

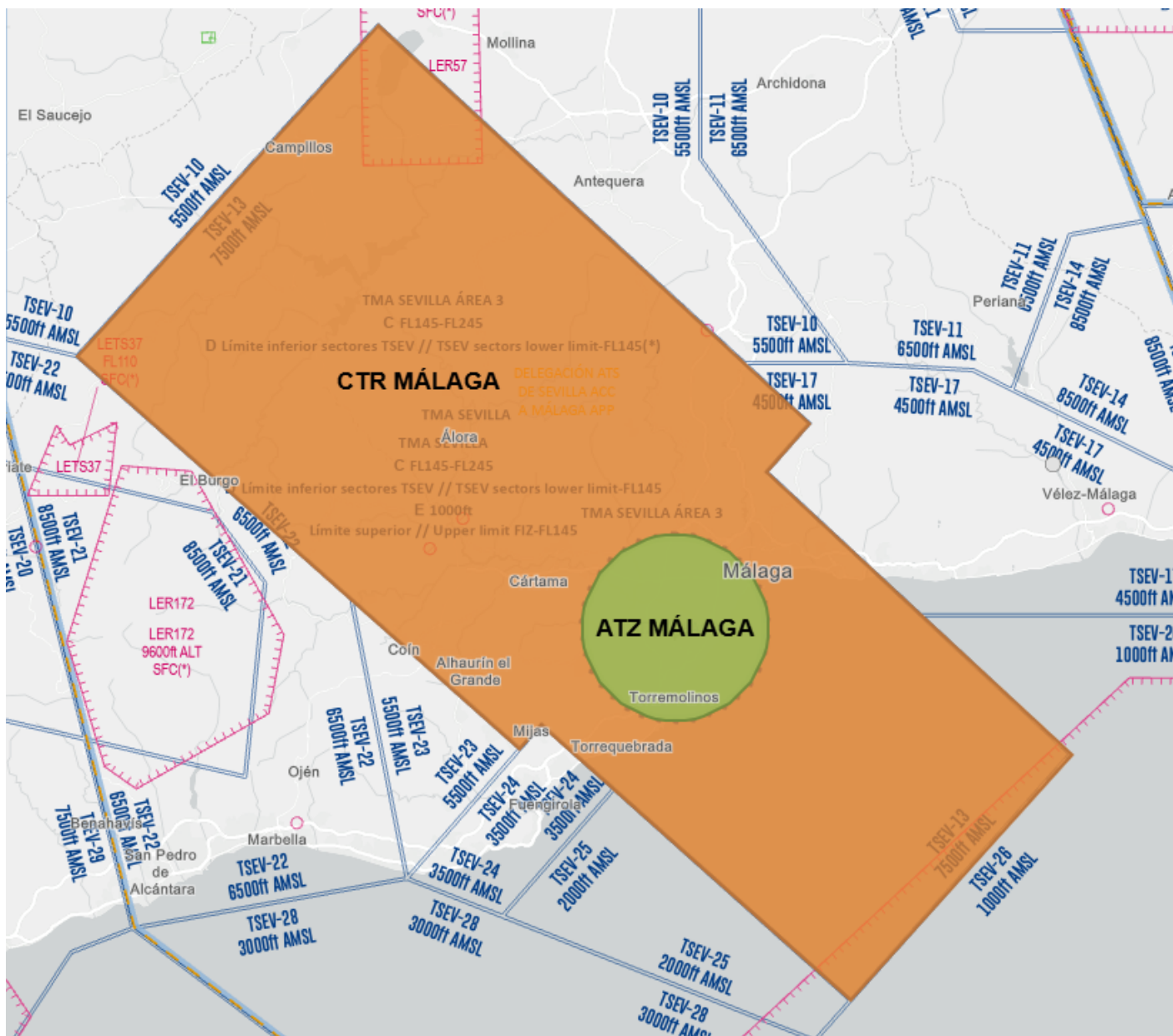
LEMG | Málaga [TWR, GND, DEL]

Esta dependencia tiene disponible un manual operativo en la biblioteca que profundiza mucho más en los procedimientos de la dependencia que este Briefing. Puedes consultar el [manual aquí](#).

POSICIONES

LOGIN	DISTINTIVO DE LLAMADA	FRECUENCIA
LEMG_A_ATIS	Málaga Arrival ATIS	120.380
LEMG_D_ATIS	Málaga Departure ATIS	124.480
LEMG_DEL	Málaga Clearance Delivery	121.880
LEMG_GND	Málaga (West) Ground	121.705
LEMG_E_GND	Málaga (East) Ground	121.955
LEMG_TWR	Málaga (West) Tower	118.780
LEMG_E_TWR	Málaga (East) Tower	118.155

ESPACIO AÉREO



ÁREA DE RESPONSABILIDAD

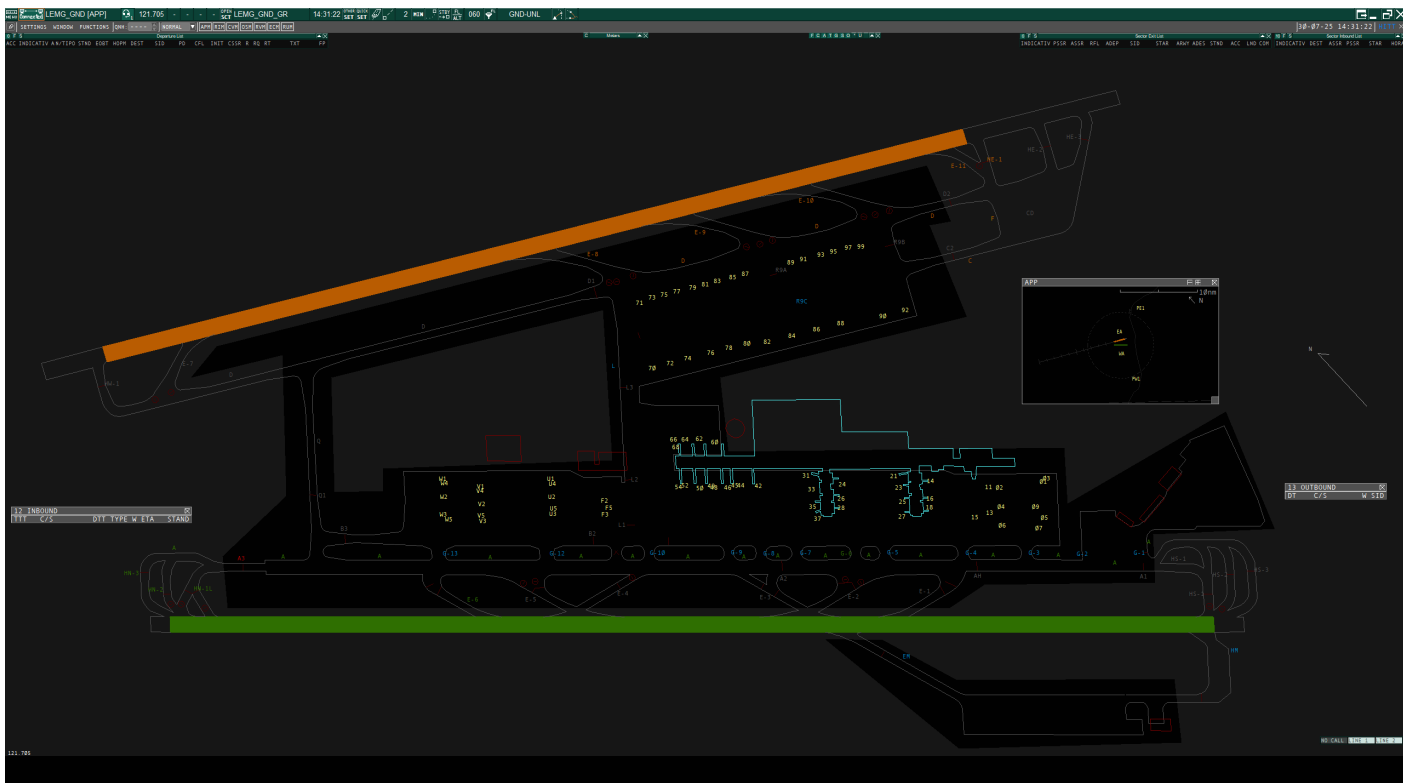
- La unidad encargada de gestionar el **ATZ** de Málaga es **Málaga Torre** entre SFC y 3000ft HGT*.
- La unidad encargada de gestionar el **CTR** de Málaga es **Málaga Aproximación**.

*O hasta la elevación del techo de nubes, lo que resulte más bajo

CONFIGURACIÓN EN EUROSCOPE

LEMG_DEL y LEMG_GND

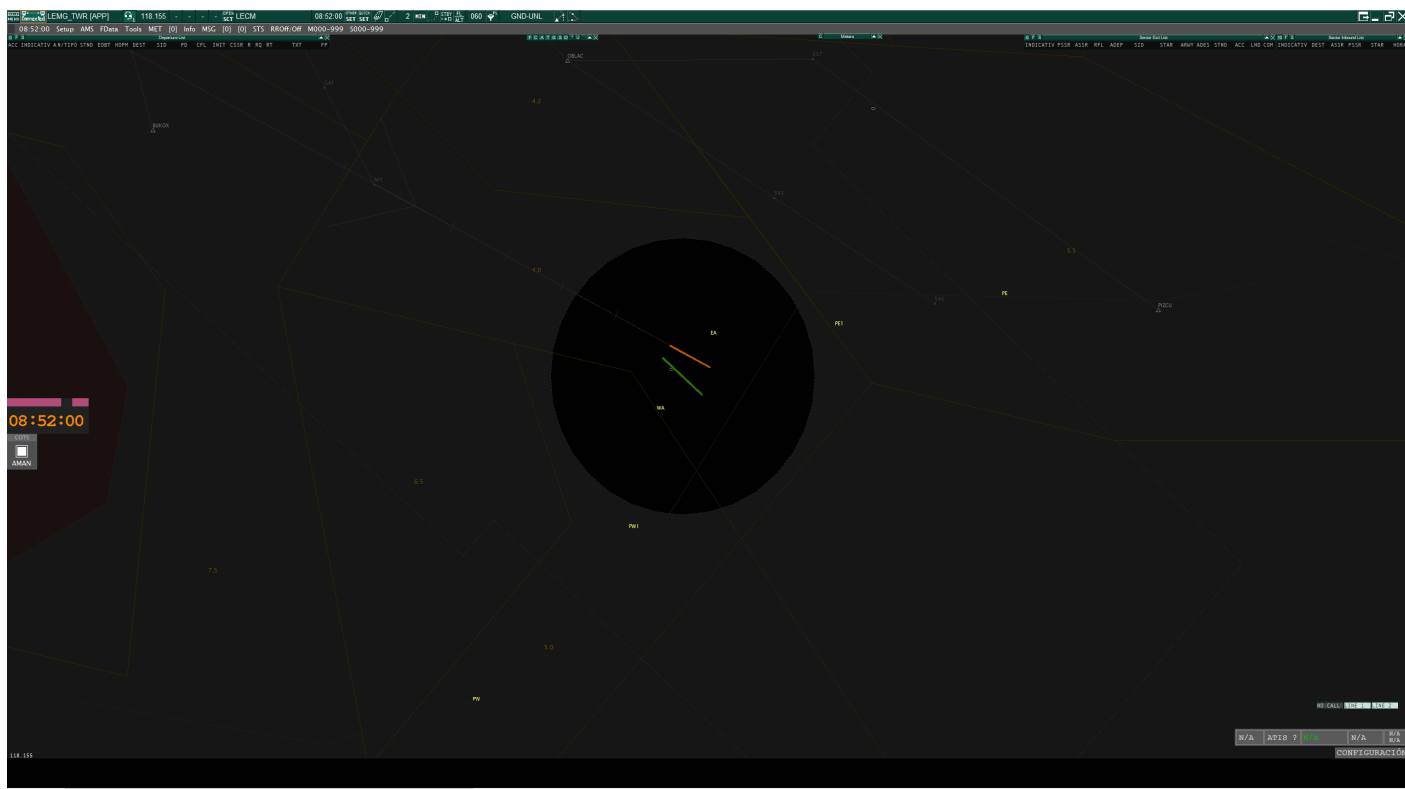
Para estas posiciones recomendamos utilizar **LEMG_GND_GR.asr**.



LEMG_TWR

Para esta posición recomendamos utilizar LEMG_GND_GR.asr junto a LECM.asr y alternar mediante "F7".

Con el LECM.asr seleccionado, debes dirigirte al display Settings dialog y seleccionar el TAG de SACTA TWR en el desplegable.



Para activar líneas de los estacionamientos y las de taxi en LEMG_GND_GR.asr , hay que seleccionarlal en FUNCTIONS -> MAPS-> LECB.

REGLAMENTACIÓN LOCAL

Configuración de pistas preferente

En el aeropuerto de Málaga existen las siguientes configuraciones de pistas posibles.

Configuratción	Salidas	Llegadas
Norte	RWY 31	RWY 31
Norte Dual	RWY 30	RWY 31
Sur	RWY 13	RWY 13
Sur Dual (Preferente)	RWY 13	RWY 12

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

Despegues desde intersección:

En Málaga hay diferentes posibilidades para despegues desde intersección. Ambos ATC y los pilotos tienen que saber la distancia disponible para el despegue;

TORA (Take-Off Run Available)

12	30	13	31
N/A	Full 10,135' (3089m)	Full 10,492 (3198m)	Full 10,492 (3198m)
	HE-2 int 9829' (2996m)	HN-1L int 10,135'(3089m)	E-1 int 7362' (2244m)
	HE-1 int 9190' (2801m)	E-6 int 7365' (2245m)	E-M int 6844' (2086m)
		E-M int 3711' (1131m)	

La pista 12 no puede ser usada para despegues.

Helicópteros

FATO:
El FATO (Final Approach and Take-Off Area) para helicópteros civiles siempre es por la pista 13/31.

Parkings:
02H, 03H, 05H, 06H - via G-3.
465, 466, 467 - via G-2.

En los siguientes escenarios es recomendable (no obligatorio) el uso del idioma inglés cuando exista un piloto que no sea de habla castellana.

- Autorizaciones de aterrizaje con tráfico en el punto de espera.
- Autorizaciones de despegue con tráfico en final.
- Autorizaciones para entrar y mantener desde puntos de espera congestionados.

Esto no aplica a los pilotos de habla castellana bajo reglas VFR.

Más informacion sobre la reglamentación local en: [AIP - Datos de aerodromo LEMG.](#)

AUTORIZACIONES

La altitud de transición es 13000ft.

Salidas Instrumentales Normalizadas (SID - Standard Instrument Departures)

Las cartas de las SIDs se encuentran por los siguientes enlaces;

- RWY 12: N/A
- RWY 13: [AIP - Cartas LEMG SID 13](#)
- RWY 30: [AIP - Cartas LEMG SID 30](#)
- RWY 31: [AIP - Cartas LEMG SID 31](#)

Todas las SID cuentan con una autorización inicial de **10000ft**.

Salidas de contingencia

Pista	Procedimiento
12	N/A
13 LEMG1H	Rumbo 135° y ascenso a 4000ft , posterior instrucciones ATC.
30 LEMG1L	Rumbo pista y ascenso a 5800ft , posterior instrucciones ATC.
31 LEMG1P	Rumbo 307° y ascenso a 5800ft , posterior instrucciones ATC.

- Para tráficos VFR tenemos que asignarles el squawk de manera manual. Los squawks de los VFR empiezan en 7001.

LEMG dispone de DCL y CDM.

Retrocesos

Todas las direcciones de retroceso se encuentra en la siguiente enlace:

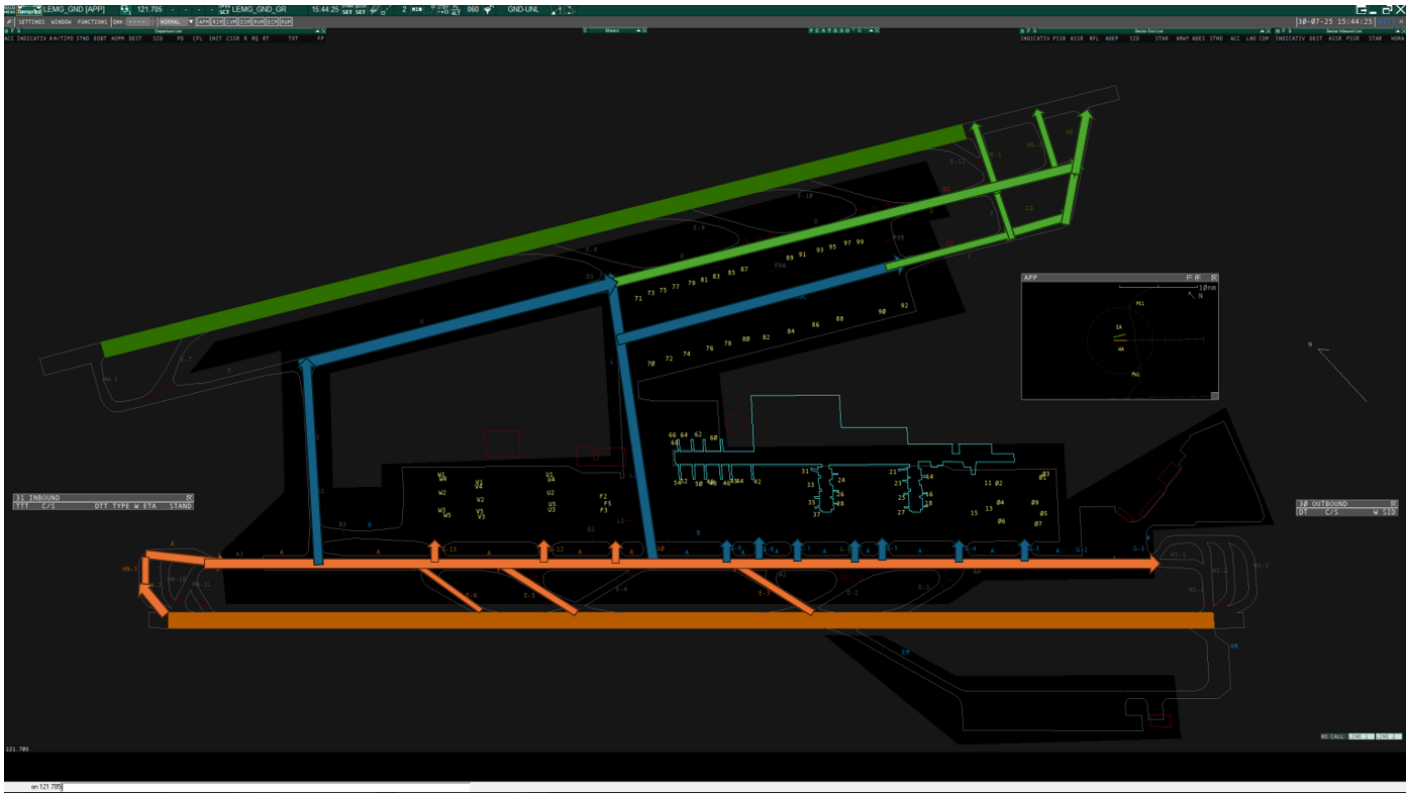
- LEMG PDC: [AIP - Cartas LEMG PDC](#) - Las páginas 3-7 cubren las parkings y sus direcciones de retroceso

No se permiten retrocesos simultáneos en puestos adyacentes.

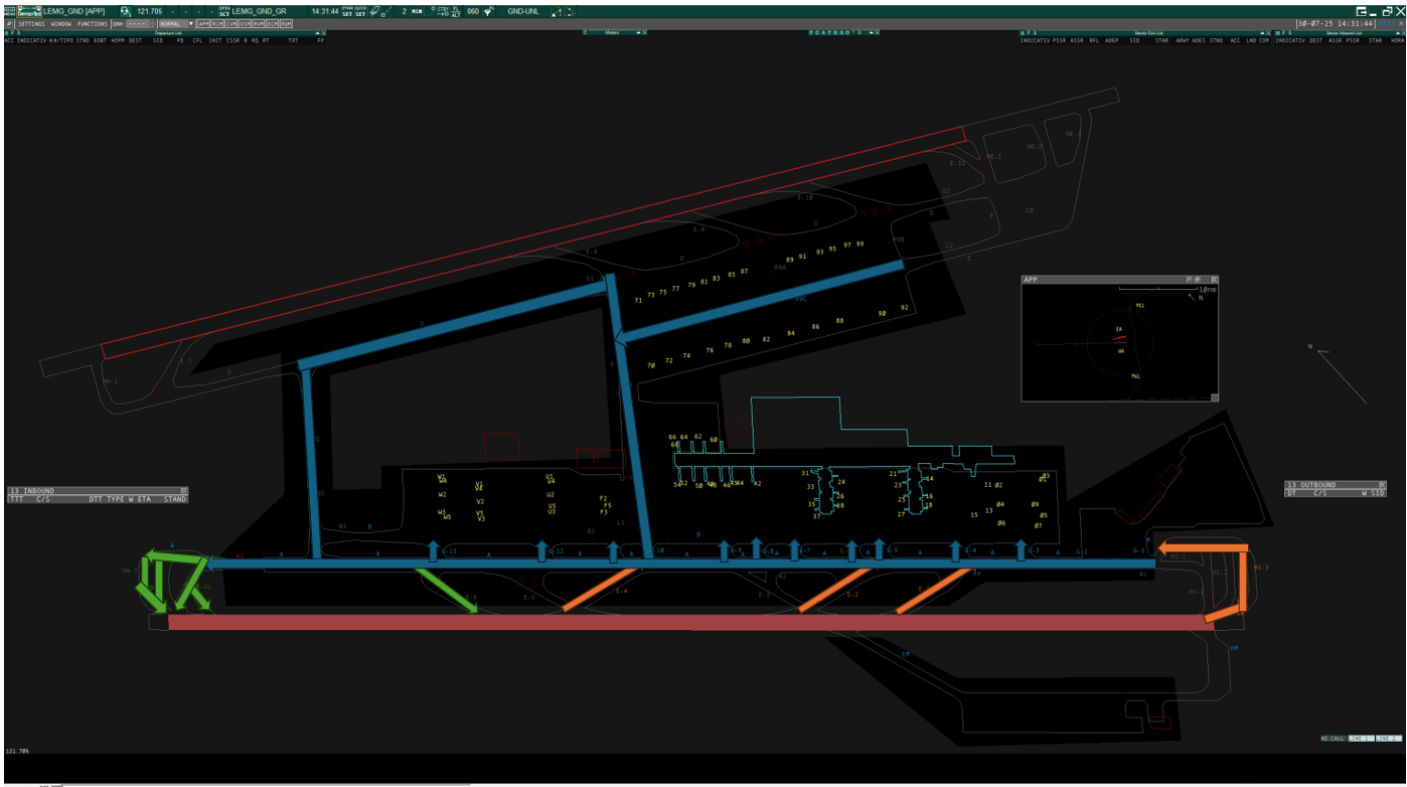
No se permite el retroceso desde un puesto con una aeronave entrando al puesto adyacente.

Configuración Norte (RWY 31)

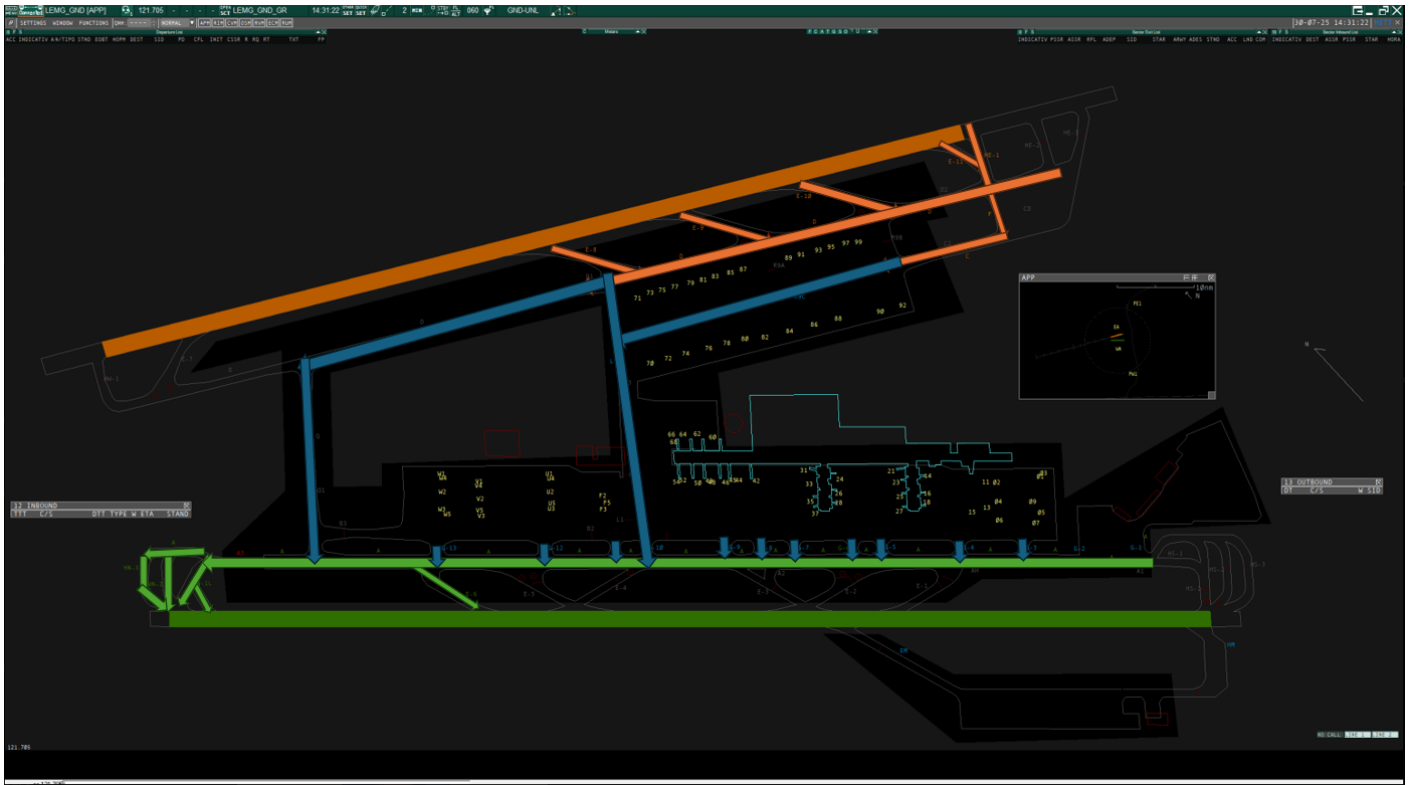
Configuración Norte Dual (RWY 31 & 30)



Configuración Sur (RWY 13)



Configuración Sur Dual (RWY 13 & 12)



Debido a tener un plano de aeródromo complicado con muchas restricciones se recomienda leer el capítulo 20 de los datos del aerodromo (reglamentación local) aquí [AIP - Cartas LEMG Datos de Aeródromo](#). Las páginas 15 y 16 contiene tablas para restricciones de los puntos de esperas con diferentes tipos de aeronaves. Además hay un tabla con restricciones de via de rodaje con referencia al tipo de aeronave.

Hay diferentes restricciones de rodaje para los diferentes tipos de aeronave. Por favor infórmese sobre los procedimientos antes de empzar.

Debes que estar atento que la via de rodaje "A" puede ser usado en ambos direcciones, independientemente de la configuración.

TORRE

DESPEGUES

Las salidas de LEMG seran separados por performance y SID o por estela turbulenta, la que sea **mayor**.

Salidas misma performance:

- Distinta SID: 1 minuto a partir de la rotación de la primera aeronave en despegue.
- Misma SID: 2 minutos a partir de la rotación de la primera aeronave en despegue.

Se consideran MISMA SID las siguientes (grupos de) salidas:

Pista 13:

- **Grupo A:** BLN, GDA, INKAL, NESDA, RIXUR, ULPEP, VIBAS
- **Grupo B:** JRZ, PIMOS, SVL
- **Grupo C:** EPATA, LEMG (Contingencia)

Pista 30/31

- **Grupo A:** BLN, GDA, INKAL, NESDA, RIXUR, ULPEP, VIBAS
- **Grupo B:** JRZ, PIMOS, SVL
- **Grupo C:** EPATA
- **Grupo D:** LEMG (Contingencia)

Salidas WTC (Wake Turbulence Category)

Aeronave que precede	Aeronave que sigue	Separación
SÚPER	PESADA MEDIA LIGERA	6NM 7NM 8NM
PESADA	PESADA MEDIA LIGERA	4NM 5NM 6NM
MEDIA	MEDIA LIGERA	4NM 5NM

Autoswitch TWR-APP

Salvo indicación en contra de MÁLAGA TWR, tras el despegue y antes de alcanzar 2000 ft, los pilotos tienen que contactar con la frecuencia correspondiente de MÁLAGA APP.

Recuerda que muchos pilotos no saben que deben hacer el 'autoswitch' aunque esto aparezca en el ATIS. Si se detecta que el piloto aún no llamó a la dependencia superior pasando los 4000ft, se deberá hacer una transferencia convencional.

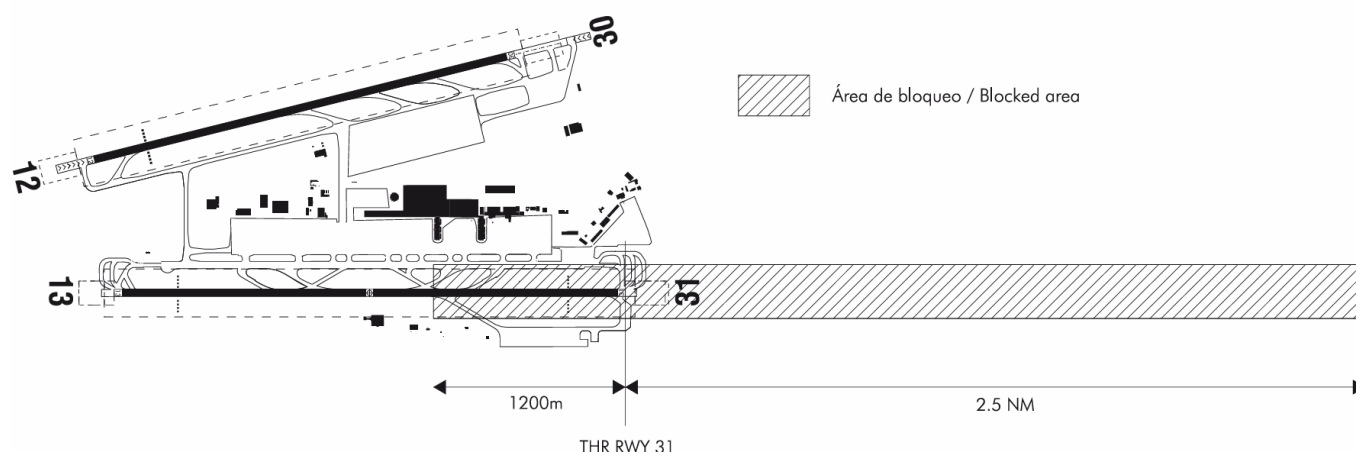
LLEGADAS

Pista (Configuración)	Config. Sur (12)	Config. Norte (31)	Config. Nocturna (1 pista)
Separación	3NM	5NM	7NM

PROCEDIMIENTO 'ÁREA DE BLOQUEO'

Las operaciones afectadas por este procedimiento son los despegues de la pista 30, por la posibilidad de que ocurra una aproximación frustrada a la pista 31.

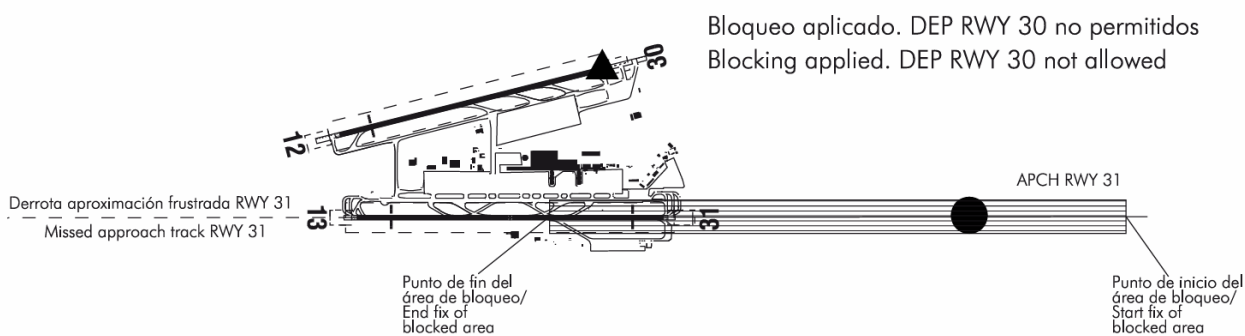
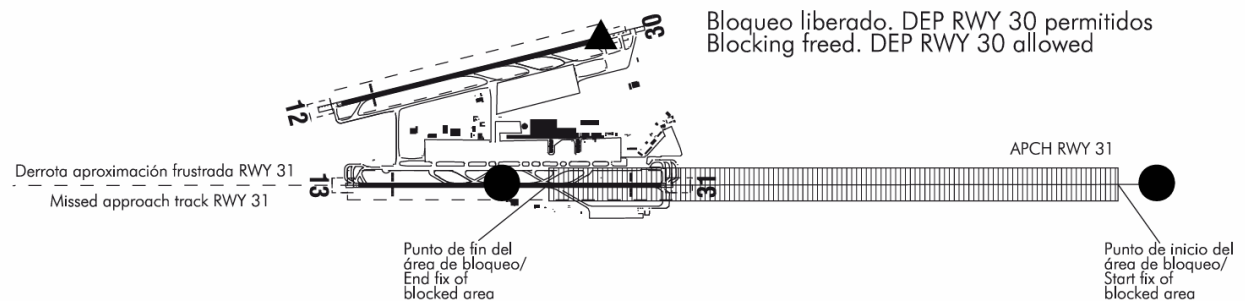
El procedimiento previene el despegue de una aeronave por la citada pista, mientras exista el riesgo de que otra aeronave pueda realizar una aproximación frustrada que suponga una pérdida de la separación entre ambas.



El controlador de tránsito aéreo responsable de los despegues no autorizará un despegue por la pista 30 mientras otra aeronave en aproximación esté ocupando el Área de Bloqueo.

En el caso de producirse una aproximación frustrada o aterrizaje interrumpido en la pista que tiene definida Área de Bloqueo, el controlador responsable de los aterrizajes en esa pista se lo notificará al controlador responsable de los despegues.

EJEMPLOS:



●	Aeronave en aproximación/Aircraft on approach
▲	Aeronave en despegue/Aircraft on take-off
	Bloqueo liberado/Block freed
	Bloqueo activado/Block activated

VFR

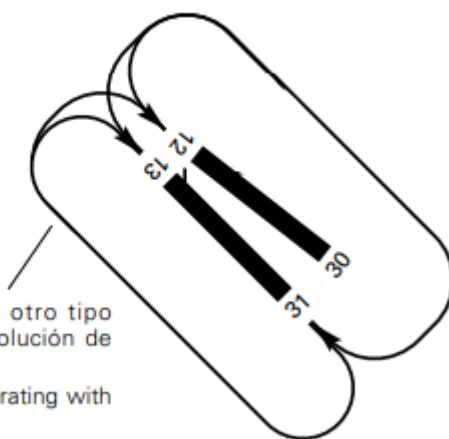
Los circuitos de tránsito se pueden realizar por ambos lados del campo.

CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD

AD TRAFFIC CIRCUIT

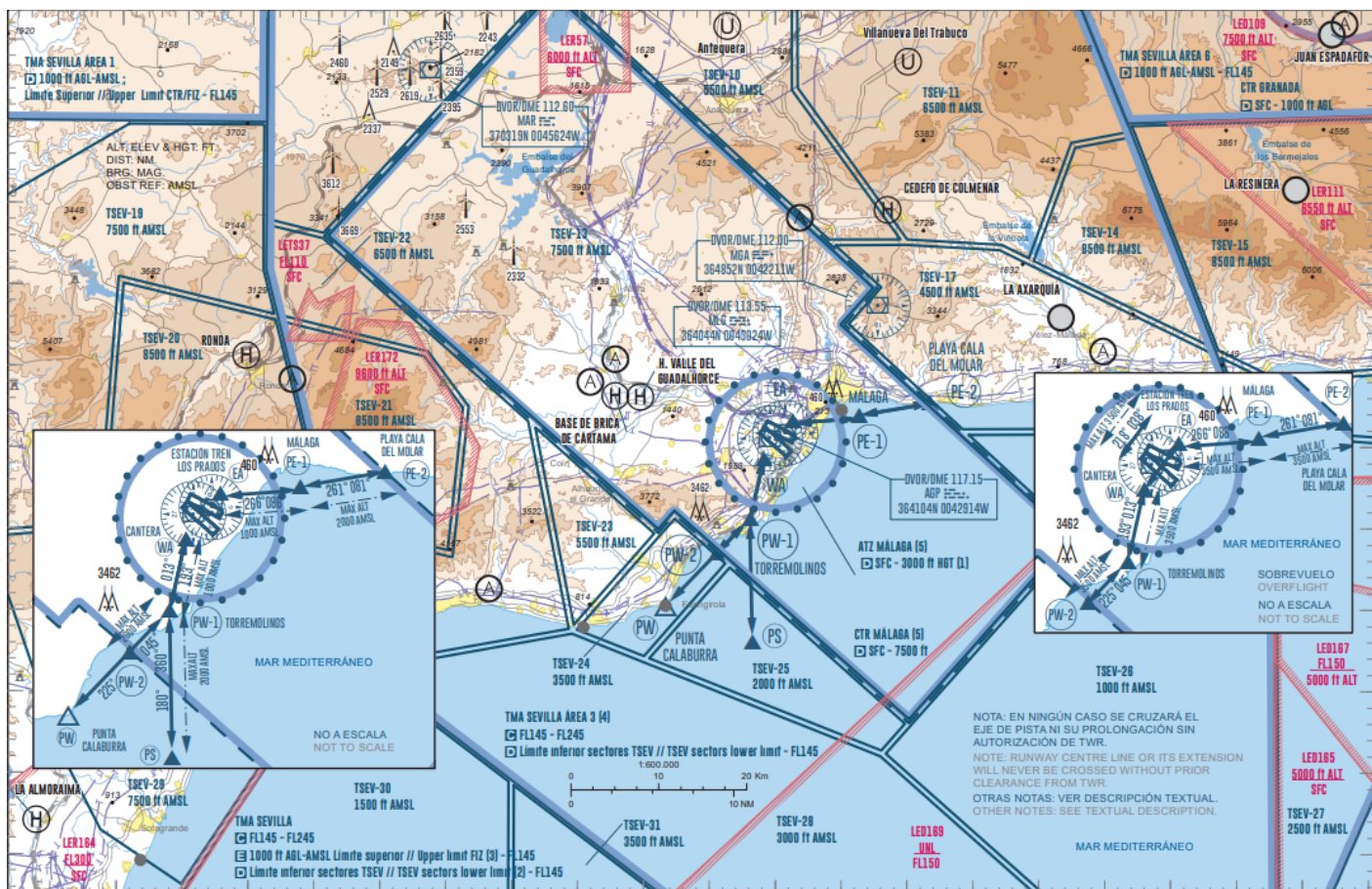
Sólo para aeronaves ligeras o aeronaves de otro tipo operando al amparo de la correspondiente resolución de exenciones. //

Only for light aircraft or other kinds of aircraft operating with the corresponding resolution of exemption.



Salidas y llegadas del ATZ

Las aeronaves VFR establecerán contacto con TWR antes de alcanzar los puntos **PW-1** y **PE-1**.



Ruta **Suroeste**: WA hacia **PW-1**, posteriormente **PW-2** y **PW**.

Ruta **Sur**: WA hacia **PW-1**, posteriormente **PS**.

Ruta **Este**: EA hacia **PE-1**, posteriormente **PE-2**.

INFORMACIÓN ADICIONAL

Si has encontrado información errónea en esta página o hay algo que crees que podrías mejorar, comunicalo por [email a operaciones](#).

Log de versiones

(ACCSP57) 1631164 - Redacción inicial - (27/07/2025)

(ACCSP54) 1558357 - Ampliado procedimiento Área de Bloqueo - (28/07/2025)

