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

LEMG - MÁLAGA/Costa del Sol

2. DATOS GEOGRÁFICOS Y DE ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO

ARP: 364030N 0042957W. Ver AD 2 - LEMG ADC.
Distancia y dirección a la ciudad: 8 km NE.
Elevación: 16 m / 52 ft.
→ **Ondulación geoide:** 47,5 m ± 0,05 m (1).
Temperatura de referencia: 31° C.
Declinación magnética: 2° W (2010).
Cambio anual: 7,2'E.
Administración AD: CIV: Aena Aeropuertos.
MIL: Ejército del Aire.
Dirección: CIV: Aeropuerto de Málaga/Costa del Sol - 29004 - Málaga.
MIL: Base Aérea de Málaga - Crtra. de Cádiz s/n. - 29071-Málaga.
TEL: CIV: +34-952 048 484/04
MIL: +34-952 230 474
FAX: CIV: +34-952 048 862
MIL: Información no disponible.
AFTN: LEMG
E-mail: No.
Tránsito autorizado: IFR/VFR.
Observaciones: (1) Para todos los puntos del AD.

AERODROME GEOGRAPHICAL DATA AND ADMINISTRATION

ARP: 364030N 0042957W. See AD 2 - LEMG ADC.
Distance and direction to the city: 8 km NE.
Elevation: 16 m / 52 ft.
Geoid undulation: 47.5 m ± 0.05 m (1).
Reference temperature: 31°C.
Magnetic variation: 2° W (2010).
Annual change: 7.2'E.
AD administration: CIV: Aena Aeropuertos.
MIL: Ejército del Aire.
Address: CIV: Aeropuerto de Málaga/Costa del Sol - 29004 - Málaga.
MIL: Base Aérea de Málaga - Crtra. de Cádiz s/n. - 29071-Málaga.
TEL: CIV: +34-952 048 484/04
MIL: +34-952 230 474
FAX: CIV: +34-952 048 862
MIL: Information not available.
AFTN: LEMG
E-mail: No.
Approved traffic: IFR/VFR.
Remarks: (1) For all AD points.

3. HORARIO DE OPERACIÓN

Aeropuerto: H24.
Aduanas e Inmigración: H24.
Servicios médicos y de sanidad: Ver GEN 1.4.
AIS/ARO/OPV: CIV: H24.
MIL: SR/SS.
Información MET: H24.
ATS: CIV: H24.
MIL: SR/SS.
Abastecimiento de combustible: CIV: H24.
MIL: SR/SS.
Asistencia en tierra: CIV: H24.
MIL: SR/SS.
Seguridad: H24.
Deshielo: No.
Observaciones: Ninguna.

HOURS OF OPERATION

Airport: H24.
Customs and Immigration: H24.
Health and Sanitation: See GEN 1.4.
AIS/ARO/OPV: CIV: H24.
MIL: SR/SS.
MET briefing: H24.
ATS: CIV: H24.
MIL: SR/SS.
Fuelling: CIV: H24.
MIL: SR/SS.
Handling: CIV: H24.
MIL: SR/SS.
Security: H24.
De-icing: No.
Remarks: None.

4. SERVICIOS E INSTALACIONES DE ASISTENCIA EN TIERRA

Instalaciones para el manejo de carga: CIV: Hasta 5000 kg.
MIL: Hasta 8000 Kg.
Tipos de combustible: CIV: 100LL, JET A-1.
MIL: F-34, JET A-1, 100 LL.
Tipo de lubricante: CIV: ESSO 120, SHELL W120, AEROSHELL W120, AEROSHELL MOBIL BAND.
Capacidad de reabastecimiento: CIV: Sin limitaciones.
MIL: Cisternas 20.000 L, 16,66 L/s.
Cisternas 5000 L, 18,33 L/s.
Instalaciones para el deshielo: No.
Espacio disponible en hangar: CIV: Aeronaves hasta 11 m de envergadura.
Instalaciones para reparaciones: Sí.
→ **Observaciones:** GPU: Unidad de CA (hasta 90 KVA) y CC (hasta 2400 A).
Agentes de rampa:
IBERIA
Tel.: +34-952 136 194
Fax: +34-952 136 287
Móvil: No.
E-mail: agpkq1@iberia.es
SITA: AGPKQIB
FLIGHTCARE
Tel.: +34-952 048 717
Fax: +34-952 048 248
Móvil: +34-660 477 561
E-mail: AGPops@flightcare.fcc.es
SITA: AGPC08X
CLEVER
Tel.: +34-952 974 510
Fax: +34-952 479 511
Móvil: +34-648 093 813
E-mail: coordagp@cleverhandling.com
SITA: AGPKQ2X

HANDLING SERVICES AND FACILITIES

Cargo facilities: CIV: Up to 5000 kg.
MIL: Up to 8000 Kg.
Fuel types: CIV: 100LL, JET A-1.
MIL: F-34, JET A-1, 100 LL.
Oil types: CIV: ESSO 120, SHELL W120, AEROSHELL W120, AEROSHELL MOBIL BAND.
Refuelling capacity: CIV: No limitations.
MIL: Trucks 20,000 L, 16.66 L/s.
Trucks 5000 L, 18.33 L/s.
De-Icing facilities: No.
Hangar space: CIV: Aircraft up to 11 m wingspan.
Repair facilities: Yes.
Remarks: GPU: Unit of AC (up to 90 KVA) and DC (up to 2400 A).
Ramp agents:
IBERIA
Tel.: +34-952 136 194
Fax: +34-952 136 287
Mobile phone: No.
E-mail: agpkq1@iberia.es
SITA: AGPKQIB
FLIGHTCARE
Tel.: +34-952 048 717
Fax: +34-952 048 248
Mobile phone: +34-660 477 561
E-mail: AGPops@flightcare.fcc.es
SITA: AGPC08X
CLEVER
Tel.: +34-952 974 510
Fax: +34-952 479 511
Mobile phone: +34-648 093 813
E-mail: coordagp@cleverhandling.com
SITA: AGPKQ2X

5. INSTALACIONES PARA LOS PASAJEROS

Hoteles: MIL: Sí.
Restaurante: Sí.
Transporte: CIV: Tren, autobuses, taxis y coches de alquiler.
MIL: Autobuses y vehículos ligeros disponibles a petición.
Instalaciones médicas: Primeros auxilios, 1 ambulancia.
Banco/Oficina Postal: No.
Información turística: Sí.
Observaciones: Ninguna.

PASSENGER FACILITIES

Hotels: MIL: Yes.
Restaurant: Yes.
Transportation: CIV: Train, buses, taxies and hire cars.
MIL: Buses and light vehicles availables on request.
Medical facilities: First aids, 1 motor ambulance.
Bank/Post Office: No.
Tourist information: Yes.
Remarks: None.

6. SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

Categoría de incendios: CIV: 9. (1)
MIL: 4.
Equipo de salvamento: De acuerdo con la categoría de incendios publicada.
Retirada de aeronaves inutilizadas: Por empresa privada, sin límite de peso, con límite de tiempo.
Observaciones: (1) Objetivo operacional de tiempo de respuesta hasta extremo RWY 13/31 & RWY 12/30 menor de 3 MIN.

RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICE

Fire category: CIV: 9. (1)
MIL: 4.
Rescue equipment: In accordance with the fire category published.
Removal of disabled aircraft: By private enterprise, without weight limitation, with time limitation.
Remarks: (1) Operational objetive of response time up to RWY 13/31 & RWY 12/30 end less than 3 MIN.

7. DISPONIBILIDAD ESTACIONAL/REMOCIÓN DE OBSTÁCULOS

Equipo: No.
Prioridad: No.
Observaciones: Ninguna.

SEASONAL AVAILABILITY/OBSTACLE CLEARING

Equipment: No.
Priority: No.
Remarks: None.

8. DETALLES DEL ÁREA DE MOVIMIENTO

Plataforma: Superficie: CIV: Hormigón EXC R1 (431 a 438), R2: Asfalto.
MIL: Hormigón.
Resistencia: CIV: PCN 50/R/A/W/T.
EXC R1 y R2: PCN 19/F/D/W/T.
R9: PCN 142/R/B/W/T.
MIL: PCN 20/F/B/X/T.
Calles de rodaje: Anchura: 23 m EXC TWY R-1: 15m.
Superficie: Asfalto
EXC G-5, G-6, G-7, R1, R3, R4, R5: Hormigón.
Resistencia: A, E-1, E-3, E-6, HN-1L, HN-1R, HS-1:
PCN 87/F/A/W/T,
HS-2, HS-3, HN-2, HN-3: PCN 128/F/A/W/T,
E-2, E-4, E-5: PCN 47/F/C/W/T,
G-4: PCN 78/F/C/W/T,
B, R4, R5, G-5, G-6, G-7: PCN 50/R/A/W/T,
G-8, G-9, G-10: PCN 67/F/A/W/T,
G-11: PCN 41/F/C/W/T,
G-12, G-13: PCN 91/F/A/W/T,
G-1, G-2, R1 y R2: PCN 19/F/D/W/T,
G-3, R3: PCN 68/R/A/W/T,
R6A, R6B, R6C: PCN 114/F/A/W/T,
R7A, R7B, R7C: PCN 63/R/A/W/T,
R8: PCN 148/F/A/W/T,
HW-1, E-7, E-8. E-9, E-10, E-11, HE-1, HE-2, HE-3, C, D, L, Q, R9A, R9B, R9C: PCN 69/F/A/W/T.
Posiciones de comprobación: Altímetro: Plataforma:
- Rampas R3 (EXC puestos de estacionamiento 02 y 07), R4, R5, R6, R7, R8 y R9: ELEV 11 m/36 ft.
- Rampas R1, R2 y puestos de estacionamiento 02 y 07 de rampa R3: ELEV 7 m/23 ft.

VOR: No.
INS: Ver AD 2 - LEMG PDC.
Observaciones: Ninguna.

MOVEMENT AREA DETAILS

Apron: Surface: CIV: Concrete EXC R1 (431 to 438), R2: Asphalt.
MIL: Concrete.
Strength: CIV: PCN 50/R/A/W/T.
EXC R1 and R2: PCN 19/F/D/W/T.
R9: PCN 142/R/B/W/T.
MIL: PCN 20/F/B/X/T.
Taxiways: Width: 23 m EXC TWY R-1: 15 m.
Surface: Asphalt.
EXC G-5, G-6, G-7, R1, R3, R4, R5: Concrete.
Strength: A, E-1, E-3, E-6, HN-1L, HN-1R, HS-1:
PCN 87/F/A/W/T,
HS-2, HS-3, HN-2, HN-3: PCN 128/F/A/W/T,
E-2, E-4, E-5: PCN 47/F/C/W/T,
G-4: PCN 78/F/C/W/T,
B, R4, R5, G-5, G-6, G-7: PCN 50/R/A/W/T,
G-8, G-9, G-10: PCN 67/F/A/W/T,
G-11: PCN 41/F/C/W/T,
G-12, G-13: PCN 91/F/A/W/T,
G-1, G-2, R1 and R2: PCN 19/F/D/W/T,
G-3, R3: PCN 68/R/A/W/T,
R6A, R6B, R6C: PCN 114/F/A/W/T,
R7A, R7B, R7C: PCN 63/R/A/W/T,
R8: PCN 148/F/A/W/T,
HW-1, E-7, E-8. E-9, E-10, E-11, HE-1, HE-2, HE-3, C, D, L, Q, R9A, R9B, R9C: PCN 69/F/A/W/T.
Check locations: Altimeter: Apron:
- Ramps R3 (EXC stands 02 and 07), R4, R5, R6, R7, R8 and R9: ELEV 11 m/36 ft.
- Ramps R1, R2 and stands 02 and 07 of ramp R3: ELEV 7 m/23 ft.

VOR: No.
INS: See AD 2 - LEMG PDC.
Remarks: None.

9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUÍA DE RODAJE

Sistema de guía de rodaje: Puntos de espera en pista, puntos de espera intermedio, letreros de instrucciones obligatorias, no entry e información LGTD, barras de parada, luces de protección de pista, barras anti-intrusión, puestos de estacionamiento, puntos de retroceso y sistema de guía visual de atraque y área anterior al umbral.
Señalización de RWY: Designadores, umbral, eje, faja lateral, zona de toma de contacto (EXC RWY 30), punto de visada (EXC RWY 30), señales indicadoras de calle de salida rápida en RWY 12 (E-8, E-9 y E-10), RWY 13 (E-4, E-2 y E-1), RWY 31 (E-3, E-5 y E-6).
Señalización de TWY: Eje y borde.
Observaciones: Ninguna.

TAXIING GUIDANCE SYSTEM AND MARKINGS

Taxiing guidance system: Runway-holding positions, intermediate holding positions, mandatory instruction, no entry and information LGTD boards, stop bars, runway guard lights, anti-intrusion bars, parking positions, push-back points and docking visual guidance system and preceding area to the threshold.
RWY markings: Designators, threshold, centre line, side stripe, touchdown zone (EXC RWY 30), aiming point (EXC RWY 30), marking rapid exit taxiway marking on RWY 12 (E-8, E-9 and E-10), RWY 13 (E-4, E-2 and E-1), RWY 31 (E-3, E-5 and E-6).
TWY markings: Centre line and edge.
Remarks: None.

10. OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO

Obstáculos que perforan las Superficies de Transición, Horizontal Interna y Cónica establecidas en el Anexo 14 de OACI:
Ver carpeta/CD "OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO".

Observaciones: Ver AD 2 - LEMG AOC.

AERODROME OBSTACLES

Obstacles which penetrate Transitional, Inner Horizontal and Conical Surfaces contained in Annex 14 of ICAO:
See folder/CD "AERODROME OBSTACLES".

Remarks: See AD 2 - LEMG AOC.

11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO

Oficina MET: Málaga MET.
HR: H24.
METAR: Semihorario.
TAF: H24.
TREND: Sí.
Información: En persona y telefónica.
Documentación de vuelo/Idioma: Cartas y lenguaje claro / Español.
Cartas: Mapas significativos, previstos en altitud (viento y temperatura).
Equipo suplementario: Presentador de imágenes de nubes, rayos y de información radar.
Dependencia ATS atendida: TWR, APP.
Información adicional: Oficina principal Málaga; H24; TEL: +34-952 610 674.
Oficina meteorológica Málaga; H24; TEL: +34-952 048 890
Observaciones: Existe resumen climatológico de aeródromo. Se hacen avisos de aeródromo.

METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED

MET office: Málaga MET.
HR: H24.
METAR: Halfhourly.
TAF: H24.
TREND: Yes.
Briefing: In person and by telephone.
Flight documentation/Language: Charts and plain language / Spanish.
Charts: Significant, forecasted in altitude (wind and temperature).
Supplementary equipment: Clouds, lightnings and radar information image display.
ATS unit served: TWR, APP.
Additional information: Main office Málaga; H24; TEL: +34-952 610 674.
Meteorological office Málaga; H24; TEL: +34-952 048 890
Remarks: Aerodrome climatological summary available. Aerodrome warnings available.

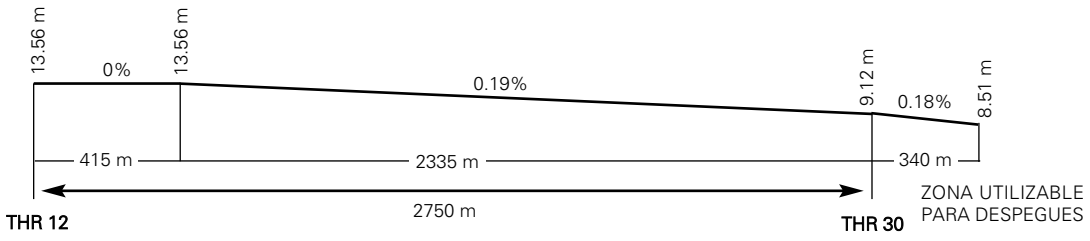
12. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA / RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

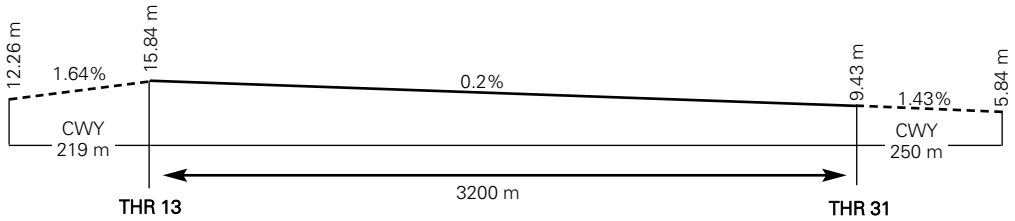
RWY	Orientación Direction	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m) Strip (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
12 (1)	117.57° GEO 119° MAG	2750 x 45	364127.76N 0043028.09 W	THR: 13.6 m/44 ft TDZ: 13.6 m/44 ft	No	No	2870 x 300	Sí / Yes	240 x 150	RWY: Asfalto/Asphalt PCN 69/F/A/W/T SWY: No
30 (2)	297.58° GEO 299° MAG	2750 x 45 (3)	364046.47N 0042849.91W	THR: 9.1 m/30 ft TDZ: No	No	No	2870 x 300	Sí / Yes	240 x 150	RWY: Asfalto/Asphalt PCN 69/F/A/W/T SWY: No
13	131.56° GEO 133° MAG	3200 x 45	364104.32N 0043045.34W	THR: 15.8 m/52 ft TDZ: 15.8 m/52 ft	No	250 x 150	3320 x 300	Sí / Yes	200 x 150	RWY: Asfalto/Asphalt PCN 78/F/A/W/T SWY: No
31	311.58°GEO 313°MAG	3200 x 45	363955.47N 0042908.96W	THR: 9.4 m/31 ft TDZ: 11.3 m/37 ft	No	219 x 150	3320 x 300	Sí / Yes	159 x 150	RWY: Asfalto/Asphalt PCN 78/F/A/W/T SWY: No

Observaciones: (1) No utilizable para despegues.
(2) No utilizable para aterrizajes.
(3) Pista 30 tiene una zona anterior al umbral de 340 x 45 m, asfalto, PCN 69/F/A/W/T, utilizable para despegues.

Remarks: (1) Not available for take-off.
(2) Not available for landing.
(3) Runway 30 have a preceding area to the threshold of 340 x 45 m, asphalt, PCN 69/F/A/W/T, available for take-off.

Perfil: / **Profile:**





13. DISTANCIAS DECLARADAS / DECLARED DISTANCES

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
12	NU	NU	NU	2750
13	3200	3450	3200	3200
31	3200	3419	3200	3200
13 INT HN-1L	3030	3280	3030	NU
13 INT E-3	1085	1335	1085	NU
13 INT E-6	2108	2358	2108	NU
30 INT HE-3	3090	3090	3090	NU
30 INT HE-2	2945	2945	2945	NU
30 INT HE-1	2750	2750	2750	NU
31 INT E-1	2114	2333	2114	NU

→ **Observaciones:** Ninguna.

Remarks: None.

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

Pista: 12
Aproximación: Precisión CAT I, 900m. LIH.
PAPI (MEHT): 3° (17,72 m/58 ft).
Umbral: Verdes con barra de ala.
Zona de toma de contacto: 900 m blancas. LIH.
Eje de pista: 2750 m: 1850 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m.
Borde de pista: 2750 m: 2150 m blancas + 600 m amarillas. LIH. Distancia entre luces: 60 m.
Extremo de pista: Rojas.
Zona de parada: No.
Observaciones: Luces indicadoras de calle de salida rápida (E-8, E-9 y E-10).

Runway: 12
Approach: Precision CAT I, 900 m. LIH.
PAPI (MEHT): 3° (17.72 m/58 ft).
Threshold: Green with wing bars.
Touchdown zone: 900 m white. LIH.
Runway centre line: 2750 m: 1850 m white+600 m white and red+300 m red. LIH. Distance between lights: 15 m.
Runway edge: 2750 m: 2150 m white + 600 m yellow. LIH. Distance between lights: 60 m.
Runway end: Red.
Stopway: No.
Remarks: Rapid exit taxiway indicator lights (E-8, E-9 and E-10).

Pista: 30
Aproximación: No.
PAPI (MEHT): No.
Umbral: No.
Zona de toma de contacto: No.
Eje pista: 2750 m: 1850 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH. Distancia entre luces 15 m.
Borde de pista: 2750 m: 2150 m blancas + 600 m amarillas. LIH. Distancia entre luces: 60 m.
→ **Zona anterior al umbral:** Borde 340 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 60 m.
Extremo de pista: Rojas.
Zona de parada: No.
Observaciones: Ninguna.

Runway: 30
Approach: No.
PAPI (MEHT): No.
Threshold: No.
Touchdown zone: No.
Runway centre line: 2750 m: 1850 m white + 600 m white and red + 300 m red. LIH. Distance between lights 15 m.
Runway edge: 2750 m white + 600 m yellow. LIH. Distance between lights: 60 m.
Area preceding to threshold: Edge 340 m red .LIH. Distance between lights: 60 m.
Runway end: Red.
Stopway: No.
Remarks: None.

Pista: 13
→ **Aproximación:** Precisión CAT I, 720 m. LIH. (1)
PAPI (MEHT): 3,2° (17,08 m/56 ft).
Umbral: Verdes.
Zona de toma de contacto: No.
Eje de pista: 3200 m: 2300 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m.
Borde de pista: 3200 m blancas LIH. Distancia entre luces: 50 m.
Extremo de pista: Rojas
Zona de parada: No
→ **Observaciones:** Luces indicadoras de calle de salida rápida (E-4, E-2 y E-1).
(1) El espaciado del sistema de iluminación de aproximación no es estándar.

Runway: 13
Approach: Precision CAT I, 720 m. LIH. (1)
PAPI (MEHT): 3,2° (17,08 m/56 ft).
Threshold: Green.
Touchdown zone: No.
Runway centre line: 3200 m: 2300 m white + 600 m white and red + 300 m red. LIH. Distance between lights: 15 m.
Runway edge: 3200m white LIH. Distance between lights: 50 m.
Runway end: Red.
Stopway: No.
Remarks: Rapid exit taxiway indicator lights (E-4, E-2 and E-1).
(1) The spacing for the precision approach system is not standard.

Pista: 31
→ **Aproximación:** Precisión CAT I, 900 m. LIH. (1)
PAPI (MEHT): 3° (17,07 m/56 ft).
Umbral: Verdes.
Zona de toma de contacto: No.
Eje pista: 3200 m: 2300 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m.
Borde de pista: 3200 m blancas. LIH. Distancia entre luces 50 m.
Extremo de pista: Rojas.
Zona de parada: No.
→ **Observaciones:** Luces indicadoras de calle de salida rápida (E-3, E-5 y E-6).
(1) El espaciado del sistema de iluminación de aproximación no es estándar.

Runway: 31
Approach: Precision CAT I, 900 m. LIH. (1)
PAPI (MEHT): 3° (17.07 m/56 ft).
Threshold: Green.
Touchdown zone: No.
Runway centre line: 3200 m: 2300 m white + 600 m white and red + 300 m red. LIH. Distance between lights: 15 m.
Runway edge: 3200 m white. LIH. Distance between lights 50 m.
Runway end: Red.
Stopway: No.
Remarks: Rapid exit taxiway indicator lights (E-3, E-5 and E-6).
(1) The spacing for the precision approach system is not standard.

15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA

ABN/IBN: No.

WDI: 1 cerca THR 12, 1 cerca THR 13, 1 cerca THR 30, 1 cerca THR 31. LGTD.

Iluminación de TWY: Borde en E-1, E-3, E-4 y E-6, en el resto: balizas reflectantes.
Eje en E-1 a E-11, G-1, G-3 a G-13, C, D, L, Q, HE-1, HE-2, HE-3, HS-1 a HS-3, HN-1L, HN-1R, HN-2, HN-3, HW-1, R9A, R9B, R9C.

Iluminación de Plataforma: Torres de iluminación.

Fuente secundaria de energía: Sistemas de ayudas visuales: grupos electrógenos de continuidad que proporcionan un tiempo de conmutación (luz) inferior a un segundo.

Observaciones: Ninguna.

OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

ABN/IBN: No.

WDI: 1 near THR 12, 1 near THR 13, 1 near THR 30, 1 near THR 31. LGTD.

TWY lighting: Edge on E-1, E-3, E-4 and E-6, in the other taxiways: reflective markers.
Centre line on E-1 to E-11, G-1, G-3 to G-13, C, D, L, Q, HE-1, HE-2, HE-3, HS-1 to HS-3, HN-1L, HN-1R, HN-2, HN-3, HW-1, R9A, R9B, R9C.

Apron lighting: Floodlighting poles.

Secondary power supply: Visual aid systems: Engine, generators of continuity that provide a maximum switch-over time (light) lower than 1 second.

Remarks: None.

16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS

Situación:
– Ondulación del geoide: 47,5 m ± 0,05 m.
– FATO: RWY 13/31. Coordenadas THR13 y THR31, ver casilla 12.
– Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 13/31. Coordenadas 364030N 0042957W (coincide con ARP).
– Rodaje aéreo: TLOF coincide con los puestos de estacionamiento 01, 465, 466, 467 y 468.

Elevación:
– FATO: RWY 13/31. Elevación THR13 y THR31, ver casilla 12.
– Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 13/31. Elevación 12 m (coincide con ARP).
– Rodaje aéreo: TLOF coincide con puestos de estacionamiento 01, 465, 466, 467 y 468.

HELICOPTER LANDING AREA

Position:
– Geoid undulation: 47.5 m ± 0,05 m.
– FATO: RWY 13/31. Coordinates THR 13 and THR 31, see item 12.
– Ground taxiing: TLOF same as RWY 13/31. Coordinates 364030N 0042957W (coincide with ARP).
– Air Taxiing: TLOF same as stands 01, 465, 466, 467 and 468.

Elevation:
– FATO: RWY 13/31. Elevation THR 13 and THR 31, see item 12.
– Ground taxiing: TLOF same as RWY 13/31. Elevation 12 m (Coincide with ARP).
– Air Taxiing: TLOF same as stands 01, 465, 466, 467 and 468.

PUESTO DE ESTACIONAMIENTO STAND	ELEVACIÓN ELEVATION (m)
01	8,42
465	6,5
466	6,52
467	6,46
468	4,48

Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización:
– FATO: RWY 13/31.
– Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 13/31, ver casilla 12.
– Rodaje aéreo: TLOF coincide con los puestos de estacionamiento 01, 465, 466, 467 y 468.
– Puesto de estacionamiento 01: Hormigón hidráulico PCN 68/R/A/W/T. Al coincidir con puesto de estacionamiento de aeronaves no precisa señalización TLOF.
– Puestos de estacionamiento 465, 466, 467 y 468: Hormigón asfáltico PCN 19/F/D/W/T.
– Faja circular de 30 cm de ancho y diámetro interior de 11,1 m.

Orientación: No.

Distancias declaradas: No.

Iluminación: No.

Observaciones: Rodaje aéreo: Dimensiones máximas de helicópteros: 17,5 m. Puesto de estacionamiento 01 incompatible con puesto de estacionamiento 02. Iluminación de plataforma.

Dimensions, surface, maximum weight, marking:
– FATO: RWY 13/31.
– Ground taxiing: TLOF same as RWY 13/31, see item 12.
– Air Taxiing: TLOF same as stands 01, 465, 466, 467 and 468.
– Stand 01: Hydraulic Concrete PCN 68/R/A/W/T. It coincides with aircraft parking position does not require TLOF marking.
– Stands 465, 466, 467 and 468: Asphalt Concrete PCN 19/F/D/W/T.
– Circular strip of 30 cm width and inner diameter of 11.1 m.

Direction: No.

Declared distances: No.

Lighting: No.

Remarks: Air Taxiing: Maximum dimensions of helicopters: 17.5 m. Stand 01 is incompatible with stand 02. Apron lighting.

17. ESPACIO AÉREO ATS

ATS AIRSPACE

Denominación y límites laterales Designation and lateral limits	Límites verticales Vertical limits	Clase de espacio aéreo Airspace class	Unidad responsable Idioma Unit Language	Altitud de transición Transition altitude
MÁLAGA CTR Espacio comprendido dentro de dos zonas circulares: al norte, de 15 NM de radio centrada en 365221N 0044332W; y al sur de 25 NM de radio centrada en ARP unidas por sus tangentes exteriores comunes. Space within two circular zones: to the North 15 NM radius centred on 365221N 0044332W and to the South 25 NM radius centred on ARP, joined by its common exterior tangents.	FL 75 GND/SEA	D	Málaga APP ES/EN	1850 m/6000 ft
MÁLAGA ATZ → Círculo de 8 km de radio centrado en ARP. Circle 8 km centred on ARP. (1)	900 m HGT (2) GND/SEA	D	Málaga TWR ES/EN	

Observaciones: (1) O la visibilidad horizontal, lo que resulte inferior.
(2) O hasta la elevación del techo de nubes, lo que resulte más bajo.

Remarks: (1) Or the ground visibility, whichever is lower.
(2) Or up to the clouds ceiling, whichever is lower.

18. INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN ATS — ATS COMMUNICATION FACILITIES

Servicio Service	Distintivo llamada Call sign	FREQ (MHz)	HR	Observaciones Remarks
→ APP	Málaga APP	118.450	H24	DEP
		123.850	H24	ARR
		123.950	H24	BACK UP
		258.700	H24	MIL
TWR	Málaga TWR	118.150	H24	TWR-W (RWY 13/31)
		118.775	H24	TWR-E (RWY 12/30)
		121.500	H24	EMERG
		124.775	H24	BACK UP
		243.000	H24	EMERG
		257.800	H24	MIL
	Málaga GMC	121.700	H24	GMC-W
		121.950	H24	GMC-E
	Málaga Clearance	121.875	H24	CLR
ATIS	Málaga Information Arrivals	120.375	H24	
	Málaga Information Departures	124.475	H24	

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

Instalación (VAR) Facility (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas Coordinates	ELEV DME	Observaciones Remarks
DVOR (2ºW)	AGP	117.150 MHz	H24	364103.6N 0042914.4W		
→ DME	AGP	CH 118Y	H24	364104.0N 0042914.1W	30 m/98 ft	Posibles fluctuaciones de señal/Signal fluctuations may be observed BTN R-220 y/and R-235, BLW 9000 ft AMSL.
DVOR (2ºW)	MGA	112.000 MHz	H24	364851.5N 0042210.5W		U/S: BTN R-350/060 FM 40 NM BLW 10000 ft AMSL. - BTN R-060/080 FM 40 NM BLW 12000 ft AMSL. - BTN R-080/350 FM 40 NM BLW 8000 ft AMSL. Oscilaciones de señal/Signal oscillations de/of ±5º: R-047 BLW 8000 ft AMSL BTN 08-14 NM debido a orografía/due to orography. R-091 BLW FL120 BTN 20-30 NM.
DME	MGA	CH 57X	H24	364851.0N 0042210.6W	1050 m/3445 ft	
DVOR (2ºW)	MAR	112.600 MHz	H24	370319.1N 0045623.6W		COV 100 NM; oscilaciones de señal/Signal oscillations: R-120 BTN 10 NM y/and 20 NM y/and R-046 BTN 30 NM y/and 50 NM.
DME	MAR	CH 73X	H24	370319.5N 0045623.1W	690 m/2264 ft	
DVOR (2ºW)	MLG	113.550 MHz	H24	364043.5N 0043024.0W		U/S: BTN R-280/350 y/and R-360/080. - BTN R-200/240
→ DME	MLG	CH 82Y	H24	364043.1N 0043024.4W	30 m/98 ft	U/S BTN R-205/230 CW BLW 8500 ft
NDB/L (2ºW)	RMA	330.000 kHz	H24	363932.1N 0042836.3W		133° MAG / 1085 m FM THR 31; COV 60 NM
LOC 12 (2ºW) ILS CAT I	IMG	110.550 MHz	H24	364038.9N 0042831.8W		119º MAG/506 m FM THR 30
GP 12		329.450 MHz	H24	364126.5N 0043014.6W		3º; RDH 16.50 m; a/at 315 m FM THR 12 & 120 FM RCL a la izquierda en el sentido de APCH / to the left in APCH direction.
ILS/DME 12	IMG	CH 42Y	H24	364126.5N 0043014.6W	19 m/62 ft	REF DME THR 12
LOC 13 (2ºW) ILS CAT I	GMM	109.500 MHz	H24	363949.7N 0042900.9W		133° MAG / 268 m FM THR 31
→ GP 13		332.600 MHz	H24	364054.8N 0043039.1W		3.2°; RDH 16.75 m; a / at 310 m FM THR 13 & 117 m FM RCL a la derecha en el sentido de APCH / to the right in APCH direction; No AVBL BLW 2000 ft AMSL FM 10 NM.
ILS/DME 13	GMM	CH 32X	H24	364054.8N 0043039.1W	21 m/69 ft	REF DME THR 13
LOC 31 (2ºW) ILS CAT I	GAA	109.900 MHz	H24	364109.2N 0043052.1W		313° MAG / 225 m FM THR 13; COV reducida al sector limitado entre ± 25° / COV reduced to the sector limited between ± 25°.
GP 31		333.800 MHz	H24	363958.6N 0042920.8W		3º; RDH 16 m; a / at 283 m FM THR 31 & 123 m FM RCL a la izquierda en el sentido de APCH / to the left on APCH direction.
ILS/DME 31	GAA	CH 36X	H24	363958.6N 0042920.8W	18 m/59 ft	REF DME THR 31
L (2ºW)	GM	350 kHz	H24	364335.4N 0043417.2W		313° MAG / 7025 m FM THR 13

20. REGLAMENTACIÓN LOCAL

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

PISTA PREFERENTE

Las pistas en uso serán seleccionadas según la demanda de tráfico.

Se establece como preferente la configuración Sur.

Dos pistas:
- Llegadas pista 12.
- Salidas pista 13.

Una pista:
- Llegadas pista 13.
- Salidas pista 13.

ATC mantendrá la configuración preferente descrita hasta componentes del viento, incluidas ráfagas, de 10 kt en cola y/o 20 kt cruzado.

PROCEDIMIENTOS PARA ABANDONAR LA PISTA

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

TIEMPO MÍNIMO DE OCUPACIÓN DE LA PISTA

LLEGADAS

Para 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, procedan al abandono rápido de la pista por las calles de salida rápida y esperen instrucciones del ATC.

A menos que el ATC indique una salida rápida en concreto, se utilizarán las siguientes calles de salida rápida para abandonar la pista correspondiente:

LOCAL REGULATIONS

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

PREFERENTIAL RUNWAY

Runways in use will be selected according to traffic demands.

South configuration is established as preferential.

Two runways:
- Arrivals runway 12.
- Departures runway 13.

One runway:
- Arrivals runway 13.
- Departures runway 13.

ATC will maintain the preferential configuration described up to wind components of 10 kt tailwind, gusts included, and/or 20 kt crosswind.

PROCEDURES TO VACATE THE RUNWAY

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

MINIMUM RUNWAY OCCUPANCY TIME

ARRIVALS

Commensurate with aircraft safety and standard operation, pilots are reminded that rapid exit from the runway enables maximum runway utilization, lessens its occupancy time and minimizes the occurrence of "go-arounds", exit the runway by the rapid exit taxiways and wait for ATC instructions.

Unless ATC indicates a specific rapid exit taxiway, aircraft will vacate the corresponding runway by the following rapid exit taxiways:

RWY	SALIDA RÁPIDA RAPID EXIT	ACFT
12	E-8	ligeras / light
12	E-9	todas / all
12	E-10	todas / all
13	E-4	ligeras / light
13	E-2	todas / all
13	E-1	todas / all
31	E-3	ligeras / light
31	E-5	todas / all
31	E-6	todas / all

Aeronaves militares / Military aircraft

RWY	SALIDA RÁPIDA RAPID EXIT	ACFT
13	EM	todas / all
31	E-3*	ligeras / light
31	E-5*	todas / all
31	E-6*	todas / all

* y esperar autorización ATC/ and wait for ATC clearance

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.

Cuando una aeronave no pueda aceptar la separación mínima por estela turbulenta, informará de ello a ATC lo antes posible al comunicar en la frecuencia de TWR y antes de recibir la autorización para alinearse. Una vez recibida

DEPARTURES

ATC will consider that every aircraft at the holding position is able to commence the line-up on the runway and the take-off roll immediately after taking-off clearance is issued.

Pilots unable to comply with this requirement shall notify ATC before reaching the holding position.

Aircraft unable to accept the minimum wake turbulence separation, will advise ATC as soon as possible when contacting TWR frequency and before line-up clearance is issued. Pilots accepting line-up clearance without decla-

la autorización para alinearse en pista, los pilotos que no hayan comunicado la necesidad de una mayor separación por estela turbulenta se entenderá que aceptan las Separaciones Mínimas por Estela Turbulenta.

Las aeronaves que no estén preparadas para iniciar la carrera de despegue inmediatamente después de recibir la autorización de despegue, recibirán la cancelación de dicha autorización e instrucciones para abandonar la pista por la primera calle de salida disponible.

PROCEDIMIENTOS ATC

1.- MÍNIMAS REDUCIDAS DE SEPARACIÓN EN LA MISMA PISTA

No se permitirá cruzar el comienzo de la pista, en su aproximación final, a ninguna aeronave que vaya a aterrizar hasta que exista, según el caso, la siguiente separación mínima:

A) Aeronaves con peso igual o superior a 5670 kg.
Aterrizaje tras despegue: La aeronave saliente que la precede haya despegado y se encuentre, como mínimo, a 2000 m del umbral.

B) Aeronaves ligeras con peso inferior a 5670 kg.
a) Aterrizaje tras aterrizaje: La aeronave precedente que acaba de aterrizar se encuentre, como mínimo, a 1500 m del umbral y en movimiento.
b) Aterrizaje tras despegue: La aeronave saliente que la precede haya despegado y se encuentre, como mínimo, a 1500 m del umbral.

Tales mínimas sólo se aplicarán entre la salida y la puesta del sol y bajo las condiciones siguientes:
a) Las mínimas de separación por estela turbulenta deberán mantenerse.
b) Mientras prevalezcan condiciones de vuelo visual (VMC) en el aeródromo.
c) Cuando la eficacia de frenado no esté adversamente afectada por la existencia de residudos de precipitación en la pista (nieve fundente, agua, etc).
d) Cuando las aeronaves involucradas operen sin anomalías.

Cuando de acuerdo a este procedimiento se expida el permiso para aterrizar se usará la siguiente fraseología:
"...(Indicativo) DETRÁS DEL (tipo de aeronave) ATERRIZANDO/DESPEGANDO, AUTORIZADO PARA ATERRIZAR PISTA (número)".

2.- DESPEGUES DESDE INTERSECCIÓN

Se permite realizar operaciones de despegue desde las intersecciones de las pistas 13 y 31 con las calles de rodaje E-6, E-3 (uso exclusivo helicópteros) y E-1 y desde las intersecciones de la pista 30 con las calles de rodaje HE-1, HE-2. Ver distancias en casilla 13.

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

PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE

1.- PUESTA EN MARCHA DE MOTORES/TURBINAS.

A) Los pilotos solicitarán permiso para poner en marcha los motores/turbinas en la frecuencia correspondiente de MÁLAGA TWR.

B) Al solicitar puesta en marcha los pilotos notificarán al ATC el indicativo completo de la aeronave, el puesto de estacionamiento que ocupan y el mensaje ATIS recibido.
En caso de aeronaves con envergadura igual o superior a 52 m, el piloto notificará que se trata de una aeronave tipo E/F.

C) El permiso se expedirá tan pronto se solicite, a menos que se prevean demoras superiores a 15 minutos en cuyo caso el ATC indicará la hora en la que puede efectuarse la puesta en marcha.

D) Cuando se expida el permiso de puesta en marcha u hora en la que pueda efectuarse, MÁLAGA Autorizaciones dará a la aeronave la autorización ATC.

E) 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 no haya completado el retroceso en plataforma y siempre que cuente con apoyo del personal de tierra.

2.- MOVIMIENTO EN SUPERFICIE.

2.1. Circulación en plataforma.

2.1.1. Rodajes simultáneos por G-10 y G-11, son incompatibles.

2.1.2. Tendrán preferencia las aeronaves que entren sobre las que salgan.

2.1.3. Una vez iniciada una maniobra de retroceso, ésta tendrá prioridad sobre las aeronaves que entran, salvo G-10 y G-11.

2.1.4. Evitar colisiones con otras aeronaves u obstáculos es responsabilidad de:
- Los pilotos, en rodaje en plataforma y en tramos de rodadura no visibles desde TWR (ver AD 2 - LEMG GMC).
- Las compañías de asistencia en tierra durante el remolcado.

2.1.5. A excepción de los vehículos de salvamento y extinción de incendios en el desarrollo de sus misiones específicas, todos los movimientos en superficie de aeronaves, aeronaves remolcadas, personas y vehículos en el área de maniobras están sujetos a autorización previa del ATC.

2.2. El Control de Rodadura es responsable de:
- El control de todos los movimientos de aeronaves, personas y vehículos que se efectúen en el área de maniobras a excepción de la pista.

ring the need for additional wake turbulence separation will be assumed to have accepted the standard Wake Turbulence Minimum Separation.

Aircraft not ready to initiate take-off run immediately when cleared for take-off, will have take-off clearance cancelled and will receive instructions to vacate the runway at the first available taxiway.

ATC PROCEDURES

1.- MINIMUM REDUCED SEPARATION ON THE SAME RUNWAY

A landing aircraft will not be permitted to cross the beginning of the runway on its final approach until the following minimum reduced separation exists:

A) Aircraft with 5670 kg weight or over.
Landing following departure: The preceding departing aircraft has taken-off and is, at least, at 2000 m from the threshold.

B) Light aircraft under 5670 kg weight.
a) Landing following landing: The preceding aircraft has just landed and is, at least, at 1500 m from the threshold and is in motion.
b) Landing following departure: The preceding departing aircraft has taken-off and is, at least, at 1500 m from the threshold.

Such minima shall only be applied between sunrise and sunset and under the following conditions:
a) Wake turbulence separation minima shall be maintained.
b) While visual meteorological conditions (VMC) previal in the aerodrome.
c) When braking action is not adversely affected by runway contaminants (slush, water, etc).
d) When the involved aircraft operates normally.

When issuing the landing clearance according to this procedure the following instructions shall be used:
"...(Aircraft call sign) BEHIND LANDING/DEPARTING (aircraft type) CLEAR TO LAND RUNWAY (number)".

2.- TAKE-OFF FROM INTERSECTION

Departures from runways 13 and 31 intersections with taxiways E-6, E-3 (exclusive use of helicopters) and E-1 and from runway 30 intersections with taxiways HE-1, HE-2 are allowed. See distances at item 13.

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

STANDARD TAXIING PROCEDURES

1.- START-UP OF ENGINES/TURBINES.

A) Pilots will request clearance to start-up engines/turbines on the appropriate frequency of MÁLAGA TWR.

B) On requesting engine start-up clearance to ATC, pilots will report the complete aircraft designator, parking position occupied and the ATIS message received.
In case of aircraft with 52 m or longer wingspan, pilot will report it is an aircraft type E/F.

C) Clearences will be issued as soon as requested. When delays are expected to exceed 15 minutes ATC will provide with the appropriate engine start-up time.

D) Once engine start-up clearance or time has been provided, MÁLAGA Clearance will issue the corresponding ATC clearance for the aircraft.

E) It is forbidden the start-up of engines higher than idle regime at all stands positions in contact with terminal building until the aircraft has completed the push-back in apron manoeuvre and provided that it is supported by the personnel in ground.

2.- GROUND MOVEMENT.

2.1. Traffic in apron.

2.1.1. Simultaneas taxiing by G-10 and G-11 are incompatible.

2.1.2. The entering aircraft have priority over the leaving aircraft.

2.1.3. Once the push-back manoeuvre is starting, this aircraft will have priority over the entering aircraft, except by G-10 and G-11.

2.1.4. Collision avoidance with other aircraft or obstacles is a responsibility of:
- Pilots taxiing in the apron and taxiway segments not visible from TWR (see AD 2 - LEMG GMC).
- Handling companies during towing.

2.1.5. Except for rescue and fire fighting vehicles on the accomplishment of their specific missions, all surface movements of aircraft, towed aircraft, personnel and vehicles on the manoeuvring area are subject to previous ATC clearance.

2.2. Ground Control is responsible for:
- The control of every movement of aircraft, personnel and vehicles on the manoeuvring area except for the runway.

- Expedir autorizaciones para el retroceso remolcado y rodaje de las aeronaves.
- Comunicar a las aeronaves los puestos de estacionamiento que asigne el Centro de Operaciones (CEOPS).

2.3. Aeronaves de salida.

2.3.1. Los pilotos contactarán con MÁLAGA Rodadura para solicitar permiso de retroceso remolcado y/o rodaje de aeronaves cuando están completamente listos para comenzar la maniobra.

2.3.2. Las aeronaves iniciarán el retroceso remolcado o rodaje inmediatamente después de ser autorizados a ello. En caso de no poder cumplir deberán notificarlo a MÁLAGA Rodadura.

2.3.3. Atendiendo a las incompatibilidades en el apartadero de espera pista 13/31, todas las aeronaves que procedan a esa pista rodarán inicialmente hasta el punto de espera intermedio en rodaje correspondiente según la pista en servicio, denominados A3 (RWY 13) y A1 (RWY 31).

2.3.4 A menos que GMC indique otra cosa, todas las aeronaves que procedan a la pista 30 rodarán, inicialmente, hasta el punto de espera intermedio C-2/D-2 (RWY 30).

2.3.5. Desde Rampa 1, las aeronaves que deban acceder a rodadura principal vía G-1, rodarán inicialmente hasta el punto de espera intermedio en rodaje situado en dicha puerta

2.3.6. En todas los puestos de estacionamiento con salida autónoma, la maniobra de salida se realizará a la mínima potencia requerida para iniciar el rodaje.

2.4. Aeronaves de llegada.

2.4.1. En general, el rodaje entre la puerta de la plataforma y el puesto de estacionamiento se realizará acompañado de vehículo "Sígame", siendo la supervisión del mismo imprescindible para el atraque o estacionamiento.

2.5. Limitaciones de rodaje.

A) Generalidades.

Clasificación de aeronaves según el Capítulo 1 del Anexo 14 de OACI:

Tipo F: Envergadura igual o superior a 65 m, e inferior a 80 m.

Tipo E: Envergadura igual o superior a 52 m, e inferior a 65 m.

Tipo D: Envergadura igual o superior a 36 m, e inferior a 52 m.

Tipo C: Envergadura igual o superior a 24 m, e inferior a 36 m.

Tipo B o inferior: Envergadura inferior a 24 m.

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

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

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

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

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

- To issue clearances for towed push-back and taxiing of aircraft.
- Reporting the stand assigned to the aircraft by the Operation Center (CEOPS).

2.3. Departing aircraft.

2.3.1. Pilots will contact with MÁLAGA Ground to request clearance for towed push-back and/or taxiing of aircraft when they are completely ready to begin the manoeuvre.

2.3.2. Aircraft will start the towed push-back or taxiing, just after the aircraft is cleared to it. If they can not comply with it, they must notify to MÁLAGA Ground.

2.3.3. Consequently to the incompatibilities in the holding bay runway 13/31, all aircraft proceeding to this runway will initially taxi up to the corresponding intermediate holding position as per the runway in service, named A3 (RWY 13) and A1 (RWY 31).

2.3.4 Unless GMC advises otherwise, all aircraft that will proceed to runway 30 will taxi, initially, up to the intermediate holding position C-2/D-2 (RWY 30).

2.3.5. From Ramp 1, aircraft which must gain access to the main taxiway via G-1, will initially taxi up to the intermediate holding position located at such gate.

2.3.6. In all stands with autonomous exit, the exit manoeuvre will be carried out at minimum regime to initiate taxiing.

2.4. Arriving aircraft.

2.4.1. In general, the taxiing between the gate of apron and the stand will be made with the "Follow me" vehicle, being indispensable its supervision for the docking or parking.

2.5. Taxiing restrictions.

A) General.

Aircraft classification according to chapter 1 of Annex 14 ICAO:

Type F: wingspan 65 m up to but not including 80 m.

Type E: wingspan 52 m up to but not including 65 m.

Type D: wingspan 36 m up to but not including 52 m.

Type C: wingspan 24 m up to but not including 36 m.

Type B or below: wingspan lower than 24 m.

B.1) Holding positions RWY 13/31.

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

HN-1R will not be used except when indicated so by GMC.

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

Restrictions between maximum aircraft to enter HN and HS, according to the runway in use:

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

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

B.2)Puntos de espera RWY 30

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

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

B.2) Holding positions RWY 30

Access taxiways to runway 30 will not have limitations by aircraft type as long as the allocation of these is made from south to north (HE-3 HE-2, HE-1).

There are incompatibilities between aircraft placed in holding positions HE-2 and HE-1 and taxiing by TWY D and its access from TWY F, so that access to holding position HE-3 will be carried out according to following table:

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

C) Plataforma.

C) Apron

TWY	R6A	R6B	R6C	B (entre/between R6A y L)	R8
MAX SPAN	52 m (hasta puesto/ till stand 35)	52 m	52 m	52 m	36 m (desde puestos/ from stands 66 a/to 60)
	36 m (desde puestos/ from stands 35 a/to 31)				

2.6. Fallo de comunicaciones.

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

3.- OPERACIÓN DE AERONAVES TIPO F

En general, en el Aeropuerto de Málaga/Costa del Sol no se permiten ni la llegada ni la permanencia de aeronaves de más de 65 m de envergadura sin la autorización previa del aeropuerto. Por este motivo, para que una aeronave de tipo F pueda operar es obligatoria la solicitud previa por parte de la Compañía Aérea o el Agente de Handling y una autorización explícita por parte del Centro de Operaciones del Aeropuerto.

RUTAS DE RODAJE

Dadas las características de estas aeronaves, tanto en salida como en llegada, las aeronaves de tipo F deberán realizar el rodaje a velocidad reducida, con los motores al ralentí y, siempre que sea posible, con los motores externos apagados.

LLEGADAS

El Agente de Handling comprobará, antes de la llegada de la aeronave, que no hay equipos, ni personas, que pudieran ser afectadas por la maniobra de estacionamiento en W5, prestando atención a la presencia de personas y/o equipos en la posición W1 y posiciones V, así como en los viales de servicio próximos.

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

- Aterrizaje por pista 13: E-1 (o, si es necesario HS-3) / A / G-13 / W5.
- Aterrizaje por pista 31: E-6 (o HN-3) / A / G-13 / W5.
- Aterrizaje por pista 12: E-11 / D / Q / B / W5.

SALIDAS

El Agente de Handling comprobará, antes del encendido de los motores, que no hay equipos, ni personas, en la zona de seguridad detrás de la aeronave, incluyendo el vial de servicio y área de restricción de equipos de posiciones colindantes (W1).

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

- Despegue por pista 13: W5 / G-13 / A / HN-3
- Despegue por pista 31: W5 / G-13 / A / HS-1

4.- OPERACIÓN DE HELICÓPTEROS

Este apartado define, exclusivamente, la operación para los helicópteros con puesto de estacionamiento asignado en las rampas de uso civil de Málaga-Costa del Sol AD y que no dispongan de carta de exención en los términos prescritos en al Artículo 2.3.9 del RCA. De acuerdo a lo anterior, y al no estar definida otra zona específica para operar con helicópteros, tendrán el mismo tratamiento que las aeronaves de ala fija y serán autorizados por ATC a despegar y aterrizar en las pistas de vuelos. Sin embargo, y a los efectos de reducir el rodaje en lo posible, serán habitualmente autorizados por ATC a despegar y aterrizar desde pista 13/31.

RUTAS DE RODAJE

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

LLEGADAS

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

SALIDAS

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

2.6. Communications failure.

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

3.- OPERATIONS OF AIRCRAFT TYPE F

In general, in the Málaga/Costa del Sol aerodrome neither the arrival nor the permanence of any aircraft with more than 65 m wingspan are allowed without prior permission from airport. Due to this, if an aircraft with F type want to operate, is mandatory a previous request from airline or from handling agent and an explicit clearance from Airport Operation Center.

TAXIING ROUTES

Due to the characteristics of these aircraft, as in departures as in arrivals, the aircraft with the type F shall realize the taxiing at reduced speed, with engines idle regime and, whenever possible, with outboard engines off.

ARRIVALS

The handling agent will check, before the arrival of the aircraft, that there are no equipment or people affecting by manoeuvring of parking on W5, paying attention to the presence of people and/or equipment in parking position W1 and parking positions V and in the next service road.

The standards taxiing according to landing runway are:

- Landing by RWY 13: E-1(or, if is necessary HS-3) / A / G-13 / W5.
- Landing by RWY 31: E-6 (or HN-3) / A / G-13 / W5.
- Landing by RWY 12: E-11 / D / Q / B / W5.

DEPARTURES

The handling agent will check, before the turning on the engine, that there are no equipment or people in the safety area behind the aircraft, including the service road and restricted area adjacent positions equipment (W1).

According to take-off runway the standards taxiing are:

- Take-off by RWY 13: W5 / G-13 / A / HN-3.
- Take-off by RWY 31: W5 / G-13 / A / HS-1.

4.- OPERATION OF HELICOPTERS

This item define, exclusively, the operation by helicopters with parking position allocated in the ramps of civil use in Málaga-Costa del Sol AD and have not exemption letter in the prescribed terms in Article 2.3.9 of the RCA. In accordance with the previous, and due is not defined another specific area by operate with helicopters, will be the same treatment the fixed wing aircraft and will be cleared by ATC to take-off and landing in the flights runway. However, in order to reduce the taxiing as far as possible, will be usually cleared by ATC to take-off an landing from runway 13/31.

TAXIING ROUTES

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

ARRIVALS

The helicopters of arrival landing normally by runway 13/31, will leave runway by exit rapid taxiway E-1 and will be cleared by ATC to taxi via TWY A in south direction to the corresponding gate (G-2 for R2 and G-3 for R3) where follow the indications of "Follow me" vehicle in order to be guided to the assigned parking position.

DEPARTURES

The helicopters of departure will be cleared by ATC to taxi from parking position to its corresponding gate (G-2 for R2; R3-G-3 for Ramp 3) and TWY A in north direction until intermediate holding position named "AH" where will wait for ATC instructions for entry and take-off of runway in service via exit rapid taxiway E-1.

21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS

POTENCIA DE REVERSA

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

V: 2000 - 0400
I: 2100 - 0500

VUELOS DE ENTRENAMIENTO

Solamente se permitirán vuelos de entrenamiento (aproximaciones, pasadas bajas) previa autorización ATC.

NOISE ABATEMENT PROCEDURES

REVERSE THRUST

During the following hours, except for safety reasons, the reverse thrust may only be used to idle regime :

V: 2000 - 0400
I: 2100 - 0500

TRAINING FLIGHTS

Training flights are only permitted prior authorization from the ATC (approachs, low passings).

PRUEBA DE MOTORES EN TIERRA

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

GROUND ENGINE TESTING

Engine performance testing higher than idle regime are forbidden at any stand in the apron. Clearance for engine performance testing at any regime will be requested to the executive on duty (Tel: +34-952 048 808), who will deny or approve clearance, indicating the procedure to be followed.

22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO

FLIGHT PROCEDURES

SISTEMA DE PRESENTACIÓN RADAR

Se autoriza el uso del radar de vigilancia en el suministro del Servicio de Control de Aeródromo en la Torre de Control del aeropuerto de Málaga/Costa del Sol para ejecutar las siguientes funciones, tal como se establece en el vigente Reglamento de Circulación Aérea:

a) asistencia radar a aeronaves en aproximación final;

b) asistencia radar a otras aeronaves en las cercanías del aeropuerto;

c) establecimiento de separación radar entre aeronaves sucesivas a la salida; y

d) suministro de asistencia para la navegación a los vuelos VFR.

RADAR DISPLAY SYSTEM

The use of surveillance radar in the provision of Aerodrome Control Service in Málaga/Costa del Sol Control Tower, is authorized to perform the following functions, as is established in the Reglamento de Circulación Aérea in force:

a) radar monitoring of aircraft on final approach;

b) radar monitoring of other aircraft in the vicinity of the aerodrome;

c) establishing radar separation between succeding departing aircraft; and

d) provide monitoring assitance to VFR flights.

PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)

1. GENERALIDADES

1.1. Se aplicarán los Procedimientos de Visibilidad Reducida (LVP), cuando el valor del alcance visual en pista (RVR) de cualquiera de los transmisómetros, o la visibilidad meteorológica general en el Área de Maniobras, sea menor o igual a 550 m.

1.2. La pista 13/31 está autorizada para despegues en condiciones de visibilidad reducida. Durante los procedimientos LVP en vigor, no se utilizará la pista 12/30.

1.3. Se informará a los pilotos de que se están aplicando los Procedimientos de Visibilidad Reducida a través del ATIS. Además, informará de cualquier incidencia notificada o detectada en relación con las ayudas visuales y no visuales para la aproximación, el despegue y el rodaje, los sistemas contra intrusión en áreas críticas, sensibles, y pista activa y cualquier otra ayuda disponible, que pueda afectar al LVP y de las condiciones meteorológicas existentes, además de los cambios que puedan producirse y que afecten a las LVP.

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

1.5. La torre de control suministrará directamente el RVR de la cabecera de la pista en uso.

1.6. Se procederá a la cancelación cuando se den simultáneamente las siguientes condiciones:

- RVR de todos los transmisómetros igual o superior a 1000 m durante, al menos, 5 minutos consecutivos.
- Visibilidad meteorológica igual o superior a 1000 m durante, al menos, 5 minutos consecutivos.
- Pronóstico TREND del METAR en vigor, o que vaya a entrar en vigor, con visibilidad superior a 1000 m.

1.7. El ATC informará a los pilotos cuando se proceda a cancelar la aplicación de los LVP.

LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

1. GENERAL.

1.1. Low visibility procedures (LVP) for take-off will be applied, when runway visual range (RVR) measurement of any transmissometers or general meteorological visibility at the manoeuvring area is 500 m or below.

1.2. The runway 13/31 is authorized for take-off in low visibility conditions. During LVP Procedures in force, will not be used runway 12/30.

1.3. Pilots will be informed about the application of Low Visibility Procedures by ATIS. Besides, will inform of any notified or detected incident in relation to the aids of visual and no visual by approach, take-off and taxiing, the antiintrusion systems in critical area, sensitive area and active runway and any available aid, that may affect the LVP and the existing meteorological conditions, besides modifications which may be produced and affecting to the LVP.

1.4. Any notified or detected incident that may affect the LVP will be immediately communicated to the aircraft and ATC units implicated.

1.5. The control tower will supply runways in use threshold RVR directly.

1.6. It will be proceed cancelled when all the following conditions happens:

- RVR of the all transmisometers equal or higher to 1000 m during, at least, 5 minutes consecutive.
- Meteorological visibility equal or higher to 1000 m during, at least, 5 minutes consecutive.
- The TREND forecast METAR in force, or in force soon, with visibility higher to 1000 m.

1.7. ATC will inform about cacellation of LVP application.

2.- MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

Normalmente, mientras se están aplicando los procedimientos de visibilidad reducida, se autorizará el rodaje de una sola aeronave en el área de maniobras, con la siguiente excepción:

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

Los pilotos procederán a verificar en todo momento la situación de la aeronave, especialmente en las intersecciones, comprobando que el rodaje se ejecuta en condiciones de completa seguridad. En caso de desorientación o duda detendrán la aeronave, e informarán al ATC inmediatamente.

Durante la activación de los procedimientos de visibilidad reducida se tomarán las siguientes medidas:

- Calles de rodaje:
  En LVP, el tramo de rodadura B entre L y Q, no es utilizable como calle de rodaje en plataforma, sino como calle de acceso al puesto de estacionamiento.
- Puestos de estacionamiento:
  Se realizará con guiado de vehículo "Sígame" las entradas y salidas de todos los puestos de estacionamiento del aeropuerto:
- Vías de servicio:
  Se reducirá al mínimo imprescindible la circulación por vías de servicio autorizadas.

2.- GROUND MOVEMENT.

Normally, while low visibility procedures are applying, the taxiing of an aircraft on the maneuvering area will be authorized, with the following exception:

- With runway 13 in use, simultaneously guidance taxiing on taxiway A to a departing or arriving aircraft, may authorize the guided taxiing of another aircraft with parking in ramps 8 or 9, via L/D/Q, to stop bar in Q1. Once free taxiway A and prior ATC clearance, can continue taxiing after the signalman to be oriented in the direction of the threshold RWY 13. The signalman will return to the apron via taxiway Q/B.

Pilots will proceed to verify at every moment the aircraft position, especially in the intersections, checking that taxiing is being executed under total safety conditions. In case of being disoriented or in doubt, pilots will stop the aircraft and immediately will notify to ATC.

During the low visibility procedures, the following measures will be taken:

- Taxiways:
  While LVP, taxiway B segment located between L and Q, is not usable as taxiway at apron, it is usable as access road to the stand.
- Parking positions:
  The entries and exits of parking positions of the airport will be carried out with the guidance of the "Follow me" vehicle.
- Service roads:
  It will be reduced to minimum the circulate by service road cleared.

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

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

2.1.- SALIDAS:

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

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

2.1.3. Normalmente, mientras se estén aplicando los Procedimientos de Visibilidad Reducida, solamente se autorizará el rodaje de una aeronave en el Área de Maniobras, con la excepción indicada en el punto 2.

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

- Con pista 13 en uso, el señalero guiará a la aeronave hasta la intersección con la calle de rodaje Q, donde apagará las luces de "Sígame" para abandonar la calle de rodaje A vía la calle de rodaje Q/B/plataforma, informando de ello a TWR. La aeronave continuará el rodaje hasta la calle de rodaje HN-3.
- Con pista 31 en uso, el señalero guiará a la aeronave hasta la calle de rodaje A / intersección la calle de rodaje HS-1; en ese punto, el señalero apagará las luces de "Sígame" para abandonar apartadero por la derecha de la calle de rodaje HS-1/A/plataforma, informando de ello a TWR. La aeronave continuará el rodaje hasta HS-3.

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

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

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

It will be closed the service road that surround parking position 42-54, 60-66, 70, 72, 74, 76, 78, 80, 82, 84, 86 and 88, it may usable these parking positions by the rest of service road available; besides, it is not usable SEI road to runway 13/31, except in emergency case.

Also, service roads after the stands 461-465 will be closed, as well as inner vials services in ramp 1 and the section of the perimeter road from LOC 13 equipment to access to the air base.

2.1.- DEPARTURES:

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

2.1.2. Pilots will notify to ATC the stand the aircraft is placed at the same moment of requesting clearance for start-up.

2.1.3. Usually, while Low Visibility Procedures are in force, taxiing of only one aircraft will be authorized in the manoeuvring area, except as indicated in item 2.

2.1.4. Departing traffic to start taxiing, independently of the origin ramp will be guided by a signalman to be on taxiway A, next to the threshold in service:

- With runway 13 in use, the signalman will guide the aircraft to the intersection with taxiway Q, where he switch off the vehicle "Follow me" lights to exit taxiway A, via taxiway Q/B/apron, reporting it to TWR. The aircraft will continue taxiing until the taxiway HN-3.
- With runway 31 in use, the signalman will guide the aircraft to the intersection of taxiway A / intersection taxiway HS-1; in this point the signalman switch off the vehicle "Follow me" lights to leave the holding bay to the right of the taxiway HS-1/A/apron informing the TWR. The aircraft will continue taxiing until HS-3.

2.1.5. Access to runway 13/31 will be carried out preferably by HN-3 or HS-3, according to the runway in use being forbidden the access by E-1 and E-3 via E-6.

2.1.6. In case of departing aircraft, had to return to apron, when information is received from the pilot, ATC will provide new guided taxiing instructions by signalman.

2.1.7. The taxiing routes for departure aircraft as follow:

RUTAS DE RODAJE PARA AERONAVES DE SALIDA / TAXIING ROUTES FOR DEPARTURE AIRCRAFT			
RAMPA RAMP	PUESTO DE ESTACIONAMIENTO STAND	RWY 13 EN SERVICIO IN USE	RWY 31 EN SERVICIO IN USE
1	TODOS/ALL	G-1A, A, A3, HN-3	G-1A, A, A1, HS-3
2	TODOS/ALL	G-2 o/or G-1 o salida directa a/or direct exit to A, A3, HN-3	G-2 o/or G-1 o salida directa a/or direct exit to A, A1, HS-3
3	TODOS/ALL	R3, G-3, A, A3, HN-3	R3, G-3, A, A1, HS-3
4	TODOS/ALL	R4, G-4, A, A3, HN-3	R4, G-4, A, A1, HS-3
5	TODOS/ALL	R5, G-5 o/or G-6, A, A3, HN-3	R5, G-5 o/or G-6, A, A1, HS-3
6	31, 33, 35	R6A, G-8, A, A3, HN-3	R6A, G-8, A, A1, HS-3
	37	G-7, A, A3, HN-3	G-7, A, A1, HS-3
	42, 44, 45, 46, 48, 49, 50, 52, 54	R6B, G-8, G9, G-10 (la más próxima/the nearest), A, A3, HN-3	R6B, G-8, G9, G-10 (la más próxima/the nearest), A, A1, HS-3
	54	L, G-10, A, A3, HN-3	L, G-10, A, A1, HS-3
7	TODOS/ALL	R7 (A-B-C-D), G-11, G-12, G-13 (la más próxima/the nearest), A, A3, HN-3	R7 (A-B-C-D), G-11, G-12, G-13 (la más próxima/the nearest), A, A1, HS-3
8	TODOS/ALL	R8, L, D, Q,Q1, A, A3, HN-3 o/or L, G-10, A, A3, HN-3	R8, L, G-10, A, A1, HS-3
9	71 al 99	D, Q, Q1, A, A3, HN-3	D, L, G-10, A, A1, HS-3
	70 al 92	R9C, R9A o/or R9B (la más cercana/the nearest), D, Q, Q1, A, A3, HN-3	R9C, L, G-10, A, A1, HS-3

2.2.- LLEGADAS:

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

2.2.2. Las aeronaves que hayan aterrizado, una vez hayan declarado pista libre según el punto 2.2.1, se detendrán en la barra de parada correspondiente a A1 (RWY 13 en uso) o A3 (RWY 31 en uso), a la espera de la llegada del vehículo "Sigame". Comunicarán a LEMG TWR con

2.2.- ARRIVALS:

2.2.1. Aircraft, that have already landed, shall leave by the end of the runway and notify runway vacated when LSA area (via HS-3/HN-3), as per the runway in use, when the pilot begin to see all lights green after the alternate series light green and yellow.

2.2.2. Landing aircraft, after indicating runway vacated, according to item 2.2.1, will stop at the corresponding stop bar A1 (RWY 13 in use) or A3 (RWY 31 in use), waiting for the arrival of a "Follow me" vehicle. They shall inform LEMG TWR of "signalman in sight" and shall not begin

"señalero a la vista". No iniciarán el rodaje hasta recibir la autorización de TWR para rodar y seguir al vehículo "Sígame" hasta el estacionamiento asignado.

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

taxiing until clearance from TWR to taxi and follow the signalman to the assigned parking position is granted.

2.2.3. The taxiing routes for arrivals aircraft as follow:

RUTAS DE RODAJE PARA AERONAVES DE LLEGADA / TAXIING ROUTES FOR ARRIVALS AIRCRAFT			
RAMPA RAMP	PUESTO DE ESTACIONAMIENTO STAND	RWY 13 EN SERVICIO IN USE	RWY 31 EN SERVICIO IN USE
1	TODOS/ALL	HS-3, A1, A, G-1A	HN-3, A3, A, G-1A
2	TODOS/ALL	HS-3, A1, A, G-2 o/or G-1 o entrada directa a puesto de estacionamiento /or direct entry to stand	HN-3, A3, A, G-2 o/or G-1 o entrada directa a puesto de estacionamiento /or direct entry to stand
3	TODOS/ALL	HS-3, A1, A, G-3, R3	HN-3, A3, A, G-3, R3
4	TODOS/ALL	HS-3, A1, A, G-4, R4	HN-3, A3, A, G-4, R4
5	TODOS/ALL	HS-3, A1, A, G-5, R5	HN-3, A3, A, G-5, R5
6	31, 33, 35	HS-3, A1, A, G-8, R6A	HN-3, A3, A, G-8, R6A
	37	HS-3, A1, A, G-7	HN-3, A3, A, G-7
	42, 44, 45, 46, 48, 49, 50, 52, 54	HS-3, A1, A, G-8, G-9, G-10 (la más próxima/the nearest), B	HN-3, A3, A, G-8, G-9, G-10 (la más próxima/the nearest), B
	54	HS-3, A1, A, G-10, L	HN-3, A3, A, G-10, L
7	TODOS/ALL	HS-3, A1, A. G-11, G-12, G-13 (la más próxima/the nearest), R7 (A-B-C-D)	HN-3, A3, A. G-11, G-12, G-13 (la más próxima/the nearest), R7 (A-B-C-D)
8	TODOS/ALL	HS-3, A1, A, G-10, L, R8	HN-3, A3, A, Q, D, L, R8 o/or HN-3, A3, A, G-10, L, R8
9	TODOS/ALL	HS-3, A1, A, G-10, L, R9C	HN-3, A3, A, Q, D, L, R9C o/or D, R9A-B (la más cercana al puesto/the nearest to stand), R9C

3. FALLO DE COMUNICACIONES

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

- Aeronave de salida:

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

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

- Aeronave de llegada:

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

- Vehículo: el vehículo permanecerá en su posición y esperará la llegada de un vehículo "Sígame" que le guiará hasta abandonar el área de maniobras.

3.- COMMUNICATIONS FAILURE

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

- Departing aircraft:

  If the aircraft is doing guided taxiing with a signalman, TWR will contact with the signalman to guide the aircraft back to the parking.

  If the aircraft is taxiing to holding bay and the signalman has left the manoeuvering area, the aircraft will continue via assigned route until stop in the ATC clearance limit, taking extreme cautions, where will keep the position and wait for the arrival of a vehicle "Follow me" in order to be guided to the assigned stand or holding bay.

- Arriving aircraft:

  If the aircraft have just landing, will keep position of leaving the runway via taxiway HN-3/HS-3, in corresponding stop bar of taxiway A (A3 or A1 according to runway in use) and wait for the arrival of "Follow me" vehicle in order to be guided to assigned stand.

- Vehicle: the vehicle will keep its position and wait for the arrival of a "Follow me" vehicle that will guide it to leave the manoeuvring area.

AJUSTES DE VELOCIDAD

Las llegadas a Málaga/Costa del Sol AD bajo control radar ajustarán sus velocidades conforme a lo especificado a continuación:

– IAS MAX 250 kt a FL120 o inferior.
– Reducir a IAS 210 kt al comienzo del viraje final para interceptar el rumbo del LOC del ILS, cuando la aeronave se encuentre dentro de 20 NM del umbral.
– IAS 180 kt al cruzar 12 NM del umbral.
– IAS 160 kt al cruzar la radiobaliza L GM.
– Las aeronaves con IAS de crucero inferiores a las citadas anteriormente deberán mantener velocidad de crucero hasta el punto de ajuste que les afecte.

La IAS MAX permitida para las salidas es 250 kt hasta abandonar FL120.

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.

SPEED ADJUSTMENT

Arrival flights to Málaga/Costa del Sol AD under radar control shall adjust their speeds according to the following:

– IAS MAX 250 kt at FL120 or lower.
– Reduce to IAS 210 kt at the beginning of the final turn to intercept the ILS LOC course, when the aircraft is located within 20 NM of the threshold.
– IAS 180 kt when crossing 12 NM from threshold.
– IAS 160 kt when crossing the L GM marker.
– Aircraft with cruising IAS lower than the aforementioned ones shall maintain the cruising speed up to the adjusting fix concerned.

The IAS MAX permitted for departures is 250 kt until leaving FL120.

Aircraft will be exempt from complying with these speed limitations when a continuous descent arrival is being performed, but not from complying with those which are explicitly shown in some IAC.

AUTORIZACIONES ATC

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

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

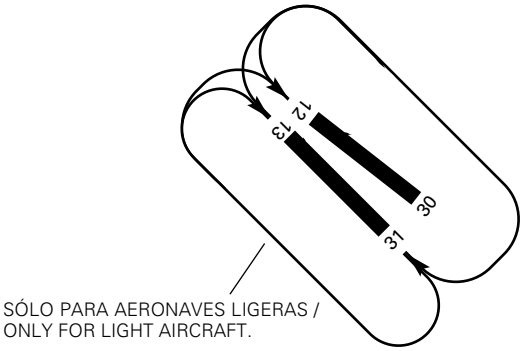
ATC CLEARANCES

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

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

CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD

AD TRAFFIC CIRCUIT



23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

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

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

– Posición: 364851,52N; 0042210,27W
– Código Modo Alpha: 7777
– Altura antena: 3100 ft.

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

ADDITIONAL INFORMATION

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

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

– Location: 364851,52N; 0042210,27W
– Alpha Mode Code: 7777
– Antenna altitude: 3100 ft.

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