

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

LEAS - ASTURIAS

2. DATOS GEOGRÁFICOS Y DE ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO	AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA
ARP: 433349N 0060205W. Ver AD 2-LEAS ADC. Distancia y dirección desde la ciudad: 13 km W. Elevación: 127 m / 416 ft. Ondulación geoid: 52.73 ± 0.05 m (1). Temperatura de referencia: 22°C. Temperatura baja media: 8°C. Declinación magnética: 1° W (2020). Cambio anual: 8.9'E. Administración AD: Aena. Dirección: Aeropuerto de Asturias; 33459 Santiago del Monte (Castrillón) Asturias. TEL: +34-985 127 500. FAX: +34-985 127 516. AFTN: LEAS E-mail: operaciones_ovd@aena.es Tránsito autorizado: IFR/VFR. Observaciones: (1) Para todos los puntos del AD.	ARP: 433349N 0060205W. See AD 2-LEAS ADC. Distance and direction from the city: 13 km W. Elevation: 127 m / 416 ft. Geoid undulation: 52.73 ± 0.05 m (1). Reference temperature: 22°C. Low average temperature: 8°C. Magnetic variation: 1° W (2020). Annual change: 8.9'E. AD administration: Aena. Address: Aeropuerto de Asturias; 33459 Santiago del Monte (Castrillón) Asturias. TEL: +34-985 127 500. FAX: +34-985 127 516. AFTN: LEAS E-mail: operaciones_ovd@aena.es Approved traffic: IFR/VFR. Remarks: (1) For all AD points.
3. HORARIO DE OPERACIÓN	OPERATIONAL HOURS
Aeropuerto: V: 0440-2145, PS 2 HR PPR BFR AD CLSD, EXC FM 20 MAY TIL 10 OCT: 0440-2330, PS 1 HR PPR BFR AD CLSD. I: 0540-2245, PS 2 HR PPR BFR AD CLSD. Aduanas e Inmigración: HR AD. Servicios médicos y de sanidad: Ver GEN 1.4. → AIS/ARO: H24. (1) Información MET: V: 0345-2145 PS 2 HR PPR BFR AD CLSD, EXC FM 20 MAY TIL 10 OCT: 0345-2330 PS 1 HR PPR BFR AD CLSD. I: 0445-2245 PS 2 HR PPR BFR AD CLSD. ATS: Ver horario de actividad del aeropuerto. Abastecimiento de combustible: HR AD. Asistencia en tierra: HR AD. Seguridad: H24. Deshielo: No. Observaciones: Horario de actividad del aeropuerto: V: 0425-2205, PS 2 HR PPR BFR AD CLSD, EXC FM 20 MAY TIL 10 OCT: 0425-2350, PS 1 HR PPR BFR AD CLSD. I: 0525-2305, PS 2 HR PPR BFR AD CLSD. (1) Oficina ARO Centralizada zona geográfica 1 TEL: +34-918 603 556 +34-672 344 412 (solo en contingencia de comunicaciones). E-mail: arocentralizada@enaire.es Dirección AFTN gestión Plan Vuelo LEAS: LEASZPX. → Oficina AIO Centralizada – Oficina NOTAM Internacional TEL: +34-913 213 137/138 E-mail: unof@enaire.es	Airport: V: 0440-2145, PS 2 HR PPR BFR AD CLSD, EXC 20 MAY TIL 10 OCT: 0440-2330, PS 1 HR PPR BFR AD CLSD. I: 0540-2245, PS 2 HR PPR BFR AD CLSD. Customs and Immigration: HR AD. Health and Sanitation: See GEN 1.4. AIS/ARO: H24. (1) MET briefing: V: 0345-2145 PS 2 HR PPR BFR AD CLSD, EXC FM 20 MAY TIL 10 OCT: 0345-2330 PS 1 HR PPR BFR AD CLSD. I: 0445-2245 PS 2 HR PPR BFR AD CLSD. ATS: See airport hours of activity. Fuelling: HR AD. Handling: HR AD. Security: H24. De-icing: No. Remarks: Airport hours of activity: V: 0425-2205, PS 2 HR PPR BFR AD CLSD, EXC FM 20 MAY TIL 10 OCT: 0425-2350, PS 1 HR PPR BFR AD CLSD. I: 0525-2305, PS 2 HR PPR BFR AD CLSD. (1) Centralised ARO office geographical area 1 TEL: +34-918 603 556 +34-672 344 412 (only for communications contingency). E-mail: arocentralizada@enaire.es AFTN fligh plan management LEAS: LEASZPX. Centralised AIO Office - International NOTAM Office TEL: +34-913 213 137/138 E-mail: unof@enaire.es
4. SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO	HANDLING SERVICES AND FACILITIES
Instalaciones para el manejo de carga: Hasta 10000 kg. Tipos de combustible: 100LL, JET A-1 (1). Tipos de lubricante: AEROSHELL W100. Capacidad de reabastecimiento: 100 LL: 1 cisterna 3000 L, 1.7 L/s. 1 cisterna 10000 L, 6.0 L/s. JET A-1: 1 cisterna 30500 L, 13.5 L/s. 1 cisterna 32000 L, 16.5 L/s. 1 cisterna 29500 L, 35.0 L/s. Instalaciones para el deshielo: No. Espacio disponible en hangar: No. Instalaciones para reparaciones: No. Observaciones: (1) TEL: +34-985 127 583. FAX: +34-985 543 878. E-mail: ovd@exolum.com Es obligatorio contratar servicio de asistencia en tierra para todas las operaciones, incluidas las no comerciales. En las operaciones de llegada, pasajeros y tripulantes deberán esperar a bordo de la aeronave la llegada de su agente de asistencia en tierra. Como mínimo debe contratarse categoría 5 de rampa, asistencia a la aeronave. Además, siempre que haya pasajeros que tengan origen o destino un aeropuerto NO SCHENGEN, debe contratarse categoría 2, asistencia a pasajeros. Exenciones: vuelos de Estado, hospital, SAR, militares, humanitarios y de extinción de incendios.	Cargo facilities: Up to 10000 kg. Fuel types: 100LL, JET A-1 (1). Oil types: AEROSHELL W100. Refuelling capacity: 100LL: 1 truck 3000 L, 1.7 L/s. 1 truck 10000 L, 6.0 L/s. JET A-1: 1 truck 30500 L, 13.5 L/s. 1 truck 32000 L, 16.5 L/s. 1 truck 29500 L, 35.0 L/s. De-icing facilities: No. Hangar space: No. Repair facilities: No. Remarks: (1) TEL: +34-985 127 583. FAX: +34-985 543 878. E-mail: ovd@exolum.com It is compulsory to hire ground handling services for all operations, including non-commercial ones. During arrival operations, passengers and cabin crew shall wait on board the aircraft for ground handling staff to arrive. At the very least, a Category 5 apron, aircraft assistance, must be hired. Additionally, whenever there are passengers whose arrival or destination is a NON-SCHENGEN airport, Category 2, passenger assistance, must be hired. Exemptions: State, hospital, SAR, military, humanitarian and fire-fighting flights.

Agentes de rampa:
Tanto para la aviación comercial como para la general y ejecutiva:

- SOUTH
TEL: +34-985 127 603 / 525
+34-636 911 074
E-mail: ovdkp@iberia.es
SITA: OVDKPIB / OVDKQIB

- AVIAPARTNER
TEL: +34-652 907 609
E-mail: ovd.ops@aviapartner.aero
SITA: OVDAOXH / OVDAPXH

Solo para Aviación General y Ejecutiva:

- UNITED AVIATION SERVICES
TEL: +34-913 936 775
+34-608 916 070
FAX: +34-913 936 894
E-mail: ops@unitedaviation.es
SITA: MADSPCR

Ramp agents:
Both for Commercial and General and Executive Aviation:

- SOUTH
TEL: +34-985 127 603 / 525
+34-636 911 074
E-mail: ovdkp@iberia.es
SITA: OVDKPIB / OVDKQIB

- AVIAPARTNER
TEL: +34-652 907 609
E-mail: ovd.ops@aviapartner.aero
SITA: OVDAOXH / OVDAPXH

Only for General and Executive Aviation:

- UNITED AVIATION SERVICES
TEL: +34-913 936 775
+34-608 916 070
FAX: +34-913 936 894
E-mail: ops@unitedaviation.es
SITA: MADSPCR

5. INSTALACIONES PARA LOS PASAJEROS

PASSENGER FACILITIES

Hoteles: No.
Restaurante: Sí.
Transporte: Taxis, coches de alquiler, autobuses.
Instalaciones médicas: No.
Banco/Oficina Postal: Cajero automático / No.
Información turística: Sí.
Observaciones: Ninguna.

Hotels: No.
Restaurant: Yes.
Transportation: Taxis, hire cars, buses.
Medical facilities: No.
Bank/Post Office: Cash dispenser / No.
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 con la categoría de incendios publicada.
Retirada de aeronaves inutilizadas: Compañías de la zona, tiempo de respuesta: en horario normal: de 45 a 60 min; noches y fines de semana: 90 min. ACFT MAX que puede ser trasladada: ACFT de letra de clave E. (2)

Observaciones: (1) 8 a demanda, conforme procedimiento (ver casilla 20).
(2) Responsable de la coordinación de la operación de traslado de aeronaves: Jefe de Operaciones / Ejecutivo de servicio. Contacto a través de la Oficina de Operaciones del aeropuerto:
TEL: +34-985 127 531 / +34-985 127 532
FAX: +34-985 545 109
E-mail: operaciones_ovd@aena.es

Fire category: 7. (1)
Rescue equipment: In accordance with the fire category published.
Removal of disabled aircraft: Local companies, response time: regular hours: 45 to 60 min; night and weekend: 90 min. MAX ACFT that can be moved: code letter E ACFT. (2)

Remarks: (1) 8 on request, according to procedure (see item 20).
(2) Person responsible for coordinating aircraft transfer operations: Operations Officer / Service executive. Contact via the airport Operations Office:
TEL: +34-985 127 531 / +34-985 127 532
FAX: +34-985 545 109
E-mail: operaciones_ovd@aena.es

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: Quitanieves con cuchilla quitanieves de 4 m y esparcidor de urea de 5 m³ incorporado.
Prioridades de limpieza: Pista, TWY C, A, PRKG 02, 03 y 04, vía de servicio de plataforma y resto de puestos de estacionamiento.
Material usado para el tratamiento de la superficie del área de movimiento: Urea (UREA).
Pistas de invierno especialmente preparadas: No aplica.
Observaciones: Periodo de aplicación del plan para la nieve: 01-DEC al 28/29-FEB. 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: Snowplough with 4 m snowplough blade and 5 m³ urea spreader incorporated.
Clearance priorities: Runway, TWY C, A, PRKG 02, 03 and 04, apron service road and rest of stands.
Use of material for movement area surface treatment: Urea (UREA).
Specially prepared winter runways: Not applicable.
Remarks: Period of application of snow plan: 01-DEC to 28/29-FEB. 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: PRKG 01 y 02: PCN 81/R/B/W/T.
PRKG 03, 04 y 05: PCN 148/R/C/W/T.
PRKG 06, 07 y 08A: PCN 58/R/A/W/T.
PRKG 08, 09 y AG: PCN 70/R/A/W/T.

Calles de rodaje: Anchura: 23 m;
EXC A: 32.5 m.
Superficie: Asfalto.
Resistencia: T desde THR 29 hasta A: PCN 128 F/A/W/T;
T desde A hasta punto de espera de la pista T-2: PCN 76/F/A/W/T;
A, C, D, T desde punto de espera de la pista T-2 hasta THR 11: PCN 129 F/A/W/T;
B: PCN 119 F/A/W/T.

Apron: Surface: Concrete.
Strength: PRKG 01 and 02: PCN 81/R/B/W/T.
PRKG 03, 04 and 05: PCN 148/R/C/W/T.
PRKG 06, 07 and 08A: PCN 58/R/A/W/T.
PRKG 08, 09 and AG PCN 70/R/A/W/T.

Taxiways: Width: 23 m;
EXC A: 32.5 m.
Surface: Asphalt.
Strength: T from THR 29 up to A: PCN 128 F/A/W/T;
T from A up to runway-holding position T-2: PCN 76/F/A/W/T;
A, C, D, T from runway-holding position T-2 up to THR 11: PCN 129 F/A/W/T;
B: PCN 119 F/A/W/T.

Posiciones de comprobación: Altimetro: Plataforma ELEV 128 m / 420 ft. VOR: No. INS: Ver ADC.	Check locations: Altimeter: Apron ELEV 128 m / 420 ft. VOR: No. INS: See ADC.
Observaciones: Ninguna.	Remarks: None.

9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUÍA DE RODAJE	TAXIING GUIDANCE SYSTEM AND MARKINGS
---	--------------------------------------

Sistema de guía de rodaje: Señalización horizontal, punto de espera de la pista, punto de espera intermedio, barras de parada, luces de punto de espera intermedio, letreros luminosos, letreros de prohibida la entrada, luces de protección de pista, barra de prohibición de acceso en TWY D, puestos de estacionamiento.	Taxiing guidance system: Horizontal marking, runway-holding position, intermediate holding position, stop bars, lights of intermediate holding position, lighted boards, NO ENTRY signs, runway guard lights, NO-ENTRY bar in TWY D, stands.
Señalización de RWY: Designadores, umbral, eje, punto de visada, faja lateral y zona de toma de contacto. (1)	RWY markings: Designators, threshold, centre line, aiming point, side stripe and touchdown zone. (1)
Señalización de TWY: Eje y faja lateral.	TWY markings: Centre line and side stripe.
Observaciones: (1) La longitud de las señales de TDZ en RWY 29 hasta 600 m.	Remarks: (1) The lengths of the TDZ on RWY 29 up to 600 m.

10. OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO	AERODROME OBSTACLES
-----------------------------	---------------------

Obstáculos que penetran 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 penetran 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-LEAS AOC.	Obstacles which penetrate 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-LEAS AOC.
---	---

11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO	METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED
-------------------------------------	---------------------------------

Oficina MET: Asturias EMAe. HR: V: 0345-2145 PS 2 HR PPR BFR AD CLSD, EXC FM 20 MAY TIL 10 OCT: 0345-2330 PS 1 HR PPR BFR AD CLSD. I: 0445-2245 PS 2 HR PPR BFR AD CLSD. Fuera de este horario se emitirá METAR AUTO semihorario. METAR: Semihorario. TAF: 24 HR. TREND: Si. Información: En persona y telefónica. Documentación de vuelo/Idioma: Cartas y lenguaje claro/Español. Cartas: Mapas significativos, previstos en altitud (viento y temperatura) y de vientos máximos. Equipo suplementario: Presentador de imágenes de nubes, rayos y de información radar. Dependencia ATS atendida: TWR, APP. Información adicional: Santander OMAe (LESD): H24; TEL: +34-942 392 464. Asturias EMAe: HR AD; TEL: +34-985 127 566. Observaciones: Existe resumen climatológico de aeródromo. Se hacen avisos de aeródromo.	MET office: Asturias EMAe. HR: V: 0345-2145 PS 2 HR PPR BFR AD CLSD, EXC FM 20 MAY TIL 10 OCT: 0345-2330 PS 1 HR PPR BFR AD CLSD. I: 0445-2245 PS 2 HR PPR BFR AD CLSD. Outside this schedule, a half-hourly METAR AUTO will be issued. METAR: Half-hourly. TAF: 24 HR. TREND: Yes. Briefing: In person and by telephone. Flight documentation/Language: Charts and plain language/Spanish. Charts: Significant, forecast at altitude (wind and temperature) and maximum wind maps. Supplementary equipment: Cloud images, lightning and radar information display. ATS unit served: TWR, APP. Additional information: Santander OMAe (LESD): H24; TEL: +34-942 392 464. Asturias EMAe: HR AD; TEL: +34-985 127 566. Remarks: Aerodrome climatological summary available. Aerodrome warnings available.
--	--

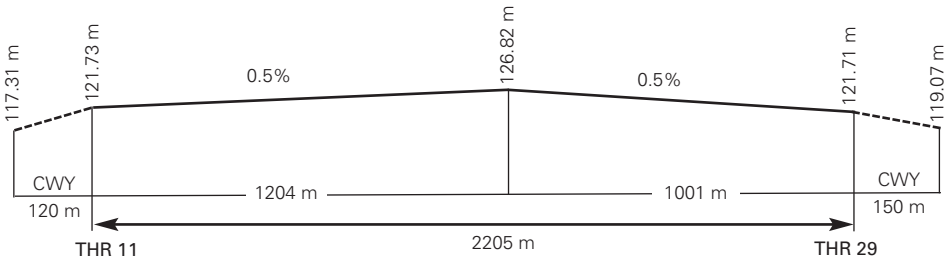
12. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA	RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS
---	---------------------------------

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
11	108.03° GEO 109° MAG	2205 x 45	433359.90N 0060251.33W	THR: 122 m / 399 ft TDZ: No	No	150 x 150	2325 x 280 (1)	No	90 x 90	RWY: ASPH PCN 110/F/A/W/T (2) SWY: No
29	288.05° GEO 289° MAG	2205 x 45	433337.79N 0060117.94W	THR: 121.7 m / 399 ft TDZ: 126.2 m / 414 ft	No	120 x 150	2325 x 280 (1)	Si // Yes	90 x 90	RWY: ASPH PCN 110/F/A/W/T (2) SWY: No

Observaciones: (1) Franja de trazado irregular en cabecera de RWY 11. (Ver AD 2-LEAS ADC). (2) Primeros 150 m desde THR 11 y primeros 135 m desde THR 29: PCN 66/F/A/W/T.	Remarks: (1) Irregular strip layout at the beginning of RWY 11. (See AD 2-LEAS ADC). (2) First 150 m from THR 11 and first 135 m from THR 29: PCN 66/F/A/W/T.
---	---

Perfil:

Profile:



NO A ESCALA // NOT TO SCALE

13. DISTANCIAS DECLARADAS			DECLARED DISTANCES	
RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
11	2205	2355	2205	2205
29	2205	2325	2205	2205
11 INT C	845	995	845	–
29 INT C	1383	1503	1383	–

Observaciones: Ninguna.

Remarks: None.

14. ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA	APPROACH AND RUNWAY LIGHTING
Pista: 11 Aproximación: Luces de identificación de umbral. PAPI (MEHT): 3° (15.98 m / 52 ft). (1) Umbral: Verdes con barra de ala. Zona de toma de contacto: No. Eje pista: 2205 m: 1305 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m. Borde de pista: 2205 m: 1605 m blancas + 600 m amarillas. LIH. Distancia entre luces: 50 m. Extremo de pista: Rojas. Zona de parada: No. Observaciones: Iluminación LED. (1) PAPI no utilizable para aeronaves de letra de clave E.	Runway: 11 Approach: Threshold identification lights. PAPI (MEHT): 3° (15.98 m / 52 ft). (1) Threshold: Green with wing bar. Touchdown zone: No. Runway centre line: 2205 m: 1305 m white + 600 m white and red + 300 m red. LIH. Distance between lights: 15 m. Runway edge: 2205 m: 1605 m white + 600 m yellow. LIH Distance between lights: 50 m. Runway end: Red. Stopway: No. Remarks: LED lighting. (1) PAPI not usable for code letter E aircraft.
Pista: 29 Aproximación: Precisión CAT II/III, 420 m. LIH. PAPI (MEHT): 3° (15.45 m / 51 ft). (1) Umbral: Verdes con barra de ala. Zona de toma de contacto: 900 m blancas. Eje pista: 2205 m: 1305 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m. Borde de pista: 2205 m: 1605 m blancas + 600 m amarillas. LIH. Distancia entre luces: 50 m. Extremo de pista: Rojas. Zona de parada: No. Observaciones: Iluminación LED. Luces indicadoras de calle de salida rápida (D). (1) PAPI no utilizable para aeronaves de letra de clave E.	Runway: 29 Approach: Precision CAT II/III, 420 m. LIH. PAPI (MEHT): 3° (15.45 m / 51 ft). (1) Threshold: Green with wing bar. Touchdown zone: 900 m white. Runway centre line: 2205 m: 1305 m white + 600 m white and red + 300 m red. LIH. Distance between lights: 15 m. Runway edge: 2205 m: 1605 m white + 600 m yellow. LIH. Distance between lights: 50 m. Runway end: Red. Stopway: No. Remarks: LED lighting. Rapid exit taxiway indicator lights (D). (1) PAPI not usable for code letter E aircraft.

15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA	OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY
ABN/IBN: No. WDI: 1 cerca del THR 11, 1 cerca del THR 29, 1 cerca de TWY C. LGTD. Iluminación de TWY: Eje. Iluminación de plataforma: Mediante proyectores. Fuente secundaria de energía: CAT II/III, según Anexo 14. Observaciones: Iluminación LED. Balizas retrorreflectantes en borde de TWY y borde de plataforma. Equipo de radiocontrol para encendido y selección de brillo de ayudas visuales. OPR AVBL 120.505 MHz y durante el horario que el aeropuerto está cerrado. Se ruega informar a seguridad en el TEL: +34-985 127 520 en caso de uso.	ABN/IBN: No. WDI: 1 near THR 11, 1 near THR 29, 1 near TWY C. LGTD. TWY lighting: Centre line. Apron lighting: With floodlights. Secondary power supply: CAT II/III, according to Annex 14. Remarks: LED lighting. Retroreflective markers on TWY edge and apron edge. Radio control equipment for visual aids switch on and brightness selection. OPR AVBL 120.505 MHz and when the aerodrome is closed. Please inform security at TEL: +34-985 127 520 in case of use.

16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS	HELICOPTER LANDING AREA
Situación: – Ondulación del geode: Ver casilla 2. – FATO: RWY 11/29: Coordenadas THR 11 y THR 29, ver casilla 12; – Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 11/29. Coordenadas THR 11 y THR 29, ver casilla 12; – Rodaje aéreo: TLOF coincide con PRKG AG. Elevación: – FATO: RWY 11/29: Elevación THR 11 y THR 29, ver casilla 12; – Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 11/29. Elevación coincide con ARP, ver casilla 2. – Rodaje aéreo: TLOF coincide con PRKG AG. Ver casilla 8. Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización: – FATO: RWY 11/29: ver casilla 12; – Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 11/29. Superficie y resistencia, ver casilla 12; – Rodaje aéreo: TLOF coincide con PRKG AG. Superficie y resistencia, ver casilla 8.	Position: – Geoid undulation: See item 2. – FATO: RWY 11/29: Coordinates THR 11 and THR 29, see item 12; – Ground taxiing: TLOF same as RWY 11/29. Coordinates THR 11 and THR 29, see item 12; – Air taxiing: TLOF same as PRKG AG. Elevation: – FATO: RWY 11/29: Elevation THR 11 & THR 29, see item 12; – Ground taxiing: TLOF same as RWY 11/29. Elevation same as ARP, see item 2. – Air taxiing: TLOF same as PRKG AG. See item 8. Dimensions, surface, maximum weight, marking: – FATO: RWY 11/29: see item 12; – Ground taxiing: TLOF same as RWY 11/29. Surface and strength, see item 12; – Air taxiing: TLOF same as PRKG AG. Surface and strength, see item 8.

Orientación: Ver casilla 12.
Distancias declaradas: Ver casilla 13.
Iluminación: Ver casillas 14 y 15.
Observaciones: Ver reglamentación local en casilla 20.

Direction: See item 12.
Declared distances: See item 13.
Lighting: See items 14 and 15.
Remarks: See item 20 for local regulations.

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 ASTURIAS Espacio comprendido por la línea que une los puntos siguientes // Airspace within the line joining the following points: 434008.0N 0061515.0W; 433252.0N 0054013.0W; 432623.0N 0054259.0W; 432623.0N 0055139.0W; 433457.0N 0061724.0W; 434008.0N 0061515.0W.	3000 ft AMSL SFC	D	ASTURIAS TWR ES/EN	1850 m/6000 ft
ATZ ASTURIAS Círculo de 8 km de radio centrado en ARP. (1) // Circle radius 8 km centred on ARP. (1)	3000 ft HGT (2) SFC	D	ASTURIAS 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	Asturias APP	118.150 MHz	HR ATS	APP/L
TWR	Asturias TWR	118.150 MHz 121.500 MHz 243.000 MHz 121.705 C	HR ATS HR ATS HR ATS HR ATS	EMERG EMERG GMC

19. RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIAJE**RADIO NAVIGATION & LANDING FACILITIES**

Instalación (VAR) Facility (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas Coordinates	ELEV DME	Observaciones Remarks
DVOR (1° W)	VES	112.400 MHz	H24	433325.4N 0060025.5W		Possible signal loss in R-174 // Possible signal loss in R-174. Sin señal en R-174 BTN ROVAK y 73.0 NM VES BLW FL200 // No signal in R-174 BTN ROVAK and 73.0 NM VES BLW FL200. R-252 COV FL095 52 NM, FL120 63 NM.
DME	VES	CH 71X	H24	433325.5N 0060026.4W	120 m	Possible signal loss in R-174 y R-040 // Possible signal loss in R-174 and R-040. Sin señal en R-174 BTN ROVAK y 73.0 NM VES BLW FL200 // No signal in R-174 BTN ROVAK and 73.0 NM VES BLW FL200. R-252 posible pérdida de señal // Possible signal loss FM 43 NM.
NDB (1° W)	AST	325.000 kHz	H24	433328.2N 0060142.2W		COV 60 NM
LOC 29 (1° W)	AVS	110.100 MHz	H24	433401.5N 0060258.1W		289° MAG/160 m FM THR 11; COV 25 NM AVBL a // at 3500 ft AMSL o // or ABV.
ILS CAT III						
GP 29		334.400 MHz	H24	433344.3N 0060128.6W		3°; RDH 16.6 m; a // at 289 m FM THR 29 & 116 m FM RCL a la derecha en el sentido de APCH // To the right in direction APCH.
ILS/DME 29	AVS	CH 38X	H24	433344.5N 0060128.5W	129 m	REF DME THR 29. COV 17 NM (15.9 DME) a // at 3000 ft o // or ABV AVBL BTN -24° & +35° FM RCL.
NDB (1° W)	AV	387.000 kHz	H24	433220.7N 0055549.9W		COV 40 NM.

20. REGLAMENTACIÓN LOCAL**LOCAL REGULATIONS**

Por motivos de capacidad de plataforma, todos los vuelos aerotaxi, escuela y resto de operaciones de Aviación General deberán solicitar autorización previa a:

Oficina de Operaciones LEAS
 TEL: +34-985 127 531 / 532
 FAX: +34-985 545 109
 AFTN: LEASYFYX
 E-mail: operaciones_ovd@aena.es

For reasons of apron capacity, all air taxi, school and other General Aviation flight operations must request prior authorization from:

Oficina de Operaciones LEAS
 TEL: +34-985 127 531 / 532
 FAX: +34-985 545 109
 AFTN: LEASYFYX
 E-mail: operaciones_ovd@aena.es

Y detallar la siguiente información:

- Nombre del operador
- Origen, fecha, ETA e identificación de la aeronave
- Destino, fecha, ETD e identificación de la aeronave
- Tipo de aeronave
- Reglas de vuelo: VFR/IFR

Los vuelos de estado, ambulancia y hospital están exentos de esta autorización.

➔ Los vuelos VFR/IFR que carezcan de esta autorización previa no serán admitidos por el aeródromo.

OPERACIONES ILS DE CATEGORÍA II Y III

La RWY 29, 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.

OPERACIÓN DE HELICÓPTEROS

1. APROXIMACIÓN

En condiciones VMC, los tráficos en arribada se ajustarán a carta de aproximación visual VAC en vigor. Procederán a los puntos visuales de notificación obligatoria que correspondan y solicitarán instrucciones a ATC.

En condiciones IMC, se ajustarán a las cartas publicadas de llegadas normalizadas por instrumentos en vigor, siguiendo instrucciones ATC.

2. APROXIMACIÓN FINAL

Los helicópteros aproximarán alineados con la pista de vuelo.

En condiciones VMC, salvo indicación en contra de ATC, deberán completar la aproximación final, en la pista de vuelo.

En los casos que se indican a continuación, los helicópteros podrán completar la aproximación final en la calle de rodaje paralela, en el tramo rectilíneo de T paralelo a pista comprendido entre el punto de espera de la pista T-1 y B para aproximaciones por la RWY 29, y en el tramo de T comprendido entre A y B para las aproximaciones por la RWY 11 (ver AD 2-LEAS ADC):

- Tráficos con carta de exención operacional.
- Operaciones de emergencia.
- Bajo autorización excepcional de ATC, ante condiciones meteorológicas u otras necesidades operacionales que así lo requieran para la reducción de riesgos.

En caso de que la longitud máxima del helicóptero sea superior a 23 m, la aproximación final, en cualquier caso, se realizará en la pista de vuelo.

En caso de simultaneidad de operaciones en la pista o en rodaje en la plataforma, no se podrá autorizar por ATC la aproximación final en la calle de rodaje paralela.

Los helicópteros con tren de ruedas, una vez completada la aproximación final, llevarán a cabo la toma de contacto en la misma ubicación, para proceder al rodaje en tierra (salvo que por necesidades operativas ATC autorice el rodaje aéreo).

Los helicópteros con tren de patines, una vez completada la aproximación final, alcanzarán el vuelo estacionario, para proseguir a continuación con el rodaje aéreo.

En condiciones IMC, los helicópteros llevarán a cabo la aproximación final, en cualquier caso, en la pista de vuelo, conforme a los procedimientos de aproximación instrumental en vigor, siguiendo instrucciones ATC.

3. ESTACIONAMIENTO

Los helicópteros seguirán las indicaciones del vehículo “SÍGAME” para ser guiados hasta el puesto de estacionamiento.

Las posiciones de estacionamiento de helicópteros serán las identificadas como puestos de aviación general AG03 y AG05, a donde accederán, salvo indicación en contra de ATC, rodando vía TWY T y B.

Los helicópteros con tren de patines, una vez completado el rodaje aéreo, llevarán a cabo la toma de contacto en la ubicación asignada en el puesto de estacionamiento. No se permitirán operaciones simultáneas de helicópteros en plataforma, salvo autorización específica.

4. RODAJE

El rodaje de helicópteros se llevará a cabo por las calles y vías en plataforma señalizadas, hasta el puesto de estacionamiento.

Los helicópteros de tren de ruedas llevarán a cabo el rodaje en tierra.

ATC podrá, por necesidades operativas, autorizar el rodaje aéreo a los helicópteros con tren de ruedas.

Salvo instrucción en contra de ATC, los helicópteros accederán a la plataforma de estacionamiento por TWY B, y la abandonarán por TWY B en dirección a T.

5. ELEVACIÓN INICIAL

Los helicópteros con tren de patines llevarán a cabo la elevación inicial en el puesto de estacionamiento y, una vez alcanzado el vuelo estacionario, iniciarán el rodaje en salida.

Los helicópteros con tren de ruedas llevarán a cabo la elevación inicial previamente al despegue.

6. DESPEGUE

En condiciones VMC, el despegue se realizará en la pista de vuelo.

En los casos que se indican a continuación, los helicópteros, podrán despegar

Providing the following information:

- Name of the operator
- Origin, date, ETA and aircraft identification
- Destination, date, ETD and aircraft identification
- Type of aircraft
- Flight rules: VFR/IFR

State, ambulance and hospital flights are exempt from this authorization.

VFR/IFR flights without this prior authorization will not be permitted by the aerodrome.

ILS CATEGORY II AND III OPERATIONS

RWY 29, 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.

HELICOPTER OPERATIONS

1. APPROACH

In VMC conditions, arriving traffic will comply with the visual approach chart VAC in force. They will proceed to the appropriate compulsory reporting visual points and they will request instructions from ATC.

In IMC conditions, they will comply with the published standard instrument arrival charts in force, following ATC instructions.

2. FINAL APPROACH

Helicopters shall approach aligned with the runway.

Under VMC conditions, unless otherwise indicated by ATC, they must complete the final approach on the runway.

In the cases indicated below, helicopters may complete the final approach on the parallel taxiway, on the straight segment of T parallel to runway between the runway-holding position T-1 and B for approaches by RWY 29, and on the segment of T between A and B for approaches by RWY 11 (see AD 2-LEAS ADC):

- Traffic with operational letter of exemption.
- Emergency operations.
- With exceptional ATC clearance, due to weather conditions or other operational needs which require this to reduce risks.

When the helicopter maximum length is larger than 23 m, the final approach will be carried out along the runway in any case.

In the event of simultaneous operations on the runway or taxiing on the apron, the final approach along the parallel taxiway shall not be cleared by ATC.

When their final approach is completed, helicopters with wheel landing gear will carry out touchdown at the same location to then proceed to ground taxiing (unless ATC should clear air taxiing due to operational needs).

When their final approach is completed, helicopters with skid landing gear will attain hovering in order to carry out air taxiing thereafter.

Under IMC conditions, helicopters must perform the final approach on the runway in any case, in accordance with the instrument approach procedures in force, following ATC instructions.

3. PARKING

Helicopters will follow the indications of the “FOLLOW ME” vehicle to be guided to the stand.

The helicopter parking positions shall be those identified as general aviation stands AG03 and AG05, which shall be accessed, unless otherwise indicated by ATC, by taxiing via TWY T and B.

When the air taxiing is completed, the helicopters with skid landing gear will carry out touchdown on the assigned location in the stand.

Simultaneous operations for helicopters on the apron are not allowed, without specific authorization.

4. TAXIING

Helicopter taxiing will be carried out via the taxiways and service roads marked on the apron to the stand.

Helicopters with wheel landing gear will carry out ground taxiing.

Due to operational needs, ATC may clear air taxiing by helicopters with wheel landing gear.

Unless otherwise indicated by ATC, helicopters will access the parking apron via TWY B and will exit via TWY B to T.

5. LIFT-OFF

Helicopters with skid landing gear will carry out lift-off on the stand and, when they attain hovering, they will begin taxiing to the exit.

Helicopters with wheel landing gear will carry out the lift-off prior to take-off.

6. TAKE-OFF

Under VMC conditions, take-off shall be performed on the runway.

In the cases indicated below, helicopters may take off from the parallel

desde la calle de rodaje paralela, desde el tramo rectilíneo de T paralelo a pista comprendido entre el punto de espera de la pista T-1 y B o desde el tramo compendio entre A y B (ver AD 2-LEAS ADC):

- Tráficos con carta de exención operacional.
- Operaciones de emergencia.
- Bajo autorización excepcional de ATC, ante condiciones meteorológicas u otras necesidades operacionales que así lo requieran para la reducción de riesgos.

En caso de simultaneidad de operaciones en pista o en rodaje en plataforma, no se podrá autorizar por ATC el despegue en la calle de rodaje paralela.

En caso de que la longitud máxima del helicóptero sea superior a 23 m, el despegue se realizará en cualquier caso en la pista de vuelo.

En condiciones IMC, la salida se ajustará a las cartas de salidas normalizadas por instrumentos en vigor, siguiendo instrucciones ATC.

7. SOBREVUELOS

Dentro del recinto aeroportuario, no se permitirá el sobrevuelo de:

- Edificaciones: edificio terminal, torre de control, etc.
- Aparcamientos de vehículos.
- Zona de almacenamiento de combustibles.
- Zonas de equipos de asistencia en tierra.
- Otras aeronaves.

PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE

La configuración oeste (RWY 29) será preferente, operándose en base a la correspondiente asignación, salvo condiciones meteorológicas que determinen otra pista en uso (RWY 11), o autorización ATC.

Los pilotos, que soliciten el uso de una pista distinta a la correspondiente según la asignación descrita, deberán asumir las posibles demoras.

Toda aeronave que en el aterrizaje sobrepase las calles de salida C y D continuará el rodaje al final de la pista para abandonar por TWY T.

Se excluyen de esta restricción las aeronaves de categoría L (ligeras) bajo autorización del ATC.

Se autorizan los despegues de las RWY 11 y RWY 29 desde la intersección con la TWY C, excepto en LVC.

Los pilotos al mando de las aeronaves en salida, llegando al punto de espera de la pista en uso, deberán haber realizado sus comprobaciones previas y estar totalmente listas para rodar a posición en pista e iniciar la carrera de despegue inmediatamente después recibir la autorización correspondiente. Las aeronaves que, por cualquier causa, no puedan cumplir este requisito lo notificarán a ATC antes de alcanzar el punto de espera.

→ La asignación de rutas de rodaje y puerta de entrada/salida a plataforma, según la pista en uso y salvo razones operativas en contra (cumplimiento del CTOT, piloto solicite pista contraria, dirección del retroceso/remolcado en función de las aeronaves que están rodando en plataforma, incidencia en plataforma, etc.), donde ATC podrá coordinar con TOAM/CECOPS el uso de la puerta de entrada/salida contraria, las aeronaves a las que se asignen los PRKG 1, 2 y 3 accederán y abandonarán plataforma por TWY A, y las aeronaves a las que se asignen los PRKG 4, 5, 6, 7, 8, 9 y AG accederán y abandonarán plataforma por TWY B.

En base a estos procedimientos, se establecen las siguientes rutas de rodaje (ver AD 2-LEAS ADC):

Llegadas por RWY 11:

- RWY 11-ARR01: TWY T, A hacia PRKG 01, 02, 03.
- RWY 11-ARR02: TWY T, B hacia PRKG 04, 05, 06, 07, 08, 09, AG.
- RWY 11-ARR03: TWY C, A hacia PRKG 01, 02, 03.
- RWY 11-ARR04: TWY C, T dirección T-1, B hacia PRKG 04, 05, 06, 07, 08, 09, AG.

Salidas por RWY 11:

- RWY 11-DEP01: desde PRKG 01, 02, 03 hacia TWY A, T hasta punto de espera T-2.
- RWY 11-DEP02: desde PRKG 04, 05, 06, 07, 08, 09, AG hacia TWY B, T hasta punto de espera T-2.

Salidas por RWY 11 INT C:

- RWY 11-DEP03: desde PRKG 01, 02, 03 hacia TWY A, T hasta punto de espera C-1.
- RWY 11-DEP04: desde PRKG 04, 05, 06, 07, 08, 09, AG hacia TWY B, T hasta punto de espera C-1.

Llegadas por RWY 29:

- RWY 29-ARR01: TWY T, A hacia PRKG 01, 02, 03.
- RWY 29-ARR02: TWY D, T, A hacia PRKG 01, 02, 03.
- RWY 29-ARR03: TWY C, A hacia PRKG 01, 02, 03.
- RWY 29-ARR04: TWY T, B hacia PRKG 04, 05, 06, 07, 08, 09, AG.
- RWY 29-ARR05: TWY D, T, B hacia PRKG 04, 05, 06, 07, 08, 09, AG.
- RWY 29-ARR06: TWY C, T dirección T-1, B hacia PRKG 04, 05, 06, 07, 08, 09, AG.

Salidas por RWY 29:

- RWY 29-DEP01: desde PRKG 01, 02, 03 hacia TWY A, T hasta punto de espera T-1.
- RWY 29-DEP02: desde PRKG 04, 05, 06, 07, 08, 09, AG hacia TWY B, T hasta punto de espera T-1.

taxiway, from the straight segment of T parallel to the runway between the runway-holding position T-1 and B or from the segment between A and B (see AD 2-LEAS ADC):

- Traffic with operational letter of exemption.
- Emergency operations.
- With exceptional ATC clearance, due to weather conditions or other operational needs which require this to reduce risks.

In the event of simultaneous operations on the runway or taxiing on the apron, take-off on the parallel taxiway shall not be cleared by ATC.

Should the maximum length of the helicopter be greater than 23 m, take-off shall be performed on the runway in all cases.

In IMC conditions, the departure will comply with the published standard instrument departure charts in force, following ATC instructions.

7. OVERFLIGHTS

Within the airport area, overflight is not allowed above:

- Buildings: terminal building, control tower, etc.
- Vehicle parkings areas.
- Fuel storage areas.
- Handling equipments areas.
- Other aircraft.

STANDARD TAXIING PROCEDURES

The West configuration (RWY 29) will be preferential, operating according to the appropriate assignment, except when the meteorological conditions establish another runway in use (RWY 11), or with ATC clearance.

Pilots, who request the use of a runway different from the appropriate assignment described above, shall be responsible for the possible delays.

All aircraft, which overshoot the exit taxiways C and D in landing, shall taxi to the runway end and vacate it via TWY T.

Aircraft of category L (light) are excluded from this restriction, subject to ATC clearance.

Take-off from RWY 11 and RWY 29 from the intersection with TWY C is authorized, except during LVC.

Pilots in command of departing aircraft, on reaching the runway-holding position of the runway in use, shall have carried out their previous checks and shall be ready to line up and begin the take-off run immediately after receiving the appropriate clearance. Aircraft which for any reason can not comply with this requirement, will notify this fact to ATC before reaching the holding position.

Regarding allocation of taxiing routes and entrance/exit gate to apron, according to the runway in use and except for operational reasons to the contrary (compliance with CTOT, pilot requesting opposite runway, direction of push-back/towing depending on aircraft taxiing on apron, incidents on apron, etc.), where ATC may coordinate the use of the opposite entrance/exit gate with TOAM/CECOPS, the aircraft assigned PRKG 1, 2 and 3 shall enter and exit the apron by TWY A, and aircraft assigned PRKG 4, 5, 6, 7, 8, 9 and AG shall enter and exit the apron by TWY B.

On the basis of these procedures, the following taxiing routes are established (see AD 2-LEAS ADC):

Arrivals to RWY 11:

- RWY 11-ARR01: TWY T, A to PRKG 01, 02, 03.
- RWY 11-ARR02: TWY T, B to PRKG 04, 05, 06, 07, 08, 09, AG.
- RWY 11-ARR03: TWY C, A to PRKG 01, 02, 03.
- RWY 11-ARR04: TWY C, T direction T-1, B to PRKG 04, 05, 06, 07, 08, 09, AG.

Departures from RWY 11:

- RWY 11-DEP01: from PRKG 01, 02, 03 to TWY A, T to the holding point T-2.
- RWY 11-DEP02: from PRKG 04, 05, 06, 07, 08, 09, AG to TWY B, T to the holding point T-2.

Departures from RWY 11 INT C:

- RWY 11-DEP03: from PRKG 01, 02, 03 to TWY A, T to the holding point C-1.
- RWY 11-DEP04: from PRKG 04, 05, 06, 07, 08, 09, AG. to TWY B, T to the holding point C-1.

Arrivals to RWY 29:

- RWY 29-ARR01: TWY T, A to PRKG 01, 02, 03.
- RWY 29-ARR02: TWY D, T, A to PRKG 01, 02, 03.
- RWY 29-ARR03: TWY C, A to PRKG 01, 02, 03.
- RWY 29-ARR04: TWY T, B to PRKG 04, 05, 06, 07, 08, 09, AG.
- RWY 29-ARR05: TWY D, T, B to PRKG 04, 05, 06, 07, 08, 09, AG.
- RWY 29-ARR06: TWY C, T direction T-1, B to PRKG 04, 05, 06, 07, 08, 09, AG.

Departures from RWY 29:

- RWY 29-DEP01: from PRKG 01, 02, 03 to TWY A, T to holding point T-1.
- RWY 29-DEP02: from PRKG 04, 05, 06, 07, 08, 09, AG to TWY B, T to holding point T-1.

Salidas por RWY 29 INT C:

- RWY 29-DEP03: desde PRKG 01, 02, 03 hacia TWY A, T hasta punto de espera C-1.
- RWY 29-DEP04: desde PRKG 04, 05, 06, 07, 08, 09, AG. hacia TWY B, T hasta punto de espera C-1.

La utilización de la ruta establecida de rodaje, salvo indicación en contra de ATC, será en cada caso la correspondiente a:

- Pista en uso.
- Requerimientos de longitud de despegue (rutas de rodaje de salida).
- Requerimientos de longitud de aterrizaje (rutas de rodaje de llegada).
- Los pilotos al mando de las aeronaves en llegada, para conseguir el máximo aprovechamiento de la capacidad de pista, rebajar el tiempo de ocupación de la misma y evitar las maniobras de aproximación frustrada, y sin perjuicio de la seguridad y operación normal de la aeronave, procederán a abandonar pista tras la toma lo antes posible.
- Todos los movimientos en superficie de aeronaves, aeronaves remolcadas, personas y vehículos en el área de maniobras están sujetos a autorización previa ATC.
- Puesto de estacionamiento asignado.

Las aeronaves seguirán las indicaciones del vehículo "SÍGAME" para ser guiadas hasta el puesto de estacionamiento que se asigne, en función de criterios operativos.

No se realizarán operaciones simultáneas de entrada/salida al/del puesto de estacionamiento en puestos de estacionamiento contiguos.

Las maniobras de entrada/salida al/del puesto de estacionamiento se realizarán utilizando potencias similares a la de ralentí. Si se requiere incrementar significativamente la potencia, los pilotos deberán comunicar con ATC para que la maniobra sea supervisada por un señalero.

→ Todos los movimientos de aeronaves, aeronaves remolcadas, personas y vehículos en la plataforma estarán regulados por la Normativa de Seguridad en Plataforma.

Evitar colisiones con otras aeronaves y obstáculos es responsabilidad de:

- Los pilotos, en el rodaje en plataforma y en las zonas no visibles desde TWR.
- Los agentes de asistencia en tierra, durante la maniobra de salida del puesto de estacionamiento.

OPERACIÓN DEL RESPONDEDOR EN MODO S CUANDO LA AERONAVE ESTÉ EN TIERRA

Para permitir la cooperación necesaria con el Sistema Avanzado de Vigilancia basado en el Modo S, los operadores de aeronaves que pretendan utilizar el aeropuerto de Asturias se asegurarán de que el respondedor modo S está disponible para operar cuando la aeronave esté en tierra.

Los pilotos deberán:

- Seleccionar el Modo AUTO y el código del Modo A asignado.
- Si el modo AUTO no está disponible, se seleccionará ON (p.e. XPDR) y el código del modo A asignado.
- Desde la solicitud de retroceso remolcado o rodaje, lo que ocurra antes.
- Después del aterrizaje e ininterrumpidamente hasta que la aeronave se encuentre totalmente aparcada en su estacionamiento.
- Cuando la aeronave se encuentre totalmente estacionada, se seleccionará STBY.

Siempre que la aeronave sea capaz de notificar la Identificación de Aeronave (por ejemplo, el indicativo usado durante el vuelo), ésta debería introducirse (a través del FMS o del Panel de Control del Respondedor) desde el momento de la solicitud de retroceso remolcado o de rodaje, lo que ocurra antes. La tripulación deberá utilizar el formato definido por OACI para introducir la Identificación de la Aeronave (por ejemplo, BAW123, AFR6380, ...).

Para asegurar que el comportamiento de los sistemas basados en frecuencias SSR (incluyendo equipos TCAS y radares SSR) no se ve afectado, el TCAS no debería seleccionarse antes de recibir la autorización de rodaje a posición, y debería deseleccionarse una vez abandonada la pista.

Las aeronaves en rodaje sin plan de vuelo, deberían seleccionar el código 1000 en Modo A.

PROCEDIMIENTO DE SOLICITUD DE NIVEL DE PROTECCIÓN DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS A DEMANDA

El operador que desee operar en el Aeropuerto de Asturias con una aeronave de categoría OACI-SSEI superior a 7 habrá de solicitarlo al aeropuerto mediante correo electrónico a la dirección: operaciones_ovd@aena.es, con la mayor antelación posible a la fecha de llegada programada indicando el modelo de avión y la fecha y hora programadas de llegada.

PROCEDIMIENTOS DE OPERACIÓN DE AERONAVES DE CATEGORÍA SUPERIOR**1. GENERALIDADES**

Los análisis de riesgos realizados acreditan que el Aeropuerto de Asturias garantiza suficientemente el nivel de seguridad operacional requerido para la operación en plataforma de todas las aeronaves de letra de clave D y de las aeronaves de letra de clave E cuyo tamaño y características en cuanto a infraestructura física requerida por sus maniobras y operaciones no superen al modelo A330-300.

Departures from RWY 29 INT C:

- RWY 29-DEP03: from PRKG 01, 02, 03 to TWY A, T to holding point C-1.
- RWY 29-DEP03: from PRKG 04, 05, 06, 07, 08, 09, AG. to TWY B, T to holding point C-1.

Unless otherwise indicated by ATC, in each case the established taxiing route to be used shall correspond to the:

- Runway in use.
- Requirements of take-off length (departure taxiing route).
- Requirements of landing length (arrival taxiing route).
- Pilots in command of the arriving aircraft will vacate the runway as soon as possible after touchdown in order to make maximum use of runway capacity, to lessen the occupancy time and to avoid missed approach manoeuvres, and without detriment to the safety and normal operation of the aircraft.
- All surface movements of aircraft, towed aircraft, persons and vehicles in the manoeuvring area are subject to prior ATC clearance.
- Assigned stand.

Aircraft shall follow the indications of the "FOLLOW ME" vehicle to be guided to the assigned stand, depending on operational criteria.

Simultaneous operations of entry to/exit from stands will not be carried out in contiguous stands.

Entry-to and exit-from stand manoeuvres shall be carried out at a close to idling power. If a significant power increase is required, pilots shall contact ATC and the manoeuvre will be carried out under the supervision of a signalman.

All movements of aircraft, towed aircraft, persons and vehicles on the apron shall be regulated by the Apron Safety Regulations.

Collision avoidance with other aircraft or obstacles is responsibility of:

- Pilots taxiing in the apron and in the areas not visible from TWR.
- Ground handling agents during exit manoeuvring from the stand.

OPERATION OF TRANSPONDER IN MODE S WHEN THE AIRCRAFT IS ON THE GROUND

To enable cooperation with the Mode-S based Advanced Surveillance System, aircraft operators intending to use Asturias airport shall ensure that their transponders are able to operate in Mode S when the aircraft is on the ground.

Pilots shall:

- Select AUTO Mode and the assigned Mode A code.
- If AUTO mode is not available, select ON (i.e. XPDR) and the assigned Mode A code:
 - From the request for towed push-back or taxiing, whichever is earlier.
 - After landing, continuously until the aircraft is fully parked on stand.
- When fully parked on stand, select STBY.

Whenever the aircraft is capable of reporting Aircraft Identification (i.e. callsign used in flight), this should also be entered (through the FMS or the Transponder Control Panel) from the moment of request for towed push-back or taxiing, whichever is earlier. Air crew must use the ICAO defined format for entry of the Aircraft Identification (i.e. BAW123, AFR6380, ...).

To ensure that the performance of systems based on SSR frequencies (including airborne TCAS units and SSR radars) is not compromised, TCAS should not be selected before receiving the clearance to line up. It should then be deselected after vacating the runway.

For aircraft taxiing without flight plan, Mode A code 1000 should be selected.

PROCEDURE FOR THE REQUEST OF RESCUE PROTECTION LEVEL AND FIRE FIGHTING CATEGORY ON DEMAND

An operator wishing to operate at Asturias Airport with an aircraft of category ICAO-SSEI higher than 7 shall apply to the airport via email at: operaciones_ovd@aena.es, as far in advance as possible of the scheduled arrival date indicating the aircraft model and the scheduled time of arrival.

OPERATIONAL PROCEDURES FOR AIRCRAFT OF SUPERIOR CATEGORY**1. GENERAL**

The risk analyses undertaken have accredited that Asturias Airport offers sufficient guarantees of the level of operational safety required for the operation on the apron of all code letter D aircraft and those code letter E aircraft whose size and characteristics in terms of the physical infrastructure required for their manoeuvres and operations do not exceed those of the model A330-300.

Cuando una aeronave de letra de clave D esté avanzando por la zona Este u Oeste del Área de Movimiento, no se permite el movimiento de más de una aeronave en la misma zona, entendiendo como línea divisoria de la zona Este y Oeste del Área de Movimiento el eje perpendicular a pista que pasa por TWY B.

En el caso de aeronaves de letra de clave E, se limita la operación en pista/rodadura simultánea a una aeronave a la vez.

La operación de aeronaves de clave superior está permitida durante la aplicación de los LVP, debiendo respetar además las directrices expuestas en el procedimiento local.

Es necesario el empleo de sobrevirajes a la entrada y salida de la puerta B de acceso a plataforma para las aeronaves de letra de clave D y E.

2. ESTACIONAMIENTO

Se ha definido el PRKG autónomo 08A en plataforma para las aeronaves de letra de clave superior (D y E), siendo incompatible su uso con el de los PRKG 07 y 08.

Durante las maniobras de estacionamiento y salida se prohibirá el uso de la ESA (Área de Espera de Equipos) común de los PRKG 06 y 07.

No se permite el movimiento de vehículos por el tramo de vial adyacente al PRKG 08A en plataforma durante las maniobras de entrada y salida de aeronaves de clave superior.

3. MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

Se limita la potencia permitida en plataforma, estableciendo un rodaje en plataforma al ralentí.

a) Llegadas:

RWY 29.- Salida de pista por TWY T, rodaje a través de la TWY paralela T, hasta puerta B de acceso a plataforma, calle de rodaje por la que accederá a la plataforma hacia el puesto de estacionamiento definido rodando por la calle de acceso a puesto de estacionamiento.

RWY 11.- Salida de pista por TWY T, rodaje a través de la TWY paralela T, hasta puerta B de acceso a plataforma, calle de rodaje por la que accederá a la plataforma hacia el puesto de estacionamiento definido rodando por la calle de acceso a puesto de estacionamiento.

Mediante petición expresa del piloto a ATC, se podrá dar guiado con un vehículo "SIGAME" a una aeronave en llegada hasta la puerta correspondiente en plataforma. Guiado obligado desde puerta B de acceso a plataforma hasta puesto de estacionamiento.

b) Salidas:

RWY 29.- Salida de plataforma por B, rodaje por TWY T dirección T-1 hasta THR 29.

RWY 11.- Salida de plataforma por B, rodaje por TWY T dirección T-2 hasta THR 11.

Mediante petición expresa del piloto a ATC, se podrá dar guiado con un vehículo "SIGAME" a una aeronave en salida desde el puesto de estacionamiento hasta el punto del área de maniobras solicitado. Guiado obligado desde puesto de estacionamiento hasta puerta B de acceso a plataforma.

OPERACIONES VISUALES NOCTURNAS (VFR-N)

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 aficción 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_ovd@aena.es

Además de notificar al aeropuerto mediante el sistema indicado, es necesario enviar al menos los datos básicos del accidente, incidente, suceso o evento al proveedor de servicios de control de tránsito aéreo (ATC).

En el caso específico de notificaciones de seguridad relacionadas con el proveedor de servicios de control de tránsito aéreo (área de maniobras, fases de vuelo y espacio aéreo ATS) pueden remitirse a la dirección de correo electrónico:

lecm.safety@enaire.es

When a code letter D aircraft is moving through the East or West zone of the Movement Area, the movement of more than one aircraft in the same zone shall not be permitted, the dividing line between the East and West zones of the Movement Area being understood to be the centre line perpendicular to the runway which runs along TWY B.

In the case of code letter E aircraft, simultaneous operation on the runway/taxiing is limited to one aircraft at a time.

The operation of higher code letter aircraft is permitted during the application of the LVP, and the directives described under the local procedure must also be observed.

It is necessary for code letter D or E aircraft to employ oversteering to enter or exit the apron via access gate B.

2. PARKING

The autonomous PRKG 08A on the apron has been defined for higher code letter aircraft (D and E), and its use is incompatible with that of the PRKG 07 and 08.

During the manoeuvres of parking and exit, use of the common ESA (Equipment Staging Area) for PRKG 06 and 07 shall be prohibited.

The movement of vehicles via the section of service road adjacent to apron PRKG 08A is not permitted during entry and exit manoeuvres for higher code letter aircraft.

3. GROUND MOVEMENT

The power permitted on the apron is limited, with idling being established for taxiing on the apron.

a) Arrivals:

RWY 29.- Exit runway via TWY T, taxiing via the parallel TWY T, up to apron access gate B, the taxiway via which aircraft shall access the apron towards the stand defined, taxiing via the access taxiway to the stand.

RWY 11.- Exit runway via TWY T, taxiing via the parallel TWY T, up to apron access gate B, the taxiway via which aircraft shall access the apron towards the stand defined, taxiing via the access taxiway to the stand.

If a pilot issues a specific request to ATC, guidance can be given with a "FOLLOW ME" vehicle to an arriving aircraft up to the corresponding apron gate. Obligatory guidance from apron access gate B up to aircraft stand.

b) Departures:

RWY 29.- Exit from apron via B, taxiing via TWY T direction T-1 up to THR 29.

RWY 11.- Exit from apron via B, taxiing via TWY T direction T-2 up to THR 11.

If a pilot issues a specific request to ATC, guidance can be given with a "FOLLOW ME" vehicle to a departing aircraft, from the parking stand to the requested point of the manoeuvring area. Obligatory guidance from parking stand up to apron access gate B.

NIGHT VISUAL OPERATIONS (VFR-N)

VFR-N flights are permitted.

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 which they have been involved in or have witnessed.

The aim of these reports is the compilation of 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 takeoff / landing / stopover, pavement conditions...).

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

seguridad_operacional_ovd@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**NOISE ABATEMENT PROCEDURES**

No.

No.

22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO**FLIGHT PROCEDURES****PROCEDIMIENTO DE SALIDAS VISUALES PARA VUELOS IFR**

En determinadas circunstancias que impidan el uso de las SID publicadas, los vuelos IFR podrán solicitar a ATC una “salida visual” bajo las siguientes condiciones:

- Entre el comienzo del crepúsculo civil matutino y el final del crepúsculo civil vespertino.
- Condiciones meteorológicas en la dirección del despegue y ascenso inicial subsiguiente que permitan el vuelo visual hasta la MSA, que será proporcionada por ATC.
- El piloto, una vez alineado, propondrá a ATC un rumbo que le permita una salida segura.
- El piloto será el responsable de mantener el margen de franqueamiento de obstáculos hasta la MSA proporcionada por ATC.

VISUAL DEPARTURE PROCEDURE FOR IFR FLIGHTS

Under certain circumstances that prevent the use of the published SIDs, IFR flights may request a “visual departure” from ATC under the following conditions:

- Between the start of morning civil twilight and the end of evening civil twilight.
- Weather in the take-off direction and subsequent initial climb permitting visual flight up to the MSA, which shall be provided by ATC.
- Once aligned, the pilot shall propose to ATC a heading that ensures a safe departure.
- The pilot shall be responsible for maintaining the minimum obstacle clearance up to the MSA provided by ATC.

➔ PROCEDIMIENTOS DE VUELO PARA AERONAVES SIN APROBACIÓN OPERACIONAL RNAV1**FLIGHT PROCEDURES FOR AIRCRAFT WITHOUT RNAV1 OPERATIONAL CLEARANCE****1. PROCEDIMIENTOS DE LLEGADA****1. ARRIVALS PROCEDURE**

Las aeronaves sin aprobación operacional RNAV1 tendrán que comunicar a LECM esta condición en primera llamada de entrada al FIR y recibirán instrucciones ATC para proceder a AMAKA o XONDA.

Aircraft without RNAV1 operational clearance shall notify LECM of this condition on initial callup when entering FIR and they will receive ATC instructions to proceed to AMAKA or XONDA.

1.1 Procedimiento de fallo de comunicaciones en llegadas.**1.1 Procedure in case of communications failure during arrival.**

El tráfico en fallo de comunicaciones procederá: mantener la última altitud o nivel autorizado, proceder directo a AMAKA o XONDA y desde ahí al DVOR/DME VES y entrar en la espera. Comenzar el descenso después de completar una espera, o después de la EAT cuando se haya recibido, lo que ocurra más tarde, y completar una aproximación IFR publicada a la pista en servicio para llegadas y aterrizar antes de los siguientes 30 minutos.

Traffic with communications failure shall proceed as follows: maintain last cleared level/altitude, proceed directly to AMAKA or XONDA, and from there, proceed to DVOR/DME VES and join holding. Start descending after one complete holding pattern or after the EAT if received, whichever is later, complete a published IFR approach to the active runway for arrivals, and land within the next 30 minutes.

2. PROCEDIMIENTO DE SALIDA**2. DEPARTURES PROCEDURE**

Las aeronaves sin aprobación operacional RNAV1 en primera comunicación con LEAS indicarán esta condición y serán autorizadas mediante la SID convencional a AMAKA o XONDA según indique ATC.

Aircraft without RNAV1 operational clearance in initial call with LEAS shall report this condition and will be cleared via conventional SID to proceed to AMAKA or XONDA as directed by ATC.

2.1 Procedimiento de fallo de comunicaciones en salidas.**2.1 Procedure in case of communications failure during departure.**

El tráfico en fallo de comunicaciones procederá: dirigirse de la manera más directa hasta AMAKA o XONDA ascendiendo hasta la última altitud o nivel autorizado o hasta la altitud mínima de seguridad, la que sea mayor, mantener dicha altitud o nivel durante 7 minutos, después continuar el ascenso de acuerdo al FPL actualizado e incorporarse a la ruta ATS correspondiente.

Traffic with communications failure shall proceed as follows: Head as directly as possible to AMAKA or XONDA climbing to the last cleared altitude/level or until the minimum safe altitude, whichever is higher; maintain that altitude or level for 7 minutes, afterwards, continue climbing according to the updated FPL and join the corresponding ATS route.

PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)**LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)****1.- GENERALIDADES****1. GENERAL**

1.1. La RWY 11 está autorizada para despegues en visibilidad reducida. La RWY 29, equipada con ILS, está autorizada para aproximaciones de precisión CAT II/III y para despegues en condiciones de visibilidad reducida.

1.1. RWY 11 is authorized for low visibility take-offs (LVTO). RWY 29, equipped with ILS, is authorized for CAT II/III precision approaches and for low visibility take-offs.

1.2. Se aplicarán procedimientos de visibilidad reducida (LVP) cuando se produzca alguna de las siguientes condiciones:

1.2. Low visibility procedures (LVP) shall be applied when any of the following conditions is met:

- Cuando cualquier transmisómetro indique un RVR igual o inferior a 800 m, o visibilidad igual o inferior a 800 m en caso de fallo de todos los transmisómetros, o
- Techo de nubes igual o inferior a 300 ft (90 m).

- When any transmissometer indicates RVR equal to or lower than 800 m, or visibility equal to or lower than 800 m in the case of failure of all the transmissometers, or
- Cloud ceiling equal to or lower than 300 ft (90 m).

1.3. 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.

1.3. ATC shall inform pilots by radiotelephone that low visibility procedures are being applied. Any incident notified or detected which might affect the LVP shall be communicated immediately to the aircraft so that they can take appropriate measures.

1.4. ATC suministrará directamente los valores del alcance visual en pista de acuerdo con lo siguiente:

1.4. ATC shall supply the values of the runway visual range (RVR) directly, as follows:

- RVR TDZ: Lectura correspondiente a la zona de toma de contacto.
- RVR MID: Lectura del punto medio de la pista.
- RVR END: Lectura del extremo de la pista.

- RVR TDZ: Reading corresponding to the touchdown zone.
- RVR MID: Reading from the runway midpoint.
- RVR END: Reading from the runway end.

1.5. Cuando se efectúen aproximaciones CAT II/III, el permiso para aterrizar se concederá antes de que la aeronave se encuentre a 2 NM del TDZ y sólo se expedirá cuando las áreas sensibles (LSA) del ILS estén despejadas.

1.5. When CAT II/III approaches are performed, permission to land shall be conceded before the aircraft is at 2 NM from the TDZ and will only be issued once the sensitive areas (LSA) of the ILS are clear.

1.6. Los LVP se cancelarán cuando se alcancen todas las condiciones siguientes:

1.6. The LVP shall be cancelled when all of the following conditions are met:

- Cuando todos los transmisómetros indiquen un RVR superior a 1000 m, o mismo valor de visibilidad si los transmisómetros estuvieran fuera de servicio, y
- Techo de nubes superior a 500 ft (150 m).

- When all the transmissometers indicate RVR above 1000 m, or the same value of visibility if the transmissometers are out of service, and

- Cloud ceiling higher than 500 ft (150 m).

2.- MOVIMIENTOS EN TIERRA

Mientras se encuentren los LVP activos sólo se permitirá el rodaje de un único móvil (aeronave, vehículo o conjunto aeronave-vehículo, vehículo-vehículo en los casos de guiado, remolcado o revisión del área de maniobras) en todo el área de maniobras y una única aeronave en plataforma.

Mientras se encuentren los LVP activos TWY C permanecerá cerrada.

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 operacional.

Mediante petición expresa del piloto a ATC se podrá dar guiado con un coche "SIGAME" a una aeronave en llegada hasta la puerta correspondiente en plataforma. Guiado obligatorio desde puerta de acceso a plataforma hasta puesto de estacionamiento.

Mediante petición expresa del piloto a ATC se podrá dar guiado con un coche "SIGAME" a una aeronave en salida desde el puesto de estacionamiento hasta el punto del área de maniobras solicitado.

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.

Con los LVP activos, se aplican los mismos requisitos y restricciones físicas en calles de rodaje y en plataforma a las aeronaves de clave superior (D y E) a la declarada (véase casilla 20. REGLAMENTACIÓN LOCAL – PROCEDIMIENTOS DE OPERACIÓN DE AERONAVES DE CATEGORÍA SUPERIOR).

2.1. Llegadas

Al abandonar la RWY 29, los pilotos notificarán:

- a) Área sensible ILS libre y,
- b) Calle de salida utilizada.

El área sensible ILS queda desocupada cuando las luces de eje de calle de rodaje utilizada pasan a ser todas verdes, en lugar de verdes y amarillas.

En plataforma, los pilotos notificarán:

- a) Puesto de estacionamiento asignado a la aeronave y,
- b) Cierre de frecuencia.

Toda aeronave que en el aterrizaje por la RWY 29 sobrepase TWY D, continuará el rodaje hacia el extremo de pista para abandonar por TWY T.

2.2. Salidas

Los pilotos notificarán el inicio de rodaje hacia la TWY A o B (según indique ATC).

3.- FALLO DE LAS COMUNICACIONES Y SITUACIONES ANÓMALAS EN EL ÁREA DE MANIOBRAS**3.1. 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.

3.2. 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.

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 EN PRÁCTICAS EN CAT II/III

- a) ATC no autorizará aproximaciones de precisión CAT II/III en prácticas, cuando la visibilidad sea igual o inferior a 1000 m ó el techo de nubes sea igual o inferior a 500 ft (150 m).

2.- GROUND MOVEMENTS

While LVPs are active, only taxiing of one single mobile unit (aircraft, vehicle or aircraft-vehicle group, vehicle-vehicle under guidance, towing or checking of the manoeuvring area) is permitted in the manoeuvring area, and only one aircraft on the apron is permitted.

While the LVP are active, TWY C shall be closed.

Pilots shall proceed to verify the situation of their aircraft at all times, especially at intersections, ensuring that their taxiing takes place under conditions of complete operational safety.

If a pilot issues a specific request to ATC, guidance can be given with a "FOLLOW ME" vehicle on arrival to the corresponding gate on the apron. Obligatory guidance from apron access gate to parking stand.

If a pilot issues a specific request to ATC, guidance can be given with a "FOLLOW ME" vehicle to a departing aircraft from the parking stand to the requested manoeuvring area point.

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

With the LVP active, the same requirements and physical restrictions on taxiways and on the apron for aircraft of higher category (D and E) than that declared shall be applied (see item 20. LOCAL REGULATIONS – OPERATIONAL PROCEDURE FOR AIRCRAFT OF SUPERIOR CATEGORY).

2.1. Arrivals

On vacating RWY 29, pilots shall notify:

- a) ILS sensitive area clear and,
- b) Exit taxiway used.

The ILS sensitive area becomes vacant when the centre line lights of the taxiway used change from green and yellow to all green.

On the apron, pilots shall notify:

- a) Stand assigned to the aircraft and,
- b) Frequency out.

Any aircraft that overshoots TWY D in landing on RWY 29 shall continue taxiing to the runway end to vacate it via TWY T.

2.2. Departures

Pilots shall notify the start of taxiing towards TWY A or B (as indicated by ATC).

3.- COMMUNICATIONS FAILURE AND ANOMALOUS SITUATIONS IN THE MANOEUVRING AREA.**3.1. Communications failure**

In the event that an aircraft operating in the manoeuvring area should experience a communications failure, it shall proceed as follows:

- Departing aircraft: the aircraft shall continue by the assigned route and halt at the ATC clearance limit, taking extreme care, where it shall hold and await the arrival of an assistance vehicle.
 - Arriving aircraft: if the aircraft has just landed, it shall hold on vacating the sensitive area and await the arrival of an assistance vehicle.
- If the aircraft already has ATC taxiing clearance, it shall continue by the assigned route and halt at the ATC clearance limit, taking extreme care, where it shall hold and await the arrival of an assistance vehicle.

3.2. Anomalous situations in the manoeuvring area**a) Uncertainty about position in the manoeuvring area**

- Other than as provided for in the following paragraph, if a pilot is in doubt about the position of the aircraft in relation to the manoeuvring area, they must immediately halt the aircraft and report this circumstance to ATC (including the last known position).
- In situations in which a pilot is in doubt about the position of the aircraft in relation to the manoeuvring area, but recognises that the aircraft is on a runway, the pilot shall immediately report this to ATC (including the last known position), and vacate the runway as soon as possible, if they can find an appropriate taxiway nearby, unless ATC should indicate otherwise, and then, halt the aircraft.

- In the event that ATC realises that an aircraft or vehicle has lost its position in the manoeuvring area, or is not sure of its position, the appropriate measures shall be taken immediately to safeguard the operations and help the aircraft or vehicle in question to determine its position.

b) Loss of visual contact between mobile elements

- In the event that one aircraft loses visual contact with another, or with a vehicle with which it is maintaining its own separation, ATC shall be informed immediately, and the aircraft halted. ATC shall take the measures that it shall deem fit.

c) Breakdown of aircraft

- It shall report the situation to ATC and await the arrival of assistance. Should it find itself on a runway, if possible and unless ATC should indicate otherwise, this shall be vacated.

4.- CAT II/III PRACTICE APPROACHES

- a) ATC shall not authorize CAT II/III precision practice approaches when the visibility is equal to or less than 1000 m or the cloud ceiling is equal to or less than 500 ft (150 m).

b) Aquellas aeronaves que deseen realizar este tipo de aproximaciones, lo comunicarán lo antes posible a ATC para que se tomen las medidas oportunas.

5.- AERONAVES EN DESPEGUE

Se permiten despegues con RVR inferior a 125 m. Debe cumplirse el requisito AMC1 SPA.LVO.100(a) del Reglamento (UE) 965/2012, de 5 de octubre de 2012, que determina los requisitos técnicos y procedimientos administrativos relativos a operaciones aéreas, el cual, en el apartado (e) establece que no se permiten operaciones de despegue en baja visibilidad con RVR<75m, por lo que no se realizarán operaciones en estas condiciones.

Se permiten despegues guiados en el aeropuerto por RWY 29 siempre y cuando se cumplan los requisitos de AMC1 ADR. OPS.B.045(a)(1). Las aeronaves deberán notificar a ATC la necesidad de despegue guiado lo antes posible.

SISTEMA DE VIGILANCIA ATS

Podrán utilizarse los sistemas de vigilancia ATS en el suministro del servicio de control de aeródromo para ejecutar las siguientes funciones:

- supervisión de la trayectoria de vuelo de aeronaves en aproximación final;
- supervisión de la trayectoria de vuelo de otras aeronaves en las cercanías del aeródromo;
- establecimiento de separación establecido en el RCA apartado 4.6.7.3. entre aeronaves sucesivas a la salida; y
- suministro de asistencia para la navegación a vuelos VFR.

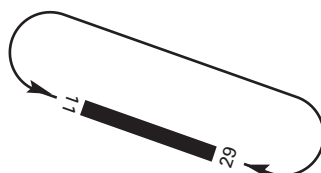
No se garantiza la provisión de las funciones b) y d) en la ATZ por debajo de 500 ft AMSL ni en la mitad sur de la ATZ por debajo de 1600 ft AMSL.

En función de la disponibilidad de los sistemas de vigilancia ATS, la altitud a partir de la cual se pueden prestar las funciones anteriores (a), b), c) y d)) 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



AD TRAFFIC CIRCUIT

b) Those aircraft wishing to carry out this kind of approach shall communicate this to ATC as soon as possible so that the appropriate measures can be taken.

5.- AIRCRAFT ON TAKE-OFF

Take-offs with RVR below 125 m are permitted. It is compulsory to comply with Requirement AMC1 SPA.LVO.100(a) of Regulation (EU) 965/2012 of 5 October 2012 laying down technical requirements and administrative procedures related to air operations, which states in Section (e) that low visibility take-off operations are not permitted when RVR<75m, and therefore no operations shall be conducted under these conditions.

Guided take-offs are permitted on RWY 29 provided the requirements of AMC1 ADR are met. OPS.B.045(a)(1). Aircraft shall notify ATC as soon as possible if they require a guided take-off.

ATS SURVEILLANCE SYSTEM

ATS surveillance systems may be used in the provision of the aerodrome control service, to perform the following functions:

- Flight path monitoring of aircraft on final approach;
- Flight path monitoring of other aircraft in the vicinity of the aerodrome;
- Establishing the separation specified in article 4.6.7.3 of the R.C.A between consecutive departing aircraft;
- Providing navigation assistance to VFR flights.

The provision of functions b) and d) is not guaranteed neither in the ATZ below 500 ft AMSL, nor in the south half of the ATZ below 1600 ft AMSL.

Depending on the availability of ATS surveillance systems, the altitude from which the preceding functions (a), b), c) and d)) 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 the adequate altitude of the instrumental procedure (IAC), in order to allow a continuous descent operation.

23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

ADDITIONAL INFORMATION

Alta probabilidad de ocurrencia de niebla no pronosticada.

High probability of unpredicted fog.

ZONAS DE CONCENTRACIÓN DE AVES

Es probable la presencia de aves en el recinto aeroportuario y sus proximidades por lo que se recomienda precaución, especialmente bajo condiciones meteorológicas adversas y con viento del norte.

Aproximadamente entre el 15 de junio y el 15 de septiembre, con mayor probabilidad durante los meses de julio y agosto, tras días de lluvia, con condiciones ambientales estables, alta humedad y temperatura y ausencia de lluvia y viento, se registran concentraciones puntuales de Gaviota Patiamarilla (*Larus michahellis*) debido a presencia masiva de hormigas voladoras sobre la pista, en alturas entre 0 y 500 metros (a mayor altura con bajas presiones).

FLUJOS DE AVES

Entre los meses de octubre y marzo, coincidiendo con el periodo invernal y épocas migratorias, y especialmente asociados a la ocurrencia de meteorología adversa (temporales marítimos, olas de frío), se pueden producir concentraciones de bandadas de aves limícolas (avefría europea, chorlito dorado europeo) en el recinto aeroportuario, con uso preferencial de áreas pavimentadas en la Zona Aeroportuaria de Seguridad Operacional.

A: Gaviota patiamarilla (*Larus michahellis*).

B: Pequeñas rapaces, principalmente busardo ratonero (*Buteo buteo*) y cernícalo vulgar (*Falco tinnunculus*).

BIRD CONCENTRATION AREAS

Birds presence in and near the airport is probable. Caution is therefore recommended, especially under adverse meteorological conditions and with North wind.

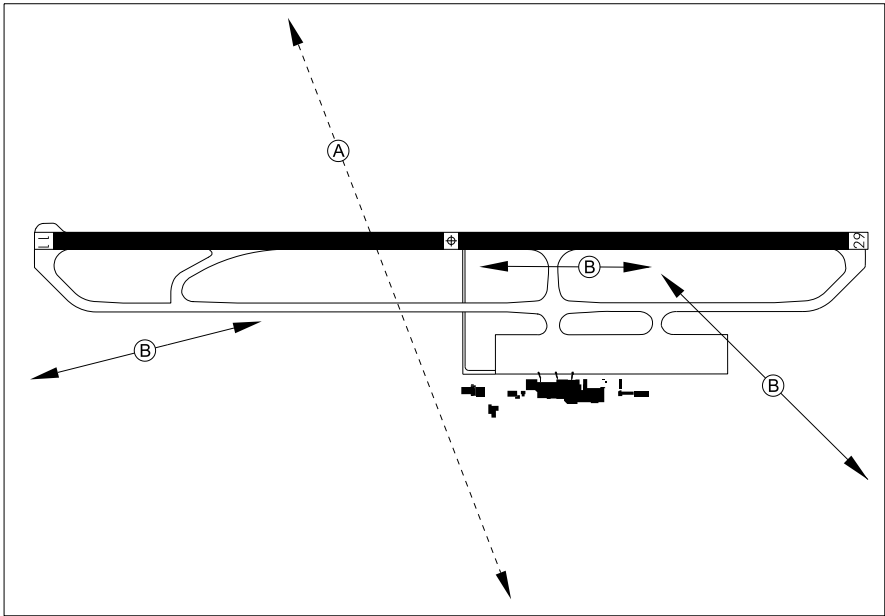
Between approximately 15 June and 15 September, with greatest likelihood during the months of July and August, after days of rain, with stable environmental conditions, high humidity and temperature, and in the absence of rain and wind, there may be occasional concentrations of yellow-legged gulls (*Larus michahellis*), due to the massive presence of flying ants over the runway at altitudes between 0 and 500 metres (higher when there is low pressure).

FLOWS OF BIRDS

Between the months of October and March, coinciding with the winter and migratory periods, and especially associated with the occurrence of adverse weather (sea storms, cold waves), there may be concentrations of flocks of wading birds (European lapwing, European golden plover) in the airport grounds, with preferential use of paved areas in the Airport Operational Safety Zone.

A: Yellow-legged gull (*Larus michahellis*).

B: Small birds of prey, mainly common buzzard (*Buteo buteo*) and common kestrel (*Falco tinnunculus*).



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/#LEAS>

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

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

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

VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION

No aplicable.

Not applicable.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK