 2-GCFV 3	15-JUN-23	AD 2-GCFV IAC 5.1	08-SEP-22
AD 2-LEBA SID 1.1	22-FEB-24	AD 2-GCFV 4	01-DEC-22	AD 2-GCFV IAC 5.2	08-SEP-22
AD 2-LEBA SID 1.2	15-JUN-23	AD 2-GCFV 5	21-MAR-24	AD 2-GCFV IAC 6.1	08-SEP-22
AD 2-LEBA SID 1.3	15-JUN-23	AD 2-GCFV 6	18-APR-24	AD 2-GCFV IAC 6.2	08-SEP-22
AD 2-LEBA SID 2.1	22-FEB-24	AD 2-GCFV 7	05-OCT-23	AD 2-GCFV IAC 7.1	06-OCT-22
AD 2-LEBA SID 2.2	15-JUN-23	AD 2-GCFV 8	05-OCT-23	AD 2-GCFV IAC 7.2	08-SEP-22
AD 2-LEBA STAR 1.1	22-FEB-24	AD 2-GCFV 9	05-OCT-23	AD 2-GCFV IAC 8.1	08-SEP-22
AD 2-LEBA STAR 1.2	15-JUN-23	AD 2-GCFV 10	05-OCT-23	AD 2-GCFV IAC 8.2	08-SEP-22
AD 2-LEBA STAR 2.1	22-FEB-24	AD 2-GCFV 11	05-OCT-23	AD 2-GCFV IAC 9.1	08-SEP-22
AD 2-LEBA STAR 2.2	15-JUN-23	AD 2-GCFV 12	05-OCT-23	AD 2-GCFV IAC 9.2	08-SEP-22
AD 2-LEBA IAC 1.1	22-FEB-24	AD 2-GCFV 13	05-OCT-23	AD 2-GCFV IAC 10.1	08-SEP-22
AD 2-LEBA IAC 1.2	15-JUN-23	AD 2-GCFV 14	05-OCT-23	AD 2-GCFV IAC 10.2	08-SEP-22
AD 2-LEBA IAC 2.1	22-FEB-24	AD 2-GCFV 15	05-OCT-23	AD 2-GCFV IAC 11.1	08-SEP-22
AD 2-LEBA IAC 2.2	15-JUN-23	AD 2-GCFV 16	18-APR-24	AD 2-GCFV IAC 11.2	08-SEP-22
AD 2-LEBA IAC 2.3	15-JUN-23	AD 2-GCFV 17	18-APR-24	AD 2-GCFV IAC 12.1	08-SEP-22
AD 2-LEBA IAC 3.1	22-FEB-24	AD 2-GCFV ADC 1.1	15-JUN-23	AD 2-GCFV IAC 12.2	08-SEP-22
AD 2-LEBA IAC 3.2	15-JUN-23	AD 2-GCFV ADC 1.2	26-MAR-20	AD 2-GCFV IAC 13.1	08-SEP-22
AD 2-LEBA IAC 4.1	22-FEB-24	AD 2-GCFV PDC 1.1	15-JUN-23	AD 2-GCFV IAC 13.2	08-SEP-22
AD 2-LEBA IAC 4.2	15-JUN-23	AD 2-GCFV PDC 1.2	15-JUN-23	AD 2-GCFV IAC 14.1	08-SEP-22
AD 2-LEBA IAC 5.1	22-FEB-24	AD 2-GCFV PDC 1.3	15-JUN-23	AD 2-GCFV IAC 14.2	08-SEP-22
AD 2-LEBA IAC 5.2	15-JUN-23	AD 2-GCFV PDC 1.4	15-JUN-23	AD 2-GCFV IAC 15.1	08-SEP-22
AD 2-LEBA IAC 5.3	15-JUN-23	AD 2-GCFV PDC 1.5	15-JUN-23	AD 2-GCFV IAC 15.2	08-SEP-22
AD 2-LEBA IAC 6.1	22-FEB-24	AD 2-GCFV GMC	21-MAR-24	AD 2-GCFV IAC 16.1	08-SEP-22
AD 2-LEBA IAC 6.2	15-JUN-23	AD 2-GCFV AOC 1	15-JUN-23	AD 2-GCFV IAC 16.2	08-SEP-22
AD 2-LEBA IAC 7.1	22-FEB-24	AD 2-GCFV AOC 2	15-JUN-23	AD 2-GCFV VAC 1.1	08-SEP-22
AD 2-LEBA IAC 7.2	15-JUN-23	AD 2-GCFV SID 1.1	08-SEP-22	AD 2-LXGB 1	20-JUN-96
AD 2-LEBA IAC 8.1	22-FEB-24	AD 2-GCFV SID 1.3	08-SEP-22	AD 2-LXGB 2	20-JUN-96
AD 2-LEBA IAC 8.2	15-JUN-23	AD 2-GCFV SID 1.4	08-SEP-22	AD 2-LXGB 3	20-JUN-96
AD 2-LEBA VAC 1.1	22-FEB-24	AD 2-GCFV SID 2.1	08-SEP-22	AD 2-LXGB 4	20-JUN-96
AD 2-LEBA VAC 1.2	22-FEB-24	AD 2-GCFV SID 2.3	08-SEP-22	AD 2-LEGE 1	18-APR-24
AD 2-GSAI 1	20-JUN-96	AD 2-GCFV SID 2.4	08-SEP-22	AD 2-LEGE 2	18-APR-24
AD 2-GSAI 2	20-JUN-96	AD 2-GCFV SID 3.1	08-SEP-22	AD 2-LEGE 3	18-APR-24
AD 2-GSAI 3	20-JUN-96	AD 2-GCFV SID 3.3	08-SEP-22	AD 2-LEGE 4	18-APR-24
AD 2-GSAI 4	20-JUN-96	AD 2-GCFV SID 3.4	08-SEP-22	AD 2-LEGE 5	25-JAN-24
AD 2-GSAI ADC	20-JUN-96	AD 2-GCFV SID 4.1	08-SEP-22	AD 2-LEGE 6	25-JAN-24
AD 2-GSAI AOC	20-JUN-96	AD 2-GCFV SID 4.2	08-SEP-22	AD 2-LEGE 7	18-APR-24
AD 2-GSAI IAC 1	20-JUN-96	AD 2-GCFV SID 4.3	08-SEP-22	AD 2-LEGE 8	25-JAN-24
AD 2-GCHI 1	02-NOV-23	AD 2-GCFV SID 5.1	08-SEP-22	AD 2-LEGE 9	18-APR-24
AD 2-GCHI 2	28-DEC-23	AD 2-GCFV SID 5.3	08-SEP-22	AD 2-LEGE 10	18-APR-24
AD 2-GCHI 3	02-NOV-23	AD 2-GCFV SID 5.4	08-SEP-22	AD 2-LEGE 11	18-APR-24
AD 2-GCHI 4	02-NOV-23	AD 2-GCFV STAR 1.1	01-DEC-22	AD 2-LEGE 12	18-APR-24
AD 2-GCHI 5	02-NOV-23	AD 2-GCFV STAR 1.3	08-SEP-22	AD 2-LEGE 13	18-APR-24
AD 2-GCHI 6	02-NOV-23	AD 2-GCFV STAR 2.1	08-SEP-22	AD 2-LEGE ADC	18-APR-24
AD 2-GCHI 7	21-MAR-24	AD 2-GCFV STAR 2.3	08-SEP-22	AD 2-LEGE PDC 1.1	18-APR-24
AD 2-GCHI ADC	12-AUG-21	AD 2-GCFV STAR 2.4	08-SEP-22	AD 2-LEGE PDC 1.2	18-APR-24
AD 2-GCHI PDC 1.1	13-JUL-23	AD 2-GCFV STAR 3.1	01-DEC-22	AD 2-LEGE PDC 1.3	18-APR-24
AD 2-GCHI PDC 1.2	27-JAN-22	AD 2-GCFV STAR 3.3	08-SEP-22	AD 2-LEGE GMC	18-APR-24
AD 2-GCHI AOC 1	28-DEC-23	AD 2-GCFV STAR 4.1	08-SEP-22	AD 2-LEGE AOC 1	15-JUL-21
AD 2-GCHI AOC 2	28-DEC-23	AD 2-GCFV STAR 4.3	08-SEP-22	AD 2-LEGE AOC 2	15-JUL-21
AD 2-GCHI SID 1.1	05-OCT-23	AD 2-GCFV STAR 4.4	08-SEP-22	AD 2-LEGE PATC	15-JUL-21
AD 2-GCHI SID 1.3	05-OCT-23	AD 2-GCFV ATCSMAC 1.1	26-MAR-20	AD 2-LEGE SID 1.1	25-JAN-24
AD 2-GCHI SID 1.4	02-NOV-23	AD 2-GCFV ATCSMAC 1.2	26-MAR-20	AD 2-LEGE SID 1.2	25-JAN-24
AD 2-GCHI IAC 1.1	30-DEC-21	AD 2-GCFV IAC 1.1	08-SEP-22	AD 2-LEGE SID 2.1	25-JAN-24
AD 2-GCHI IAC 1.2	08-OCT-20	AD 2-GCFV IAC 1.2	08-SEP-22	AD 2-LEGE SID 2.3	25-JAN-24
AD 2-GCHI IAC 2.1	28-JAN-21	AD 2-GCFV IAC 2.1	08-SEP-22	AD 2-LEGE SID 3.1	25-JAN-24
AD 2-GCHI IAC 2.2	08-OCT-20	AD 2-GCFV IAC 2.2	08-SEP-22	AD 2-LEGE SID 3.2	25-JAN-24

PÁGINA PAGE	FECHA DATE	PÁGINA PAGE	FECHA DATE	PÁGINA PAGE	FECHA DATE
AD 2-LEGE SID 3.3	25-JAN-24	AD 2-GCLP PDC 1.7	26-MAR-20	AD 2-GCLP IAC 19.1	09-SEP-21
AD 2-LEGE SID 4.1	25-JAN-24	AD 2-GCLP GMC	21-MAR-24	AD 2-GCLP IAC 20.1	09-SEP-21
AD 2-LEGE SID 4.3	25-JAN-24	AD 2-GCLP AOC 1	27-JAN-22	AD 2-GCLP IAC 21.1	09-SEP-21
AD 2-LEGE STAR 1.1	25-JAN-24	AD 2-GCLP AOC 2	27-JAN-22	AD 2-GCLP IAC 22.1	09-SEP-21
AD 2-LEGE STAR 1.2	25-JAN-24	AD 2-GCLP AOC 3	27-JAN-22	AD 2-GCLP VAC 1.1	18-MAY-23
AD 2-LEGE STAR 2.1	25-JAN-24	AD 2-GCLP AOC 4	27-JAN-22	AD 2-GCLP VAC 1.2	02-JAN-20
AD 2-LEGE STAR 2.2	25-JAN-24	AD 2-GCLP SID 1.1	21-MAR-24	AD 2-GCLP VAC 2.1	18-MAY-23
AD 2-LEGE IAC 1.1	25-JAN-24	AD 2-GCLP SID 1.3	05-OCT-23	AD 2-GCLP VAC 2.2	01-DEC-22
AD 2-LEGE IAC 1.2	08-SEP-22	AD 2-GCLP SID 1.4	05-OCT-23	AD 2-GCLP VAC 3	18-MAY-23
AD 2-LEGE IAC 2.1	25-JAN-24	AD 2-GCLP SID 1.5	05-OCT-23	AD 2-LEGA 1	13-JUL-23
AD 2-LEGE IAC 2.2	23-FEB-23	AD 2-GCLP SID 1.6	05-OCT-23	AD 2-LEGA 2	13-JUL-23
AD 2-LEGE IAC 2.3	23-FEB-23	AD 2-GCLP SID 2.1	05-OCT-23	AD 2-LEGA 3	13-JUL-23
AD 2-LEGE IAC 3.1	25-JAN-24	AD 2-GCLP SID 2.3	05-OCT-23	AD 2-LEGA 4	13-JUL-23
AD 2-LEGE IAC 3.2	23-FEB-23	AD 2-GCLP SID 2.4	05-OCT-23	AD 2-LEGA 5	13-JUL-23
AD 2-LEGE IAC 4.1	22-FEB-24	AD 2-GCLP SID 2.5	05-OCT-23	AD 2-LEGA 6	29-DEC-22
AD 2-LEGE IAC 4.2	08-SEP-22	AD 2-GCLP SID 2.6	05-OCT-23	AD 2-LEGA ADC	13-JUL-23
AD 2-LEGE IAC 5.1	25-JAN-24	AD 2-GCLP SID 2.7	05-OCT-23	AD 2-LEGA IAC 1.1	25-JAN-24
AD 2-LEGE IAC 5.2	08-SEP-22	AD 2-GCLP SID 2.8	05-OCT-23	AD 2-LEGA VAC	13-JUL-23
AD 2-LEGE IAC 6.1	25-JAN-24	AD 2-GCLP SID 2.9	05-OCT-23	AD 2-LEGR 1	05-OCT-23
AD 2-LEGE IAC 6.2	08-SEP-22	AD 2-GCLP STAR 1.1	30-NOV-23	AD 2-LEGR 2	25-JAN-24
AD 2-LEGE IAC 7.1	25-JAN-24	AD 2-GCLP STAR 1.3	05-OCT-23	AD 2-LEGR 3	25-JAN-24
AD 2-LEGE IAC 7.2	08-SEP-22	AD 2-GCLP STAR 1.4	05-OCT-23	AD 2-LEGR 4	25-JAN-24
AD 2-LEGE IAC 8.1	25-JAN-24	AD 2-GCLP STAR 1.5	05-OCT-23	AD 2-LEGR 5	25-JAN-24
AD 2-LEGE IAC 8.2	08-SEP-22	AD 2-GCLP STAR 2.1	30-NOV-23	AD 2-LEGR 6	05-OCT-23
AD 2-LEGE IAC 9.1	25-JAN-24	AD 2-GCLP STAR 2.3	05-OCT-23	AD 2-LEGR 7	21-MAR-24
AD 2-LEGE IAC 9.2	08-SEP-22	AD 2-GCLP STAR 2.4	05-OCT-23	AD 2-LEGR 8	21-MAR-24
AD 2-LEGE VAC 1.1	25-JAN-24	AD 2-GCLP STAR 2.5	05-OCT-23	AD 2-LEGR 9	21-MAR-24
AD 2-LEGE VAC 1.2	02-DEC-21	AD 2-GCLP ATCSMAC 1	05-OCT-23	AD 2-LEGR 10	05-OCT-23
AD 2-GCLP 1	02-NOV-23	AD 2-GCLP ATCSMAC 2	05-OCT-23	AD 2-LEGR 11	05-OCT-23
AD 2-GCLP 2	18-APR-24	AD 2-GCLP IAC 1.1	20-MAY-21	AD 2-LEGR ADC	25-JAN-24
AD 2-GCLP 3	18-APR-24	AD 2-GCLP IAC 1.2	23-FEB-23	AD 2-LEGR PDC 1.1	21-MAR-24
AD 2-GCLP 4	30-NOV-23	AD 2-GCLP IAC 2.1	20-MAY-21	AD 2-LEGR PDC 1.2	21-MAR-24
AD 2-GCLP 5	13-JUL-23	AD 2-GCLP IAC 2.2	23-FEB-23	AD 2-LEGR AOC 1	23-MAR-23
AD 2-GCLP 6	25-JAN-24	AD 2-GCLP IAC 3.1	20-MAY-21	AD 2-LEGR AOC 2	23-MAR-23
AD 2-GCLP 7	30-NOV-23	AD 2-GCLP IAC 3.2	23-FEB-23	AD 2-LEGR SID 1.1	25-JAN-24
AD 2-GCLP 8	13-JUL-23	AD 2-GCLP IAC 4.1	20-MAY-21	AD 2-LEGR SID 1.3	28-JAN-21
AD 2-GCLP 9	30-NOV-23	AD 2-GCLP IAC 4.2	23-FEB-23	AD 2-LEGR SID 1.4	28-JAN-21
AD 2-GCLP 10	30-NOV-23	AD 2-GCLP IAC 5.1	20-MAY-21	AD 2-LEGR SID 2.1	25-JAN-24
AD 2-GCLP 11	18-APR-24	AD 2-GCLP IAC 5.2	23-FEB-23	AD 2-LEGR SID 2.3	02-NOV-23
AD 2-GCLP 12	30-NOV-23	AD 2-GCLP IAC 6.1	20-MAY-21	AD 2-LEGR STAR 1.1	22-FEB-24
AD 2-GCLP 13	30-NOV-23	AD 2-GCLP IAC 6.2	23-FEB-23	AD 2-LEGR STAR 1.2	22-FEB-24
AD 2-GCLP 14	30-NOV-23	AD 2-GCLP IAC 7.1	17-JUN-21	AD 2-LEGR IAC 1.1	25-JAN-24
AD 2-GCLP 15	30-NOV-23	AD 2-GCLP IAC 7.2	23-FEB-23	AD 2-LEGR IAC 1.2	02-NOV-23
AD 2-GCLP 16	30-NOV-23	AD 2-GCLP IAC 8.1	20-MAY-21	AD 2-LEGR IAC 2.1	25-JAN-24
AD 2-GCLP 17	30-NOV-23	AD 2-GCLP IAC 8.2	23-FEB-23	AD 2-LEGR IAC 2.2	13-JUL-23
AD 2-GCLP 18	25-JAN-24	AD 2-GCLP IAC 9.1	17-JUN-21	AD 2-LEGR IAC 3.1	25-JAN-24
AD 2-GCLP 19	25-JAN-24	AD 2-GCLP IAC 9.2	23-FEB-23	AD 2-LEGR IAC 3.2	02-NOV-23
AD 2-GCLP 20	25-JAN-24	AD 2-GCLP IAC 10.1	20-MAY-21	AD 2-LEGR IAC 4.1	25-JAN-24
AD 2-GCLP 21	25-JAN-24	AD 2-GCLP IAC 10.2	20-MAY-21	AD 2-LEGR IAC 4.2	13-JUL-23
AD 2-GCLP 22	18-APR-24	AD 2-GCLP IAC 11.1	20-MAY-21	AD 2-LEGR IAC 5.1	25-JAN-24
AD 2-GCLP 23	25-JAN-24	AD 2-GCLP IAC 11.2	23-FEB-23	AD 2-LEGR IAC 5.2	02-NOV-23
AD 2-GCLP 24	18-APR-24	AD 2-GCLP IAC 12.1	22-FEB-24	AD 2-LEGR VAC 1.1	25-JAN-24
AD 2-GCLP 25	18-APR-24	AD 2-GCLP IAC 12.2	22-FEB-24	AD 2-LEHC 1	11-AUG-22
AD 2-GCLP ADC 1.1	21-MAR-24	AD 2-GCLP IAC 13.1	20-MAY-21	AD 2-LEHC 2	21-MAR-24
AD 2-GCLP ADC 1.2	21-MAR-24	AD 2-GCLP IAC 13.2	05-NOV-20	AD 2-LEHC 3	01-DEC-22
AD 2-GCLP PDC 1.1	30-NOV-23	AD 2-GCLP IAC 14.1	20-MAY-21	AD 2-LEHC 4	13-JUL-23
AD 2-GCLP PDC 1.3	16-JUN-22	AD 2-GCLP IAC 15.1	30-DEC-21	AD 2-LEHC 5	30-NOV-23
AD 2-GCLP PDC 1.4	16-JUN-22	AD 2-GCLP IAC 16.1	09-SEP-21	AD 2-LEHC 6	30-NOV-23
AD 2-GCLP PDC 1.5	16-JUN-22	AD 2-GCLP IAC 17.1	09-SEP-21	AD 2-LEHC 7	30-NOV-23
AD 2-GCLP PDC 1.6	26-MAR-20	AD 2-GCLP IAC 18.1	09-SEP-21	AD 2-LEHC 8	30-NOV-23

PÁGINA PAGE	FECHA DATE	PÁGINA PAGE	FECHA DATE	PÁGINA PAGE	FECHA DATE
AD 2-LEHC 9	11-AUG-22	AD 2-LEIB IAC 2.2	08-SEP-22	AD 2-LEJR IAC 5.1	25-JAN-24
AD 2-LEHC ADC 1.1	30-NOV-23	AD 2-LEIB IAC 3.1	18-APR-24	AD 2-LEJR IAC 5.2	21-APR-22
AD 2-LEHC ADC 1.3	21-APR-22	AD 2-LEIB IAC 3.2	18-APR-24	AD 2-LEJR IAC 6.1	25-JAN-24
AD 2-LEHC AOC 1	21-MAR-24	AD 2-LEIB IAC 4.1	18-APR-24	AD 2-LEJR IAC 6.2	21-APR-22
AD 2-LEHC AOC 2	21-MAR-24	AD 2-LEIB IAC 4.2	18-APR-24	AD 2-LEJR IAC 7.1	25-JAN-24
AD 2-LEHC AOC 3	21-MAR-24	AD 2-LEIB IAC 5.1	18-APR-24	AD 2-LEJR IAC 7.2	21-APR-22
AD 2-LEHC AOC 4	21-MAR-24	AD 2-LEIB IAC 5.2	18-APR-24	AD 2-LEJR IAC 8.1	25-JAN-24
AD 2-LEHC SID 1.1	30-NOV-23	AD 2-LEIB IAC 6.1	25-JAN-24	AD 2-LEJR IAC 8.2	21-APR-22
AD 2-LEHC SID 1.3	30-NOV-23	AD 2-LEIB IAC 6.2	06-OCT-22	AD 2-LEJR IAC 9.1	25-JAN-24
AD 2-LEHC IAC 1.1	30-NOV-23	AD 2-LEIB IAC 7.1	25-JAN-24	AD 2-LEJR IAC 9.2	21-APR-22
AD 2-LEHC IAC 1.2	30-NOV-23	AD 2-LEIB IAC 7.2	08-SEP-22	AD 2-LEJR VAC 1.1	18-APR-24
AD 2-LEHC VAC 1.1	30-NOV-23	AD 2-LEIB IAC 8.1	25-JAN-24	AD 2-LEJR VAC 1.2	07-NOV-19
AD 2-LEHC VAC 1.2	13-JUL-23	AD 2-LEIB IAC 8.2	08-SEP-22	AD 2-GCGM 1	24-FEB-22
AD 2-LEIB 1	18-APR-24	AD 2-LEIB IAC 9.1	25-JAN-24	AD 2-GCGM 2	27-JAN-22
AD 2-LEIB 2	18-APR-24	AD 2-LEIB IAC 9.2	06-OCT-22	AD 2-GCGM 3	27-FEB-20
AD 2-LEIB 3	18-APR-24	AD 2-LEIB IAC 10.1	25-JAN-24	AD 2-GCGM 4	27-JAN-22
AD 2-LEIB 4	25-JAN-24	AD 2-LEIB IAC 10.2	06-OCT-22	AD 2-GCGM 5	17-JUN-21
AD 2-LEIB 5	25-JAN-24	AD 2-LEIB IAC 11.1	25-JAN-24	AD 2-GCGM 6	16-JUN-22
AD 2-LEIB 6	06-OCT-22	AD 2-LEIB IAC 11.2	08-SEP-22	AD 2-GCGM ADC	27-JAN-22
AD 2-LEIB 7	21-APR-22	AD 2-LEIB VAC 1.1	25-JAN-24	AD 2-GCGM AOC	27-APR-17
AD 2-LEIB 8	21-MAR-24	AD 2-LEJR 1	10-AUG-23	AD 2-GCGM ARR/DEP 1	02-NOV-23
AD 2-LEIB 9	21-MAR-24	AD 2-LEJR 2	21-MAR-24	AD 2-GCGM VAC 1.1	27-JAN-22
AD 2-LEIB 10	21-MAR-24	AD 2-LEJR 3	21-MAR-24	AD 2-GCGM VAC 1.2	27-JAN-22
AD 2-LEIB 11	21-MAR-24	AD 2-LEJR 4	13-JUL-23	AD 2-GCLA 1	24-FEB-22
AD 2-LEIB 12	18-APR-24	AD 2-LEJR 5	25-JAN-24	AD 2-GCLA 2	20-APR-23
AD 2-LEIB 13	18-APR-24	AD 2-LEJR 6	03-NOV-22	AD 2-GCLA 3	07-OCT-21
AD 2-LEIB 14	21-MAR-24	AD 2-LEJR 7	21-MAR-24	AD 2-GCLA 4	22-FEB-24
AD 2-LEIB 15	21-MAR-24	AD 2-LEJR 8	21-MAR-24	AD 2-GCLA 5	05-OCT-23
AD 2-LEIB 16	21-MAR-24	AD 2-LEJR 9	21-MAR-24	AD 2-GCLA 6	05-OCT-23
AD 2-LEIB ADC	18-APR-24	AD 2-LEJR 10	21-MAR-24	AD 2-GCLA 7	05-OCT-23
AD 2-LEIB PDC 1.1	18-APR-24	AD 2-LEJR 11	21-MAR-24	AD 2-GCLA 8	05-OCT-23
AD 2-LEIB PDC 1.3	18-APR-24	AD 2-LEJR 12	21-MAR-24	AD 2-GCLA 9	05-OCT-23
AD 2-LEIB PDC 1.4	18-APR-24	AD 2-LEJR 13	21-MAR-24	AD 2-GCLA ADC	22-FEB-24
AD 2-LEIB PDC 1.5	18-APR-24	AD 2-LEJR ADC	21-MAR-24	AD 2-GCLA PDC 1.1	20-APR-23
AD 2-LEIB GMC	18-APR-24	AD 2-LEJR PDC 1.1	21-MAR-24	AD 2-GCLA PDC 1.2	15-JUN-23
AD 2-LEIB AOC 1	08-SEP-22	AD 2-LEJR PDC 1.2	21-MAR-24	AD 2-GCLA PDC 1.3	20-APR-23
AD 2-LEIB AOC 2	08-SEP-22	AD 2-LEJR PDC 1.3	21-MAR-24	AD 2-GCLA PDC 1.4	20-APR-23
AD 2-LEIB SID 1.1	21-MAR-24	AD 2-LEJR AOC 1	21-MAY-20	AD 2-GCLA AOC 1	10-SEP-20
AD 2-LEIB SID 1.3	21-MAR-24	AD 2-LEJR AOC 2	21-MAY-20	AD 2-GCLA AOC 2	10-SEP-20
AD 2-LEIB SID 1.4	21-MAR-24	AD 2-LEJR SID 1.1	25-JAN-24	AD 2-GCLA SID 1.1	21-MAR-24
AD 2-LEIB SID 1.5	21-MAR-24	AD 2-LEJR SID 1.3	02-NOV-23	AD 2-GCLA SID 1.3	05-OCT-23
AD 2-LEIB SID 2.1	21-MAR-24	AD 2-LEJR SID 1.4	23-MAR-23	AD 2-GCLA SID 1.4	05-OCT-23
AD 2-LEIB SID 2.3	21-MAR-24	AD 2-LEJR SID 2.1	25-JAN-24	AD 2-GCLA SID 1.5	05-OCT-23
AD 2-LEIB SID 2.4	21-MAR-24	AD 2-LEJR SID 2.3	08-SEP-22	AD 2-GCLA SID 1.6	05-OCT-23
AD 2-LEIB SID 2.5	21-MAR-24	AD 2-LEJR SID 3.1	25-JAN-24	AD 2-GCLA SID 1.7	05-OCT-23
AD 2-LEIB STAR 1.1	25-JAN-24	AD 2-LEJR SID 3.3	03-DEC-20	AD 2-GCLA SID 2.1	05-OCT-23
AD 2-LEIB STAR 1.3	27-JAN-22	AD 2-LEJR SID 3.4	08-SEP-22	AD 2-GCLA SID 2.3	02-NOV-23
AD 2-LEIB STAR 1.4	27-JAN-22	AD 2-LEJR STAR 1.1	25-JAN-24	AD 2-GCLA SID 2.4	05-OCT-23
AD 2-LEIB STAR 1.5	27-JAN-22	AD 2-LEJR STAR 1.2	02-NOV-23	AD 2-GCLA STAR 1.1	05-OCT-23
AD 2-LEIB STAR 1.6	27-JAN-22	AD 2-LEJR STAR 2.1	25-JAN-24	AD 2-GCLA STAR 1.3	05-OCT-23
AD 2-LEIB STAR 1.7	27-JAN-22	AD 2-LEJR STAR 2.2	02-NOV-23	AD 2-GCLA STAR 2.1	02-NOV-23
AD 2-LEIB STAR 1.8	27-JAN-22	AD 2-LEJR IAC 1.1	25-JAN-24	AD 2-GCLA STAR 2.3	05-OCT-23
AD 2-LEIB STAR 2.1	25-JAN-24	AD 2-LEJR IAC 1.3	24-FEB-22	AD 2-GCLA IAC 1.1	26-JAN-23
AD 2-LEIB STAR 2.3	10-AUG-23	AD 2-LEJR IAC 1.4	21-APR-22	AD 2-GCLA IAC 1.2	17-JUN-21
AD 2-LEIB STAR 2.4	27-JAN-22	AD 2-LEJR IAC 2.1	25-JAN-24	AD 2-GCLA IAC 2.1	23-MAR-23
AD 2-LEIB STAR 2.5	27-JAN-22	AD 2-LEJR IAC 2.2	21-APR-22	AD 2-GCLA IAC 2.2	23-MAR-23
AD 2-LEIB STAR 2.6	24-FEB-22	AD 2-LEJR IAC 3.1	25-JAN-24	AD 2-GCLA IAC 2.3	01-DEC-22
AD 2-LEIB IAC 1.1	18-APR-24	AD 2-LEJR IAC 3.2	21-APR-22	AD 2-GCLA IAC 3.1	23-MAR-23
AD 2-LEIB IAC 1.2	18-APR-24	AD 2-LEJR IAC 4.1	25-JAN-24	AD 2-GCLA IAC 3.2	23-MAR-23
AD 2-LEIB IAC 2.1	25-JAN-24	AD 2-LEJR IAC 4.2	21-APR-22	AD 2-GCLA IAC 4.1	26-JAN-23

PÁGINA PAGE	FECHA DATE	PÁGINA PAGE	FECHA DATE	PÁGINA PAGE	FECHA DATE
AD 2-GCLA IAC 4.2	14-JUL-22	AD 2-GCRR STAR 4.4	23-MAR-23	AD 2-LELN IAC 2.1	10-AUG-23
AD 2-GCLA IAC 5.1	23-MAR-23	AD 2-GCRR ATCSMAC 1.1	19-MAY-22	AD 2-LELN IAC 2.2	28-JAN-21
AD 2-GCLA IAC 5.2	23-MAR-23	AD 2-GCRR ATCSMAC 1.2	06-FEB-14	AD 2-LELN IAC 3.1	10-AUG-23
AD 2-GCLA VAC 1.1	26-JAN-23	AD 2-GCRR IAC 1.1	21-MAR-24	AD 2-LELN IAC 3.2	28-JAN-21
AD 2-GCRR 1	03-NOV-22	AD 2-GCRR IAC 1.2	21-MAR-24	AD 2-LELN IAC 4.1	10-AUG-23
AD 2-GCRR 2	08-SEP-22	AD 2-GCRR IAC 2.1	02-DEC-21	AD 2-LELN IAC 4.2	28-JAN-21
AD 2-GCRR 3	08-SEP-22	AD 2-GCRR IAC 2.3	02-DEC-21	AD 2-LELN VAC 1.1	28-JAN-21
AD 2-GCRR 4	05-NOV-20	AD 2-GCRR IAC 2.4	02-DEC-21	AD 2-LELN VAC 1.2	21-APR-22
AD 2-GCRR 5	26-MAR-20	AD 2-GCRR IAC 2.5	24-MAR-22	AD 2-LEDA 1	02-NOV-23
AD 2-GCRR 6	14-JUL-22	AD 2-GCRR IAC 3.1	02-DEC-21	AD 2-LEDA 2	21-MAR-24
AD 2-GCRR 7	07-SEP-23	AD 2-GCRR IAC 3.3	02-DEC-21	AD 2-LEDA 3	02-NOV-23
AD 2-GCRR 8	18-MAY-23	AD 2-GCRR IAC 3.4	24-MAR-22	AD 2-LEDA 4	21-MAR-24
AD 2-GCRR 9	18-MAY-23	AD 2-GCRR IAC 4.1	21-MAR-24	AD 2-LEDA 5	22-FEB-24
AD 2-GCRR 10	18-MAY-23	AD 2-GCRR IAC 4.2	21-MAR-24	AD 2-LEDA 6	02-NOV-23
AD 2-GCRR 11	18-MAY-23	AD 2-GCRR IAC 5.1	02-DEC-21	AD 2-LEDA 7	03-NOV-22
AD 2-GCRR 12	07-SEP-23	AD 2-GCRR IAC 5.2	24-MAR-22	AD 2-LEDA 8	03-NOV-22
AD 2-GCRR 13	18-MAY-23	AD 2-GCRR IAC 6.1	02-DEC-21	AD 2-LEDA ADC	22-FEB-24
AD 2-GCRR 14	18-MAY-23	AD 2-GCRR IAC 6.2	24-MAR-22	AD 2-LEDA PDC 1.1	22-FEB-24
AD 2-GCRR 15	18-MAY-23	AD 2-GCRR IAC 7.1	23-MAR-23	AD 2-LEDA PDC 1.2	28-DEC-23
AD 2-GCRR 16	18-MAY-23	AD 2-GCRR IAC 7.2	23-MAR-23	AD 2-LEDA AOC 1	27-JAN-22
AD 2-GCRR ADC	08-SEP-22	AD 2-GCRR IAC 7.3	23-MAR-23	AD 2-LEDA AOC 2	27-JAN-22
AD 2-GCRR PDC 1.1	07-SEP-23	AD 2-GCRR IAC 8.1	14-JUL-22	AD 2-LEDA SID 1.1	22-FEB-24
AD 2-GCRR PDC 1.3	28-DEC-23	AD 2-GCRR IAC 8.2	08-SEP-22	AD 2-LEDA SID 1.3	27-JAN-22
AD 2-GCRR PDC 1.4	28-DEC-23	AD 2-GCRR IAC 9.1	14-JUL-22	AD 2-LEDA SID 2.1	22-FEB-24
AD 2-GCRR PDC 1.5	08-SEP-22	AD 2-GCRR IAC 9.2	14-JUL-22	AD 2-LEDA SID 2.3	18-MAY-23
AD 2-GCRR PDC 1.6	08-SEP-22	AD 2-GCRR IAC 10.1	23-MAR-23	AD 2-LEDA SID 3.1	22-FEB-24
AD 2-GCRR PDC 1.7	08-SEP-22	AD 2-GCRR IAC 10.2	23-MAR-23	AD 2-LEDA SID 3.3	20-APR-23
AD 2-GCRR PDC 1.8	08-SEP-22	AD 2-GCRR IAC 10.3	23-MAR-23	AD 2-LEDA SID 4.1	22-FEB-24
AD 2-GCRR PDC 1.9	28-DEC-23	AD 2-GCRR IAC 11.1	18-MAY-23	AD 2-LEDA SID 4.3	20-APR-23
AD 2-GCRR PDC 1.10	08-SEP-22	AD 2-GCRR IAC 11.2	18-MAY-23	AD 2-LEDA STAR 1.1	22-FEB-24
AD 2-GCRR AOC 1	02-DEC-21	AD 2-GCRR IAC 12.1	18-MAY-23	AD 2-LEDA STAR 1.2	27-JAN-22
AD 2-GCRR AOC 2	02-DEC-21	AD 2-GCRR IAC 12.2	18-MAY-23	AD 2-LEDA STAR 2.1	22-FEB-24
AD 2-GCRR SID 1.1	21-MAR-24	AD 2-GCRR IAC 13.1	18-MAY-23	AD 2-LEDA STAR 2.2	20-APR-23
AD 2-GCRR SID 1.3	02-DEC-21	AD 2-GCRR IAC 13.2	18-MAY-23	AD 2-LEDA IAC 1.1	22-FEB-24
AD 2-GCRR SID 1.4	21-MAR-24	AD 2-GCRR IAC 14.1	18-MAY-23	AD 2-LEDA IAC 1.2	27-JAN-22
AD 2-GCRR SID 1.5	21-MAR-24	AD 2-GCRR IAC 14.2	18-MAY-23	AD 2-LEDA IAC 2.1	22-FEB-24
AD 2-GCRR SID 2.1	24-FEB-22	AD 2-GCRR VPT/1.1	08-SEP-22	AD 2-LEDA IAC 2.2	03-NOV-22
AD 2-GCRR SID 2.3	02-DEC-21	AD 2-GCRR VPT/1.2	08-SEP-22	AD 2-LEDA IAC 2.3	03-NOV-22
AD 2-GCRR SID 2.4	24-FEB-22	AD 2-GCRR VPT/1.3	08-SEP-22	AD 2-LEDA IAC 3.1	22-FEB-24
AD 2-GCRR SID 2.5	02-DEC-21	AD 2-GCRR VAC	02-DEC-21	AD 2-LEDA IAC 3.2	03-NOV-22
AD 2-GCRR SID 2.6	02-DEC-21	AD 2-LELN 1	03-NOV-22	AD 2-LEDA IAC 4.1	22-FEB-24
AD 2-GCRR SID 3.1	19-MAY-22	AD 2-LELN 2	25-JAN-24	AD 2-LEDA IAC 4.2	03-NOV-22
AD 2-GCRR SID 3.3	19-MAY-22	AD 2-LELN 3	25-MAR-21	AD 2-LEDA IAC 5.1	22-FEB-24
AD 2-GCRR SID 3.4	19-MAY-22	AD 2-LELN 4	21-APR-22	AD 2-LEDA IAC 5.2	03-NOV-22
AD 2-GCRR SID 3.5	19-MAY-22	AD 2-LELN 5	21-APR-22	AD 2-LEDA IAC 6.1	22-FEB-24
AD 2-GCRR SID 4.1	21-MAR-24	AD 2-LELN 6	21-APR-22	AD 2-LEDA IAC 6.2	03-NOV-22
AD 2-GCRR SID 4.2	21-MAR-24	AD 2-LELN 7	21-APR-22	AD 2-LEDA VAC 1.1	22-FEB-24
AD 2-GCRR SID 5.1	19-MAY-22	AD 2-LELN 8	25-JAN-24	AD 2-LEDA VAC 1.2	22-FEB-24
AD 2-GCRR SID 5.3	19-MAY-22	AD 2-LELN 9	25-JAN-24	AD 2-LERJ 1	19-MAY-22
AD 2-GCRR SID 5.4	16-JUN-22	AD 2-LELN ADC	25-JAN-24	AD 2-LERJ 2	21-MAR-24
AD 2-GCRR SID 5.5	16-JUN-22	AD 2-LELN PDC 1.1	25-JAN-24	AD 2-LERJ 3	21-MAR-24
AD 2-GCRR STAR 1.1	24-FEB-22	AD 2-LELN PDC 1.2	25-JAN-24	AD 2-LERJ 4	21-MAR-24
AD 2-GCRR STAR 1.3	02-DEC-21	AD 2-LELN AOC 1	21-MAR-24	AD 2-LERJ 5	21-MAR-24
AD 2-GCRR STAR 2.1	19-MAY-22	AD 2-LELN AOC 2	21-MAR-24	AD 2-LERJ 6	21-MAR-24
AD 2-GCRR STAR 2.3	24-FEB-22	AD 2-LELN SID 1.1	10-AUG-23	AD 2-LERJ 7	21-MAR-24
AD 2-GCRR STAR 2.4	02-DEC-21	AD 2-LELN SID 1.2	28-JAN-21	AD 2-LERJ 8	21-MAR-24
AD 2-GCRR STAR 3.1	24-FEB-22	AD 2-LELN STAR 1.1	10-AUG-23	AD 2-LERJ 9	21-MAR-24
AD 2-GCRR STAR 3.3	24-FEB-22	AD 2-LELN STAR 1.2	20-MAY-21	AD 2-LERJ 10	21-MAR-24
AD 2-GCRR STAR 4.1	20-APR-23	AD 2-LELN IAC 1.1	10-AUG-23	AD 2-LERJ ADC	21-MAR-24
AD 2-GCRR STAR 4.3	20-APR-23	AD 2-LELN IAC 1.2	28-JAN-21	AD 2-LERJ PDC 1.1	25-JAN-24

PÁGINA PAGE	FECHA DATE	PÁGINA PAGE	FECHA DATE	PÁGINA PAGE	FECHA DATE
AD 2-LERJ PDC 1.2	23-MAR-23	AD 2-LEMD 33	23-FEB-23	AD 2-LEMD SID 4.3	18-MAY-23
AD 2-LERJ AOC 1	29-DEC-22	AD 2-LEMD 34	23-FEB-23	AD 2-LEMD SID 4.4	18-MAY-23
AD 2-LERJ AOC 2	29-DEC-22	AD 2-LEMD 35	23-FEB-23	AD 2-LEMD SID 4.5	18-MAY-23
AD 2-LERJ SID 1.1	25-JAN-24	AD 2-LEMD 36	25-JAN-24	AD 2-LEMD SID 5.1	18-MAY-23
AD 2-LERJ SID 1.3	25-JAN-24	AD 2-LEMD 37	25-JAN-24	AD 2-LEMD SID 5.3	18-MAY-23
AD 2-LERJ SID 1.4	20-APR-23	AD 2-LEMD 38	25-JAN-24	AD 2-LEMD SID 5.4	18-MAY-23
AD 2-LERJ SID 2.1	25-JAN-24	AD 2-LEMD 39	25-JAN-24	AD 2-LEMD SID 5.5	18-MAY-23
AD 2-LERJ SID 2.3	23-FEB-23	AD 2-LEMD 40	25-JAN-24	AD 2-LEMD SID 5.6	18-MAY-23
AD 2-LERJ SID 2.4	23-FEB-23	AD 2-LEMD 41	25-JAN-24	AD 2-LEMD SID 5.7	18-MAY-23
AD 2-LERJ STAR 1.1	21-MAR-24	AD 2-LEMD ADC 1.1	21-MAR-24	AD 2-LEMD SID 6.1	18-MAY-23
AD 2-LERJ STAR 1.3	21-MAR-24	AD 2-LEMD ADC 1.2	24-MAR-22	AD 2-LEMD SID 6.3	18-MAY-23
AD 2-LERJ IAC 1.1	25-JAN-24	AD 2-LEMD PDC 1.1	21-MAR-24	AD 2-LEMD SID 6.4	18-MAY-23
AD 2-LERJ IAC 1.2	20-APR-23	AD 2-LEMD PDC 1.3	21-MAR-24	AD 2-LEMD SID 6.5	18-MAY-23
AD 2-LERJ IAC 1.3	15-JUN-23	AD 2-LEMD PDC 1.4	21-MAR-24	AD 2-LEMD SID 6.6	18-MAY-23
AD 2-LERJ IAC 2.1	25-JAN-24	AD 2-LEMD PDC 1.5	21-MAR-24	AD 2-LEMD SID 7.1	18-MAY-23
AD 2-LERJ IAC 2.2	20-APR-23	AD 2-LEMD PDC 1.6	21-MAR-24	AD 2-LEMD SID 7.3	18-MAY-23
AD 2-LERJ IAC 3.1	25-JAN-24	AD 2-LEMD PDC 1.7	21-MAR-24	AD 2-LEMD SID 7.4	18-MAY-23
AD 2-LERJ IAC 3.2	20-APR-23	AD 2-LEMD PDC 1.8	07-SEP-23	AD 2-LEMD SID 7.5	18-MAY-23
AD 2-LERJ IAC 4.1	25-JAN-24	AD 2-LEMD PDC 1.9	07-SEP-23	AD 2-LEMD SID 8.1	18-MAY-23
AD 2-LERJ IAC 4.2	20-APR-23	AD 2-LEMD PDC 1.10	07-SEP-23	AD 2-LEMD SID 8.3	18-MAY-23
AD 2-LERJ IAC 5.1	25-JAN-24	AD 2-LEMD PDC 1.11	07-SEP-23	AD 2-LEMD SID 8.4	18-MAY-23
AD 2-LERJ IAC 5.2	20-APR-23	AD 2-LEMD PDC 2.1	18-MAY-23	AD 2-LEMD SID 8.5	18-MAY-23
AD 2-LERJ IAC 6.1	25-JAN-24	AD 2-LEMD PDC 2.3	03-NOV-22	AD 2-LEMD STAR 1.1	23-FEB-23
AD 2-LERJ IAC 6.2	20-APR-23	AD 2-LEMD PDC 2.4	03-NOV-22	AD 2-LEMD STAR 1.3	23-FEB-23
AD 2-LERJ IAC 7.1	25-JAN-24	AD 2-LEMD PDC 2.5	03-NOV-22	AD 2-LEMD STAR 1.4	23-MAR-23
AD 2-LERJ IAC 7.2	20-APR-23	AD 2-LEMD PDC 2.6	03-NOV-22	AD 2-LEMD STAR 2.1	23-FEB-23
AD 2-LERJ VAC 1.1	21-MAR-24	AD 2-LEMD PDC 2.7	07-SEP-23	AD 2-LEMD STAR 2.3	23-FEB-23
AD 2-LERJ VAC 1.3	20-APR-23	AD 2-LEMD PDC 2.8	07-SEP-23	AD 2-LEMD STAR 2.4	23-FEB-23
AD 2-LEMD 1	21-MAR-24	AD 2-LEMD PDC 2.9	07-SEP-23	AD 2-LEMD STAR 3.1	13-JUL-23
AD 2-LEMD 2	08-SEP-22	AD 2-LEMD PDC 2.10	07-SEP-23	AD 2-LEMD STAR 3.3	13-JUL-23
AD 2-LEMD 3	21-MAR-24	AD 2-LEMD GMC 1.1	21-MAR-24	AD 2-LEMD STAR 3.4	13-JUL-23
AD 2-LEMD 4	21-MAR-24	AD 2-LEMD GMC 1.3	21-MAR-24	AD 2-LEMD STAR 3.5	23-FEB-23
AD 2-LEMD 5	08-SEP-22	AD 2-LEMD GMC 1.4	19-MAY-22	AD 2-LEMD STAR 4.1	13-JUL-23
AD 2-LEMD 6	07-SEP-23	AD 2-LEMD GMC 1.5	08-NOV-18	AD 2-LEMD STAR 4.3	13-JUL-23
AD 2-LEMD 7	07-SEP-23	AD 2-LEMD GMC 1.6	11-OCT-18	AD 2-LEMD STAR 4.4	13-JUL-23
AD 2-LEMD 8	30-NOV-23	AD 2-LEMD GMC 2.1	21-MAR-24	AD 2-LEMD IAC 1.1	23-FEB-23
AD 2-LEMD 9	21-MAR-24	AD 2-LEMD GMC 2.3	21-MAR-24	AD 2-LEMD IAC 1.2	23-FEB-23
AD 2-LEMD 10	20-APR-23	AD 2-LEMD GMC 2.4	21-JUL-16	AD 2-LEMD IAC 1.3	23-FEB-23
AD 2-LEMD 11	20-APR-23	AD 2-LEMD AOC 1	21-MAR-24	AD 2-LEMD IAC 2.1	23-FEB-23
AD 2-LEMD 12	23-MAR-23	AD 2-LEMD AOC 2	21-MAR-24	AD 2-LEMD IAC 2.2	23-FEB-23
AD 2-LEMD 13	21-MAR-24	AD 2-LEMD AOC 3	21-MAR-24	AD 2-LEMD IAC 2.3	23-FEB-23
AD 2-LEMD 14	21-MAR-24	AD 2-LEMD AOC 4	21-MAR-24	AD 2-LEMD IAC 3.1	23-FEB-23
AD 2-LEMD 15	19-MAY-22	AD 2-LEMD PATC/1	04-JAN-18	AD 2-LEMD IAC 3.2	23-FEB-23
AD 2-LEMD 16	21-MAR-24	AD 2-LEMD PATC/2	04-JAN-18	AD 2-LEMD IAC 3.3	23-FEB-23
AD 2-LEMD 17	21-MAR-24	AD 2-LEMD PATC/3	04-JAN-18	AD 2-LEMD IAC 4.1	23-MAR-23
AD 2-LEMD 18	21-MAR-24	AD 2-LEMD PATC/4	04-JAN-18	AD 2-LEMD IAC 4.2	23-FEB-23
AD 2-LEMD 19	19-MAY-22	AD 2-LEMD SID 1.1	18-MAY-23	AD 2-LEMD IAC 5.1	23-MAR-23
AD 2-LEMD 20	21-MAR-24	AD 2-LEMD SID 1.3	18-MAY-23	AD 2-LEMD IAC 5.2	23-MAR-23
AD 2-LEMD 21	21-MAR-24	AD 2-LEMD SID 1.4	18-MAY-23	AD 2-LEMD IAC 5.3	23-FEB-23
AD 2-LEMD 22	21-MAR-24	AD 2-LEMD SID 1.5	18-MAY-23	AD 2-LEMD IAC 6.1	23-MAR-23
AD 2-LEMD 23	21-MAR-24	AD 2-LEMD SID 1.6	18-MAY-23	AD 2-LEMD IAC 6.2	23-FEB-23
AD 2-LEMD 24	21-MAR-24	AD 2-LEMD SID 2.1	18-MAY-23	AD 2-LEMD IAC 6.3	23-FEB-23
AD 2-LEMD 25	21-MAR-24	AD 2-LEMD SID 2.3	15-JUN-23	AD 2-LEMD IAC 7.1	23-FEB-23
AD 2-LEMD 26	21-MAR-24	AD 2-LEMD SID 2.4	18-MAY-23	AD 2-LEMD IAC 7.2	23-FEB-23
AD 2-LEMD 27	21-MAR-24	AD 2-LEMD SID 2.5	18-MAY-23	AD 2-LEMD IAC 7.3	23-FEB-23
AD 2-LEMD 28	21-MAR-24	AD 2-LEMD SID 3.1	18-MAY-23	AD 2-LEMD IAC 8.1	23-FEB-23
AD 2-LEMD 29	21-MAR-24	AD 2-LEMD SID 3.3	18-MAY-23	AD 2-LEMD IAC 8.2	23-FEB-23
AD 2-LEMD 30	04-NOV-21	AD 2-LEMD SID 3.4	18-MAY-23	AD 2-LEMD IAC 8.3	23-FEB-23
AD 2-LEMD 31	18-MAY-23	AD 2-LEMD SID 3.5	18-MAY-23	AD 2-LEMD IAC 9.1	23-FEB-23
AD 2-LEMD 32	04-NOV-21	AD 2-LEMD SID 4.1	18-MAY-23	AD 2-LEMD IAC 9.2	23-FEB-23

PÁGINA PAGE	FECHA DATE	PÁGINA PAGE	FECHA DATE	PÁGINA PAGE	FECHA DATE
AD 2-LEMD IAC 9.3	23-FEB-23	AD 2-LEGT 3	20-JUN-19	AD 2-LETO DEP 2.1	21-MAR-24
AD 2-LEMD IAC 10.1	25-JAN-24	AD 2-LEGT 4	10-AUG-23	AD 2-LETO DEP 2.2	21-MAR-24
AD 2-LEMD IAC 10.2	23-FEB-23	AD 2-LEGT 5	20-APR-23	AD 2-LETO ARR/DEP 1	22-FEB-24
AD 2-LEMD IAC 11.1	23-MAR-23	AD 2-LEGT 6	20-APR-23	AD 2-LETO ATCSMAC	22-FEB-24
AD 2-LEMD IAC 11.2	23-FEB-23	AD 2-LEGT 7	05-OCT-23	AD 2-LETO IAC 1.1	21-MAR-24
AD 2-LEMD IAC 11.3	23-FEB-23	AD 2-LEGT ADC	20-APR-23	AD 2-LETO IAC 1.2	21-MAR-24
AD 2-LEMD IAC 12.1	23-MAR-23	AD 2-LEGT AOC 1	20-APR-23	AD 2-LETO IAC 2.1	22-FEB-24
AD 2-LEMD IAC 12.2	23-FEB-23	AD 2-LEGT AOC 2	20-APR-23	AD 2-LETO IAC 2.2	22-FEB-24
AD 2-LEMD IAC 12.3	23-FEB-23	AD 2-LEGT SID 1.1	20-APR-23	AD 2-LETO IAC 3.1	21-MAR-24
AD 2-LEMD IAC 13.1	13-JUL-23	AD 2-LEGT SID 1.2	20-APR-23	AD 2-LETO IAC 3.2	21-MAR-24
AD 2-LEMD IAC 13.2	23-FEB-23	AD 2-LEGT STAR 1.1	20-APR-23	AD 2-LETO IAC 4.1	21-MAR-24
AD 2-LEMD IAC 14.1	13-JUL-23	AD 2-LEGT STAR 1.3	20-APR-23	AD 2-LETO IAC 4.2	21-MAR-24
AD 2-LEMD IAC 14.2	23-FEB-23	AD 2-LEGT IAC 1.1	13-JUL-23	AD 2-LETO IAC 5.1	21-MAR-24
AD 2-LEMD IAC 15.1	13-JUL-23	AD 2-LEGT IAC 1.2	20-APR-23	AD 2-LETO IAC 5.2	21-MAR-24
AD 2-LEMD IAC 15.2	23-FEB-23	AD 2-LEGT IAC 2.1	13-JUL-23	AD 2-LETO IAC 6.1	21-MAR-24
AD 2-LEMD IAC 16.1	13-JUL-23	AD 2-LEGT IAC 2.2	20-APR-23	AD 2-LETO IAC 6.2	21-MAR-24
AD 2-LEMD IAC 16.2	23-FEB-23	AD 2-LEGT IAC 3.1	13-JUL-23	AD 2-LETO IAC 7.1	21-MAR-24
AD 2-LEMD IAC 17.1	23-MAR-23	AD 2-LEGT IAC 3.2	20-APR-23	AD 2-LETO IAC 7.2	21-MAR-24
AD 2-LEMD IAC 17.2	23-MAR-23	AD 2-LEGT IAC 4.1	13-JUL-23	AD 2-LETO IAC 8.1	22-FEB-24
AD 2-LEMD IAC 17.3	23-FEB-23	AD 2-LEGT IAC 4.2	20-APR-23	AD 2-LETO IAC 8.2	22-FEB-24
AD 2-LEMD IAC 18.1	23-FEB-23	AD 2-LEGT IAC 5.1	13-JUL-23	AD 2-LETO IAC 9.1	22-FEB-24
AD 2-LEMD IAC 18.2	23-MAR-23	AD 2-LEGT IAC 5.2	20-APR-23	AD 2-LETO IAC 9.2	22-FEB-24
AD 2-LEMD IAC 18.3	23-FEB-23	AD 2-LEGT VAC 1.1	20-APR-23	AD 2-LETO IAC 9.2	22-FEB-24
AD 2-LEMD IAC 19.1	13-JUL-23	AD 2-LEGT VAC 1.2	04-NOV-21	AD 2-LETO IAC 10.1	22-FEB-24
AD 2-LEMD IAC 19.2	23-FEB-23	AD 2-LEGT VAC 2.1	20-APR-23	AD 2-LETO IAC 10.2	22-FEB-24
AD 2-LEMD IAC 20.1	13-JUL-23	AD 2-LEGT VAC 2.3	20-JUN-19	AD 2-LETO IAC 11.1	22-FEB-24
AD 2-LEMD IAC 20.2	23-FEB-23	AD 2-LETO 1	01-DEC-22	AD 2-LETO IAC 11.2	22-FEB-24
AD 2-LEMD IAC 21.1	13-JUL-23	AD 2-LETO 2	20-APR-23	AD 2-LETO IAC 12.1	22-FEB-24
AD 2-LEMD IAC 21.2	23-FEB-23	AD 2-LETO 3	23-FEB-23	AD 2-LETO IAC 12.2	22-FEB-24
AD 2-LEMD IAC 22.1	13-JUL-23	AD 2-LETO 4	03-DEC-20	AD 2-LETO IAC 13.1	22-FEB-24
AD 2-LEMD IAC 22.2	23-FEB-23	AD 2-LETO 5	10-AUG-23	AD 2-LETO IAC 13.2	22-FEB-24
AD 2-LEMD IAC 23.1	23-FEB-23	AD 2-LETO 6	20-APR-23	AD 2-LETO IAC 14.1	22-FEB-24
AD 2-LEMD IAC 23.2	23-MAR-23	AD 2-LETO 7	10-SEP-20	AD 2-LETO IAC 14.2	22-FEB-24
AD 2-LEMD IAC 23.3	23-FEB-23	AD 2-LETO 8	10-SEP-20	AD 2-LETO VAC 1.1	22-FEB-24
AD 2-LEMD IAC 24.1	23-MAR-23	AD 2-LETO 9	22-FEB-24	AD 2-LETO VAC 2.1	22-FEB-24
AD 2-LEMD IAC 24.2	23-MAR-23	AD 2-LETO 10	22-FEB-24	AD 2-LETO VAC 2.3	07-SEP-23
AD 2-LEMD IAC 24.3	23-FEB-23	AD 2-LETO 11	26-APR-18	AD 2-LETO VAC 3.1	22-FEB-24
AD 2-LECU/LEVS 1	03-NOV-22	AD 2-LETO 12	20-APR-23	AD 2-LETO VAC 3.2	20-JUN-19
AD 2-LECU/LEVS 2	23-MAR-23	AD 2-LETO 13	05-OCT-23	AD 2-LEMG 1	22-FEB-24
AD 2-LECU/LEVS 3	02-DEC-21	AD 2-LETO ADC	20-APR-23	AD 2-LEMG 2	30-NOV-23
AD 2-LECU/LEVS 4	02-DEC-21	AD 2-LETO GMC	20-APR-23	AD 2-LEMG 3	18-APR-24
AD 2-LECU/LEVS 5	30-NOV-23	AD 2-LETO AOC	03-DEC-20	AD 2-LEMG 4	22-FEB-24
AD 2-LECU/LEVS 6	23-MAR-23	AD 2-LETO SID 1.1	22-FEB-24	AD 2-LEMG 5	18-APR-24
AD 2-LECU/LEVS 7	23-MAR-23	AD 2-LETO SID 1.3	22-FEB-24	AD 2-LEMG 6	07-SEP-23
AD 2-LECU/LEVS 8	23-MAR-23	AD 2-LETO SID 1.4	22-FEB-24	AD 2-LEMG 7	22-FEB-24
AD 2-LECU/LEVS 9	23-MAR-23	AD 2-LETO SID 2.1	22-FEB-24	AD 2-LEMG 8	18-APR-24
AD 2-LECU/LEVS 10	08-SEP-22	AD 2-LETO SID 2.3	22-FEB-24	AD 2-LEMG 9	25-JAN-24
AD 2-LECU/LEVS ADC 1.1	30-NOV-23	AD 2-LETO SID 2.4	21-MAR-24	AD 2-LEMG 10	25-JAN-24
AD 2-LECU/LEVS ADC 1.2	17-JUN-21	AD 2-LETO SID 3.1	22-FEB-24	AD 2-LEMG 11	02-NOV-23
AD 2-LECU/LEVS PDC 1.1	30-NOV-23	AD 2-LETO SID 3.2	07-SEP-23	AD 2-LEMG 12	22-FEB-24
AD 2-LECU/LEVS PDC 1.2	23-MAR-23	AD 2-LETO SID 4.1	22-FEB-24	AD 2-LEMG 13	02-NOV-23
AD 2-LECU/LEVS PDC 1.3	23-MAR-23	AD 2-LETO SID 4.2	22-FEB-24	AD 2-LEMG 14	30-NOV-23
AD 2-LECU/LEVS PDC 1.4	23-MAR-23	AD 2-LETO SID 5.1	22-FEB-24	AD 2-LEMG 15	22-FEB-24
AD 2-LECU/LEVS AOC 1	07-OCT-21	AD 2-LETO SID 5.2	22-FEB-24	AD 2-LEMG 16	30-NOV-23
AD 2-LECU/LEVS AOC 2	07-OCT-21	AD 2-LETO STAR 1.1	22-FEB-24	AD 2-LEMG 17	30-NOV-23
AD 2-LECU/LEVS VAC 1.1	30-NOV-23	AD 2-LETO STAR 1.3	21-MAR-24	AD 2-LEMG 18	30-NOV-23
AD 2-LECU/LEVS VAC 1.3	24-MAR-22	AD 2-LETO STAR 2.1	22-FEB-24	AD 2-LEMG 19	02-NOV-23
AD 2-LECU/LEVS VAC 1.4	12-AUG-21	AD 2-LETO STAR 2.3	22-FEB-24	AD 2-LEMG 20	02-NOV-23
AD 2-LEGT 1	21-MAR-24	AD 2-LETO STAR 2.3	22-FEB-24	AD 2-LEMG 21	02-NOV-23
AD 2-LEGT 2	04-NOV-21	AD 2-LETO DEP 1.1	22-FEB-24	AD 2-LEMG 22	02-NOV-23
		AD 2-LETO DEP 1.2	22-FEB-24	AD 2-LEMG 23	02-NOV-23



PÁGINA PAGE	FECHA DATE	PÁGINA PAGE	FECHA DATE	PÁGINA PAGE	FECHA DATE
AD 2-LEMG 24	18-APR-24	AD 2-LEMG STAR 4.1	22-FEB-24	AD 2-GEML 1	21-MAR-24
AD 2-LEMG 25	18-APR-24	AD 2-LEMG STAR 4.3	25-JAN-24	AD 2-GEML 2	23-MAR-23
AD 2-LEMG 26	02-NOV-23	AD 2-LEMG ATCSMAC 1.1	25-JAN-24	AD 2-GEML 3	21-MAR-24
AD 2-LEMG 27	18-APR-24	AD 2-LEMG ATCSMAC 1.2	25-JAN-24	AD 2-GEML 4	20-APR-23
AD 2-LEMG 28	18-APR-24	AD 2-LEMG ATCSMAC 1.3	25-JAN-24	AD 2-GEML 5	02-NOV-23
AD 2-LEMG ADC 1.1	18-APR-24	AD 2-LEMG IAC 1.1	22-FEB-24	AD 2-GEML 6	23-FEB-23
AD 2-LEMG ADC 1.2	21-APR-22	AD 2-LEMG IAC 1.2	25-JAN-24	AD 2-GEML 7	17-JUN-21
AD 2-LEMG PDC 1.1	25-JAN-24	AD 2-LEMG IAC 2.1	22-FEB-24	AD 2-GEML 8	02-NOV-23
AD 2-LEMG PDC 1.3	30-NOV-23	AD 2-LEMG IAC 2.2	25-JAN-24	AD 2-GEML ADC	21-MAR-24
AD 2-LEMG PDC 1.4	30-NOV-23	AD 2-LEMG IAC 3.1	22-FEB-24	AD 2-GEML PDC 1.1	07-SEP-23
AD 2-LEMG PDC 1.5	30-NOV-23	AD 2-LEMG IAC 3.2	25-JAN-24	AD 2-GEML PDC 1.2	23-FEB-23
AD 2-LEMG PDC 1.6	30-NOV-23	AD 2-LEMG IAC 4.1	22-FEB-24	AD 2-GEML AOC 1	05-NOV-20
AD 2-LEMG PDC 1.7	15-JUN-23	AD 2-LEMG IAC 4.2	25-JAN-24	AD 2-GEML AOC 2	05-NOV-20
AD 2-LEMG PDC 1.8	12-AUG-21	AD 2-LEMG IAC 5.1	22-FEB-24	AD 2-GEML IAC 1.1	03-DEC-20
AD 2-LEMG PDC 1.9	18-JUN-20	AD 2-LEMG IAC 5.2	25-JAN-24	AD 2-GEML IAC 1.2	05-NOV-20
AD 2-LEMG GMC 1.1	18-APR-24	AD 2-LEMG IAC 5.3	25-JAN-24	AD 2-GEML IAC 2.1	05-NOV-20
AD 2-LEMG GMC 1.3	18-APR-24	AD 2-LEMG IAC 6.1	22-FEB-24	AD 2-GEML IAC 2.2	05-NOV-20
AD 2-LEMG GMC 1.4	07-SEP-23	AD 2-LEMG IAC 6.2	25-JAN-24	AD 2-LEMH 1	07-SEP-23
AD 2-LEMG GMC 1.5	15-JUN-23	AD 2-LEMG IAC 7.1	22-FEB-24	AD 2-LEMH 2	21-MAR-24
AD 2-LEMG GMC 1.6	25-JAN-24	AD 2-LEMG IAC 7.2	25-JAN-24	AD 2-LEMH 3	21-MAR-24
AD 2-LEMG AOC 1	18-APR-24	AD 2-LEMG IAC 8.1	22-FEB-24	AD 2-LEMH 4	21-MAR-24
AD 2-LEMG AOC 2	18-APR-24	AD 2-LEMG IAC 8.2	25-JAN-24	AD 2-LEMH 5	25-JAN-24
AD 2-LEMG AOC 3	18-APR-24	AD 2-LEMG IAC 9.1	22-FEB-24	AD 2-LEMH 6	28-DEC-23
AD 2-LEMG SID 1.1	25-JAN-24	AD 2-LEMG IAC 9.2	25-JAN-24	AD 2-LEMH 7	28-DEC-23
AD 2-LEMG SID 1.3	22-FEB-24	AD 2-LEMG IAC 10.1	22-FEB-24	AD 2-LEMH 8	28-DEC-23
AD 2-LEMG SID 1.4	25-JAN-24	AD 2-LEMG IAC 10.2	25-JAN-24	AD 2-LEMH 9	25-JAN-24
AD 2-LEMG SID 1.5	02-NOV-23	AD 2-LEMG IAC 10.3	25-JAN-24	AD 2-LEMH 10	25-JAN-24
AD 2-LEMG SID 1.6	02-NOV-23	AD 2-LEMG IAC 11.1	22-FEB-24	AD 2-LEMH 11	28-DEC-23
AD 2-LEMG SID 2.1	25-JAN-24	AD 2-LEMG IAC 11.2	25-JAN-24	AD 2-LEMH 12	28-DEC-23
AD 2-LEMG SID 2.3	22-FEB-24	AD 2-LEMG IAC 12.1	22-FEB-24	AD 2-LEMH 13	25-JAN-24
AD 2-LEMG SID 2.4	25-JAN-24	AD 2-LEMG IAC 12.2	25-JAN-24	AD 2-LEMH 14	21-MAR-24
AD 2-LEMG SID 2.5	02-NOV-23	AD 2-LEMG IAC 13.1	22-FEB-24	AD 2-LEMH 15	21-MAR-24
AD 2-LEMG SID 2.6	25-JAN-24	AD 2-LEMG IAC 13.2	25-JAN-24	AD 2-LEMH ADC	25-JAN-24
AD 2-LEMG SID 3.1	25-JAN-24	AD 2-LEMG IAC 14.1	22-FEB-24	AD 2-LEMH PDC 1.1	25-JAN-24
AD 2-LEMG SID 3.3	22-FEB-24	AD 2-LEMG IAC 14.2	25-JAN-24	AD 2-LEMH PDC 1.2	07-SEP-23
AD 2-LEMG SID 3.4	25-JAN-24	AD 2-LEMG VAC 1.1	25-JAN-24	AD 2-LEMH PDC 1.3	07-SEP-23
AD 2-LEMG SID 3.5	02-NOV-23	AD 2-LEMG VAC 1.3	25-JAN-24	AD 2-LEMH PDC 1.4	07-SEP-23
AD 2-LEMG SID 3.6	02-NOV-23	AD 2-LEMG VAC 1.4	02-NOV-23	AD 2-LEMH AOC 1	21-MAR-24
AD 2-LEMG STAR 1.1	18-APR-24	AD 2-LEPO 1	05-OCT-23	AD 2-LEMH AOC 2	21-MAR-24
AD 2-LEMG STAR 1.3	18-APR-24	AD 2-LEPO 2	31-DEC-20	AD 2-LEMH SID 1.1	25-JAN-24
AD 2-LEMG STAR 1.4	18-APR-24	AD 2-LEPO 3	31-DEC-20	AD 2-LEMH SID 1.3	14-JUL-22
AD 2-LEMG STAR 1.5	25-JAN-24	AD 2-LEPO 4	05-OCT-23	AD 2-LEMH SID 1.4	14-JUL-22
AD 2-LEMG STAR 1.6	02-NOV-23	AD 2-LEPO ADC	31-DEC-20	AD 2-LEMH SID 2.1	25-JAN-24
AD 2-LEMG STAR 1.7	02-NOV-23	AD 2-LESB 1	07-SEP-23	AD 2-LEMH SID 2.3	14-JUL-22
AD 2-LEMG STAR 1.8	18-APR-24	AD 2-LESB 2	25-JAN-24	AD 2-LEMH SID 2.4	28-MAR-19
AD 2-LEMG STAR 1.9	18-APR-24	AD 2-LESB 3	25-JAN-24	AD 2-LEMH STAR 1.1	25-JAN-24
AD 2-LEMG STAR 1.10	25-JAN-24	AD 2-LESB 4	21-MAR-24	AD 2-LEMH STAR 1.3	07-SEP-23
AD 2-LEMG STAR 2.1	18-APR-24	AD 2-LESB 5	07-SEP-23	AD 2-LEMH STAR 2.1	25-JAN-24
AD 2-LEMG STAR 2.3	18-APR-24	AD 2-LESB 6	07-SEP-23	AD 2-LEMH STAR 2.3	07-SEP-23
AD 2-LEMG STAR 3.1	22-FEB-24	AD 2-LESB 7	15-JUN-23	AD 2-LEMH IAC 1.1	25-JAN-24
AD 2-LEMG STAR 3.3	02-NOV-23	AD 2-LESB 8	07-SEP-23	AD 2-LEMH IAC 1.2	07-SEP-23
AD 2-LEMG STAR 3.4	02-NOV-23	AD 2-LESB 9	07-SEP-23	AD 2-LEMH IAC 2.1	25-JAN-24
AD 2-LEMG STAR 3.5	02-NOV-23	AD 2-LESB ADC	25-JAN-24	AD 2-LEMH IAC 2.2	07-SEP-23
AD 2-LEMG STAR 3.6	22-FEB-24	AD 2-LESB PDC 1.1	01-DEC-22	AD 2-LEMH IAC 3.1	25-JAN-24
AD 2-LEMG STAR 3.7	22-FEB-24	AD 2-LESB PDC 1.3	01-DEC-22	AD 2-LEMH IAC 3.2	07-SEP-23
AD 2-LEMG STAR 3.8	22-FEB-24	AD 2-LESB PDC 1.4	01-DEC-22	AD 2-LEMH IAC 4.1	25-JAN-24
AD 2-LEMG STAR 3.9	22-FEB-24	AD 2-LESB AOC 1	28-DEC-23	AD 2-LEMH IAC 4.2	07-SEP-23
AD 2-LEMG STAR 3.10	22-FEB-24	AD 2-LESB AOC 2	28-DEC-23	AD 2-LEMH IAC 5.1	25-JAN-24
AD 2-LEMG STAR 3.11	22-FEB-24	AD 2-LESB VAC 1.1	05-OCT-23	AD 2-LEMH IAC 5.2	07-SEP-23
AD 2-LEMG STAR 3.12	22-FEB-24	AD 2-LESB VAC 1.2	13-JUL-23	AD 2-LEMH IAC 6.1	25-JAN-24

PÁGINA PAGE	FECHA DATE	PÁGINA PAGE	FECHA DATE	PÁGINA PAGE	FECHA DATE
AD 2-LEMH IAC 6.2	07-SEP-23	AD 2-LELC 2	18-MAY-23	AD 2-LELC IAC 20.2	01-DEC-22
AD 2-LEMH IAC 7.1	25-JAN-24	AD 2-LELC 3	18-MAY-23	AD 2-LELC VAC 1.1	01-DEC-22
AD 2-LEMH IAC 7.2	07-SEP-23	AD 2-LELC 4	25-MAR-21	AD 2-LELC VAC 1.2	25-MAR-21
AD 2-LEMH IAC 8.1	25-JAN-24	AD 2-LELC 5	01-DEC-22	AD 2-LEPA/LESJ 1	18-APR-24
AD 2-LEMH IAC 8.2	07-SEP-23	AD 2-LELC 6	29-DEC-22	AD 2-LEPA/LESJ 2	09-SEP-21
AD 2-LEMH IAC 9.1	25-JAN-24	AD 2-LELC 7	24-MAY-18	AD 2-LEPA/LESJ 3	21-MAR-24
AD 2-LEMH IAC 9.2	07-SEP-23	AD 2-LELC 8	24-MAY-18	AD 2-LEPA/LESJ 4	18-APR-24
AD 2-LEMH IAC 10.1	25-JAN-24	AD 2-LELC 9	29-DEC-22	AD 2-LEPA/LESJ 5	02-NOV-23
AD 2-LEMH IAC 10.2	07-SEP-23	AD 2-LELC ADC	01-DEC-22	AD 2-LEPA/LESJ 6	02-NOV-23
AD 2-LEMH IAC 11.1	25-JAN-24	AD 2-LELC PDC 1.1	01-DEC-22	AD 2-LEPA/LESJ 7	21-MAR-24
AD 2-LEMH IAC 11.2	07-SEP-23	AD 2-LELC PDC 1.2	01-DEC-22	AD 2-LEPA/LESJ 8	25-JAN-24
AD 2-LEMH IAC 12.1	25-JAN-24	AD 2-LELC AOC 1	01-DEC-22	AD 2-LEPA/LESJ 9	21-MAR-24
AD 2-LEMH IAC 12.2	07-SEP-23	AD 2-LELC AOC 2	01-DEC-22	AD 2-LEPA/LESJ 10	21-MAR-24
AD 2-LEMH VAC 1.1	25-JAN-24	AD 2-LELC AOC 3	01-DEC-22	AD 2-LEPA/LESJ 11	28-DEC-23
AD 2-LEMH VAC 1.2	07-SEP-23	AD 2-LELC AOC 4	01-DEC-22	AD 2-LEPA/LESJ 12	21-MAR-24
AD 2-LEMI 1	07-SEP-23	AD 2-LELC SID 1.1	01-DEC-22	AD 2-LEPA/LESJ 13	28-DEC-23
AD 2-LEMI 2	07-SEP-23	AD 2-LELC SID 1.2	01-DEC-22	AD 2-LEPA/LESJ 14	28-DEC-23
AD 2-LEMI 3	18-MAY-23	AD 2-LELC STAR 1.1	01-DEC-22	AD 2-LEPA/LESJ 15	28-DEC-23
AD 2-LEMI 4	30-NOV-23	AD 2-LELC STAR 1.2	20-JUN-19	AD 2-LEPA/LESJ 16	28-DEC-23
AD 2-LEMI 5	30-NOV-23	AD 2-LELC DEP 1.1	01-DEC-22	AD 2-LEPA/LESJ 17	21-MAR-24
AD 2-LEMI 6	30-NOV-23	AD 2-LELC DEP 1.2	01-DEC-22	AD 2-LEPA/LESJ 18	21-MAR-24
AD 2-LEMI 7	30-NOV-23	AD 2-LELC IAC 1.1	29-DEC-22	AD 2-LEPA/LESJ 19	21-MAR-24
AD 2-LEMI 8	30-NOV-23	AD 2-LELC IAC 1.2	01-DEC-22	AD 2-LEPA/LESJ 20	21-MAR-24
AD 2-LEMI 9	29-DEC-22	AD 2-LELC IAC 2.1	29-DEC-22	AD 2-LEPA/LESJ 21	21-MAR-24
AD 2-LEMI ADC	30-NOV-23	AD 2-LELC IAC 2.2	01-DEC-22	AD 2-LEPA/LESJ 22	21-MAR-24
AD 2-LEMI PDC 1.1	30-NOV-23	AD 2-LELC IAC 3.1	01-DEC-22	AD 2-LEPA/LESJ 23	21-MAR-24
AD 2-LEMI PDC 1.2	30-NOV-23	AD 2-LELC IAC 3.2	01-DEC-22	AD 2-LEPA/LESJ 24	21-MAR-24
AD 2-LEMI AOC 1	25-MAR-21	AD 2-LELC IAC 4.1	29-DEC-22	AD 2-LEPA/LESJ 25	21-MAR-24
AD 2-LEMI AOC 2	25-MAR-21	AD 2-LELC IAC 4.2	01-DEC-22	AD 2-LEPA/LESJ 26	21-MAR-24
AD 2-LEMI SID 1.1	30-NOV-23	AD 2-LELC IAC 5.1	29-DEC-22	AD 2-LEPA/LESJ 27	21-MAR-24
AD 2-LEMI SID 1.2	30-NOV-23	AD 2-LELC IAC 5.2	01-DEC-22	AD 2-LEPA/LESJ 28	21-MAR-24
AD 2-LEMI SID 2.1	30-NOV-23	AD 2-LELC IAC 6.1	01-DEC-22	AD 2-LEPA/LESJ 29	25-JAN-24
AD 2-LEMI SID 2.2	30-NOV-23	AD 2-LELC IAC 6.2	01-DEC-22	AD 2-LEPA/LESJ 30	21-MAR-24
AD 2-LEMI STAR 1.1	30-NOV-23	AD 2-LELC IAC 7.1	01-DEC-22	AD 2-LEPA/LESJ ADC 1.1	21-MAR-24
AD 2-LEMI STAR 1.2	28-MAR-19	AD 2-LELC IAC 7.2	01-DEC-22	AD 2-LEPA/LESJ ADC 1.2	21-MAR-24
AD 2-LEMI IAC 1.1	30-NOV-23	AD 2-LELC IAC 8.1	01-DEC-22	AD 2-LEPA/LESJ PDC 1.1	21-MAR-24
AD 2-LEMI IAC 1.2	30-NOV-23	AD 2-LELC IAC 8.2	01-DEC-22	AD 2-LEPA/LESJ PDC 1.3	21-MAR-24
AD 2-LEMI IAC 2.1	30-NOV-23	AD 2-LELC IAC 9.1	01-DEC-22	AD 2-LEPA/LESJ PDC 1.4	18-APR-24
AD 2-LEMI IAC 2.2	29-DEC-22	AD 2-LELC IAC 9.2	01-DEC-22	AD 2-LEPA/LESJ PDC 1.5	21-MAR-24
AD 2-LEMI IAC 3.1	30-NOV-23	AD 2-LELC IAC 10.1	29-DEC-22	AD 2-LEPA/LESJ PDC 1.6	21-MAR-24
AD 2-LEMI IAC 3.2	29-DEC-22	AD 2-LELC IAC 10.2	01-DEC-22	AD 2-LEPA/LESJ PDC 1.7	23-MAR-23
AD 2-LEMI IAC 4.1	30-NOV-23	AD 2-LELC IAC 11.1	29-DEC-22	AD 2-LEPA/LESJ GMC 1.1	21-MAR-24
AD 2-LEMI IAC 4.2	29-DEC-22	AD 2-LELC IAC 11.2	01-DEC-22	AD 2-LEPA/LESJ GMC 1.2	21-MAR-24
AD 2-LEMI VAC 1.1	30-NOV-23	AD 2-LELC IAC 12.1	29-DEC-22	AD 2-LEPA/LESJ AOC 1	18-APR-24
AD 2-LEMI VAC 1.2	24-FEB-22	AD 2-LELC IAC 12.2	01-DEC-22	AD 2-LEPA/LESJ AOC 2	18-APR-24
AD 2-LERI 1	22-FEB-24	AD 2-LELC IAC 13.1	01-DEC-22	AD 2-LEPA/LESJ AOC 3	18-APR-24
AD 2-LERI 2	22-FEB-24	AD 2-LELC IAC 13.2	01-DEC-22	AD 2-LEPA/LESJ AOC 4	18-APR-24
AD 2-LERI 3	22-FEB-24	AD 2-LELC IAC 14.1	29-DEC-22	AD 2-LEPA/LESJ PATC	25-JUN-15
AD 2-LERI 4	22-FEB-24	AD 2-LELC IAC 14.2	01-DEC-22	AD 2-LEPA/LESJ SID 1.1	21-MAR-24
AD 2-LERI 5	29-DEC-22	AD 2-LELC IAC 15.1	29-DEC-22	AD 2-LEPA/LESJ SID 1.3	21-MAR-24
AD 2-LERI ADC	22-FEB-24	AD 2-LELC IAC 15.2	01-DEC-22	AD 2-LEPA/LESJ SID 1.4	21-MAR-24
AD 2-LERI AOC 1	22-FEB-24	AD 2-LELC IAC 16.1	01-DEC-22	AD 2-LEPA/LESJ SID 2.1	21-MAR-24
AD 2-LERI AOC 2	22-FEB-24	AD 2-LELC IAC 16.2	01-DEC-22	AD 2-LEPA/LESJ SID 2.3	18-APR-24
AD 2-LERI DEP 1.1	22-FEB-24	AD 2-LELC IAC 17.1	29-DEC-22	AD 2-LEPA/LESJ SID 2.4	21-MAR-24
AD 2-LERI DEP 1.2	22-FEB-24	AD 2-LELC IAC 17.2	01-DEC-22	AD 2-LEPA/LESJ SID 2.5	21-MAR-24
AD 2-LERI IAC 1.1	22-FEB-24	AD 2-LELC IAC 18.1	29-DEC-22	AD 2-LEPA/LESJ SID 3.1	21-MAR-24
AD 2-LERI IAC 2.1	22-FEB-24	AD 2-LELC IAC 18.2	01-DEC-22	AD 2-LEPA/LESJ SID 3.3	21-MAR-24
AD 2-LERI VAC 1.1	22-FEB-24	AD 2-LELC IAC 19.1	29-DEC-22	AD 2-LEPA/LESJ SID 3.4	21-MAR-24
AD 2-LERI VAC 1.2	03-JAN-19	AD 2-LELC IAC 19.2	01-DEC-22	AD 2-LEPA/LESJ SID 4.1	18-APR-24
AD 2-LELC 1	18-MAY-23	AD 2-LELC IAC 20.1	29-DEC-22	AD 2-LEPA/LESJ SID 4.3	21-MAR-24

PÁGINA PAGE	FECHA DATE	PÁGINA PAGE	FECHA DATE	PÁGINA PAGE	FECHA DATE
AD 2-LEPA/LESJ SID 4.4	21-MAR-24	AD 2-LEPA/LESJ IAC 18.3	08-SEP-22	AD 2-LERS 6	07-SEP-23
AD 2-LEPA/LESJ SID 4.5	21-MAR-24	AD 2-LEPA/LESJ IAC 19.1	08-SEP-22	AD 2-LERS 7	07-SEP-23
AD 2-LEPA/LESJ SID 4.6	21-MAR-24	AD 2-LEPA/LESJ IAC 20.1	08-SEP-22	AD 2-LERS 8	07-SEP-23
AD 2-LEPA/LESJ STAR 1.1	08-SEP-22	AD 2-LEPA/LESJ VAC 1.1	30-NOV-23	AD 2-LERS 9	07-SEP-23
AD 2-LEPA/LESJ STAR 1.3	08-SEP-22	AD 2-LEPA/LESJ VAC 1.3	30-NOV-23	AD 2-LERS 10	07-SEP-23
AD 2-LEPA/LESJ STAR 2.1	21-MAR-24	AD 2-LEPP 1	28-DEC-23	AD 2-LERS 11	07-SEP-23
AD 2-LEPA/LESJ STAR 2.3	21-MAR-24	AD 2-LEPP 2	25-JAN-24	AD 2-LERS 12	07-SEP-23
AD 2-LEPA/LESJ STAR 2.4	08-SEP-22	AD 2-LEPP 3	28-DEC-23	AD 2-LERS 13	07-SEP-23
AD 2-LEPA/LESJ STAR 2.5	08-SEP-22	AD 2-LEPP 4	05-OCT-23	AD 2-LERS ADC	22-FEB-24
AD 2-LEPA/LESJ STAR 3.1	08-SEP-22	AD 2-LEPP 5	30-NOV-23	AD 2-LERS PDC 1.1	22-FEB-24
AD 2-LEPA/LESJ STAR 3.3	08-SEP-22	AD 2-LEPP 6	30-NOV-23	AD 2-LERS PDC 1.2	07-SEP-23
AD 2-LEPA/LESJ STAR 4.1	21-MAR-24	AD 2-LEPP 7	30-NOV-23	AD 2-LERS AOC 1	01-DEC-22
AD 2-LEPA/LESJ STAR 4.3	21-MAR-24	AD 2-LEPP 8	22-FEB-24	AD 2-LERS AOC 2	01-DEC-22
AD 2-LEPA/LESJ STAR 4.4	08-SEP-22	AD 2-LEPP ADC	30-NOV-23	AD 2-LERS SID 1.1	22-FEB-24
AD 2-LEPA/LESJ CDA 1.1	21-MAR-24	AD 2-LEPP PDC 1.1	30-NOV-23	AD 2-LERS SID 1.3	15-JUN-23
AD 2-LEPA/LESJ CDA 1.3	21-MAR-24	AD 2-LEPP PDC 1.2	30-NOV-23	AD 2-LERS SID 1.4	15-JUN-23
AD 2-LEPA/LESJ CDA 2.1	21-MAR-24	AD 2-LEPP AOC 1	05-OCT-23	AD 2-LERS SID 2.1	22-FEB-24
AD 2-LEPA/LESJ CDA 2.3	21-MAR-24	AD 2-LEPP AOC 2	05-OCT-23	AD 2-LERS SID 2.2	20-APR-23
AD 2-LEPA/LESJ IAC 1.1	08-SEP-22	AD 2-LEPP SID 1.1	21-MAR-24	AD 2-LERS SID 3.1	22-FEB-24
AD 2-LEPA/LESJ IAC 1.2	08-SEP-22	AD 2-LEPP SID 1.2	21-MAR-24	AD 2-LERS SID 3.3	18-MAY-23
AD 2-LEPA/LESJ IAC 2.1	08-SEP-22	AD 2-LEPP SID 1.3	21-MAR-24	AD 2-LERS SID 3.4	18-MAY-23
AD 2-LEPA/LESJ IAC 2.2	08-SEP-22	AD 2-LEPP SID 2.1	16-JUN-22	AD 2-LERS SID 4.1	22-FEB-24
AD 2-LEPA/LESJ IAC 3.1	06-OCT-22	AD 2-LEPP SID 2.3	16-JUN-22	AD 2-LERS SID 4.2	18-MAY-23
AD 2-LEPA/LESJ IAC 3.2	08-SEP-22	AD 2-LEPP SID 2.4	16-JUN-22	AD 2-LERS STAR 1.1	22-FEB-24
AD 2-LEPA/LESJ IAC 4.1	08-SEP-22	AD 2-LEPP SID 2.5	16-JUN-22	AD 2-LERS STAR 1.3	18-MAY-23
AD 2-LEPA/LESJ IAC 4.2	08-SEP-22	AD 2-LEPP SID 3.1	16-JUN-22	AD 2-LERS STAR 2.1	22-FEB-24
AD 2-LEPA/LESJ IAC 5.1	08-SEP-22	AD 2-LEPP SID 3.2	16-JUN-22	AD 2-LERS STAR 2.3	20-APR-23
AD 2-LEPA/LESJ IAC 5.2	08-SEP-22	AD 2-LEPP SID 4.1	16-JUN-22	AD 2-LERS STAR 3.1	22-FEB-24
AD 2-LEPA/LESJ IAC 5.3	08-SEP-22	AD 2-LEPP SID 4.3	16-JUN-22	AD 2-LERS STAR 3.3	18-MAY-23
AD 2-LEPA/LESJ IAC 6.1	03-NOV-22	AD 2-LEPP SID 4.4	16-JUN-22	AD 2-LERS STAR 4.1	22-FEB-24
AD 2-LEPA/LESJ IAC 6.2	08-SEP-22	AD 2-LEPP STAR 1.1	30-NOV-23	AD 2-LERS STAR 4.2	18-MAY-23
AD 2-LEPA/LESJ IAC 7.1	08-SEP-22	AD 2-LEPP STAR 1.2	28-DEC-23	AD 2-LERS IAC 1.1	22-FEB-24
AD 2-LEPA/LESJ IAC 7.2	08-SEP-22	AD 2-LEPP IAC 1.1	30-NOV-23	AD 2-LERS IAC 1.2	01-DEC-22
AD 2-LEPA/LESJ IAC 8.1	08-SEP-22	AD 2-LEPP IAC 1.2	07-SEP-23	AD 2-LERS IAC 2.1	22-FEB-24
AD 2-LEPA/LESJ IAC 8.2	08-SEP-22	AD 2-LEPP IAC 2.1	30-NOV-23	AD 2-LERS IAC 2.2	01-DEC-22
AD 2-LEPA/LESJ IAC 9.1	08-SEP-22	AD 2-LEPP IAC 2.2	30-NOV-23	AD 2-LERS IAC 2.3	01-DEC-22
AD 2-LEPA/LESJ IAC 9.2	08-SEP-22	AD 2-LEPP IAC 3.1	30-NOV-23	AD 2-LERS IAC 2.4	01-DEC-22
AD 2-LEPA/LESJ IAC 10.1	08-SEP-22	AD 2-LEPP IAC 3.2	07-SEP-23	AD 2-LERS IAC 3.1	22-FEB-24
AD 2-LEPA/LESJ IAC 10.2	08-SEP-22	AD 2-LEPP IAC 4.1	30-NOV-23	AD 2-LERS IAC 3.2	01-DEC-22
AD 2-LEPA/LESJ IAC 11.1	10-AUG-23	AD 2-LEPP IAC 4.2	07-SEP-23	AD 2-LERS IAC 3.3	01-DEC-22
AD 2-LEPA/LESJ IAC 11.2	10-AUG-23	AD 2-LEPP IAC 5.1	30-NOV-23	AD 2-LERS IAC 4.1	22-FEB-24
AD 2-LEPA/LESJ IAC 11.3	10-AUG-23	AD 2-LEPP IAC 5.2	24-MAR-22	AD 2-LERS IAC 4.2	01-DEC-22
AD 2-LEPA/LESJ IAC 11.4	10-AUG-23	AD 2-LEPP IAC 6.1	30-NOV-23	AD 2-LERS IAC 5.1	22-FEB-24
AD 2-LEPA/LESJ IAC 12.1	10-AUG-23	AD 2-LEPP IAC 6.2	07-SEP-23	AD 2-LERS IAC 5.2	01-DEC-22
AD 2-LEPA/LESJ IAC 12.2	10-AUG-23	AD 2-LEPP IAC 7.1	30-NOV-23	AD 2-LERS IAC 6.1	22-FEB-24
AD 2-LEPA/LESJ IAC 12.3	10-AUG-23	AD 2-LEPP IAC 7.2	30-NOV-23	AD 2-LERS IAC 6.2	01-DEC-22
AD 2-LEPA/LESJ IAC 13.1	08-SEP-22	AD 2-LEPP IAC 7.3	30-NOV-23	AD 2-LERS IAC 7.1	22-FEB-24
AD 2-LEPA/LESJ IAC 13.2	08-SEP-22	AD 2-LEPP IAC 8.1	22-FEB-24	AD 2-LERS IAC 7.2	01-DEC-22
AD 2-LEPA/LESJ IAC 14.1	08-SEP-22	AD 2-LEPP IAC 8.2	22-FEB-24	AD 2-LERS IAC 8.1	22-FEB-24
AD 2-LEPA/LESJ IAC 14.2	08-SEP-22	AD 2-LEPP IAC 9.1	30-NOV-23	AD 2-LERS IAC 8.2	01-DEC-22
AD 2-LEPA/LESJ IAC 15.1	08-SEP-22	AD 2-LEPP IAC 9.2	30-NOV-23	AD 2-LERS IAC 9.1	22-FEB-24
AD 2-LEPA/LESJ IAC 15.2	08-SEP-22	AD 2-LEPP IAC 9.3	30-NOV-23	AD 2-LERS IAC 9.2	01-DEC-22
AD 2-LEPA/LESJ IAC 16.1	08-SEP-22	AD 2-LEPP VPT 1.1	30-NOV-23	AD 2-LERS VAC 1.1	22-FEB-24
AD 2-LEPA/LESJ IAC 16.2	08-SEP-22	AD 2-LEPP VPT 1.2	18-APR-24	AD 2-LERS VAC 1.2	01-DEC-22
AD 2-LEPA/LESJ IAC 17.1	08-SEP-22	AD 2-LEPP VAC 1	21-MAR-24	AD 2-LELL 1	02-NOV-23
AD 2-LEPA/LESJ IAC 17.2	08-SEP-22	AD 2-LERS 1	07-SEP-23	AD 2-LELL 2	02-NOV-23
AD 2-LEPA/LESJ IAC 17.3	08-SEP-22	AD 2-LERS 2	07-SEP-23	AD 2-LELL 3	02-NOV-23
AD 2-LEPA/LESJ IAC 17.4	08-SEP-22	AD 2-LERS 3	07-SEP-23	AD 2-LELL 4	25-JAN-24
AD 2-LEPA/LESJ IAC 18.1	08-SEP-22	AD 2-LERS 4	07-SEP-23	AD 2-LELL 5	18-APR-24
AD 2-LEPA/LESJ IAC 18.2	08-SEP-22	AD 2-LERS 5	22-FEB-24	AD 2-LELL 6	02-NOV-23

PÁGINA PAGE	FECHA DATE	PÁGINA PAGE	FECHA DATE	PÁGINA PAGE	FECHA DATE
AD 2-LELL 7	02-NOV-23	AD 2-LESO SID 2.1	25-JAN-24	AD 2-LEXJ STAR 3.1	25-JAN-24
AD 2-LELL 8	02-NOV-23	AD 2-LESO SID 2.2	04-NOV-21	AD 2-LEXJ STAR 3.3	22-APR-21
AD 2-LELL 9	02-NOV-23	AD 2-LESO SID 3.1	21-MAR-24	AD 2-LEXJ IAC 1.1	25-JAN-24
AD 2-LELL ADC	25-JAN-24	AD 2-LESO SID 3.2	21-MAR-24	AD 2-LEXJ IAC 1.2	21-APR-22
AD 2-LELL PDC 1.1	25-JAN-24	AD 2-LESO SID 4.1	25-JAN-24	AD 2-LEXJ IAC 2.1	25-JAN-24
AD 2-LELL PDC 1.2	25-JAN-24	AD 2-LESO SID 4.2	25-JAN-24	AD 2-LEXJ IAC 2.2	21-APR-22
AD 2-LELL PDC 1.3	25-JAN-24	AD 2-LESO SID 4.3	25-JAN-24	AD 2-LEXJ IAC 3.1	25-JAN-24
AD 2-LELL GMC	25-JAN-24	AD 2-LESO SID 4.4	25-JAN-24	AD 2-LEXJ IAC 3.2	21-APR-22
AD 2-LELL AOC 1	11-AUG-22	AD 2-LESO SID 5.1	25-JAN-24	AD 2-LEXJ IAC 4.1	25-JAN-24
AD 2-LELL AOC 2	11-AUG-22	AD 2-LESO SID 5.2	25-JAN-24	AD 2-LEXJ IAC 4.2	21-APR-22
AD 2-LELL VAC 1.1	25-JAN-24	AD 2-LESO SID 5.3	25-JAN-24	AD 2-LEXJ IAC 5.1	25-JAN-24
AD 2-LELL VAC 1.2	02-DEC-21	AD 2-LESO SID 5.4	25-JAN-24	AD 2-LEXJ IAC 5.2	21-APR-22
AD 2-LELL VAC 2.1	25-JAN-24	AD 2-LESO SID 6.1	21-MAR-24	AD 2-LEXJ IAC 6.1	25-JAN-24
AD 2-LELL VAC 2.2	04-JAN-18	AD 2-LESO SID 6.2	21-MAR-24	AD 2-LEXJ IAC 6.2	21-APR-22
AD 2-LESA 1	18-APR-24	AD 2-LESO SID 6.3	21-MAR-24	AD 2-LEXJ IAC 7.1	25-JAN-24
AD 2-LESA 2	10-AUG-23	AD 2-LESO STAR 1.1	25-JAN-24	AD 2-LEXJ IAC 7.2	01-DEC-22
AD 2-LESA 3	18-APR-24	AD 2-LESO STAR 1.2	04-NOV-21	AD 2-LEXJ IAC 7.3	01-DEC-22
AD 2-LESA 4	21-MAR-24	AD 2-LESO STAR 2.1	25-JAN-24	AD 2-LEXJ IAC 8.1	25-JAN-24
AD 2-LESA 5	18-APR-24	AD 2-LESO STAR 2.2	04-NOV-21	AD 2-LEXJ IAC 8.2	21-APR-22
AD 2-LESA 6	21-MAR-24	AD 2-LESO IAC 1.1	25-JAN-24	AD 2-LEXJ IAC 9.1	25-JAN-24
AD 2-LESA 7	21-MAR-24	AD 2-LESO IAC 1.2	19-MAY-22	AD 2-LEXJ IAC 9.2	01-DEC-22
AD 2-LESA 8	21-MAR-24	AD 2-LESO IAC 2.1	25-JAN-24	AD 2-LEXJ IAC 9.3	01-DEC-22
AD 2-LESA 9	10-AUG-23	AD 2-LESO IAC 2.2	18-MAY-23	AD 2-LEXJ IAC 9.4	01-DEC-22
AD 2-LESA 10	10-AUG-23	AD 2-LESO IAC 2.3	13-JUL-23	AD 2-LEXJ IAC 10.1	25-JAN-24
AD 2-LESA ADC	18-APR-24	AD 2-LESO IAC 3.1	25-JAN-24	AD 2-LEXJ IAC 10.2	01-DEC-22
AD 2-LESA AOC 1	18-APR-24	AD 2-LESO IAC 3.2	01-DEC-22	AD 2-LEXJ IAC 10.3	01-DEC-22
AD 2-LESA AOC 2	18-APR-24	AD 2-LESO IAC 3.3	01-DEC-22	AD 2-LEXJ VAC 1.1	25-JAN-24
AD 2-LESA IAC 1.1	18-APR-24	AD 2-LESO IAC 4.1	25-JAN-24	AD 2-LEXJ VAC 1.2	24-FEB-22
AD 2-LESA IAC 1.2	18-APR-24	AD 2-LESO IAC 4.2	09-SEP-21	AD 2-LEST 1	03-NOV-22
AD 2-LESA IAC 2.1	18-APR-24	AD 2-LESO IAC 5.1	21-MAR-24	AD 2-LEST 2	28-DEC-23
AD 2-LESA IAC 3.1	18-APR-24	AD 2-LESO IAC 5.2	21-MAR-24	AD 2-LEST 3	21-MAR-24
AD 2-LESA IAC 4.1	18-APR-24	AD 2-LESO IAC 6.1	25-JAN-24	AD 2-LEST 4	05-OCT-23
AD 2-LESA IAC 4.2	18-APR-24	AD 2-LESO IAC 6.2	01-DEC-22	AD 2-LEST 5	30-NOV-23
AD 2-LESA IAC 5.1	18-APR-24	AD 2-LESO VAC	21-MAR-24	AD 2-LEST 6	28-DEC-23
AD 2-LESA IAC 5.2	18-APR-24	AD 2-LEXJ 1	10-AUG-23	AD 2-LEST 7	05-OCT-23
AD 2-LESA IAC 6.1	18-APR-24	AD 2-LEXJ 2	10-AUG-23	AD 2-LEST 8	28-DEC-23
AD 2-LESA IAC 6.2	18-APR-24	AD 2-LEXJ 3	18-APR-24	AD 2-LEST 9	28-DEC-23
AD 2-LESA IAC 7.1	18-APR-24	AD 2-LEXJ 4	10-AUG-23	AD 2-LEST 10	28-DEC-23
AD 2-LESA IAC 8.1	18-APR-24	AD 2-LEXJ 5	25-JAN-24	AD 2-LEST 11	05-OCT-23
AD 2-LESA IAC 9.1	18-APR-24	AD 2-LEXJ 6	05-OCT-23	AD 2-LEST 12	05-OCT-23
AD 2-LESA VAC 1.1	18-APR-24	AD 2-LEXJ 7	05-OCT-23	AD 2-LEST 13	05-OCT-23
AD 2-LESA VAC 1.2	18-APR-24	AD 2-LEXJ 8	05-OCT-23	AD 2-LEST 14	28-DEC-23
AD 2-LESO 1	21-MAR-24	AD 2-LEXJ 9	05-OCT-23	AD 2-LEST 15	28-DEC-23
AD 2-LESO 2	21-MAR-24	AD 2-LEXJ 10	05-OCT-23	AD 2-LEST 16	28-DEC-23
AD 2-LESO 3	02-NOV-23	AD 2-LEXJ 11	18-APR-24	AD 2-LEST ADC	30-NOV-23
AD 2-LESO 4	10-AUG-23	AD 2-LEXJ 12	18-APR-24	AD 2-LEST PDC 1.1	28-DEC-23
AD 2-LESO 5	25-JAN-24	AD 2-LEXJ 13	18-APR-24	AD 2-LEST PDC 1.2	05-OCT-23
AD 2-LESO 6	21-MAR-24	AD 2-LEXJ 14	18-APR-24	AD 2-LEST PDC 1.3	05-OCT-23
AD 2-LESO 7	10-AUG-23	AD 2-LEXJ ADC	18-APR-24	AD 2-LEST PDC 1.4	05-OCT-23
AD 2-LESO 8	10-AUG-23	AD 2-LEXJ PDC 1.1	25-JAN-24	AD 2-LEST GMC	30-NOV-23
AD 2-LESO 9	15-JUN-23	AD 2-LEXJ PDC 1.2	23-MAR-23	AD 2-LEST AOC 1	16-JUN-22
AD 2-LESO 10	15-JUN-23	AD 2-LEXJ AOC 1	25-JAN-24	AD 2-LEST AOC 2	04-NOV-21
AD 2-LESO 11	21-MAR-24	AD 2-LEXJ AOC 2	25-JAN-24	AD 2-LEST PATC	16-JUL-20
AD 2-LESO ADC	25-JAN-24	AD 2-LEXJ SID 1.1	25-JAN-24	AD 2-LEST SID 1.1	30-NOV-23
AD 2-LESO PDC 1.1	21-MAR-24	AD 2-LEXJ SID 1.3	12-AUG-21	AD 2-LEST SID 1.2	30-NOV-23
AD 2-LESO PDC 1.2	21-MAR-24	AD 2-LEXJ SID 1.4	12-AUG-21	AD 2-LEST SID 1.3	21-MAR-24
AD 2-LESO AOC 1	21-MAR-24	AD 2-LEXJ STAR 1.1	25-JAN-24	AD 2-LEST SID 1.4	21-MAR-24
AD 2-LESO AOC 2	21-MAR-24	AD 2-LEXJ STAR 1.3	22-APR-21	AD 2-LEST STAR 1.1	21-MAR-24
AD 2-LESO SID 1.1	25-JAN-24	AD 2-LEXJ STAR 2.1	25-JAN-24	AD 2-LEST STAR 1.2	21-MAR-24
AD 2-LESO SID 1.2	09-SEP-21	AD 2-LEXJ STAR 2.3	22-APR-21	AD 2-LEST IAC 1.1	21-MAR-24

PÁGINA PAGE	FECHA DATE	PÁGINA PAGE	FECHA DATE	PÁGINA PAGE	FECHA DATE
AD 2-LEST IAC 1.2	21-MAR-24	AD 2-LEZL STAR 4.3	27-JAN-22	AD 2-LEMO IAC 7	18-APR-24
AD 2-LEST IAC 2.1	21-MAR-24	AD 2-LEZL IAC 1.1	25-JAN-24	AD 2-LEMO VAC 1	18-APR-24
AD 2-LEST IAC 2.2	21-MAR-24	AD 2-LEZL IAC 1.2	19-MAY-22	AD 2-GCXO 1	18-APR-24
AD 2-LEST IAC 3.1	21-MAR-24	AD 2-LEZL IAC 2.1	25-JAN-24	AD 2-GCXO 2	18-APR-24
AD 2-LEST IAC 3.2	21-MAR-24	AD 2-LEZL IAC 2.2	19-MAY-22	AD 2-GCXO 3	18-APR-24
AD 2-LEST IAC 4.1	21-MAR-24	AD 2-LEZL IAC 3.1	25-JAN-24	AD 2-GCXO 4	18-APR-24
AD 2-LEST IAC 4.2	21-MAR-24	AD 2-LEZL IAC 3.2	19-MAY-22	AD 2-GCXO 5	13-JUL-23
AD 2-LEST IAC 5.1	21-MAR-24	AD 2-LEZL IAC 4.1	25-JAN-24	AD 2-GCXO 6	05-OCT-23
AD 2-LEST IAC 5.2	21-MAR-24	AD 2-LEZL IAC 4.2	19-MAY-22	AD 2-GCXO 7	18-APR-24
AD 2-LEST IAC 6.1	21-MAR-24	AD 2-LEZL IAC 5.1	25-JAN-24	AD 2-GCXO 8	05-OCT-23
AD 2-LEST IAC 6.2	21-MAR-24	AD 2-LEZL IAC 5.2	19-MAY-22	AD 2-GCXO 9	18-MAY-23
AD 2-LEST IAC 7.1	21-MAR-24	AD 2-LEZL IAC 6.1	25-JAN-24	AD 2-GCXO 10	19-MAY-22
AD 2-LEST IAC 7.2	21-MAR-24	AD 2-LEZL IAC 6.2	19-MAY-22	AD 2-GCXO 11	19-MAY-22
AD 2-LEST IAC 8.1	21-MAR-24	AD 2-LEZL IAC 7.1	25-JAN-24	AD 2-GCXO 12	19-MAY-22
AD 2-LEST IAC 8.2	21-MAR-24	AD 2-LEZL IAC 7.2	19-MAY-22	AD 2-GCXO 13	18-APR-24
AD 2-LEST IAC 9.1	21-MAR-24	AD 2-LEZL IAC 8.1	25-JAN-24	AD 2-GCXO 14	18-APR-24
AD 2-LEST IAC 9.2	21-MAR-24	AD 2-LEZL IAC 8.2	19-MAY-22	AD 2-GCXO 15	18-APR-24
AD 2-LEST IAC 10.1	21-MAR-24	AD 2-LEZL IAC 9.1	25-JAN-24	AD 2-GCXO ADC	18-MAY-23
AD 2-LEST IAC 10.2	21-MAR-24	AD 2-LEZL IAC 9.2	19-MAY-22	AD 2-GCXO PDC 1.1	19-MAY-22
AD 2-LEST VAC	30-NOV-23	AD 2-LEZL IAC 10.1	25-JAN-24	AD 2-GCXO PDC 1.3	19-MAY-22
AD 2-LEZL 1	05-OCT-23	AD 2-LEZL IAC 10.2	19-MAY-22	AD 2-GCXO PDC 1.4	26-MAR-20
AD 2-LEZL 2	22-FEB-24	AD 2-LEZL IAC 11.1	25-JAN-24	AD 2-GCXO GMC	15-JUN-23
AD 2-LEZL 3	22-FEB-24	AD 2-LEZL IAC 11.2	19-MAY-22	AD 2-GCXO AOC 1	08-SEP-22
AD 2-LEZL 4	22-FEB-24	AD 2-LEZL IAC 12.1	25-JAN-24	AD 2-GCXO AOC 2	08-SEP-22
AD 2-LEZL 5	22-FEB-24	AD 2-LEZL IAC 12.2	19-MAY-22	AD 2-GCXO SID 1.1	21-MAR-24
AD 2-LEZL 6	22-FEB-24	AD 2-LEZL IAC 13.1	25-JAN-24	AD 2-GCXO SID 1.3	05-OCT-23
AD 2-LEZL 7	10-AUG-23	AD 2-LEZL IAC 13.2	19-MAY-22	AD 2-GCXO SID 1.4	05-OCT-23
AD 2-LEZL 8	30-NOV-23	AD 2-LEZL IAC 14.1	25-JAN-24	AD 2-GCXO SID 1.5	05-OCT-23
AD 2-LEZL 9	10-AUG-23	AD 2-LEZL IAC 14.2	19-MAY-22	AD 2-GCXO SID 2.1	21-MAR-24
AD 2-LEZL 10	05-OCT-23	AD 2-LEZL IAC 15.1	25-JAN-24	AD 2-GCXO SID 2.3	05-OCT-23
AD 2-LEZL 11	10-AUG-23	AD 2-LEZL IAC 15.2	19-MAY-22	AD 2-GCXO SID 2.4	05-OCT-23
AD 2-LEZL 12	10-AUG-23	AD 2-LEZL VAC 1.1	25-JAN-24	AD 2-GCXO SID 2.5	02-NOV-23
AD 2-LEZL 13	10-AUG-23	AD 2-LEZL VAC 1.2	25-JAN-24	AD 2-GCXO SID 3.1	13-JUL-23
AD 2-LEZL 14	10-AUG-23	AD 2-LEMO 1	18-APR-24	AD 2-GCXO SID 3.3	13-JUL-23
AD 2-LEZL 15	10-AUG-23	AD 2-LEMO 2	18-APR-24	AD 2-GCXO STAR 1.1	25-JAN-24
AD 2-LEZL ADC	22-FEB-24	AD 2-LEMO 3	18-APR-24	AD 2-GCXO STAR 1.3	05-OCT-23
AD 2-LEZL PDC 1.1	25-JAN-24	AD 2-LEMO 4	02-DEC-21	AD 2-GCXO STAR 1.4	05-OCT-23
AD 2-LEZL PDC 1.2	29-DEC-22	AD 2-LEMO 5	18-APR-24	AD 2-GCXO ATCSMAC 1.1	25-JAN-24
AD 2-LEZL PDC 1.3	29-DEC-22	AD 2-LEMO 6	18-APR-24	AD 2-GCXO ATCSMAC 1.2	25-JAN-24
AD 2-LEZL PDC 1.4	29-DEC-22	AD 2-LEMO 7	17-JUN-21	AD 2-GCXO ATCSMAC 1.3	25-JAN-24
AD 2-LEZL GMC	25-JAN-24	AD 2-LEMO 8	29-DEC-22	AD 2-GCXO IAC 1.1	25-JAN-24
AD 2-LEZL AOC 1	15-JUN-23	AD 2-LEMO ADC 1.1	18-APR-24	AD 2-GCXO IAC 1.2	25-JAN-24
AD 2-LEZL AOC 2	15-JUN-23	AD 2-LEMO ADC 1.2	02-DEC-21	AD 2-GCXO IAC 2.1	25-JAN-24
AD 2-LEZL SID 1.1	25-JAN-24	AD 2-LEMO AOC 1	18-APR-24	AD 2-GCXO IAC 2.2	25-JAN-24
AD 2-LEZL SID 1.3	25-JAN-24	AD 2-LEMO AOC 2	18-APR-24	AD 2-GCXO IAC 3.1	25-JAN-24
AD 2-LEZL SID 1.4	08-SEP-22	AD 2-LEMO DEP 1.1	18-APR-24	AD 2-GCXO IAC 3.2	25-JAN-24
AD 2-LEZL SID 2.1	25-JAN-24	AD 2-LEMO DEP 1.2	18-APR-24	AD 2-GCXO IAC 4.1	25-JAN-24
AD 2-LEZL SID 2.3	21-APR-22	AD 2-LEMO DEP 2.1	18-APR-24	AD 2-GCXO IAC 4.2	25-JAN-24
AD 2-LEZL SID 3.1	25-JAN-24	AD 2-LEMO DEP 2.3	18-APR-24	AD 2-GCXO IAC 5.1	25-JAN-24
AD 2-LEZL SID 3.3	18-MAY-23	AD 2-LEMO ARR 1	18-APR-24	AD 2-GCXO IAC 5.2	25-JAN-24
AD 2-LEZL SID 3.4	18-MAY-23	AD 2-LEMO CDEP 1.1	18-APR-24	AD 2-GCXO IAC 6.1	25-JAN-24
AD 2-LEZL SID 4.1	25-JAN-24	AD 2-LEMO CDEP 1.3	07-SEP-23	AD 2-GCXO IAC 6.2	25-JAN-24
AD 2-LEZL SID 4.3	08-SEP-22	AD 2-LEMO CARR 1.1	18-APR-24	AD 2-GCXO IAC 7.1	25-JAN-24
AD 2-LEZL STAR 1.1	25-JAN-24	AD 2-LEMO CARR 1.3	07-SEP-23	AD 2-GCXO IAC 7.2	13-JUL-23
AD 2-LEZL STAR 1.3	18-MAY-23	AD 2-LEMO IAC 1	18-APR-24	AD 2-GCXO IAC 8.1	25-JAN-24
AD 2-LEZL STAR 2.1	25-JAN-24	AD 2-LEMO IAC 2	18-APR-24	AD 2-GCXO IAC 8.2	25-JAN-24
AD 2-LEZL STAR 2.3	27-JAN-22	AD 2-LEMO IAC 3	18-APR-24	AD 2-GCXO VAC 1.1	25-JAN-24
AD 2-LEZL STAR 3.1	25-JAN-24	AD 2-LEMO IAC 4	18-APR-24	AD 2-GCXO VAC 1.2	25-JAN-24
AD 2-LEZL STAR 3.3	27-JAN-22	AD 2-LEMO IAC 5	18-APR-24	AD 2-GCTS 1	02-NOV-23
AD 2-LEZL STAR 4.1	25-JAN-24	AD 2-LEMO IAC 6	18-APR-24	AD 2-GCTS 2	02-NOV-23

PÁGINA PAGE	FECHA DATE	PÁGINA PAGE	FECHA DATE	PÁGINA PAGE	FECHA DATE
AD 2-GCTS 3	05-OCT-23	AD 2-GCTS IAC 1.1	02-NOV-23	AD 2-LEVC 15	10-AUG-23
AD 2-GCTS 4	02-NOV-23	AD 2-GCTS IAC 1.2	02-NOV-23	AD 2-LEVC 16	10-AUG-23
AD 2-GCTS 5	25-JAN-24	AD 2-GCTS IAC 1.3	02-NOV-23	AD 2-LEVC 17	10-AUG-23
AD 2-GCTS 6	02-NOV-23	AD 2-GCTS IAC 2.1	05-OCT-23	AD 2-LEVC 18	10-AUG-23
AD 2-GCTS 7	10-AUG-23	AD 2-GCTS IAC 2.2	05-OCT-23	AD 2-LEVC 19	21-MAR-24
AD 2-GCTS 8	10-AUG-23	AD 2-GCTS IAC 3.1	02-NOV-23	AD 2-LEVC 20	21-MAR-24
AD 2-GCTS 9	10-AUG-23	AD 2-GCTS IAC 3.2	02-NOV-23	AD 2-LEVC ADC	21-MAR-24
AD 2-GCTS 10	10-AUG-23	AD 2-GCTS IAC 3.3	02-NOV-23	AD 2-LEVC PDC 1.1	21-MAR-24
AD 2-GCTS 11	10-AUG-23	AD 2-GCTS IAC 4.1	02-NOV-23	AD 2-LEVC PDC 1.2	21-MAR-24
AD 2-GCTS 12	10-AUG-23	AD 2-GCTS IAC 4.2	05-OCT-23	AD 2-LEVC PDC 1.3	21-MAR-24
AD 2-GCTS 13	10-AUG-23	AD 2-GCTS IAC 5.1	02-NOV-23	AD 2-LEVC PDC 2.1	21-MAR-24
AD 2-GCTS 14	10-AUG-23	AD 2-GCTS IAC 5.2	02-NOV-23	AD 2-LEVC PDC 2.2	21-MAR-24
AD 2-GCTS 15	05-OCT-23	AD 2-GCTS IAC 5.3	02-NOV-23	AD 2-LEVC PDC 2.3	21-MAR-24
AD 2-GCTS 16	05-OCT-23	AD 2-GCTS IAC 6.1	05-OCT-23	AD 2-LEVC GMC	21-MAR-24
AD 2-GCTS 17	05-OCT-23	AD 2-GCTS IAC 6.2	02-NOV-23	AD 2-LEVC AOC 1	18-MAY-23
AD 2-GCTS 18	05-OCT-23	AD 2-GCTS IAC 6.3	05-OCT-23	AD 2-LEVC AOC 2	18-MAY-23
AD 2-GCTS 19	05-OCT-23	AD 2-GCTS IAC 7.1	02-NOV-23	AD 2-LEVC SID 1.1	25-JAN-24
AD 2-GCTS ADC	02-NOV-23	AD 2-GCTS IAC 7.2	02-NOV-23	AD 2-LEVC SID 1.2	30-NOV-23
AD 2-GCTS PDC 1.1	03-NOV-22	AD 2-GCTS IAC 7.3	02-NOV-23	AD 2-LEVC SID 1.3	08-SEP-22
AD 2-GCTS PDC 1.3	19-MAY-22	AD 2-GCTS IAC 8.1	02-NOV-23	AD 2-LEVC SID 2.1	25-JAN-24
AD 2-GCTS PDC 1.4	19-MAY-22	AD 2-GCTS IAC 8.2	02-NOV-23	AD 2-LEVC SID 2.2	30-NOV-23
AD 2-GCTS PDC 1.5	23-MAY-19	AD 2-GCTS IAC 9.1	02-NOV-23	AD 2-LEVC SID 2.3	30-NOV-23
AD 2-GCTS PDC 1.6	02-MAR-17	AD 2-GCTS IAC 9.2	02-NOV-23	AD 2-LEVC STAR 1.1	25-JAN-24
AD 2-GCTS GMC	03-NOV-22	AD 2-GCTS IAC 9.3	02-NOV-23	AD 2-LEVC STAR 1.3	25-JAN-24
AD 2-GCTS AOC 1	09-SEP-21	AD 2-GCTS IAC 10.1	05-OCT-23	AD 2-LEVC STAR 2.1	25-JAN-24
AD 2-GCTS AOC 2	09-SEP-21	AD 2-GCTS IAC 10.2	05-OCT-23	AD 2-LEVC STAR 2.3	30-NOV-23
AD 2-GCTS SID 1.1	05-OCT-23	AD 2-GCTS IAC 11.1	05-OCT-23	AD 2-LEVC STAR 2.4	30-NOV-23
AD 2-GCTS SID 1.3	05-OCT-23	AD 2-GCTS IAC 11.2	02-NOV-23	AD 2-LEVC IAC 1.1	25-JAN-24
AD 2-GCTS SID 1.4	02-NOV-23	AD 2-GCTS IAC 11.3	02-NOV-23	AD 2-LEVC IAC 1.2	08-SEP-22
AD 2-GCTS SID 1.5	02-NOV-23	AD 2-GCTS IAC 12.1	02-NOV-23	AD 2-LEVC IAC 2.1	25-JAN-24
AD 2-GCTS SID 1.6	02-NOV-23	AD 2-GCTS IAC 12.2	02-NOV-23	AD 2-LEVC IAC 2.2	08-SEP-22
AD 2-GCTS SID 2.1	05-OCT-23	AD 2-GCTS VAC 1.1	02-NOV-23	AD 2-LEVC IAC 3.1	25-JAN-24
AD 2-GCTS SID 2.3	02-NOV-23	AD 2-LETL 1	24-FEB-22	AD 2-LEVC IAC 3.2	08-SEP-22
AD 2-GCTS SID 2.4	02-NOV-23	AD 2-LETL 2	09-SEP-21	AD 2-LEVC IAC 4.1	25-JAN-24
AD 2-GCTS SID 2.5	02-NOV-23	AD 2-LETL 3	22-FEB-24	AD 2-LEVC IAC 4.2	08-SEP-22
AD 2-GCTS SID 2.6	02-NOV-23	AD 2-LETL 4	28-JAN-21	AD 2-LEVC IAC 5.1	25-JAN-24
AD 2-GCTS SID 2.7	02-NOV-23	AD 2-LETL 5	22-FEB-24	AD 2-LEVC IAC 5.2	08-SEP-22
AD 2-GCTS STAR 1.1	05-OCT-23	AD 2-LETL 6	03-NOV-22	AD 2-LEVC IAC 6.1	25-JAN-24
AD 2-GCTS STAR 1.3	05-OCT-23	AD 2-LETL 7	03-NOV-22	AD 2-LEVC IAC 6.2	30-NOV-23
AD 2-GCTS STAR 1.4	02-NOV-23	AD 2-LETL ADC	28-JAN-21	AD 2-LEVC IAC 6.3	08-SEP-22
AD 2-GCTS STAR 1.5	02-NOV-23	AD 2-LETL PDC 1.1	22-APR-21	AD 2-LEVC IAC 7.1	25-JAN-24
AD 2-GCTS STAR 1.6	02-NOV-23	AD 2-LETL PDC 1.2	22-APR-21	AD 2-LEVC IAC 7.2	30-NOV-23
AD 2-GCTS STAR 1.7	02-NOV-23	AD 2-LETL AOC 1	28-JAN-21	AD 2-LEVC IAC 8.1	25-JAN-24
AD 2-GCTS STAR 1.8	02-NOV-23	AD 2-LETL AOC 2	28-JAN-21	AD 2-LEVC IAC 8.2	08-SEP-22
AD 2-GCTS STAR 1.9	02-NOV-23	AD 2-LETL VAC 1.1	22-FEB-24	AD 2-LEVC IAC 9.1	25-JAN-24
AD 2-GCTS STAR 1.10	02-NOV-23	AD 2-LETL VAC 1.2	15-JUL-21	AD 2-LEVC IAC 9.2	08-SEP-22
AD 2-GCTS STAR 2.1	05-OCT-23	AD 2-LEVC 1	24-FEB-22	AD 2-LEVC IAC 10.1	25-JAN-24
AD 2-GCTS STAR 2.3	05-OCT-23	AD 2-LEVC 2	06-OCT-22	AD 2-LEVC IAC 10.2	30-NOV-23
AD 2-GCTS STAR 2.4	02-NOV-23	AD 2-LEVC 3	21-MAR-24	AD 2-LEVC IAC 11.1	25-JAN-24
AD 2-GCTS STAR 2.5	02-NOV-23	AD 2-LEVC 4	21-MAR-24	AD 2-LEVC IAC 11.2	30-NOV-23
AD 2-GCTS STAR 2.6	02-NOV-23	AD 2-LEVC 5	10-AUG-23	AD 2-LEVC IAC 11.3	08-SEP-22
AD 2-GCTS STAR 2.7	02-NOV-23	AD 2-LEVC 6	25-JAN-24	AD 2-LEVC IAC 12.1	25-JAN-24
AD 2-GCTS STAR 2.8	02-NOV-23	AD 2-LEVC 7	10-AUG-23	AD 2-LEVC IAC 12.2	30-NOV-23
AD 2-GCTS STAR 2.9	02-NOV-23	AD 2-LEVC 8	10-AUG-23	AD 2-LEVC VAC 1.1	25-JAN-24
AD 2-GCTS STAR 2.10	02-NOV-23	AD 2-LEVC 9	10-AUG-23	AD 2-LEVC VAC 1.2	30-NOV-23
AD 2-GCTS STAR 2.11	02-NOV-23	AD 2-LEVC 10	10-AUG-23	AD 2-LEVD 1	03-NOV-22
AD 2-GCTS ATCSMAC 1.1	05-OCT-23	AD 2-LEVC 11	25-JAN-24	AD 2-LEVD 2	08-SEP-22
AD 2-GCTS ATCSMAC 1.2	05-OCT-23	AD 2-LEVC 12	25-JAN-24	AD 2-LEVD 3	03-NOV-22
AD 2-GCTS ATCSMAC 1.3	05-OCT-23	AD 2-LEVC 13	10-AUG-23	AD 2-LEVD 4	03-NOV-22
AD 2-GCTS ATCSMAC 1.4	05-OCT-23	AD 2-LEVC 14	10-AUG-23	AD 2-LEVD 5	03-NOV-22

PÁGINA PAGE	FECHA DATE	PÁGINA PAGE	FECHA DATE	PÁGINA PAGE	FECHA DATE
AD 2-LEVD 6	19-MAY-22	AD 2-LEVX IAC 1.2	10-SEP-20	AD 2-LEVT IAC 2.1	30-NOV-23
AD 2-LEVD 7	19-MAY-22	AD 2-LEVX IAC 2.1	25-JAN-24	AD 2-LEVT IAC 2.2	30-NOV-23
AD 2-LEVD 8	03-NOV-22	AD 2-LEVX IAC 2.2	18-MAY-23	AD 2-LEVT IAC 3.1	30-NOV-23
AD 2-LEVD ADC 1.1	03-NOV-22	AD 2-LEVX IAC 2.3	18-MAY-23	AD 2-LEVT IAC 3.2	30-NOV-23
AD 2-LEVD ADC 1.2	25-MAY-17	AD 2-LEVX IAC 3.1	25-JAN-24	AD 2-LEVT IAC 4.1	30-NOV-23
AD 2-LEVD PDC 1.1	03-NOV-22	AD 2-LEVX IAC 3.2	18-MAY-23	AD 2-LEVT IAC 4.2	30-NOV-23
AD 2-LEVD PDC 1.2	03-NOV-22	AD 2-LEVX IAC 4.1	25-JAN-24	AD 2-LEVT IAC 5.1	30-NOV-23
AD 2-LEVD AOC 1	03-NOV-22	AD 2-LEVX IAC 4.2	18-MAY-23	AD 2-LEVT IAC 5.2	30-NOV-23
AD 2-LEVD AOC 2	03-NOV-22	AD 2-LEVX IAC 4.3	18-MAY-23	AD 2-LEVT IAC 6.1	30-NOV-23
AD 2-LEVD PATC	03-NOV-22	AD 2-LEVX IAC 5.1	25-JAN-24	AD 2-LEVT IAC 6.2	01-DEC-22
AD 2-LEVD IAC 1.1	23-FEB-23	AD 2-LEVX IAC 5.2	18-MAY-23	AD 2-LEVT IAC 7.1	30-NOV-23
AD 2-LEVD IAC 2.1	23-FEB-23	AD 2-LEVX IAC 6.1	25-JAN-24	AD 2-LEVT IAC 7.2	01-DEC-22
AD 2-LEVD IAC 3.1	13-JUL-23	AD 2-LEVX IAC 6.2	26-JAN-23	AD 2-LEVT VAC 1.1	21-MAR-24
AD 2-LEVD IAC 4.1	13-JUL-23	AD 2-LEVX IAC 7.1	25-JAN-24	AD 2-LEVT VAC 1.2	07-OCT-21
AD 2-LEVD VAC 1.1	30-NOV-23	AD 2-LEVX IAC 7.2	26-JAN-23	AD 2-LEZG 1	18-APR-24
AD 2-LEVD VAC 1.3	20-JUN-19	AD 2-LEVX IAC 8.1	25-JAN-24	AD 2-LEZG 2	18-APR-24
AD 2-LEVX 1	18-APR-24	AD 2-LEVX IAC 8.2	26-JAN-23	AD 2-LEZG 3	18-APR-24
AD 2-LEVX 2	13-JUL-23	AD 2-LEVX IAC 9.1	18-APR-24	AD 2-LEZG 4	13-JUL-23
AD 2-LEVX 3	13-JUL-23	AD 2-LEVX IAC 9.2	18-APR-24	AD 2-LEZG 5	20-APR-23
AD 2-LEVX 4	07-SEP-23	AD 2-LEVX IAC 9.3	18-APR-24	AD 2-LEZG 6	13-JUL-23
AD 2-LEVX 5	30-NOV-23	AD 2-LEVX IAC 10.1	18-APR-24	AD 2-LEZG 7	18-APR-24
AD 2-LEVX 6	18-APR-24	AD 2-LEVX IAC 10.2	18-APR-24	AD 2-LEZG 8	18-APR-24
AD 2-LEVX 7	18-APR-24	AD 2-LEVX IAC 10.3	18-APR-24	AD 2-LEZG 9	13-JUL-23
AD 2-LEVX 8	18-APR-24	AD 2-LEVX IAC 11.1	18-APR-24	AD 2-LEZG 10	25-JAN-24
AD 2-LEVX 9	18-APR-24	AD 2-LEVX IAC 11.2	18-APR-24	AD 2-LEZG 11	25-JAN-24
AD 2-LEVX 10	18-APR-24	AD 2-LEVX VAC 1.1	30-NOV-23	AD 2-LEZG 12	25-JAN-24
AD 2-LEVX 11	18-APR-24	AD 2-GSVO 1	20-JUN-96	AD 2-LEZG ADC 1.1	05-OCT-23
AD 2-LEVX 12	18-APR-24	AD 2-GSVO 2	20-JUN-96	AD 2-LEZG ADC 1.2	13-JUL-23
AD 2-LEVX 13	18-APR-24	AD 2-GSVO 3	20-JUN-96	AD 2-LEZG PDC 1.1	05-OCT-23
AD 2-LEVX 14	18-APR-24	AD 2-GSVO 4	20-JUN-96	AD 2-LEZG PDC 1.2	05-OCT-23
AD 2-LEVX ADC	30-NOV-23	AD 2-GSVO IAC 1	20-JUN-96	AD 2-LEZG GMC	30-DEC-21
AD 2-LEVX PDC 1.1	30-NOV-23	AD 2-LEVT 1	26-JAN-23	AD 2-LEZG AOC 1	18-JUN-20
AD 2-LEVX PDC 1.3	28-DEC-23	AD 2-LEVT 2	26-JAN-23	AD 2-LEZG AOC 2	18-JUN-20
AD 2-LEVX PDC 1.4	28-DEC-23	AD 2-LEVT 3	10-AUG-23	AD 2-LEZG AOC 3	29-DEC-22
AD 2-LEVX PDC 1.5	18-APR-24	AD 2-LEVT 4	07-SEP-23	AD 2-LEZG AOC 4	18-JUN-20
AD 2-LEVX PDC 1.6	06-DEC-18	AD 2-LEVT 5	30-NOV-23	AD 2-LEZG PATC	23-JUN-16
AD 2-LEVX AOC 1	13-JUL-23	AD 2-LEVT 6	07-SEP-23	AD 2-LEZG SID 1.1	25-JAN-24
AD 2-LEVX AOC 2	13-JUL-23	AD 2-LEVT 7	07-SEP-23	AD 2-LEZG SID 1.3	20-JUN-19
AD 2-LEVX PATC/1	26-MAR-20	AD 2-LEVT 8	07-SEP-23	AD 2-LEZG SID 1.4	01-FEB-18
AD 2-LEVX SID 1.1	30-NOV-23	AD 2-LEVT 9	07-SEP-23	AD 2-LEZG STAR 1.1	21-MAR-24
AD 2-LEVX SID 1.2	30-NOV-23	AD 2-LEVT 10	07-SEP-23	AD 2-LEZG STAR 1.3	21-MAR-24
AD 2-LEVX SID 1.3	25-JAN-24	AD 2-LEVT 11	07-SEP-23	AD 2-LEZG CDA 1.1	25-JAN-24
AD 2-LEVX SID 2.1	30-NOV-23	AD 2-LEVT 12	07-SEP-23	AD 2-LEZG CDA 1.3	25-JAN-24
AD 2-LEVX SID 2.3	21-APR-22	AD 2-LEVT 13	07-SEP-23	AD 2-LEZG CDA 2.1	25-JAN-24
AD 2-LEVX SID 2.4	21-APR-22	AD 2-LEVT 14	07-SEP-23	AD 2-LEZG CDA 2.3	25-JAN-24
AD 2-LEVX SID 2.5	05-NOV-20	AD 2-LEVT 15	07-SEP-23	AD 2-LEZG DEP 1.1	25-JAN-24
AD 2-LEVX SID 3.1	30-NOV-23	AD 2-LEVT ADC 1.1	30-NOV-23	AD 2-LEZG DEP 1.2	25-JAN-24
AD 2-LEVX SID 3.3	21-APR-22	AD 2-LEVT PDC 1.1	30-NOV-23	AD 2-LEZG DEP 2.1	25-JAN-24
AD 2-LEVX SID.3.4	21-APR-22	AD 2-LEVT PDC 1.2	07-SEP-23	AD 2-LEZG DEP 2.2	25-JAN-24
AD 2-LEVX SID 3.5	05-NOV-20	AD 2-LEVT AOC 1	10-AUG-23	AD 2-LEZG ARR 1.1	25-JAN-24
AD 2-LEVX STAR 1.1	30-NOV-23	AD 2-LEVT AOC 2	10-AUG-23	AD 2-LEZG ARR 1.2	29-MAR-18
AD 2-LEVX STAR 1.2	10-SEP-20	AD 2-LEVT PATC	27-JAN-22	AD 2-LEZG IAC 1.1	25-JAN-24
AD 2-LEVX STAR 2.1	30-NOV-23	AD 2-LEVT SID 1.1	21-MAR-24	AD 2-LEZG IAC 1.2	29-MAR-18
AD 2-LEVX STAR 2.3	21-APR-22	AD 2-LEVT SID 1.3	21-MAR-24	AD 2-LEZG IAC 2.1	25-JAN-24
AD 2-LEVX STAR 2.4	30-NOV-23	AD 2-LEVT SID 2.1	21-MAR-24	AD 2-LEZG IAC 2.2	29-MAR-18
AD 2-LEVX STAR 2.5	21-APR-22	AD 2-LEVT SID 2.3	21-MAR-24	AD 2-LEZG IAC 3.1	25-JAN-24
AD 2-LEVX STAR 3.1	30-NOV-23	AD 2-LEVT STAR 1.1	21-MAR-24	AD 2-LEZG IAC 3.2	29-MAR-18
AD 2-LEVX STAR 3.3	21-APR-22	AD 2-LEVT STAR 1.3	21-MAR-24	AD 2-LEZG IAC 4.1	25-JAN-24
AD 2-LEVX STAR 3.4	30-NOV-23	AD 2-LEVT IAC 1.1	30-NOV-23	AD 2-LEZG IAC 5.1	25-JAN-24
AD 2-LEVX IAC 1.1	25-JAN-24	AD 2-LEVT IAC 1.2	30-NOV-23	AD 2-LEZG IAC 6.1	25-JAN-24

PÁGINA PAGE	FECHA DATE	PÁGINA PAGE	FECHA DATE	PÁGINA PAGE	FECHA DATE
AD 2-LEZG IAC 7.1	25-JAN-24	AD 3-LECV IAC 1.1	15-JUL-21		
AD 2-LEZG IAC 7.2	07-SEP-23	AD 3-LECV IAC 2.1	15-JUL-21		
AD 2-LEZG IAC 8.1	25-JAN-24	AD 3-LECV IAC 3.1	15-JUL-21		
AD 2-LEZG IAC 8.2	31-JAN-19	AD 3-LECV VAC 1.1	26-JAN-23		
AD 2-LEZG IAC 9.1	25-JAN-24	AD 3-LECV VAC 1.2	15-JUL-21		
AD 2-LEZG IAC 9.2	31-JAN-19	AD 3-GEHM 1	08-OCT-20		
AD 2-LEZG IAC 10.1	25-JAN-24	AD 3-GEHM 2	29-DEC-22		
AD 2-LEZG IAC 11.1	25-JAN-24	AD 3-GEHM 3	14-JUL-22		
AD 2-LEZG VAC 1.1	25-JAN-24	AD 3-GEHM 4	23-MAR-23		
AD 2-LEZG VAC 1.2	23-FEB-23	AD 3-GEHM HELC	08-OCT-20		
AD 2-LEZG VAC 2.1	25-JAN-24	AD 3-GEHM IAC 1.1	18-MAY-23		
AD 2-LEZG VAC 2.2	15-JUL-21	AD 3-GEHM IAC 1.2	08-OCT-20		
AD 3-LEAG 1	11-AUG-22	AD 3-LETA 1	24-MAR-22		
AD 3-LEAG 2	28-DEC-23	AD 3-LETA 2	24-MAR-22		
AD 3-LEAG 3	08-NOV-18	AD 3-LETA 3	24-MAR-22		
AD 3-LEAG 4	23-MAR-23	AD 3-LETA 4	19-JUL-18		
AD 3-LEAG HELC	11-AUG-22	AD 3-LETA 5	19-JUL-18		
AD 3-LEAG AOC 1	28-DEC-23	AD 3-LETA HELC	24-MAR-22		
AD 3-LEAG AOC 2	28-DEC-23	AD 3-LETA AOC 1	24-MAR-22		
AD 3-LEAG VAC 1.1	28-DEC-23	AD 3-LETA AOC 2	24-MAR-22		
AD 3-LEAG VAC 1.2	26-APR-18	AD 3-LEEC 1	24-FEB-22		
AD 3-GECE 1	19-MAY-22	AD 3-LEEC 2	23-MAR-23		
AD 3-GECE 2	29-DEC-22	AD 3-LEEC 3	10-SEP-20		
AD 3-GECE 3	09-SEP-21	AD 3-LEEC 4	23-MAR-23		
AD 3-GECE 4	15-JUN-23	AD 3-LEEC HELC	10-SEP-20		
AD 3-GECE 5	15-JUN-23	AD 3-LEEC SID 1.1	17-JUN-21		
AD 3-GECE HELC	21-APR-22	AD 3-LEEC SID 1.2	10-SEP-20		
AD 3-GECE AOC 1	27-APR-17	AD 3-LEEC IAC 1	17-JUN-21		
AD 3-GECE AOC 2	27-APR-17	AD 3-LEEC VAC	15-JUN-23		
AD 3-GECE VAC	27-APR-17	AD 3-GCXM 1	03-DEC-20		
AD 3-LEAO 1	24-FEB-22	AD 3-GCXM 2	03-DEC-20		
AD 3-LEAO 2	22-APR-21	AD 3-GCXM 3	13-JUL-23		
AD 3-LEAO 3	02-DEC-21	AD 3-GCXM 4	13-JUL-23		
AD 3-LEAO 4	07-SEP-23	AD 3-GCXM 5	23-MAR-23		
AD 3-LEAO HELC	21-APR-22	AD 3-GCXM HELC	03-DEC-20		
AD 3-LEAO IAC 1.1	07-SEP-23	AD 3-LEBT 1	01-DEC-22		
AD 3-LEAO IAC 2.1	07-SEP-23	AD 3-LEBT 2	01-DEC-22		
AD 3-LEAO VAC 1.1	07-SEP-23	AD 3-LEBT 3	05-DEC-19		
AD 3-LEAO VAC 1.2	21-MAY-20	AD 3-LEBT 4	05-OCT-23		
AD 3-LELO 1	14-JUL-22	AD 3-LEBT HELC 1.1	01-DEC-22		
AD 3-LELO 2	14-JUL-22	AD 3-LEBT HELC 1.2	05-DEC-19		
AD 3-LELO 3	20-APR-23	AD 3-LEBT SID 1.1	01-DEC-22		
AD 3-LELO 4	20-APR-23	AD 3-LEBT SID 1.2	01-DEC-22		
AD 3-LELO 5	20-APR-23	AD 3-LEBT SID 2.1	01-DEC-22		
AD 3-LELO HELC	14-JUL-22	AD 3-LEBT SID 2.2	01-DEC-22		
AD 3-LELO IAC 1.1	14-JUL-22	AD 3-LEBT IAC 1.1	01-DEC-22		
AD 3-LELO VAC 1.1	14-JUL-22				
AD 3-LELO VAC 1.2	14-JUL-22				
AD 3-LECV 1	24-FEB-22				
AD 3-LECV 2	15-JUL-21				
AD 3-LECV 3	15-JUL-21				
AD 3-LECV 4	26-JAN-23				
AD 3-LECV 5	26-JAN-23				
AD 3-LECV HELC	15-JUL-21				
AD 3-LECV DEP 1.1	13-JUL-23				
AD 3-LECV DEP 1.3	15-JUL-21				
AD 3-LECV DEP 2.1	13-JUL-23				
AD 3-LECV DEP 2.3	15-JUL-21				
AD 3-LECV ARR 1.1	13-JUL-23				
AD 3-LECV ARR 2.1	13-JUL-23				

NOTA // NOTE:  
Incluidas // Included: AMDT 379/24.  
AIRAC AMDT 03/24.



LISTA DE ENMIENDAS INCORPORADAS A MANO A LA AIP  
LIST OF HAND AMENDMENTS TO THE AIP

PÁGINAS AFECTADAS PAGES AFFECTED	TEMA DE LA ENMIENDA AMENDMENT TEXT	INTRODUCIDA POR ENMIENDA INTRODUCED BY AMENDMENT
<b>ENR</b>		
VARIAS CARTAS // SEVERAL CHARTS	<p>Obstáculos de más de 100 m no actualizados en varias cartas. Se indica en la web AIP con una marca de aviso (!). Puede consultar el valor correcto en Insignia (<a href="https://insignia.enaire.es/">https://insignia.enaire.es/</a>) tanto en el mapa interactivo, activando esa capa, como en las cartas PDF de navegación en ruta (<a href="https://aip.enaire.es/AIP/CartasInsignialmpresas-es.html">https://aip.enaire.es/AIP/CartasInsignialmpresas-es.html</a>).</p> <p>El enlace para inglés de las cartas PDF de navegación en ruta es: // <a href="https://aip.enaire.es/AIP/CartasInsignialmpresas-en.html">https://aip.enaire.es/AIP/CartasInsignialmpresas-en.html</a></p> <p>Obstacles of more than 100 m not up-to-date on several charts. Indicated on the AIP website with a warning sign (!). You can look up the correct value in Insignia (<a href="https://insignia.enaire.es/">https://insignia.enaire.es/</a>), either in the interactive map, with this layer activated, or in the enroute navigation charts in PDF (<a href="https://aip.enaire.es/AIP/CartasInsignialmpresas-es.html">https://aip.enaire.es/AIP/CartasInsignialmpresas-es.html</a>).</p> <p>The link for the enroute navigation charts in English PDF is: <a href="https://aip.enaire.es/AIP/CartasInsignialmpresas-en.html">https://aip.enaire.es/AIP/CartasInsignialmpresas-en.html</a></p>	AMDT 353/22
<b>AD</b>		
AD 2 – AD 3 VARIOS // SEVERAL AD	<p>Valor de AMAs no actualizado en varias cartas. Se indica en la web AIP con una marca de aviso (!). Puede consultar el valor correcto en Insignia (<a href="https://insignia.enaire.es/">https://insignia.enaire.es/</a>) tanto en el mapa interactivo, activando esa capa, como en las cartas PDF de navegación en ruta (<a href="https://aip.enaire.es/AIP/CartasInsignialmpresas-es.html">https://aip.enaire.es/AIP/CartasInsignialmpresas-es.html</a>). El enlace para inglés de las cartas PDF de navegación en ruta es: <a href="https://aip.enaire.es/AIP/CartasInsignialmpresas-en.html">https://aip.enaire.es/AIP/CartasInsignialmpresas-en.html</a> //</p> <p>AMA values not up-to-date on several charts. Indicated on the AIP website with a warning sign (!). You can look up the correct value in Insignia (<a href="https://insignia.enaire.es/">https://insignia.enaire.es/</a>), either in the interactive map, with this layer activated, or in the enroute navigation charts in PDF (<a href="https://aip.enaire.es/AIP/CartasInsignialmpresas-es.html">https://aip.enaire.es/AIP/CartasInsignialmpresas-es.html</a>). The link for the enroute navigation charts in English PDF is: <a href="https://aip.enaire.es/AIP/CartasInsignialmpresas-en.html">https://aip.enaire.es/AIP/CartasInsignialmpresas-en.html</a></p>	
	<p>Aeródromos restringidos no actualizados en varias cartas. Se indica en la web AIP con una marca de aviso (!). Puede consultar el valor correcto en Insignia (<a href="https://insignia.enaire.es/">https://insignia.enaire.es/</a>) tanto en el mapa interactivo, activando esa capa, como en las cartas PDF de navegación en ruta (<a href="https://aip.enaire.es/AIP/CartasInsignialmpresas-es.html">https://aip.enaire.es/AIP/CartasInsignialmpresas-es.html</a>).</p> <p>El enlace para inglés de las cartas PDF de navegación en ruta es: <a href="https://aip.enaire.es/AIP/CartasInsignialmpresas-en.html">https://aip.enaire.es/AIP/CartasInsignialmpresas-en.html</a> //</p> <p>Restricted aerodromes not up-to-date on several charts. Indicated on the AIP website with a warning sign (!). You can look up the correct value in Insignia (<a href="https://insignia.enaire.es/">https://insignia.enaire.es/</a>), either in the interactive map, with this layer activated, or in the enroute navigation charts in PDF (<a href="https://aip.enaire.es/AIP/CartasInsignialmpresas-es.html">https://aip.enaire.es/AIP/CartasInsignialmpresas-es.html</a>).</p> <p>The link for the enroute navigation charts in English PDF is: <a href="https://aip.enaire.es/AIP/CartasInsignialmpresas-en.html">https://aip.enaire.es/AIP/CartasInsignialmpresas-en.html</a></p>	
	<p>Actividades deportivas no actualizadas en varias cartas. Se indica en la web AIP con una marca de aviso (!). Puede consultar el valor correcto en Insignia (<a href="https://insignia.enaire.es/">https://insignia.enaire.es/</a>) tanto en el mapa interactivo, activando esa capa, como en las cartas PDF de navegación en ruta (<a href="https://aip.enaire.es/AIP/CartasInsignialmpresas-es.html">https://aip.enaire.es/AIP/CartasInsignialmpresas-es.html</a>).</p> <p>El enlace para inglés de las cartas PDF de navegación en ruta es: <a href="https://aip.enaire.es/AIP/CartasInsignialmpresas-en.html">https://aip.enaire.es/AIP/CartasInsignialmpresas-en.html</a> //</p> <p>Sport activities not up-to-date on several charts. Indicated on the AIP website with a warning sign (!). You can look up the correct value in Insignia (<a href="https://insignia.enaire.es/">https://insignia.enaire.es/</a>), either in the interactive map, with this layer activated, or in the enroute navigation charts in PDF (<a href="https://aip.enaire.es/AIP/CartasInsignialmpresas-es.html">https://aip.enaire.es/AIP/CartasInsignialmpresas-es.html</a>).</p> <p>The link for the enroute navigation charts in English PDF is: <a href="https://aip.enaire.es/AIP/CartasInsignialmpresas-en.html">https://aip.enaire.es/AIP/CartasInsignialmpresas-en.html</a></p>	
	<p>Obstáculos de más de 100 m no actualizados en varias cartas. Se indica en la web AIP con una marca de aviso (!). Puede consultar el valor correcto en Insignia (<a href="https://insignia.enaire.es/">https://insignia.enaire.es/</a>) tanto en el mapa interactivo, activando esa capa, como en las cartas PDF de navegación en ruta (<a href="https://aip.enaire.es/AIP/CartasInsignialmpresas-es.html">https://aip.enaire.es/AIP/CartasInsignialmpresas-es.html</a>).</p> <p>El enlace para inglés de las cartas PDF de navegación en ruta es: <a href="https://aip.enaire.es/AIP/CartasInsignialmpresas-en.html">https://aip.enaire.es/AIP/CartasInsignialmpresas-en.html</a></p>	

PÁGINAS AFECTADAS PAGES AFFECTED	TEMA DE LA ENMIENDA AMENDMENT TEXT	INTRODUCIDA POR ENMIENDA INTRODUCED BY AMENDMENT
	<p><a href="https://aip.enaire.es/AIP/CartasInsigniaImpresas-en.html">https://aip.enaire.es/AIP/CartasInsigniaImpresas-en.html</a> // Obstacles of more than 100 m not up-to-date on several charts. Indicated on the AIP website with a warning sign (!). You can look up the correct value in Insignia (<a href="https://insignia.enaire.es/">https://insignia.enaire.es/</a>), either in the interactive map, with this layer activated, or in the enroute navigation charts in PDF (<a href="https://aip.enaire.es/AIP/CartasInsigniaImpresas-es.html">https://aip.enaire.es/AIP/CartasInsigniaImpresas-es.html</a>). The link for the enroute navigation charts in English PDF is: <a href="https://aip.enaire.es/AIP/CartasInsigniaImpresas-en.html">https://aip.enaire.es/AIP/CartasInsigniaImpresas-en.html</a></p>	
<b>ALBACETE AD 2-LEAB</b>		
VAC 1.1 / 15-JUN-23 VAC 2.1 / 15-JUN-23	Sustituir la información de las aerovías publicadas por: M985-FL095. // Replace the published airway information with: M985-FL095.	AMDT 378/24
<b>ANDORRA-LA SEU DURGELL AD 2-LESU</b>		
VAC 1.1 / 25-JAN-24	Eliminar la Información referente a las aerovías. // Delete information regarding airways.	AMDT 378/24
<b>ASTURIAS AD 2-LEAS</b>		
VAC 1.1 / 30-NOV-23	Sustituir la información de las aerovías publicadas por: M190-FL095. // Replace the published airway information with: M190-FL095.	AMDT 378/24
<b>BURGOS AD 2-LEBG</b>		
VAC 1.1 / 30-NOV-23	Incluir la información de las siguientes aerovías: N976 -FL095. // Include the following airway information: N976 -FL095.	AMDT 378/24
<b>CÁDIZ/Rota AD 2-LERT</b>		
VAC 1.1 / 13-JUL-23	Sustituir la información de las aerovías publicadas por: N857-FL095. // Replace the published airway information with: N857-FL095.	AMDT 378/24
<b>CIUDAD REAL AD 2-LERL</b>		
VAC 1.1 / 25-JAN-24	Sustituir la información de las aerovías publicadas por: N871-FL095/FL105. // Replace the published airway information with: N871- FL095/FL105.	AMDT 378/24
<b>GRANADA/Federico García Lorca. Granada-Jaén AD 2-LEGR</b>		
VAC 1.1 / 25-JAN-24	Sustituir la información de las aerovías publicadas por: N865-FL135. // Replace the published airway information with: N865-FL135.	AMDT 378/24
<b>HUESCA/Pirineos AD 2-LEHC</b>		
VAC 1.1 / 30-NOV-23	Sustituir la información de las aerovías publicadas por: M601-FL105-// Replace the published airway information with: M601-FL105-	AMDT 378/24
<b>LANZAROTE/César Manrique Lanzarote AD 2-GCRR</b>		
IAC/2.3 / 02-DEC-21 IAC/3.3 / 02-DEC-21 IAC/5.1 / 02-DEC-21 IAC/6.1 / 02-DEC-21	Las coordenadas de las siguientes radioayudas: DVOR/DME LTE, LZR, deben sustituirse por las de sus correspondientes DME. // The coordinates of the following nav aids: DVOR LTE, LZR, should be replaced by those of their corresponding DME.	AMDT 378/24
<b>LEÓN AD 2-LELN</b>		
VAC 1.1 / 28-JAN-21	Sustituir la información de las aerovías publicadas por: M30-FL105. // Replace the published airway information with: M30-FL105.	AMDT 378/24

PÁGINAS AFECTADAS PAGES AFFECTED	TEMA DE LA ENMIENDA AMENDMENT TEXT	INTRODUCIDA POR ENMIENDA INTRODUCED BY AMENDMENT
<b>LOGROÑO AD 2-LERJ</b>		
VAC 1.1 / 25-JAN-24	Sustituir la información de las aerovías publicadas por: T430-FL105, L866-FL065, Q210-FL075, T429-FL085, M299-FL065. // Replace the published airway information with: T430-FL105, L866-FL065, Q210-FL075, T429-FL085, M299-FL065.	AMDT 378/24
<b>MENORCA AD 2-LEMH</b>		
VAC 1.1 / 25-JAN-24	Sustituir la información de las aerovías publicadas por: M603-FL115. // Replace the published airway information with: M603-FL115.	AMDT 378/24
<b>MURCIA/Aeropuerto de la Región de Murcia. AD 2-LEMI</b>		
VAC 1.1 / 30-NOV-23	Sustituir la información de las aerovías publicadas por: N851-FL105, Y810-FL095. // Replace the published airway information with: N851-FL105, Y810-FL095.	AMDT 378/24
<b>PALMA DE MALLORCA AD 2-LEPA/LESJ</b>		
VAC 1.1 / 30-NOV-23	Sustituir la información de las aerovías publicadas por: N859-FL095, L129-FL095, N733-FL095, M603-FL095, T250-FL095, M871-FL095, N851-FL095, N858-FL095, L129-FL095, N861-FL095, L2-FL095, N863-FL095. // Replace the published airway information with: N859-FL095, L129-FL095, N733-FL095, M603-FL095, T250-FL095, M871-FL095, N851-FL095, N858-FL095, L129-FL095, N861-FL095, L2-FL095, N863-FL095.	AMDT 378/24
<b>TERUEL AD 2-LETL</b>		
VAC 1.1 / 22-FEB-24	Sustituir la información de las aerovías publicadas por: M176-FL095. // Replace the published airway information with: M176-FL095.	AMDT 378/24
<b>VALLADOLID AD 2-LEVD</b>		
VAC 1.1 / 30-NOV-23	Sustituir la información de las aerovías publicadas por: N976-FL105, N864-FL095, M299-FL095, L14-FL095, N976-FL095, L155-FL115, M30-FL125. // Replace the published airway information with: N976-FL105, N864-FL095, M299-FL095, L14-FL095, N976-FL095, L155-FL115, M30-FL125.	AMDT 378/24
<b>ALGECIRAS AD 3-LEAG</b>		
VAC 1.1 / 28-DEC-23	Sustituir la información de las aerovías publicadas por: M985-FL095. // Replace the published airway information with: M985-FL095.	AMDT 378/24
<b>LOGROÑO/Agoncillo AD 3-LELO</b>		
VAC 1.1 / 14-JUL-22	Los límites laterales correctos de CTR LOGROÑO son los que aparecen AD 3-LELO 3 casilla16. Modificar CTA LOGROÑO (Área 1) y añadir CTA LOGROÑO (Área 2) según figuran en ENR 2.1-16 // The correct lateral limits of CTR LOGROÑO are the ones included in AD 3-LELO 3 item16. CTA LOGROÑO (Área 1) modify and include CTA LOGROÑO (Área 2) according to ENR 2.1-16.	AMDT 366/23
VAC 1.1 / 14-JUL-22	Sustituir la información de las aerovías publicadas por: T430-FL095, L866-FL095, Q210-FL075, T429-FL085, M299-FL065. // Replace the published airway information with: T430-FL105, L866-FL065, Q210-FL075, T429-FL085, M299-FL065.	AMDT 378/24

**INTENCIONADAMENTE EN BLANCO**  
**INTENTIONALLY BLANK**

**ANEXO 9 - FACILITACIÓN**  
(incluyendo hasta la enmienda 24)

No existen diferencias importantes entre las normas y métodos de España y las disposiciones del Anexo 9.

**ANEXO 10 - TELECOMUNICACIONES AERONÁUTICAS**

**VOLUMEN I - Radioayudas para la Navegación**  
→ (incluyendo hasta la enmienda 93)

→ **3.7 Requisitos para el sistema mundial de navegación por satélite (GNSS)**

→ **3.7.1 Definiciones**

**Galileo.** Sistema de navegación por satélite explotado por la Unión Europea y por sus Estados miembros. Las especificaciones del sistema GALILEO se aplican a los Estados miembros de la Unión Europea que, por tanto, deben considerarse, con respecto al marco jurídico de la OACI, los proveedores del sistema GALILEO.

**Otras disposiciones de la enmienda 93 al Anexo 10 Volumen I, con excepción de las disposiciones específicas para el suministro de los sistemas GPS, GLONASS y BDS.** El punto CNS.TR.100(a) del Reglamento (UE) 2017/373 exige a los Estados miembros que cumplan el Anexo 10, Volumen I, en su sexta edición de julio de 2006, incluyendo todas las enmiendas hasta la nº 89 (inclusive). Concretamente, los servicios Galileo no se considerarán operativos hasta que no se hayan declarado como tales a la OACI.

**VOLUMEN II - Procedimientos de Comunicaciones incluso los que tienen categoría de PANS.**  
(incluyendo hasta la enmienda 92)

**CAPÍTULO 5. Servicio móvil Aeronáutico - Comunicaciones Orales**

**5.2.1.4 Transmisión de números en radiotelefonía**

**5.2.1.4.1 Transmisión de números**

Este apartado se transpone en el punto SERA.14035 del Reglamento de Ejecución (UE) N° 923/2012 con algunas diferencias. Las diferencias entre la Norma OACI y el Reglamento de la Unión son las siguientes:

- 1) Todos los números empleados en la transmisión del distintivo de llamada de la aeronave, rumbo, pista, dirección del viento y velocidad se transmitirán pronunciando cada dígito separadamente.
  - i. Los niveles de vuelo se transmitirán pronunciando cada dígito separadamente, salvo en el caso de los niveles de vuelo en centenas redondas.
  - ii. El reglaje del altímetro se transmitirá pronunciando cada dígito separadamente, salvo en el caso de un reglaje de 1000 hPa, que se transmitirá como "ONE THOUSAND" (MIL).
  - iii. Todos los números utilizados en la transmisión de códigos de transpondedor se transmitirán pronunciando cada dígito separadamente, salvo cuando los códigos del transpondedor únicamente se compongan de millares redondos, en cuyo caso la información se transmitirá pronunciando el dígito correspondiente a los millares y a continuación la palabra "THOUSAND" (MIL).
- 2) Todos los números que se utilicen en la transmisión de información distinta a la descrita en la letra a), punto 1), se transmitirán pronunciando cada dígito separadamente, salvo todos los números constituidos únicamente por centenas redondas o millares redondos, que se transmitirán pronunciando todos y cada uno de los dígitos correspondientes a las centenas o a los millares, y a continuación la palabra "HUNDRED" (CIENTOS) o "THOUSAND" (MIL), según sea el caso. Cuando el número sea una combinación de

**ANNEX 9 - FACILITATION**  
(including up to amendment 24)

No relevant differences exist between Spanish standards and practices and the provisions of Annex 9.

**ANNEX 10 - AERONAUTICAL TELECOMMUNICATIONS**

**VOLUME I - Radio Navigation Aids**  
(including up to amendment 93)

**3.7 Requirements for the Global Navigation Satellite System (GNSS)**

**3.7.1 Definitions**

**Galileo.** Satellite navigation system exploited by the European Union and its Member States. The specifications of the GALILEO system are applicable to the Member States of the European Union which, therefore, should be considered the providers of the GALILEO system with regard to the legal framework of the ICAO.

**Other provisions of amendment 93 to Annex 10 Volume I, other than the specific provisions for the supply of the GPS, GLONASS and BDS systems.** Point CNS.TR.100(a) of the EU Regulation 2017/373 demands of Member States that they comply with Annex 10, Volume I, in its sixth edition of July 2006, including all amendments up to no. 89 (inclusive). In particular, Galileo services shall not be considered to be operational until they have been declared as such to the ICAO.

**VOLUME II - Communication Procedures including those with PANS status.**  
(including up to amendment 92)

**CHAPTER 5. Aeronautical Mobile Service - Voice Communications**

**5.2.1.4 Transmission of numbers in radiotelephony**

**5.2.1.4.1 Transmission of numbers**

This chapter is transposed in point SERA.14035 of Implementing Regulation (EU) No 923/2012 with some differences. The differences between the ICAO Standard and the Union Regulation are as follows:

- 1) All numbers used in the transmission of aircraft call sign, headings, runway, wind direction and speed shall be transmitted by pronouncing each digit separately.
  - i. Flight levels shall be transmitted by pronouncing each digit separately except for the case of flight levels in whole hundreds.
  - ii. The altimeter setting shall be transmitted by pronouncing each digit separately except for the case of a setting of 1000 hPa which shall be transmitted as "ONE THOUSAND".
  - iii. All numbers used in the transmission of transponder codes shall be transmitted by pronouncing each digit separately except that, when the transponder codes contain whole thousands only, the information shall be transmitted by pronouncing the digit in the number of thousands followed by the word "THOUSAND".
- 2) All numbers used in transmission of other information than those described in point a) 1) shall be transmitted by pronouncing each digit separately, except that all numbers containing whole hundreds and whole thousands shall be transmitted by pronouncing each digit in the number of hundreds or thousands followed by the word "HUNDRED" or "THOUSAND", as appropriate. Combinations of whole thousands and hundreds shall be transmitted by pronouncing each digit in the number of thousands followed by the word

millares y centenas redondos, se transmitirá pronunciando todos y cada uno de los dígitos correspondientes a los millares y a continuación la palabra "THOUSAND" (MIL), y seguidamente el dígito de las centenas y la palabra "HUNDRED" (CIENTOS).

- 3) En los casos en que sea necesario aclarar el número transmitido como millares redondos o centenas redondas, el número se transmitirá pronunciando cada dígito separadamente.
- 4) Cuando se proporcione información sobre la orientación relativa a un objeto o a tránsito en conflicto con relación a la posición de las 12 horas en un reloj, la información se facilitará pronunciando los dígitos juntos, como "TEN O'CLOCK" (DIEZ EN PUNTO) o "ELEVEN O'CLOCK" (ONCE EN PUNTO).
- 5) Los números que contengan una coma decimal se transmitirán de la forma prescrita en la letra a), punto 1), con la coma decimal en el lugar correspondiente, indicándola mediante la palabra "DECIMAL" (COMA).
- 6) Los seis dígitos del designador numérico se utilizarán para identificar el canal de transmisión de comunicaciones radiotelefónicas mediante muy alta frecuencia (VHF), salvo que tanto el quinto como el sexto dígito sean cero, en cuyo caso únicamente se utilizarán los cuatro primeros dígitos.

#### 5.2.1.7 Llamada

##### 5.2.1.7.3 Procedimientos radiotelefónicos

**5.2.1.7.3.2.3** Este apartado se transpone en el punto SERA.14055 del Reglamento de Ejecución (UE) N° 923/2012 con una diferencia. La diferencia entre la Norma OACI y el Reglamento de la Unión es la siguiente:

La respuesta a las llamadas arriba indicadas deberá emplear el distintivo de llamada de la estación que llama, seguido del distintivo de llamada de la estación que responde, que se considerará una invitación a la estación que llama para que proceda con la transmisión.

Respecto a las transferencias de comunicaciones dentro de una dependencia de ATS, podrá omitirse el distintivo de llamada de la dependencia de ATS, cuando así lo permita la autoridad competente.

##### 5.2.1.7.3.4. Indicación del canal de transmisión

**5.2.1.7.3.4.3 PANS.-** Siempre que los canales de comunicación VHF estén separados por 8.33 kHz, deberán enunciarse las seis cifras del designador numérico para identificar el canal de transmisión de las comunicaciones por radiotelefonía. Se utilizarán tres cifras después de la coma decimal para todos los canales.

**5.2.1.7.3.4.4 PANS.-** Siempre que los canales de comunicación VHF estén separados por 25 kHz, deberán anunciarse únicamente las cinco primeras cifras para identificar la frecuencia de transmisión de la portadora en las comunicaciones por radiotelefonía. No se utilizarán más de dos cifras significativas después de la coma decimal. En el caso de que éstas sean dos ceros, un cero único se considerará cifra significativa.

## CAPÍTULO 6. Servicio de Radionavegación Aeronáutica

### 6.2. Radiogoniometría

**6.2.1** Una estación radiogoniométrica que funcione por sí sola deberá proporcionar lo siguiente, a petición:

- 1) la marcación verdadera (geográfica), de la aeronave, usando la señal QTE o una frase adecuada;
- 2) el rumbo verdadero (geográfico), que debe seguir la aeronave, sin viento, para dirigirse hacia la estación radiogoniométrica, usando la señal QUJ o una frase adecuada;
- 3) la marcación magnética de la aeronave, usando la señal QDR o una frase adecuada;

"THOUSAND", followed by the number of hundreds, followed by the word "HUNDRED".

- 3) In cases where there is a need to clarify the number transmitted as whole thousands and/or whole hundreds, the number shall be transmitted by pronouncing each digit separately.
- 4) When providing information regarding relative bearing to an object or to conflicting traffic in terms of the 12-hour clock, the information shall be given pronouncing the digits together such as "TEN O'CLOCK" or "ELEVEN O'CLOCK".
- 5) Numbers containing a decimal point shall be transmitted as prescribed in point a) 1) with the decimal point in appropriate sequence indicated by the word "DECIMAL".
- 6) All six digits of the numerical designator shall be used to identify the transmitting channel in Very High Frequency (VHF) radiotelephony communications except in the case of both the fifth and sixth digits being zeros, in which case only the first four digits shall be used.

#### 5.2.1.7 Calling

##### 5.2.1.7.3 Radiotelephony procedures

**5.2.1.7.3.2.3** This chapter is transposed in point SERA.14055 of Implementing Regulation (EU) No 923/2012 with a difference. The difference between the ICAO Standard and the Union Regulation is as follows:

The reply to the above calls shall use the call sign of the station calling, followed by the call sign of the station answering, which shall be considered an invitation to proceed with transmission by the station calling.

For transfers of communication within one ATS unit, the call sign of the ATS unit may be omitted, when so authorised by the competent authority.

##### 5.2.1.7.3.4. Indication of transmitting channel

**5.2.1.7.3.4.3 PANS.-** Provided that the VHF communication channels are separated by 8.33 kHz, all six digits of the numerical designator shall be used to identify the transmitting channel in radiotelephony communications. Three digits after the decimal shall be used for all channels.

**5.2.1.7.3.4.4 PANS.-** Provided that the VHF communication channels are separated by 25 kHz, the first five digits shall be used to identify the transmitting carrier frequency in radiotelephony communications. Not more than 2 significant digits shall be used after the decimal point. In the case of both these digits being zero, one single zero shall be considered as the significant figure.

## CHAPTER 6. Aeronautical Radio Navigation Service

### 6.2. Direction Finding

**6.2.1** A direction-finding station working alone shall give the following, as requested:

- 1) true bearing of the aircraft, using the QTE signal or the appropriate phrase;
- 2) true heading to be steered by the aircraft, with no wind, to head for the direction-finding station using the QUJ signal or the appropriate phrase;
- 3) the magnetic bearing of the aircraft, using the QDR signal or the appropriate phrase;

- 4) el rumbo magnético que debe seguir la aeronave, sin viento, para dirigirse hacia la estación, usando la señal QDM o una frase adecuada.

**6.2.2.1** La estación que tenga bajo su control la red, deberá dar a la aeronave su posición, cuando se solicite, por medio de cualquiera de los métodos siguientes:

- 1) la posición con relación a un punto de referencia o en la latitud y longitud usando la señal QTF o una frase adecuada;
- 2) la marcación verdadera de la aeronave con relación a la estación radiogoniométrica u otro punto especificado usando la señal QTE o una frase adecuada, y su distancia desde la estación radiogoniométrica o punto, usando la señal QGE o una frase adecuada;
- 3) el rumbo magnético que debe seguir, sin viento, para dirigirse a la estación radiogoniométrica u otro punto especificado, usando la señal QDM o una frase adecuada, y su distancia desde la estación radiogoniométrica o punto, usando la señal QGE o una frase adecuada.

## **CAPÍTULO 8. Servicio Móvil Aeronáutico - Comunicaciones por Enlace de Datos**

### **8.2.12 Procedimientos en caso de emergencia, peligros y falla de equipo**

#### **8.2.12.6 Falla de un solo mensaje CPDLC**

No se incluye en el actual derecho nacional o comunitario.

#### **8.2.12.7 Suspensión del uso de solicitudes CPDLC del piloto**

##### **8.2.12.7.1 PANS**

No se incluye en el actual derecho nacional o comunitario.

##### **8.2.12.7.2 PANS**

No se incluye en el actual derecho nacional o comunitario.

## **VOLUMEN III - Sistemas de Comunicaciones (incluyendo hasta la enmienda 91)**

No existen diferencias importantes entre las normas y métodos de España y las disposiciones del Anexo 10, Volumen III.

## **VOLUMEN IV - Sistemas de Vigilancia y Anticolisión (incluyendo hasta la enmienda 91)**

No existen diferencias importantes entre las normas y métodos de España y las disposiciones del Anexo 10, Volumen IV.

## **VOLUMEN V - Utilización del Espectro de Radiofrecuencias Aeronáuticas (incluyendo hasta la enmienda 89)**

No existen diferencias importantes entre las normas y métodos de España y las disposiciones del Anexo 10, Volumen V.

## **ANEXO 11 - SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO (Incluyendo enmienda 52)**

### **CAPÍTULO 2. Generalidades**

#### **2.6 Clasificación del espacio aéreo**

**2.6.1** Posibilidad de exención. El apartado SERA.6001 del Reglamento de Ejecución (UE) 923/2012 autoriza a las aeronaves a superar el límite de velocidad de 250 kt si lo aprueba la autoridad competente para tipos de aeronaves que, por razones técnicas o de seguridad, no puedan mantener esa velocidad.

#### **2.26 La hora en los servicios de tránsito aéreo**

**2.26.5** El apartado SERA.3401 d) 1) del Reglamento de Ejecución (UE) 923/2012 difiere de la norma 2.26.5 del

- 4) magnetic heading to be steered by the aircraft with no wind to make for the station, using the QDM signal or the appropriate phrase.

**6.2.2.1** The station controlling the network shall, on request, give the aircraft its position in one of the following ways:

- 1) position in relation to a point of reference or in latitude and longitude using the QTF signal or the appropriate phrase;
- 2) true bearing of the aircraft in relation to the direction-finding station or other specified point, using the QTE signal or the appropriate phrase, and its distance from the direction-finding station or point, using the QGE signal or the appropriate phrase;
- 3) magnetic heading to steer with no wind, to make for the direction-finding station or other specified point using the QDM signal or the appropriate phrase, and its distance from the direction-finding station or point, using the QGE signal or the appropriate phrase.

## **CHAPTER 8. Aeronautical Mobile Service - Data Link Communications**

### **8.2.12 Emergencies, hazards and equipment failure procedures**

#### **8.2.12.6 Failure of a single CPDLC message**

Not included in current national or Community law.

#### **8.2.12.7 Discontinuation of the use of CPDLC pilot requests**

##### **8.2.12.7.1 PANS**

Not included in current national or Community law.

##### **8.2.12.7.2 PANS**

Not included in current national or Community law.

## **VOLUME III - Communication Systems (including up to amendment 91)**

No relevant differences exist between Spanish standards and practices and the provisions of Annex 10, Volume III.

## **VOLUME IV - Surveillance and Collision Avoidance Systems (including up to amendment 91)**

No relevant differences exist between Spanish standards and practices and the provisions of Annex 10, Volume IV.

## **VOLUME V - Aeronautical Radio Frequency Spectrum Utilization (including up to amendment 89)**

No relevant differences exist between Spanish standards and practices and the provisions of Annex 10, Volume V.

## **ANNEX 11 - AIR TRAFFIC SERVICES (Including amendment 52)**

### **CHAPTER 2. General**

#### **2.6 Classification of airspaces**

**2.6.1** Exemption possibility. Implementing Regulation (EU) No 923/2012, paragraph SERA.6001, allows aircraft to exceed the 250 kt speed limit where approved by the competent authority for aircraft types which, for technical or safety reasons, cannot maintain this speed.

#### **2.26 Time in air traffic services**

**2.26.5** Implementing Regulation (EU) No 923/2012 SERA.3401 d) 1) differs from ICAO Annex 11, standard

Anexo 11 de la OACI, ya que especifica que: <<Las señales horarias se referirán al menos al minuto más próximo.>>

2.26.5, by stating that: <<Time checks shall be given at least to the nearest minute.>>

### CAPÍTULO 3. Servicio de Control de Tránsito Aéreo

### CHAPTER 3. Air Traffic Control Service

#### 3.3 Funcionamiento del servicio de control de tránsito aéreo

#### 3.3 Operation of air traffic control service

3.3.4 En el apartado SERA.8005 b) del Reglamento de Ejecución (UE) 923/2012, se especifica lo siguiente:

3.3.4 Implementing Regulation (EU) No 923/2012, paragraph SERA.8005 b), specifies the following:

<< b) Las autorizaciones otorgadas por las dependencias de control de tránsito aéreo proporcionarán separación:

<< b) Clearances issued by air traffic control units shall provide separation:

- 1) entre todos los vuelos en los espacios aéreos de clase A y B;
- 2) entre vuelos IFR en los espacios aéreos de clase C, D y E;
- 3) entre vuelos IFR y vuelos VFR en el espacio aéreo de clase C;
- 4) entre vuelos IFR y vuelos VFR especiales;
- 5) entre vuelos VFR especiales, a menos que la autoridad competente indique lo contrario;

- 1) between all flights in airspace Classes A and B;
- 2) between IFR flights in airspace Classes C, D and E;
- 3) between IFR flights and VFR flights in airspace Class C;
- 4) between IFR flights and special VFR flights;
- 5) between special VFR flights unless otherwise prescribed by the competent authority;

con la salvedad de que, cuando lo solicite el piloto de una aeronave y lo acepte el piloto de la otra aeronave y si así lo prescribe la autoridad competente para los casos incluidos en la letra b) anterior en los espacios aéreos de clase D y E, se puede autorizar un vuelo con sujeción al mantenimiento de su propia separación con respecto a una parte concreta del vuelo por debajo de los 3050 m (10000 ft) durante el ascenso o descenso, durante el día y en condiciones meteorológicas visuales.>>

except that, when requested by the pilot of an aircraft and agreed by the pilot of the other aircraft and if so prescribed by the competent authority for the cases listed under b) above in airspace Classes D and E, a flight may be cleared subject to maintaining own separation in respect of a specific portion of the flight below 3050 m (10000 ft) during climb or descent, during day in visual meteorological conditions.>>

#### 3.7 Autorizaciones del control de tránsito aéreo

#### 3.7 Air traffic control clearances

3.7.3 Colación de autorizaciones y de información relacionadas con la seguridad

3.7.3 Read-back of clearances and safety-related information

3.7.3.1 En el apartado SERA.8015 del Reglamento de Ejecución (UE) 923/2012, se especifica lo siguiente (con el añadido del texto subrayado a la norma 3.7.3.1 del Anexo 11 de la OACI):

3.7.3.1 Implementing Regulation (EU) No 923/2012, paragraph SERA.8015, specifies (with the addition to ICAO Standard in Annex 11, 3.7.3.1 of the underlined text):

<< e) Colación de autorizaciones y de información relacionada con la seguridad

<< e) Read-back of clearances and safety-related information

- 1) La tripulación de vuelo colacionará al controlador de tránsito aéreo las partes relacionadas con la seguridad de las autorizaciones ATC y las instrucciones que se transmitan por voz. Se colacionarán en todos los casos los siguientes elementos:
  - i) autorizaciones de ruta ATC;
  - ii) autorizaciones e instrucciones para entrar, aterrizar, despegar, mantenerse en espera a distancia, cruzar, realizar el rodaje y retroceder en cualquier pista;
  - iii) pista en uso, reglajes de altímetro, códigos SSR, canales de comunicación recién asignados e instrucciones de nivel, rumbo y velocidad; y
  - iv) niveles de transición, bien emitidos por el controlador bien incluidos en las emisiones ATIS.>>

- 1) The flight crew shall read back to the air traffic controller safety-related parts of ATC clearances and instructions which are transmitted by voice. The following items shall always be read back:

- i) ATC route clearances;
- ii) clearances and instructions to enter, land on, take off from, hold short of, cross, taxi and backtrack on any runway;
- iii) runway-in-use, altimeter settings, SSR codes, newly assigned communication channels, level instructions, heading and speed instructions; and
- iv) transition levels, whether issued by the controller or contained in ATIS broadcasts.>>

3.7.3.1.1 En el apartado SERA.8015 e) 2) del Reglamento de Ejecución (UE) 923/2012, se especifica lo siguiente (con el añadido del texto subrayado a la norma 3.7.3.1.1 del Anexo 11 de la OACI):

3.7.3.1.1 Implementing Regulation (EU) No 923/2012, paragraph SERA.8015 e) 2), specifies (with the addition to ICAO Standard in Annex 11, 3.7.3.1.1 of the underlined text):

<< 2) Otras autorizaciones o instrucciones, incluidas las autorizaciones condicionales e instrucciones de rodaje, serán colacionadas o se acusará recibo de las mismas de forma que se indique claramente que se han comprendido y que se obedecerán.>>

<< 2) Other clearances or instructions, including conditional clearances and taxi instructions, shall be read back or acknowledged in a manner to clearly indicate that they have been understood and will be complied with.>>

#### Nueva disposición al Capítulo 3. Autorización de vuelos VFR especiales

#### New provision to Chapter 3. Clearance of special VFR flights

En el apartado SERA.5010 del Reglamento de Ejecución (UE) 923/2012, se especifica lo siguiente:

Implementing Regulation (EU) No 923/2012, paragraph SERA.5010, specifies:



**SERA.5010 VFR especial en zonas de control**

Se puede autorizar a los vuelos VFR especiales a operar dentro de una zona de control, con sujeción a una autorización ATC. Excepto cuando la autoridad competente lo permita para helicópteros en circunstancias especiales tales como vuelos médicos, operaciones de búsqueda y salvamento y extinción de incendios entre otros, se aplicarán las siguientes condiciones adicionales:

- a) estos vuelos únicamente podrán realizarse durante el día, a menos que la autoridad competente permita lo contrario;
- b) por parte del piloto:
  - 1) cielo despejado de nubes y con la superficie a la vista;
  - 2) la visibilidad en vuelo no será inferior a 1500 m o, para helicópteros, no inferior a 800 m;
  - 3) vuelo a una velocidad de 140 kt IAS o inferior para que sea posible observar otro tránsito y cualquier obstáculo a tiempo de evitar una colisión, y
- c) una dependencia de control de tránsito aéreo no emitirá una autorización VFR especial para que una aeronave despegue o aterrice en ningún aeródromo dentro de una zona de control, ni se entrará en la zona de tránsito ni en el circuito de tránsito del aeródromo, cuando las condiciones meteorológicas notificadas en dicho aeródromo no alcancen los mínimos siguientes:
  - 1) la visibilidad en tierra no será inferior a 1500 m o, en el caso de los helicópteros, inferior a 800 m;
  - 2) el techo de nubes no será inferior a 180 m (600 ft).

Diferencia relacionada con el Procedimiento 7.14 del documento 4444, PANS-ATM.

**CAPÍTULO 4. Servicio de información de vuelo****4.3 Radiodifusiones del servicio de información de vuelo para las operaciones**

**4.3.7** La disposición reglamentaria es la misma; sin embargo, a partir del 12 de agosto del 2021 la eficacia de frenado no se comunicará mediante el servicio ATIS, ya que va en contra del concepto del nuevo Formato mundial de notificación, sustituido por el informe normalizado del estado de la pista (RCR).

**4.3.8** La disposición reglamentaria es la misma; sin embargo, a partir del 12 de agosto del 2021 la eficacia de frenado no se comunicará mediante el servicio ATIS, ya que va en contra del concepto del nuevo Formato mundial de notificación, sustituido por el informe normalizado del estado de la pista (RCR).

**4.3.9** La disposición reglamentaria es la misma; sin embargo, a partir del 12 de agosto del 2021 la eficacia de frenado no se comunicará mediante el servicio ATIS, ya que va en contra del concepto del nuevo Formato mundial de notificación, sustituido por el informe normalizado del estado de la pista (RCR).

**ANEXO 12 - BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (incluyendo hasta la enmienda 18)**

No existen diferencias importantes entre las normas y métodos de España y las disposiciones del Anexo 12.

**ANEXO 13 - INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN (incluyendo hasta la enmienda 18)**

No existen diferencias importantes entre las normas y métodos de España y las disposiciones del Anexo 13.

**SERA.5010 Special VFR in control zones**

Special VFR flights may be authorised to operate within a control zone, subject to an ATC clearance. Except when permitted by the competent authority for helicopters in special cases such as, but not limited to, medical flights, search and rescue operations and fire-fighting, the following additional conditions shall be applied:

- a) such flights may be conducted during day only, unless otherwise permitted by the competent authority;
- b) by the pilot:
  - 1) clear of cloud and with the surface in sight;
  - 2) the flight visibility is not less than 1500 m or, for helicopters, not less than 800 m;
  - 3) fly at a speed of 140 kt IAS or less to give adequate opportunity to observe other traffic and any obstacles in time to avoid a collision; and
- c) an air traffic control unit shall not issue a Special VFR clearance to aircraft to take off or land at an aerodrome within a control zone, or enter the aerodrome traffic zone or aerodrome traffic circuit when the reported meteorological conditions at that aerodrome are below the following minima:
  - 1) the ground visibility is not less than 1500 m or, for helicopters, not less than 800 m;
  - 2) the ceiling is less than 180 m (600 ft).

Difference related with Procedure 7.14 of document 4444, PANS-ATM.

**CHAPTER 4. Flight information service****4.3 Operational flight information service broadcasts**

**4.3.7** The regulatory provision is the same; however, from 12 August 2021, the braking performance will no longer be communicated by ATIS, as this would run counter to the new global reporting format, and this information can now be found in the standardised runway condition report (RCR).

**4.3.8** The regulatory provision is the same; however, from 12 August 2021, the braking performance will no longer be communicated by ATIS, as this would run counter to the new global reporting format, and this information can now be found in the standardised runway condition report (RCR).

**4.3.9** The regulatory provision is the same; however, from 12 August 2021, the braking performance will no longer be communicated by ATIS, as this would run counter to the new global reporting format, and this information can now be found in the standardised runway condition report (RCR).

**ANNEX 12 - SEARCH AND RESCUE (including up to amendment 18)**

No relevant differences exist between Spanish standards and practices and the provisions of Annex 12.

**ANNEX 13 - AIRCRAFT ACCIDENT AND INCIDENT INVESTIGATION (including up to amendment 18)**

No relevant differences exist between Spanish standards and practices and the provisions of Annex 13.

## ANEXO 14 - AERÓDROMOS

### VOLUMEN I - Diseño y operaciones de aeródromos (incluyendo hasta la enmienda 17)

#### CAPÍTULO 2. Datos sobre los aeródromos

##### 2.9 Condiciones del área de movimiento y de las instalaciones relacionadas con la misma

2.9.5 Se emplean dos términos adicionales en la descripción de las condiciones de la superficie de la pista, concretamente: "PISTA DE INVIERNO ESPECIALMENTE PREPARADA" y "MOJADA Y RESBALADIZA".

2.9.9 La UE exige publicar un NOTAM que especifique el lugar de la parte afectada de la pista.

##### 2.12 Sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación

No se incluye en su totalidad en la normativa aplicable.

#### CAPÍTULO 3. Características físicas

##### 3.3 Plataforma de viraje en la pista

###### Generalidades

3.3.1 En la normativa aplicable, la inclusión de las palabras "si es requerido" hace condicional la especificación relacionada con la plataforma de viraje en la pista.

3.3.2 \* En la normativa aplicable, la inclusión de las palabras "si es requerido" hace condicional la especificación relacionada con la plataforma de viraje en la pista.

##### 3.8 Área de funcionamiento del radioaltímetro

###### Generalidades

3.8.1 \* La especificación relacionada con el área de operación del radioaltímetro es condicional para pistas CAT I.

##### 3.9 Calles de rodaje

###### Pendientes de las calles de rodaje

###### 3.9.9 \* Cambios de pendiente longitudinal

La normativa aplicable da la posibilidad de diferentes pendientes, bajo ciertas condiciones dadas.

###### Resistencia de las calles de rodaje

3.9.12 \* La normativa aplicable establece una resistencia "adecuada".

##### 3.13 Plataformas

###### Márgenes de separación en los puestos de estacionamiento de aeronave

3.13.6 \* La normativa aplicable establece otros dos casos en donde los márgenes pueden reducirse.

##### 3.15 Instalaciones de deshielo/antihielo

###### Pendientes de las áreas de deshielo/antihielo

3.15.7 \* La parte relacionada con las máximas de las pendientes longitudinales y transversales no se proporciona.

#### CAPÍTULO 5. Ayudas visuales para la navegación

##### 5.2 Señales

###### 5.2.13 Señales de puesto de estacionamiento de aeronaves

###### Aplicación

5.2.13.1 \* La normativa aplicable no establece que las marcas se puedan proporcionar en las zonas en las que se hace referencia.

5.2.13.2 \* No se incluye en la normativa aplicable.

## ANNEX 14 - AERODROMES

### VOLUME I - Aerodrome design and operations (including up to amendment 17)

#### CHAPTER 2. Aerodrome data

##### 2.9 Condition of the movement area and related facilities

2.9.5 Two additional terms are employed in descriptions of the runway surface condition, namely: "SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAY" and "WET AND SLIPPERY".

2.9.9 The EU requires the publication of a NOTAM specifying which part of the runway is affected.

##### 2.12 Visual approach slope indicator systems

Not included in its entirety in the applicable legislation.

#### CHAPTER 3. Physical characteristics

##### 3.3 Runway turn pads

###### General

3.3.1 In the applicable legislation, the inclusion of the term "if required" makes the specification related with the runway turn pad conditional.

3.3.2 \* In the applicable legislation, the inclusion of the term "if required" makes the specification related with the runway turn pad conditional.

##### 3.8 Radio altimeter operating area

###### General

3.8.1 \* The specification related to the radio altimeter operating area is conditional for CAT I runways.

##### 3.9 Taxiways

###### Slopes on taxiways

###### 3.9.9 \* Longitudinal slope changes

Applicable legislation allows the possibility of different slopes, under certain given conditions.

###### Strength of taxiways

3.9.12 \* Applicable legislation establishes an "adequate" strength.

##### 3.13 Aprons

###### Clearance distances on aircraft stands

3.13.6 \* Applicable legislation establishes two other instances where clearances may be reduced.

##### 3.15 De-icing/anti-icing facilities

###### Slopes on de-icing/anti-icing pads

3.15.7 \* The part related with maximum longitudinal and transverse slopes is not provided.

#### CHAPTER 5. Visual aids for navigation

##### 5.2 Markings

###### 5.2.13 Aircraft stand marking

###### Application

5.2.13.1 \* Applicable legislation does not establish that markings may be provided in the areas referred to.

5.2.13.2 \* Not included in the applicable legislation.

### 5.3 Luces

#### 5.3.5 Sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación

##### Superficie de protección contra obstáculos

**5.3.5.44** La normativa aplicable establece un caso más donde un objeto o extensión de un objeto existente puede penetrar la superficie de protección contra obstáculos, si después de una evaluación de seguridad se determina que el objeto no afectaría negativamente a la seguridad de las operaciones de los aviones.

**5.3.5.45** La normativa aplicable no establece la retirada de los objetos existentes.

## CAPÍTULO 9. Servicios operacionales, equipo e instalaciones de aeródromo

### 9.2 Salvamento y extinción de incendios

**9.2.1** Las operaciones no comerciales con aeronaves complejas no están exentas de los requisitos para la provisión de servicios de salvamento y extinción de incendios.

#### Tiempo de respuesta

**9.2.29 \*** La normativa aplicable no incluye un tiempo de respuesta determinado. Adicionalmente, las notas relacionadas con el tiempo de respuesta no han sido completamente traspuestas.

### 9.6 Servicio de las aeronaves en tierra

No se incluye en la normativa aplicable.

### 9.7 Operaciones de los vehículos de aeródromo

No se incluye en la normativa aplicable.

### 9.8 Sistemas de guía y control del movimiento en la superficie

#### Características

**9.8.3 \*** No se incluye en la normativa aplicable.

### 9.9 Emplazamiento de equipo e instalaciones en las zonas de operaciones

**9.9.4** La normativa aplicable también permite la presencia de equipamiento/instalaciones después de un estudio aeronáutico adecuado, en lo que se refiere a la regularidad y seguridad operacional.

## CAPÍTULO 10. Mantenimiento de aeródromos

### 10.5 Ayudas visuales

**10.5.3 \*** No se incluye en la normativa aplicable.

**10.5.4 \*** No se incluye en la normativa aplicable.

**10.5.5 \*** No se incluye en la normativa aplicable.

**10.5.6 \*** No se incluye en la normativa aplicable.

\* Método recomendado

## VOLUMEN II - Helipuertos (incluyendo hasta la enmienda 9)

No existen diferencias importantes entre las normas y métodos de España y las disposiciones del Anexo 14, Volumen II.

## ANEXO 15 - SERVICIO DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA (incluyendo hasta la enmienda 41)

## CAPÍTULO 6. Actualizaciones de la información aeronáutica

### 6.3 Actualizaciones de los productos de información aeronáutica

### 5.3 Lights

#### 5.3.5 Visual approach slope indicator systems

##### Obstacle protection surface

**5.3.5.44** Applicable legislation establishes one more instance where an object or extension of an existing object may be above the obstacle protection surface, as long as after a safety assesment it is determined that the object would not affect negatively the safe operation of aircraft.

**5.3.5.45** Applicable legislation does not establish the removal of existing objects.

## CHAPTER 9. Aerodrome operational services, equipment and installations

### 9.2 Rescue and fire fighting

**9.2.1** Non-commercial operations with complex aircraft are also required to provide fire-fighting services.

#### Response time

**9.2.29 \*** Applicable legislation does not include a specific response time. In addition, the notes related with the response time have not been completely transposed.

### 9.6 Ground servicing of aircraft

Not included in the applicable legislation.

### 9.7 Aerodrome vehicle operations

Not included in the applicable legislation.

### 9.8 Surface movement guidance and control systems

#### Characteristics

**9.8.3 \*** Not included in the applicable legislation.

### 9.9 Siting of equipment and installations on operational areas

**9.9.4** Applicable legislation also allows the presence of equipment/installations after an appropriate aeronautical study, to the extent that operational regularity and safety are concerned.

## CHAPTER 10. Aerodrome maintenance

### 10.5 Visual aids

**10.5.3 \*** Not included in the applicable legislation.

**10.5.4 \*** Not included in the applicable legislation.

**10.5.5 \*** Not included in the applicable legislation.

**10.5.6 \*** Not included in the applicable legislation.

\* Recommended practice

## VOLUME II - Heliports (including up to amendment 9)

No relevant differences exist between Spanish standards and practices and the provisions of Annex 14, Volume II.

## ANNEX 15 - AERONAUTICAL INFORMATION SERVICES (including up to amendment 41)

## CHAPTER 6. Aeronautical information updates

### 6.3 Aeronautical information product updates

### 6.3.2 NOTAM

**6.3.2.3 w)** No se publican NOTAM en referencia a la observación o pronósticos de fenómenos meteorológicos espaciales.

Siguiendo la recomendación del EASPG (Conclusion 2/11 - Space Weather NOTAM) se pretende evitar duplicar la información proporcionada en los mensajes SWAX, distribuidos a través del canal meteorológico dedicado, y evitar posibles inconsistencias (p.e. retrasos entre los avisos y la emisión NOTAM, o pérdida de información al convertir los avisos a NOTAM).

El punto normativo AIS.TR.100 Reg. (UE) 2017/373 será derogado y sustituido por los puntos AIS.TR.330 Reg. (UE) 2017/373 y ADR.OPS.A.057 Reg. (UE) 139/2014, que entrarán en vigor el 27/01/2022.

### 6.3.2 NOTAM

**6.3.2.3 w)** NOTAM concerning observations or forecasts of space weather phenomena are not issued.

Following the recommendation of the EASPG (Conclusion 2/11 - Space Weather NOTAM) this seeks to avoid duplication of the information provided in SWAX messages, distributed via the dedicated meteorological channel, and avoid possible inconsistencies (i.e. delays between advisories and NOTAM issuance, or loss of information when converting advisories to NOTAM).

Regulatory point AIS.TR.100 Reg. (EU) 2017/373 will be repealed and replaced by points AIS.TR.330 Reg. (EU) 2017/373 and ADR.OPS.A.057 Reg. (EU) 139/2014, which will come into force on 27/01/2022.

## ANEXO 16 - PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE

### VOLUMEN I - Ruido de las aeronaves (incluyendo hasta la enmienda 13)

No existen diferencias importantes entre las normas y métodos de España y las disposiciones del Anexo 16, Volumen I.

### VOLUMEN II - Emisiones de los motores de las aeronaves (incluyendo hasta la enmienda 10)

No existen diferencias importantes entre las normas y métodos de España y las disposiciones del Anexo 16, Volumen II.

### VOLUMEN III - Emisión de CO<sub>2</sub> de los aviones (incluyendo hasta la enmienda 1)

No existen diferencias importantes entre las normas y métodos de España y las disposiciones del Anexo 16, Volumen III.

## ANNEX 16 - ENVIRONMENTAL PROTECTION

### VOLUME I - Aircraft noise (including up to amendment 13)

No relevant differences exist between Spanish standards and practices and the provisions of Annex 16, Volume I.

### VOLUME II - Aircraft engine emissions (including up to amendment 10)

No relevant differences exist between Spanish standards and practices and the provisions of Annex 16, Volume II.

### VOLUME III - Aeroplane CO<sub>2</sub> emissions (including up to amendment 1)

No relevant differences exist between Spanish standards and practices and the provisions of Annex 16, Volume III.

## ANEXO 17 - SEGURIDAD

### (incluyendo hasta la enmienda 18)

No existen diferencias importantes entre las normas y métodos de España y las disposiciones del Anexo 17.

## ANEXO 17 - SECURITY

### (including up to amendment 18)

No relevant differences exist between Spanish standards and practices and the provisions of Annex 17.

## ANEXO 18 - TRANSPORTE SIN RIESGOS DE MERCANCIAS PELIGROSAS POR VÍA AÉREA

### (incluyendo hasta la enmienda 12)

No existen diferencias importantes entre las normas y métodos de España y las disposiciones del Anexo 18.

## ANNEX 18 - THE SAFE TRANSPORT OF DANGEROUS GOODS BY AIR

### (including up to amendment 12)

No relevant differences exist between Spanish standards and practices and the provisions of Annex 18.

## ANEXO 19 - GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (incluyendo hasta la enmienda 1)

No existen diferencias importantes entre las normas y métodos de España y las disposiciones del Anexo 19.

## ANNEX 19 - SAFETY MANAGEMENT (including up to amendment 1)

No relevant differences exist between Spanish standards and practices and the provisions of Annex 19.

## DOC. 4444 - PROCEDIMIENTOS PARA LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA - GESTIÓN DEL TRÁNSITO AÉREO

### (incluyendo hasta la enmienda 11)

## DOC. 4444 - PROCEDURES FOR AIR NAVIGATION SERVICES - AIR TRAFFIC MANAGEMENT

### (including up to amendment 11)

## CAPÍTULO 4. Disposiciones generales para los servicios de tránsito aéreo

### 4.4.2 Presentación del plan de vuelo

#### 4.4.2.1 Antes de la salida

En caso de que un vuelo sufra una demora con respecto al plan de vuelo original, ésta deberá comunicarse a los servicios ATS siguiendo los plazos y procedimientos descritos en el AIP. Transcurrido ese tiempo, si el originador

## CHAPTER 4. General provisions for air traffic services

### 4.4.2 Submission of a flight plan

#### 4.4.2.1 Prior to departure

In the event a flight experiences a delay with regard to the original flight plan, the delay shall be communicated to the ATS services in accordance with the time period and provisions prescribed in the AIP. Once this period has

del plan de vuelo no toma ninguna medida, el plan de vuelo se cancelará automáticamente.

#### 4.5.7.5 Colación de las autorizaciones

4.5.7.5.1 Regulado en el Standardised European Rules of the Air (SERA) apartado SERA.8015, donde se añade el siguiente texto subrayado:

<< e) Colación de autorizaciones y de información relacionada con la seguridad

- 1) La tripulación de vuelo colacionará al controlador de tránsito aéreo las partes relacionadas con la seguridad de las autorizaciones de control de tránsito aéreo (ATC) y las instrucciones que se transmitan por voz. Se colacionarán en todos los casos los siguientes elementos:
  - i) autorizaciones de ruta ATC,
  - ii) autorizaciones e instrucciones para entrar, aterrizar, despegar, mantenerse en espera a distancia, cruzar, realizar el rodaje y retroceder en cualquier pista, y
  - iii) pista en uso, reglajes de altímetro, códigos SSR, canales de comunicación recién asignados e instrucciones de nivel, rumbo y velocidad, y
  - iv) niveles de transición, emitidos por el controlador o bien incluidos en las emisiones ATIS. >>

En el Reglamento de Circulación Aérea, en materia de autorizaciones de control de tránsito aéreo, se añaden las siguientes disposiciones adicionales:

<< 4.3.12. Disposiciones complementarias en materia de autorizaciones relativas al altímetro.

4.3.12.1. Después de que se haya expedido la autorización para la aproximación y se haya comenzado el descenso para el aterrizaje, la posición de la aeronave en el plano vertical por encima del nivel de transición podrá expresarse por referencia a altitudes (QNH), siempre que no se indique ni se haya previsto un nivel de vuelo por encima de la altitud de transición.

Esto es aplicable principalmente a las aeronaves con motor de turbina, para las que es conveniente el descenso ininterrumpido desde un nivel elevado, y a los aeródromos equipados para controlar dichas aeronaves por referencia a altitudes durante todo el descenso.

4.3.12.2. Para los vuelos en ruta, la posición vertical de la aeronave se expresará en:

- a) Niveles de vuelo en el nivel más bajo de vuelo utilizable o por encima de éste, y
- b) Altitudes por debajo del nivel más bajo de vuelo utilizable, excepto cuando, según los acuerdos regionales de navegación aérea, se haya establecido una altitud de transición para un área determinada, caso en que se aplicará SERA. 8015, letra (eb) (1). >>

## CAPÍTULO 5. Métodos y mínimas de separación

### 5.4.1 Separación lateral

#### 5.4.1.1 Aplicación de la separación lateral

5.4.1.1.4 La normativa aplicable no contiene los cambios introducidos en la enmienda 8, ni las Figuras 5-1 y 5-2.

#### 5.4.1.2 Criterios y mínimas de separación lateral

5.4.1.2.1.7 Esta disposición no se incluye en el derecho nacional o comunitario (añadida por la enmienda 8).

### 5.4.2 Separación longitudinal

#### 5.4.2.7 Mínimas de separación longitudinal en función de la distancia con procedimiento en cola (ITP) ADS-B

Esta disposición no se incluye en el derecho nacional o comunitario.

### 5.8.3 Aeronaves que salen

5.8.3.2 Se añade el siguiente texto subrayado:

<< 5.8.3.2 Se aplicará una mínima separación de 3 minutos entre una aeronave LIGERA, MEDIA o PESADA

elapsed, if the flight plan originator does not take any action, the flight plan shall be cancelled automatically.

#### 4.5.7.5 Readback of clearances

4.5.7.5.1 Regulated in the Standardised European Rules of the Air (SERA), item SERA.8015, where the following underlined text is added:

<< e) Readback of clearances and safety-related information

- 1) The flight crew shall read back to the air traffic controller safety-related parts of ATC clearances and instructions which are transmitted by voice. The following items shall always be read back:
  - i) ATC route clearances;
  - ii) clearances and instructions to enter, land on, take off from, hold short of, cross, taxi and backtrack on any runway; and
  - iii) runway-in-use, altimeter settings, SSR codes, newly assigned communication channels, level instructions, heading and speed instructions; and
  - iv) transition levels, whether issued by the controller or contained in ATIS broadcasts. >>

In the Reglamento de Circulación Aérea, with regard to air traffic control clearances, the following additional provisions are added:

<< 4.3.12. Complementary provisions with regard to clearances related to the altimeter.

4.3.12.1. After clearance for the approach has been issued and descent for landing has been initiated, vertical position of the aircraft above the transition level may be expressed by reference to altitudes (QNH), as long as no flight level is provided nor planned above the transition altitude.

This is mainly applicable to turbine-engined aircraft, for which an uninterrupted descent from a high level is convenient, and to aerodromes equipped to control such aircraft by reference to altitudes during the whole descent.

4.3.12.2. For flights en route, the vertical position of the aircraft shall be expressed as:

- a) Flight levels at or above the lowest usable flight level, and
- b) Altitudes below the lowest usable flight level, except where, on the basis of regional air navigation agreements, a transition altitude has been established for a specified area, in which case SERA. 8015 letter (eb) (1) shall apply. >>

## CHAPTER 5. Separation methods and minima

### 5.4.1 Lateral separation

#### 5.4.1.1 Lateral separation application

5.4.1.1.4 Applicable regulations do not contain the changes introduced in amendment 8, nor Figures 5-1 and 5-2.

#### 5.4.1.2 Lateral separation criteria and minima

5.4.1.2.1.7 This provision is not included in national or Community law (added by amendment 8).

### 5.4.2 Longitudinal separation

#### 5.4.2.7 Longitudinal separation minima based on distance using ADS-B in-trail procedure (ITP)

This provision is not included in national or Community law.

### 5.8.3 Departing aircraft

5.8.3.2 The following underlined text is added:

<< 5.8.3.2 A separation minimum of 3 minutes shall be applied between a LIGHT, MEDIUM or HEAVY aircraft

cuando despegue detrás de una aeronave PESADA, o entre una aeronave LIGERA cuando despegue detrás de una aeronave MEDIA, desde: (...) >>

when taking off behind a HEAVY aircraft or a LIGHT aircraft when taking off behind a MEDIUM aircraft from: (...) >>

#### 5.8.5 Sentidos opuestos

Se añade el siguiente texto subrayado:

<< Se aplicará una mínima separación de 2 minutos entre una aeronave LIGERA, MEDIA o PESADA y una aeronave PESADA, o entre una aeronave LIGERA y una aeronave MEDIA cuando la más pesada efectúe una aproximación baja o frustrada, y la más ligera: (...) >>

#### 5.8.5 Opposite direction

The following underlined text is added:

<< A separation minimum of 2 minutes shall be applied between a LIGHT, MEDIUM or HEAVY aircraft and a HEAVY aircraft and between a LIGHT aircraft and a MEDIUM aircraft when the heavier aircraft is making a low or missed approach and the lighter aircraft is:(...) >>

### CAPITULO 6. Separación en la proximidad de los aeródromos

### CHAPTER 6. Separation in the vicinity of aerodromes

#### 6.3.2.4 Autorizaciones en una SID

Este punto se encuentra recogido en la normativa nacional, aunque existen las siguientes diferencias:

- En lugar de "ASCIENDA" se utiliza el término "SUBA".
- El punto 6.3.2.4.3 no se ha incluido.
- La fraseología "VIA TO", aunque incluida en la normativa, no está en uso. Esta fraseología no ha sido adoptada por EASA, por lo que se retrasa su uso hasta que sea publicada como AMC del SERA.14001.

#### 6.3.2.4 Clearances on a SID

This item is reflected in the national regulation, although with the following differences:

- Instead of "ASCIENDA" the term "SUBA" is used.
- Item 6.3.2.4.3 has not been included.
- The phraseology "VIA TO", although included in the regulation, is not in use. This phraseology has not been adopted by EASA, therefore its use is delayed until it is published as an AMC in SERA.14001.

#### 6.3.2.5. Falla de comunicaciones

6.3.2.5.1. Esta disposición no se incluye en el derecho nacional o comunitario.

#### 6.3.2.5. Communication failure

6.3.2.5.1. This provision is not included in national or Community law.

#### 6.5.2.4 Autorización en una STAR

Este punto se encuentra recogido en la normativa nacional, aunque existen las siguientes diferencias:

- El punto 6.5.2.4.3 no se ha incluido.
- La fraseología "VIA TO", aunque incluida en la normativa, no está en uso. Esta fraseología no ha sido adoptada por EASA, por lo que se retrasa su uso hasta que sea publicada como AMC del SERA.14001.

#### 6.5.2.4 Clearances on a STAR

This item is reflected in the national regulation, although with the following differences:

- Item 6.5.2.4.3 has not been included.
- The phraseology "VIA TO", although included in the regulation, is not in use. This phraseology has not been adopted by EASA, therefore its use is delayed until it is published as an AMC in SERA.14001.

### 6.7 Operaciones en pistas paralelas o casi paralelas

### 6.7 Operations on parallel or near-parallel runways

#### 6.7.2.2 Requisitos y procedimientos para salidas paralelas independientes

La normativa aplicable no contiene los cambios introducidos en la enmienda 8.

#### 6.7.2.2 Requirements and procedures for independent parallel departures

Applicable regulations do not contain the changes introduced in amendment 8.

#### 6.7.3.2 Requisitos y procedimientos para aproximaciones paralelas independientes

6.7.3.2.1 La normativa aplicable no contiene los cambios introducidos en la enmienda 8.

#### 6.7.3.2 Requirements and procedures for independent parallel approaches

6.7.3.2.1 Applicable regulations do not contain the changes introduced in amendment 8.

6.7.3.2.2 Esta disposición no se incluye en el derecho nacional o comunitario (añadida por la enmienda 8).

6.7.3.2.2 This provision is not included in national or Community law (added by amendment 8).

6.7.3.2.5 La normativa aplicable no contiene los cambios introducidos en la enmienda 8.

6.7.3.2.5 Applicable regulations do not contain the changes introduced in amendment 8.

6.7.3.2.6 La normativa aplicable no contiene los cambios introducidos en la enmienda 8.

6.7.3.2.6 Applicable regulations do not contain the changes introduced in amendment 8.

#### 6.7.3.4 Requisitos y procedimientos para aproximaciones paralelas dependientes

6.7.3.4.1 La normativa aplicable no contiene los cambios introducidos en la enmienda 8.

#### 6.7.3.4 Requirements and procedures for dependent parallel approaches

6.7.3.4.1 Applicable regulations do not contain the changes introduced in amendment 8.

6.7.3.4.3 La normativa aplicable no contiene los cambios introducidos en la enmienda 8.

6.7.3.4.3 Applicable regulations do not contain the changes introduced in amendment 8.

6.7.3.4.4 La normativa aplicable no contiene los cambios introducidos en la enmienda 8.

6.7.3.4.4 Applicable regulations do not contain the changes introduced in amendment 8.

#### 6.7.3.5 Determinación de que una aeronave está establecida en la RNP AR APCH

Esta disposición no se incluye en el derecho nacional o comunitario (añadida por la enmienda 8).

#### 6.7.3.5 Determination that an aircraft is established on RNP AR APCH

This provision is not included in national or Community law (added by amendment 8).

#### 6.7.3.6 Requisitos y procedimientos para operaciones paralelas segregadas

#### 6.7.3.6 Requirements and procedures for segregated parallel operations

6.7.3.6.3 La normativa aplicable no contiene los cambios introducidos en la enmienda 8.

6.7.3.6.3 Applicable regulations do not contain the changes introduced in amendment 8.

## CAPÍTULO 7. Procedimientos del servicio de control de aeródromo

## CHAPTER 7. Procedures for aerodrome control service

### 7.2 Selección de la pista en uso

### 7.2 Selection of runway-in-use

7.2.6 La atenuación de ruido no constituirá un factor determinante para la designación de pistas, en las siguientes circunstancias:

7.2.6 Noise abatement shall not be a determining factor in runway nomination under the following circumstances:

(...)

(...)

- e) cuando la componente transversal del viento, incluidas las ráfagas, exceda de 37 km/h (20 kt), o la componente del viento en cola, incluidas las ráfagas, exceda de 19 km/h (10 kt).

- e) when the crosswind component, including gusts, exceeds 37 km/h (20 kt), or the tailwind component, including gusts, exceeds 19 km/h (10 kt).

### 7.9.3 Autorización de despegue

### 7.9.3 Take-off clearance

7.9.3.3 Esta disposición no se incluye en el derecho nacional o comunitario (añadida por la enmienda 8).

7.9.3.3 This provision is not included in national or Community law (added by amendment 8).

### 7.15 Autorización de vuelos VFR especiales

### 7.15 Authorization of special VFR flights

Los subapartados del punto 7.15 quedan regulados de la siguiente forma en SERA.5010:

Subparagraphs of point 7.15 are regulated as follows in SERA.5010:

Se puede autorizar a los vuelos VFR especiales a operar dentro de una zona de control, con sujeción a una autorización ATC. Excepto cuando la autoridad competente lo permita para helicópteros en circunstancias especiales (tales como vuelos médicos, operaciones de búsqueda y salvamento y extinción de incendios), se aplicarán las siguientes condiciones adicionales:

Special VFR flights may be authorized to operate within a control area, subject to ATC clearance. Except when the competent authority allows it for helicopters under special circumstances (such as medical flights, search and rescue operations and fire-fighting), the following additional conditions shall apply:

a) por parte del piloto:

a) on the part of the pilot:

- 1) libre de nubes y con la superficie a la vista;
- 2) la visibilidad en vuelo no será inferior a 1500 m o, para helicópteros, no inferior a 800 m;
- 3) a una velocidad de 140 kt IAS o inferior para que sea posible observar otro tránsito y cualquier obstáculo a tiempo de evitar una colisión, y

- 1) clear of cloud and with the surface in sight;
- 2) in-flight visibility is not less than 1500 m or, for helicopters, not less than 800 m;
- 3) at a speed of 140 kt IAS or less in order to observe other traffic and any obstacle in time to avoid a collision, and

b) por parte del control de tránsito aéreo:

b) on the part of air traffic control:

- 1) solo durante el día, a menos que la autoridad competente permita lo contrario;
- 2) la visibilidad en tierra no será inferior a 1500 m o, para helicópteros, no inferior a 800 m;
- 3) el techo de nubes no será inferior a 180 m (600 ft).

- 1) only during the day, unless the competent authority permits otherwise;
- 2) ground visibility is not less than 1500 m or, for helicopters, not less than 800 m;
- 3) cloud ceiling is not less than 180 m (600 ft).

## CAPÍTULO 8. Servicios de vigilancia ATS

## CHAPTER 8. ATS surveillance services

### 8.6 Procedimientos generales

### 8.6 General procedures

#### 8.6.5 Guía vectorial

#### 8.6.5 Vectoring

8.6.5.1 La normativa aplicable no contiene los cambios introducidos en la enmienda 8.

8.6.5.1 Applicable regulations do not contain the changes introduced in amendment 8.

## CAPÍTULO 9. Servicio de información de vuelo y servicio de alerta

## CHAPTER 9. Flight information service and alerting service

### 9.1 Servicio de información de vuelo

### 9.1 Flight information service

#### 9.1.3 Transmisión de información

#### 9.1.3 Transmission of information

#### 9.1.3.8 Transmisión de información relativa a la actividad meteorológica espacial

#### 9.1.3.8 Transmission of information concerning space weather activity

Esta disposición no se incluye en el derecho nacional o comunitario (añadida por la enmienda 8).

This provision is not included in national or Community law (added by amendment 8).

## CAPÍTULO 10. Coordinación

## CHAPTER 10. Coordination

Este capítulo está reflejado en el Capítulo 8 del libro 4 del Reglamento de Circulación Aérea, siendo añadida una nueva disposición:

This chapter is reflected in Chapter 8 of Book 4 of the Reglamento de Circulación Aérea, with the addition of a new provision:

<< Coordinación entre dependencias ATS por medio de aeronaves

<< Coordination between ATS units by means of aircraft

Si así está establecido por los proveedores de servicios ATS correspondientes, la transferencia de control de las aeronaves se podrá acordar entre dependencias ATS por medio de las propias aeronaves cuando la coordinación no sea posible por otros medios aprobados.

If so established by the appropriate ATS service providers, the transfer of control of aircraft may be agreed upon between ATS units by means of the aircraft themselves when coordination is not feasible through other approved means.

En tales casos se aplicará el siguiente procedimiento:

- a) La dependencia transferidora solicitará a las aeronaves que establezcan contacto con la dependencia aceptante, al menos cinco minutos antes de su llegada al punto de transferencia de control, al objeto de proporcionarles los datos de vuelo necesarios; y
- b) Las aeronaves estarán establecidas a un nivel de vuelo apropiado a la ruta a seguir y la dependencia aceptante no cambiará el nivel de vuelo hasta que las aeronaves hayan pasado el punto de transferencia de control; y
- c) Las aeronaves comunicarán a la dependencia transferidora la aceptación o no de la transferencia por parte de la dependencia aceptante; y
- d) La dependencia transferidora expedirá las autorizaciones e instrucciones de control de tránsito aéreo apropiadas cuando la dependencia aceptante no acepte la transferencia de control de las aeronaves en los términos propuestos. >>

In such cases the following procedure will apply:

- a) The transferring unit will request the aircraft to establish contact with the accepting unit, at least five minutes before reaching the transfer control point, with the aim of providing them with the necessary flight data; and
- b) Aircraft will be established at a flight level adequate to the route to be followed and the accepting unit will not change this flight level until the aircraft has crossed over the transfer control point; and
- c) Aircraft will communicate to the transferring unit the acceptance or non-acceptance of the transfer by the accepting unit; and
- d) The transferring unit will issue the appropriate air traffic control clearances and instructions when the accepting unit does not accept the transfer of control of the aircraft under the terms proposed. >>

## CAPÍTULO 12. Fraseología

### 12.2 Generalidades

Al capítulo 12, subapartado 12.2, se le añaden las disposiciones siguientes, incluidas en el Reglamento de Circulación Aérea:

- **4.10.2.3** En las transmisiones a aeronaves con indicativos similares, se añadirá el distintivo de llamada al principio y al final de la comunicación.
- **4.10.2.4** Se añadirá la palabra "GRADOS"/"DEGREES" en aquellos rumbos terminados en cero.
- **4.10.2.5** En el caso de pilotos en fase de formación (alumnos) que estén volando solos ("SOLO Flight"), en su contacto inicial con ATS, usarán el prefijo "STUDENT" antes del indicativo de llamada. Una vez colacionado por ATS, normalmente no será necesario utilizar el prefijo en las comunicaciones siguientes hasta que se establezca nuevo contacto inicial con otra unidad/frecuencia ATS distinta, a menos que los alumnos consideren que se les está instruyendo a hacer algo con lo que no están familiarizados.  
*Nota 1: El prefijo "STUDENT" se utiliza indistintamente en castellano e inglés, para referirse a los alumnos que vuelan solos, al considerar que por referencia a la práctica de otros Estados evita confusiones con otros alumnos en fase de instrucción que vuelan acompañados.*  
*Nota 2: Si bien la intención inicial es que este prefijo sea utilizado en el caso de pilotos en fase de formación, se hará uso de él también en otras circunstancias, como en el caso de que el poseedor de una licencia válida vuelve a practicar el vuelo después de una ausencia significativa y en el marco del entrenamiento para la renovación esté realizando un vuelo en solitario como alumno bajo supervisión de un instructor de vuelo.*
- **4.10.2.6** Los controladores colacionarán la llamada inicial del alumno piloto utilizando el prefijo ("STUDENT") y se espera que, en la medida de lo posible, se tenga debidamente en cuenta la limitada experiencia y capacidad de los alumnos pilotos para determinar el ritmo y la complejidad de las instrucciones y/o la información que posteriormente se les trasladen.
- **4.10.2.7** Los instructores de vuelo deben informar a los alumnos, específicamente, sobre el uso de este prefijo del indicativo de llamada como parte de su "briefing" anterior al vuelo en solitario. El uso de este prefijo no exime de que los instructores de vuelo notifiquen a las unidades ATS por separado de los vuelos de «primer vuelo en solitario» donde esto sea una práctica normal.

## CHAPTER 12. Phraseologies

### 12.2 General

The following provisions, included in the Reglamento de Circulación Aérea, have been added to Chapter 12, subparagraph 12.2:

- **4.10.2.3** In transmissions to aircraft with similar call-signs, the call-sign shall be added at the start and end of the communication.
- **4.10.2.4** The word "GRADOS"/"DEGREES" shall be added to those headings ending in zero.
- **4.10.2.5** In the case of pilots in training (students) flying solo ("SOLO Flight"), on their first initial contact with ATS, they will use the prefix "STUDENT" in front of their call-sign. Once read back by ATS, it will normally not be necessary to use the prefix in the following communications until a new initial contact with another different ATS unit/frequency is established, unless students consider they are being instructed to do something they are not familiar with.  
*Note 1: The prefix "STUDENT" is used both in Spanish and English to refer to students flying solo since, based on the reference from its practice in other States, it avoids confusion with other students in their instruction phase that are flying accompanied.*  
*Note 2: Although the initial intention is to use this prefix in the case of pilots in their training phase, it can be used as well under further circumstances, such as in the case of a valid licence holder on flight practice again after a significant long absence and, within a training framework for renewal, carrying out a solo flight as a student under the supervision of a flight instructor.*
- **4.10.2.6** Controllers will read back the initial call from the student pilot by using the prefix ("STUDENT") and it is expected that the limited experience and capacity of student pilots will be taken, as far as possible, into account when determining the pace and complexity of instructions and/or information to be transmitted afterwards.
- **4.10.2.7** Flight instructors shall, specifically, inform students about the use of this call-sign prefix as part of their briefing prior to their solo flight. The use of this prefix does not exempt flight instructors from notifying every ATS unit separately about «first solo flight», wherever this is a common practice.

### 12.3 Fraseología bilingüe ATC

El subapartado 12.3 queda regulado por el Appendix 1 to

### 12.3 ATC phraseologies

Subparagraph 12.3 is regulated by Appendix 1 to AMC1



AMC1 SERA.14001 y en el Anexo V del Reglamento de Circulación Aérea, que contiene fraseología diferente de la que se incluye en varios subapartados. En concreto:

- En lugar de "ASCIENDA" se utiliza el término "SUBA".
- En lugar de "REANUDAR" se utiliza el término "REINCORPORAR".

#### 12.4 Fraseología del servicio de vigilancia ATS

El subapartado 12.4 queda regulado por el Appendix 1 to AMC1 SERA.14001 y en el Anexo V del Reglamento de Circulación Aérea, que contiene fraseología diferente de la que se incluye en varios subapartados.

#### 12.7 Fraseología del personal de tierra/tripulación de vuelo

El subapartado 12.7 queda regulado por el Appendix 1 to AMC1 SERA.14001 y en el Anexo V del Reglamento de Circulación Aérea, que contiene fraseología diferente de la que se incluye en varios subapartados.

### CAPÍTULO 15. Procedimientos relativos a emergencias, falla de comunicaciones y contingencias

#### 15.7.5 Sistema autónomo de advertencia de incursión en la pista (ARIWS)

Esta disposición no se incluye en el derecho nacional o comunitario (añadida por la enmienda 8).

### CAPÍTULO 16. Procedimientos mixtos

#### 16.4.4 Cambio en las listas RPL

##### 16.4.4.2 Cambios temporales

16.4.4.2.2 En los casos que se determine en el AIP, para modificar ciertos datos básicos del plan de vuelo, será necesario cancelar el RPL para el día en cuestión y presentar un plan de vuelo individual para el caso en particular.

#### 16.5 Procedimientos de desplazamiento lateral estratégico (SLOP)

Esta disposición no se incluye en el derecho nacional o comunitario (añadida por la enmienda 8).

### APÉNDICE 2. Plan de vuelo

El Apéndice 2 está regulado por el Anexo III, Adjunto C, del Real Decreto 1180/2018, en el que se añaden las siguientes disposiciones:

#### << 2. Instrucciones para completar el formulario de plan de vuelo

##### 2.1 Generalidades

- 2.1.6 Las aeronaves civiles que realicen vuelos de estado o misiones especiales para el Ministerio de Defensa, deberán marcar la casilla 8 con la letra "X" y en la casilla 18 indicar después del indicador STS la autoridad aeronáutica que autoriza dicho vuelo y el número de autorización.

- 2.1.7 Los explotadores de aeronaves aprobadas para operaciones B-RNAV, incluirán en el plan de vuelo la disponibilidad del equipo y capacidades pertinentes para RNAV 5.

Teniendo en cuenta al respecto que:

- a) Las aprobaciones RNAV 5 y B-RNAV son aprobaciones equivalentes.
- b) Si la aeronave está aprobada para RNAV 5 no es necesario insertar información adicional en el plan de vuelo para indicar que la aeronave está aprobada para B-RNAV.
- 2.1.8 Los explotadores de aeronaves aprobadas para operaciones P-RNAV, que no utilicen únicamente el VOR/DME para determinar la posición, deberán indicar

SERA.14001 and Annex V of the Reglamento de Circulación Aérea, which contains different phraseology from that included in several subparagraphs. Specifically:

- Instead of "ASCIENDA" the term "SUBA" is used.
- Instead of "REANUDAR" the term "REINCORPORAR" is used.

#### 12.4 ATS surveillance service phraseologies

Subparagraph 12.4 is regulated by Appendix 1 to AMC1 SERA.14001 and Annex V of the Reglamento de Circulación Aérea, which contains different phraseology from that included in several subparagraphs.

#### 12.7 Ground crew/flight crew phraseologies

Subparagraph 12.7 is regulated by Appendix 1 to AMC1 SERA.14001 and Annex V of the Reglamento de Circulación Aérea, which contains different phraseology from that included in several subparagraphs.

### CHAPTER 15. Procedures related to emergencies, communication failure and contingencies

#### 15.7.5 Autonomous runway incursion warning system (ARIWS)

This provision is not included in national or Community law (added by amendment 8).

### CHAPTER 16. Miscellaneous procedures

#### 16.4.4 Changes to RPL listings

##### 16.4.4.2 Changes of a temporary nature

16.4.4.2.2 In the cases specified in the AIP, for the modification of certain flight plan basic data, it is necessary to cancel the RPL for that day and submit an individual flight plan for that particular case.

#### 16.5 Strategic lateral offset procedures (SLOP)

This provision is not included in national or Community law (added by amendment 8).

### APPENDIX 2. Flight plan

Appendix 2 is regulated by Annex III, Attachment C, of Royal Decree 1180/2018, in which the following provisions are added:

#### << 2. Instructions for the completion of the flight plan form

##### 2.1 General

- 2.1.6 Civil aircraft carrying out State flights or special missions on behalf of the Ministerio de Defensa, shall fill in Item 8 with the letter "X" and in item 18 indicate, after the STS indicator, the aeronautical authority authorizing that flight and the authorization number.

- 2.1.7 Aircraft operators approved for B-RNAV operations, shall include in the flight plan the availability of equipment and pertinent RNAV 5 capabilities.

Bearing in mind, in this respect that:

- a) RNAV 5 and B-RNAV are equivalent approvals.
- b) If the aircraft is approved for RNAV 5 it is not necessary to insert additional information in the flight plan to indicate that the aircraft is approved for B-RNAV.
- 2.1.8 Aircraft operators approved for P-RNAV operations, which do not use the VOR/DME solely to determine position, shall indicate in the flight plan the

en el plan de vuelo la disponibilidad del equipo y las capacidades pertinentes para RNAV 1.

A este respecto debe tenerse en cuenta que:

- a) Las aprobaciones P-RNAV, excepto aquellas asociadas a aeronaves que utilizan el VOR/DME únicamente para la determinación de posición, y las aprobaciones RNAV 1 son aprobaciones equivalentes.
- b) Si la aeronave está aprobada para RNAV 1 no es necesario insertar información adicional en el plan de vuelo para indicar que la aeronave está aprobada para P-RNAV.

- **2.1.9** Con respecto a indicaciones en el plan de vuelo relacionadas con la operación en espacio aéreo EUR RVSM, se cumplirá con lo dispuesto en el apartado 4.3.3.2.4 del Reglamento de Circulación Aérea. >>

### APÉNDICE 3. Mensajes de los servicios de tránsito aéreo

De acuerdo al Apéndice T del Reglamento de Circulación Aérea, el punto 1.6 *Representación convencional de los datos*, subapartado 1.6.3 e), difiere para quedar redactado de la siguiente forma:

<< **1.6.3 e)** 2 ó 3 caracteres correspondientes a la identificación de una ayuda para la navegación (normalmente un VOR), seguidos de 3 cifras indicadoras de la marcación del punto en grados magnéticos, seguidas de tres cifras indicadoras de la distancia al punto en millas marinas. En caso necesario puede completarse la cantidad de cifras mediante ceros; así pues, un punto situado a 180 grados magnéticos y a una distancia de 40 millas marinas del VOR "FOJ", se expresaría por "FOJ180040". >>

### APÉNDICE 4. Notificación de incidentes de tránsito aéreo

Los formularios de notificación de incidentes de tránsito aéreo quedan regulados por la Resolución de fecha 3 de julio de 2014, de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), por la que se aprueban diferentes formularios en función de los tipos de sucesos (ver Boletín Oficial del Estado, BOE 4 de septiembre de 2014: normativa\BOE-A-2014-9080.pdf).

Los modelos de los diferentes formularios de notificación pueden encontrarse en:

[http://www.seguridadaerea.gob.es/lang\\_castellano/g\\_r\\_seguridad/notificacion\\_sucesos/formularios/default.aspx](http://www.seguridadaerea.gob.es/lang_castellano/g_r_seguridad/notificacion_sucesos/formularios/default.aspx)

DOC. 10066 - PROCEDIMIENTOS PARA LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA - GESTIÓN DE LA INFORMACIÓN AERONÁUTICA (incluyendo hasta la enmienda 1, aplicable a partir del 4 de noviembre de 2021)

### CAPÍTULO 1. Definiciones

**Ruta de navegación convencional.** La definición no se ha traspuesto al Anexo I - Definiciones del Reglamento (UE) 2017/373. Esta definición se tendrá en cuenta en el marco de la RMT.0719 (Rulemaking task de la agencia para la seguridad de la aviación europea, EASA).

#### Apéndice 1. Catálogo de datos aeronáuticos.

**Tabla A1-3 ATS y otros datos sobre rutas - Ruta ATS. Requisitos PBN. Especificación para la navegación.** La sub-propiedad adicional de Especificación de navegación falta en el Catálogo de Datos Aeronáuticos del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/373, en la Sección 3 del Apéndice 1 del Anexo III.

**Tabla A1-5 Datos sobre ayudas y sistemas de radionavegación. Clasificación de las instalaciones ILS, Clasificación de las instalaciones GBAS, Designación de las instalaciones de aproximación GBAS.** En el Catálogo de

availability of equipment and the corresponding RNAV 1 capabilities.

In this respect it must be taken into account that:

- a) P-RNAV approvals, except those associated with aircraft which use VOR/DME solely to determine position, and RNAV 1 approvals are equivalent approvals.
- b) If the aircraft is approved for RNAV 1 it is not necessary to insert additional information in the flight plan to indicate that the aircraft is approved for P-RNAV.

- **2.1.9** Pertaining to indications in the flight plan related with the operation in EUR RVSM airspace, the provisions of section 4.3.3.2.4 of the Reglamento de Circulación Aérea must be observed. >>

### APPENDIX 3. Air traffic services messages

In accordance with Appendix T of the Reglamento de Circulación Aérea, point 1.6 *Data conventions*, subparagraph 1.6.3 e), differs to be re-worded in the following way:

<< **1.6.3 e)** 2 or 3 characters being the coded identification of a navigation aid (normally a VOR), followed by 3 decimal numerics giving the bearing from the point in degrees magnetic, followed by 3 decimal numerics giving the distance from the point in nautical miles. The correct number of numerics is to be made up, where necessary, by the insertion of zeros, e.g. a point at 180° magnetic at a distance of 40 nautical miles from VOR "FOJ" would be expressed as "FOJ180040". >>

### APPENDIX 4. Air traffic incident report

Air traffic incident report forms are regulated by the Resolución dated 3 July 2014, of the Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), by which different forms are approved based on the types of occurrences (see Boletín Oficial del Estado, BOE of 4 September 2014: normativa\BOE-A-2014-9080.pdf).

The models for the different report forms can be found at:

DOC. 10066 - PROCEDURES FOR AIR NAVIGATION SERVICES - AERONAUTICAL INFORMATION MANAGEMENT (including up to amendment 1, applicable from 4 November 2021)

### CHAPTER 1. Definitions

**Conventional navigation route.** The definition has not been transposed to Annex I - Definitions of Regulation (EU) 2017/373. This definition will be taken into account within the frame of the RMT.0719 (Rulemaking task of the European Aviation Safety Agency, EASA).

#### Appendix 1. Aeronautical data catalogue.

**Table A1-3 ATS and other routes data - ATS Route. PBN requirements. Navigation specification.** The additional sub-property Navigation specification is missing in the Aeronautical Data Catalogue of Implementing Regulation (EU) 2017/373, in Section 3 of Appendix 1 to Annex III.

**Table A1-5 Radio navigation aids/systems data. Classification of ILS facilities, Classification of GBAS facilities, Designation of GBAS approach facilities.** The Aeronautical Data Catalogue of Regulation (EU) 2017/373, in

Datos Aeronáuticos del Reglamento (UE) 2017/373, en la Sección 5 del Apéndice 1 del Anexo III, faltan las propiedades adicionales de clasificación de las instalaciones ILS, clasificación de las instalaciones GBAS y designación de las instalaciones de aproximación GBAS. Estos requisitos se tendrán en cuenta en el marco de la RMT.0719 (Rulemaking task de la agencia para la seguridad de la aviación europea, EASA).

## Apéndice 2. Contenido de las publicaciones de información aeronáutica (AIP).

### PARTE 1 - Generalidades (GEN)

El AIP publicado incluye dos capítulos adicionales:

- GEN 2.8 Declinación magnética y variación anual de aeródromos y helipuertos españoles y ayudas a la navegación en ruta.
- GEN 3.7 Gestión de la circulación aérea operativa.

### PARTE 2 - En ruta (ENR)

ENR 3. Rutas ATS. El Apéndice 1 del Anexo VI Requisitos específicos para los proveedores de servicios de información aeronáutica, del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/373, requiere contenido antes de la enmienda. Se tendrá en cuenta la actualización de estos requisitos en el marco de la RMT.0719 (Rulemaking task de la agencia para la seguridad de la aviación europea, EASA).

El AIP publicado incluye los capítulos adicionales siguientes:

- ENR 1.15 Sistema de notificación de sucesos.
- ENR 2.1.29 Área de aplicación RVSM en espacio aéreo español.
- ENR 2.3 Plan de contingencia de los servicios de tránsito aéreo (PCATS).
- ENR 5.7 Zonas restringidas al vuelo fotográfico.

### PARTE 3 - Aeródromos (AD)

AD 2. Aeródromos. \*\*\*\* AD 2.19 Radioayudas para la navegación y el aterrizaje y \*\*\*\* AD 2.25 Penetración de la superficie del tramo visual (VSS). El punto 1) del Apéndice 1 del Anexo VI (Parte AIS) del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/373 para \*\*\*\* AD 2.19 Radioayudas para la navegación y el aterrizaje, no requiere la lista enmendada de radioayudas para la navegación. Asimismo, no contiene el requisito para la \*\*\*\* AD 2.25 Penetración de la superficie del tramo visual (VSS).

No se publican en España las siguientes cartas:

AD 2.24 Cartas relativas al aeródromo:

- 6) Plano topográfico y de obstáculos de aeródromo - OACI (electrónico)

AD 3.23 Cartas relativas al helipuerto:

- 6) Carta de altitud mínima de vigilancia ATC - OACI

### OTRAS DIFERENCIAS CON OACI

- La ondulación geode en los aeropuertos se publica en el apartado 2 de la ficha técnica de cada aeropuerto, y es la misma para todos los puntos del aeródromo.
- En la ficha técnica de cada aeropuerto, sólo se publicarán las coordenadas de extremo de pista cuando dichas coordenadas no coincidan con los umbrales de pista (ej. umbrales desplazados).
- En el apartado 19 "Radioayudas para la navegación y el aterrizaje" de la ficha técnica de cada aeropuerto, en la descripción de las ayudas, la elevación redondeada de la antena transmisora DME tan sólo se indica en metros.
- En las cartas de aproximación por instrumentos (IAC) las elevaciones se dan en pies y no en metros.

Section 5 of Appendix 1 to Annex III, is missing additional properties for the classification of ILS facilities, classification of GBAS facilities and designation of GBAS approach facilities. These requirements will be taken into account within the frame of the RMT.0719 (Rulemaking task of the European Aviation Safety Agency, EASA).

## Appendix 2. Contents of the aeronautical information publication (AIP).

### PART 1 - General (GEN)

The AIP produced includes two additional subsections:

- GEN 2.8 Magnetic variation and annual change of Spanish aerodromes and heliports and en-route navigation aids.
- GEN 3.7 Operative air traffic management.

### PART 2 - En-route (ENR)

ENR 3. ATS Routes. Appendix 1 to Annex VI Specific requirements for providers of aeronautical information services, of Implementing Regulation (EU) 2017/373, requires content ahead of the amendment. The update of these requirements will be taken into account within the frame of the RMT.0719 (Rulemaking task of the European Aviation Safety Agency, EASA).

The AIP produced includes the following additional subsections:

- ENR 1.15 Safety occurrence reporting system.
- ENR 2.1.29 RVSM application area in Spanish airspace.
- ENR 2.3 Air traffic services contingency planning (PCATS).
- ENR 5.7 Restricted areas to photographic flight.

### PART 3 - Aerodromes (AD)

AD 2. Aerodromes. \*\*\*\* AD 2.19 Radio navigation and landing aids and \*\*\*\* AD 2.25 Visual segment surface (VSS) penetration. Paragraph 1) in Appendix 1 to Annex VI (Part-AIS) of Implementing Regulation (EU) 2017/373 for \*\*\*\* AD 2.19 Radio navigation and landing aids, does not require an amended list of radio navigation aids. Likewise, it does not include the requirement for \*\*\*\* AD 2.25 Visual segment surface (VSS) penetration.

The following charts are not produced in Spain:

AD 2.24 Charts related to an aerodrome:

- 6) Aerodrome terrain and obstacle chart - ICAO (electronic)

AD 3.23 Charts related to a heliport:

- 6) ATC Surveillance Minimum Altitude chart - ICAO

### OTHER DIFFERENCES FROM ICAO

- The geoid undulation at airports is published in item 2 of the aerodrome data specification record of each airport, and it is the same for all aerodrome points.
- In the aerodrome data specification record of each aerodrome, runway end coordinates will only be published when these do not coincide with runway thresholds (e.g. displaced thresholds).
- In item 19 "Radio navigation & landing facilities", of the aerodrome data specification record for each airport, in the description of aids, the rounded elevation of the DME transmitting antenna is only indicated in metres.
- In the instrument approach charts (IAC) the elevations are expressed in feet instead of metres.

- Algunas maniobras de aproximación por instrumentos de bases aéreas se han diseñado de acuerdo con normativa militar OTAN en vez de normativa OACI. En la carta se especifica cuando la normativa aplicada no es OACI.
- La obligación de llevar a bordo receptores ILS/VOR protegidos contra emisiones FM, está aplicándose para aeronaves de estado desde el día 1 de enero de 2005 (ver AIC relacionadas en vigor).
- El resumen NOTAM se publica a través de la página web de Aena.  
El resumen NOTAM se proporcionará a aquellos usuarios que lo soliciten, el primer día hábil de cada mes, mediante correo electrónico.
- La categoría de incendios militar es normativa OTAN en vez de normativa OACI.
- La iluminación militar es normativa OTAN en vez de normativa OACI.
- Cuando una carta no se ajusta al Anexo 4 de la OACI, en el título de dicha carta no aparece la palabra OACI.
- En las cartas de aproximación por instrumentos (IAC) cuando una maniobra de aproximación de no precisión tenga un escalón de descenso en el tramo de aproximación final, sólo se publicará la OCA/H con escalón de descenso.
- Incumplimiento con las especificaciones de calidad de los datos: Se anotarán con la abreviatura NO\_ADQ (No Aeronautical Data Quality) en el AIP los datos publicados que no cumplan con los requisitos de calidad establecidos en el «Catálogo de datos» establecido en el Reglamento de Requisitos Comunes de la Comisión Europea.  
  
Estos requisitos de calidad pueden encontrarse, adaptados a las necesidades españolas, en el "Procedimiento de notificación de datos a publicar por el AIS", disponible en la web de ENAIRE.
- Conforme al requisito AIS.TR.240 del Reglamento 2020/469:  
Los nuevos datos publicados en el AIP estarán marcados con el carácter (\*), añadiéndose una nota al pie asociada en la que se pondrá la abreviatura NO\_ADQ, cuando no se cumplan los valores de exactitud definidos o la resolución no sea proporcional a esta.  
  
El requisito de integridad de los datos, sin embargo, no será evaluado, dado que no se dispone por el momento de mecanismos definidos para evaluar su cumplimiento de forma general. Sólo en el caso excepcional de que existan evidencias de que el dato no cumple con los requisitos de integridad (bien porque lo indique expresamente el originador o así se resuelva en el AIS) se marcará éste con el carácter (\*) y la nota al pie asociada NO\_ADQ.
- Para los datos que se proporcionen como conjuntos de datos digitales (datasets), se incluirá expresamente el valor de calidad, de forma que el usuario final pueda evaluarlo independientemente (no publicándose por tanto la nota NO\_ADQ).
- Además de lo especificado en el Anexo 4 para cartas SID y STAR, la simbología empleada para indicar los límites verticales de altitudes/niveles de vuelo de paso también se utiliza en algunos casos en las Cartas de Aproximación Instrumental (IAC) ya que se considera útil en la aclaración de la descripción de algunos tramos en las vistas de perfil y planta del procedimiento (ver GEN 2.3 "Símbolos de las cartas aeronáuticas").
- En referencia al Anexo VI, punto 1, del Reglamento UE 73/2010 ADQ, ENAIRE utilizará el algoritmo de redundancia cíclica SHA256 al ser más preciso en la detección de pérdidas de integridad que el CRC32Q propuesto en el reglamento.
- Some manoeuvres of instrument approach charts for air bases follow NATO military procedures instead of ICAO regulations. When the regulation applicable is not ICAO, this fact is specified on the chart.
- The obligation to carry ILS/VOR receivers on board protected against FM emissions, is applicable to State aircraft from January 1st, 2005 (see related AIC in force).
- NOTAM summary is published on Aena's website.  
NOTAM summary will be provided on the first working day of each month by e-mail, to those users who have previously so requested.
- Military fire category is NATO regulation instead of ICAO regulation.
- Military lighting is NATO regulation instead of ICAO regulation.
- When a chart is not compatible with ICAO Annex 4, the word ICAO does not appear in its title.
- In the instrument approach charts (IAC), when a non-precision approach manoeuvre has a step of descent in the final approach segment, only the OCA/H with step of descent will be published.
- Noncompliance with the data quality specifications: The abbreviation NO\_ADQ (Not Aeronautical Data Quality) shall be attached to published data in the AIP which do not comply with the quality requirements set out in the "Data Catalogue" established in the Common Requirements Regulation from the European Commission.  
  
These quality requirements can be found, adapted to the needs of Spain, in the "Procedure for notifying data to be published by the AIS", available on the ENAIRE website.
- Pursuant to the requirement AIS.TR.240 of the Regulation 2020/469:  
New data published in the AIP will be marked with an asterisk (\*), referring to a footnote including the abbreviation NO\_ADQ, when the values of accuracy defined are not fulfilled, or when the resolution is not proportional to this.  
  
The data integrity requirement, however, will not be evaluated, since appropriate assessment mechanisms to guarantee overall compliance have not yet been defined. Only in exceptional cases where there is clear evidence that the data does not comply with the integrity requirement (either expressly indicated by the originator or so determined by AIS), will it be marked with the character (\*) and the associated footnote NO\_ADQ.
- For data provided in sets of digital data (datasets), the quality value will be included explicitly, so that the end user can conduct their own independent evaluation (and therefore the NO\_ADQ note is not published).
- In addition to what it is stated in Annex 4 for SID and STAR charts, the symbols utilized to indicate vertical limits of crossing altitude/flight levels are also used in some cases on Instrument Approach Charts (IAC) since they are considered useful in clarifying the description of some segments on profile and plan views of the procedure (see GEN 2.3 "Aeronautical charts symbols").
- In reference to Annex VI, point 1, of Commission Regulation EU 73/2010 ADQ, ENAIRE will use the cyclic redundancy check SHA256, as it is more precise in detecting integrity loss than CRC32Q, as proposed in the Regulation.

- Además de las diferencias especificadas con respecto al Anexo 15, el AIS-ESPAÑA ha decidido no incluir en el subapartado GEN 3.2.5 del AIP la "Lista de cartas aeronáuticas disponibles", ya que la constante modificación de títulos, series, nombres y numeración de las cartas provocaba su difícil actualización. En su lugar, se incluye una referencia a los lugares del AIP donde encontrar esta información.
  - A fin de facilitar su comprensión y reducir el tamaño de notas y recuadros de texto en las cartas, AIS-ESPAÑA ha decidido lo siguiente en cuanto a la utilización de unidades de medida en el AIP:
    - a) Se ha sustituido el signo decimal de la coma en el idioma español por el punto decimal.
    - b) No se utiliza la coma ni el punto para separar dígitos. Los dígitos no se separan por grupos de tres a izquierda y derecha a partir del punto decimal y, por tanto, no se deja un pequeño espacio de separación entre grupos.
  - Carta de Altitud Mínima de Vigilancia ATC de TMA Madrid: en el análisis de obstáculos para el establecimiento de los mínimos de algunos sectores definidos, se ha utilizado un margen lateral adicional menor al estándar aplicable (3 NM en lugar de 5 NM).
  - En las Cartas de Salida/Llegada Normalizada, para los puntos significativos que no estén señalados por la posición de una radioayuda, la marcación magnética se redondea al grado más próximo.
  - En las cartas aeronáuticas el norte verdadero sólo se representa para las de aeródromo (ADC, GMC y PDC), el resto de cartas de área siempre están orientadas al norte magnético y las AOC/PATC siempre en la dirección de pista.
  - En las Cartas ATCSMAC los espacios aéreos ATS solo se identifican mediante su tipo y nombre.
  - Para los procedimientos de aproximación que no son de precisión y están restringidos a circuito, en ciertas ocasiones no se publica la pendiente de descenso para la aproximación final ni en la carta ni en los DPN de las maniobras.
  - Además de las diferencias especificadas con respecto al Doc 8697 de la OACI, en la que se establece que tanto los Planos de Obstáculos de Aeródromo (AOC) como las Cartas Topográficas para Aproximaciones de Precisión (PATC) deben prepararse para su reproducción en un solo color, el AIS-ESPAÑA ha decidido publicar dichas cartas en diversos colores para mayor claridad.
  - En lo que se refiere al Doc 8126 de la OACI, Capítulo 6, Apéndice A, 6-A-6, apartado 8, a), la Oficina NOTAM de España no incluye un último punto adicional igual al primer punto en la lista, por lo que las áreas publicadas por NOTAM se muestran como geometrías (áreas poligonales) abiertas.
- In addition to the differences specified with respect to Annex 15, AIS-ESPAÑA has decided not to include in the subsection GEN 3.2.5 of the AIP the "List of aeronautical charts available", since the constant modification of titles, series, names and numbering of charts resulted in its difficult update. A reference to the AIP locations where to find this information is included instead.
  - In order to facilitate its comprehension and reduce the size of notes and text boxes on charts, AIS-ESPAÑA has decided the following concerning the utilization of units of measurement in the AIP:
    - a) The comma decimal marker in the Spanish language has been replaced by the decimal point.
    - b) Comma nor point are used to separate digits. Digits are not separated into groups of three counting from the decimal point towards the left and right and, thus, a small space is not used to separate the groups.
  - TMA Madrid ATC Surveillance Minimum Altitude chart: in the analysis of obstacles for the establishment of the minima on some of the sectors defined, an additional lateral margin lower to the applicable standard has been used (3 NM instead of 5 NM).
  - On Standard Departure/Arrival charts, for significant points not marked by the position of a radio aid, the magnetic bearing is rounded to the nearest degree.
  - True North is only represented on aerodrome aeronautical charts (ADC, GMC and PDC), the rest of area charts are always oriented to the magnetic North and AOC/PATC always to the runway direction.
  - On ATCSMAC charts ATS airspaces are only identified by their type and name.
  - For non-precision approach procedures which are restricted to circling, in some cases the final approach descent gradient is not published niether on the chart nor on the DPN of manoeuvres.
  - In addition to the differences specified with respect to ICAO Doc 8697, in which it is established that both Aerodrome Obstacle Charts (AOC) and Precision Approach Terrain Charts (PATC) should be prepared for single colour reproduction, AIS-ESPAÑA has decided to publish these charts in several colours for the sake of clarity.
  - As far as ICAO Doc 8126, Chapter 6, Appendix A, 6-A-6, paragraph 8, a) is concerned, Spain's NOTAM Office does not include a last additional point on the list equal to the first point, thus areas published by NOTAM are depicted as open geometries (polygonal areas).

## AD 3 Helipuertos.

- Las fichas de helipuerto de LEBT, LELO, GCXM, LEEC, LECV, GEHM y LEAO, no cumplen con todos los requisitos establecidos por OACI.

## AD 3 Heliports.

- The heliport data specification record of LEBT, LELO, GCXM, LEEC, LECV, GEHM and LEAO do not fulfil all the requirements established by the ICAO.

**INTENCIONADAMENTE EN BLANCO**  
**INTENTIONALLY BLANK**

**SISTEMA DE MEDIDAS, MARCAS DE AERONAVE, DÍAS FESTIVOS  
MEASURING SYSTEM, AIRCRAFT MARKINGS, HOLIDAYS**

**1. UNIDADES DE MEDIDA**

Las unidades de medida que se utilizan en todas las operaciones aeroterrestres se ajustan al Anexo 5 de la OACI. Algunas de las magnitudes de uso más común se incluyen en la siguiente tabla:

**1. UNITS OF MEASUREMENT**

The units of measurement used in all air-ground operations are in accordance with the ICAO Annex 5. Some of the magnitudes in common use are included in the following table:

MAGNITUD / MAGNITUDE	UNIDADES DE TABLA OACI / UNITS IN ICAO TABLE
Altitudes, elevaciones y alturas Altitudes, elevations and heights	Metros y pies Metres and feet
Distancia utilizada en navegación Distance used in navigation	Millas náuticas Nautical miles
Distancia relativamente corta (menos de 4000 m) Relatively short distance (less than 4000 m)	Metros Metres
Velocidad horizontal, incluso la velocidad del viento Horizontal speed, including wind speed	Nudos o Mach Knots or Mach
Velocidad vertical / Vertical speed	Pies por minuto / Feet per minute
Dirección del viento para el despegue y aterrizaje Wind direction for landing and taking off	Grados magnéticos Magnetic degrees
Dirección del viento excepto para el despegue y aterrizaje Wind direction except for landing and taking off	Grados geográficos True degrees
Visibilidad, alcance visual en pista Visibility, runway visual range	Kilometros y metros cuando sea inferior a 5 km Kilometres and metres when less than 5 km
Reglaje de altímetro / Altimeter setting	Hectopascales (Milibares) / Hectopascals (Milibars)
Temperatura / Temperature	Grados Celsius / Celsius degrees
Peso / Weight	Kilogramos / Kilogrammes
Tiempo / Time	Horas y minutos / Hours and minutes

**2. SISTEMA DE REFERENCIA TEMPORAL**

En los Servicios de Navegación Aérea y en todos los documentos publicados por la División de Información Aeronáutica se usa el Tiempo Universal Coordinado (UTC) y el calendario gregoriano a menos que se especifique lo contrario.

Períodos estacionales:

Verano: Desde el último domingo de marzo hasta el sábado anterior al último domingo de octubre.  
Horario local: UTC + 2 horas.  
Islas Canarias, horario local: UTC + 1 hora.

Invierno: Desde el último domingo de octubre hasta el sábado anterior al último domingo de marzo.  
Horario local: UTC + 1 hora.  
Islas Canarias, horario local: UTC.

Fin de semana: Desde las 1500 UTC del viernes, hasta las 0600 UTC del lunes.

**2. TEMPORAL REFERENCE SYSTEM**

Universal Time Coordinated (UTC) and the Gregorian Calendar are used in the Air Navigation Services and in all documents published by the División de Información Aeronáutica unless otherwise specified.

Seasonal periods:

Summer: From the last Sunday of March until the Saturday before the last Sunday of October.  
Local time: UTC + 2 hours.  
Islas Canarias, local time: UTC + 1 hour.

Winter: From the last Sunday of October until the Saturday before the last Sunday of March.  
Local time: UTC + 1 hour.  
Islas Canarias, local time: UTC.

Weekend: From Friday at 1500 UTC until Monday at 0600 UTC.

**3. SISTEMA DE REFERENCIA HORIZONTAL**

Las coordenadas aeronáuticas publicadas en el AIP-ESPAÑA están referidas al sistema geodésico WGS84 la época (fecha de medición) se proporciona en el conjunto de datos digitales, de acuerdo con lo establecido en el Anexo 15 de la OACI.

El área de aplicación para las coordenadas geográficas publicadas coincide con el área de responsabilidad de los servicios de tránsito aéreo de España.

**3. HORIZONTAL REFERENCE SYSTEM**

The aeronautical coordinates published in AIP-SPAIN refer to the WGS84 geodetic system, the time (measurement date) is provided in the digital dataset, pursuant to the provisions of Annex 15 of the ICAO.

The area of application of the published geographical coordinates matches the area of responsibility of Spain's air traffic services.

Un asterisco (\*) se utiliza para identificar las coordenadas no conformes con los requisitos de calidad establecidos en el Catálogo de Datos Aeronáuticos.

An asterisk (\*) is used to indicate the coordinates that do not fulfil the quality requirements set in the Aeronautical Data Catalogue.

### 3.1 Sistemas de referencia horizontal locales en España.

### 3.1 Local horizontal reference systems in Spain.

El Real Decreto 1071/2007, de 27 de julio, adaptación del mandato de la Comisión Europea de 1999, por el que se regula el sistema geodésico de referencia oficial en España, establece que se adopta el sistema ETRS89 (European Terrestrial Reference System 1989) como sistema de referencia geodésico oficial en España para la referenciación geográfica y cartográfica en el ámbito de la península Ibérica y las Islas Baleares. En el caso de las islas Canarias, se adopta el sistema REGCAN95. Ambos sistemas tienen asociado el elipsoide GRS80 (Sistema de Referencia Geodésico 1980) y están materializados por el marco que define la Red Geodésica Nacional por Técnicas Espaciales, REGENTE, y sus densificaciones.

Royal Decree 1071/2007 of 27th July, adapted from the European Commission's mandate of 1999 and which regulates the official geodetic reference system in Spain, establishes the ETRS89 (European Terrestrial Reference System 1989) system as the official geodetic reference system in Spain for geographic and cartographic referencing for both the Iberian peninsula and the Balearic Islands. The REGCAN95 system has been adopted for the Canary Islands. Both systems are associated with the GRS80 (Geodetic Reference System 1980) ellipsoid and have been implemented within the framework defined by the National Geodetic Network by Space Techniques (REGENTE), and its densifications.

Inicialmente, teniendo en cuenta la exactitud requerida para los diferentes datos establecidas en el Catálogo de Datos Aeronáuticos, ETRS89 y REGCAN95 se consideraron equivalentes a WGS84. Sin embargo, debido a la deriva existente entre estos sistemas, se han hallado discrepancias cada vez mayores que la exactitud requerida para algunos datos, por lo que los sistemas ETRS89 y REGCAN95 no se pueden considerar válidos para la publicación de coordenadas en AIP ESPAÑA.

Initially, considering the exactness required for the different data established in the Aeronautical Data Catalogue, ETRS89 and REGCAN95 were deemed equivalent to WGS84. However, the ongoing divergence between these systems have led to increasingly greater deviations from the exactness required for certain data, and therefore the ETRS89 and REGCAN95 systems cannot be considered valid for publishing coordinates in AIP-SPAIN.

Para el envío de coordenadas al AIS se deberá utilizar WGS-84 con la última realización publicada por NGA en la fecha de medición (en la fecha de actualización de esta página es G2139, equivalente a ITRF2014) e incluir como metadato la fecha de medición (época).

When sending coordinates to the AIS, use WGS-84 with the latest realization published by the NGA on the date of measurement (at the date of update of this page it is G2139, equivalent to ITRF2014) and include as metadata the date of measurement (time).

## 4. SISTEMA DE REFERENCIA VERTICAL

## 4. VERTICAL REFERENCE SYSTEM

### 4.1 Descripción del sistema de referencia

### 4.1 Description of the reference system

El sistema de referencia altimétrico español está definido por el Real Decreto 1071/2007, Artículo 4.1, en el que se fijan como referencia de altitudes los registros del nivel medio del mar en Alicante para la Península y las referencias mareográficas locales para cada una de las islas. Los orígenes de las referencias altimétricas son definidos y publicados por el Instituto Geográfico Nacional. Por otra parte, el Artículo 4.2 señala que el sistema está materializado por las líneas de la Red de Nivelación de Alta Precisión (REDNAP).

The altimetry reference system for Spain is defined by Real Decreto 1071/2007, Article 4.1, which assigns the mean sea level marks in Alicante as the altitude reference for the peninsula and the local mareographic references for each of the islands. The sources of the altimetry references are defined and published by the Spanish National Geographic Institute. On the other hand, Article 4.2 states that the system is implemented by the lines of the High Precision Levelling Network of Spain (REDNAP).

### 4.2 Modelo de geoide

### 4.2 Geoid model

El Instituto Geográfico Nacional ha adoptado como superficie de referencia para las altitudes ortométricas el modelo de geoide EGM2008 adaptado a REDNAP, comúnmente denominado EGM08-REDNAP. REDNAP materializa el sistema de altitudes que más se corresponde a la realidad física de la superficie terrestre en el territorio español, lo que supone que esta superficie de referencia sea mucho más precisa que el modelo EGM96.

The Spanish National Geographic Institute has embraced the EGM2008 geoid model adapted to REDNAP, commonly referred to as EGM08-REDNAP, as the reference surface for orthometric heights. REDNAP implements the altitude system that most closely corresponds to the physical reality of the terrestrial surface in Spain, which means that this reference surface is much more precise than the EGM96 model.

Las altitudes del geoide respecto al elipsoide de referencia (ondulación del geoide) proporcionadas por EGM08-REDNAP, constituyen la información necesaria para la transformación de las altitudes elipsoidales, obtenidas por GPS respecto al elipsoide de referencia, a altitudes ortométricas referidas a EGM08-REDNAP. Estas ondulaciones del geoide oscilan en torno a los 50 m en España.

The geoid altitudes with respect to the reference ellipsoid (geoid undulation) provided by EGM08-REDNAP, provide the information for converting the ellipsoid altitudes, obtained via GPS with respect to the reference ellipsoid, to the orthometric heights referred to in EGM08-REDNAP. These undulations of the geoid oscillate around 50 m in Spain.



- Información adicional que, aunque no está específicamente incluida en la AIP, afecta de alguna manera al mismo (ej. esquemas de orientación de tráfico, encaminamientos de contingencia).

Se publica siempre que haya información disponible y las fechas de entrada en vigor y expiración vienen claramente especificadas. Las páginas de los suplementos regulares son de color amarillo.

- Suplemento AIRAC: Contiene información premeditada de carácter temporal y de importancia para las operaciones que requiere textos extensos y/o gráficos explicativos. El suplemento AIRAC se publica y entra en vigor de acuerdo con el Sistema Reglamentado de Publicación AIRAC (ver punto 4). Las páginas de los suplementos AIRAC son de color rosa.

Ambos tipos de suplemento tienen una numeración común y consecutiva basada en el año civil.

### 3.3. Circular de Información Aeronáutica (AIC)

Esta publicación contiene información que no es motivo de inclusión en AIP, NOTAM o SUP pero de interés para las operaciones aéreas. Las circulares suelen anticipar cambios a largo plazo en la legislación, reglamentación, procedimientos, etc, así como asesorar y aclarar información relativa a la seguridad de los vuelos, legislación, aspectos técnicos y asuntos administrativos.

Existen dos series de circulares:

- NACIONAL: de distribución únicamente nacional.
- INTERNACIONAL: de distribución tanto nacional como internacional.

Cada serie es independiente y tiene numeración consecutiva basada en el año civil.

### 3.4. NOTAM y boletines de información previa al vuelo (PIB)

El NOTAM se caracteriza por su difusión mediante la red de telecomunicaciones AFTN y en un formato específico denominado "NOTAM Sistema", que permite su tratamiento automático en bases de datos.

Por medio de esta publicación se difunde con rapidez información urgente e impredecible que afecta directamente a las operaciones y que, por lo general, es de carácter temporal y de corta duración. Por otra parte también puede difundirse información referente a cambios permanentes o temporales de larga duración, que no hayan podido ser previstos con la debida antelación para su publicación mediante AMDT o SUP, y siempre que estos sean de importancia para las operaciones. Estos cambios se sustituirán, tan pronto sea posible, por una AMDT o SUP según sea necesario.

#### Difusión

La difusión nacional e internacional de los NOTAM la realiza la Oficina NOTAM Internacional (NOF), la cual verifica la información y la distribuye posteriormente en formato NOTAM Sistema.

→ Los NOTAM se distribuyen en ocho series:

- Additional information which, though not specifically enclosed in the AIP, affects in some way the information contained in it (e.g. traffic orientation schemes, contingency routings).

It is published as long as there is information available and its effective and expiry dates are clearly highlighted. The pages of the regular supplement are issued in yellow colour.

- AIRAC Supplement: Includes pre-arranged information of a temporary nature and of operational significance that requires extensive texts and/or explanatory graphics. The AIRAC supplement is published and comes effective in accordance with the Regulated AIRAC System (see item 4). The pages of the AIRAC supplement are issued in pink colour.

Both types of supplements are allocated with a common and consecutive numbering based on a yearly calendar basis.

### 3.3. Aeronautical Information Circular (AIC)

It contains information that does not qualify for promulgation in AIP, NOTAM or SUP but is of interest to aircraft operations. Circulars mainly anticipate long term changes in the legislation, regulation, procedures, etc; as well as advise and clarify information about the safety of flights, legislation, technical aspects and administrative matters.

There are two series of circulars:

- NATIONAL: for national distribution only.
- INTERNATIONAL: for national and international distribution.

Each series is independent and has a consecutive numbering based on the calendar year.

### 3.4. NOTAM and pre-flight information bulletins (PIB)

The NOTAM is issued through the AFTN telecommunications network and in a specific format named "System NOTAM" which permits its automated treatment in data bases.

This publication serves as a fast medium to disseminate urgent and unpredictable information of direct operational significance and, in general, of a temporary nature and short duration. It can also disseminate permanent or temporary long duration information regarding operationally significant changes, when these are made at short notice with no time for an AMDT or SUP to be arranged. Such changes will be replaced, as soon as possible, by AMDT or SUP as necessary.

#### Promulgation

National and international promulgation of NOTAM is accomplished by the International NOTAM Office (NOF), responsible for verifying and subsequently disseminating the information in NOTAM System format.

The NOTAM are distributed in eight series:

SERIES	CONTENIDO	SERIES	CONTENT
A	NOTAM relativos exclusivamente a aeropuertos civiles con horario de operación H24: – Alicante/Alicante-Elche Miguel Hernández (LEAL). – Barcelona/Josep Tarradellas Barcelona-El Prat (LEBL). – Girona (LEGE). – Gran Canaria (GCLP). – Madrid/Adolfo Suárez Madrid-Barajas (LEMD). – Málaga/Costa del Sol (LEMG). – Palma de Mallorca (LEPA). – Santiago/Rosalía de Castro (LEST) – Tenerife Sur (GCTS). – Valencia (LEVC). – Vitoria (LEVT).	A	NOTAM referring exclusively to civil airports with H24 hours of operation: – Alicante/Alicante-Elche Miguel Hernández (LEAL). – Barcelona/Josep Tarradellas Barcelona-El Prat (LEBL). – Girona (LEGE). – Gran Canaria (GCLP). – Madrid/Adolfo Suárez Madrid-Barajas (LEMD). – Málaga/Costa del Sol (LEMG). – Palma de Mallorca (LEPA). – Santiago/Rosalía de Castro (LEST) – Tenerife Sur (GCTS). – Valencia (LEVC). – Vitoria (LEVT).
B	NOTAM no contemplados en las series A, D, E, F, G y R.	B	Rest of NOTAM not included in definition of A, D, E, F, G and R series.
D	NOTAM con los siguientes contenidos: – Avisos a la navegación. – Reservas de espacios aéreos. – Actividad de áreas prohibidas, restringidas y peligrosas.	D	NOTAM with the following contents: – Navigation warnings. – Airspace reservations. – Prohibited, restricted and dangerous areas activity.
E	NOTAM relativos a incidencias de radioayudas e instalaciones de radionavegación.	E	NOTAM concerning to nav-aid incidents and radionavigation facilities.
F	NOTAM relativos exclusivamente al aeropuerto de Gibraltar (LXGB).	F	NOTAM referring exclusively to Gibraltar airport (LXGB).
G	NOTAM relativos únicamente a los periodos de tiempo en los cuales están limitados los procedimientos de aproximación y de despegue basados en satélite y los relativos al servicio IRIS.	G	NOTAM concerning exclusively to the time spans in which satellite-based approach and departure procedures are limited and those related to the IRIS service.
P	Serie reservada para la publicación de NOTAM con el objetivo de evitar que se supere la numeración anual de 9999 en sus respectivas series.	P	Series reserved for the publication of NOTAM with the objective of preventing the annual numbering of 9999 from being exceeded in their respective series.
R	NOTAM referentes a actividad de aeronaves no tripuladas (RPAS) a baja cota.	R	NOTAM referring to unmanned aircraft (RPAS) activity at low altitude.

Cada serie tiene una numeración independiente y consecutiva que comienza cada 1º de enero con el número 0001.

Each series has an independent and consecutive numbering which starts every January 1st with number 0001.

#### TRIGGER NOTAM

Todos los cambios de importancia operacional publicados por AIRAC AMDT o SUP son anunciados adicionalmente mediante NOTAM. Este NOTAM, denominado "Trigger NOTAM", se difunde en la fecha de publicación de la AIRAC AMDT o SUP y contiene una breve descripción de los cambios, la fecha de efectividad de los mismos, así como la referencia a la AIRAC AMDT o SUP correspondiente. Los trigger NOTAM se incluyen en los Boletines de Información Previa al Vuelo (PIB) como recordatorio de la entrada en vigor de información de importancia operacional.

Un "Trigger" tiene validez desde la fecha de efectividad hasta 14 días después, tanto en el caso de cambios permanentes (AIRAC AMDT) como en el caso de cambios temporales (SUP).

#### Distribución predeterminada

Las Oficinas NOTAM Internacionales así como los aeródromos extranjeros originadores de información SNOWTAM, deberán emplear las siguientes direcciones predeterminadas AFTN, a fin de que sus NOTAM y SNOWTAM sean difundidos en territorio español:

#### TRIGGER NOTAM

All operational significant changes issued by AIRAC AMDT or SUP are additionally announced by NOTAM. This NOTAM, called "Trigger NOTAM", is disseminated on the publication date of the AIRAC AMDT or SUP and contains a brief description of the changes, their effective date and a reference to the appropriate AIRAC AMDT or SUP. Trigger NOTAM are included in the Pre-flight Information Bulletins (PIB), as a reminder of the coming into force of operational significant information.

A "Trigger" remains valid for 14 days after the effective date, regardless of whether it contains permanent changes (AIRAC AMDT) or temporary changes (SUP).

#### Collective Distribution

International NOTAM Offices as well as international aerodromes originators of SNOWTAM information, shall use the following collective AFTN addresses, in order for their NOTAM and SNOWTAM to be disseminated within Spanish territory:

→ En la siguiente tabla se establecen las fechas AIRAC de publicación y de entrada en vigor para el año 2024:

The following table illustrates the AIRAC publication and effective dates for the year 2024:

FECHA DE PUBLICACIÓN PUBLICATION DATE	FECHA DE EFECTIVIDAD EFFECTIVE DATE
14-DEC-23	25-JAN-24
11-JAN-24	22-FEB-24
08-FEB-24	21-MAR-24
07-MAR-24	18-APR-24
04-APR-24	16-MAY-24
02-MAY-24	13-JUN-24
30-MAY-24	11-JUL-24
27-JUN-24	08-AUG-24
25-JUL-24	05-SEP-24
22-AUG-24	03-OCT-24
19-SEP-24	31-OCT-24
17-OCT-24	28-NOV-24
14-NOV-24	26-DEC-24
12-DEC-24	23-JAN-25
09-JAN-25	20-FEB-25

## 5. SERVICIO DE INFORMACIÓN PREVIA AL VUELO EN LOS AERÓDROMOS/HELIPUERTOS

### 5.1 Oficinas de Información Aeronáutica (AIO)

En las AIO de aeródromos civiles, así como en las oficinas de preparación de vuelo de aeródromos/helipuertos militares, se suministra a los usuarios la información necesaria para la realización de un vuelo. En estas oficinas se encuentran a disposición de los usuarios los diferentes elementos de la Documentación Integrada, cartografía esencial y Boletines de Información Previa al Vuelo, proporcionándose también información verbal a requerimiento.

### 5.2 Boletines de Información Previa al Vuelo (PIB)

Los PIB se confeccionan en las oficinas de información aeronáutica de cada aeródromo y consisten en una lista de NOTAM en vigor, en lenguaje claro y abreviaturas OACI, cuya cobertura abarca zonas importantes de tránsito o rutas principales determinadas según las necesidades de los usuarios.

Los PIB también se complementan con información que, aún no siendo motivo de publicación por NOTAM, puede ser de utilidad a nivel local de aeródromo y de interés para el usuario.

La cobertura, tipos y presentación de los PIB dependen del grado de automatización y los medios disponibles en cada AIO.

Por lo general, los PIB se presentan en dos partes:

- AVISOS A LA NAVEGACIÓN: Incluye información sobre actividades en zonas restringidas o peligrosas, ejercicios militares, etc.
- GENERALIDADES: Incluye información sobre condiciones de servicio, cambios en los procedimientos, etc.

En todos los aeródromos de la red de Aena, pueden obtenerse Boletines de Información Previa al Vuelo de aeródromos tanto nacionales como internacionales, bien a través de terminales de usuario o bien a petición.

## 5. PRE-FLIGHT INFORMATION SERVICE AT AERODROMES/HELIPORTS

### 5.1 Aeronautical Information offices (AIO)

The necessary information for the flight is provided at the AIO of civil aerodromes, as well as at flight plan offices of military aerodromes/heliports. In these offices the different elements of the Integrated Package, relevant charts, and Pre-flight Information Bulletins are available to users. Personal verbal briefings may also be available on request.

### 5.2 Pre-flight Information Bulletins (PIB)

PIB are produced at the Aeronautical Information Office of each aerodrome and consist in a list of current NOTAM, in plain language and ICAO abbreviations, covering selected major traffic air routes or areas determined as per the requirements of users.

Additionally, PIB may also include information which is not to be promulgated by NOTAM, but useful at a local level and of interest to users.

The coverage, presentation and types of PIB depend on the degree of automation and means available at every AIO.

Generally, PIB are provided in two parts:

- NAVIGATION WARNINGS: Including information regarding activities in restricted or dangerous areas, military exercises, etc.
- GENERAL: Includes information regarding serviceability reports, changes in the procedures, etc.

At all the aerodromes in Aena's network, Pre-flight Information Bulletins of domestic and international aerodromes may be obtained either through self-briefing terminals or on request.

## 6. CONJUNTO DE DATOS DIGITALES

En la sección «Conjunto de datos» del AIP España se proporcionan conjuntos de datos digitales en formato AIXM5. Puede obtener más información sobre este formato en la página web [www.aixm.aero](http://www.aixm.aero).

Los datos del terreno se suministran en formato TIFF georreferenciado, también conocido como GeoTIFF (estándar OGC). Puede obtener más información sobre este formato en la página web [www.ogc.org/standards/geotiff](http://www.ogc.org/standards/geotiff).

Cada conjunto de datos dispone de un fichero de metadatos con información adicional sobre los datos.

Los cambios en los ficheros de conjuntos de datos se producen mediante enmiendas, y se anuncia en las páginas de portada de las mismas.

→ Los diferentes conjuntos de datos se irán completando de forma gradual y su actualización se anuncia en las páginas de portada de las enmiendas. En el apartado de Conjunto de Datos del AIP está disponible la "LISTA DE COMPROBACIÓN DE LOS CONJUNTOS DE DATOS" donde se puede consultar en todo momento los datos disponibles y el "USO Y LIMITACIONES DE LOS CONJUNTOS DE DATOS" donde se pueden consultar las limitaciones de estos.

Puede contactar con el SERVICIO DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA para resolver cualquier duda sobre estos conjuntos de datos.

### → 6.1 Datos electrónicos sobre el terreno y obstáculos

#### Área 1

Los datos del terreno del área 1 pueden obtenerse del modelo digital del terreno MDT02 proporcionado por el Instituto Geográfico Nacional a través del Centro de Descargas del Centro Nacional de Información Geográfica (CNIG): <https://centrodedescargas.cnig.es/CentroDescargas/>

Los datos de obstáculos del área 1 están disponibles en la sección ENR 5.4 de este mismo AIP y como conjunto completo de datos sobre obstáculos de ruta. Se publica un fichero que se denomina según la enmienda de publicación y contiene los obstáculos en el área 1 cuya altura sea de 100 m o superior sobre el terreno.

No todos los datos cumplen con los requisitos numéricos establecidos en el Anexo 15 de OACI. Los datos incluyen metadatos que permiten evaluar en cada caso concreto el grado de cumplimiento con los requisitos numéricos establecidos en el Anexo 15 de OACI. Estos metadatos deben ser usados para evaluar si los datos pueden ser usados en cada aplicación concreta.

#### Área 2

Los datos del terreno del área 2 pueden obtenerse del modelo digital del terreno MDT02 proporcionado por el Instituto Geográfico Nacional a través del Centro de Descargas del Centro Nacional de Información Geográfica (CNIG): <https://centrodedescargas.cnig.es/CentroDescargas/>

Los datos de obstáculos del área 2 están disponibles en cada sección AD 2.10 de cada aeródromo de este mismo AIP. En esta misma sección se indican las áreas utilizadas para la recopilación de datos.

Los datos incluyen metadatos que permiten evaluar el grado de cumplimiento con los requisitos numéricos establecidos en el Anexo 15 de OACI. Estos metadatos deben ser usados para evaluar si los datos pueden ser usados en cada aplicación concreta.

## 6. DIGITAL DATA SETS

In the "Data Sets" section of the AIP España, sets of digital data are provided in AIXM5 format. You can obtain further information about this format on the website [www.aixm.aero](http://www.aixm.aero).

The terrain data are provided in the georeferenced TIFF format, also known as GeoTIFF (OGC standard). You can obtain further information about this format on the website [www.ogc.org/standards/geotiff](http://www.ogc.org/standards/geotiff).

Each data sets includes a metadata file with additional information about the contents.

Changes to the data sets files are accomplished by amendments, and are announced on the home pages for the same.

The various data sets shall be gradually completed and their update announced on the front pages of the amendments. In the Data Sets section of the AIP, the "CHECK LIST FOR THE DATA SETS" is available where the available data may be consulted at any time and the "USE AND LIMITATIONS ON THE DATA SETS" where their limitations may be also consulted.

You can contact the AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE with any queries about these data sets.

### 6.1 Electronic terrain and obstacle data

#### Area 1

The terrain data for area 1 can be obtained from the digital terrain model MDT02 provided by the Instituto Geográfico Nacional through the Centro Nacional de Información Geográfica (CNIG) download center: <https://centrodedescargas.cnig.es/CentroDescargas/>

The obstacle data for area 1 are available in section ENR 5.4 of this same AIP and as a complete data sets about en-route obstacles. One file is published containing the obstacles in area 1 whose height is 100 m or more over the ground, and it is named according to the amendment of publication.

Not all the data comply with the numerical requirements set out in Annex 15 of ICAO. The data include metadata which allow the degree of compliance with the numerical requirements set out in Annex 15 of ICAO to be evaluated in each case. These metadata should be used in order to determine if the products are fit for their intended use.

#### Area 2

The terrain data for area 2 can be obtained from the digital terrain model MDT02 provided by the Instituto Geográfico Nacional through the Centro Nacional de Información Geográfica (CNIG) download center: <https://centrodedescargas.cnig.es/CentroDescargas/>

The obstacle data for area 2 are available in each section AD 2.10 for each aerodrome of this same AIP. The areas used for compiling the data are indicated in this same section.

The data include metadata which allow the degree of compliance with the numerical requirements set out in Annex 15 of ICAO to be evaluated. These metadata should be used in order to determine if the products are fit for their intended use.

### Área 3

No están disponibles todos los datos de terreno del área 3. Su disponibilidad será paulatina y se anunciará en las enmiendas al AIP. Durante el año 2018 se aprobaron en Aviación Civil las Directrices Técnicas para los Datos Electrónicos sobre el Terreno y Obstáculos, que permitirán la disponibilidad progresiva de datos sobre el terreno.

Los datos de obstáculos del área 3 están disponibles en cada sección AD 2.10 de cada aeródromo de este mismo AIP. En esta misma sección se indican las áreas utilizadas para la recopilación de datos.

Los datos incluyen metadatos que permiten evaluar el grado de cumplimiento con los requisitos numéricos establecidos en el Anexo 15 de OACI. Estos metadatos deben ser usados para evaluar si los datos pueden ser usados en cada aplicación concreta.

### Área 4

Los datos del terreno del área 4 están disponibles bajo petición al proveedor de servicio de información aeronáutica. Se dispone de metadatos limitados sobre estos conjuntos de datos, lo que en la mayoría de los casos dificulta la evaluación sobre su uso. Durante el año 2018 se aprobaron en Aviación Civil las Directrices Técnicas para los Datos Electrónicos sobre el Terreno y Obstáculos, que permitirán la disponibilidad progresiva de datos sobre el terreno con la calidad requerida.

Los datos de obstáculos del área 4 están disponibles en cada sección AD 2.10 de cada aeródromo de este mismo AIP. En esta misma sección se indican las áreas utilizadas para la recopilación de datos.

Los datos incluyen metadatos que permiten evaluar el grado de cumplimiento con los requisitos numéricos establecidos en el Anexo 15 de OACI. Estos metadatos deben ser usados para evaluar si los datos pueden ser usados en cada aplicación concreta.

#### Conjunto de datos de obstáculos de aeródromo

En la sección "Conjunto de datos" del AIP España se proporcionan conjuntos completos de datos sobre obstáculos de aeródromo/heliporto cubriendo las áreas 2, 3 y 4.

Se publica un fichero para cada aeródromo/heliporto que se denomina según su indicativo y la enmienda de publicación, contiene todos los obstáculos considerados en la casilla 10 de la ficha del aeródromo/heliporto. En cada sección AD 2.10 se indican las áreas utilizadas para la recopilación de datos.

Los datos de obstáculos incluyen metadatos que permiten evaluar el grado de cumplimiento con los requisitos numéricos establecidos en el Anexo 15 de OACI. Estos metadatos deben ser usados para evaluar si los datos pueden ser usados en cada aplicación concreta.

## 6.2 Conjunto de datos del AIP

Se publica distribuido en:

- Conjunto completo de datos sobre espacio aéreo: se publica un fichero que se denomina según la enmienda de publicación, contiene los espacios aéreos ATS y los espacios aéreos para actividades especiales, en concreto los siguientes tipos: ATZ, CTA, CTR, D, FIR, FIZ, FRA, P, R, RVSM, TMA, TRA, TSA, UIR.
- Conjunto completo de datos sobre ruta: se publica un fichero que se denomina según la enmienda de publicación, contiene las rutas, tramos de rutas, puntos de recorrido (tipo OACI) y radioayudas para la navegación.
- Conjuntos completos de datos sobre aeródromos/heliportos públicos: se publica un fichero para cada aeródromo o heliporto que se denomina según

### Area 3

Not all the terrain data for area 3 are available. These will be made available gradually and will be announced in the AIP amendments. During the year 2018, Technical Directives for Electronic Terrain and Obstacles Data were approved by Civil Aviation, which will allow the progressive availability of terrain data.

The obstacle data for area 3 are available in each section AD 2.10 for each aerodrome of this same AIP. The areas used for compiling the data are indicated in this same section.

The data include metadata which allow the degree of compliance with the numerical requirements set out in Annex 15 of ICAO to be evaluated. These metadata should be used in order to determine if the products are fit for their intended use.

### Area 4

The terrain data for area 4 are available on request from the Aeronautical Information Service provider. Only limited metadata for these data sets are available, which in most cases hinders evaluation of their use. During the year 2018, Technical Directives for Electronic Terrain and Obstacles Data were approved by Civil Aviation, which will allow the progressive availability of terrain data with the required quality.

The obstacle data for area 4 are available in each section AD 2.10 for each aerodrome of this same AIP. The areas used for compiling the data are indicated in this same section.

The data include metadata which allow the degree of compliance with the numerical requirements set out in Annex 15 of ICAO to be evaluated. These metadata should be used in order to determine if the products are fit for their intended use.

#### Aerodrome obstacle data sets

In the "Data Sets" section of the AIP España, complete data sets of aerodrome/heliport obstacles are provided, covering areas 2, 3 and 4.

One file is published containing all the obstacles considered in item 10 of the section for that aerodrome/heliport, and it is named according to the location indicator and the amendment of publication. In each section AD 2.10, the areas used for compiling the data are indicated.

The obstacle data include metadata which allow the degree of compliance with the numerical requirements set out in Annex 15 of ICAO to be evaluated. These metadata should be used to evaluate whether the data can be used in each specific application.

## 6.2 AIP Data Sets

This is distributed into the following publications:

- Complete airspace data sets: One file is published named according to the amendment of publication, containing the ATS airspaces and the airspaces for special activities, specifically the following types: ATZ, CTA, CTR, D, FIR, FIZ, FRA, P, R, RVSM, TMA, TRA, TSA, UIR.
- Complete en-route data sets: One file is published containing the routes, route segments, way-points (ICAO type) and air navigation radio aids, and it is named according to the amendment of publication.
- Complete public aerodrome/heliport data sets: One file is published for each aerodrome/heliport, named according to its location indicator and the amendment of publication,

su indicativo y la enmienda de publicación, contiene el aeródromo/heliuerto y las siguientes entidades cuando estén presentes:

- Pista/FATO
- Sentido de pista
- Umbral con distancias declaradas
- TLOF
- Área de protección de pista
- RVR
- Plataforma
- Calle de rodaje
- Punto de espera
- Punto de verificación
- Puesto de estacionamiento
- ABN/IBN
- Lugar crítico
- Zona inapropiada para movimientos de aeronave

– Conjunto completo de datos sobre aeródromos/helipuertos restringidos: se publica un fichero que se denomina según la enmienda de publicación, contiene los aeródromos/helipuertos restringidos.

– Conjunto completo de datos sobre aeródromos/helipuertos temporales: se publica un fichero que se denomina según la enmienda de publicación, que contiene los aeródromos/helipuertos temporales.

and containing the aerodrome/heliport and the following entities when they are present:

- Runway/FATO
- Runway direction
- Threshold with declared distances
- TLOF
- Runway protection area
- RVR
- Apron
- Taxiway
- Holding position
- Check point
- Stand
- ABN/IBN
- Hot spot
- Zone inappropriate for aircraft movements

– Complete restricted aerodrome/heliport data sets: One file is published containing the restricted aerodromes/heliports, and it is named according to the amendment of publication.

– Complete temporary aerodrome/heliport data sets: One file is published containing the temporary aerodromes/heliports, and it is named according to the amendment of publication.

## ZONAS RESTRINGIDAS // RESTRICTED AREAS

IDENTIFICACIÓN Y NOMBRE - Límites laterales IDENTIFICATION AND NAME - Lateral limits	Límite superior Upper limit Límite inferior Lower limit	Observaciones (Hora de actividad, tipo de restricción, naturaleza del riesgo, riesgo de interceptación). Remarks (Time of activity, type of restriction, nature of hazard, risk of interception).
<b>GER11 MELILLA</b> La totalidad del territorio de soberanía española alrededor del punto // All of Spain's sovereign territory around the point 351700N 0025500W.	<u>UNL</u> SFC	Prohibido el sobrevuelo // Overflying is prohibited. Permanente // Permanent. Autorizados los vuelos con destino/procedencia Melilla AD // Flights authorised with destination/departure from Melilla AD. Ministerio de defensa. Comandancia General de Melilla. E-mail: cot_comgemel@mde.es TEL +34-952 699 699.
→ <b>LER12 CEUTA</b> La totalidad del territorio de soberanía española alrededor del punto // All of Spain's sovereign territory around the point 355400N 0051900W.	<u>UNL</u> SFC	Prohibido el sobrevuelo // Overflying is prohibited. Permanente // Permanent. Autorizados los vuelos desde/hacia helipuerto de Ceuta (GECE) // Flights authorised from/to Ceuta heliport (GECE). Ministerio de defensa. Comandancia General de Ceuta. E-mail: comgeceusia@mde.es TEL +34-956 526 207.
<b>LER30 PARQUE NATURAL DEL DELTA DEL EBRO (Tarragona)</b> 405000N 0004200E; 404400N 0005600E; 403300N 0004200E; 403200N 0003700E; 404300N 0003400E; 405000N 0004200E.	<u>700 ft ALT</u> SFC	Zona ecológica. Protección y conservación de la avifauna // Ecological Area. Bird life protection and conservation. Permanente // Permanent.
<b>LER43 TORRIJOS (Toledo)</b> 395303N 0040953W; 395016N 0041729W; 395323N 0042726W; 395802N 0042733W; 400352N 0041856W; 395711N 0040613W; 395303N 0040953W.	<u>5000 ft ALT</u> SFC	Entrenamiento aviones militares // Military aircraft training. 0700-1400 EXC HOL. Otras actividades anunciadas por NOTAM // Other activities will be announced by NOTAM.
<b>LER57 LAGUNA FUENTE DE PIEDRA (Málaga)</b> 371243N 0044810W; 371242N 0044125W; 370158N 0044105W; 370151N 0044758W; 371243N 0044810W.	<u>6000 ft ALT</u> SFC	Zona ecológica. Protección y conservación de la avifauna // Ecological Area. Bird life protection and conservation. Permanente // Permanent.
<b>LER63 MURCIA (Academia General Aire)</b> 385100N 0012100W; 380700N 0005200W; 380700N 0002800W; 380300N 0002300W; desde ese punto, siguiendo la línea paralela a la costa a 12 NM, hasta // From this point, following the line parallel to the coast at 12 NM up to 365100N 0014000W; 365100N 0015000W; 370700N 0021000W; 370700N 0023200W; 372800N 0032100W; 381800N 0021600W; 385100N 0012100W.	<u>FL260 (1)</u> 2000 ft AGL/AMSL	Vuelos de escuela y paracaidismo. Antes de entrar en la zona establecer contacto radio con SAN JAVIER APP/TWR. // School and parachuting flights. Before entering the area, make radio contact with SAN JAVIER APP/TWR. (1) Límite superior ampliable por NOTAM hasta FL340 // Upper limit extendible by NOTAM up to FL340. Actividad // Activity: MON - FRI I: 0630-1630 (V: 0530-1530) EXC HOL, 15JUL / 01SEP, 22DEC / 08JAN, Semana Santa // Holy Week. Fuera de ese horario la reserva del área se comunica mediante el plan de utilización del

IDENTIFICACIÓN Y NOMBRE - Límites laterales IDENTIFICATION AND NAME - Lateral limits	Límite superior <u>Upper limit</u> Límite inferior <u>Lower limit</u>	Observaciones (Hora de actividad, tipo de restricción, naturaleza del riesgo, riesgo de interceptación). Remarks (Time of activity, type of restriction, nature of hazard, risk of interception).
		espacio aéreo y sus actualizaciones (AUP/UUP) // Outside these hours area reservation is notified by the airspace use plan and its updates (AUP/UUP). ACFT con plan de vuelo IFR con origen/destino MURCIA/San Javier AD y en contacto con TWR están autorizadas a entrar en la zona // ACFT with IFR flight plan with origin/destination MURCIA/San Javier AD and in contact with the TWR are authorised to enter the area. ACFT con plan de vuelo IFR con origen/destino MURCIA/Aeropuerto de la Región de Murcia AD y en contacto con SAN JAVIER APP están autorizadas a entrar en la zona // ACFT with IFR flight plan with origin/destination MURCIA/Aeropuerto de la Región de Murcia AD and in contact with SAN JAVIER APP are authorised to enter the area. Ministerio de Defensa. Base Aérea de San Javier. E-mail: poc_aga@ea.mde.es TEL: +34-968 189 363.
<b>LER63Z1</b> Mismos límites laterales que LER63 // Same lateral limits than LER63.	<u>FL265</u> 2000 ft AGL/AMSL	FBZ. Horarios de activación publicados en el AUP/UUP. // Activation schedules published in AUP/UUP. Uso exclusivo para la planificación del vuelo. // For flight planning purposes only.
<b>LER63Z2</b> Mismos límites laterales que LER63 // Same lateral limits than LER63.	<u>FL355</u> 2000 ft AGL/AMSL	FBZ. Horarios de activación publicados en el AUP/UUP. // Activation schedules published in AUP/UUP. Uso exclusivo para la planificación del vuelo. // For flight planning purposes only.
<b>LER71 SALAMANCA</b> *SECTOR A 420000N 0054000W; 411440N 0044000W; 403600N 0044000W; 412419N 0053834W; 410910N 0055630W; 402200N 0064630W; siguiendo la línea de la frontera hispano-portuguesa hasta // following the line of the Spanish-Portuguese border up to 413500N 0061200W; 420000N 0054000W excluyendo el área correspondiente al círculo de 3 Km de radio con centro en // excluding the area corresponding to the circle with a 3 Km radius centred on: 404000N 0043910W.	<u>FL100</u> 1000 ft AGL	* Vuelos de enseñanza BA SALAMANCA/Matacán // SALAMANCA/Matacán BA training flights.  * HR AD LESA MIL (Ver // See AD 2-LESA) * Antes de penetrar en la zona establecer contacto radio con SALAMANCA APP/TWR para recabar la oportuna autorización // Before penetrating the area, make radio contact with SALAMANCA APP/TWR to obtain the pertinent clearance.
*SECTOR B 412419N 0053834W; 403600N 0044000W; 402200N 0064630W; 410910N 0055630W; 412419N 0053834W.	<u>FL240</u> 1000 ft AGL	Ministerio de Defensa. Base Aérea de Matacán. E-mail: ctamatacan@ea.mde.es TEL: +34-923 129 611.
*SECTOR C 403600N 0044000W; 402000N 0044000W; 400730N 0051230W; 394110N 0061600W; 394110N 0070000W. siguiendo la línea de la frontera hispano-portuguesa hasta // following the line of the Spanish-Portuguese border up to 402200N 0064630W; 403600N 0044000W.	<u>FL240</u> 2000 ft AGL	



IDENTIFICACIÓN Y NOMBRE - Límites laterales IDENTIFICATION AND NAME - Lateral limits	Límite superior <u>Upper limit</u> Límite inferior <u>Lower limit</u>	Observaciones (Hora de actividad, tipo de restricción, naturaleza del riesgo, riesgo de interceptación). Remarks (Time of activity, type of restriction, nature of hazard, risk of interception).
<p><b>LED168 ALBORÁN ESTE</b> 355000N 0020700W; 355000N 0030300W; 363808N 0021825W; 363800N 0015449W; 355000N 0020700W.</p>	<p><u>FL150</u> 5000 ft ALT</p>	<p>Ejercicios aéreos // Air exercises. Área reservable H24. La reserva del área se comunica mediante el plan de utilización del espacio aéreo y sus actualizaciones (AUP/UUP). // H24 reservable area. Area reservation is notified by the airspace use plan and its updates (AUP/UUP). Otra actividad anunciada por NOTAM // Other activities announced by NOTAM. Ministerio de Defensa. Centro de Operaciones Aéreas. E-mail: esp_aoc_aerial_works@mde.es TEL: +34-915 387 650/+34-915 387 652.</p>
<p><b>LED169 ALBORÁN SUPERIOR</b> 355000N 0045400W; 361224N 0043816W; 363811N 0040344W; 363800N 0015449W; 355000N 0020700W; 355000N 0045400W.</p>	<p><u>UNL</u> FL150</p>	<p>Área expresamente designada para vuelos supersónicos de aeronaves militares BTN FL200 - UNL, únicamente al sur del paralelo 3622N y al este del meridiano 00400W // Area designed expressly for supersonic flights by military aircraft BTN FL200 - UNL, only south of parallel 3622N and east of meridian 00400W. Ejercicios aéreos y de reabastecimiento en vuelo // Air and in-flight refuelling exercises. Área reservable H24. La reserva del área se comunica mediante el plan de utilización del espacio aéreo y sus actualizaciones (AUP/UUP) // H24 reservable area. Area reservation is notified by the airspace use plan and its updates (AUP/UUP). Otra actividad anunciada por NOTAM // Other activities announced by NOTAM. Ministerio de Defensa. Centro de Operaciones Aéreas. E-mail: esp_aoc_aerial_works@mde.es TEL: +34-915 387 650/+34-915 387 652.</p>
<p><b>LED171 SIERRA CALDERONA (CASTELLÓN, TERUEL, VALENCIA)</b></p> <p>→ SECTOR A 394327N 0002845W; siguiendo un arco de 6 NM de radio, centrado en 393728N 0002821W hasta // following an arc of 6 NM radius centred on 393728N 0002821W up to 394141N 0002250W; 394036N 0001932W; 394611N 0001528W; siguiendo un arco de 20 NM de radio, centrado en 392922N 0002854W hasta // following an arc of 20 NM radius centred on 392922N 0002854W up to 394837N 0002301W; 394327N 0002845W.</p> <p>SECTOR B 394327N 0002845W; 394603N 0004246W; 394033N 0004701W; 394327N 0002845W.</p> <p>→ SECTOR C 394837N 0002301W; siguiendo un arco de 20 NM de radio, centrado en 392922N 0002854W hasta // following an arc of 20 NM radius centred on 392922N 0002854W up to 394611N 0001528W; 395321N 0000504W; 395747N 0001550W; 395323N 0001527W; 394921N 0001354W; 394837N 0002301W.</p>	<p><u>2000 ft AMSL</u> SFC</p> <p><u>2500 ft AMSL</u> SFC</p> <p><u>3000 ft AMSL</u> SFC</p>	<p>Todos los sectores // all sectors: • Entrenamiento de aeronaves militares // military aircraft training. Otras actividades anunciadas por NOTAM // other activities will be announced by NOTAM. • Para información de tráfico contactar con // for traffic information contact with: BÉTERA TWR 126.750 MHz. • MON-FRI: V: 06:00-13:00; I: 07:00-14:00. Otros horarios anunciados por NOTAM // other schedules announced by NOTAM.</p> <p>Ministerio de defensa. Batallón de Helicópteros de Emergencias II. Email: bheleme_rpas@mde.es TEL +34-961 699 264/+34-616 228 741.</p>

IDENTIFICACIÓN Y NOMBRE - Límites laterales IDENTIFICATION AND NAME - Lateral limits	Límite superior <u>Upper limit</u> Límite inferior Lower limit	Observaciones (Hora de actividad, tipo de restricción, naturaleza del riesgo, riesgo de interceptación). Remarks (Time of activity, type of restriction, nature of hazard, risk of interception).
<p>SECTOR D                      394327N 0002845W; 394603N 0004246W;                      394033N 0004701W; 393716N 0005435W;                      394552N 0010224W; 395328N 0005354W;                      395436N 0004222W; 395104N 0002132W;                      395323N 0001527W; 394921N 0001354W;                      394837N 0002301W; 394327N 0002845W.</p> <p>SECTOR E                      395747N 0001550W; 395859N 0004443W;                      395608N 0004421W; 395436N 0004222W;                      395104N 0002132W; 395323N 0001527W;                      395747N 0001550W.</p> <p>SECTOR F                      395859N 0004443W; 395328N 0005354W;                      395436N 0004222W; 395608N 0004421W;                      395859N 0004443W.</p>	<p><u>4000 ft AMSL</u> SFC</p> <p><u>4500 ft AMSL</u> SFC</p> <p><u>6000 ft AMSL</u> SFC</p>	

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

GCLP - GRAN CANARIA

## 2. DATOS GEOGRÁFICOS Y DE ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO

## AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA

ARP: 275555N 0152312W. Ver AD 2-GCLP ADC.

Distancia y dirección desde la ciudad: 19 km S.

Elevación: 24 m / 77 ft.

Ondulación geoid: 43.90 m ± 0.10 m. (1)

Temperatura de referencia: 28°C.

Temperatura baja media: 18°C.

Declinación magnética: 4° W (2020).

Cambio anual: 9.6' E.

Administración AD: CIV: Aena.

MIL: Ejército del Aire y del Espacio.

Dirección: CIV: Aeropuerto de Gran Canaria, 35230 Las Palmas.

MIL: Base Aérea de Gando. 35230 - Telde (Las Palmas).

TEL: CIV: +34-928 579 000.

FAX: CIV: +34-928 579 117.

MIL: +34-928 328 300.

MIL: +34-928 328 296.

AFTN: GCLP

E-mail: Información general: lpainfo@aena.es

Consultas específicas aeronáuticas: lpaopestructura@aena.es y

lpaopsita@aena.es.

Tránsito autorizado: IFR/VFR. (2)

Observaciones: SITA: LPAAPYF.

(1) Para todos los puntos del AD.

(2) Debido a razones de capacidad de tráfico los vuelos VFR con origen o destino GCLP podrán no ser autorizados en horas de alta demanda de tráfico IFR.

Las operaciones VFR con destino/salida el Aeropuerto de Gran Canaria se deberán coordinar consultando con al menos dos días de antelación la programación prevista de vuelos a través de la dirección LPAopprog@aena.es y se informará de las ventanas previstas de operación por e-mail a las direcciones: gclp\_atssup@enaire.es, lpaopestrucutra@aena.es y lpaopcpo@aena.es con una antelación superior a 24 HR, para que se analice la viabilidad de las operaciones, que no podrán coordinarse (slot previo al plan de vuelo) sin la confirmación por parte del aeropuerto.

Excepto: vuelos hospital, SAR, emergencias y de Estado.

ARP: 275555N 0152312W. See AD 2-GCLP ADC.

Distance and direction from the city: 19 km S.

Elevation: 24 m / 77 ft.

Geoid undulation: 43.90 m ± 0.10 m. (1)

Reference temperature: 28°C.

Low average temperature: 18°C.

Magnetic variation: 4° W (2020).

Annual change: 9.6' E.

AD administration: CIV: Aena.

MIL: Ejército del Aire y del Espacio.

Address: CIV: Aeropuerto de Gran Canaria, 35230 Las Palmas.

MIL: Base Aérea de Gando. 35230 - Telde (Las Palmas).

TEL: CIV: +34-928 579 000.

FAX: CIV: +34-928 579 117.

MIL: +34-928 328 300.

MIL: +34-928 328 296.

AFTN: GCLP

E-mail: General information: lpainfo@aena.es

Specific aeronautical queries: lpaopestructura@aena.es and

lpaopsita@aena.es

Approved traffic: IFR/VFR. (2)

Remarks: SITA: LPAAPYF.

(1) For all AD points.

(2) For reasons of traffic capacity, VFR flights originating from or with destination in GCLP may not be granted authorisation during hours of high IFR traffic demand.

VFR operations with arrival at/departure from Gran Canaria Airport must be coordinated by consulting the flight schedule at least two days in advance via the e-mail address LPAopprog@aena.es, and information regarding planned operational windows shall be communicated by e-mail at the following addresses: gclp\_atssup@enaire.es, lpaopestrucutra@aena.es and lpaopcpo@aena.es more than 24 HR in advance, so that the feasibility of the operations may be analysed, which may not be coordinated (slot prior to flight plan) without confirmation from the airport.

Except: hospital, SAR, emergency and State flights.

## 3. HORARIO DE OPERACIÓN

## OPERATIONAL HOURS

Aeropuerto: H24. (1)

Aduanas e Inmigración: H24.

Servicios médicos y de sanidad: Ver GEN 1.4.

AIS/ARO: H24.

OPV: H24.

Información MET: H24.

ATS: H24.

Abastecimiento de combustible: H24.

Asistencia en tierra: H24.

Seguridad: H24.

Deshielo: No.

Observaciones: (1) Ver casilla 20 "Reglamentación Local".

Airport: H24. (1)

Customs and Immigration: H24.

Health and Sanitation: See GEN 1.4.

AIS/ARO: H24.

OPV: H24.

MET briefing: H24.

ATS: H24.

Fuelling: H24.

Handling: H24.

Security: H24.

De-icing: No.

Remarks: (1) See Item 20 "Local Regulations".

## 4. SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO

## HANDLING SERVICES AND FACILITIES

Instalaciones para el manejo de carga: MIL: Hasta 8000 kg.

Tipos de combustible: CIV: JET A-1, AVGAS.

MIL: F-34.

Tipos de lubricante: No.

Capacidad de reabastecimiento:

CIV: Terminales Canarias: 1 cisterna 18000 L; 14 L/s.  
1 cisterna 45000 L; 50 L/s.  
4 dispensers 3000 L; 50 L/s.  
4 dispensers 2725 L; 45 L/s.

CMD: 9 dispensers 3488 L/min.

1 cisterna 10000 L.  
1 cisterna 18000 L; 1320 L/min.  
1 cisterna 35000 L; 2611 L/min.  
1 cisterna 44000 L; 2043 L/min.  
1 cisterna 60000 L; 3263 L/min.

MIL: 6 cisternas 20000 L; 15 L/s.

1 cisterna 40000 L; 15 L/s.  
1 cisterna 35000 L; 15 L/s.

Instalaciones para el deshielo: No.

Cargo facilities: MIL: Up to 8000 kg.

Fuel types: CIV: JET A-1, AVGAS.

MIL: F-34.

Oil types: No.

Refuelling capacity:

CIV: Terminales Canarias: 1 truck 18000 L; 14 L/s.  
1 truck 45000 L; 50 L/s.  
4 hydrant servicers 3000 L; 50 L/s.  
4 hydrant servicers 2725 L; 45 L/s.

CMD: 9 hydrant servicers 3488 L/min.

1 truck 10000 L.  
1 truck 18000 L; 1320 L/min.  
1 truck 35000 L; 2611 L/min.  
1 truck 44000 L; 2043 L/min.  
1 truck 60000 L; 3263 L/min.

MIL: 6 trucks 20000 L; 15 L/s.

1 truck 40000 L; 15 L/s.  
1 truck 35000 L; 15 L/s.

De-icing facilities: No.

**Espacio disponible en hangar:** No.

**Instalaciones para reparaciones:** No.

**Observaciones:** MIL: GPU: Unidad de CA (hasta 100 KVA) y CC (hasta 2500 A).

Los agentes de rampa están autorizados a realizar servicios de handling tanto de Aviación General como Comercial.

Agentes de rampa:

- GROUNDFORCE

TEL.: +34-928 579 164

Móvil: +34-662 310 241

E-mail: lpajturnos@groundforce.aero

SITA: LPAGFXH

- MENZIES AVIATION

TEL.: +34-928 578 748

Móvil: +34-620 816 761

+34-608 722 681

+34-680 291 114

E-mail: ops.lpa@menziesaviation.com

ramp.lpa@menziesaviation.com

SITA: LPAMA7X

Aviación General:

- BROK-AIR FBO

Móvil: +34-616 810 849

+34-616 679 011

E-mail: ops@brok-air.com

gclp@brok-air.com

- CANAVIA HANDLING

TEL.: +34-928 939 369

Móvil: +34-646 079 881

E-mail: handling@canavia.es

- UNITED AVIATION SERVICES, S.L.

TEL.: +34-913 936 775 (OCC)

Móvil: +34-610 782 243 (H24)

E-mail: ops.lpa@unitedaviation.es

- MELÉNDEZ, S.L.

TEL.: +34-928 579 495

FAX: +34-928 579 570

Móvil: +34-638 783 802

E-mail: lpaops@gmelendez.com

SITA: HDQGMXH

- SWIFTAIR

TEL.: +34-928 579 759

FAX: +34-928 579 760

Móvil: +34-639 244 849

+34-646 512 966

E-mail: lpa.notificacion@swiftair.com

Combustible:

- CMD AEROPUERTOS CANARIOS, S.L.

TEL.: +34-928 574 270

FAX: +34-928 574 316

Móvil: +34-619 891 611

E-mail: lpa@cepsa.com

- TERMINALES CANARIOS, S.L.

TEL.: +34-928 574 326

+34-928 574 864

FAX: +34-928 574 858

Móvil: +34-699 272 879

E-mail: Supervisor.agc@tcanarios.com

Agentes handling de mantenimiento de aeronaves:

- BINTER TECHNIC

Centro de Mantenimiento aprobado EASA

Organización de Instrucción aprobada EASA

FAX: +34-928 579 605

Móvil: +34-636 821 688

+34-629 679 306

E-mail: mcc@isaerotec.com

- BROKAIR TECHNICS

Line Maintenance EASA part 145

Móvil MOC (Centro Operaciones Mantenimiento):

+34-630 006 307

E-mail: moc@brok-air.com

- HLA - HISPANO-LUSITANA AVIACIÓN, S.L.

Mantenimiento EASA Parte 145

TEL/FAX: +34-928 574 476

Móvil: +34-645 936 230

+34-655 505 348

E-mail: hla.laspalmas@h-la.es

- SERVICIOS AEROTÉCNICOS INSULARES S.L. (SATI)

Centro de Mantenimiento EASA ES.145.216

TEL.: +34-928 305 105

Móvil: +34-638 608 041

+34-639 903 954

E-mail: oficinatecnica@satiaero.com

**Hangar space:** No.

**Repair facilities:** No.

**Remarks:** MIL: GPU: Unit of AC (up to 100 KVA) and DC (up to 2500 A).

Ramp agents are authorized to perform handling service to both commercial as well as general aviation.

Ramp agents:

- GROUNDFORCE

TEL.: +34-928 579 164

Mobile phone: +34-662 310 241

E-mail: lpajturnos@groundforce.aero

SITA: LPAGFXH

- MENZIES AVIATION

TEL.: +34-928 578 748

Mobile phone: +34-620 816 761

+34-608 722 681

+34-680 291 114

E-mail: ops.lpa@menziesaviation.com

ramp.lpa@menziesaviation.com

SITA: LPAMA7X

General Aviation:

- BROK-AIR FBO

Mobile phone: +34-616 810 849

+34-616 679 011

E-mail: ops@brok-air.com

gclp@brok-air.com

- CANAVIA HANDLING

TEL.: +34-928 939 369

Mobile phone: +34-646 079 881

E-mail: handling@canavia.es

- UNITED AVIATION SERVICES, S.L.

TEL.: +34-913 936 775 (OCC)

Mobile phone: +34-610 782 243 (H24)

E-mail: ops.lpa@unitedaviation.es

- MELÉNDEZ, S.L.

TEL.: +34-928 579 495

FAX: +34-928 579 570

Mobile phone: +34-638 783 802

E-mail: lpaops@gmelendez.com

SITA: HDQGMXH

- SWIFTAIR

TEL.: +34-928 579 759

FAX: +34-928 579 760

Mobile phone: +34-639 244 849

+34-646 512 966

E-mail: lpa.notificacion@swiftair.com

Fuelling:

- CMD AEROPUERTOS CANARIOS, S.L.

TEL.: +34-928 574 270

FAX: +34-928 574 316

Mobile phone: +34-619 891 611

E-mail: lpa@cepsa.com

- TERMINALES CANARIOS, S.L.

TEL.: +34-928 574 326

+34-928 574 864

FAX: +34-928 574 858

Mobile phone: +34-699 272 879

E-mail: Supervisor.agc@tcanarios.com

Handling agents for aircraft maintenance:

- BINTER TECHNIC

EASA approved Maintenance Center

EASA approved Instruction Organization

FAX: +34-928 579 605

Mobile phone: +34-636 821 688

+34-629 679 306

E-mail: mcc@isaerotec.com

- BROKAIR TECHNICS

Line Maintenance EASA part 145

MOC (Maintenance Operations Centre) mobile phone:

+34-630 006 307

E-mail: moc@brok-air.com

- HLA - HISPANO-LUSITANA AVIACIÓN, S.L.

Maintenance EASA Part 145

TEL/FAX: +34-928 574 476

Mobile phone: +34-645 936 230

+34-655 505 348

E-mail: hla.laspalmas@h-la.es

- SERVICIOS AEROTÉCNICOS INSULARES S.L. (SATI)

EASA Maintenance Centre ES.145.216

TEL.: +34-928 305 105

Mobile phone: +34-638 608 041

+34-639 903 954

E-mail: oficinatecnica@satiaero.com

**5. INSTALACIONES PARA LOS PASAJEROS****PASSENGER FACILITIES**

**Hoteles:** No.  
**Restaurante:** Si.  
**Transporte:** CIV: Autobuses, taxis, coches de alquiler.  
MIL: No.  
**Instalaciones médicas:** Primeros auxilios H24, 1 ambulancia de 06:00 a 22:00 LT.  
**Banco/Oficina Postal:** Cajeros automáticos/No.  
**Información turística:** Si.  
**Observaciones:** Ninguna.

**Hotels:** No.  
**Restaurant:** Yes.  
**Transportation:** CIV: Buses, taxis, hire cars.  
MIL: No.  
**Medical facilities:** First aid H24, 1 ambulance from 06:00 to 22:00 LT.  
**Bank/Post Office:** Banking machines/No.  
**Tourist information:** Yes.  
**Remarks:** None.

**6. SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS****RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES**

**Categoría de incendios:** CIV: 9.  
MIL: 7.  
**Equipo de salvamento:** De acuerdo a la categoría de incendios publicada.  
**Retirada de aeronaves inutilizadas:**  
CIV: Barras de arrastre, push-back convencional, vehículo de remolque sin barra, gatos hidráulicos, compresores, por parte de los agentes Handling.  
El aeropuerto dispone de equipos específicos para el alzamiento y remolque de ACFT a disposición del propietario registrado o explotador de la ACFT afectada:  
- Sistema de remolque de emergencia de aeronaves con capacidad limitada a 40 TM (20 TM en cada línea de remolque).  
- Sistema de remolque de emergencia de aeronaves con capacidad limitada a 110 TM (55 TM en cada línea de remolque).  
- Cojines neumáticos de recuperación para aeronaves categorías I, II y III.  
- Remolque para traslado de aeronaves inhabilitadas por colapso de tren de morro con capacidad de 12 TM.  
- Remolque para traslado de aeronaves inhabilitadas por colapso de tren de morro con capacidad de 55 TM.  
- Sistema de eslingas de elevación de fuselajes para aeronaves categoría III (anchura de fuselaje de entre 3700 mm y 6550 mm, capacidad máxima de elevación 33 TM).  
- Plataforma de recuperación para tren delantero y principal de rodadura inutilizado, hasta 10 TM.  
- Plataforma de recuperación para tren delantero y principal de rodadura inutilizado, hasta 30 TM.  
- Barra de remolcado para plataforma de recuperación hasta 10 TM.  
- Barra de remolcado para plataforma de recuperación hasta 30 TM.  
- Placas para el refuerzo de tierra blanda con una capacidad de 120 TM el m<sup>2</sup>.  
- Grúa hasta 300 TM externa al AD.  
- Gato elevador hidráulico de mantenimiento de capacidad de 90 TM disponible en el aeropuerto.  
MIL: Autogrúa RSL-45900/A, capacidad de izado de hasta 30 TM (CRASH RECOVERY).

**Observaciones:** Datos de contacto local para operación de traslado de aeronaves inutilizadas:  
Oficina CECOA (Centro de Coordinación del aeropuerto):  
TEL.: +34-928 579 093 / 97 / 98  
FAX: +34-928 579 313  
E-mail: lpaopsita@aena.es

**Fire category:** CIV: 9.  
MIL: 7.  
**Rescue equipment:** In accordance with the fire category published.  
**Removal of disabled aircraft:**  
CIV: Towing bars, conventional push-back, towing vehicle without bar, hydraulic jacks and compressors, for use by handling agents.  
The airport has specific equipment for lifting and towing ACFT available for the registered owner or operator of the ACFT affected:  
- Emergency towing system for aircraft limited to 40 TM (20 TM for each towing line).  
- Emergency towing system for aircraft limited to 110 TM (55 TM for each towing line).  
- Pneumatic lifting bags for category I, II and III aircraft.  
- Dollies for moving aircraft disabled by folded nose landing gear, with capacity of 12 TM.  
- Dollies for moving aircraft disabled by folded nose landing gear, with capacity of 55 TM.  
- Sling lifting system for fuselage of category III aircraft (fuselage body width between 3700 mm and 6550 mm, maximum hoisting capacity 33 TM).  
- Recovering flatbed truck for ACFT with disabled front and main taxiing gear up to 10 TM.  
- Recovering flatbed truck for ACFT with disabled front and main taxiing gear up to 30 TM.  
- Towing bar for recovering flatbed truck up to 10 TM.  
- Towing bar for recovering flatbed truck up to 30 TM.  
- Soft ground reinforcement mats with a capacity of 120 TM per m<sup>2</sup>.  
- Crane up to 300 TM external to the AD.  
- Hydraulic maintenance crane with capacity 90 TM available at the airport.  
MIL: Truck-mounted crane RSL-45900/A with a maximum lifting capacity of 30 TM (CRASH RECOVERY).

**Remarks:** Local contact details for disabled aircraft removal operation:

Office CECOA (Airport coordination centre):  
TEL.: +34-928 579 093 / 97 / 98  
FAX: +34-928 579 313  
E-mail: lpaopsita@aena.es

**7. EVALUACIÓN Y NOTIFICACIÓN DEL ESTADO DE LA SUPERFICIE DE LA PISTA Y PLAN PARA LA NIEVE****RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN**

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

**Types of clearing equipment:** Not applicable.  
**Clearance priorities:** Not applicable.  
**Use of material for movement area surface treatment:** Not applicable.  
**Specially prepared winter runways:** Not applicable.  
**Remarks:** Runway surface condition assessment and reporting in accordance with the Global Reporting Format (GRF) methodology described in AD 1.2.2.  
Aerodrome in service during all seasons of the year.

**8. DETALLES DEL ÁREA DE MOVIMIENTO****MOVEMENT AREA DETAILS**

**Plataforma:** Superficie:  
CIV: Hormigón hidráulico.  
MIL: Hormigón hidráulico.  
**Resistencia:**  
CIV: Sur: PCN 112/R/C/W/T.  
PCN 71/R/C/W/T.  
Ampliación Sur: PCN 86/R/B/W/T.  
Norte: PCN 78/R/A/W/T.  
Ampliación Norte: PCN 97/R/B/W/T.

**Apron:** Superficie:  
CIV: Hidraulic concrete.  
MIL: Hidraulic concrete.  
**Strength:**  
CIV: South: PCN 112/R/C/W/T.  
PCN 71/R/C/W/T.  
South extension: PCN 86/R/B/W/T.  
North: PCN 78/R/A/W/T.  
North extension: PCN 97/R/B/W/T.

MIL: PCN 85/R/C/W/T.  
 PCN 38/R/C/W/T.  
 PCN 28/R/C/W/T.  
 PCN 110/R/B/W/T.

**Calles de rodaje:** Anchura: 23 m.

**Superficie:** Hormigón asfáltico, excepto TWY R6, R7, R8, R9L, R9R, S1 y R18 Hormigón hidráulico.

**Resistencia:**

CIV: R1, Z3-Z7: PCN 88/F/C/W/T.  
 R2-R4: PCN 94/F/A/W/T.  
 R6, R7: PCN 78/R/A/W/T.  
 R9L: PCN 38/R/C/W/T.  
 R10: PCN 86/R/B/W/T.  
 R11: PCN 71/R/C/W/T.  
 R12: PCN 66/R/A/W/T.  
 R13/03R: PCN 40/F/B/W/T.  
 S1: PCN 70/F/A/W/T.  
 S2: PCN 86/F/A/W/T, PCN 44/F/A/W/T.  
 S3: PCN 86/F/A/W/T.  
 S5: PCN 44/F/A/W/T.  
 S6, S7, R8, R9R: PCN 141/F/A/W/T.  
 S8: PCN 29/F/A/W/T.  
 Z1: PCN 48/F/C/W/T.  
 Z2: PCN 66/F/C/W/T.

MIL: K: PCN 40/F/A/W/T.  
 R13/R14: PCN 29/F/A/W/T.  
 R15: PCN 28/R/C/W/T.  
 R17: PCN 110/R/B/W/T, PCN 85/R/C/W/T.  
 R18: PCN 24/R/C/W/T.  
 Z8: PCN 60/F/A/W/T.

**Posiciones de comprobación:** Altimetro: Plataforma: ELEV 24 m/79 ft  
 EXC PRKG L11, L12: 28 m/91 ft.

VOR. No.

INS: Ver AD 2-GCLP PDC.

**Observaciones:** Ninguna.

MIL: PCN 85/R/C/W/T.  
 PCN 38/R/C/W/T.  
 PCN 28/R/C/W/T.  
 PCN 110/R/B/W/T.

**Taxiways:** Width: 23 m.

**Surface:** Asphaltic concrete, except TWY R6, R7, R8, R9L, R9R, S1 and R18 Hydraulic concrete.

**Strength:**

CIV: R1, Z3-Z7: PCN 88/F/C/W/T.  
 R2-R4: PCN 94/F/A/W/T.  
 R6, R7: PCN 78/R/A/W/T.  
 R9L: PCN 38/R/C/W/T.  
 R10: PCN 86/R/B/W/T.  
 R11: PCN 71/R/C/W/T.  
 R12: PCN 66/R/A/W/T.  
 R13/03R: PCN 40/F/B/W/T.  
 S1: PCN 70/F/A/W/T.  
 S2: PCN 86/F/A/W/T, PCN 44/F/A/W/T.  
 S3: PCN 86/F/A/W/T.  
 S5: PCN 44/F/A/W/T.  
 S6, S7, R8, R9R: PCN 141/F/A/W/T.  
 S8: PCN 29/F/A/W/T.  
 Z1: PCN 48/F/C/W/T.  
 Z2: PCN 66/F/C/W/T.

MIL: K: PCN 40/F/A/W/T.  
 R13/R14: PCN 29/F/A/W/T.  
 R15: PCN 28/R/C/W/T.  
 R17: PCN 110/R/B/W/T, PCN 85/R/C/W/T.  
 R18: PCN 24/R/C/W/T.  
 Z8: PCN 60/F/A/W/T.

**Check locations:** Altimeter: Apron: ELEV 24 m/79 ft  
 EXC PRKG L11, L12: 28 m/91 ft.

VOR: No.

INS: See AD 2-GCLP PDC.

**Remarks:** None.

**9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUÍA DE RODAJE**

**TAXIING GUIDANCE SYSTEM AND MARKINGS**

**Sistema de guía de rodaje:** Indicadores de posición LGTD, letreros NO ENTRY, letreros de instrucciones obligatorias e información LGTD, puntos de espera de la pista, barras de parada, barras de no intrusión, sistema visual de guía para el atraque (1), indicador de dispositivo de frenado, luces de protección de pista y puestos de estacionamiento.

**Taxiing guidance system:** LGTD position indicators, NO ENTRY boards, LGTD mandatory instructions and information signs, runway holding positions, stop bars, no intrusion bars, visual guidance docking system (1), runway guard lights and stands.

**Señalización de RWY:** Área anterior al umbral, designadores, eje, umbral, zona de toma de contacto, faja lateral y punto de visada.

**RWY markings:** Pre-threshold area, designators, centre line, threshold, touchdown zone, side stripe and aiming point.

**Señalización de TWY:** Eje, faja lateral.

**TWY markings:** Centre line, side stripe.

**Observaciones:**

**Remarks:**

Sistemas con iluminación LED:

Luces de puntos de espera de vehículos en: sur de TWY Z7, norte de TWY Z6, norte y sur de TWY Z8.

LED lighting systems:

Lights at vehicle holding position at: south of TWY Z7, north of TWY Z6, north and south of TWY Z8.

Luces de protección de pista en: ambos lados de las TWY R9L, R9R, S7 hacia RWY 21L, S7 hacia RWY 21R, R18, GATE K, S6, S5, Z1, Z2, R1, Z7, Z6 hacia RWY 03R y Z6 hacia RWY 03L y solo en lado norte de TWY R13.

Runway guard lights at: both sides of TWY R9L, R9R, S7 towards RWY 21L, S7 towards RWY 21R, R18, GATE K, S6, S5, Z1, Z2, R1, Z7, Z6 towards RWY 03R and Z6 towards RWY 03L and only on the north side of TWY R13.

Barras de parada de TWY: K, R1, R13, R18, R9L, R9R, S7, Z1, Z2, Z6 RWY 03L, Z6 RWY 03R, TWY Z7.

TWY stop bars: K, R1, R13, R18, R9L, R9R, S7, Z1, Z2, Z6 RWY 03L, Z6 RWY 03R, TWY Z7.

Barras contra intrusión de TWY: S1N, S1S, S2, S3, S8, Z3, Z5.

TWY anti-intrusion bars: S1N, S1S, S2, S3, S8, Z3, Z5.

(1) Ver AD 2-GCLP PDC.

(1) See AD 2-GCLP PDC.

**10. OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO**

**AERODROME OBSTACLES**

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

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

Ver Ítem 10 y apartado Conjunto de Datos.

See Item 10 and Data Sets section.

**Observaciones:** Balizas de obstáculo tipo LED en: Montañas de Arinaga, Ámbar, Gando y Montaña Vista Alegre Oeste THR 03R, Vallado Perimetral Sur, mangas de viento y Torres de Iluminación de Plataforma.

**Remarks:** LED obstacle marker at: Mountains of Arinaga, Ámbar, Gando and Mountains of Vista Alegre Oeste THR 03R, South perimeter fencing, windsocks and apron lighting tower.

**11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO**

**METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED**

**Oficina MET:** CIV: EMAe Gran Canaria.

MIL: OMD de la Base Aérea de Gando.

**MET office:** CIV: EMAe Gran Canaria.

MIL: OMD of Gando Air Base.

**HR:** CIV: H24.

MIL: 7.5 HR (0730-1500 LT).

**HR:** CIV: H24.

MIL: 7.5 HR (0730-1500 LT).

**METAR:** Semihorario.

**METAR:** Half-hourly.

**TAF:** 24 HR.

**TAF:** 24 HR.

**TREND:** Sí.

**TREND:** Yes.

**Información:** Autoservicio meteorológico aeronáutico. En persona y telefónica.

**Briefing:** Aeronautical meteorological self-service: In person and by telephone.

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

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

- 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. MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

Evitar colisiones con otras aeronaves y obstáculos es responsabilidad de:

- Los pilotos en el rodaje en plataforma y en las zonas no visibles desde TWR.
- Las compañías de asistencia en tierra, durante la maniobra de retroceso y/o salida del puesto de estacionamiento.

← A.- Todos los movimientos en superficie de aeronaves, aeronaves remolcadas, personas y vehículos en el área de maniobras están sujetos a autorización previa de ATC.

B.- GMC 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 o pistas en uso.
- Expedir autorizaciones e instrucciones para el retroceso remolcado y rodaje de aeronaves.

C.- Uso de barras de parada:

El aeropuerto de Gran Canaria dispone de barras de parada en las calles de acceso a pista Z1, Z2, R1, Z6 (sentido hacia RWY 03L y hacia RWY 03R), Z7; R13; R9L; R9R; R18, así como en S7 en sentido RWY 03L/21R hacia RWY 03R/21L, de apagado manual y encendido automático.

El uso de barras de parada va asociado a:

- Cruce y ocupación de pista: en el caso de cierres de pista por revisión, similar u obras.
- Como resultado del deterioro de las condiciones meteorológicas y, en cualquier caso, en la Fase I (Aviso) del PPOAM (ver casilla 22).

### 2.1 Maniobras de retroceso y rodaje

A.- Las aeronaves deberán estar listas para rodaje dentro de los 5 minutos siguientes a la hora aprobada de puesta en marcha (con o sin retroceso). En el caso de compañías operando aeronaves que requieren mayor tiempo, deben informar previamente a ATC.

B.- En todos los puestos de estacionamiento con salida autónoma, la maniobra de salida se realizará a la mínima potencia requerida para iniciar rodaje.

C.- Todas las aeronaves seguirán las instrucciones de ATC para alcanzar el punto de espera de la pista o pistas en uso.

D.- Las Aeronaves notificarán a ATC que están abandonando pista. ATC les informará de su puesto previsto de estacionamiento y de cualquier aclaración sobre la ruta de rodaje a seguir.

E.- Las autorizaciones e instrucciones de ATC deben ser colacionadas de forma completa.

### 2.2 Maniobras de retroceso con motor (powerback)

La realización de maniobras de retroceso con motor (powerback) requiere la autorización previa de la Dirección del Aeropuerto y se llevarán a cabo bajo la entera responsabilidad del explotador de la aeronave. El representante de la compañía debe solicitar esta operación, con antelación suficiente, a la Dirección del Aeropuerto.

Este tipo de operación sólo está permitida para:

- Turbohélices de dimensiones menores o iguales al AT72.
- Para turbohélices de dimensiones mayores al AT72 el representante de la compañía deberá consultar previamente la viabilidad de esta operación, con antelación suficiente, a la dirección de correo electrónico:

lpaopestructura@aena.es

El aeropuerto analizará la seguridad de la operación y la contaminación acústica producida por la misma.

### 2.3 Maniobra de push and hold

Cuando una aeronave esté completamente lista para operar (puesta en marcha) y se haya adelantado al SLOT asignado, el piloto podrá pedir un "Push and Hold" a ATC. Si procede, un equipo para el retroceso le sacará del PRKG T (Tango), y una vez en la calle de rodaje, el señalero le guiará hasta un puesto de estacionamiento remoto con salida autónoma, con el fin de que si a la compañía le conceden una mejora de su SLOT (REA), pueda salir del puesto de estacionamiento y de esta manera acortar el tiempo de llegada a la cabecera. Cuando la aeronave solicite "Push and Hold", el CECOA, siempre que exista disponibilidad, asignará un puesto de estacionamiento intermedio en posición remota previa a su salida final. Los puestos de estacionamiento remotos posibles para la realización de esta maniobra son:

- 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.

## 2. GROUND MOVEMENT

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

- Pilots, when taxiing on the apron and in the zones not visible from TWR.
- Ground handling companies, during the push-back manoeuvre and/or exit from the stand.

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

B.- GMC is responsible for:

- The control of every aircraft, personnel, and vehicles movement on the manoeuvring area except for the runway or runways in use.
- To issue clearances and instructions for towed push-back and taxiing of aircraft.

C.- Use of stop bars:

The airport of Gran Canaria has stop bars on the access-to-runway taxiways Z1, Z2, R1, Z6 (towards RWY 03L and towards RWY 03R), Z7, R13; R9L; R9R; R18, as well as on the taxiway S7 in the direction RWY 03L/21R towards RWY 03R/21L, of manual switch-off and automatic switch-on.

The use of stop bars is associated to:

- Runway crossing and occupancy: In cases of runway closures for inspection or similar activities, or works.
- As a result of deterioration in the weather conditions and, in any case, in Phase I (Warning) of the PPOAM (see item 22).

### 2.1 Push-back manoeuvring and taxiing

A.- Aircraft must be ready for taxiing within the next 5 minutes to the approved start-up time (with or without push-back). In the case of carriers operating aircraft that require more time, ATC should be informed in advance.

B.- In all stands with autonomous exit, the exit manoeuvre shall be carried out at the minimum regime to initiate taxiing.

C.- All aircraft shall observe ATC instructions to reach the runway-holding position or runways in use.

D.- Aircraft shall report ATC vacating runway, and will be informed of their expected stand and any further instruction, if required to reach the stand.

E.- ATC clearances and instructions must be completely read-back.

### 2.2. Powerback operations

Powerback operations require prior authorization of the Aerodrome Management and will be executed under the sole responsibility of the aircraft operator. The company agent must request this operation well in advance to the Aerodrome Management.

This type of operation is only allowed for:

- Turboprop aircraft smaller than or equal to AT72 dimensions.
- Turboprop aircraft larger than AT72 dimensions, the company agent must request well in advance the feasibility of this operation to e-mail:

lpaopestructura@aena.es

The airport shall analyze the safety of the operation and the noise pollution caused by it.

### 2.3. Push and hold manoeuvring

When an aircraft is completely ready to operate (start-up) before the allocated slot, the pilot may request a "Push and Hold" to ATC. If appropriate, equipment for push-back will tow the aircraft out of PRKG T (Tango), and once in the taxiway, marshaller will guide it to a remote parking position with autonomous exit, so that if the company is granted an improved SLOT (REA), it may exit the stand and in this way shorten the time to get to the threshold. When the aircraft requests "Push and Hold", the CECOA, subject to availability, will assign an intermediate stand in a remote position prior to its final exit. Possible remote stand to perform this manoeuvre are:

Con RWY 03L/R en servicio: Del P36 al P56.  
Con RWY 21L/R en servicio: Del P00 al P24.

With RWY 03L/R in service: From P36 to P56.  
With RWY 21L/R in service: From P00 to P24.

2.4. Maniobra de acceso a puestos de estacionamiento  
El acceso a puestos de estacionamiento desde calles de rodaje puede exigir la realización de maniobras con sobregiro (oversteer).

2.4. Access to stands manoeuvring  
Access to stands from taxiways may require oversteer manoeuvres.

3. CARACTERISTICAS DE LOS PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO  
Ver AD 2-GCLP PDC.

3. AIRCRAFT STANDS CHARACTERISTICS  
See AD 2-GCLP PDC.

4. RESTRICCIONES A PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

4. RESTRICTIONS TO STANDS

- A.- Es obligatorio el uso de las instalaciones de 400 Hz en todo puesto de estacionamiento donde este servicio se encuentre disponible.
- B.- El uso de la unidad auxiliar de potencia (APU) de aeronaves está prohibido en todo puesto de estacionamiento donde el servicio de 400 Hz / aire acondicionado se encuentre disponible, desde 2 minutos después de la puesta de calzos hasta 5 minutos antes de la retirada de los mismos.
- C.- La APU del avión sólo podrá utilizarse cuando no estén operativas las instalaciones de suministro de corriente 400 Hz ni las unidades móviles, o cuando se requiera el servicio de aire acondicionado y no esté disponible el equipamiento correspondiente.
- D.- Las aeronaves operando en puestos de estacionamiento autónomos deberán hacerlo a la mínima potencia requerida.
- E.- Durante la temporada de invierno, no se autoriza la permanencia de aeronaves en la plataforma los sábados entre las 10:00 y las 19:00, o por periodos superiores a un día si se ve comprometida la capacidad de la plataforma.

- A.- The use of 400 Hz facilities is mandatory at every stand where this service is available.
- B.- The use of the aircraft Auxiliary Power Unit (APU) is forbidden in all stands where the 400 Hz / air-conditioning service is available, from 2 minutes after on-block to 5 minutes before off-block.
- C.- Aircraft APU may only be used when the 400 Hz current supply facilities or mobile units are non-operational, or when the air-conditioning service is required and the equipment is not available.
- D.- Aircraft operating at autonomous stands shall do it at the minimum regime required.
- E.- During the winter season, aircraft shall not be cleared to remain on the apron on Saturdays between 10:00 and 19:00, or for periods longer than one day, if the apron capacity is adversely affected.

5. LIMITACIONES DE RODAJE

5. TAXIING RESTRICTIONS

- Pista en uso 03
- En las calles de rodaje existen las siguientes restricciones debido al radio de giro existente:
- El giro desde la TWY S2 hacia la TWY R6 podrá ser realizado por aeronaves de letra de clave C o inferior.
  - El giro desde la TWY S3 hacia la TWY R7 podrá ser realizado por aeronaves de letra de clave C o inferior.
- En las calles de rodaje existen las siguientes restricciones debidas a las dimensiones de las aeronaves:
- La TWY Z1 servirá para dar acceso a aeronaves de letra de clave D o inferior desde la TWY R3 a la RWY 03L.
  - Existen restricciones al uso simultáneo de las siguientes calles de rodaje:

- Runway in use 03
- The following restrictions due to turning radius exist on taxiways:
- The turn from TWY S2 to TWY R6 may be made by code letter C or lower aircraft .
  - The turn from TWY S3 to TWY R7 may be made by code letter C or lower aircraft .
- The following restrictions due to aircraft dimensions exist on taxiways:
- TWY Z1 shall serve to give access to RWY 03L from TWY R3 for code letter D or lower aircraft.
  - There exist restrictions on the simultaneous use of the following taxiways:

Letra de clave de aeronave esperando en TWY Z1 Aircraft code letter holding at TWY Z1	MAX ACFT que puede rodar de TWY R3 a TWY R2 MAX ACFT allowed to taxi from TWY R3 to TWY R2
A (LJ55; C421) (MAX envergadura // wingspan 14.57 m)	TODAS // ALL (MAX envergadura // wingspan 64.40 m)
B (CRJ2; E145; SW4) (MAX envergadura // wingspan 23.72 m)	TODAS // ALL (MAX envergadura // wingspan 64.40 m)
C (B738; A321; AT72) (MAX envergadura // wingspan 35.80 m)	TODAS // ALL (MAX envergadura // wingspan 64.40 m)
D (B753; B763; C130) (MAX envergadura // wingspan 51.90 m)	TODAS // ALL (MAX envergadura // wingspan 64.40 m)

(1) Las aeronaves de letra de clave F seguirán su propio procedimiento // Code letter F aircraft shall follow their own procedure.

Letra de clave de aeronave esperando en TWY Z2 Aircraft code letter holding at TWY Z2	MAX ACFT que puede rodar de TWY R2 a TWY R1 MAX ACFT allowed to taxi from TWY R2 to TWY R1
A (LJ55; C421) (MAX envergadura // wingspan 14.57 m)	TODAS // ALL (MAX envergadura // wingspan 64.40 m)
B (CRJ2; E145; SW4) (MAX envergadura // wingspan 23.72 m)	TODAS // ALL (MAX envergadura // wingspan 64.40 m)
C (B738; A321; AT72) (MAX envergadura // wingspan 35.80 m)	TODAS // ALL (MAX envergadura // wingspan 64.40 m)
D (B753; B763; C130) (MAX envergadura // wingspan 51.90 m)	D (B753; B763; C130) (MAX envergadura // wingspan 51.90 m)
E (1) (A330; A340; B744) (MAX envergadura // wingspan 64.40 m)	C (B738; A321; AT72) (MAX envergadura // wingspan 35.80 m)

(1) Las aeronaves de letra de clave F seguirán su propio procedimiento // Code letter F aircraft shall follow their own procedure.

- Punto de espera en TWY S6: si hay una aeronave en TWY S6 esperando cerca de RWY 03L/21R, ATC considerará ocupada la RWY 03R/21L.
- Se establece una coordinación entre las calles de rodaje desde TWY R13 hasta TWY R18 y RWY 03R/21L durante las operaciones de aeronaves de letra de clave E, de forma que no se produzca simultaneidad en las operaciones en la pista y en las calles de rodaje, de aeronaves de letra de clave E y aeronaves de letra de clave C o superior.

- Holding position on TWY S6: if there is an aircraft at TWY S6 holding short of RWY 03L/21R, ATC shall consider RWY 03R/21L occupied.
- A form of coordination is established between the taxiways from TWY R13 up to TWY R18 and RWY 03R/21L during the operation of code letter E aircraft, in such a way as to ensure there are no simultaneous operations on the runway and taxiways by the code letter E aircraft and code letter C or higher aircraft.



**CONTROL DE VELOCIDAD**

El Control de Velocidad es esencial para las operaciones seguras y fluidas, especialmente en condiciones de tránsito denso y durante la fase de aproximación final.

El espaciamiento entre aeronaves persigue alcanzar la máxima utilización de pista dentro de los parámetros de separación mínima (incluyendo separación por estela).

Estas velocidades son obligatorias para garantizar la separación y la aplicación de procedimientos estandarizados de aproximación en el Aeropuerto de Gran Canaria.

Excepto que se reciban otras instrucciones por parte del ATC, los pilotos cumplirán con las siguientes restricciones de velocidad:

Para maniobras ILS y LOC.

- IAS MAX 250 kt a FL100 o IAS MAX correspondiente en los puntos designados.
  - IAS 210 kt a 12.0 DME ILS.
  - IAS 190 kt a 9.0 DME ILS.
  - IAS 160 kt a 4.0 DME ILS;
- o distancia equivalente al umbral en caso de DME ILS U/S.

Para el resto de maniobras, las restricciones de velocidad aparecerán en su carta correspondiente.

Todas las restricciones de velocidad deben volarse con la mayor precisión posible.

Las aeronaves que no puedan cumplir con las restricciones de velocidad debido a condiciones meteorológicas, prestaciones de la aeronave u otros motivos operacionales, deberán informar al ATC inmediatamente indicando las velocidades que pueden utilizarse.

En caso de emitirse una nueva autorización ATC (no relacionada con velocidad), los pilotos no están exentos de cumplir con la velocidad asignada previamente.

El incumplimiento de las instrucciones de control de velocidad puede llevar a que una aeronave tenga que ser excluida de la secuencia de aproximación prevista.

**OPERACIONES DE DESCENSO CONTINUO**

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

**CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD****SPEED CONTROL**

Speed Control is essential for safe and smooth operations, especially in dense traffic and during final approach phase.

Spacing provided between aircrafts aims to achieve maximum runway utilization within the parameters of minimum separation (including wake turbulence separation).

These speeds are mandatory for separation purposes and standardized approach procedures at Gran Canaria Airport.

Except otherwise instructed by ATC, pilots shall comply with the following speed restrictions:

For ILS and LOC manoeuvres.

- MAX IAS 250 kt at FL100 or MAX IAS corresponding to the designated points.
  - IAS 210 kt at 12.0 DME ILS.
  - IAS 190 kt at 9.0 DME ILS.
  - IAS 160 kt at 4.0 DME ILS;
- or equivalent distance to threshold in case of DME ILS U/S.

For the rest of manoeuvres, the speed restrictions will appear on your corresponding chart.

All speed restrictions are to be flown as accurately as possible.

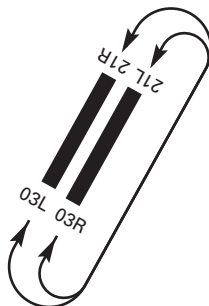
Aircraft unable to conform to these speeds due to weather conditions, aircraft performance or other operational reasons, should inform ATC immediately and state what speeds might be used.

In the event of a new (non speed related) ATC clearance being issued, pilots are not absolved from the requirement to maintain a previously allocated speed.

Non-compliance with speed control instructions may lead an aircraft to be excluded from the planned approach sequence.

**CONTINUOUS DESCENT OPERATIONS**

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

**AD TRAFFIC CIRCUIT****23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA****OPERACIÓN DE AERONAVES MILITARES**

Horario de operación militar: 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: GCLPYXYX. En caso de no disponer de dicho sistema, lo solicitarán por FAX (+34-928 328 296), o a la dirección de correo electrónico: pvuelosgando@mde.es.

Operaciones militares de aeronaves con mercancía peligrosa clase 1.1-1.2 y 1.5: únicamente podrán autorizarse las aeronaves con llegada posterior a las 18:00 LT del viernes, y la salida antes de las 12:00 LT del domingo, previa solicitud de PPR a la Base aérea de Gando.

Previa autorización de la Base Aérea de Gando, las operaciones militares de aeronaves con mercancía peligrosa clase 1.1-1.2 y 1.5 podrán autorizarse de lunes a jueves si la operación está comprendida entre las 18:00 LT del día de su llegada y las 06:30 LT del día siguiente.

Aeronaves militares con carga caliente o peligrosa no permitidas en plataforma civil.

**SISTEMAS DE FRENADO PARA AERONAVES MILITARES**

Nomenclatura: GCLP-01-C-B.

**ADDITIONAL INFORMATION****MILITARY AIRCRAFT OPERATION**

Military hours of operation: Foreign State aircraft shall request PPR at least 72 hours in advance, Monday through Friday from 0730 to 1400 LT, from the AFTN address: GCLPYXYX. If that system is unavailable, it must be requested by FAX (+34-928 328 296) or by e-mail to: pvuelosgando@mde.es.

Military operations of aircraft carrying dangerous goods classes 1.1-1.2 and 1.5: Aircraft may only be authorised for arrival after 18:00 LT on Friday, and departure before 12:00 LT on Sunday, subject to PPR from Gando Air Base.

Subject to prior authorisation by Gando Air Base, military operations of aircraft carrying dangerous goods classes 1.1-1.2 and 1.5 may be authorised from Monday to Thursday if the operation is between 18:00 LT on the arrival day and 06:30 LT on the following day.

Military aircraft with hot or dangerous cargo are not allowed in the civil apron.

**ARRESTING SYSTEMS FOR MILITARY AIRCRAFT**

Nomenclatura: GCLP-01-C-B.

**Tipo:** BARRERA DE CABLE RETRÁCTIL BIDIRECCIONAL.

**Localización en:** RWY 03R THR + 559 m/1834 ft.  
RWY 21L THR + 2540 m/8333 ft.

**Características:** Cable de acero de 1.25 pulgadas, situado bajo el pavimento dentro de foso en situación de "armado y abajo" (rigged and down).

**Estado de disponibilidad:** Permanentemente disponible, a requerimiento del piloto.

**Nomenclatura:** GCLP-02-C-B.

**Tipo:** BARRERA DE CABLE BIDIRECCIONAL.

**Localización en:** RWY 03R THR + 2593 m/8507 ft.  
RWY 21L THR + 506 m/1660 ft.

**PRECAUCIÓN:** Cable de acero de 1.25 pulgadas, situado permanentemente en posición "armado y arriba" (rigged and up) a una altura entre 0 y 8 cm por encima del pavimento, sustentado sobre "doughnuts" separados entre sí 1.5 m.

**Estado de disponibilidad:** Permanentemente disponible, a requerimiento del piloto.

**Nomenclatura:** GCLP-03-R-U.

**Tipo:** BARRERA DE RED UNIDIRECCIONAL.

**Localización en:** RWY 03R THR + 3135 m/10285 ft.

**Estado de disponibilidad:** Permanentemente disponible, a requerimiento del piloto.

**Type:** BIDIRECTIONAL RETRACTABLE CABLE BARRIER.

**Location on:** RWY 03R THR + 559 m/1834 ft.  
RWY 21L THR + 2540 m/8333 ft.

**Characteristics:** 1.25-inch steel cable, located below the pavement in the pit area, in the "rigged and down" position.

**Readiness status:** Permanently available at pilot request.

**Nomenclature:** GCLP-02-C-B.

**Type:** BIDIRECTIONAL CABLE BARRIER.

**Location on:** RWY 03R THR + 2593 m/8507 ft.  
RWY 21L THR + 506 m/1660 ft.

**CAUTION:** 1.25-inch steel cable located permanently in "rigged and up" position at a height of between 0 and 8 cm above the pavement, held on "doughnuts support" with a 1.5 m separation.

**Readiness status:** Permanently available at pilot request.

**Nomenclature:** GCLP-03-R-U.

**Type:** UNIDIRECTIONAL NET BARRIER.

**Location on:** RWY 03R THR + 3135 m/10285 ft.

**Readiness status:** Permanently available at pilot request.

→ **OBLIGACIÓN DE ASISTENCIA DE AGENTE HANDLING**

Todos los vuelos autorizados a operar en el aeropuerto deberán disponer de un agente handling de rampa autorizado contratado, que se responsabilice del traslado de los pasajeros y/o tripulantes dentro de las áreas restringidas o controladas de seguridad, así como del posible carreteo o traslado de la aeronave en caso de emergencia o necesidad por requerimiento del aeropuerto. Es obligatorio que se aseguren de contar con los medios adecuados para efectuar dichos carreteos.

**OBLIGATORY USE OF HANDLING AGENT**

All flights authorized to operate at the airport must have engaged an authorized ground Handling Agent, to be responsible for the transfer of passengers and/or flight crew within the restricted areas or those with security controls, as well as for possible carriage or movement of the aircraft in cases of emergency or when so requested by the airport. It is mandatory to ensure that they possess the appropriate means for such carriage.

**SERVICIO DE CONTROL DE FAUNA**

Horario: De orto a ocaso.

**ANIMAL CONTROL SERVICE**

Opening times: From sunrise to sunset.

**ZONAS DE CONCENTRACIÓN DE AVES:**

Posible presencia de aves debida a los distintos focos de atracción en el interior del aeropuerto y en el entorno cercano, según se describe a continuación:

**AREAS WHERE BIRDS GATHER:**

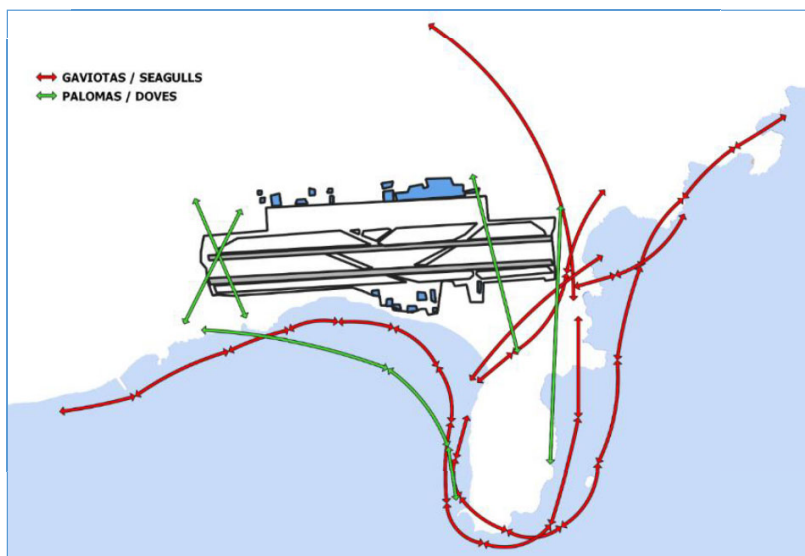
Possible presence of birds due to the different points of attraction inside the airport and in the nearby environment, as described below:

- Posible presencia de las gaviotas, especialmente de la especie residente gaviota patiamarilla, cuyas poblaciones, nidificantes en acantilados del entorno aeroportuario, se refuerzan con la presencia de gaviotas sombrías durante la invernada. Pasos diarios al amanecer y al atardecer, hacia el norte (Ecoparque Gran Canaria Norte) y el sur (Ecoparque Juan Grande) a lo largo de la costa, y cruzando THR 21 hacia las balsas de riego situadas en el interior de la isla.
- Posible presencia de palomas bravías, siendo mayor la incidencia del grupo de palomas mensajeras, especialmente por la presencia de palomares en poblaciones cercanas al aeropuerto. Cruce por ambas cabeceras.
- Posible presencia de pequeñas rapaces como el cernícalo vulgar, especialmente durante los primeros vuelos de pollos y dispersión de juveniles, entre mayo y julio.

- Possible presence of seagulls, especially the resident species yellow-legged gull, with nesting populations on the cliffs in the airport surroundings, with a greater presence of lesser black-backed gulls during the winter. Daily crossing at sunrise and sunset, to the North (Ecoparque Gran Canaria Norte) and to the South (Ecoparque Juan Grande), along the coast and crossing THR 21 towards the irrigation pools in the island inland.
- Possible presence of wild rock doves, with homing pigeons representing the largest group, especially with the presence of dovecotes in towns near the airport. Crossing by both thresholds.
- Possible presence of small birds of prey such as the common kestrel, especially during the first flights of chicks and the dispersion of juveniles, between May and July.

**MOVIMIENTOS DE AVES**

**MOVEMENT OF BIRDS**



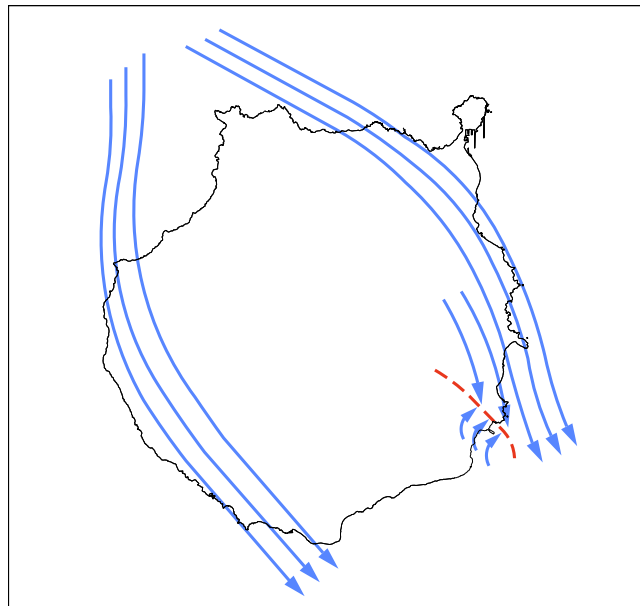
**FENÓMENOS DE VIENTO**

La forma y elevación de la isla de Gran Canaria (1950 m), la ubicación del aeropuerto y la orografía de las proximidades son factores determinantes que hacen de la cizalladura orográfica el fenómeno meteorológico de mayor impacto en el aeropuerto, aunque sólo en situaciones excepcionales llega a afectar a su operatividad de forma importante.

**Configuración norte (RWY 03). Situación de Alisio reforzado de N-NW**

La difluencia a barlovento de la isla del viento Alisio (~70% del año) de marcada componente N-NW, con mayor incidencia en primavera y principio de verano, genera una línea de convergencia al sur del aeropuerto, cuya posición puede oscilar dependiendo de la dirección del viento sinóptico, con presencia de cizalladura orográfica en distintos sectores de la aproximación, entre Castillo de Romeral y RWY 03. Los aviones pueden verse afectados por viento de cola en parte de su trayectoria de aproximación y al cruzar la línea de convergencia encontrar cizalladura positiva originada por el salto brusco de viento de cola a morro. Esta cizalladura se ve reforzada por vientos racheados en muchas ocasiones, superiores a 40 kt, con una mayor afección a la operatividad del aeropuerto.

La altura de la inversión térmica típica del Alisio es un factor añadido a la perturbación del flujo por el efecto isla. Cuando la inversión se encuentra por debajo de los 2000 m, el viento difluente a barlovento de la isla se acelera en los flancos, al estar comprimido en niveles muy bajos (en ocasiones la inversión puede estar por debajo de los 500 m). Por el contrario, cuando la capa de inversión se encuentra por encima de los 2000 m y el viento sinóptico supera los 15-20 kt, parte del flujo es capaz de superar la orografía, generándose viento descendente fuerte y racheado que a menudo se canaliza por los barrancos que desembocan en las proximidades del aeropuerto, principalmente el de Tirajana y el de Guayadeque en app RWY 03 y el de Silva en la aproximación a RWY 21, acentuándose la cizalladura en estas zonas.

**Configuración sur (RWY 21). Situación de viento de componente SW**

La situación meteorológica más frecuente se corresponde con una borrasca al W o NW de Canarias, quedando las islas en el sector de vientos del SW. Se genera una perturbación del viento en la costa este de la isla de Gran Canaria, con una línea de convergencia al norte del aeropuerto, en la trayectoria de aproximación a RWY 21, y presencia de cizalladura orográfica que afecta a los aviones en la senda de planeo. En estas situaciones además se superpone la inestabilidad asociada a la borrasca, con cizalladura convectiva añadida a la orográfica, e incluso rachas de vientos descendentes de ladera o microeventones según la posición de la propia borrasca y de sus frentes asociados. En ausencia de inversión, el viento intenso, unido a la perturbación orográfica que sufre y a la cizalladura vertical convectiva asociada a las tormentas, hace que estas situaciones altamente inestables sean las que pueden generar cizalladura de mayor impacto; hecho que se evidencia por el gran número de operaciones frustradas asociadas a este tipo de borrascas en los últimos años. Se presentan estas situaciones preferentemente en otoño e invierno.

**WIND PHENOMENA**

The shape and elevation of Gran Canaria island (1950 m), the location of the airport and the relief of its surroundings are decisive factors which make relief wind shear the meteorological phenomenon of greatest impact at the airport, although only in exceptional circumstances does it come to have a significant effect on operations.

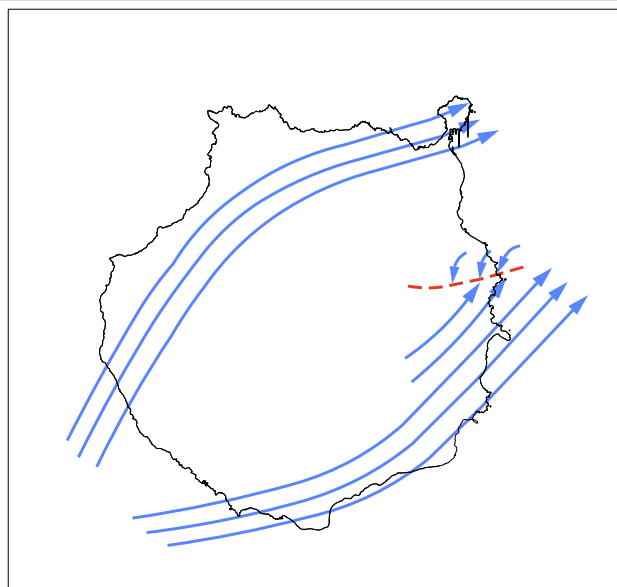
**North configuration (RWY 03). Situation of reinforced N-NW trade wind**

The windward diffluence of the trade wind (~70% of the year), with a strong N-NW component, and most common in spring and early summer, generates a convergence line to the South of the airport, whose position may oscillate, depending on the direction of the synoptic wind, with relief wind shear present during different sectors of the approach, between Castillo de Romeral and RWY 03. Aircraft may find they are affected by tailwind during part of their approach path, and on crossing the convergence line, meet positive wind shear prompted by the sudden switch from tailwind to headwind. This wind shear is often reinforced by gusting winds, of more than 40 kt, with greater impact on operations at the airport.

The height of the thermal inversion typical of the trade wind is a factor which increases the disturbance of the flow due to the island effect. When the inversion is below 2000 m, the windward diffluence of the island is accelerated on the flanks, because it has been compressed at very low levels (on occasions, the inversion may be below 500 m). On the other hand, when the inversion layer is above 2000 m, and the synoptic wind exceeds 15-20 kt, part of the flow may be able to surmount the relief, giving rise to a strong, gusting downhill wind, which is often channelled along the gullies which open out in the vicinity of the airport, principally those of Tirajana and Guayadeque on the approach to RWY 03, and Silva on the approach to RWY 21, accentuating the wind shear in those areas.

**South configuration (RWY 21). Situation of wind of SW component**

The most common general synopsis is a squall to the W or NW of Canarias, with the islands standing in the sector of SW winds. A disturbance of the wind is generated on the East coast of the island of Gran Canaria, with a convergence line to the North of the airport, on the approach path to RWY 21, and the presence of relief wind shear which affects aircraft on the glide path. In these situations, the instability associated to the squall is superimposed, adding convective wind shear to that of the relief, and even gusts blowing down the slope or microbursts, depending on the position of the squall itself and its associated fronts. In the absence of inversion, the strong wind, in combination with the relief perturbation suffered and the convective vertical wind shear associated to the storms, makes these highly unstable situations those which may cause the wind shear of greatest impact, a fact underlined by the large number of missed operations prompted by this kind of squall in recent years. These circumstances tend to arise in autumn and winter.



Al margen de estas situaciones, se puede generar cizalladura por efecto de brisa marina de componente este en situaciones de pantano barométrico, especialmente al final del verano y principio de otoño. Vientos del oeste puros, pueden generar cizalladura en la pista, con viento de componente sur en RWY 03 y de norte en RWY 21, encontrándose la línea de convergencia en el propio aeropuerto, justo entre las dos cabeceras.

Apart from these situations, sea breeze wind shear may arise in circumstances of barometric swamp, especially at the end of the summer and early autumn. Pure West winds could prompt wind shear on the runway, with a wind of South component for RWY 03 or North for RWY 21, the convergence line being found at the airport itself, just between the two thresholds.

**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/#GCLP>

The list of charts related to the aerodrome can be found on the link below:  
<https://aip.enaire.es/AIP/#GCLP>

**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:

- IAC/1 ILS Z RWY 03L
- IAC/2 ILS Y RWY 03L
- IAC/3 LOC Z RWY 03L
- IAC/4 LOC Y RWY 03L
- IAC/5 LOC X RWY 03L

OBST	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Luz APCH // APCH Light	275506.0N	0152333.3W	2	80

**IAC/6 VOR RWY 03L**

OBST	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Torre eléctrica // Electricity pylon	275446.4N	0152350.9W	115	193
Árbol // Tree	275453.1N	0152347.9W	75	153
Árbol // Tree	275450.5N	0152347.3W	82	160
Farola // Lampost	275437.5N	0152357.8W	135	213
Farola // Lampost	275429.9N	0152402.7W	164	242
Árbol // Tree	275450.7N	0152347.1W	77	155
Farola // Lampost	275435.8N	0152358.3W	138	215
Árbol // Tree	275451.2N	0152346.4W	73	151
Farola // Lampost	275434.2N	0152358.7W	140	218
Árbol // Tree	275451.0N	0152346.7W	72	150
Farola // Lampost	275428.3N	0152403.3W	164	242
Árbol // Tree	275451.6N	0152345.8W	69	147
Árbol // Tree	275450.3N	0152347.6W	75	153
Árbol // Tree	275452.2N	0152344.9W	65	143
Árbol // Tree	275451.5N	0152345.9W	68	146
Farola // Lampost	275425.8N	0152358.8W	165	243
Árbol // Tree	275452.1N	0152345.1W	65	143
Árbol // Tree	275452.6N	0152345.6W	63	141
Farola // Lampost	275432.7N	0152359.2W	142	220
Farola // Lampost	275426.0N	0152402.2W	167	245

OBST	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Árbol // Tree	275456.6N	0152342.9W	44	122
Terreno // Ground	275507.4N	0152338.5W	4	82
Torre eléctrica // Electricity pylon	275440.0N	0152352.7W	109	187
Farola // Lampost	275431.3N	0152359.6W	144	221
Luz APCH // APCH Light	275506.0N	0152333.3W	2	80
Valla // Fence	275455.0N	0152346.4W	52	130
Árbol // Tree	275455.8N	0152346.0W	49	127
Torre eléctrica // Electricity pylon	275429.8N	0152353.5W	141	219
Árbol // Tree	275456.5N	0152343.8W	43	121
Terreno // Ground	275507.4N	0152337.6W	1	79

IAC/7 ILS Z RWY 21R  
IAC/8 ILS Y RWY 21R  
IAC/9 LOC Z RWY 21R

OBST	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Terreno // Ground	275644.2N	0152252.2W	0	33

IAC/11 VOR RWY 21R

OBST	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Árbol // Tree	275647.2N	0152253.7W	21	54
Árbol // Tree	275646.3N	0152254.2W	16	48
Árbol // Tree	275647.1N	0152252.9W	19	51
Árbol // Tree	275646.7N	0152253.0W	17	50
Árbol // Tree	275647.4N	0152253.2W	19	51
Árbol // Tree	275646.4N	0152254.8W	13	46
Árbol // Tree	275648.2N	0152253.3W	20	53
Árbol // Tree	275646.3N	0152253.6W	13	46
Árbol // Tree	275647.0N	0152252.8W	15	48
Árbol // Tree	275647.5N	0152252.7W	16	49
Árbol // Tree	275648.1N	0152252.4W	17	50
Árbol // Tree	275648.7N	0152252.1W	14	47
Terreno // Ground	275644.2N	0152252.2W	0	33
Caseta // Stand	275644.2N	0152244.4W	12	38
Caseta // Stand	275640.2N	0152238.4W	3	29
Terreno // Ground	275642.6N	0152247.7W	1	26
Terreno // Ground	275641.8N	0152244.9W	1	26

IAC/12 NDB RWY 21R

OBST	LAT	LONG	HGT (ft)	ALT (ft)
Árbol // Tree	275647.2N	0152253.7W	21	54
Árbol // Tree	275646.3N	0152254.2W	16	48
Árbol // Tree	275647.1N	0152252.9W	19	51
Árbol // Tree	275646.7N	0152253.0W	17	50
Árbol // Tree	275647.4N	0152253.2W	19	51
Árbol // Tree	275646.4N	0152254.8W	13	46
Árbol // Tree	275648.2N	0152253.3W	20	53
Árbol // Tree	275646.3N	0152253.6W	13	46
Árbol // Tree	275647.0N	0152252.8W	15	48
Árbol // Tree	275647.5N	0152252.7W	16	49
Árbol // Tree	275648.1N	0152252.4W	17	50
Árbol // Tree	275648.7N	0152252.1W	14	47
Terreno // Ground	275644.2N	0152252.2W	0	33

**INTENCIONADAMENTE EN BLANCO**  
**INTENTIONALLY BLANK**

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

LEIB - IBIZA

## 2. DATOS GEOGRÁFICOS Y DE ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO

## AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA

ARP: 385222N 0012223E. Ver AD 2-LEIB ADC.  
Distancia y dirección desde la ciudad: 7 km SW.  
Elevación: 7 m / 23 ft.  
Ondulación geode: 48.85 m ± 0.05 m (1).  
Temperatura de referencia: 30°C.  
Temperatura baja media: 11°C.  
Declinación magnética: 1° E (2020).  
Cambio anual: 7.1°E.  
Administración AD: Aena.  
Dirección: Aeropuerto de Ibiza, 07817 Ibiza, (Balears).  
TEL: +34-971 809 000 / 001 FAX: +34-971 809 287  
AFTN: LEIB E-mail: ibizaclientes@aena.es  
Tránsito autorizado: IFR/VFR.  
Observaciones: (1) Para todos los puntos del AD.

ARP: 385222N 0012223E. See AD 2-LEIB ADC.  
Distance and direction from city: 7 km SW.  
Elevation: 7 m / 23 ft.  
Geoid undulation: 48.85 m ± 0.05 m (1).  
Reference temperature: 30°C.  
Low average temperature: 11°C.  
Magnetic variation: 1° E (2020).  
Annual change: 7.1°E.  
AD administration: Aena.  
Address: Aeropuerto de Ibiza, 07817 Ibiza, (Balears).  
TEL: +34-971 809 000 / 001 FAX: +34-971 809 287  
AFTN: LEIB E-mail: ibizaclientes@aena.es  
Approved traffic: IFR/VFR.  
Remarks: (1) For all AD points.

## 3. HORARIO DE OPERACIÓN

## OPERATIONAL HOURS

Aeropuerto: V: H24.  
I: Hasta 31 octubre: H24.  
Desde 1 de noviembre: 0630-2300.  
PS 1 HR PPR.  
Aduanas e Inmigración: HR AD.  
Servicios médicos y de sanidad: Sí. HR AD.  
AIS/ARO: HR AD.  
Información MET: V: H24.  
I: HR AD PS 2 HR BFR HR AD.  
ATS: HR AD.  
Abastecimiento de combustible: HR AD.  
Asistencia en tierra: HR AD.  
Seguridad: HR AD.  
Deshielo: No.  
Observaciones: Ninguna.

Airport: V: H24.  
I: Until October 31st: H24.  
From November 1st: 0630-2300.  
PS 1 HR PPR.  
Customs and Immigration: HR AD.  
Health and Sanitation: Yes. HR AD.  
AIS/ARO: HR AD.  
MET briefing: V: H24.  
I: HR AD PS 2 HR BFR HR AD.  
ATS: HR AD.  
Fuelling: HR AD.  
Handling: HR AD.  
Security: HR AD.  
De-icing: No.  
Remarks: None.

## 4. SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO

## HANDLING SERVICES AND FACILITIES

Instalaciones para el manejo de carga: Sin limitaciones.  
Tipos de combustible: 100LL, JET A-1.  
Tipos de lubricante: W100.  
Capacidad de reabastecimiento: 100LL: 1 equipo fijo (surtidor), 1.66 L/s, para aeronaves con envergadura inferior a 15 m.  
JET A-1: 5 cisternas 40000 L, 38 L/s  
1 cisterna 25000 L, 19 L/s  
1 cisterna 20000 L, 19 L/s

Cargo facilities: No limitations.  
Fuel types: 100LL, JET A-1.  
Oil types: W100.  
Refuelling capacity: 100LL: 1 fixed equipment (petrol pump), 1.66 L/s, for aircraft with a wingspan of less than 15 m.  
JET A-1: 5 trucks 40000 L, 38 L/s  
1 truck 25000 L, 19 L/s  
1 truck 20000 L, 19 L/s

Instalaciones para el deshielo: No.  
Espacio disponible en hangar: No.  
Instalaciones para reparaciones: No.  
Observaciones:

De-icing facilities: No.  
Hangar space: No.  
Repair facilities: No.  
Remarks:

Agentes de rampa:  
→ - AVIAPARTNER IBIZA, S.A  
TEL: +34-672 404 787  
E-mail: bz.ops@aviapartner.aero  
SITA: IBZAOXH  
- GROUNDFORCE IBZ 2015 UTE  
TEL: +34-971 809 190  
→ FAX: +34-971 809 100  
→ Móvil: No.  
E-mail: ibzjturno@groundforce.aero  
SITA: IBZGFXH

Ramp agents:  
- AVIAPARTNER IBIZA, S.A  
TEL: +34-672 404 787  
E-mail: bz.ops@aviapartner.aero  
SITA: IBZAOXH  
- GROUNDFORCE IBZ 2015 UTE  
TEL: +34-971 809 190  
FAX: +34-971 809 100  
Mobile phone: No.  
E-mail: ibzjturno@groundforce.aero  
SITA: IBZGFXH

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

Ramp agents may attend both commercial and general aviation.

Gestores de Aviación General y de Negocios (FBO) (por orden alfabético):  
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:

General and Business Aviation Managers (FBO) (in alphabetical order):  
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:

→ - AVIAPARTNER, S.A.S  
Móvil: +34-671 486 678  
E-mail: ibz.executive@aviapartner.aero  
- SKY VALET SPAIN, S.L.  
Móvil: +34-619 314 129  
E-mail: eduardo.cubero@skyvalet.com

- AVIAPARTNER, S.A.S  
Mobile phone: +34-671 486 678  
E-mail: ibz.executive@aviapartner.aero  
- SKY VALET SPAIN, S.L.  
Mobile phone: +34-619 314 129  
E-mail: eduardo.cubero@skyvalet.com

Agentes handling de Aviación General (por orden alfabético):

- AVIAPARTNER IBIZA FBO  
Móvil: +34 671 486 678  
E-mail: ibz.executive@aviapartner.aero
- EXECUJET AIRLINES S.L.  
TEL: +34-971 809 151  
E-mail: fbo.leib@execujet.eu  
SITA: IBZEH8X
- GESTAIR BY SKY VALET IBIZA  
Móvil: +34-619 314 129  
E-mail: eduardo.cubero@skyvalet.com  
SITA: MADSKXH
- IBIZAIR S.L.  
TEL: +34-971 809 124/5  
FAX: +34-971 809 126  
Móvil H24: +34-639 602 538  
E-mail: ops@ibizair.com  
SITA: IBZSPXH
- JETEX FLIGHT SUPPORT  
TEL: +34-660 897 867  
E-mail: ibz-ibiza@jetex.com

General Aviation handling agents (in alphabetical order):

- AVIAPARTNER IBIZA FBO  
Mobile phone: +34 671 486 678  
E-mail: ibz.executive@aviapartner.aero
- EXECUJET AIRLINES S.L.  
TEL: +34-971 809 151  
E-mail: fbo.leib@execujet.eu  
SITA: IBZEH8X
- GESTAIR BY SKY VALET IBIZA  
Mobile phone: +34-619 314 129  
E-mail: eduardo.cubero@skyvalet.com  
SITA: MADSKXH
- IBIZAIR S.L.  
TEL: +34-971 809 124/5  
FAX: +34-971 809 126  
Mobile phone H24: +34-639 602 538  
E-mail: ops@ibizair.com  
SITA: IBZSPXH
- JETEX FLIGHT SUPPORT  
TEL: +34-660 897 867  
E-mail: ibz-ibiza@jetex.com

**5. INSTALACIONES PARA LOS PASAJEROS**

**Hoteles:** No.  
**Restaurante:** Sí  
**Transporte:** Autobuses y taxis.  
**Instalaciones médicas:** Primeros auxilios. (1)  
**Banco/Oficina Postal:** Cajeros automáticos (2) / No.  
**Información turística:** De mayo a octubre: MON-SAT 0800-2100 (LT), SUN y festivos 0800-1500 (LT).  
De noviembre a abril: MON-SAT 0800-1500 (LT), SUN y festivos cerrado.  
**Observaciones:** (1) Horario limitado.  
(2) Oficina de cambio de moneda, devolución de IVA y transferencia de moneda abierta de 1 de abril a 31 de octubre.

**PASSENGER FACILITIES**

**Hotels:** No.  
**Restaurant:** Yes.  
**Transportation:** Buses and taxis.  
**Medical facilities:** First aid. (1)  
**Bank/Post Office:** Cash dispensers (2) / No.  
**Tourist information:** From May to October: MON-SAT 0800-2100 (LT), SUN and holiday 0800-1500 (LT).  
From November to April: MON-SAT 0800-1500 (LT), SUN and holiday closed.  
**Remarks:** (1) Limited hours.  
(2) Exchange office, VAT refund and money transfer open from April 1st to October 31st.

**6. SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS**

**Categoría de incendios:** 9 del 1 de abril al 31 de octubre. (2).  
7 del 1 de noviembre al 31 de marzo. (1) (2).  
**Equipo de salvamento:** De acuerdo a la categoría de incendios publicada.  
Mínimo de reservas en el aeropuerto de agentes extintores:  
- O solución de espuma Nivel B 200%.- 5832 Kgs.  
- O polvo Químico Seco 100%.- 450 Kgs.  
**Retirada de aeronaves inutilizadas:**  
Tractor y barra maestra. Equipo para elevación. Plataforma recuperadora 12.5 TM de carga y 100 TM de tiro. Plataforma recuperadora 5 TM, 10 TM y 30 TM de carga. Gato hidráulico de 25 TM de capacidad de carga. Cuna de 16 TM. Kit de cojines de izado (14 y 31 TM). Equipo de debogging (20 TM). Equipo de tethering. Esteras de refuerzo de suelo. (3).  
**Observaciones:** (1) 9 a demanda (de acuerdo al procedimiento de solicitud de nivel de protección a demanda).  
(2) Objetivo operacional de tiempo de respuesta hasta extremo RWY 06/24 menor de 3 MIN.  
(3) Datos de contacto CECO.A:  
TEL.: +34-971 809 307.  
E-mail: ibizaoperacionescpo@aena.es

**RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICE**

**Fire category:** 9 from April 1st until October 31st. (2).  
7 from November 1st until March 31st. (1) (2).  
**Rescue equipment:** In accordance with the fire category published.  
Minimum reserves of fire extinguishing agents in the airport:  
- Either Class B Foam 200%.- 5832 Kgs.  
- Or Dry Chemical Powder 200%.- 450 Kgs.  
**Removal of disabled aircraft:**  
Tractor and main bar. Aircraft lifting gear. Recovery loading platform for 12.5 TM of load and 100 TM drawbar. Recovery loading platform or 5 TM, 10 TM and 30 TM of load. Hydraulic jack with a cargo capacity of 25 TM. Cradle of 16 TM. Lifting bags kit (14 and 31 TM). Debogging equipment (20 TM). Tethering equipment. Ground reinforcement mats. (3).  
**Remarks:** (1) 9 on demand (in accordance with the procedure for the request of level of protection on demand).  
(2) Operational objective of response time up to RWY 06/24 end less than 3 MIN.  
(3) CECO.A contact details:  
TEL.: +34-971 809 307.  
E-mail: ibizaoperacionescpo@aena.es

**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: Aviación Comercial: Hormigón.  
Aviación General y Servicio Contraincendios: Asfalto.  
**Resistencia:** Puestos de estacionamiento: PCN 50/R/B/W/T  
EXC PRKG K1 a K8: PCN 65/R/B/W/T.  
Aviación General: PCN 43/F/A/W/T.  
Servicio Contraincendios y PRKG 1X y 2X:  
PCN 38/F/A/W/T.  
**Calles de rodaje:** Anchura: 23 m, EXC E1 y E10: 19 m; G3: 10.5 m y EH: 10 m.  
Superficie: Asfalto, EXC accesos a cabeceras: Hormigón.

**MOVEMENT AREA DETAILS**

**Apron: Surface:** Commercial Aviation: Concrete.  
General Aviation and Fire Fighting Service: Asphalt.  
**Strength:** Stands: PCN 50/R/B/W/T  
EXC PRKG K1 to K8: PCN 65/R/B/W/T.  
General Aviation: PCN 43/F/A/W/T.  
Fire Fighting Service and PRKG 1X and 2X:  
PCN 38/F/A/W/T.  
**Taxiways:** Width: 23 m, EXC E1 and E10: 19 m; G3: 10.5 m and EH: 10 m.  
Surface: Asphalt, EXC access to thresholds: Concrete.

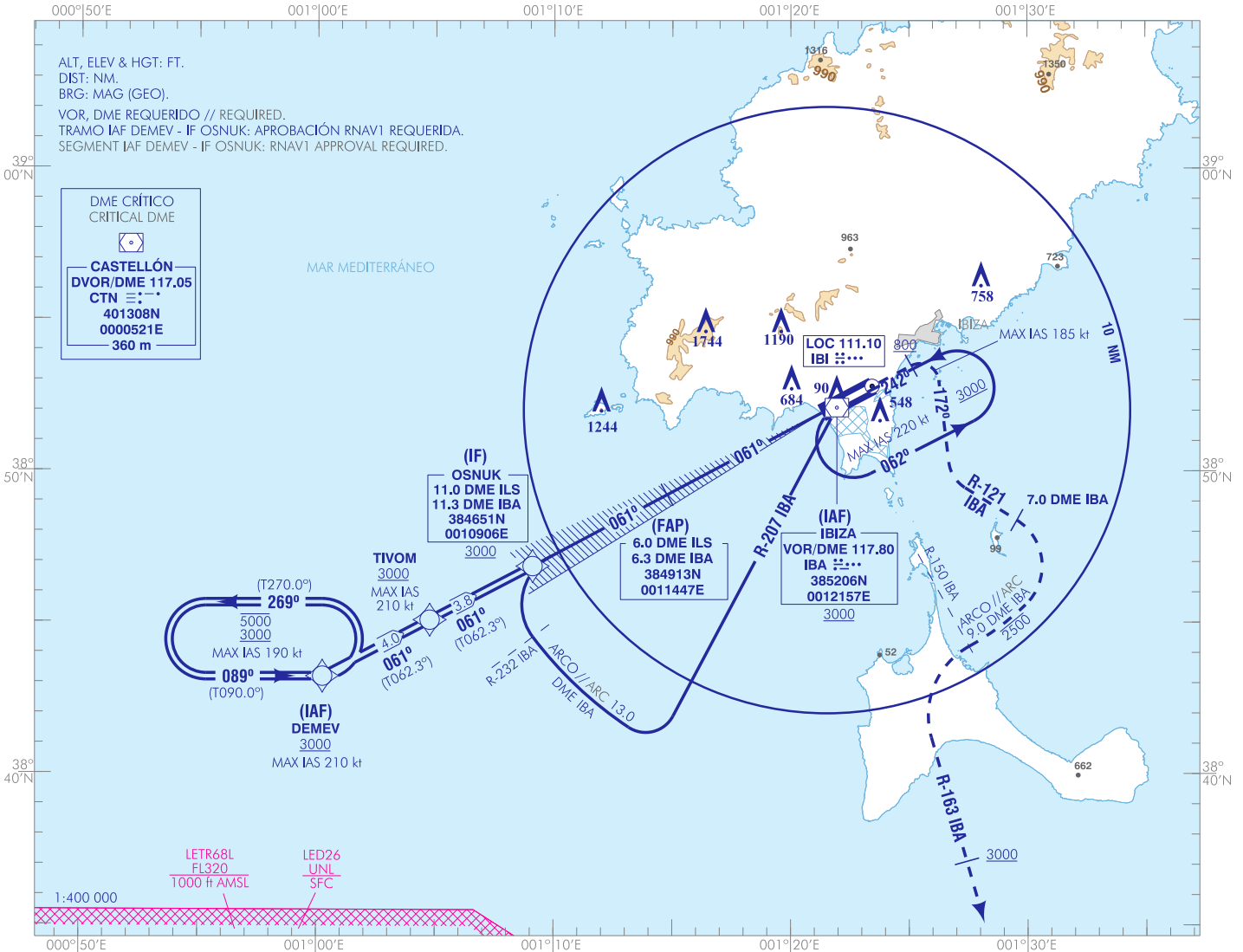


CARTA DE APROXIMACIÓN  
POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD  
23  
VAR 1°E (2020)

APP 134.825 MHz  
TWR 118.505 C  
GMC 121.930 C  
ATIS 119.805 C

IBIZA  
ILS Z  
RWY 06



**FRUSTRADA:** SUBIR EN RUMBO DE PISTA HASTA 800. VIRAR A LA DERECHA (NO ANTES DE 2.0 DME IBA, IAS MAX 185 kt) PARA SEGUIR RUTA MAGNÉTICA 172° PARA INTERCEPTAR Y SEGUIR R-121 IBA HASTA 7.0 DME IBA. VIRAR A LA DERECHA PARA SEGUIR EL ARCO 9.0 DME IBA, MANTENER 2500 HASTA CRUZAR R-150 IBA. VIRAR A LA IZQUIERDA PARA INTERCEPTAR Y SEGUIR R-163 IBA, ASCENDER HASTA 3000 Y ESPERAR INSTRUCCIONES ATC.

**FRUSTRADA FALLO COMUNICACIONES:** SUBIR EN RUMBO DE PISTA HASTA 800. VIRAR A LA DERECHA (NO ANTES DE 2.0 DME IBA, IAS MAX 185 kt) PARA SEGUIR RUTA MAGNÉTICA 172° PARA INTERCEPTAR Y SEGUIR R-121 IBA HASTA 7.0 DME IBA. VIRAR A LA DERECHA PARA SEGUIR EL ARCO 9.0 DME IBA, MANTENER 2500 HASTA CRUZAR R-150 IBA. VIRAR A LA IZQUIERDA PARA INTERCEPTAR Y SEGUIR R-163 IBA, ASCENDER HASTA 3000. VIRAR A LA DERECHA DIRECTO AL VOR/DME IBA PARA INTEGRARSE A LA ESPERA.

**MISSED APCH:** CLIMB ON RUNWAY HEADING UP TO 800. TURN RIGHT (NOT BEFORE 2.0 DME IBA, MAX IAS 185 kt) TO FOLLOW MAGNETIC TRACK 172° TO INTERCEPT AND FOLLOW R-121 IBA UP TO 7.0 DME IBA. TURN RIGHT TO FOLLOW ARC 9.0 DME IBA, MAINTAIN 2500 UNTIL CROSSING R-150 IBA. TURN LEFT TO INTERCEPT AND FOLLOW R-163 IBA, CLIMB UP TO 3000 AND WAIT FOR ATC INSTRUCTIONS.

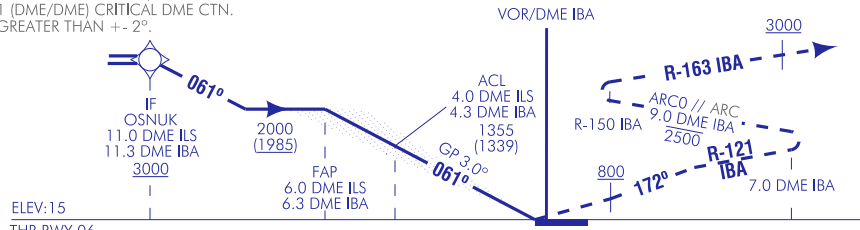
**COMMUNICATION FAILURE MISSED APCH:** CLIMB ON RUNWAY HEADING UP TO 800. TURN RIGHT (NOT BEFORE 2.0 DME IBA, MAX IAS 185 kt) TO FOLLOW MAGNETIC TRACK 172° TO INTERCEPT AND FOLLOW R-121 IBA UP TO 7.0 DME IBA. TURN RIGHT TO FOLLOW ARC 9.0 DME IBA, MAINTAIN 2500 UNTIL CROSSING R-150 IBA. TURN LEFT TO INTERCEPT AND FOLLOW R-163 IBA, CLIMB UP TO 3000. TURN RIGHT DIRECT TO VOR/DME IBA TO JOIN THE HOLDING.

NOTAS:

- CONTROL DE VELOCIDAD:
- 1. SI NO SE RECIBEN INSTRUCCIONES DIFERENTES DEL ATC, CRUZAR 12.0 DME ILS A IAS 210 kt, 9.0 DME ILS A IAS 190 kt Y 4.0 DME ILS A IAS 160 kt.
- 2. SI NO PUEDE CUMPLIR, NOTIFIQUELO AL ATC EN PRIMERA COMUNICACIÓN.
- TRAMO DESDE IAF DEMEV: RNAV1 (DME/DME) DME CTN CRÍTICO.
- R-163 IBA, R-207 IBA: DESVIACIONES DE MÁS DE +- 2°.

NOTES:

- SPEED CONTROL:
- 1. IF ANY DIFFERENT INSTRUCTIONS ARE NOT RECEIVED BY ATC, CROSS 12.0 DME ILS AT IAS 210 kt, 9.0 DME ILS AT IAS 190 kt AND 4.0 DME ILS AT IAS 160 kt.
- 2. IN THE EVENT OF BEING UNABLE TO COMPLY WITH IT, NOTIFY IT TO ATC AT THE FIRST COMMUNICATION.
- SEGMENT FROM IAF DEMEV: RNAV1 (DME/DME) CRITICAL DME CTN.
- R-163 IBA, R-207 IBA: DEVIATIONS GREATER THAN +- 2°.



TA 6000 ILS RDH 52

NO EN CIRCUITO  
NO CIRCLING

MSA

2800

VOR/DME IBA

25 NM

NO OFZ RWY 06  
HGT REF ELEV THR RWY 06

		OCA/H	A	B	C	D
STA	CAT I		239 (224)	251 (236)	259 (244)	270 (255)
En circuito(H) sobre Circling (H) over		23	870 (850)	970 (950)	1200 (1180)	

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAP-THR: 6.0 NM	min:s	4:29	3:35	2:59	2:33	2:14	1:59
FAP-MAPT:	ft/min						
ROD: 5.2 %	ft/min	425	531	637	743	849	955

ALT/HGT DME (ILS) FNA													
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	
									1690 (1670)	1360 (1340)	1040 (1020)	710 (700)	390 (380)

CAMBIOS: ZONA LETR68L  
CHANGES: LETR68L AREA.

18-APR-24 (AMDT 379/24)

AIP-ESPAÑA

AD 2-LEIB IAC 1.1

IBIZA AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA  
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

ILS Z RWY 06

PUNTO POINT	LAT	LONG	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
VOR/DME IBA (IAF)	385206.0N	0012157.4E	-	-
OSNUK (IF)	384651.1N	0010906.1E	242.11° (LOC IBI)	11.00 DME ILS
FAP	384912.9N	0011446.8E	242.11° (LOC IBI)	5.97 DME ILS
Aproximación final de precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Precision final approach - Slope (Descent angle)				5.24% (3.00°)

COORDENADAS WAYPOINTS // WAYPOINTS COORDINATES

WPT	COORD
DEMEV (IAF)	384312.7N 0010014.6E
OSNUK (IF)	384651.1N 0010906.1E
TIVOM	384504.4N 0010446.1E

DME CRÍTICO // CRITICAL DME

INSTALACIÓN (ID) FACILITY (ID)	FRECUENCIA / CANAL FREQUENCY / CHANNEL	COORD
CASTELLÓN (CTN)	117.05 MHz CH117Y	401307.7258N 0000521.0567E

DESCRIPCIÓN TABULAR DEL PROCEDIMIENTO  
PROCEDURE TABULAR DESCRIPTION

TRAMO INICIAL RNAV1 // RNAV1 INITIAL SEGMENT

Número de serie Serial number	Descriptor de trayectoria Path Terminator	Identificador de punto de recorrido Waypoint identifier	Sobrevuelo Fly-over	Curso/Derrota Course/Track °M (°T)	Variación magnética Magnetic variation	Distancia Distance (NM)	Dirección de viraje Turn direction	Altitud Altitude (ft)	Velocidad Speed (kt)	VPA/TCH (°/ft)	Especificación de navegación Navigation specification
<b>DEMEV (IAF) RNAV 1</b>											
001	IF	DEMEV	-	-	-1.05	-	-	+3000	-210	-	RNAV1
002	TF	TIVOM	-	061 (062.3)	-1.05	4.0	-	+3000	-210	-	RNAV1
003	TF	OSNUK	-	061 (062.3)	-1.05	3.8	-	+3000	-	-	RNAV1

CIRCUITOS DE ESPERA // HOLDING PATTERN

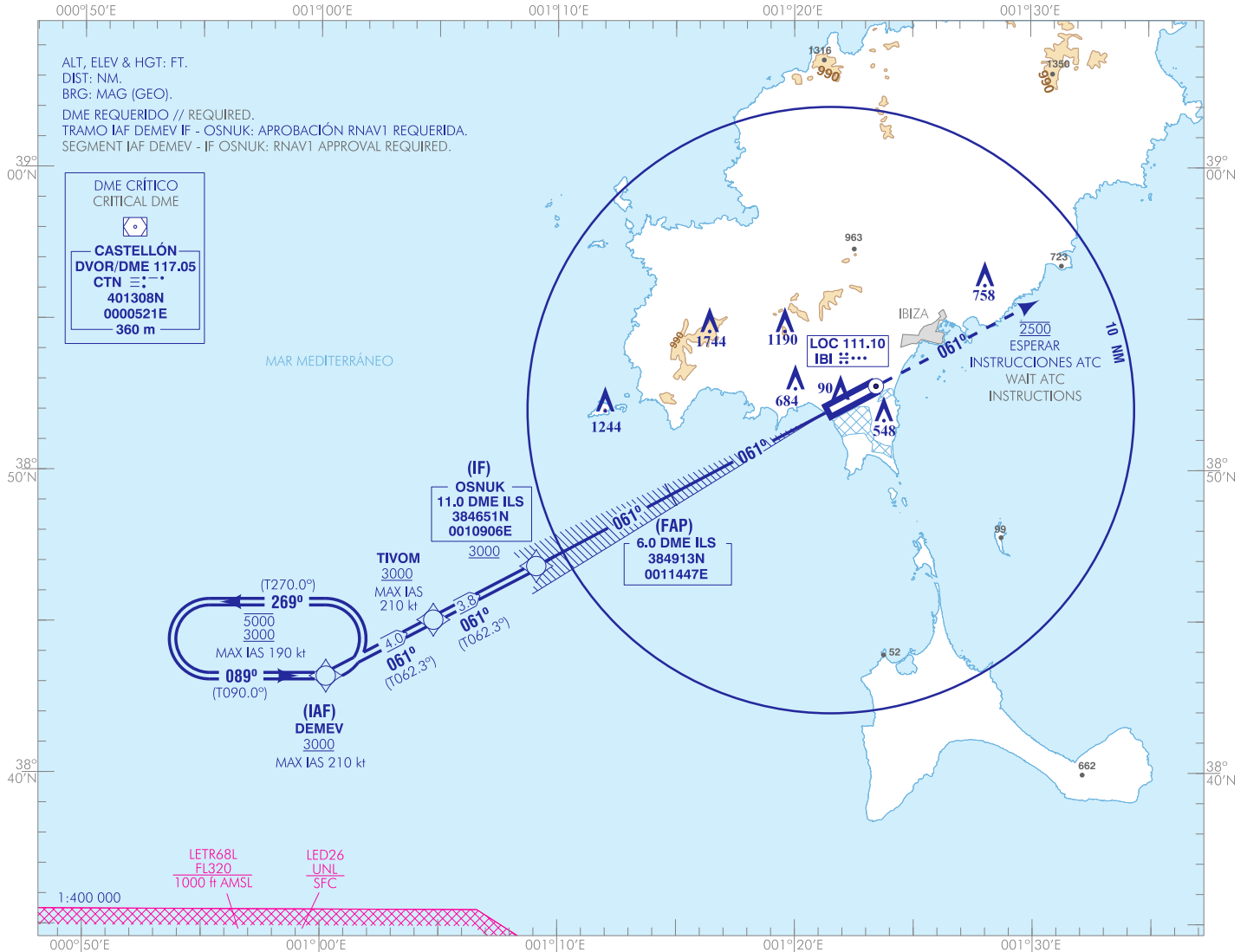
Descriptor de trayectoria Path terminator	Identificador de punto de recorrido Waypoint identifier	Sobrevuelo Fly-over	Curso/Derrota Course/Track °M (°T)	Variación magnética Magnetic variation	Distancia/ Tiempo de alejamiento Distance/ Outbound time	Dirección de viraje Turn direction	Altitud MNM MNM altitude (ft)	Altitud MAX MAX altitude (ft)	Velocidad Speed (kt)	Especificación de navegación Navigation specification
HM	DEMEV	-	089 (090.0)	-1.05	1 MIN	L	3000	5000	-190	RNAV1

CARTA DE APROXIMACIÓN  
POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD  
23  
VAR 1°E (2020)

APP 134.825 MHz  
TWR 118.505 C  
GMC 121.930 C  
ATIS 119.805 C

IBIZA  
ILS X  
RWY 06



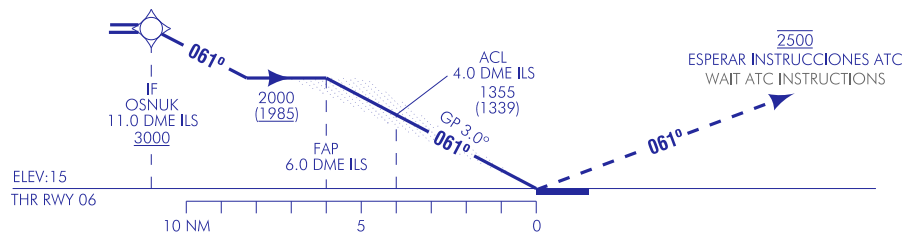
**FRUSTRADA:** SUBIR EN RUMBO DE PISTA HASTA ALCANZAR 2500 Y ESPERAR INSTRUCCIONES ATC.  
**MISSED APCH:** CLIMB ON RUNWAY HEADING UNTIL REACHING 2500 AND WAIT FOR ATC INSTRUCTIONS.

NOTAS:

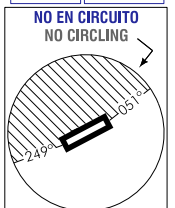
- CONTROL DE VELOCIDAD:
- 1. SI NO SE RECIBEN INSTRUCCIONES DIFERENTES DEL ATC, CRUZAR 12.0 DME ILS A IAS 210 kt, 9.0 DME ILS A IAS 190 kt Y 4.0 DME ILS A IAS 160 kt.
- 2. SI NO PUEDE CUMPLIR, NOTIFIQUELO AL ATC EN PRIMERA COMUNICACIÓN.
- TRAMO DESDE IAF DEMEV: RNAV1 (DME/DME) DME CTN CRÍTICO.

NOTES:

- SPEED CONTROL:
- 1. IF ANY DIFFERENT INSTRUCTIONS ARE NOT RECEIVED BY ATC, CROSS 12.0 DME ILS AT IAS 210 kt, 9.0 DME ILS AT IAS 190 kt AND 4.0 DME ILS AT IAS 160 kt.
- 2. IN THE EVENT OF BEING UNABLE TO COMPLY WITH IT, NOTIFY IT TO ATC AT THE FIRST COMMUNICATION.
- SEGMENT FROM IAF DEMEV: RNAV1 (DME/DME) CRITICAL DME CTN.



TA 6000 ILS RDH 52

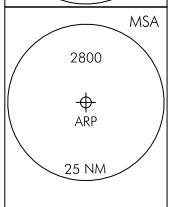


NO OFZ RWY 06  
HGT REF ELEV THR RWY 06

OCA/H		A	B	C	D
STA	CAT I	639 (624)	651 (636)	659 (644)	670 (655)
En circuito(H) sobre Circling (H) over		23	870 (850)	970 (950)	1200 (1180)

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAP-THR: 6.0 NM	min:s	4:29	3:35	2:59	2:33	2:14	1:59
FAP-MAPT:	ft/min						
ROD: 5.2 %	ft/min	425	531	637	743	849	955

ALT/HGT DME (ILS) FNA										
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3
									1690 (1670)	1360 (1340)
									1040 (1020)	710 (700)



CAMBIOS: ZONA LETR68L  
CHANGES: LETR68L AREA.

18-APR-24 (AMDT 379/24)

AIP-ESPAÑA

AD 2-LEIB IAC 3.1

IBIZA AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA  
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

ILS X RWY 06

Punto Point	LAT	LONG	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
OSNUK (IF)	384651.1N	0010906.1E	242.11° (LOC IBI)	11.00 DME ILS
FAP	384912.9N	0011446.8E	242.11° (LOC IBI)	5.97 DME ILS
Aproximación final de precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Precision final approach - Slope (Descent angle)				5.24% (3.00°)

COORDENADAS WAYPOINTS // WAYPOINTS COORDINATES

WPT	COORD
DEMEV (IAF)	384312.7N 0010014.6E
OSNUK (IF)	384651.1N 0010906.1E
TIVOM	384504.4N 0010446.1E

DME CRÍTICO // CRITICAL DME

INSTALACIÓN (ID) FACILITY (ID)	FRECUENCIA / CANAL FREQUENCY / CHANNEL	COORD
CASTELLÓN (CTN)	117.05 MHz CH117Y	401307.7258N 0000521.0567E

DESCRIPCIÓN TABULAR DEL PROCEDIMIENTO  
PROCEDURE TABULAR DESCRIPTION

TRAMO INICIAL RNAV1 // RNAV1 INITIAL SEGMENT

Número de serie Serial number	Descriptor de trayectoria Path Terminator	Identificador de punto de recorrido Waypoint identifier	Sobrevuelo Fly-over	Curso/Derrota Course/Track °M (°T)	Variación magnética Magnetic variation	Distancia Distance (NM)	Dirección de viraje Turn direction	Altitud Altitude (ft)	Velocidad Speed (kt)	VPA/TCH (°/ft)	Especificación de navegación Navigation specification
<b>DEMEV (IAF) RNAV 1</b>											
001	IF	DEMEV	–	–	-1.05	–	–	+3000	-210	–	RNAV1
002	TF	TIVOM	–	061 (062.3)	-1.05	4.0	–	+3000	-210	–	RNAV1
003	TF	OSNUK	–	061 (062.3)	-1.05	3.8	–	+3000	–	–	RNAV1

CIRCUITOS DE ESPERA // HOLDING PATTERN

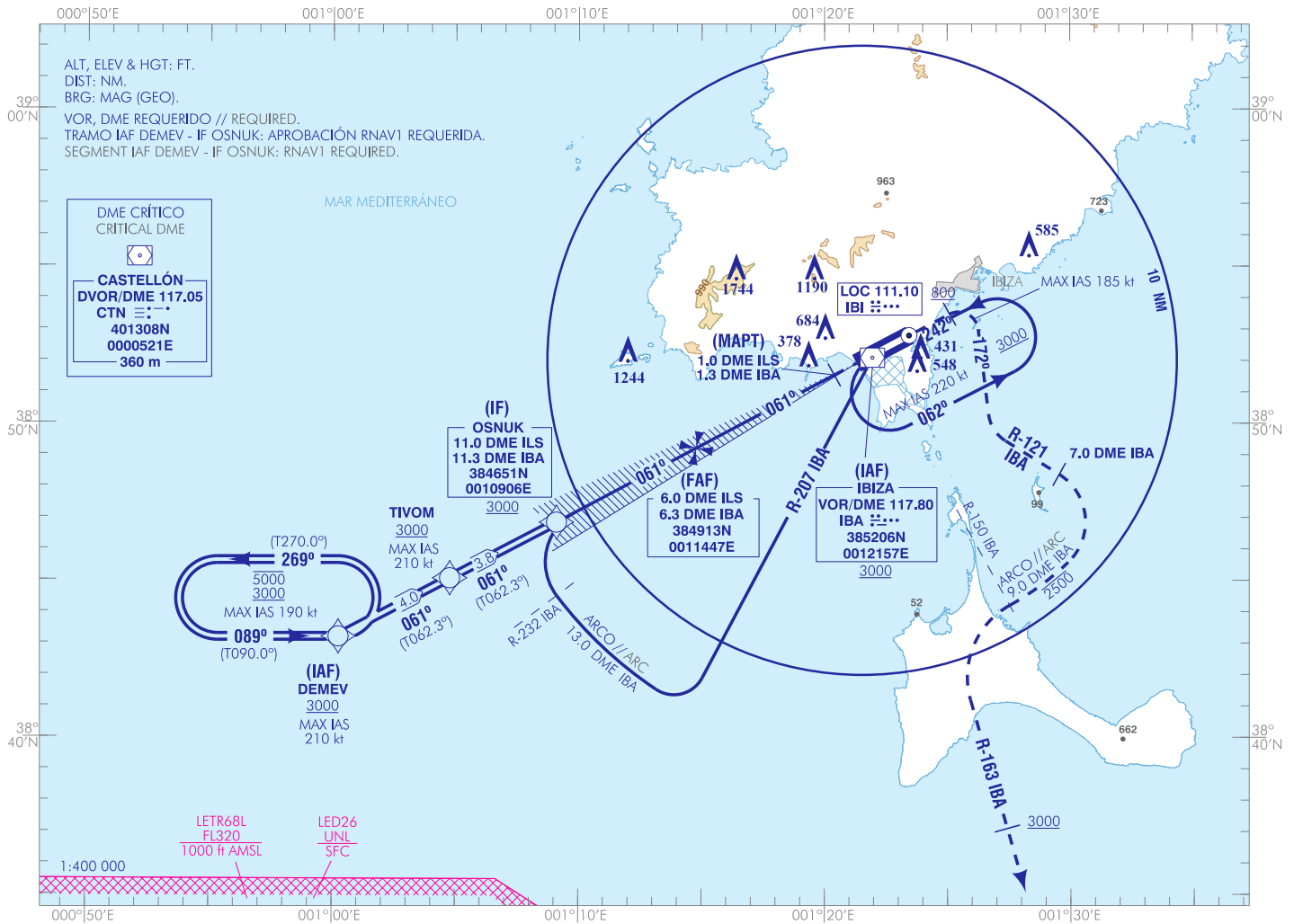
Descriptor de trayectoria Path terminator	Identificador de punto de recorrido Waypoint identifier	Sobrevuelo Fly-over	Curso/Derrota Course/Track °M (°T)	Variación magnética Magnetic variation	Distancia/ Tiempo de alejamiento Distance/ Outbound time	Dirección de viraje Turn direction	Altitud MNM MNM altitude (ft)	Altitud MAX MAX altitude (ft)	Velocidad Speed (kt)	Especificación de navegación Navigation specification
HM	DEMEV	–	089 (090.0)	-1.05	1 MIN	L	3000	5000	-190	RNAV1

CARTA DE APROXIMACIÓN  
POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD  
23  
VAR 1°E (2020)

APP 134.825 MHz  
TWR 118.505 C  
GMC 121.930 C  
ATIS 119.805 C

IBIZA  
LOC  
RWY 06



**FRUSTRADA:** SUBIR EN RUMBO DE PISTA HASTA 800. VIRAR A LA DERECHA (NO ANTES DE 2.0 DME IBA, IAS MAX 185 kt) PARA SEGUIR RUTA MAGNÉTICA 172° PARA INTERCEPTAR Y SEGUIR R-121 IBA HASTA 7.0 DME IBA. VIRAR A LA DERECHA PARA SEGUIR EL ARCO 9.0 DME IBA, MANTENER 2500 HASTA CRUZAR R-150 IBA. VIRAR A LA IZQUIERDA PARA INTERCEPTAR Y SEGUIR R-163 IBA, ASCENDER HASTA 3000 Y ESPERAR INSTRUCCIONES ATC.

**FRUSTRADA FALLO COMUNICACIONES:** SUBIR EN RUMBO DE PISTA HASTA 800. VIRAR A LA DERECHA (NO ANTES DE 2.0 DME IBA, IAS MAX 185 kt) PARA SEGUIR RUTA MAGNÉTICA 172° PARA INTERCEPTAR Y SEGUIR R-121 IBA HASTA 7.0 DME IBA. VIRAR A LA DERECHA PARA SEGUIR EL ARCO 9.0 DME IBA, MANTENER 2500 HASTA CRUZAR R-150 IBA. VIRAR A LA IZQUIERDA PARA INTERCEPTAR Y SEGUIR R-163 IBA, ASCENDER HASTA 3000. VIRAR A LA DERECHA DIRECTO AL VOR/DME IBA PARA INTEGRARSE A LA ESPERA.

**MISSED APCH:** CLIMB ON RUNWAY HEADING UP TO 800. TURN RIGHT (NOT BEFORE 2.0 DME IBA, MAX IAS 185 kt) TO FOLLOW MAGNETIC TRACK 172° TO INTERCEPT AND FOLLOW R-121 IBA UP TO 7.0 DME IBA. TURN RIGHT TO FOLLOW ARC 9.0 DME IBA, MAINTAIN 2500 UNTIL CROSSING R-150 IBA. TURN LEFT TO INTERCEPT AND FOLLOW R-163 IBA, CLIMB UP TO 3000 AND WAIT FOR ATC INSTRUCTIONS.

**COMMUNICATION FAILURE MISSED APCH:** CLIMB ON RUNWAY HEADING UP TO 800. TURN RIGHT (NOT BEFORE 2.0 DME IBA, MAX IAS 185 kt) TO FOLLOW MAGNETIC TRACK 172° TO INTERCEPT AND FOLLOW R-121 IBA UP TO 7.0 DME IBA. TURN RIGHT TO FOLLOW ARC 9.0 DME IBA, MAINTAIN 2500 UNTIL CROSSING R-150 IBA. TURN LEFT TO INTERCEPT AND FOLLOW R-163 IBA, CLIMB UP TO 3000. TURN RIGHT DIRECT TO VOR/DME IBA TO JOIN THE HOLDING.

NOTAS:

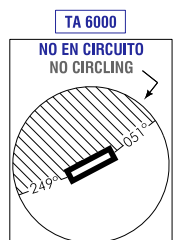
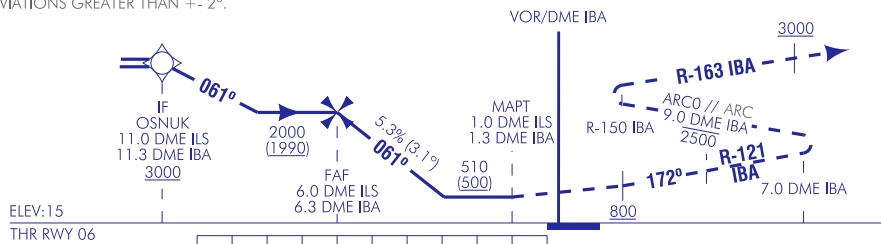
- CONTROL DE VELOCIDAD:

- SI NO SE RECIBEN INSTRUCCIONES DIFERENTES DEL ATC, CRUZAR 12.0 DME ILS A IAS 210 kt, 9.0 DME ILS A IAS 190 kt Y 4.0 DME ILS A IAS 160 kt (O DISTANCIA EQUIVALENTE AL UMBRAL EN CASO DE DME ILS U/S).
  - SI NO PUEDE CUMPLIR, NOTIFIQUELO AL ATC EN PRIMERA COMUNICACIÓN.
- TRAMO DESDE IAF DEMEV: RNAV1 (DME/DME) DME CTN CRÍTICO.  
- R-163 IBA, R-207 IBA: DESVIACIONES DE MÁS DE +/- 2°.

NOTES:

- SPEED CONTROL:

- IF ANY DIFFERENT INSTRUCTIONS ARE NOT RECEIVED BY ATC, CROSS 12.0 DME ILS AT IAS 210 kt, 9.0 DME ILS AT IAS 190 kt AND 4.0 DME ILS AT IAS 160 kt (OR EQUIVALENT DISTANCE TO THRESHOLD IF DME ILS U/S).
  - IN THE EVENT OF BEING UNABLE TO COMPLY WITH IT, NOTIFY IT TO ATC AT THE FIRST COMMUNICATION.
- SEGMENT FROM IAF DEMEV: RNAV1 (DME/DME) CRITICAL DME CTN.  
- R-163 IBA, R-207 IBA: DEVIATIONS GREATER THAN +/- 2°.



HGT REF ELEV THR RWY 06

OCA/H	A	B	C	D
2.5%		510 (500)		
STA				
En circuito(H) sobre Circling (H) over	23	870 (850)	970 (950)	1200 (1180)

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR:	min:s						
FAF-MAPT: 5.0 NM	min:s	3:44	2:59	2:29	2:08	1:52	1:39
ROD: 5.3 %	ft/min	432	540	648	756	864	972

ALT/HGT DME (ILS) FNA												
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
									1690 (1670)	1370 (1350)	1040 (1030)	720 (700)

CAMBIOS: ZONA LETR68L  
CHANGES: LETR68L AREA.

18-APR-24 (AMDT 379/24)

AIP-ESPAÑA

AD 2-LEIB IAC 4.1

IBIZA AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA  
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

LOC RWY 06

PUNTO POINT	LAT	LONG	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
VOR/DME IBA (IAF)	385206.0N	0012157.4E	-	-
OSNUK (IF)	384651.1N	0010906.1E	242.11° (LOC IBI)	11.00 DME ILS
FAF	384912.9N	0011446.8E	242.11° (LOC IBI)	5.97 DME ILS
MAPT	385132.9N	0012024.0E	242.11° (LOC IBI)	1.00 DME ILS
Aproximación final de no precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Non-precision final approach - Slope (Descent angle)				5.33% (3.05°)

COORDENADAS WAYPOINTS // WAYPOINTS COORDINATES

WPT	COORD
DEMEV (IAF)	384312.7N 0010014.6E
OSNUK (IF)	384651.1N 0010906.1E
TIVOM	384504.4N 0010446.1E

DME CRÍTICO // CRITICAL DME

INSTALACIÓN (ID) FACILITY (ID)	FRECUENCIA / CANAL FREQUENCY / CHANNEL	COORD
CASTELLÓN (CTN)	117.05 MHz CH117Y	401307.7258N 0000521.0567E

DESCRIPCIÓN TABULAR DEL PROCEDIMIENTO  
PROCEDURE TABULAR DESCRIPTION

TRAMO INICIAL RNAV1 // RNAV1 INITIAL SEGMENT

Número de serie Serial number	Descriptor de trayectoria Path Terminator	Identificador de punto de recorrido Waypoint identifier	Sobrevuelo Fly-over	Curso/Derrota Course/Track °M (°T)	Variación magnética Magnetic variation	Distancia Distance (NM)	Dirección de viraje Turn direction	Altitud Altitude (ft)	Velocidad Speed (kt)	VPA/TCH (°/ft)	Especificación de navegación Navigation specification
<b>DEMEV (IAF) RNAV 1</b>											
001	IF	DEMEV	-	-	-1.05	-	-	+3000	-210	-	RNAV1
002	TF	TIVOM	-	061 (062.3)	-1.05	4.0	-	+3000	-210	-	RNAV1
003	TF	OSNUK	-	061 (062.3)	-1.05	3.8	-	+3000	-	-	RNAV1

CIRCUITOS DE ESPERA // HOLDING PATTERN

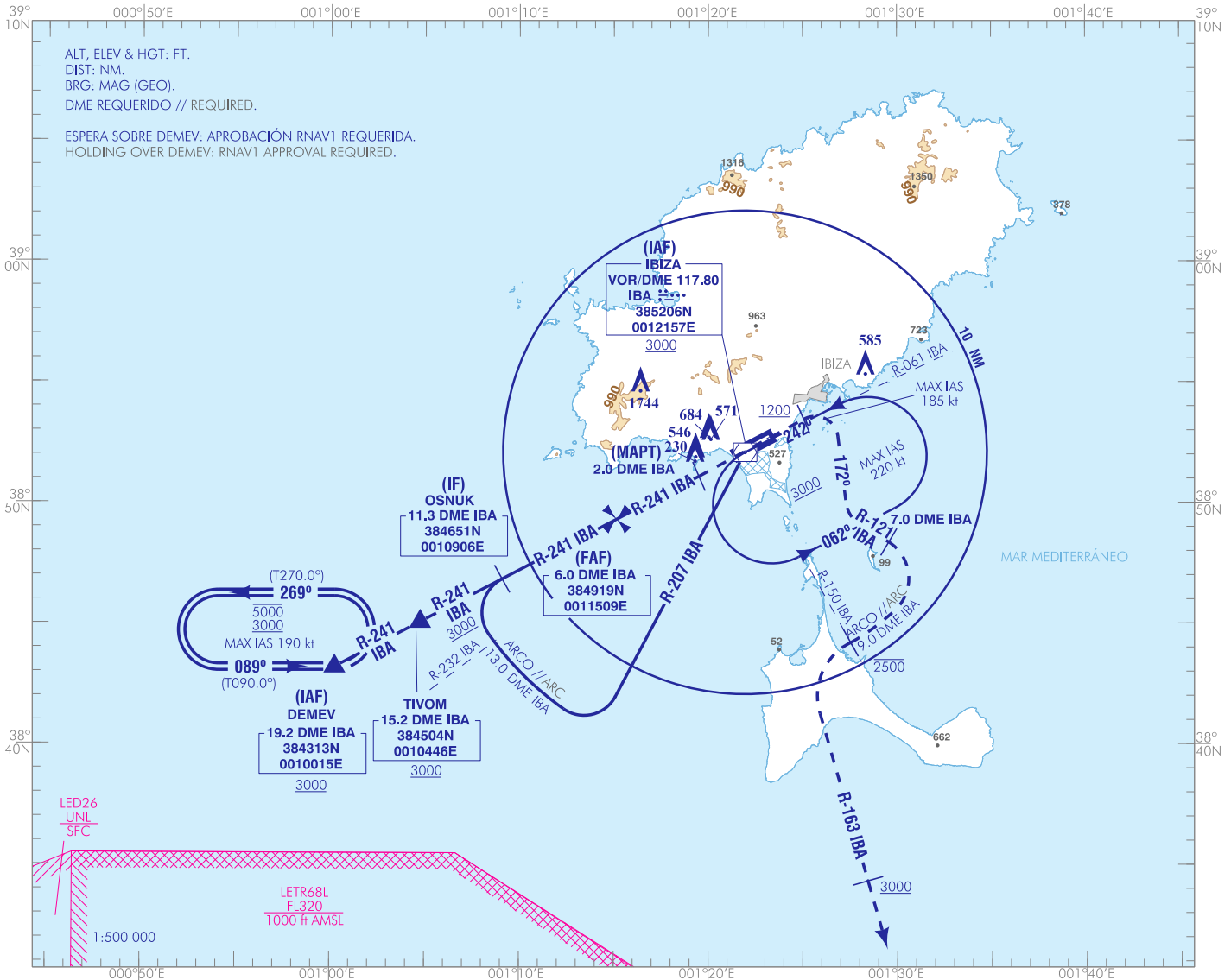
Descriptor de trayectoria Path terminator	Identificador de punto de recorrido Waypoint identifier	Sobrevuelo Fly-over	Curso/Derrota Course/Track °M (°T)	Variación magnética Magnetic variation	Distancia/ Tiempo de alejamiento Distance/ Outbound time	Dirección de viraje Turn direction	Altitud MNM MNM altitude (ft)	Altitud MAX MAX altitude (ft)	Velocidad Speed (kt)	Especificación de navegación Navigation specification
HM	DEMEV	-	089 (090.0)	-1.05	1 MIN	L	3000	5000	-190	RNAV1

CARTA DE APROXIMACIÓN  
POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD  
23  
VAR 1°E (2020)

APP 134.825 MHz  
TWR 118.505 C  
GMC 121.930 C  
ATIS 119.805 C

IBIZA  
VOR  
RWY 06



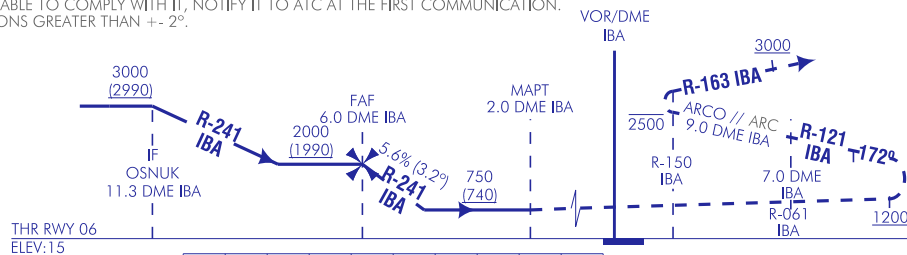
**FRUSTRADA:** SUBIR DIRECTO AL VOR/DME IBA, PROCEDER POR R-061 IBA HASTA 1200. VIRAR A LA DERECHA (NO ANTES DE 2.0 DME IBA, IAS MAX 185 kt) PARA SEGUIR RUTA MAGNÉTICA 172° PARA INTERCEPTAR Y SEGUIR R-121 IBA HASTA 7.0 DME IBA. VIRAR A LA DERECHA PARA SEGUIR EL ARCO 9.0 DME IBA, HASTA CRUZAR R-150 IBA A 2500 O INFERIOR. VIRAR A LA IZQUIERDA PARA INTERCEPTAR Y SEGUIR R-163 IBA, ASCENDER HASTA 3000 Y ESPERAR INSTRUCCIONES ATC.

**FRUSTRADA FALLO COMUNICACIONES:** SUBIR DIRECTO AL VOR/DME IBA. PROCEDER POR R-061 IBA HASTA 1200. VIRAR A LA DERECHA (NO ANTES DE 2.0 DME IBA, IAS MAX 185 kt) PARA SEGUIR RUTA MAGNÉTICA 172° PARA INTERCEPTAR Y SEGUIR R-121 IBA HASTA 7.0 DME IBA. VIRAR A LA DERECHA PARA SEGUIR EL ARCO 9.0 DME IBA, HASTA CRUZAR R-150 IBA A 2500 O INFERIOR. VIRAR A LA IZQUIERDA PARA INTERCEPTAR Y SEGUIR R-163 IBA, ASCENDER HASTA 3000. VIRAR A LA DERECHA DIRECTO AL VOR/DME IBA PARA INTEGRARSE A LA ESPERA.

**MISSED APCH:** CLIMB DIRECT TO VOR/DME IBA. PROCEED BY R-061 IBA UP TO 1200. TURN RIGHT (NOT BEFORE 2.0 DME IBA, MAX IAS 185 kt) TO FOLLOW MAGNETIC TRACK 172° TO INTERCEPT AND FOLLOW R-121 IBA UP TO 7.0 DME IBA. TURN RIGHT TO FOLLOW ARC 9.0 DME IBA UNTIL CROSSING R-150 IBA AT 2500 OR LOWER. TURN LEFT TO INTERCEPT AND FOLLOW R-163 IBA. CLIMB UP TO 3000 AND WAIT FOR ATC INSTRUCTIONS.

**COMMUNICATION FAILURE MISSED APCH:** CLIMB DIRECT TO VOR/DME IBA. PROCEED BY R-061 IBA UP TO 1200. TURN RIGHT (NOT BEFORE 2.0 DME IBA, MAX IAS 185 kt) TO FOLLOW MAGNETIC TRACK 172° TO INTERCEPT AND FOLLOW R-121 IBA UP TO 7.0 DME IBA. TURN RIGHT TO FOLLOW ARC 9.0 DME IBA UNTIL CROSSING R-150 IBA AT 2500 OR LOWER. TURN LEFT TO INTERCEPT AND FOLLOW R-163 IBA. CLIMB UP TO 3000. TURN RIGHT DIRECT TO VOR/DME IBA TO JOIN THE HOLDING.

- NOTAS:**
- CONTROL DE VELOCIDAD:
  - 1. SI NO SE RECIBEN INSTRUCCIONES DIFERENTES DEL ATC, CRUZAR 12.0 DME IBA A IAS 210 kt, 9.0 DME IBA A IAS 190 kt Y 4.0 DME IBA A IAS 160 kt.
  - 2. SI NO PUEDE CUMPLIR, NOTIFIQUELO AL ATC EN PRIMERA COMUNICACION.
  - R-163 IBA, R-207 IBA: DESVIACIONES DE MÁS DE +- 2°.
- NOTES:**
- SPEED CONTROL:
  - 1. IF ANY DIFFERENT INSTRUCTIONS ARE NOT RECEIVED BY ATC, CROSS 12.0 DME IBA AT IAS 210 kt, 9.0 DME IBA AT IAS 190 kt AND 4.0 DME IBA AT IAS 160 kt.
  - 2. IN THE EVENT OF BEING UNABLE TO COMPLY WITH IT, NOTIFY IT TO ATC AT THE FIRST COMMUNICATION.
  - R-163 IBA, R-207 IBA: DEVIATIONS GREATER THAN +- 2°.



HGT REF ELEV THR RWY 06

OCA/H	A	B	C	D
2.5%		750 (740)		
En circuito(H) sobre Circling (H) over	23	920 (900)	1020 (1000)	1030 (1010)

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR:	min:s						
FAF-MAPT: 4.0 NM	min:s	3:00	2:24	2:00	1:43	1:30	1:20
ROD: 5.6 %	ft/min	455	569	682	796	910	1024

ALT/HGT DME (IBA) FNA												
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
									1660 (1650)	1320 (1310)	980 (960)	

CAMBIOS: ZONA LETR68L. CHANGES: LETR68L AREA.

18-APR-24 (AMDT 379/24)

AIP-ESPAÑA

AD 2-LEIB IAC 5.1

IBIZA AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA  
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

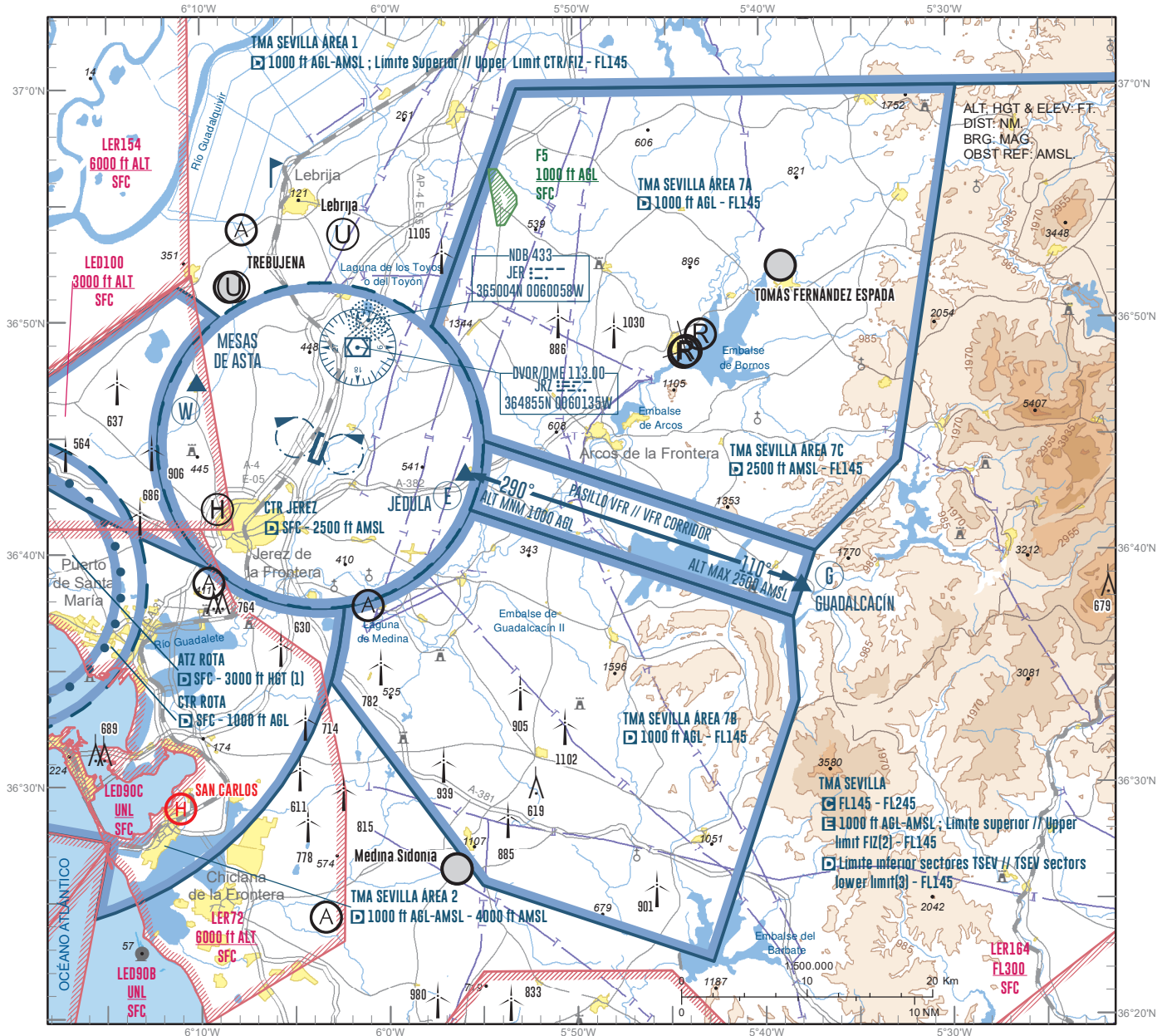
VOR RWY 06

PUNTO POINT	LAT	LONG	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
VOR/DME IBA (IAF)	385206.0N	0012157.4E	-	-
DEMEV (IAF)	384312.7N	0010014.6E	242.50° (IBA)	19.17 DME IBA
TIVOM	384504.4N	0010446.1E	242.50° (IBA)	15.17 DME IBA
OSNUK (IF)	384651.1N	0010906.1E	242.50° (IBA)	11.34 DME IBA
FAF	384919.4N	0011508.7E	242.50° (IBA)	6.01 DME IBA
MAPT	385110.5N	0011941.0E	242.50° (IBA)	2.01 DME IBA
Aproximación final de no precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Non-precision final approach - Slope (Descent angle)				5.62% (3.22°)

CIRCUITOS DE ESPERA // HOLDING PATTERN

Descriptor de trayectoria Path terminator	Identificador de punto de recorrido Waypoint identifier	Sobrevuelo Fly-over	Curso/Derrotea Course/Track °M (°T)	Variación magnética Magnetic variation	Distancia/Tiempo de alejamiento Distance/Outbound time	Dirección de viraje Turn direction	Altitud MNM MNM altitude (ft)	Altitud MAX MAX altitude (ft)	Velocidad Speed (kt)	Especificación de navegación Navigation specification
HM	DEMEV	-	089 (090.0)	-1.05	1 MIN	L	3000	5000	-190	RNAV1





**NOTAS**

- (1) O hasta la elevación del techo de nubes, lo que resulte más bajo.
- (2) Fuera de los límites laterales de los sectores TSEV.
- (3) Dentro de los límites laterales de los sectores TSEV.

**NOTES**

- (1) Or up to the cloud ceiling, whichever is lower.
- (2) Outside the lateral limits of TSEV sectors.
- (3) Within the lateral limits of TSEV sectors.

**LLEGADAS**

Los pilotos establecerán contacto radio con Jerez TWR 3 min antes de entrar en el CTR. Los puntos de entrada son E (Jédula) y W (Mesas de Asta). Desde estos puntos, después de recibir instrucciones de TWR, las aeronaves procederán al primer tercio de viento en cola del circuito de tránsito de aeródromo (referencia visual: al través del umbral opuesto a la pista en uso). La altura a mantener dentro de la CTR será de 1000 ft AGL. TWR podrá instruir a los pilotos a realizar esperas sobre cualquiera de los dos puntos de entrada.

Cuando el tráfico lo requiera, Jerez TWR podrá instruir a los pilotos en circuito de aeródromo a hacer "Esperas al Este" o "Esperas al Oeste". Estas esperas consisten en un procedimiento visual en el que una aeronave en el último tramo de viento en cola, que se halle lista para virar a tramo básico, efectúe un viraje de 90° en alejamiento de la pista para comenzar un espejo del circuito de tránsito de aeródromo, volviendo a incorporarse a éste en el primer tercio del tramo de viento en cola. El piloto comenzará la espera siempre desde el último tercio del tramo de viento en cola aunque sea instruido a ello antes de llegar a éste. TWR podrá, así mismo, instruir en cualquier momento su reincorporación al circuito de tránsito de aeródromo. Ver circuito de aeródromo y esperas en AD 2-LEJR casilla 22.

**SALIDAS**

Las aeronaves ascenderán en tramo viento en cara hasta alcanzar 1000 ft AGL y posteriormente virarán directamente hacia E o W en ascenso a 2000 ft AGL (ó 1000 ft AGL por debajo de la altura del techo de nubes, la que sea menor). Cuando sea necesario la torre podrá requerir un viraje hacia los puntos de salida antes de alcanzar 1000 ft AGL.

**ARRIVALS**

Pilots shall establish radio contact with Jerez TWR 3 min before entering the CTR. The inbound points are E (Jédula) and W (Mesas de Asta). From these points, after receiving instructions from TWR, aircraft shall proceed to the first third tailwind leg of the aerodrome traffic circuit (visual reference: opposite threshold of the runway in use). The height to be maintained within the CTR will be 1000 ft AGL. TWR may instruct the pilots to accomplish holds over any of the two points.

When traffic requires so, JEREZ TWR may instruct the pilots in the aerodrome circuit to accomplish "Holds to the East" or "Holds to the West". These holding patterns will consist of a visual procedure in which an aircraft on the final tailwind leg, which is ready to turn to the base leg, makes a 90° turn away from the runway to begin a mirror image of the aerodrome traffic circuit, joining it again on the first third of the tailwind leg. The pilot will always begin the holding pattern from the last third of the tailwind leg, even if is instructed to do so before reaching it. Likewise, TWR may also instruct its return to the aerodrome traffic circuit at any time.

See the aerodrome circuit and holding patterns in AD 2-LEJR item 22.

**DEPARTURES**

Aircraft shall climb in head wind leg to reach 1000 ft AGL and then turn proceeding directly to E or W climbing to 2000 ft AGL (or 1000 ft AGL below the clouds ceiling, whichever is lower). When necessary TWR may require a turn to the exit points before reaching 1000 ft AGL.

---

JEREZ AD

---

→ **FALLO DE COMUNICACIONES**

Las aeronaves con fallo de comunicaciones entrarán en el CTR desde los puntos E o W observando qué pista está en uso de acuerdo con los medios de que disponen (ATIS, tráfico a la vista, etc.).

Procederán desde el punto W a la posición de viento en cola a través de la torre, sin cruzar la vía del tren, donde efectuarán giros de 360° frente a la torre, a una altura de 500 ft AGL o inferior, a la espera de recibir indicaciones visuales desde la torre.

Procederán desde el punto E a la posición de viento en cola a través de la torre, sin cruzar la Autopista del Sur E5/ AP4, donde efectuarán giros de 360° frente a la torre, a una altura de 500 ft AGL o inferior, a la espera de recibir indicaciones visuales desde la torre.

También podrán comunicar con la torre mediante el uso de teléfono móvil llamando al número +34-956 237 325. Este teléfono dispone de registro de voz y es de uso exclusivo para aeronaves con fallo de telecomunicaciones.

**OBSERVACIONES**

PAPI (MEHT) RWY 02: 3° (55 ft)  
RWY 20: 3° (56 ft)

- Tanto las llegadas como los procedimientos de fallo de comunicaciones se efectuarán sin cruzar la pista.
- A título informativo, se incluyen las coordenadas geográficas de los puntos:  
W: 364725N 0061013W  
E: 364332N 0055551W  
G: 363840N 0053756W

**COMMUNICATIONS FAILURE**

Aircraft with communication failure will enter the CTR from the points E or W observing the runway in use in accordance with the facilities available (ATIS, traffic in sight, etc.).

They will proceed from the point W to the position of the tail wind abeam tower without crossing the train track where they will make 360° turns in front of the tower at a height of 500 ft AGL or lower, expecting to receive visual signals from tower.

They will proceed from the point E to the position of the tail wind abeam tower without crossing the South highway E5/AP4, where they will make 360° turns in front of the tower and between it and the tailwind section, at a height of 500 ft AGL or lower, expecting to receive visual signals from tower.

They also may establish contact with tower by mobile telephone, dialing +34-956 237 325. This telephone number has voice recording, and it is strictly to be used by aircraft in communications failure.

**REMARKS**

PAPI (MEHT) RWY 02: 3° (55 ft)  
RWY 20: 3° (56 ft)

- The arrivals and the communications failure procedures will be carried out without crossing the runway.
- For information purposes, the geographic coordinates of the points are included:  
W: 364725N 0061013W  
E: 364332N 0055551W  
G: 363840N 0053756W

## PALMA DE MALLORCA AD

## SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID)

## PISTA 06R

## NOTA APLICABLE A TODAS LAS SID:

– IAS MAX 250 kt a FL100 o inferior.

**SALIDA BAVER CINCO BRAVO (BAVER5B)**

Subir en rumbo magnético 073° hasta 2.5 DME JOA a 600 ft o superior. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-090 JOA hasta 12.0 DME JOA (IAS MAX 210 kt). Virar a la derecha para seguir arco 15.0 DME MJV directo a ADROL. Seguir en ruta magnética 254° NDB IZA directo al NDB IZA. Virar a la derecha para seguir ruta magnética 266° NDB IZA directo a BAVER a FL100 o superior.

Mantener 4000 ft excepto autorización ATC.

Pendiente mínima de ascenso 5.5% hasta 4000 ft.

**SALIDA CAPDEPERA DOS ECHO (CDP2E). Uso táctico ATC para tráfico destino LEMH AD.**

Subir en rumbo magnético 073° hasta 2.5 DME JOA a 600 ft o superior. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-090 JOA hasta R-090/8.5 DME JOA (IAS MAX 210 kt). Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-250 CDP directo a DVOR/DME CDP.

Mantener 4000 ft excepto autorización ATC.

Pendiente mínima de ascenso 5.5% hasta 4000 ft.

**SALIDA DRAGO TRES BRAVO (DRAGO3B)**

Subir en rumbo de pista hasta 8.0 DME JOA. Virar a la izquierda (IAS MAX en viraje 210 kt) para seguir arco 15.0 DME MJV directo a PETAM. Seguir en arco 15.0 DME MJV para interceptar y seguir R-324 JOA, hasta interceptar y seguir R-273 POS directo a DRAGO a FL100 o superior.

Mantener 6000 ft excepto autorización ATC.

Pendiente mínima de ascenso 6.5% hasta 4000 ft.

**SALIDA EPAMA DOS BRAVO (EPAMA2B)**

Subir en rumbo de pista hasta 8.0 DME JOA. Virar a la izquierda (IAS MAX en viraje 210 kt) para seguir arco 15.0 DME MJV directo a PETAM. Seguir en arco 15.0 DME MJV para interceptar y seguir R-324 JOA, hasta interceptar y seguir R-256 POS directo a EPAMA a FL100 o superior.

Mantener FL100 excepto autorización ATC.

Pendiente mínima de ascenso 6.5% hasta FL100.

**SALIDA ESPOR TRES BRAVO (ESPOR3B)**

Subir en rumbo de pista hasta 8.0 DME JOA. Virar a la izquierda (IAS MAX en viraje 210 kt) para seguir arco 15.0 DME MJV directo a PETAM. Seguir en arco 15.0 DME MJV para interceptar y seguir R-324 JOA directo a ESPOR a FL100 o superior.

Mantener 6000 ft excepto autorización ATC.

Pendiente mínima de ascenso 6.5% hasta 4000 ft.

**SALIDA GALAT TRES BRAVO (GALAT3B)**

Subir en rumbo de pista hasta 8.0 DME JOA. Virar a la izquierda (IAS MAX en viraje 210 kt) para seguir arco 15.0 DME MJV directo a PETAM. Seguir en arco 15.0 DME MJV para interceptar y seguir R-324 JOA, hasta interceptar y seguir R-283 POS directo a GALAT a FL150 o superior.

Mantener 6000 ft excepto autorización ATC.

Pendiente mínima de ascenso 6.5% hasta 4000 ft.

**SALIDA ISTER TRES BRAVO (ISTER3B)**

Subir en rumbo de pista hasta 8.0 DME JOA. Virar a la izquierda para seguir R-061 JOA directo a TONIS (IAS MAX 210 kt). Virar a la derecha para seguir R-262 MHN directo al DVOR/DME MHN. Proceder por R-058 MHN directo a ISTER.

Mantener 4000 ft excepto autorización ATC.

Pendiente mínima de ascenso 5.0% hasta 4000 ft.

**SALIDA MEBUT CINCO BRAVO (MEBUT5B)**

Subir en rumbo magnético 073° hasta 2.5 DME JOA a 600 ft o superior. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-090 JOA hasta 12.0 DME JOA (IAS MAX 210 kt). Virar a la derecha para seguir arco 15.0 DME MJV directo a ADROL. Seguir en ruta magnética 254° NDB IZA para interceptar y seguir R-210 MJV directo a MEBUT a FL100 o superior.

## STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID)

## RUNWAY 06R

## NOTE APPLICABLE TO ALL SID:

– MAX IAS 250 kt at FL100 or below.

**BAVER FIVE BRAVO DEPARTURE (BAVER5B)**

Climb on magnetic heading 073° up to 2.5 DME JOA at 600 ft or above. Turn right to intercept and follow R-090 JOA up to 12.0 DME JOA (MAX IAS 210 kt). Turn right to follow arc 15.0 DME MJV direct to ADROL. Follow magnetic track 254° NDB IZA direct to NDB IZA. Turn right to follow magnetic track 266° NDB IZA direct to BAVER at FL100 or above.

Maintain 4000 ft except ATC clearance.

Minimum climb gradient of 5.5% up to 4000 ft.

**CAPDEPERA TWO ECHO DEPARTURE (CDP2E). ATC tactical use for traffic destination LEMH AD.**

Climb on magnetic heading 073° up to 2.5 DME JOA at 600 ft or above. Turn right to intercept and follow R-090 JOA up to R-090/8.5 DME JOA (MAX IAS 210 kt). Turn left to intercept and follow R-250 CDP direct to DVOR/DME CDP.

Maintain 4000 ft except ATC clearance.

Minimum climb gradient of 5.5% up to 4000 ft.

**DRAGO THREE BRAVO DEPARTURE (DRAGO3B)**

Climb on runway heading up to 8.0 DME JOA. Turn left (turning MAX IAS 210 kt) to follow arc 15.0 DME MJV direct to PETAM. Follow arc 15.0 DME MJV to intercept and follow R-324 JOA, to intercept and follow R-273 POS direct to DRAGO at FL100 or above.

Maintain 6000 ft except ATC clearance.

Minimum climb gradient of 6.5% up to 4000 ft.

**EPAMA TWO BRAVO DEPARTURE (EPAMA2B)**

Climb on runway heading up to 8.0 DME JOA. Turn left (turning MAX IAS 210 kt) to follow arc 15.0 DME MJV direct to PETAM. Follow arc 15.0 DME MJV to intercept and follow R-324 JOA, to intercept and follow R-256 POS direct to EPAMA at FL100 or above.

Maintain FL100 except ATC clearance.

Minimum climb gradient of 6.5% up to FL100.

**ESPOR THREE BRAVO DEPARTURE (ESPOR3B)**

Climb on runway heading up to 8.0 DME JOA. Turn left (turning MAX IAS 210 kt) to follow arc 15.0 DME MJV direct to PETAM. Follow arc 15.0 DME MJV to intercept and follow R-324 JOA direct to ESPOR at FL100 or above.

Maintain 6000 ft except ATC clearance.

Minimum climb gradient of 6.5% up to 4000 ft.

**GALAT THREE BRAVO DEPARTURE (GALAT3B)**

Climb on runway heading up to 8.0 DME JOA. Turn left (turning MAX IAS 210 kt) to follow arc 15.0 DME MJV direct to PETAM. Follow arc 15.0 DME MJV to intercept and follow R-324 JOA, to intercept and follow R-283 POS direct to GALAT at FL150 or above.

Maintain 6000 ft except ATC clearance.

Minimum climb gradient of 6.5% up to 4000 ft.

**ISTER THREE BRAVO DEPARTURE (ISTER3B)**

Climb on runway heading up to 8.0 DME JOA. Turn left to follow R-061 JOA direct to TONIS (MAX IAS 210 kt). Turn right to follow R-262 MHN direct to DVOR/DME MHN. Proceed on R-058 MHN direct to ISTER.

Maintain 4000 ft except ATC clearance.

Minimum climb gradient of 5.0% up to 4000 ft.

**MEBUT FIVE BRAVO DEPARTURE (MEBUT5B)**

Climb on magnetic heading 073° up to 2.5 DME JOA at 600 ft or above. Turn right to intercept and follow R-090 JOA up to 12.0 DME JOA (MAX IAS 210 kt). Turn right to follow arc 15.0 DME MJV direct to ADROL. Follow magnetic track 254° NDB IZA to intercept and follow R-210 MJV direct to MEBUT at FL100 or above.

Mantener 4000 ft excepto autorización ATC.  
 Pendiente mínima de ascenso 5.5% hasta 4000 ft.

Maintain 4000 ft except ATC clearance.  
 Minimum climb gradient of 5.5% up to 4000 ft.

→ **SALIDA MEROS SEIS BRAVO (MEROS6B)**  
 Subir en rumbo de pista hasta 8.0 DME JOA. Virar a la izquierda para seguir R-061 JOA directo a TONIS (IAS MAX 210 kt). Virar a la izquierda para seguir R-047 MJV directo a MEROS a FL145 o superior.  
 Mantener 4000 ft excepto autorización ATC.  
 Pendiente mínima de ascenso 5.0% hasta 4000 ft.

**MEROS SIX BRAVO DEPARTURE (MEROS6B)**  
 Climb on runway heading up to 8.0 DME JOA. Turn left to follow R-061 JOA direct to TONIS (MAX IAS 210 kt). Turn left to follow R-047 MJV direct to MEROS at FL145 or above.  
 Maintain 4000 ft except ATC clearance.  
 Minimum climb gradient of 5.0% up to 4000 ft.

→ **SALIDA MORSS CUATRO ECHO (MORSS4E)**  
 Subir en rumbo de pista hasta 8.0 DME JOA. Virar a la izquierda para seguir R-061 JOA directo a TONIS (IAS MAX 210 kt). Virar a la derecha para seguir R-262 MHN directo al DVOR/DME MHN. Proceder por R-073 MHN directo a MORSS a FL120 o superior.  
 Mantener 4000 ft excepto autorización ATC.  
 Pendiente mínima de ascenso 5.0% hasta 4000 ft.

**MORSS FOUR ECHO DEPARTURE (MORSS4E)**  
 Climb on runway heading up to 8.0 DME JOA. Turn left to follow R-061 JOA direct to TONIS (MAX IAS 210 kt). Turn right to follow R-262 MHN direct to DVOR/DME MHN. Proceed on R-073 MHN direct to MORSS at FL120 or above.  
 Maintain 4000 ft except ATC clearance.  
 Minimum climb gradient of 5.0% up to 4000 ft.

→ **SALIDA NELUX TRES BRAVO (NELUX3B). Sólo destino LEIB AD.**  
 Subir en rumbo magnético 073° hasta 2.5 DME JOA a 600 ft o superior. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-090 JOA hasta 12.0 DME JOA (IAS MAX 210 kt). Virar a la derecha para seguir arco 15.0 DME MJV directo a ADROL. Seguir en ruta magnética 254° NDB IZA para interceptar y seguir R-230 MJV directo a NELUX.  
 Mantener 4000 ft excepto autorización ATC.  
 Pendiente mínima de ascenso 5.5% hasta 4000 ft.

**NELUX THREE BRAVO DEPARTURE (NELUX3B). Only destination LEIB AD.**  
 Climb on magnetic heading 073° up to 2.5 DME JOA at 600 ft or above. Turn right to intercept and follow R-090 JOA up to 12.0 DME JOA (MAX IAS 210 kt). Turn right to follow arc 15.0 DME MJV direct to ADROL. Follow magnetic track 254° NDB IZA to intercept and follow R-230 MJV direct to NELUX.  
 Maintain 4000 ft except ATC clearance.  
 Minimum climb gradient of 5.5% up to 4000 ft.

→ **SALIDA OSGAL CINCO BRAVO (OSGAL5B)**  
 Subir en rumbo magnético 073° hasta 2.5 DME JOA a 600 ft o superior. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-090 JOA hasta 12.0 DME JOA (IAS MAX 210 kt). Virar a la derecha para seguir arco 15.0 DME MJV directo a ADROL. Virar a la izquierda para seguir R-164 MJV directo a OSGAL a FL100 o superior.  
 Mantener 4000 ft excepto autorización ATC.  
 Pendiente mínima de ascenso 5.5% hasta 4000 ft.

**OSGAL FIVE BRAVO DEPARTURE (OSGAL5B)**  
 Climb on magnetic heading 073° up to 2.5 DME JOA at 600 ft or above. Turn right to intercept and follow R-090 JOA up to 12.0 DME JOA (MAX IAS 210 kt). Turn right to follow arc 15.0 DME MJV direct to ADROL. Turn left to follow R-164 MJV direct to OSGAL at FL100 or above.  
 Maintain 4000 ft except ATC clearance.  
 Minimum climb gradient of 5.5% up to 4000 ft.

→ **SALIDA TONIS DOS ECHO (TONIS2E). Uso táctico ATC para tráfico destino LEMH AD.**  
 Subir en rumbo de pista hasta 8.0 DME JOA. Virar a la izquierda para seguir R-061 JOA directo a TONIS (IAS MAX 210 kt).  
 Mantener 4000 ft excepto autorización ATC.  
 Pendiente mínima de ascenso 5.0% hasta 4000 ft.

**TONIS TWO ECHO DEPARTURE (TONIS2E). ATC tactical use for traffic destination LEMH AD.**  
 Climb on runway heading up to 8.0 DME JOA. Turn left to follow R-061 JOA direct to TONIS (MAX IAS 210 kt).  
 Maintain 4000 ft except ATC clearance.  
 Minimum climb gradient of 5.0% up to 4000 ft.

**SALIDA DE CONTINGENCIA (ODP) LEPA UNO BRAVO (LEPA1B). SOLO USO TÁCTICO PARA CASOS DE BAJAS DE RADIOAYUDAS CRÍTICAS, NO PLANIFICABLE.**  
 Guía vectorial radar: Proporcionada por Palma APP para incorporarse a la ruta ATS.

**CONTINGENCY DEPARTURE (ODP) LEPA ONE BRAVO (LEPA1B). TACTICAL USE ONLY FOR CASES OF CRITICAL RADIO AIDS LOSSES, UNPLANNABLE.**  
 Radar vectoring guidance: Provided by Palma APP to join the ATS route.

Subir en rumbo de pista hasta 4300 ft AMSL. Virar siguiendo instrucciones ATC.  
 Pendiente mínima de ascenso 6.6% hasta 4300 ft AMSL.

Climb on runway heading up to 4300 ft AMSL. Turn following the ATC instructions.  
 Minimum climb gradient 6.6% up to 4300 ft AMSL.

En caso de fallo de comunicaciones, proceder según lo establecido en AIP-ESPAÑA, AD 2-LEPA, casilla 22 (Procedimientos de vuelo), sección 2. Procedimientos de salida, punto 2.3 Procedimiento de Fallo de Comunicaciones, letra b) "Durante una salida con vectores radar", y supletoriamente según lo establecido en la sección ENR 1.8, apartado "Fallo de las Comunicaciones Aeroterrestres" de AIP-ESPAÑA.

In case of communication failure, proceed according to what is established in AIP-ESPAÑA, AD 2-LEPA, item 22 (Flight procedures), section 2. Departure procedures, point 2.3 Radio communication failure procedures, letter b) "On radar vectors on departure", and supplementary according to the established in section ENR 1.8, item "Air-ground Communication Failure" of AIP-ESPAÑA.

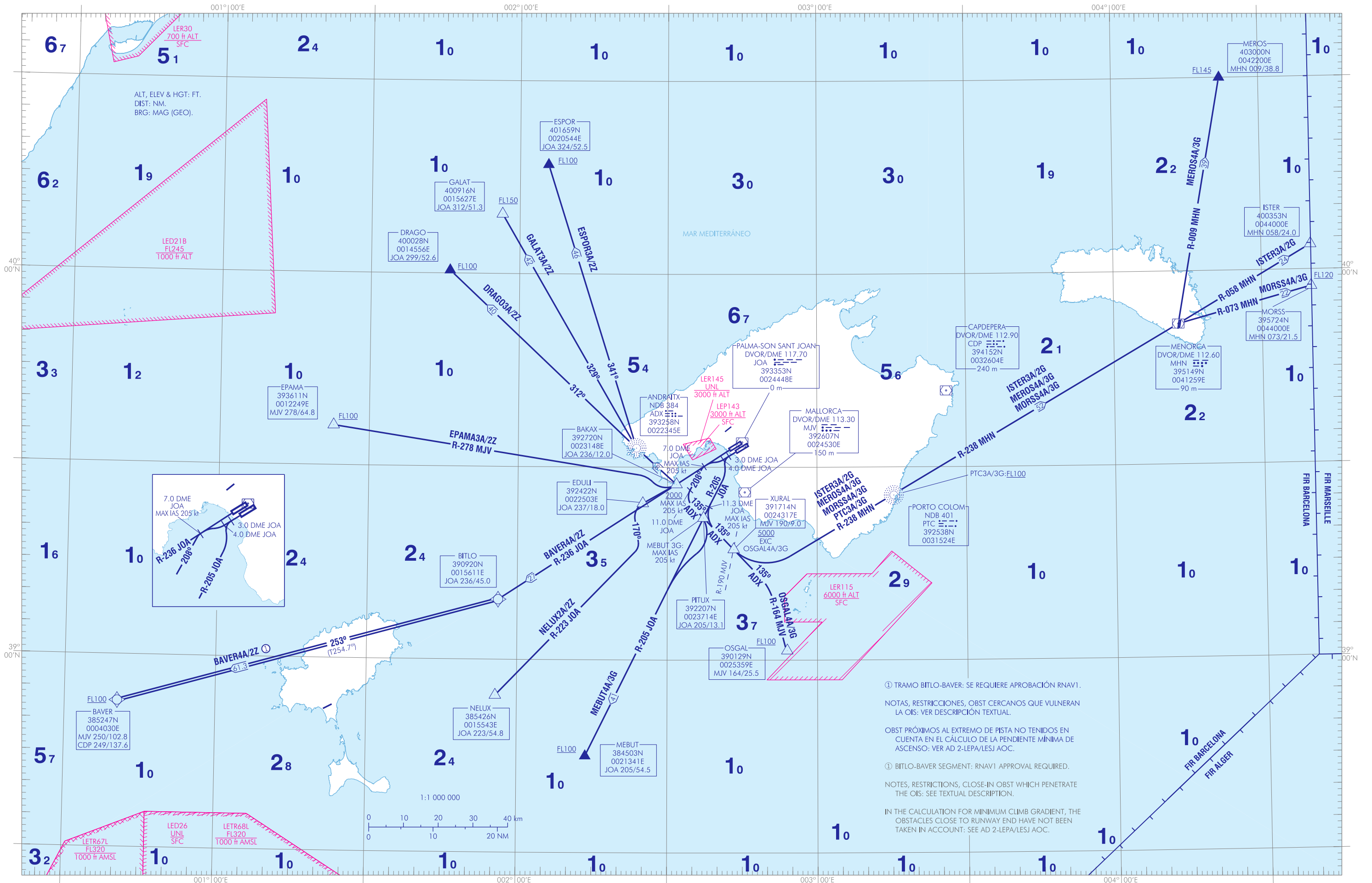
OBSTÁCULOS CERCANOS QUE PENETRAN LA OIS // CLOSE-IN OBSTACLES WHICH PENETRATE THE OIS						
OBST	RWY	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)	
Antena // Antenna	06R	393318.1N	0024640.5E	-	144	
Chimenea // Chimney	06R	393318.0N	0024640.5E	-	142	
Edificio // Building	06R	393318.0N	0024640.2E	-	139	
Edificio // Building	06R	393317.2N	0024640.1E	-	134	
Chimenea // Chimney	06R	393319.1N	0024640.3E	-	132	
Antena // Antenna	06R	393320.6N	0024649.4E	-	141	
Antena // Antenna	06R	393320.4N	0024649.9E	-	140	
Depósito // Tank	06R	393320.9N	0024649.9E	-	140	
Antena // Antenna	06R	393320.7N	0024649.4E	-	139	
Antena // Antenna	06R	393320.7N	0024649.5E	-	139	
Edificio // Building	06R	393320.7N	0024649.4E	-	136	

TA 6000

VAR 1°23'E (2020)

DEP 119.405 C  
119.155 C  
TWR 118.305 C

PALMA DE MALLORCA					
RWY 24R		RWY 24L			
BAVER4A	DRAGO3A	EPAMA3A	BAVER2Z	DRAGO2Z	EPAMA2Z
ESPOR3A	GALAT3A	ISTER3A	ESPOR2Z	GALAT2Z	ISTER2G
MEBUT4A	MEROS4A	MORSS4A	MEBUT3G	MEROS3G	MORSS3G
NELUX2A	OSGAL4A	PTC3A	NELUX2Z	OSGAL3G	PTC3G



CAMBIOS: CORRECCIÓN A LA DECLINACIÓN MAGNÉTICA Y A RUMBO TRAS EDULI.  
CHANGES: CORRECTION TO MAGNETIC VARIATION AND HEADING AFTER EDULI.

① TRAMO BITLO-BAVER: SE REQUIERE APROBACIÓN RNAV1.  
NOTAS, RESTRICCIONES, OBST CERCANOS QUE VULNERAN LA OIS: VER DESCRIPCIÓN TEXTUAL.  
OBST PRÓXIMOS AL EXTREMO DE PISTA NO TENIDOS EN CUENTA EN EL CÁLCULO DE LA PENDIENTE MÍNIMA DE ASCENSO: VER AD 2-LEPA/LESJ AOC.  
① BITLO-BAVER SEGMENT: RNAV1 APPROVAL REQUIRED.  
NOTES, RESTRICTIONS, CLOSE-IN OBST WHICH PENETRATE THE OIS: SEE TEXTUAL DESCRIPTION.  
IN THE CALCULATION FOR MINIMUM CLIMB GRADIENT, THE OBSTACLES CLOSE TO RUNWAY END HAVE NOT BEEN TAKEN IN ACCOUNT: SEE AD 2-LEPA/LESJ AOC.

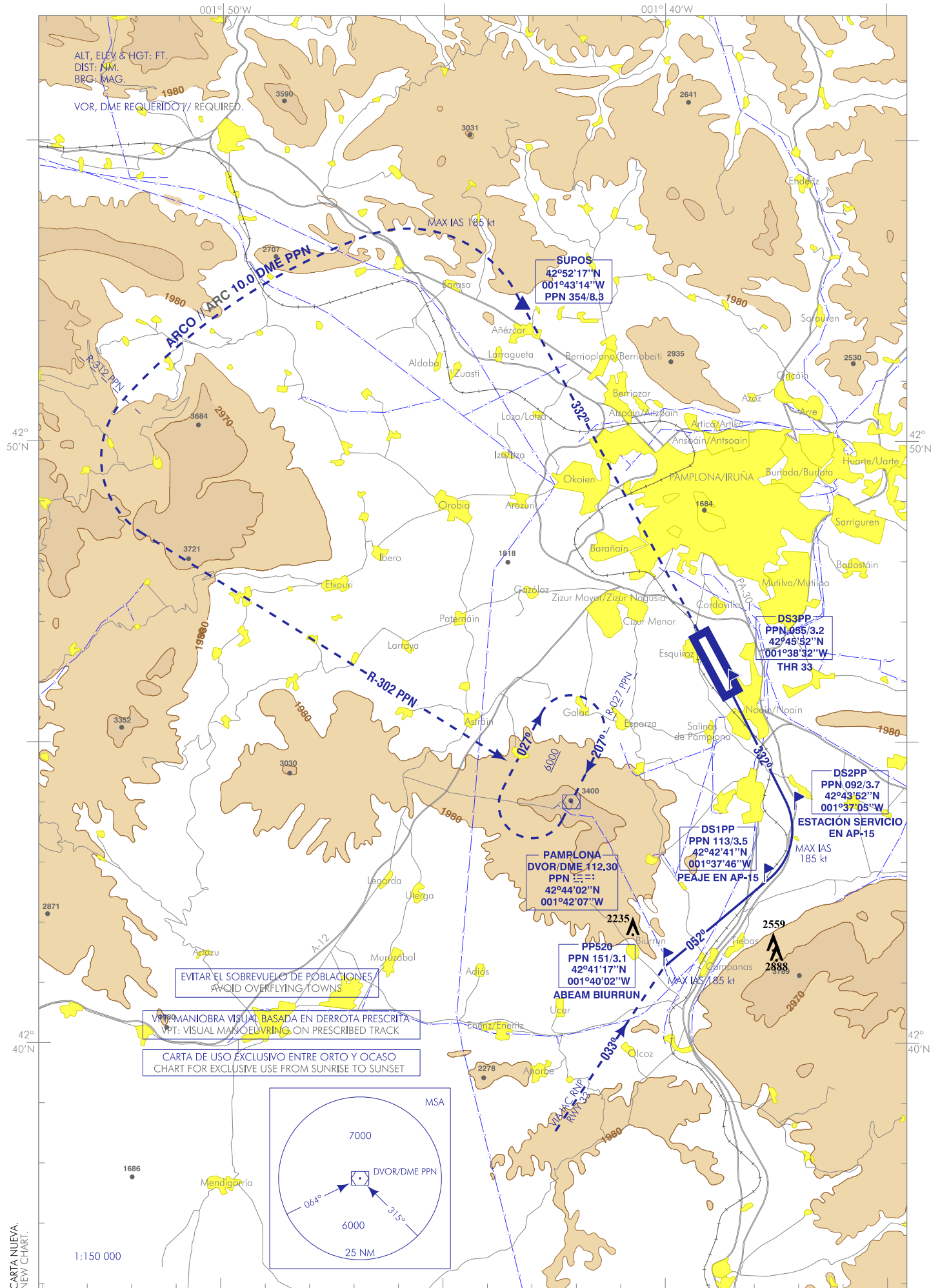
**INTENCIONADAMENTE EN BLANCO**  
**INTENTIONALLY BLANK**

MANIOBRA VISUAL (EN CIRCUITO)  
 UTILIZANDO DERROTAS PRESCRITAS-OACI  
 VIA IAC RNP RWY 33 ÚNICAMENTE

ELEV AD  
 1506  
 VAR 0°W (2020)

APP/TWR 118.200 MHz  
 GMC 121.705 C

PAMPLONA  
 VPT  
 RWY 33



CARTA NUEVA.  
 NEW CHART.

PAMPLONA AD

**MANIOBRA VISUAL (EN CIRCUITO) UTILIZANDO DERROTAS PRESCRITAS VIA IAC RNP RWY 33 ÚNICAMENTE**

**DERROTA MOTOR Y AL AIRE**

Si se pierden las referencias visuales pasado PP520, completar la maniobra VPT en ascenso hasta THR 33 (rumbo 332°). Ascenso en rumbo de pista hasta el punto SUPOS. Virar a la izquierda (IAS MAX 185 kt) para seguir arco 10.0 DME PPN hasta cruzar R-312 PPN. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-302 PPN directo al DVOR/DME PPN ascendiendo a 6000 ft para integrarse a la espera.

Se requiere una pendiente mínima de ascenso del 5%.

**VISUAL MANOEUVRE (IN CIRCUIT) USING PRESCRIBED TRACKS VIA IAC RNP RWY 33 ONLY**

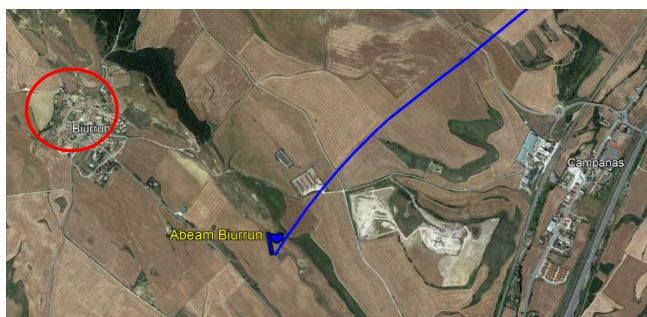
**GO-AROUND TRACK**

If the visual references are lost after PP520, complete the VPT manoeuvre climbing as far as THR 33 (heading 332°). Climb on runway heading to point SUPOS. Turn left (MAX IAS 185 kt) to follow arc 10.0 DME PPN to cross R-312 PPN. Turn left to intercept and follow R-302 PPN direct to DVOR/DME PPN climbing to 6000 ft to join the holding.

Minimum climb gradient 5% required.

		A	B	C	D
VIA IAC RNP RWY 33 ÚNICAMENTE // ONLY	OCA/H (ft)	3000 (1500)	3010 (1510)	3010 (1510)	3330 (1830)
	VIS (m)	8900			

PUNTO // POINT PP520



ABEAM BIURRUN

PUNTO // POINT DS1PP



Peaje en AP-15 // Toll on AP-15

PUNTO // POINT DS2PP



Estación de servicio en AP-15 (junto a ciudad del transporte // Fuel Station on AP-15 (next to transport city))

**OBSERVACIONES**

- PAPI (MEHT): 3° (7.36 m/24 ft)
  - Las referencias visuales no están balizadas.
- A título informativo, se incluyen las coordenadas geográficas de los puntos:
- DS1PP: 424240.9N 0013745.9W
  - DS2PP: 424352.4N 0013705.0W
  - DS3PP (THR 33) 424551.9N 0013832.0W
- Evitar el sobrevuelo de poblaciones.

**REMARKS**

- PAPI (MEHT): 3° (7.36 m/24 ft)
  - The visual references are not lighted.
- For information purposes the geographic coordinates of the points are included:
- DS1PP: 424240.9N 0013745.9W
  - DS2PP: 424352.4N 0013705.0W
  - DS3PP (THR 33) 424551.9N 0013832.0W
- Do not overfly localities.