

GEML - Melilla

NO VÁLIDO PARA OPERACIONES REALES. SOLO PARA SIMULACIÓN. NOT VALID FOR REAL OPERATIONS. ONLY FOR SIMULATION PURPOSES. (*)

A tan solo 3 km del centro de la ciudad, el aeropuerto de Melilla constituye uno de los principales nexos de la Ciudad Autónoma con la Península y alrededores.

El aeropuerto se convierte en internacional el 30 de julio de 2012 por anuncio de la aerolínea Helitt de hacer una ruta con Casablanca (Marruecos), aunque no llegó a materializarse esta ruta, además que se realizaría con escala en Málaga y Madrid. De momento solamente tiene destinos nacionales.

Autor de la imagen: [twiga_swala](#)

1. Posiciones

Log-in	Callsign	Frecuencia	FRA	Observaciones
GEML_TWR	Melilla Tower	119.525		-

2. Espacio aéreo

El ATZ de Melilla está compuesto por una circunferencia radio 8km centrado en el ARP, extendiéndose desde la superficie hasta 3000 HGT.

El ATZ de Melilla es un espacio aéreo de **clase D**.

GEML

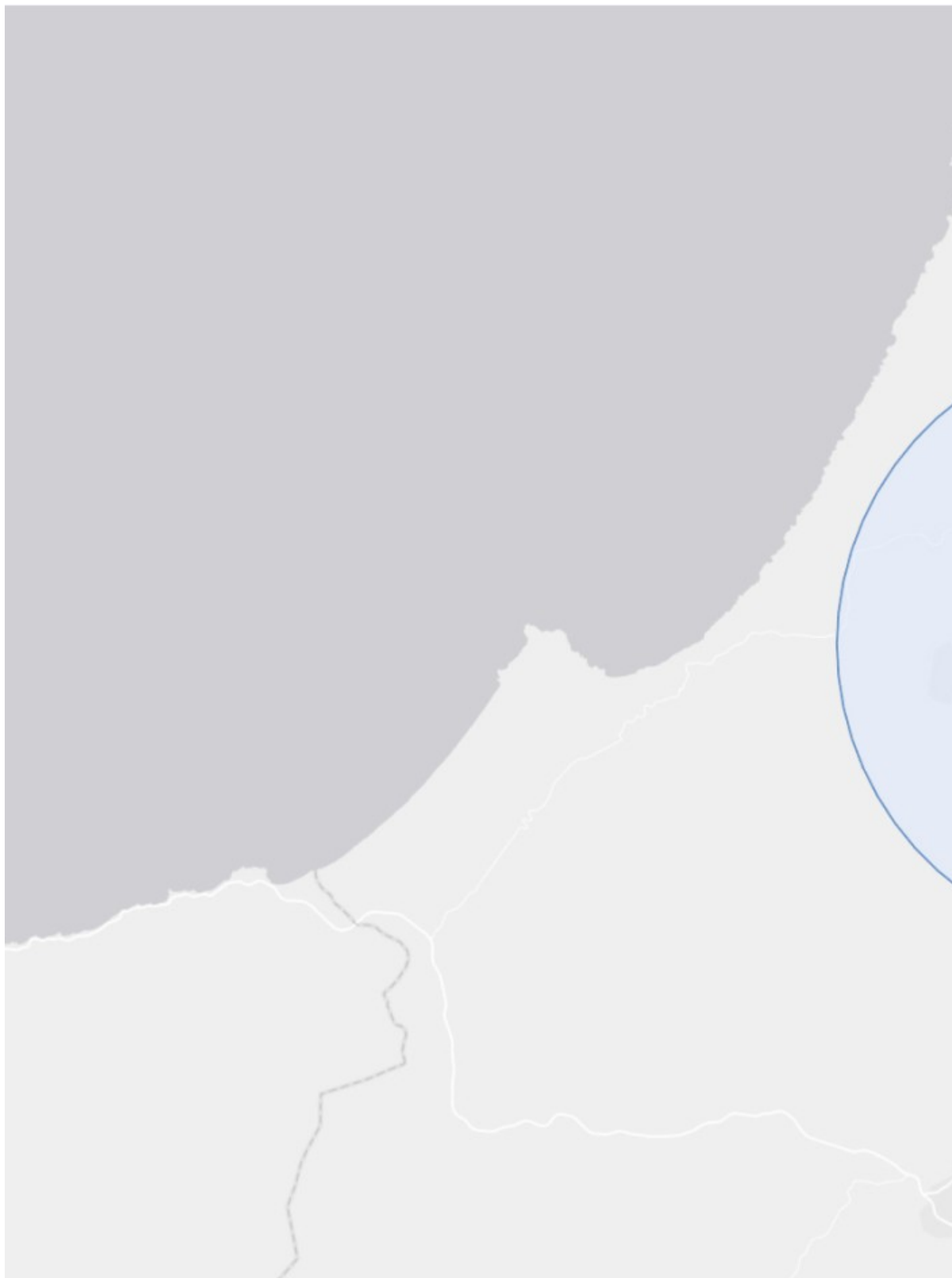
no

cuenta

con

un

CTR.



Puedes encontrar información más detallada en el [AIP de Melilla](#).

Puntos visuales

Melilla no cuenta con pasillos visuales ni puntos de notificación establecidos.

Podrán utilizarse los puntos cardinales como puntos de notificación para entrada al ATZ (N, E, S, W).

Las instrucciones del ATC prevalecerán sobre los puntos cardinales.

3. Procedimientos locales

General

El Aeropuerto de Melilla no cuenta con Procedimientos de Visibilidad Reducida (LVP).

La maniobra del regreso por pista sólo están permitidas en las plataformas de viraje habilitadas en pista, salvo autorización de GEML_TWR.

Las 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.

Configuración de pistas

La **pista preferente** es la **33**.

ATC mantendrá la configuración preferente descrita hasta componentes del viento, incluidas rachas, de 10kt en cola y/o 20kt cruzado pudiendo considerar el cambio a partir de 7kt en cola.

El ATC también podrá utilizar la configuración no preferente (pista 15) cuando la situación del tránsito y/o otros factores así lo aconsejan.

El tránsito que solicite utilizar una configuración diferente a la configuración en uso deberá asumir las demoras necesarias.

Torre

Sistema de vigilancia ATS

Se podrá utilizar sistemas de vigilancia ATS en el suministro del servicio de control de aeródromo para ejecutar las siguientes funciones:

- Supervisión de la trayectoria de vuelo de aeronaves en aproximación final.
- Supervisión de la trayectoria de vuelo de otras aeronaves en las cercanías del aeródromo.
- Establecimiento de separación, establecido en el apartado RCA 4.6.7.3 entre aeronaves sucesivas a la salida
- Suministro de asistencia para la navegación a vuelos VFR.

Aplicación de separaciones entre salidas sucesivas

Melilla TWR podrá autorizar despegues sin necesidad de coordinación previa con aproximación (salvo que ésta establezca otro criterio), siempre que se cumplan las siguientes separaciones entre salidas IFR sucesivas:

Segunda Aeronave	det rás de	Primera Aeronave	Separación mínima (tiempo)	Separación mínima (distancia)
------------------	------------------	---------------------	----------------------------	----------------------------------

Todas	de trá s de	Muy rápida	2 min	4 nm
Rápida		Rápida	2 min	4 nm
Media			1.5 min	3 nm
Lenta			1.5 min	2 nm
Rápida		Media	SUJETA	
Media			2 min	3 nm
Lenta			1.5 min	2 nm
Todas		Lenta	SUJETA	
Muy Rápida		Todas	SUJETA	

Lenta: Pistón y helis; **Media:** Turbohélices (y "RJ"); **Rápida:** Reactores; **Muy rápida:** Cazas

- La **primera salida después de una frustrada** estará **SUJETA** y será necesaria la "suelta" de aproximación.
- Siempre debe cumplirse la **separación por estela turbulenta**, cuando aplique.
- Cuando no haya dependencia de aproximación conectada, para las salidas indicadas como "sujetas" se esperará 5 minutos y se informará a las aeronaves sobre los posibles tránsitos que le puedan afectar en salida.

Para más información, consultar el [siguiente documento](#).

Gestión de tráficos VFR

Melilla no cuenta con pasillos visuales ni puntos de notificación ni circuitos establecidos.

Preferentemente se utilizará el circuito izquierda a la pista en servicio, estando disponible el circuito derecha para cuando la situación del tránsito lo aconseje.

El ATC dará instrucciones a los tránsitos VFR para volar al campo según aconseje la situación.

Helicópteros

La zona de aterrizaje para helicópteros (FATO) es la pista 15/33.

Los stands que puedes usar los helicópteros en Melilla son H1 y H5.

Autorizaciones de salida

Las autorizaciones de salida visuales (VFR) podrán transmitirse en el contacto inicial o junto con la autorización para despegar y deberán contener una instrucción inicial tras el despegue. Las autorizaciones de salida instrumentales (IFR) se transmitirán tan pronto con la aeronave notifique "listo copiar".

Para los tránsitos IFR, se coordinará con LECS_CTR el punto inicial de la ruta/procedimiento de salida y un ascenso inicial.

Transferencias de control y comunicaciones

LECS_CTR transferirá a GEML_TWR el control de los tránsitos instrumentales establecidos en el curso final de la aproximación NDB o de la aproximación VOR y con el campo a la vista. En salida, GEML_TWR transferirá los tráfico a LECS_CTR librando la altitud acordada entre ambas dependencias. GEML_TWR pasará los tránsitos visuales que abandonen el ATZ para ingresar en el espacio aéreo no controlado "a la escucha" con LECS_CTR, frecuencia que usarán para información de tráfico. Lo hará transmitiendo la frase "servicio de control terminado". Se recuerda a los controladores que en los espacios aéreos clases E y G (no controlados) solamente se puede suministrar servicio de información y asesoramiento.

Procedimientos de Atenuación de Ruidos

Solo las aeronaves ATR 72-600 y menos exigentes podrán realizar pruebas de motor en el puesto de estacionamiento al ralentí.

Si la aeronaves ATR 72-600 o menos exigentes requieren una prueba a media o plena potencia, podrán hacerlo en el estacionamiento P5 siempre y cuando L4 y P4 estén libres.

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.

Cualquier prueba de motor debe comunicarse y autorizarse previamente por GEML_TWR.

4. Recursos Adicionales

Documento	Versión	Última Actualización
Documento de resumen de aeródromo	2.0	12/10/2020

5. Información Adicional

Si has encontrado algún problema, tienes sugerencias o alguna pregunta, no dudes en enviar un correo a lecs@ivao.es.

* Algunas imágenes mostradas en esta página web (originales o modificadas) están basadas en cartas aeronáuticas de navegación, publicadas en el AIP o capturas de la aplicación INSIGNIA, con el consentimiento de ENAIRE, titular de los derechos de propiedad intelectual e industrial de dichos sitios web, así como de su contenido. Todo lo expuesto en esta página web es para uso exclusivo en simulación y no se permite su uso operacional.

* Some images shown on this website are based on aeronautical navigation charts, published in the AIP or captured from the INSIGNIA application, with the consent of ENAIRE, owner of the intellectual and industrial property rights of that website, as well as their content. Everything stated on this website is for exclusive use in simulation and its operational use is not allowed.

NO VÁLIDO PARA OPERACIONES REALES. SOLO PARA SIMULACIÓN
NOT VALID FOR REAL OPERATIONS. ONLY FOR SIMULATION PURPOSES.

Versiones

579199 (LECS-CH) y **568816** (LECS-ST1) - Redacción Inicial

626590 (LECS-CH) - 28/08/2023 - Integración en la WIKI y Reestructuración

Revisión #5

Creado 28 agosto 2023 21:00:14

Actualizado 4 enero 2024 22:11:16