

1. INDICADOR DE LUGAR-NOMBRE DEL AERÓDROMO
AERODROME LOCATION INDICATOR - NAME**LECO - A CORUÑA****2. DATOS GEOGRÁFICOS Y DE ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO****AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA****ARP:** 431807N 0082238W. Ver AD 2-LECO ADC.**Distancia y dirección desde la ciudad:** 8 km S.**Elevación:** 101 m / 330 ft.**Ondulación geoid:** 54.60 m ± 0.05 m (1).**Temperatura de referencia:** 24°C.**Declinación magnética:** 3°W (2015).**Cambio anual:** 8.9'E.**Administración AD:** Aena.**Dirección:** Aeropuerto de A Coruña, Apdo. 10; 15174 Rutis-Vilaboa (A Coruña).**TEL:** +34-981 187 201/210/209 **FAX:** +34-981 187 240**AFTN:** LECO **E-mail:** coord.lcg@aena.es**Tránsito autorizado:** IFR/VFR (2).**Observaciones:**

- (1) Para todos los punts del AD.
- (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:
 - 1) El operador de la aeronave debe solicitar autorización la Oficina de Coordinación del aeropuerto:
FAX: +34-981 187 240
AFTN: LECOZPZX,
E-mail: coordlcg@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.

ARP: 431807N 0082238W. See AD 2-LECO ADC.**Distance and direction from the city:** 8 km S.**Elevation:** 101 m / 330 ft.**Geoid undulation:** 54.60 m ± 0.05 m (1).**Reference temperature:** 24°C.**Magnetic variation:** 3°W (2015).**Annual change:** 8.9'E.**AD administration:** Aena.**Address:** Aeropuerto de A Coruña, Apdo. 10; 15174 Rutis-Vilaboa (A Coruña).**TEL:** +34-981 187 201/210/209 **FAX:** +34-981 187 240**AFTN:** LECO **E-mail:** coord.lcg@aena.es**Approved traffic:** IFR/VFR (2).**Remarks:**

- (1) For all AD points.
- (2) Due to apron capacity:
All operations of General Aviation, Business, Air taxi, Training flights, State aircraft except for special reasons, must comply with the following procedure:
 - 1) Aircraft operator must request clearance from the airport Coordination Office.
FAX: +34-981 187 240
AFTN: LECOZPZX,
E-mail: coordlcg@aena.es
and must include the following information:
 - Day of flight
 - Aircraft type
 - Departure aerodrome and ETA to LECO
 - Arrival aerodrome and ETD from LECO
 - 2) LECO Coordination Office may or may not issue clearance depending on apron capacity.

IFR and VFR flights without prior clearance will be rejected.

3. HORARIO DE OPERACIÓN**OPERATIONAL HOURS****Aeropuerto:** V: 0430-2230; I: 0530-2330. PS 1 HR PPR.**Aduanas e Inmigración:** HR AD.**Servicios médicos y de sanidad:** No.**AIS/ARO:** HR AD.**Información MET:** HR AD.**ATS:** HR AD.**Abastecimiento de combustible:** HR AD.**Asistencia en tierra:** HR AD.**Seguridad:** HR AD.**Deshielo:** HR AD.**Observaciones:** Ninguna.**Airport:** V: 0430-2230; I: 0530-2330. PS 1 HR PPR.**Customs and Immigration:** HR AD.**Health and Sanitation:** No.**AIS/ARO:** HR AD.**MET briefing:** HR AD.**ATS:** HR AD.**Fuelling:** HR AD.**Handling:** HR AD.**Security:** HR AD.**De-icing:** HR AD.**Remarks:** None.**4. SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO****HANDLING SERVICES AND FACILITIES****Instalaciones para el manejo de carga:** Horquilla elevadora 1500 kg.
Cinta transportadora 1000 kg.**Tipos de combustible:** JET A-1, 100LL.**Tipo de lubricante:** AEROSHELL W100.**Capacidad de reabastecimiento:** JET A-1: 2 cisternas 30000 L, 20 L/s.
1 cisterna 12000 L, 10 L/s.
100LL: 1 cisterna 1200 L, 1 L/s.**Instalaciones para el deshielo:** Las aeronaves realizarán el deshielo en su propio puesto de estacionamiento, con unidades de agua caliente y glicol. Servicio prestado por agente handling.**Espacio disponible en hangar:** No.**Instalaciones para reparaciones:** No.**Observaciones:** La contratación de los servicios de asistencia en tierra (Agente Handling) es obligatoria para las operaciones de Aviación General y Comercial cuyo MTOW:

- MTOW >2 TM < 3.5 TM con pasajeros.
- MTOW > 3.5 TM con y sin pasajeros.

Para estos casos, en las operaciones de llegada, los pasajeros y tripulantes deberán esperar la llegada de su agente de asistencia en tierra.

Agentes de handling:
IBERIA AIRPORT SERVICES
TEL: +34-981 187 257
FAX: +34-981 652 274**Cargo facilities:** Fork lift 1500 kg.
Conveyor belt 1000 kg.**Fuel types:** JET A-1, 100LL.**Oil types:** AEROSHELL W100.**Refuelling:** JET A-1: 2 trucks 30000 L, 20 L/s.
1 truck 12000 L, 10 L/s.
100LL: 1 truck 1200 L, 1 L/s.**De-icing facilities:** Aircraft shall perform de-icing on their own stand, with hot water and glycol units. Service provided by handling agent.**Hangar space:** No.**Repair facilities:** No.**Remarks:** It is mandatory to contact ground services (Handling Agent) for General and Commercial Aviation operations with MTOW:

- MTOW >2 TM < 3.5 TM with passengers.
- MTOW > 3.5 TM with and without passengers.

In these cases, on arrival operations, passengers and crews must wait for their handling agent.

Handling agents:
IBERIA AIRPORT SERVICES
TEL: +34-981 187 257
FAX: +34-981 652 274

Móvil: +34-609 267 980
 E-mail: lcgkk@iberia.es
 SITA: LCGKKIB
 SKY VALET FBO
 TEL: +34-916 782 648 (H24)
 FAX: +34-913 936 899
 E-mail: occ@skyvalet.com
 SITA: MADSVXH
 UNITED
 TEL: +34-913 936 775
 FAX: +34-981 187 309
 +34-913 936 894
 Móvil: +34-634 527 705
 E-mail: santiago@unitedaviation.es;
 ops@unitedaviation.es
 SITA: MADSPCR

Mobile phone: +34-609 267 980
 E-mail: lcgkk@iberia.es
 SITA: LCGKKIB
 SKY VALET FBO
 TEL: +34-916 782 648 (H24)
 FAX: +34-913 936 899
 E-mail: occ@skyvalet.com
 SITA: MADSVXH
 UNITED
 TEL: +34-913 936 775
 FAX: +34-981 187 309
 +34-913 936 894
 Mobile phone: +34-634 527 705
 E-mail: santiago@unitedaviation.es;
 ops@unitedaviation.es
 SITA: MADSPCR

5. INSTALACIONES PARA LOS PASAJEROS

PASSENGER FACILITIES

Hoteles: No.
Restaurante: Sí.
Transporte: Autobuses, taxis y coches de alquiler.
Instalaciones médicas: No.
Banco/Oficina Postal: Cajeros automáticos / No.
Información turística: Sí.
Observaciones: Ninguna.

Hotels: No.
Restaurant: Yes.
Transportation: Buses, taxis and hire cars.
Medical facilities: No.
Bank/Post Office: Cash dispensers / No.
Tourist information: Yes.
Remarks: None.

6. SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICE

Categoría de incendios: 7. (1)
Equipo de salvamento: De acuerdo a la categoría de incendios publicada.
Retirada de aeronaves inutilizadas: Tractores y barras push-back de compañías de handling. Compromisos de servicio con empresas de la zona: grúas, orugas y plataformas elevadoras. (2)
Observaciones: (1) Tiempo de respuesta hasta THR alejado, menor de 3 min.
 (2) Responsable de la coordinación de la operación de traslado de aeronaves inutilizadas: Oficina de Coordinación del aeropuerto. Los datos de contacto aparecen en el apartado 2.

Fire category: 7. (1)
Rescue equipment: In accordance with the fire category published.
Removal of disabled aircraft: Tractors and push-back bars handling companies. Service commitments with companies in the area: cranes, tracks and platform. (2)
Remarks: (1) Response time to furthest THR: less than 3 min.
 (2) Responsibility for the coordination of operations in the removal of disabled aircraft: Airport Coordination Office. Contact data can be found in item 2.

7. DISPONIBILIDAD ESTACIONAL/REMOCIÓN DE OBSTÁCULOS

SEASONAL AVAILABILITY/OBSTACLE CLEARING

Equipo: Unidad quitanieves y esparciadora de fundente.
Prioridad: a) Pista.
 b) TWY N, S.
 c) Plataforma de estacionamiento.
Observaciones: Publicación NOTAM. (Ver AD 1.2).

Equipment: Dissolvent spreader unit.
Priority: a) Runway.
 b) TWY N, S.
 c) Apron.
Remarks: NOTAM publication. (See AD 1.2).

8. DETALLES DEL ÁREA DE MOVIMIENTO

MOVEMENT AREA DETAILS

Plataforma: Superficie: Hormigón.
 Resistencia: Rampa 0: PCN 95/R/D/W/T.
 Rampa 1: PCN 90/R/C/W/T.
Calles de rodaje: Anchura: 23 m.
 Superficie: Asfalto.
 Resistencia: TWY N: PCN 47/F/B/W/T.
 TWY S: PCN 97/F/A/W/T.
Calle de rodaje aéreo: Anchura: TWY NA: 6.2 m.
 Superficie: Zahorra.
 Resistencia: INFO NO AVBL.
Posiciones de comprobación: Altimetro: Plataforma ELEV 93 m/305 ft.
 VOR: No.
 INS: Ver AD 2-LECO PDC.
Observaciones: Ninguna.

Apron: Surface: Concrete.
 Strength: Ramp 0: PCN 95/R/D/W/T.
 Ramp 1: PCN 90/R/C/W/T.
Taxiways: Width: 23 m.
 Surface: Asphalt.
 Strength: TWY N: PCN 47/F/B/W/T.
 TWY S: PCN 97/F/A/W/T.
Air taxiway: Width: TWY NA: 6.2 m.
 Surface: Graded aggregate.
 Strength: INFO NO AVBL.
Check locations: Altimeter: Apron ELEV 93 m/305 ft.
 VOR: No.
 INS: See AD 2-LECO PDC.
Remarks: None.

9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUÍA DE RODAJE

TAXIING GUIDANCE SYSTEM AND MARKINGS

Sistema de guía de rodaje: Letreros, puntos de espera de la pista, barras de parada luces de protección de pista y puestos de estacionamiento.
Señalización de RWY: Designadores, umbral, eje, faja lateral, punto de visada y zona de toma de contacto.
 → **Señalización de TWY:** Borde, eje y señal mejorada de eje.
Observaciones: Ninguna.

Taxiing guidance system: Boards, runway-holding positions, stop bars, runway guard lights and stands.
RWY markings: Designators, threshold, centre line, side stripe, aiming point and touchdown zone.
TWY markings: Edge, centre line and enhanced centre line.
Remarks: None.

10. OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO

AERODROME OBSTACLES

Obstáculos que perforan 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:

Obstacles which penetrate Approach, Take-off climb, Conical, Inner Horizontal, Transitional, Inner Transitional and balked landing Surfaces contained in Annex 14 of ICAO; and areas 2A and 3 contained in Annex 15 of ICAO:

Ver Ítem 10 y apartado Datos Digitales.

See Item 10 and Digital Data section.

Observaciones: Ver AD 2-LECO AOC.

Remarks: See AD 2-LECO AOC.

Los siguientes obstáculos de aeródromo con iluminación LED no disponen de emisión de infrarrojos (ver los datos digitales del ítem 10).

The following aerodrome obstacles with LED lighting do not have infrared emission (see the digital data of item 10).

Localizador senda // localizer path - LECO-OBS-00300-001-2015
Manga de viento en // windsock at THR 03 - LECO-OBS-00563-001-2015
Manga de viento central // central windsock - LECO-OBS-00315-001-2015
Manga de viento en // windsock at THR 21 - LECO-OBS-00466-001-2015
Hangar cocheras // hangar workshops - LECO-OBS-00627-001-2015
SEI - LECO-OBS-00631-001-2015
Torre de control // control tower - LECO-OBS-00556-001-2015
Torre iluminación 1 // lighting tower 1 - LECO-OBS-0478-001-2015
Torre iluminación 2 // lighting tower 2 - LECO-OBS-00632-001-2015
Torre iluminación 3 // lighting tower 3 - LECO-OBS-00635-001-2015
Torre iluminación 4 // lighting tower 4 - LECO-OBS-00649-001-2015
Torre iluminación 5 // lighting tower 5 - LECO-OBS-00654-001-2015
Pantalla deflectora anti-chorro 1 // jet blast deflector 1 - LECO-OBS-00652-001-2015
Pantalla deflectora anti-chorro 2 // jet blast deflector 2 - LECO-OBS-00653-001-2015
Pantalla deflectora anti-chorro 3 // jet blast deflector 3 - LECO-OBS-01680-001-2015

11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO

METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED

Oficina MET: A Coruña EMAe.

MET office: A Coruña EMAe.

HR: HR AD. Fuera de este horario se emitirá METAR AUTO semihorario.

HR: HR AD. Outside this schedule, a half-hourly METAR AUTO will be issued.

METAR: Semihorario.

METAR: Half-hourly.

TAF: 24 HR.

TAF: 24 HR.

TREND: Sí.

TREND: Yes.

Información: En persona y telefónica.

Briefing: In person and by telephone.

Documentación de vuelo/Idioma: Cartas y lenguaje claro / Español.

Flight documentation/Language: Charts and plain language / Spanish.

Cartas: Mapas previstos significativos y de viento y temperatura en altitud.

Charts: Significant forecasted and wind and temperature in altitude maps.

Equipo suplementario: Presentador de imágenes de nubes, rayos y de información radar.

Supplementary equipment: Clouds and lightning image and radar information display.

Dependencia ATS atendida: TWR.

ATS unit served: TWR.

Información adicional: Santander OMAe (LESD): H24; TEL: +34-942 393 353. A Coruña EMAe: HR AD; TEL: +34-981 134 647.

Additional information: Santander OMAe (LESD): H24; TEL: +34-942 393 353. A Coruña EMAe: HR AD; TEL: +34-981 134 647.

Observaciones: Existe resumen climatológico de aeródromo. Se hacen avisos de aeródromo. Se encuentra una estación meteorológica en 4322N 00826W, cercana al recinto del aeródromo, que lanza diariamente globos sonda entre las 1115 y 1200 y entre las 2315 y las 0000. Ver ENR 5.3. Disponible guía MET de aeródromo.

Remarks: Aerodrome climatological summary available. Aerodrome warnings available. There is a meteorological station sited in 4322N 00826W, near the AD area, this station accomplishes observation balloons launched daily from 1115 to 1200, and from 2315 to 0000. See ENR 5.3. Aerodrome MET guide available.

12. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA

RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

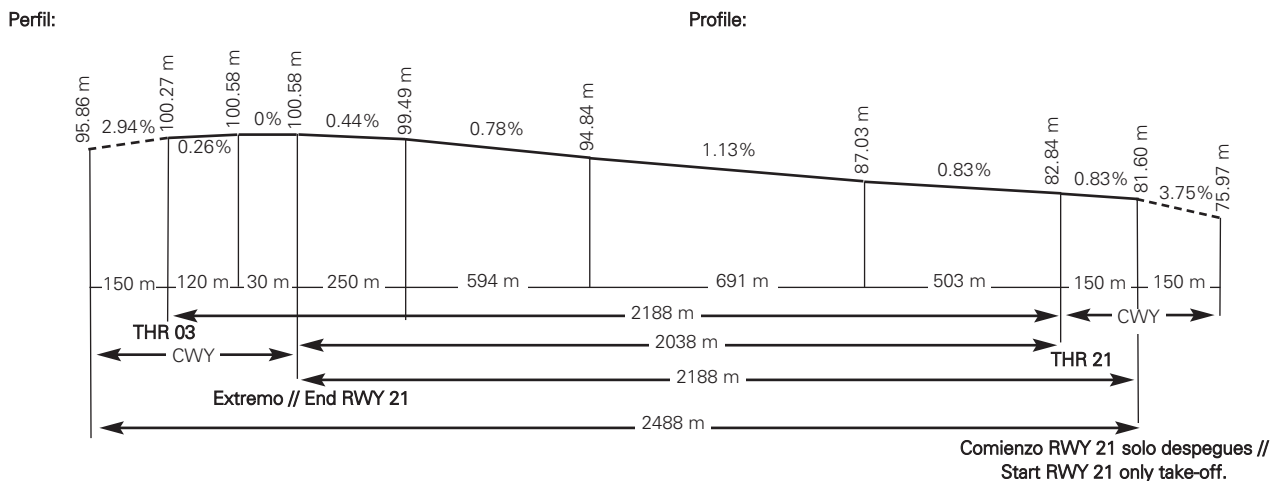
RWY	Orientación Direction	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m) Strip (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
03	030.94°GEO 034° MAG	2188 x 45	431730.11N 0082308.74W	THR: 100 m / 329 ft	No	300 x 150	2308 x 150	No	240 x 150 (1)	RWY: ASPH PCN 39/F/B/W/T SWY: No
21 (2) (3)	210.95°GEO 214°MAG	2188 x 45 (4)	431830.91N 0082218.84W	THR: 82.8 m / 272 ft TDZ: 85.6 m / 281 ft	No	300 x 150	2248 x 150 (5)	Sí / Yes	240 x 150	RWY: ASPH PCN 39/F/B/W/T SWY: No

Observaciones:

Remarks:

- (1) En los últimos 90 m, la RESA es de 90 x 90.
- (2) Coordenadas inicio sólo despegues RWY 21: 431835.08N 0082215.41W.
- (3) Coordenadas extremo en RWY 21: 431734.28N 0082305.19W.
- (4) Los últimos 150 m no son utilizables para el aterrizaje.
- (5) La franja para aterrizajes por RWY 21 es de 2158 x 150 y comienza 60 m antes del THR 21.

- (1) The last 90 m, RESA is 90 x 90.
- (2) Coordinates start only for take-off RWY 21: 431835.08N 0082215.41W.
- (3) End of RWY 21 coordinates: 431734.28 0082305.19W.
- (4) The last 150 m are not usable for landings.
- (5) The strip for landings in RWY 21 is 2158 x 150 and begins 60 m before THR 21.



13. DISTANCIAS DECLARADAS		DECLARED DISTANCES		
RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
03	2188	2488	2188	2188
21	2188 (1)	2488 (1)	2188 (1)	2038
21 INT N	1192	1492	1192	NU

Observaciones: (1) Incluye los 150 m previos al THR 21.

Remarks: (1) Includes 150 m before THR 21.

14. ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

Pista: 03
Aproximación: Luces de identificación de umbral. (1)
PAPI (MEHT): 3.42° (16.40 m/54 ft).
Umbral: Verdes, con barras de ala.
Zona de toma de contacto: No.
Eje pista: 2188 m: 1288 m blancas + 600 m rojas y blancas + 300 m rojas. (1)
 Distancia entre luces: 15 m.
Borde de pista: 2188 m: 1588 m blancas + 600 m amarillas. (1)
 Distancia entre luces: 50 m.
Extremo de pista: Rojas.
 Distancia entre luces: 2.80 m.
Zona de parada: No.
Observaciones: (1) Luces de intensidad variable.

Runway: 03
Approach: Threshold identification lights. (1)
PAPI (MEHT): 3.42° (16.40 m/54 ft).
Threshold: Green, with wing bars.
Touchdown zone: No.
Runway centre line: 2188 m: 1288 m white+600 m red and white+300 m red. (1)
 Distance between lights: 15 m.
Runway edge: 2188 m: 1588 m white + 600 m yellow. (1)
 Distance between lights: 50 m.
Runway end: Red.
 Distance between lights: 2.80 m.
Stopway: No.
Remarks: (1) Adjustable intensity light.

Pista: 21
Aproximación: Precisión CAT II/III, 420 m.
 Sistema de luces de entrada a pista, 210 m. (1)
PAPI (MEHT): 3° (16.37 m/54 ft).
Umbral: Verdes, con barras de ala.
Zona de toma de contacto: 900 m blancas.
Eje pista: 2188 m: 1288 m blancas + 600 m rojas y blancas + 300 m rojas. (1)
 Distancia entre luces: 15 m.
Borde de pista: 2188 m: 150 m rojas + 1438 m blancas + 600 m amarillas. (1)
 Distancia entre luces: 50 m.
Extremo de pista: Rojas.
 Distancia entre luces: 2.80 m.
Zona de parada: No.
Observaciones: (1) Luces de intensidad variable.

Runway: 21
Approach: Precision CAT II/III, 420 m.
 Runway lead-in lighting system, 210 m. (1)
PAPI (MEHT): 3° (16.37 m/54 ft).
Threshold: Green, with wing bars.
Touchdown zone: 900 m white.
Runway centre line: 2188 m: 1288 m white+600 m red and white+300 m red. (1)
 Distance between lights: 15 m.
Runway edge: 2188 m: 150 m red + 1438 m white + 600 m yellow. (1)
 Distance between lights: 50 m.
Runway end: Red.
 Distance between lights: 2.80 m.
Stopway: No.
Remarks: (1) Adjustable intensity light.

15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

ABN/IBN: No.
WDI: 1 cerca THR 03, 1 cerca THR 21, 1 cerca de ARP. LGTD.
Iluminación de TWY: Eje y borde. (1)
Iluminación de plataforma: Postes proyectores.
Fuente secundaria de energía:
 Sistema de alimentación ininterrumpida estática que proporciona un tiempo de conmutación (luz) de máximo 1 segundo para el balizamiento de aproximación, pista y calles de rodaje, y grupos electrógenos que proporcionan un tiempo de conmutación (luz) de máximo 15 segundos para la iluminación de plataforma, según Anexo 14.
Observaciones: (1) Borde balizas reflectantes.

ABN/IBN: No.
WDI: 1 near THR 03, 1 near THR 21, 1 near ARP. LGTD.
TWY lighting: Centre line and edge. (1)
Apron lighting: Floodlighting poles.
Secondary power supply:
 Static uninterruptible power supply that provides a maximum switch-over (light) time of 1 second for the approach, runway and taxiways, marking and engine generators that provide a maximum switch-over (light) time of 15 seconds for the apron lighting, according to Annex 14.
Remarks: (1) Reflective markers in edge.

16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS	HELICOPTER LANDING AREA
Situación: – Ondulación del geoide: Ver apartado 2. – FATO: RWY 03/21. Coordenadas THR 03 y THR 21, ver casilla 12. – Rodaje: TLOF coincide con RWY 03/21. Coordenadas 431807N 0082238W (coincide con ARP).	Position: – Geoid undulation: See item 2. – FATO: RWY 03/21. Coordinates THR 03 and THR 21, see item 12. – Taxiing: TLOF same as RWY 03/21. Coordinates 431807N 0082238W (same as ARP).
Elevación: – FATO: RWY 03/21. Elevación THR 03 y THR 21, ver casilla 12. – Rodaje: TLOF coincide con RWY 03/21. Elevación 101 m (coincide con THR 03).	Elevation: – FATO: RWY 03/21. Elevation THR 03 and THR 21, see item 12. – Taxiing: TLOF same as RWY 03/21. Elevation 101 m (same as THR 03).
Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización: No. Orientación: No. Distancias declaradas: No. Iluminación: No. Observaciones: Ninguna.	Dimensions, surface, maximum weight, marking: No. Direction: No. Declared distances: No. Lighthing: No. 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
CTR A CORUÑA 432655N 0082617W, 432046N 0081035W, 430919N 0081900W, 431527N 0083450W, 432655N 0082617W.	2300 ft AMSL SFC	D	A CORUÑA TWR ES/EN	1850 m/6000 ft
Observaciones: Ninguna.	Remarks: None.			

18. INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN ATS				ATS COMMUNICATION FACILITIES
Servicio Service	Distintivo llamada Call sign	FREQ	HR	Observaciones Remarks
APP	Santiago APP	120.200 MHz	HR AD	APP/H
TWR	A Coruña TWR	118.300 MHz 121.500 MHz 121.700 MHz	HR AD HR AD HR AD	EMERG GMC
VDF	A Coruña gonio	118.300 MHz 121.500 MHz	HR AD HR AD	

19. RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIZAJE					RADIO NAVIGATION & LANDING FACILITIES	
Instalación (VAR) Facility (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas Coordinates	ELEV DME	Observaciones Remarks
DVOR (3° W)	LRA	115.100 MHz	H24	432346.2N 0081824.6W		En la órbita a 10 NM y 3500 ft por la orografía se observan posibles oscilaciones de aguja de $\pm 2^\circ$ en el sector 300°-360° CW a 4500 ft o inferior // In the orbit of 10 NM and 3500 ft due the orography signal possible oscillations of $\pm 2^\circ$ in the sector 300°-360° CW at 4500 ft or below may be observed. COV a//at 25 NM DVOR/DME AVBL: - 027-256 CCW a//at 3000 ft o//or ABV. - 256-172 CCW a//at 3500 ft o//or ABV. - 172-027 CCW a//at 4500 ft o//or ABV. R-107 BTN 9.5 NM & 15 NM posibles pérdidas de señal // possible signal lost. R-107 BTN 15 NM & 20 NM posibles pérdidas de señal a FL100 // possible signal lost at FL100. R-149 COV DVOR a//at 6000 ft 54 NM, a//at FL70 64 NM, a//at FL80 66.5 NM.
DME	LRA	CH 98X	H24	432346.1N 0081825.2W	120 m	COV a//at 25 NM DVOR/DME AVBL: - 027-256 CCW a//at 3000 ft o//or ABV. - 256-172 CCW a//at 3500 ft o//or ABV. - 172-027 CCW a//at 4500 ft o//or ABV. R-107 BTN 9.5 NM & 15 NM posibles pérdidas de señal // possible signal lost. R-107 BTN 15 NM & 20 NM posibles pérdidas de señal a FL100 // possible signal lost at FL100. R-129 COV DME a//at 6000 ft 50 NM, a//at FL70 55.1 NM.

NDB (3° W)	COA	401.000 kHz	H24	432155.3N	0081941.8W		R-149 COV DME a//at 6000 ft 46 NM, a//at FL70 56 NM, a//at FL80 66.5 NM.
L (3° W)	C	410.000 kHz	H24	431925.6N	0082138.3W		032° MAG/7082 m FM THR 21.
LOC 21	LCO	109.900 MHz	H24	431725.8N	0082312.3W		031° MAG/1770 m FM THR 21.
ILS CAT II (3° W)							214° MAG/156 m FM THR 03.
GP 21		333.800 MHz	H24	431824.5N	0082227.7W		3°; RDH 16.50 m; a//at 272 m FM THR 21 & 70 m FM RCL a la derecha en el sentido de APCH // to the right in the direction of APCH. Posibles indicaciones de FLY-UP a partir de 2° a la derecha de RCL // possible FLY-UP indications from 2° on the right of RCL.
ILS/DME 21	LCO	CH 36X	H24	431824.5N	0082227.7W	90 m	REF DME THR 21.

20. REGLAMENTACIÓN LOCAL**LOCAL REGULATIONS**

El aeropuerto de A Coruña tiene unas características topográficas y climatológicas que requieren procedimientos y métodos operativos específicos. Las tripulaciones deberían familiarizarse con ellos antes de volar a LECO. Esta disposición es particularmente importante para los pilotos no familiarizados con este aeropuerto.

Toda aeronave que en el aterrizaje sobrepase las calles de salida hacia la plataforma continuará el rodaje para efectuar el giro al final de la pista.

DESPEGUES DESDE INTERSECCIÓN CON PISTA AUTORIZADOS

- Intersección de TWY N con RWY 21. No existen condicionantes de uso.

PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE**1. PUESTA EN MARCHA DE MOTORES / TURBINAS.**

Antes de que una aeronave ponga en marcha los motores, la compañía handling o compañía aérea debe comprobar, que tanto peatones como vehículos cumplan las distancias a los motores especificadas en la normativa de seguridad en plataforma.

Para evitar que los FPL sean suspendidos automáticamente, se deberá mantener actualizada la EOBT.

A. Los pilotos solicitarán permiso para poner en marcha los motores / turbinas en la frecuencia correspondiente de A Coruña TWR.

Cuando se solicite dicho permiso, la aeronave deberá estar completamente lista para la puesta en marcha o en condiciones de efectuarla en un plazo máximo de 5 minutos.

B. Al solicitar puesta en marcha los pilotos notificarán al ATC el indicativo completo de la aeronave y el puesto de estacionamiento que ocupan.

C. La solicitud de puesta en marcha deberá efectuarse considerando que las aeronaves deben estar listas para abandonar su puesto de estacionamiento con los siguientes criterios:

- Aeronaves con CTOT asignado: 10 minutos antes de su CTOT si se encuentra estacionado en puestos con salida con retroceso remolcado, o 5 minutos antes de su CTOT en el resto de puestos.

- Aeronaves sin CTOT asignado: si necesita retroceso remolcado: máximo 5 minutos después de su EOBT. En los demás casos, máximo 10 minutos después de la EOBT.

En función de la situación del tránsito, cualquier solicitud de autorización ATC efectuada más tarde de estos criterios podría ser rechazada.

2. MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

Se prohíbe cruzar a pie la calle de rodaje de acceso al puesto de estacionamiento en plataforma.

Los pasajeros de Aviación General utilizarán preferentemente la puerta C.

El personal de ATC de TWR será el encargado de definir la ruta de rodaje de acceso a pista en servicio para las operaciones de salida, pudiendo ser TWY N o TWY S.

Para las operaciones de entrada a los puestos de estacionamiento, las aeronaves esperarán la presencia del vehículo "SIGAME" a la salida de los puntos de espera de las TWY N y S.

Las salidas autónomas se realizarán empleando en el arranque la mínima potencia de ralentí (idle). Las aeronaves serán responsables de la salida del puesto de estacionamiento respetando las señales de guía y abandonando la plataforma por la TWY especificada por el ATC.

A. Todos los movimientos de aeronaves, aeronaves remolcadas, personas y vehículos en el área de maniobras están sujetos a la autorización ATC.

B. TWR es responsable de expedir autorizaciones para el remolcado y rodaje de aeronaves.

C. Todos los movimientos de aeronaves en plataforma estarán sujetos a autorización ATC.

A Coruña airport has topographic and climatological features that require specific procedures and operating methods. Crews should familiarize themselves with these before coming to LECO. This provision is particularly important for pilots not familiar with this airport.

Landing aircraft surpassing the taxiway exits to the apron must continue taxiing straight ahead in order to make the turn at the runway end.

AUTHORISED TAKE-OFFS FROM RUNWAY INTERSECTION

- Intersection of TWY N with RWY 21. There are no constraints for use.

STANDARD TAXIING PROCEDURES**1. START-UP OF ENGINES/TURBINES.**

The handling company or the airline must check that both pedestrians and vehicles comply with the minimum engine separation requirements regulated by the Apron Safety Guidelines, before aircraft start-up their engines.

In order to avoid FPL being cancelled automatically, the EOBT must be updated.

A. Pilots will request clearance to start-up engines/turbines on the appropriate A Coruña TWR frequency.

When this clearance is requested, the aircraft must be ready to start up immediately or in a good condition to do so within a maximum of 5 minutes.

B. Upon requesting engine start-up clearance from ATC, pilots will report the complete aircraft designator and the parking position occupied.

C. The start-up request should be carried out, considering that aircraft should be ready to leave the stand, in line with the following criteria:

- Aircraft with CTOT assigned: 10 minutes before CTOT when it is parked at a towed push-back stand, or 5 minutes before CTOT for the rest of stands.

- Aircraft without CTOT assigned: if it requires towed push-back: maximum 5 minutes after its EOBT. In all other cases, maximum 10 minutes after its EOBT.

Depending on the air traffic situation, any ATC clearance requested later than the periods established in these criteria may be rejected.

2. GROUND MOVEMENT

It is forbidden to cross the taxiways for accessing the stands in the apron on foot.

General Aviation passengers will preferably use gate C.

The TWR ATC personnel will be responsible for establishing the taxi route for accessing the runway in use for departure operations, this possibly being TWY N or TWY S.

For entry operations in stands, aircraft will wait for the arrival of a "FOLLOW ME" vehicle on the TWY N and S holding position exits.

Autonomous exit manoeuvres will be carried out using the minimum idle power. Aircraft will be responsible for carrying out the stand exit manoeuvre, observing the guidance marking and leaving the apron via the TWY specified by ATC.

A. All movements of aircraft, towed aircraft, personnel and vehicles on the manoeuvring area are subject to previous ATC clearance.

B. TWR is responsible for issuing clearances and instructions for towed push-back and the taxiing of aircraft.

C. All movements of aircraft in the apron are subject to previous ATC clearance.

- D. Evitar colisiones con otras aeronaves u obstáculos es responsabilidad de:
- Las compañías de asistencia en tierra, durante las maniobras de retroceso.
 - Los pilotos, durante el rodaje en plataforma.
 - ATC, en el área de maniobras.

2.1 MANIOBRAS DE RETROCESO Y RODAJE.

- a) Las aeronaves deberán estar listas para retroceso remolcado o rodaje dentro de los 5 minutos anteriores a la hora programada de puesta en marcha; en caso contrario el piloto deberá informar al ATC. El tiempo transcurrido entre la terminación del remolcado y el inicio del rodaje debe ser como máximo de 3 minutos.
- b) Salvo intrusiones en contra de TWR de A Coruña, los retrocesos se realizarán:
- RWY 21 en servicio: aproando al norte, para rodar a TWY N.
 - RWY 03 en servicio: aproando al sur, para rodar a TWY S.

No se autorizarán giros de 180° en la calle en plataforma.

POLÍTICA DE AHORRO ENERGÉTICO, APAGADO DE LUCES AERONÁUTICAS DE SUPERFICIE

El Aeropuerto de A Coruña, en horario operativo y si no hay posibilidad de que se efectúen operaciones regulares o de emergencia, aplica procedimientos de ahorro energético consistentes en el apagado de las luces de eje y borde de pista, de eje y borde de calle de rodaje y PAPI.

RESTRICCIONES A PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

- La aeronave que acceda al puesto de PRKG 2, deberá seguir exactamente las indicaciones que le realice el señalero en el guiado y estacionamiento de la aeronave.
- La aeronave que acceda al puesto de PRKG 6, deberá entrar con la mínima potencia en este puesto de estacionamiento.
- En todos los puestos de estacionamiento dotados de instalaciones de suministro de corriente de 400 Hz, será obligatorio el uso de la instalación, salvo que la misma no se encuentre operativa.
- Con APU inoperativo para todos los estacionamientos, y siempre que sea posible, con carácter previo a aproximarse para la conexión de los 400 Hz, el avión deberá haber apagado los motores de babor (A319, A320, A321, B737, etc., siempre motor 1 apagado).

OPERACIONES CON AERONAVES TIPO A19N/A20N/A21N

PRKG 2. En caso de que se necesite incremento de potencia en el PRKG 2 por encima de lo habitual deberá estar libre el PRKG 1 de equipos y personas.

OPERACIONES DE AERONAVES DE LETRA DE CLAVE D Y E

En general en el Aeropuerto de A Coruña no se permite ni la llegada ni la permanencia de aeronaves de más de 36 m de envergadura sin la autorización previa del aeropuerto. Por este motivo, para que una aeronave de letra de clave D y E pueda operar es obligatoria la solicitud previa por parte de la compañía aérea o el agente de handling, y una autorización explícita por parte de la Dirección del Aeropuerto.

- - Rutas de rodaje:
 - El rodaje de este tipo de aeronaves se hará únicamente por la TWY S.
 - Tras el aterrizaje o durante la salida, ATC indicará que se realizará el rodaje a velocidad reducida con los motores al ralentí y siempre que sea posible con los motores externos apagados.
- - Estacionamiento:
 - La posición de estacionamiento será el puesto 11A (Rampa 1).
 - El uso del PRKG 11A por parte de las aeronaves de clave superior es incompatible con el uso de los PRKG 11, 12, H1 y H2.

El movimiento de las aeronaves de letra clave D y E en los giros deberá realizarse con maniobra de "sobreviraje" y guiado de señalero.

OPERACIONES DE HELICOPTEROS

En el Aeropuerto de A Coruña, al no estar definida otra zona específica para operar con helicópteros, éstos tendrán el mismo tratamiento que las aeronaves de ala fija y serán autorizadas por ATC a despegar y aterrizar, en/desde RWY 03/21.

- Rodaje en tierra: ATC por motivos operacionales podrá autorizar la entrada/salida de RWY 03/21 por las TWY N o TWY S.
- Rodaje aéreo: de uso exclusivo para helicópteros de la UHEL (Unidad de helicópteros de la Guardia Civil) por TWY NA.

OPERACIONES ILS DE CATEGORÍA II

La RWY 21, sujeta a la disponibilidad de servicio de las ayudas a la aproximación y aterrizaje correspondientes, es adecuada para realizar operaciones de CAT II por aquellos operadores aéreos cuyos mínimos de operación hayan sido aprobados por la autoridad civil aeronáutica.

- D. Avoiding collisions with other aircraft and obstacles is responsibility of:
- Handling companies during the push-back manoeuvre.
 - Pilots, during taxiing in the apron.
 - ATC, in the manoeuvring area.

2.1. PUSH-BACK MANOEUVRING AND TAXIING.

- a) Aircraft must be ready for towed push-back or taxiing within the next 5 minutes after the approved start-up time; otherwise pilots will contact ATC. No longer than 3 minutes should pass between the push-back manoeuvre being finished and the beginning of taxiing.
- b) Push-back manoeuvres shall be completed as follows, unless A Coruña TWR advises differently:
- RWY 21 in service: nosing north, for taxiing to TWY N.
 - RWY 03 in service: nosing south, for taxiing to TWY S.

180° turns in the TWY apron not be authorised.

ENERGY SAVING POLICY, SHUTDOWN OF SURFACE AERONAUTICAL LIGHTS

A Coruña airport in operating hours and when there is no probability that regular or emergency operations are carried out, applies energy saving procedures that involves the shutdown of the runway and taxiway centre line and edge lights, and PAPI.

RESTRICTIONS TO STANDS

- Aircraft to access PRKG 2, must follow the instructions exactly perform by the signalman in guiding and aircraft parking.
- Aircraft to access PRKG 6, must enter with minimal power in this stand.
- In all stands equipped with a 400 Hz power supply installations, the use of the installation will be compulsory, unless the same is not operational.
- With APU inoperative for all stands, and whenever possible, before approaching to make the 400 Hz connection, the aircraft should have turned off all left engines (A319, A320, A321, B737, etc., always with engine 1 turned off).

OPERATIONS WITH AIRCRAFT OF TYPE A19N/A20N/A21N

PRKG 2. In the event that it is necessary to increase the power at PRKG 2 above what is standard practice, PRKG 1 should be clear of equipment and persons.

OPERATIONS OF CODE LETTER D AND E AIRCRAFT

In general at A Coruña airport, arrival and permanence of aircraft more than 36 m wingspan are not allowed, without prior clearance of the airport. For this reason, so a code letter D and E aircraft can operate the prior request by airline or handling agent, and an explicit clearance by de airport management, are mandatory.

- Taxiing routes:
 - Taxiing by this type of aircraft shall solely be accomplished via TWY S.
 - After landing or when departing, ATC will indicate that taxiing must take place at low speed with engines idling and whenever possible with outer engines off.
- Parking:
 - The parking position shall be the stand 11A (Ramp 1) .
 - Use of PRKG 11A by higher code letter aircraft is incompatible with the use of PRKG 11, 12, H1 and H2.

Movement of code letters D and E at turns must be accomplished using the "oversteering" manoeuvre and with the guidance of a signalman.

HELICOPTER OPERATIONS

At A Coruña Airport, not be defined other specific area to operate with helicopters, they will have the same treatment as fixed-wing aircraft and will be authorised by ATC to take off and land, from/to RWY 03/21.

- Ground taxiing: Due to operational reasons ATC may authorise entry to/exit from RWY 03/21 via TWY N or TWY S.
- Air taxiing: exclusive use for UHEL helicopters (Helicopters Unit of Guardia Civil) via TWY NA.

ILS CATEGORY II OPERATIONS

Subject to service availability of the appropriate approach and landing aids, RWY 21 is suitable for the carrying out of CAT II operations by those air operators whose operational minima has been approved by the aeronautical civil authority.

NOTIFICACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL

Los pilotos/compañía deberán comunicar lo antes posible al aeropuerto el accidente, incidente y suceso o evento que pueda tener alguna potencial afección a la seguridad operacional en el que se haya visto involucrado o sea testigo del mismo.

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:

- 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...).

La dirección de correo electrónico del aeropuerto, para la recepción de las notificaciones de seguridad operacional, es la siguiente:
seg.ope.lcg@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).

OPERATIONAL SAFETY REPORTS

Pilots/the operator shall report to the airport as soon as possible with regards any accidents, incidents, occurrences or events which may have a potential operational impact and in which they have been involved or witnessed.

The aim of these reports is to compile information in order to improve operational safety, independently of the compulsory reporting of the occurrence to the appropriate aeronautical authority. Data may be sent in any format, including at least the following information:

- Date and time.
- Site.
- Parties involved (data used to identify vehicles, aircraft...involved).
- Companies involved.
- Description of the facts.
- Any other data considered relevant (e.g. weather, lighting conditions, phase of the operation such as takeoff / landing / stopover, pavement conditions...).

The contact e-mail address of the airport, for submitting operational safety reports, is the following:

seg.ope.lcg@aena.es

In addition to notifying the airport by means of the indicated system, it is necessary to send at least the basic data of the accident, incident, occurrence or event to the air traffic control service provider (ATC).

21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS

NOISE ABATEMENT PROCEDURES

Las pruebas de motores de aeronaves a reacción quedan restringidas a aquellos casos en que sea absolutamente necesaria su realización, debiendo solicitar autorización a la oficina de coordinación del aeropuerto (coordlcg@aena.es; FAX: +34-981 187 240).

Jet aircraft engine tests are restricted to those cases where their implementation is absolutely necessary, clearance being requested mandatorily from the airport coordination office (coordlcg@aena.es; FAX: +34-981 187 240).

22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO

FLIGHT PROCEDURES

PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)

LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

1. GENERALIDADES

1. GENERAL

- 1.1. La RWY 03/21 está autorizada para despegues de visibilidad reducida. La RWY 21 está equipada con un ILS CAT II y autorizada para las aproximaciones Categoría II.
- 1.2. Además de los procedimientos generales, se aplicarán Procedimientos de Visibilidad Reducida (LVP) en los siguientes casos:
 - Cuando el valor RVR de cualquier transmisómetro sea igual o inferior a 1800 m o el mismo valor de visibilidad si los transmisómetros estuviesen fuera de servicio, ó
 - Cuando el techo de nubes sea igual o inferior a 152 m (500 ft), o
 - Cuando la rápida degradación de las condiciones meteorológicas así lo aconsejen.
- 1.3. Se informará a los pilotos que se están aplicando los LVP mediante radiotelefonía. Cualquier incidencia notificada o detectada que pueda afectar a los LVP se comunicará inmediatamente a las aeronaves y dependencias ATC afectadas.
- 1.4. Las dependencias ATC suministrarán directamente los valores del alcance visual en pista de acuerdo a lo siguiente:
 - RVR 21: Lectura correspondiente a la Zona de Toma de Contacto.
 - RVR CHARLIE: Lectura del punto medio de la pista.
 - RVR 03: Lectura del extremo de pista.
- 1.5. Cuando la OFZ (Zona libre de obstáculos) y el LSA (Área sensible del localizador) estén libres, se podrá dar la autorización para aterrizar, siempre antes de que la aeronave se encuentre a 2 NM del TDZ. Si ello no es posible, se darán instrucciones para que se ejecute maniobra de aproximación frustrada.
- 1.6. Cuando se efectúen aproximaciones ILS, el permiso para aterrizar sólo se expedirá cuando las áreas sensibles y críticas del ILS (LSA y LCA) estén despejadas.
- 1.7. Los LVP se cancelarán cuando se alcancen los siguientes valores acumulativos:
 - Valores de RVR superiores a 1900 m en todos los transmisómetros o el mismo valor de visibilidad si éstos están fuera de servicio.
 - Techo de nubes superior a 213 m (700 ft).
 - Tendencia firme de mejora de las condiciones meteorológicas.

- 1.1. RWY 03/21 is authorised for take-offs in low visibility conditions. RWY 21 is equipped with ILS CAT II and authorised for Category II approaches.
- 1.2. In addition to general procedures, Low Visibility Procedures (LVP) will be applied, in the following conditions:
 - When the RVR value is 1800 m or lower, measured with any transmissometer, or the same value of visibility if the transmissometers are out of service.
 - When the cloud ceiling is 152 m (500 ft) or below, or
 - When rapid worsening of meteorological conditions deem it necessary.
- 1.3. Pilots will be informed about the application of LVP by radiotelephony. Any notified or detected incidence, that may affect the LVP, will be immediately communicated to the aircraft and ATC services involved.
- 1.4. Runway visual range values will be supplied directly by ATC, in accordance with the following:
 - RVR 21: Displayed value that corresponds to the Touchdown zone.
 - RVR CHARLIE: Displayed value that corresponds to the runway midpoint.
 - RVR 03: Displayed value that corresponds to the runway end.
- 1.5. When the OFZ (Obstacle free zone) and the LSA (Localiser Sensitive Area) are vacated, they will be authorised for landing, always before the aircraft reaches the 2 NM point from the TDZ. If this is not possible, instructions for a missed approach will be issued.
- 1.6. When ILS approaches are underway, landing clearance will only be issued when critical and sensitive ILS areas (LSA and LCA) are vacated.
- 1.7. LVP will be cancelled when the following meteorological conditions are reported:
 - RVR values greater 1900 m reported by all transmissometers or the same value of visibility if the transmissometers are out of service.
 - Cloud ceiling is above 213 m (700 ft).
 - Strong tendency of improvement in meteorological conditions.

2. MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

2. GROUND MOVEMENT

En los casos en los que el RVR sea igual o inferior a 600 m, solamente se autorizará la presencia de una aeronave o vehículo a la vez en el Área de Maniobras. Cuando los valores de RVR sean superiores a 600 m, será a consideración de ATC autorizar la presencia de una o más aeronaves y vehículos en el Área de Maniobras.

When the RVR is 600 m or below, the presence of only one aircraft or vehicle at a time will be cleared in the Manoeuvring Area. When the RVR values are upper 600 m, to clear the presence of more than one aircraft and vehicles in the Manoeuvring Area will be at the discretion of ATC.

Los pilotos procederán a verificar en todo momento la situación de la aeronave, especialmente en las intersecciones, comprobando que el rodaje se ejecuta en condiciones de completa seguridad. En caso de desorientación o duda detendrán la aeronave, darán cuenta inmediata a TWR y solicitarán la ayuda de un vehículo "SIGAME".

Pilots will proceed to verify the aircraft position at all times, especially in intersections, checking that taxiing is being executed under complete safety conditions. In the case of being disoriented or in doubt, pilots will stop the aircraft and immediately notify TWR, requesting the assistance of a "FOLLOW ME" vehicle.

2.1. LLEGADAS

- Al abandonar la pista los pilotos notificarán:
 - a) Pista libre
 - b) Área sensible libre
 - c) Calle de rodaje utilizada
- A la entrada de la plataforma de estacionamiento, esperarán la presencia del vehículo "SÍGAME", para dirigirse al puesto asignado. El piloto notificará puesto de estacionamiento y el cierre de frecuencia.

Con procedimientos de visibilidad reducida activados (LVP) la ruta de rodaje para el acceso a los puestos de estacionamiento en las llegadas es TWY S.

2.2. SALIDAS

- Los pilotos notificarán:
 - a) El inicio del rodaje hacia la TWY N o TWY S. En caso de visibilidad inferior a 150 m, a requerimiento del piloto o del ATC, el vehículo "SÍGAME" procederá al guiado de la aeronave hasta la calle de rodaje correspondiente.
 - b) Entrada en pista.

3. FALLO DE COMUNICACIONES

En el caso de que una aeronave o vehículo operando en el área de maniobras experimente un fallo en las comunicaciones procederá como sigue:

- a) Si la aeronave va a salir: continuará por la ruta asignada hasta el límite del permiso, extremando las precauciones para evitar desvíos de la misma. Una vez allí, mantendrá la posición y esperará la llegada de un vehículo "SÍGAME" que le conducirá al puesto de estacionamiento designado por la autoridad apropiada.
- b) Si la aeronave acaba de aterrizar: mantendrá la posición en el primer tramo de calle de rodaje en el que el área sensible del ILS quede libre y esperará la llegada de un vehículo "SÍGAME" que le conducirá al puesto de estacionamiento asignado.
- c) Si se trata de un vehículo: permanecerá en su posición y esperará la llegada del vehículo "SÍGAME", del cual recibirá instrucciones. En caso de que el fallo de comunicaciones se presente mientras cruza o permanece en una pista, abandonará la pista lo antes posible, deteniéndose fuera de la misma y esperará la llegada del vehículo "SÍGAME".

4. APROXIMACIONES CAT II EN PRÁCTICAS

Los comandantes de las aeronaves que deseen realizar aproximaciones de precisión de CAT II en prácticas, solicitarán la autorización correspondiente al personal de ATC de A Coruña.

Si las Áreas Críticas y/o Sensibles del ILS no estuvieran protegidas, se notificará dicha circunstancia al comandante de la aeronave. Cualquier otra incidencia que afecte a la operación en prácticas deberá igualmente comunicarse.

El personal ATC comunicará a la Oficina de Coordinación el indicativo de la aeronave en prácticas antes de que ésta inicie la maniobra de aproximación. El Coordinador Aeroportuario de servicio comunicará al personal de ATC, previa consulta al personal técnico CNS/ATM y al Técnico de Operaciones en el Área de Movimiento (TOAM/COAM), las limitaciones que hubiera para realizar dicha maniobra y procederá al registro de la misma.

SISTEMA DE PRESENTACIÓN RADAR

Por encima de 1600 ft, se puede usar el sistema de vigilancia ATS en el servicio de control de aeródromo para ejecutar las siguientes funciones:

- 1.- Supervisión de la trayectoria de vuelo de aeronaves en aproximación final.
- 2.- Supervisión de trayectorias de vuelo de otras aeronaves en las cercanías del aeródromo.
- 3.- Provisión de asistencia para la navegación a vuelos VFR.

En función de la disponibilidad de los radares que proporcionan cobertura al CTR, podrían verse afectadas las áreas o alturas en las que se suministran las mencionadas funciones de radar.

Los controladores de tránsito aéreo mantendrán bajo vigilancia visual constante todas las operaciones ejecutadas en el aeródromo o en su proximidad, disponiendo de un sistema de vigilancia ATS en apoyo de dicha observación visual, según lo estipulado en el artículo 4.5.1.3 del Reglamento de la Circulación Aérea.

Todo ello en función de las limitaciones del equipo.

CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD**2.1. ARRIVALS**

- When leaving the runway, pilots must report the:
 - a) Runway vacated
 - b) Sensitive area vacated
 - c) Taxiway used.
- At the apron entry, aircraft must wait for the arrival of a "FOLLOW ME" vehicle in order to be guided to the assigned stand. Pilot will notify the stand and frequency out.

With low visibility procedures (LVP) activated, the taxiing route for accessing the stands in arrivals will be via TWY S.

2.2. DEPARTURES

- Pilots will notify of:
 - a) The start of taxiing to TWY N or TWY S. In the case that visibility is below 150 m, the "FOLLOW ME" vehicle will guide the aircraft to the corresponding taxiway, when the pilot or the ATC request so.
 - b) Entry in runway.

3. COMMUNICATIONS FAILURE

Whenever an aircraft or vehicle operating in the manoeuvring area experiences a communication failure, it must proceed as follows:

- a) Departing aircraft: must continue by the assigned route to its clearance limit, taking extreme caution to avoid detours. Aircraft must hold position at this point and wait for the arrival of a "FOLLOW ME" vehicle in order to be guided to the stand designated by the appropriate authority.
- b) Arriving aircraft: must hold position within the first segment of the taxiway, where the ILS sensitive area is vacated, and wait for the arrival of a "FOLLOW ME" vehicle in order to be guided to the stand assigned.
- c) Vehicle: must hold its position and wait for the arrival of a "FOLLOW ME" vehicle which will give it instructions. In the case of a failure in communications while the vehicle is crossing or standing in a runway, it will vacate the runway as soon as possible, stopping outside of the runway and waiting for the arrival of a "FOLLOW ME" vehicle.

4. CAT II TRAINING APPROACHES

The pilots in command of aircraft wishing to carry out CAT II precision training approaches will request the appropriate authorisation from A Coruña ATC staff.

If the ILS critical and/or sensitive areas are not protected, such circumstance shall be notified to the pilot in command. Any other incident affecting the training operation must be also notified.

ATC staff shall notify the coordination Office of the training aircraft call sign before it starts the approach manoeuvre. Following consultation with CNS/ATM technical staff and the Operations Technician in the Area of Movement (TOAM/COAM), the Airport Service Coordinator will notify ATC staff of the limitations to performing this manoeuvre and will proceed to the registration.

RADAR DISPLAY SYSTEM

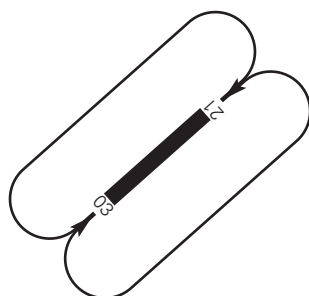
Above 1600 ft, ATS surveillance systems may be used in supplying the aerodrome control service to execute the following functions:

- 1.- Supervision of the flight path of aircraft on final approach.
- 2.- Supervision of the flight paths of other aircraft in the vicinity of the aerodrome.
- 3.- Provision of navigation assistance to VFR flights.

Depending on the availability of the radars which provide coverage to the CTR, the areas or heights for which the indicated uses of the radar are supplied may vary.

The aerodrome air traffic controllers shall maintain all the operations taking place at the aerodrome or in the vicinity under constant visual surveillance, with access to an ATS surveillance system to support that visual observation, as stipulated in article 4.5.1.3 of the Reglamento de la Circulación Aérea.

All of the foregoing shall depend on the limitations of the equipment.

AD TRAFFIC CIRCUIT

23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

ADDITIONAL INFORMATION

Aviso a las aeronaves dotadas con equipo TCAS, versiones anteriores a la versión 7, que operen en el aeropuerto de A Coruña:

- Para la verificación constante del funcionamiento del nuevo radar de ruta que se instalará en As Pontes, se ha instalado en la senda de planeo del ILS un transpondedor radar fijo con las siguientes características:

Posición: 431825.9736N 0082219.4734W.

Código Modo Alpha: 7777.

Altura antena: 300 ft.

Las aeronaves dotadas con equipo TCAS, versiones anteriores a la versión 7, que sobrevuelan a altitudes bajas dichas coordenadas, pueden recibir avisos de tráfico correspondientes a este blanco fijo y que consecuentemente no deberán ser tenidos en cuenta por no tratarse de tráfico real.

TWY de acceso al hangar restringida exclusivamente a las aeronaves de la escuela de vuelo basada en este aeropuerto.

Servicio de control de fauna de orto a ocaso.

Precaución por concentración de aves en RWY 03/21 especialmente en otoño e invierno.

Notification issued to aircraft equipped with TCAS, versions earlier than no. 7, operating at A Coruña airport:

- For permanent radar performance verification of the new en-route radar to be installed in As Pontes, a radar transponder has been installed in the ILS glide path with the following characteristics:

Location: 431825.9736N 0082219.4734W.

Alpha Mode code: 7777.

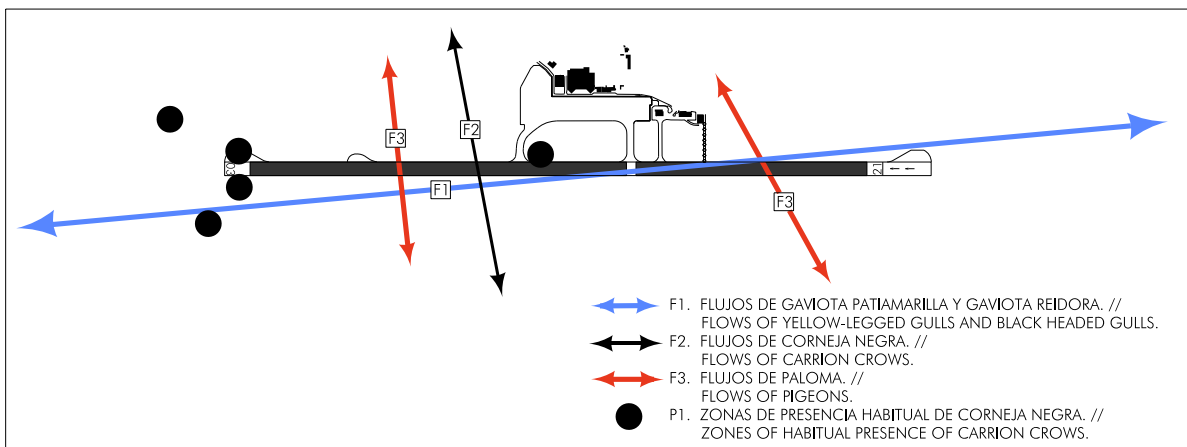
Antenna altitude: 300 ft.

Aircraft equipped with TCAS, versions earlier than no. 7, overflying these coordinates at low altitude, may receive TCAS traffic advisories corresponding to this fixed transponder. These indications do not identify real traffic and should be ignored.

Access TWY for the hangar is restricted exclusively to the aircraft of the flying school based at the airport.

Fauna Control Service from sunrise to sunset.

Caution due to bird concentration on RWY 03/21 particularly during autumn and winter seasons.



→ Existencia de flujos diarios de gaviota patiamarilla y gaviota reidora a primera hora de la mañana, aproximadamente 2 h. tras el orto y última hora de la tarde, aproximadamente 2 h. antes del ocaso”

Existence of daily flows of yellow-legged and black headed gulls early in the day, approximately 2 h after sunrise, and late in the afternoon, about 2 h. before sunset.