

LEAS AD 2 DATOS DEL AERÓDROMO

LEAS AD 2.1 INDICADOR DE LUGAR Y NOMBRE DEL AERÓDROMO

LEAS - ASTURIAS

LEAS AD 2.2 DATOS GEOGRÁFICOS Y ADMINISTRATIVOS DEL AERÓDROMO

1	ARP	433349N 0060205W. Ver AD 2-LEAS ADC.
2	Distancia y dirección desde la ciudad	13 km W.
3	Elevación	127 m / 416 ft.
4	Ondulación geoide	52.73 ± 0.05 m (1).
5	Temperatura de referencia	22°C.
6	Temperatura baja media	8°C.
7	Declinación magnética	0° (2025).
8	Cambio anual	10.4' E.
9	Administración AD	Aena.
10	Dirección	Aeropuerto de Asturias; 33459 Santiago del Monte (Castrillón) Asturias.
11	TEL	+34-985 127 500
12	FAX	+34-985 127 516
13	AFTN	LEAS
14	E-mail	operaciones_ovd@aena.es
15	Tránsito autorizado	IFR/VFR.
16	Observaciones	(1) Para todos los puntos del AD.

LEAS AD 2.3 HORAS DE FUNCIONAMIENTO

1	Aeropuerto	V: 0440-2330, PS 1 HR PPR 1 HR BFR AD CLSD. I: 0540-2315, PS 1 HR Y 30 MIN PPR 1 HR BFR AD CLSD.
2	Aduanas e Inmigración	HR AD (1).
3	Servicios médicos y de sanidad:	Ver GEN 1.4.
4	AIS	H24 (2).
5	ARO	H24 (3).
6	Información MET	HR AD PS 55 MIN BFR HR AD.
7	ATS	V: 0425-2350, PS 1 HR PPR 1 HR BFR AD CLSD. I: 0525-2335, PS 1 HR Y 30 MIN PPR 1 HR BFR AD CLSD

8	Abastecimiento de combustible	V: 0410-2330, PS 1 HR PPR BFR AD CLSD. I: 0510-2315, PS 1 HR Y 30 MIN PPR BFR AD CLSD.
9	Asistencia en tierra	HR AD.
10	Seguridad	H24.
11	Deshielo	No.
12	Observaciones	(1) Excepto vuelos comerciales regulares y antes de presentar el plan de vuelo (FPL), es obligatorio comunicar la operación a la Oficina de Operaciones del aeropuerto con una antelación mínima de 3 HR previas al vuelo. En el caso de operaciones que tengan lugar entre el inicio del HR AD y HR AD + 3 HR, se debe comunicar el día anterior antes de las 2200 a las siguientes direcciones: • TEL: +34-985 127 531; +34-985 127 532 • Email: operaciones_ovd@aena.es (2) Oficina AIO Centralizada – Oficina NOTAM Internacional: • TEL: +34-913 213 137/138 • E-mail: unof@enaire.es (3) Oficina ARO Centralizada zona geográfica 1 • TEL: +34-918 603 556; +34-672 344 412 (solo en contingencia de comunicaciones) • E-mail: arocentralizada@enaire.es • Dirección AFTN gestión Plan Vuelo LEAS: LEASZPZX

LEAS AD 2.4 SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO

1	Instalaciones para el manejo de carga	Hasta 10000 kg.
2	Tipos de combustible	100LL, JET A-1 (1).
3	Tipo de lubricante	AEROSHELL W100.
4	Capacidad de reabastecimiento	100 LL: • 1 cisterna 3000 L, 1.7 L/s. • 1 cisterna 10000 L, 6.0 L/s. JET A-1: • 1 cisterna 30500 L, 13.5 L/s. • 1 cisterna 32000 L, 16.5 L/s. • 1 cisterna 29500 L, 35.0 L/s.
5	Instalaciones para el deshielo	No.
6	Espacio disponible en hangar	No.
7	Instalaciones para reparaciones	No.

8	Observaciones	• (1) TEL: +34-985 127 583 • FAX: +34-985 543 878 • E-mail: ovd@exolum.com Es obligatorio contratar servicio de asistencia en tierra para todas las operaciones, incluidas las no comerciales. En las operaciones de llegada, pasajeros y tripulantes deberán esperar a bordo de la aeronave la llegada de su agente de asistencia en tierra. Como mínimo debe contratarse categoría 5 de rampa, asistencia a la aeronave. Además, siempre que haya pasajeros que tengan origen o destino un aeropuerto NO SCHENGEN, debe contratarse categoría 2, asistencia a pasajeros. Exenciones: vuelos de Estado, hospital, SAR, militares, humanitarios y de extinción de incendios. • Agentes de rampa: Tanto para la aviación comercial como para la general y ejecutiva: • SOUTH ◦ TEL: +34-985 127 603 / 525; +34-636 911 074 ◦ E-mail: ovdkp@iberia.es ◦ SITA: OVDKPIB / OVDKQIB • AVIAPARTNER ◦ TEL: +34-652 907 609 ◦ E-mail: ovd.ops@aviapartner.aero ◦ SITA: OVDAOXH / OVDAPXH • Solo para Aviación General y Ejecutiva: • UNITED AVIATION SERVICES ◦ TEL: +34-913 936 775; +34-608 916 070 ◦ FAX: +34-913 936 894 ◦ E-mail: ops@unitedaviation.es ◦ SITA: MADSPCR
---	---------------	---

LEAS AD 2.5 INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA PASAJEROS

1	Hoteles	No.
2	Restaurante	Sí.
3	Transporte	Taxis, coches de alquiler, autobuses.
4	Instalaciones médicas	No.
5	Banco/Oficina Postal	Cajero automático / No.
6	Información turística	Sí.
7	Observaciones	Ninguna.

LEAS AD 2.6 SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

1	Categoría de incendios	7. (1)
2	Equipo de salvamento	De acuerdo con la categoría de incendios publicada.
3	Retirada de aeronaves inutilizadas	Compañías de la zona, tiempo de respuesta: en horario normal: 120 min; en horario nocturno y festivos: indefinido (los tiempos de respuesta dependerán de la hora/jornada/momento en que se realiza la solicitud). ACFT MAX que puede ser trasladada: ACFT de letra de clave E. (2)

4	Observaciones	(1) 8 a demanda, conforme procedimiento (ver casilla 20). (2) Responsable de la coordinación de la operación de traslado de aeronaves: Jefe de Operaciones / Ejecutivo de servicio. Contacto a través de la Oficina de Operaciones del aeropuerto: • TEL: +34-985 127 531; +34-985 127 532 • FAX: +34-985 545 109 • E-mail: operaciones_ovd@aena.es
---	---------------	---

LEAS AD 2.7 EVALUACIÓN Y NOTIFICACIÓN DEL ESTADO DE LA SUPERFICIE DE LA PISTA, Y PLAN PARA LA NIEVE

1	Tipos de equipamiento de limpieza	Quitanieves con cuchilla quitanieves de 4 m y esparcidor de urea de 5 m3 incorporado.
2	Prioridades de limpieza	Pista, TWY C, A, PRKG 02, 03 y 04, vía de servicio de plataforma y resto de puestos de estacionamiento.
3	Material usado para el tratamiento de la superficie del área de movimiento	Urea (UREA)
4	Pistas de invierno especialmente preparadas	No aplica.
5	Observaciones	Periodo de aplicación del plan para la nieve: 01-DEC al 28/29-FEB. Evaluación y notificación del estado de la superficie de la pista de acuerdo a la metodología del Global Reporting Format (GRF) descrita en AD 1.2.2. A Aeródromo en servicio durante todas las estaciones del año.

LEAS AD 2.8 DATOS SOBRE PLATAFORMAS, CALLES DE RODAJE Y EMPLAZAMIENTOS/POSICIONES DE VERIFICACIÓN DE EQUIPO

1	Plataforma	Superficie: Hormigón. Resistencia: • PRKG 01 y 02: PCN 81/R/B/W/T. • PRKG 03, 04 y 05: PCN 148/R/C/W/T. • PRKG 06, 07 y 08A: PCN 58/R/A/W/T. • PRKG 08 y AG: PCN 70/R/A/W/T.
2	Calles de rodaje	Anchura: 23 m; EXC A: 32.5 m. Superficie: Asfalto. Resistencia: • T desde THR 29 hasta A: PCN 128 F/A/W/T; • T desde A hasta punto de espera de la pista T-2: PCN 76/F/A/W/T; • A, C, D, T desde punto de espera de la pista T-2 hasta THR 11: PCN 129 F/A/W/T; • B: PCN 119 F/A/W/T.
3	Posiciones de comprobación	Altímetro: Plataforma ELEV 128 m / 420 ft. VOR: No. INS: Ver ADC.
4	Observaciones	Eje TWY: ver INSIGNIA y Conjunto de Datos.

LEAS AD 2.9 SISTEMA DE GUÍA Y CONTROL DEL MOVIMIENTO EN LA SUPERFICIE Y SEÑALES

1	Sistema de guía de rodaje	Señalización horizontal, punto de espera de la pista, punto de espera intermedio, barras de parada, luces de punto de espera intermedio, letreros luminosos, letreros de prohibida la entrada, luces de protección de pista, barra de prohibición de acceso en TWY D, puestos de estacionamiento.
2	Señalización de RWY	Designadores, umbral, eje, punto de visada, faja lateral y zona de toma de contacto. (1)
3	Señalización de TWY	Eje y faja lateral.
4	Observaciones	(1) La longitud de las señales de TDZ en RWY 29 hasta 600 m.

LEAS AD 2.10 OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO

1	Obstáculos que penetran las Superficies de Aproximación, Ascenso en el Despegue, Cónica, Horizontal interna, Transición, Transición Interna y aterrizaje interrumpido establecidas en el Anexo 14 de OACI; y las áreas 2A y 3 establecidas en el Anexo 15 de la OACI. Los que penetran estas superficies se identifican en el fichero CSV como “Relevante_Relevant = Si/Yes”.	Ver Ítem 10 y Conjunto de Datos.
2	Observaciones	Ver AD 2-LEAS AOC.

LEAS AD 2.11 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA SUMINISTRADA

1	Oficina MET	Asturias EMAe.
2	HR	HR AD PS 55 MIN BFR HR AD. Fuera de este horario se emitirá METAR AUTO semihorario.
3	METAR	Semihorario.
4	TAF	24 HR.
5	TREND	Sí.
6	Información	En persona y telefónica.
7	Documentación de vuelo/Idioma	Cartas y lenguaje claro/Español.
8	Cartas	Mapas significativos, previstos en altitud (viento y temperatura) y de vientos máximos.
9	Equipo suplementario	Presentador de imágenes de nubes, rayos y de información radar.
10	Dependencia ATS atendida	TWR, APP.
11	Información adicional	Santander OMAe (LESD): H24 • TEL: +34-942 392 464 Asturias EMAe: HR AD • TEL: +34-985 127 566
12	Observaciones	Existe resumen climatológico de aeródromo. Se hacen avisos de aeródromo.

LEAS AD 2.12 CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA

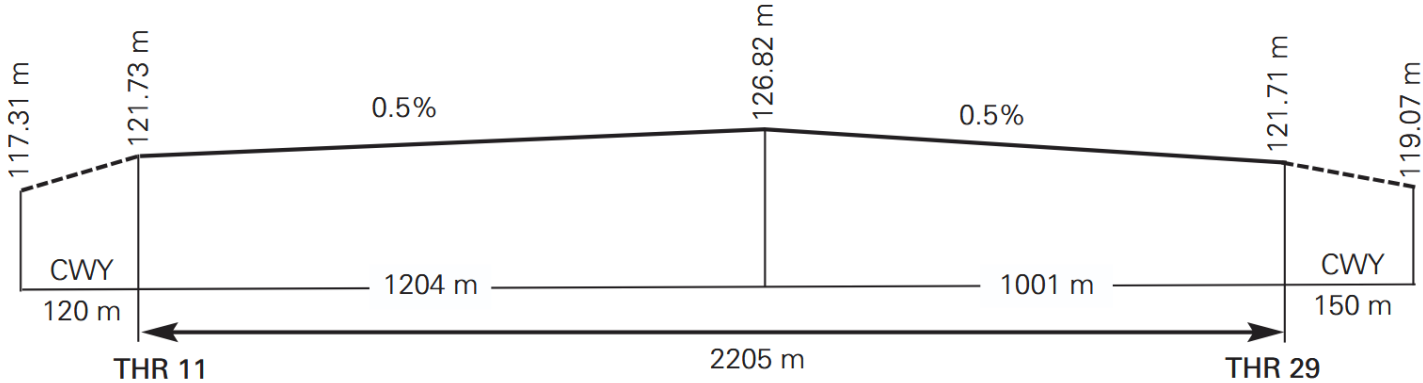
RWY	Orientación	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
RWY	Orientación	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
11	108.03° GEO 108° MAG	2205 x 45	433359.90N 0060251.33W	THR: 122 m / 399 ft TDZ: No	No	150 x 150	2325 x 280 (1)	No	90 x 90	RWY: ASPH PCN 110/F/A/W/T (2) SWY: No
29	288.05° GEO 288° MAG	2205 x 45	433337.79N 0060117.94W	THR: 121.7 m / 399 ft TDZ: 126.2 m / 414 ft	No	120 x 150	2325 x 280 (1)	Sí	90 x 90	RWY: ASPH PCN 110/F/A/W/T (2) SWY: No

Observaciones:

(1) Franja de trazado irregular en cabecera de RWY 11. (Ver AD 2-LEAS ADC).

(2) Primeros 150 m desde THR 11 y primeros 135 m desde THR 29: PCN 66/F/A/W/T.

12.1 PERFIL



LEAS AD 2.13 DISTANCIAS DECLARADAS

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
11	2205	2355	2205	2205
29	2205	2325	2205	2205
11 INT C	845	995	845	-
29 INT C	1383	1503	1383	-

Observaciones: Ninguna.

LEAS AD 2.14 LUCES DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA

1	Pista	11
2	Aproximación	Luces de identificación de umbral.
3	PAPI (MEHT)	3° (15.98 m / 52 ft). (1)
4	Umbral	Verdes con barra de ala.
5	Zona de toma de contacto	No.
6	Eje pista	2205 m: 1305 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m.
7	Borde de pista	2205 m: 1605 m blancas + 600 m amarillas. LIH. Distancia entre luces: 50 m.
8	Extremo de pista	Rojas.

9	Zona de parada	No.
10	Observaciones	Iluminación LED. (1) PAPI no utilizable para aeronaves de letra de clave E.

1	Pista	29
2	Aproximación	Precisión CAT II/III, 420 m. LIH.
3	PAPI (MEHT)	3° (15.45 m / 51 ft). (1)
4	Umbral	Verdes con barra de ala.
5	Zona de toma de contacto	900 m blancas.
6	Eje pista	2205 m: 1305 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m.
7	Borde de pista	2205 m: 1605 m blancas + 600 m amarillas. LIH. Distancia entre luces: 50 m.
8	Extremo de pista	Rojas.
9	Zona de parada	No.
10	Observaciones	Iluminación LED. Luces indicadoras de calle de salida rápida (D). (1) PAPI no utilizable para aeronaves de letra de clave E.

LEAS AD 2.15 OTROS SISTEMAS DE ILUMINACIÓN Y FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA ELÉCTRICA

1	ABN/IBN	No.
2	WDI	1 cerca del THR 11, 1 cerca del THR 29, 1 cerca de TWY C. LGTD.
3	Iluminación de TWY	Eje.
4	Iluminación de plataforma	Mediante proyectores.
5	Fuente secundaria de energía	CAT II/III, según Anexo 14.
6	Observaciones	Iluminación LED. Balizas retrorreflectantes en borde de TWY y borde de plataforma. Equipo de radiocontrol para encendido y selección de brillo de ayudas visuales. OPR AVBL 120.505 MHz y durante el horario en que el aeropuerto está cerrado. Se ruega informar a seguridad en el TEL: +34-985 127 520 en caso de uso.

LEAS AD 2.16 ÁREA DE ATERRIZAJE DE HELICÓPTEROS

1	Situación	- Ondulación del geoide: Ver casilla 2. - FATO: RWY 11/29: Coordenadas THR 11 y THR 29, ver casilla 12; - Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 11/29. Coordenadas THR 11 y THR 29, ver casilla 12; - Rodaje aéreo: TLOF coincide con PRKG AG.
---	-----------	--

2	Elevación	- FATO: RWY 11/29: Elevación THR 11 y THR 29, ver casilla 12; - Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 11/29. Elevación coincide con ARP, ver casilla 2. - Rodaje aéreo: TLOF coincide con PRKG AG. Ver casilla 8.
3	Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización	- FATO: RWY 11/29: ver casilla 12; - Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 11/29. Superficie y resistencia, ver casilla 12; - Rodaje aéreo: TLOF coincide con PRKG AG. Superficie y resistencia, ver casilla 8.
4	Orientación	Ver casilla 12.
5	Distancias declaradas	Ver casilla 13.
6	Iluminación	Ver casillas 14 y 15.
7	Observaciones	Ver reglamentación local en casilla 20.

LEAS AD 2.17 ESPACIO AÉREO DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

1	Denominación	CTR ASTURIAS.
2	Límites laterales	Espacio comprendido por la línea que une los puntos siguientes: 434008.0N 0061515.0W; 433252.0N 0054013.0W; 432623.0N 0054259.0W; 432623.0N 0055139.0W; 433457.0N 0061724.0W; 434008.0N 0061515.0W.
3	Límites verticales	SFC-3000 ft AMSL.
4	Clase de espacio aéreo	D.
5	Unidad responsable Idioma	ASTURIAS TWR. ES/EN.
6	Altitud de transición	1850 m/6000 ft.
7	Horas de aplicabilidad	-
8	Observaciones	Ninguna.

1	Denominación	ATZ ASTURIAS.
2	Límites laterales	Círculo de 8 km de radio centrado en ARP (1).
3	Límites verticales	SFC-3000 ft HGT (2).
4	Clase de espacio aéreo	D.
5	Unidad responsable Idioma	ASTURIAS TWR. ES/EN.
6	Altitud de transición	-
7	Horas de aplicabilidad	
8	Observaciones	(1) O la visibilidad horizontal, lo que resulte inferior. (2) O hasta la elevación del techo de nubes, lo que resulte más bajo.

LEAS AD 2.18 INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

Servicio	Distintivo llamada	FREQ	HR	Observaciones
APP	Asturias APP	118.150 MHz	HR ATS	APP/L
TWR	Asturias TWR	118.150 MHz	HR ATS	-
		121.500 MHz	HR ATS	EMERG
		243.000 MHz	HR ATS	EMERG
		121.705 C	HR ATS	GMC

LEAS AD 2.19 RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIZAJE

Instalación (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas	ELEV DME	Observaciones
DVOR (0°)	VES	112.400 MHz	H24	433325.4N 0060025.5W	-	Posible pérdida de señal en R-174. Sin señal en R-174 BTN ROVAK y 73.0 NM VES BLW FL200. R-252 COV FL095 52 NM, FL120 63 NM.
DME	VES	CH 71X	H24	433325.5N 0060026.4W	120 m	Posible pérdida de señal en R-174 y R-040. Sin señal en R-174 BTN ROVAK y 73.0 NM VES BLW FL200. R-252 posible pérdida de señal FM 43NM.
LOC 29 (0°) ILS CAT III	AVS	110.100 MHz	H24	433401.5N 0060258.1W	-	288° MAG/160 m FM THR 11; COV 25 NM AVBL a 3500 ft AMSL o ABV.
GP 29	-	334.400 MHz	H24	433344.3N 0060128.6W	-	3°; RDH 16.6 m; a 289 m FM THR 29 & 116 m FM RCL a la derecha en el sentido de APCH.
ILS/DME 29	AVS	CH 38X	H24	433344.5N 0060128.5W	129 m	REF DME THR 29. COV 17 NM (15.9 DME) a 3000 ft o ABV AVBL BTN -24° & +35° FM RCL.
NDB (0°)	AV	387.000 kHz	H24	433220.7N 0055549.9W	-	COV 40 NM.

LEAS AD 2.20 REGLAMENTO LOCAL DEL AERÓDROMO

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: LEASYFYX
 - 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 no serán admitidos por el aeródromo.

20.1 OPERACIONES ILS DE CATEGORÍA II Y III

La RWY 29, sujeta a la disponibilidad de servicio de las ayudas a la aproximación y aterrizaje correspondientes, es adecuada para realizar operaciones de CAT II y III por aquellos operadores aéreos cuyos mínimos de operación hayan sido aprobados por la autoridad civil aeronáutica.

20.2 OPERACIÓN DE HELICÓPTEROS

20.2.1 APROXIMACIÓN

En condiciones VMC, los tráficos en arribada se ajustarán a carta de aproximación visual VAC en vigor. Procederán a los puntos visuales de notificación obligatoria que correspondan y solicitarán instrucciones a ATC.

En condiciones IMC, se ajustarán a las cartas publicadas de llegadas normalizadas por instrumentos en vigor, siguiendo instrucciones ATC.

20.2.2 APROXIMACIÓN FINAL

Los helicópteros aproximarán alineados con la pista de vuelo.

En condiciones VMC, salvo indicación en contra de ATC, deberán completar la aproximación final, en la pista de vuelo.

En los casos que se indican a continuación, los helicópteros podrán completar la aproximación final en la calle de rodaje paralela, en el tramo rectilíneo de T paralelo a pista comprendido entre el punto de espera de la pista T-1 y B para aproximaciones por la RWY 29, y en el tramo de T comprendido entre A y B para las aproximaciones por la RWY 11 (ver AD 2-LEAS ADC):

- Tráficos con carta de exención operacional.
- Operaciones de emergencia.
- Bajo autorización excepcional de ATC, ante condiciones meteorológicas u otras necesidades operacionales que así lo requieran para la reducción de riesgos.

En caso de que la longitud máxima del helicóptero sea superior a 23 m, la aproximación final, en cualquier caso, se realizará en la pista de vuelo.

En caso de simultaneidad de operaciones en la pista o en rodaje en la plataforma, no se podrá autorizar por ATC la aproximación final en la calle de rodaje paralela.

Los helicópteros con tren de ruedas, una vez completada la aproximación final, llevarán a cabo la toma de contacto en la misma ubicación, para proceder al rodaje en tierra (salvo que por necesidades operativas ATC autorice el rodaje aéreo).

Los helicópteros con tren de patines, una vez completada la aproximación final, alcanzarán el vuelo estacionario, para proseguir a continuación con el rodaje aéreo.

En condiciones IMC, los helicópteros llevarán a cabo la aproximación final, en cualquier caso, en la pista de vuelo, conforme a los procedimientos de aproximación instrumental en vigor, siguiendo instrucciones ATC.

20.2.3 ESTACIONAMIENTO

Los helicópteros seguirán las indicaciones del vehículo "SÍGAME" para ser guiados hasta el puesto de estacionamiento.

Las posiciones de estacionamiento de helicópteros serán las identificadas como puestos de aviación general AG03 y AG05, a donde accederán, salvo indicación en contra de ATC, rodando vía TWYT y B.

El rodaje en tierra será obligatorio en plataforma para helicópteros con tren de ruedas.

Los helicópteros con tren de patines, una vez completado el rodaje aéreo, llevarán a cabo la toma de contacto en la ubicación asignada en el puesto de estacionamiento.

No se permitirán operaciones simultáneas de helicópteros en plataforma, salvo autorización específica.

20.2.4 RODAJE

El rodaje de helicópteros se llevará a cabo por las calles y vías en plataforma señalizadas, hasta el puesto de estacionamiento.





Señalar al respecto que los puestos definidos para el estacionamiento de helicópteros (AG03 y AG05) se consideran pasantes.

El rodaje en tierra será obligatorio en plataforma para helicópteros con tren de ruedas.

Salvo instrucción en contra de ATC, los helicópteros accederán a la plataforma de estacionamiento por TWY B, y la abandonarán por TWY B en dirección a T.

20.2.5 ELEVACIÓN INICIAL

Los helicópteros con tren de patines llevarán a cabo la elevación inicial en el puesto de estacionamiento y, una vez alcanzado el vuelo estacionario, iniciarán el rodaje en salida.

Los helicópteros con tren de ruedas llevarán a cabo la elevación inicial previamente al despegue.

20.2.6 DESPEGUE

En condiciones VMC, el despegue se realizará en la pista de vuelo.

En los casos que se indican a continuación, los helicópteros, podrán despegar desde la calle de rodaje paralela, desde el tramo rectilíneo de T paralelo a pista comprendido entre el punto de espera de la pista T-1 y B o desde el tramo comprendido entre A y B (ver AD 2-LEAS ADC):

- Tráficos con carta de exención operacional.
- Operaciones de emergencia.
- Bajo autorización excepcional de ATC, ante condiciones meteorológicas u otras necesidades operacionales que así lo requieran para la reducción de riesgos.

En caso de simultaneidad de operaciones en pista o en rodaje en plataforma, no se podrá autorizar por ATC el despegue en la calle de rodaje paralela.

En caso de que la longitud máxima del helicóptero sea superior a 23 m, el despegue se realizará en cualquier caso en la pista de vuelo.

En condiciones IMC, la salida se ajustará a las cartas de salidas normalizadas por instrumentos en vigor, siguiendo instrucciones ATC.

20.2.7 SOBREVUELOS

Dentro del recinto aeroportuario, no se permitirá el sobrevuelo de:

- Edificaciones: edificio terminal, torre de control, etc.
- Aparcamientos de vehículos.
- Zona de almacenamiento de combustibles.
- Zonas de equipos de asistencia en tierra.
- Otras aeronaves.

20.3 PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE

La configuración oeste (RWY 29) será preferente, operándose en base a la correspondiente asignación, salvo condiciones meteorológicas que determinen otra pista en uso (RWY 11), o autorización ATC.

Los pilotos, que soliciten el uso de una pista distinta a la correspondiente según la asignación descrita, deberán asumir las posibles demoras.

Toda aeronave que en el aterrizaje sobrepase las calles de salida C y D continuará el rodaje al final de la pista para abandonar por TWY T.

Se excluyen de esta restricción las aeronaves de categoría L (ligeras) bajo autorización del ATC.

Se autorizan los despegues de las RWY 11 y RWY 29 desde la intersección con la TWY C, excepto en LVC.

Los pilotos al mando de las aeronaves en salida, llegando al punto de espera de la pista en uso, deberán haber realizado sus comprobaciones previas y estar totalmente listas para rodar a posición en pista e iniciar la carrera de despegue inmediatamente.

después recibir la autorización correspondiente. Las aeronaves que, por cualquier causa, no puedan cumplir este requisito lo notificarán a ATC antes de alcanzar el punto de espera.

La asignación de rutas de rodaje y puerta de entrada/salida a plataforma, según la pista en uso y salvo razones operativas en contra (cumplimiento del CTOT, piloto solicite pista contraria, dirección del retroceso/remolcado en función de las aeronaves que están rodando en plataforma, incidencia en plataforma, etc.), donde ATC podrá coordinar con TOAM/CECOPS el uso de la puerta de entrada/salida contraria, las aeronaves a las que se asignen los PRKG 1, 2 y 3 accederán y abandonarán plataforma por TWY A, y las aeronaves a las que se asignen los PRKG 4, 5, 6, 7, 8 y AG accederán y abandonarán plataforma por TWY B.

En base a estos procedimientos, se establecen las siguientes rutas de rodaje (ver AD 2-LEAS ADC):

Llegadas por RWY 11:

- RWY 11-ARR01: TWY T, A hacia PRKG 01, 02, 03.
- RWY 11-ARR02: TWY T, B hacia PRKG 04, 05, 06, 07, 08, AG.
- RWY 11-ARR03: TWY C, A hacia PRKG 01, 02, 03.
- RWY 11-ARR04: TWY C, T dirección T-1, B hacia PRKG 04, 05, 06, 07, 08, AG.

Salidas por RWY 11:

- RWY 11-DEP01: desde PRKG 01, 02, 03 hacia TWY A, T hasta punto de espera T-2.
- RWY 11-DEP02: desde PRKG 04, 05, 06, 07, 08, AG hacia TWY B, T hasta punto de espera T-2.

Salidas por RWY 11 INT C:

- RWY 11-DEP03: desde PRKG 01, 02, 03 hacia TWY A, T hasta punto de espera C-1.
- RWY 11-DEP04: desde PRKG 04, 05, 06, 07, 08, AG hacia TWY B, T hasta punto de espera C-1.

Llegadas por RWY 29:

- RWY 29-ARR01: TWY T, A hacia PRKG 01, 02, 03.
- RWY 29-ARR02: TWY D, T, A hacia PRKG 01, 02, 03.
- RWY 29-ARR03: TWY C, A hacia PRKG 01, 02, 03.
- RWY 29-ARR04: TWY T, B hacia PRKG 04, 05, 06, 07, 08, AG.
- RWY 29-ARR05: TWY D, T, B hacia PRKG 04, 05, 06, 07, 08, AG.
- RWY 29-ARR06: TWY C, T dirección T-1, B hacia PRKG 04, 05, 06, 07, 08, AG.

Salidas por RWY 29:

- RWY 29-DEP01: desde PRKG 01, 02, 03 hacia TWY A, T hasta punto de espera T-1.
- RWY 29-DEP02: desde PRKG 04, 05, 06, 07, 08, AG hacia TWY B, T hasta punto de espera T-1.

Salidas por RWY 29 INT C:

- RWY 29-DEP03: desde PRKG 01, 02, 03 hacia TWY A, T hasta punto de espera C-1.
- RWY 29-DEP04: desde PRKG 04, 05, 06, 07, 08, AG. hacia TWY B, T hasta punto de espera C-1.

La utilización de la ruta establecida de rodaje, salvo indicación en contra de ATC, será en cada caso la correspondiente a:

- Pista en uso.
- Requerimientos de longitud de despegue (rutas de rodaje de salida).
- Requerimientos de longitud de aterrizaje (rutas de rodaje de llegada).
- Los pilotos al mando de las aeronaves en llegada, para conseguir el máximo aprovechamiento de la capacidad de pista, rebajar el tiempo de ocupación de la misma y evitar las maniobras de aproximación frustrada, y sin perjuicio de la seguridad y operación normal de la aeronave, procederán a abandonar pista tras la toma lo antes posible.
- Todos los movimientos en superficie de aeronaves remolcadas, personas y vehículos en el área de maniobras están sujetos a autorización previa ATC.
- Puesto de estacionamiento asignado.

Las aeronaves seguirán las indicaciones del vehículo “SÍGAME” para ser guiadas hasta el puesto de estacionamiento que se

asigne, en función de criterios operativos.

En condiciones LVP y en condiciones nocturnas se proporcionará guiado obligatorio por TOAM en las operaciones de salida de puesto de estacionamiento de aviación general (AG) en plataforma.

No se realizarán operaciones simultáneas de entrada/salida al/del puesto de estacionamiento en puestos de estacionamiento contiguos.

No está permitida la operación simultánea de aeronaves en Stand 8 y puestos de aviación general AG.

Las maniobras de entrada/salida al/del puesto de estacionamiento se realizarán utilizando potencias similares a la de ralentí. Si se requiere incrementar significativamente la potencia, los pilotos deberán comunicar con ATC para que la maniobra sea supervisada por un señalero.

Todos los movimientos de aeronaves, aeronaves remolcadas, personas y vehículos en la plataforma estarán regulados por la Normativa de Seguridad en Plataforma.

Evitar colisiones con otras aeronaves y obstáculos es responsabilidad de:

- Los pilotos, en el rodaje en plataforma y en las zonas no visibles desde TWR.
- Los agentes de asistencia en tierra, durante la maniobra de salida del puesto de estacionamiento.

20.4 OPERACIÓN DEL RESPONDEDOR EN MODO S CUANDO LA AERONAVE ESTÉ EN TIERRA

Para permitir la cooperación necesaria con el Sistema Avanzado de Vigilancia basado en el Modo S, los operadores de aeronaves que pretendan utilizar el aeropuerto de Asturias se asegurarán de que el respondedor modo S está disponible para operar cuando la aeronave esté en tierra.

Los pilotos deberán:

Seleccionar el Modo AUTO y el código del Modo A asignado.

Si el modo AUTO no está disponible, se seleccionará ON (p.e .XPDR) y el código del modo A asignado.

- Desde la solicitud de retroceso remolcado o rodaje, lo que ocurra antes.
- Después del aterrizaje e ininterrumpidamente hasta que la aeronave se encuentre totalmente aparcada en su estacionamiento.
- Cuando la aeronave se encuentre totalmente estacionada, se seleccionará STBY.

Siempre que la aeronave sea capaz de notificar la Identificación de Aeronave (por ejemplo, el indicativo usado durante el vuelo), ésta debería introducirse (a través del FMS o del Panel de Control del Respondedor) desde el momento de la solicitud de retroceso remolcado o de rodaje, lo que ocurra antes. La tripulación deberá utilizar el formato definido por OACI para introducir la Identificación de la Aeronave (por ejemplo, BAW123, AFR6380, ...).

Para asegurar que el comportamiento de los sistemas basados en frecuencias SSR (incluyendo equipos TCAS y radares SSR) no se ve afectado, el TCAS no debería seleccionarse antes de recibir la autorización de rodaje a posición, y debería deseleccionarse una vez abandonada la pista.

Las aeronaves en rodaje sin plan de vuelo, deberían seleccionar el código 1000 en Modo A.

20.5 PROCEDIMIENTO DE SOLICITUD DE NIVEL DE PROTECCIÓN DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS A DEMANDA

El operador que desee operar en el Aeropuerto de Asturias con una aeronave de categoría OACI-SSEI superior a 7 habrá de solicitarlo al aeropuerto ICAO-SSE mediante correo electrónico a la dirección: operaciones_ovd@aena.es, con la operaciones mayor antelación posible a la fecha de llegada programada indicando el modelo de avión y la fecha y hora programadas de llegada.

20.6 PROCEDIMIENTOS DE OPERACIÓN DE AERONAVES DE LETRA DE CLAVE D Y E

20.6.1 GENERALIDADES

Los análisis de riesgos realizados acreditan que el Aeropuerto de Asturias garantiza suficientemente el nivel de seguridad operacional requerido para la operación en plataforma de todas las aeronaves de letra de clave D y de las operaciones o aeronaves de letra de clave E cuyo tamaño y características en cuanto a infraestructura física requerida por sus maniobras y operaciones no superen al modelo A330-300.

Cuando una aeronave de letra de clave D esté avanzando por la zona Este u Oeste del Área de Movimiento, no se permite el movimiento de más de una aeronave en la misma zona, entendiéndose como línea divisoria de la zona Este y Oeste del Área de Movimiento el eje perpendicular a pista que pasa por TWY B.

En el caso de aeronaves de letra de clave E, se limita la operación en pista/rodadura simultánea a una aeronave a la vez.

La operación de aeronaves que superen las características de diseño certificadas del aeródromo está permitida durante la aplicación de los LVP, debiendo respetar además las directrices expuestas en el procedimiento local.

Es necesario el empleo de sobrevirajes a la entrada y salida de la puerta B de acceso a plataforma para las aeronaves de letra de clave D y E.

20.6.2 ESTACIONAMIENTO

Se ha definido el PRKG autónomo 08A en plataforma para las aeronaves de letra de clave (D y E), siendo incompatible su uso con el de los PRKG 07 y 08.

Durante las maniobras de estacionamiento y salida se prohibirá el uso de la ESA (Área de Espera de Equipos) común de los PRKG 06 y 07.

No se permite el movimiento de vehículos por el tramo de vial adyacente al PRKG 08A en plataforma durante las maniobras de entrada y salida de aeronaves que superen las características de diseño certificadas del aeródromo.

20.6.3 MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

Se limita la potencia permitida en plataforma, estableciendo un rodaje en plataforma al ralentí.

1. Llegadas:

- RWY 29.- Salida de pista por TWY T, rodaje a través de la TWY paralela T, hasta puerta B de acceso a plataforma, calle de rodaje por la que accederá a la plataforma hacia el puesto de estacionamiento definido rodando por la calle de acceso a puesto de estacionamiento.
- RWY 11.- Salida de pista por TWY T, rodaje a través de la TWY paralela T, hasta puerta B de acceso a plataforma, calle de rodaje por la que accederá a la plataforma hacia el puesto de estacionamiento definido rodando por la calle de acceso a puesto de estacionamiento.

Mediante petición expresa del piloto a ATC, se podrá dar guiado con un vehículo "SÍGAME" a una aeronave en llegada hasta la puerta correspondiente en plataforma. Guiado obligado desde puerta B de acceso a plataforma hasta puesto de estacionamiento.

1. Salidas:

- RWY 29.- Salida de plataforma por B, rodaje por TWY T dirección T-1 hasta THR 29.
- RWY 11.- Salida de plataforma por B, rodaje por TWY T dirección T-2 hasta THR 11.

Mediante petición expresa del piloto a ATC, se podrá dar guiado con un vehículo "SÍGAME" a una aeronave en salida desde el puesto de estacionamiento hasta el punto del área de maniobras solicitado. Guiado obligado desde puesto de estacionamiento hasta puerta B de acceso a plataforma.

20.7 OPERACIONES VISUALES NOCTURNAS (VFR-N)

Se permite la realización de vuelos VFR-N.

20.8 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: seguridad_operacional_ovd@aena.es

Además de notificar al aeropuerto mediante el sistema indicado, es necesario enviar al menos los datos básicos del accidente, incidente, suceso o evento al proveedor de servicios de control de tránsito aéreo (ATC).

En el caso específico de notificaciones de seguridad relacionadas con el proveedor de servicios de control de tránsito aéreo (área de maniobras, fases de vuelo y espacio aéreo ATS) pueden remitirse a la dirección de correo electrónico: lecm.safety@enaire.es

LEAS AD 2.21 PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DEL RUIDO

No.

LEAS AD 2.22 PROCEDIMIENTOS DE VUELO

22.1 PROCEDIMIENTO DE SALIDAS VISUALES PARA VUELOS IFR

Los vuelos IFR podrán solicitar a ATC una “salida visual”, en tierra o en el aire, bajo las siguientes condiciones:

- Entre el comienzo del crepúsculo civil matutino y el final del crepúsculo civil vespertino.
- Condiciones meteorológicas en la dirección del despegue y ascenso inicial subsiguiente que permitan el vuelo visual hasta la Mínima Altitud de Sector (MSA), que será proporcionada por ATC.
- En el aire el piloto propondrá a ATC un rumbo o un directo.
- En tierra, el piloto propondrá a ATC un rumbo o punto, o ATC propondrá una salida visual sujeta a consentimiento y colación del piloto.
- El piloto será el responsable de mantener el margen de franqueamiento de obstáculos hasta la Mínima Altitud de Sector (MSA).

22.2 PROCEDIMIENTOS DE VUELO PARA AERONAVES SIN APROBACIÓN OPERACIONAL RNAV1

1. PROCEDIMIENTOS DE LLEGADA

Las aeronaves sin aprobación operacional RNAV1 tendrán que comunicar a LECM esta condición en primera llamada de entrada al FIR y recibirán instrucciones ATC para proceder a AMAKA o XONDA.

- Procedimiento de fallo de comunicaciones en llegadas.

El tráfico en fallo de comunicaciones procederá: mantener la última altitud o nivel autorizado, proceder directo a AMAKA o XONDA y desde ahí al DVOR/DME VES y entrar en la espera. Comenzar el descenso después de completar una espera, o después de la EAT cuando se haya recibido, lo que ocurra más tarde, y completar una aproximación IFR publicada a la pista en servicio para llegadas y aterrizar antes de los siguientes 30 minutos.

1. PROCEDIMIENTO DE SALIDA

Las aeronaves sin aprobación operacional RNAV1 en primera comunicación con LEAS indicarán esta condición y serán autorizadas mediante la SID convencional a AMAKA o XONDA según indique ATC.

- Procedimiento de fallo de comunicaciones en salidas.

El tráfico en fallo de comunicaciones procederá: dirigirse de la manera más directa hasta AMAKA o XONDA ascendiendo hasta la última altitud o nivel autorizado o hasta la altitud mínima de seguridad, la que sea mayor, mantener dicha altitud o nivel durante 7 minutos, después continuar el ascenso de acuerdo al FPL actualizado e incorporarse a la ruta ATS correspondiente.

22.3 PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)

22.3.1 GENERALIDADES

- La RWY 11 está autorizada para despegues en visibilidad reducida. La RWY 29, equipada con ILS, está autorizada para aproximaciones de precisión CAT II/III y para despegues en condiciones de visibilidad reducida.
- Una vez activos los LVP, la tripulación puede solicitar a ATC la realización de un despegue guiado por pista 29, siempre y cuando el LOC del ILS no se encuentre degradado.
- Se aplicarán procedimientos de visibilidad reducida (LVP) cuando se produzca alguna de las siguientes condiciones:
 - Cuando cualquier transmisómetro indique un RVR igual o inferior a 800 m, o visibilidad igual o inferior a 800 m en caso de fallo de todos los transmisómetros, o
 - Techo de nubes igual o inferior a 300 ft (90 m).
- ATC informará a los pilotos, mediante radiotelefonía, de que se están aplicando procedimientos de visibilidad reducida. Cualquier incidencia notificada o detectada que pueda afectar a los LVP se comunicará inmediatamente a las aeronaves para que puedan adoptar las medidas oportunas
- ATC suministrará directamente los valores del alcance visual en pista de acuerdo con lo siguiente:
 - RVR TDZ: Lectura correspondiente a la zona de toma de contacto.
 - RVR MID: Lectura del punto medio de la pista.
 - RVR END: Lectura del extremo de la pista.
- Cuando se efectúen aproximaciones CAT II/III, el permiso para aterrizar se concederá antes de que la aeronave se encuentre a 2 NM del TDZ y sólo se expedirá cuando las áreas sensibles (LSA) del ILS estén despejadas.
- Los LVP se cancelarán cuando se alcancen todas las condiciones siguientes:
 - Cuando todos los transmisómetros indiquen un RVR superior a 1000 m, o mismo valor de visibilidad si los transmisómetros estuvieran fuera de servicio, y
 - Techo de nubes superior a 500 ft (150 m).

22.3.2 MOVIMIENTOS EN TIERRA

Mientras se encuentren los LVP activos sólo se permitirá el rodaje de un único móvil (aeronave, vehículo o conjunto aeronave-vehículo, vehículo-vehículo en los casos de guiado, remolcado o revisión del área de maniobras) en todo el área de maniobras y una única aeronave en plataforma.

Mientras se encuentren los LVP activos TWY C permanecerá cerrada. 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 operacional.

Mediante petición expresa del piloto a ATC se podrá dar guiado con un coche "SÍGAME" a una aeronave en llegada hasta la puerta correspondiente en plataforma. Guiado obligatorio desde puerta de acceso a plataforma hasta puesto de estacionamiento.

Mediante petición expresa del piloto a ATC se podrá dar guiado con un coche "SÍGAME" a una aeronave en salida desde el puesto de estacionamiento hasta el punto del área de maniobras solicitado. En el caso de que una aeronave que sale tuviera que regresar a la plataforma, el piloto informará a ATC y esperará nuevas instrucciones de rodaje.

Con los LVP activos, se aplican los mismos requisitos y restricciones físicas en calles de rodaje y en plataforma a las aeronaves que superen las características de diseño certificadas del aeródromo (véase casilla 20), REGLAMENTACIÓN LOCAL – PROCEDIMIENTOS DE OPERACIÓN DE AERONAVES DE LETRA DE CLAVE D Y E).

22.3.2.1 Llegadas

Al abandonar la RWY 29, los pilotos notificarán:

1. Área sensible ILS libre y,
2. Calle de salida utilizada.

El área sensible ILS queda desocupada cuando las luces de eje de calle de rodaje utilizada pasan a ser todas verdes, en lugar de verdes y amarillas.

En plataforma, los pilotos notificarán:

1. Puesto de estacionamiento asignado a la aeronave y,

2. Cierre de frecuencia.

Toda aeronave que en el aterrizaje por la RWY 29 sobrepase TWY D, continuará el rodaje hacia el extremo de pista para abandonar por TWY T.

22.3.2.2 Salidas

Los pilotos notificarán el inicio de rodaje hacia la TWY A o B (según indique ATC).

22.3.3 FALLO DE LAS COMUNICACIONES Y SITUACIONES ANÓMALAS EN EL ÁREA DE MANIOBRAS

22.3.3.1 Fallo de comunicaciones

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

- Aeronave en salida: la aeronave continuará por la ruta asignada hasta detenerse en el límite de la autorización ATC, extremando las precauciones, donde mantendrá posición y esperará la llegada de un vehículo de asistencia.
- Aeronave de llegada: si la aeronave acaba de aterrizar, mantendrá posición al abandonar el área sensible, y esperará la llegada de un vehículo de asistencia.

Si la aeronave ya tuviera una autorización de rodaje ATC, continuará por la ruta asignada hasta el límite de la autorización ATC, extremando las precauciones, donde mantendrá posición y esperará la llegada de un vehículo de asistencia.

22.3.3.2 Situaciones anómalas en el área de maniobras

1. Incertidumbre respecto de la posición en el área de maniobras

- Salvo lo dispuesto en el párrafo a continuación, si un piloto duda respecto de la posición de la aeronave en relación con el área de maniobras, inmediatamente, detendrá la aeronave y notificará a ATC esta circunstancia (incluida la última posición conocida).
- En las situaciones en las que el piloto dude respecto de la posición de la aeronave en relación con el área de maniobras, pero reconozca que la aeronave se encuentra en una pista, el piloto, inmediatamente, lo notificará a ATC (incluida la última posición conocida), evacuará, lo antes posible, la pista, si es capaz de localizar una calle de rodaje cercana apropiada, a menos que ATC indique otra cosa; y después, detendrá la aeronave.
- En caso de que ATC se dé cuenta de que una aeronave o un vehículo ha perdido la posición en el área de maniobras, o no esté seguro de su posición, se tomarán de inmediato las medidas apropiadas para salvaguardar las operaciones y ayudar a la aeronave o vehículo en cuestión a determinar su posición.

1. Pérdida de contacto visual entre móviles

- En caso de pérdida de contacto visual de una aeronave con otra o con un vehículo con el que mantenga propia separación, se informará inmediatamente a ATC y se detendrá la aeronave. ATC tomará las medidas que considere oportunas.

1. Avería de aeronave

- Notificará la situación a ATC y esperará la llegada de asistencia. En caso de encontrarse en una pista, si es posible y a menos que ATC indique lo contrario, la evacuará.

22.3.4 APROXIMACIONES EN PRÁCTICAS EN CAT II/III

1. ATC no autorizará aproximaciones de precisión CAT II/III en prácticas, cuando la visibilidad sea igual o inferior a 1000 m ó el techo de nubes sea igual o inferior a 500 ft (150 m).
2. Aquellas aeronaves que deseen realizar este tipo de aproximaciones, lo comunicarán lo antes posible a ATC para que se tomen las medidas oportunas.

22.3.5 AERONAVES EN DESPEGUE

Se permiten despegues con RVR inferior a 125 m. Debe cumplirse el requisito AMC1 SPA.LVO.100(a) del Reglamento (UE) 965/2012, de 5 de octubre de 2012, que determina los requisitos técnicos y procedimientos administrativos relativos a operaciones aéreas, el cual, en el apartado (e) establece que no se permiten operaciones de despegue en baja visibilidad con RVR < 75m, por lo que no se realizarán operaciones en estas condiciones. Se permiten despegues guiados en el aeropuerto por RWY 29 siempre y cuando se cumplan los requisitos de AMC1 ADR. OPS.B.045(a)(1). Las aeronaves deberán notificar a ATC la necesidad de despegue guiado lo antes posible.

22.4 SISTEMA DE VIGILANCIA ATS

Podrán utilizarse los sistemas de vigilancia ATS en el suministro del 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 la trayectoria de vuelo de otras aeronaves en las cercanías del aeródromo;
3. establecimiento de separación establecido en el RCA apartado 4.6.7.3. entre aeronaves sucesivas a la salida; y
4. suministro de asistencia para la navegación a vuelos VFR.

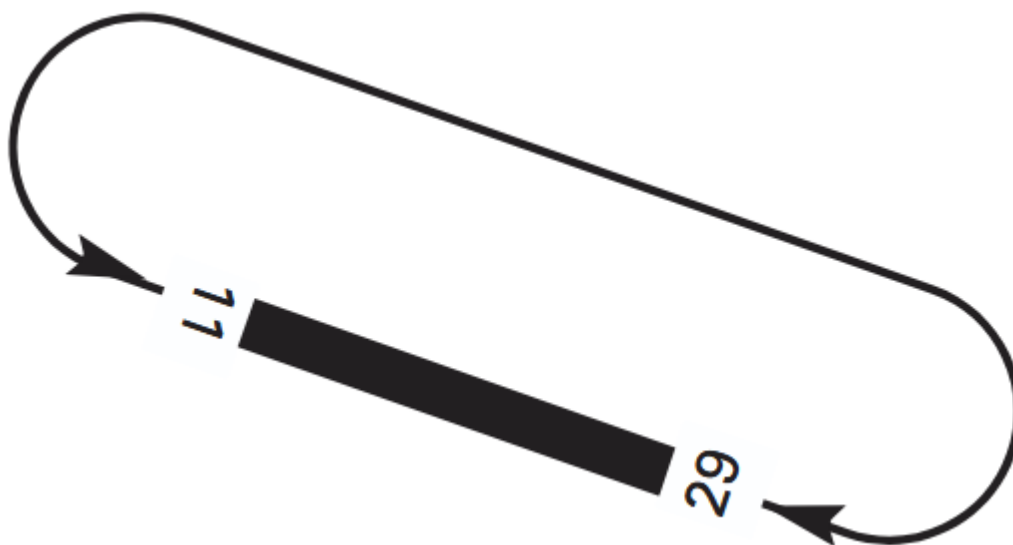
No se garantiza la provisión de las funciones b) y d) en la ATZ por debajo de 500 ft AMSL ni en la mitad sur de la ATZ por debajo de 1600 ft AMSL.

En función de la disponibilidad de los sistemas de vigilancia ATS, la altitud a partir de la cual se pueden prestar las funciones anteriores (a), b), c) y d)) puede verse afectada, o incluso suspenderse; en cuyo caso se notificará a las aeronaves mediante los medios de información aeronáutica disponibles.

22.5 OPERACIONES DE DESCENSO CONTINUO

Dependiendo de las condiciones del tránsito, y siempre que se prevea que no vaya a ser necesario interrumpir un descenso, las aeronaves serán autorizadas a proceder por una llegada estándar (STAR) o mediante una autorización del tipo “directo” a un fijo intermedio de la STAR, al IAF, a un fijo de la IAF, de la aproximación intermedia o al IF, a una altitud adecuada del procedimiento instrumental (IAC), de manera que la operación de descenso pueda ejecutarse de manera continua.

22.6 CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD



LEAS AD 2.23 INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

Alta probabilidad de ocurrencia de niebla no pronosticada.

23.1 ZONAS DE CONCENTRACIÓN DE AVES

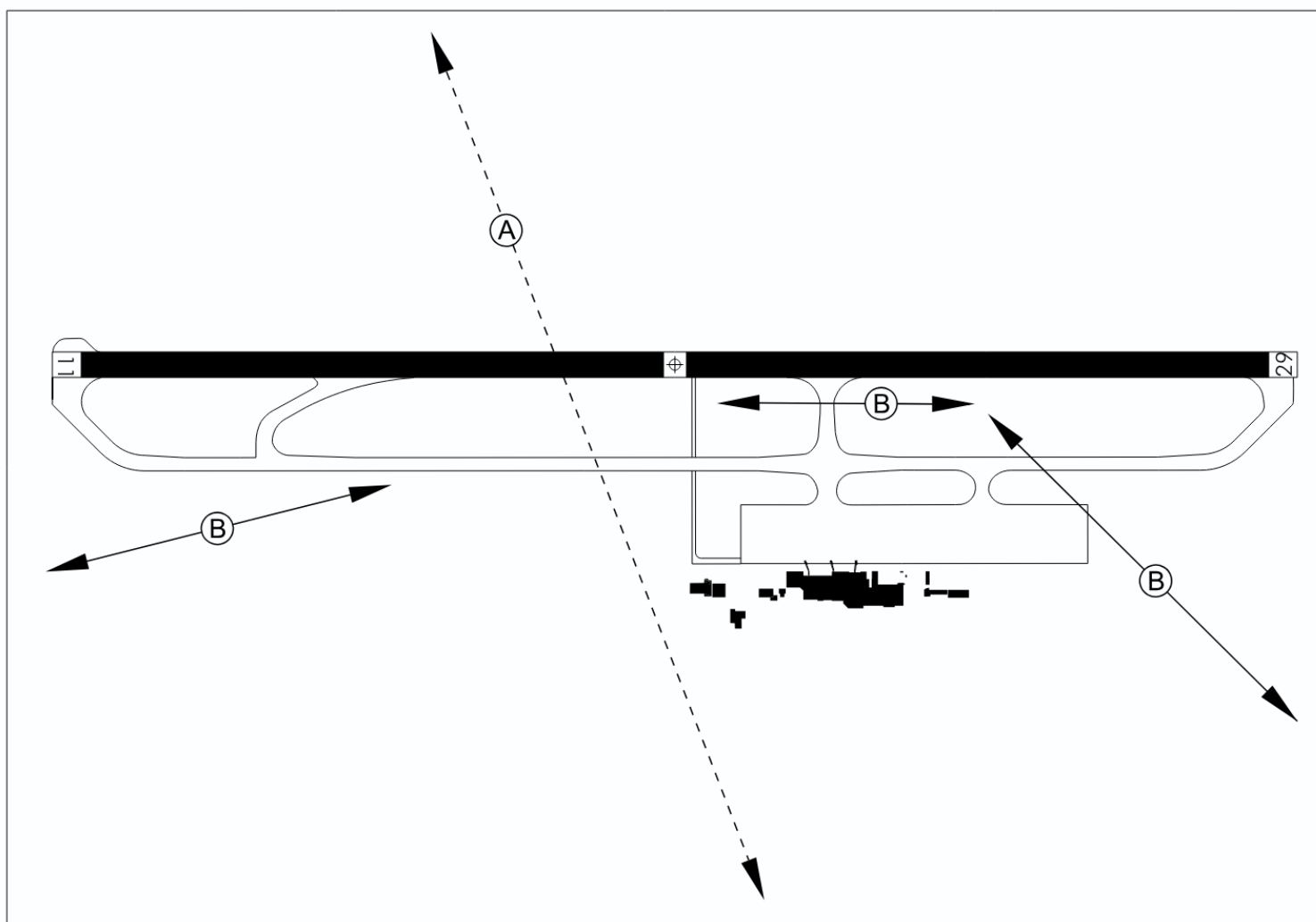
Es probable la presencia de aves en el recinto aeroportuario y sus proximidades por lo que se recomienda precaución, especialmente bajo condiciones meteorológicas adversas y con viento del norte.

Aproximadamente entre el 15 de junio y el 15 de septiembre, con mayor probabilidad durante los meses de julio y agosto, tras días de lluvia, con condiciones ambientales estables, alta humedad y temperatura y ausencia de lluvia y viento, se registran concentraciones puntuales de Gaviota Patiamarilla (*Larus michahellis*) debido a presencia masiva de hormigas voladoras sobre la pista, en alturas entre 0 y 500 metros (a mayor altura con bajas presiones).

FLUJOS DE AVES

Entre los meses de octubre y marzo, coincidiendo con el periodo invernal y épocas migratorias, y especialmente asociados a la ocurrencia de meteorología adversa (temporales marítimos, olas de frío), se pueden producir concentraciones de bandadas de aves limícolas (avefría europea, chorlito dorado europeo) en el recinto aeroportuario, con uso preferencial de áreas pavimentadas en la Zona Aeroportuaria de Seguridad Operacional.

1. Gaviota patiamarilla (*Larus michahellis*).
2. Pequeñas rapaces, principalmente busardo ratonero (*Buteo buteo*) y cernícalo vulgar (*Falco tinnunculus*).



LEAS AD 2.24 CARTAS AERONÁUTICAS RELATIVAS A UN AERÓDROMO

El listado de cartas relativas al aeródromo puede encontrarse en el siguiente enlace:

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

LEAS AD 2.25 PENETRACIÓN DE LA SUPERFICIE DEL TRAMO VISUAL (VSS)

No aplicable.