

1. INDICADOR DE LUGAR-NOMBRE DEL AERÓDROMO
AERODROME LOCATION INDICATOR - NAME**LEST - SANTIAGO/Rosalía de Castro****2. DATOS GEOGRÁFICOS Y DE ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO****AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA****ARP:** 425347N 0082455W. Ver AD 2-LEST ADC.**Distancia y dirección desde la ciudad:** 10 km NE.**Elevación:** 369 m / 1211 ft.**Ondulación geode:** 55.88 m ± 0.05 m (1).**Temperatura de referencia:** 25°C.**Temperatura baja media:** 7°C.**Declinación magnética:** 2°W (2020).**Cambio anual:** 8.9'E.**Administración AD:** CIV: Aena.

MIL: Ejército del Aire y del Espacio.

Dirección: CIV: Aeropuerto de SANTIAGO/Rosalía de Castro, Lavacolla, s/n.
15820 Santiago de Compostela (A Coruña).MIL: Aérodromo militar de Santiago, Lavacolla, s/n.
15820 Santiago de Compostela (A Coruña).**TEL:** CIV: +34-981 547 561/0/3 **FAX:** CIV: +34-981 547 564

MIL: +34-981 897 402 MIL: +34-981 897 410

AFTN: LEST **E-mail:** CIV: listascqcoordinacion@aena.es

MIL: amsan@ea.mde.es

Tránsito autorizado: IFR/VFR.**Observaciones:** (1) Para todos los puntos del AD.
SITA: SCQOPYA.**ARP:** 425347N 0082455W. See AD 2-LEST ADC.**Distance and direction from the city:** 10 km NE.**Elevation:** 369 m / 1211 ft.**Geoid undulation:** 55.88 m ± 0.05 m (1).**Reference temperature:** 25°C.**Low average temperature:** 7°C.**Magnetic variation:** 2°W (2020).**Annual change:** 8.9'E.**AD administration:** CIV: Aena.

MIL: Ejército del Aire y del Espacio.

Address: CIV: Aeropuerto de SANTIAGO/Rosalía de Castro, Lavacolla, s/n.
15820 Santiago de Compostela (A Coruña).MIL: Aérodromo militar de Santiago, Lavacolla, s/n.
15820 Santiago de Compostela (A Coruña).**TEL:** CIV: +34-981 547 561/0/3 **FAX:** CIV: +34-981 547 564

MIL: +34-981 897 402 MIL: +34-981 897 410

AFTN: LEST **E-mail:** CIV: listascqcoordinacion@aena.es

MIL: amsan@ea.mde.es

Approved traffic: IFR/VFR.**Remarks:** (1) For all AD points.
SITA: SCQOPYA.**3. HORARIO DE OPERACIÓN****OPERATIONAL HOURS****Aeropuerto:** CIV: H24.MIL (1) (2): V: MON-THU: 0600-1230, FRI: 0600-1200;
I: MON-THU: 0700-1330, FRI: 0700-1300.**Aduanas e Inmigración:** H24.**Servicios médicos y de sanidad:** Ver casilla 5 y GEN 1.4.→ **AIS/ARO/OPV:** H24. (3)**Información MET:** H24.**ATS:** H24.**Abastecimiento de combustible:** (4).**Asistencia en tierra:** H24.**Seguridad:** H24.**Deshielo:** H24.**Observaciones:**

(1) Excepciones:

- Aeronaves militares españolas que actúan bajo órdenes e instrucciones específicas del Mando correspondiente.

- Servicio de Defensa Aérea Activa (NATINAMDS).

(2) Otros horarios bajo petición. Para las aeronaves de estado/militares extranjeras es obligatorio solicitar PPR al menos 72 horas antes a:
FAX +34-981 897 410 o E-mail amsan@ea.mde.es.

(3) Oficina ARO Centralizada zona geográfica 1

TEL: +34-918 603 556

+34-672 344 412 (solo en contingencia de comunicaciones).

E-mail: arocentralizada@enaire.es

Dirección AFTN gestión Plan Vuelo LEST: LESTZPX.

Oficina AIO Centralizada – Oficina NOTAM Internacional

TEL: +34-913 213 137/138

E-mail: unof@enaire.es

(4) SLCA H24.

Airport: CIV: H24.MIL (1) (2): V: MON-THU: 0600-1230, FRI: 0600-1200;
I: MON-THU: 0700-1330, FRI: 0700-1300.**Customs and Immigration:** H24.**Health and Sanitation:** See item 5 and GEN 1.4.**AIS/ARO/OPV:** H24. (3)**MET briefing:** H24.**ATS:** H24.**Fuelling:** (4).**Handling:** H24.**Security:** H24.**De-icing:** H24.**Remarks:**

(1) Exceptions:

- Spanish military aircraft acting under specific orders and instructions from the corresponding Command.

- NATO Integrated Air and Missile Defence System (NATINAMDS).

(2) Other hours on request. It is compulsory for foreign state/military aircraft to request PPR at least 72 hours in advance to:
FAX +34-981 897 410 or E-mail amsan@ea.mde.es.

(3) 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 flight plan management LEST: LESTZPX.

Centralised AIO Office - International NOTAM Office

TEL: +34-913 213 137/138

E-mail: unof@enaire.es

(4) SLCA H24.

4. SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO**HANDLING SERVICES AND FACILITIES****Instalaciones para el manejo de carga:** Sin limitaciones.**Tipos de combustible:** 100LL, JET A-1. (1)**Tipos de lubricante:** AEROSHELL 100.**Capacidad de reabastecimiento:** Sin limitaciones.**Instalaciones para el deshielo:** Servicio prestado por el agente handling con equipo de agua caliente y glicol. Ver casilla 20:
Reglamentación local, Deshielo de aeronaves.**Espacio disponible en hangar:** No.**Instalaciones para reparaciones:** No.**Observaciones:** MIL: GPU: Unidad de CA (hasta 100 KVA) y CC (hasta 2500 A de pico / 1000 A permanente).(1) Solicitud de suministro de combustible en los teléfonos:
SLCA: +34-981 547 819

Es obligatorio disponer de agente de asistencia en tierra para todas las operaciones, incluidas las no comerciales,

Cargo facilities: No limitations.**Fuel types:** 100LL, JET A-1. (1)**Oil types:** AEROSHELL 100.**Refuelling capacity:** No limitations.**De-icing facilities:** Service provided by handling operator with hot water and glycol equipment. See item 20: Local regulation, Aircraft de-icing.**Hangar space:** No.**Repair facilities:** No.**Remarks:** MIL: GPU: Unit of AC (up to 100 KVA) and CC (up to a peak of 2500 A / permanent 1000 A).

(1) Telephone numbers for fuel supply requests:

SLCA: +34-981 547 819

It is mandatory to have a handling agent for all operations, non-commercial operations included, except for aircraft parked

excepto para aeronaves que estacionen en la plataforma militar, vuelos de salvamento, de estado y vuelos que presten servicio a las Comunidades Autónomas y otras entidades locales siempre y cuando realicen servicios públicos no comerciales.

En las operaciones de llegada, los pasajeros y tripulantes deberán esperar a la llegada de su agente de asistencia en tierra.

Agentes de rampa:

- IBERIA

TEL: +34-981 547 892 / 878

FAX: +34-981 596 498

Móvil: +34-699 282 045

E-mail: scqki@iberia.es; scqkq@iberia.es

SITA: SCQKQIB; SCQKIIB

- WFS

TEL: +34-981 547 790

Móvil: +34-646 152 372

+34-619 261 925

+34-666 572 029

E-mail: scqkk@wfs.aero

SITA: SCQKK7X, SCQLL7X

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

Agentes de rampa (Aviación General):

- UNITED AVIATION SERVICES, S.L. – SANTIAGO (LEST/SCQ)

TEL: +34-913 936 775 (OCC)

Móvil: +34-634 527 705 (H24)

E-mail: ops.galicia@unitedaviation.es

ops@unitedaviation.es (OCC)

Página web: www.unitedaviation.es

SITA: MADSPCR

- GESTAIR

Móvil: +34-660 387 629

E-mail: mparga@gestair.es

- SKY VALET

TEL: +34-916 782 648 (H24)

E-mail: fbo.lest@skyvalet.com,

occ@skyvalet.com (H24)

Web: www@skyvalet.com

SITA: MADSKXH

Agente de handling (Aviación general):

- AVIATION HANDLING

TEL: +34-986 498 804

FAX: +34-986 486 426

Móvil: +34-615 163 846

E-mail: ops@aviationhandling.net

SITA: No.

on the military apron, rescue flights, State flights and flights providing a service to the Comunidades Autonomas and other local authorities whenever they are providing non-commercial public services.

In arrival operations, passengers and crews must wait for their handling agent.

Ramp agents:

- IBERIA

TEL: +34-981 547 892 / 878

FAX: +34-981 596 498

Mobile phone: +34-699 282 045

E-mail: scqki@iberia.es; scqkq@iberia.es

SITA: SCQKQIB; SCQKIIB

- WFS

TEL: +34-981 547 790

Mobile phone: +34-646 152 372

+34-619 261 925

+34-666 572 029

E-mail: scqkk@wfs.aero

SITA: SCQKK7X, SCQLL7X

Ramp agents may attend both commercial aviation and general aviation.

Ramp agents (General Aviation):

- UNITED AVIATION SERVICES, S.L. – SANTIAGO (LEST/SCQ)

TEL: +34-913 936 775 (OCC)

Mobile phone: +34-634 527 705 (H24)

E-mail: ops.galicia@unitedaviation.es

ops@unitedaviation.es (OCC)

Website: www.unitedaviation.es

SITA: MADSPCR

- GESTAIR

Mobile phone: +34-660 387 629

E-mail: mparga@gestair.es

- SKY VALET

TEL: +34-916 782 648 (H24)

E-mail: fbo.lest@skyvalet.com,

occ@skyvalet.com (H24)

Web: www@skyvalet.com

SITA: MADSKXH

Handling agent (General aviation):

- AVIATION HANDLING

TEL: +34-986 498 804

FAX: +34-986 486 426

Mobile phone: +34-615 163 846

E-mail: ops@aviationhandling.net

SITA: No.

5. INSTALACIONES PARA LOS PASAJEROS

PASSENGER FACILITIES

Hoteles: No.

Restaurante: Si.

Transporte: CIV: Autobuses, taxis, coches de alquiler.

MIL: Microbus tripulaciones O/R.

Instalaciones médicas: Primeros auxilios. (1)

Banco/Oficina Postal: Cajero automático / Buzón de correos.

Información turística: Si.

Observaciones: (1) Consultar disponibilidad al Centro de Coordinación del Aeropuerto.

TEL: +34-981 547 561/0/3

E-mail: listascqcoordinacion@aena.es

Hotels: No.

Restaurant: Yes.

Transportation: CIV: Buses, taxis and hire cars.

MIL: Crew minibuses O/R.

Medical facilities: First aid. (1)

Bank/Post Office: Cash dispenser / Post box.

Tourist information: Yes.

Remarks: (1) Request for availability to the Airport Coordination Center.

TEL: +34-981 547 561/0/3

E-mail: listascqcoordinacion@aena.es

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: Tractores y barras de retroceso de compañías handling. Cojines de elevación para 31 TM, equipo de arrastre (debogging) con capacidad para 40 TM, equipo de izado para aeronaves con capacidad para 30 TM. Compromiso de servicio con empresas de la zona con capacidad de manipulación de cargas hasta 500 TM. (2)

Observaciones: Objetivo operacional de tiempo de respuesta hasta extremo RWY 17/35 menor de 2 MIN.

(1) 8 y 9 a demanda. Ver casilla 20, "Procedimiento de solicitud de categoría de incendios a demanda".

(2) Contactar con el Centro de Coordinación del Aeropuerto para el transporte de aeronaves fuera de servicio.

TEL: +34-981 547 561/0/3

E-mail: listascqcoordinacion@aena.es

Fire category: 7. (1)

Rescue equipment: In accordance with the fire category published.

Removal of disabled aircraft: Tractors and push-back bars belonging to the handling companies. Lifting bags up to 31 TM, debogging equipment with capacity up to 40 TM, aircraft hoisting equipment with capacity up to 30 TM. Service commitment from local companies that are able to handle loads up to 500 TM. (2)

Remarks: Operational objective of response time up to RWY 17/35 end less than 2 MIN.

(1) 8 and 9 on request. See item 20, "Procedure for the request of fire category on demand".

(2) Contact with the Airport Coordination Center for the transport of aircraft out of service.

TEL: +34-981 547 561/0/3

E-mail: listascqcoordinacion@aena.es

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

Tipos de equipamiento de limpieza: Un vehículo quitanieves con pala de 4000 mm y distribuidor de urea de 5 m³.

Prioridades de limpieza: Pista, TWY E3, plataforma P4, calles de rodaje en plataforma y puestos de estacionamiento en contacto con terminal y resto de área de movimiento.

Material usado para el tratamiento de la superficie del área de movimiento:
Acetato potásico (KAC) y urea (UREA).

Pistas de invierno especialmente preparadas: No aplica.

Observaciones: Periodo de aplicación del plan para la nieve: 01-NOV al 31-MAR.
Evaluación y notificación del estado de la superficie de la pista de acuerdo a la metodología del Global Reporting Format (GRF) descrita en AD 1.2.2.
Aeródromo en servicio durante todas las estaciones del año.

RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN

Types of clearing equipment: One snowplough vehicle with 4000 mm scoop and 5 m³. urea spreader.

Clearance priorities: Runway, TWY E3, apron P4, apron taxiways and stands in contact with the terminal and rest of the movement area.

Use of material for movement area surface treatment:
Potassium acetate (KAC) and urea (UREA).

Specially prepared winter runways: Not applicable.

Remarks: Period of application of snow plan: 01-NOV to 31-MAR.
Runway surface condition assessment and reporting in accordance with the Global Reporting Format (GRF) methodology described in AD 1.2.2.
Aerodrome in service during all seasons of the year.

8. DETALLES DEL ÁREA DE MOVIMIENTO

Plataforma: Superficie: Hormigón y asfalto.

Resistencia: P1: PCN 74/R/A/W/T
P2: PCN 44/F/B/W/T
P3: PCN 69/R/A/W/T
P4: PCN 46/R/A/W/T

Calles de rodaje: Anchura: 23 m, excepto T (BTN E2 & E3): 46 m.
Superficie: Asfalto.

Resistencia: D1: PCN 74/R/A/W/T.
D2: PCN 52/F/B/W/T.
D3: PCN 115/F/A/W/T.
D4: PCN 115/F/A/W/T.
E1: PCN 74/F/A/W/T.
E2: PCN 92/F/A/W/T.
E3: PCN 92/F/A/W/T.
E4: PCN 56/F/B/W/T.
R: PCN 115/F/A/W/T.
T (BTN E1 & D1): PCN 135/F/A/W/T.
T (BTN D1 & E2): PCN 52/F/B/W/T.
T (BTN E2 & D3): PCN 44/F/A/W/T.
T (BTN D3 & E4): PCN 56/F/B/W/T.
Y: PCN 32/R/A/W/T.
Z: PCN 52/F/B/W/T.

Posiciones de comprobación: Altimetro:
Plataforma P1: 361 m / 1184 ft.
Plataforma P3: 365 m / 1196 ft.
Plataforma P4: 368 m / 1207 ft.
VOR: No.
INS: Ver AD 2-LEST PDC.

Observaciones: Ninguna.

MOVEMENT AREA DETAILS

Apron: Surface: Concrete and asphalt.

Strength: P1: PCN 74/R/A/W/T
P2: PCN 44/F/B/W/T
P3: PCN 69/R/A/W/T
P4: PCN 46/R/A/W/T

Taxiways: Width: 23 m, except T (BTN E2 & E3): 46 m.
Surface: Asphalt.

Strength: D1: PCN 74/R/A/W/T.
D2: PCN 52/F/B/W/T.
D3: PCN 115/F/A/W/T.
D4: PCN 115/F/A/W/T.
E1: PCN 74/F/A/W/T.
E2: PCN 92/F/A/W/T.
E3: PCN 92/F/A/W/T.
E4: PCN 56/F/B/W/T.
R: PCN 115/F/A/W/T.
T (BTN E1 & D1): PCN 135/F/A/W/T.
T (BTN D1 & E2): PCN 52/F/B/W/T.
T (BTN E2 & D3): PCN 44/F/A/W/T.
T (BTN D3 & E4): PCN 56/F/B/W/T.
Y: PCN 32/R/A/W/T.
Z: PCN 52/F/B/W/T.

Check locations: Altimeter:
Apron P1: 361 m / 1184 ft.
Apron P3: 365 m / 1196 ft.
Apron P4: 368 m / 1207 ft.
VOR: No.
INS: See AD 2-LEST PDC.

Remarks: None.

9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUÍA DE RODAJE

Sistema de guía de rodaje: Puntos de espera de la pista, barras de parada, puestos de estacionamiento, puntos de espera intermedios, área anterior al umbral, letreros de instrucciones obligatorias e información LGTD, luces de protección de pista, sistemas de guía visual de atraque en puestos de estacionamiento.

Señalización de RWY: Umbrales desplazados, designadores, eje, zona de toma de contacto, punto de visada y faja lateral.

Señalización de TWY: Eje, borde.
E1, E2, E3, E4, D1, D2, D3, D4, R, T e Y: balizas reflectantes de borde.

Observaciones: Señalización de plataforma mediante balizas reflectantes.

TAXIING GUIDANCE SYSTEM AND MARKINGS

Taxiing guidance system: Runway-holding positions, stop bars, stands, intermediate holding positions, pre-threshold area, LGTD mandatory instruction and information signs, runway guard lights, visual docking guidance systems at parking stands.

RWY markings: Displaced thresholds, designators, centre line, touchdown zone, aiming point and side stripe.

TWY markings: Centre line, edge.
E1, E2, E3, E4, D1, D2, D3, D4, R, T and Y: edge reflective markers.

Remarks: Apron markings by means of reflective markers.

10. OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO

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

Ver Ítem 10 y apartado Conjunto de Datos.

Observaciones: Ver AD 2-LEST AOC.

AERODROME OBSTACLES

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

See Item 10 and Data Sets section.

Remarks: See AD 2-LEST AOC.

11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO

Oficina MET: Santiago EMAe.
HR: H24.
METAR: Semihorario.
TAF: 24 HR.

METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED

MET office: Santiago EMAe.
HR: H24.
METAR: Half-hourly.
TAF: 24 HR.

TREND: Sí.

Información: En persona y telefónica.

Documentación de vuelo/Idioma: Cartas y lenguaje claro / Español.

Cartas: Mapas previstos significativos, de viento y temperatura en altitud.

Equipo suplementario: Presentador de imágenes de nubes, rayos y de información radar.

Dependencia ATS atendida: TWR, APP.

Información adicional: Santander OMAe (LESD): H24; TEL: +34-942 392 464.
Santiago EMAe: H24; TEL: +34-981 599 160.

Observaciones: Existe resumen climatológico de aeródromo. Se hacen avisos de aeródromo.
Se encuentra una estación meteorológica en 4253N 00831W, cercana al recinto del aeródromo, que lanza semanalmente globo-sondas los martes entre las 0630 y 0745. Ver ENR 5.3.
Disponible guía MET de aeródromo.

TREND: Yes.

Briefing: In person and by telephone.

Flight documentation/Language: Charts and plain language / Spanish.

Charts: Forecast significant, wind and temperature at altitude maps.

Supplementary equipment: Cloud and lightning image and radar information display.

ATS unit served: TWR, APP.

Additional information: Santander OMAe (LESD): H24; TEL: +34-942 392 464.
Santiago EMAe: H24; TEL: +34-981 599 160.

Remarks: Aerodrome climatological summary available. Aerodrome warnings available.
There is a meteorological station sited at 4253N 00831W, near the AD area, which launches observation balloons weekly, on Tuesdays from 0630 to 0745. See ENR 5.3.
Aerodrome MET guide 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
17 (1) (2)	166.15° GEO 168° MAG	3140 x 45	425438.71N 0082511.92W	THR: 356.6 m / 1170 ft TDZ: 364.0 m / 1194 ft	No	120 x 150	3260 x 280 (5)	Sí // Yes	150 x 90 (6)	RWY: ASPH (7) SWY: No
35 (3) (4)	346.16° GEO 348° MAG	3170 x 45	425306.49N 0082441.00W	THR: 365.7 m / 1200 ft TDZ: 369.1 m / 1211 ft	No	90 x 150	3290 x 280 (5)	No	115 x 90 (6)	RWY: ASPH (7) SWY: No

Observaciones:

(1) DTHR 17 120 m. Coordenadas de inicio de la carrera de despegue: 425442.47N 0082513.18W.

(2) Coordenadas extremo RWY 17: 425303.66N 0082440.05W.

(3) DTHR 35 150 m. Coordenadas de inicio de la carrera de despegue: 425301.77N 0082439.42W.

(4) Coordenadas extremo RWY 35: 425441.54N 0082512.87W.

(5) Terreno vegetal.

(6) Hormigón asfáltico y terreno vegetal.

(7) Desde DTHR 17: PCN 85/F/B/W/T desde -120 m hasta 540 m.
PCN 35/F/A/W/T desde 540 m hasta 680 m.
PCN 92/F/A/W/T desde 680 m hasta 3080 m.

Remarks:

(1) DTHR 17 120 m. Coordinates of the beginning of the take-off run: 425442.47N 0082513.18W.

(2) End RWY 17 coordinates: 425303.66N 0082440.05W.

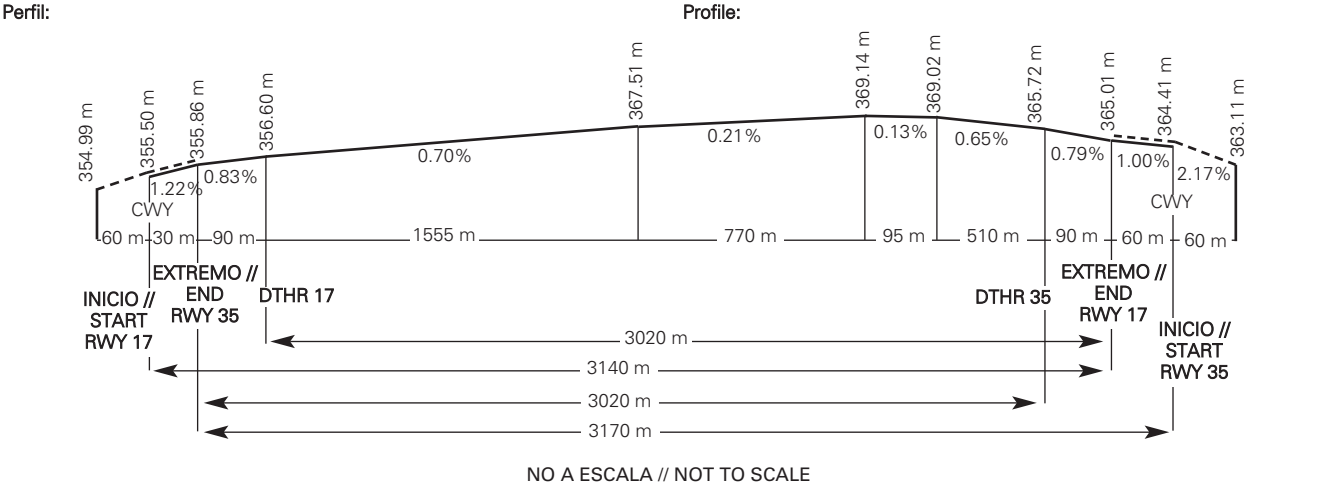
(3) DTHR 35 150 m. Coordinates of the beginning of the take-off run: 425301.77N 0082439.42W.

(4) End RWY 35 coordinates: 425441.54N 0082512.87W.

(5) Grass soil.

(6) Asphaltic concrete and grass soil.

(7) From DTHR 17: PCN 85/F/B/W/T from -120 m to 540 m.
PCN 35/F/A/W/T from 540 m to 680 m.
PCN 92/F/A/W/T from 680 m to 3080 m.



13. DISTANCIAS DECLARADAS

DECLARED DISTANCES

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
17 (1) (2)	3140	3260	3140	3020
35 (3) (4)	3170	3260	3170	3020
17 INT E2	1838	1958	1838	—
17 INT E3	1554	1674	1554	—
35 INT E2	1294	1384	1294	—
35 INT E3	1578	1668	1578	—

Observaciones:

(1) DTHR 17 120 m. Coordenadas de inicio de la carrera de despegue: 425442.47N 0082513.18W.

(2) Coordenadas extremo RWY 17: 425303.66N 0082440.05W.

(3) DTHR 35 150 m. Coordenadas de inicio de la carrera de despegue: 425301.77N 0082439.42W.

(4) Coordenadas extremo RWY 35: 425441.54N 0082512.87W.

Remarks:

(1) DTHR 17 120 m. Coordinates of the beginning of the take-off run: 425442.47N 0082513.18W.

(2) End RWY 17 coordinates: 425303.66N 0082440.05W.

(3) DTHR 35 150 m. Coordinates of the beginning of the take-off run: 425301.77N 0082439.42W.

(4) End RWY 35 coordinates: 425441.54N 0082512.87W.

→ 14. ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA	APPROACH AND RUNWAY LIGHTING
Pista: 17 Aproximación: Precisión CAT II/III, 900 m LIH. PAPI (MEHT): 3° (15.66 m / 51 ft). (1) Umbral: Verdes con barra de ala. (3) Zona de toma de contacto: 900 m. Eje pista: 3080 m: 2180 m blancas + 600 m roja/blanca + 300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m. Borde de pista: 3200 m: 120 m rojas + 2480 m blancas + 600 m amarillas. LIH. Distancia entre luces: 50 m. Extremo de pista: Rojas. (3) Zona de parada: No. Observaciones: (1) PAPI no apto para su utilización por aeronaves tipo B747 ni A333. (3) Iluminación LED en umbral y extremo. Pista: 35 Aproximación: Precisión CAT I, 420 m LIH. Luces de identificación de umbral. PAPI (MEHT): 3° (16.97 m / 56 ft). (2) Umbral: Verdes. (3) Zona de toma de contacto: No. Eje pista: 3050 m: 2150 m blancas + 600 m roja/blanca + 300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m. Borde de pista: 3200 m: 150 m rojas + 2450 m blancas + 600 m amarillas. LIH. Distancia entre luces: 50 m. Extremo de pista: Rojas. (3) Zona de parada: No. Observaciones: (2) PAPI no apto para su utilización por aeronaves tipo B747. (3) Iluminación LED en umbral y extremo.	Runway: 17 Approach: Precision CAT II/III, 900 m LIH. PAPI (MEHT): 3° (15.66 m / 51 ft). (1) Threshold: Green with wing bars. (3) Touchdown zone: 900 m. Runway centre line: 3080 m: 2180 m white + 600 m red/white + 300 m red. LIH. Distance between lights: 15 m. Runway edge: 3200 m: 120 m red + 2480 m white + 600 m yellow. LIH. Distance between lights: 50 m. Runway end: Red. (3) Stopway: No. Remarks: (1) PAPI not available for aircraft of type B747 and A333. (3) Threshold and end LED lighting. Runway: 35 Approach: Precision CAT I, 420 m LIH. Threshold identification lights. PAPI (MEHT): 3° (16.97 m / 56 ft). (2) Threshold: Green. (3) Touchdown zone: No. Runway centre line: 3050 m: 2150 m white + 600 m red/white + 300 m red. LIH. Distance between lights: 15 m. Runway edge: 3200 m: 150 m red + 2450 m white + 600 m yellow. LIH. Distance between lights: 50 m. Runway end: Red. (3) Stopway: No. Remarks: (2) PAPI not available for aircraft of type B747. (3) Threshold and end LED lighting.
15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA	OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY
ABN/IBN: No. WDI: 1 cerca de DTHR 17 y 1 cerca de DTHR 35. LGTD. Iluminación de TWY: E1, E2 E3, E4, D1, D2, D3, D4, R, T e Y: Eje. (1) Iluminación de Plataforma: 14 torres de iluminación. (2) Fuente secundaria de energía: Sistemas de ayudas visuales con sistema de alimentación interrumpida (SAI + Grupo Continuidad) con 0 segundos de tiempo de conmutación (luz), apoyados por grupos electrógenos con un máximo de 15 segundos de tiempo de respuesta. Observaciones: (1) Iluminación LED en puntos de espera de la pista de TWY E1 y E2, y en eje de TWY D1, D2 y Y. (2) Todas las plataformas (P1, P2, P3 y P4) disponen de iluminación mediante torres de iluminación.	ABN/IBN: No. WDI: 1 near DTHR 17 and 1 near DTHR 35. LGTD. TWY lighting: E1, E2 E3, E4, D1, D2, D3, D4, R, T and Y: Centre line. (1) Apron lighting: 14 floodlighting poles. (2) Secondary power supply: Visual aid systems with uninterruptible power supply (UPS + Continuity Group) with a switch-over (light) time of 0 seconds, supported by generator sets with a maximum response time of 15 seconds. Remarks: (1) LED lighting in runway holding positions in TWY E1 and E2, and in TWY D1, D2 and T centre lines. (2) All the aprons (P1, P2, P3 and P4) have lighting available by means of floodlighting poles.
16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS	HELICOPTER LANDING AREA
Situación: – Ondulación del geoide: ver casilla 2. – FATO: RWY 17/35. Coordenadas THR 17 y THR 35, ver casilla 12. – Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 17/35. Coordenadas de ARP, ver casilla 2. – Rodaje aéreo: TLOF coincide con PRKG A6, A7 y A8. Elevación: – FATO: RWY 17/35. Elevación THR 17 y THR 35, ver casilla 12. – Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 17/35. Elevación de ARP, ver casilla 2. – Rodaje aéreo: TLOF coincide con PRKG A6, A7 y A8. Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización: – FATO: RWY 17/35. – Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 17/35. Coordenadas de ARP, ver casilla 2. – Rodaje aéreo: TLOF coincide con PRKG A6, A7 y A8. Orientación: INFO NO AVBL. Distancias declaradas: FATO: RWY 17/35, ver casilla 13. Iluminación: No. (1) Observaciones: (1) Iluminación de plataforma.	Position: – Geoid undulation: see item 2. – FATO: RWY 17/35. Coordinates THR 17 and THR 35, see item 12. – Ground taxiing: TLOF same as RWY 17/35. ARP coordinates, see item 2. – Air taxiing: TLOF same as PRKG A6, A7 and A8. Elevation: – FATO: RWY 17/35. Elevation THR 17 and THR 35, see item 12. – Ground taxiing: TLOF same as RWY 17/35. ARP elevation, see item 2. – Air taxiing: TLOF same as PRKG A6, A7 and A8. Dimensions, surface, maximum weight, marking: – FATO: RWY 17/35. – Ground taxiing: TLOF same as RWY 17/35. ARP coordinates, see item 2. – Air taxiing: TLOF same as PRKG A6, A7 and A8. Direction: INFO NO AVBL. Declared distances: FATO: RWY 17/35, see item 13. Illumination: No. (1) Remarks: (1) Apron lighting.

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 SANTIAGO 430823N 0081635W, 430527N 0081859W, 424207N 0080744W, 423811N 0082928W, 430953N 0084012W, 431542N 0083528W, 430823N 0081635W.	3000 ft AMSL SFC	D	SANTIAGO APP ES/EN	1850 m / 6000 ft
ATZ SANTIAGO Círculo de 8 km de radio centrado en ARP (1). // Circle radius 8 km centred on ARP (1).	3000 ft HGT (2) SFC	D	SANTIAGO 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	Santiago APP	120.200 MHz 118.200 MHz 257.800 MHz 363.200 MHz	H24 H24 H24 H24	MIL MIL
TWR	Santiago TWR	118.755 C 121.705 C 121.500 MHz 243.000 MHz	H24 H24 H24 H24	GMC EMERG EMERG
ATIS	Santiago Information	127.755 C	H24	
D-ATIS	Santiago Information	NIL	H24	Suministro de información ATIS mediante enlace de datos. // Provision of ATIS information via data link.

19. RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIZAJE		RADIO NAVIGATION & LANDING FACILITIES				
Instalación (VAR) Facility (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas Coordinates	ELEV DME	Observaciones Remarks
DVOR (2° W)	STG	116.400 MHz	H24	425536.7N 0082531.4W		R-072 COV AVBL: - FL100 a // at 50 NM (ROXER), - FL120 a // at 56 NM, - FL130 a // at 60 NM (solape con // overlap with VES).
DME	STG	CH 111X	H24	425536.1N 0082531.2W	390 m	R-072 COV AVBL: - FL100 a // at 50 NM (ROXER), - FL120 a // at 56 NM, - FL130 a // at 60 NM (solape con // overlap with VES).
→ LOC 17 ILS CAT III (2° W)	IGO	110.300 MHz	H24	425254.1N 0082436.8W		168° MAG / 394 m FM THR 35; COV 25 NM a // at 4300 ft AVBL BTN +/- 10° FM RCL
GP 17		335.000 MHz	H24	425430.4N 0082503.7W		3°; RDH 17.5 m; a // at 294 m FM THR 17 & 120 m FM RCL a la izquierda en el sentido de APCH // to the left on direction APCH.
ILS/DME 17	IGO	CH 40X	H24	425430.4N 0082503.7W	360 m	COV 10 NM AVBL BTN 6° a la izquierda y 8° a la derecha FM RCL // 6° left & 8° right FM RCL.
L (2°W)	SO	390.000 kHz	H24	425808.8N 0082622.8W		REF DME THR 17, COV 17 NM a // at 3200 ft AVBL BTN 18° a la izquierda y 35° a la derecha // 18° left & 35° right FM RCL
LOC 35 ILS CAT I (2° W)	ISO	111.500 MHz	H24	425447.0N 0082514.7W		348° MAG / 6679 m FM THR 17 COV 30 NM
GP 35		332.900 MHz	H24	425317.4N 0082439.2W		348° MAG / 263 m FM THR 17
ILS/DME 35	ISO	CH 52X	H24	425317.4N 0082439.7W	372 m	3°; RDH 19 m; a // at 318 m FM THR 35 & 120 m FM RCL a la derecha en el sentido de APCH // to the right on direction APCH. Pueden no recibirse indicaciones de FLY-UP a fondo de escala BLW GP FM 2° a la derecha del RCL // It may not be received FLY-UP indications up to bottom BLW GP FM 2° at right of RCL.
						REF DME THR 35

20. REGLAMENTACIÓN LOCAL**LOCAL REGULATIONS****OPERACIONES ILS DE CATEGORÍA II Y III**

La RWY 17, 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 17, 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 civil aeronautical authority.

TIEMPO MÍNIMO DE OCUPACIÓN DE LA PISTA

→ SALIDAS: Los pilotos estarán preparados para salir cuando lleguen al punto de espera de la pista, siempre que sea posible. Cuando reciban la autorización de alinearse, los pilotos deben estar listos para rodar y alinearse en pista tan pronto como la aeronave precedente haya comenzado la carrera de despegue. Los pilotos que requieran separación adicional (por estela turbulenta u otro motivo), lo notificarán a ATC lo antes posible y siempre antes de entrar en pista. Los pilotos iniciarán la carrera de despegue inmediatamente después de recibir la autorización para despegar. Los pilotos que no puedan cumplir este requisito, lo comunicarán a ATC lo antes posible y esperarán instrucciones. En caso necesario, ATC podrá cancelar la autorización e instruir a la aeronave a abandonar la pista.

MINIMUM RUNWAY OCCUPANCY TIME

DEPARTURES: Pilots shall be ready for departure when they reach the runway holding position whenever possible. When clearance to line up is received, pilots must be ready to taxi and line up on the runway as soon as the preceding aircraft has started its take-off run. Pilots who require additional separation (because of wake turbulence or for some other reason), shall notify ATC as soon as possible, and always before entering the runway. Pilots shall start the take-off run immediately after receiving clearance for take-off. Pilots who cannot comply with this requirement shall inform ATC as soon as possible and await instructions. If necessary, ATC may cancel the clearance and instruct the aircraft to vacate the runway.

PROCEDIMIENTOS ATC**ATC PROCEDURES****1.- SOLICITUD DE AUTORIZACIÓN ATC Y PUESTA EN MARCHA VÍA ENLACE DE DATOS**

Los pilotos podrán solicitar autorización ATC y permiso para puesta en marcha en la frecuencia correspondiente.

Además, en el Aeropuerto de SANTIAGO/Rosalía de Castro se aplican procedimientos de salida vía DCL para los servicios de autorización ATC y puesta en marcha. Para más información sobre el servicio DCL, ver AIP ENR 1.5 apartado 3. VUELOS QUE SALEN, Autorización ATC y puesta en marcha vía enlace de datos.

En caso de discrepancia la voz siempre prevalecerá sobre el enlace de datos.

El piloto podrá solicitar la autorización ATC por DCL con una antelación máxima de 30 minutos respecto de la EOBT.

- El piloto solicitará la autorización ATC y puesta en marcha conjuntamente vía RCD. El mensaje RCD deberá contener los siguientes datos:

1. Indicativo de la aeronave conforme al plan de vuelo presentado (FPL).
2. Aeródromo de origen.
3. Posición de estacionamiento.
4. Aeródromo de destino.
5. Letra correspondiente a la información ATIS recibida.
6. Designador OACI del tipo de aeronave.

El texto libre enviado en el RCD por el piloto no será considerado por el ATC. Los requerimientos especiales se harán siempre vía voz.

- El piloto recibirá en mensaje de aceptación "RCD RECEIVED" o de cancelación "RCD REJECTED".

- En caso de aceptación, ATC emitirá un mensaje CLD con los siguientes campos:

1. Indicativo de la aeronave.
2. Aeródromo de destino.
3. Pista asignada para la salida.
4. Procedimiento de salida (SID). Nota: La altitud inicial será la correspondiente a la SID publicada.
5. Código SSR modo A (SQUAWK).
6. CTOT, de tenerlo.
7. Siguiente frecuencia.
8. Letra de la información ATIS vigente.
9. Información adicional, que incluirá la autorización de puesta en marcha o las instrucciones para solicitarla, en caso de no cumplirse los parámetros de aprobación de puesta en marcha acorde a la EOBT.

- Cuando se envíe un mensaje RCD en el rango válido de EOBT, se recibirá autorización ATC y puesta en marcha. Si no se encontrase listo para puesta en marcha, el piloto no aceptará la autorización y contactará vía voz con el controlador cuando esté listo.

- Cuando se reciba un mensaje FSM del tipo "REVERT TO VOICE PROCEDURES" la comunicación vía enlace de datos se dará por concluida y aplicará el procedimiento pasar a voz.

- Cuando se reciba el mensaje CLD, el piloto:

- A. Si detecta alguna inconsistencia en el mensaje recibido, pasará a voz para solicitar una nueva autorización.
- B. Si considera la autorización del mensaje CLD correcta, responderá vía enlace de datos con un mensaje CDA (Departure Clearance Echoback).

- Si el sistema ATC no recibe por parte del piloto un mensaje CDA dentro del tiempo de espera, o se recibe un CDA inconsistente con el mensaje CLD previo, la comunicación vía enlace de datos se terminará y se recibirá un mensaje "CDA REJECTED" en el FMS.

1.- REQUEST FOR ATC CLEARANCE AND START-UP VIA DATA LINK

Pilots may request ATC clearance and permission to start up on the corresponding frequency.

In addition, at SANTIAGO/Rosalía de Castro Airport, DCL departure procedures are applied for the ATC and start-up clearance services. For more information about the DCL service, see AIP ENR 1.5, section 3. DEPARTING FLIGHTS: ATC and start-up clearance via data link.

In cases of discrepancies, voice commands will always prevail over data link.

The pilot may request ATC clearance via DCL no earlier than 30 minutes before the EOBT.

- The pilot shall request ATC and start-up clearance simultaneously via RCD. The RCD message should contain the following data:

1. Aircraft call sign according to the submitted flight plan (FPL).
2. Aerodrome of origin.
3. Stand occupied.
4. Destination aerodrome.
5. Letter corresponding to the ATIS information received.
6. ICAO aircraft type designator.

Any free text sent via the RCD by the pilot will not be considered by ATC. Special requests must always be made via voice command.

- The pilot will receive a message of acceptance, "RCD RECEIVED", or cancellation, "RCD REJECTED".

- In the case of acceptance, ATC will issue a CLD message with the following fields:

1. Aircraft call sign.
2. Destination aerodrome.
3. Runway assigned for departure.
4. Departure procedure (SID). Note: The initial altitude will be that of the published SID.
5. SSR code mode A (SQUAWK).
6. CTOT, if one is held.
7. Next frequency.
8. Letter of the current ATIS information.

9. Additional information, which shall include clearance to start up or instructions for requesting this, in the case of failure to comply with the start-up approval parameters in accordance with the EOBT.

- When an RCD message is sent in the valid range of EOBT, ATC and start-up clearance will be received. If the pilot is not ready for start-up, he/she shall not accept the clearance and shall contact the controller by voice when ready.

- When an FSM message of the type "REVERT TO VOICE PROCEDURES" is received, data link communication will be terminated and the revert to voice procedure shall apply.

- When a CLD message is received:

- A. If any inconsistency is detected in the received message, the pilot shall revert to voice procedures and request a new clearance.
- B. If the pilot considers the CLD clearance message to be correct, he/she must respond via data link with a CDA message (Departure Clearance Echoback).

- If the ATC system does not receive a CDA message from the pilot within the waiting time, or a CDA inconsistent with the previous CLD message is received, communication via data link will be terminated and a "CDA REJECTED" message will be received in the FMS.

- Cuando se reciba un mensaje CDA correcto, el sistema ATC enviará a la aeronave un mensaje "CLEARANCE CONFIRMED" en el FMS y dará por finalizada la comunicación vía enlace de datos.

2.- DESPEGUE DESDE INTERSECCIÓN

El ATC podrá autorizar el despegue desde las intersecciones con las TWY E2 y E3. Los pilotos que no puedan cumplir con este procedimiento, deberán informar al ATC antes de alcanzar dichas intersecciones.

3.- PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE

- a) La gestión de los movimientos en superficie de aeronaves viene determinada por la existencia de zonas del campo de vuelos no visibles desde la TWR. Ver AIP-España AD 2-LEST ADC, GMC y PDC. En estas zonas los pilotos extremarán la precaución durante el rodaje. El uso de algunas cámaras, debido a que por su ubicación muestran una perspectiva diferente a la que tiene el CTA, se considera una ayuda para el ATC, quién no debe basar su toma de decisiones exclusivamente en dicha información.
- b) Todos los movimientos en superficie de aeronaves, aeronaves remolcadas, personas y vehículos en el área de maniobras están sujetos a la autorización previa de ATC. 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 u obstáculos es responsabilidad de:
- Los pilotos en rodaje en plataforma y en las zonas no visibles desde TWR (ver AD 2-LEST GMC).
 - Las compañías de asistencia en tierra durante la maniobra de retroceso o salida del puesto de estacionamiento, y durante el remolcado.
 - ATC en el área de maniobras.
- c) Se consideran calles de rodaje en plataforma D1, D2, D3, D4, R, Y y Z.
- d) Las aeronaves deberán notificar el número de puesto de estacionamiento donde se encuentran al solicitar permiso de puesta en marcha al ATC, así como el mensaje ATIS recibido.
- e) En los puestos de estacionamiento que no sean visibles desde TWR, el vehículo "SIGAME" comunicará a ATC cuando la aeronave se encuentre en el puesto de estacionamiento asignado.
- f) ATC gestionará los movimientos en superficie mediante los puntos de espera intermedio y barras de parada (ver AD 2-LEST GMC y PDC).
- g) Las rutas de rodaje de helicópteros son las mismas que las del resto de aeronaves

3.1. AERONAVES DE LLEGADA

A las aeronaves que estacionen en las plataformas P1, P2 y los PRKG A8, 16, 17 y 18 se les prestará servicio de guiado mediante vehículo "SIGAME" si los procedimientos LVP se encuentran ACTIVOS y RVR < 2000 m en cualquiera de los transmisómetros.

A las aeronaves que estacionen en los PRKG 1 y 5 (sin guía de atraque) y en los PRKG 31, 32, 33 y 34 (sin barra de parada) se les prestarán servicio de guiado únicamente mediante señales en el puesto de estacionamiento.

A las aeronaves que estacionen en cualquier otro puesto de estacionamiento no se les prestará servicio de guiado mediante vehículo "SIGAME" salvo petición expresa de la aeronave o de ATC.

La aeronave que tras aterrizar sobrepase E2/E3 deberá continuar rodaje para abandonar RWY por el final, a menos que, por necesidades operativas, ATC indique lo contrario.

Una vez que la aeronave haya aterrizado y se encuentre próxima a abandonar RWY, ATC indicará el puesto de estacionamiento asignado.

ATC establecerá la preferencia en caso de coincidir una aeronave en rodaje y una aeronave en retroceso.

A menos que ATC indique otra ruta, las aeronaves preferentemente emplearán las rutas de rodaje siguientes:

- PRKG del A1 al A7 y del 1 al 3: Rodarán por TWY T y D4.
- PRKG del 4 al 10: Si la aeronave ha abandonado RWY por E4 rodará por TWY T, D4 y R. En caso contrario rodará por TWY T, D3 y R.
- PRKG del 11 al 15: Rodarán por TWY T y D3.
- PRKG A8 y del 16 al 18: Rodarán por TWY T, D3 e Y. Si los procedimientos LVP se encuentran activos y RVR < 2000 m en cualquiera de los transmisómetros, se mantendrán cerca de TWY Y a la espera de un vehículo "SIGAME" que le guiará al puesto de estacionamiento asignado.
- PRKG del 19 al 26: Rodarán por TWY T.
- PRKG 31 y 33: Rodarán por TWY T.
- PRKG 32 y 34: Rodarán por TWY T, D2 y Z. Si los procedimientos LVP se encuentran activos y RVR < 2000 m en cualquiera de los transmisómetros, no se asignarán estos puestos de estacionamiento.
- Plataforma P2: Rodarán por TWY T y D2. Si los procedimientos LVP se encuentran activos y RVR < 2000 m en cualquiera de los transmisómetros, se mantendrán cerca del punto de espera intermedio de TWY T con D2 a la espera de un vehículo "SIGAME" que le guiará al acceso a la plataforma P2. La plataforma P2 es de uso militar y accederán a ella exclusivamente las aeronaves autorizadas.

- When a correct CDA message is received, the ATC system will send the aircraft a "CLEARANCE CONFIRMED" message in the FMS and will terminate the communication via data link.

2.- TAKE-OFF FROM INTERSECTION

ATC may authorize take-off from intersections with TWY E2 and E3. Pilots unable to comply with this clearance must notify ATC before reaching these intersections.

3.- STANDARD TAXIING PROCEDURES

- a) The management of aircraft movements on the ground is affected by the existence of airfield areas which are not visible from TWR. See AD 2-LEST ADC, GMC and PDC. In these areas, pilots shall proceed with extreme caution while taxiing. The use of cameras whose location provides a different view for ATC is considered a navigation aid. ATC must not make decisions based only on information from the cameras.

- b) All ground movements of aircraft, towed aircraft, persons and vehicles in the manoeuvring area are subject to prior ATC clearance.

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

Avoidance of collisions with other aircraft or obstacles is the responsibility of:

- Pilots, when taxiing on the apron and areas not visible from TWR (see AD 2-LEST GMC).
 - Ground handling companies during parking stand exit manoeuvres with push-back, and during towing.
 - ATC, within the manoeuvring area.
- c) D1, D2, D3, D4, R, Y and Z are considered apron taxiways.
- d) Aircraft must report the stand number occupied when requesting start-up clearance from ATC, as well as the ATIS message received.
- e) In the stands which are not visible from TWR, the "FOLLOW ME" vehicle must notify ATC when the aircraft is on the assigned stand.
- f) ATC will manage ground movements using the intermediate holding positions and stop bars (see AD 2-LEST GMC and PDC).
- g) Taxiing routes for helicopters are the same than indicated for the rest of aircraft.

3.1. ARRIVING AIRCRAFT

Aircraft parked at aprons P1, P2 and PRKG A8, 16, 17 and 18 will be provided with the "FOLLOW ME" guidance vehicle service if the LVP procedures are ACTIVE and RVR < 2000 m in any of the transmissometers.

Aircraft parked at PRKG 1 and 5 (unguided docking) and PRKG 31, 32, 33 and 34 (without stop bars) will be provided guidance services only by means of markings at the stand.

Aircraft parking at any other stand will not be provided the "FOLLOW ME" guidance vehicle service unless expressly requested by the aircraft or ATC.

Aircraft which after landing exceed E2/E3 must continue taxiing to vacate RWY at the end, unless, ATC indicates otherwise for operational reasons.

Once the aircraft has landed and is about to vacate the RWY, ATC will report the assigned stand.

ATC shall establish priority if a taxiing aircraft coincides with push-back of an aircraft.

Unless ATC indicates another route, the following routes will be employed preferentially:

- PRKG from A1 up to A7 and from 1 up to 3: Taxiing via TWY T and D4.
- PRKG from 4 up to 10. If an aircraft exits the RWY via E4: Taxiing via TWY T, D4 and R. Otherwise taxiing via T, D3 and R.
- PRKG from 11 up to 15: Taxiing via TWY T and D3.
- PRKG A8 and from 16 up to 18: Taxiing via TWY T, D3 and Y. If LVP procedures are active and RVR < 2000 m in any of the transmissometers, they shall stay close to TWY Y and wait for the "FOLLOW ME" vehicle which shall guide them to the assigned stand.
- PRKG from 19 up to 26: Taxiing via TWY T.
- PRKG 31 and 33: Taxiing via TWY T.
- PRKG 32 and 34: Taxiing via TWY T, D2 and Z. If the LVP procedures are active and RVR < 2000 m in any of the transmissometers, these stands are not assigned.
- P2 apron: Taxiing via TWY T and D2. If the LVP procedures are active and RVR < 2000 m in any of the transmissometers, they shall stay close to the intermediate holding position of TWY T with D2 and wait for the "FOLLOW ME" vehicle which shall guide them to apron P2. The P2 apron is for military use and exclusively for cleared aircraft.

- Plataforma P1: Rodarán por TWY T y D1. La aeronave notificará a ATC cuando haya abandonado TWY T. Si los procedimientos LVP se encuentran activos y RVR < 2000 m en cualquiera de los transmisómetros se mantendrán cerca de TWY D1 a la espera de un vehículo “SIGAME” que le guiará al puesto de estacionamiento asignado.

3.2. AERONAVES DE SALIDA

A las aeronaves que estacionen en las plataformas P1, P2 y los PRKG A8, 16, 17 y 18 se les prestará servicio de guiado de salida mediante vehículo “SIGAME” si los procedimientos LVP se encuentran ACTIVOS y RVR < 2000 m en cualquiera de los transmisómetros.

ATC establecerá la preferencia en caso de coincidir una aeronave en rodaje y una aeronave en retroceso, así como en el caso de dos retrocesos que puedan interferirse.

ATC aprobará la maniobra de retroceso en los casos en los que esta maniobra sea necesaria.

A menos que ATC indique otra ruta, preferentemente se emplearán las rutas de rodaje siguientes:

- PRKG del A1 al A7 y del 1 al 4: Rodarán por TWY D4 y T.
- PRKG del 5 al 10: Si la aeronave sale por la RWY 17 rodará por TWY R, D3 y T. Para la RWY 35 rodará por TWY R, D4 y T.
- PRKG del 11 al 15: Rodarán por TWY D3 y T.
- PRKG A8 y del 16 al 18: Rodarán por TWY Y, D3 y T. Si los procedimientos LVP se encuentran activos y RVR < 2000 m en cualquiera de los transmisómetros, las aeronaves serán guiadas en TWY Y por un vehículo “SIGAME”.
- PRKG del 19 al 26: Rodarán por TWY T.
- PRKG 31 y 33: Rodarán por TWY T en caso de salida remolcada y por TWY Z y T en caso de salida autónoma. Si los procedimientos LVP se encuentran activos y RVR < 2000 m en cualquiera de los transmisómetros, no se permite rodar por Z, por lo que únicamente se permite la salida remolcada.
- PRKG 32 y 34: Rodarán por TWY Z, D2 y T, en caso de salida remolcada y por TWY T en caso de salida autónoma. Si los procedimientos LVP se encuentran activos y RVR < 2000 m en cualquiera de los transmisómetros, no se permite rodar por Z, por lo que únicamente se permite la salida autónoma.
- Plataforma P2: Rodarán por TWY D2 y T. Si los procedimientos LVP se encuentran activos y RVR < 2000 m en cualquiera de los transmisómetros serán guiadas en D2 por un vehículo “SIGAME”.
- Plataforma P1: Rodarán por TWY D1 y T. Si los procedimientos LVP se encuentran activos y RVR < 2000 m en cualquiera de los transmisómetros serán guiadas en D1 por un vehículo “SIGAME”.

3.3. LIMITACIONES DE RODAJE

A. GENERALIDADES

Clasificación de aeronaves según el REG. UE 139/2014:

LETRA DE CLAVE CODE LETTER	ENVERGADURA WINGSPAN	ANCHURA EXTERIOR DEL TREN DE ATERRIZAJE PRINCIPAL EXTERNAL WIDTH OF THE MAIN LANDING GEAR
A	Hasta // Up to 15 m	Hasta // Up to 4.5 m
B	Desde 15 m hasta 24 m (exclusive) // From 15 m to 24 m (exclusive)	Desde 4.5 m hasta 6 m (exclusive) // From 4.5 m to 6 m (exclusive)
C	Desde 24 m hasta 36 m (exclusive) // From 24 m to 36 m (exclusive)	Desde 6 m hasta 9 m (exclusive) // From 6 m to 9 m (exclusive)
D	Desde 36 m hasta 52 m (exclusive) // From 36 m to 52 m (exclusive)	Desde 9 m hasta 14 m (exclusive) // From 9 m to 14 m (exclusive)
E	Desde 52 m hasta 65 m (exclusive) // From 52 m to 65 m (exclusive)	Desde 9 m hasta 14 m (exclusive) // From 9 m to 14 m (exclusive)
F	Desde 65 m hasta 80 m (exclusive) // From 65 m to 80 m (exclusive)	Desde 14 m hasta 16 m (exclusive) // From 14 m to 16 m (exclusive)

- P1 apron: Taxiing via TWY T and D1. Aircraft shall report to ATC when they have left TWY T. If the LVP procedures are active and RVR < 2000 m in any of the transmissometers, they shall stay close to TWY D1 and wait for the “FOLLOW ME” vehicle which shall guide them to the assigned stand.

3.2. DEPARTING AIRCRAFT

Guidance service by “FOLLOW ME” vehicle will be provided to aircraft parking on aprons P1, P2 and PRKG A8, 16, 17 and 18, if the LVP procedures are active and RVR < 2000 m in any of the transmissometers.

ATC shall establish priority if a taxiing aircraft coincides with push-back of an aircraft, or if two push-backs could interfere with each other.

ATC will approve the push-back manoeuvre when it is necessary.

Unless ATC indicates another route, the following routes will be employed preferentially:

- PRKG from A1 up to A7 and from 1 up to 4: Taxiing via TWY D4 and T.
- PRKG from 5 up to 10: If the aircraft is taking off from RWY 17, taxiing via TWY R, D3 and T. For RWY 35, taxiing via TWY R, D4 and T.
- PRKG from 11 up to 15: Taxiing via TWY D3 and T.
- PRKG A8 and from 16 up to 18: Taxiing via TWY Y, D3 and T. If the LVP procedures are active and RVR < 2000 m in any of the transmissometers, the aircraft shall be guided by a “FOLLOW ME” vehicle on TWY Y.
- PRKG from 19 up to 26: Taxiing via TWY T.
- PRKG 31 and 33: Taxiing via TWY T in the event of towed exit and via TWY Z and T in the event of autonomous exit. If the LVP procedures are active and RVR < 2000 m in any of the transmissometers, taxiing via Z is not allowed, so only towed exit is allowed.
- PRKG 32 and 34: Taxiing via TWY Z, D2 and T in the event of towed exit and via TWY T in the event of autonomous exit. If the LVP procedures are active and RVR < 2000 m in any of the transmissometers, taxiing via Z is not allowed, so only towed exit is allowed.
- Apron P2: taxiing via TWY D2 and T. If the LVP procedures are active and RVR < 2000 m in any of the transmissometers, the aircraft shall be guided by a “FOLLOW ME” vehicle in D2.
- Apron P1: taxiing via TWY D1 and T. If the LVP procedures are active and RVR < 2000 m in any of the transmissometers, the aircraft shall be guided by a “FOLLOW ME” vehicle in D1.

3.3. TAXIING RESTRICTIONS

A. GENERAL

Aircraft classification according to REG. UE 139/2014:

B. RODAJE

B. TAXIING

TWY	LETRA DE CLAVE MAX MAX CODE LETTER	OBSERVACIONES REMARKS
E1	E	Las aeronaves de letra de clave E deben realizar sobreviraje en el giro RWY-E1 // Code letter E aircraft shall carry out oversteering on the RWY E1 turn. Las aeronaves de letra de clave E y D deben realizar sobreviraje en el giro E1-T // Code letter E and D aircraft shall carry out oversteering on the E1-T turn.
E2	C	Cerrada con LVP activo y RVR < 2000 m // Closed with active LVP and RVR < 2000 m
E3	C	Cerrada con LVP activo y RVR < 2000 m // Closed with active LVP and RVR < 2000 m
E4	E	Las aeronaves de letra de clave E y D deben realizar sobreviraje en el giro RWY-E4 y en el giro E4-T // Code letter E and D aircraft shall carry out oversteering on the RWY-E4 and E4-T turn.
D1	C (BTN T & APN P1) C (MAX SPAN 31 m) (APN P1)	
D2	D (MAX SPAN 42.4 m & OMGWS 7.5 m)	
D3	E (MAX SPAN 60.5 m) (BTN T & R) D (BTN R & PRKG 15)	Las aeronaves de letra de clave E y D deben realizar sobreviraje en el giro T-D3-R // Code letter E and D aircraft shall carry out oversteering on the T-D3-R turn.
D4	D (BTN TWY T & R) C (BTN R & PRKG 1)	Las aeronaves de letra de clave D deben realizar sobreviraje en el giro T-D4-R // Code letter D aircraft shall carry out oversteering on the T-D4-R turn.
T	E	
R	E (MAX SPAN 60.5 m)	
Y	B	
Z	B	Cerrada con LVP activo y RVR < 2000 m // Closed with active LVP and RVR < 2000 m

Se aplican las siguientes restricciones a las aeronaves rodando por TWY T
en caso de aeronaves ubicadas en los puntos de espera de TWY E2 o E3.

The following restrictions apply to aircraft taxiing on TWY T if there are
aircraft at the holding positions on TWY E2 or E3.

Letra de clave de la aeronave rodando por TWY T Code letter of aircraft taxiing on TWY T	Envergadura máxima de la aeronave en TWY T Maximum wingspan of aircraft taxiing on TWY T	Máxima aeronave que puede detenerse en TWY E2/E3 Maximum aircraft stopped on TWY E2/E3
E	65	FA20 / F2TH (LEN = 20.23 m)
D	52	CRJ2 (LEN = 26.77 m)
C	36	B712 (LEN = 37.80 m)
B	24	A321 (LEN = 44.51 m)
A	15	B762 (LEN = 48.51 m)

C. OPERACIÓN DE AERONAVES DE LETRA DE CLAVE F
En el Aeropuerto de SANTIAGO/Rosalía de Castro no está permitida la
operación de aeronaves de letra de clave F.

C. OPERATION OF CODE LETTER F AIRCRAFT
In SANTIAGO/Rosalía de Castro Airport, the operation of code letter F
aircraft is not allowed.

PROCEDIMIENTO DE SOLICITUD DE CATEGORÍA DE INCENDIOS A
DEMANDA

PROCEDURE FOR THE REQUEST OF FIRE CATEGORY ON DEMAND

El Aeropuerto de SANTIAGO/Rosalía de Castro proporciona categoría SEI 7 de
forma continuada y 8 o 9 a demanda. Para operar con categoría 8 o 9 las
compañías interesadas deben solicitarlo por vía:
E-mail: listascqcoordinacion@aena.es
FAX: +34-981 547 564

SANTIAGO/Rosalía de Castro Airport provides SEI category 7 continuously
and 8 or 9 on demand. To operate with category 8 or 9, companies interested
must request this via:
E-mail: listascqcoordinacion@aena.es
FAX: +34-981 547 564

La solicitud debe realizarse al menos 15 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.

The request must be made at least 15 days before the scheduled flight, and it
shall contain the following data:
– Flight number.
– Flight class.
– Aircraft type.
– Expected date and time.

La confirmación de la categoría 8 o 9 se realizará a través del mismo medio por
el que fue solicitada.

Confirmation of Category 8 or 9 shall be made by the same means used when
requested.

POLÍTICA DE AHORRO ENERGÉTICO

ENERGY-SAVING POLICY

El aeropuerto de SANTIAGO/Rosalía de Castro, en horario de 00:00 LT hasta
las 06:00 LT y si no existen operaciones de aeronaves previstas, aplica
procedimientos de ahorro energético consistentes en apagado de las luces
aeronáuticas de superficie de pista y calles de rodaje.

Between 00:00 LT and 06:00 LT, SANTIAGO/Rosalía de Castro Airport will
apply energy-saving procedures, if there are no aircraft operations expected,
consisting of switching off the surface aeronautical lights of runway and
taxiways.

DESHIELO DE AERONAVES

AIRCRAFT DE-ICING

El deshielo de aeronaves se realizará en los puestos de estacionamiento en
que se encuentren estacionadas las aeronaves en plataforma a excepción de
los PRKG de A1 al A8, 16, 17 y 18, del 31 a 34 y del 41 al 44, en los que no está
permitido realizar deshielo.

The aircraft de-icing will be carried out on the stands in which aircraft are
parked on the apron except for PRKG from A1 to A8, 16, 17 and 18, from 31 to
34 and from 41 to 44, where de-icing is not allowed.

Las aeronaves, que requieran deshielo y que estén estacionadas en un puesto de estacionamiento en el que esta operación no está permitida, solicitarán el cambio de puesto de estacionamiento al CCA a través de su agente handling. Ver casilla 04. Instalaciones para el deshielo.

OPERACIÓN EN CONDICIONES INVERNALES

En caso de previsión o formación de hielo / nieve en el pavimento se procederá a su prevención y retirada mediante aplicación de urea y equipo dotado de pala quitanieves. Ver casilla 7. Disponibilidad estacional / Remoción de obstáculos.

OPERACIONES VISUALES NOCTURNAS (VFR-N)

Se autorizan las operaciones visuales nocturnas.

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 afectación 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_SCQ@aena.es

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

OPERACIONES EN PLATAFORMA

Toda aeronave que, al estacionar, sobrepase la barra de rueda de morro deberá salir de forma remolcada.

La salida autónoma del puesto de estacionamiento se realizará en régimen de ralentí. No está permitida la salida autónoma con mayor potencia.

La maniobra de giro para salir del puesto de estacionamiento (normalmente de 180°) debe realizarse únicamente para, a continuación, iniciar el rodaje. No está permitido hacer el giro para salir del puesto de estacionamiento y a continuación mantener posición para ceder paso a otra aeronave que rueda por detrás, salvo causa justificada y previa coordinación con ATC. En caso de tener que cederle el paso, se deberá hacer antes de iniciar el giro.

En los puestos de estacionamiento con guía de atraque reduzca su velocidad. En caso de fallo de la guía de atraque espere al vehículo "SIGAME", que realizará señales manuales para el estacionamiento de la aeronave en la barra de rueda de morro correspondiente.

PLAN DE EMERGENCIA DEL AEROPUERTO

En virtud del artículo 9.1.2 de la Orden FOM 2086/2011 y del ADR.OPS.B.005 b) del Reglamento EU 139/2014, así como de la reglamentación de Aena EXA 59 "Criterios de aplicación en relación con los Planes de Emergencia de los aeropuertos", en el Aeropuerto de SANTIAGO/Rosalía de Castro no se permitirá la operación de aeronaves de una compañía aérea sin representante designado en el aeropuerto a efectos de coordinación de actuaciones derivadas de respuesta a una emergencia, pudiendo ser éste otra compañía aérea o un agente handling designado. Este requisito aplica, a partir de un año desde la publicación en el AIP, a compañías que realizan vuelos comerciales regulares de pasajeros y a compañías de vuelos chárter de pasajeros siempre que realicen en número mayor o igual a 24 movimientos de llegada o salida en el aeropuerto en tres meses consecutivos.

VUELOS DE ESCUELA

No están permitidos los vuelos de escuela, a excepción de las escuelas con base en SANTIAGO/Rosalía de Castro.

GUIADO DE AERONAVES EN CASO DE BAJA VISIBILIDAD O FUERTES PRECIPITACIONES.

La tripulación podrá solicitar el guiado por parte del coche FOLLOW ME en caso de requerirlo por baja visibilidad o fuertes precipitaciones. La solicitud se

Aircraft that require de-icing and that are parked on the stand in which this operation is not allowed, shall request the change of stand to CCA through their handling agent. See item 0.4 De-icing facilities.

OPERATION IN WINTER CONDITIONS

In the event of forecast or ice/snow formation on pavement, the airport will prevent and remove it by applying urea and using equipment with snow ploughs. See item 7. Seasonal availability / Obstacle clearing.

NIGHT VISUAL OPERATIONS (VFR-N)

Night visual operations are cleared.

OPERATIONAL SAFETY REPORTS

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

The aim of these reports is the compilation of information in order to improve operational safety, independently of the compulsory report of the occurrence to the appropriate aeronautical authority. Data may be sent in any format, including at least the following information:

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

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

Seguridad_Operacional_SCQ@aena.es

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

APRON OPERATIONS

All aircraft which protrude beyond the nosewheel bar when parked must perform towed exit.

Autonomous exit from the stand shall be carried out at idling power. Autonomous exit at higher power is not permitted.

Turning manoeuvre to vacate the stand (usually 180°) is only permitted when taxiing immediately afterwards. When holding position to give way to another aircraft taxiing behind, turning manoeuvre is prohibited (unless duly justified, prior coordination with ATC required). In case of giving way to another aircraft, it must be done before turning.

Reduce speed in stands with docking guidance. In the case of fault with the docking guidance system, wait for the "FOLLOW ME" vehicle, which will provide signals for parking the aircraft at the corresponding nosewheel bar.

AIRPORT EMERGENCY PLAN

By virtue of article 9.1.2 of the Order FOM 2086/2011 and ADR.OPS.B.005 b) of the EU Regulation 139/2014, as well as the Aena regulation EXA 59 "Criteria applicable to airport Emergency Plans", at SANTIAGO/Rosalía de Castro Airport, the operation of aircraft by air carriers with no designated representative at the airport will not be permitted, for the purposes of coordinating the actions arising out of the response to an emergency, this representative may be another air carrier or a designated handling agent. This requirement is applicable, as of one year from its publication in the AIP, to regular passenger revenue flight and chartered flight companies that perform 24 or more arrivals or departures at the airport within three consecutive months.

SCHOOL FLIGHTS

School flights are not permitted, except for SANTIAGO/Rosalía de Castro based schools.

AIRCRAFT GUIDANCE IN THE EVENT OF LOW VISIBILITY OR HEAVY RAINFALL.

The flight crew may request FOLLOW ME vehicle guidance when required due to low visibility or heavy rainfall. The request shall be made to TWR, which

realizará a TWR, que indicará al coche FOLLOW ME la posición de la aeronave y su destino final.

will indicate the aircraft position and its final destination to the FOLLOW ME vehicle.

21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS

NOISE ABATEMENT PROCEDURES

PRUEBAS DE MOTORES EN TIERRA

Las solicitudes de autorización de pruebas de motor a cualquier tipo de régimen, así como cualquier consulta sobre el procedimiento de pruebas de motor, deberá realizarse a:

Centro de Coordinación del Aeropuerto (CCA):
TEL: +34-981 547 561 / 60 / 63
E-mail: listascqcoordinacion@aena.es
FAX: +34-981 547 564

Indicar: matrícula/compañía/horario previsto de prueba.

CCA autorizará o denegará la solicitud.

Las pruebas de motores en régimen de ralentí se realizarán en cualquier puesto de estacionamiento de aeronaves previa autorización del CCA.

Las pruebas de motores en régimen superior al ralentí requerirán la autorización previa del CCA y se realizarán en la TWY, en un punto próximo a un punto de espera (E1 o E4).

Para ello TWR facilitará información de viento a la aeronave y coordinará con el piloto al mando y con el CCA el lugar y momento concreto para realizar la prueba. TWR aprobará, de ser necesaria, la maniobra de retroceso, y autorizará la ruta de rodaje a seguir por la aeronave.

Es obligatorio notificar a TWR por frecuencia el inicio y la finalización de la prueba.

GROUND ENGINE TEST

Requests for engine test clearance at any power, as well as any question regarding the engine testing procedure, must be addressed to:

Centro de Coordinación del Aeropuerto (CCA):
TEL: +34-981 547 561 / 60 / 63
E-mail: listascqcoordinacion@aena.es
FAX: +34-981 547 564

Indicate: registration number/airline/expected test hours.

CCA will authorize or decline the request.

Engine test at idling may be accomplished on any aircraft stand with prior CCA clearance.

Engine test higher than idling may be accomplished with prior CCA clearance and it will be carried out on the TWY, at a point close to a holding position (E1 or E4).

For this, TWR will provide wind information for the aircraft and will coordinate the specific place and time for testing with the pilot in command and with the CCA. If necessary, TWR will approve the push-back manoeuvre and will clear the taxiing route to be followed by the aircraft.

It is mandatory to notify TWR by radio of the beginning and ending of the test.

22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO

FLIGHT PROCEDURES

PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)

1. GENERALIDADES

- 1.1. La RWY 17 está equipada con un ILS CAT II/III y están autorizadas las aproximaciones CAT III B.
- 1.2. En la RWY 17/35 están autorizados los despegues de visibilidad reducida.
- 1.3. No están permitidos los aterrizajes por la RWY 35 con LVP en fase de aplicación.
- 1.4. Se informará a los pilotos de que se están aplicando los Procedimientos de Visibilidad Reducida a través del ATIS, con la fraseología "LOW VISIBILITY PROCEDURES IN FORCE".

2. CRITERIOS DE APLICACIÓN Y CANCELACIÓN DE LOS PROCEDIMIENTOS

2.1. Fase de seguimiento.

La fase de seguimiento de los procedimientos se aplicará cuando el pronóstico de visibilidad sea menor o igual que 1000 m en el TREND del último METAR.

2.2. Fase de preparación.

Esta fase se activará cuando se dé alguno de los siguientes casos:

- a) $1000\text{ m} \geq \text{RVR} > 600\text{ m}$ en cualquiera de los transmisómetros.
- b) En caso de no estar disponible la información de transmisómetro alguno, $1000\text{ m} \geq \text{VIS} > 800\text{ m}$.
- c) $300\text{ ft (90 m)} \geq \text{Techo de nubes} > 250\text{ ft (75 m)}$.

2.3. Fase de aplicación.

Además de los procedimientos generales, se aplicarán Procedimientos de Visibilidad Reducida (LVP) cuando se dé alguno de los siguientes casos:

- a) $\text{RVR} \leq 600\text{ m}$, en cualquiera de los transmisómetros o la $\text{VIS} \leq 800\text{ m}$ si los transmisómetros estuviesen fuera de servicio.
- b) Techo de nubes $\leq 250\text{ ft (75 m)}$.

2.4. Fase de cancelación.

Los LVP se cancelarán cuando se cumplan los siguientes valores acumulativos:

- a) $\text{RVR} > 1000\text{ m}$ en todos los transmisómetros, o $\text{VIS} > 1000\text{ m}$, en caso de que los transmisómetros estuvieran fuera de servicio.
- b) Techo de nubes $> 300\text{ ft (90 m)}$.
- c) Pronóstico TREND del METAR en vigor, o que vaya a entrar en vigor, con visibilidad superior a 1000 m y techo de nubes superior a 300 ft (90 m).

3. SALIDAS / ENTRADAS DE PISTA

3.1. Salidas de pista.

Si el $\text{RVR} < 2000\text{ m}$ en cualquiera de los transmisómetros, las aeronaves que hayan aterrizado deberán abandonar la pista por la TWY E4 o E1, según la pista utilizada. En estas condiciones las TWY E2 y E3 permanecerán cerradas.

3.2. Entradas en pista.

Las aeronaves accederán a pista por las TWY E4 o E1. Ver AD 2-LEST GMC.

4. PUNTOS DE ESPERA DE LA PISTA SEGÚN LA CAT DE OPERACIÓN

Para los despegues se deberán utilizar los siguientes puntos de espera CAT II/III:

LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

1. GENERAL

- 1.1. RWY 17 is equipped with ILS CAT II/III and authorized for CAT III B approach operations.
- 1.2. On RWY 17 / 35 take-offs under low visibility conditions are cleared.
- 1.3. RWY 35 is not usable for landing when LVP in application phase.
- 1.4. Pilots shall be informed about the application of Low Visibility Procedures by ATIS, with the phraseology "LOW VISIBILITY PROCEDURES IN FORCE".

2. PROCEDURE APPLICATION AND CANCELLATION CRITERIA

2.1. Monitoring phase.

The monitoring phase of the procedures will be applied when the visibility forecast is 1000 m or below in the TREND of the last METAR.

2.2. Preparation phase.

This phase shall be activated when any of the following conditions exist:

- a) $1000\text{ m} \geq \text{RVR} > 600\text{ m}$ in any of the transmissometers.
- b) If the information of any transmissometer is not available, $1000\text{ m} \geq \text{VIS} > 800\text{ m}$.
- c) $300\text{ ft (90 m)} \geq \text{Cloud ceiling} > 250\text{ ft (75 m)}$.

2.3. Application phase.

Besides the general procedures, the Low Visibility Procedures will be applied when any of the following conditions exist:

- a) $\text{RVR} \leq 600\text{ m}$, in any of the transmissometers or $\text{VIS} \leq 800\text{ m}$ if the transmissometers are out of service.
- b) Cloud ceiling $\leq 250\text{ ft (75 m)}$.

2.4. Cancellation phase.

LVP will be cancelled when the following cumulative values are met:

- a) $\text{RVR} > 1,000\text{ m}$ in all the transmissometers, or $\text{VIS} > 1000\text{ m}$, if the transmissometers are out of service.
- b) Cloud ceiling $> 300\text{ ft (90 m)}$.
- c) TREND forecast of METAR in force, or forthcoming one, with visibility higher than 1000 m and cloud ceiling higher than 300 ft (90 m).

3. RUNWAY EXIT / ENTRY

3.1. Runway exits.

If $\text{RVR} < 2000\text{ m}$ in any of the transmissometers, the landing aircraft must vacate the runway via TWY E4 or E1, depending on the runway in use. In these conditions TWY E2 and E3 will be closed.

3.2. Runway entries.

Aircraft will access the runway via TWY E4 or E1. See AD 2-LEST GMC.

4. RUNWAY-HOLDING POSITIONS DEPENDING ON THE OPERATION CAT

For take-off, the following CAT II/III holding positions must be used:

- a) RWY 17
b) RWY 35.

5. RESTRICCIÓN DE MOVIMIENTOS EN TIERRA

5.1. General.

5.1.1. Los pilotos y/o conductores procederán a verificar en todo momento la situación de la aeronave y/o vehículo, especialmente en las intersecciones, comprobando que el rodaje se ejecuta en condiciones de completa seguridad.

→ 5.1.2. Con los procedimientos de visibilidad reducida en aplicación y RVR < 2000 m en cualquiera de los medidores de RVR, las TWY E2, E3 y Z permanecerán cerradas.

→ 5.1.3. Se proporcionará servicio de guiado mediante vehículo "SÍGAME" a las aeronaves siguientes con RVR < 2000 m en cualquiera de los medidores de RVR:

- a) Aeronaves que estacionen en la plataforma P1.
- Llegada: Desde la intersección de T con D1 hasta el puesto de estacionamiento.
- Salida: Desde el puesto de estacionamiento hasta la intersección de T con D1.
- b) Aeronaves que estacionen en la plataforma militar P2.
- Llegada: Desde el punto de espera intermedio de T con D2 hasta el acceso a la plataforma P2.
- Salida: Desde el acceso a la plataforma P2 hasta la intersección de D2 con T.
- c) Aeronaves que estacionen en los PRKG 16, 17, 18 y A8.
- Llegada: Desde el punto de espera intermedio de T con D3 o R con D3 hasta el puesto de estacionamiento.
- Salida: Desde el puesto de estacionamiento hasta el punto de espera intermedio de T con E3 o T con D4.

5.1.4. Además, se prestará guiado mediante vehículo "SÍGAME" cuando TWR o las tripulaciones así lo requieran.

- Llegada: Desde el punto indicado por ATC hasta el puesto de estacionamiento.
- Salida: Desde el puesto de estacionamiento hasta el punto indicado por ATC.

5.1.5. Se restringirá la utilización de puestos de los estacionamiento operativos:

- a) Con LVP en aplicación y RVR < 2000 m en cualquiera de los medidores de RVR, no se asignarán los PRKG 32 y 34.
- b) Con LVP en aplicación y RVR < 2000 m en cualquiera de los medidores de RVR, no se permitirá la salida autónoma de los PRKG 31 y 33 ni la salida remolcada de los PRKG 32 y 34.

5.2. Salidas.

5.2.1 Todas las aeronaves situadas en un puesto de estacionamiento que precise maniobra de retroceso, al recibir la autorización de ATC, y salvo instrucciones en contra, efectuarán el mismo según lo dispuesto en los procedimientos generales (ver AIP-España, AD 2-LEST PDC).

5.2.2 Cuando el límite de autorización de rodaje sea el punto de espera de la pista en uso, las aeronaves no sobrepasarán las señales correspondientes a los puntos de espera de CAT II/III.

5.3. Llegadas.

5.3.1. Al abandonar pista, los pilotos notificarán:

- a) Pista Libre.
b) Área Sensible libre.
c) TWY utilizada.

6. DESCRIPCIÓN DEL PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA

6.1. Generalidades.

6.1.1. Se informará a los pilotos que se están aplicando los LVP mediante radiotelefonía. Cualquier incidencia notificada o detectada que pueda afectar a los LVP, se comunicará inmediatamente a las aeronaves.

6.1.2. Las dependencias ATC suministrarán directamente los valores de alcance visual en pista de acuerdo a lo siguiente:

- a) RVR TDZ: Lectura correspondiente a la zona de toma de contacto.
b) RVR MID: Lectura correspondiente al punto medio de pista.
c) RVR END: Lectura correspondiente al extremo de pista.

6.2. CAT II/III Aproximación y aterrizaje.

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 CAT II/III, el permiso para aterrizar sólo se expedirá cuando las áreas sensibles del ILS (LSA) estén despejadas.

6.3. Despegues con visibilidad reducida.

6.3.1. Las RWY 17/35 son adecuadas para despegues en condiciones de visibilidad reducida.

6.3.2. Los mínimos para el despegue (RWY 17/35) serán los establecidos por cada operador.

6.3.3. Los pilotos solicitarán al ATC la puesta en marcha de motores con valores de RVR iguales o superiores a sus mínimos de despegue.

- a) RWY 17
b) RWY 35.

5. GROUND MOVEMENT RESTRICTION

5.1. General.

5.1.1. Pilots and/or drivers will proceed to verify their aircraft and/or vehicle position at all times, especially at intersections, making sure that taxiing is being executed under conditions of complete safety.

5.1.2. With the low visibility procedures in force and RVR < 2000 m in any of the RVR meters, TWY E2, E3 and Z will be closed.

5.1.3. Guidance service by "FOLLOW ME" vehicle will be provided to aircraft with RVR < 2000 m in any of the RVR meters:

- a) Aircraft parking on apron P1.
- Arrival: From the intersection of T with D1 to stand.

- Departure: From stand to the intersection of T with D1.
- b) Aircraft parking on military apron P2.
- Arrival: From the intermediate holding position of T with D2 to access to apron P2.
- Departure: From the Access to apron P2 to the intersection of D2 with T.
- c) Aircraft parking on the PRKG 16, 17, 18 and A8.
- Arrival: From the intermediate holding position of T with D3 or R with D3 to stand.
- Departure: From stand to the intermediate holding position of T with E3 or T with D4.

5.1.4. Guidance service by "FOLLOW ME" vehicle will also be provided when TWR or the crew request it.

- Arrival: From the point indicated by ATC to stand.

- Departure: From stand to the point indicated by ATC.

5.1.5. The use of operative stands will be restricted:

- a) With LVP in force and RVR < 2000 m in any of the RVR meters, PRKG 32 and 34 are not assigned.
- b) With LVP in force and RVR < 2000 m in any of the RVR meters, the autonomous exit of PRKG 31 and 33 and towed exit of PRKG 32 and 34 are not allowed.

5.2. Departures.

5.2.1. Unless otherwise advised by ATC, on receipt of the corresponding clearance, aircraft in a stand requiring the push-back manoeuvre shall perform it following the established standard procedures (see AIP-España, AD 2-LEST PDC).

5.2.2. When the taxiing clearance limit is the holding position for the runway in use, aircraft shall not exceed the corresponding markings of the CAT II/III holding position.

5.3. Arrivals.

5.3.1. On vacating the runway, pilots will notify:

- a) Runway vacated.
b) Sensitive area vacated.
c) TWY used.

6. DESCRIPTION OF LOW VISIBILITY PROCEDURE

6.1. General.

6.1.1. Pilots will be informed about the application of the Low Visibility Procedures by radiotelephone. Any notified or detected incident that might affect the LVP will be immediately communicated to the aircraft.

6.1.2. Runway visual range values will be supplied directly by ATC services in accordance with the following:

- a) RVR TDZ: Reading corresponding to the touchdown zone.
b) RVR MID: Reading corresponding to the runway midpoint.
c) RVR END: Reading corresponding to the runway end.

6.2. CAT II/III approach and landing.

Landing clearance will not be supplied after the aircraft is located at 2 NM from the TDZ. If this is not possible, instructions for a missed approach will be provided. When CAT II/III approaches are taking place, landing permission will only be issued when the ILS sensitive areas (LSA) are vacated.

6.3. Take-off with low visibility.

6.3.1. RWY 17/35 are appropriate for take-offs in low visibility conditions.

6.3.2. The take-off minimums (RWY 17/35) shall be established by each operator.

6.3.3. Pilots shall request engine start-up from ATC with RVR values equal to or greater than their take-off minimums.

7. OTRA INFORMACIÓN

7.1. Aproximaciones CAT II/III en prácticas.

- 7.1.1. Los pilotos que deseen realizar aproximaciones de precisión de CAT II/III en prácticas solicitarán la autorización correspondiente al ATC con antelación suficiente.
- 7.1.2. No se autorizan aproximaciones de precisión CAT II/III en prácticas cuando el RVR sea inferior a 2000 m, o mismo valor de visibilidad si los medidores de RVR estuvieran fuera de servicio, o la base de nubes esté a, o por debajo de, 800 ft (245 m).
- 7.1.3. Si las áreas críticas y/o sensibles del ILS no estuvieran protegidas, se notificará dicha circunstancia al comandante de la aeronave. Cualquier otra incidencia que afecte a la operación en prácticas deberá comunicarse igualmente.

7. OTHER INFORMATION

7.1. CAT II/III training approaches.

- 7.1.1. Pilots wishing to carry out training in CAT II/III precision approaches will request the appropriate authorisation from ATC with sufficient notice.
- 7.1.2. No training in CAT II/III precision approaches are cleared when RVR is less than 2000 m, or the same visibility value if the RVR meters are out of service, or the cloud base is at, or below, 800 ft (245 m).
- 7.1.3. If the critical and/or sensitive areas of the ILS are not protected, this circumstance shall be notified to the pilots in command. Any other incident affecting training operations must also be reported.

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:

1. 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.
2. Aeronave de llegada: si la aeronave acaba de aterrizar, mantendrá posición al abandonar el área sensible (RWY 17 en uso) o al dejar pista libre (RWY 35 en uso), 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. Vehículo: evacuará el área de maniobras si se encontrase en ella y después detendrá el vehículo permaneciendo en su posición y esperando la llegada del vehículo de asistencia.

COMMUNICATIONS FAILURE

In the event that an aircraft operating on the manoeuvring area experiences a communications failure, proceed as follows:

1. Departing aircraft: the aircraft shall continue on the assigned route to stop at the limit of ATC clearance, taking extreme caution, where it shall hold its position and wait for the arrival of an assistance vehicle.
2. Arriving aircraft: If the aircraft has just landed, it shall hold its position after vacating the sensitive area (LSA) and (RWY 17 in use) or after vacating the runway (RWY 35 in use), and wait for the arrival of an assistance vehicle. If the aircraft already had a taxiing ATC clearance, it shall continue by the assigned route to the limit of such authorization, taking extreme caution, where it shall hold its position and wait for the arrival of an assistance vehicle.
3. Vehicle: will evacuate the maneuvering area if it is located there and then stop the vehicle, maintain position and await the arrival of the assistance vehicle.

SITUACIONES ANÓMALAS EN ÁREA DE MANIOBRAS

1. 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 la 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.

2. 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.

3. 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.

ANOMALOUS SITUATIONS IN THE MANOEUVRING AREA

1. Uncertainty regarding position in the maneuvering area.

Except for the provisions in the paragraph below, if pilots are in doubt about the position of the aircraft relative to the manoeuvring area, they shall immediately stop the aircraft and notify ATC of these circumstances (including the last known position).

In situations where the pilot is in doubt about the position of the aircraft relative to the manoeuvring area, but recognizes that the aircraft is on the runway, the pilot shall immediately notify ATC (including the last known position) of this circumstance and evacuate the runway as soon as possible if they are able to locate an appropriate taxiway nearby, unless otherwise specified by ATC; and then shall stop the aircraft.

If ATC become aware that an aircraft has lost its position in the manoeuvring area, or is unsure of its position, the appropriate measures to safeguard operations will be taken to assist the aircraft to determine its position.

2. Loss of visual contact between moving elements.

In the event of loss of visual contact of an aircraft with other aircraft or a vehicle with which it is maintaining its own separation, the aircraft will immediately inform ATC and will stop. ATC will take the measures it deems fit.

3. Aircraft failure.

Pilot shall notify the situation to ATC and shall wait for the arrival of assistance. In the event that aircraft is on a runway, if possible and unless otherwise specified by ATC, it shall evacuate it.

SISTEMA DE VIGILANCIA ATS

Se emplea en el suministro del servicio de control de aeródromo para ejecutar las siguientes funciones:

- a) supervisión de la trayectoria de vuelo de aeronaves en aproximación final;
- b) supervisión de la trayectoria de vuelo de otras aeronaves en las cercanías del aeródromo;
- c) establecimiento de separación, establecido en el R.C.A. apartado 4.6.7.3, entre aeronaves sucesivas a la salida; y
- d) suministro de asistencia para la navegación a vuelos VFR.

En caso de indisponibilidad del radar de Espiñeras, las anteriores funciones sólo podrán prestarse a partir de 2900 ft AMSL.

En caso de indisponibilidad simultánea de los radares de Espiñeras y As Pontes, se suspenderán todas las funciones anteriores.

Asimismo, no se garantiza la provisión de las funciones b) y d) dentro del ATZ por debajo de 1600 ft AMSL.

ATS SURVEILLANCE SYSTEM

It is used in the provision of the aerodrome control service to perform the following functions:

- a) supervision of flight paths of aircraft on final approach;
- b) supervision of flight paths of other aircraft in the vicinity of the aerodrome;
- c) establishment of separation between consecutive departing aircraft, in accordance with RCA item 4.6.7.3; and
- d) provision of navigation assistance to VFR flights.

In case of unavailability of Espiñeras radar, the functions above will only be provided at or above 2900 ft AMSL.

All the functions above will be suspended in the event of a simultaneous unavailability of Espiñeras and As Pontes radars.

Likewise, provision of functions b) and d) is not guaranteed within the ATZ below 1600 ft AMSL.

PROCEDIMIENTO DE SALIDAS VISUALES PARA VUELOS IFR

En determinadas circunstancias que impidan el uso de las SID publicadas y de las salidas de contingencia, 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.

VISUAL DEPARTURE PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS

In certain circumstances in which the published SID and contingency departures cannot be used, IFR flights may request a "visual departure" from ATC under the following conditions:

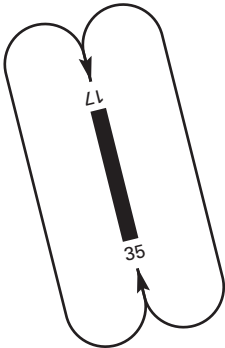
- Between the start of morning civil twilight and the end of evening civil twilight.

- Condiciones meteorológicas en la dirección del despegue y ascenso inicial subsiguiente que permitan el vuelo visual hasta la Altitud Mínima Radar.
- 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 Altitud Mínima Radar.

- Weather conditions in the direction of the take-off and subsequent initial climb that permit the visual flight up to the Minimum Radar Altitude.
- Once lined up, the pilot shall propose a heading to ATC, to enable the departure to be safe.
- The pilot shall be responsible for maintaining obstacle clearance up to the Minimum Radar Altitude.

CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD

AD TRAFFIC CIRCUIT



NOTIFICACIÓN DE CIZALLADURA EN APROXIMACIÓN O DESPEGUE

En caso de experimentar cizalladura, los tráficos facilitarán a ATC, en la medida de lo posible, los siguientes datos:

- Fase del vuelo en la que ha tenido lugar.
- Intensidad: débil, moderada, fuerte, muy fuerte o sin calificar.
- Sentido del fenómeno: positivo o negativo.
- Si ha sido detectada por el sistema de la aeronave o percibida por el piloto.
- Cualquier otra información complementaria disponible.

Una vez informado del fenómeno de cizalladura, ATC lo comunicará a las aeronaves siguientes que pudieran estar afectadas (incluyendo el tipo de aeronave y si ha sido detectada por el sistema de la aeronave o percibida por el piloto), siempre que no se haya notificado ya por otros medios (ej.: METAR/SPECI...). Asimismo, ATC confirmará con estas aeronaves si la han experimentado o no.

Con la finalidad de disponer del METAR actualizado en todo momento en lo relativo a la presencia de cizalladura, en caso de despegue o aterrizaje con un METAR reportando cizalladura, el tráfico informará siempre a ATC si la ha sufrido o no.

REPORTING WIND SHEAR ON APPROACH OR TAKE-OFF

Should aircraft experience wind shear, they should facilitate the following data to ATC whenever possible:

- Flight phase in which it took place.
- Intensity: weak, moderate, severe, very severe or not assessed.
- Phenomenon direction: positive or negative.
- Whether it was detected by the aircraft system or perceived by the pilot.
- Any other complementary information available.

Once the wind shear phenomenon has been reported, ATC will communicate this to following aircraft which might be affected (including the type of aircraft and whether it was detected by the aircraft system or perceived by the pilot), always provided that this has not already been notified by other means (such as METAR/SPECI...). Similarly, ATC will confirm with these aircraft whether they have experienced it or not.

In order that the METAR can be up-to-date at all times in relation to the presence of wind shear, in the case of take-off or landing when the METAR is reporting wind shear, aircraft shall always inform ATC whether they have experienced it or not.

OPERACIONES DE DESCENSO CONTINUO

Dependiendo de las condiciones del tránsito, y siempre que se prevea que no vaya a ser necesario interrumpir un descenso, las aeronaves serán autorizadas a proceder por una llegada estándar (STAR) o mediante una autorización del tipo "directo" a un fijo intermedio de la STAR, al IAF, a un fijo de la aproximación intermedia o al IF, a la mínima altitud del IAF o del IF del procedimiento instrumental (IAC), o la altitud mínima de vigilancia ATC de los sectores que la ruta atraviesa, lo que sea más alto, de manera que la operación de descenso pueda ejecutarse de manera continua.

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 minimum altitude of the IAF or the IF of the instrumental procedure (IAC), or the minimum ATC surveillance altitude of the sectors through which the direct route, whichever is higher, in order to allow a continuous descent operation.

23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

ADDITIONAL INFORMATION

SERVICIO DE CONTROL DE FAUNA

Servicio de control de fauna diario de orto a ocaso.
Concentración de gaviotas en otoño e invierno en proximidades del aeropuerto al paso de frentes meteorológicos activos.
Uso de dispositivo láser en horario nocturno.

FAUNA CONTROL SERVICE

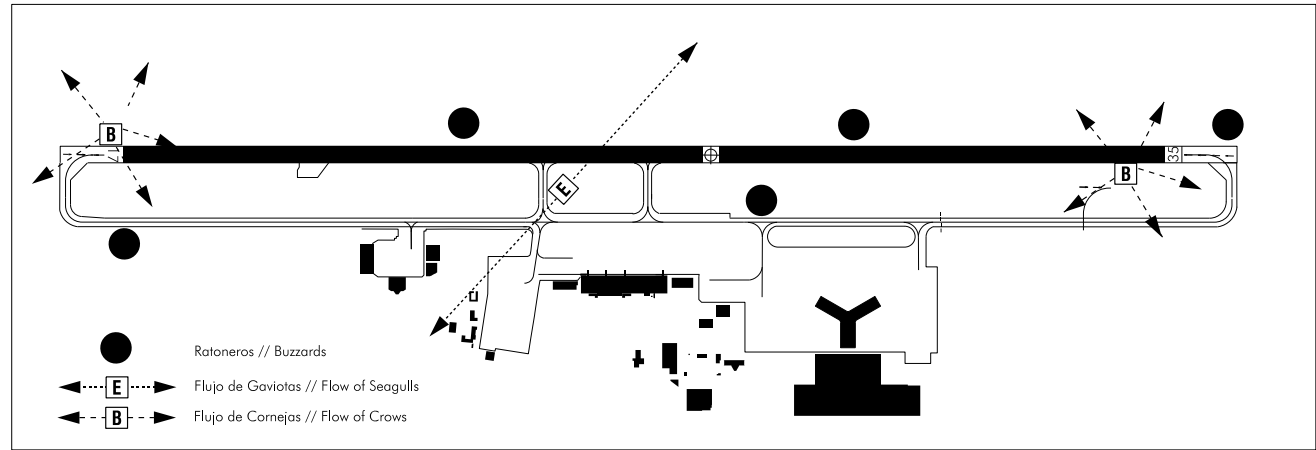
Daily fauna control service from sunrise to sunset.
Seagull concentration near the airport during autumn and winter as active meteorological fronts cross.
Laser device in use at night time.

CONCENTRACIÓN Y FLUJOS DE AVES

Presencia de pequeñas rapaces en el recinto aeroportuario y posible flujo de gaviotas al paso de frentes meteorológicos activos.

CONCENTRATION AND FLOWS OF BIRDS

Presence of small preys in the airport grounds and possible flow of seagulls to the passage of active weather fronts.



APANTALLAMIENTO POR ÁRBOLES EN ANEMÓMETRO DE CABECERA DE RWY 35

En la cabecera de la RWY 35, con vientos de dirección entre 030° y 100° y entre los 50 m de altura y la TDZ hay una discontinuidad de la intensidad del viento que puede llegar hasta una reducción del 70% en la TDZ, debido a la presencia de una masa arbórea cercana, que también influye en la medición del anemómetro de la RWY 35.

SCREENING BY TREES AT RWY 35 THRESHOLD ANEMOMETER

At the threshold of RWY 35, with winds of direction from 030° to 100° and between 50 m high and the TDZ, there is a discontinuity in the wind intensity which could mean a reduction of up to 70% at the TDZ due to the presence of a nearby forest area, which also influences the readings of the RWY 35 anemometer.

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/#LEST>

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

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

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

VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION

Información no disponible.

Information not available.