

LEAL AD 2 DATOS DEL AERÓDROMO

LEAL AD 2.1 INDICADOR DE LUGAR Y NOMBRE DEL AERÓDROMO

LEAL - ALICANTE/Alicante-Elche Miguel Hernández

LEAL AD 2.2 DATOS GEOGRÁFICOS Y ADMINISTRATIVOS DEL AERÓDROMO

1	ARP	381656N 0003329W. Ver AD 2-LEAL ADC.
2	Distancia y dirección desde la ciudad	9 km SW.
3	Elevación	43 m / 142 ft.
4	Ondulación geoide	50.0 m ± 0.05 m (1).
5	Temperatura de referencia	31°C.
6	Temperatura baja media	11°C.
7	Declinación magnética	1°E (2020).
8	Cambio anual	7.2'E.
9	Administración AD	Aena.
10	Dirección	Aeropuerto de ALICANTE/Alicante-Elche Miguel Hernández - 03195 El Altet (Alicante).
11	TEL	+34-966 919 000
12	AFTN	LEAL
13	E-mail	alcops@aena.es
14	Tránsito autorizado	IFR/VFR (2)

15	Observaciones	<p>(1) Para todos los puntos del AD.</p> <p>(2) Tráfico de Aviación General y de Negocios (IFR/VFR) está condicionado a la capacidad declarada. Solicitar slot a la oficina de coordinación de horarios o PPR 3 HR a CEOPS LEAL</p> <ul style="list-style-type: none"> • TEL: +34-966 919 300/415 • FAX: +34-965 682 233 • AFTN: LEALFYX • SITA: ALCEXYA <p>Ha de incluir el tipo de aeronave, la matrícula, el operador y agente de asistencia en tierra, aeródromo de origen y de destino, y fecha/hora de ETA y ETD.</p> <p>No se permitirán vuelos sin autorización.</p> <p>Debido a razones de seguridad del tránsito aéreo; durante el período entre el 1 de noviembre al 15 de marzo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Los vuelos locales VFR están sujetos a autorización ATC. • Los vuelos VFR ARR/DEP están prohibidos en horario 0800-2200 (LT). <p>Excepto: vuelos hospital, SAR, emergencia y estado.</p> <p>Durante el período entre el 16 de marzo y el 31 de octubre:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Los vuelos VFR locales están prohibidos. • Los vuelos VFR ARR/DEP están prohibidos en horario SR+1-2300 (LT). <p>Excepto: vuelos hospital, SAR, emergencia y estado.</p> <p>(3) Ver casilla 20 Reglamentación Local.</p>
----	---------------	---

LEAL AD 2.3 HORAS DE FUNCIONAMIENTO

1	Aeropuerto	H24.
2	Aduanas e Inmigración	H24.
3	Servicios médicos y de sanidad	Ver GEN 1.4.
4	AIS/ARO	H24. (1)
5	Información MET	H24.
6	ATS	H24.
7	Abastecimiento de combustible	H24.
8	Asistencia en tierra	H24.
9	Seguridad	H24.
10	Deshielo	No.
11	Observaciones	<p>(1) Oficina ARO Centralizada zona geográfica 9.</p> <ul style="list-style-type: none"> • TEL: +34-918603564; +34-672344481 (solo en contingencia de comunicaciones) • E-mail: arocentralizada@enaire.es • Dirección AFTN gestión Plan Vuelo LEAL: LEALZPZX <p>Oficina AIO Centralizada – Oficina NOTAM Internacional</p> <ul style="list-style-type: none"> • TEL: +34-913 213 137/138 • E-mail: unof@enaire.es

LEAL AD 2.4 SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO

1	Instalaciones para el manejo de carga	Sin limitaciones.
2	Tipos de combustible:	100LL, JET A-1. (1)
3	Tipos de lubricante	AEROSHELL W100.
4	Capacidad de reabastecimiento	Sin limitaciones.
5	Instalaciones para el deshielo	No.
6	Espacio disponible en hangar	No.
7	Instalaciones para reparaciones	No.

8	Observaciones	<p>Es obligatorio disponer de agente de asistencia en tierra para todas las operaciones, incluidas las no comerciales. En las operaciones de llegada, los pasajeros y tripulantes deberán esperar la llegada de su agente de asistencia en tierra.</p> <p>(1) Solicitud de suministro de combustible en los teléfonos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • EXOLUM <ul style="list-style-type: none"> ◦ TEL: +34-966 919 254 / 255; +34-629 067 593 ◦ E-mail: alc@exolum.com • SLCA <ul style="list-style-type: none"> ◦ TEL: +34-661 430 829; +34-661 411 309 ◦ E-mail: Alccordinador@slca.es <p>Agentes de rampa:</p> <ul style="list-style-type: none"> • AVIAPARTNER EXECUTIVE <ul style="list-style-type: none"> ◦ FAX: N/A ◦ TEL: +34-674 131 121 (H24) ◦ E-mail: alc.executive@aviapartner.aero • GENERAL AVIATION SERVICE <ul style="list-style-type: none"> ◦ TEL: +34-618 679 069 (H24); +34-686 833 699 ◦ E-mail: alicante@generalaviation.es • GLOBALIA <ul style="list-style-type: none"> ◦ TEL: +34-966 919 050 (H24); +34-955 919 068 (H24); +34-666 540 723 ◦ FAX: No. ◦ E-mail: ALCJTURNOS@groundforce.aero ◦ SITA: ALCGFXH ◦ FREQ: 131.625 MHz • UNITED AVIATION SERVICES, S.L. <ul style="list-style-type: none"> ◦ TEL: +34-913 936 775 (H24); +34-628 533 761 (H24) ◦ FAX: N/A ◦ E-mail: ops.alc@unitedaviation.es; ops@unitedaviation.es • MENZIES AVIATION <ul style="list-style-type: none"> ◦ TEL: +34-966 919 474 ◦ E-mail: SalesDesk.ALC@menziesaviation.com ◦ SITA: ALCMA7X • AVIAPARTNER ALC <ul style="list-style-type: none"> ◦ TEL: +34-655 317 979 ◦ E-mail: ALC.OPS@aviapartner.aero ◦ SITA: ALCAOXH <p>Los agentes de rampa Globalia, Menzies Aviation y Aviapartner ALC pueden atender tanto Aviación Comercial como Aviación General.</p>
---	---------------	---

LEAL AD 2.5 INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA PASAJEROS

1	Hoteles	No.
2	Restaurante	Si.
3	Transporte	Taxis, coches de alquiler, autobuses.
4	Instalaciones médicas	Primeros auxilios, sala de reposo.

5	Banco/Oficina Postal	Cajeros automáticos/No.
6	Información turística	Si.
7	Observaciones	Ninguna.

LEAL AD 2.6 SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

1	Categoría de incendios	9. CAT 7 1600-2000, para CAT 9 en ese horario PPR 20 min.
2	Equipo de salvamento	De acuerdo con la categoría de incendios publicada.
3	Retirada de aeronaves inutilizadas	<p>Camiones grúa externos al AD, con capacidad máxima de elevación 60 TM.</p> <p>El aeropuerto dispone de equipos específicos propios para elevación y remolque de aeronaves, a disposición de los propietarios o explotadores comerciales, entre ellos:</p> <ul style="list-style-type: none">• Trailer de recuperación de 40TM con conjunto adaptador, y sistemas de arrastre hasta 20 TM.• Dollies de 1.5, 5, 10 y 30 TM.• Gato elevador de 90 TM.• Sistemas de elevación con eslingas CAT III.
4	Observaciones	El tiempo de respuesta del servicio de salvamento y extinción de incendios es menor a 3 MIN, con un objetivo operacional menor a 2 MIN.

LEAL AD 2.7 EVALUACIÓN Y NOTIFICACIÓN DEL ESTADO DE LA SUPERFICIE DE LA PISTA Y PLAN PARA LA NIEVE

1	Tipos de equipamiento de limpieza	No aplica.
2	Prioridades de limpieza	No aplica.
3	Material usado para el tratamiento de la superficie del área de movimiento	No aplica.
4	Pistas de invierno especialmente preparadas	No aplica.
5	Observaciones	<p>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.</p> <p>Aeródromo en servicio durante todas las estaciones del año.</p>

LEAL AD 2.8 DATOS SOBRE PLATAFORMAS, CALLES DE RODAJE Y EMPLAZAMIENTOS/POSICIONES DE VERIFICACIÓN DE EQUIPO

1	Plataforma	<p>Superficie: Hormigón y asfalto.</p> <p>Resistencia: Puestos de estacionamiento:</p> <p>1 a 2, D1, D2, D4, D5, E1 a E3 y TWY A y B de acceso a plataforma: PCN 65/R/A/W/T.</p> <p>3 a 7, D3, D6, E4 a E6, H1 a H5: PCN 58/R/A/W/T.</p> <p>8, 9A, 10 a 12, 14, 16, 19, 81, 83, 85, 87, 89 y E7 a E9: PCN 58/R/A/W/T.</p> <p>18, 20 y 22 a 29: PCN 68/R/A/W/T.</p> <p>31 a 49, 200: PCN 62/R/A/W/T.</p> <p>TWY C de acceso a plataforma: PCN 64/F/A/W/T.</p> <p>TWY D de acceso a plataforma y TWY de acceso a PRKG 31 a 49: PCN 80/F/A/W/T.</p> <p>Calle de rodaje interior de plataforma: cada tramo tiene la resistencia de los puestos de estacionamiento contiguos, EXC BTN PRKG 31 y 49.</p>
2	Calles de rodaje	<p>Anchura: 23 m, EXC:</p> <p>A2: 24.90 m.</p> <p>A4: 29.40 m.</p> <p>A5, C5: 29.70 m.</p> <p>A6: 29.60 m.</p> <p>C2: 24.10 m.</p> <p>C4: 27.40 m.</p> <p>C7: 28.40 m.</p> <p>C8: 28.10 m.</p> <p>C9: 23.70 m.</p> <p>Superficie: Asfalto, EXC A4, A5, A6 y C5: Hormigón.</p> <p>Resistencia:</p> <p>PCN 64/F/A/W/T,</p> <p>EXC. A4 y A6: PCN 78/R/A/W/T.</p> <p>A5 y C5: PCN 62/R/A/W/T.</p> <p>C3 intersección con C5: PCN 76/F/A/W/T.</p> <p>C4: PCN 115/F/A/W/T, PCN 80/F/A/W/T.</p> <p>C6 y tramo de unión de C8-C9 con pista: PCN 87/F/A/W/T.</p> <p>C8: PCN 96/F/A/W/T.</p> <p>C7 y C9: PCN 59/F/A/W/T.</p> <p>Tramo de unión C7 con RWY: PCN 40/F/A/W/T.</p>
3	Posiciones de comprobación	<p>Altímetro: Plataforma: ELEV 28 m/92 ft EXC</p> <p>PRKG: 1A, 1B, 1C, 2, 3A, 3B, 4A: 33 m/108 ft.</p> <p>PRKG: 33, 200, 35, 36, 37, 39, 41, 43, 45, 47 y 49: 24 m/79 ft.</p> <p>VOR: No.</p> <p>INS: Ver AD 2-LEAL PDC.</p>
4	Observaciones	<p>Eje TWY: ver INSIGNIA y Conjunto de Datos.</p>

LEAL AD 2.9 SISTEMA DE GUÍA Y CONTROL DEL MOVIMIENTO EN LA SUPERFICIE Y SEÑALES

1	Sistema de guía de rodaje	<p>Puntos de espera de la pista, puntos de espera intermedios, barras de parada, letreros, letreros NO ENTRY, luces de protección de pista, luces de puestos de estacionamiento y luces de NO ENTRY.</p>
---	---------------------------	--

2	Señalización de RWY	Designadores, umbral, eje, faja lateral, zona de toma de contacto, punto de visada.
3	Señalización de TWY	Eje, faja lateral. Balizas reflectantes en borde de TWY, EXC TWY interior de plataforma.
4	Observaciones	Sistemas con iluminación LED: Puntos de espera intermedios, barras de parada, luces de protección de pista y luces NO ENTRY.

LEAL AD 2.10 OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO

1	Obstáculos en las Superficies de Aproximación, Ascenso en el Despegue, Cónica, Horizontal interna, Transición, Transición Interna y aterrizaje interrumpido establecidas en el Anexo 14 de OACI; y las áreas 2A y 3 establecidas en el Anexo 15 de la OACI. Los que perforan estas superficies se identifican en el fichero CSV como "Relevante_Relevant = Si/Yes".	Ver ítem 10 y Conjunto de Datos .
2	Observaciones	Ver AD 2-LEAL AOC.

LEAL AD 2.11 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA SUMINISTRADA

1	Oficina MET	Alicante EMAe.
2	HR	H24.
3	METAR	Semihorario.
4	TAF	24 HR.
5	TREND	Sí.
6	Información	En persona y telefónica.
7	Documentación de vuelo/Idioma	Cartas y lenguaje claro/Español.
8	Cartas	Mapas significativos, previstos en altitud (viento y temperatura).
9	Equipo suplementario	No.
10	Dependencia ATS atendida	TWR, APP.
11	Información adicional	Valencia OMAe (LEVA): H24 <ul style="list-style-type: none"> TEL: +34-963 690 750 Alicante EMAe: H24 <ul style="list-style-type: none"> TEL: +34-966 919 215
12	Observaciones	Existe resumen climatológico de aeródromo. Se hacen avisos de aeródromo.

LEAL AD 2.12 CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA

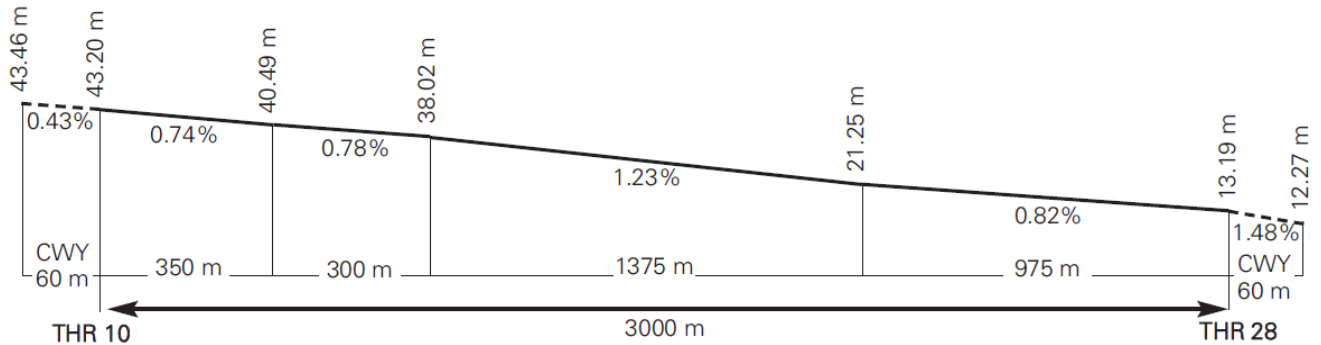
RWY	Orientación	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
10	100.04° GEO 100° MAG	3000 x 45	381704.29N 0003429.96W	THR: 43.2 m / 142 ft TDZ: 43.2 m / 142 ft	No.	60 x 150 (1)	3120 x 280 (2)	Sí.	240 x 150 (2)	RWY: ASPH (4) SWY: No

RWY	Orientación	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
28	280.06° GEO 280° MAG	3000 x 45	381647.32N 0003228.42W	THR: 13.2 m / 43 ft TDZ: No.	No.	60 x 150 (3)	3120 x 280 (2)	No	240 x 150 (2)	RWY: ASPH (4) SWY: No

Observaciones:

- (1) Asfalto.
- (2) Terreno vegetal.
- (3) Primeros 50 m de asfalto y últimos 10 m de terreno vegetal.
- (4) Desde 0 m a 289 m a partir del THR 10: PCN 51/F/A/W/T;
Desde 289 m a 2411 m a partir del THR 10: PCN 85/F/A/W/T;
Desde 2411 m a 3000 m a partir del THR 10: PCN 68/F/B/W/T.

12.1 PERFIL



LEAL AD 2.13 DISTANCIAS DECLARADAS

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

Observaciones: Ninguna.

LEAL AD 2.14 **LUCES** DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA

1	Pista	10
2	Aproximación	Precisión CAT I, 900 m. LIH. (1) (2) Luces de identificación de umbral.
3	PAPI (MEHT)	3° (18.41 m/60 ft). (3)
4	Umbral	Verdes con barra de ala.
5	Zona de toma de contacto	No.
6	Eje pista	3000 m: 2100 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH. (1) (2) Distancia entre luces: 15 m.
7	Borde de pista	2400 m blancas + 600 m amarillas. LIH. (1) (2) Distancia entre luces: 50 m.
8	Extremo de pista	Rojas. (2)

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

1	Pista	28
2	Aproximación	Precisión CAT I, 900 m. LIH. (1) Luces de identificación de umbral.
3	PAPI (MEHT)	3° (20.72 m/68 ft).
4	Umbral	Verdes con barra de ala.
5	Zona de toma de contacto	No.
6	Eje pista	3000 m: 2100 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH. (1) (2) Distancia entre luces: 15 m.
7	Borde de pista	2400 m blancas + 600 m amarillas. LIH. (1) (2) Distancia entre luces: 50 m.
8	Extremo de pista	Rojas. (2)
9	Zona de parada	No.
10	Observaciones	Luces indicadoras de calle de salida rápida (A2). (2) (1) Intensidad de luces regulable. (2) Con iluminación LED.

LEAL AD 2.15 OTROS SISTEMAS DE ILUMINACIÓN Y FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA ELÉCTRICA ←

1	ABN/IBN	No.
2	WDI	1 cerca de THR 10, 1 cerca de THR 28. LGTD.
3	Iluminación de TWY	Eje EXC TWY interior de plataforma. (1)
4	Iluminación de plataforma	18 postes proyectores LIH.
5	Fuente secundaria de energía	Sistema de alimentación ininterrumpida (SAI) con 0 segundos de conmutación, apoyado por grupos electrógenos con un máximo de 15 segundos de tiempo de respuesta.
6	Observaciones	(1) Con iluminación LED.

LEAL AD 2.16 ÁREA DE ATERRIZAJE DE HELICÓPTEROS ←

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

2	Elevación	FATO: RWY 10/28. Elevación THR10 y THR 28, ver casilla 12. Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 10/28. Elevación 43 m. Rodaje aéreo: TLOF coincide con PRKG H1, H2, H3, H4 y H5. <ul style="list-style-type: none"> • Elevación H1: 31.99 m. • Elevación H2: 31.35 m. • Elevación H3: 29.16 m. • Elevación H4: 28.18 m. • Elevación H5: 27.17 m.
3	Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización	FATO: RWY 10/28. <ul style="list-style-type: none"> • Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 10/28, ver casilla 12. • Rodaje aéreo: TLOF coincide con PRKG H1 y H2. Hormigón hidráulico PCN 68/R/A/W/T. • Rodaje aéreo: TLOF coincide con PRKG H3, H4 y H5. Hormigón hidráulico PCN 101/R/A/W/T. Faja circular de 50 cm de ancho y diámetro interior 12.06 m.
4	Orientación	No.
5	Distancias declaradas	No.
6	Iluminación	No.
7	Observaciones	Dimensiones MAX ACFT: Ver AD 2-LEAL PDC.

LEAL AD 2.17 ESPACIO AÉREO DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

1	Denominación	CTR ALICANTE.
2	Límites laterales	382724.0N 0010234.0W; 382644.4N 0005830.3W; 382439.8N 0004544.5W; 382109.3N 0002415.1W; 381945.8N 0001543.2W; 380744.8N 0001207.0W; 380555.0N 0001226.4W; 380154.7N 0001608.4W; 380459.3N 0002528.8W; 380700.0N 0002800.0W; 380700.3N 0003138.2W; 380733.9N 0003320.9W; 380811.1N 0004145.0W; 381158.6N 0004130.0W; 381405.3N 0005637.0W; 381758.1N 0005941.2W; 381828.0N 0010122.2W; 382015.3N 0010227.4W; 382205.1N 0010146.0W; 382514.0N 0010348.0W; 382724.0N 0010234.0W.
3	Límites verticales	SFC-5000 ft AMSL.
4	Clase de espacio aéreo	D.
5	Unidad responsable Idioma	VALENCIA TACC. ES/EN.
6	Altitud de transición	1850 m / 6000 ft.
7	Horas de aplicabilidad	-
8	Observaciones	Ninguna.

1	Denominación	ATZ ALICANTE.
---	--------------	---------------

2	Límites laterales	Espacio aéreo comprendido por la línea que une 382345N 0003942W; 382119N 0002441W; 381000N 0002715W; 381207N 0004218W; 382345N 0003942W.
3	Límites verticales	SFC-2500 ft AMSL.
4	Clase de espacio aéreo	D.
5	Unidad responsable Idioma	ALICANTE TWR (1). ES/EN.
6	Altitud de transición	-
7	Horas de aplicabilidad	-
8	Observaciones	(1) Distintivo de llamada: Alicante TWR. HR ATS: ver casilla 3.

LEAL AD 2.18 **INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO**

Servicio	Distintivo llamada	FREQ	HR	Observaciones
APP	Valencia Control	118.800 MHz	H24	APP/I
		119.075 MHz	H24	BACK-UP
		120.400 MHz	H24	APP/H
TWR	Alicante TWR	118.155 C	H24	-
		119.855 C	H24	CLR
		121.500 MHz	H24	EMERG
		122.100 MHz	H24	MIL
		125.180 C	H24	BACK-UP
		130.655 C	H24	GMC
		243.000 MHz	H24	EMERG
		257.800 MHz	H24	MIL
ATIS	Alicante Information	120.080 C	H24	-
D-ATIS	Alicante Information	NIL	H24	Suministro de información ATIS mediante enlace de datos.

LEAL AD 2.19 **RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIZAJE**

Instalación (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas	ELEV DME	Observaciones
VOR (1° E)	ALT	113.800 MHz	H24	381605.8N 0003412.4W	-	R-003: posibles oscilaciones de aguja de más de ± 2° BTN 6 NM & 10 NM.
DME	ALT	CH 85X	H24	381606.0N 0003412.2W	60 m	-
DVOR (1° E)	ATE	114.650 MHz	H24	381710.2N 0003512.0W	-	COV a 25 NM NO AVBL BTN: <ul style="list-style-type: none"> • R-009/R-069 BLW 6900 ft AMSL; • R-069/R-179 BLW 3000 ft AMSL; • R-179/R-239 BLW 3500 ft AMSL; • R-239/R-339 BLW 6900 ft AMSL; • R-339/R-009 BLW 8000 ft AMSL.

Instalación (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas	ELEV DME	Observaciones
DME	ATE	CH 93Y	H24	381710.4N 0003512.6W	60 m	COV a 25 NM NO AVBL BTN: <ul style="list-style-type: none"> • R-009/R-069 BLW 6900 ft AMSL; • R-069/R-179 BLW 3000 ft AMSL; • R-179/R-239 BLW 3500 ft AMSL; • R-239/R-339 BLW 6900 ft AMSL; • R-339/R-009 BLW 8000 ft AMSL.
LOC 10 (1° E) ILS CAT I	IAT	110.300 MHz	H24	381645.6N 0003216.0W	-	100° MAG / 307 m FM THR 28; COV 17 NM AVBL BTN ± 35° FM RCL a 4600 ft AMSL o ABV. COV 25 NM AVBL BTN ± 10° FM RCL a 4600 ft AMSL o ABV.
GP 10	-	335.000 MHz	H24	381658.5N 0003415.9W	-	3°; RDH 15 m; a 367 m FM THR 10 & 118 m FM RCL a la derecha en el sentido de APCH. COV 10 NM BTN +6° -4° FM RCL AVBL a 2200 ft AMSL o ABV.
ILS/DME 10	IAT	CH 40X	H24	381658.5N 0003415.9W	48 m	REF DME THR 10.

LEAL AD 2.20 REGLAMENTO LOCAL DEL AERÓDROMO

20.1 REGLAMENTACIÓN AEROPORTUARIA

AD cerrado para aeronaves sin radiocomunicación en ambos sentidos.

AD cerrado a aeronaves con motor de pistón en horario: V: 0700-2400 (LT) I: 0800-2200 (LT).

Las aeronaves de aviación general que quieran operar conforme a las reglas VFR en ATZ ALICANTE, deben estar equipadas con sistemas con capacidad de separación 8.33 kHz, en aplicación del AIP-ESPAÑA ENR 1.8, estando prohibida su operación en caso contrario.

Las aeronaves de estado exentas de canalización 8.33 kHz deben comunicar con Alicante TWR en la frecuencia OTAN (122.100 MHz), y siempre previo aviso a las dependencias ATS correspondientes, por no encontrarse dicha frecuencia en escucha permanente.

Los vuelos de llegada notificarán su exención en la frecuencia de aproximación.

Los vuelos de salida informarán por teléfono a Alicante TWR (+34-966 919 535) 30 MIN antes de su hora de salida.

20.2 PROCEDIMIENTOS PARA ABANDONAR PISTA

- Aterrizaje por RWY 10: sólo se utilizarán las TWY C2, C4, C5, C7, C8 o C9. TWY C2, C5 y C7 para uso exclusivo de aeronaves de letra de clave C (envergadura MAX 36 m) o inferiores. Las aeronaves A346, A35K y B77W solo podrán usar C8.
- Aterrizaje por RWY 28: sólo se utilizará la TWY A2, A4, A5 o A6. La TWY A4 es de uso exclusivo para aeronaves de letra de clave C (envergadura MAX 36 m) o inferior. Las aeronaves A346, A35K y B77W solo podrán usar A5.

20.3 TIEMPO MÍNIMO DE OCUPACIÓN DE LA PISTA

20.3.1 LLEGADAS

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

- Aterrizajes en RWY 28: TWY A2.

- Aterrizajes en RWY 10: TWY C2 (ACFT de letra de clave C o inferior) o TWY C4 (ACFT de letra de clave D, E o F).
- Durante periodos de alta intensidad de uso de pista (anunciado en ATIS), los pilotos deberán informar de la calle de salida que utilizarán en la colación de aterrizaje.

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

20.3.2 SALIDAS

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

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

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

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

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

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

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

20.4 PROCEDIMIENTOS ATC

20.4.1 DESPEGUES DESDE INTERSECCIÓN

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

20.5 PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE

20.5.1 PUESTA EN MARCHA DE MOTORES/TURBINAS

Nota: En este apartado se utilizan abreviaturas definidas en ENR 1.5. Para evitar que los planes de vuelo sean suspendidos automáticamente, se deberá mantener actualizada la EOBT.

- Se solicitará permiso para poner en marcha los motores/turbinas en la frecuencia de autorizaciones o, en caso de no estar atendida, en la frecuencia informada mediante ATIS o mensaje CLD. Cuando se solicite dicho permiso, la aeronave deberá estar completamente lista para la puesta en marcha inmediatamente.
- En caso de solicitud vía voz, los pilotos notificarán a ATC el indicativo completo de la aeronave, el puesto de estacionamiento que ocupan y el mensaje ATIS recibido.
- Las aeronaves deberán cumplir lo establecido en el apartado 6.3.

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

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

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

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

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

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

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

- El piloto recibirá un mensaje de aceptación "RCD RECEIVED" o de rechazo "RCD REJECTED".
- En caso de aceptación Alicante emitirá un mensaje CLD con los siguientes campos:
 - Indicativo de la aeronave.
 - Aeródromo de destino.
 - Pista asignada para la salida.
 - Procedimiento de salida (SID).
 - Nota: La altitud inicial será la correspondiente a la SID publicada.
 - Código SSR modo A (SQUAWK).
 - ADT (Approved Departure Time).
 - Nota: ADT = CTOT del vuelo, de tenerlo.
 - Siguiente frecuencia.
 - Letra de la información ATIS vigente.
 - Información adicional, que incluirá la autorización de puesta en marcha o las instrucciones para solicitarla en caso de no cumplirse los parámetros de aprobación de puesta en marcha indicados en AD 2, casilla 20, 6.3.
- Cuando se envíe un mensaje CLD en el rango válido de TOBT y TSAT, se recibirá autorización ATC y puesta en marcha. Si no se encontrase listo para puesta en marcha, el piloto no aceptará la autorización y contactará vía voz con el controlador cuando esté listo.
- Cuando se reciba un mensaje FSM del tipo "REVERT TO VOICE PROCEDURES" la comunicación vía enlace de datos se dará por concluida y aplicará el procedimiento pasar a voz.
- Cuando se reciba el mensaje CLD, el piloto:
 - Si detecta alguna inconsistencia en el mensaje recibido, pasará a voz para solicitar una nueva autorización.
 - Si considera la autorización del mensaje CLD correcta, responderá vía enlace de datos con un mensaje CDA (Departure Clearance Echoback).
- Si no se recibe por parte del piloto un mensaje CDA dentro del tiempo de espera, o se recibe un CDA inconsistente con el mensaje CLD previo, la comunicación vía enlace de datos se terminará y se recibirá un mensaje "CDA REJECTED" en el FMS.
- Cuando se reciba un mensaje CDA correcto, el sistema ATC enviará a la aeronave un mensaje "CLEARANCE CONFIRMED" en el FMS y dará por finalizada la comunicación vía enlace de datos.

La petición de retroceso deberá ser solicitada en la frecuencia informada en el mensaje CLD correspondiente y sólo puede ser aprobada vía voz en dicha frecuencia.

20.5.3 PROCEDIMIENTO PASAR A VOZ

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

20.5.4

20.5.5 MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

Evitar colisiones con otras aeronaves y obstáculos es responsabilidad de:

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

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

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

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

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

La Aviación General utilizará preferentemente la puerta A.

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

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

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

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

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

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

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

El Control de Movimiento en Superficie es responsable de:

- El control de todos los movimientos de aeronaves, personas y vehículos que se efectúan en el área de maniobras a excepción de la pista.
- Expedir aprobaciones e instrucciones para el retroceso remolcado y rodaje de aeronaves.

20.5.5.1 MANIOBRAS DE RETROCESO Y RODAJE

- Las aeronaves deberán estar listas para retroceso remolcado a la hora aprobada de puesta en marcha; en caso contrario el piloto deberá informar al ATC. El tiempo transcurrido entre la terminación del remolcado y el inicio del rodaje debe ser como máximo de 3 minutos.
- En puestos de estacionamiento remoto las aeronaves deberán solicitar instrucciones de rodaje, como máximo, 3 minutos después de recibir la aprobación de puesta en marcha.
- Salvo instrucciones en contra del Control de Movimiento en Superficie de Alicante, los retrocesos se realizarán:

- RWY 10 en servicio: aeronaves aproadas al oeste.
- RWY 28 en servicio: aeronaves aproadas al este.
- Excepciones:
Independientemente de la pista en servicio, las aeronaves estacionadas en:
 - PRKG 1A, siempre aproando hacia el sur.
 - PRKG 1B y 1C, siempre aproando hacia el oeste.
 - PRKG 36, 37 a 49 aproarán siempre al sur.
 - PRKG 200 aproarán siempre al oeste.
 - PRKG 33, 35, 87 y 89 aproarán siempre al este.
- La salida de aeronaves de letra de clave E de los PRKG 2 y 4C se harán siempre por la puerta A.
- Es incompatible la utilización de la puerta A en salidas con el acceso al PRKG 2, y puerta B con el acceso al PRKG 8.
- En todos los puestos de estacionamiento en contacto con el edificio terminal queda prohibida la puesta en marcha de motores en régimen superior al ralentí hasta que la aeronave esté alineada en la calle de rodaje.
- Señales de punto de espera de la pista y de puntos de espera intermedio: Ver AD 1.1.
- Para el remolque de aeronaves se solicitará permiso a TWR en la frecuencia correspondiente.
- No se aprobará el retroceso simultáneo desde dos posiciones contiguas.
- No se aprobará la entrada y/o salida simultánea entre los siguientes parkings: 19-23; 23-25; 25-27; 29-31; 31-33; 33-35; 37-39; 39-41; 41-43; 43-45; 45-47; 47-49 y 4A-4B.

20.6 PROCEDIMIENTO A-CDM

20.6.2 DEFINICIONES

- EOBT: Hora prevista de fuera calzos
- NMOC: Network Manager Operations Centre
- CTOT: Hora Calculada de Despegue
- TOBT: Hora Objetivo de fuera calzos. Hora que la compañía aérea o agente de asistencia en tierra espera estar listo, con puertas cerradas, pasarela desconectada y equipo para retroceso de aeronave conectado.
- TSAT: Hora objetivo de autorización de puesta en marcha. Hora calculada de puesta en marcha en función de la TOBT, el tiempo de rodaje desde el puesto de estacionamiento, la CTOT (en caso de estar sujeto a regulación) y la capacidad operacional del aeropuerto.
- TTOT: Hora objetivo de despegue.

20.6.3 GENERAL

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

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

20.6.4 PROCESO

Las aeronaves podrán solicitar autorización ATC desde 30 minutos antes de su TOBT y podrán solicitar puesta en marcha

desde 5 minutos antes de TOBT hasta 5 minutos después de la TSAT.

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

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

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

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

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

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

Una vez anotada la solicitud de puesta en marcha y facilitada información de TSAT, para evitar saturar la frecuencia, los pilotos se abstendrán de realizar llamadas adicionales antes de solicitar aprobación de su puesta en marcha conforme a la TSAT actualizada.

Si 5 minutos después de TSAT, no se ha recibido petición de puesta en marcha, el vuelo perderá su TSAT y no se podrá autorizar su puesta en marcha.

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

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

20.7 OPERACIÓN DE HELICOPTEROS

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

20.7.2 RUTAS DE RODAJE

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

20.7.3 LLEGADAS

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

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

20.7.4 SALIDAS

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

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

20.8 OPERACIÓN DE AERONAVES DE LETRA DE CLAVE F

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

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

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

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

20.8.2 PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

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

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

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

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

Para estacionar aeronaves de letra de clave E y F en los PRKG 2 y 4C hay que introducir algunas restricciones operativas en la plataforma del aeropuerto.

Tanto en el PRKG 2 como en el 4C la salida de aeronave siempre es autónoma.

20.8.3 RUTAS DE RODAJE

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

LLEGADAS

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

- RWY 10 en uso: TWY C4, C8 o C9. Prohibido el uso de las TWY C2, C5 y C7, no permitidas para aeronaves de letra de clave superior a C.
- RWY 28 en uso: TWY A2, A5 o A6. Prohibido el uso de TWY A4, no permitida para aeronaves de letra de clave superior a C.

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

SALIDAS

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

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

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

20.8.4 RESTRICCIONES OPERATIVAS

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

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

20.9 POLÍTICA DE AHORRO ENERGÉTICO

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

20.10 NOTIFICACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL

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

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

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

La dirección de correo electrónico del aeropuerto, para la recepción de las notificaciones de seguridad operacional, es la siguiente: alc.seguridadoperacional@aena.es

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

20.11 OPERACIÓN DEL RESPONDEDOR EN MODO S CUANDO LA AERONAVE ESTÉ EN TIERRA

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

Los pilotos deberán:

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

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

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

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

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

20.12 PROCEDIMIENTO PARA LA COORDINACIÓN DE SLOTS DE VUELOS DE AVIACIÓN GENERAL Y DE NEGOCIOS

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

Las solicitudes de slots para aviación general y ejecutiva solo se admitirán con 15 días de antelación sobre DOF y ETA.

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

- Vía e-mail: slots@aecfa.es

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

- Código OACI y IATA del aeropuerto.
- No se aceptarán peticiones de aviación general con más de quince días de antelación a la fecha de la operación de llegada.
- Las aeronaves que quieran operar en el aeropuerto, deberán indicar la envergadura de la aeronave. Si la envergadura es mayor de 23 m o la longitud es mayor de 22.5 m será obligatoria la disponibilidad de equipos para realizar la salida asistida de la aeronave.
- Agente Handling del vuelo o,
- Gestor de Aviación General y de Negocios contratado.

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

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

20.13 PLAN DE EMERGENCIA DEL AEROPUERTO

Ver AD 1.1.

LEAL AD 2.21 PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DEL RUIDO

RWY 10: "Cualquier desvío para las SID vía RESTU, ASTRO y CATON – MANDY solo se autorizará condicionado a que los tráficos deben sobrevolar la línea de costa, después del viraje sobre el mar, a 6000 ft o superior, excepto para las aeronaves propulsadas por hélice, helicópteros, aeronaves de estado y hospital, salvo por motivos de seguridad operacional".

RWY 28: "No se autorizarán desvíos por debajo de 6000 ft, excepto para las aeronaves propulsadas por hélice, helicópteros, aeronaves de estado y hospital, salvo por motivos de seguridad operacional".

21.1 PRUEBAS DE POTENCIA DE MOTORES

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

Excepción al horario de acuerdo a procedimiento local.

21.2 VUELOS DE ENTRENAMIENTO

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

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

LEAL AD 2.22 PROCEDIMIENTOS DE VUELO

22.1 SISTEMA DE PRESENTACIÓN DE RADAR

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

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

En función de la disponibilidad de los radares que proporcionan cobertura al ATZ, podrían verse afectadas las áreas o alturas

en las que se suministran las mencionadas funciones de radar.

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

Todo ello en función de las limitaciones del equipo.

22.2 AJUSTES DE VELOCIDAD

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

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

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

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

22.3 PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)

22.3.2 GENERALIDADES

1.1 Se aplicarán los Procedimientos de Visibilidad Reducida (LVP) cuando:

- El alcance visual en pista (RVR) sea igual o inferior a 550 m, o
- La Visibilidad general en el área de movimiento sea igual o inferior a 800 m (solo en caso de que todos los medidores de visibilidad estuviesen fuera de servicio).

1.2 Se cancelarán los procedimientos de visibilidad reducida (LVP) cuando se den simultáneamente las siguientes condiciones:

- RVR mayor o igual a 2000 m durante 5 minutos consecutivos.
- Visibilidad mayor o igual a 2200 m durante 5 minutos consecutivos (solo en caso de que todos los medidores de visibilidad estuviesen fuera de servicio).
- Pronóstico de EMAe de visibilidad superior a 1000 m con clara tendencia a la mejoría.

1.3 La pista 10/28 está autorizada para despegues en condiciones de visibilidad reducida.

1.4 La pista 10/28 no está autorizada para aterrizajes en condiciones de visibilidad reducida.

1.5 Se informará a los pilotos que se están aplicando los Procedimientos de Visibilidad Reducida (LVP) a través de ATIS y/o por radiofrecuencia.

1.6 Cualquier incidencia notificada o detectada que pueda afectar a los LVP se comunicará inmediatamente a las aeronaves y dependencias ATC afectadas.

22.3.3 MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

- Los pilotos procederán a verificar en todo momento la ubicación de la aeronave, especialmente en las intersecciones, comprobando que el rodaje se ejecuta en condiciones de completa seguridad. En caso de desorientación o duda detendrán la aeronave e informarán a TWR inmediatamente.
- Durante la aplicación de los procedimientos de visibilidad reducida (LVP), se autorizará el rodaje de una sola aeronave en el área de maniobras.

- Se realizará con guiado de vehículo "SÍGAME" las entradas y salidas de todos los puestos de estacionamiento del aeropuerto.
- Se reducirá al mínimo imprescindible la circulación por las vías de servicio autorizadas y/o restringidas.
- Se cerrarán las vías de servicio no autorizadas: buena parte de las vías de servicio que cruzan calles de rodaje en plataforma.
- A fin de establecer una mejor puesta en secuencia del tráfico, los pilotos no solicitarán autorizaciones de puesta en marcha de motores, retroceso o rodaje cuando los valores de RVR y/o visibilidad estén por debajo de sus mínimos operacionales.

22.3.3.1 SALIDAS

- Los pilotos, al solicitar autorización para la puesta en marcha, notificarán al ATC el puesto de estacionamiento en que se encuentran.
- El tráfico de salida que inicie rodaje, independientemente del puesto de estacionamiento, será guiado por un vehículo "SÍGAME" abandonando la plataforma por las puertas A, B, C o D, hasta quedar orientado en la TWY en dirección a la cabecera sobre la que se da servicio:
 - RWY 10: el vehículo "SÍGAME" guiará a la aeronave hasta TWY A3, donde apagará las luces y se apartará en TWY A4 para permitir el paso de la aeronave, informando del final de la maniobra a TWR. La aeronave continuará rodando hasta alcanzar, de manera preferente, TWY A6 o A4, pudiendo utilizarse TWY A5 en caso necesario.
 - RWY 28: el vehículo "SÍGAME" guiará a la aeronave hasta TWY C6, donde apagará las luces, y se apartará en TWY C7 para permitir el paso de la aeronave, informando del final de la maniobra a TWR. La aeronave continuará rodando hasta alcanzar, de manera preferente, TWY C9 o C7, pudiendo utilizarse TWY C8 y C5 en caso necesario.
- Los accesos a RWY 10/28 se realizarán preferentemente por las TWY A6 y C9, según pista en servicio, estando prohibido el acceso por TWY C5.

22.3.3.2 LLEGADAS

- RWY 10: las aeronaves abandonarán preferentemente por TWY C9, estando prohibida la utilización de las calles de salida rápida y TWY C5. El vehículo "SÍGAME" esperará a la aeronave en TWY C6 y la guiará hasta el puesto de estacionamiento a través de la puerta de plataforma que más convenga para acceder a dicho puesto.
- RWY 28: las aeronaves abandonarán preferentemente por TWY A6, estando prohibida la utilización de las calles de salida rápida. El vehículo "SÍGAME" esperará a la aeronave en TWY A3 y la guiará hasta el puesto de estacionamiento a través de la puerta de plataforma que más convenga para acceder a dicho puesto.
- Los pilotos deben notificar a TWR por radiofrecuencia el abandono de pista, una vez hayan sobrepasado el letrero de "pista libre".

22.3.4 FALLO DE COMUNICACIONES Y SITUACIONES ANÓMALAS EN EL ÁREA DE MANIOBRAS

En el caso de que una aeronave operando en el área de maniobras experimente un fallo en las comunicaciones:

- En el caso de que una aeronave, operando en el área de maniobras, experimente un fallo en las comunicaciones, si ya tuviese autorización de rodaje, continuará por la ruta asignada hasta el límite de la autorización ATC, extremando las precauciones para evitar desvíos de la misma. Una vez allí, mantendrá la posición y esperará la llegada de un vehículo "SÍGAME", que le conducirá a la posición de estacionamiento..
- Si la aeronave acaba de aterrizar, mantendrá posición al abandonar pista (o el área sensible) y esperará la llegada de un

vehículo "SÍGAME" que le guiará al puesto de estacionamiento asignado.

- En el caso de que un vehículo experimente un fallo en las comunicaciones, esperará en una posición donde no interfiera con el movimiento de aeronaves y esperará la llegada de un vehículo "SÍGAME".

22.4 RESTRICCIONES A PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

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

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

En todos los puestos de estacionamiento en remoto:

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

22.5 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.

22.6 CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD



LEAL AD 2.23 INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

Servicio de control de fauna de Orto a Ocaso.

23.1 ZONAS DE CONCENTRACIÓN DE AVES

ZONA 1.- Paso de gaviotas y garcillas al amanecer y al atardecer, de 2 km de anchura desde el THR RWY 10 en la dirección de la aproximación a esta pista.

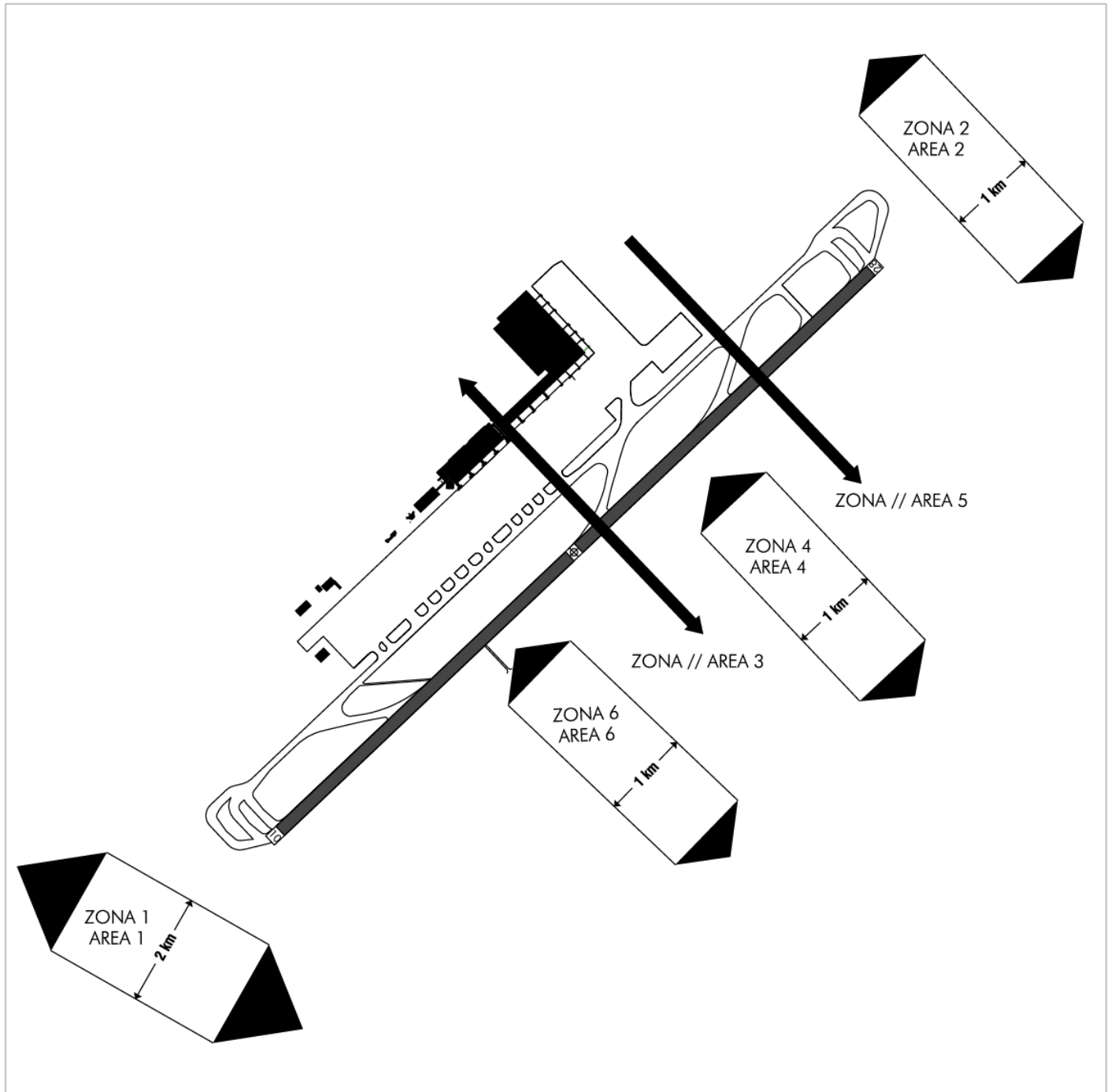
ZONA 2.- Paso de gaviotas y garcillas al amanecer y al atardecer, de 1 km de anchura desde el THR RWY 28 en la dirección de la aproximación a esta pista.

ZONA 3.- Cruce puntual al amanecer y al atardecer de palomas en época estival.

ZONA 4.- Paso nocturno de alcaravanes en zonas iluminadas.

ZONA 5.- Presencia nocturna de alcaravanes en periodo de migración (octubre), cruzando de norte a sur del campo de vuelo.

ZONA 6.- Presencia de golondrinas en periodo de migración (entre agosto y octubre), cruzando de norte a sur del campo de vuelo.



LEAL AD 2.24 CARTAS AERONÁUTICAS RELATIVAS A UN AERÓDROMO

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

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

LEAL AD 2.25 PENETRACIÓN DE LA SUPERFICIE DEL TRAMO VISUAL (VSS)

A continuación se incluyen los procedimientos de aproximación instrumental afectados:

IAC	1	-	ILS	Z	RWY	10:	Aproximación	directa.
IAC	2	-	ILS	Y	RWY	10:	Aproximación	directa.
IAC	3	-	LOC	Z	RWY	10:	Aproximación	directa.

IAC 4 - LOC Y RWY 10: Aproximación directa.
IAC 5 - VOR Z RWY 10: Aproximación directa.
IAC 6 - VOR Y RWY 10: Aproximación directa.
IAC 7 - VOR Z RWY 28: Aproximación directa.
IAC 8 - VOR Y RWY 28: Aproximación directa.
IAC 9 - RNP Z RWY 28 (LPV ONLY): LPV.
IAC 10 - RNP Y RWY 28: LNAV, LNAV/VNAV.