

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

GEML - MELILLA

2. DATOS GEOGRÁFICOS Y DE ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO	AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA
ARP: 351647N 0025723W. Ver AD 2-GEML ADC. Distancia y dirección desde la ciudad: 4 km SW. Elevación: 48 m/156 ft. Ondulación geode: 47 m ± 0.15 m (1). Temperatura de referencia: 29°C. Temperatura baja media: 13°C. Declinación magnética: 0° (2020). Cambio anual: 9.0 'E. Administración AD: CIV: Aena. MIL: Ejército del Aire y del Espacio. Dirección: CIV: Aeropuerto de Melilla, Carretera Yasinen s/n; 52005 Melilla. MIL: Comandancia Militar Aérea del Aeropuerto de Melilla, Carretera Yasinen s/n; 52005 Melilla. TEL: CIV: CECO: +34-952 698 622/621 FAX: CIV: CECO: +34-952 698 677 Dirección: +34-952 698 614 Dirección: +34-952 698 608 MIL: +34-952 976 972 MIL: +34-917 686 358 +34-952 676 615 AFTN: GEML E-mail: CIV: melillaCECOA@aena.es MIL: sata_melilla@ea.mde.es Tránsito autorizado: IFR/VFR. Observaciones: (1) Para todos los puntos del AD.	ARP: 351647N 0025723W. See AD 2-GEML ADC. Distance and direction from the city: 4 km SW. Elevation: 48 m/156 ft. Geoid undulation: 47 m ± 0.15 m (1). Reference temperature: 29°C. Low average temperature: 13°C. Magnetic variation: 0° (2020). Annual change: 9.0 'E. AD administration: CIV: Aena. MIL: Ejército del Aire y del Espacio. Address: CIV: Aeropuerto de Melilla, Carretera Yasinen s/n; 52005 Melilla. MIL: Comandancia Militar Aérea del Aeropuerto de Melilla, Carretera Yasinen s/n; 52005 Melilla. TEL: CIV: CECO: +34-952 698 622/621 FAX: CIV: CECO: +34-952 698 677 Management: +34-952 698 614 Management: +34-952 698 608 MIL: +34-952 976 972 MIL: +34-917 686 358 +34-952 676 615 AFTN: GEML E-mail: CIV: melillaCECOA@aena.es MIL: sata_melilla@ea.mde.es Approved traffic: IFR/VFR. Remarks: (1) For all AD points.
3. HORARIO DE OPERACIÓN	OPERATIONAL HOURS
Aeropuerto: V: 0515-2015, PS 1 HR PPR; I: 0615-2115, PS 1 HR PPR. Aduanas e Inmigración: HR AD. Servicios médicos y de sanidad: No. → AIS/ARO: H24 (1) Información MET: V: 0430-2000; I: 0530-2100. ATS: V: 0500-2035, I: 0600-2135. En caso de activación PPR: V: 0500-2135, I: 0600-2235. Abastecimiento de combustible: HR AD. Asistencia en tierra: HR AD. Seguridad: HR AD. Deshielo: No. Observaciones: Aeronaves de Estado que operen en la plataforma militar solicitarán permiso el día hábil anterior en horario 0800-1400 LT por FAX +34-917 686 358 o E-mail sata_melilla@ea.mde.es. Horario de actividad del aeropuerto: V: 0500-2035, I: 0600-2135. En caso de activación PPR: V: 0500-2135, I: 0600-2235. (1) Oficina ARO Centralizada zona geográfica 14 TEL: +34-918 603 569 +34-672 344 494 (solo en contingencias de comunicaciones). E-mail: arocentralizada@enaire.es Dirección AFTN para gestión de plan de vuelo de GEML: GEMLZPX Oficina AIO Centralizada – Oficina NOTAM Internacional TEL: +34-913 213 137/138 E-mail: unof@enaire.es	Airport: V: 0515-2015, PS 1 HR PPR; I: 0615-2115, PS 1 HR PPR. Customs and Immigration: HR AD. Health and Sanitation: No. AIS/ARO: H24 (1) MET briefing: V: 0430-2000; I: 0530-2100. ATS: V: 0500-2035, I: 0600-2135. In case PPR is activated: V: 0500-2135, I: 0600-2235. Fuelling: HR AD. Handling: HR AD. Security: HR AD. De-icing: No. Remarks: State aircraft operating on the military apron shall request permission the previous working day during 0800-1400 LT by FAX +34-917 686 358 or E-mail sata_melilla@ea.mde.es. Airport operational schedule: V: 0500-2035, I: 0600-2135. In the event of activation of PPR: V: 0500-2135, I: 0600-2235. (1) Centralised ARO office geographical area 14 TEL: +34-918 603 569 +34-672 344 494 (only for communications contingency) E-mail: arocentralizada@enaire.es GEML AFTN address for flight plan management: GEMLZPX Centralised AIO Office - International NOTAM Office TEL: +34-913 213 137/138 E-mail: unof@enaire.es
4. SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO	HANDLING SERVICES AND FACILITIES
Instalaciones para el manejo de carga: CIV: Almacén, montacargas, vehículos para transportes. MIL: Traspaleta manual, Batea de carga, Horquillas elevadoras hasta 4500 kg, plataforma para 3 pallet HCU. Tipos de combustible: JET A-1 (1). Tipos de lubricante: No. Capacidad de reabastecimiento: JET A-1: 1 tanque de almacenamiento 150000 L. 1 tanque de almacenamiento 65000 L. 1 cisterna para suministro 10000 L; 20 L/s. 1 cisterna para suministro 33000 L; 20 L/s. 2 cisternas para transporte 34000 L. Instalaciones para el deshielo: No. Espacio disponible en hangar: No. Instalaciones para reparaciones: No. Observaciones: MIL: GPU: Unidad de CA (hasta 100 KVA) y CC (hasta 2500 A de pico / 1000 A permanente). Agentes de rampa: - SOUTH EUROPE GROUND SERVICES TEL: +34-952 698 631 / 34	Cargo facilities: CIV: Warehouse, goods lift, vehicles for transport. MIL: Manual pallet-lifter, Cargo trailer, Forklifts up to 4500 kg, platform for 3 pallet HCU. Fuel types: JET A-1 (1). Oil types: No. Refuelling capacity: JET A-1: 1 warehousing tank 150000 L. 1 warehousing tank 65000 L. 1 supply truck 10000 L; 20 L/s. 1 supply truck 33000 L; 20 L/s. 2 transport trucks 34000 L. De-icing facilities: No. Hangar space: No. Repair facilities: No. Remarks: MIL: GPU: AC (up to 100 KVA) and DC units (up to 2500 A peak / 1000 A permanent). Ramp agents: - SOUTH EUROPE GROUND SERVICES TEL: +34-952 698 631 / 34

E-mail: mlnkk@iberia.es
- (1) EXOLUM
TEL: +34-618 896 397 / +34-646 937 255
E-mail: mln@exolum.com; jplazag@exolum.com.

E-mail: mlnkk@iberia.es
- (1) EXOLUM
TEL: +34-618 896 397 / +34-646 937 255
E-mail: mln@exolum.com; jplazag@exolum.com.

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

Hoteles: No.
Restaurante: Sí.
Transporte: CIV: Taxis
MIL: Microbus tripulaciones O/R.
Instalaciones médicas: No.
Banco/Oficina Postal: No/No.
Información turística: Sí.
Observaciones: Ninguna.

Hotels: No.
Restaurant: Yes.
Transportation: CIV: Taxis.
MIL: Crew minibus O/R.
Medical facilities: No.
Bank/Post Office: No/No.
Tourist information: Yes.
Remarks: None.

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

Categoría de incendios: 5.
Equipo de salvamento: De acuerdo con la categoría de incendios publicada.
Retirada de aeronaves inutilizadas: Servicio externo para retirada de aeronaves, previo aviso y a cargo del propietario/ explotador.
Medios disponibles MAX: AT 76 y aviación general.
Capacidad de remolcado e izado.

Fire category: 5.
Rescue equipment: In accordance with the fire category published.
Removal of disabled aircraft: External service for removal of aircraft, prior notice and charged to the owner/operator.
Means available MAX: AT 76 and general aviation.
Capacity of towing and raising.

Observaciones: Ninguna.

Remarks: None.

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

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

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

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

Plataforma: Superficie: CIV: Hormigón.
MIL: Asfalto / Terreno compactado.
Resistencia: CIV: Aviación general G1 & G2: PCN 46/R/C/W/T.
PRKG H1/ L1 & L2/P2: PCN 25/R/C/W/T.
PRKG L3/P3: PCN 14/R/B/W/T.
PRKG L4/P4 & H5/L5/P5: PCN 30/R/B/W/T.
MIL: Información no disponible.

Apron: Surface: CIV: Concrete.
MIL: Asphalt / Soil compacted.
Strength: CIV: General aviation G1 & G2: PCN 46/R/C/W/T.
PRKG H1/ L1 & L2/P2: PCN 25 /R/C/W/T.
PRKG L3/P3: PCN 14 /R/B/W/T.
PRKG L4/P4 & H5/L5/P5: PCN 30 /R/B/W/T.
MIL: Information not available.

Calles de rodaje: Anchura: CIV: 21.70 m.
MIL: 15 m.
Superficie: CIV y MIL: Asfalto.
Resistencia: CIV : PCN 67/F/A/W/T.
MIL: Información no disponible.

Taxiways: Width: CIV: 21.70 m.
MIL: 15 m.
Surface: CIV and MIL: Asphalt.
Strength: CIV: PCN 67/F/A/W/T.
MIL: Information not available.

Posiciones de comprobación: Altimetro: Plataforma ELEV 51 m / 166 ft.
VOR: No.
INS: No.

Check locations: Altimeter: Apron ELEV 51 m / 166 ft.
VOR: No.
INS: No.

Observaciones: Puntos de contacto para vehículos con TWR para acceso al área de movimiento: R, I-1, I-2, D-1, D-2, P y V.
Ver AD 2-GEML ADC.

Remarks: Contact points for vehicles with TWR for access to movement area: R, I-1, I-2, D-1, D-2, P and V. See AD 2-GEML ADC.

9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUÍA DE RODAJE**TAXIING GUIDANCE SYSTEM AND MARKINGS**

Sistema de guía de rodaje: Letreros, punto de espera en pista, puestos de estacionamiento y luces de protección de pista.
Señalización de RWY: Designadores, eje, faja lateral, umbral, umbral desplazado RWY 15, zona de toma de contacto y punto de visada.
Señalización de TWY: Eje y faja lateral.
Observaciones: Ninguna.

Taxiing guidance system: Boards, runway-holding positions, stands and runway guard lights.
RWY markings: Designators, centre line, side stripe, threshold, threshold RWY 15 displaced, touchdown zone and aiming point.
TWY markings: Centre line and side stripe.
Remarks: None.

10. OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO**AERODROME OBSTACLES**

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 apartado Conjunto de Datos.

Obstacles in Approach, Take-Off Climb, Conical, Inner Horizontal, Transitional, Inner Transitional and Balked Landing Surfaces established in ICAO Annex 14; and the areas 2A and 3 established in ICAO Annex 15. Those penetrating these surfaces are identified in the CSV file as "Relevante_Relevant = Si/Yes".
See Item 10 and Data Sets section.

11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO

METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED

Oficina MET: Melilla EM Ae.

➔ HR: V: 0430-2000; I: 0530-2100. Fuera de este horario se emitirá METAR AUTO semihorario.

METAR: Semihorario.

TAF: 24 HR.

TREND No.

Información: En persona y telefónica.

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

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

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

Dependencia ATS atendida: TWR.

Información adicional: Sevilla OMAe (LESV): H24, TEL: +34-954 462 030; +34-954 460 699.

Melilla EM Ae: HR AD; TEL: +34-952 698 619 +34-952 674 416

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

MET office: Melilla EM Ae.

HR: V: 0430-2000; I: 0530-2100. Outside this schedule, a half-hourly METAR AUTO will be issued.

METAR: Half-hourly.

TAF: 24 HR.

TREND: No.

Briefing: In person and by telephone.

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

Charts: Forecasted significant and wind and temperature in altitude maps.

Supplementary equipment: Clouds image, lightnings and radar information display.

ATS unit served: TWR.

Additional information: Sevilla OMAe (LESV): H24, TEL: +34-954 462 030; +34-954 460 699.

Melilla EM Ae: HR AD; TEL: +34-952 698 619 +34-952 674 416

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
15 (1) (3)	146.27°GEO 146°MAG	1433 x 45	351701.91N 0025734.39W	THR: 47 m/155 ft TDZ: No	No	No	1553 x 150 (4)	No	90 x 90	RWY: ASPH PCN 35/F/A/W/T SWY: No
33 (2)	326.27°GEO 326°MAG	1371 x 45	351629.58N 0025708.06W	THR: 40 m/132 ft TDZ: No	No	60 x 150	1491 x 150	No	90 x 90	RWY: ASPH PCN 35/F/A/W/T SWY: No

Observaciones: (1) THR RWY 15 desplazado 235 m.

(2) Coordenadas extremo RWY 33: 351706.58N 0025738.19W.

(3) RWY 15: Inicio físico pista 351708.26N 0025739.55W.

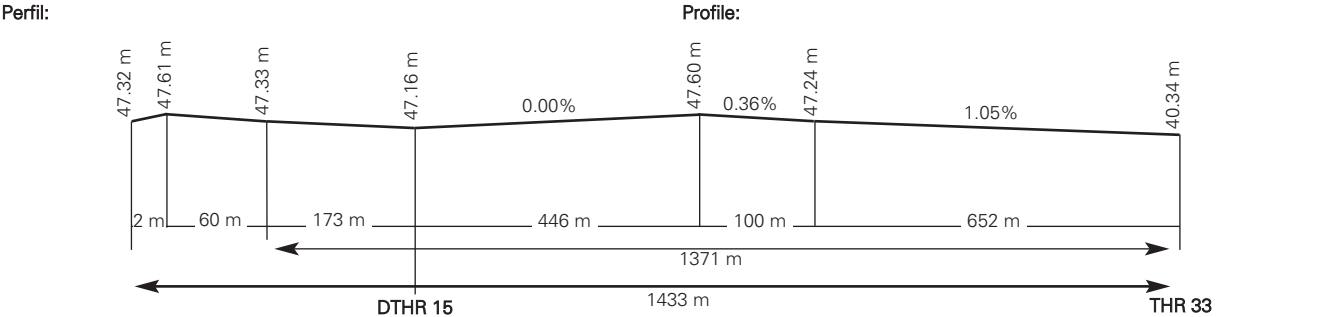
(4) Últimos 31.8 m de RWY 15 margen izquierdo: franja decrece hasta 143.3 m.

Remarks: (1) THR RWY 15 displaced 235 m.

(2) End RWY 33 coordinates: 351706.58N 0025738.19W.

(3) RWY 15: Physical start: 351708.26N 0025739.55W.

(4) Last 31.8 m RWY 15 left side: strip decreases to 143.3 m.



13. DISTANCIAS DECLARADAS

DECLARED DISTANCES

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
15	1433	1433	1433	1198
33	1371	1431	1371	1371

Observaciones: Ninguna.

Remarks: None.

14. ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA

APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

Pista: 15

Aproximación: Sencillo, 300 m. Luces de identificación de umbral. LIH.

PAPI (MEHT): 4.38° (11.94 m / 39 ft)

Umbral: Verdes.

Zona de toma de contacto: No.

Eje pista: No.

Borde de pista: 1433 m: 235 m rojas + 784 m blancas + 414 m amarillas. (1) Distancia entre luces: 50 m.

Extremo de pista: Rojas.

Zona de parada: No.

Observaciones: (1) Luces de intensidad variable.

Luces de eje guiado de plataforma de viraje: Verdes e intensidad variable.

Runway: 15

Approach: Single, 300 m. Threshold identification lights. LIH.

PAPI (MEHT): 4.38° (11.94 m / 39 ft)

Threshold: Green.

Touchdown zone: No.

Runway centreline: No.

Runway edge: 1433 m: 235 m red + 784 m white + 414 m yellow. (1) Distance between lights: 50 m.

Runway end: Red.

Stopway: No.

Remarks: (1) Adjustable light intensity.

Guided centreline lights on turn pad: Green and adjustable light intensity.

Pista: 33 Aproximación: Luces de identificación de umbral. PAPI (MEHT): 3° (9.12 m / 30 ft). Umbral: Verdes. Zona de toma de contacto: No. Eje pista: No. Borde de pista: 1371 m: 913 m blancas + 458 m amarilas. (1) Distancia entre luces: 50 m. Extremo de pista: Rojas. Zona de parada: No. Observaciones: (1) Luces de intensidad variable. Luces de eje guiado de plataforma de viraje: Verdes e intensidad variable.	Runway: 33 Approach: Threshold identification lights. PAPI (MEHT): 3° (9.12 m / 30 ft). Threshold: Green. Touchdown zone: No. Runway centreline: No. Runway edge: 1371 m: 913 m white + 458 m yellow. (1) Distance between lights: 50 m. Runway end: Red. Stopway: No. Remarks: (1) Adjustable light intensity. Guided centreline lights on turn pad: Green and adjustable light intensity.
--	--

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

ABN/IBN: No. WDI: 1 cerca THR 15, 1 cerca THR 33. LGTD. Iluminación de TWY: Borde. Iluminación de plataforma: Borde. Fuente secundaria de energía: Fuente de alimentación ininterrumpida para todo el balizamiento. Observaciones: Ninguna.	ABN/IBN: No. WDI: 1 near THR 15, 1 near THR 33. LGTD. TWY lighting: Edge. Apron lighting: Edge. Secondary power supply: Uninterrupted power supply for the entire lighting system. Remarks: None.
--	--

16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS	HELICOPTER LANDING AREA
--	-------------------------

Situación: - FATO: RWY 15/33. Coordenadas THR 15 y THR 33, ver casilla 12. - Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 15/33. Coordenadas THR 15 y THR 33, ver casilla 12. - Rodaje aéreo: TLOF coincide con PRKG H1 o H5 de la plataforma civil. Ver AD 2-GEML PDC. Elevación: - FATO: RWY 15/33. Elevación THR 15 y THR 33, ver casilla 12. - Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 15/33, ver casilla 12. - Rodaje aéreo: TLOF coincide con PRKG H1 o H5 de la plataforma civil. Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización: - FATO: RWY 15/33. Ver casilla 12 y AD 2-GEML ADC. - Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 15/33. Ver casilla 12 y AD 2-GEML ADC. - Rodaje aéreo: TLOF coincide con PRKG H1 o H5 de la plataforma civil. Ver AD 2-GEML PDC. - PRKG H5: Hormigón PCN 14/R/B/W/T. - PRKG H1: Hormigón PCN 27/R/B/W/T. Orientación: FATO coincide con RWY 15/33. Ver casilla 12. Distancias declaradas: FATO coincide RWY 15/33. Ver casilla 13. Iluminación: RWY 15/33 ver casilla 14, plataforma ver casilla 15. Observaciones: Ninguna.	Position: - FATO: RWY 15/33. Coordinates THR 15 and THR 33, see item 12. - Ground taxiing: TLOF coincides with RWY 15/33. Coordinates THR 15 and THR 33, see item 12. - Air taxiing: TLOF coincides with PRKG H1 or H5 of civil apron. See AD 2-GEML PDC. Elevation: - FATO: RWY 15/33. Elevation THR 15 and THR 33, see item 12. - Ground taxiing: TLOF coincides with RWY 15/33, see item 12. - Air taxiing: TLOF coincides with PRKG H1 or H5 of civil apron. Dimensions, surface, maximum weight, marking: - FATO: RWY 15/33. See item 12 and AD 2-GEML ADC. - Ground taxiing: TLOF coincides with RWY 15/33. See item 12 and AD 2-GEML ADC. - Air taxiing: TLOF coincides with PRKG H1 or H5 of civil apron. AD 2-GEML ADC - PRKG H5: Concrete PCN 14/R/B/W/T. - PRKG H1: Concrete PCN 27/R/B/W/T. Direction: FATO coincides with RWY 15/33. See item 12. Declared distances: FATO coincides with RWY 15/33. See item 13. Lighting: RWY 15/33 see item 14, apron see item 15. Remarks: None.
---	---

17. ESPACIO AÉREO ATS	ATS AIRSPACE
-----------------------	--------------

Denominación y límites laterales Designation and lateral limits	Límites verticales Vertical limits	Clase de espacio aéreo Airspace class	Unidad responsable Idioma Unit Language	Altitud de transición Transition altitude
ATZ MELILLA Círculo de 8 km de radio centrado en ARP // Circle radius 8 km centred on ARP (1)	3000 ft HGT (2) SFC	D	MELILLA TWR ES/EN	1850 m/6000 ft
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 cloud ceiling, whichever is lower.		

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

Servicio Service	Distintivo llamada Call sign	FREQ	HR	Observaciones Remarks
TWR	Melilla	119.525 MHz 121.500 MHz 139.300 MHz 121.775 MHz 257.800 MHz	HR ATS HR ATS HR ATS HR ATS HR ATS	EMERG MIL GMC / BACK-UP MIL

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 (0°)	MEL	114.250 MHz	H24	351649.6N 0025729.4W		U/S BTN R-120/R-270.
DME	MEL	CH 89Y	H24	351649.2N 0025729.8W	60 m	U/S BTN R-120/R-270.
→ NDB (0°)	MIA	292.000 kHz	H24	351828.1N 0025719.9W		COV 25 NM AVBL BTN: 280°/085° a // at 6000 ft AMSL o // or ABV. 85°/280° U/S
→ DME	MLL	CH 121X 117.400 MHz	H24	351826.6N 0025719.5W	120 m	COV 25 NM AVBL BTN: 280°/085° a // at 6000 ft AMSL o //or ABV. 085°/280° U/S COV 40 NM AVBL BTN: 320°/360° a // at FL90 o // or ABV, 360°/045° a // at 4000 ft AMSL o // or ABV.

20. REGLAMENTACIÓN LOCAL

LOCAL REGULATIONS

USO DE PLATAFORMA

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

Todos los movimientos de aeronaves, aeronaves remolcadas, personas y vehículos en la plataforma estarán regulados por la Normativa de Seguridad en Plataforma.

Maniobra de retroceso sólo permitido previa autorización del centro de coordinación aeroportuaria.

Maniobra de retroceso con motor solo permitida previa solicitud al CECO y autorización expresa.

Al solicitar la puesta en marcha, los pilotos notificarán el puesto de estacionamiento que ocupan e informarán de la necesidad de realizar arranque cruzado si así fuese necesario.

Evitar colisiones con otras aeronaves u 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.

TWR facilitará el puesto de estacionamiento al piloto de la aeronave una vez que esta se encuentre en tierra.

No se presta servicio de guiado mediante vehículo "SÍGAME".

USO DE PISTA

Maniobras de retroceso en pista sólo permitidas en las plataformas de viraje habilitadas en pista salvo indicación contraria por parte del servicio ATS/TWR.

Prohibidas operaciones de arrastre de pancartas.

OPERACIONES DE HELICÓPTEROS

Operaciones de helicópteros (despegue/aterrizaje) autorizados en pista y rodaje aéreo o terrestre, según corresponda, hasta PRKG H1 o H5.

ESTACIONAMIENTO Y RODAJE DE AERONAVES CON ENVERGADURA MAYOR QUE ATR76

Aeronaves con una envergadura mayor que el ATR 72-600 estacionarán exclusivamente en el puesto L2. Durante la entrada y salida de estas aeronaves a L2, quedan restringidos los puestos H1/L1 y L3/P3.

NOTIFICACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL

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

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...).

USE OF APRON

All surface movements of aircraft, towed aircraft, persons and vehicles in the manoeuvring area are subject to prior ATC clearance.

All movements of aircraft, towed aircraft, persons and vehicles on the apron shall be regulated by the Apron Safety Regulations.

Push-back manoeuvre is only permitted by authorization from the airport coordination centre.

Powerback manoeuvre is only permitted after request from CECO and express authorization.

On requesting start-up, pilots shall notify the stand they occupy and inform of the need for cross-bleed start-up if this is necessary.

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

- Pilots during taxiing on the apron.
- Ground handling companies during the push-back manoeuvre or exit from the stand.

TWR shall facilitate the stand to the pilot of the aircraft once it is on the ground.

Guiding service by a "FOLLOW ME" vehicle is not provided.

USE OF RUNWAY

Back-track manoeuvres only permitted on the turn pads provided on the runway other than when indicated otherwise by the ATS/TWR service.

Operations of banner towing are prohibited.

HELICOPTER OPERATIONS

Helicopter operations (take-off/landing) authorised on runway and air or ground taxiing, as appropriate, up to PRKG H1 or H5.

PARKING AND TAXIING OF AIRCRAFT WITH A WINGSPAN HIGHER THAN ATR76

Aircraft with a wingspan higher than ATR 72-600 shall only park at Stand L2. When these aircraft enter and exit L2, Stands H1/L1 and L3/P3 shall be restricted.

OPERATIONAL SAFETY REPORTS

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

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

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

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

SeguridadOperacionalMLN@aena.es

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

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

lecsdptosafetymg@enaire.es

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

SeguridadOperacionalMLN@aena.es

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

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

lecsdptosafetymg@enaire.es

PROCEDIMIENTO DE OPERACIONES DE AERONAVES DE LETRA DE CLAVE SUPERIOR.

1.- GENERALIDADES

En el Aeropuerto de Melilla está autorizada la operación de las aeronaves militares de letra de clave D siguientes: Airbus A400M, Lockheed C130 y Transall C160.

No se permite la operación de otras aeronaves de letra de clave D.

2.- MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

- Llegadas: Aterrizaje y rodaje por pista hacia cabecera contraria, viraje en plataforma y salida de pista por TWY MIL.
- Salidas: Entrada en pista por TWY MIL, rodaje hasta cabecera y viraje en plataforma hasta alinearse.

3.- ESTACIONAMIENTO

Las aeronaves objeto de este procedimiento estacionarán de manera autónoma en la plataforma militar.

4.- RESTRICCIONES OPERATIVAS

El rodaje de estas aeronaves se realizará a velocidad reducida, siempre que sea posible con los motores externos apagados y con el resto de motores al ralentí.

AVIACIÓN GENERAL Y DE NEGOCIOS

Las aeronaves de Aviación General que se encuentren en alguno de los siguientes casos, deberán contar con un Agente de asistencia en tierra contratado para operar en este aeropuerto:

1. Vuelos con origen y/o destino en países No Schengen.
2. Vuelos con origen en un aeródromo que no aplique medidas de seguridad en salida según lo previsto en el Reglamento (UE) 300/2008.
3. Aeronaves cuyo MTOW sea superior a 3.5 toneladas y/o cuya envergadura sea superior a 12 m (estacionamiento en plataforma comercial).
4. Aeronaves cuyo sistema de propulsión sea a reacción

Exención: vuelos de Estado, hospital, SAR, militares, humanitarios y de extinción de incendios.

OPERATIONAL PROCEDURE FOR HIGHER CODE LETTER AIRCRAFT.

1.- GENERAL

The following code letter D military aircraft are authorised to operate at Melilla Airport: Airbus A400M, Lockheed C130 and Transall C160.

Operations by other code letter D aircraft are not permitted.

2.- SURFACE MOVEMENT

- Arrivals: Land and taxi via runway up to opposite threshold, turn on turn pad and vacate runway via TWY MIL.
- Departures: Enter runway via TWY MIL, taxi to threshold and turn on turn pad to line up.

3.- PARKING

Aircraft that are the object of this procedure shall park autonomously on the military apron.

4.- OPERATIONAL RESTRICTIONS

These aircraft shall taxi at reduced speed and, whenever possible, with the outer engines off and the other engines idling.

GENERAL AND BUSINESS AVIATION

General Aviation aircraft must have engaged a Handling Agent to operate at this airport in any of the following cases:

1. Flights whose origin and/or destination is in a Non-Schengen country.
2. Flights with origin at an aerodrome which does not apply the departure security measures provided for in the Regulation (EU) 300/2008.
3. Aircraft whose MTOW is greater than 3.5 tonnes and/or whose wingspan is greater than 12 m (parking on commercial apron).
4. Aircraft using a jet propulsion system.

Exemption: State, hospital, SAR, military, humanitarian and fire fighting flights.

21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS

NOISE ABATEMENT PROCEDURES

ZONA DE PRUEBA DE MOTORES EN TIERRA

GROUND ENGINE TEST AREA

- ➔ Pruebas en puesto de estacionamiento: aeronaves ATR 72-600 (o menos exigentes) cuando realizan la prueba al ralentí.
- ➔ Pruebas en zona de prueba de motores (PRKG P5): aeronaves ATR 72-600 (o menos exigentes) cuando la prueba sea a media y/o plena potencia, siempre y cuando PRKG L4/P4 esté libre. La aeronave debe colocarse en la posición P (Poniente). Como punto alternativo al PRKG L5/P5/H5 se tienen las dos cabeceras de pista para caso excepcionales de saturación de plataforma.
- ➔ Aeronaves más exigentes que el ATR 72-600 únicamente podrán hacer pruebas de motores (que no sean al ralentí) en cabeceras de pista.

Tests on stand: ATR 72-600 aircraft (or less challenging aircraft) when testing at idle regime.

Tests in engine testing zone (PRKG P5): ATR 72-600 aircraft (or less challenging aircraft) when the test is at medium and/or full power, provided that PRKG L4/P4 is free. The aircraft must place itself in position P (Poniente). As an alternative point to PRKG L5/P5/H5, the two Runway heads are available for exceptional cases of apron saturation.

Aircraft that are more challenging than the ATR 72-600 may only perform engine tests (other than those performed at idling speed) at runway thresholds.

Remarks: No engine tests shall be carried out outside the published operational hours. These must be communicated to and authorized in advance by CECOA, and authorized by TWR at start. They shall not be carried out during loading or unloading passengers on the apron.

22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO

FLIGHT PROCEDURES

INCOMPATIBILIDAD ENTRE LAS MANIOBRAS DE APROXIMACIÓN VOR Y NDB

INCOMPATIBILITY BETWEEN THE VOR AND NDB APPROACH PROCEDURES

La realización de la aproximación VOR por una aeronave es incompatible con la realización, de forma simultánea, de la aproximación NDB por otra aeronave; por ello, preferentemente, se utilizará la maniobra de aproximación VOR.

Accomplishment of the VOR approach by an aircraft is incompatible with the simultaneous accomplishment of the NDB approach by another aircraft; for this reason, preferably, the VOR approach manoeuvre shall be used.

No obstante, en caso de que un piloto tenga intención de realizar la maniobra de aproximación NDB, se informará previamente a GEML, de forma que se pueda proporcionar la información que corresponda a los usuarios.

Nevertheless, in the event that the pilot intends to perform the NDB approach, GEML shall be informed in advance, so that it is possible to provide the appropriate information to users.

SISTEMAS DE VIGILANCIA ATS

ATS SURVEILLANCE SYSTEMS

En el aeropuerto de Melilla podrán utilizarse sistemas de vigilancia ATS en el suministro del servicio de control AD para ejecutar las siguientes funciones:

ATS surveillance systems may be used at Melilla Airport in providing the AD control service to carry out the following duties:

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

No se garantiza la prestación de las funciones b) y d) en la ATZ por debajo de 1000 ft AMSL, ni en la mitad oeste por debajo de 1300 ft AMSL.

No se garantiza la provisión de la función c) en la ATZ por debajo de 1300 ft AMSL para las salidas de la RWY 33 ni por debajo de 1000 ft AMSL para las salidas de la RWY 15; asimismo, para la provisión de esta función c) es necesario conocer fehacientemente la posición de ambas aeronaves;

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

PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)

El Aeropuerto de Melilla no dispone de Procedimientos de Baja Visibilidad (LVP).

PROCEDIMIENTO DE PARALIZACIÓN DE OPERACIONES EN EL ÁREA DE MOVIMIENTO (PPOAM)

El Aeropuerto de Melilla dispone de un "Procedimiento de Paralización de las Operaciones en el Área de Movimiento para VIS inferior a 800 m (PPOAM 800)" para mantener la seguridad en el área de movimiento ante situaciones de baja visibilidad, el cual consta de las siguientes fases:

- FASE I. Aviso: $1100\text{ m} \geq \text{VIS} \geq 800\text{ m}$;
- FASE II. Paralización de operaciones: $800\text{ m} > \text{VIS}$;
- FASE III. Reanudación de operaciones: $\text{VIS} \geq 800\text{ m}$ y tendencia firme a la mejora.

Información para pilotos

En cualquier caso, ATC informará a CECOA y, si procede, coordinará medidas adicionales a las aquí descritas.

Incertidumbre respecto de la posición en el área de maniobras:

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

Avería de una aeronave:

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

Pérdida de contacto visual entre móviles:

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

Fallo de comunicaciones:

- Aeronave en salida: la aeronave continuará por la ruta asignada hasta detenerse en el límite de la autorización ATC, extremando las precauciones, donde mantendrá posición y esperará la llegada de un vehículo de asistencia (SEI).
- Aeronave de llegada: si la aeronave acaba de aterrizar, mantendrá posición al abandonar pista y esperará la llegada de un vehículo de asistencia.
- Si la aeronave ya tuviera una autorización de rodaje ATC, continuará por la ruta asignada hasta el límite de dicha autorización, extremando las precauciones, donde mantendrá posición y esperará la llegada de un vehículo de asistencia.

- a) Supervision of flight path of aircraft on final approach;

- b) Supervision of the flight path of other aircraft in the vicinity of the aerodrome;
- c) Implementation of separation established by RCA section 4.6.7.3 between successive departing aircraft; and
- d) Provision of navigation assistance to VFR flights.

The provision of the functions b) and d) is not guaranteed in the ATZ below 1000 ft AMSL, nor in the western half of the ATZ below 1300 ft AMSL.

The provision of function c) is not guaranteed in the ATZ below 1300 ft AMSL for departures from RWY 33, nor below 1000 ft AMSL for departures from RWY 15; similarly, for the provision of this function c), authoritative information about the position of both aircraft is necessary.

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

LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

Low Visibility Procedures (LVP) are not available at Melilla Airport.

OPERATIONAL STANDSTILL PROCEDURE IN THE MOVEMENT AREA (PPOAM)

An Operational Standstill Procedure in the Movement Area when VIS is below 800 m (PPOAM 800) is available to maintain safety in the movement area in low-visibility situations, which consists of the following phases:

- PHASE I. Warning: $1100\text{ m} \geq \text{VIS} \geq 800\text{ m}$;
- PHASE II. Operational standstill: $800\text{ m} > \text{VIS}$;
- PHASE III. Operational resumption: $\text{VIS} \geq 800\text{ m}$ and firm improving trend.

Information for pilots

In any case, ATC will inform CECOA and, if applicable, coordinate measures in addition to the ones described here.

Uncertainty regarding the position in the manoeuvring area:

- Except as provided in the paragraph below, if a pilot is in doubt about the position of the aircraft relative to the manoeuvring area, he/she shall immediately stop the aircraft and report this event (including the last known position) to ATC.
- In situations where the pilot is in doubt about the position of the aircraft relative to the manoeuvring area, but recognises that the aircraft is on a runway, the pilot shall immediately report this event (including the last known position) to ATC evacuating the runway as soon as possible, if he/she is able to locate a suitable nearby taxiway, unless ATC indicates otherwise; and shall then stop the aircraft.

Failure of an aircraft:

- Report the situation to ATC and await the arrival of assistance. In the event of being on a runway, if possible and unless ATC should indicate otherwise, vacate it.

Loss of visual contact between traffic:

- In the event of loss of visual contact with another aircraft or a vehicle with which they are maintaining their own separation, report ATC immediately and stop the aircraft.

Communications failure:

- Departing aircraft: the aircraft shall continue by the assigned route and shall stop at the ATC clearance limit, taking extreme care, where it shall hold position and wait for the arrival of an assistance vehicle (SEI).
- Arriving aircraft: if the aircraft has just landed, it shall hold position after vacating the runway and wait for the arrival of an assistance vehicle.
- If the aircraft already holds ATC taxiing clearance, it shall continue by the assigned route up to the clearance limit, taking extreme care, where it shall hold position and wait for the arrival of an assistance vehicle.

23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

MIL: Frecuencia radio VHF disponible para coordinación de servicios en tierra con aeronaves de estado.

En aproximación corta final por RWY 33, existencia de zonas de succión por depresión natural del terreno.

ADDITIONAL INFORMATION

MIL: VHF radio frequency available for coordination of ground services with State aircraft.

On short final approach to RWY 33, existence of zones of suction due to natural depression of the ground.

➔ ZONAS DE CONCENTRACIÓN DE AVES

Se localizan las siguientes zonas de concentración y pasos de aves próximas al recinto aeroportuario:

1. **Laguna del Parque Forestal Juan Carlos I**, con presencia de grandes gaviotas, garcillas buayeras, palomas y golondrinas, que acuden tanto a abreviar como a alimentarse de insectos.

ZONES OF BIRD CONCENTRATION

The following zones of bird concentration and passage are located close to the airport:

1. **Laguna del Parque Forestal Juan Carlos I**, with presence of large gulls, cattle egrets, pigeons and swallows, which come both to drink and to feed on insects.

2. **Campo de Golf Público de Melilla**, con presencia de palomas, garzas (fundamentalmente bueyera), gaviotas, esteparias, passeriformes y golondrinas.

3. **Puerto de Melilla**, por ser una zona de alimentación y reposo de grandes gaviotas y en menor medida de palomas.

4. **Acantilados de Aguadú**, por ser zona de cría de grandes gaviotas y en menor medida de palomas.

5. **Los Cortados de Horcas**, por ser zona de cría de grandes gaviotas y en menor medida de palomas.

6. **Colonias de cría de la Ciudad de Melilla**, por ser zona de cría de grandes gaviotas y en menor medida de palomas.

7. **Antigua fábrica de harinas**, por ser zona de refugio de grandes gaviotas y palomas.

8. **Granja Tramonti**, se trata de una zona de alimentación de garzas, passeriformes, estorninos y palomas.

9. **Puerto de Beni Enzar**, es zona de alimentación de grandes gaviotas.

10. **Mar Chica**, humedal de importancia internacional que ofrece un lugar de alimentación y cría tanto a gaviotas y limícolas como a garzas, passeriformes y zona de alimentación de grandes rapaces y grandes gaviotas.

11. **Colonias del Cabo Tres Forcas**, es zona de cría de grandes gaviotas.

12. **Campo de Fútbol "Altos del Real"**. Zona de refugio de grandes gaviotas en días de viento de Levante fuerte.

13. **Hospital Universitario y Acuartelamientos**. Lugar de refugio y nidificación de grandes gaviotas.

14. **Granja Escuela Gloria Fuertes**.

15. **Balsa de Las Adelfas**.

16. **Palomares de la Federación de Colombicultura**.
2. **Campo de Golf Público de Melilla**, with presence of pigeons, herons (including cattle egrets), gulls, steppe birds, passerines and swallows.

3. **Puerto de Melilla**, being a feeding and roosting zone for large gulls and, to a lesser extent, pigeons.

4. **Acantilados de Aguadú**, being a breeding zone for large gulls and, to a lesser extent, pigeons.

5. **Los Cortados de Horcas**, being a breeding zone for large gulls and, to a lesser extent, pigeons.

6. **Colonias de cría de la Ciudad de Melilla**, being a breeding zone for large gulls and, to a lesser extent, pigeons.

7. **Antigua fábrica de harinas**, being a refuge zone for large gulls and pigeons.

8. **Granja Tramonti**, this is a feeding zone for herons, passerines, starlings and pigeons.

9. **Puerto de Beni Enzar**, it is a feeding zone for large gulls.

10. **Mar Chica**, wetland of international importance offering a place of feeding and breeding both for gulls and waders, as well as herons, passerines and feeding zone for large birds of prey and large gulls.

11. **Colonias del Cabo Tres Forcas**, this is a breeding zone for large gulls.

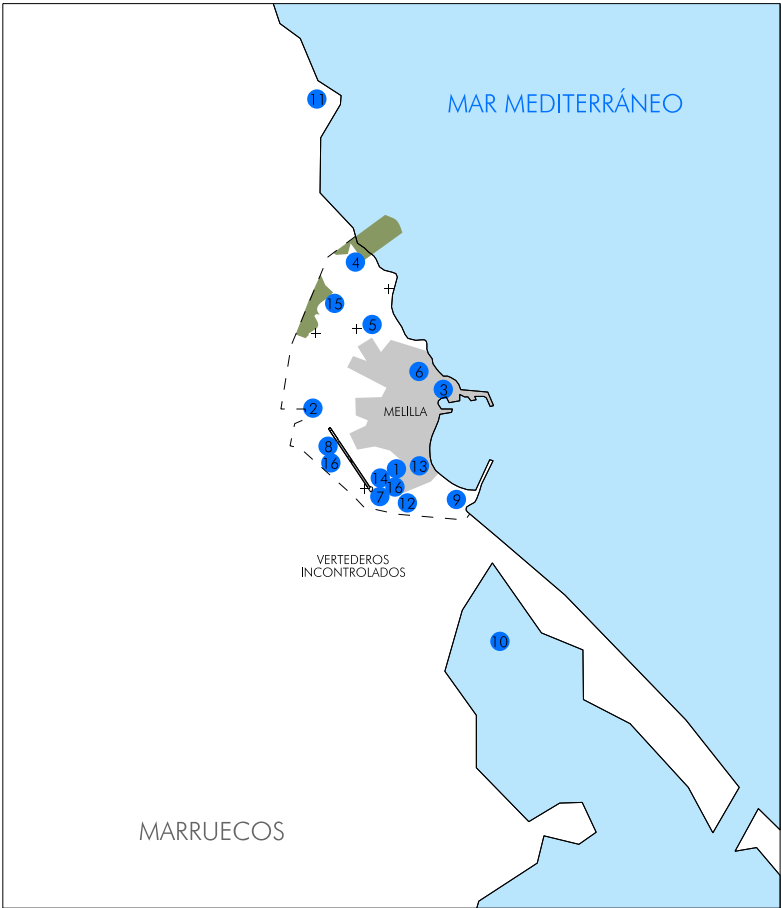
12. **"Altos del Real" Football Field**. Shelters large gulls on days of strong easterly winds.

13. **University Hospital and Barracks**. Shelter and nesting area for large gulls.

14. **Granja Escuela Gloria Fuertes**.

15. **Balsa de Las Adelfas**.

16. **Palomares de la Federación de Colombicultura**.



24. CARTAS RELATIVAS AL AERÓDROMO

CHARTS RELATED TO THE AERODROME

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

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

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

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

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

VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION

Información no disponible.

Information not available.