1. INDICADOR DE LUGAR-NOMBRE DEL AERÓDROMO
AERODROME LOCATION INDICATOR - NAME

LEVT - VITORIA

2. DATOS GEOGRÁFICOS Y DE ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO

ARP: 425258N 0024328W. Ver AD 2-LEVT ADC.
Distancia y dirección desde la ciudad: 8 km NW.
Elevación: 513 m / 1682 ft.
Ondulación geoide: 50.75 ± 0.05 m (1).
Temperatura de referencia: 26°C.
Temperatura baja media: 3ºC.
Declinación magnética: 0º (2020).
Cambio anual: 8.4' E.
Administración AD: Aena.
Dirección: Aeropuerto de Vitoria, 01196 Vitoria-Gasteiz - Araba-Álava.
TEL: +34-945 163 500/518 **FAX:** No.
AFTN: LEVT **E-mail:** VITCEOPS@aena.es
Tránsito autorizado: IFR/VFR.
Observaciones: SITA: VITOOYA.
(1) Para todos los puntos del AD.

AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA

ARP: 425258N 0024328W. See AD 2-LEVT ADC.
Distance and direction from the city: 8 km NW.
Elevation: 513 m / 1682 ft.
Geoid undulation: 50.75 ± 0.05 m (1).
Reference temperature: 26°C.
Low average temperature: 3ºC.
Magnetic variation: 0º (2020).
Annual change: 8.4' E.
AD administration: Aena.
Address: Aeropuerto de Vitoria, 01196 Vitoria-Gasteiz - Araba-Álava.
TEL: +34-945 163 500/518 **FAX:** No.
AFTN: LEVT **E-mail:** VITCEOPS@aena.es
Approved traffic: IFR/VFR.
Remarks: SITA: VITOOYA.
(1) For all AD points.

3. HORARIO DE OPERACIÓN

Aeropuerto: H24.
Aduanas e Inmigración: HR AD.
Servicios médicos y de sanidad: Ver GEN 1.4.
AIS/ARO: HR AD.
Información MET: H24.
ATS: H24.
Abastecimiento de combustible: HR AD.
Asistencia en tierra: HR AD.
Seguridad: H24.
Deshielo: HR AD.
Observaciones: Ninguna.

OPERATIONAL HOURS

Airport: H24.
Customs and Immigration: HR AD.
Health and Sanitation: See GEN 1.4.
AIS/ARO: HR AD.
MET briefing: H24.
ATS: H24.
Fuelling: HR AD.
Handling: HR AD.
Security: H24.
De-icing: HR AD.
Remarks: None.

4. SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO

Instalaciones para el manejo de carga: Hasta 11000 kg.
Tipos de combustible: JET A-1, 100LL. (1)
Tipos de lubricante: AEROSHELL, W-100.
Capacidad de reabastecimiento: Sin limitaciones.
Instalaciones para el deshielo: En todos los puestos de estacionamiento, salvo el PRKG 101 de Rampa 1, y los de aviación general (107 a 116), con unidad de agua caliente y glicol para eliminación de hielo de las ACFT.
Espacio disponible en hangar: No.
Instalaciones para reparaciones: No.
Observaciones: (1) Combustible:
SLCA
TEL: +34-945 126 041
FAX: +34-945 126 074

Agentes de rampa:
IBERIA
TEL: +34-945 163 639
FAX: +34-945 163 642
E-mail: vitkt@iberia.es
SITA: VITKQIB

WFS Servicios Aeroportuarios, S.A. (Sólo cargo)
TEL: No
Móvil: +34-638 593 262
FAX: +34-945 566 141
E-mail: vitkk@wfs.aero
SITA: VITKR7X

HANDLING SERVICES AND FACILITIES

Cargo facilities: Up to 11000 kg.
Fuel types: JET A-1, 100LL. (1)
Oil types: AEROSHELL, W-100.
Refuelling capacity: No limitations.
De-Icing facilities: In all stands, except PRKG 101 in Ramp 1, and those of general aviation (107 to 116), with hot water and glycol for removing ice from the ACFT.
Hangar space: No.
Repair facilities: No.
Remarks: (1) Fuel:
SLCA
TEL: +34-945 126 041
FAX: +34-945 126 074

Ramp agents:
IBERIA
TEL: +34-945 163 639
FAX: +34-945 163 642
E-mail: vitkt@iberia.es
SITA: VITKQIB

WFS Servicios Aeroportuarios, S.A. (Only cargo)
TEL: No
Mobile phone: +34-638 593 262
FAX: +34-945 566 141
E-mail: vitkk@wfs.aero
SITA: VITKR7X

5. INSTALACIONES PARA LOS PASAJEROS

Hoteles: No.
Restaurante: No.
Transporte: Taxis.
Instalaciones médicas: No.
Banco/Oficina Postal: No/No.
Información turística: Sí.
Observaciones: Ninguna.

PASSENGER FACILITIES

Hotels: No.
Restaurant: No.
Transportation: Taxies.
Medical facilities: No.
Bank/Post Office: No/No.
Tourist information: Yes.
Remarks: None.

6. SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

Categoría de incendios: 7, HR AD. (1) (2)

Equipo de salvamento: De acuerdo a la categoría de incendios.

→ **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.

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.

RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

Fire category: 7, HR AD. (1) (2)

Rescue equipment: In accordance with the fire category.

Removal of disabled aircraft:

The Airport has its own equipment to remove disabled aircraft weighing up to 10 tonnes.

Aircraft weighing more than 10 tonnes shall be removed via external services, prior request and in the presence of the aircraft owner/operator and at itself expense.

Contact information of the Aerodrome coordinator for transport of aircraft out of service:

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

Remarks: (1) For other fire categories, prior request, consult NOTAM in force.

(2) Response time of the rescue and fire fighting services is less than 3 MIN, with an operational objective less than 2 MIN.

7. EVALUACIÓN Y NOTIFICACIÓN DEL ESTADO DE LA SUPERFICIE DE LA PISTA Y PLAN PARA LA NIEVE

Tipos de equipamiento de limpieza: Camiones provistos de hojas quitanieves, motoniveladoras y esparcidores de fundentes.

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.

Material usado para el tratamiento de la superficie del área de movimiento:

Acetato potásico (KAC), formiato sódico (NAFO) y urea (UREA).

Pistas de invierno especialmente preparadas: No aplica.

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.

RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN

Types of clearing equipment: Trucks fitted with plough blades, bulldozers and dissolvent spreaders.

Clearance priorities: Runway, taxiways serving the runway, apron 1 and PRKG 7 to 12 in apron 2, service roads 1 and 2, and access roads to them.

Use of material for movement area surface treatment:

Potassium acetate (KAC), sodium formate (NAFO) and urea (UREA).

Specially prepared winter runways: Not applicable.

Remarks: Period of application of snow plan: 1-NOV to 31 MAR.

Runway surface condition assessment and reporting in accordance with the Global Reporting Format (GRF) methodology described in AD 1.2.2.

Aerodrome in service during all seasons of the year

8. DETALLES DEL ÁREA DE MOVIMIENTO

→ **Plataforma: Superficie:** Hormigón hidráulico.

Resistencia: APN 1: Rampa 1:
PRKG 101 a 104: PCN 45/R/B/W/T.
PRKG 105 y 105A: PCN 39/R/B/W/T.
PRKG 106 a 116: PCN 47/R/C/W/T.

APN 2: Rampa 2:
PRKG 1 a 3: PCN 92/R/C/W/T.
PRKG 4 a 8: PCN 45/R/B/W/T.
PRKG 9 a 12: PCN 117/R/C/W/T.

Calles de rodaje: Anchura: 23 m.

Superficie: Hormigón hidráulico.

Resistencia: T1: PCN 61/R/C/W/T.
T2: PCN 53/R/B/W/T.
T3 a T7, A, B1, B2, C1 y C2: PCN 45/R/B/W/T.
D: PCN 52/R/C/W/T.
E: PCN 45/R/B/W/T, EXC BTN Rampa 1 & E3: PCN 92/R/C/W/T.

Posiciones de comprobación: Altímetro: Plataforma: ELEV 507 m/1663 ft.

VOR: TWY E (42º52´55.05"N 002º43´51.49"W), R-286 VFD / 0.3 DME VFD. Sólo aeronaves letra de clave C o inferior.

INS: No.

Observaciones: Ninguna.

MOVEMENT AREA DETAILS

Apron: Surface: Hydraulic concrete.

Strength: APN 1: Ramp 1:
PRKG 101 to 104: PCN 45/R/B/W/T.
PRKG 105 and 105A: PCN 39/R/B/W/T.
PRKG 106 to 116: PCN 47/R/C/W/T.

APN 2: Ramp 2:
PRKG 1 to 3: PCN 92/R/C/W/T.
PRKG 4 to 8: PCN 45/R/B/W/T.
PRKG 9 to 12: PCN 117/R/C/W/T.

Taxiways: Width: 23 m.

Surface: Hydraulic concrete.

Strength: T1: PCN 61/R/C/W/T.
T2: PCN 53/R/B/W/T.
T3 to T7, A, B1, B2, C1 and C2: PCN 45/R/B/W/T.
D: PCN 52/R/C/W/T.
E: PCN 45/R/B/W/T, EXC BTN Ramp 1 & E3: PCN 92/R/C/W/T.

Check locations: Altimeter: Apron: ELEV 507 m/1663 ft.

VOR: TWY E (42º52´55.05"N 002º43´51.49"W), R-286 VFD / 0.3 DME VFD. Only code letter C or lower aircraft .

INS: No.

Remarks: None.

9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUÍA DE RODAJE

→ **Sistema de guía de rodaje:** Letreros iluminados de PROHIBIDA LA ENTRADA, 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.

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).

Señalización de TWY: Eje, faja lateral y señal mejorada de eje en T1 y T7.

Observaciones: Balizas retroreflectantes en borde de plataformas 1 y 2, y TWY (excepto TWY E).

TAXIING GUIDANCE SYSTEM AND MARKINGS

Taxiing guidance system: NO ENTRY lighted boards, runway-holding positions, intermediate holding positions, runway guard lights, stop bars, intermediate holding position lights and stands.

RWY markings: Designators, threshold, centre line, side stripe, touchdown one, aiming point, rapid exit taxiway indicator markings on RWY 22 (C1).

TWY markings: Centre line, side stripe and enhanced centre line in T1 and T7.

Remarks: Retroreflective markers on the edge of aprons 1 and 2, and TWY (except TWY E).

10. OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO

Obstáculos en las Superficies de Aproximación, Ascenso en el Despegue, Cónica, Horizontal interna, Transición, Transición Interna y aterrizaje interrumpido establecidas en el Anexo 14 de OACI; y las áreas 2A y 3 establecidas en el Anexo 15 de la OACI. Los que perforan estas superficies se identifican en el fichero CSV como "Relevante_Relevant = Si/Yes"

Ver Ítem 10 y apartado Conjunto de Datos.

Observaciones: Ver AD 2-LEVT AOC.

AERODROME OBSTACLES

Obstacles in Approach, Take-Off Climb, Conical, Inner Horizontal, Transitional, Inner Transitional and Balked Landing Surfaces established in ICAO Annex 14; and the areas 2A and 3 established in ICAO Annex 15. Those penetrating these surfaces are identified in the CSV file as "Relevante_Relevant = Si/Yes".

See Item 10 and Data Sets section.

Remarks: See AD 2-LEVT AOC.

11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO

Oficina MET: Vitoria EMAe.
HR: H24.
METAR: Semihorario.
TAF: 24HR.
TREND: No.
Información: En persona y telefónica.
Documentación de vuelo/Idioma: Cartas y lenguaje claro / Español.
Cartas: Mapas previstos significativos y de viento y temperatura en altitud.
Equipo suplementario: Presentador de imágenes de nubes, rayos y de información radar.
Dependencia ATS atendida: TWR, APP.
Información adicional: Santander OMAe (LESD): H24; TEL: +34-942 393 353.
Vitoria EMAe: H24; TEL: +34-945 163 543.
Observaciones: Existe resumen climatológico de aeródromo. Se hacen avisos de aeródromo.

METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED

MET office: Vitoria EMAe.
HR: H24.
METAR: Half-hourly.
TAF: 24HR.
TREND: No.
Briefing: In person and by telephone.
Flight documentation/Language: Charts and plain language / Spanish.
Charts: Significant forecasted and wind and temperature in altitude maps.
Supplementary equipment: Clouds, lightning image and radar information display.
ATS unit served: TWR, APP.
Additional information: Santander OMAe (LESD): H24; TEL: +34-942 393 353.
Vitoria EMAe: H24; TEL: +34-945 163 543.
Remarks: Aerodrome climatological summary available. Aerodrome warnings available.

12. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA

RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

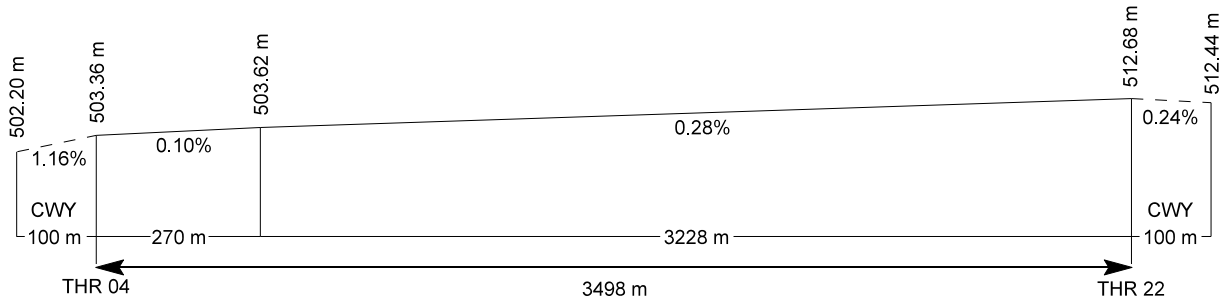
RWY	Orientación Direction	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m) Strip (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
04	035.93°GEO 036°MAG	3498 x 45	425212.3400N 0024413.3200W	THR: 503.4 m / 1651 ft TDZ: 505.5 m / 1658 ft	No	100 x 150	3618 x 300	Sí // Yes	240 x 150	Hormigón hidráulico // Hydraulic concrete (1) R-1:PCN 83/R/B/W/T R-2 & R-3: PCN 78/R/B/W/T R-4: PCN 93/R/B/W/T SWY: No
22	215.95°GEO 216°MAG	3498 x 45	425344.16N 0024242.80W	THR: 513 m / 1682 ft TDZ: No	No	100 x 150	3618 x 300	No	228 x 150	Hormigón hidráulico // Hydraulic concrete (1) R-1:PCN 83/R/B/W/T R-2 & R-3: PCN 78/R/B/W/T R-4: PCN 93/R/B/W/T SWY: No

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

Remarks: (1) Asphalt overlay of 10 cm throughout the runway length.

Perfil:

Profile:



NO A ESCALA // NOT TO SCALE

13. DISTANCIAS DECLARADAS

DECLARED DISTANCES

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
04	3498	3598	3498	3498
22	3498	3598	3498	3498

Observaciones: Ninguna.

Remarks: None.

14. ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA

Pista: 04

Aproximación: Precisión CAT II/III 900 m. LIH.
Luces de identificación de umbral.

PAPI (MEHT): 3° (19.90 m/65 ft).

Umbral: Verdes, con barras de ala.

Zona de toma de contacto: 900 m blancas.

Eje pista: 3498 m: 2598 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH.
Distancia entre luces: 15 m.

Borde de pista: 3498 m: 2898 m blancas + 600 m amarillas. LIH.
Distancia entre luces: 50 m.

Extremo de pista: Rojas.

Zona de parada: No.

Observaciones: PAPI no apto para las aeronaves AN124 y AN225.

Pista: 22

Aproximación: Sencillo 420 m LIH.
Luces de identificación de umbral.

PAPI (MEHT): 3° (22.23 m/ 73 ft).

Umbral: Verdes.

Zona de toma de contacto: No.

Eje pista: 3498 m: 2598 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH.
Distancia entre luces: 15 m.

Borde de pista: 3498 m: 2898 m blancas + 600 m amarillas. LIH.
Distancia entre luces: 50 m.

Extremo de pista: Rojas.

Zona de parada: No.

Observaciones: Luces indicadoras de salida rápida TWY C1.
PAPI no apto para las aeronaves AN124 y AN225.

APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

Runway: 04

Approach: Precision CAT II/III 900. LIH.
Threshold identification lights.

PAPI (MEHT): 3° (19.90 m/65 ft).

Threshold: Green, with wing bars.

Touchdown zone: 900 m white.

Runway centre line: 3498 m: 2598 m white + 600 m white and red + 300 m red. LIH.
Distance between lights: 15 m.

Runway edge: 3498 m: 2898 m white + 600 m yellow. LIH.
Distance between lights: 50 m.

Runway end: Red.

Stopway: No.

Remarks: PAPI unfit for AN124 and AN225 aircraft.

Runway: 22

Approach: Simple 420 m LIH.
Threshold identification lights.

PAPI (MEHT): 3° (22.23 m/ 73 ft).

Threshold: Green.

Touchdown zone: No.

Runway centre line: 3498 m: 2598 m white + 600 m white and red + 300 m red. LIH.
Distance between lights: 15 m.

Runway edge: 3498 m: 2898 m white + 600 m yellow. LIH.
Distance between lights: 50 m.

Runway end: Red.

Stopway: No.

Remarks: Rapid exit taxiway indicator lights TWY C1.
PAPI unfit for AN124 and AN225 aircraft.

15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA

ABN/IBN: No.

WDI: 1 cerca de THR 04, 1 cerca TWY B2, 1 cerca THR 22. LGTD.

Iluminación de TWY: Eje: A, B1, B2, C1, C2, D, E, T1, T2, T3, T4, T5, T6, TA6 y T7. Borde: E.

Iluminación de plataforma: Torres de iluminación (4 en Rampa 1 y 9 en Rampa 2).

Fuente secundaria de energía: Sistema de alimentación ininterrumpida que proporcionan un tiempo de conmutación (luz) para CAT II/III según Anexo 14.

Observaciones: Ninguna.

OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

ABN/IBN: No.

WDI: 1 near THR 04, 1 near TWY B2, 1 near THR 22. LGTD.

TWY lighting: Centre line: A, B1, B2, C1, C2, D, E, T1, T2, T3, T4, T5, T6, TA6 and T7. Edge: E.

Apron lighting: Floodlighting poles (4 in Ramp 1 and 9 in Ramp 2).

Secondary power supply: Uninterrupted power system that provide a switch-over time (light) for CAT II/III according to Annex 14.

Remarks: None.

16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS

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.

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.

HELICOPTER LANDING AREA

Position:
– Geoid undulation: See item 2.
– FATO: RWY 04/22. Coordinates THR 04 and THR 22, see item 12.
– Ground taxiing: TLOF coincides with RWY 04/22.
ARP coordinates, see item 2.
– Air taxiing: TLOF coincides with PRKG 1H, 4, 5, 6, 7 and 8 in APN 2 and PRKG 101, 105 and 106 in APN 1.

Elevation:
– FATO: RWY 04/22. Elevation THR 04 and THR 22, see item 12.
– Ground taxiing: TLOF coincides with RWY 04/22. Elevation AD.
– Air taxiing: TLOF coincides with PRKG 1H, 4, 5, 6, 7 and 8 in APN 2 and PRKG 101, 105 and 106 in APN 1.

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

Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización:
– FATO: RWY 04/22.
– Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 04/22, ver casilla 12.

Dimensions, surface, maximum weight, marking:
– FATO: RWY 04/22.
– Ground taxiing: TLOF coincides with RWY 04/22, see item 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.

Orientación: No.

Distancias declaradas: No.

Lighting: No.

Observaciones: Iluminación de plataforma, ver AD 2-LEVT PDC 1.
Rodaje aéreo: velocidad máxima 37 km/h.

– Air taxiing: TLOF coincides with PRKG 1H, 4, 5, 6, 7 and 8 in APN 2 and PRKG 101, 105 and 106 in APN 1. Strength, see item 8.
– Touchdown zone marking:
  - PRKG 1H: circular strip 50 cm wide and inner diameter 11.5 m and perimeter marking: circular strip 15 cm wide and inner diameter 27.6 m.
  - PRKG 4, 5, 6, 7 and 8 in APN 2 and PRKG 101, 105 and 106 in APN 1: see item 20.

Direction: No.

Declared distances: No.

Lighting: No.

Remarks: Apron lighting, see AD 2-LEVT PDC 1.
Air taxiing: Maximum speed 37 km/h.

17. ESPACIO AÉREO ATS / ATS AIRSPACE

Denominación y límites laterales Designation and lateral limits	Límites verticales Vertical limits	Clase de espacio aéreo Airspace class	Unidad responsable Idioma Unit Language	Altitud de transición Transition altitude
CTR VITORIA Espacio comprendido por // Space within: 430324N 0024210W; 425204N 0022006W 424914N 0022803W; 424108N 0024617W 423424N 0025241W; 423716N 0025815W 424008N 0030349W; 424652N 0025726W 425657N 0025007W; 430324N 0024210W.	1000 ft AGL SFC	D	VITORIA TWR ES/EN	1850 m / 6000 ft
ATZ VITORIA Círculo de 8 km de radio centrado en ARP (1) // Circle radius 8 km centred on ARP (1)	3000 ft HGT (2) SFC	D	VITORIA TWR ES/EN	

Observaciones: (1) O la visibilidad horizontal, lo que resulte inferior.
(2) O hasta la elevación del techo de nubes, lo que resulte más bajo.

Remarks: (1) Or the ground visibility, whichever is lower.
(2) Or up to the cloud ceiling, whichever is lower.

18. INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN ATS / ATS COMMUNICATION FACILITIES

Servicio Service	Distintivo llamada Call sign	FREQ	HR	Observaciones Remarks
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 // Provision of ATIS information via data link.

19. RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIZAJE / RADIO NAVIGATION & LANDING FACILITIES

Instalación (VAR) Facility (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas Coordinates	ELEV DME	Observaciones Remarks
VOR (0º)	VRA	116.600 MHz	H24	424354.8N 0025156.1W		R-216 posible pérdida de señal // possible signal loss BTN 3 & 0 NM. R-033 posible pérdida de señal // possible signal loss BTN 0 & 5.2 NM.
DME	VRA	CH 113X	H24	424354.8N 0025156.1W	570 m	
DVOR (0º)	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 (0º)	VTA	345.000 kHz	H24	425541.1N 0024046.6W		036º: Posibles oscilaciones de más de // Possible signal oscillations greater than ±10º BTN 24 & 18 NM FM DME VRA.
LOC 04 (0º) ILS CAT II	VTO	108.900 MHz	H24	425352.3N 0024234.8W		036° MAG/ 310 m FM THR 22. COV 17 NM ±35° FM RCL AVBL a // at 5500 ft AMSL o // or ABV. COV 25 NM ±10° FM RCL AVBL a // at 6000 ft AMSL o // or ABV.
GP 04		329.300 MHz	H24	425218.1N 0024400.5W		3°; RDH 15.5 m; a // at 314 m FM THR 04 & 130 m FM RCL a la derecha en el sentido de APCH // To the right in the direction of APCH.
ILS/DME 04	VTO	CH 26X	H24	425218.1N 0024400.5W	507 m	REF DME THR 04. COV 17 NM AVBL BTN +18º/32º FM RCL a // at 5500 ft AMSL o // or ABV.
NDB 04 (0º)	VT	308.000 kHz	H24	424807.0N 0024814.7W		

20. REGLAMENTACIÓN LOCAL

OPERACIONES ILS DE CATEGORÍA II

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 por aquellos operadores aéreos cuyos mínimos de operación hayan sido aprobados por la autoridad civil aeronáutica.

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.

PROCEDIMIENTO DE OPERACIÓN DE AERONAVES DE LETRA DE CLAVE E

1.- GENERALIDADES

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

Los movimientos en superficie se realizarán con el guiado del SEI 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 SEI 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 SEI de asistencia para el guiado en T1 cerca de T2. El vehículo SEI 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 SEI de asistencia para el guiado en T7 cerca de T6. El vehículo SEI 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 SEI guiará a la aeronave hasta el punto de espera de la

LOCAL REGULATIONS

ILS CATEGORY II OPERATIONS

RWY 04, subject to service availability of the appropriate approach and landing aids, is suitable for carrying out CAT II operations by those air operators whose operational minima has been approved by the aeronautical civil authority.

STANDARD TAXIING PROCEDURES

1.- Arriving aircraft

a) Aircraft shall report RWY vacated and TWY used for exit.

b) After vacating the RWY, if no taxiing instructions have been received, the aircraft will stop on the taxiway before entering the apron, and await taxiing instruction from the guidance vehicle.

2.- Departing aircraft

a) Pilots will request clearance to start up engines to control tower.

b) When an aircraft is ready for taxiing, pilots shall request permission from the control tower before starting it.

3.- Code letter D aircraft require carrying out an "oversteering" manoeuvre to correct the track:

- Entry to / exit from PRKG 1, 2, 3, 4, 5, 6, 9, 10 and 11 on Ramp 2.
- In all curves of the taxiing route assigned.

4.- Code letter E aircraft are required to perform an "oversteer" manoeuvre to correct the manoeuvre:

- In all curves of the taxiing route assigned.
- Entry to / exit from PRKG 1A and 2A on Ramp 2.

5.- Helicopters must carry out air taxiing, unless ATC advises differently, (see below HELICOPTER TAXIING PROCEDURE).

6.- Collision avoidance with other aircraft or obstacles is the responsibility of the pilots when taxiing on the apron.

7.- Power of engines on apron is limited to idle.

8.- The back-track manoeuvre is not authorised at Vitoria Airport, except in winter contingency conditions of ice and snow and in special situations, as indicated in all cases by TWR Control.

OPERATING PROCEDURE FOR CODE LETTER E AIRCRAFT

1.- IN GENERAL

Aircraft with this code letter must perform an oversteer manoeuvre in all turns of the route.

Surface movements shall be carried out with SEI guidance as indicated in the following points.

These aircraft are not allowed to use TWY: A, B1, B2, C1, TA6 and stretch E between E1 and E2.

2.- PARKING

Code letter E aircraft must park at the autonomous stands 1A and 2A on Ramp 2. PRKG 1A is incompatible with PRKG 1, 1H and 2; PRKG 2A is incompatible with PRKG 2 and 3.

For entry/exit of both stands, aircraft must carry out a "turn with oversteer".

The SEI will guide the aircraft both on arrival and departure, following the taxiing listed in the following "SURFACE MOVEMENT" section.

3.- GROUND MOVEMENT

a) Arrivals:

RWY 04.- Vacate RWY via T1. The aircraft will wait for the support SEI guidance vehicle for guiding, holding on T1 short of T2. The SEI vehicle will guide it to the stand. Taxiing will be done through the parallel TWY T2, T3, T4 and T5, all the way to access gate D to Apron 2, TWY to access the apron towards the defined stand taxiing via E.

RWY 22.- Vacate RWY via T7. The aircraft will wait for the support SEI guidance vehicle for guiding, holding on T7 short of T6. The SEI vehicle will guide it to the stand. Taxiing will be done through the parallel TWY T6, all the way to access gate D to Apron 2, TWY to access the apron towards the defined stand taxiing via E.

The aircraft must perform an oversteer manoeuvre in all turns of the route.

b) Departures:

RWY 04.- Starting from the defined stand, the SEI vehicle will guide the aircraft to runway-holding position T7. Taxiing will take place

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 SEI 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.

PROCEDIMIENTO DE OPERACIÓN DE AERONAVES DE LETRA DE CLAVE SUPERIOR (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, AN-124 y AN-225.

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 nos son aptos para la operación de las aeronaves AN124 y AN225.

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 SEI de asistencia para el guiado en T1 cerca de T2. El vehículo SEI 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 SEI de asistencia para el guiado en T7 cerca de T6. El vehículo SEI 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 SEI 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 SEI 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.

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 superior 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.

exiting the apron through C2 until T5, taxiing via T5 and T6 and entering the RWY via T7 until THR 04.

RWY 22.- Starting from the defined stand, the SEI vehicle will guide the aircraft to runway-holding position T1. Taxiing will take place exiting the apron through C2 until T4, taxiing via TWY T4, T3 and T2 and entering the RWY via T1 until THR 22.

The aircraft must perform an oversteer manoeuvre in all turns of the route.

OPERATING PROCEDURE FOR GREATER CODE LETTER AIRCRAFT (CODE LETTER F)

1.- IN GENERAL

Following the risk analysis performed, it has been shown that Vitoria Airport guarantees an adequate safety level for operation on Apron 2 of the following code letter F aircraft: A380-800, B747-800, AN-124 and AN-225.

During the operation of a code letter F aircraft, no taxiing will be allowed for any other aircraft throughout the movement area except on Apron 1. Taxiing of these aircraft will be performed at reduced speed, whenever possible with external motors off (if not possible, at idle speed), and with the other engines at idle speed.

Code letter F aircraft will receive guidance service for all manoeuvres.

PAPI of both thresholds are not suitable for the operation of AN124 and AN225 aircraft.

2.- PARKING

The autonomous stand 2A on Ramp 2 has been allocated for code letter F aircraft, its use being incompatible with that of PRKG 2 and 3. The service roadway adjacent to said position will be part of PRKG 2A while these aircraft are parked on it and it will only be used to assist these aircraft.

For entry/exit to PRKG 2A on Ramp 2, aircraft must carry out a "turn with oversteer".

3.- GROUND MOVEMENT

a) Arrivals:

RWY 04.- Vacate RWY via T1. The aircraft will wait for the support SEI guidance vehicle for guiding holding on T1 short of T2. The SEI vehicle will guide it to the stand. Taxiing will be done through the parallel TWY T2, T3, T4 and T5, all the way to access gate D to Apron 2, TWY to access the apron towards the defined stand taxiing via E.

RWY 22.- Vacate RWY via T7. The aircraft will wait for the support SEI guidance vehicle for guiding holding on T7 short of T6. The SEI vehicle will guide it to the stand. Taxiing will be done through the parallel TWY T6, all the way to access gate D to Apron 2, TWY to access the apron towards the defined stand taxiing via E.

b) Departures:

RWY 04.- Starting from the defined stand, the SEI vehicle will guide the aircraft to the runway-holding position T7. Taxiing will take place exiting the apron via C2 until T5, taxiing via TWY T5 and T6 and entering the RWY via T7 until THR 04.

RWY 22.- Starting from the defined stand, the SEI vehicle will guide the aircraft to the runway holding position T1. Taxiing will take place exiting the apron via C2 until T4, taxiing via TWY T3 and T2 and entering the RWY via T1 until THR 22.

The aircraft will need to make an "oversteer" manoeuvre at the same taxiing points marked in the Standard Taxiing Procedures for code letter E aircraft.

OPERATING PROCEDURE FOR CODE LETTER D AIRCRAFT WITH A WINGSPAN UP TO 38.05 m (B757-300) ON APRON 1

1.- IN GENERAL

Following the risk analysis performed it has been shown that Vitoria Airport guarantees an adequate safety level for operation on Apron 1 of greater code letter aircraft with a wingspan up to B757-300 (38.05m).

During the operation of code letter D aircraft on Apron 1, no taxiing will be allowed for any other aircraft on Apron 1.

2 - PARKING

The autonomous stands 101A, 103A and 105A on Ramp 1 have been allocated for code letter D aircraft, their use being incompatible with that PRKG 101/102, 103/104 and 105/106, respectively.

During arrival and departure operations to the stand, caution should be exercised to avoid the possible effects of the jet blast.

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.

3.- SURFACE MOVEMENT

a) Arrivals:

RWY 04.- Vacate RWY via A, B1 or T1, taxiing through the parallel TWY T2, T3, if appropriate, until the B2 access gate to Apron 1, TWY accessing Apron 1 towards the defined stand.

RWY 22.- Vacate RWY via C1, B1 or T7, taxiing through the parallel TWY T6, T5, T4, if appropriate, until the B2 access gate to Apron 1, TWY accessing Apron 1 towards the defined stand.

b) Departures:

RWY 04.- Exit from the apron via B2, taxiing via TWY T4, T5 and T6 and entering the RWY via T7 until THR 04.

RWY 22.- Exit from the apron via B2, taxiing via TWY T3 and T2 and entering the runway via T1 until THR 22.

PROCEDIMIENTO DE RODAJE PARA HELICÓPTEROS

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).

→ 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.

→ 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)

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:

HELICOPTER TAXIING PROCEDURE

1.- IN GENERAL

At Vitoria Airport, operations with rotary wing aircraft take place. This activity is allowed during the airport's operational hours. Helicopters may operate under visual (VFR) and instrumental (IFR) flight rules.

The scope of this procedure are all helicopters with arrival/departure at Vitoria Airport. This procedure is also applicable to operations carried out by State aircraft, CNP, GUARDIA CIVIL and DGT (group B) when they are using the aerodrome public use facilities, including cases where they are carrying out emergency flights (operational).

All helicopters will conduct approaches, landings and take-offs in the same way as fixed wing aircraft, except for the following exceptions:

- Helicopters are allowed to leave RWY 04 via TWY C1.

In the event of low-visibility conditions, helicopters shall operate in accordance with the procedure described in item 22. Helicopter operations are not allowed for values of RVR<350 m.

A FATO matching with the RWY and a TLOF matching with the FATO are defined. For air taxiing/skates, a TLOF is defined at the stand assigned to helicopters (1H).

2.- TLOFS AND TOUCHDOWN AND LIFT OFF POINTS

Helicopters shall perform approaches and take-offs in the same way as fixed-wing aircraft, therefore they approach to RWY 04 or RWY 22 (based on weather conditions) as the designated FATO coincides with this runway.

There are two types of taxiing for helicopters: ground taxiing (wheel-type landing gear) or air taxiing (skid-type landing gear; wheel-type landing gear).

In case of ground taxiing helicopters, a FATO coinciding with the runway and a TLOF coinciding with the FATO are designated.

For air taxiing, the TLOF is designated in the allocated helicopter stands (PRKG 101, 105 and 106 of APN 1 and PRKG 1H, 4, 5, 6, 7, and 8 of APN 2).

In the case of helicopters with wheel-type landing gear that decide to ground taxi, they land on the same runway by virtue of having an assigned TLOF coinciding with the FATO. Once on the ground, they taxi to the assigned stand in accordance with this procedure. In the case of helicopters with skid-type landing gear or ones with wheel-type landing gear that decide to air taxi, the aircraft approaches the FATO and once hovering, air taxies to the TLOF of the assigned stands in accordance with this procedure. Departure operations are executed in the same way.

3.- PARKING

There are nine helicopter stands that coincide with PRKG 1H, 4, 5, 6, 7 and 8 in APN 2 and PRKG 101, 105 and 106 in APN 1. These stands will be for helicopters with a maximum total length D = 23 m and 18.6 m rotor diameter.

Preferential assignment of stands will follow the following order of priority:

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)

3.1.- STAND RESTRICTIONS

With regard to entry and exit operations at stands by means of autonomous ground rotation, the following restrictions apply to simultaneous operations:

– 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.

→ 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.

→ 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 SEI, 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.

– When a helicopter is exiting via autonomous ground taxiing at PRKG 101, a simultaneous operation at PRKG 102 shall not be permitted.
– When an aircraft is entering/exiting via autonomous ground taxiing at PRKG 105, a simultaneous operation at PRKG 106, 104 and 103A shall not be permitted. Furthermore, when entering via air taxiing, a simultaneous operation with PRKG 104 shall not be permitted.
– When an aircraft is entering/exiting via autonomous ground taxiing at PRKG 106, a simultaneous operation at PRKG 105 shall not be permitted. Furthermore, when entering via air taxiing, a simultaneous operation with PRKG 105 shall not be permitted.

There shall also be operational restrictions at stands, service roads, paths, ESA, etc.:

– At PRKG 101:
  • When entry via air taxiing is performed, the service road to the left of the stand shall be restricted.
  • When exiting by means of a hovering turn, the service road to the left of the stand and the equipment staging area shall be restricted.
  • When exiting by means of autonomous ground turning, it is necessary to restrict pedestrian roads located in front of the stand.
– When a helicopter is exiting by means of a hovering turn at PRKG 105, there shall be no aircraft parked at PRKG 104 or 103A.
– When a helicopter is exiting by means of a hovering turn at PRKG 106, a simultaneous operation at PRKG 105 shall not be permitted.
– When a helicopter is exiting by means of a hovering turn at PRKG 7 and 8, the road to the left of both parking stands as well as the service road in front of PRKG 7 shall be restricted.
– When a helicopter is exiting by means of autonomous ground turning at PRKG 7, the service road in front of the stand shall be restricted.

On the other hand, when an aircraft is entering/exiting PRKG 7, no aircraft shall be parked at PRKG 8.

4.- TAXIING ROUTES

As mentioned above, Vitoria Airport does not have a defined specific area for helicopters operations. Helicopters are treated as fixed wing aircraft and shall be cleared by ATC for take-off and landing on runways.

TWY enabled for helicopters are the same as those used by planes. There are no TWY exclusively for helicopters.

At Vitoria Airport no air taxiways are enabled outside those defined for taxiing.

Helicopters will be cleared to exit or enter via RWY 04/22, according to the indicated below. No helicopter arrival or departure operations other than those indicated in these proceedings shall be allowed.

4.1.- For helicopter arrivals from both thresholds of RWY 04/22 that shall park on APN 2 (PRKG 1H, 4, 5, 6, 7 or 8), they shall vacate the runway preferably via exit TWY C1, where necessary for operational reasons, vacating may be made via other taxiways following fixed-wing aircraft markings.

They shall then have the option of taxiing along TWY C2 towards TWY E or along TWY T5 and D towards TWY E. Finally, from TWY E they shall taxi to the assigned helicopter stand.

When the operating helicopter is assigned PPRKG 1H, the entry to the stand shall be made following the apron markings for that PRKG, with the stand and stand perimeter signs.

In the event that a stand other than PRKG 1H is assigned, the entry to the stand must be performed under the following conditions:

– PRKG 4, 5 and 6: entry to the stand shall be guided by the markings for fixed-wing aircraft, up to the appropriate horizontal marking in accordance with regulations is in place. The helicopter touchdown and lift off positioning shall, in any case, be guided with marshalling by the handling agent (or by the SEI service, if necessary), with the helicopter remaining within the safety margins of the fixed-wing aircraft stand.
– PRKG 7 and 8: entry to the stand shall be guided by the markings for fixed-wing aircraft, until the appropriate horizontal marking in accordance with regulations is in place. The helicopter touchdown and lift off point shall be established using the fixed-wing aircraft stop bar as a visual reference in which the helicopter must stop, remaining within the safety margins of the fixed-wing aircraft stand.

The flight crews/occupants of helicopters that have been assigned stands on APN 2 shall leave the manoeuvring area via vehicles authorised to circulate on the apron or by using the pedestrian roads available. Under no circumstance shall they move freely in the rest of the manoeuvring area.

→ 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 SEI, 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.

→ 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.

→ 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.

→ 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.

4.2.- For helicopter arrivals from both thresholds of RWY 04/22 that shall park on APN 1 (PRKG 101, 105 or 106), they shall vacate the runway preferably via exit TWY B1, where necessary for operational reasons, vacating may be made via other taxiways following fixed-wing aircraft markings. They shall then taxi along TWY B2 towards TWY E, and then they shall taxi to the assigned helicopter stand.

In the event that an APN 1 stand is assigned, entry to the stand must be performed under the following conditions, with no exceptions:

– PRKG 101, 105 and 106: entry to the stand shall be guided by the markings for fixed-wing aircraft, up to the appropriate horizontal marking in accordance with regulations is in place. The helicopter touchdown and lift off positioning shall, in any case, be guided with marshalling by the handling agent (or by the SEI service, if necessary), with the helicopter remaining within the safety margins of the fixed-wing aircraft stand. Additionally, the turn signal for fixed-wing aircraft shall be available as a visual reference for the touchdown and lift off positioning of the helicopter.

The flight crews/occupants of helicopters that have been assigned parking stands on APN 1 shall leave the manoeuvring area via vehicles authorised to circulate on the apron or by using the pedestrian roads available adjacent to PRKG 101, 105 and 106. Under no circumstance shall they move freely in the rest of the manoeuvring area.

4.3.- DEPARTURES TO RWY 04/22 FROM APN 2

The preferred routes to be followed via taxiway to each threshold shall be as follows:

– If parked at PRKG 1H and departing via RWY 22: head to TWY C2, then taxi to the intermediate holding position on that TWY and then along TWY T4, T3, T2 and T1 up to the threshold 22.
– If parked at PRKG 1H and departing via RWY 04; head to TWY C2, then taxi to the intermediate holding position on that TWY and then along TWY T5, T6, T7 up to the threshold 04.
– If parked at PRKG 4, 5, or 6 and departing via RWY 22, head to TWY C2, then taxi to the intermediate holding position on that TWY and then along TWY T4, T3, T2 and T1 up to the threshold 22.
– If parked at PRKG 4, 5, or 6 and departing via RWY 04, head to TWY D, then taxi to the intermediate holding position on that TWY and then along TWY T6 and T7 up to the threshold 04.
– If parked at PRKG 7 or 8 and departing via RWY 22, head to TWY D, then taxi to the intermediate holding position on that TWY and then along TWY T5, T4, T3, T2 and T1 up to the threshold 22.
– If parked at PRKG 7 or 8 and departing via RWY 04, head to TWY D, then taxi to the intermediate holding position on that TWY and then along TWY T6 and T7 up to the threshold 04.

4.4.- DEPARTURES TO RWY 04/22 FROM APN 1

The preferred routes to be followed via taxiway to each threshold shall be as follows:

– Departing via RWY 22: head to TWY B2, then taxi to the intermediate holding position on that TWY and then along TWY T3, T2 and T1 to the threshold 22.
– Departing via RWY 04: head to TWY B2, then taxi to the intermediate holding position on that TWY and then along TWY T4, T5, T6, T7 to the threshold 04.

4.5.- TAXIING LIMITATIONS

As for infrastructure, there are no taxiing limitations. Any helicopter can make use of any existing taxiways regardless of their ground run or air performance.

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.

DE-ICING AND OPERATING PROCEDURES IN WINTER CONDITIONS

The airport has de-icing and operating procedures in winter conditions. For information on these, please contact the CEOPS Office: TEL: +34-945 163 518; e-mail: VITCEOPS@aena.es.

OPERACIONES VISUALES NOCTURNAS (VFR-N)

Se permite la realización de vuelos VFR-N.

NIGHT VISUAL OPERATIONS (VFR-N)

VFR-N flights are permitted.

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.

OPERATIONAL SAFETY REPORTS

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

The aim of these reports is to compile information in order to improve operational safety, regardless of the compulsory report of the occurrence to the appropriate aeronautical authority.

Data may be sent in any format, including at least the following information:

• Date and time.

- 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 proveedorde 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

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

The contact airport e-mail address for receiving operational safety reports is the following:

VITSeguridadOperacional@aena.es

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

On the specific instance of safety reports related with the air traffic control service provider (manoeuvring area, flight phases and ATS airspace) these may be sent to the e-mail address:

lecm.safety@enaire.es

21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS

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.

NOISE ABATEMENT PROCEDURES

MOTOR TESTS

1. ENGINE IDLING TEST

These tests may be conducted, with CEOPS authorisation and in coordination with the TWR, at any time during operational hours, on all stands except PRKG 101 and 101A.

In any case, these tests shall not be authorised when pedestrian boarding and debarking, handling activities, refuelling or any other activity that involves the movement of people and/or vehicles are underway or will be underway at the adjacent stands.

2. POWER TESTS

The test may be conducted, with CEOPS authorisation and in coordination with the TWR, at an intermediate holding position on TA6, at an intermediate holding point on T6, or at PRKG 12 on Apron 2, depending on availability at the time and based on the code letter of the aircraft to conduct the test (PRKG 12, code letter D; TWY TA6, code letter D; TWY T6, code letter E). The test shall not be authorised at PRKG 12 when pedestrian boarding and debarking, handling activities, refuelling or any other activity that involves the movement of people and/or vehicles are underway or will be under way at PRKG 11.

In any case, the orientation of the aircraft shall be coordinated between TWR-CEOPS and the requesting Air Carrier.

22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO

PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)

1.- GENERALIDADES

La RWY 04 está equipada con ILS y autorizada para operaciones CAT II, y despegues en visibilidad reducida. La RWY 22 está autorizada para despegues en visibilidad reducida.

A. Se aplicarán procedimientos de visibilidad reducida (LVP) cuando se produzca alguna de las siguientes condiciones:
   – Cuando cualquier transmisómetro indique un RVR inferior de 1000 m, o mismo valor de visibilidad si los transmisómetros estuvieran fuera de servicio, o.
   – Cuando el informe meteorológico indique una altura de la base de nubes igal o inferior a 400 ft (120 m).

B. ATC informará a los pilotos, mediante radiotelefonía, de que se están aplicando procedimientos de visibilidad reducida. Cualquier incidencia notificada o detectada que pueda afectar a los LVP se comunicará inmediatamente a las aeronaves para que puedan adoptar las medidas oportunas.

C. ATC suministrará directamente los valores del RVR de acuerdo con lo siguiente:
   – RVR TDZ: Lectura correspondiente a la zona de toma de contacto.
   – RVR MID: Lectura del punto medio de la RWY.
   – RVR END: Lectura del extremo de la RWY.

D. Cuando se efectúen aproximaciones CAT II, el permiso para aterrizar se concederá no después de que la aeronave se encuentre a 2 NM del TDZ y sólo se expedirá cuando las áreas sensibles (LSA) del ILS estén despejadas. Toda aeronave en aproximación final que se encuentre a 2 NM del TDZ y no haya recibido autorización para aterrizar deberá ejecutar maniobra de aproximación frustrada.

E. Los LVP se cancelarán cuando se alcancen las siguientes condiciones:
   – Cuando todos los transmisómetros indiquen un RVR superior a 1500 m, o mismo valor de visibilidad si los transmisómetros estuvieran fuera de servicio.
   – Cuando el informe meteorológico indique una altura de base de nubes superior a 600 ft (180 m).

LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

1.- IN GENERAL

RWY 04 is equipped with ILS and is cleared for CAT II operations and reduced visibility take-offs. RWY 22 is cleared for reduced visibility take-offs.

A. Low visibility procedures (LVP) will be applied when any of the following conditions occurs:
   – When any transmissometer indicates a RVR below 1000 m, or the same visibility value as it would if the transmissometers were out of service, or
   – When the weather report indicates a height of cloud base equal to or less than 400 ft. (120 m).

B. ATC shall inform the pilot via radiotelephone that low visibility procedures are being applied. Any notified or detected incidence that may affect the LVP will be immediately reported to the aircraft so that they can take appropriate action.

C. ATC will directly provide the RVR values in accordance with the following:
   – RVR TDZ: Reading corresponding to the touchdown zone.
   – RVR MID: Reading the midpoint of the RWY.
   – RVR END: Reading the end of the RWY.

D. When CAT II approaches are made, permission for landing will be granted after the aircraft is 2 NM from TDZ and will only be issued when sensitive areas (LSA) ILS are clear. Any aircraft on final approach that is 2 NM from TDZ and that has not received landing clearance shall execute the missed approach manoeuvre.

E. LVP will be cancelled when the following conditions are met:
   – When all transmissometers indicate a RVR greater than 1500 m, or the same visibility value as it would if the transmissometers were out of service, or
   – When the weather report indicates a height of cloud base greater than 600 ft. (180 m).

2.- 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.

Se utilizarán las barras de parada y las luces de punto de espera intermedio para gestionar los movimientos en superficie.

En el caso de que una aeronave que sale, tuviera que regresar a la plataforma, el piloto informará a ATC y esperará nuevas instrucciones de rodaje.

Se prohíbe el uso de la TWY TA6 mientras el LVP esté en aplicación.

2.1. Llegadas

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

B. Las aeronaves que hayan aterrizado deberán abandonar la pista en uso y se encaminarán a PLATAFORMA 1 o PLATAFORMA 2, por alguna de las calles de rodaje que se especifican a continuación, excepto que reciban una autorización distinta del ATC:

RWY	TWY de salida Exit TWY	Ruta a PLATAFORMA 1 Route to APRON 1	Ruta a PLATAFORMA 2 Route to APRON 2
04	T1	T2, T3, B2	T2, T3, T4, C2
	A	T3, B2	T3, T4, C2
	B1	B2	T4, C2

C. Se proporciona guiado por vehículo/SSEI desde puertas de Plataformas hasta puesto de estacionamiento, es decir, desde intersecciones de TWY T3-B2 o B1-B2 para PLATAFORMA 1 e intersecciones de TWY T4-C2 o T5-D para PLATAFORMA 2.

D. Las aeronaves que hayan aterrizado y abandonado pista, pueden solicitar guiado (a través de ATC) desde el momento en que abandonen pista, en cuyo caso continuarán el rodaje y esperarán al vehículo de asistencia para el guiado/SSEI en los siguientes puntos, según la calle de rodaje de salida utilizada. Este guiado completo se proporcionará en todo caso que el RVR (o visibilidad, en caso de fallo de los transmisómetros) sea inferior a 185 m y no estén disponibles las luces de eje de calle de rodaje.

RWY	TWY de salida Departure TWY	Punto de “pista libre” donde esperar el vehículo de guiado/SSEI "Runway vacated" point for waiting for guidance vehicle/SSEI
04	T1	Esperando en T1 cerca de T2 Holding T1 short of T2
	A	Esperando en A cerca de T3 Holding A short of T3
	B1	Esperando en B1 cerca de B2 o T4 (según sea para PLATAFORMA 1 o 2) Holding B1 short of B2 or T4 (depending on whether it is for APRON 1 or 2)

E. 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/SSEI hasta el estacionamiento asignado.

2.2. Salidas

A. Los pilotos se abstendrán de solicitar permisos de puesta en marcha, retroceso o rodaje cuando las condiciones meteorológicas estuviesen por debajo de sus mínimos de operación.

B. Al solicitar la autorización de puesta en marcha, los pilotos notificarán a ATC el puesto de estacionamiento donde se encuentran.

C. Se proporciona guiado por vehículo/SSEI desde puesto de estacionamiento, independientemente de la Plataforma, hasta quedar en rodadura T:
- Con RWY 04 en uso, partiendo de PLATAFORMA 1: guiará a la aeronave por B2, T4 hasta el punto de espera intermedio iluminado cerca de la intersección con C2, donde el vehículo de guiado/SSEI apagará las luces destellantes, significando que deja de dar guiado en ese momento, procediendo éste a abandonar por esta rodadura hacia PLATAFORMA 2.
- Con RWY 04 en uso, partiendo de PLATAFORMA 2: caben dos posibilidades:
  - Guiará a la aeronave por D, hasta el punto de espera intermedio iluminado cerca de la intersección con T6, donde el vehículo de guiado/SSEI apagará las luces destellantes, significando que deja de dar guiado en ese momento, procediendo éste a abandonar por T5, C2 a PLATAFORMA 2.
  - Guiará a la aeronave por C2, T5 hasta el punto de espera intermedio iluminado cerca de la intersección con D, donde el vehículo de guiado/SSEI apagará las luces destellantes, significando que deja de dar guiado en ese momento, procediendo éste a abandonar D a PLATAFORMA 2.

2.- GROUND MOVEMENT

Pilots will proceed to verify at all times the situation of the aircraft, especially at intersections, checking that taxiing is being executed under full security conditions.

Stop bars and lights in the intermediate taxi-holding position will be used to manage surface movements.

In the event that a departing aircraft has to return to the apron, the pilot shall inform ATC and await for new taxiing instructions.

The use of TWY TA6 is forbidden while LVP are being applied.

2.1. Arrivals

A. When vacating the runway, pilots will report the free sensitive area (LSA) and the taxiway used for exit. The sensitive area ends when the lights on the central line of the taxiway used for exit all become green instead of green and yellow.

B. Aircraft that have landed must vacate the runway in use and will head for APRON 1 or APRON 2 via any of the taxiways specified below, unless otherwise cleared by ATC:

C. A guidance vehicle/SSEI is provided from the gates of the Aprons to the stands, i.e., from the intersections of TWY T3-B2 or B1-B2 for APRON 1 and from intersections of TWY T4-C2 or T5-D for APRON 2.

D. Aircraft having landed and vacated the runway can I ask for guidance (via ATC) from the time they vacate the runway, in which case they will continue taxiing and await the assistance vehicle for guidance/SSEI in the following points, depending on the exit taxiway used. This comprehensive guidance will be provided in all cases when the RVR (or visibility in the event of failure of transmissometers) is less than 185 m and the taxiway centre line lights are not available.

E. Inform ATC when they have a "Guidance vehicle in sight." Guided taxiing will not commence until the corresponding ATC clearance is received for taxiing and following the guidance vehicle/SSEI to the assigned stand.

2.2. Departures

A. Pilots will refrain from requesting clearance for starting up, push-back or taxiing when weather conditions are below their minimum operating levels.

B. When requesting start-up clearance, pilots shall notify ATC of the stand where they are positioned.

C. A guidance vehicle/SSEI is provided from the stand, regardless of the Apron, until taxiing to T:
- With RWY 04 in use, starting from APRON 1: the aircraft will be guided via B2, T4 until the intermediate taxi-holding position lit near the intersection with C2, where the guidance vehicle/SSEI will turn its flashing lights off, meaning that it will then stop providing guidance, and proceed to vacate by taxiing towards APRON 2.
- With RWY 04 in use, starting from APRON 2: there are two possibilities:
  - The aircraft will be guided via D, until the intermediate taxi-holding position lit near the intersection with T6, where the guidance vehicle/SSEI will turn its flashing lights off, meaning that it will then stop providing guidance, and proceed to vacate via T5, C2 to APRON 2.
  - The aircraft will be guided via C2, T5, until the intermediate taxi-holding position lit near the intersection with D, where the guidance vehicle/SSEI will turn its flashing lights off, meaning that it will then stop providing guidance, and proceed to vacate via D to APRON 2.

– Con RWY 22 en uso, partiendo de PLATAFORMA 1: guiará a la aeronave por B2, hasta el punto de espera intermedio iluminado cerca de la intersección con T3, donde el vehículo de guiado/SSEI apagará las luces destellantes, significando que deja de dar guiado en ese momento, procediendo éste a abandonar por T4, C2 a PLATAFORMA 2.
– Con RWY 22 en uso, partiendo de PLATAFORMA 2: caben dos posibilidades:
  • Guiará a la aeronave por D, T5, hasta el punto de espera intermedio iluminado cerca de la intersección con C2, donde el vehículo de guiado/SSEI apagará las luces destellantes, significando que deja de dar guiado en ese momento, procediendo éste a abandonar por C2 a PLATAFORMA 2.
  • Guiará a la aeronave por C2, T4, hasta el punto de espera intermedio iluminado cerca de la intersección con B2, donde el vehículo de guiado/SSEI apagará las luces destellantes, significando que deja de dar guiado en ese momento, procediendo éste a abandonar por B2 a PLATAFORMA 1.

D. Las aeronaves que lo soliciten dispondrán de guiado por vehículo/SSEI desde puesto de estacionamiento hasta punto de espera de la pista, lo cual se solicitará a través de ATC. Este guiado completo se proporcionará en todo caso que el RVR (o visibilidad, en caso de fallo de los transmisómetros) sea inferior a 185 m y no estén disponibles las luces de eje de calle de rodaje. El guiado por T consistirá en:
– Con RWY 04 en uso: guiará a la aeronave por T hasta el punto de espera de la pista T7, donde ligeramente antes de enfilar la curva de acceso a pista el vehículo de guiado/SSEI apagará las luces destellantes, significando que deja de dar guiado en ese momento, procediendo éste a abandonar en línea recta por un vial de servicio.
– Con RWY 22 en uso: guiará a la aeronave por T hasta el punto de espera de la pista T1, donde ligeramente antes de enfilar la curva de acceso a pista el vehículo de guiado/SSEI apagará las luces destellantes, significando que deja de dar guiado en ese momento, procediendo éste a abandonar en línea recta por un vial de servicio.

E. Cuando el límite de la autorización de rodaje sea el punto de espera CAT II de la pista en uso, las aeronaves no sobrepasarán las señales correspondientes asociadas a las luces de parada. Los accesos a pista sólo podrán realizarse por T1 o T7, dependiendo de la pista en uso.

F. Las rutas de salida a pista desde la PLATAFORMA 1 o PLATAFORMA 2, se realizará por alguna de las calles de rodaje que se especifican a continuación, excepto que reciban una autorización distinta del ATC:

– With RWY 22 in use, starting from APRON 1: the aircraft will be guided via B2, until the intermediate taxi-holding position lit near the intersection with T3, where the guidance vehicle/SSEI will turn its flashing lights off, meaning that it will then stop providing guidance, and proceed to vacate via T4, C2, to APRON 2.
– When RWY 22 is in use, there are two possibilities for starting from APRON 2:
  • The aircraft will be guided via D, T5, until the intermediate taxi-holding position lit near the intersection with C2, where the guidance vehicle/SSEI will turn its flashing lights off, meaning that it will then stop providing guidance, and proceed to vacate via C2 to APRON 2.
  • The aircraft will be guided via C2, T4, until the intermediate taxi-holding position lit near the intersection with B2, where the guidance vehicle/SSEI will turn its flashing lights off, meaning that it will then stop providing guidance, and proceed to vacate via B2 to APRON 1.

D. Aircraft requesting so will have a guidance vehicle/SSEI provided from the stand until the runway-holding position, which will be requested by ATC. This comprehensive guidance will be provided in all cases when the RVR (or visibility in the event of failure of transmissometers) is less than 185 m and the taxiway centre line lights are not available. Guidance by T involves:
– With RWY 04 in use: The aircraft will be guided via T, until the runway-holding position T7, where slightly before taking the access curve to the runway, a guidance vehicle/SSEI will turn the flashing lights off, meaning that it will then stop providing guidance, and proceed to vacate in a straight line through a service roadway.
– With RWY 22 in use: The aircraft will be guided via T, until the runway-holding position T1, where shortly before taking the access curve to the runway, a guidance vehicle/SSEI will turn its flashing lights off, meaning that it will then stop providing guidance, and proceed to vacate in a straight line through a service roadway.

E. When the taxiing clearance limit is the taxi-holding position CAT II of the runway in use, aircraft shall not exceed the corresponding markings associated with stoplights. Entries onto the runway may only be made by T1 or T7, depending on the runway in use.

F. Exit routes to the runway from APRON 1 or APRON 2 will take place via any of the taxiways specified below, unless otherwise cleared by ATC:

RUTAS DE SALIDA DESDE PLATAFORMA 1 Y PLATAFORMA 2 A PISTA EXIT ROUTES FROM APRON 1 AND APRON 2 TO THE RUNWAY		
A // TO RWY	DESDE PLATAFORMA 1 FROM APRON 1	DESDE PLATAFORMA 2 FROM APRON 2
04	B2, T4, T5, T6, T7	D, T6, T7 o // or C2, T5, T6, T7
22	B2, T3, T2, T1	D, T5, T4, T3, T2,T1 o // or C2, T4, T3, T2, T1

3.- FALLO DE LAS COMUNICACIONES Y SITUACIONES ANÓMALAS EN EL ÁREA DE MANIOBRAS

Fallo de comunicaciones:

En el caso de que una aeronave operando en el área de maniobras experimente un fallo en las comunicaciones procederá como sigue:
– Aeronave en salida: la aeronave continuará por la ruta asignada hasta detenerse en el límite de la autorización ATC, extremando las precauciones, donde mantendrá posición y esperará la llegada de un vehículo de asistencia.
– Aeronave de llegada: si la aeronave acaba de aterrizar, mantendrá posición al abandonar el área sensible, y esperará la llegada de un vehículo de asistencia.

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

Situaciones anómalas en el área de maniobras:

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

3. COMMUNICATIONS FAILURE AND ABNORMAL SITUATIONS IN THE MANOEUVRING AREA

Communications failure:

In the event that an aircraft operating on the manoeuvring area experiences a communications failure, it shall proceed as follows:
– Departing aircraft: the aircraft will continue by the designated route until stopping at the limit of the ATC clearance, exercising extreme caution, where it will hold position and wait for the arrival of an assistance vehicle.
– Arriving aircraft: if the aircraft has just landed, it will hold position when vacating the sensitive area, and wait for the arrival of an assistance vehicle.

If the aircraft has ATC taxiing clearance, it will continue by the designated route until stopping at the limit of the ATC clearance, exercising extreme caution, where it will hold position and wait for the arrival of an assistance vehicle.

Abnormal situations in the manoeuvring area:

A. Uncertainty about the position in the manoeuvring area
– Except as provided in the paragraph below, if a pilot has doubts as to the position of the aircraft in relation with the manoeuvring area, he/she shall immediately stop the aircraft and notify ATC of this circumstance (including the last known position).
– In situations where the pilot has doubts as to the position of the aircraft in the manoeuvring area, but recognises that the aircraft is on a runway, the pilot shall immediately notify ATC (including the last known position), vacating the runway as soon as possible, if he/she is able to locate a suitable nearby taxiway, unless stated otherwise by ATC; and will then stop the aircraft.
– If ATC is aware that an aircraft or vehicle has lost its position in the manoeuvring area, or are unsure of their position, action will be taken immediately to safeguard operations and assist the aircraft or vehicle in question to determine its position.

B. 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.

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

4.- APROXIMACIONES CAT II EN PRÁCTICAS

A. Los pilotos que deseen realizar aproximaciones de precisión de CAT II en prácticas solicitarán la autorización correspondiente a ATC con antelación suficiente.

B. No se autorizan aproximaciones de precisión CAT II en prácticas cuando el RVR sea igual o inferior a 2000 m, o mismo valor de visibilidad si los transmisómetros estuvieran fuera de servicio, o la base de nubes esté a, o por debajo de, 800 ft (245 m).

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

5.- SISTEMAS DE VIGILANCIA ATS FUERA DE LA ATZ

Dentro del área de responsabilidad de la dependencia, cuando corresponda mantener vigilancia sobre la marcha del tránsito aéreo, se emplea para proporcionar al controlador por procedimientos:

A. Una mejor información de posición respecto a las aeronaves que están bajo control.

B. Información suplementaria respecto a otro tránsito y

C. Información sobre cualquier desviación importante de las aeronaves, respecto a lo estipulado en las correspondientes autorizaciones del control de tránsito aéreo, incluso las rutas autorizadas y niveles de vuelo cuando corresponda de acuerdo a las siguientes precisiones:
   - En la CTA 1 no se garantiza la cobertura del sistema de vigilancia por debajo de 7000 ft AMSL. En el tercio este de la CTA 1, en las inmediaciones de KUDEX, no se garantiza la cobertura por debajo de los 8500 ft AMSL.
   - En la CTA 2.
   - En la CTA 3.
   - En la CTR no se garantiza la prestación de las funciones anteriores.

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

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.

CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD

B. Loss of visual contact between mobile vehicles
   – In the event of loss of visual contact with another aircraft or with a vehicle with which it maintains a separation, ATC will be informed immediately and the aircraft will stop. ATC will take the measures it deems appropriate.

C. Breakdown of aircraft
   – ATC will be notified of the situation and the aircraft shall await the arrival of assistance. If you are on a runway, if possible and unless indicated otherwise by ATC, the aircraft shall vacate it.

4. TRAINING CAT II APPROACHES

A. Pilots wishing to conduct Training CAT II precision approaches will request ATC clearance with enough time in advance.

B. No training CAT II precision approaches are cleared when the RVR is equal to or less than 2000 m, or has the same visibility value as it would if the transmissometers were out of service, or the cloud base is at, or below, 800 ft (245 m).

C. If the critical and/or sensitive areas of the ILS are not protected, this circumstance shall be notified to the commander of the aircraft. Any other incident affecting training operations must also be reported.

5.- ATS SURVEILLANCE SYSTEM OUTSIDE THE ATZ

Within the area of responsibility of the unit, where applicable to maintain surveillance on the progress of air traffic, these systems may be used to provide to the procedural ATC operator:

A. Better position information about the aircraft that are under control service.

B. Supplementary information about other traffic and

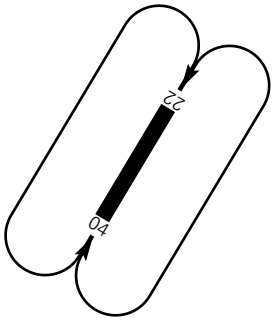
C. Information about any important deviation by the aircraft, from what has been stipulated in the air traffic control clearances, including the cleared routes and flight levels, in accordance with the following clarifications:
   - Within CTA 1, the foregoing services are not guaranteed below 7000 ft AMSL. Within the eastern third of CTA 1, in the vicinity of KUDEX, the foregoing services are not guaranteed below 8500 ft AMSL.
   - Within CTA 2.
   - Within CTA 3.
   - Within CTR the foregoing services are not guaranteed.

Depending on the availability of ATS surveillance systems, the altitude from which the preceding functions can be provided may be affected or they may even be suspended, in this case this will be notified to the aircraft by the available aeronautical information resources.

CONTINUOUS DESCENT OPERATIONS

Depending on traffic situation, and if no need for interrupting the descent is foreseen, aircraft will be cleared to proceed to a standard arrival (STAR), or by means of a "direct to" clearance to an intermediate fix of the STAR, to the IAF, to an intermediate approach fix or to the IF, to an appropriate altitude of the instrumental procedure (IAC), in order to allow a continuous descent operation.

AD TRAFFIC CIRCUIT



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.

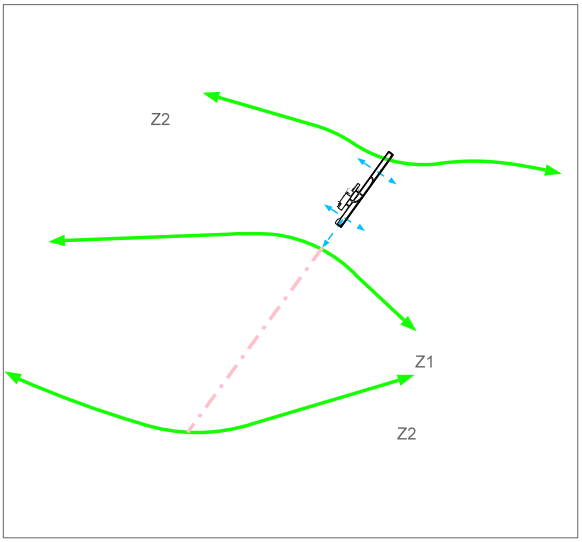
ADDITIONAL INFORMATION

Caution due to the occasional presence of birds. Possible presence of vultures in approach.

When the wind speed exceeds 130 km/h, operations will be suspended at the airport.

ZONAS DE CONCENTRACIÓN DE AVES

BIRD CONCENTRATION AREAS



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.

24. CARTAS RELATIVAS AL AERÓDROMO

CHARTS RELATED TO THE AERODROME

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

https://aip.enaire.es/AIP/#LEVT

The list of charts related to the aerodrome can be found on the link below:

https://aip.enaire.es/AIP/#LEVT

25. PENETRACIÓN DE LA SUPERFICIE DEL TRAMO VISUAL (VSS)

VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION

A continuación, se incluyen los obstáculos que penetran la superficie del tramo visual, así como los procedimientos de aproximación instrumental afectados:

IAC/6 VOR RWY 22
IAC/7 NDB RWY 22

Obstacles penetrating the visual segment surface, as well as the instrument approach procedures affected, can be found below:

OBST	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Cota // Spot elevation	42º53'45.4"N	002º42'40.5"W	–	1684
Luz APCH // APCH light	42º53'45.8"N	002º42'41.1"W	2	1683
Luz APCH // APCH light	42º53'45.8"N	002º42'41.2"W	2	1683
Luz APCH // APCH light	42º53'45.8"N	002º42'41.3"W	2	1683
Luz APCH // APCH light	42º53'45.8"N	002º42'41.1"W	2	1683