PLANO DE AERÓDROMO PARA MOVIMIENTOS EN TIERRA-OACI

ELEV APN
11 m (1)

TWR-W	(RWY 13/31)	118.155 C
TWR-E	(RWY 12/30)	118.780 C

GMC-W	121.705 C
GMC-E	121.955 C
CLR	121.880 C

MÁLAGA/Costa del Sol

TWY WID: 23, EXC:
EH (TWY AÉREO // AIR TWY): 7.
TWY SFC: ASPH, EXC: G-5, G-6, G-7, R3, R4, R5: CONC.

RESISTENCIA TWY // TWY STRENGTH:
CIV: A, E-3, HN-1, HN-1L, HN-1R: PCN 120/F/A/W/T
CIV: A: PCN 120/F/A/W/T
B TRAMO // SEGMENT BTN R6A & L, R6A TO R6C: PCN 142/F/A/W/T
B TRAMO // SEGMENT BTN R7D & L, G-5 TO G-7, R4, R5: PCN 47/R/A/W/T
B TRAMO // SEGMENT BTN R7D & Q, G-12, G-13: PCN 102/F/A/W/T
C, CD, D, E-7, F, HW-1, L, Q, R9A TO R9C: PCN 69/F/A/W/T
E-1, E-3, E-6, HN-1, HN-1L, HN-1R, HS-1: PCN 75/F/A/W/T
E-2, E-4, E-5: PCN 78/F/A/W/T
E-8 TO E-11, HE-1 TO HE-3: PCN 68/F/A/W/T
G-1, G-2, R1: PCN 17/F/D/W/T, EXC R1 TRAMO // SEGMENT BTN PRKG 109 & 117: PCN 17/F/A/W/T
G-3: PCN 117/F/C/W/T
G-4: PCN 76/F/C/W/T
G-8 TO G-10: PCN 60/F/A/W/T
HN-2, HN-3, HS-2, HS-3: PCN 105/F/A/W/T
R3: PCN 65/R/A/W/T
R7A TO R7D: PCN 57/R/A/W/T
R8: PCN 148/F/A/W/T

MIL: EM: PCN 124/R/A/W/T
HM: PCN 66/R/A/W/T

TWY AÉREO // AIR TWY: EH: RESISTENTE A CARGAS ESTÁTICAS // STATIC LOAD BEARING

LGT TWY:
EJE // CENTRE LINE: A, B, C, CD, D, E-1 TO E-11, F, G-1, G-3 TO G-13, HE-1 TO HE-3, HN-1 TO HN-3, HN-1L, HN-1R, HS-1 TO HS-3, HW-1, L, Q & R9A TO R9C

PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE Y PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA:
VER AD 2-LEMG CASILLAS 20 Y 22.
STANDARD TAXIING PROCEDURES AND LOW VISIBILITY PROCEDURES:
SEE AD 2-LEMG ITEMS 20 AND 22.

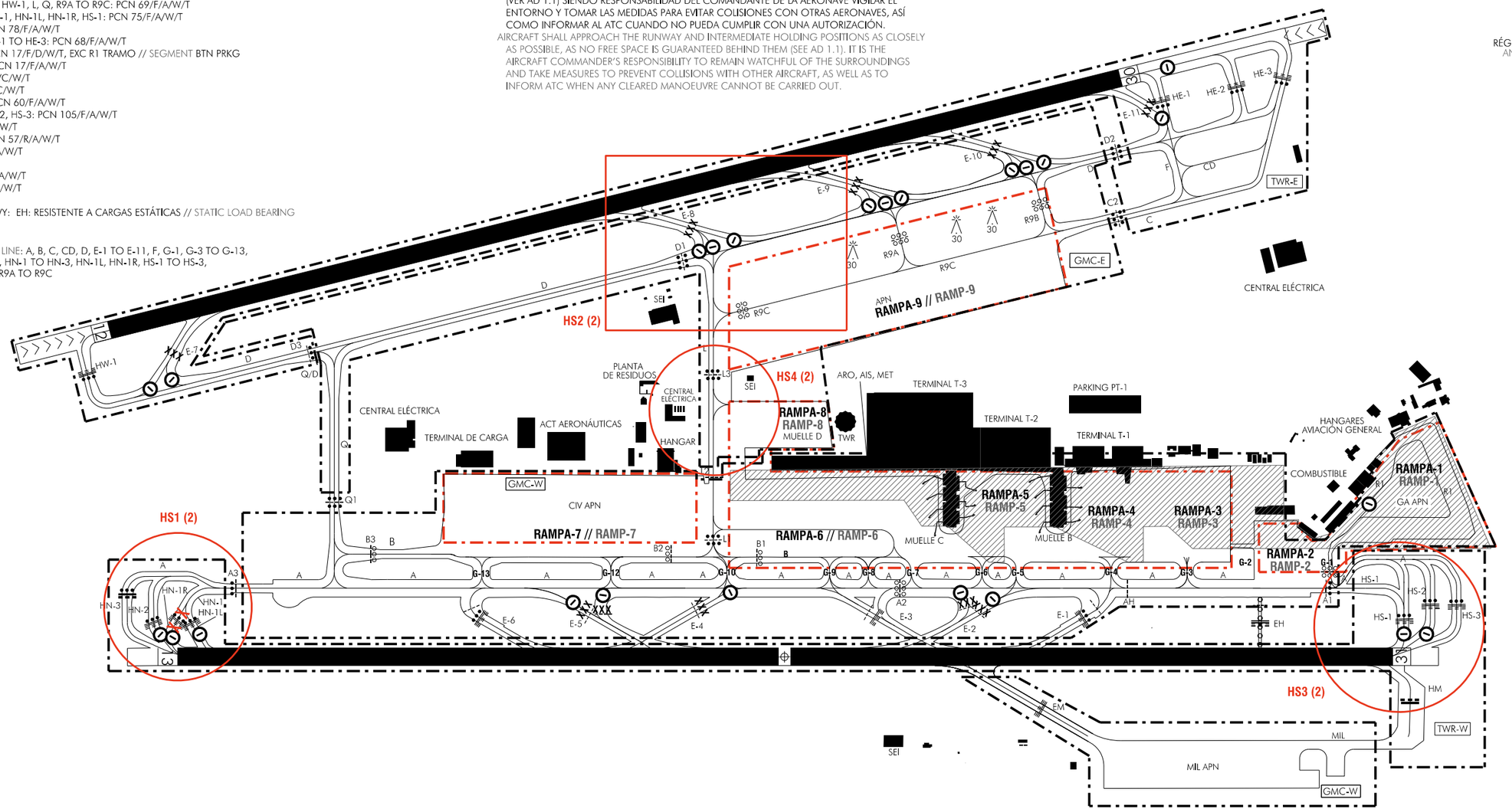
(1) EXC RAMPAS 1, 2 Y 3: ELEV 7 m.
EXC RAMPS 1, 2 AND 3: ELEV 7 m.

LAS AERONAVES SE APROXIMARÁN LO MÁXIMO POSIBLE A LOS PUNTOS DE ESPERA DE LA PISTA E INTERMEDIOS, YA QUE NO SE GARANTIZA ESPACIO LIBRE POR DETRÁS DE LAS MISMAS (VER AD 1.1) SIENDO RESPONSABILIDAD DEL COMANDANTE DE LA AERONAVE VIGILAR EL ENTORNO Y TOMAR LAS MEDIDAS PARA EVITAR COLISIONES CON OTRAS AERONAVES, ASÍ COMO INFORMAR AL ATC CUANDO NO PUEDA CUMPLIR CON UNA AUTORIZACIÓN.
AIRCRAFT SHALL APPROACH THE RUNWAY AND INTERMEDIATE HOLDING POSITIONS AS CLOSELY AS POSSIBLE, AS NO FREE SPACE IS GUARANTEED BEHIND THEM (SEE AD 1.1). IT IS THE AIRCRAFT COMMANDER'S RESPONSIBILITY TO REMAIN WATCHFUL OF THE SURROUNDINGS AND TAKE MEASURES TO PREVENT COLLISIONS WITH OTHER AIRCRAFT, AS WELL AS TO INFORM ATC WHEN ANY CLEARED MANOEUVRE CANNOT BE CARRIED OUT.

ELEV, DIM: M.

VAR 0° (2025)

RÉGIMEN DE VARIACIÓN ANUAL
ANNUAL RATE OF CHANGE:
9.1' E



ÁREA ANTERIOR AL UMBRAL // PRE-THRESHOLD AREA	<<
ZONA NO VISIBLE DESDE TWR // AREA NOT VISIBLE FROM TWR	
BARRAS DE NO INTRUSIÓN // NO-ENTRY BARS	XXX
ÁREA DE RESPONSABILIDAD SDP // SDP AREA OF RESPONSIBILITY	
LÍMITE FREQ TWR o GMC // TWR or GMC FREQ LIMIT	
TWY CERRADA // TWY CLOSED	X
TWY AÉREO // AIR TWY	oooo

PRECAUCIÓN:
SI ATC INDICA A UNA AERONAVE QUE ESTÁ SALIENDO DE PISTA QUE MANTENGA LA POSICIÓN EN LOS PUNTOS DE ESPERA DE LAS TWY E-1, E-2, E-3, E-4, E-5, E-6, LA PISTA SE CONSIDERARÁ QUE ESTÁ OCUPADA.
CAUTION:
IF ATC INDICATES TO AN AIRCRAFT VACATING THE RUNWAY TO HOLD AT THE HOLDING POSITIONS OF TWY E-1, E-2, E-3, E-4, E-5 OR E-6, RUNWAY SHALL BE CONSIDERED TO BE OCCUPIED.

(2) LA DESCRIPCIÓN DETALLADA SOBRE LAS CARACTERÍSTICAS DE LOS LUGARES CRÍTICOS SE ENCUENTRA EN LAS PÁGINAS POSTERIORES.
(2) THE DETAILED DESCRIPTION OF THE CHARACTERISTICS OF THE HOT SPOTS CAN BE FOUND ON SUBSEQUENT PAGES.

1:12 000
0 100 200 300 400 m

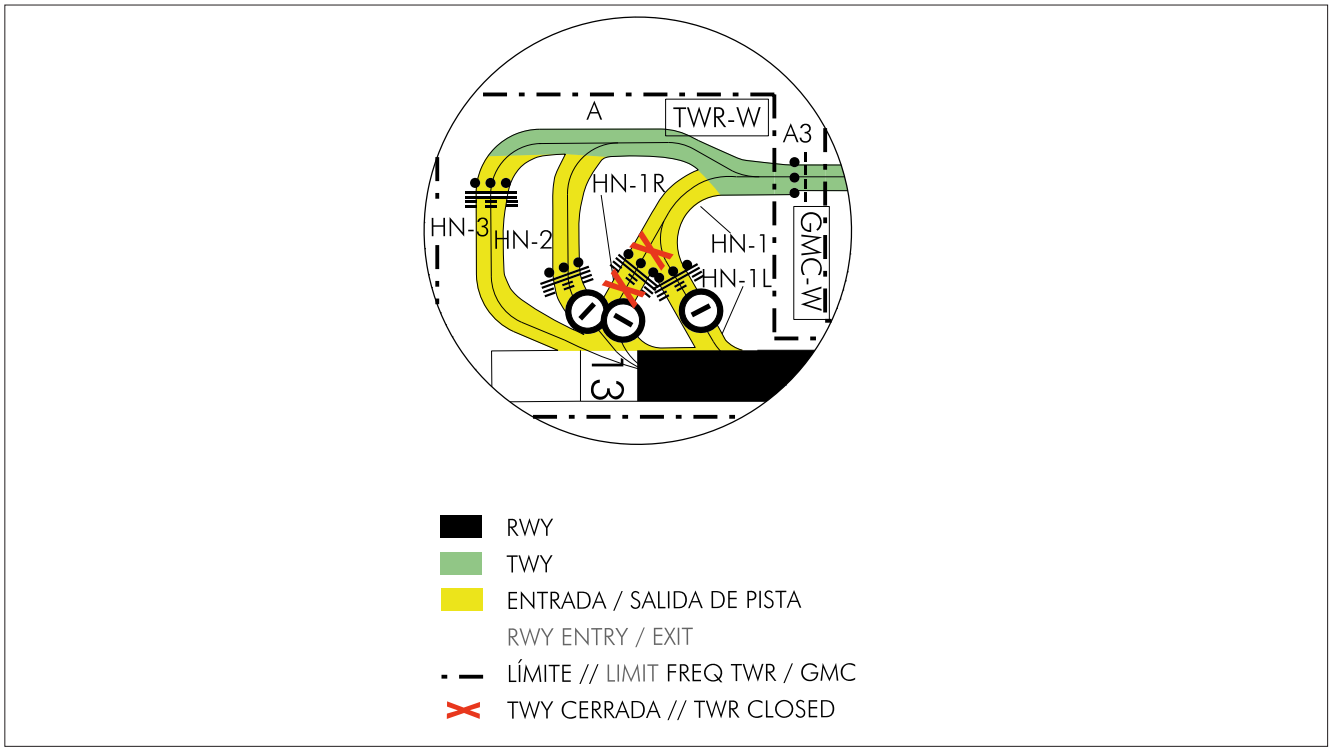
CAMBIOS: DECLINACIÓN MAGNÉTICA, RÉGIMEN DE VARIACIÓN ANUAL.
CHANGES: MAGNETIC VARIATION, ANNUAL RATE OF CHANGE.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

LUGARES CRÍTICOS
HOT SPOTS

1. HS1: Cabecera de RWY 13, TWY HN-3. RIESGO DE INCURSIÓN EN PISTA.

1. HS1: Head of RWY 30, TWY HN-3. RISK OF RUNWAY INCURSION.

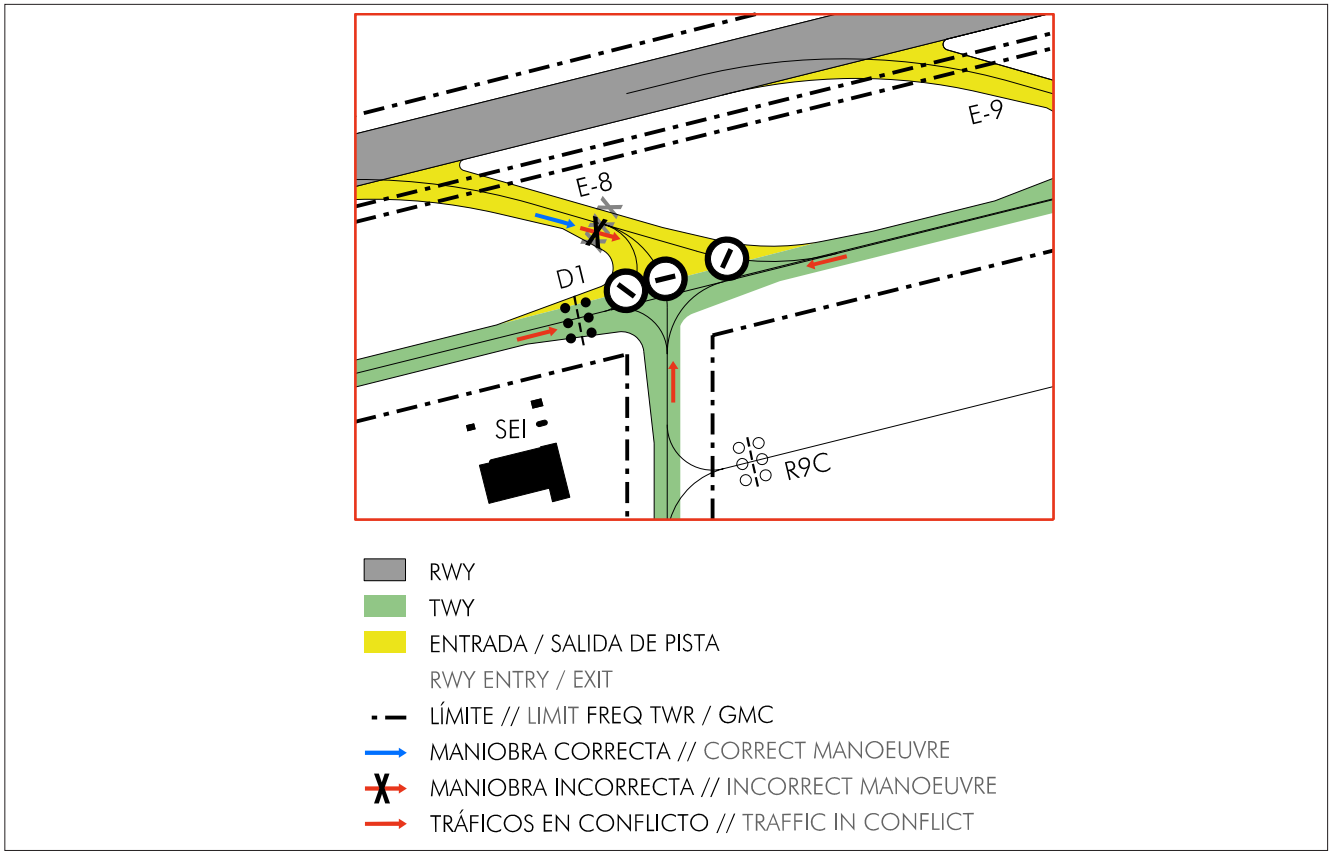


PRECAUCIÓN:
- RIESGO DE INCURSIÓN EN PISTA en TWY HN-3.

CAUTION:
- Risk of RUNWAY INCURSION at TWY HN-3.

2. HS2: Intersección de TWY D y TWY L con TWY E-8. RIESGO DE COLISIÓN DE AERONAVES.

2. HS2: TWY D and TWY L intersection with TWY E-8. RISK OF AIRCRAFT COLLISION.

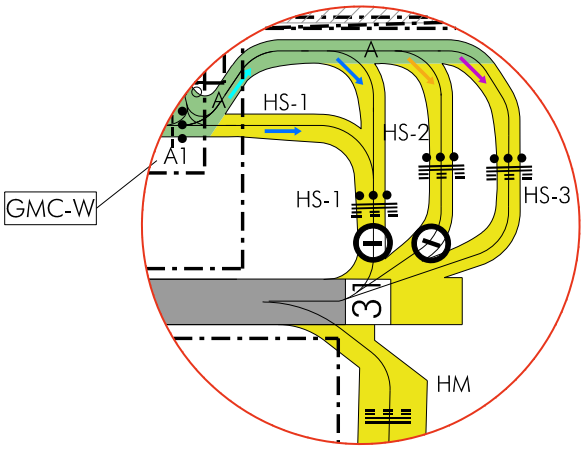


PRECAUCIÓN:
- ACFT abandonando pista por TWY de salida rápida E-8 deberá mantener corto de TWY D y CEDER EL PASO a las ACFT rodando por TWY D y TWY L.

CAUTION:
- ACFT vacating the runway via rapid exit TWY E-8 shall hold short of TWY D and GIVE WAY to ACFT taxiing on TWY D and TWY L.

3. HS3: Cabecera de RWY 31, TWY HS-1. RIESGO DE DESORIENTACIÓN.

3. Head of RWY 31, TWY HS-1. HS3: RISK OF SPATIAL DISORIENTATION .



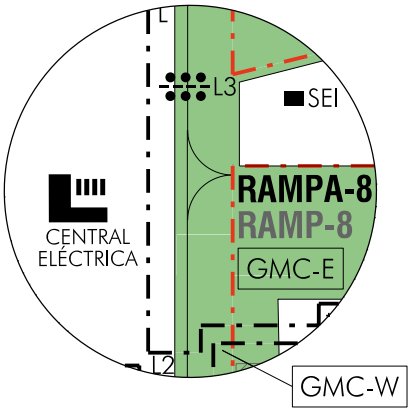
RWY
TWY
ENTRADA / SALIDA DE PISTA
RWY ENTRY / EXIT
ÁREA DE RESPONSABILIDAD SDP
SDP AREA OF RESPONSABILITY
LÍMITE // LIMIT FREQ TWR / GMC
ACCESOS DESDE A1 HACIA
ACCES FROM A1 TO:
TODAS // ALL (HS1, HS2, HS3)
HS1
HS2
HS3

PRECAUCIÓN:
- Zona de POSIBLE DESORIENTACIÓN, prestar especial atención a la señalización e instrucciones ATC.
- Acceso a HS-2 y HS-3 mediante viraje en TWY A tras rebasar punto de espera intermedio A1.

CAUTION:
- POSSIBLE DISORIENTATION area, special attention to the markings and ATC instructions.
- Access to HS-2 and HS-3 via turn at TWY A after overrunning intermediate holding position A1.

4. HS4: TWY L entre los puntos de espera L3 y L2. RIESGO DE RETROCESO DE AERONAVES.

4. HS4: TWY L between the holding positions L3 and L2. RISK OF AIRCRAFT PUSHBACK.



TWY
ÁREA DE RESPONSABILIDAD SDP
SDP AREA OF RESPONSIBILITY
LÍMITE // LIMIT FREQ GMC

PRECAUCIÓN:

- Posible congestión de tráfico en TWY L debido a retrocesos desde estacionamientos próximos que invaden TWY L entre puntos de espera intermedios L3 y L2, con especial atención a la intersección con Rampa 8.
- Rodando por TWY L, si debe entrar en Rampa 8, asegúrese con anterioridad de que tiene el recorrido despejado hasta su estacionamiento y de que no existe ninguna aeronave retrocedida que le impida el paso.

CAUTION:

- Possible congestion of traffic on TWY L due to push-backs from nearby stands which invade TWY L between intermediate holding positions L3 and L2: special attention should be paid to the intersection with Ramp 8.
- Taxiing via TWY L, if the aircraft must enter Ramp 8, make sure in advance that the run up to your stand is clear, and that there is no aircraft pushed back which could block your way.