

GRU	Identif	Nombre	Incidencias Detectadas	Solicitudes que Realizamos
2	LECO	A Coruña	<p>(2) Debido a la capacidad en plataforma: Todas las operaciones de Aviación General, Negocios, Aerotaxis, Vuelos de entrenamiento, Aeronaves de estado excepto por razones especiales, deben cumplir con el siguiente procedimiento:</p> <p>1) El operador de la aeronave debe solicitar autorización la Oficina de Coordinación del aeropuerto: FAX: +34-981 187 240 AFTN: LECOZPXZ, E-mail: coordlcc@aena.es Incluyendo la siguiente información: • Día del vuelo • Tipo de aeronave • Aeródromo de salida y ETA a LECO • Aeródromo de destino y ETD de LECO 2) La Oficina de Coordinación de LECO autorizará o no, dependiendo de la capacidad de plataforma. Los vuelos IFR y VFR sin autorización previa serán rechazados</p>	<p>.Este procedimiento no es ágil para las necesidades de la Aviación General y en especial vuelos en VFR. Debería cuanto menos existir un número de teléfono al que poder llamar, 2 hrs o 1 hr antes de la hora prevista de aterrizaje y poder recibir esta información vía telefónica, para poder utilizarse incluso por aviones que se encuentren en vuelo y requieran desviarse al AD.</p> <p>.Se debe especificar VFR Nocturno autorizado en el punto número 2 "Tráfico autorizado" del AIP.</p> <p>.Para las aeronaves que necesiten asistencia en tierra (>2 TM y <5.75 TM) es necesario especificar claramente el agente de handling que aplique la tarifa de servicio de acompañamiento en plataforma de AG AENA.</p> <p>.Falta espacio de parking en la plataforma de AG.</p>
3	LEAB	Albacete	<p>3. HORARIO DE OPERACIÓN Aeropuerto: CIV: V: 0700-1230; I: 0800-1330. (4) (6) MIL: V: MON-THU: 0600-1230, FRI: 0600-1200; I: MON-THU: 0630-1400, FRI: 0630-1330.</p> <p>.20. REGLAMENTACIÓN LOCAL No se autorizará a ninguna aeronave civil (IFR/VFR) a efectuar prácticas de aproximaciones o tomas y despegues. Únicamente se autorizará la toma final y siempre que se tenga aprobado un plan de vuelo con destino LEAB.</p>	<p>.El horario de operación es del todo insuficiente, solicitamos su ampliación.</p> <p>.Estamos en contra de la práctica genérica de prohibir los vuelos de entrenamiento. Estos deben autorizarse observando lo indicado en el SERA. En los mínimos casos que se requiera autorización de control previa se debe especificar claramente el método para lograrlo, indicando número de teléfono de la dependencia, email, etc para poder coordinarlo, sabiendo que siempre la autorización a realizarlo dependerá en última instancia del ATC.</p> <p>Este tipo de limitaciones van en contra de la seguridad y práctica necesaria que deben tener las tripulaciones civiles en sus operaciones, tanto VFR como IFR.</p> <p>.Solicitamos eliminar el requisito de PPRs para operaciones de aviación general VFR e IFR, por ejemplo en el repostaje como se indica en Albacete.</p> <p>Este procedimiento no es ágil para las necesidades de la Aviación General donde la meteorología condiciona en gran medida la posibilidad de realizar un vuelo. Debería bastar un teléfono de contacto, email, o vía una "APP de Servicios AENA a la AG", donde como hacemos con ICARO ENAIRE para los planes de vuelo, coordinar la operación antes del despegue.</p>
1	LEAL	Alicante	<p>(2) Debido a razones de seguridad del tránsito aéreo; durante el período entre el 1 de noviembre al 15 de marzo: - Los vuelos locales VFR están sujetos a autorización ATC. - Los vuelos VFR ARR/DEP están prohibidos en martes y sábados. Excepto: vuelos hospital, SAR, emergencia y estado. Durante el período entre el 16 de marzo y el 31 de octubre: - Los vuelos VFR locales están prohibidos. - Los vuelos VFR ARR/DEP están prohibidos los martes, sábados y domingos. Excepto: vuelos hospital, SAR, emergencia y estado. La autorización debe solicitarse al menos con tres días laborales de anticipación al FAX de LEAL ATC +34-965 682 657. Tráfico de Aviación General y de Negocios (IFR/VFR) está condicionado a la capacidad declarada. Solicitar slot a la oficina de coordinación de horarios o PPR 3 HR a CEOPS LEAL; TEL: +34-966 919 300/415; FAX: +34-965 682 233; AFTN: LEALZPXZ; SITA: ALCEXYA.</p>	<p>.Este procedimiento no es ágil para las necesidades de la Aviación General tanto para vuelos en VFR como IFR.</p> <p>.Necesidad de especificar claramente el agente de handling que aplique la tarifa de servicio de acompañamiento en plataforma de AG AENA.</p> <p>.Las prohibiciones genéricas a un determinado sector de la aviación deben abolirse en infraestructuras de uso público.</p> <p>.Autorización de vuelos de entrenamiento, cómo se solicitan? creación de un sistema claro y fácil.</p> <p>.Se debe especificar VFR Nocturno autorizado en el punto número 2 "Tráfico autorizado" del AIP.</p>
2	LEAM	Almería	<p>ASISTENCIA EN TIERRA Es obligatorio disponer de agente de asistencia en tierra para todas las operaciones, incluidas las no comerciales, excepto las aeronaves basadas en el aeropuerto y aquellas escalas en las que los ocupantes no requieran salir de la aeronave. En las operaciones de llegada, los pasajeros y tripulantes deberán esperar la llegada de su agente de asistencia en tierra. En las operaciones de salida, deberán contactar con su agente de asistencia en tierra para el traslado hasta la aeronave. En el caso de Aviación General y de Negocios se incluirá en la casilla 18 del FPL, bajo el indicador RMK/, el nombre del agente handling contratado.</p>	<p>.Necesidad de especificar claramente el agente de handling que aplique la tarifa de servicio de acompañamiento en plataforma de AG AENA.</p> <p>Dado que Almería cuenta con plataforma de AG no sería posible segregarse esa plataforma para evitar este requisito?</p> <p>Este procedimiento nos parece limitante para las aeronaves de Aviación General de < de 5,75 TM.</p> <p>.Se debe especificar VFR Nocturno autorizado en el punto número 2 "Tráfico autorizado" del AIP.</p>
3	LESU	La Seu de Ur	<p>.Se requiere de aprobación específica de operador para volar las maniobras instrumentales.</p>	<p>.Solicitamos conocer la razón de este requisito y en su caso cómo telemáticamente un piloto instrumental puede obtener esta aprobación para operar IFR en La Seu, ya que lo plasmado actualmente en el AIP España en su mayoría forma parte ya del conocimiento teórico/práctico necesario de todo piloto con habilitación IFR en vigor.</p> <p>En todo caso el curso con la normativa local debería ser ofrecido online para que este requisito no sea un problema a la hora de utilizar el procedimiento instrumental.</p>

2	LEAS	Asturias	<p>Por motivos de capacidad de plataforma, todos los vuelos aerotaxi, escuela y resto de operaciones de Aviación General deberán solicitar autorización previa a: Oficina de Operaciones LEAS TEL: +34-985 127 531 / 532 FAX: +34-985 545 109 AFTN: LEASZPX E-mail: operaciones_ovd@aena.es Y detallar la siguiente información: • Nombre del operador • Origen, fecha, ETA e identificación de la aeronave • Destino, fecha, ETD e identificación de la aeronave • Tipo de aeronave • Reglas de vuelo: VFR/IFR Los vuelos de estado, ambulancia y hospital están exentos de esta autorización. Los vuelos VFR/IFR que carezcan de esta autorización previa serán rechazados.</p> <p>Puestos de estacionamiento y permanencia nocturna para aeronaves privadas, ejecutivas y aerotaxi disponible PPR 48 HR.</p>	<p>.Este procedimiento no es ágil para las necesidades de la Aviación General y en especial vuelos en VFR e IFR donde la meteorología condiciona en gran medida la posibilidad de realizar un vuelo. PPR de 48 hrs para plaza de parking nocturno es un plazo demasiado elevado para las necesidades de aviación general, debería bastar una reconfirmación telefónica en todo caso antes del despegue.</p> <p>.Falta espacio de parking en la plataforma de AG.</p> <p>.Los acuerdos de asistencia en tierra solamente deben ser exigibles para aeronaves de MTOW superior a 5,75 TM</p>
3	LEBZ	Badajoz	<p>.No se autorizará a ninguna aeronave civil (IFR/VFR) a efectuar prácticas de aproximaciones o tomas y despegues. Únicamente se autorizará la toma final siempre que se tenga aprobado un plan de vuelo con destino LEBZ AD.</p> <p>.Los vuelos VFR de aeronaves civiles con aeródromo de salida LEBZ sólo podrán ser autorizados cuando no haya actividad militar.</p>	<p>.Estamos en contra de la práctica genérica de prohibir los vuelos de entrenamiento. Estos deben autorizarse observando lo indicado en el SERA. En los mínimos casos que se requiera autorización de control previa se debe especificar claramente el método para lograrlo, indicando número de teléfono de la dependencia, email, etc para poder coordinarlo, sabiendo que siempre la autorización a realizarlo dependerá en última instancia del ATC.</p> <p>Este tipo de limitaciones van en contra de la seguridad y práctica necesaria que deben tener las tripulaciones civiles en sus operaciones, tanto VFR como IFR.</p> <p>.Se debe especificar VFR Nocturno autorizado en el punto número 2 "Tráfico autorizado" del AIP.</p>
1	LEBL	Barcelona	No hacemos comentarios esperando que en el aeropuerto de Barcelona Sabadell sí se atiendan las peticiones del sector	No hacemos comentarios esperando que en el aeropuerto de Barcelona Sabadell sí se atiendan las peticiones del sector
1	LEBB	Bilbao	<p>Es obligatorio disponer de número de NIF para suministro de combustible y agente de asistencia en tierra para todas las operaciones, incluidas las no comerciales, excepto las aeronaves basadas en el aeropuerto.</p> <p>En las operaciones de llegada, los pasajeros y tripulantes deberán esperar la llegada de su agente de asistencia en tierra.</p>	<p>.Requerimiento injustificado de un número NIF para suministro de combustible (problema para pilotos extranjeros que no lo tienen)</p> <p>.Solicitamos que se segregue la plataforma de aviación general del lado Sur, evitando así la obligatoriedad de handling para las aeronaves de Aviación General de < de 5.75 TM.</p> <p>.Necesidad de especificar claramente el agente de handling que aplique la tarifa de acompañamiento en plataforma de AG AENA.</p> <p>Los agentes de handling que apliquen los precios adecuados "Tarifa de servicio de acompañamiento" según negociado con AENA, deben exponerse claramente y de manera diferenciada en el AIP.</p> <p>.Hangar disponible en el aeropuerto que el Aeroclub de Vizcaya quiere alquilar, había un compromiso de derribo y construcción por parte de AENA que no se ha ejecutado y desde el Aeroclub de Vizcaya se pide respuesta a este pendiente.</p>
3	LEBG	Burgos	Tráfico autorizado VFR Nocturno	.Se debe especificar VFR Nocturno autorizado en el punto número 2 "Tráfico autorizado" del AIP.
3	LECH	Castellón	<p>.RESTRICCIONES A LAS OPERACIONES</p> <p>No se autorizará a ninguna aeronave civil (IFR/VFR), excepto las expresamente autorizadas, a efectuar prácticas de aproximación o tomas y despegues.</p> <p>Únicamente se autorizará a toma final y siempre y cuando tenga aprobado un plan de vuelo con</p>	.Estamos en contra de la práctica genérica de prohibir los vuelos de entrenamiento. Estos deben autorizarse observando lo indicado en el SERA.
3	LEBA	Córdoba	<p>.OPERACIONES EN VUELO VISUAL NOCTURNO</p> <p>Se permiten las operaciones en vuelo visual nocturno para todo tipo de tráfico, previa solicitud de ampliación de horario con los plazos establecidos según corresponda</p>	<p>.Se debe especificar VFR Nocturno autorizado en el punto número 2 "Tráfico autorizado" del AIP.</p> <p>.En el caso del invierno donde el aeropuerto cierra a las 20:30hrs locales, las operaciones VFR Nocturno se podrán realizar sin requerir de ampliación horario ninguno al estar el aeropuerto ya abierto hasta esa hora. Debe aclararse en el AIP.</p>
Can	GCFV	Fuerteventura	Tránsito autorizado: IFR/VFR.	<p>.Se debe especificar VFR Nocturno autorizado en el punto número 2 "Tráfico autorizado" del AIP.</p> <p>.Necesidad de especificar claramente el agente de handling que aplique la tarifa de acompañamiento en plataforma de AG AENA.</p> <p>.El requisito de agente de handling por MTOW debe ser para aeronaves de MTOW superior a 5,75 TM y no 3,5 TM por razones de estandarización nacional.</p>
1	LEGE	Gerona	Es obligatorio disponer de agente de asistencia en tierra para todas las operaciones, incluidas las no comerciales, excepto las aeronaves basadas en el aeropuerto. En las operaciones de llegada, los pasajeros y tripulantes deberán esperar la llegada de su agente de asistencia en tierra.	<p>.Solicitamos que se segregue la plataforma de aviación general, evitando así la obligatoriedad de handling para las aeronaves de Aviación General de < de 5.75 TM.</p> <p>.Necesidad de especificar claramente el agente de handling que aplique la tarifa de acompañamiento en plataforma de AG AENA.</p> <p>.Falta espacio de parking en la plataforma de AG.</p> <p>.Se ponen pegos para realizar prácticas de aproximación cuando no existen alternativas en otros aeropuertos.</p> <p>.Se debe especificar VFR Nocturno autorizado en el punto número 2 "Tráfico autorizado" del AIP.</p>

Can	GCLP	Gran Canaria	<p>(2) Debido a razones de capacidad de tráfico los vuelos VFR con origen o destino GCLP podrán no ser autorizados en horas de alta demanda de tráfico IFR. Las operaciones VFR con destino/salida el Aeropuerto de Gran Canaria se notificarán con una antelación superior a 24h a la dirección gclp_atssup@enaire.es. Excepto: vuelos hospital, SAR, emergencias y de Estado.</p>	<p>.Se debe especificar VFR Nocturno autorizado en el punto número 2 "Tráfico autorizado" del AIP. .Solicitamos eliminar el requisito de PPR 24hrs para operaciones VFR. Este procedimiento no es ágil para las necesidades de la Aviación General y en especial vuelos en VFR donde la meteorología condiciona en gran medida la posibilidad de realizar un vuelo. Debería bastar un teléfono de contacto, email, o vía una "APP de Servicios AENA a la AG", donde como hacemos con ICARO ENAIRE para los planes de vuelo, coordinar la operación antes del despegue. .Falta espacio de parking en la plataforma de AG.</p>
2	LEGR	Granada	<p>AVIACIÓN GENERAL Y DE NEGOCIOS Es obligatorio contratar servicio de asistencia en tierra para las siguientes operaciones: 1. Vuelos con origen y/o destino en países No Schengen. 2. Vuelos con origen en un aeródromo no controlado. 3. Aeronaves con envergadura superior a 13 m (estacionamiento en plataforma comercial). 4. Vuelos con más de 10 pasajeros. 5. Vuelos con origen en un aeródromo controlado de la zona Schengen, o vuelos de salida, cuyos ocupantes deseen hacer uso de la zona comercial del aeropuerto. Exención: vuelos de Estado, hospital, SAR, militares, humanitarios, extinción de incendios y escuelas con base en el Aeropuerto o escuelas con Plan de Vigilancia de Seguridad Operacional (PVSO). En las operaciones de llegada, los pasajeros y tripulantes deberán esperar la llegada de su agente de asistencia en tierra.</p>	<p>.Para las aeronaves que necesiten asistencia en tierra es necesario especificar claramente el agente de handling que aplique la tarifa de servicio de acompañamiento en plataforma de AG AENA. Dado que Granada cuenta con plataforma específica de AG solicitamos crear una plataforma segregada que evite el handling obligatorio para las aeronaves de Aviación General de < de 5,75 TM. .No a las restricciones de operación de escuelas y la obligatoriedad de PPR 24 hrs para este tipo de vuelos, el volumen de tráfico del aeropuerto no lo exige. .Se debe especificar VFR Nocturno autorizado en el punto número 2 "Tráfico autorizado" del AIP. .Solicitamos la creación de un nuevo punto de entrada/salida visual por el Este, un "Punto Echo" por la zona de Armilla, para los tráfico desde/hasta la zona de Almería.</p>
Can	GCHI	Hierro	<p>.Tráfico de Aviación General IFR/VFR (excepto vuelos hospital, militares, búsqueda y salvamento y aeronaves de estado) estacionamiento en plataforma restringido excepto previa solicitud 24 HR antes a vde.coord@aena.es o +34-922 553 707 y confirmación por parte de la Oficina COM/AIS/ARO de este AD. .No se presta servicio de control fuera del horario de TWR. Prestación de servicio AFIS en horario AFIS (ver casillas 3 y 18). Ver procedimientos AFIS en ENR 1.5 y AD 1.1. .No están permitidas las operaciones de ultraligeros.</p>	<p>.Solicitamos eliminar el requisito de PPR 24hrs para operaciones de aviación general VFR e IFR. Este procedimiento no es ágil para las necesidades de la Aviación General donde la meteorología condiciona en gran medida la posibilidad de realizar un vuelo. Debería bastar un teléfono de contacto, email, o vía una "APP de Servicios AENA a la AG", donde como hacemos con ICARO ENAIRE para los planes de vuelo, coordinar la operación antes del despegue. .Falta espacio de parking en la plataforma de AG, es necesario tener soluciones creativas para que, a pesar de las dimensiones de la plataforma actual, esto no sea un problema para las operaciones de Aviación General. .Se debe especificar VFR Nocturno autorizado en el punto número 2 "Tráfico autorizado" del AIP. .Solicitamos eliminar la prohibición de la operación de ultraligeros en horario AFIS. Se trata de espacio aéreo clase G, no controlado y por tanto se debe facilitar la operación igualando a lo establecido para el aeropuerto de Córdoba. El aeropuerto del Hierro es un ejemplo de un aeródromo con pista certificada como visual que cuenta con aproximaciones instrumentales publicadas, buen ejemplo que debería imponerse en todos los aeródromos de España, al igual que en los países de nuestro entorno.</p>
3	LEHC	Huesca	<p>.Abastecimiento de combustible: PPR 48 HR antes de repostar</p>	<p>.Establecer un PPR de 48 hrs para repostajes es un requisito muy elevado. En AIP se indica que solo se suministra JET A1, cuando lo deseable sería poder disponer de AVGAS 100LL igualmente. .La prohibición de uso de la pista corta por aviones con patin de cola es arbitraria e innecesaria.</p>
1	LEIB	Ibiza	<p>.Necesidad de especificar claramente el agente de handling que aplique la tarifa AG AENA.</p>	<p>.Necesidad de especificar claramente el agente de handling que aplique la tarifa de acompañamiento en plataforma de AG AENA. .Se debe especificar VFR Nocturno autorizado en el punto número 2 "Tráfico autorizado" del AIP.</p>

2	LEJR	Jerez	Tránsito autorizado: IFR/VFR	<p>.Solicitamos eliminar la obligación de slot PPR de 3 hrs para operaciones de Aviacion General, sin un canal ágil e inmediato es muy tedioso para la AG.</p> <p>.Solicitamos eliminar la obligatoriedad genérica de contratar servicio de asistencia en tierra para AG < 5,75 TM MTOW.</p> <p>Al tener Jerez plataforma de AG diferenciada solicitamos segregarla a fin de evitar el handling obligatorio.</p> <p>Para las aeronaves que necesiten asistencia en tierra es necesario especificar claramente el agente de handling que aplique la tarifa de servicio de acompañamiento en plataforma de AG AENA.</p> <p>.No a las restricciones de operacion de escuelas y la obligatoriedad de PPR 24 hrs para este tipo de vuelos, el volumen de tráfico del aeropuerto no lo exige.</p> <p>.Se debe especificar VFR Nocturno autorizado en el punto número 2 "Tráfico autorizado" del AIP.</p>
Can	GCGM	La Gomera	.No están permitidas las operaciones de ultraligeros.	<p>.Falta espacio de parking en la plataforma de AG, es necesario tener soluciones creativas para que, a pesar de las dimensiones de la plataforma actual, esto no sea un problema para las operaciones de Aviacion General.</p> <p>El aeropuerto cuenta con terreno más que suficiente para ampliar la plataforma para permitir el uso de la Aviacion General.</p> <p>.Solicitamos eliminar la prohibicion de la operación de ultraligeros en horario AFIS. Se trata de espacio aereo clase G, no controlado y por tanto se debe facilitar la operacion igualando a lo establecido para el aeropuerto de Córdoba.</p> <p>.Solicitamos eliminar la obligatoriedad genérica de contratar servicio de asistencia en tierra para AG < 5,75 TM MTOW y para las aeronaves que necesiten asistencia en tierra es necesario especificar claramente el agente de handling que aplique la tarifa de "Servicio de Acompañamiento en Plataforma de AG AENA".</p> <p>.El aeropuerto de La Gomera debería contar con aproximaciones instrumentales al igual que El Hierro para mejorar su operatividad.</p> <p>.Se debe especificar VFR Nocturno autorizado en el punto número 2 "Tráfico autorizado" del AIP.</p>
Can	GCLA	La Palma	.Tráfico de Aviación General IFR/VFR (excepto vuelos hospital, militares, búsqueda y salvamento y aeronaves de estado) restringido excepto previa solicitud 24 HR antes a: Oficina de Operaciones TEL.: +34-922 426 101/103 SITA: SPCYPYA.	<p>.Solicitamos eliminar el requisito de PPR 24hrs para operaciones VFR.</p> <p>Este procedimiento no es ágil para las necesidades de la Aviacion General y en especial vuelos en VFR donde la meteorología condiciona en gran medida la posibilidad de realizar un vuelo. Deberia bastar un telefono de contacto, email, o vía una "APP de Servicios AENA a la AG", donde como hacemos con ICARO ENAIRE para los planes de vuelo, coordinar la operacion antes del despegue.</p> <p>.Falta espacio de parking en la plataforma de AG, es necesario tener soluciones creativas para que, a pesar de las dimensiones de la plataforma actual, esto no sea un problema para las operaciones de Aviacion General.</p> <p>.Se debe publicar y permitir la operacion desde intersecciones A, B y C para la Aviacion General por razones de fluidez del tráfico, aunque sea limitado a uso diurno (de orto a ocaso).</p> <p>.Se debe especificar VFR Nocturno autorizado en el punto número 2 "Tráfico autorizado" del AIP.</p>

Can	GCCR	Lanzarote	<p>.Tráfico de Aviación General VFR (Excepto: vuelos hospital, militares, SAR y de Estado): está exento de la obligatoriedad de disponer de un slot aeroportuario autorizado por la Oficina de Slots Aeroportuarios de Aena. Se requiere informar a la oficina de Operaciones del Aeropuerto 24 horas antes de la operación.</p>	<p>.Solicitamos eliminar el requisito de PPR 24hrs para operaciones VFR y la obligatoriedad de SLOT para operaciones IFR de Aviación General (< 5,75 TM).</p> <p>Este procedimiento no es ágil para las necesidades de la Aviación General y en especial vuelos en VFR donde la meteorología condiciona en gran medida la posibilidad de realizar un vuelo. Debería bastar un teléfono de contacto, email, o vía una "APP de Servicios AENA a la AG", donde como hacemos con ICARO ENAIRE para los planes de vuelo, coordinar la operación antes del despegue.</p> <p>.Falta espacio de parking en la plataforma de AG, las posiciones de parking son 4. Es necesario tener soluciones creativas para que, a pesar de las dimensiones de la plataforma actual, esto no sea un problema para las operaciones de Aviación General aprovechando otras localizaciones en la plataforma.</p> <p>.Se debe publicar y permitir la operación desde intersecciones para la Aviación General por razones de fluidez del tráfico, aunque sea limitado a uso diurno (de orto a ocaso).</p> <p>.Se debe especificar VFR Nocturno autorizado en el punto número 2 "Tráfico autorizado" del AIP.</p> <p>.Para las aeronaves que soliciten asistencia en tierra es necesario especificar claramente el agente de handling que aplique la tarifa de "Servicio de Acompañamiento en Plataforma de AG AENA".</p>
3	LELN	Leon	<p>.Tránsito autorizado: VFR/IFR</p> <p>.RESTRICCIONES A LAS OPERACIONES</p> <p>Únicamente se autorizará a las aeronaves civiles (IFR/VFR) a efectuar una práctica de aproximación o toma y despegue, previa a la toma final, siempre y cuando exista plan de vuelo aceptado con destino LELN AD.</p>	<p>.Estamos en contra de la práctica genérica de prohibir los vuelos de entrenamiento. Estos deben autorizarse observando lo indicado en el SERA.</p> <p>Este tipo de limitaciones van en contra de la seguridad y práctica necesaria que deben tener las tripulaciones civiles en sus operaciones, tanto VFR como IFR.</p> <p>.Se debe especificar VFR Nocturno autorizado en el punto número 2 "Tráfico autorizado" del AIP.</p>
3	LEDA	Lleida	<p>.Aeropuerto (1): V: 0700-1800 I: 0800-1700</p>	<p>.Se debe especificar VFR Nocturno autorizado en el punto número 2 "Tráfico autorizado" del AIP.</p> <p>.Faltan posiciones de parking en la plataforma de AG, es necesario tener soluciones creativas para que, a pesar de las dimensiones de la plataforma actual, esto no sea un problema para las operaciones de Aviación General.</p>
3	LERJ	Logroño	<p>.Aeropuerto: Uso público (1): V: MON-FRI 0500-1100 y 1700-2000 PS 1HR PPR, SAT 0630-1030, SUN 1600-1930 PS 1 HR PPR. I: MON-FRI 0600-1200 y 1800-2100 PS 1HR PPR, SAT 0730-1130, SUN 1700-2030 PS 1 HR PPR. Uso restringido (2): V: SAT 1030-1730, SUN 0830-1315 y 1415-1600. I: SAT 1130-1830, SUN 0930-1415 y 1515-1700</p> <p>.Si se permitirán en horario de uso restringido operaciones, en VFR, de aviación general, trabajos aéreos, operaciones de transporte sanitario de urgencia, de conrainscendios, de emergencia, vuelos de escuela, vuelos turísticos y vuelos posicionales para mantenimiento en base." (4) Solicitudes al menos con 48 HR de antelación a operacioneslarioja@aena.es</p> <p>.Las operaciones de aeronaves civiles con plan de vuelo VFR/IFR para realizar vuelos en prácticas, tomas y despegues y/o circuitos de tránsito de AD están sujetos a la operación militar y solo se autorizarán previa coordinación.</p>	<p>.Se debe especificar VFR Nocturno autorizado en el punto número 2 "Tráfico autorizado" del AIP.</p> <p>.Necesidad imperiosa de ampliar los horarios operativos. En la actualidad no se permite su uso como aeródromo restringido en ningún momento de Lunes a Viernes teniendo bloqueada la franja de horas desde las 13hrs locales a las 19hrs locales en horario de invierno (y su equivalente en verano).</p> <p>.Solicitamos eliminar el requisito de PPR 48hrs para operaciones VFR.</p> <p>Este procedimiento no es ágil para las necesidades de la Aviación General y en especial vuelos en VFR donde la meteorología condiciona en gran medida la posibilidad de realizar un vuelo</p> <p>.En relación a los vuelos de entrenamiento, estos deben autorizarse observando lo indicado en el SERA. En los mínimos casos que se requiera autorización de control previa se debe especificar claramente el método para lograrlo, indicando número de teléfono de la dependencia, email, etc para poder coordinarlo, sabiendo que siempre la autorización a realizarlo dependerá en última instancia del ATC.</p>
1	LEMD	Madrid Barajas	<p>No hacemos comentarios esperando que en el aeropuerto de Madrid Cuatro Vientos se atiendan las peticiones del sector</p>	<p>No hacemos comentarios esperando que en el aeropuerto de Madrid Cuatro Vientos se atiendan las peticiones del sector</p>

3	LECU	Madrid Cuat	<p>Aeropuerto: CIV: V: 0700-SS; I: 0800-SS.</p> <p>.Tránsito autorizado: VFR</p>	<p>.Es imperioso la apertura del aeropuerto al menos hasta las 21 hrs locales durante todo el año y la autorización de operaciones VFR Nocturno.</p> <p>Desde las Asociaciones hicimos una propuesta de amplitud de horario progresivo en uso de invierno hasta las 19hrs locales el año 1, hasta las 20hrs locales el año 2 y hasta las 21hrs locales el año 3.</p> <p>De otra manera las escuelas y usuarios no tienen forma localmente dentro de Madrid de operar en VFR Nocturno y por otro lado se ven limitados en invierno a no poder utilizar sus aeronaves.</p> <p>.Deben publicarse procedimientos de aproximación instrumentales GPS RNP, para permitir así la operación de planes de vuelo IFR, de salida y llegada. Al igual que ya existe por ejemplo en el aeropuerto de El Hierro, La Seu, etc.</p> <p>.Falta espacio y permisos para construcción de hangares, aunque sean de construcción temporal no permanente. A diferencia del aeropuerto de Sabadell donde la mayoría de aeronaves basadas están hangaradas, en Cuatro Vientos están en la calle y expuestas a los elementos con el riesgo a la seguridad y mantenimiento que esto supone a largo plazo.</p> <p>.Necesidad de indicar el número de teléfono del ARO para las aeronaves hangaradas, al igual que se indica en Sabadell.</p> <p>.Necesidad de indicar el número de teléfono del agente de combustible en el punto 4., al igual que se indica en Sabadell.</p> <p>Se trata del único aeropuerto con capacidad de atender a la Aviación General en Madrid. En caso que lo anterior no sea posible rogamos imperiosamente la coordinación con la base aérea de Getafe para lograr su uso mixto militar/civil como en tantos otros ejemplos en España.</p>
3	LEGT	Madrid Geta	<p>.Tránsito autorizado: IFR/VFR MIL: Excepcionalmente utilizado por aeronaves civiles previa autorización expresa de la autoridad ATC militar.</p>	<p>.Rogamos la autorización de tráficos civiles, tanto VFR como IFR y aproximaciones de prácticas. Este tipo de limitaciones van en contra de la seguridad y práctica necesaria que deben tener las tripulaciones civiles en sus operaciones, tanto VFR como IFR.</p> <p>Una cuestión muy elemental pero que para cualquier escuela de vuelo o usuario en Madrid, capital de España, le es absolutamente imposible poder realizar aun a día de hoy.</p>
1	LEMG	Malaga	<p>Tránsito autorizado: IFR/VFR.</p> <p>PLANES DE VUELO</p> <p>Todos los vuelos que deseen operar en MÁLAGA/Costa del Sol deberán disponer del correspondiente slot aeroportuario. La oficina ARO del Aeropuerto MÁLAGA/Costa del Sol tiene la facultad de no aceptar Planes de Vuelo cuya EOBT o ETA no coincida con el slot aeroportuario previamente asignado al vuelo (ver GEN 1.2 apartado 3).</p>	<p>.Se debe especificar VFR Nocturno autorizado en el punto número 2 "Tráfico autorizado" del AIP.</p> <p>.Necesidad de especificar claramente el agente de handling que aplique la tarifa de acompañamiento en plataforma de AG AENA.</p> <p>.Solicitamos que se segregue la plataforma de aviación general, evitando así la obligatoriedad de handling para las aeronaves de Aviación General de < de 5.75 TM para las posiciones 500 a 505 y todas las posibles hasta la 540.</p> <p>.El requisito de slot es poco operativo y desde luego muy en contra de las aeronaves de Aviación General de < 5.75 TM y en especial operaciones VFR. De ser necesario su solicitud y gestión debe ser a través de un sistema muy sencillo.</p> <p>.Autorización de vuelos de entrenamiento, cómo se solicitan? creación de un sistema claro y fácil.</p> <p>.Transiciones VFR por línea de costa: Solicitamos se permita el cruce del aerodromo por la vertical, realizando las esperas que sean necesarias sobre WA y EA hasta obtener autorización de cruce, evitando tener que adentrarse en el mar 16 Millas Nauticas (32 kilómetros...) con el riesgo que conlleva especialmente para aeronaves monomotores.</p>
3	LESB	Mallorca Sor	<p>.Tránsito autorizado: VFR</p> <p>.Horario de operación Aeropuerto: V: 0615-1645; I: 0815-1545</p>	<p>.Solicitamos el cambio de la frecuencia del aeropuerto de 123.500 Mhz a otra frecuencia distinta con separación de 25 KHz. Ya que la frecuencia anterior debe dejarse prioritariamente para comunicaciones aire-aire y cada aeropuerto, aerodromo, contar con una frecuencia asignada distinta de esta.</p> <p>Fuera de España esta frecuencia 123.500 esta precisamente designada para comunicaciones aire-aire fuera de circuito de aerodromo, no para aerodromos.</p> <p>.Solicitamos que para conseguir las ampliaciones de horarios descritas en el punto 3. no se exijan 72 hrs PPR. 72hrs es demasiado tiempo, debe crearse un sistema más ágil.</p> <p>.Es imperioso la apertura del aeropuerto al menos hasta las 21 hrs locales todo el año y la autorización de operaciones VFR Nocturno, previa adecuación de la pista y plataforma. De otra manera las escuelas y usuarios no tienen forma localmente en Palma de operar en VFR Nocturno y por otro lado se ven limitados en invierno a no poder utilizar sus aeronaves.</p> <p>.Deben publicarse procedimientos de aproximación instrumentales GPS RNP, para permitir así la operación de planes de vuelo IFR, de salida y llegada. Al igual que ya existe por ejemplo en el aeropuerto de El Hierro, La Seu, etc.</p>

3	GEML	Melilla	.Tipos de combustible: JET A-1 (1).	<p>.En AIP se indica que solo se suministra JET A1, cuando lo deseable sería poder disponer de AVGAS 100LL igualmente.</p> <p>.Falta espacio de parking en la plataforma de AG, es necesario tener soluciones creativas para que, a pesar de las dimensiones de la plataforma actual, esto no sea un problema para las operaciones de Aviacion General.</p> <p>.Se debe especificar VFR Nocturno autorizado en el punto número 2 "Tráfico autorizado" del AIP.</p>
1	LEMH	Menorca	<p>.Observaciones: Es obligatorio disponer de agente de asistencia en tierra para todas las operaciones, incluidas las no comerciales, excepto vuelos hospital, SAR, emergencia y Estado. En las operaciones de llegadas los pasajeros y tripulantes deberán esperar la llegada de su agente de asistencia en tierra.</p> <p>.Están prohibidos los vuelos de entrenamiento.</p>	<p>.Se debe especificar VFR Nocturno autorizado en el punto número 2 "Tráfico autorizado" del AIP.</p> <p>.Necesidad de especificar claramente el agente de handling que aplique la tarifa de acompañamiento en plataforma de AG AENA.</p> <p>.El requisito de agente de handling obligatorio va en contra de las aeronaves de Aviacion General de < 5.75 TM.</p> <p>.No a las limitaciones de aproximaciones de practicas y tomas y despegues. Este tipo de limitaciones van en contra de la seguridad y práctica necesaria que deben tener las tripulaciones civiles en sus operaciones, tanto VFR como IFR.</p> <p>Si no se permiten aproximaciones de practicas en aeropuertos de poco trafico regular, especialmente fuera de la temporada de verano, en qué aeropuertos sino se podran practicar ? Solicitamos la abolición de la prohibicion genérica de vuelos de entrenamiento.</p>
2	LEMI	Murcia Corve	<p>PLANES DE VUELO Debido a la capacidad civil de estacionamiento, los vuelos de aviación general, vuelos de escuela, aerotaxis y vuelos fotográficos que no tengan base en LEMI, deberán solicitar SLOT aeroportuario antes de presentar el plan de vuelo. La petición deberá incluir la siguiente información: - Fecha y hora estimada de llegada y AD origen; - Fecha y hora de salida y AD destino; Tipo de aeronave. La solicitud se presentará a la Oficina de ARO LEMI, a través de CEOPS, vía FAX: +34-968 855 901 o vía E-mail: ceopsmurcia@aena.es. La oficina ARO LEMI no aceptará planes de vuelo con origen o destino LEMI, cuya EOBT o ETA no coincida con el slot PPR previamente asignado.</p> <p>.RESTRICCIONES A LAS OPERACIONES</p> <p>Solo se autorizará a efectuar prácticas de aproximaciones o tomas y despegues (IFR/VFR) únicamente a las aeronaves de un MTWN superior a 10 TM., que tengan aprobado un plan de vuelo especificando esta operación en LEMI AD y esté coordinado con TWR-LEMI.</p>	<p>.Falta espacio de parking en la plataforma de AG, a pesar de tener una plataforma físicamente de enormes dimensiones, sólo se han pintado 4 posiciones de parking para Aviacion General lo que genera verdaderos problemas en cuanto hay el mínimo movimiento de aeronaves. Debe aportarse una solucion pintando nuevas posiciones con lineas de pintura de trazo discontinuo o similares.</p> <p>.Solicitamos el aeropuerto entre dentro de los créditos generales de la red AENA.</p> <p>.Se debe especificar VFR Nocturno autorizado en el punto número 2 "Tráfico autorizado" del AIP.</p> <p>.Solicitamos eliminar el requisito de agente de handling para las aeronaves de Aviacion General de < 5,75 TM. En el aeropuerto de Murcia San Javier no se pedía , por tanto que aqui aparezca significa un empeoramiento grave a las condiciones de funcionamiento de la Aviacion General. En todo caso debe especificarse claramente el agente que aplique la tarifa de servicio de acompañamiento en plataforma de AG AENA.</p> <p>.Solicitamos eliminar las limitaciones de aproximaciones de practicas y tomas y despegues. Este tipo de limitaciones van en contra de la seguridad y práctica necesaria que deben tener las tripulaciones civiles en sus operaciones, tanto VFR como IFR, máxime sin justificación de tráfico como para plantear semejante medida.</p> <p>Si no se permiten aproximaciones de practicas aeropuertos de poco trafico regular, en qué aeropuertos se podran practicar ?</p> <p>.Todo lo que pone en el apartado 20 (Reglamentación local) del AD-2 del AIP, o es una restriccion (para la Aviación General sobre todo) o es una obviedad y por lo tanto sobra. Se limitan las tomas y despegues a aeronaves de menos de 10 Toneladas, esto no existe en ningun aeropuerto de España.</p> <p>.Solicitamos eliminar la exigencia de slot aeroportuario para AG dado que el tráfico del aeropuerto no lo requiere y en todo caso deberia crearse un sistema cómodo y ágil para poder cumplir, como por ejemplo hoy día se presentan los Planes de Vuelo a traves de la APP ICARO ENAIRE.</p> <p>.Solicitamos eliminar la prohibicion de realizar despegues desde intersección, ya que permitirlo permitiría incrementar la fluidez y derivar a esas intersecciones el tráfico más ligero que</p>
2	LELC	Murcia San J	No se autorizará a ninguna aeronave civil (IFR/VFR) a efectuar prácticas de aproximaciones o tomas y despegues. Únicamente se autorizará la toma final y siempre que se tenga aprobado un plan de vuelo con destino LELC AD.	<p>.Este aeropuerto esta abierto o cerrado para el uso civil? En el AIP no aparece claramente mencionado ni tampoco hay NOTAMS que claramente así lo indiquen (salvo error de nuestra parte).</p> <p>Desde luego solicitamos se mantenga abierto al trafico civil por su proximidad a las zonas turísticas y su conveniencia.</p> <p>.Estamos en contra del cierre de este aeropuerto al trafico civil desde el 15 Enero 2018. Es el aeropuerto más cercano a la playa y zona turística, rogamos su mantenimiento como aeropuerto civil y de aviacion general en los horarios que sea pertinente y así aprovechar la infraestructura ya pagada y construida.</p>
1	LEPA	Palma de Ma	Necesidad de identificar correctamente el agente de handling que aplique la tarifa de acompañamiento en plataforma de AG AENA.	<p>.Necesidad de especificar claramente el agente de handling que aplique la tarifa de servicio de acompañamiento en plataforma de AG AENA.</p> <p>.Para el caso de las aeronaves que voluntariamente soliciten slot de operacion, es necesaria la creacion de un procedimiento muy sencillo para solicitud de slot para operaciones de Aviacion General, por la naturaleza y operacion de estas aeronaves.</p>

3	LEPP	Pamplona	<p>.Tránsito autorizado: IFR/VFR.</p> <p>.La contratación de los servicios de asistencia en tierra (de Rampa) es obligatoria para las operaciones de Aviación Comercial, General* y de Negocios*.</p> <p>* Quedan exentos de la obligación de contratar servicios de asistencia en tierra (de rampa), las operaciones de Aviación General y de Negocios que reúnan las siguientes características:</p> <ul style="list-style-type: none"> - MTOW < 3.5 TM (CLASE 4A). - Sistema de Propulsión: No reactor - Número de Pasajeros = 0 	<p>.Faltan posiciones de parking en la plataforma de AG, es necesario tener soluciones creativas para que, a pesar de las dimensiones de la plataforma actual, esto no sea un problema para las operaciones de Aviación General.</p> <p>.Se debe especificar VFR Nocturno autorizado en el punto número 2 "Tráfico autorizado" del AIP.</p> <p>.La contratación de servicios en tierra debe quedar exenta para operaciones de Aviación General para menos de < 5,75 Tm MTOW, no <3,5 Tm.</p> <p>Solicitamos se haga mención a sistema de propulsión y número de pasajeros (que en aviación general siempre son Ocupantes).</p> <p>Pamplona es el UNICO aeropuerto del Grupo III donde de manera efectiva se exige contratación de Handling .</p>
2	LERS	Reus	<p>(2) Área de aparcamiento disponible bajo petición. Aeronaves de aviación general y de negocios sujetas a la capacidad de la plataforma. Petición de Slot PPR 24 horas a CECO (Centro de Coordinación del aeropuerto) TEL +34-977 779 885/04, FAX +34-977 779 810, AFTN LERSZPZX incluyendo: tipo ACFT, matrícula, operador, aeródromos de origen y destino, fecha/hora ETA y ETD.</p> <p>No se permiten los vuelos sin autorización</p>	<p>.Solicitamos eliminar la obligatoriedad de slot previo para la operación de AG. Este procedimiento no es ágil para las necesidades de la Aviación General y en especial vuelos en VFR donde la meteorología condiciona en gran medida la posibilidad de realizar un vuelo.</p> <p>.Falta espacio de parking en la plataforma de AG.</p> <p>PPR de 24 hrs para plaza de parking nocturno es un plazo demasiado elevado para las necesidades de aviación general, debería bastar una reconfirmación telefónica en todo caso antes del despegue por un canal digital o telefónico ágil.</p> <p>.Solicitamos eliminar la obligatoriedad de contratar agente de asistencia en tierra para AG desde cualquier plataforma de parking, crear procedimiento igual a otros aeropuertos con plataformas similares donde no se exige.</p> <p>.Para las aeronaves que necesiten asistencia en tierra es necesario especificar claramente el agente de handling que aplique la tarifa de servicio de acompañamiento en plataforma de AG AENA.</p> <p>**Comentarios específicos del Aeroclub de Reus que retransmitimos íntegramente por su importancia:</p> <p>*Gestión de Enaire:</p> <p>.Hay nula colaboración con la gestión de demoras, caducidades de planes de vuelo, etc., dejando que a un avión le caduque un plan de vuelo, incluso por una demora generada por el propio ATC, sin siquiera tener el detalle de recordárselo al piloto.</p> <p>.Hay una limitación institucionalizada pero no publicada oficialmente, de un máximo de 2 tráfico en tomas y despegues a la vez. En estos casos, además, en ocasiones no dejan salir a otros aviones porque literalmente "tienen mucho trabajo" o "están muy cansados". Téngase en cuenta que la pista mide 2500 m de largo.</p> <p>.Hay un grave problema de estandarización de fraseología. Algunos controladores están permanentemente solicitando la posición al único tráfico que tienen en el CTR, incluso cuando está en fases críticas como por ejemplo la toma.</p>
3	LELL	Sabadell	<p>.Aeropuerto: CIV: V: 0700-SS; I: 0800-SS.</p> <p>.Tránsito autorizado: VFR</p>	<p>.Es imperioso la apertura del aeropuerto al menos hasta las 21 hrs locales durante todo el año y la autorización de operaciones VFR Nocturno.</p> <p>Desde las Asociaciones hicimos una propuesta de amplitud de horario progresivo en uso de invierno hasta las 19hrs locales el año 1, hasta las 20hrs locales el año 2 y hasta las 21hrs locales el año 3.</p> <p>De otra manera las escuelas y usuarios no tienen forma localmente dentro de Barcelona de operar en VFR Nocturno y por otro lado se ven limitados en invierno a no poder utilizar sus aeronaves.</p> <p>.Deben publicarse procedimientos de aproximación instrumentales GPS RNP, para permitir así la operación de planes de vuelo IFR, de salida y llegada. Al igual que ya existe por ejemplo en el aeropuerto de El Hierro, La Seu, etc.</p> <p>Se trata del único aeropuerto con capacidad de atender a la Aviación General en Barcelona. En caso que lo anterior no sea posible rogamos imperiosamente la realización de los trabajos necesarios para ofrecer estas capacidades en el aeropuerto de Igualada.</p>

3	LESA	Salamanca	<p>.Aeropuerto: CIV: I: 1000-1630; V: 0900-1530</p> <p>.AERONAVES CIVILES Las aeronaves civiles que no tengan base en Salamanca AD: - Podrán ser autorizadas a realizar prácticas de aproximaciones y/o tomas de despegues sábados, domingos y festivos, previa solicitud con al menos 72 horas de antelación. Resto de días no serán autorizados. - Podrán sufrir demoras debido a la actividad de las escuelas, - No podrán realizar vuelos VFR de lunes a viernes no festivos, excepto los vuelos comerciales regulares.</p>	<p>.El horario de operación es del todo insuficiente, solicitamos su ampliacion.</p> <p>.Estamos en contra de la práctica genérica de prohibir los vuelos de entrenamiento. Estos deben autorizarse observando lo indicado en el SERA. En los mínimos casos que se requiera autorización de control previa se debe especificar claramente el método para lograrlo, indicando numero de telefono de la dependencia, email, etc para poder coordinarlo, sabiendo que siempre la autorización a realizarlo dependerá en ultima instancia del ATC. Solicitamos eliminar PPR de 72 hrs para este tipo de operaciones, el mero requisito ahuyenta la solicitud y supone un enorme agravio comparativo que la ATO privada "Adventia" esté exenta de este tipo de limitaciones en un aeropuerto público y el resto de ATOs no. Este tipo de limitaciones van en contra de la seguridad y práctica necesaria que deben tener las tripulaciones civiles en sus operaciones, tanto VFR como IFR. Este procedimiento no es ágil para las necesidades de la Aviacion General donde la meteorologia condiciona en gran medida la posibilidad de realizar un vuelo. Deberia bastar un telefono de contacto, email, o vía una "APP de Servicios AENA a la AG", donde como hacemos con ICARO ENAIRE para los planes de vuelo, coordinar la operacion antes del despegue.</p> <p>.Solicitamos elimitar la prohibicion de realizar vuelos VFR de lunes a viernes no festivos, esto no existe en ningun otro aeropuerto de España.</p>
3	LESO	San Sebastia	<p>Para vuelos Aerotaxi, Entrenamiento y resto de Operaciones de Aviación General por motivos de capacidad de plataforma será necesario solicitar autorización a: Oficina de Operaciones LESO TEL: +34-943 668 504 / 24 FAX: +34-943 668 514 AFTN: LESOZPZX E-mail: OperacionesEAS@aena.es Detallando la siguiente información: • Nombre del Operador • Origen, fecha, ETA e Identificativo de la aeronave • Destino, fecha, ETD e Identificativo de la aeronave • Tipo de Aeronave • Tipo de vuelo: VFR/IFR Estarán exentos de dicha autorización vuelos de Estado, Ambulancia y Hospital. Los vuelos IFR/VFR sin autorización previa serán rechazados.</p>	<p>.Este procedimiento no es ágil para las necesidades de la Aviacion General y en especial vuelos en VFR. Deberia cuanto menos existir un numero de telefono al que poder llamar, 2 hrs o 1 hr antes de la hora prevista de aterrizaje y poder recibir esta informacion via telefonica, para poder utilizarse incluso por aviones que se encuentren en vuelo y requieran desviarse al AD.</p> <p>.Falta espacio de parking en la plataforma de AG, es necesario tener soluciones creativas para que, a pesar de las dimensiones de la plataforma actual, esto no sea un problema para las operaciones de Aviacion General.</p> <p>.Se debe especificar VFR Nocturno autorizado en el punto número 2 "Tráfico autorizado" del AIP.</p>
2	LEXJ	Santander	<p>.Tránsito autorizado: IFR/VFR. .Las operaciones de tomas y despegues de vuelos de entrenamiento, escuela y privados tienen que ser solicitadas en la oficina de operaciones, para su aprobación, con una antelación mínima de dos días hábiles. FAX: +34-942 202 153 / 52 AFTN: LEXJZPX</p>	<p>.Se debe especificar VFR Nocturno autorizado en el punto número 2 "Tráfico autorizado" del AIP. .Solicitamos eliminar las limitaciones de aproximaciones de practicas y tomas y despegues. Este tipo de limitaciones van en contra de la seguridad y práctica necesaria que deben tener las tripulaciones civiles en sus operaciones, tanto VFR como IFR; cuando no hay razon derivada del volumen de trafico aereo que obligue a esta nota permanente en AIP y mucho menos con un PPR de 2 días hábiles (que en funcion del dia de la semana es más de 48 hrs...)</p> <p>.Falta espacio de parking en la plataforma de AG. Solicitamos eliminar la obligatoriedad de handling para aeronaves de mas de 12 metros de envergadura, debe especificarse que sea para > 5,75 TM MTOW. .Necesidad de especificar claramente el agente de handling que aplique la tarifa de servicio de acompañamiento en plataforma de AG AENA.</p>
2	LEST	Santiago	<p>Es obligatorio disponer de agente de asistencia en tierra para todas las operaciones, incluidas las no comerciales. .Las operaciones de tomas y despegues de vuelos de entrenamiento, escuela y privados tienen que ser solicitadas en la oficina de operaciones, para su aprobación, con una antelación mínima de dos días hábiles. FAX: +34-942 202 153 / 52 AFTN: LEXJZPX</p>	<p>.La contratacion de servicios en tierra debe quedar exenta para operaciones de Aviacion General de menos de < 5.75 TM. En todo caso es necesario especificar claramente el agente de handling que aplique la tarifa de servicio de acompañamiento en plataforma de AG AENA. .Falta espacio de parking en la plataforma de AG. Solicitamos que en las posiciones 16, 17 y 18 tengan consideracion de plataforma segregada usando para acceso el filtro de vehiculos y no el de pasajeros.</p>
1	LEZL	Sevilla	<p>.Requisito de handling y slot PPR para vuelos de AG con origen/destino fuera de España ?</p>	<p>.Eliminacion de la obligacion de handling que se ha impuesto y que antes no existia, ademas que no tiene sentido tratando de imponerlo para vuelos desde otros paises Schengen. .Se debe especificar VFR Nocturno autorizado en el punto número 2 "Tráfico autorizado" del AIP. .Hangar disponible en el aeropuerto que el Aeroclub de Sevilla quiere alquilar, rogamos coordinar con el Aeroclub de Sevilla para disponibilizar este espacio.</p>

Can	GCXO	Tenerife Nor	<p>.Tráfico de Aviación General IFR/VFR (excepto vuelos hospital, militares, búsqueda y salvamento, aeronaves de estado y aeronaves basadas en el propio aeropuerto) restringido excepto previa solicitud 24 HR antes a: Oficina de Operaciones. TEL: +34-922 635 860/870. SITA: TFNOPYA.</p> <p>.Es obligatoria la contratación de servicios de asistencia en tierra excepto para operaciones tanto de aeronaves militares que utilicen el Sector Aéreo para acceder a plataforma como del Aeroclub, y en cualquiera de los casos, siempre y cuando dispongan los medios necesarios para la correcta separación de flujos con la aviación comercial y únicamente para sus propias operaciones.</p>	<p>.Solicitamos eliminar el requisito de PPR 24hrs para operaciones de Aviación General VFR e IFR. Este procedimiento no es ágil para las necesidades de la Aviación General donde la meteorología condiciona en gran medida la posibilidad de realizar un vuelo. Debería bastar un teléfono de contacto, email, o vía una "APP de Servicios AENA a la AG", donde como hacemos con ICARO ENAIRE para los planes de vuelo, coordinar la operación antes del despegue.</p> <p>.Falta espacio de parking en la plataforma de AG, es necesario tener soluciones creativas para que, a pesar de las dimensiones de la plataforma actual, esto no sea un problema para las operaciones de Aviación General.</p> <p>.Se debe especificar VFR Nocturno autorizado en el punto número 2 "Tráfico autorizado" del AIP.</p> <p>.Operación VFR Nocturno desde la plataforma de Aviación General. Se debe especificar un procedimiento sencillo para salidas cuando la aeronave se encuentre estacionada en la plataforma de Aviación General, que es donde habitualmente estará.</p> <p>.Se debe publicar y permitir la operación desde intersecciones para la Aviación General por razones de fluidez del tráfico, aunque sea limitado a uso diurno (de orto a ocaso).</p> <p>.Para las aeronaves que soliciten asistencia en tierra es necesario especificar claramente el agente de handling que aplique la tarifa de "Servicio de Acompañamiento en Plataforma de AG AENA".</p>
Can	GCTS	Tenerife Sur	<p>AVIACIÓN GENERAL Y DE NEGOCIOS Todas las Operaciones de Aviación General y de Negocios, requerirán la prestación de los servicios de asistencia en tierra obligatoriamente. Se prohíbe cruzar a pie las TWY en plataforma.</p>	<p>.Se debe especificar VFR Nocturno autorizado en el punto número 2 "Tráfico autorizado" del AIP.</p> <p>.Faltan posiciones parking marcadas en la plataforma de AG, es necesario tener soluciones creativas para que, a pesar de las dimensiones de la plataforma actual, esto no sea un problema para las operaciones de Aviación General.</p> <p>.Es necesario especificar claramente los agentes de handling que apliquen la tarifa de "Servicio de Acompañamiento en Plataforma de AG AENA".</p> <p>.Se debe publicar y permitir la operación desde intersecciones para la Aviación General por razones de fluidez del tráfico, aunque sea limitado a uso diurno (de orto a ocaso).</p>
1	LEVC	Valencia	<p>.(2) Debido a razones de seguridad del tránsito aéreo: Los vuelos locales VFR podrán estar sujetos a autorización ATC. Tráfico de Aviación General y de Negocios (IFR/VFR) podrá estar condicionada a capacidad declarada. No están permitidos los vuelos IFR de escuela y entrenamiento.</p> <p>.Es obligatorio disponer de agente de asistencia en tierra para todas las operaciones, incluidas las no comerciales</p>	<p>.Necesidad de especificar claramente el agente de handling que aplique la tarifa de servicio de acompañamiento en plataforma de AG AENA.</p> <p>La contratación de servicios en tierra debe quedar exenta para operaciones de Aviación General de menos de < 5.75 TM.</p> <p>.Es necesaria la creación de un procedimiento muy sencillo para solicitud de slot para operaciones de Aviación General, por la naturaleza y operación de estas aeronaves.</p> <p>.Se debe especificar VFR Nocturno autorizado en el punto número 2 "Tráfico autorizado" del AIP.</p> <p>.No a las limitaciones genéricas de aproximaciones de prácticas y tomas y despegues. Este tipo de limitaciones van en contra de la seguridad y práctica necesaria que deben tener las tripulaciones civiles en sus operaciones, tanto VFR como IFR; máxime cuando hay franjas horarias del día y especialmente de la noche donde no hay razones de tráfico aéreo que lo imposibilite. En todo caso se debe facilitar un teléfono o contacto para coordinación de estos vuelos que pueden ser exámenes para licencias o entrenamiento.</p>
3	LEVD	Valladolid	<p>.Tránsito autorizado: IFR/VFR</p> <p>.RESTRICCIONES A LAS OPERACIONES No se autorizará a ninguna aeronave civil (IFR/VFR) a efectuar prácticas de aproximaciones o tomas y despegues. Únicamente se autorizará la toma final siempre que se tenga aprobado un plan de vuelo con destino LEVD.</p>	<p>.Se debe especificar VFR Nocturno autorizado en el punto número 2 "Tráfico autorizado" del AIP.</p> <p>.Estamos en contra de la práctica genérica de prohibir los vuelos de entrenamiento. Estos deben autorizarse observando lo indicado en el SERA.</p> <p>Este tipo de limitaciones van en contra de la seguridad y práctica necesaria que deben tener las tripulaciones civiles en sus operaciones, tanto VFR como IFR.</p> <p>.Faltan posiciones de parking en la plataforma de AG, es necesario tener soluciones creativas para que, a pesar de las dimensiones de la plataforma actual, esto no sea un problema para las operaciones de Aviación General.</p>

2	LEVX	Vigo	<p>AVIACIÓN GENERAL Y DE NEGOCIOS Todas las aeronaves de Aviación General y de Negocios, deberán contratar los servicios de asistencia en tierra, en virtud de lo establecido en el punto 1.3.1.6 del AD 1.1 del AIP-España. Debido a la capacidad en plataforma, todas las operaciones de Aviación General y de Negocios deben cumplir con el siguiente procedimiento:</p>	<p>.Falta espacio de parking en la plataforma de AG. .Se debe especificar VFR Nocturno autorizado en el punto número 2 "Tráfico autorizado" del AIP. .La contratación de servicios en tierra debe quedar exenta para operaciones de Aviación General de menos de < 5.75 TM. En todo caso de debe especificar claramente el agente de handling que aplique la tarifa de servicio de acompañamiento en plataforma de AG AENA.</p>
3	LEVT	Vitoria	<p>.Tránsito autorizado: IFR/VFR</p>	<p>.Se debe especificar VFR Nocturno autorizado en el punto número 2 "Tráfico autorizado" del AIP. .Se debe publicar y permitir la operacion desde intersecciones para la Aviacion General por razones de fluidez del tráfico, aunque sea limitado a uso diurno (de orto a ocaso). Este punto tambien lo trataremos por nuestra parte con AESA. .En Vitoria hemos detectado una práctica nunca vista en otros aeropuertos, la pretensión del agente de combustible de solo suministrar carburante si el avion tiene un plan de vuelo activo para despegar. Lo cual es un requisito sin ningun sentido cuando lo mas adecuado es dejar repostado un avion, si lo va a necesitar, en el momento de la llegada y no previo a su salida. De esta forma se evita condensacion en los depositos de combustible, etc</p>
2	LEZG	Zaragoza	<p>.El tráfico de aviación general IFR/VFR está condicionado a la capacidad de la plataforma. Deberá solicitar SLOT PPR 3 HR a LEZG CEOPS vía TEL: +34-976 712 304, FAX: +34-976 712 412 o AFTN: LEZGZPX. La solicitud ha de incluir: Tipo de aeronave, matrícula, operador, aeródromo origen y destino y EOBT, ETA y ETD. No se permitirán vuelos sin autorización. .No se autorizará a ninguna aeronave civil (IFR/VFR), excepto las expresamente autorizadas, a efectuar prácticas de aproximaciones o tomas y despegues. Únicamente se autorizará la toma final y siempre que se tenga aprobado un plan de vuelo con destino LEZG. .Es obligatorio disponer de agente de asistencia en tierra para todas las operaciones civiles, incluidas las no comerciales. En las operaciones de llegada, los pasajeros y tripulantes deberán esperar la llegada de su agente de asistencia en tierra.</p>	<p>.Falta espacio de parking en la plataforma de AG, a pesar que el aeropuerto cuenta con una plataforma de grandes dimensiones. .Solicitamos eliminar la exigencia de slot aeroportuario de 3 hrs para AG dado que el tráfico del aeropuerto no lo requiere y la capacidad de plataforma es inmensa, resulta necesario pintar mas posiciones de parking para aviacion general, por ejemplo usando pintura con trazado discontinuo para usar espacios no utilizados por otros aviones de categoria de transporte (carga o pasaje). .Solicitamos que la contratacion de servicios en tierra quede exenta para operaciones de Aviacion General de menos de < 5.75 TM. En todo caso es necesario especificar claramente el agente de handling que aplique la tarifa de servicio de acompañamiento en plataforma de AG AENA. .Se debe especificar VFR Nocturno autorizado en el punto número 2 "Tráfico autorizado" del AIP. .Solicitamos eliminar las limitaciones de aproximaciones de practicas y tomas y despegues. Este tipo de limitaciones van en contra de la seguridad y práctica necesaria que deben tener las tripulaciones civiles en sus operaciones, tanto VFR como IFR. Si no se permiten aproximaciones de practicas en aeropuertos de poco trafico regular, en qué aeropuertos sino se podran practicar ?</p>
Gen	TODOS	TODOS	<p>.Se debe indicar claramente el número de teléfono de la oficina ARO y del agente de suministro de combustible para cada aeropuerto. .Solicitamos la eliminacion del requisito de Slot de operacion para la Aviacion General < 5,75 TM MTOW en aquellos aeropuertos que así se establezca. .Problemas en accesos a Plataforma. Necesidad de crear plataformas segregadas para uso de la Aviacion General con viales peatonales marcados (como ocurre en el resto de Europa) y evitar así la exigencia de handlings obligatorios en el mayor número de aeropuertos posibles. .Se deben eliminar los handling obligatorios y en su caso exigir únicamente el Servicio de acompañamiento en plataforma en los casos imprescindibles, para todos los aviones de < de 5,75 TM MTOW (categoria 4A, 4B y 4C). .Necesidad de Identificar correctamente en el AIP a los agentes de handling que apliquen la tarifa "Servicio de Acompañamiento en Plataforma AENA AG". .Tarjetas de acceso a red aeropuertos AENA: Solicitamos la creacion de tarjetas de acceso válidas para todos los aeropuertos de la red. Aunque esto sea algo que no tenga ni el propio personal de AENA, consideramos que no tiene sentido tener tarjetas especificas aeropuerto a aeropuerto para el caso de los pilotos/instructores de AG. .Eliminar el requerimiento injustificado de un numero NIF para suministro de combustible a tarifa completa (lo que resulta un problema para pilotos extranjeros que no lo tienen) .Garantizar que el combustible se pueda pagar con tarjeta de credito/debito .Los cargos de puesta a bordo deben ser revisados para la AG, al existir hoy día motores de aviacion de muy poco consumo que pueden cargar pocos litros entre repostaje y repostaje y donde las tarifas actuales de puesta a bordo suponen un % del costo importante. .No al cobro de varios cargos o suplementos por "puesta a bordo", se dan casos de cobros mayores a aviones bimotores o aviones de ala alta... desconocemos las razones. .Los cobros de parking deben tarifarse por 24 hrs y fracciones de 24 horas, no únicamente por dias completos en todos los Grupos de aeropuertos. .Creacion para cada aeropuerto de un cartel informativo claro y a la vista de los pilotos de AG, en la</p>	