LEVX AD 2 DATOS DEL AERÓDROMO

LEVX AD 2.1 INDICADOR DE LUGAR Y NOMBRE DEL AERÓDROMO

LEVX - VIGO

LEVX AD 2.2 DATOS GEOGRÁFICOS Y ADMINISTRATIVOS DEL AERÓDROMO

1	ARP	421345N 0083739W. Ver AD 2-LEVX ADC.
2	Distancia y dirección desde la ciudad	8 km E.
3	Elevación	261 m / 856 ft.
4	Ondulación geoide	55.34 m ± 0.05 m (1).
5	Temperatura de referencia	25°C.
6	Temperatura baja media	8°C.
7	Declinación magnética	1°W (2025).
8	Cambio anual	10.4'E.
9	Administración AD	Aena.
10	Dirección	Aeropuerto de Vigo, Apdo. 1553, Vigo (Pontevedra).
11	TEL	+34-986 268 204/260
12	AFTN	LEVX
13	E-mail	CoordinacionVGO@aena.es
14	Tránsito autorizado	IFR/VFR. (2) (3)
15	Observaciones	(1) Para todos los puntos del AD. (2) Aviación general y de negocios: ver casilla 20. (3) No se permitirán vuelos VFR en las franjas horarias 0930-1130 y 1430-1630 (LT) de lunes a domingo, sin PPR autorizado excepto: vuelos ambulancia, de salvamento, de Estado, vuelos de extinción de incendios o vuelos que presten servicio para las Comunidades Autónomas y otras Entidades locales siempre y cuando realicen servicios públicos.

LEVX AD 2.3 HORAS DE FUNCIONAMIENTO

1	Aeropuerto	V: 0430-2230; I: 0530-2330; PS 2 HR 30 MIN PPR (1).
2	Aduanas e Inmigración	HR AD.
3	Servicios médicos y de sanidad	No. Ver GEN 1.4.
4	AIS	H24. (2)
5	ARO	H24. (3)
6	Información MET	HR AD PS 1 HR BFR.
7	ATS	HR AD.

8	Abastecimiento de combustible	HR AD.
9	Asistencia en tierra	HR AD.
10	Seguridad	HR AD.
11	Deshielo	HR AD.
12	Observaciones	(1) Ampliación de horario solo para aviación comercial (incluidos aviones de carga) expresamente autorizados por el Aeropuerto. (2) Oficina AIO Centralizada - Oficina NOTAM Internacional • TEL: +34-913 213 137/138 • E-mail: unof@enaire.es (3) Oficina ARO Centralizada zona geográfica 1 • TEL: +34-918 603 556; +34-672 344 412 (solo en contingencia de comunicaciones). • E-mail: arocentralizada@enaire.es • Dirección AFTN gestión Plan Vuelo LEVX: LEVXZPZX.

LEVX AD 2.4 SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO

1	Instalaciones para el manejo de carga	Hasta 100 TM.
2	Tipos de combustible	JET A-1, AVGAS 100LL.
3	Tipo de lubricante	Ninguno.
4	Capacidad de reabastecimiento	JET A-1: • 2 cisternas 30000 L, 30 L/s y 26.7 L/s. • 4 tanques 100000 L, 30 L/s. AVGAS 100LL: • 1 unidad repostadora 1500 L, 1.25 L/s. • 1 tanque 16000 L, 8.3 L/s.
5	Instalaciones para el deshielo	No.
6	Espacio disponible en hangar	No.
7	Instalaciones para reparaciones	No.

8	Observaciones	Agentes de rampa:
		• SOUTH EUROPE GROUND SERVICES
		  ◦ TEL: +34-619 225 301; +34-659 703 791
		  ◦ E-mail: vgokq@southeu.com; vgokk@southeu.com
		  ◦ SITA: vgokqib
		  Los agentes de rampa pueden atender tanto aviación comercial como aviación general.
		Agentes de Aviación General. Solo para aviación general, de trabajos aéreos o transporte comercial no regular con aeronaves cuyo peso máximo al despegue (MTOW) sea inferior a 10 TM o que tengan menos de 20 asientos.
		• AVIATION HANDLING SUPPLY
		  ◦ TEL: +34-986 498 804; +34-615 163 846
		  ◦ E-mail: ops1@aviationhandling.net
		• UNITED AVIATION SERVICES, S.L.
		  ◦ TEL: +34 660 042 477 (H24); +34-913 936 775 (OCC)
		  ◦ E-mail: ops.vgo@unitedaviation.es; ops@unitedaviation.es (OCC)

8		◦ WEB: www.unitedaviation.es Aviación general y de negocios: ver casilla 20. Agentes de combustible: • CLH AVIACIÓN S.A ◦ TEL: +34-986 268 226; +34-986 616 040; +34-680 459 263; +34-629 068 469 ◦ E-mail: vgo@exolum.com

LEVX AD 2.5 INSTALACIONES Y SERVICIOSPARA PASAJEROS

1	Hoteles	No.
2	Restaurante	Si.
3	Transporte	Autobuses, taxis y vehículos de alquiler.
4	Instalaciones medicas	No.
5	Banco/Oficina Postal	Cajeros automáticos / Buzón de correos.
6	Información turística	Si.
7	Observaciones	Ninguna.

LEVX 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	Equipo propio de retirada de aeronaves hasta 30 TM. Para aeronaves de mayor peso, servicio externo previa presencia y a cargo del propietario/explotador de la aeronave. (2)
4	Observaciones	(1) 8 y 9 a demanda. Ver casilla 20, "Procedimiento de solicitud de categoría de incendios a demanda". (2) Responsable de la coordinación de la operación de traslado de aeronaves inutilizadas: Oficina CECOA (Centro de Coordinación Operaciones del Aeropuerto). Los datos de contacto aparecen en la casilla 2.

LEVX 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	1 esparcidor de urea.
2	Prioridades de limpieza	Pista 01/19 y acceso del SEI a pista, TWY C1/C3, plataforma de estacionamiento.
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.

LEVX AD 2.8 DATOS SOBRE PLATAFORMAS, CALLES DE RODAJE Y

EMPLAZAMIENTOS/POSICIONES DE VERIFICACIÓN DE EQUIPO

1	Plataforma	Superficie: Hormigón. Resistencia: PCN 42/R/C/W/T.
2	Calles de rodaje	Anchura: 23 m. Superficie: Asfalto. Resistencia: C1: PCN 64/F/C/W/T. C3: PCN 75/F/C/W/T.
3	Posiciones de comprobación	Altímetro: Plataforma. ELEV 254 m / 833 ft. VOR: No. INS: Ver AD 2-LEVX PDC.
4	Observaciones	Eje TWY: ver INSIGNIA y Conjunto de Datos.

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

1	Sistema de guía de rodaje	Letreros de información, puntos de espera de la pista, barras de parada y puestos de estacionamiento.
2	Señalización de RWY	Designadores, umbral, eje, faja lateral, zona de toma de contacto y punto de visada.
3	Señalización de TWY	Eje y faja lateral.
4	Observaciones	Ninguna.

LEVX 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-LEVX AOC.

LEVX AD 2.11 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA SUMINISTRADA

1	Oficina MET	Vigo EMAe.
2	HR	HR AD PS 1 HR BFR. Fuera de este horario, se emitirá METAR AUTO semihorario.
3	METAR	Semihorario.
4	TAF	24 HR.
5	TREND	Si.
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 Vigo EMAe: H24 • TEL: +34-986 950 170
12	Observaciones	Existe resumen climatologico del aeródromo Se hacen avisos de aeródromo

LEVX AD 2.12 CARACTERISTICAS 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
01	011.42° GEO 013° MAG	2384 x 45	421317.2661N 0083746.5676W	THR: 261 m / 856 ft TDZ: No	No	150 x 150	2504 x 180 (6) (7)	No	90 x 90	RWY: ASPH PCN 73/F/A/W/T (1) PCN 96/F/C/W/T (2) PCN 122/F/A/W/T (3) PCN 132/F/A/W/T (4) PCN 146/F/A/W/T (5) SWY: No
19	191.43° GEO 193° MAG	2384 x 45	421433.0227N 0083725.9675W	THR: 252.6 m / 829 ft TDZ: 257.9 m / 846 ft	No	150 x 150	2504 x 180 (6) (7)	Si	90 x 90	RWY: ASPH PCN 73/F/A/W/T (1) PCN 96/F/C/W/T (2) PCN 122/F/A/W/T (3) PCN 132/F/A/W/T (4) PCN 146/F/A/W/T (5) SWY: No

Observaciones:

(1) Primeros 150 m RWY 01 y últimos 150 m RWY 19.

(2) 150 m - 1500 m RWY 01 y 885 m - 2235 m RWY 19.

(3) 1500 m - 2000 m RWY 01 y 385 m - 885 m RWY 19.

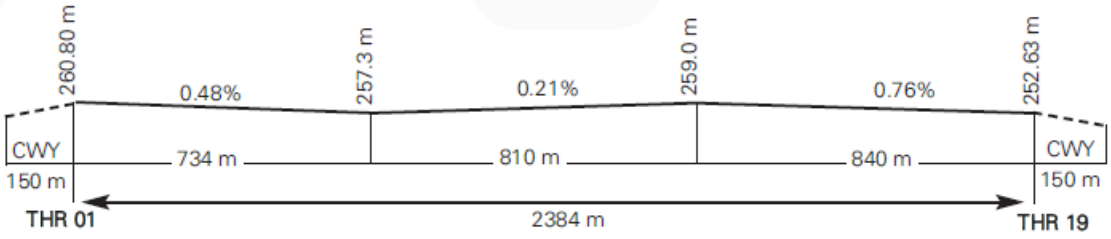
(4) 2000 m – 2200 m RWY 01 y 185 m - 385m RWY 19.

(5) Últimos 185 m RWY 01 y primeros 185 m RWY 19.

(6) Primeros 360 m desde THR 01, anchura 150 m; Desde 360 m hasta 2145 m, anchura 180 m; se incrementa los 30 m a la derecha de la franja (franja asimétrica); Desde 2145 m hasta 2505 m, anchura 150 m.

(7) Exención al requisito relativo al ancho de franja de pista, el ancho de la franja de pista comprendido entre 150 m y 180 m es inferior a los 280 m que indica la norma.

12.1 PERFIL



LEVX AD 2.13 DISTANCIAS DECLARADAS

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
01	2384	2534	2384	2384
19	2384	2534	2384	2384
Observaciones: Ninguna.				

LEVX AD 2.14 LUCES DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA

1	Pista	01
2	Aproximación	Luces de identificación de umbral. LIH.(3)
3	PAPI (MEHT)	3° (15.55 m / 51 ft). (1) (2)
4	Umbral	Verdes con barras de ala.(3)
5	Zona de toma de contacto	No.
6	Eje pista	2385 m: 1485 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m. (3)
7	Borde de pista	2385 m: 1785 m blancas + 600 m amarillas. LIH. Distancia entre luces: 50 m.(3)
8	Extremo de pista	Rojas.(3)
9	Zona de parada	No.
10	Observaciones	(1) PAPI no utilizable por aeronaves de letra de clave D o superior. Ver casilla 20. (2) Pendiente de descenso de la maniobra NDB Z RWY 01 (ROD 6.2%) y ángulo de descenso de la maniobra RNP X RWY 01 (3.5°), no coincidentes con el ángulo del PAPI. (3) Con iluminación LED.

1	Pista	19
2	Aproximación	Precisión CAT II/III, 404 m. LIH. Sistema de luces de entrada a pista. Luces de identificación de umbral.(3)
3	PAPI (MEHT)	3° (17.40 m / 57 ft). (1) (2)
4	Umbral	Verdes con barras de ala.(3)
5	Zona de toma de contacto	900 m blancas.(3)
6	Eje pista	2385 m: 1485 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m.(3)
7	Borde de pista	2385 m: 1785 m blancas + 600 m amarillas. LIH. Distancia entre luces: 50 m.(3)
8	Extremo de pista	Rojas.(3)
9	Zona de parada	No.
10	Observaciones	(1) PAPI no utilizable por aeronaves de letra de clave D o superior. Ver casilla 20. (2) En la cobertura angular de la barra izquierda del PAPI se va perdiendo visión de una de las cuatro unidades debido a la torre de la GP que se encuentra por delante.

10		(3) Con iluminación LED.

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

1	ABN/IBN	No.
2	WDI	1 cerca GP, 1 cerca plataforma. LGTD.
3	Iluminación de TWY	TWY C1 & C3: borde (LIH) y eje.
4	Iluminación de plataforma	Borde, 7 torres de iluminación
5	Fuente secundaria de energía	SAI estática que proporciona un tiempo de conmutación (luz) para CAT II/III según Anexo 14.
6	Observaciones	Sistemas de luces LED en los ejes de TWY C1 y C3, barras de parada y ejes y bordes de las plataformas de viraje.

LEVX AD 2.16 ÁREA DE ATERRIZAJE DE HELICÓPTEROS

1	Situación	FATO: RWY 01/19. Ver casilla 12.
2	Elevación	FATO: RWY 01/19. Elevación THR 01 y THR 19. Ver casilla 12.
3	Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización	Ver casilla 12. • Dimensiones: FATO: RWY 01/19. Ver casilla 12. • Rodaje en tierra: Calles de rodaje. Ver casilla 8. • Rodaje aéreo: Calles de rodaje. Ver casilla 8. • Rutas de desplazamiento aéreo: no están habilitadas. • Puestos de estacionamiento: H0 en zona reservada del SAP (Servicio Aéreo Policía). Plataforma H1, H2, H3, H4 y H5. Ver PDC 1.1. Tipo de superficie: Ver casilla 8
4	Orientación	No.
5	Distancias declaradas	Ver casilla 13.
6	Iluminación	Ver casillas 14 y 15.
7	Observaciones	El PRKG H0 puede alojar helicópteros de longitud máxima total de 12.20 m. Los PRKG H1 y H2 pueden alojar helicópteros de longitud máxima total de 16 m. Los PRKG H3 y H5 pueden alojar helicópteros de longitud máxima total de 22.80 m. El PRKG H4 puede alojar helicópteros de longitud máxima total de 25.40 m.

LEVX AD 2.17 ESPACIO AÉREO DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

1	Denominación	CTR VIGO.
2	Limites laterales	422343N 0083202W, 421922N 0083313W, desde ese punto siguiendo un arco de 6.5 NM de radio centrado en ARP LEVX hasta 420718N 0083631W, 420327N 0083735W, 420416N 0084306W, 420706N 0084220W, desde ese punto siguiendo un arco de 7.5 NM de radio centrado en ARP LEVX hasta 422114N 0083830W, 422433N 0083736W, 422343N 0083202W.
3	Limites verticales	SFC - 3500 ft AMSL.
4		

	Clase de espacio aéreo	D.
5	Unidad responsable Idioma	VIGO TWR. ES/EN.
6	Altitud de transición	1850 m / 6000 ft.
7	Horas de aplicabilidad	-
8	Observaciones	Fuera del horario operativo el volumen de espacio aéreo asociado al CTR VIGO sera clase G, con servicio de información de vuelo prestado por SANTIAGO TACC (ver frecuencia SANTIAGO APP en casilla 18).

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

Servicio	Distintivo llamada	FREQ	HR	Observaciones
APP	Santiago APP	120.200 MHz	HR AD	-
TWR	Vigo TWR	118.455 C	HR AD	-
		118.955 C	HR AD	BACK-UP
		121.500 MHz	HR AD	EMERG
		121.705 C	HR AD	GMC
		243.000 MHz	HR AD	EMERG
ATIS	Vigo Información	120.830 C	HR AD	-
D-ATIS	Vigo Información	NIL	HR ATS	Suministro de información ATIS Vigo mediante enlace de datos.

LEVX AD 2.19 RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIZAJE

Instalación (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas	ELEV DME	Observaciones
DVOR (1° W)	VGO	113.600 MHz	H24	421916.7N 0083605.9W	-	COV a 40 NM BTN: • R-023/090 a FL080 o ABV; • R-090/135 a FL110 o ABV; • R-135/170 a FL085 o ABV; • R-170/235 a FL070 o ABV; • R-235/270 a FL080 o ABV; • R-270/315 a FL100 o ABV; • R-315/350 a 4000 ft AMSL o ABV; • R-350/023 a 6000 ft AMSL o ABV. R-014 COV: • 25 NM a 4500 ft AMSL; • 37.5 NM (DVOR/DME STG) a FL070. R-047 COV: • 34 NM a 6000 ft AMSL; • 40 NM a FL080; • 60 NM a FL120; • 70 NM a FL150; • 76.7 NM (ROXER) a FL180. R-062 COV: • 32 NM a 6500 ft AMSL; • 40 NM a FL080; • 48 NM a FL100;

Instalación (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas	ELEV DME	Observaciones
						• 66.1 NM (LOMDA) a FL180. R-096 COV: • 22 NM a 5500 ft AMSL; • 40 NM a FL110; • 45 NM a FL140; • 74.2 NM (BARKO) a FL230. R-110 COV: • 37 NM a FL110; • 44 NM a FL130; • 50 NM (solape con ZMR) a FL150.
DME	VGO	CH 83X	H24	421916.3N 0083605.2W	270 m	COV a 40 NM BTN: • R-023/090 a FL080 o ABV; • R-090/135 a FL110 o ABV; • R-135/170 a FL085 o ABV; • R-170/235 a FL070 o ABV; • R-235/270 a FL080 o ABV; • R-270/315 a FL100 o ABV; • R-315/350 a 4000 ft AMSL o ABV; • R-350/023 a 6000 ft AMSL o ABV. • R-014 COV: • 25 NM a 4500 ft AMSL; • 37.5 NM (DVOR/DME STG) a FL070. R-047 COV: • 34 NM a 6000 ft AMSL; • 40 NM a FL080; • 60 NM a FL120; • 70 NM a FL150; • 76.7 NM (ROXER) a FL180. R-062 COV: • 32 NM a 6500 ft AMSL; • 40 NM a FL080; • 48 NM a FL100; • 66.1 NM (LOMDA) a FL180. R-096 COV: • 22 NM a 5500 ft AMSL; • 40 NM a FL110; • 45 NM a FL140; • 74.2 NM (BARKO) a FL230. R-110 COV: • 37 NM a FL110; • 44 NM a FL130; • 50 NM (solape con ZMR) a FL150.
NDB (1° W)	VON	433.000 kHz	H24	421109.8N 0083820.4W	-	COV 40 NM.
LOC 19 (1° W) ILS CAT III	VIG	110.900 MHz	H24	421312.3N 0083747.9W	-	193° MAG/156 m FM THR 01.
GP 19		330.800 MHz	H24	421423.3N 0083725.9W	-	3°; RDH 17 m; a 294 m THR 19 y 61 m FM RCL a la izquierda en el sentido de APCH. COV 10NM a 2400 ft pueden no recibirse indicaciones de fly-up a fondo de escala BLW

Instalación (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas	ELEV DME	Observaciones
						GP.
ILS/DME 19	VIG	CH 46X	H24	421423.2N 0083724.7W	261 m	REF DME THR 19. COV 17 NM (15.9 DME) a 4100 ft AMSL AVBL BTN -35° & +18° FM RCL.

LEVX AD 2.20 REGLAMENTO LOCAL DEL AERÓDROMO

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

AD cerrado para aviones sin radiocomunicación en ambos sentidos.

20.1 AVIACIÓN GENERAL Y DE NEGOCIOS

Todas las aeronaves de Aviación General y de Negocios, deberán contratar los servicios de asistencia en tierra, en virtud de lo establecido en el punto 1.3.1.6 del AD 1.1 del AIP-España.

Todas las operaciones de Aviación General y de Negocios deben cumplir con el siguiente procedimiento:

1. El operador de la aeronave debe solicitar autorización al Centro de Operaciones (CECOA):
   - TEL: +34-986 268 204/260
   - E-mail: CoordinacionVGO@aena.es
   - AFTN: LEVXYFYX

   Incluyendo la siguiente información:
   - Dia del vuelo.
   - Tipo de aeronave.
   - Aeródromo de salida y ETA a LEVX.
   - Aeródromo de destino y ETD de LEVX.
   - Regla de vuelo VFR/IRF.
2. En función de si la Torre Remota se encuentre activa y/o la ocupación de la plataforma, el Centro de Operaciones (CECOA) de LEVX autorizara o no dicha operación
3. Si el vuelo es autorizado por CECOA y ademas tiene que contratar Agente Handling, la tripulación deberá conocer el Agente Handling contratado en LEVX.

La contratación de los servicios de asistencia en tierra es obligatoria para las operaciones de Aviación General y de Negocios cuyo MTOW:

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

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

Los vuelos IFR y VFR sin autorización previa serán rechazados.

20.2 OPERACIONES ILS DE CATEGORÍA II Y III

RWY 19, sujeta a la disponibilidad de servicio de las ayudas a la aproximación y aterrizaje correspondientes, es adecuada para realizar operaciones de CAT II y III por aquellos operadores aéreos cuyos mínimos de operación hayan sido aprobados por la autoridad civil aeronáutica.

20.3 PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE

20.3.1 GENERALIDADES

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

B. Toda aeronave que en el aterrizaje sobrepase las calles de rodaje de salida hacia la plataforma, obligatoriamente continuara el rodaje para efectuar el giro al final de la pista utilizando las plataformas de viraje.

C. Evitar colisiones con otras aeronaves u obstáculos es responsabilidad de:

- los pilotos, durante el rodaje y entrada en el puesto de estacionamiento.
- las compañías handling durante la maniobra de retroceso remolcado.
- el ATC en el área de maniobras.

20.3.2 PUESTA EN MARCHA DE MOTORES/TURBINAS

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

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

A. Los pilotos solicitarán permiso para poner en marcha los motores / turbinas en la frecuencia correspondiente de Vigo 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; en caso contrario el piloto lo notificara al ATC.

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

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

  - Aeronaves con CTOT asignado: 10 minutos antes de su CTOT si se encuentra estacionado en puestos con salida con retroceso remolcado, o 5 minutos antes de su CTOT en el resto de puestos.
  - Aeronaves sin CTOT asignado: si necesita retroceso remolcado: máximo 5 minutos después de su EOBT. En los demás casos, máximo 10 minutos después de la EOBT.

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

20.3.3 AERONAVES DE LLEGADA

A. El controlador comunicara a las aeronaves el puesto de estacionamiento que asigne el Centro de Coordinación de Operaciones (CEOPS) cuando vaya a estacionamiento con el Sistema de Guía de Atraque activado. Al abandonar la pista de aterrizaje y en caso de no recibir instrucciones de rodaje a puesto de estacionamiento por parte de ATC, la aeronave se detendrá al final del tramo de calle de rodaje antes de entrar en plataforma y esperara instrucciones del vehículo "SIGAME".

B. Limitaciones de rodaje: Las TWY C1 y C3 no deben utilizarse como calles de rodaje de salida rápida.

20.4 PROCEDIMIENTO DE SOLICITUD DE CATEGORÍA DE INCENDIOS A DEMANDA

El Aeropuerto de Vigo proporciona categoría SEI 7 de forma continuada y 8 o 9 a demanda. En el caso de la categoría SEI 9, solo podrán operar los siguientes tipos de aeronaves: A124; A333; A343, A345; A359; B741, B742, B743, B744, B764, B772, B778, IL96 y MD11.

Para operar con categoría 8 o 9 las compañías interesadas deben solicitarlo por vía e-mail a coordinacionvgo@aena.es.

La solicitud deberá realizarse al menos 10 días antes de la fecha prevista para el vuelo, y deberá contener los siguientes datos:

- Numero de vuelo.
- Clase de vuelo.
- Tipo de aeronave.
- Fecha y horas previstas de llegada y salida.

La confirmación de la categoría 8 o 9 se realizara a través de la misma dirección de e-mail por la que fue solicitada.

20.5 OPERACIÓN DE HELICÓPTEROS

En este apartado se definen las operaciones de aterrizaje, despegue, rodadura y estacionamiento, para cualquier helicóptero que opera dentro del horario operativo del aeropuerto.

En el Aeropuerto de Vigo al no estar definida otra zona especifica para operar con helicópteros, estos son tratados como aeronaves de ala fija y serán autorizados por ATC a despegar y aterrizar en la pista de vuelos.

Excepciones: ver Observaciones.

20.5.1 LLEGADAS

Los helicópteros se aproximaran alineados con la pista de vuelo, aterrizaran por RWY 01/19 y saldrán de pista por la TWY C1 o TWY C3 siguiendo las instrucciones de ATC, para continuar por la calle de rodaje de plataforma hasta el puesto de estacionamiento guiado siempre por el vehículo "SIGAME".

En aproximaciones por la RWY 19 con LVP, se deberá abandonar la pista por la TWY C3, guiado siempre por el vehículo "SIGAME".

20.5.2 SALIDAS

Los helicópteros despegaran desde RWY 01/19. Iniciaran rodaje desde el puesto de estacionamiento por la calle de rodaje en plataforma hasta los puntos de espera de la TWY C1 o TWY C3 siguiendo las instrucciones de ATC.

20.5.3 RUTAS DE RODAJE

Los helicópteros serán autorizados a entrar o salir de RWY 01/19 por la TWY C1 y C3. La entrada en plataforma se realizara por estas calles de rodaje normalizadas hasta el puesto de estacionamiento asignado.

RWY 01 en uso:

- Salidas: Los helicópteros realizaran rodaje aéreo o en tierra (lo que proceda) por TWY C1 o C3, a requerimiento de ATC.
- Llegadas: Los helicópteros completaran la aproximación final a la pista y la abandonaran por TWY C1, a menos que ATC indique otra cosa. Efectuaran rodaje aéreo o en tierra, según corresponda, hasta el puesto de estacionamiento asignado.

RWY 19 en uso:

- Salidas: Los helicópteros realizaran rodaje aéreo o en tierra (lo que proceda) por TWY C1 o C3, a requerimiento de ATC.
- Llegadas: Los helicópteros completaran la aproximación final a la pista y la abandonaran por C1 o C3, a menos que ATC indique otra cosa. En aproximaciones con LVP, se deberá abandonaran por TWY C3. Efectuaran rodaje aéreo o en tierra, según corresponda, hasta el puesto de estacionamiento asignado.

Una vez en plataforma, el rodaje tanto aéreo como terrestre, se llevara a cabo por la calle de acceso al puesto de estacionamiento, siguiendo la alineación marcada por su señal de eje tanto a la llegada como a la salida.

20.5.4 OBSERVACIONES

La operación para los helicópteros con base en el aeropuerto de Vigo que dispongan de carta de exención en los términos prescritos en el SERA articulo 4, apartados 1 y 3, y RD 552/14 Capitulo VIII, y en coordinación y previa autorización de ATC, se les permite despegar y aterrizar desde las FATOs C1 y C3. De lo contrario, son tratados como aeronaves de ala fija y serán autorizados por ATC a despegar y aterrizar en la pista de vuelo.

Previa autorización ATC, las operaciones desde estas FATOs definidas solo se harán en condiciones de vuelo operacional de emergencia, en circunstancias especiales como viento cruzado o de cola superior a 10 kts y, en condiciones meteorológicas que aconsejen reducir la dirección de rodaje.

Estos helicópteros deben cumplir y operar de acuerdo al procedimiento local del gestor aeroportuario.

Restricciones en el uso de las FATOs C1 y C3:

- ATC establecerá los procedimientos correspondientes para separar las salidas y arribadas de los helicópteros que utilicen las "FATO C3" o "FATO C1", de las aeronaves que utilicen la RWY 01/19. No están permitidas operaciones de aterrizaje, sobrevuelo o despegue simultaneas en pista y FATO, dado que dichas operaciones se consideran dependientes.
- Desde la "FATO C3" y para las operaciones de despegue en dirección sur (rumbo 19) y aterrizaje dirección norte (rumbo 01), los helicópteros solo podrán operar en performance 1 en horario de orto a ocaso.

- No se permitirá desde la "FATO C3", las siguientes operaciones: despegue rumbo 01 y aproximación/aterrizaje rumbo 19, si alguno de los siguientes PRKG 6 y 7A, están ocupados por una aeronave.
- Durante la operación de aterrizaje/despegue de helicópteros desde la "FATO C3" esta prohibido el rodaje de aeronaves y la circulación de vehículos en la calle de rodaje en plataforma C1-C3 y en la TWY C3. Así, los vehículos que vayan a utilizar la calle de rodaje en plataforma C1-C3 deberán mantener escucha activa en todo momento en la frecuencia de TWR a fin de evitar circular por dicha calle durante las operaciones en la "FATO C3". Por otro lado, el servicio de inspección del área de movimiento, realizado por el TOAM, garantiza de forma continuada que el control de dichas operaciones de helicópteros desde la "FATO C3", se realice de la forma mas segura, supervisando que no haya circulación de vehículos en la calle de rodaje en plataforma C1-C3 durante dichas operaciones.
- Durante la operación de aterrizaje de helicópteros dirección sur (rumbo 19) / despegue dirección norte (rumbo 01) desde la "FATO C3", queda prohibida cualquier prueba de motores en los PRKG 1, 1A, 1B, 2 y 3.
- El helicóptero mas restrictivo para operar en la "FATO C3" y "FATO C1" es el SIKORSKY S-76 SPIRITS76C.

20.6 OPERACIONES DE AERONAVES DE LETRA DE CLAVE D, E Y F (AN-124 RUSLAN)

No se autoriza ni la llegada ni la permanencia de aeronaves de letra de clave superior a C, sin la autorización previa del aeropuerto. Por este motivo, para poder operar en el aeropuerto de Vigo una aeronave de letra de clave D, E y F (AN-124 Ruslan) es obligatoria la solicitud previa por parte de la compañía aérea o el agente de handling y una autorización explicita por parte del aeropuerto. Tanto la solicitud, por parte de la compañía aérea o el agente de handling, como la autorización o no de dicha operación por parte de CECOA, se deberá comunicar vía e-mail.

20.6.1 PROCEDIMIENTO DE OPERACIÓN:

- Llegadas: ATC indicara a la aeronave la ruta de rodaje en función de la configuración de la pista de aterrizaje:
  - Aeronaves de letra de clave D y E: aterrizaje por RWY 01/19: rodaje por TWY C1/C3.
  - Aeronaves de letra de clave F (AN-124 Ruslan) y E de mayor envergadura al B777-300 (E > 60.90 m): aterrizaje por RWY 01/19: rodaje por TWY C1.
- Salidas:
  - Aeronaves de letra de clave D y E: despegue por RWY 01/19 y siguiendo las instrucciones de ATC la ruta de rodaje podrá ser tanto por TWY C1/C3.
  - Aeronaves de letra de clave F (AN-124 Ruslan) y E de mayor envergadura al B777-300 (E > 60.90 m): despegue por RWY 01/19 y siguiendo las instrucciones de ATC la ruta de rodaje solo podrá ser por TWY C1.
- Puesto de Estacionamiento:
  - Las aeronaves de letra de clave D solo podrán estacionar en el PRKG 1A (en posición remota y salida remolcada), PRKG 5 (en posición de pasarela y salida remolcada) y PRKG 7A (en posición remota y salida autónoma).
  - Las aeronaves de letra de clave E solo podrán estacionar en el PRKG 7A (en posición remota y salida autónoma).
  - La aeronave de letra de clave F (AN-124 Ruslan) solo podrá estacionar en el PRKG 7A (en posición remota y salida autónoma).
  - La aeronave de letra de clave D (AN12) podrá estacionar ademas en el PRKG 10A.

20.6.2 RESTRICCIONES:

- Para la aeronave AN-124 Ruslan de letra de clave F y aeronaves de letra de clave E de mayor envergadura al B777-300 (E > 60.90 m), la TWY C3 esta restringida, debiendo utilizar la TWY C1.
- Por PCN, las siguientes aeronaves de letra de clave superior no pueden operar en el aeropuerto, salvo aterrizajes de emergencia: A300-600, MD-11, B747-400 y B777-300.
- Debido a la distancia de 176 m entre el eje de la TWY en plataforma C1-C3 y el eje de RWY 01/19, durante el rodaje de aeronaves de letra de clave E y F (AN-124 Ruslan) solo se permitirá el movimiento de una única aeronave en la siguiente zona del área de movimiento delimitada por: el tramo de RWY paralelo a la TWY en plataforma C1-C3 y la propia TWY en plataforma C1-C3.
- Si dispone de los mismos, se requiere a las aeronaves que durante el rodaje en superficie, se mantengan los motores externos

1 y 4 de la aeronave apagados preferentemente o al ralenti, para evitar la generación e ingestión de FOD (Restos de objetos extraños).

- Por haber menos de 4.5 m entre la rueda exterior del tren principal de la aeronave y el borde de TWY C3, las aeronaves de letra de clave D y E deberán realizar maniobras de sobre viraje para corregir la trayectoria en los tramos curvos de TWY C3 hacia/desde THR 01. Dicha maniobra sera apoyada por vehículo "SIGAME".
- Por haber menos de 4.5 m entre la rueda exterior del tren principal de la aeronave y el borde de la calle de rodaje en plataforma entre los PRKG 10 y 8, las aeronaves de letra de clave D, E y F (AN-124 Ruslan) deberán realizar maniobras de sobre viraje para corregir la trayectoria en este ligero tramo curvo de la calle de rodaje en plataforma hacia/desde TWY C1. Dicha maniobra sera apoyada por vehículo "SIGAME".
- Por haber menos de 4.5 m entre la rueda exterior del tren principal de la aeronave y el borde de la plataforma de viraje de THR 01 y 19, las aeronaves de letra de clave E deberán tener precaución en el tramo recto durante la entrada a dichas plataformas de viraje.
- Los requisitos de margen vertical entre las ruedas y el umbral no se cumplen, por lo que el PAPI de RWY 01/19 no es utilizable por estas aeronaves.
- Las siguientes aeronaves de clave superior, A340-600, A350-1000, B777-300, AN124 y B763, realizaran una maniobra de sobre viraje en las plataformas de viraje de ambas cabeceras para garantizar la seguridad de la maniobra y/o cumplir con la linea de viraje.

20.7 RESTRICCIONES A PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

Los PRKG 4, 5, 6 y 8 están dotados de instalaciones de suministro de corriente de 400 Hz:

- Es obligatorio el uso de la instalación de 400 Hz.
- La APU (Unidad Auxiliar de Potencia) del avión solo podrá utilizarse cuando no estén operativas ni la instalación de 400 Hz ni las unidades móviles, o cuando se requiera el servicio de aire acondicionado y no este disponible el equipamiento.
- Es recomendable la utilización del gancho de sujeción de la manguera de la instalación de 400 Hz a la aeronave. En caso de no utilizar dicho gancho, el aeropuerto no se hace responsable de las afecciones que pueda sufrir la aeronave.
- La conexión del sistema de 400 Hz no se llevara a cabo hasta que:
  - Se hayan apagado los motores de la aeronave, las hélices y rotores se hayan parado, se hayan apagado las luces anticolision y se hayan puesto calzos a la aeronave.
- Desviaciones de este requisito para Compañías y/o tipos de aeronaves concretos deben ser justificadas por el Agente de Asistencia en Tierra con un procedimiento especifico analizado a través del SGSO (Sistema de Gestión de Seguridad Operacional) del aeropuerto para su posterior autorización/aprobación, si procede, por la autoridad competente.

  Dicho procedimiento deberá considerar:
- Ninguna actuación se llevara a cabo hasta que no se hayan puesto calzos, esto incluye los 400 Hz.
- La aproximación al avión se realizara evitando las áreas de seguridad delante de los motores (Art. A.2.11 y A.2.12 de la Normativa de Seguridad en Plataforma de Aena). Ni la pasarela ni ningún otro dispositivo conectado a ella penetrara el área de seguridad delante del motor durante la maniobra de conexión del sistema de 400 Hz.
- En cualquier caso el motor encendido se debe mantener a la mínima potencia y la tripulación técnica debe permanecer en su puesto.

20.8 POLÍTICA DE AHORRO ENERGÉTICO, APAGADO DE LUCES AERONÁUTICAS DE SUPERFICIE

El Aeropuerto de Vigo, dentro de su horario operativo y si no existen operaciones de aeronaves previstas, aplica procedimientos de ahorro energético consistentes en el apagado de las siguientes Luces Aeronáuticas de Superficie (LAS): luces de borde y eje de calle de rodaje, luces de borde y eje de pista y luces de aproximación

Las barras de parada de las dos calles de rodaje y los PAPI de la pista en uso permanecerán encendidos durante todo el horario operativo.

20.9 OPERACIONES VISUALES NOCTURNAS

Se permite la realización de vuelos VFR-N.

20.10 NOTIFICACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL

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

El objeto de estas notificaciones es la recopilación de la información para la mejora de la seguridad operacional, independientemente de la notificación obligatoria de sucesos ante la autoridad aeronáutica. pertinente. Los datos se podrán enviar en cualquier formato incluyendo al menos la siguiente información:

- Fecha y hora.
- Lugar.
- Implicados (datos para identificar los vehículos, aeronaves...implicados).
- Empresas involucradas.
- Descripción de los hechos.
- Cualquier otro dato que se considere relevante (ej: condiciones de iluminación, meteorológicas, fase de la operación como despegue / aterrizaje / escala, estado del pavimento...).

La dirección de correo electrónico del aeropuerto, para la recepción de las notificaciones de seguridad operacional es la siguiente: Seguridad_Operacional_VGO@aena.es

Ademas 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).

20.11 PUNTO DE ENTRADA DE VIAJEROS CON ANIMALES DE COMPAÑIA PROCEDENTES DE TERCEROS PAISES

Para garantizar el cumplimiento del Reglamento (UE) No 576/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo de 12 de junio de 2013 relativo a los desplazamientos sin animo comercial de animales de compañía y por el que se deroga el Reglamento (CE) No 998/2003, toda Compañía Aérea que desee operar en el Aeropuerto y transporte en cabina, como parte del equipaje de mano de los pasajeros, los animales (mascotas) recogidos en el Anexo I del citado Reglamento, debe tener contratado un agente handling que se encargue de la gestión de los mismos en los casos en que, durante los controles llevados a cabo por el Resguardo Fiscal de la Guardia Civil o el Personal de la Aduana en las Terminales de Viajeros del Aeropuerto de Vigo, detecten un incumplimiento de los requisitos sanitarios fijados en la citada normativa que provoquen su rechazo en la frontera.

La gestión del animal rechazado en la frontera incluirá, al menos, el traslado hasta las instalaciones designadas para su estancia temporal en el aeropuerto, su manutención, cuidado veterinario y bienestar animal, e incluso su devolución a origen en los plazos establecidos por las autoridades sanitarias.

LEVX AD 2.21 PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DEL RUIDO

No.

LEVX AD 2.22 PROCEDIMIENTOS DE VUELO

22.1 SISTEMA DE PRESENTACIÓN RADAR

Los controladores de tránsito aéreo de aeródromo 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 articulo 4.5.1.3 del Reglamento de la Circulación Aérea

Todo ello en función de las limitaciones del equipo.

22.2 PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)

22.2.1 GENERALIDADES

RWY 19 esta equipada con un ILS CAT II/III y autorizada para aproximaciones tanto de CAT II como de CAT III.

RWY 01 y 19 están autorizadas para despegues en condiciones de visibilidad reducida con RVR = 75 m. No están autorizados los despegues con guiado lateral.

No están permitidos los aterrizajes por RWY 01 con LVP en vigor.

Se informará a los pilotos de que se están aplicando los Procedimientos de visibilidad reducida a través del ATIS y RTF con la fraseología "LOW VISIBILITY PROCEDURES IN FORCE".

Se aplicarán los LVP en superficie cuando los mínimos meteorológicos que se establecen a continuación, definidos en términos de:

- alcance visual en pista (RVR) sea igual o inferior a 1700 m o el techo de nubes igual o inferior de 122 m (400 ft) (BKN/OVC igual o inferior a 004).

Se cancelarán los LVP en superficie cuando los mínimos meteorológicos:

- alcance visual en pista (RVR) superior a 1900 m o techo de nubes sea superior a 152 m (500 ft) (BKN/OVC igual o superior a 005), durante al menos 10 minutos y, consultando con la oficina meteorológica se prevea que la situación tiende a la mejoría.

Aterrizajes: RWY 19, sujeta a que las instalaciones requeridas estén en servicio y sean adecuadas para las operaciones de CAT II/III de aquellos operadores cuyos mínimos hayan sido aceptados, o tengan mínimos asignados por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea o por la Autoridad equivalente del Estado del Operador.

Despegues: RWY 01 y 19 son aptas para despegues de visibilidad reducida en las condiciones previstas (siempre que el RVR ≥ 75 m).

Se informará a los pilotos de que se están aplicando los LVP a través de radiotelefonía y el ATIS. Ademas, se informará a los pilotos de cualquier incidencia notificada o detectada en relación con las ayudas visuales y no visuales para la aproximación, el despegue y el rodaje, los sistemas contra intrusión en áreas criticas, sensibles, y pista activa y cualquier otra ayuda disponible, que pueda afectar a los LVP y a las condiciones meteorológicas existentes, ademas de los cambios que puedan producirse y que afecten a los LVP.

Cualquier incidencia notificada o detectada que pueda afectar a los LVP se comunicará inmediatamente a las aeronaves y dependencias ATC afectadas.

La dependencia ATC suministrará 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.

La autorización para aterrizar no se dará después 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.

Cuando se efectúen aproximaciones ILS el permiso para aterrizar solo se expedirá cuando las áreas sensibles y criticas (LSA y LCA) estén despejadas.

El ATC informará a los pilotos cuando se proceda a cancelar la aplicación de los LVP.

22.2.2 APROXIMACIONES CAT II/III EN PRÁCTICAS

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

Si las Áreas Criticas 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 practicas deberá igualmente comunicarse.

El personal de ATC comunicará a la Oficina de Coordinación (CECOA) el indicativo de la aeronave en prácticas antes de que esta inicie la maniobra de aproximación El Coordinador Aeroportuario de servicio comunicara 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.

22.2.3 MOVIMIENTOS EN TIERRA

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

Cuando el valor de cualquier RVR se encuentre entre 1700 m y 600 m (exclusive), no existe restricción de movimiento en el área de maniobras, con lo que sera a consideración de ATC el autorizar el rodaje de mas de una aeronave a la vez.

Si el RVR es igual o inferior a 600 m, o de no estar disponibles los visibilimetros, una visibilidad igual o inferior a 800 m, ATC autorizara unicamente el rodaje de una aeronave dentro del área de maniobras.

La plataforma y la calle de rodaje en plataforma que discurre entre C1 y C3 se encuentran fuera del área de maniobras, por lo que se considera dentro de plataforma dicha calle de rodaje. ATC autorizara unicamente el rodaje de una aeronave en plataforma, cuando se den valores de RVRs igual o inferiores a 600 m, o de no estar disponibles los visibilimetros, una visibilidad igual o inferior a 800 m.

Así, si el RVR es igual o inferior a 600 m, o de no estar disponibles los visibilimetros, una visibilidad igual o inferior a 800 m, el numero máximo de aeronaves que se pueden mover de manera simultanea en el área de movimiento es de 2.

Para el caso de las aeronaves de letra de clave E (con envergadura > 60.90 m, superior a la del B777) y F (AN-124 Ruslan) tendrán que abandonar pista por C1. Si el RVR es igual o inferior a 600 m, o de no estar disponibles los visibilimetros, una visibilidad menor o igual a 800 m, ATC autorizara unicamente el rodaje de una aeronave dentro del área de maniobras y plataforma. El numero máximo de aeronaves que se pueden mover de manera simultanea en el área de movimiento es de 1.

22.2.3.1 Llegadas

- Al abandonar la pista los pilotos notificarán:

  A. RWY libre.

  B. Área Sensible libre.

  C. TWY utilizada.

- Para aeronaves de letra de clave D, E y AN-124 Ruslan de letra de clave F, al abandonar la pista, los pilotos notificarán:

  A. RWY libre.

  B. TWY utilizada.

  C. TWY libre.

  D. Área Sensible libre.

- Con RVR igual o inferior a 600 m, o de no estar disponibles los visibilimetros, una visibilidad menor o igual a 800 m, y siempre que el piloto requiera el guiado hasta el puesto de estacionamiento asignado, este esperara a la entrada de la plataforma de estacionamiento la presencia del vehículo "SIGAME". El piloto notificara puesto de estacionamiento y el cierre de frecuencia.

En aproximaciones por la RWY 19 con LVP, se deberá abandonar la pista por la TWY C3.

Excepciones: Las aeronaves de letra de clave E (con envergadura > 60.90 m, superior a la del B777) y F (AN-124 Ruslan) al no poder abandonar pista por TWY C3, la abandonaran por TWY C1.

22.2.3.1 Salidas

a. Los pilotos solicitaran permisos de puesta en marcha o rodaje, notificando el puesto de estacionamiento en el que se encuentran.

b. Los pilotos notificaran el inicio del rodaje hacia la TWY C1 o TWY C3. En caso de RVR inferior a 200 m, o de no estar disponibles los visibilimetros, una visibilidad igual o inferior a 800 m, a requerimiento del piloto o del ATC, el vehículo "SIGAME" procederá al guiado de la aeronave hasta la TWY correspondiente.

c. Los pilotos tendrán la obligación de detenerse en los puntos de espera de la pista, previamente a la entrada en pista.

d. Los pilotos notificaran entrada en pista.

e. En el caso de que una aeronave que sale tuviera que regresar a plataforma, el piloto informara a TWR y esperara nuevas instrucciones de rodaje.

Salvo instrucción en contra del ATC, las maniobras de retroceso se efectuaran aproando al norte para la RWY 19 y aproando al sur para la RWY 01.

En despegues con LVP se podrá abandonar la pista tanto por la TWY C1 como por la TWY C3.

En la entrada a pista por TWY C3, extremar precaución por posible confusión de luces de eje de TWY C3 con luces de THR 01.

22.3 FALLO DE COMUNICACIONES Y SITUACIONES ANÓMALAS EN EL ÁREA DE MANIOBRAS

Si una aeronave o vehículo operando en el área de maniobras experimente un fallo en las comunicaciones seguirá el siguiente procedimiento:

A. Aeronave de Salida: La aeronave continuara por la ruta asignada hasta el limite de la autorización ATC extremando las precauciones, donde mantendrá posición y esperara la llegada de un vehículo "SIGAME" que le guiara al puesto de estacionamiento o apartadero/punto de espera designado.

B. Aeronave de Llegada: Si la aeronave acaba de aterrizar, mantendrá posición una vez abandonada completamente la pista y esperara la llegada de un vehículo "SIGAME" que le guiara al puesto de estacionamiento designado. Si la aeronave ya tuviera una autorización de rodaje ATC, continuara por la ruta asignada, si la hubiera, hasta el limite de la autorización ATC extremando las precauciones, donde mantendrá posición y esperara la llegada de un vehículo "SIGAME" que le guiara al puesto de estacionamiento o apartadero/punto de espera designado.

C. Vehículo: El vehículo permanecerá en su posición y esperara la llegada de un vehículo "SIGAME" que le guiara hasta el lugar que se determine. En caso de encontrarse en pista o franja de pista, abandonar dichas áreas hacia zonas seguras, camino perimetral y esperar llegada del TOAM.

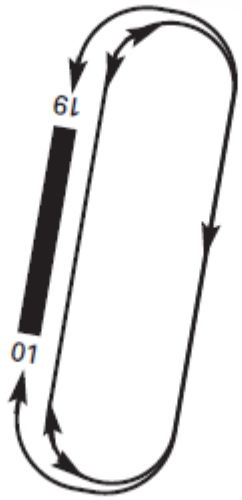
22.4 OPERACIONES DE DESCENSO CONTINUO

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 mas alto, de manera que la operación de descenso pueda ejecutarse de manera continua.

22.5 PRUEBAS DE POTENCIA DE MOTORES

Están prohibidas las pruebas de motores en régimen superior al ralenti en cualquier puesto de estacionamiento de la plataforma. En caso de ser necesario realizar esta prueba, se solicitará a CECOA (Centro de Coordinación Aeroportuario, TEL: +34-986 268 204; email: coordinacionvgo@aena.es) quien lo comunicará a TWR, dando instrucciones para la realización de la misma en un punto especifico siempre fuera de plataforma.

22.6 CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD



LEVX AD 2.23 INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

23.1 OPERACIÓN DE TORRE REMOTA (RTWR)

El servicio de trafico aéreo de aeródromo es proporcionado desde una torre remota en las franjas horarias 0930-1130 y 1430-1630 (LT).

La lámpara de señales esta posicionada en lo alto de la torre convencional, en las coordenadas 421333.65N 008375721W.

23.2 SERVICIO DE CONTROL DE FAUNA

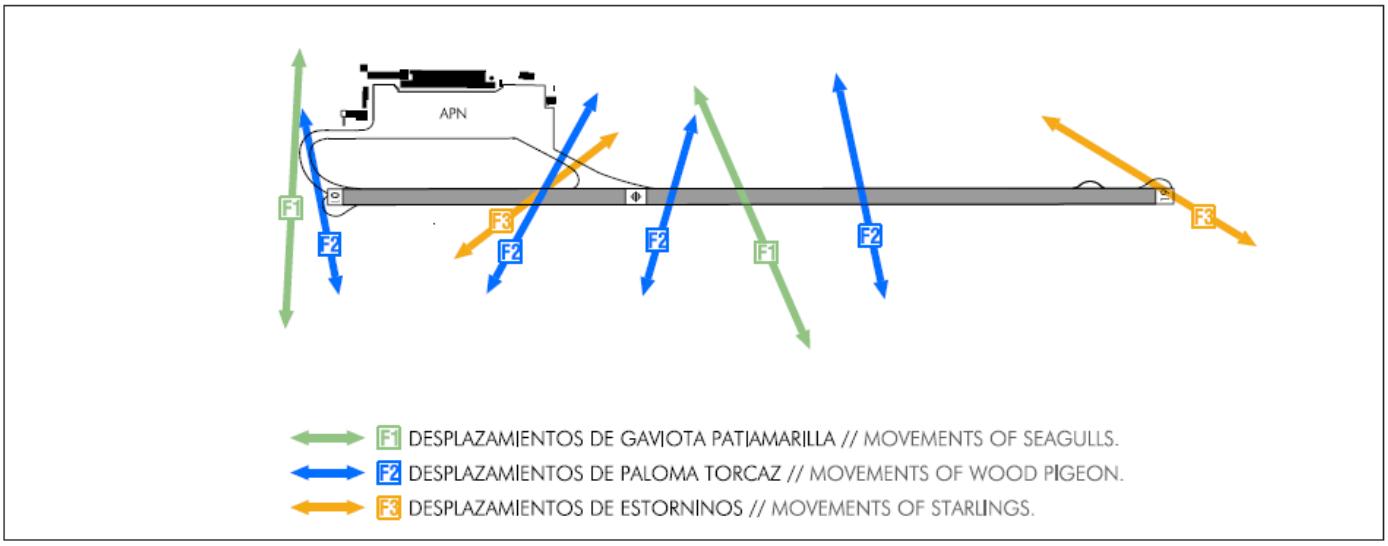
Horario: Servicio diario de orto a ocaso. Fuera de este horario es el personal del aeropuerto el que realiza las labores mínimas de control de fauna.

23.3 ZONAS DE CONCENTRACIÓN DE AVES

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

- F1. Desplazamientos no constantes de gaviota patiamarilla a lo largo del año, en el entorno de la cabecera 01 y a mitad de pista. Mas frecuentes entre marzo y junio. En la época invernal tendencia a posarse en pista o recorrerla en búsqueda de alimento.
- F2. Desplazamientos recurrentes de paloma torcaz entre ambos lados exteriores del aeropuerto. Suelen realizar desplazamientos a baja o media altura entre el Bosque Mixto del Campo de Golf y el este del recinto. Mayor presencia desde finales de verano y durante otoño-invierno.
- F3. Desplazamientos de estornino negro entre ambos lados del aeropuerto, y entre estas zonas y el interior del recinto.

Presencia habitual de busardo ratonero y ocasional de ánade azulón.



LEVX 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/#LEVX

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

A continuación se incluyen los procedimientos de aproximación instrumental afectados:

IAC 3 RNP Y RWY 01: LNAV, LNAV/VNAV.

IAC 4 RNP X RWY 01: LNAV.

IAC 5 ILS Z RWY 19: aproximación directa.

IAC 6 ILS Y RWY 19: aproximación directa.

IAC 7 LOC Z RWY 19: aproximación directa.

IAC 8 LOC Y RWY 19: aproximación directa.

IAC 9 RNP Z RWY 19 (LPV ONLY): LPV.

IAC 10 RNP Y RWY 19: LNAV, LNAV/VNAV.