

LECO AD 2 DATOS DEL AERÓDROMO

LECO AD 2.1 INDICADOR DE LUGAR Y NOMBRE DEL AERÓDROMO

LECO - A CORUÑA

LECO AD 2.2 DATOS GEOGRÁFICOS Y ADMINISTRATIVOS DEL AERÓDROMO

1	ARP	431807N 0082238W. Ver AD 2-LECO ADC.
2	Distancia y dirección desde la ciudad	8 km S.
3	Elevación	101 m / 330 ft.
4	Ondulación geoide	54.60 m ± 0.05 m (1).
5	Temperatura de referencia	24°C.
6	Temperatura baja media	8°C.
7	Declinación magnética	1°W (2025).
8	Cambio anual	10.6 'E.
9	Administración AD	Aena.
10	Dirección	Aeropuerto de A Coruña, Apdo. 10; 15174 Rutis-Vilaboa (A Coruña).
11	TEL	+34-981 187 201/210/209.
12	AFTN	LECO.
13	E-mail	coord.lcg@aena.es
14	Tránsito autorizado	IFR/VFR (2).
15	Observaciones	(1) Para todos los puntos 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: - El operador de la aeronave debe solicitar autorización a la Oficina de Coordinación del aeropuerto a través del portal SAGA https://saga.aena.es/. - o - o - o - o - o - o - o - 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.

LECO AD 2.3 HORAS DE FUNCIONAMIENTO

1	Aeropuerto	V: 0430-2230; I: 0530-2330. PS 1 HR PPR.
---	------------	--

2	Aduanas e Inmigración	HR AD.
3	Servicios médicos y de sanidad:	No.
4	AIS/ARO	H24. (1)
5	Información MET	FM 1 HR BFR HR AD TO 30 MIN AFT HR AD.
6	ATS	HR AD.
7	Abastecimiento de combustible	HR AD.
8	Asistencia en tierra	HR AD.
9	Seguridad	HR AD.
10	Deshielo	No.
11	Observaciones	(1) 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 LECO: LECOZPZX. Oficina AIO Centralizada – Oficina NOTAM Internacional. • TEL: +34-913 213 137/138. • E-mail: unof@enaire.es

LECO AD 2.4 SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO

1	Instalaciones para el manejo de carga	Horquilla elevadora 1500 kg. Cinta transportadora 1000 kg.
2	Tipos de combustible	JET A-1, 100LL.
3	Tipo de lubricante	AEROSHELL W100.
4	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.
5	Instalaciones para el deshielo	NO.
6	Espacio disponible en hangar	No.
7	Instalaciones para reparaciones	No.

8	Observaciones	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 handling: • AVIATION HANDLING SUPPLY ◦ TEL: +34-986 498 804 ; +34-615 163 846. ◦ E-mail: ops@aviationhandling.net ◦ SITA: NO AVBL. • SOUTH EUROPE GROUND SERVICES ◦ Handling con tarifa regulada. ◦ TEL:+34-981 187 260 ; +34-660 710 015. ◦ FAX: +34-981 652 274. ◦ E-mail: lcgkg@southeu.com ◦ SITA: LCGKQIB. • SKY VALET FBO ◦ TEL: +34-916 782 648 (H24). ◦ FAX:+34-913 936 899. ◦ E-mail: occ@execujet.com ◦ SITA: MADSVXH. • UNITED AVIATION SERVICES, S.L. ◦ TEL:+34-913 936 775 (OCC) ; +34-634 527 705 (H24). ◦ E-mail: ops.galicia@unitedaviation.es ; ops@unitedaviation.es (OCC) ◦ WEB: www.unitedaviation.es ◦ SITA: MADSPCR
---	---------------	--

LECO AD 2.5 INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA PASAJEROS

1	Hoteles	No.
2	Restaurante	Sí.
3	Transporte	Autobuses, taxis y coches de alquiler.
4	Instalaciones médicas	No.
5	Banco/Oficina Postal	Cajeros automáticos / No.
6	Información turística	Sí.
7	Observaciones	Ninguna.

LECO AD 2.6 SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

1	Categoría de incendios	7. (1)
2	Equipo de salvamento	De acuerdo a la categoría de incendios publicada.

3	Retirada de aeronaves inutilizadas	Disponible previa firma de declaración de incapacidad por parte del operador de la aeronave para poder retirarlo por sus propios medios, y exención de responsabilidades por parte del gestor aeroportuario. (2) Capacidades del equipamiento disponible: - Medios externos (acuerdos con empresas externas). Aeronaves grandes con MTOW mayor de 4 Tm (hasta A320/A321). - Medios propios (medios manuales/remolque). Equipos de recuperacion de aeronaves dollies (RD5, RD10 y RD30) y equipos debogging hasta aeronaves A321.
4	Observaciones	(1) Tiempo de respuesta menor a 3 min, con un objetivo operacional menor a 2 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.

LECO 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	No aplica.
2	Prioridades de limpieza	No aplica.
3	Material usado para el tratamiento de la superficie del área de movimiento	UREA.
4	Pistas de invierno especialmente preparadas	No aplica.
5	Observaciones	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. Aeródromo en servicio durante todas las estaciones del año.

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

1	Plataforma	Superficie: Hormigón. Resistencia: Rampa 0: PCN 95/R/D/W/T. Rampa 1: PCN 90/R/C/W/T.
2	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.
3	Calle de rodaje aéreo	Anchura: TWY NA: 6.2 m. Superficie: Zahorra. Resistencia: INFO NO AVBL.
4	Posiciones de comprobación	Altímetro: Plataforma ELEV 93 m/305 ft. VOR: No. INS: Ver AD 2-LECO PDC.
5	Observaciones	Ninguna.

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

1	Sistema de guía de rodaje	Letreros, puntos de espera de la pista, barras de parada (1), luces de protección de pista (1) y puestos de estacionamiento.
2	Señalización de RWY	Designadores, umbral, eje, faja lateral, punto de visada y zona de toma de contacto.
3	Señalización de TWY	Borde, eje y señal mejorada de eje.
4	Observaciones	(1) Luces LED de intensidad variable.

LECO AD 2.10 OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO

1	Obstáculos en 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 perforan estas superficies se identifican en el fichero CSV como "Relevante_Relevant = Si/Yes".	Ver ítem 10 y apartado Conjunto de Datos.
2	Observaciones	Ver 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).

Localizador senda - LECO-OBS-00300-000-2022
Manga de viento en THR 03 - LECO-OBS-00563-000-2022
Manga de viento central - LECO-OBS-00315-000-2022
Manga de viento en THR 21 - LECO-OBS-00466-000-2022
Hangar cocheras - LECO-OBS-00627-001-2022
SEI - LECO-OBS-00631-001-2022
Torre de control - LECO-OBS-00556-004-2022
Torre iluminación 1 - LECO-OBS-0478-000-2022
Torre iluminación 2 - LECO-OBS-00632-000-2022
Torre iluminación 3 - LECO-OBS-00635-000-2022
Torre iluminación 4 - LECO-OBS-00649-000-2022
Torre iluminación 5 - LECO-OBS-00654-000-2022
Pantalla deflectora anti-chorro 1 - LECO-OBS-00652-001-2022
Pantalla deflectora anti-chorro 2 - LECO-OBS-00653-001-2022
Pantalla deflectora anti-chorro 3 - LECO-OBS-01680-001-2022

LECO AD 2.11 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA SUMINISTRADA

1	Oficina MET	A Coruña EMAe.
2	HR	FM 1 HR BFR HR AD TO 30 MIN AFT 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 previstos significativos y de viento y temperatura en altitud.
9	Equipo suplementario	Presentador de imágenes de nubes, rayos y de información radar.
10	Dependencia ATS atendida	TWR.
11	Información adicional	Santander OMAe (LESD): H24; TEL: +34-942 392 464. A Coruña EMAe: HR AD; TEL: +34-981 134 647.
12	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.

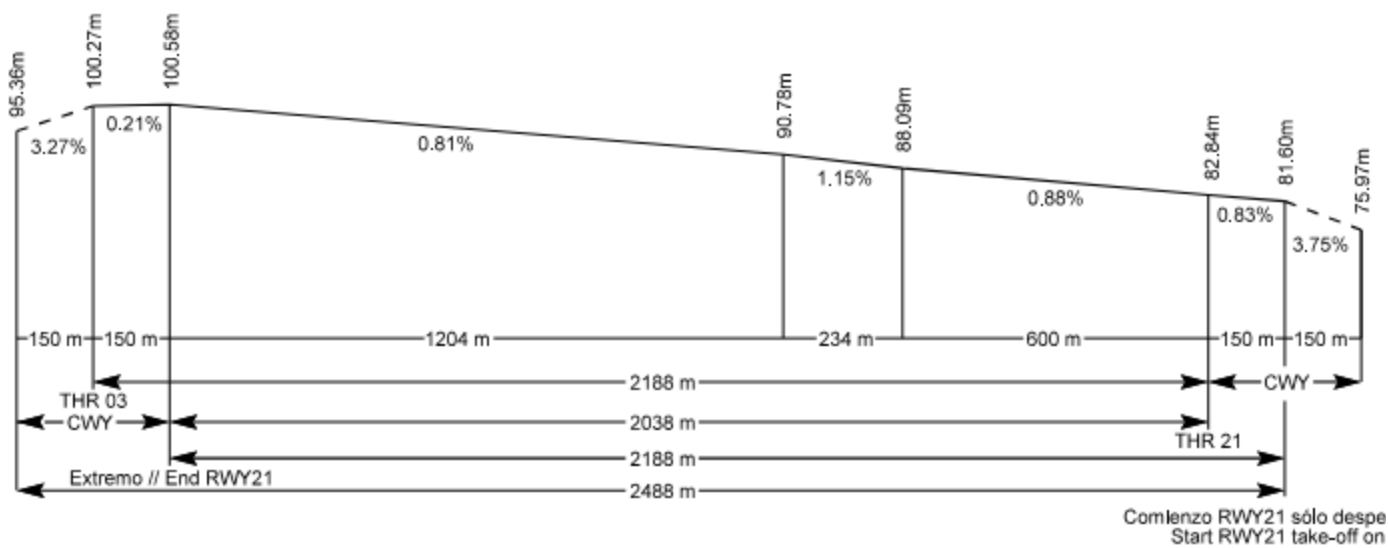
LECO AD 2.12 CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA

RWY	Orientación	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
03	030.94°GEO 032 ° MAG	2188 x 45	431730.13N 0082308.72W	THR: 100 m/ 329 ft TDZ: 100.6m/ 330 ft	No	300 x 150	2308 x 150 (5)	No	240 x 150 (1)	RWY: ASPH PCN 72/F/B/W/T (7) SWY: No
21 (2) (3)	210.95°GEO 212 °MAG	2188 x 45 (4)	431830.94N 0082218.81W	THR: 82.8 m/ 272 ft TDZ: 88.1 m/ 289 ft.	No	300 x 150	2248 x 150 (5) (6)	Sí	240 x 150	RWY: ASPH PCN 72/F/B/W/T (7) SWY: No

Observaciones:

- (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) Exención al requisito relativo al ancho de franja de pista: ancho de franja de pista de 150 m en lugar de 300 m.
- (6) La franja para aterrizajes por RWY 21 es de 2158 x 150 y comienza 60 m antes del THR 21.
- (7) Plataforma de viraje intermedia: PCN 68/F/C/W/T.

12.1 PERFIL



LECO AD 2.13 DISTANCIAS DECLARADAS

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.

LECO AD 2.14 LUCES DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA

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

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

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

1	ABN/IBN	No.
2	WDI	1 cerca THR 03, 1 cerca THR 21, 1 cerca de ARP LGTD.
3	Iluminación de TWY	Eje y borde. (1)
4	Iluminación de plataforma	Postes proyectores.
5	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.
6	Observaciones	(1) Luces LED. Borde balizas reflectantes.

LECO AD 2.16 ÁREA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS

1	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).
2	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).
3	Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización	No.
4	Orientación	No.
5	Distancias declaradas	No.

6	Iluminación	No.
7	Observaciones	Ninguna.

LECO AD 2.17 ESPACIO AÉREO DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

1	Denominación	CTR A CORUÑA.
2	Límites laterales	431929N 0080726W; 430823N 0081635W; 431542N 0083528W; 432732N 0082547W; 431929N 0080726W.
3	Límites verticales	SFC - 3000 ft AMSL.
4	Clase de espacio aéreo	D.
5	Unidad responsable Idioma	A CORUÑA TWR. ES/EN.
6	Altitud de transición	1850 m / 6000 ft.
7	Horas de aplicabilidad	HR ATS.
8	Observaciones	Fuera del horario operativo, el volumen de espacio aéreo asociado al CTR A CORUÑA será clase G, con servicio de información de vuelo prestado por SANTIAGO TACC (ver frecuencia SANTIAGO APP en casilla 18).

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

Servicio	Distintivo llamada	FREQ	HR	Observaciones
APP	Santiago APP	120.200 MHz	H24	APP/H
TWR	A Coruña TWR	118.305 C	HR AD	
		121.500 MHz	HR AD	EMERG
		121.705 C	HR AD	GMC
VDF	A Coruña gonio	118.300 MHz	HR AD	
		121.500 MHz	HR AD	
ATIS	A Coruña Información	129.005 C	HR AD	
D-ATIS	A Coruña Información	NIL	HR AD	Suministro de información ATIS mediante enlace de datos.

LECO AD 2.19 RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIZAJE

Instalación (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas	ELEV DME	Observaciones
DVOR (1°W)	LRA	115.100 MHz	H24	432346.2N 0081824.5W		R-106 BTN 9.5 NM & 20 NM posibles pérdidas de señal. R-148 COV a 6000 ft AMSL TIL 54 NM, a 7000 ft AMSL TIL 64 NM, a FL080 TIL 66.5 NM. COV a 10 NM posibles oscilaciones de aguja de ± 2° BTN R-300/R-360 a 4500 ft AMSL o BLW. COV a 25 NM AVBL BTN: - R-027/R-256 CCW a 3000 ft AMSL o ABV; - R-256/R-172 CCW a 3500 ft AMSL o ABV; - R-172/R-027 CCW a 4500 ft AMSL o ABV.

Instalación (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas	ELEV DME	Observaciones
DME	LRA	CH 98X	H24	432346.2N 0081825.2W	120 m	R-106 BTN 9.5 NM & 20 NM posibles pérdidas de señal. R-128 COV a 6000 ft AMSL TIL 50 NM, a 7000 ft AMSL TIL 55.1 NM. R-148 COV a 6000 ft AMSL TIL 46 NM, a 7000 ft AMSL TIL 56 NM, a FL080 TIL 66.5 NM. COV a 25 NM AVBL BTN: - R-027/R-256 CCW a 3000 ft AMSL o ABV; - R-256/R-172 CCW a 3500 ft AMSL o ABV; - R-172/R-027 CCW a 4500 ft AMSL o ABV.
NDB (1°W)	COA	401.000 kHz	H24	432156.1N 0081942.3W		032 ° MAG/7243 m FM THR 21.
L (1°W)	C	410.000 kHz	H24	431925.2N 0082139.0W		032 ° MAG/1898 m FM THR 21.
LOC 21 ILS CAT II (1°W)	LCO	109.900 MHz	H24	431725.8N 0082312.3W		212 ° MAG/156 m FM THR 03. COV 17 NM AVBL BTN ± 35° a 2800 ft AMSL o ABV.
GP 21		333.800 MHz	H24	431824.5N 0082227.7W		3°; RDH 16.50 m; a 271.82 m FM THR 21 & 69.84 m FM RCL a la derecha en el sentido de APCH. Pueden no recibirse indicaciones de fly-up a fondo de escala BLW GP a partir de 6° a la derecha FM RCL.
ILS/DME 21	LCO	CH 36X	H24	431824.5N 0082227.7W	90 m	REF DME THR 21.

LECO AD 2.20 REGLAMENTO LOCAL DEL AERÓDROMO

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. No obstante, se permite la posibilidad de abandonar pista realizando el giro en la plataforma de viraje intermedia.

20.1 DESPEGUES DESDE INTERSECCIÓN CON PISTA AUTORIZADOS

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

20.2 PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE

20.2.1 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.

- 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.
- Al solicitar puesta en marcha los pilotos notificarán al ATC el indicativo completo de la aeronave y el puesto de estacionamiento que ocupan.
- 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.
- d. En función de la situación del tránsito, cualquier solicitud de autorización ATC efectuada más tarde de estos criterios podría ser rechazada.

20.2.2 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 GATE 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 "SÍGAME" a la salida de los puntos de espera de las TWY N y S, o en ausencia de este, la oficina de Coordinación comunicará a ATC que no se dispone de servicio de guiado y el puesto de estacionamiento asignado y ATC les comunicará a las aeronaves el puesto de estacionamiento para que dirijan siguiendo la señalización de plataforma.

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.
- 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.

20.2.2.1 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 instrucciones 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.

20.3 OPERACIONES VISUALES NOCTURNAS (VFR-N)

Se autorizan las operaciones visuales nocturnas.

20.4 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 y PAPI.

20.5 RESTRICCIONES A PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

- El acceso al PRKG 6 o al H3 está limitado al rodaje a aeronaves MAX SPAN 18.

- El acceso al hangar de la escuela de vuelo está limitado al rodaje a aeronaves MAX SPAN 11.
- La aeronave que acceda al 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 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.

20.6 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 PRKG 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 de clave D y E en los giros deberá realizarse con maniobra de “sobreviraje” y guiado de señalero.

20.7 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.

20.8 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.

20.9 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).

LECO AD 2.21 PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DEL RUIDO

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 (coord.lcg@aena.es).

LECO AD 2.22 PROCEDIMIENTOS DE VUELO

22.1 PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)

22.1.1 GENERALIDADES

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 visibilímetro sea inferior a 1800 m o el mismo valor de visibilidad si los visibilímetros estuviesen fuera de servicio, y/o
- Cuando el techo de nubes sea 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 o sistema ATIS. 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 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 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.

1.8. No están permitidos los despegues con RVR inferior a 125m.

22.1.2 MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

- a. En caso de alcanzar las condiciones meteorológicas de la fase III de Ejecución sin estar el Aeropuerto preparado para LVP, TWR aplicará las restricciones al movimiento en superficie según se indica a continuación:
 - RVR entre 600 m y 1800 m. El número máximo de aeronaves que pueden moverse simultáneamente en área de movimiento es UNA (1).
 - RVR =<600m no se podrán mover aeronaves.
- b. En caso de estar preparado el aeropuerto las restricciones serán las siguientes:
 - RVR entre 600 m y 1800 m. A criterio de ATC según su manual y visibilidad desde TWR.
 - RVR =<600m UN MOVIMIENTO PERMITIDO.

22.1.2.1 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.

22.1.2.2 SALIDAS

- Los pilotos notificarán entrada en pista.

22.1.3 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".

22.1.4 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), las limitaciones que hubiera para realizar dicha maniobra y procederá al registro de la misma.

22.2 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.

22.3 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 aproximación intermedia o al IF, a la mínima altitud del IAF o del IF del procedimiento instrumental (IAC) o la altitud mínima de vigilancia ATC de los sectores que la ruta directa atraviesa, lo que sea más alto, de manera que la operación de descenso pueda ejecutarse de manera continua.

22.4 PROCEDIMIENTOS ALTERNATIVOS PARA AERONAVES NO EQUIPADAS RNAV1

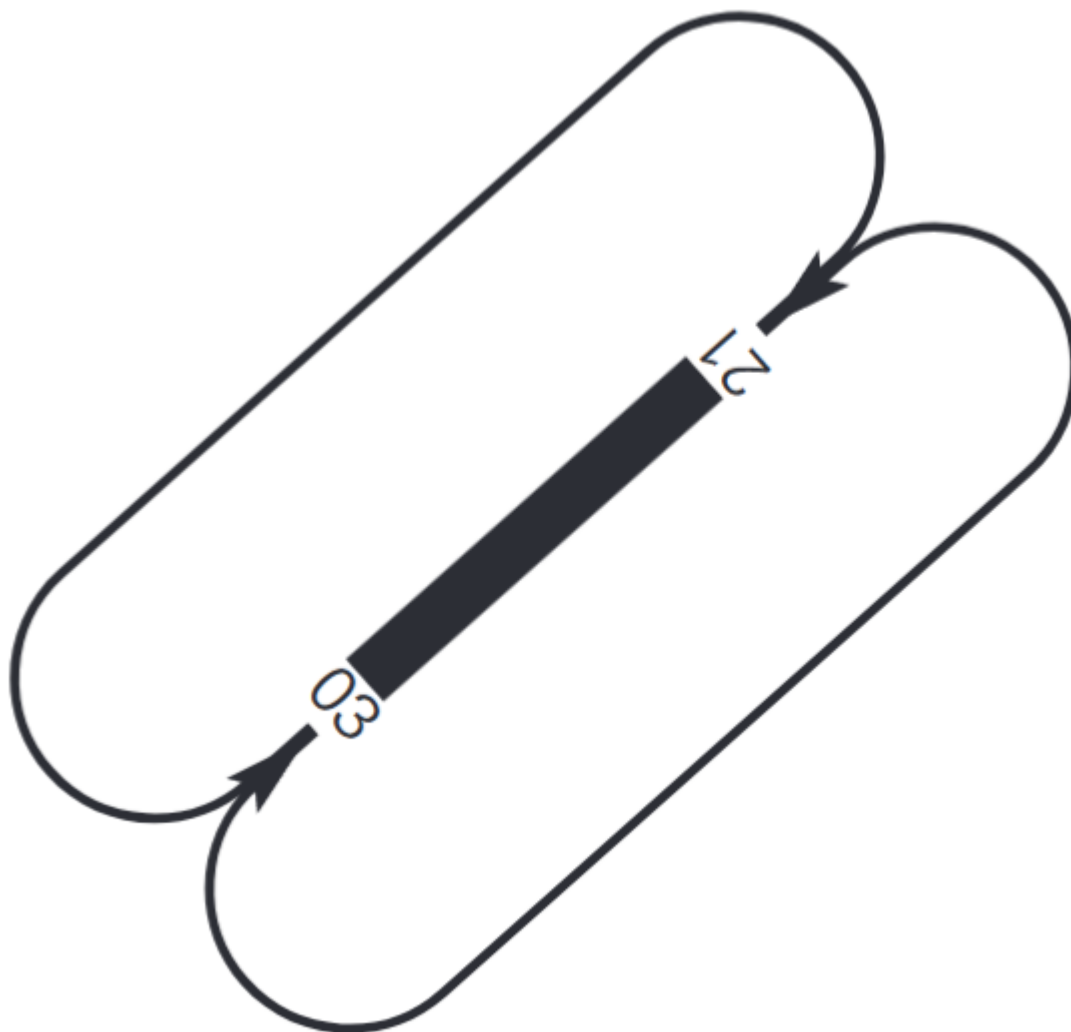
22.4.1 LLEGADAS A A CORUÑA:

Las aeronaves sin aprobación operacional RNAV1 lo notificarán al ATC en el momento en el que se les autorice a la STAR RNAV1 correspondiente, y esperarán instrucciones tácticas nativas por parte de Santiago APP.

22.4.2 SALIDAS DE A CORUÑA:

Las aeronaves de salida sin aprobación operacional RNAV1 que vayan a proceder por un encaminamiento de salida exclusivo RNAV1 lo notificarán vía voz a A Coruña TWR lo antes posible, y serán instruidas a proceder de acuerdo con lo establecido en las salidas de contingencia (ver salida de contingencia (ODP) para la pista en uso en AD 2 SID LECO).

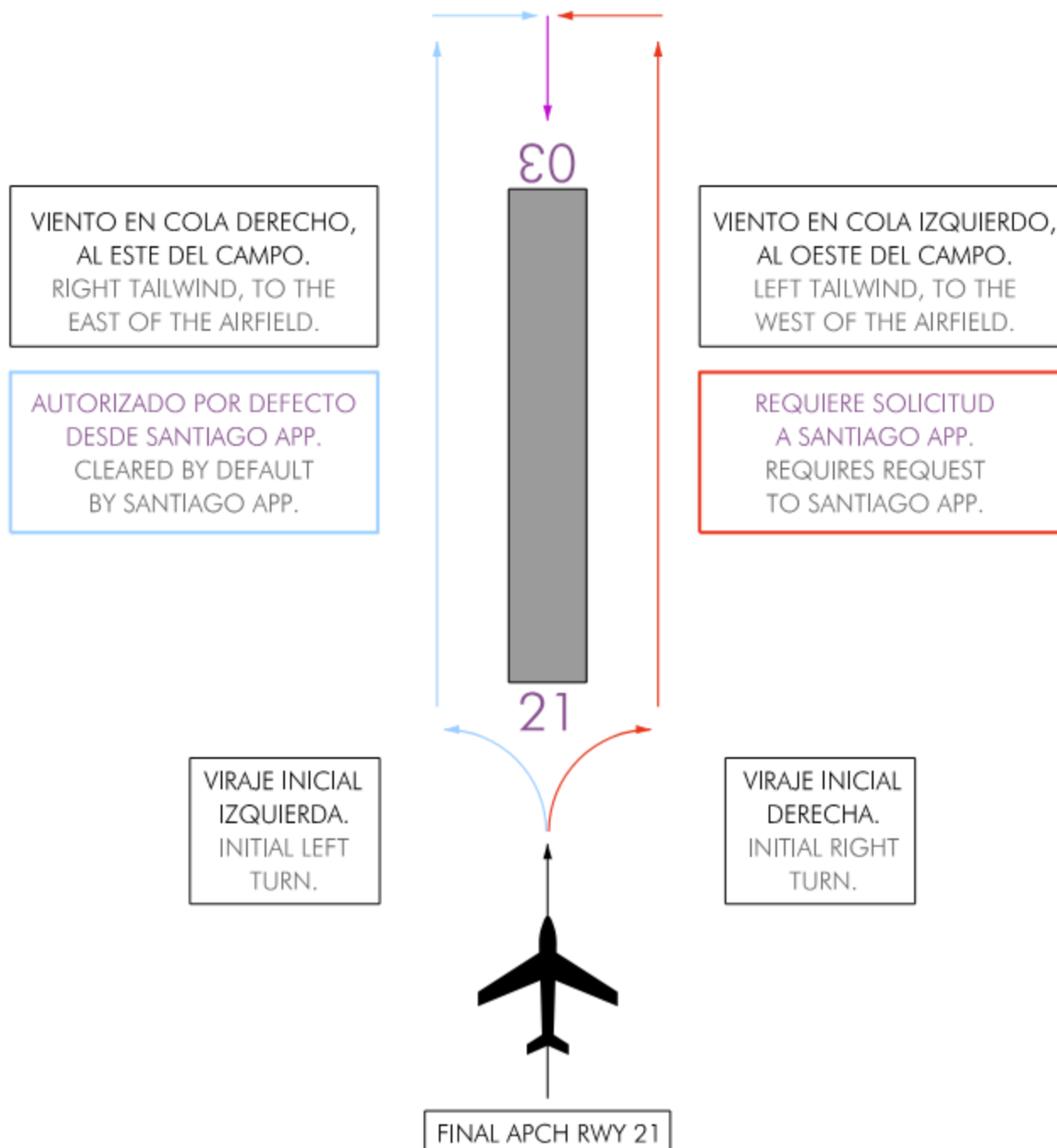
22.5 CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD



22.6 CIRCUITO A RWY 03

Para ejecutar la maniobra, es necesario realizar una aproximación por instrumentos a la RWY 21 y completarla con una maniobra visual (en circuito) que permite situar a la aeronave en posición para el aterrizaje por RWY 03.

De los dos circuitos a ambos lados de la pista, el circuito al este del campo (viento en cola derecho de la RWY 03) es el predeterminado.



Debido a las operaciones de tránsito visual dentro del CTR A CORUÑA, si las tripulaciones requieren realizar la maniobra de circuito al oeste del campo, deberán solicitarlo con la mayor antelación posible a SANTIAGO APP, para que éstos puedan coordinarlo con TWR y disponer de tiempo suficiente para despejar de tránsito el circuito requerido. De lo contrario, podría denegarse la solicitud por seguridad del resto de aeronaves.

Cuando una aeronave se encuentra establecida en final de la RWY 21, entrar en viento en cola para la RWY 03 implica realizar un viraje inicial al lado contrario del circuito al que se está incorporando.

LECO AD 2.23 INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

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 sobrevuelen 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.

23.1 SERVICIO DE CONTROL DE FAUNA

Servicio de control de fauna de orto a ocaso.

23.2 ZONAS DE CONCENTRACIÓN DE AVES

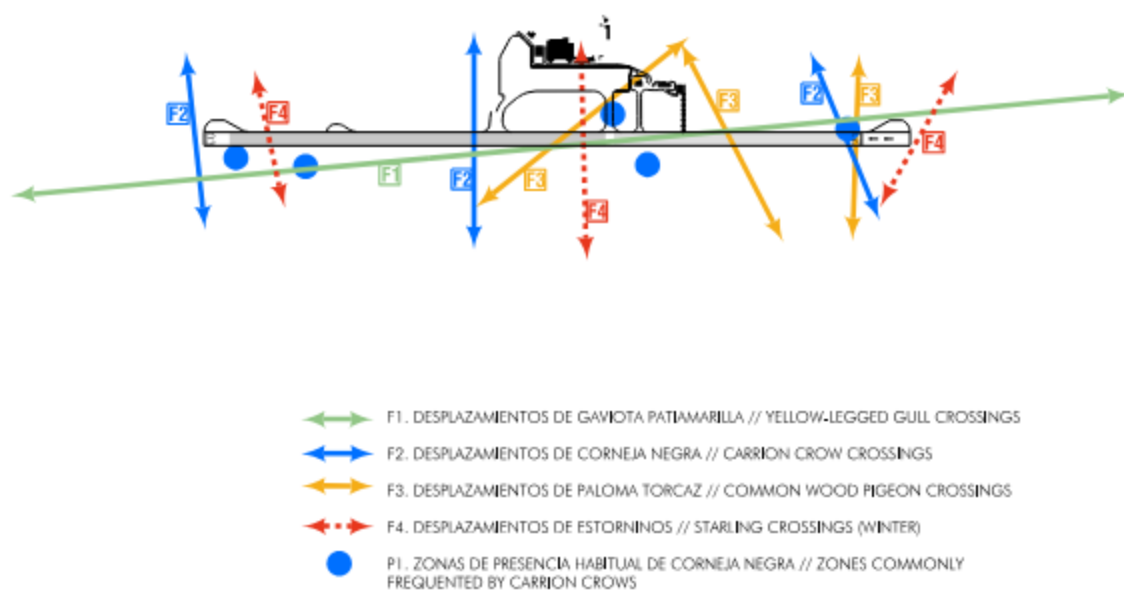
Precaución por concentración de aves en RWY 03/21 especialmente en otoño e invierno (gaviota patiamarilla, busardo ratonero, corneja negra, estornino negro, paloma torcaz y passeriformes).

Existencia de desplazamientos diarios de gaviota patiamarilla a primera hora de la mañana, aproximadamente 2 h. tras el orto, y última hora de la tarde, aproximadamente 2h. antes del ocaso. Estos pasos se incrementan en abril-mayo (período reproductor) y en septiembre-diciembre (juveniles e invernantes).

Existencia de desplazamientos de estorninos en invierno (noviembre-febrero) a primera hora de la mañana y última hora de la tarde.

Presencia estival de milano negro (abril-julio). Presencia ocasional de zarapitos en paso migratorio (abril-mayo).

Se localizan las siguientes zonas de concentración y pasos naturales de aves próximas al recinto aeroportuario:



LECO 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/#LECO>

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

No aplicable.