

ESTUDIO AERONÁUTICO DE SEGURIDAD

PROYECTO DE 6 VPO, TRASTEROS Y GARAJES EN C/ LUIS DE MOLINI, 23 MELILLA





ÍNDICE

1. ANTECEDENTES	3
2. OBJETO DEL ESTUDIO	4
3. DOCUMENTACIÓN DE REFERENCIA	4
4. DEFINICIONES Y ABREVIATURAS.....	6
5. UBICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE LAS PARCELAS	8
6. PROYECTO DE EDIFICACIÓN.....	14
6.1. DISTRIBUCIÓN Y CARACTERÍSTICAS	15
6.2. DESCRIPCIÓN PERIMETRAL DE LA EDIFICACIÓN	16
7. SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS	18
7.1. EVALUACIÓN DE SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS CIVILES.....	19
7.2. SERVIDUMBRES DE AERÓDROMO	20
7.3. SERVIDUMBRES RADIOELÉCTRICAS	23
7.4. SERVIDUMBRES DE OPERACIÓN DE AERONAVES	27
8. VULNERACIONES DE EDIFICACIONES COLINDANTES.....	29
9. CONCLUSIONES	32

ANEJO I: AIP Aeropuerto de Melilla

ANEJO II: Real Decreto 1424/2018 Modificación Servidumbres Aeropuerto de Melilla

ANEJO III: Cartas de Aproximación Aeropuerto de Melilla

ANEJO IV: Planos



1. ANTECEDENTES

En las áreas impactadas por servidumbres aeronáuticas de aeródromos, helipuertos o radio ayudas a la navegación aérea, cualquier construcción o instalación debe contar con la autorización previa y obligatoria de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) si se localizan en zonas con servidumbres aeronáuticas, según lo establecido en el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, modificado por el Real Decreto 297/2013, de 26 de abril. Estas servidumbres tienen como objetivo garantizar la seguridad y eficiencia de la navegación aérea, evitando la presencia de obstáculos que puedan interferir con las operaciones aéreas o comprometer la seguridad de los vuelos.

En este contexto, la Empresa Municipal de la Vivienda y Suelo de Melilla, S.A., representada por su Presidente del Consejo de Administración y Consejero Delegado, D. Hassan Driss Bouyemaa, adjudicó en fecha 4 de febrero de 2025 el contrato de servicios a Carolina Potous Merino para la realización del presente estudio. Dicho encargo surge a raíz del informe de necesidad elaborado por la Gerencia de esta Sociedad con fecha 22 de enero de 2025, en el que se formula el expediente de contratación menor 02-2025-CME para la prestación del servicio de Asistencia Técnica para el Estudio Aeronáutico de Seguridad de Afecciones a Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Melilla del Proyecto de 6 Viviendas de Protección Oficial, Trasteros y Garajes en C/ Luis de Molini 23.

Dado que el emplazamiento del proyecto se encuentra dentro del área de influencia del Aeropuerto de Melilla, la edificación proyectada debe someterse a la evaluación de AESA con el fin de verificar que las nuevas disposiciones urbanísticas respeten los límites de altura, el uso del suelo y demás restricciones impuestas por la normativa vigente en materia de servidumbres aeronáuticas. Asimismo, es fundamental que cualquier intervención en esta zona tenga en cuenta los requisitos específicos de señalización de obstáculos, en caso de ser necesario, así como la posible afectación a los sistemas de navegación aérea.

Por todo ello, el presente estudio tiene como finalidad evaluar la compatibilidad del proyecto con las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Melilla, asegurando que las actuaciones previstas no comprometan la seguridad de las operaciones aéreas y garantizando la adecuada coordinación con las autoridades competentes.



2. OBJETO DEL ESTUDIO

El objetivo de este informe es examinar las posibles vulneraciones que podría ocasionar la nueva edificación en relación con las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Melilla, considerando las parcelas y alturas que se detallan a continuación.

Para ello, se analizarán los límites de altura permitidos en la zona de influencia del aeropuerto, conforme a las servidumbres aeronáuticas establecidas, evaluando si las modificaciones propuestas podrían interferir con la seguridad y operatividad de las maniobras de aproximación, despegue y aterrizaje de las aeronaves.

Asimismo, se estudiará el impacto que las nuevas construcciones podrían tener sobre los sistemas de radio ayuda y navegación aérea, asegurando que no se generen interferencias electromagnéticas ni obstáculos físicos que comprometan la eficacia de dichos sistemas.

El análisis incluirá una revisión detallada de la normativa vigente aplicable, así como una comparación entre la situación actual y las modificaciones propuestas, con el fin de determinar si se requiere la adopción de medidas correctivas.

3. DOCUMENTACIÓN DE REFERENCIA

A continuación, se detallan los documentos legales y técnicos que han sido consultados y que sirven de base para la evaluación y análisis de las servidumbres aeronáuticas y las normativas relacionadas con la seguridad de las operaciones aeronáuticas en el ámbito del Aeropuerto de Melilla:

- Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de Servidumbres Aeronáuticas, modificado por el Real Decreto 297/2013, de 26 de abril.
- Decreto 2490/74, de 9 de agosto, por el que se modifica el artículo 30 del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de Servidumbres Aeronáuticas.
- Real Decreto 1541/2003, de 5 de diciembre, por el que se modifica el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de Servidumbres Aeronáuticas, y el Decreto 1844/1975, de 10 de julio, de Servidumbres Aeronáuticas en helipuertos, para regular excepciones a los límites establecidos por las superficies limitadoras de obstáculos alrededor de aeropuertos y helipuertos.
- Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y se regula la certificación de los



aeropuertos de competencia del Estado.

- Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea.
- Anexo 2 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional de la OACI. Reglamento del Aire.
- Anexo 4 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional de la OACI. Cartas aeronáuticas.
- Anexo 6 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional de la OACI. Operación de Aeronaves.
- Anexo 14 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional de la OACI. Aeródromos.
- Anexo 15 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional de la OACI. Servicios de Información Aeronáutica.
- Reglamento (CE) no 859/2008 de la Comisión de 20 de agosto de 2008.
- Certification Specifications (CS) de EASA (European Aviation Safety Agency).
- Real Decreto 1424/2018, de 3 de diciembre por el que se modifican las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Melilla.
- Doc 8168 OPS/611 de la OACI. Procedimientos para los servicios de navegación aérea. Operación de aeronaves. Volúmenes I y II.
- Doc 9137 OACI. Manual de servicios de aeropuertos; Parte 6 Limitación de obstáculos.

Esta documentación técnica y legal es clave para la correcta interpretación de las servidumbres aeronáuticas y su impacto en el desarrollo del proyecto de edificación, garantizando que el diseño y la construcción respeten las normas de seguridad aeronáutica establecidas para la operación del Aeropuerto de Melilla y los estándares internacionales.



4. DEFINICIONES Y ABREVIATURAS

A continuación, se presentan las definiciones y abreviaturas utilizadas en este documento, con el fin de proporcionar una mejor comprensión de los términos técnicos y normativos aplicables al análisis de las servidumbres aeronáuticas y las especificaciones de seguridad en el Aeropuerto de Melilla:

- Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA): Organismo público regulado por la Ley 28/2006, de 18 de julio, de Agencias Estatales para la mejora de los servicios públicos, con personalidad jurídica diferenciada respecto a la del Estado, con patrimonio y tesorería propios y autonomía de gestión y funcional, dentro de los límites establecidos por la Ley 28/2006, de 18 de julio, y su Estatuto.
- Altitud: Distancia vertical entre un nivel, punto u objeto considerado como punto, y el nivel medio del mar (MSL).
- Altura: Distancia vertical de un nivel, punto u objeto considerado como punto, medido desde una referencia especificada.
- AMA (Altitud Mínima de Área): Altitud mínima para una zona determinada de un área de navegación.
- ETRS89: Sistema de Referencia Terrestre Europeo basado en el elipsoide SGR80 con alturas elipsoidales. Es equivalente a WGS84 para la gran mayoría de las aplicaciones topográficas o cartográficas. A día de hoy en España, se trabaja con los datum ED50 y WGS84, pero según el Real Decreto 1071/2007, se tenderá de aquí al 2015 a trabajar solo y exclusivamente con el datum mundial ETRS89, siendo obligatorio a partir de esa fecha.
- OACI: Organización de Aviación Civil Internacional. Agencia de la Organización de las Naciones Unidas creada en 1944 por el Convenio de Chicago para estudiar los problemas de la aviación civil internacional y promover los reglamentos y normas únicos en la aeronáutica mundial.
- Obstáculo: Desde el punto de vista de este documento de directrices, se entiende por obstáculo todo objeto fijo, permanente o temporal, erigido por el hombre y que vulnera las servidumbres aeronáuticas definidas en el presente documento.
- Publicación de Información Aeronáutica (AIP): La AIP es el manual básico de información aeronáutica. Contiene la información de carácter permanente y cambios temporales de larga duración; su utilización es esencial para la navegación aérea y las operaciones aeroportuarias. Se divide en tres partes:

Generalidades (GEN): Consta de cinco secciones que contienen información de carácter administrativo y explicativo.

En ruta (ENR): Consta de siete secciones que contienen información relativa al espacio aéreo y su utilización: procedimientos y normas ATS, descripción del espacio aéreo, etc.



Aeródromos (AD): Consta de cuatro secciones que contienen información relativa a los aeródromos/helipuertos del territorio español y su utilización: datos geográficos y administrativos, características físicas, cartografía asociada, etc.

- Punto de referencia de aeródromo (ARP): Punto de referencia del aeropuerto de estudio definido en la publicación AIP-España.
- Punto de referencia (PR): Punto de referencia definido para la representación de las servidumbres de aeródromo en el real decreto correspondiente a cada aeropuerto.
- Servidumbres aeronáuticas de aeródromo: Constituyen las servidumbres aeronáuticas que son necesarias establecer en los aeródromos y sus alrededores para la seguridad de los movimientos de las aeronaves.
- Umbral (THR): Comienzo de la parte de pista utilizable para el aterrizaje.
- Apantallamiento: Se considerará que un obstáculo está apantallado si se cumple el criterio definido en el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de Servidumbres Aeronáuticas.
- Área de maniobras visuales (circuito): Área en la cual hay que tener en cuenta el franqueamiento de obstáculos cuando se trata de aeronaves que llevan a cabo una aproximación en circuito.
- B.O.E.: Boletín Oficial del Estado. Diario oficial del Estado Español, es el medio de publicación de las leyes, disposiciones y actos de inserción obligatoria.
- Elevación: Distancia vertical entre un punto o un nivel de la superficie de tierra, o unido a ella, y el nivel medio del mar.
- Elevación del aeródromo: Elevación del punto más alto del área de aterrizaje.

5. UBICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE LAS PARCELAS

El ámbito de la construcción del edificio de 6 VPO, trasteros y garajes en la Calle Luis de Molini, 23, en Melilla, se sitúa dentro del entorno urbano consolidado de la ciudad. La parcela objeto del presente proyecto es el resultado de la unificación de dos solares más pequeños:

- Calle Luis de Molini, 23 (Referencia catastral: 4271202WE0047S0001FD)
- Calle Pascual Verdú, 20 (Referencia catastral: 4271201WE0047S0001TD)

La parcela cuenta con una superficie total de 237 m², con una forma cuadrangular y sin apenas desnivel entre las calles que la circundan. En la actualidad, el solar está completamente desocupado, salvo por un muro perimetral que lo delimita exteriormente. En su parte posterior, la parcela es medianera con edificaciones existentes, sin que haya servidumbres derivadas de esta condición.



Imagen 1: Ubicación de la reforma prevista del Proyecto de Edificación

La parcela dispone de tres fachadas a viales públicos, lo que le confiere una excelente accesibilidad:

- Al Norte: colinda con la Calle Álvarez Cabrera, una vía de menor tránsito que proporciona acceso secundario a la edificación y conecta con zonas residenciales adyacentes.
- Al Sur: limita con la Calle Cerinolas, una vía urbana que da acceso directo a la parcela y conecta con otras calles de la zona, facilitando la movilidad en el área.
- Al Este: se encuentra con la Calle Luis Molini, otra vía urbana que da acceso directo a la parcela y conecta con otras calles de la zona.
- Al Oeste: colinda con la Calle Pascual Verdú, junto a edificaciones residenciales existentes que forman parte del tejido urbano consolidado.



Imagen 2: Descripción en planta del Proyecto de Edificación

El terreno cuenta con servicios urbanísticos completos, incluyendo calzada pavimentada, suministro de agua, suministro eléctrico, alcantarillado y alumbrado público. Además, su proximidad al Aeropuerto de Melilla hace necesaria una evaluación específica para garantizar el cumplimiento de la normativa aeronáutica vigente, analizando la posible afectación de la edificación a las servidumbres aeronáuticas en función de su tipología y altura.



Imagen 3: Situación actual de las parcelas.

Las parcelas previstas se encuentran situadas a una distancia aproximada de 2544 metros del umbral más cercano, correspondiente al THR 15 del Aeropuerto de Melilla, y a 3020 metros del punto de referencia del aeropuerto (ARP). Esta ubicación coloca las parcelas dentro del área de influencia del aeropuerto, lo que implica la necesidad de considerar las normativas relativas a las servidumbres aeronáuticas para garantizar que las futuras construcciones no interfieran con las operaciones aéreas ni representen un obstáculo para la seguridad del tráfico aéreo en la zona.

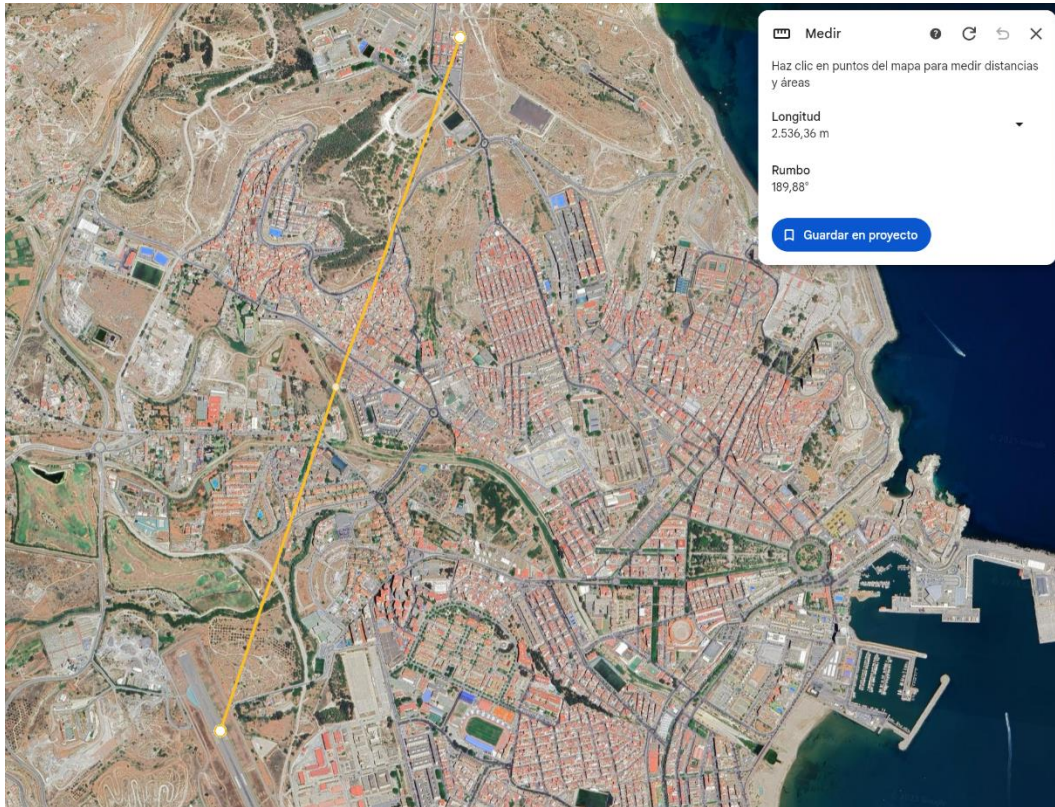


Imagen 4: Distancia de las parcelas al umbral 15 del aeropuerto de Melilla.

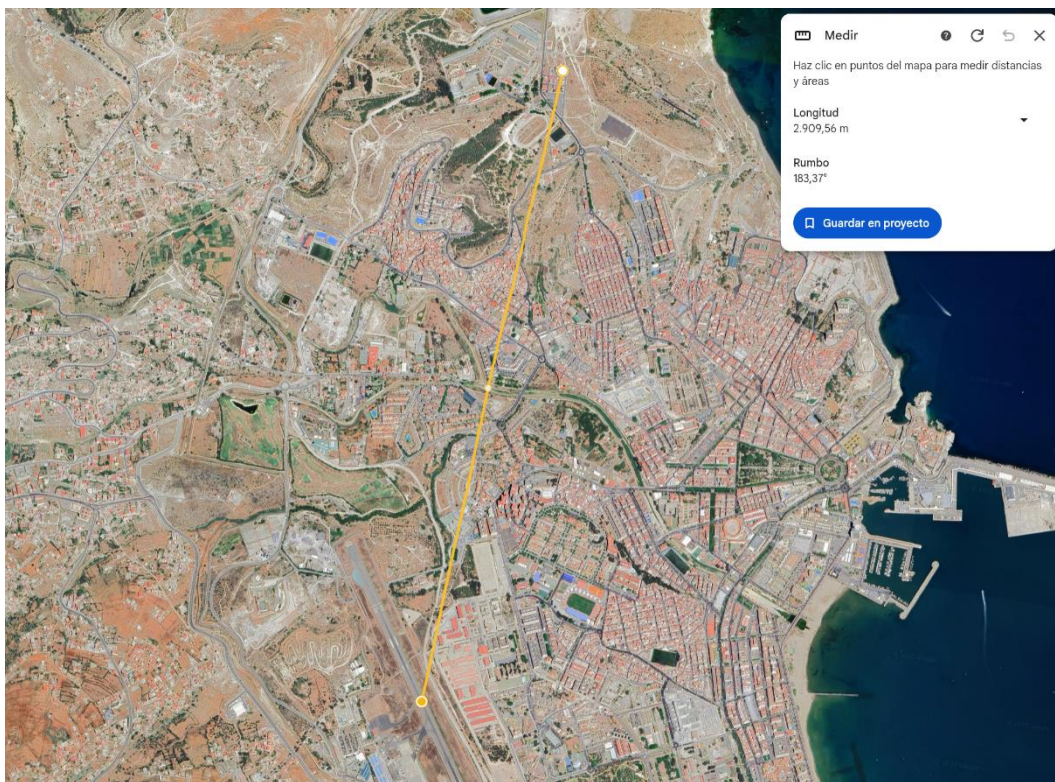


Imagen 5: Distancia de las parcelas al ARP del aeropuerto de Melilla.

C.S.V.:15704712106510637364 (<https://sede.melilla.es/validacion>)

Número Anotación: Fecha:

El ámbito de la construcción del edificio de 6 VPO, trasteros y garajes en la Calle Luis de Molini 23, está compuesto por un total de dos parcelas, cuya distribución y características serán analizadas en relación con las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Melilla. Para garantizar una correcta identificación y evaluación de las posibles afectaciones, se establecen las coordenadas de un punto representativo de cada parcela, lo que permite ubicar con precisión su posición dentro del sector.

Además, se determina la cota del terreno más restrictiva para cada parcela, con el fin de evaluar su compatibilidad con las limitaciones de altura impuestas por la normativa vigente en materia de seguridad aeronáutica. Esta información es fundamental para analizar si las futuras construcciones o modificaciones previstas podrían generar interferencias con las servidumbres aeronáuticas.



Imagen 6: Plano catastral de las parcelas.



ID	Sist. Ref.	UTM X(m)	UTM Y (m)	Cota (msnm)	Ref. Catastral:
01	ETRS89	35,306439	-2,954719	105	4271201WE0047S0001TD
02	ETRS89	35,306453	-2.954614	105	4271202WE0047S0001FD

Una vez incorporada la tabla con las coordenadas y las cotas del terreno más restrictivas de cada parcela, se dispone de una referencia precisa para el análisis de compatibilidad con las servidumbres aeronáuticas.

6. PROYECTO DE EDIFICACIÓN

El presente proyecto tiene como objeto la construcción de un edificio residencial de 6 viviendas de protección oficial (VPO), con trasteros y aparcamientos, ubicado en el Barrio Cabrerizas Altas, dentro de la zona conocida como "El Poblao". La intervención se enmarca en el desarrollo urbanístico del área, buscando optimizar el uso del suelo y garantizar viviendas accesibles y funcionales para sus futuros residentes.

La edificación proyectada responde a los criterios establecidos en la normativa urbanística vigente, maximizando el aprovechamiento de la parcela y asegurando el cumplimiento de los requisitos de habitabilidad, accesibilidad y sostenibilidad. Se ha diseñado teniendo en cuenta su relación con el entorno inmediato, la optimización de los espacios interiores y la adecuación a las condiciones topográficas del terreno.

El edificio contará con accesos diferenciados para peatones y vehículos, un patio interior para mejorar la ventilación e iluminación natural de las viviendas y una distribución eficiente que permita garantizar la comodidad y calidad de vida de sus ocupantes. Además, la integración de plazas de aparcamiento y trasteros en planta baja responde a la necesidad de dotar a cada vivienda de espacios auxiliares adecuados, mejorando la funcionalidad del conjunto.



Imagen 7: Vista este de la edificación.

6.1. DISTRIBUCIÓN Y CARACTERÍSTICAS

El diseño del edificio responde a criterios de funcionalidad, accesibilidad y aprovechamiento óptimo del espacio. Su distribución se caracteriza de la siguiente manera:

- **Planta baja:** Se destinan espacios para aparcamientos y trasteros, garantizando una plaza y un trastero por vivienda. Dadas las dimensiones del solar, los aparcamientos se agrupan en dos zonas con accesos diferenciados: el Aparcamiento 1 cuenta con 4 plazas y el Aparcamiento 2 con 2 plazas, este último conectado a la zona de trasteros.
- **Accesos:** El acceso peatonal se realiza desde la C/ Luis de Molini, a través de un portal donde se ubican los armarios de instalaciones comunes y los buzones. Desde este portal, dos vestíbulos de independencia conectan con la zona de garajes y trasteros. Los accesos rodados se realizan desde las tres calles perimetrales.
- **Plantas superiores:** La escalera y el ascensor conducen a tres viviendas por planta. En la primera planta, una de las viviendas está adaptada para personas con movilidad reducida. Tanto el ascensor como los itinerarios interiores del edificio, accesos a viviendas, trasteros y aparcamientos cumplen con la normativa de accesibilidad universal.
- **Patio interior:** Se incorpora un patio de amplias dimensiones que garantiza ventilación e iluminación adecuadas a las seis viviendas, cumpliendo con la normativa urbanística vigente.

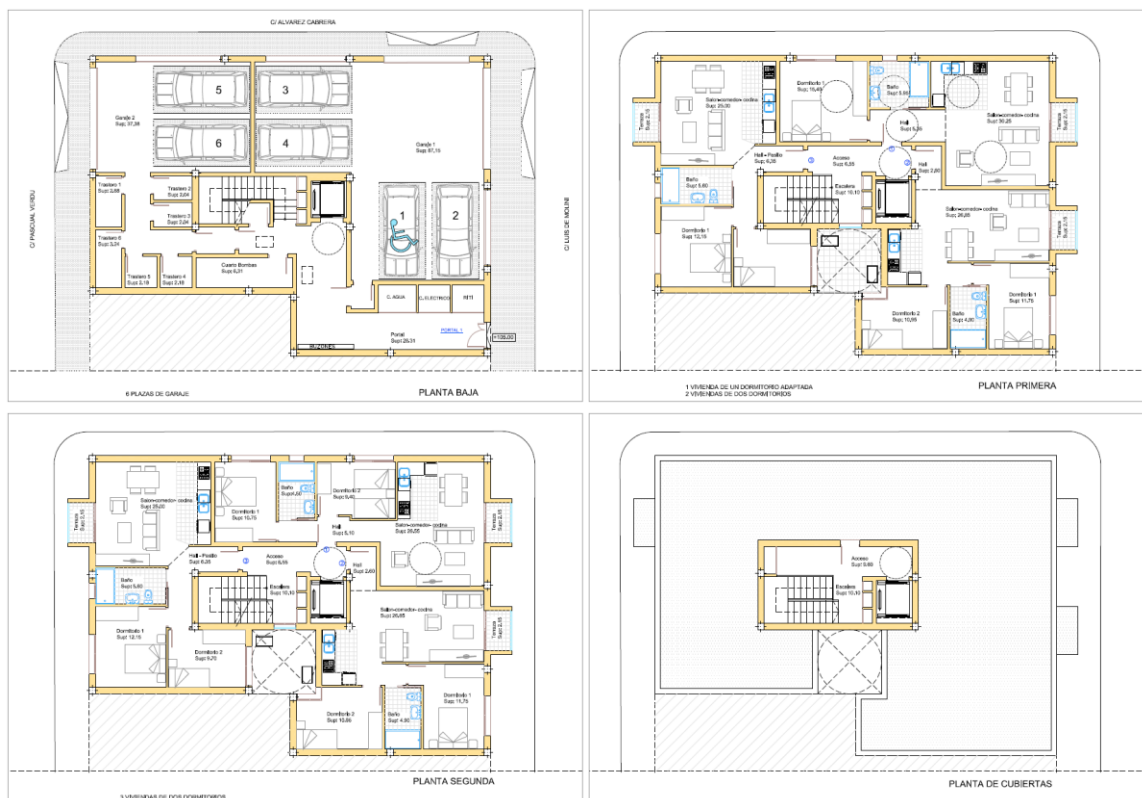


Imagen 8: Vista en planta de la edificación.

6.2. DESCRIPCIÓN PERIMETRAL DE LA EDIFICACIÓN

Las coordenadas de los puntos significativos que definen el perímetro del edificio se exponen en la tabla mostrada a continuación, proporcionando una referencia precisa para su ubicación dentro de la parcela y su relación con el entorno inmediato. Estas coordenadas permiten definir con exactitud los límites de las edificaciones proyectadas, asegurando que se ajusten a los criterios urbanísticos establecidos y a las restricciones derivadas de las servidumbres aeronáuticas.

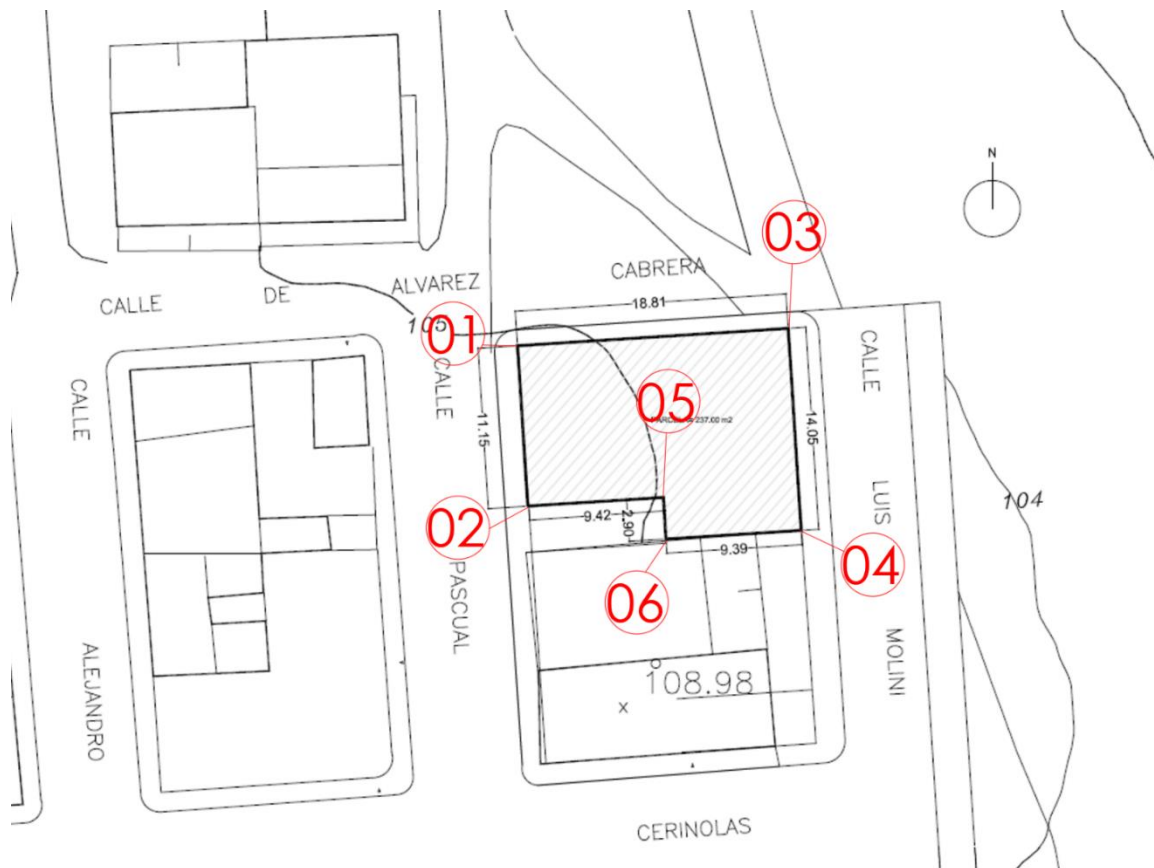


Imagen 9: Identificación en planta de puntos significativos.

ID	Sist. Ref.	UTM X(m)	UTM Y (m)	Cota (msnm)	Cota Máxima edificación (msnm)
01	ETRS89	35,301208	-2,951701	105	115
02	ETRS89	35,301260	-2,951540	105	115
03	ETRS89	35,301321	-2,951855	105	115
04	ETRS89	35,301402	-2,951556	105	115
05	ETRS89	35,301344	-2,951921	105	119
06	ETRS89	35,301776	-2,951964	105	115



7. SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS

En este apartado se lleva a cabo un análisis detallado de las servidumbres aeronáuticas que afectan al ámbito del proyecto de edificación. Estas servidumbres comprenden las superficies de limitación de obstáculos, establecidas para garantizar la seguridad de las operaciones aéreas, así como las restricciones impuestas para proteger el correcto funcionamiento de los sistemas de navegación y comunicación del Aeropuerto de Melilla.

El estudio se centra en tres tipos de servidumbres aeronáuticas fundamentales:

- Servidumbres de aeródromo, que regulan la altura máxima de las edificaciones e infraestructuras dentro de la zona de influencia del aeropuerto, con el objetivo de evitar obstáculos que puedan interferir con las fases de aproximación, aterrizaje y despegue de las aeronaves.
- Servidumbres radioeléctricas, destinadas a proteger las señales de los sistemas de navegación aérea, evitando interferencias electromagnéticas que puedan afectar la comunicación y el guiado de las aeronaves.
- Servidumbres operacionales, que incluyen limitaciones para garantizar la seguridad y eficiencia de las maniobras aéreas dentro del espacio aéreo controlado del aeropuerto.

Dado que el ámbito del proyecto se encuentra dentro del área de influencia del Aeropuerto de Melilla, es fundamental evaluar si las edificaciones proyectadas cumplen con las restricciones establecidas por la normativa vigente en materia de seguridad aérea. Para ello, se analizarán las cotas de terreno, las alturas previstas y su relación con las servidumbres aplicables, asegurando la compatibilidad del desarrollo urbanístico con la operatividad aeroportuaria.

7.1. EVALUACIÓN DE SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS CIVILES

En la siguiente figura se muestra la delimitación de las servidumbres aeronáuticas aplicables al área en estudio, verificándose que el ámbito del proyecto de edificación se encuentra dentro de terrenos afectados por las restricciones establecidas para la protección de las operaciones del Aeropuerto de Melilla.

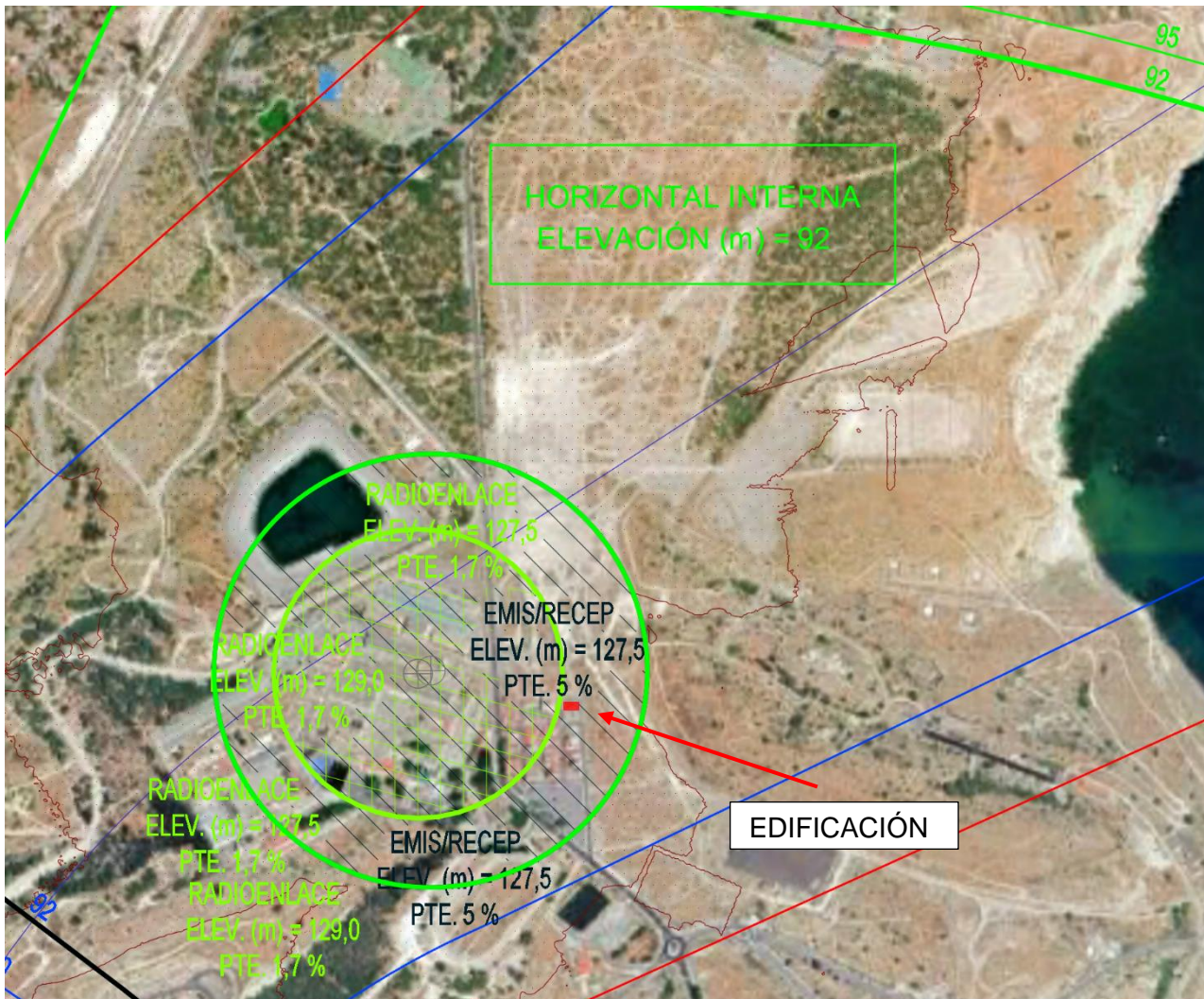


Imagen 11: Ubicación de las parcelas respecto a las servidumbres aeronáuticas civiles del aeropuerto de Melilla.



7.2. SERVIDUMBRES DE AERÓDROMO

Las servidumbres de aeródromo establecen una serie de superficies y áreas de protección destinadas a garantizar la seguridad de las operaciones aéreas en las proximidades del Aeropuerto de Melilla. Estas superficies limitan la altura de edificaciones e infraestructuras con el fin de evitar obstáculos que puedan afectar las maniobras de las aeronaves. Las principales superficies incluidas dentro de estas servidumbres son:

- Área de subida en el despegue: zona destinada a proteger la trayectoria inicial de ascenso de las aeronaves tras el despegue.
- Superficie de subida en el despegue: plano inclinado que delimita el espacio aéreo libre de obstáculos en la fase de ascenso.
- Área de aproximación: franja que protege la trayectoria de las aeronaves en su aproximación al aeropuerto.
- Superficie de aproximación: superficie inclinada que previene la presencia de obstáculos en la ruta de aproximación y aterrizaje.
- Superficie de transición: superficies inclinadas laterales que conectan las superficies principales con el terreno adyacente.
- Superficie horizontal interna: plano ubicado a una determinada altitud sobre el aeropuerto que limita la altura máxima permitida en su entorno inmediato.
- Superficie cónica: superficie inclinada que se extiende desde los límites de la superficie horizontal interna, regulando gradualmente la altura máxima permitida a mayor distancia del aeropuerto.

Dentro de este marco, el ámbito del proyecto de edificación se encuentra bajo las superficies de aproximación, subida en el despegue y la horizontal interna de las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Melilla. Esto implica que las edificaciones proyectadas dentro de este sector deben cumplir con las restricciones de altura establecidas para evitar interferencias con las operaciones aéreas.

En la siguiente tabla se presenta un análisis detallado de la relación entre la cota de la superficie de servidumbres de aeródromo y la altura libre disponible para cada una de las edificaciones proyectadas. Asimismo, se especifica el margen de altura libre o, en su caso, el grado de infracción en relación con los límites impuestos por la normativa aeronáutica vigente.



ID	Elevación máxima edificación(msnm)	Superficie vulnerada	Cota superficie vulnerada (msnm)	Vulneración (SÍ/NO)	Penetración (m)
01	115	Aproximación	92	SI	23
02	115			SI	23
03	115			SI	23
04	115			SI	23
05	119			SI	27
06	115			SI	23
01	115	Subida en el despegue	106	SI	9
02	115			SI	9
03	115			SI	9
04	115			SI	9
05	119			SI	13
06	115			SI	9
01	115	Horizontal interna	111	SI	4
02	115			SI	4
03	115			SI	4
04	115			SI	4
05	119			SI	8
06	115			SI	4

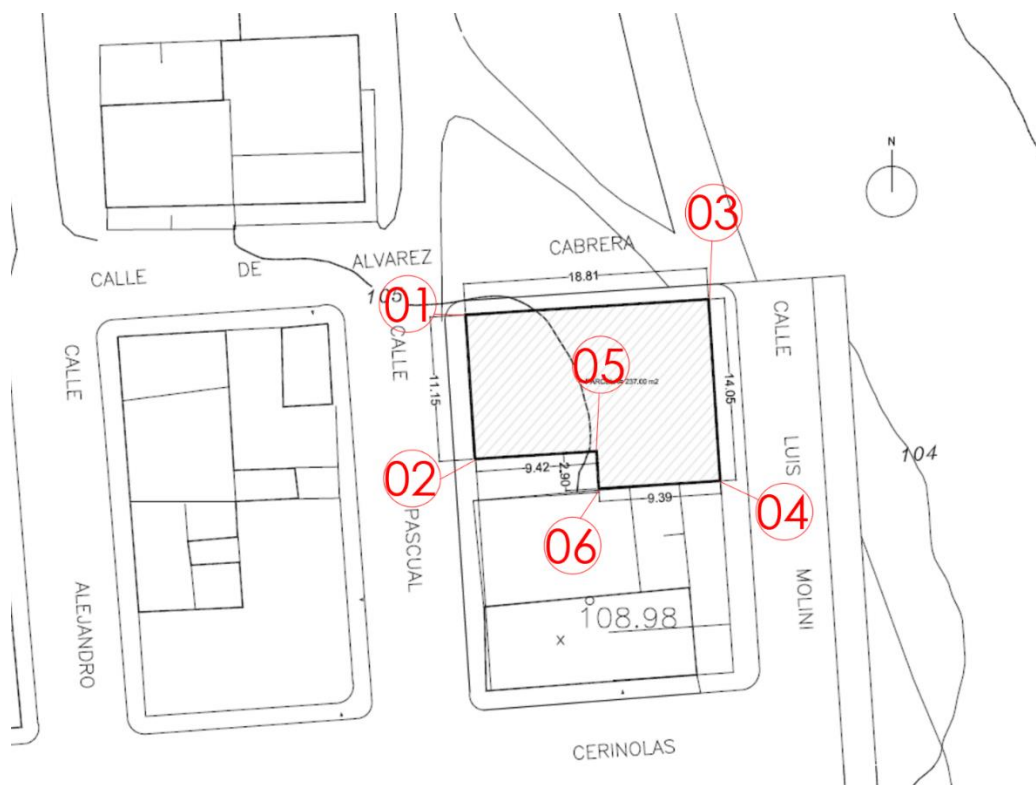


Imagen 12: Identificación en planta de puntos significativos.

El análisis de las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Melilla confirma que la edificación proyectada presenta una leve superación de la altura permitida en determinados puntos, específicamente bajo las superficies de aproximación, subida en el despegue y la horizontal interna. Esta situación se debe a la configuración del proyecto dentro del Barrio de Cabrerizas, una zona cuya propia elevación natural del terreno ya supone una invasión parcial de las superficies de servidumbre, lo que condiciona cualquier intervención edificatoria en la zona. En este sentido, la leve superación de la altura permitida no responde exclusivamente a las dimensiones del edificio proyectado, sino a la cota topográfica del emplazamiento, que, de por sí, se encuentra dentro del área de afección de las servidumbres.

Sin embargo, es importante señalar que esta situación no genera una afección real a la seguridad de las operaciones del aeropuerto. La ubicación del edificio dentro de un entorno urbano consolidado implica que su volumen constructivo quedará completamente apantallado por las edificaciones colindantes, las cuales ya presentan alturas similares o superiores dentro del área de afección de las servidumbres aeronáuticas. En consecuencia, la presencia de la nueva edificación no introduce obstáculos adicionales a los ya existentes ni modifica las condiciones actuales de operación en el aeropuerto.



Imagen 13: Trayectoria de apantallamiento desde los umbrales del Aeropuerto de Melilla.

Además, dado que la altura del edificio en relación con el entorno edificado no supone un cambio sustancial en la configuración del espacio aéreo en esta zona, se considera que la invasión de las superficies de servidumbre no impacta de manera efectiva en la seguridad operacional. La interferencia con las trayectorias de aproximación y despegue queda descartada, puesto que los obstáculos preexistentes en el Barrio de Cabrerizas ya forman parte del entorno evaluado en los procedimientos de operación del aeropuerto.



Imagen 14: Edificios del barrio del Cabrerizas en la trayectoria de apantallamiento.

En virtud de lo expuesto, la leve superación de la altura permitida en ciertos puntos de la edificación proyectada no representa un riesgo para la seguridad aeronáutica, dado que el proyecto se integra dentro de una trama urbana cuya configuración ya ha sido considerada en la planificación aeroportuaria. Por ello, se concluye que la afectación identificada en el análisis técnico no conlleva una alteración significativa en la operatividad del Aeropuerto de Melilla.

7.3. SERVIDUMBRES RADIOELÉCTRICAS

Las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas son esenciales para garantizar la comunicación y la navegación aérea segura en el Aeropuerto de Melilla, ya que permiten el funcionamiento de sistemas de control de tráfico aéreo, radares, comunicaciones aeronaves-torre de control y otros dispositivos críticos para las operaciones aéreas. Según el Real Decreto 1424/2018, de 3 de diciembre, que regula las servidumbres radioeléctricas, se establece una serie de zonas de protección alrededor de las instalaciones radioeléctricas para prevenir interferencias que puedan afectar a las señales y la precisión de los sistemas de navegación.



En este contexto, el proyecto de edificación se encuentra bajo la influencia de las servidumbres radioeléctricas, lo que implica que cualquier edificación en la zona debe garantizar que no interfiera con las señales emitidas por las instalaciones aeronáuticas. Es fundamental tener en cuenta las distancias de protección y las restricciones en términos de alturas máximas y materiales utilizados para las construcciones, ya que ciertos materiales o estructuras pueden causar reflejos o atenuación de las señales.

En la siguiente tabla se detallan las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas existentes en el Aeropuerto de Melilla, así como las áreas afectadas por las servidumbres correspondientes. Esto permitirá conocer las posibles interferencias que podrían generar las edificaciones proyectadas y, de ser necesario, realizar ajustes para cumplir con la normativa establecida y garantizar la seguridad operativa del aeropuerto.

Instalación radioeléctrica	Sist. Ref.	UTM X(m)	UTM Y (m)	Cota (msnm)
Centro de emisores y receptores VHF (TWR GEML)	ETRS89	522698	3904347	71,0
Radiogoniómetro	ETRS89	522698	3904347	71,0
Radiofaro omnidireccional de muy alta frecuencia (VOR_MEL)	ETRS89	522682	3904581	50,7
Equipo medidor de distancias (DME_MEL)	ETRS89	522677	3904572	51,5
Centro de emisores VHF eeMLL	ETRS89	523167	3908945	127,5
Enlace herciano (22.337 MHz) - TWR GEML	ETRS89	522697	3904349	72,4
Enlace herciano (22.337 MHz) - EMI eeMLL	ETRS89	523165	3908942	129,0

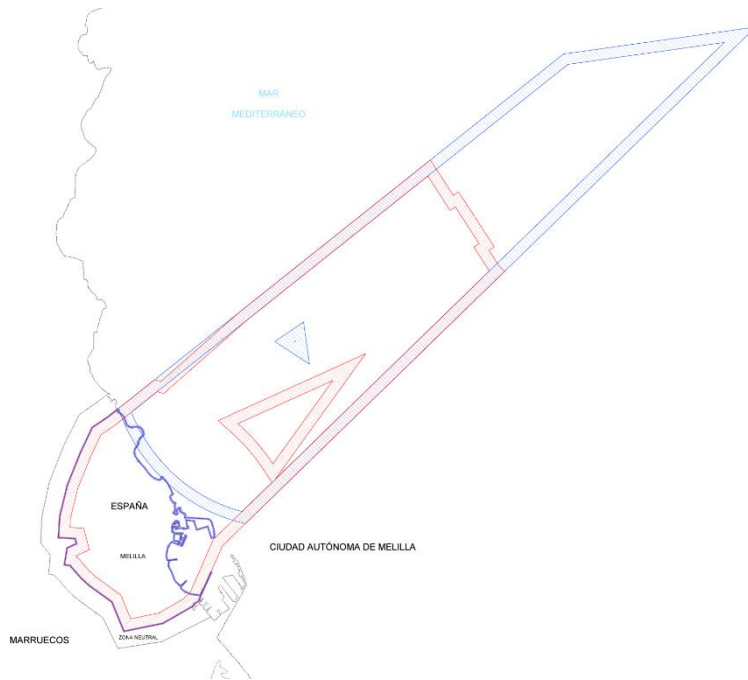


Imagen 15: *Envolvente Servidumbres de Aeródromo, Radioeléctricas y de Operación de Aeronaves.*

El proyecto de edificación se encuentra bajo las superficies correspondientes a las servidumbres aeronáuticas radioeléctricas del Aeropuerto de Melilla, según se detalla en la siguiente tabla. En ella se presentan las cotas de las superficies afectadas, así como la vulneración o el margen de altura libre disponible en cada una de las parcelas situadas bajo dichas servidumbres.

Instalación radioeléctrica	Elevación instalación	Vulneración	Penetración (m)
Centro de emisores y receptores VHF (TWR GEML)	71,0	NO APLICA	-
Radiogoniómetro	71,0	NO APLICA	-
Radiofaro omnidireccional de muy alta frecuencia (VOR_MEL)	50,7	NO APLICA	-
Equipo medidor de distancias (DME_MEL)	51,5	NO APLICA	-
Centro de emisores VHF eeMLL	127,5	NO	-8,5
Enlace herciano (22.337 MHz) - TWR GEML	72,4	NO APLICA	-
Enlace herciano (22.337 MHz) - EMI eeMLL	129,0	NO	-10

El estudio de las servidumbres radioeléctricas asociadas al Aeropuerto de Melilla ha permitido evaluar el grado de afectación del proyecto de edificación en relación con las superficies de protección establecidas. Del análisis realizado se desprende que muchas de las servidumbres definidas en la normativa vigente no resultan aplicables al proyecto, debido principalmente a la distancia geográfica existente entre las instalaciones radioeléctricas del aeropuerto y la ubicación de la edificación proyectada. Además, la presencia de elementos orográficos en el entorno actúa como un apantallamiento natural, lo que contribuye a mitigar cualquier posible interferencia con las señales emitidas por los sistemas de navegación y comunicación del aeropuerto.

En lo que respecta a aquellas servidumbres radioeléctricas que sí se extienden hasta el área de afectación de la edificación, se ha verificado que la cota máxima del edificio proyectado no sobrepasa la altura mínima establecida para garantizar la correcta propagación de las señales electromagnéticas. Esto implica que el proyecto cumple con los requisitos de seguridad operacional, asegurando que la construcción no generará obstáculos que puedan interferir en la transmisión y recepción de las señales radioeléctricas.

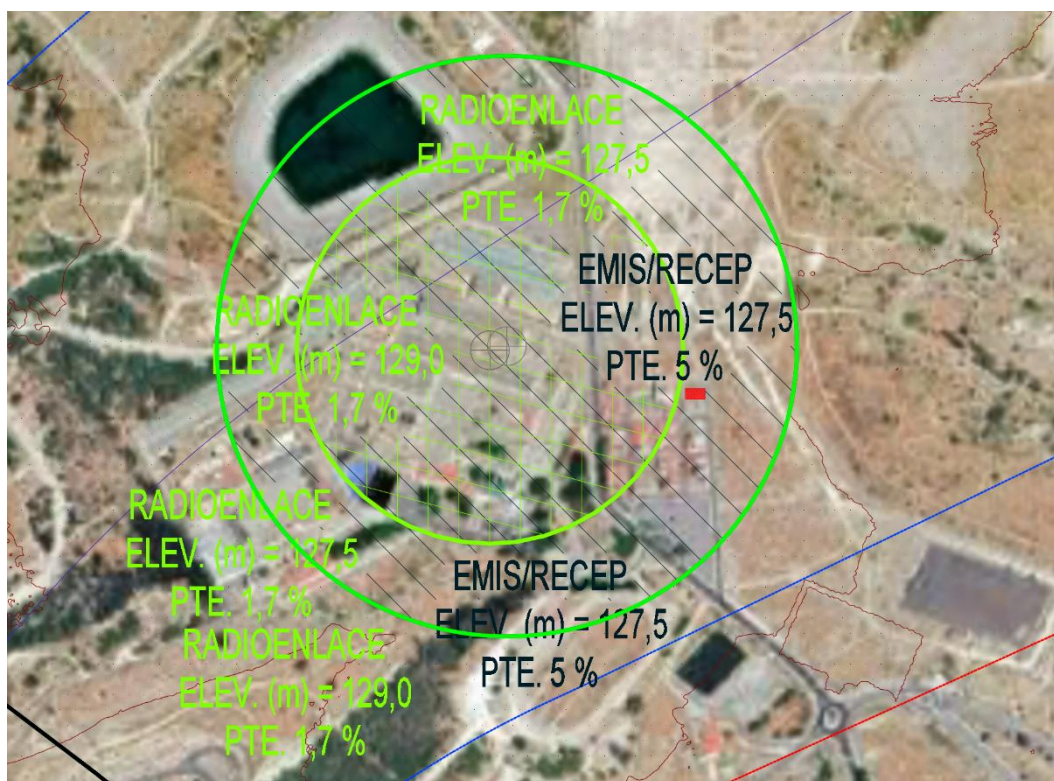


Imagen 16: Ubicación del proyecto de edificación respecto a las superficies radioeléctricas afectadas.



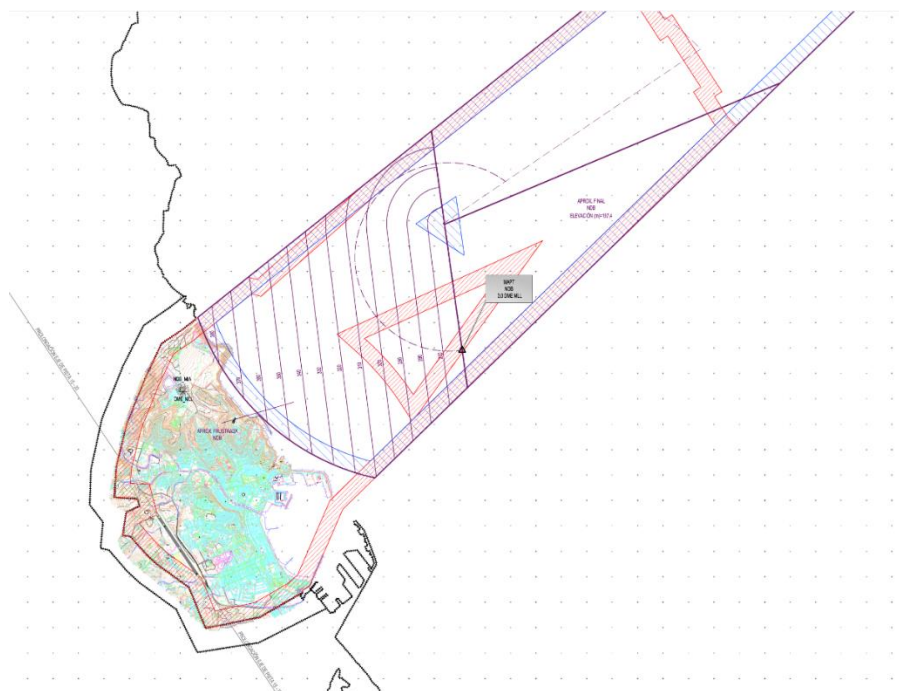
Como resultado de esta evaluación, se concluye que el proyecto de edificación no supone una vulneración efectiva de las servidumbres radioeléctricas del Aeropuerto de Melilla. Tanto la distancia geográfica como las condiciones del terreno constituyen factores determinantes que mitigan cualquier posible afección sobre los sistemas de navegación aérea. Asimismo, el diseño del edificio se ajusta a los parámetros establecidos en la normativa vigente, garantizando que su presencia no altera ni compromete el correcto funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas del aeropuerto. En consecuencia, desde el punto de vista de las servidumbres radioeléctricas, el proyecto es plenamente compatible con la operatividad aeroportuaria y no representa un riesgo para la transmisión de señales esenciales para la navegación y comunicación aérea.

7.4. SERVIDUMBRES DE OPERACIÓN DE AERONAVES

De acuerdo con las Cartas de Aproximación por Instrumentos emitidas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y publicadas en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP España), se encuentran establecidos los siguientes procedimientos instrumentales de aproximación para el Aeropuerto de Melilla:

- Aproximación Instrumental NDB A (Categoría A y B)
- Aproximación Instrumental NDB B (Categoría A y B)

Estos procedimientos son fundamentales para garantizar la seguridad en las fases de aproximación y aterrizaje de las aeronaves que operan en el aeropuerto, especialmente en condiciones meteorológicas adversas o en situaciones donde no se pueda realizar una aproximación visual. Las aproximaciones instrumentales permiten a los pilotos seguir una trayectoria precisa utilizando equipos de navegación a bordo, guiándose por las señales de las radio ayudas aeronáuticas.



- **Imagen 17:** *Envolvente Servidumbres Operación de Aeronaves.*

C.S.V.:15704712106510637364 (<https://sede.melilla.es/validacion>)

Número Anotación: Fecha:

En la Imagen 17, se muestra la envolvente de las servidumbres de operación de aeronaves, representando las áreas de protección asociadas a estos procedimientos.

El proyecto de edificación se encuentra ubicado bajo las superficies de estas servidumbres de operación del Aeropuerto de Melilla, lo que implica que el área del plan está sujeta a ciertas restricciones de altura y otras limitaciones para asegurar que las edificaciones no interfieran con las trayectorias de aproximación y operación de las aeronaves.

Es importante señalar que las edificaciones proyectadas no sobrepasan las alturas máximas definidas por las superficies de servidumbres de operación, las cuales están establecidas en un límite de 197,4 metros sobre el nivel del mar. Esto asegura que las construcciones respetan las normas de seguridad aeronáutica y no representarán un obstáculo para las maniobras de las aeronaves en las fases críticas de aproximación y aterrizaje.

El cumplimiento de estas restricciones es esencial para garantizar que las operaciones del Aeropuerto de Melilla puedan llevarse a cabo de manera segura y eficiente, minimizando los riesgos de interferencia o accidentes.

8. VULNERACIONES DE EDIFICACIONES COLINDANTES

En el presente apartado se analizan las posibles vulneraciones a las superficies aeronáuticas en el entorno del sector objeto de estudio. Se han identificado seis puntos clave en el terreno, que se detallan en la Imagen 18, seleccionados por su proximidad a la construcción proyectada y su potencial impacto en las superficies de transición interna. Estos puntos representan áreas críticas donde las características del terreno o las edificaciones existentes podrían interferir con las cotas permitidas.

En algunos casos, el terreno natural ya sobrepasa las alturas permitidas debido a la orografía de la zona, mientras que en otros, las edificaciones existentes agravan esta vulneración al superar aún más las cotas establecidas. Esta combinación de factores geográficos y constructivos subraya la complejidad de las afecciones identificadas, haciendo necesario un análisis minucioso de cada punto para evaluar su influencia en las superficies aeronáuticas.

La Imagen 18 detalla las coordenadas UTM, las altitudes del terreno y, en los casos aplicables, las alturas máximas de las edificaciones en cada uno de los puntos analizados:

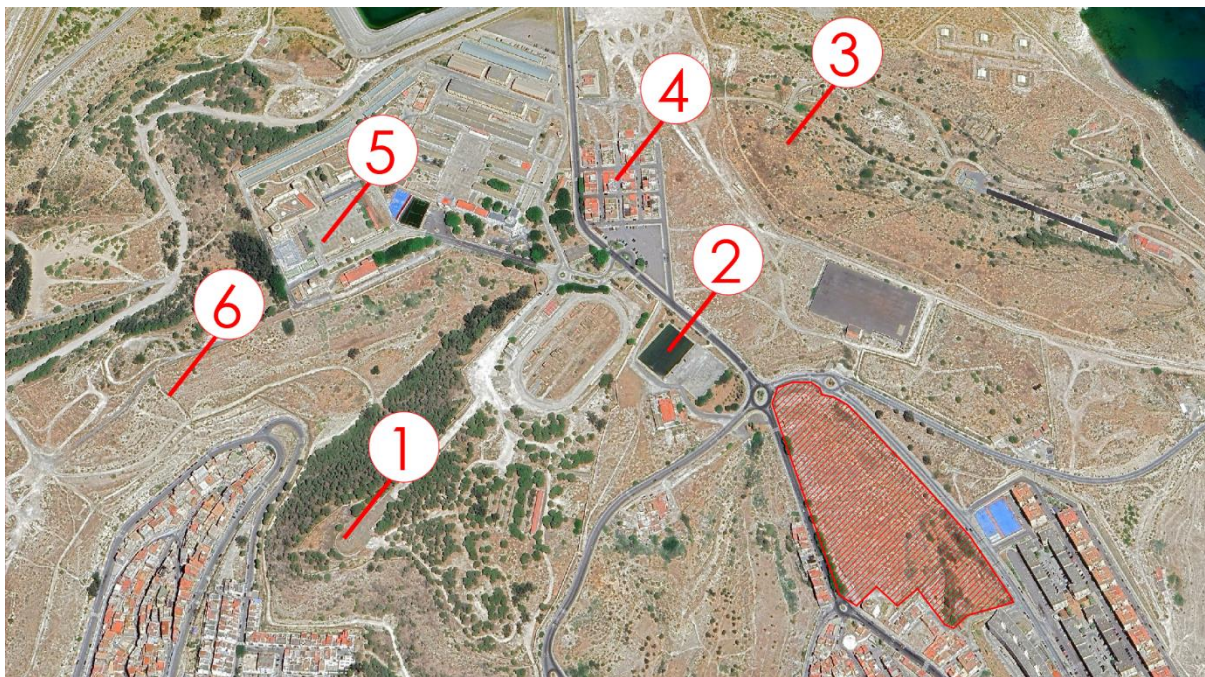


Imagen 18: Puntos de análisis vulneraciones colindantes.

ID	Sist. Ref.	UTM X(m)	UTM Y (m)	Cota (msnm)	Cota Máxima edificación (msnm)
01	ETRS89	35,301169	-2,955358	107	-
02	ETRS89	35,303341	-2,956305	94	97
03	ETRS89	35,306955	-2,952487	99	-
04	ETRS89	35,305993	-2,955200	109	121
05	ETRS89	35,305132	-2,959644	116	129
06	ETRS89	35,303312	-2,961704	104	-

En las inmediaciones del *punto 04* se encuentra el Barrio de Cabrerizas, situado sobre una elevación que varía entre los 100 y 109 msnm, donde se han construido edificaciones con alturas comprendidas entre 6 y 12 metros, alcanzando una altitud máxima de 121 msnm. Esta configuración supone una vulneración de 29 metros respecto a la superficie horizontal interna. A continuación, se presenta una imagen de una de las edificaciones ubicadas en el Barrio de Cabrerizas, ilustrando su impacto en el entorno aeronáutico.



Imagen 19: Edificios en Barrio de Cabrerizas (el Poblado).

Asimismo, en el *punto 5*, las edificaciones existentes alcanzan una altitud máxima de 129 msnm, sobrepasando significativamente las cotas permitidas. Esta área destaca por la concentración de estructuras que exceden las alturas establecidas.



Imagen 20: Edificios en el Cuartel de la Legión.

Ante esta situación específica, caracterizada por la interacción entre la orografía local y el desarrollo urbano, el cumplimiento normativo debe adaptarse a las particularidades del terreno, garantizando un equilibrio entre las necesidades de construcción y las exigencias de las superficies aeronáuticas.



9. CONCLUSIONES

El presente estudio de servidumbres aeronáuticas tiene como objetivo evaluar la viabilidad del Proyecto de 6VPO, trasteros y garajes en C/Luis de Molini 23, en relación con las restricciones impuestas por las superficies aeronáuticas del Aeropuerto de Melilla. La importancia de este análisis radica en garantizar la seguridad de las operaciones aéreas sin comprometer el desarrollo urbano de la ciudad, buscando un equilibrio entre las necesidades de crecimiento y las regulaciones aeroportuarias.

En primer lugar, es fundamental destacar que el propio terreno sobre el que se prevé la construcción presenta cotas que ya invaden parcialmente las superficies de servidumbre aeronáutica, particularmente la superficie horizontal interna, lo que implica que, incluso sin edificaciones, la orografía del terreno ya condiciona la viabilidad de cualquier actuación en la zona. En este sentido, la leve superación de la altura permitida por parte del proyecto no responde únicamente a la edificación, sino a la cota topográfica del emplazamiento, lo que introduce una situación preexistente de incumplimiento que debe ser considerada en el análisis de afectación real.

Por otro lado, la ubicación del proyecto dentro del Barrio de Cabrerizas, implica que la edificación proyectada quedará completamente apantallada por construcciones colindantes de similar o mayor altura, lo que mitiga cualquier posible interferencia con las operaciones aéreas. En este sentido, es relevante señalar que, en las parcelas colindantes, existen edificaciones con alturas comprendidas entre los 12 y 14 metros, asentadas sobre terrenos cuya cota alcanza los 106 metros sobre el nivel del mar. Estas construcciones ya superan las servidumbres objeto de estudio, confirmando que no han supuesto una afección operativa para el aeropuerto, lo que evidencia que la presencia de nuevas edificaciones en esta área no introduce un cambio significativo en la configuración del entorno aeroportuario.

El efecto de apantallamiento generado por estas edificaciones preexistentes resulta clave en la mitigación de cualquier posible interferencia con las operaciones aeronáuticas, ya que impide que el nuevo proyecto sobresalga visualmente dentro del entorno edificado. Además, la consolidación de este entorno urbano con construcciones de características similares ha sido históricamente compatible con la operatividad del Aeropuerto de Melilla, sin que se hayan registrado incidencias relacionadas con la presencia de estas edificaciones en el espacio aéreo protegido.

En lo que respecta a las servidumbres radioeléctricas, el análisis realizado confirma que aquellas que resultan aplicables al área del proyecto no se ven vulneradas. La distancia geográfica entre las instalaciones radioeléctricas del aeropuerto y la ubicación de la edificación, sumada al efecto



de apantallamiento generado por la orografía del terreno y las edificaciones circundantes, garantiza que no se produzca una afectación real sobre las señales emitidas por los sistemas de navegación y comunicación aérea.

Por todo lo expuesto, se concluye que el *Proyecto de 6VPO, trasteros y garajes en C/Luis de Molini 23* no representa una afectación significativa a las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Melilla. La preexistencia de cotas naturales superiores a los límites establecidos, la ubicación dentro de un entorno urbano consolidado con edificaciones de igual o mayor altura, el efecto de apantallamiento generado por dichas construcciones y la ausencia de afección a las servidumbres radioeléctricas justifican la viabilidad del desarrollo propuesto. En este sentido, el proyecto no supone un aumento del riesgo aeronáutico ni compromete la operatividad del aeropuerto, permitiendo así el crecimiento urbano de Melilla en armonía con las regulaciones aeroportuarias.

Melilla, febrero de 2025

D^a. Carolina Potous Merino
Ing. Aeroespacial
Colegiado n.º 2.913 COITAE



C.S.V.:15704712106510637364 (<https://sede.melilla.es/validacion>)

Número Anotación: Fecha:

ANEJO I: PUBLICACIÓN AIP AEROPUERTO MELILLA



AIP
ESPAÑA

AD 2-GEML 1
WEF 23-JAN-25

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 geoid: 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

3. HORARIO DE OPERACIÓN

OPERATIONAL HOURS

Aeropuerto: V: 0615-2015, PS 1 HR PPR;
I: 0615-2115, PS 1 HR PPR.
Aduanas e Inmigración: HR AD.
Servicios médicos y de sanidad: No.
AIS: HR AD.
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: GEMLZPZX

Airport: V: 0615-2015, PS 1 HR PPR;
I: 0615-2115, PS 1 HR PPR.
Customs and Immigration: HR AD.
Health and Sanitation: No.
AIS: HR AD.
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: GEMLZPZX

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

AIS-ESPAÑA

AIRAC AMDT 13/24

C.S.V.:15704712106510637364 (https://sede.melilla.es/validacion)

Número Anotación: Fecha:



AD 2-GEML 2
WEF 23-JAN-25

AIP
ESPAÑA

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

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.
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.
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.
Posiciones de comprobación: Altimetro: Plataforma 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.

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.
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.
Check locations: Altimeter: Apron ELEV 51 m / 166 ft.
VOR: No.
INS: No.
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.
Observaciones: Ver AD 2-GEML AOC.

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.
Remarks: See AD 2-GEML AOC.

AIRAC AMDT 13/24

AIS-ESPAÑA

C.S.V.:15704712106510637364 (https://sede.melilla.es/validacion)

Número Anotación: Fecha:



11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO

METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED

Oficina MET: Melilla EMAe.
 → 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/Lidioma: 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 EMAe: 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 EMAe.
 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 EMAe: 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

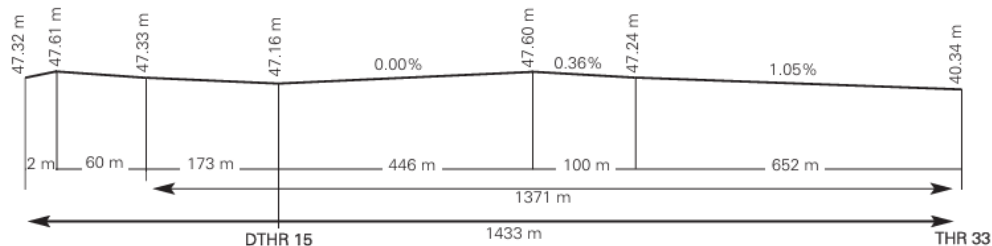
RWY	Orientación Direction	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m) Strip (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
15 (1) (3)	146.27°GEO 146°MAG	1433 x 45	351701.91N 0025734.39W	THR: 47 m/155 ft TDZ: No	No	No	1553 x 150 (4)	No	90 x 90	RWY: ASPH PCN 35/F/A/W/T SWY: No
33 (2)	326.27°GEO 326°MAG	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.

Perfil:

Profile:



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.

C.S.V.:15704712106510637364 (https://sede.melilla.es/validacion)

Número Anotación: Fecha:



AD 2-GEML 4
WEF 20-APR-23

AIP
ESPAÑA

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 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: 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

AIRAC AMDT 04/23

AIS-ESPAÑA



19. RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIJAJE				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
--------------------------	-------------------

<p>USO DE PLATAFORMA</p> <p>Todos los movimientos en superficie de aeronaves, aeronaves remolcadas, personas y vehículos en el área de maniobras están sujetos a autorización previa ATC.</p> <p>Todos los movimientos de aeronaves, aeronaves remolcadas, personas y vehículos en la plataforma estarán regulados por la Normativa de Seguridad en Plataforma.</p> <p>Maniobra de retroceso sólo permitido previa autorización del centro de coordinación aeroportuaria.</p> <p>Maniobra de retroceso con motor solo permitida previa solicitud al CECO A y autorización expresa.</p> <p>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.</p> <p>Evitar colisiones con otras aeronaves u obstáculos es responsabilidad de:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Los pilotos en el rodaje en plataforma. - Las compañías de asistencia en tierra durante la maniobra de retroceso o salida del puesto de estacionamiento. <p>TWR facilitará el puesto de estacionamiento al piloto de la aeronave una vez que esta se encuentre en tierra.</p> <p>No se presta servicio de guiado mediante vehículo "SÍGAME".</p>	<p>USE OF APRON</p> <p>All surface movements of aircraft, towed aircraft, persons and vehicles in the manoeuvring area are subject to prior ATC clearance.</p> <p>All movements of aircraft, towed aircraft, persons and vehicles on the apron shall be regulated by the Apron Safety Regulations.</p> <p>Push-back manoeuvre is only permitted by authorization from the airport coordination centre.</p> <p>Powerback manoeuvre is only permitted after request from CECO A and express authorization.</p> <p>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.</p> <p>Avoiding collisions with other aircraft or obstacles is the responsibility of:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pilots during taxiing on the apron. - Ground handling companies during the push-back manoeuvre or exit from the stand. <p>TWR shall facilitate the stand to the pilot of the aircraft once it is on the ground.</p> <p>Guiding service by a "FOLLOW ME" vehicle is not provided.</p>
<p>USO DE PISTA</p> <p>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.</p>	<p>USE OF RUNWAY</p> <p>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.</p>
<p>OPERACIONES DE HELICÓPTEROS</p> <p>Operaciones de helicópteros (despegue/aterrizaje) autorizados en pista y rodaje aéreo o terrestre, según corresponda, hasta PRKG H1 o H5.</p>	<p>HELICOPTER OPERATIONS</p> <p>Helicopter operations (take-off/landing) authorised on runway and air or ground taxiing, as appropriate, up to PRKG H1 or H5.</p>
<p>ESTACIONAMIENTO Y RODAJE DE AERONAVES CON ENVERGADURA MAYOR QUE AT76</p> <p>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.</p>	<p>PARKING AND TAXIING OF AIRCRAFT WITH A WINGSPAN HIGHER THAN AT76</p> <p>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.</p>
<p>NOTIFICACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL</p> <p>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.</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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...). 	<p>OPERATIONAL SAFETY REPORTS</p> <p>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.</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 alinear.

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

- ➔ 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.

Observaciones: No se realizarán pruebas de motores fuera del horario operativo publicado. Debe comunicarse y autorizarse previamente por CECO A y autorizarse por TWR al inicio. No se realizarán con embarques o desembarques de pasajeros en la plataforma.

GROUND ENGINE TEST AREA

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 CECO A, 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

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.

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.

INCOMPATIBILITY BETWEEN THE VOR AND NDB APPROACH PROCEDURES

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.

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

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

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.

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.

PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)

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

LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

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

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 m \geq VIS \geq 800 m;
- FASE II. Paralización de operaciones: 800 m > VIS;
- FASE III. Reanudación de operaciones: VIS \geq 800 m y tendencia firme a la mejora.

Información para pilotos

En cualquier caso, ATC informará a CECO A, 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.

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 m \geq VIS \geq 800 m;
- PHASE II. Operational standstill: 800 m > VIS;
- PHASE III. Operational resumption: VIS \geq 800 m and firm improving trend.

Information for pilots

In any case, ATC will inform CECO A 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 abrevar 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.

- | | |
|--|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 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. | <ol style="list-style-type: none"> 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:

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

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

<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.



ANEJO II: REAL DECRETO 1424/2018

C.S.V.:15704712106510637364 (<https://sede.melilla.es/validacion>)

Número Anotación: Fecha:

**III. OTRAS DISPOSICIONES****MINISTERIO DE FOMENTO**

638 *Real Decreto 1424/2018, de 3 de diciembre, por el que se modifican las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Melilla.*

La Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, al regular las servidumbres aeronáuticas, establece en el artículo 51, que su naturaleza y extensión se determinarán mediante decreto acordado en Consejo de Ministros, conforme a las disposiciones vigentes en cada momento sobre tales servidumbres.

El Real Decreto 2634/1981, de 2 de octubre, por el que se establecen las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Melilla, establece las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Melilla y de sus instalaciones radioeléctricas asociadas sobre los terrenos que se encuentran bajo su proyección ortogonal, de acuerdo con sus características y conforme a los preceptos de la legislación vigente en aquel momento.

Con posterioridad, se han introducido modificaciones en el campo de vuelos y se han realizado una serie de cambios relacionados con las instalaciones radioeléctricas, incorporando unas nuevas y dando de baja otras.

En concreto, se ha modificado la longitud de la pista. Se ha dado de baja la radiobaliza L, y se han añadido un radiofaro omnidireccional con equipo medidor de distancias, un radiogoniómetro en la Torre de Control, y dos radioenlaces entre la Torre de Control y el Centro de Emisores de Rostrogordo (eeMLL).

Además de estas modificaciones, se ha excluido de las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Melilla las correspondientes al radiofaro no direccional NDB MIA recogido en el Real Decreto 2634/1981, de 2 de octubre, por el que se establecen las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Melilla, por estar incluido en el Real Decreto 1397/2004, de 7 de junio, por el que se establecen las servidumbres aeronáuticas del helipuerto militar de Melilla, sus instalaciones radioeléctricas aeronáuticas y operaciones de aeronaves. Así mismo, se han determinado con mayor precisión las coordenadas de las instalaciones radioeléctricas.

Por otra parte, el Real Decreto 297/2013, de 26 de abril, modifica el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, revisando y actualizando determinados aspectos técnicos de las servidumbres aeronáuticas para adecuarla a la normativa internacional de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), de la que España es miembro.

Como consecuencia de todo ello, se hace necesaria la modificación de las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Melilla.

El presente real decreto ha sido sometido a trámite de información pública y a consulta de las administraciones públicas territoriales afectadas, como exige el artículo 27.4 del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas, en su redacción actual.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Fomento, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 30 de noviembre de 2018,

DISPONGO:

Primero. *Modificación de las servidumbres aeronáuticas.*

Se modifican las servidumbres aeronáuticas establecidas para el aeropuerto de Melilla y sus instalaciones radioeléctricas de acuerdo con lo dispuesto en el



artículo 51 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, y de conformidad con lo estipulado en el artículo 27 del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas.

Segundo. *Clasificación del aeropuerto.*

El aeropuerto de Melilla se clasifica como aeródromo de letra de clave «C» a efectos de aplicación de las servidumbres indicadas en el artículo anterior en cumplimiento de lo que dispone el Decreto 584/1972.

Tercero. *Coordenadas y cotas del punto de referencia, umbrales e instalaciones radioeléctricas.*

Las coordenadas y cotas del punto de referencia (PR), de los umbrales y de los puntos de referencia de las instalaciones radioeléctricas, utilizadas a efectos del cálculo de las servidumbres aeronáuticas, se determinan en coordenadas geográficas ETRS89, con origen en el meridiano de Greenwich, y elevaciones en metros, sobre el nivel medio del mar en Alicante.

A tales efectos se considera:

a) Punto de referencia para el cálculo de las servidumbres de aeródromo: el punto de referencia queda determinado por las coordenadas geográficas siguientes: latitud Norte, 35° 16' 46,800"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 002° 57' 22,080". La altitud del punto de referencia es de 47 metros sobre el nivel del mar.

b) Pista de vuelo. La pista de vuelo 15 tiene una longitud de 1.433 metros por 45 de anchura, mientras que la pista de vuelo 33 tiene una longitud de 1.371 metros por 45 de anchura, y quedan definidas por las siguientes coordenadas:

Inicio físico de la pista 15: latitud Norte, 35° 17' 08,260"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 002° 57' 39,550"; altitud, 47,6 metros sobre el nivel del mar.

Umbral de la pista 15: latitud Norte, 35° 17' 01,920"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 002° 57' 34,380"; altitud, 47,4 metros sobre el nivel del mar.

Umbral de la pista 33 y extremo de la pista 15: latitud Norte, 35° 16' 29,580"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 002° 57' 08,060"; altitud, 40,7 metros sobre el nivel del mar.

Extremo de la pista 33: latitud Norte, 35° 17' 06,700"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 002° 57' 38,000"; altitud, 47,6 metros sobre el nivel del mar.

c) Instalaciones radioeléctricas: las instalaciones radioeléctricas de este aeropuerto son las que a continuación se relacionan:

1.^a Centro de emisores y receptores VHF (TWR GEML): latitud Norte 35° 16' 39,717"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 002° 57' 27,668"; altitud, 71,0 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Melilla.

2.^a Radiogoniómetro: latitud Norte 35° 16' 39,717"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 002° 57' 27,668"; altitud, 71,0 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Melilla.

3.^a Radiofaro omnidireccional de muy alta frecuencia (VOR_MEL): latitud Norte 35° 16' 49,568"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 002° 57' 29,421"; altitud, 50,7 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Melilla.

4.^a Equipo medidor de distancias (DME_MEL): latitud Norte 35° 16' 49,194"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 002° 57' 29,815"; altitud, 51,5 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Melilla.

5.^a Centro de emisores VHF eeMLL: latitud Norte 35° 18' 26,121"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 002° 57' 19,652"; altitud, 127,5 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Melilla.



6.^a Enlace herciano, cuya frecuencia más baja es de 22.337 MHz, entre las siguientes instalaciones:

TWR GEML: latitud Norte 35° 16' 39,820"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 002° 57' 27,864"; altitud, 72,4 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Melilla; y EMI eeMLL: latitud Norte 35° 18' 25,982"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 002° 57' 20,348"; altitud, 129,0 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Melilla.

7.^a Enlace herciano, cuya frecuencia más baja es de 5.470 MHz, entre las siguientes instalaciones:

TWR GEML: latitud Norte 35° 16' 39,696"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 002° 57' 27,927"; altitud, 72,2 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Melilla; y EMI eeMLL: latitud Norte 35° 18' 25,982"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 002° 57' 20,348"; altitud, 127,5 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Melilla.

La pista 33 dispone de Zona Libre de Obstáculos (CWY), cuyas dimensiones son 60x150 metros. La pista 15 no dispone de Zonas Libres de Obstáculos (CWY).

La cota más alta de la Zona Libre de Obstáculos coincide con la cota del extremo de pista.

La elevación utilizada como referencia para el cálculo de la superficie horizontal interna se corresponde con la elevación del punto de referencia (PR).

Cuarto. *Servidumbres radioeléctricas aeronáuticas para el caso en que los obstáculos sean aerogeneradores.*

Las servidumbres asociadas a las instalaciones enumeradas en el apartado anterior se completarán con el establecimiento de las servidumbres radioeléctricas aeronáuticas exclusivamente para el caso en que los obstáculos sean aerogeneradores en un real decreto ex profeso para dichas instalaciones.

Quinto. *Operación de aeronaves.*

De acuerdo con las Cartas de Aproximación por instrumentos OACI incluidas en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP España), existen los siguientes procedimientos instrumentales de aproximación al aeropuerto de Melilla: Aproximación NDB (CAT A & B).

Sexto. *Municipios afectados.*

El término municipal afectado por las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Melilla, ubicado en la Ciudad Autónoma de Melilla es el siguiente: Melilla.

Séptimo. *Incorporación de las servidumbres aeronáuticas al plan director.*

Quedan integradas en el plan director del aeropuerto de Melilla las determinaciones relativas a las servidumbres aeronáuticas para la configuración correspondiente al escenario actual, conforme a las coordenadas y cotas que figuran en el apartado tercero. Para la configuración correspondiente al desarrollo previsible, se aplican las actuaciones propuestas en el plan director del aeropuerto de Melilla partiendo de las presentes servidumbres aeronáuticas.

Octavo. *Sustitución.*

El presente real decreto sustituye al Real Decreto 2634/1981, de 2 de octubre, por el que se establecen las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Melilla.



Noveno. *Entrada en vigor.*

El presente real decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid, el 3 de diciembre de 2018.

FELIPE R.

El Ministro de Fomento,
JOSÉ LUIS ÁBALOS MECO



ANEJO III: CARTAS DE APROXIMACIÓN AEROPUERTO MELILLA

C.S.V.:15704712106510637364 (<https://sede.melilla.es/validacion>)

Número Anotación: Fecha:

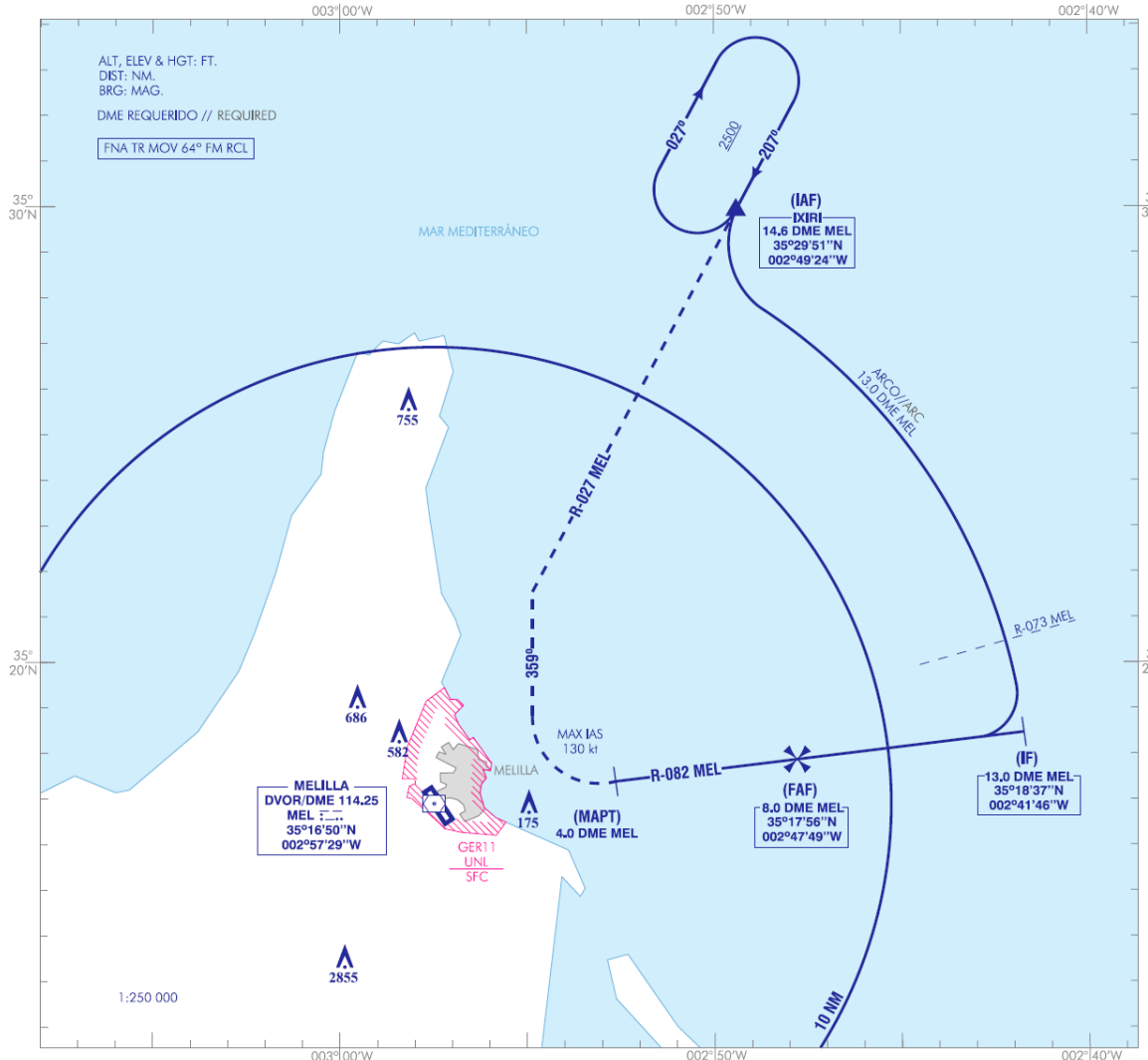


CARTA DE APROXIMACIÓN
POR INSTRUMENTOS-OACI

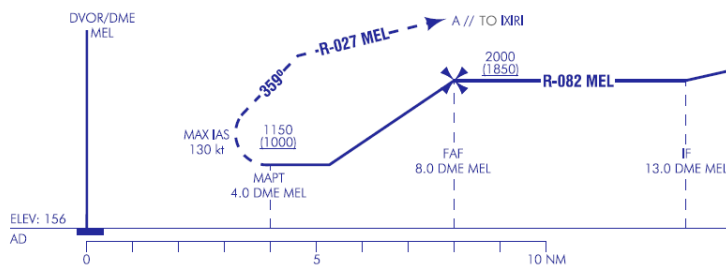
ELEV AD
156
VAR 0° (2020)

TWR 119.525
GMC (RESERVA// BACKUP) 121.775

MELILLA
VOR A
(CAT A & B)



- SOLO UTILIZABLE SI HAY CONDICIONES VMC A PARTIR DEL MAPT Y POR DEBAJO DE OCA/H.
- PROHIBIDO EL VIRAJE ANTES DEL MAPT.
- FRUSTRADA: VIRAR A LA DERECHA EN RUMBO MAGNÉTICO 359° (IAS MAX 130 kt), PARA INTERCEPTAR Y SEGUIR R-027 MEL HASTA DORI SUBIENDO A 2500 PARA INTEGRARSE EN LA ESPERA.
- ONLY USABLE WITH VMC CONDITIONS FROM MAPT AND BELOW OCA/H.
- TURN IS PROHIBITED BEFORE MAPT.
- MISSED APCH: TURN RIGHT ON MAGNETIC HEADING 359° (MAX IAS 130 kt), TO INTERCEPT AND FOLLOW R-027 MEL UP TO DORI, CLIMBING TO 2500 TO JOIN THE HOLDING.



CAMBIOS: COORDENADAS PUNTO IF.
CHANGES: POINT IF COORDINATES.

HGT REF ELEV AD		OCA/H	A	B	C	D
STA	2.5%					
En circuito(H) sobre Circling (H) over			1150 (1000)			

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAP-THR:	mins						
FAF-MAPT:	ft/min	NO AUTORIZADO EL CRONOMETRAJE // TIMING NOT AUTHORIZED					
ROD:	ft/min						

ALT/HGT DME () FNA												
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1



03-DEC-20 (AMDT 335/20)

AIP-ESPAÑA

AD 2-GEML IAC/1.1

C.S.V.:15704712106510637364 (https://sede.melilla.es/validacion)

Número Anotación: Fecha:

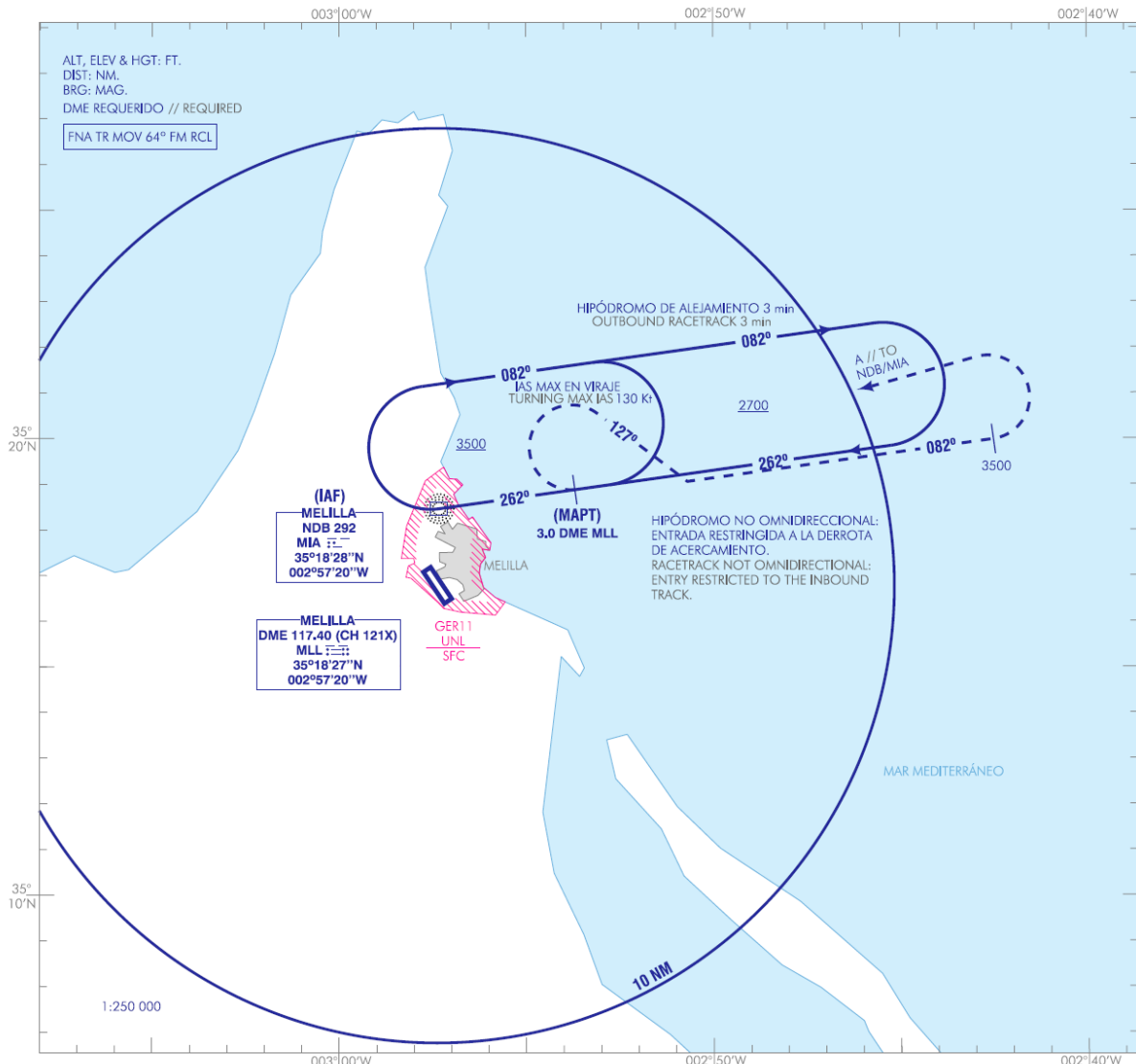


CARTA DE APROXIMACIÓN
POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD
156
VAR 0° (2020)

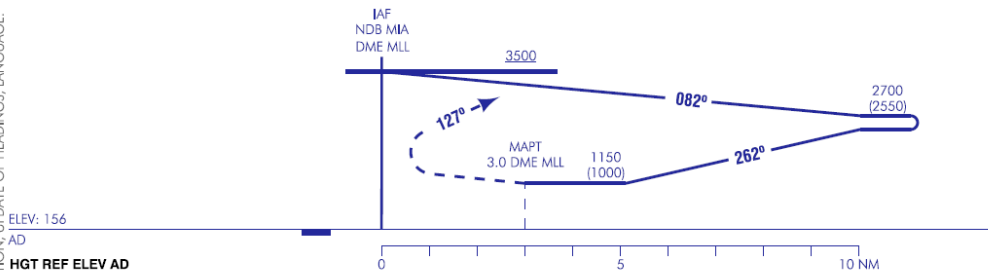
TWR 119.525
GMC (RESERVA// BACKUP) 121.775

MELILLA
NDB B
(CAT A & B)



- SÓLO UTILIZABLE SI HAY CONDICIONES VMC A PARTIR DEL MAPT Y POR DEBAJO DE OCA/H.
- ANTENA HGT 134 EN COORDENADAS APROXIMADAS 351854N 0025740W.
- VALORES DE ROD SUPERIORES AL MÁXIMO ESTABLECIDO POR OACI EN EL TRAMO DE ACERCAMIENTO DE LA APROXIMACIÓN FINAL.
- FRUSTRADA: VIRAR TAN PRONTO SEA POSIBLE A LA DERECHA A RUMBO 127° (IAS MAX 130 kt), PARA SEGUIR MARCACION 082° NDB/MIA, SUBIENDO A 3500 Y REGRESAR AL NDB/MIA.
- ONLY USABLE IF THERE ARE VMC FROM THE MAPT AND BELOW THE OCA/H.
- HGT 134 ANTENNA AT APPROXIMATE COORDINATES 351854N 0025740W.
- ROD VALUES HIGHER THAN THE MAXIMUM SET BY ICAO ON THE INBOUND SECTION OF THE FINAL APPROACH.
- MISSED APCH: TURN RIGHT AS SOON AS POSSIBLE TO HEADING 127° (MAX IAS 130 kt), TO FOLLOW BEARING 082° NDB/MIA, CLIMBING TO 3500 AND RETURNING TO NDB/MIA.

CAMBIOS: DECLINACIÓN MAGNÉTICA, ACTUALIZACIÓN DE RUMBOS, IDIOMA.
CHANGES: MAGNETIC VARIATION, UPDATE OF HEADINGS, LANGUAGE.



ELEV: 156
AD

HGT REF ELEV AD

STA	OCA/H	A	B	C	D
	2.5%				
En circuito(H) sobre Circling (H) over		1150			
		(1000)			

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR:	min:s						
FAF-MAPT:	ft/min						
ROD:	ft/min						

ALT/HGT DME () FNA												
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1



WEF 05-NOV-20 (AIRAC AMDT 10/20)

AIP-ESPAÑA

AD 2-GEML IAC/2.1

C.S.V.:15704712106510637364 (https://sede.melilla.es/validacion)

Número Anotación: Fecha:



C.S.V.:15704712106510637364 (<https://sede.melilla.es/validacion>)

Número Anotación: Fecha:

ANEJO IV: PLANOS

