

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

LEVX - VIGO

2. DATOS GEOGRÁFICOS Y DE ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO**AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA**

ARP: 421345N 0083739W. Ver AD 2-LEVX ADC.

Distancia y dirección desde la ciudad: 8 km E.

Elevación: 261 m / 856 ft.

Ondulación geode: 55.34 m ± 0.05 m (1).

Temperatura de referencia: 25°C.

Temperatura baja media: 8°C.

→ Declinación magnética: 2°W (2020).

→ Cambio anual: 9.2'E.

Administración AD: Aena.

Dirección: Aeropuerto de Vigo, Apdo. 1553, Vigo (Pontevedra).

TEL: +34-986 268 204/260

FAX: +34-986 268 211

AFTN: LEVX

E-mail: CoordinacionVGO@aena.es

Tránsito autorizado: IFR/VFR. (2)

Observaciones: (1) Para todos los puntos del AD.

(2) Aviación general y de negocios: ver casilla 20.

ARP: 421345N 0083739W. See AD 2-LEVX ADC.

Distance and direction from the city: 8 km E.

Elevation: 261 m / 856 ft.

Geoid undulation: 55.34 m ± 0.05 m (1).

Reference temperature: 25°C.

Low average temperature: 8°C.

Magnetic variation: 2°W (2020).

Annual change: 9.2'E.

AD administration: Aena.

Address: Aeropuerto de Vigo, Apdo 1553, Vigo (Pontevedra).

TEL: +34-986 268 204/260

FAX: +34-986 268 211

AFTN: LEVX

E-mail: CoordinacionVGO@aena.es

Approved traffic: IFR/VFR. (2)

Remarks: (1) For all AD points.

(2) General and business aviation: see item 20.

3. HORARIO DE OPERACIÓN**OPERATIONAL HOURS**

Aeropuerto: V: 0430-2230; I: 0530-2330; PS 2 HR 30 MIN PPR (1).

Aduanas e Inmigración: HR AD.

Servicios médicos y de sanidad: No. Ver GEN 1.4.

AIS/ARO: HR AD.

Información MET: H24.

ATS: HR AD.

Abastecimiento de combustible: HR AD.

Asistencia en tierra: HR AD.

Seguridad: HR AD.

Deshielo: HR AD.

Observaciones: (1) Ampliación de horario sólo para aviación comercial (incluidos aviones de carga) expresamente autorizados por el Aeropuerto.

Airport: V: 0430-2230; I: 0530-2330; PS 2 HR 30 MIN PPR (1).

Customs and Immigration: HR AD.

Health and Sanitation: No. See GEN 1.4.

AIS/ARO: HR AD.

MET briefing: H24.

ATS: HR AD.

Fuelling: HR AD.

Handling: HR AD.

Security: HR AD.

De-icing: HR AD.

Remarks: (1) Hours extended only for commercial aviation (including cargo aircraft) expressly authorized by the Airport.

4. SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO**HANDLING SERVICES AND FACILITIES**

Instalaciones para el manejo de carga: Hasta 100 TM.

Tipos de combustible: JET A-1, AVGAS 100LL.

Tipo de lubricante: Ninguno.

Capacidad de reabastecimiento: JET A-1: 2 cisternas 30000 L, 30 L/s y 26.7 L/s.
4 tanques 100000 L, 30 L/s.AVGAS 100LL: 1 unidad repostadora 1500 L,
1.25 L/s.
1 tanque 16000 L, 8.3 L/s.

Instalaciones para el deshielo: Servicio prestado por agentes handling con unidades de agua caliente y glicol:

- Aeronaves de letra de clave C o inferior (envergadura hasta 36 m, exclusive): PRKG 4, 8 y 9;
- Aeronaves de letra de clave D o superior (envergadura desde 36 m): PRKG 7A.

Espacio disponible en hangar: No.

Instalaciones para reparaciones: No.

Observaciones: Agentes de rampa:

IBERIA, Airport Services

TEL: +34-986 268 337 / 257

FAX: +34-986 268 282

E-mail: vgokq@iberia.es, vgokk@iberia.es

SITA: vgokqib

Los agentes de rampa pueden atender tanto aviación comercial como aviación general.

Agentes de Aviación General. Sólo para aviación general, de trabajos aéreos o transporte comercial no regular con aeronaves cuyo peso máximo al despegue (MTOW) sea inferior a 10 TM o que tengan menos de 20 asientos.

AVIATION HANDLING SUPPLY

TEL: +34-986 498 804

FAX: +34-986 486 426

Móvil: +34-615 163 846

E-mail: ops1@aviationhandling.net

Aviación general y de negocios: ver casilla 20.

Agentes de combustible:

CLH AVIACIÓN S.A

TEL: +34-986 268 226 / +34-986 616 040

Móvil: +34-680 459 263 / +34-629 068 469

E-mail: vgo@exolum.com

Cargo facilities: Up to 100 TM.

Fuel types: JET A-1, AVGAS 100LL.

Oil types: None.

Refuelling capacity: JET A-1: 2 cisterns 30000 L, 30 L/s and 26.7 L/s.
4 tanks 100000 L, 30 L/s.AVGAS 100LL: 1 refuelling unit 1500 L, 1.25 L/s.
1 tank 16000 L, 8.3 L/s.

De-icing facilities: Service provided by handling agents with hot water and glycol units:

- Code letter C or lower aircraft (wingspan up to but not including 36 m): PRKG 4, 8 and 9;
- Code letter D or higher aircraft (wingspan from 36 m): PRKG 7A.

Hangar space: No.

Repair facilities: No.

Remarks: Ramp agents:

IBERIA, Airport Services

TEL: +34-986 268 337 / 257

FAX: +34-986 268 282

E-mail: vgokq@iberia.es, vgokk@iberia.es

SITA: vgokqib

Ramp agents may attend both commercial aviation and general aviation.

General Aviation agents. Only for general aviation, aerial works or non-scheduled commercial transport with aircraft whose maximum take-off weight (MTOW) is less than 10 TM or have fewer than 20 seats.

AVIATION HANDLING SUPPLY

TEL: +34-986 498 804

FAX: +34-986 486 426

Mobile phone: +34-615 163 846

E-mail: ops1@aviationhandling.net

General and business aviation: see item 20.

Fuelling agents:

CLH AVIACIÓN S.A

TEL: +34-986 268 226 / +34-986 616 040

Móvil: +34-680 459 263 / +34-629 068 469

E-mail: vgo@exolum.com

5. INSTALACIONES PARA LOS PASAJEROS

PASSENGER FACILITIES

Hoteles: No.
Restaurante: Si.
Transporte: Autobuses, taxis y vehículos de alquiler.
Instalaciones médicas: No.
Banco/Oficina Postal: Cajeros automáticos / Buzón de correos.
Información turística: Si.
Observaciones: Ninguna.

Hotels: No.
Restaurant: Yes.
Transportation: Buses, taxis and hire cars.
Medical facilities: No.
Bank/Post Office: Cash dispensers / Postbox.
Tourist information: Yes.
Remarks: None.

6. SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

Categoría de incendios: 7. (1)
Equipo de salvamento: De acuerdo a la categoría de incendios publicada.
Retirada de aeronaves inutilizadas:
 Equipo propio de retirada de aeronaves hasta 1.2 TM. Para aeronaves de mayor peso, servicio externo previa presencia y a cargo del propietario/explotador de la aeronave. (2)
Observaciones:
 (1) 8 y 9 a demanda. Ver casilla 20, "Procedimiento de solicitud de categoría de incendios a demanda".
 (2) Responsable de la coordinación de la operación de traslado de aeronaves inutilizadas: Oficina CECOA (Centro de Coordinación Operaciones del Aeropuerto). Los datos de contacto aparecen en la casilla 2.

Fire category: 7. (1)
Rescue equipment: In accordance with the fire category published.
Removal of disabled aircraft:
 Equipment for the removal of aircraft up to 1.2 TM. For heavier aircraft, there is an external service present at the expense of the aircraft owner/operator. (2)
Remarks:
 (1) 8 and 9 on demand. See item 20 "On demand fire category request procedure".
 (2) Responsible for coordinating the transfer operation for disabled aircraft: CECOA (Airport Operations Coordination Centre) Office. The contact details are provided in item 2.

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

RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN

Tipos de equipamiento de limpieza: 1 esparcidor de urea.
Prioridades de limpieza: Pista 01/19 y acceso del SEI a pista, TWY C1/C3, plataforma de estacionamiento.
Material usado para el tratamiento de la superficie del área de movimiento: UREA.
Pistas de invierno especialmente preparadas: No aplica.
Observaciones: Evaluación y notificación del estado de la superficie de la pista de acuerdo a la metodología del Global Reporting Format (GRF) descrita en AD 1.2.2.
 Aeródromo en servicio durante todas las estaciones del año.

Types of clearing equipment: 1 urea spreader.
Clearance priorities: Runway 01/19 and SEI access to runway, TWY C1/C3, parking apron.
Use of material for movement area surface treatment: UREA.
Specially prepared winter runways: Not applicable.
Remarks: 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

MOVEMENT AREA DETAILS

Plataforma: Superficie: Hormigón.
 Resistencia: PCN 42/R/C/W/T.
Calles de rodaje: Anchura: 23 m.
 Superficie: Asfalto.
 Resistencia: C1: PCN 55/F/B/W/T.
 C3: PCN 97/F/A/W/T.
Posiciones de comprobación: Altimetro: Plataforma.
 ELEV 254 m / 833 ft.
 VOR: No.
 INS: Ver AD 2-LEVX PDC.

Apron: Surface: Concrete.
 Strength: PCN 42/R/C/W/T.
Taxiways: Width: 23 m.
 Surface: Asphalt.
 Strength: C1: PCN 55/F/B/W/T.
 C3: PCN 97/F/A/W/T.
Check locations: Altimeter: Apron.
 ELEV 254 m / 833 ft.
 VOR: No.
 INS: See AD 2-LEVX PDC.

Observaciones: Ninguna.

Remarks: None.

9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUÍA DE RODAJE

TAXIING GUIDANCE SYSTEM AND MARKINGS

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

Taxiing guidance system: Information boards, runway-holding positions, stop bars and stands.
RWY markings: Designators, threshold, centre line, side stripe, touchdown zone and aiming point.
TWY markings: Centre line and side stripe.
Remarks: None.

10. OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO

10. AERODROME OBSTACLES

Obstáculos que perforan las superficies cónica, de aproximación, aproximación interna, transición, transición interna, aterrizaje interrumpido y ascenso en el despegue establecidas en el Anexo 14 de OACI; y las áreas 2A y 3 establecidas en el anexo 15 de OACI:
 Ver Ítem 10 y apartado Datos Digitales.
Observaciones: Ver AD 2-LEVX AOC.

Obstacles which penetrate the conical, approach, inner approach, transitional, inner transitional, balked landing and take-off climb surfaces contained in Annex 14 of ICAO; and areas 2A and 3 contained in Annex 15 of ICAO:
 See Item 10 and Digital Data section.
Remarks: See AD 2-LEVX AOC.

11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO

METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED

➔ **Oficina MET:** Vigo EMAe.
HR: H24.
METAR: Semihorario.
TAF: 24 HR.
TREND: Sí.
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.
➔ **Información adicional:** Santander OMAe (LESD): H24; TEL: +34-942 393 353. Vigo EMAe: H24; TEL: +34-986 486 962.
Observaciones: Existe resumen climatológico del aeródromo. Se hacen avisos de aeródromo.

MET office: Vigo EMAe.
HR: H24.
METAR: Half-hourly.
TAF: 24 HR.
TREND: Yes.
Briefing: In person and by telephone.
Flight documentation/Language: Charts and plain language / Spanish.
Charts: Forecast significant and wind and temperature at altitude maps.
Supplementary equipment: Clouds, lightning and radar information image display.
ATS unit served: TWR.
Additional information: Santander OMAe (LESD): H24; TEL: +34-942 393 353. Vigo EMAe: H24; TEL: +34-986 486 962.
Remarks: Aerodrome climatological summary available. Aerodrome warnings available.

12. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA

RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

RWY	Orientación Direccion	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m) Strip (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
01	011.42° GEO 014° MAG	2385 x 45	421317.2450N 0083746.5930W	THR: 261 m / 856 ft TDZ: No	No	150 x 150	2505 x 180 (5)	No	90 x 90	RWY: ASPH PCN 57/F/B/W/T (1) PCN 69/F/B/W/T (2) PCN 52/F/C/W/T (3) PCN 119/F/B/W/T (4) SWY: No
19	191.43° GEO 194° MAG	2385 x 45	421433.0020N 0083725.9925W	THR: 252.6 m / 829 ft TDZ: 259.0 m / 850 ft	No	150 x 150	2505 x 180 (5)	Si // Yes	90 x 90	RWY: ASPH PCN 57/F/B/W/T (1) PCN 69/F/B/W/T (2) PCN 52/F/C/W/T (3) PCN 119/F/B/W/T (4) SWY: No

Observaciones:

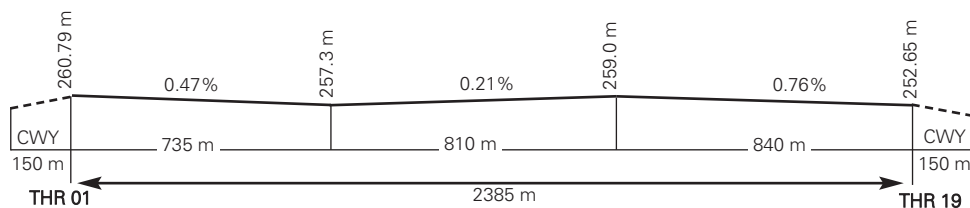
- (1) Primeros 135 m RWY 01 y últimos 135 m RWY 19.
- (2) 135 m - 1485 m RWY 01 y 900 m - 2250 m RWY 19.
- (3) 1485 m - 2185 m RWY 01 y 200 m - 900 m RWY 19.
- (4) Últimos 200 m RWY 01 y primeros 200 m RWY 19.
- (5) Primeros 360 m desde THR 01, anchura 150 m;
Desde 360 m hasta 2145 m, anchura 180 m; se incrementa los 30 m a la derecha de la franja (franja asimétrica);
Desde 2145 m hasta 2505 m, anchura 150 m.

Remarks:

- (1) First 135 m RWY 01 and last 135 m RWY 19.
- (2) 135 m - 1485 m RWY 01 and 900 m - 2250 m RWY 19.
- (3) 1485 m - 2185 m RWY 01 and 200 m - 900 m RWY 19.
- (4) Last 200 m RWY 01 and first 200 m RWY 19.
- (5) First 360 m from THR 01, width 150 m;
From 360 m to 2145 m, width 180 m; increased 30 m to the right of the strip (asymmetric strip);
From 2145 m to 2505 m, width 150 m.

Perfil:

Profile:



NO A ESCALA // NOT TO SCALE

13. DISTANCIAS DECLARADAS

DECLARED DISTANCES

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
01	2385	2535	2385	2385
19	2385	2535	2385	2385

Observaciones: Ninguna.

Remarks: None.

14. ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA

APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

Pista: 01

Aproximación: Luces de identificación de umbral. LIH.

→ **PAPI (MEHT):** 3° (15.55 m / 51 ft). (1) (2)

Umbral: Verdes con barras de ala.

Zona de toma de contacto: No.

Eje pista: 2385 m: 1485 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH.
 Distancia entre luces: 15 m.

Borde de pista: 2385 m: 1785 m blancas + 600 m amarillas. LIH.
 Distancia entre luces: 50 m.

Extremo de pista: Rojas.

Zona de parada: No.

Observaciones: (1) PAPI no utilizable por aeronaves de letra de clave D o superior. Ver casilla 20.

→ (2) Pendiente de descenso de la maniobra NDB Z RWY 01 (ROD 6.2%) y ángulo de descenso de la maniobra RNP X RWY 01 (3.5°), no coincidentes con el ángulo del PAPI.

Pista: 19

Aproximación: Precisión CAT II/III, 404 m. LIH.
 Sistema de luces de entrada a pista.
 Luces de identificación de umbral.

PAPI (MEHT): 3° (17.40 m / 57 ft). (1) (2)

Umbral: Verdes con barras de ala.

Zona de toma de contacto: 900 m blancas.

Eje pista: 2385 m: 1485 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH.
 Distancia entre luces: 15 m.

Borde de pista: 2385 m: 1785 m blancas + 600 m amarillas. LIH.
 Distancia entre luces: 50 m.

Extremo de pista: Rojas.

Zona de parada: No.

Observaciones: (1) PAPI no utilizable por aeronaves de letra de clave D o superior. Ver casilla 20.

(2) En la cobertura angular de la barra izquierda del PAPI se va perdiendo visión de una de las cuatro unidades debido a la torre de la GP que se encuentra por delante.

Runway: 01

Approach: Threshold identification lights. LIH.

PAPI (MEHT): 3° (15.55 m / 51 ft). (1) (2)

Threshold: Green with wing bars.

Touchdown zone: No.

Runway centre line: 2385 m: 1485 m white+600 m white and red+300 m red. LIH.
 Distance between lights: 15 m.

Runway edge: 2385 m: 1785 m white + 600 m yellow. LIH.
 Distance between lights: 50 m.

Runway end: Red.

Stopway: No.

Remarks: (1) PAPI not usable by code letter D or higher aircraft. See item 20.

(2) Descent gradient for manoeuvre NDB Z RWY 01 (ROD 6.2%) and descent angle for manoeuvre RNP X RWY 01 (3.5°) are not coincident with the PAPI angle.

Runway: 19

Approach: Precision CAT II/III, 404 m. LIH.
 Runway lead-in lighting system.
 Threshold identification lights.

PAPI (MEHT): 3° (17.40 m / 57 ft). (1) (2)

Threshold: Green with wing bars.

Touchdown zone: 900 m white.

Runway centre line: 2385 m: 1485 m white+600 m white and red+300 m red. LIH.
 Distance between lights: 15 m.

Runway edge: 2385 m: 1785 m white + 600 m yellow. LIH.
 Distance between lights: 50 m.

Runway end: Red.

Stopway: No.

Remarks: (1) PAPI not usable by code letter D or higher aircraft. See item 20.

(2) In the angular coverage of the left bar of the PAPI, the view of one of the four units is progressively lost due to the GP tower which stands in front of it.

15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA

OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

ABN/IBN: No.

WDI: 1 cerca GP, 1 cerca plataforma. LGTD.

Iluminación de TWY: TWY C1 & C3: borde (LIH) y eje.

Iluminación de plataforma: Borde, 7 torres de iluminación.

Fuente secundaria de energía: SAI estática que proporciona un tiempo de conmutación (luz) para CAT II/III según Anexo 14.

Observaciones: Ninguna.

ABN/IBN: No.

WDI: 1 near GP, 1 near apron. LGTD.

TWY lighting: TWY C1 & C3: edge (LIH) and centre line.

Apron lighting: Edge, 7 floodlighting poles.

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

Remarks: None.

16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS

HELICOPTER LANDING AREA

Situación: FATO: RWY 01/19. Ver casilla 12.

Elevación: FATO: RWY 01/19. Elevación THR 01 y THR 19. Ver casilla 12.

Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización: Ver casilla 12.

– Dimensiones: FATO: RWY 01/19. Ver casilla 12.

– Rodaje en tierra: Calles de rodaje. Ver casilla 8.

– Rodaje aéreo: Calles de rodaje. Ver casilla 8.

– Rutas de desplazamiento aéreo: no están habilitadas.

– Puestos de estacionamiento: H0 en zona reservada del SAP (Servicio Aéreo Policía). Plataforma H1, H2, H3, H4 y H5. Ver PDC 1.1.

Tipo de superficie: Ver casilla 8.

Orientación: No.

Distancias declaradas: Ver casilla 13.

Iluminación: Ver casillas 14 y 15.

Observaciones: El PRKG H0 puede alojar helicópteros de longitud máxima total de 12.20 m.

Los PRKG H1 y H2 pueden alojar helicópteros de longitud máxima total de 16 m.

Los PRKG H3 y H5 pueden alojar helicópteros de longitud máxima total de 22.80 m.

El PRKG H4 puede alojar helicópteros de longitud máxima total de 25.40 m.

Position: FATO: RWY 01/19. See item 12.

Elevation: FATO: RWY 01/19. Elevation THR 01 and THR 19. See item 12.

Dimensions, surface, maximum weight, marking: See item 12.

– Dimensions: FATO: RWY 01/19. See item 12.

– Ground taxiing: Taxiways. See item 8.

– Air taxiing: Taxiways. See item 8.

– Air movement routes: not enabled.

– Stands: H0 in reserved zone of the SAP (Air Police Service).

Apron H1, H2, H3, H4 and H5. See PDC 1.1.

Surface: See item 8

Directions: No.

Declared distances: See item 13.

Lighting: See item 14 and 15.

Remarks: PRKG H0 can accommodate helicopters with a maximum total length of 12.20 m.

PRKG H1 and H2 can accommodate helicopters with a maximum total length of 16 m.

PRKG H3 and H5 can accommodate helicopters with a maximum total length of 22.80 m.

PRKG H4 can accommodate helicopters with a maximum total length of 25.40 m.

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 VIGO Círculo de 6.5 NM de radio centrado en ARP. // Circle radius 6.5 NM centred on ARP.	3500 ft AMSL SFC	D	VIGO TWR ES/EN	1850 m / 6000 ft
Observaciones: Ninguna.		Remarks: None.		

18. INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN ATS

ATS COMMUNICATION FACILITIES

Servicio Service	Distintivo llamada Call sign	FREQ	HR	Observaciones Remarks
APP	Santiago APP	120.200 MHz	HR AD	
TWR	Vigo TWR	118.450 MHz	HR AD	
		118.950 MHz	HR AD	BACK-UP
		121.500 MHz	HR AD	EMERG
		121.700 MHz	HR AD	GMC
		243.000 MHz	HR AD	EMERG

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
→ DVOR (2° W)	VGO	113.600 MHz	H24	421916.7N 0083605.9W		COV a // at 40 NM BTN: - R-023/090 a // at FL080 o // or ABV; - R-090/135 a // at FL110 o // or ABV; - R-135/170 a // at FL085 o // or ABV; - R-170/235 a // at FL070 o // or ABV; - R-235/270 a // at FL080 o // or ABV; - R-270/315 a // at FL100 o // or ABV; - R-315/350 a // at 4000 ft AMSL o // or ABV; - R-350/023 a // at 6000 ft AMSL o // or ABV. R-015 COV: - 25 NM a // at 4500 ft AMSL; - 37.5 NM (DVOR/DME STG) a // at FL70. R-048 COV: - 34 NM a // at 6000 ft AMSL; - 40 NM a // at FL080; - 60 NM a // at FL120; - 70 NM a // at FL150; - 76.7 NM (ROXER) a // at FL180. R-064 COV: - 32 NM a // at 6500 ft AMSL; - 40 NM a // at FL080; - 48 NM a // at FL100; - 66.1 NM (LOMDA) a // at FL180. R-098 COV: - 22 NM a // at 5500 ft AMSL; - 40 NM a // at FL110; - 45 NM a // at FL140; - 74.2 NM (BARKO) a // at FL230. R-112 COV: - 37 NM a // at FL110; - 44 NM a // at FL130; - 50 NM (solape con ZMR // overlap with ZMR) a // at FL150. En aproximación VOR, desde IF (6.2 NM DME VGO) hasta DVOR VGO pueden aparecer oscilaciones de aguja // During VOR approach, between IF (6.2 NM DME VGO) and DVOR VGO, needle oscillations may appear.
DME	VGO	CH 83X	H24	421916.3N 0083605.2W	270 m	COV a // at 40 NM BTN: - R-023/090 a // at FL080 o // or ABV; - R-090/135 a // at FL110 o // or ABV; - R-135/170 a // at FL085 o // or ABV; - R-170/235 a // at FL070 o // or ABV; - R-235/270 a // at FL080 o // or ABV; - R-270/315 a // at FL100 o // or ABV; - R-315/350 a // at 4000 ft AMSL o // or ABV; - R-350/023 a // at 6000 ft AMSL o // or ABV.

								R-015 COV: - 25 NM a // at 4500 ft AMSL; - 37.5 NM (DVOR/DME STG) a // at FL070.
								R-048 COV: - 34 NM a // at 6000 ft AMSL; - 40 NM a // at FL080; - 60 NM a // at FL120; - 70 NM a // at FL150; - 76.7 NM (ROXER) a // at FL180.
								R-064 COV: - 32 NM a // at 6500 ft AMSL; - 40 NM a // at FL080; - 48 NM a // at FL100; - 66.1 NM (LOMDA) a // at FL180.
								R-098 COV: - 22 NM a // at 5500 ft AMSL; - 40 NM a // at FL110; - 45 NM a // at FL140; - 74.2 NM (BARKO) a // at FL230.
								R-112 COV: - 37 NM a // at FL110; - 44 NM a // at FL130; - 50 NM (solape con ZMR // overlap with ZMR) a // at FL150.
→ NDB (2° W)	VI	345.000 kHz	H24	421905.5N	0083611.7W			COV 20 NM.
→ NDB (2° W)	VON	433.000 kHz	H24	421109.8N	0083820.4W			COV 40 NM.
→ LOC 19 (2° W)	VIG	110.900 MHz	H24	421312.3N	0083747.9W			194° MAG/156 m FM THR 01
ILS CAT III								
GP 19		330.800 MHz	H24	421423.3N	0083725.9W			3°; RDH 17 m; a // at 294 m THR 19 & 61 m FM RCL a la izquierda en el sentido de APCH // to the left on APCH direction.
								REF DME THR 19
ILS/DME 19	VIG	CH 46X	H24	421423.2N	0083724.7W	261 m		

20. REGLAMENTACIÓN LOCAL

LOCAL REGULATIONS

Toda aeronave que en el aterrizaje sobrepase las calles de rodaje de salida hacia la plataforma, continuará el rodaje para efectuar el giro al final de la pista. AD cerrado para aviones sin radiocomunicación en ambos sentidos.

All landing aircraft overshooting the exit taxiways towards the apron, shall continue taxiing to accomplish the turn at the end of the runway. AD closed to aircraft without two-way radio communication.

AVIACIÓN GENERAL Y DE NEGOCIOS

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

GENERAL AND BUSINESS AVIATION

It is mandatory to contract a handling agent for all operations of General and Business Aviation, by virtue of what is established in item 1.3.1.6 of AD 1.1 of the AIP-España.

Debido a la capacidad en plataforma, todas las operaciones de Aviación General y de Negocios deben cumplir con el siguiente procedimiento:

Due to the apron capacity, all General and Business operations must comply with the following procedure:

1. El operador de la aeronave debe solicitar autorización al Centro de Operaciones (CECOA):

1. The aircraft operator shall request clearance from the Operations Centre (CECOA):

TEL: +34-986 268 204/260
FAX: +34-986 268 211
E-mail: CoordinacionVGO@aena.es
AFTN: LEVXZPZX

TEL: +34-986 268 204/260
FAX: +34-986 268 211
E-mail: CoordinacionVGO@aena.es
AFTN: LEVXZPZX

Incluyendo la siguiente información:

Including the following information:

- Día del vuelo .
- Tipo de aeronave .
- Aeródromo de salida y ETA a LEVX.
- Aeródromo de destino y ETD de LEVX.

- Date of operation.
- Aircraft type.
- Departure aerodrome and ETA to LEVX.
- Destination aerodrome and ETD from LEVX

2. En función de la ocupación de la plataforma, el Centro de Operaciones (CECOA) de LEVX autorizará o no dicha operación.

2. Depending on occupancy of the apron, LEVX Operation Centre (CECOA) will approve this operation or not.

3. Si el vuelo es autorizado por CECOA y además tiene que contratar Agente Handling, la tripulación deberá conocer el Agente Handling contratado en LEVX.

3. If the flight is approved by CECOA and also has to hire a Handling Agent, crew should be aware of the Handling Agent hired at LEVX.

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

Hiring of handling services is compulsory for General and Business Aviation operations when the MTOW:

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

- MTOW > 2 TM with passengers.
- MTOW > 3.5 TM without passengers.

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

In these cases, in arrival operations, passengers and crew members shall wait for the arrival of the handling agent.

Los vuelos IFR y VFR sin autorización previa serán rechazados.

IFR and VFR flights without previous authorization will be rejected.

OPERACIONES ILS DE CATEGORÍA II Y III

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

ILS CATEGORY II AND III OPERATIONS

RWY 19, subject to service availability of the appropriate approach and landing aids, is suitable for carrying out CAT II and III operations by those air operators whose operational minima have been approved by the aeronautical civil authority.

PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE**1. GENERALIDADES**

- A. Todos los movimientos en superficie de aeronaves, aeronaves remolcadas, personas y vehículos en el área de maniobras están sujetos a autorización previa ATC.
- B. Evitar colisiones con otras aeronaves u obstáculos es responsabilidad de:
- los pilotos, durante el rodaje y entrada en el puesto de estacionamiento.
 - las compañías handling durante la maniobra de retroceso remolcado.
 - el ATC en el área de maniobras.

2. PUESTA EN MARCHA DE MOTORES/TURBINAS

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

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

- A.- Los pilotos solicitarán permiso para poner en marcha los motores / turbinas en la frecuencia correspondiente de Vigo TWR. Cuando se solicite dicho permiso, la aeronave deberá estar completamente lista para la puesta en marcha o en condiciones de efectuarla en un plazo máximo de 5 minutos; en caso contrario el piloto lo notificará al ATC.
- B.- Al solicitar puesta en marcha los pilotos notificarán al ATC el indicativo completo de la aeronave y el puesto de estacionamiento que ocupan.
- C.- La solicitud de puesta en marcha deberá efectuarse considerando que las aeronaves deben estar listas para abandonar su puesto de estacionamiento con los siguientes criterios:
- Aeronaves con CTOT asignado: 10 minutos antes de su CTOT si se encuentra estacionado en puestos con salida con retroceso remolcado, o 5 minutos antes de su CTOT en el resto de puestos.
 - Aeronaves sin CTOT asignado: si necesita retroceso remolcado: máximo 5 minutos después de su EOBT. En los demás casos, máximo 10 minutos después de la EOBT.

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

3. AERONAVES DE LLEGADA

- A.- El controlador comunicará a las aeronaves el puesto de estacionamiento que asigne el Centro de Coordinación de Operaciones (CEOPS) cuando vaya a estacionamiento con el Sistema de Guía de Atraque activado. Al abandonar la pista de aterrizaje y en caso de no recibir instrucciones de rodaje a puesto de estacionamiento por parte de ATC, la aeronave se detendrá al final del tramo de calle de rodaje antes de entrar en plataforma y esperará instrucciones del vehículo "SIGAME".
- B.- Limitaciones de rodaje:
- Las TWY C1 y C3 no deben utilizarse como calles de rodaje de salida rápida.

PROCEDIMIENTO DE SOLICITUD DE CATEGORÍA DE INCENDIOS A DEMANDA

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

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

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

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

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

OPERACIÓN DE HELICÓPTEROS

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

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

Excepciones: ver Observaciones.

1. LLEGADAS

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

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

STANDARD TAXIING PROCEDURES**1. GENERAL**

- A. All surface movements of aircraft, towed aircraft, personnel and vehicles on the manoeuvring area are subject to previous ATC clearance.
- B. Collision avoidance with other aircraft or obstacles is the responsibility of:
- pilots, when taxiing and entering the stand.
 - handling companies during towed push-back manoeuvres.
 - ATC on the manoeuvring area.

2. START-UP OF ENGINES/TURBINES

Before an aircraft starts up its engines, the handling agent or air company must check that both pedestrians and vehicles comply with the distances to the engines specified in the apron safety regulations.

To avoid automatic suspension of the FPL, the EOBT must be maintained up to date.

- A.- Pilots shall request permission to start up the engines / turbines on the frequency corresponding to Vigo TWR. When that permission is requested, the aircraft must be completely ready for the start-up or in conditions to do so within a maximum period of 5 minutes, and otherwise the pilot shall notify ATC to that effect.
- B.- On requesting start-up, pilots shall indicate the complete call sign of the aircraft and the stand occupied.
- C.- The start-up request must be made, considering that the aircraft is ready to exit its stand, with the following criteria:

- Aircraft with assigned CTOT: 10 minutes before their CTOT, if they are parked on stands with exit by towed push-back, or 5 minutes before their CTOT for the remaining stands.
- Aircraft without assigned CTOT: if they need towed push-back, a maximum of 5 minutes after their EOBT. In the remaining cases, a maximum of 10 minutes after the EOBT.

Depending on the traffic situation, any ATC clearance request made later than these times may be rejected.

3. ARRIVING AIRCRAFT

- A.- The controller shall inform the aircraft of the stand allocated by the Centro de Coordinación de Operaciones (Operations Coordination Centre) (CEOPS) when approaching the stand with the docking guidance system activated. When vacating the runway and should no stand taxiing instructions be received from ATC, the aircraft will stop at the end of the section of the taxiway before entering the apron and shall await instructions from the "FOLLOW ME" vehicle.
- B.- Taxiing restrictions:
- TWY C1 and C3 should not be used as rapid exit taxiways.

ON DEMAND FIRE CATEGORY REQUEST PROCEDURE

Vigo Airport provides category SEI 7 continuously and 8 and 9 on demand.

In the case of category SEI 9, only these aircraft will operate: A124; A333; A343, A345; A359; B741, B742, B743, B744, B764, B772, B778, IL96 and MD11.

To operate with category 8 or 9, companies interested must request it by e-mail to coordinacionvgo@aena.es.

The request must be made at least 10 days prior to the expected flight date, and it must contain the following data:

- Flight number.
- Flight class.
- Type of aircraft
- Date and time expected.

Confirmation of category 8 or 9 shall be made using the same e-mail address from which it was requested.

HELICOPTER OPERATION

This section defines the landing, take-off, taxiing and parking operations for any helicopter operating during the operational hours of the airport.

Since no other specific area has been defined for helicopter operation at Vigo airport, helicopters are treated as fixed-wing aircraft and will be cleared by ATC to take off and land on the runway.

Exceptions: see Remarks.

1. ARRIVALS

Helicopters will approach aligned with the runway, land via RWY 01/19 and leave the runway via TWY C1 or TWY C3 following ATC instructions, before continuing on the apron taxiway to the stand, guided at all times by the "FOLLOW ME" vehicle.

For RWY 19 approaches with LVP, the runway must be vacated via TWY C3, guided at all times by the "FOLLOW ME" vehicle.

2. SALIDAS

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

3. RUTAS DE RODAJE

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

RWY 01 en uso:

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

RWY 19 en uso:

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

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

4. OBSERVACIONES

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

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

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

Restricciones en el uso de las FATOs C1 y C3:

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

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

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

2. DEPARTURES

Helicopters will take off from RWY 01/19. They will start taxiing from the stand via the apron taxiway to the TWY C1 or TWY C3 holding position, following ATC instructions.

3. TAXIING ROUTES

Helicopters will be cleared to enter or leave RWY 01/19 via TWY C1 and C3. They will enter the apron via these standardized taxiways and proceed to the assigned stand.

RWY 01 in use:

- Departures: Helicopters will taxi by air or ground (as appropriate) via TWY C1 or C3, as indicated by ATC.
- Arrivals: Helicopters will complete the final approach to the runway and vacate it via TWY C1, unless ATC should indicate otherwise. Helicopters will taxi by air or ground, as appropriate, to the assigned stand.

RWY 19 in use:

- Departures: Helicopters will taxi by air or ground (as appropriate) via TWY C1 or C3, as indicated by ATC.
- Arrivals: Helicopters will complete the final approach to the runway and vacate it via TWY C1 or C3, unless ATC should indicate otherwise. Helicopters will taxi by air or ground, as appropriate, to the assigned stand.

Once on the apron, the stand access taxiway will be used for both air and ground taxiing, following its centre line marking, both on arrival and departure.

4. REMARKS

Helicopters based at the Vigo airport holding an exemption letter under the terms laid down in SERA article 4, items 1 and 3, and RD 552/14 Chapter VIII, and in coordination with and subject to clearance by ATC, will be allowed to take off and land from FATOs C1 and C3. Otherwise, they will be treated as fixed-wing aircraft and cleared by ATC to take off and land on the runway.

Following ATC clearance, operations from these designated FATOs will only be carried out for emergency operational flights, in special circumstances such as crosswinds or tailwinds greater than 10 kts, and when reducing the taxiing distance is advisable due to weather conditions.

These helicopters shall comply with and operate in accordance with the airport manager's local procedure.

Restrictions in the use of FATOs C1 and C3:

- ATC will establish the appropriate procedures to separate the departures and arrivals of helicopters using "FATO C3" or "FATO C1" from the aircraft using RWY 01/19. Simultaneous landing, overflying or take-off operations on the runway and FATO are not allowed, since these operations are considered dependent.
- From "FATO C3", and for Southbound take-offs (heading 19) and Northbound landings (heading 01), helicopters will only operate in performance 1 during the hours from sunrise to sunset.
- The following operations shall not be performed from "FATO C3": heading 01 take-offs and heading 19 approaches/landings, if any of the following PRKG 6 and 7A, are occupied by an aircraft.
- Aircraft taxiing and vehicle traffic along the taxiway on apron C1-C3 and TWY C3 are forbidden during helicopter landing/take-off operations from "FATO C3". Thus, vehicles using the taxiway on apron C1-C3 shall actively monitor the TWR frequency at all times, in order to avoid driving along that taxiway during "FATO C3" operations. Furthermore, the movement area inspection service, carried out by TOAM, continuously ensures that these helicopter operations are safely monitored from "FATO C3", verifying that there is no vehicle traffic in the taxiway on apron C1-C3 during these operations.
- During helicopter Southbound landings (heading 19) / Northbound take-offs (heading 01) from "FATO C3", engine testing in PRKG 1, 1A, 1B, 2 and 3 is forbidden.
- The most restrictive helicopter to operate in "FATO C3" and "FATO C1" is SIKORSKY S-76 SPIRITS76C.

OPERATIONS OF CODE LETTER D, E AND F (AN-124 Ruslan) AIRCRAFT

Neither the arrival nor stay of code letter above C aircraft will be authorized without prior authorization from the airport. For this reason, for a code letter D, E or F (AN-124 Ruslan) aircraft to be able to operate at the airport, prior request by the air company or handling agent is mandatory, as is explicit authorization by the airport. Either the request, by the airline or the handling agent, as well as the authorization or not of that operation by CECO, shall be communicated via e-mail.

PROCEDIMIENTO DE OPERACIÓN:

– Llegadas: ATC indicará a la aeronave la ruta de rodaje en función de la configuración de la pista de aterrizaje:

- Aeronaves de letra de clave D y E: aterrizaje por RWY 01/19: rodaje por TWY C1/C3.
- Aeronaves de letra de clave F (AN-124 Ruslan) y E de mayor envergadura al B777-300 (E > 60.90 m): aterrizaje por RWY 01/19: rodaje por TWY C1.

– Salidas:

- Aeronaves de letra de clave D y E: despegue por RWY 01/19 y siguiendo las instrucciones de ATC la ruta de rodaje podrá ser tanto por TWY C1/C3.
- Aeronaves de letra de clave F (AN-124 Ruslan) y E de mayor envergadura al B777-300 (E > 60.90 m): despegue por RWY 01/19 y siguiendo las instrucciones de ATC la ruta de rodaje sólo podrá ser por TWY C1.

➔ – Puesto de Estacionamiento:

- Las aeronaves de letra de clave D sólo podrán estacionar en el PRKG 1A (en posición remota y salida remolcada), PRKG 5 (en posición de pasarela y salida remolcada) y PRKG 7A (en posición remota y salida autónoma).
- Las aeronaves de letra de clave E sólo podrán estacionar en el PRKG 7A (en posición remota y salida autónoma).
- La aeronave de letra de clave F (AN-124 Ruslan) sólo podrá estacionar en el PRKG 7A (en posición remota y salida autónoma).
- La aeronave de letra de clave D (AN12) podrá estacionar además en el PRKG 10A.

RESTRICCIONES:

– Para la aeronave AN-124 Ruslan de letra de clave F y aeronaves de letra de clave E de mayor envergadura al B777-300 (E > 60.90 m), la TWY C3 está restringida, debiendo utilizar la TWY C1.

– Por PCN, las siguientes aeronaves de letra de clave superior no pueden operar en el aeropuerto, salvo aterrizajes de emergencia: A300-600, MD-11, B747-400 y B777-300.

– Debido a la distancia de 176 m entre el eje de la TWY en plataforma C1-C3 y el eje de RWY 01/19, durante el rodaje de aeronaves de letra de clave E y F (AN-124 Ruslan) sólo se permitirá el movimiento de una única aeronave en la siguiente zona del área de movimiento delimitada por: el tramo de RWY paralelo a la TWY en plataforma C1-C3 y la propia TWY en plataforma C1-C3.

– Si dispone de los mismos, se requiere a las aeronaves que durante el rodaje en superficie, se mantengan los motores externos 1 y 4 de la aeronave apagados preferentemente o al ralentí, para evitar la generación e ingestión de FOD (Restos de objetos extraños).

– Por haber menos de 4.5 m entre la rueda exterior del tren principal de la aeronave y el borde de TWY C3, las aeronaves de letra de clave D y E deberán realizar maniobras de sobreviraje para corregir la trayectoria en los tramos curvos de TWY C3 hacia/desde THR 01. Dicha maniobra será apoyada por vehículo "SIGAME".

– Por haber menos de 4.5 m entre la rueda exterior del tren principal de la aeronave y el borde de la calle de rodaje en plataforma entre los PRKG 10 y 8, las aeronaves de letra de clave D, E y F (AN-124 Ruslan) deberán realizar maniobras de sobreviraje para corregir la trayectoria en este ligero tramo curvo de la calle de rodaje en plataforma hacia/desde TWY C1. Dicha maniobra será apoyada por vehículo "SIGAME".

– Por haber menos de 4.5 m entre la rueda exterior del tren principal de la aeronave y el borde de la plataforma de viraje de THR 01 y 19, las aeronaves de letra de clave E deberán tener precaución en el tramo recto durante la entrada a dichas plataformas de viraje.

– Los requisitos de margen vertical entre las ruedas y el umbral no se cumplen, por lo que el PAPI de RWY 01/19 no es utilizable por estas aeronaves.

➔ – Las siguientes aeronaves de clave superior, A340-600, B777-300, AN124 y B763, realizarán una maniobra de sobreviraje en las plataformas de viraje de ambas cabeceras para garantizar la seguridad de la maniobra y/o cumplir con la línea de viraje.

RESTRICCIONES A PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

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

- Es obligatorio el uso de la instalación de 400 Hz.
- La APU (Unidad Auxiliar de Potencia) del avión solo podrá utilizarse cuando no estén operativas ni la instalación de 400 Hz ni las unidades móviles, o cuando se requiera el servicio de aire acondicionado y no esté disponible el equipamiento.
- Es recomendable la utilización del gancho de sujeción de la manguera de la instalación de 400 Hz a la aeronave. En caso de no utilizar dicho gancho, el aeropuerto no se hace responsable de las afecciones que pueda sufrir la aeronave.
- La conexión del sistema de 400 Hz no se llevará a cabo hasta que:
 - Se hayan apagado los motores de la aeronave, las hélices y rotores se hayan parado, se hayan apagado las luces anticollisión y se hayan puesto calzos a la aeronave.

PROCEDURE OF OPERATION:

– Arrivals: ATC shall indicate the taxiing route depending on the configuration of the landing runway:

- Code letter D and E aircraft: landing by RWY 01/19: taxiing via TWY C1/C3.
- Code letter F (AN-124 Ruslan) and E aircraft with wingspan larger than that of the B777-300 (E > 60.90 m): landing by RWY 01/19: taxiing via TWY C1.

– Departures:

- Code letter D and E aircraft: take-off by RWY 01/19 and following ATC instructions, the taxiing route may also be via TWY C1/C3.

- Code letter F (AN-124 Ruslan) and E aircraft with wingspan larger than that of the B777-300 (E > 60.90 m): take-off by RWY 01/19 and following ATC instructions; the taxiing route may only be via TWY C1.

– Stand:

- Code letter D aircraft may only park on PRKG 1A (in remote position and towed exit), PRKG 5 (in loading bridge position and towed exit) and PRKG 7A (in remote position and autonomous exit).

- Code letter E aircraft may only park on PRKG 7A (in remote position and autonomous exit).

- Code letter F (AN-124 Ruslan) aircraft may only park on PRKG 7A (in remote position and autonomous exit).

- Code letter D (AN12) aircraft may park on PRKG 10A.

RESTRICTIONS:

– For the code letter F aircraft AN-124 Ruslan and the code letter E aircraft with wingspan larger than the B777-300 (E > 60.90 m), the TWY C3 is restricted and shall use TWY C1.

– By PCN, the following higher code letter aircraft cannot operate at the airport, except for emergency landings: A300-600, MD-11, B747-400 and B777-300.

– Due to the distance of 176 m between the centre line of the TWY on apron C1-C3 and the centre line of RWY 01/19, during the taxiing of code letter E and F aircraft (AN-124 Ruslan), only one aircraft shall be allowed to move in the following area of the movement area delimited by: the RWY section parallel to the TWY on apron C1-C3 and the TWY on apron C1-C3.

– For aircraft possessing these, it is required that during taxiing on the surface, that the exterior engines 1 and 4 of the aircraft are off, preferably, or idling, to avoid the generation and ingestion of FOD (Foreign Object Deposits).

– As there is less than 4.5 m between the exterior wheel of the main gear of the aircraft and the edge of TWY C3, code letter D and E aircraft must make oversteer manoeuvres to correct their path on the curved segments of TWY C3 towards/from THR 01. That manoeuvre will be supported by a "FOLLOW ME" vehicle.

– As there is less than 4.5 m between the exterior wheel of the main gear of the aircraft and the edge of the apron taxiway between PRKG 10 and 8, code letter D, E and F (AN-124 Ruslan) aircraft must make oversteer manoeuvres to correct their path on this slightly curved segment of the apron taxiway towards/from TWY C1. That manoeuvre will be supported by a "FOLLOW ME" vehicle.

– As there is less than 4.5 m between the exterior wheel of the main gear of the aircraft and the edge of the turning pad at THR 01 and 19, code letter E aircraft must take caution in the straight segment during the entry to those turning pads.

– The wheel clearance over threshold requirements are not met, thus PAPI of RWY 01/19 is not usable by these aircraft.

– The following higher code letter aircraft, A340-600, B777-300, AN124 and B763, shall carry out an oversteering manoeuvre on the turning pad of both thresholds, in order to ensure the manoeuvre safety and/or to comply with the turning path.

STAND RESTRICTIONS

PRKG 4, 5, 6 and 8 are equipped with 400 Hz current supply facilities:

- It is mandatory to use the 400 Hz facilities.
- The aircraft APU (Auxiliary Power Unit) may only be used when the 400 Hz facilities or mobile units are not operative, or when the air conditioning service is required and the equipment is not available.

- The use of a harness hook is recommended for fastening of the 400 Hz system to the aircraft. Otherwise, the airport authority will not accept responsibility for any damage the aircraft could suffer.

- The connection of the 400 Hz system will not be carried out until:
 - The aircraft engines, propellers and rotors will have been stopped, the anti-collision lights will have been switched off and the chocks will have been inserted.

Desviaciones de este requisito para Compañías y/o tipos de aeronaves concretos deben ser justificadas por el Agente de Asistencia en Tierra con un procedimiento específico analizado a través del SGSO (Sistema de Gestión de Seguridad Operacional) del aeropuerto para su posterior autorización/aprobación, si procede, por la autoridad competente.

Dicho procedimiento deberá considerar:

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

POLITICA DE AHORRO ENERGÉTICO, APAGADO DE LUCES AERONÁUTICAS DE SUPERFICIE

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

➔ **OPERACIONES VISUALES NOCTURNAS**

Se permite la realización de vuelos VFR-N.

NOTIFICACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL

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

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

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

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

Seguridad_Operacional_VGO@aena.es

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).

Any deviations from the requirement for airlines and/or the specific aircraft type must be justified by the handling agent by means of a specific procedure analyzed by the airport SMS (Safety Management System) for subsequent clearance/approval by the competent authority, if appropriate.

This procedure must take into account:

- No operation, including 400 Hz, will be carried out until the chocks are inserted.
- The approach to the aircraft will be made avoiding the safety area in front of the engines (Art. A.2.11 and A.2.12 of Aena Apron Safety Rules). Neither boarding bridge nor any mechanism connecting with it will enter the safety area in front of the engines during the manoeuvre of connecting with the 400 Hz system.
- In any case, the switched-on engine must be maintained at the minimum power and the cockpit crew must remain at their posts.

ENERGY SAVING POLICY, SHUTDOWN OF SURFACE AERONAUTICAL LIGHTS

Vigo Airport, within its operational hours and if there are no operations expected, applies energy saving procedures that involves the shutdown of the following Surface Aeronautical Lights (LAS): stopbars, taxiway centre line and edge lights, runway centre line and edge lights and approach lights.

NIGHT-TIME VISUAL OPERATIONS (VFR-N)

VFR-N flights are allowed.

OPERATIONAL SAFETY REPORTS

Pilots/operator shall report to the airport as soon as possible 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 the compilation of the information in order to improve operational safety, independently of the mandatory reporting of the occurrence to the appropriate aeronautical authority. Data may be sent in any format, including at least the following information:

- Date and time.
- Site.
- Parties involved (data used to identify vehicles, aircraft...involved).
- Companies implicated.
- 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...).

Contact e-mail address of the airport, for the reception of operational safety reports, is the following:

Seguridad_Operacional_VGO@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).

21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS

NOISE ABATEMENT PROCEDURES

No.

No.

22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO

FLIGHT PROCEDURES

SISTEMA DE PRESENTACIÓN RADAR

Los controladores de tránsito aéreo de aeródromo mantendrán bajo vigilancia visual constante todas las operaciones ejecutadas en el aeródromo o en su proximidad, disponiendo de un sistema de vigilancia ATS en apoyo de dicha observación visual, según lo estipulado en el artículo 4.5.1.3 del Reglamento de la Circulación Aérea.

Todo ello en función de las limitaciones del equipo.

RADAR DISPLAY SYSTEM

The aerodrome air traffic controllers shall maintain all the operations taking place at the aerodrome or in the vicinity under constant visual surveillance, with access to an ATS surveillance system to support that visual observation, as stipulated in article 4.5.1.3 of the Reglamento de la Circulación Aérea.

All of the foregoing shall depend on the limitations of the equipment.

PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)

LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

1. GENERALIDADES

1. GENERAL

RWY 19 está equipada con un ILS CAT II/III y autorizada para las aproximaciones Categoría III B.

RWY 19 is equipped with an ILS CAT II / III and authorized for Category III B approaches.

RWY 01 y 19 están autorizadas para despegues en condiciones de visibilidad reducida.

RWY 01 and 19 are authorized for take-off in low visibility conditions.

1.1. Se aplicarán los Procedimientos de Visibilidad Reducida en superficie (LVP) cuando los mínimos meteorológicos que se establecen a continuación, definidos en términos de:

1.1. Low Visibility Procedures (LVP) will be applied on the ground when the meteorological minima established hereunder hold:

- alcance visual en pista (RVR) sea igual o inferior a 1700 m o el techo de nubes igual o inferior de 135 m. (441 ft) (BKN/OVC igual o inferior a 004).

- Runway Visual Range (RVR) is 1700 m or below or when the cloud ceiling is 135 m (441 ft) or below (BKN/OVC 004 or below).

1.2. Se cancelarán los Procedimientos de Visibilidad Reducida en superficie (LVP) cuando los mínimos meteorológicos:

1.2. Low Visibility Procedures (LVP) on the ground will be cancelled when the following meteorological minima hold:

- alcance visual en pista (RVR) superior a 1900 m o techo de nubes sea

- Runway Visual Range (RVR) above 1900 m or when the cloud ceiling is

superior a 150 m (491 ft) (BKN/OVC igual o superior a 005), durante al menos 10 minutos y, consultando con la oficina meteorológica se prevea que la situación tiende a la mejoría.

- 1.3. Aterrizajes: RWY 19, sujeta a que las instalaciones requeridas estén en servicio y sean adecuadas para las operaciones de CAT II/III de aquellos operadores cuyos mínimos hayan sido aceptados, o tengan mínimos asignados por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea o por la Autoridad equivalente del Estado del Operador.
- 1.4. Despegues: RWY 01 y 19 son aptas para despegues de visibilidad reducida en las condiciones previstas.
- 1.5. Se informará a los pilotos de que se están aplicando los LVP a través de radiotelefonía. Además, se informará a los pilotos de cualquier incidencia notificada o detectada en relación con las ayudas visuales y no visuales para la aproximación, el despegue y el rodaje, los sistemas contra intrusión en áreas críticas, sensibles, y pista activa y cualquier otra ayuda disponible, que pueda afectar a los LVP y a las condiciones meteorológicas existentes, además de los cambios que puedan producirse y que afecten a los LVP.
- 1.6. Cualquier incidencia notificada o detectada que pueda afectar a los LVP se comunicará inmediatamente a las aeronaves y dependencias ATC afectadas.
- 1.7. La dependencia ATC suministrará directamente los valores del alcance visual en pista de acuerdo a lo siguiente:
RVR ALPHA: Lectura correspondiente a la Zona de Toma de Contacto THR 19.
RVR BRAVO: Lectura del punto medio de la pista.
RVR CHARLIE: Lectura del extremo de pista THR 01.
- 1.8. La autorización para aterrizar no se dará después de que la aeronave se encuentre a 2 NM del TDZ. Si ello no es posible, se darán instrucciones para que se ejecute maniobra de aproximación frustrada.
Cuando se efectúen aproximaciones ILS el permiso para aterrizar sólo se expedirá cuando las áreas sensibles y críticas (LSA y LCA) estén despejadas.
- 1.9. El ATC informará a los pilotos cuando se proceda a cancelar la aplicación de los LVP.

2. APROXIMACIONES CAT II/III EN PRÁCTICAS

- 2.1. Los comandantes de las aeronaves que deseen realizar aproximaciones de precisión de CAT II / III en prácticas, solicitarán la autorización correspondiente al personal de ATC de Vigo.
 - 2.2. Si las Áreas Críticas y/o Sensibles del ILS no estuvieran protegidas, se notificará dicha circunstancia al comandante de la aeronave. Cualquier otra incidencia que afecte a la operación en prácticas deberá igualmente comunicarse.
- 2.3. El personal de ATC comunicará a la Oficina de Coordinación (CECOA) el indicativo de la aeronave en prácticas antes de que ésta inicie la maniobra de aproximación. El Coordinador Aeroportuario de servicio comunicará al personal de ATC, previa consulta al personal técnico CNS/ATM y al Técnico de Operaciones en el Área de Movimiento (TOAM), las limitaciones que hubiera para realizar dicha maniobra y procederá al registro de la misma.

→ 3. MOVIMIENTOS EN TIERRA

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

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

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

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

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

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

higher than 150 m (491 ft) (BKN / OVC at or above 005), for at least 10 minutes and, following consultation with the meteorological office, an improving trend is expected.

- 1.3. Landing: RWY 19, provided that the required installations are in service and are appropriate for CAT II/III operations by those operators whose minima have been accepted, or who hold minima assigned by the Agencia Estatal de Seguridad Aérea or by the equivalent authority of the Operator State.
- 1.4. Take-offs: RWY 01 and 19 are suitable for low visibility take-offs in the predicted conditions.
- 1.5. Pilots will be informed about the application of Low Visibility Procedures by radiotelephone. Pilots will also be informed of any notified or detected incident in relation to the visual and non-visual aids for approach, take-off and taxiing, the anti-intrusion systems in critical areas, sensitive areas and the active runway and any other available aid, which may affect the LVP and the existing meteorological conditions, besides modifications which may take place and affect the LVP.
- 1.6. Any notified or detected incidence that may affect the LVP will be immediately communicated to the aircraft and ATC units implicated.
- 1.7. Runway visual range values will be supplied directly by ATC services in accordance with the following:
RVR ALPHA: Displayed value that corresponds to the Touchdown Zone THR 19.
RVR BRAVO: Displayed value that corresponds to runway midpoint.
RVR CHARLIE: Displayed value that corresponds to the runway end THR 01.
- 1.8. Landing clearance will not be supplied after the aircraft reaches the 2 NM point from the TDZ. If this is not possible, instructions for a missed approach will be issued.
When ILS approaches are taking place, landing clearance will only issued when critical and sensitive ILS areas (LCA and LSA) are vacated.
- 1.9. ATC will inform pilots when the LVP are to be cancelled.

2. CAT II/III TRAINING APPROACHES

- 2.1. Pilots who want to carry out training CAT II/III precision approaches will request the corresponding clearance from Vigo ATC staff.
- 2.2. If the critical and/or sensitive areas of the ILS are not protected, this circumstance will be notified to the pilot in command of the aircraft. Any other incident affecting the training operation will be communicated as well.
- 2.3. ATC staff will notify the Coordination Office (CECOA) of the call sign of a training aircraft before it begins its approach manoeuvre. The airport service coordinator, after consulting CNS/ATM technical staff and the Operational Technician in the Movement Area (TOAM), will inform ATC staff of the limitations on carrying out that manoeuvre and will proceed to place this on record.

3. GROUND MOVEMENT

Pilots will proceed to verify the aircraft position at each moment, especially at intersections, checking that taxiing is being executed under conditions of complete safety. In case of being disoriented or in doubt, pilots must stop the aircraft, notify ATC immediately and request the assistance of a "FOLLOW ME" vehicle.

When the value of any RVR is between 1700 m and 600 m (exclusive), there is no restriction of movement in the manoeuvring area, which will be for ATC consideration to authorize the taxiing of more than an aircraft at the same time.

If the RVR is 600 m or below, or if the visibilimeters are not available, the visibility is 800 m or below, ATC shall only authorize the taxiing of an aircraft within the manoeuvring area.

The apron and the taxiway on apron that runs between C1 and C3 are outside the manoeuvring area, so that taxiway is considered inside the apron. ATC shall only authorize the taxiing of an aircraft on apron, when RVR values are 600 m or below, or if the visibilimeters are not available, the visibility is 800 m or below.

Thus, if the RVR is 600 m or below, or if no visibilimeters are available, the visibility is 800 m or below, the maximum number of aircraft that can be moved simultaneously in the area of movement is 2.

In the case of code letter E aircraft (with wingspan > 60.90 m, higher than that of B777) and F (AN-124 Ruslan), they will have to leave runway via C1. If the RVR is 600 m or below, or if no visibilimeters are available, the visibility is 800 m or below, ATC will only authorize the taxiing of an aircraft within the manoeuvring area and apron. The maximum number of aircraft that can be moved simultaneously in the movement area is 1.

3.1. Llegadas

- Al abandonar la pista los pilotos notificarán:
 - A) RWY libre.
 - B) Área Sensible libre.
 - C) TWY utilizada.
- Para aeronaves de letra de clave D, E y AN-124 Ruslan de letra de clave F, al abandonar la pista, los pilotos notificarán:
 - A) RWY libre.
 - B) TWY utilizada.
 - C) TWY libre.
 - D) Área Sensible libre.

• Con RVR igual o inferior a 600 m, o de no estar disponibles los visibilímetros, una visibilidad menor o igual a 800 m, y siempre que el piloto requiera el guiado hasta el puesto de estacionamiento asignado, éste esperará a la entrada de la plataforma de estacionamiento la presencia del vehículo "SÍGAME". El piloto notificará puesto de estacionamiento y el cierre de frecuencia.

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

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

3.2. Salidas

- Los pilotos solicitarán permisos de puesta en marcha o rodaje, notificando el puesto de estacionamiento en el que se encuentran.
- Los pilotos notificarán el inicio del rodaje hacia la TWY C1 o TWY C3. En caso de RVR inferior a 200 m, o de no estar disponibles los visibilímetros, una visibilidad igual o inferior a 800 m, a requerimiento del piloto o del ATC, el vehículo "SÍGAME" procederá al guiado de la aeronave hasta la TWY correspondiente.
- Los pilotos tendrán la obligación de detenerse en los puntos de espera de la pista, previamente a la entrada en pista.
- Los pilotos notificarán entrada en pista.
- En el caso de que una aeronave que sale tuviera que regresar a plataforma, el piloto informará a TWR y esperará nuevas instrucciones de rodaje.

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

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

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

FALLO DE COMUNICACIONES Y SITUACIONES ANÓMALAS EN EL ÁREA DE MANIOBRAS

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

A) Aeronave de Salida:

La aeronave 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 "SÍGAME" que le guiará al puesto de estacionamiento o apartadero/punto de espera designado.

B) Aeronave de Llegada:

Si la aeronave acaba de aterrizar, mantendrá posición una vez abandonada completamente la pista y esperará la llegada de un vehículo "SÍGAME" que le guiará al puesto de estacionamiento designado.

Si la aeronave ya tuviera una autorización de rodaje ATC, continuará por la ruta asignada, si la hubiera, hasta el límite de la autorización ATC extremando las precauciones, donde mantendrá posición y esperará la llegada de un vehículo "SÍGAME" que le guiará al puesto de estacionamiento o apartadero/punto de espera designado.

C) Vehículo:

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

PRUEBAS DE POTENCIA DE MOTORES

Están prohibidas las pruebas de motores en régimen superior al ralentí en cualquier puesto de estacionamiento de la plataforma a excepción del PRKG 10. En caso de estar ocupado dicho puesto de estacionamiento, CEOPS (Centro de Coordinación de Operaciones) lo comunicará a TWR, quien dará instrucciones para la realización de la misma en un punto específico fuera de plataforma. Las pruebas de motores a régimen superior al ralentí se solicitarán al CEOPS del aeropuerto (TEL: +34-986 268 204; FAX: +34-986 268 211; E-mail: coordinacionvgo@aena.es), quien lo comunicará a TWR.

3.1. Arrivals.

- When vacating the runway, pilots will report:
 - A) RWY vacated.
 - B) Sensitive area vacated.
 - C) TWY used.
- For code letter D, E and AN-124 Ruslan of code letter F aircraft, when leaving the runway, the pilots will notify:
 - A) RWY vacated.
 - B) TWY used.
 - C) TWY vacated.
 - D) Sensitive Area vacated.
- With RVR 600 m or below, or if the visibilimeters are not available, visibility 800 m or below, and whenever the pilot requires guidance to the assigned stand, the aircraft shall await the presence of the "FOLLOW ME" vehicle at the entrance to the parking apron. Pilot will notify the stand and closure of the frequency.

In approach to RWY 19 with LVP, the runway must be vacated via TWY C3.

- Exceptions:
Code letter E aircraft (with wingspan > 60.90 m, higher than that of B777) and F (AN-124 Ruslan) when not being able to leave runway for TWY C3, will abandon via TWY C1.

3.2. Departures

- Pilots will request clearance for engine start-up or taxiing, notifying the stand occupied.
- Pilots will report the beginning of taxiing towards TWY C1 or TWY C3. In the event of RVR below 200 m, or if the visibilimeters are not available, the visibility is 800 m or below, the "FOLLOW ME" vehicle will guide the aircraft to the corresponding TWY, when the pilot or the ATC should so request.
- Pilots will have to stop at the runway-holding position, prior to runway entry.
- Pilots will report the entry to runway.
- Whenever a departing aircraft needs to return to the apron, the pilot will inform TWR and wait for new taxiing instructions.

Unless ATC should instruct otherwise, push-back manoeuvres will be accomplished nosing to North direction for RWY 19 and nosing to South direction for RWY 01.

In departures with LVP the runway may be vacated either by TWY C1 or by TWY C3.

In the entry to runway via TWY C3, proceed with caution due to possible confusion of the TWY C3 centre line lights with the THR 01 lights.

COMMUNICATIONS FAILURE AND ANOMALOUS SITUATIONS IN THE MANOEUVRING AREA

Whenever an aircraft or vehicle operating in the manoeuvring area suffers a communications failure, it will follow the procedure below:

A) Departing aircraft:

The aircraft will continue by the assigned route to the ATC clearance limit, taking extreme caution, where it will hold its position and will wait for the arrival of the "FOLLOW ME" vehicle that will guide it to the parking position or the designated holding bay/position.

B) Arriving aircraft:

If the aircraft has just landed, it will hold its position once it has vacated the runway completely and will wait for the arrival of the "FOLLOW ME" vehicle that will guide it to the designated parking position.

If the aircraft already holds ATC taxiing authorization, it will continue by the designated route, if any, to the ATC clearance limit, taking extreme caution, where it will hold its position and will wait for the arrival of the "FOLLOW ME" vehicle in order to guide it to the parking position or the designated holding bay position.

C) Vehicle:

The vehicle will hold its position and will wait for the arrival of a "FOLLOW ME" vehicle in order to guide it to the place to be determined. In case of being in runway or strip of runway, leave those areas towards safe zones, perimeter road and wait for arrival of TOAM.

ENGINE POWER TEST

Engine power test higher than idling is forbidden in any apron stand except PRKG 10. If this stand is occupied, CEOPS (Operation Coordination Centre) will report this fact to TWR, who will give instructions for performing the test at a specific place outside the apron. The engine performance test higher than idling shall be requested from airport CEOPS (TEL: +34-986 268 204; FAX: +34-986 268 211; E-mail: coordinacionvgo@aena.es), who will report this to TWR.

CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD

AD TRAFFIC CIRCUIT



23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

ADDITIONAL INFORMATION

SERVICIO DE CONTROL DE FAUNA

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

FAUNA CONTROL SERVICE

Schedule: Daily service from sunrise to sunset. Outside these hours, minimum fauna control work will be carried out by airport personnel themselves.

ZONAS DE CONCENTRACIÓN DE AVES

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

- F1. Flujo de gaviota patiamarilla en el exterior de la cabecera 01. En condiciones meteorológicas adversas el flujo es más importante y próximo a la cabecera.
- F2. Flujo de palomas (torcaz y doméstica), principalmente entre zonas arboladas al E del aeropuerto y zona del Campo de Golf.

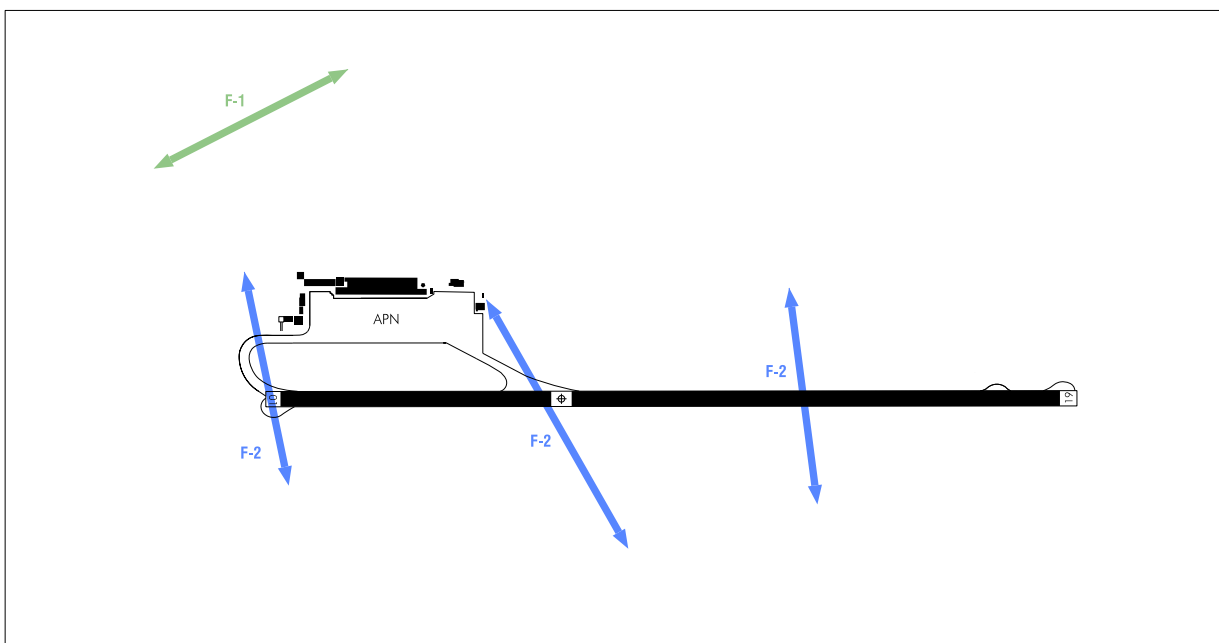
Presencia de pequeñas rapaces (busardo ratonero) y grandes acuáticas (ánade azulón).

ZONES OF BIRD CONCENTRATION

The following zones of natural bird flow areas are located near the airport:

- F1. Flow of yellow-legged gulls on the outside of threshold 01. Under adverse weather conditions, the flow is more significant and close to the threshold.
- F2. Flow of pigeons (wood and domestic), principally between tree-covered areas to the E of the airport and the zone around the Golf course.

Presence of small raptors (common buzzard) and large water birds (mallard).



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/#LEVX>

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

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

→ 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:

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

IAC/3 RNP Y RWY 01.
 IAC/4 RNP X RWY 01.

OBST	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Árbol // Tree	42°13'09.2"N	008°37'52.7"W	91	894

IAC/5 ILS Z RWY 19.
 IAC/6 ILS Y RWY 19.
 IAC/7 ILS X RWY 19.
 IAC/8 LOC Z RWY 19.
 IAC/9 LOC Y RWY 19.
 IAC/10 LOC X RWY 19.
 IAC/11 VOR RWY 19.
 IAC/12 RNP Z RWY 19 (LPV ONLY).
 IAC/13 RNP Y RWY 19.

OBST	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Luz APCH // APCH light	42°14'34.9"N	08°37'25.5"W	3	829
Luz APCH // APCH light	42°14'34.9"N	08°37'25.4"W	3	829
Luz APCH // APCH light	42°14'34.9"N	08°37'25.4"W	3	829
Luz APCH // APCH light	42°14'34.9"N	08°37'25.6"W	3	829