LEVT AD 2 DATOS DEL AERÓDROMO

LEVT AD 2.1 INDICADOR DE LUGAR Y NOMBRE DEL AERÓDROMO

LEVT - VITORIA

LEVT AD 2.2 DATOS GEOGRÁFICOS Y ADMINISTRATIVOS DEL AERÓDROMO

1	ARP	425258N 0024328W. Ver AD 2-LEVT ADC.
2	Distancia y dirección desde la ciudad	8 km NW.
3	Elevación	513 m / 1682 ft.
4	Ondulación geoide	50.75 ± 0.05 m (1).
5	Temperatura de referencia	26°C.
6	Temperatura baja media	3°C.
7	Declinación magnética	1°E (2025).
8	Cambio anual	9.8'E.
9	Administración AD	Aena.
10	Dirección	Aeropuerto de Vitoria, 01196 Vitoria-Gasteiz - Araba-Álava.
11	TEL	+34-945 163 500/518
12	FAX	No.
13	AFTN	LEVT
14	E-mail	ceopsvit@aena.es
15	Tránsito autorizado	IFR/VFR.
16	Observaciones	SITA: VITOOYA. (1) Para todos los puntos del AD.

LEVT AD 2.3 HORAS DE FUNCIONAMIENTO

1	Aeropuerto	H24.
2	Aduanas e Inmigración	HR AD.
3	Servicios médicos y de sanidad	Ver GEN 1.4.
4	AIS/ARO	H24. (1)
5	Información MET	H24.
6	ATS	H24.
7	Abastecimiento de combustible	HR AD.
8	Asistencia en tierra	HR AD.
9	Seguridad	H24.

10	Deshielo	HR AD.
11	Observaciones	(1) Oficina AIO Centralizada – Oficina NOTAM Internacional • TEL +34-913 213 137/138 • E-mail: unof@enaire.es Oficina ARO Centralizada zona geográfica 2 • TEL: +34-918 603 557 y +34-672 344 412 (solo en contingencia de comunicaciones) • E-mail: arocentralizada@enaire.es • Dirección AFTN gestión Plan Vuelo LEVT: LEVTZPZX

LEVT AD 2.4 SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO

1	Instalaciones para el manejo de carga	Hasta 11000 kg.
2	Tipos de combustible	JET A-1, 100LL. (1)
3	Tipos de lubricante	AEROSHELL, W-100.
4	Capacidad de reabastecimiento	Sin limitaciones.
5	Instalaciones para el deshielo	En todos los puestos de estacionamiento, salvo los de aviación general (107 a 116), con unidad de agua caliente y glicol para eliminación de hielo de las ACFT.
6	Espacio disponible en hangar	No.
7	Instalaciones para reparaciones	No.
8	Observaciones	(1) Combustible: SLCA • Móvil +34-680 621 455 • E-mail: vit@slca.es Agentes de rampa SOUTH • TEL +34-945 163 638 • E-mail: vitkt@southeu.com • SITA VITKQIB//VITKTIB WFS Servicios Aeroportuarios, S.A. (Sólo cargo) • TEL +34-607 263 552; +34 697 315 457 • FAX +34-945 566 141 • E-mail: vitkk@wfs.aero • SITA VITKR7X AviaVIP (Sólo Aviación Ejecutiva) • TEL +34-658 091 289 • E-mail: Levt@aviavip.com

LEVT AD 2.5 INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA PASAJEROS

1	Hoteles	No.
2	Restaurante	No.
3	Transporte	Taxis.
4	Instalaciones médicas	No.

5	Banco/Oficina Postal	No/No.
6	Información turística	Sí.
7	Observaciones	Ninguna.

LEVT AD 2.6 SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

1	Categoría de incendios	7, HR AD (1) (2).
2	Equipo de salvamento	De acuerdo a la categoría de incendios.
3	Retirada de aeronaves inutilizadas	El Aeropuerto dispone de equipos propios de retirada de aeronaves inutilizadas hasta 10 toneladas. Para aeronaves de peso mayor a 10 toneladas, retirada mediante servicio externo, previa solicitud y presencia del propietario/explotador de la aeronave y a cargo del mismo. Información de contacto del coordinador del Aeródromo para el transporte de aeronaves fuera de servicio: • TEL: +34-945 163 518 • E-mail: VITCEOPS@aena.es
4	Observaciones	(1) Para otras categorías de incendios, previa petición, consultar NOTAM en vigor. (2) El tiempo de respuesta del servicio de salvamento y extinción de incendios es menor a 3 MIN, con un objetivo operacional menor a 2 MIN.

LEVT 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	Camiones provistos de hojas quitanieves, motoniveladoras y esparcidores de fundentes.
2	Prioridades de limpieza	Pista, calles de rodaje asociadas a la pista, plataforma 1 y PRKG 7 a 12 de plataforma 2, vías de servicio de plataformas 1 y 2, y vías de acceso a las mismas.
3	Material usado para el tratamiento de la superficie del área de movimiento	Acetato potásico (KAC) y urea (UREA).
4	Pistas de invierno especialmente preparadas	No aplica.
5	Observaciones	Periodo de aplicación del plan para la nieve: 01-NOV al 31-MAR. 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.

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

1	Plataforma	Superficie: Hormigón hidráulico. Resistencia: APN 1: Rampa 1: PCN 45/R/B/W/T. APN 2: Rampa 2: • PRKG 1 a 3: PCN 72/R/C/W/T. • PRKG 4 a 8: PCN 45/R/B/W/T. • PRKG 9 a 12: PCN 91/R/C/W/T.

2	Calles de rodaje	Anchura: 23 m. Superficie: Hormigón hidráulico. Resistencia: • T2: PCN 59/R/B/W/T. • T1, T3 a T7, A, B1, B2, C1, C2 y D: PCN 45/R/B/W/T. • E: PCN 45/R/B/W/T, EXC BTN Rampa 1 & E3: PCN 72/R/C/W/T.
3	Posiciones de comprobación	Altímetro: Plataforma: ELEV 507 m/1663 ft. VOR: TWY E (425255.05N 0024351.49W), R-286 VFD / 0.3 DME VFD. Sólo aeronaves letra de clave C o inferior. INS: No.
4	Observaciones	Eje TWY: ver INSIGNIA y Conjunto de Datos.

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

1	Sistema de guía de rodaje	Letreros iluminados de PROHIBICIÓN DE ACCESO, puntos de espera de la pista, puntos de espera intermedios, luces de protección de pista, barras de parada, luces de puntos de espera intermedios y puestos de estacionamiento.
2	Señalización de RWY	Designadores, umbral, eje, faja lateral, zona de toma de contacto, punto de visada, señales indicadoras de calle de salida rápida en RWY 22 (C1).
3	Señalización de TWY	Eje, faja lateral y señal mejorada de eje en T1 y T7.
4	Observaciones	Balizas retroreflectantes en borde de plataformas 1 y 2, y TWY (excepto TWY E).

LEVT 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 Conjunto de Datos.
2	Observaciones	Ver AD 2-LEVT AOC.

LEVT AD 2.11 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA SUMINISTRADA

1	Oficina MET	Vitoria EMAe.
2	HR	H24.
3	METAR	Semihorario.
4	TAF	24HR.
5	TREND	No.
6	Información	En persona y telefónica.
7	Documentación de vuelo/Idioma	Cartas y lenguaje claro / Español.
8		

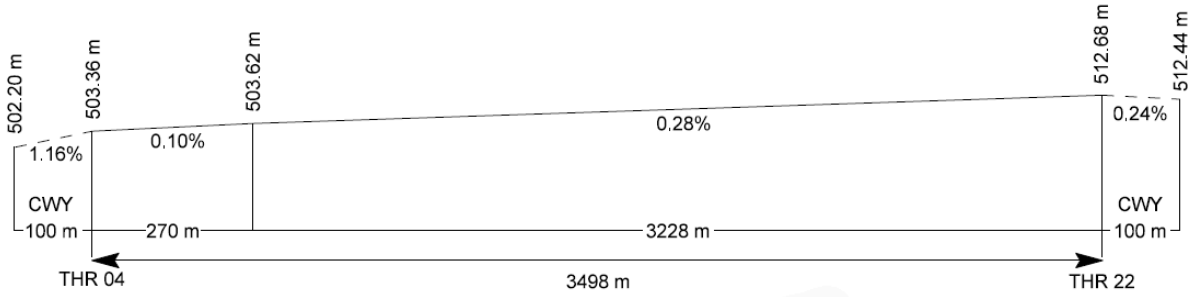
	Cartas	Mapas previstos significativos y de viento y temperatura en altitud.
9	Equipo suplementario	Presentador de imágenes de nubes, rayos y de información radar.
10	Dependencia ATS atendida	TWR, APP.
11	Información adicional	Santander OMAe (LESD): H24 • TEL: +34-942 392 464 Vitoria EMAe: H24 • TEL: +34-945 163 543
12	Observaciones	Existe resumen climatológico de aeródromo. Se hacen avisos de aeródromo.

LEVT 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
04	035.93°GEO 035°MAG	3498 x 45	425212.36N 0024413.28W	THR: 503.4 m / 1651.5 ft TDZ: 505.5 m / 1658 ft	No	100 x 150	3618 x 300	Sí	240 x 150	Hormigón hidráulico (1) R-1: PCN 72/R/B/W/T R-2 & R-3: PCN 80/R/B/W/T R-4: PCN 96/R/B/W/T SWY: No
22	215.95°GEO 215°MAG	3498 x 45	425344.17N 0024242.76W	THR: 513 m / 1681.4 ft TDZ: No	No	100 x 150	3618 x 300	No	228 x 150	Hormigón hidráulico (1) R-1: PCN 72/R/B/W/T R-2 & R-3: PCN 80/R/B/W/T R-4: PCN 96/R/B/W/T SWY: No

Observaciones:
(1) Recrecido de 10 cm de asfalto en toda la longitud de la pista.

12.1 PERFIL



LEVT AD 2.13 DISTANCIAS DECLARADAS

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
04	3498	3598	3498	3498
22	3498	3598	3498	3498
Observaciones: Ninguna.				

LEVT AD 2.14 LUCES DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA

1	Pista	04
2	Aproximación	Precisión CAT II/III 900 m. LIH. Luces de identificación de umbral.

3	PAPI (MEHT)	3° (19.90 m/65 ft).
4	Umbral	Verdes, con barras de ala.
5	Zona de toma de contacto	900 m blancas.
6	Eje pista	3498 m: 2598 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m.
7	Borde de pista	3498 m: 2898 m blancas + 600 m amarillas. LIH. Distancia entre luces: 50 m.
8	Extremo de pista	Rojas.
9	Zona de parada	No.
10	Observaciones	PAPI no apto para las aeronaves AN124.

1	Pista	22
2	Aproximación	Sencillo 420 m LIH. Luces de identificación de umbral.
3	PAPI (MEHT)	3° (22.23 m/ 73 ft).
4	Umbral	Verdes.
5	Zona de toma de contacto	No.
6	Eje pista	3498 m: 2598 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m.
7	Borde de pista	3498 m: 2898 m blancas + 600 m amarillas. LIH. Distancia entre luces: 50 m.
8	Extremo de pista	Rojas.
9	Zona de parada	No.
10	Observaciones	Luces indicadoras de salida rápida TWY C1. PAPI no apto para las aeronaves AN124.

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

1	ABN/IBN	No.
2	WDI	1 cerca de THR 04, 1 cerca TWY B2, 1 cerca THR 22. LGTD.
3	Iluminación de TWY	Eje: A, B1, B2, C1, C2, D, E, T1, T2, T3, T4, T5, T6, TA6 y T7. Borde: E.
4	Iluminación de plataforma	Torres de iluminación (4 en Rampa 1 y 9 en Rampa 2).
5	Fuente secundaria de energía	Sistema de alimentación ininterrumpida que proporcionan un tiempo de conmutación (luz) para CAT II/III según Anexo 14.
6	Observaciones	Ninguna.

LEVT AD 2.16 ÁREA DE ATERRIZAJE DE HELICÓPTEROS

1	Situación	• Ondulación del geoide: ver casilla 2. • FATO: RWY 04/22. Coordenadas THR 04 y THR 22, ver casilla 12. • Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 04/22. Coordenadas ARP, ver casilla 2. • Rodaje aéreo: TLOF coincide con el PRKG 1H, 4, 5, 6, 7 y 8 de APN 2 y PRKG 101, 105 y 106 de APN 1.
2	Elevación	• FATO: RWY 04/22. Elevación THR 04 y THR 22, ver casilla 12. • Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 04/22. Elevación AD. • Rodaje aéreo: TLOF coincide con el PRKG 1H, 4, 5, 6, 7 y 8 de APN 2 y PRKG 101, 105 y 106 de APN 1. • (*) Ver tabla.

3	Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización	• FATO: RWY 04/22.
		• Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 04/22, ver casilla 12.
		• Rodaje aéreo: TLOF coincide con el PRKG 1H, 4, 5, 6, 7 y 8 de APN 2 y PRKG 101, 105 y 106 de APN 1. Resistencia, ver casilla 8.
		• Señal de toma de contacto:
		  ○ PRKG 1H: faja circular de 50 cm de ancho y diámetro interior de 11.5 m y señal de perímetro: faja circular de 15 cm de ancho y diámetro interior de 27.6 m.
		  ○ PRKG 4, 5, 6, 7 y 8 de APN 2 y PRKG 101, 105 y 106 de APN 1: ver casilla 20.

4	Orientación	No.
5	Distancias declaradas	No.
6	Iluminación	No.
7	Observaciones	Iluminación de plataforma, ver AD 2-LEVT PDC 1. Rodaje aéreo: velocidad máxima 37 km/h.

(*)

PRKG	ELEV (M)
1H	507.49
4	507.49
5	506.96
6	506.46
7	507.58
8	507.13
101	507.32
105	507.38
106	507.56

LEVT AD 2.17 ESPACIO AÉREO DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

1	Denominación	CTR VITORIA.
2	Límites laterales	Espacio comprendido por: 430112N 0023753W; 425935N 0023433W; 425502N 0022456W; 425014N 0022206W;

2		424646N 0022300W; 424554N 0022427W; 424155N 0023107W; 424547N 0024156W; 424327N 0024407W; 424120N 0024907W; 423621N 0025401W; 424016N 0030140W; 425017N 0025155W; 425208N 0025300W; 425523N 0025037W; 425803N 0024716W; 425910N 0024502W; 425913N 0024019W; 430112N 0023753W.
3	Límites verticales	SFC-6000 ft AMSL.
4	Clase de espacio aéreo	D.
5	Unidad responsable Idioma	VITORIA TWR. ES/EN.
6	Altitud de transición	1850 m / 6000 ft.
7	Horas de aplicabilidad	H24
8	Observaciones	Ninguna.

1	Denominación	ATZ VITORIA.
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	VITORIA TWR. ES/EN.
6	Altitud de transición	-
7	Horas de aplicabilidad	H24
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.

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

Servicio	Distintivo llamada	FREQ	HR	Observaciones
APP/TWR	Vitoria TWR	118.450 MHz	HR ATS	-
		121.500 MHz	HR ATS	EMERG
		121.805 C	HR ATS	GMC
		257.800 MHz	HR ATS	MIL
		243.000 MHz	HR ATS	EMERG
ATIS	Vitoria información	119.355 C	HR ATS	-
D-ATIS	Vitoria información	NIL	HR ATS	Suministro de información ATIS mediante enlace de datos.

LEVT AD 2.19 RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIZAJE

Instalación (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas	ELEV DME	Observaciones
VOR (1°E)	VRA	116.600 MHz	H24	424354.8N 0025156.1W	-	• R-215 posible pérdida de señal BTN 3 & 0 NM. • R-032 posible pérdida de señal BTN 0 & 5.2 NM. • R-259 posible pérdida de señal. • R-354 posible pérdida de señal BTN 8 & 10 NM.
DME	VRA	CH 113X	H24	424354.8N 0025156.1W	570 m	R-259 posible pérdida de señal a FL120 FM 40 NM.
DVOR (1°E)	VFD	112.900 MHz	H24	425250.3N 0024327.7W	-	U/S BTN R-355/R-005 & R-220/R-315.
DME	VFD	CH 76X	H24	425249.8N 0024327.3W	510 m	-
NDB (1°E)	VTA	345.000 kHz	H24	425541.1N 0024046.6W	-	035°: Posibles oscilaciones de más de ±10° BTN 24 & 18 NM FM DME VRA.
LOC 04 (1°E) ILS CAT III	VTO	108.900 MHz	H24	425352.3N 0024234.8W	-	035° MAG/ 310 m FM THR 22. COV 17 NM ±35° FM RCL AVBL a 5500 ft AMSL o ABV. COV 25 NM ±10° FM RCL AVBL a 6000 ft AMSL o ABV.
GP 04	-	329.300 MHz	H24	425218.1N 0024400.5W	-	3°; RDH 15.5 m; a 314 m FM THR 04 & 130 m FM RCL a la derecha en el sentido de APCH.
ILS/DME 04	VTO	CH 26X	H24	425218.1N 0024400.5W	507 m	REF DME THR 04. COV 17 NM AVBL BTN 13° a la derecha & 31° a la izquierda FM RCL a 5500 ft AMSL o ABV.

LEVT AD 2.20 REGLAMENTO LOCAL DEL AERÓDROMO

20.1 OPERACIONES ILS DE CATEGORÍA II/III

La RWY 04, sujeta a la disponibilidad de servicio de las ayudas a la aproximación y aterrizaje correspondientes, es adecuada para realizar operaciones de CAT II/III por aquellos operadores aéreos cuyos mínimos de operación hayan sido aprobados por la autoridad civil aeronáutica.

La maniobra ILS Y RWY04 es apta para efectuar operaciones de CAT III únicamente con una pendiente de frustrada del 3% o superior. Los obstáculos determinantes de los mínimos de CAT II de esta maniobra son:

	OBST	LAT	LONG	ELEV (ft)
CAT II 3%	LEVT-OBS-00911-000-2018 TORRE MEGA	425307.2N	0024341.3W	1787.9
CAT II 2.5%	RADAR METEOROLÓGICO KAPILDUI	424557.5N	0023216.0W	4028.9

1. Aproximaciones ILS de Categoría II/III en prácticas:
   a. Los pilotos que deseen realizar aproximaciones de precisión de CAT II/III en prácticas solicitarán la autorización correspondiente a ATC con antelación suficiente.
   b. No se autorizan aproximaciones de precisión CAT II/III en prácticas cuando el RVR sea inferior a 2000 m, o mismo valor de visibilidad si los transmisómetros estuvieran fuera de servicio, o el techo de nubes esté a, o por debajo de, 800 ft.
   c. Si las áreas críticas y/o sensibles del ILS no estuvieran protegidas, se notificará dicha circunstancia a la tripulación. Cualquier otra incidencia que afecte a la operación en prácticas se comunicará igualmente.

20.2 PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE

1. Aeronaves de llegada
   a. Las aeronaves notificarán RWY libre y TWY de salida utilizada.

b. Al abandonar la RWY, en caso de no recibir instrucciones de rodaje, la aeronave se detendrá en la calle de rodaje antes de entrar en plataforma, para esperar instrucciones del vehículo de guiado.

2. Aeronaves de salida

a. Los pilotos solicitarán autorización de puesta en marcha de motores a la torre de control.

b. Cuando la aeronave esté preparada para el rodaje, antes de iniciarlo, solicitará permiso a la torre de control.

3. Las aeronaves de letra de clave D precisan realizar maniobra de "sobreviraje" para corregir la maniobra:

- Entrada a / salida desde PRKG 1, 2, 3, 4, 5, 6, 9, 10 y 11 de Rampa 2.
- En todas las curvas de la ruta de rodaje asignada.

4. Las aeronaves de letra de clave E precisan realizar maniobra de "sobreviraje" para corregir la maniobra:

- En todas las curvas de la ruta de rodaje asignada.
- Entrada a / salida desde PRKG 1A y 2A en Rampa 2.

5. Los helicópteros deberán realizar rodaje aéreo, salvo instrucciones en contra del ATC, (ver más adelante PROCEDIMIENTO DE RODAJE PARA HELICÓPTEROS).

6. Evitar colisiones con otras aeronaves u obstáculos es responsabilidad de los pilotos en rodaje en plataforma.

7. Se limita la potencia de motores en plataforma al ralentí.

8. La maniobra back-track no se autoriza en el Aeropuerto de Vitoria salvo en contingencias invernales de nieve y hielo y situaciones especiales y siempre a indicación de Control de TWR.

20.3 PROCEDIMIENTO DE OPERACIÓN DE AERONAVES DE LETRA DE CLAVE E

1. GENERALIDADES

La aeronave de esta clase precisa realizar maniobra de sobreviraje en todos los virajes del recorrido.

Los movimientos en superficie se realizarán con el guiado del TOAM conforme se indica en los puntos siguientes.

Queda prohibida la utilización para estas aeronaves de las TWY: A, B1, B2, C1, TA6 y tramo E entre E1 y E2.

2. ESTACIONAMIENTO

Las aeronaves de letra de clave E estacionan en los puestos de estacionamiento autónomo 1A y 2A en Rampa 2. El PRKG 1A es incompatible con los PRKG 1, 1H y 2; el PRKG 2A es incompatible con los PRKG 2 y 3.

Para la entrada/salida de ambos puestos de estacionamiento la aeronave deberá realizar "giro con sobreviraje".

El TOAM guiará a la aeronave tanto en la llegada como en su salida, siguiendo los rodajes indicados en el punto siguiente "MOVIMIENTO DE SUPERFICIE".

3. MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

a. Llegadas:

RWY 04.- Salida de RWY por T1. La aeronave esperará al vehículo de asistencia para el guiado en T1 cerca de T2. El vehículo guiará hasta el puesto de estacionamiento. El rodaje se realizará a través de la TWY paralela T2, T3, T4 y T5, hasta la puerta de acceso D a Plataforma 2, TWY por la que accederá a la plataforma hacia el puesto de estacionamiento definido rodando por E.

RWY 22.- Salida de RWY por T7. La aeronave esperará al vehículo de asistencia para el guiado en T7 cerca de T6. El vehículo guiará hasta el puesto de estacionamiento. El rodaje se realizará a través de la TWY paralela T6 hasta la puerta de acceso D a Plataforma 2, TWY por las que accederá a la plataforma hacia el puesto de estacionamiento definido rodando por E.

La aeronave precisa realizar maniobra de sobreviraje en todos los virajes del recorrido.

b. Salidas:

RWY 04.- Partiendo desde el puesto de estacionamiento definido, el vehículo guiará a la aeronave hasta el punto de espera de la pista, T7. El rodaje se realizará saliendo de plataforma por C2 hasta T5, rodaje por T5 y T6 y entrada en RWY por T7 hasta THR 04.

RWY 22.- Partiendo desde el puesto de estacionamiento definido, el vehículo guiará a la aeronave hasta el punto de espera de la pista, T1. El rodaje se realizará saliendo de plataforma por C2 hasta T4, rodaje por TWY T4, T3 y T2 y entrada en RWY por

T1 hasta THR 22.

La aeronave precisa realizar maniobra de sobreviraje en todos los virajes del recorrido.

20.4 PROCEDIMIENTO DE OPERACIÓN DE AERONAVES DE LETRA DE CLAVE F

1. GENERALIDADES

Tras los análisis de riesgos realizados se acredita que el Aeropuerto de Vitoria garantiza un nivel de seguridad operacional adecuado para la operación en la Plataforma 2 de las aeronaves de letra de clave F siguientes: A380-800, B747-800 y AN124.

Durante la operación de una aeronave de letra de clave F, no se permitirá el rodaje de ninguna otra aeronave en todo el área de movimiento salvo en Plataforma 1. El rodaje de estas aeronaves se realizará a velocidad reducida, siempre que sea posible con los motores externos apagados (en caso de no ser posible, al ralentí), y con el resto de motores al ralentí.

Las aeronaves de letra de clave F recibirán servicio de guiado durante todas sus maniobras.

Los PAPI de ambas cabeceras no son aptos para la operación de las aeronaves AN124.

2. ESTACIONAMIENTO

Se ha definido el puesto de estacionamiento autónomo 2A en Rampa 2 para las aeronaves de letra de clave F, siendo incompatible su uso con el de los PRKG 2 y 3. El vial de servicio adyacente a dicha posición formará parte del PRKG 2A mientras estas aeronaves se encuentren estacionadas en el mismo y sólo se utilizará para atender a estas aeronaves.

Para la entrada/salida al PRKG 2A de Rampa 2 la aeronave deberá realizar "giro con sobreviraje".

3. MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

a. Llegadas:

RWY 04.- Salida de RWY por T1. La aeronave esperará al vehículo de asistencia para el guiado en T1 cerca de T2. El vehículo guiará hasta el puesto de estacionamiento, El rodaje se realizará a través de la TWY paralela T2, T3, T4 y T5, hasta la puerta de acceso D a Plataforma 2, TWY por la que accederá a la plataforma hacia el stand definido rodando por E.

RWY 22.- Salida de RWY por T7. La aeronave esperará al vehículo de asistencia para el guiado en T7 cerca de T6. El vehículo guiará hasta el puesto de estacionamiento. El rodaje se realizará a través de la TWY paralela T6 hasta la puerta de acceso D a Plataforma 2, TWY por la que accederá a la plataforma hacia el stand definido rodando por E.

b. Salidas:

RWY 04.- Partiendo desde el puesto de estacionamiento definido, el vehículo guiará a la aeronave hasta el punto de espera de la pista, T7. El rodaje se realizará saliendo de plataforma por C2 hasta T5, rodaje por TWY T5 y T6 y entrada en RWY por T7 hasta THR 04.

RWY 22.- Partiendo desde el puesto de estacionamiento definido, el vehículo guiará a la aeronave hasta el punto de espera de la pista, T1. El rodaje se realizará saliendo de plataforma por C2 hasta T4, rodaje por TWY T3 y T2 y entrada en RWY por T1 hasta THR 22.

Precisará realizar maniobra de "sobreviraje" en los mismos puntos de rodaje marcados en los Procedimientos Generales de Rodaje para aeronaves de letra de clave E.

20.5 PROCEDIMIENTO DE OPERACIÓN DE AERONAVES DE LETRA DE CLAVE D DE ENVERGADURA MENOR O IGUAL A 38.05 M (B757-300) EN PLATAFORMA 1

1. GENERALIDADES

Tras los análisis de riesgos realizados se acredita que el Aeropuerto de Vitoria garantiza un nivel de seguridad operacional adecuado para la operación en la Plataforma 1 de las aeronaves de letra de clave D con una envergadura hasta el B757-300 (38.05 m).

Durante la operación de una aeronave de letra de clave D en Plataforma 1, no se permitirá el rodaje de ninguna otra aeronave en la Plataforma 1.

2. ESTACIONAMIENTO

Se han definido los puestos de estacionamiento autónomos 101A, 103A y 105A en Rampa 1 para las aeronaves de letra de clave D, siendo incompatible su uso con el de los PRKG 101/102, 103/104 y 105/106 respectivamente.

Durante las operaciones de entrada y salida al puesto de estacionamiento se extremará la precaución para evitar posibles afecciones de chorro motor.

3. MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

a. Llegadas:

- RWY 04.- Salida de RWY por A, B1 o T1, rodaje a través de la TWY paralela T2, T3 si procede, hasta la puerta de acceso B2 a Plataforma 1, TWY por la que accederá a la Plataforma 1 hacia el puesto de estacionamiento definido.
- RWY 22.- Salida de RWY por C1, B1 o T7, rodaje a través de la TWY paralela T6, T5, T4 si procede, hasta la puerta de acceso B2 a Plataforma 1, TWY por la que accederá a la Plataforma 1 hacia el puesto de estacionamiento definido.

b. Salidas:

- RWY 04.- Salida de plataforma por B2, rodaje por TWY T4, T5 y T6 y entrada en RWY por T7 hasta THR 04.
- RWY 22.- Salida de plataforma por B2, rodaje por TWY T3 y T2 y entrada en pista por T1 hasta THR 22.

20.6 PROCEDIMIENTO DE RODAJE PARA HELICÓPTEROS

20.6.1 GENERALIDADES

En el Aeropuerto de Vitoria se realizan operaciones con aeronaves de ala rotatoria, permitiéndose esta operación durante el horario operativo del aeropuerto. Los helicópteros pueden operar bajo reglas de vuelo visual (VFR) e instrumental (IFR).

El alcance de este procedimiento son todos los helicópteros con llegada/salida en el Aeropuerto de Vitoria. Este procedimiento también es aplicable a las operaciones realizadas por las aeronaves de Estado, CNP, GUARDIA CIVIL y DGT (grupo B) cuando estén utilizando las instalaciones del aeródromo de uso público, incluyendo aquellos casos en los que estén llevando a cabo un vuelo de urgencia / emergencia (operacional).

Todos los helicópteros, realizarán las aproximaciones, aterrizajes y despegues de la misma manera que las aeronaves de ala fija, salvo por las siguientes excepciones:

- Se permite a un helicóptero librar la RWY 04 por la TWY C1.

En caso de condiciones de visibilidad reducida, los helicópteros operarán según el procedimiento recogido en el ítem 22. No se admiten operaciones de helicópteros para valores de RVR<350 m.

Se definen una FATO coincidente con la RWY y una TLOF coincidente con la FATO. Para rodaje aéreo/patines, se define una TLOF en el puesto de estacionamiento asignado para los helicópteros (1H).

20.6.2 TLOF, PUNTOS DE TOMA DE CONTACTO Y ELEVACIÓN INICIAL

Los helicópteros realizan las aproximaciones y los despegues de la misma manera que las aeronaves de ala fija, de modo que se aproximan hacia la RWY 04 o RWY 22 (en función de las condiciones meteorológicas) puesto que la FATO definida coincide con esta pista.

Para los helicópteros existen dos tipos de rodaje: en tierra (tren de aterrizaje de ruedas) o rodaje aéreo (tren de aterrizaje fijo-patines; tren de aterrizaje de ruedas).

En el caso de helicópteros de rodaje terrestre, se define una FATO coincidente con la pista y una TLOF coincidente con la FATO. Para rodaje aéreo, se define TLOF en los puestos de estacionamiento asignados para los helicópteros (PRKG 101, 105 y 106 de APN 1 y PRKG 1H, 4, 5, 6, 7 y 8 de APN 2).

En el caso de los helicópteros con tren de ruedas que decidan realizar rodaje en tierra, toman tierra en la misma pista en virtud de tener declarada una TLOF coincidente con la FATO. Ya en tierra, ruedan hasta puesto de estacionamiento asignado conforme al presente procedimiento.

En el caso de tener patín o de tratarse de un helicóptero con tren de ruedas que decide realizar rodaje aéreo, las aeronaves aproximan a la FATO y una vez alcanzado el vuelo estacionario, realizan rodaje aéreo hasta las TLOF de los puestos de estacionamiento asignados conforme el presente procedimiento.

Para las operaciones de salida, se opera de igual manera.

20.6.3 ESTACIONAMIENTO

Se dispone de nueve puestos de estacionamiento de helicópteros coincidiendo con los PRKG 1H, 4, 5, 6, 7 y 8 de APN 2 y PRKG

101, 105 y 106 de APN 1. Estos puestos de estacionamiento serán para helicópteros será para helicópteros de longitud máxima total D=23 m y diámetro rotor 18.6 m.

La asignación preferente de los puestos de estacionamiento seguirá el siguiente orden de prioridad:

1. PRKG 1H (R2)
2. PRKG 7 (R2)
3. PRKG 8 (R2)
4. PRKG 106 (R1)
5. PRKG 105 (R1)
6. PRKG 101 (R1)
7. PRKG 4 (R2)
8. PRKG 5 (R2)
9. PRKG 6 (R2)

20.6.3.1 LIMITACIONES EN PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

En cuanto a las operaciones de entrada y salida en los puestos de estacionamiento con giro terrestre autónomo, se presentan las siguientes restricciones relativas a operaciones simultáneas:

- Cuando un helicóptero esté efectuando la salida en rodaje terrestre autónomo en el PRKG 101, no se permitirá una operación simultánea en el PRKG 102.
- Cuando una aeronave esté efectuando la entrada/salida en rodaje terrestre autónomo en el PRKG 105, no se permitirá una operación simultánea en los PRKG 106, 104 y 103A. Además, cuando se efectúe la entrada en rodaje aéreo, no se permitirá operación simultánea con el PRKG 104.
- Cuando una aeronave esté efectuando la entrada/salida en rodaje terrestre autónomo en el PRKG 106, no se permitirá una operación simultánea en el PRKG 105. Además, cuando se efectúe la entrada en rodaje aéreo, no se permitirá operación simultánea con el PRKG 105.

Además, existirán restricciones operativas a puestos de estacionamiento, viales, sendas, ESA…:

- En el PRKG 101:
  - Cuando se realice la entrada con rodaje aéreo, será necesario restringir la vía de servicio situada a la izquierda del puesto de estacionamiento.
  - Cuando se esté efectuando la salida con giro estacionario, se restringirá la vía de servicio situada a la izquierda del puesto de estacionamiento y el área de espera de equipos.
  - Cuando se efectúe la salida con giro autónomo terrestre, es necesario restringir la senda peatonal ubicada frente al puesto de estacionamiento.
- Cuando un helicóptero esté efectuando la salida con giro estacionario en el PRKG 105, no debe haber ninguna aeronave estacionada en los PRKG 104 o 103A.
- Cuando un helicóptero esté efectuando la salida con giro estacionario en el PRKG 106, no debe haber ninguna aeronave estacionada en el PRKG 105.
- Cuando un helicóptero esté efectuando la salida con giro estacionario en los PRKG 7 y 8, se restringirá la vía de servicio situada a la izquierda de ambos puestos de estacionamiento, además de la vía de servicio situada frente al PRKG 7.
- Cuando un helicóptero esté efectuando la salida con giro autónomo terrestre en el PRKG 7, se restringirá la vía de servicio situada frente al mismo. Por otro lado, cuando una aeronave esté efectuando la entrada/salida en el PRKG 7, no debe haber ninguna aeronave estacionada en el PRKG 8.

20.6.4 RUTAS DE RODAJE

En el Aeropuerto de Vitoria, tal y como se ha mencionado anteriormente, al no estar definida una zona específica para operar con helicópteros, éstos son tratados como aeronaves de ala fija y serán autorizados por ATC a despegar y aterrizar en las pistas de vuelos.

Las TWY habilitadas para helicópteros son las mismas que las que utilizan los aviones. No existen TWY exclusivas para

helicópteros.

En el Aeropuerto de Vitoria no se habilitan rutas de rodaje aéreo fuera de las definidas por las rodaduras.

Los helicópteros serán autorizados a salir o entrar por la RWY 04/22, de acuerdo a lo indicado a continuación. No se permitirán operaciones de entrada o salida de helicópteros distintas a las indicadas en el presente procedimiento.

20.6.4.1 Para las llegadas desde ambas cabeceras de RWY 04/22 de helicópteros que vayan a estacionar en APN 2 (PRKG 1H, 4, 5, 6, 7 y 8), estos librarán pista preferentemente por TWY C1, pudiendo realizarse, si fuese necesario por razones operativas, salidas por las demás calles siguiendo la señalización de aeronave de ala fija. A continuación, tendrán la opción de rodar por TWY C2 hacia TWY E o por TWY T5 y D hacia TWY E. Finalmente, desde TWY E rodarán hasta el puesto de estacionamiento para helicópteros asignado. Cuando el helicóptero que opera se le asigne el PRKG 1H, la entrada en el puesto se realizará siguiendo la señalización horizontal en plataforma para dicho PRKG, con las señales de puesto de estacionamiento y perímetro de puesto de estacionamiento. En el caso de que se asigne un puesto de estacionamiento distinto al PRKG 1H, la entrada en el puesto deberá realizarse bajo las siguientes condiciones: PRKG 4, 5 y 6: la entrada al puesto se realizará utilizando de guía la señalización horizontal para aeronaves de ala fija, hasta que se disponga de la señalización horizontal adecuada a normativa. El de punto de toma de contacto y posicionamiento final del helicóptero será, en todo caso, con guiado de puesto (marshalling) por parte del agente handling (o del servicio TOAM, en caso necesario), quedando el helicóptero dentro de los márgenes de seguridad del puesto de aeronave de ala fija. PRKG 7 y 8: la entrada al puesto se realizará utilizando de guía la señalización horizontal para aeronaves de ala fija, hasta que se disponga de la señalización horizontal adecuada a normativa. El de punto de toma de contacto y posicionamiento final del helicóptero será utilizando como referencia visual la barra de parada de aeronave de ala fija, en la cual el helicóptero deberá detenerse, quedando dentro de los márgenes de seguridad del puesto de aeronave de ala fija. Las tripulaciones/ocupantes de helicópteros a los que se le asignen puestos de estacionamiento en APN 2 abandonarán el área de movimiento mediante vehículo autorizado a moverse por plataforma o haciendo uso de las vías peatonales disponibles. Bajo ningún concepto podrán moverse libremente por el resto del área de movimiento.

20.6.4.2 Para las llegadas por ambas cabeceras de RWY 04/22 de helicópteros que vayan a estacionar en APN 1 (PRKG 101, 105 o 106) librarán pista preferentemente por la TWY B1, pudiendo realizarse, si fuese necesario por razones operativas, salidas por las demás calles siguiendo la señalización de aeronave de ala fija. A continuación, rodarán por TWY B2 hacia TWY E, desde donde rodarán hasta el puesto de estacionamiento para helicópteros asignado. En el caso de que se asigne un estacionamiento de APN 1, la entrada en el puesto deberá realizarse bajo las siguientes condiciones, sin excepción: PRKG 101, 105 y 106: la entrada al puesto se realizará utilizando de guía la señalización horizontal para aeronaves de ala fija, hasta que se disponga de la señalización horizontal adecuada a normativa. El de punto de toma de contacto y posicionamiento final del helicóptero será, en todo caso, con guiado de puesto (marshalling) por parte del agente handling (o del servicio TOAM, en caso necesario), quedando el helicóptero dentro de los márgenes de seguridad del puesto de aeronave de ala fija. Adicionalmente, se dispone de la señal de viraje para aeronaves de ala fija como referencia visual para el punto de toma de contacto y posicionamiento final del helicóptero. Las tripulaciones/ocupantes de helicópteros a los que se le asignen puestos de estacionamiento en APN 1 abandonarán el área de movimiento mediante vehículo autorizado a moverse por plataforma o haciendo uso de las vías peatonales disponibles colindantes a los PRKG 101, 105 y 106. Bajo ningún concepto podrán moverse libremente por el resto del área de movimiento.

20.6.4.3 SALIDAS A RWY 04/22 DESDE APN 2

Las rutas preferentes a seguir por calle de rodaje hasta cada una de las cabeceras serán las siguientes:

- Estacionado en PRKG 1H y salida por RWY 22: dirigirse hacia TWY C2, donde rodarán hasta el punto de espera intermedio en esa calle y a continuación por TWY T4, T3, T2 y T1 hasta la cabecera 22.
- Estacionado en PRKG 1H y salida por RWY 04: dirigirse hacia TWY C2, donde rodarán hasta el punto de espera intermedio en esa calle y a continuación por TWY T5, T6, T7 hasta la cabecera 04.
- Estacionado en PRKG 4, 5 o 6 y salida por RWY 22: dirigirse hacia C2, donde rodarán hasta el punto de espera intermedio en esa calle y a continuación por T4, T3, T2 y T1 hasta la cabecera 22.
- Estacionado en PRKG 4, 5 o 6 y salida por RWY 04: dirigirse hacia TWY D, donde rodarán hasta el punto de espera intermedio en esa calle y a continuación por TWY T6 y T7 hasta la cabecera 04.
- Estacionado en PRKG 7 u 8 y salida por RWY 22: dirigirse hacia TWY D, donde rodarán hasta el punto de espera intermedio en esa calle y a continuación por TWY T5, T4, T3, T2 y T1 hasta la cabecera 22.
- Estacionado en PRKG 7 u 8 y salida por RWY 04: dirigirse hacia TWY D, donde rodarán hasta el punto de espera intermedio en esa calle y a continuación por TWY T6 y T7 hasta la cabecera 04.

20.6.4.4 SALIDAS A RWY 04/22 DESDE APN 1

Las rutas preferentes a seguir por calle de rodaje hasta cada una de las cabeceras serán las siguientes:

- Salida por RWY 22: dirigirse hacia TWY B2, donde rodarán hasta el punto de espera intermedio en esa calle y a continuación por TWY T3, T2 y T1 hasta la cabecera 22.
- Salida por RWY 04: dirigirse hacia TWY B2, donde rodarán hasta el punto de espera intermedio en esa calle y a continuación por TWY T4, T5, T6, T7 hasta la cabecera 04.

20.6.4.5 LIMITACIONES AL RODAJE

En cuanto a las infraestructuras, no existen limitaciones para el rodaje. Cualquier helicóptero puede hacer uso de cualquiera de las calles de rodaje existentes con independencia de que realicen el rodaje en tierra o aéreo.

20.7 ACCESO Y SALIDA DE LOS HANGARES

El acceso a los hangares se realiza desde las 3 calles de rodaje anexas a los puestos de estacionamiento de aviación general; la salida se realiza a la inversa:

- La entrada/salida al hangar 1 se realiza por la calle de rodaje al norte de los PRKG 112-116.
- La entrada/salida a los hangares 2 y 3 se realiza por la calle de rodaje situada entre las 2 filas de PRKG 107-111 y 112-116.
- La entrada/salida al hangar 4 se realiza por la calle de rodaje situada entre el PRKG 106 y la fila de PRKG 107-111.

Estas maniobras se realizan con los motores apagados, siendo la aeronave transportada por tractor o, en caso de pequeñas avionetas, empujando. Al entrar, se apagan los motores al llegar al final de la señalización de eje de calle de rodaje, punto en el que empieza el remolcado; al salir, el remolcado es hasta ese punto, en el que se encienden motores.

El vial de vehículos que se cruza durante la maniobra de entrada o salida de los hangares se encuentra señalizado mediante señales de STOP PASO DE AVIONES, pudiendo por tanto realizarse las maniobras de forma segura.

20.8 ACCESO Y SALIDA DE LOS HANGARES DE AERONAVES DE ENVERGADURA SUPERIOR A 12 M Y DE HELICÓPTEROS

En caso de necesidad de entrada o salida a hangares de aeronave de envergadura superior a 12 m, o de un helicóptero, se hará de la siguiente manera:

- Aeronave de ala fija de envergadura superior a 12 m: se permiten aeronaves de envergadura máxima 17.5 m.
  - Acceso a hangares: la aeronave rodará por sus propios medios hasta la señal horizontal de MAX SPAN 12 m, donde se detendrá y apagará motores; después, solicitará a TWR permiso de retroceso, y una vez se le haya concedido será remolcada o empujada siguiendo siempre la señalización horizontal existente de eje de calle de rodaje. En caso de que la aeronave requiera algún chequeo postvuelo, se ha de realizar una vez esté en el hangar.
    - Si la aeronave se dirige al hangar 1, se empleará la calle de rodaje situada entre la fila de PRKG 112-116 y el vial perimetral. Se tendrán en cuenta las siguientes restricciones:
    - No se permite el movimiento de vehículos por el vial adyacente durante la maniobra de entrada.
    - PRKG 107 y PRKG 112 a 116 han de estar vacíos, sin aeronaves estacionadas, y sin vehículos, personas y objetos.
  - Si la aeronave se dirige a los hangares 2 o 3, se empleará la calle de rodaje situada entre la fila de PRKG 107-111 y la fila de PRKG 112-116 (ancho de calle: 20 m). Se tendrán en cuenta las siguientes restricciones:
    - PRKG 107 a 116 han de estar vacíos, sin aeronaves estacionadas, y sin vehículos, personas y objetos.
  - Si la aeronave se dirige al hangar 4, se empleará la calle de rodaje situada entre el PRKG 106 y la fila de PRKG 107-111 (ancho de calle: 24 m). Se tendrán en cuenta las siguientes restricciones:
    - Área de espera de equipos del PRKG 106 ha de estar vacía de personas, objetos y vehículos.
- En los 3 casos, una vez se alcance el final de la señal horizontal de eje, se procederá según lo descrito en el apartado ACCESO Y SALIDA DE LOS HANGARES.

  Una vez finalizada la maniobra de remolcado o empuje de la aeronave, el personal del AAT/Compañía explotadora que lo haya remolcado o empujado realizará una revisión de la zona por la que se ha arrastrado la aeronave, incluyendo el cruce del vial de vehículos, para asegurar que la maniobra no ha generado desperfectos en el pavimento o FOD; en caso de haberse generado, contactará por vía telefónica con CEOPS para comunicárselo, pudiendo CEOPS, si lo considerase necesario, solicitar al SSEI que acuda a la zona para realizar una revisión extraordinaria. Una vez finalizado el remolcado y la revisión de la zona, se comunicará a TWR que la maniobra de retroceso ha finalizado.
- Salida de hangares: se realizará de la misma manera que la entrada, teniendo en cuenta las mismas restricciones. Únicamente

hay que tener en cuenta lo siguiente:

- En caso de que la aeronave requiera algún chequeo pre-vuelo, se ha de realizar en el hangar antes de iniciar el remolcado o empuje.
- Para iniciar el empuje o remolcado de la aeronave desde el hangar hasta la señal de MAX SPAN 12 m, se ha de haber obtenido la autorización de TWR a la solicitud de retroceso.
- Una vez alcanzada la señal de MAX SPAN 12 M y revisada la zona, se ha de comunicar a TWR el fin del retroceso, y se le ha de solicitar permiso de arranque y rodaje; una vez obtenidos, la aeronave podrá encender motores y rodar por sus propios medios.

- Helicóptero: se permiten helicópteros de diámetro de rotor ≤ 17.5 m.
  - Acceso a hangares: el helicóptero rodará por sus propios medios hasta la señal horizontal de MAX SPAN 12 m, donde se detendrá y apagará motores; después, solicitará a TWR permiso de retroceso, y una vez se le haya concedido será remolcada o empujada siguiendo siempre la señalización horizontal existente de eje de calle de rodaje. En caso de que la aeronave requiera algún chequeo postvuelo, se ha de realizar una vez esté en el hangar.

    En ausencia de señalización de TLOF antes de la señal MAX SPAN 12 m, para los helicópteros que realicen rodaje aéreo hasta ese punto se empleará como referencia visual para posarse la señal de eje de calle como guía longitudinal y la señal de MAX SPAN 12 m como transversal.

    - Si el helicóptero se dirige al hangar 1, se empleará la calle de rodaje situada entre la fila de PRKG 112-116 y el vial perimetral. Se tendrán en cuenta las siguientes restricciones:
      - No se permite el movimiento de vehículos por el vial adyacente durante la maniobra de entrada.
      - En caso de diámetro de rotor superior a 12 m (y siempre ≤ 17.5 m), el PRKG 107 y los PRKG 112 a 116 han de estar vacíos, sin aeronaves estacionadas, y sin vehículos, personas y objetos.
    - Si el helicóptero se dirige a los hangares 2 o 3, se empleará la calle de rodaje situada entre la fila de PRKG 107-111 y la fila de PRKG 112-116 (ancho de calle: 20 m). Se tendrán en cuenta las siguientes restricciones:
      - En caso de entrada al hangar 2, los PRKG 115 y 116 han de estar vacíos.
      - En caso de entrada al hangar 3, los PRKG 110 y 111 han de estar vacíos.
      - En caso de diámetro de rotor superior a 12 m (y siempre ≤17.5 m), tanto si se dirige al hangar 2 como si se dirige al 3, los PRKG 107 a 116 han de estar vacíos, sin aeronaves estacionadas, y sin vehículos, personas y objetos.
    - Si el helicóptero se dirige al hangar 4, se empleará la calle de rodaje situada entre el PRKG 106 y la fila de PRKG 107-111 (ancho de calle: 24 m). Se tendrán en cuenta las siguientes restricciones:
      - Área de espera de equipos del PRKG 106 ha de estar vacía de personas, objetos y vehículos.

    En los 3 casos, una vez se alcance el final de la señal horizontal de eje, se procederá según lo descrito en el apartado ACCESO Y SALIDA DE LOS HANGARES.

    Una vez finalizada la maniobra de remolcado o empuje del helicóptero, el personal del AAT/Compañía explotadora que lo haya remolcado o empujado realizará una revisión de la zona por la que se ha arrastrado el helicóptero, incluyendo el cruce del vial de vehículos, para asegurar que la maniobra no ha generado desperfectos en el pavimento o FOD; en caso de haberse generado, contactará por vía telefónica con CEOPS para comunicárselo, pudiendo CEOPS, si lo considerase necesario, solicitar al RFFS que acuda a la zona para realizar una revisión extraordinaria. Una vez finalizado el remolcado y la revisión de la zona, se comunicará a TWR que la maniobra de retroceso ha finalizado.
  - Salida de hangares: se realizará de la misma manera que la entrada, teniendo en cuenta las mismas restricciones. Únicamente hay que tener en cuenta lo siguiente:
    - En caso de que la aeronave requiera algún chequeo pre-vuelo, se ha de realizar en el hangar antes de iniciar el remolcado o empuje.
    - Para iniciar el empuje o remolcado de la aeronave desde el hangar hasta la señal de MAX SPAN 12 m, se ha de haber obtenido la autorización de TWR a la solicitud de retroceso.
    - Una vez alcanzada la seña de MAX SPAN 12 m y revisada la zona, se ha de comunicar a TWR el fin del retroceso, y se le ha de solicitar permiso de arranque y rodaje; una vez obtenidos, la aeronave podrá encender motores y rodar por sus propios medios.
  - Remolcado de helicópteros por el vial de vehículos: aquellos helicópteros de ancho máximo 3 metros (incluyendo rotor) con destino final uno de los hangares (1, 2, 3 o 4) o una ubicación fuera del Lado Aire del aeropuerto, y que, por sus dimensiones

reducidas, pueden remolcarse por un carril del vial de servicio (anchura del carril 3.5 m) sin exceder los límites del carril, podrán hacerlo remolcadas, cumpliendo la NSP y asegurándose los responsables del remolque del cumplimiento de todas las medidas de seguridad aplicables a la salida y entrada de hangar y/o puesto de estacionamiento. Para ello, el helicóptero estacionará en uno de los puestos de estacionamiento de APN 1 aptos para helicópteros (PRKG 101, 105 o 106), el que le comunique TWR previa asignación por parte de CEOPS, y después será remolcado por el vial hasta el hangar correspondiente o hasta abandonar el lado aire; una vez se libere el puesto de estacionamiento, se ha de comunicar tanto a TWR como a CEOPS para que ambos conozcan que el puesto de estacionamiento está disponible.

En caso de salida del hangar, o de llegada del helicóptero desde fuera del aeropuerto, el proceso se realizará de la misma manera: será remolcado por el vial hasta uno de los PRKG 101, 105 o 106.

20.9 PROCEDIMIENTOS DE DESHIELO Y DE OPERACIÓN EN CONDICIONES INVERNALES

El aeropuerto cuenta con procedimientos de deshielo y de operación en condiciones invernales. Para informarse sobre los mismos, diríjanse a la Oficina CEOPS:

- TEL: +34-945 163 518
- e-mail: VITCEOPS@aena.es

20.10 OPERACIONES VISUALES NOCTURNAS (VFR-N)

Se permite la realización de vuelos VFR-N.

20.11 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: VITSeguridadOperacional@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

20.12 PLAN DE EMERGENCIA DEL AEROPUERTO

Ver AD 1.1.

LEVT AD 2.21 PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DEL RUIDO

21.1 PRUEBA DE MOTORES

1. PRUEBAS AL RALENTÍ

Dicha prueba podrá realizarse, previa autorización de CEOPS en coordinación con TWR, en cualquier momento durante el horario

operativo, en todos los puestos de estacionamiento excepto en los PRKG 101 y 101A.

En cualquier caso, no se autorizará esta prueba cuando en los puestos de estacionamiento contiguos se vaya a realizar o esté realizando embarque o desembarque a pie, actividades de handling, repostaje de combustible o cualquier otra actividad que implique el movimiento de personas y/o vehículos.

2. PRUEBAS DE POTENCIA

La prueba se podrá realizar previa autorización de CEOPS en coordinación con TWR, en un punto de espera intermedio de TA6, en un punto de espera intermedio de T6, o en el PRKG 12 de la Plataforma 2, según la disponibilidad en cada momento y según la letra de clave de la aeronave que vaya a hacer la prueba (PRKG 12, letra de clave D; TWY TA6, letra de clave D; TWY T6, letra de clave E).

No se autorizará esta prueba en el PRKG 12 cuando en el PRKG contiguo 11 se vaya a realizar o esté realizando embarque o desembarque a pie, actividades de handling, repostaje de combustible o cualquier otra actividad que implique el movimiento de personas y/o vehículos.

En cualquier caso la orientación de la aeronave se coordinará entre TWR-CEOPS y la Compañía solicitante.

LEVT AD 2.22 PROCEDIMIENTOS DE VUELO

22.1 PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)

22.1.1 GENERALIDADES

22.1.1.1 La RWY 04 está equipada con un ILS CAT II/III y están autorizadas las aproximaciones CAT III.

22.1.1.2 En la RWY 04/22 están autorizados los despegues de visibilidad reducida

22.1.1.3 Durante la realización de estas operaciones, se aplicarán Procedimientos de Visibilidad Reducida (LVP). Cuando así sea, los pilotos serán informados vía ATIS o vía RTF. En cualquier caso, los LVP estarán activos cuando el RVR sea igual o inferior a 1700 m en cualquier medidor RVR (o VIS igual o inferior a 1700 m en caso de fallo de todos los medidores) o techo de nubes inferior a 600 ft.

22.1.2 MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

22.1.2.1 ATC podrá emplear los puntos de espera intermedios iluminados, así como las barras de parada como autorizaciones límite para gestionar los movimientos en tierra.

22.1.2.2 Se tomarán las siguientes medidas:

- Las aeronaves que tras el aterrizaje o aborto de despegue requieran guiado, tendrán que dejar pista libre y detenerse una vez establecidas en calle de rodaje y habiendo dejado libre el área sensible del ILS, a menos que el piloto o ATC manifiesten otra cosa.
- TWY:
  - Está prohibido utilizar TWY TA6.
  - Con RVR inferior a 550 m (salvo autorización ATC):
    - RWY 04 está en uso: está prohibido salir de RWY por TWY B1.
    - RWY 22 en uso: está prohibido salir de RWY por TWY B1 y TWY C1.
- Puestos de estacionamiento: todas las entradas y salidas de todos los puestos de estacionamiento se realizarán con guiado por vehículo de guiado, cuando el RVR sea inferior a 550 m. Excepto en el PRKG 101.
- Los helicópteros operarán como cualquier aeronave de ala fija y serán guiados por vehículo de guiado, cuando el RVR sea inferior a 550 m.

22.1.2.3 Salidas

A. Con el fin de optimizar la secuencia del tránsito, las tripulaciones no solicitarán autorizaciones de puesta en marcha, retroceso o rodaje cuando las condiciones meteorológicas estén por debajo de sus mínimos operacionales.

B. Al solicitar autorización para la puesta en marcha, se informará a ATC del puesto de estacionamiento donde se encuentran.

C. Cuando el RVR sea inferior a 200 m o las luces de eje de calle de rodaje se encuentren fuera de servicio y el RVR sea inferior a 550 m, los rodajes se realizarán guiados por vehículo de guiado, hasta:

- RWY 04 en uso: intersección TWY T6-T7; donde apagará las luces de SÍGAME y abandonará TWY T por el vial de servicio hasta el punto de espera de vía de vehículos. La aeronave continuará el rodaje hasta TWY T7.
- RWY 22 en uso: intersección TWY T1-T2; donde apagará las luces de SÍGAME y abandonará TWY T por el vial de servicio hasta el punto de espera de vía de vehículos. La aeronave continuará el rodaje hasta TWY T1.

D. Si la aeronave tuviera que regresar a plataforma, la tripulación informará a ATC y esperará nuevas instrucciones de rodaje guiado por vehículo de guiado.

E. Rutas de rodaje preferentes para salidas:

RUTAS DE SALIDA DESDE PLATAFORMA 1 Y PLATAFORMA 2 A PISTA		
A RWY	DESDE PLATAFORMA 1	DESDE PLATAFORMA 2
04	B2, T4, T5, T6, T7	C2, T5, T6, T7 o D, T6, T7
22	B2, T3, T2, T1	D, T5, T4, T3, T2, T1 o C2, T4, T3, T2, T1

22.1.2.4 Llegadas

A. Al abandonar la RWY los pilotos notificarán área sensible (LSA) libre y calle de salida utilizada. El área sensible finaliza cuando las luces del eje de la TWY utilizada como salida pasan a ser todas verdes, en lugar de verdes y amarillas.

B. Las aeronaves que hayan aterrizado deberán abandonar la RWY en uso y se detendrán si no reciben instrucciones de rodaje. Una vez autorizadas se encaminarán a PLATAFORMA 1 o PLATAFORMA 2, por alguna de las TWY que se especifican a continuación, excepto que reciban una autorización distinta del ATC:

RWY	TWY de salida	Ruta a PLATAFORMA 1	Ruta a PLATAFORMA 2
04	T1	T2, T3, B2	T2, T3, T4, C2 o T2, T3, T4, T5, D
	A	T3, B2	T3, T4, C2 o T3, T4, T5, D
	B1	B2	T4, C2 o T4, T5, D

C. Cuando el RVR sea inferior a 200 m o las luces de eje de TWY se encuentren fuera de servicio y el RVR sea inferior a 550 m, los rodajes se realizarán guiados por vehículo de guiado.

D. Cuando corresponda, informarán a ATC cuando tengan "Vehículo de guiado a la vista". No iniciarán el rodaje guiado hasta recibir la autorización ATC correspondiente para rodar y seguir al vehículo de guiado.

22.1.3 SITUACIONES ANÓMALAS EN EL ÁREA DE MANIOBRAS

22.1.3.1 Fallo de comunicaciones

A. Salidas

Se continuará el rodaje hasta el límite de la autorización ATC y se esperará la llegada de asistencia.

B. Llegadas

- Si la aeronave acaba de aterrizar, mantendrá posición al abandonar el área sensible, y esperará la llegada 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 …

  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.

22.1.3.2 Incertidumbre respecto de la posición en el área de maniobras

A. 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).

B. 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.

C. 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.

22.1.3.3 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.

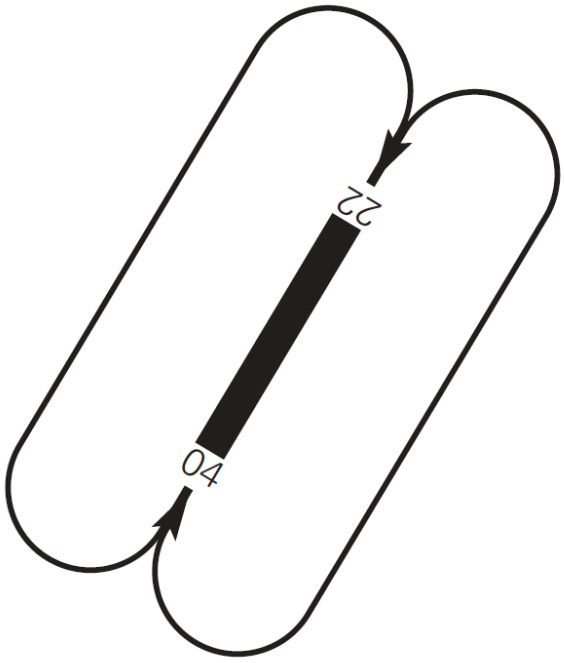
22.1.3.4 Avería de aeronave

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

22.2 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 una altitud adecuada del procedimiento instrumental (IAC) de manera que la operación de descenso pueda ejecutarse de manera continua.

22.3 CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD

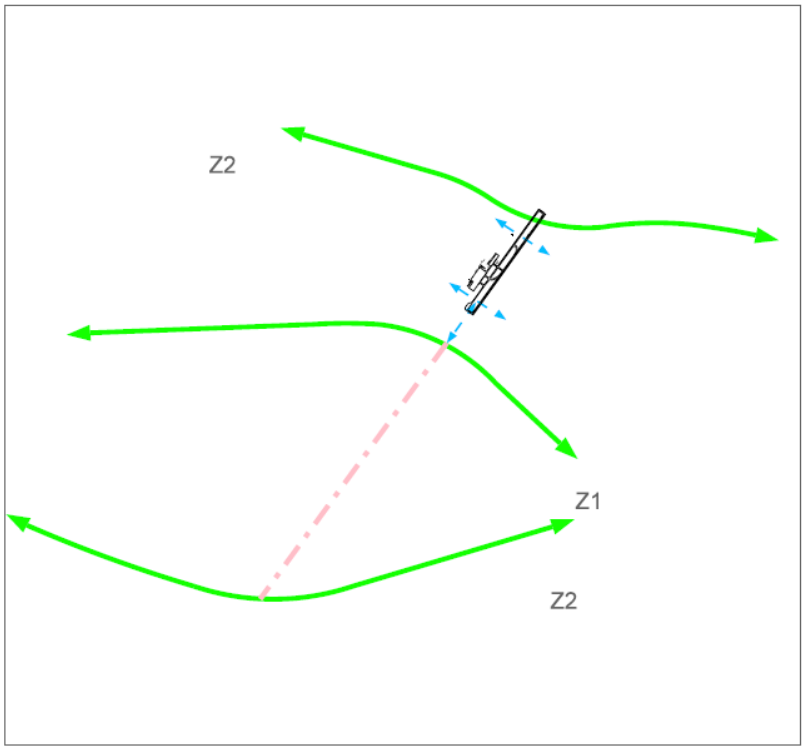


LEVT AD 2.23 INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

Precaución debido a la presencia ocasional de aves. Posible presencia de buitres en aproximación.

Cuando la velocidad del viento supere los 130 km/h se suspenderán las operaciones en el aeropuerto.

23.1 ZONAS DE CONCENTRACIÓN DE AVES



Z1= VERTEDERO MUNICIPAL // LOCAL LANDFILL.
Z2= FARALLONES ROCOSOS // ROCKY STACKS.
RAMPA DE APROXIMACIÓN/ASCENSO // APPROACH/CLIMB RAMP.
FLUJO BUITRE LEONADO // FLOW OF GRIFFON VULTURE.
FLUJOS OTRAS ESPECIES. LAS MÁS HABITUALES // FLOW OF OTHERS SPECIES.
THE MOST COMMON:
- RAPACES // BIRDS OF PREY.
- GAVIOTAS // SEAGULLS.
- VENCEJOS // SWIFTS.

LEVT 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/#LEVT

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

IAC 8 RNP Y RWY 04: LNAV, LNAV/VNAV.

IAC 9 VOR RWY 22: Aproximación directa.

IAC 10 RNP Z RWY 22 (LPV ONLY): LPV.

IAC 11 RNP Y RWY 22: LNAV, LNAV/VNAV.