

1. INDICADOR DE LUGAR-NOMBRE DEL AERÓDROMO
AERODROME LOCATION INDICATOR - NAME**LEVT - VITORIA****2. DATOS GEOGRÁFICOS Y DE ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO****AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA**

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

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

3. HORARIO DE OPERACIÓN**OPERATIONAL HOURS**

Aeropuerto: H24.
Aduanas e Inmigración: HR AD.
Servicios médicos y de sanidad: Ver GEN 1.4.
→ AIS/ARO: H24. (1)
Información MET: H24.
ATS: H24.
Abastecimiento de combustible: HR AD.
Asistencia en tierra: HR AD.
Seguridad: H24.
Deshielo: HR AD.
Observaciones: (1) Oficina ARO Centralizada zona geográfica 2
TEL: +34-918 603 557
+34-672 344 412 (solo en contingencia de comunicaciones).
E-mail: arocentralizada@enaire.es
Dirección AFTN gestión Plan Vuelo LEVT: LEVTZPZX.
→ Oficina AIO Centralizada – Oficina NOTAM Internacional
TEL: +34-913 213 137/138
E-mail: unof@enaire.es

Airport: H24.
Customs and Immigration: HR AD.
Health and Sanitation: See GEN 1.4.
AIS/ARO: H24. (1)
MET briefing: H24.
ATS: H24.
Fuelling: HR AD.
Handling: HR AD.
Security: H24.
De-icing: HR AD.
Remarks: (1) Centralised ARO office geographical area 2
TEL: +34-918 603 557
+34-672 344 412 (only for communications contingency).
E-mail: arocentralizada@enaire.es
AFTN flight plan management LEVT: LEVTZPZX.
Centralised AIO Office - International NOTAM Office
TEL: +34-913 213 137/138
E-mail: unof@enaire.es

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

Instalaciones para el manejo de carga: Hasta 11000 kg.
Tipos de combustible: JET A-1, 100LL. (1)
Tipos de lubricante: AEROSHELL, W-100.
Capacidad de reabastecimiento: Sin limitaciones.
Instalaciones para el deshielo: En todos los puestos de estacionamiento, salvo el PRKG 101 de Rampa 1, y los de aviación general (107 a 116), con unidad de agua caliente y glicol para eliminación de hielo de las ACFT.
Espacio disponible en hangar: No.
Instalaciones para reparaciones: No.
Observaciones: (1) Combustible:
SLCA
Móvil: +34-680 621 455
E-mail: vit@slca.es
Agentes de rampa:
IBERIA
TEL: +34-945 163 639
FAX: +34-945 163 642
E-mail: vitkt@iberia.es
SITA: VITKQIB
WFS Servicios Aeroportuarios, S.A. (Sólo cargo)
TEL: No
Móvil: +34-638 593 262
FAX: +34-945 566 141
E-mail: vitkk@wfs.aero
SITA: VITKR7X

Cargo facilities: Up to 11000 kg.
Fuel types: JET A-1, 100LL. (1)
Oil types: AEROSHELL, W-100.
Refuelling capacity: No limitations.
De-icing facilities: In all stands, except PRKG 101 in Ramp 1, and those of general aviation (107 to 116), with hot water and glycol for removing ice from the ACFT.
Hangar space: No.
Repair facilities: No.
Remarks: (1) Fuel:
SLCA
Mobile phone: +34-680 621 455
E-mail: vit@slca.es
Ramp agents:
IBERIA
TEL: +34-945 163 639
FAX: +34-945 163 642
E-mail: vitkt@iberia.es
SITA: VITKQIB
WFS Servicios Aeroportuarios, S.A. (Only cargo)
TEL: No
Mobile phone: +34-638 593 262
FAX: +34-945 566 141
E-mail: vitkk@wfs.aero
SITA: VITKR7X

5. INSTALACIONES PARA LOS PASAJEROS**PASSENGER FACILITIES**

Hoteles: No.
Restaurante: No.
Transporte: Taxis.

Hotels: No.
Restaurant: No.
Transportation: Taxis.

Instalaciones médicas: No. Banco/Oficina Postal: No/No. Información turística: Sí. Observaciones: Ninguna.	Medical facilities: No. Bank/Post Office: No/No. Tourist information: Yes. Remarks: None.
---	--

6. SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS	RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES
---	-----------------------------------

Categoría de incendios: 7, HR AD. (1) (2) Equipo de salvamento: De acuerdo a la categoría de incendios. Retirada de aeronaves inutilizadas: El Aeropuerto dispone de equipos propios de retirada de aeronaves inutilizadas hasta 10 toneladas. Para aeronaves de peso mayor a 10 toneladas, retirada mediante servicio externo, previa solicitud y presencia del propietario/explotador de la aeronave y a cargo del mismo. Información de contacto del coordinador del Aeródromo para el transporte de aeronaves fuera de servicio: TEL: +34-945 163 518; e-mail: VITCEOPS@aena.es. Observaciones: (1) Para otras categorías de incendios, previa petición, consultar NOTAM en vigor. (2) El tiempo de respuesta del servicio de salvamento y extinción de incendios es menor a 3 MIN, con un objetivo operacional menor a 2 MIN.	Fire category: 7, HR AD. (1) (2) Rescue equipment: In accordance with the fire category. Removal of disabled aircraft: The Airport has its own equipment to remove disabled aircraft weighing up to 10 tonnes. Aircraft weighing more than 10 tonnes shall be removed via external services, prior request and in the presence of the aircraft owner/operator and at itself expense. Contact information of the Aerodrome coordinator for transport of aircraft out of service: TEL: +34-945 163 518; e-mail: VITCEOPS@aena.es. Remarks: (1) For other fire categories, prior request, consult NOTAM in force. (2) Response time of the rescue and fire fighting services is less than 3 MIN, with an operational objective less than 2 MIN.
--	--

7. EVALUACIÓN Y NOTIFICACIÓN DEL ESTADO DE LA SUPERFICIE DE LA PISTA Y PLAN PARA LA NIEVE	RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN
---	---

Tipos de equipamiento de limpieza: Camiones provistos de hojas quitanieves, motoniveladoras y esparcidores de fundentes. Prioridades de limpieza: Pista, calles de rodaje asociadas a la pista, plataforma 1 y PRKG 7 a 12 de plataforma 2, vías de servicio de plataformas 1 y 2, y vías de acceso a las mismas. Material usado para el tratamiento de la superficie del área de movimiento: Acetato potásico (KAC), formiato sódico (NAFO) y urea (UREA). Pistas de invierno especialmente preparadas: No aplica. Observaciones: Periodo de aplicación del plan para la nieve: 01-NOV al 31-MAR. Evaluación y notificación del estado de la superficie de la pista de acuerdo a la metodología del Global Reporting Format (GRF) descrita en AD 1.2.2. Aeródromo en servicio durante todas las estaciones del año.	Types of clearing equipment: Trucks fitted with plough blades, bulldozers and dissolvent spreaders. Clearance priorities: Runway, taxiways serving the runway, apron 1 and PRKG 7 to 12 in apron 2, service roads 1 and 2, and access roads to them. Use of material for movement area surface treatment: Potassium acetate (KAC), sodium formate (NAFO) and urea (UREA). Specially prepared winter runways: Not applicable. Remarks: Period of application of snow plan: 1-NOV to 31 MAR. Runway surface condition assessment and reporting in accordance with the Global Reporting Format (GRF) methodology described in AD 1.2.2. Aerodrome in service during all seasons of the year
--	--

8. DETALLES DEL ÁREA DE MOVIMIENTO	MOVEMENT AREA DETAILS
------------------------------------	-----------------------

Plataforma: Superficie: Hormigón hidráulico. Resistencia: APN 1: Rampa 1: PRKG 101 a 104: PCN 45/R/B/W/T. PRKG 105 y 105A: PCN 39/R/B/W/T. PRKG 106 a 116: PCN 47/R/C/W/T. APN 2: Rampa 2: PRKG 1 a 3: PCN 92/R/C/W/T. PRKG 4 a 8: PCN 45/R/B/W/T. PRKG 9 a 12: PCN 117/R/C/W/T. Calles de rodaje: Anchura: 23 m. Superficie: Hormigón hidráulico. Resistencia: T1: PCN 61/R/C/W/T. T2: PCN 53/R/B/W/T. T3 a T7, A, B1, B2, C1 y C2: PCN 45/R/B/W/T. D: PCN 52/R/C/W/T. E: PCN 45/R/B/W/T, EXC BTN Rampa 1 & E3: PCN 92/R/C/W/T. Posiciones de comprobación: Altímetro: Plataforma: ELEV 507 m/1663 ft. VOR: TWY E (425255.05N 0024351.49W), R-286 VFD / 0.3 DME VFD. Sólo aeronaves letra de clave C o inferior. INS: No. Observaciones: Ninguna.	Apron: Surface: Hydraulic concrete. Strength: APN 1: Ramp 1: PRKG 101 to 104: PCN 45/R/B/W/T. PRKG 105 and 105A: PCN 39/R/B/W/T. PRKG 106 to 116: PCN 47/R/C/W/T. APN 2: Ramp 2: PRKG 1 to 3: PCN 92/R/C/W/T. PRKG 4 to 8: PCN 45/R/B/W/T. PRKG 9 to 12: PCN 117/R/C/W/T. Taxiways: Width: 23 m. Surface: Hydraulic concrete. Strength: T1: PCN 61/R/C/W/T. T2: PCN 53/R/B/W/T. T3 to T7, A, B1, B2, C1 and C2: PCN 45/R/B/W/T. D: PCN 52/R/C/W/T. E: PCN 45/R/B/W/T, EXC BTN Ramp 1 & E3: PCN 92/R/C/W/T. Check locations: Altimeter: Apron: ELEV 507 m/1663 ft. VOR: TWY E (425255.05N 0024351.49W), R-286 VFD / 0.3 DME VFD. Only code letter C or lower aircraft . INS: No. Remarks: None.
--	---

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

Sistema de guía de rodaje: Letreros iluminados de PROHIBIDA LA ENTRADA, puntos de espera de la pista, puntos de espera intermedios, luces de protección de pista, barras de parada, luces de puntos de espera intermedios y puestos de estacionamiento. Señalización de RWY: Designadores, umbral, eje, faja lateral, zona de toma de contacto, punto de visada, señales indicadoras de calle de salida rápida en RWY 22 (C1). Señalización de TWY: Eje, faja lateral y señal mejorada de eje en T1 y T7. Observaciones: Balizas retrorreflectantes en borde de plataformas 1 y 2, y TWY (excepto TWY E).	Taxiing guidance system: NO ENTRY lighted boards, runway-holding positions, intermediate holding positions, runway guard lights, stop bars, intermediate holding position lights and stands. RWY markings: Designators, threshold, centre line, side stripe, touchdown one, aiming point, rapid exit taxiway indicator markings on RWY 22 (C1). TWY markings: Centre line, side stripe and enhanced centre line in T1 and T7. Remarks: Retroreflective markers on the edge of aprons 1 and 2, and TWY (except TWY E).
--	--

➔ 10. OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO

AERODROME OBSTACLES

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

Ver Ítem 10 y apartado Conjunto de Datos.

Observaciones: Ver AD 2-LEVT AOC.

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

See Item 10 and Data Sets section.

Remarks: See AD 2-LEVT AOC.

11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO

METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED

Oficina MET: Vitoria EMAe.

HR: H24.

METAR: Semihorario.

TAF: 24HR.

TREND: No.

Información: En persona y telefónica.

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

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

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

Dependencia ATS atendida: TWR, APP.

Información adicional: Santander OMAe (LESD): H24; TEL: +34-942 392 464. Vitoria EMAe: H24; TEL: +34-945 163 543.

Observaciones: Existe resumen climatológico de aeródromo. Se hacen avisos de aeródromo.

MET office: Vitoria EMAe.

HR: H24.

METAR: Half-hourly.

TAF: 24HR.

TREND: No.

Briefing: In person and by telephone.

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

Charts: Significant forecasted and wind and temperature in altitude maps.

Supplementary equipment: Clouds, lightning image and radar information display.

ATS unit served: TWR, APP.

Additional information: Santander OMAe (LESD): H24; TEL: +34-942 392 464. Vitoria EMAe: H24; TEL: +34-945 163 543.

Remarks: Aerodrome climatological summary available. Aerodrome warnings available.

12. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA

RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

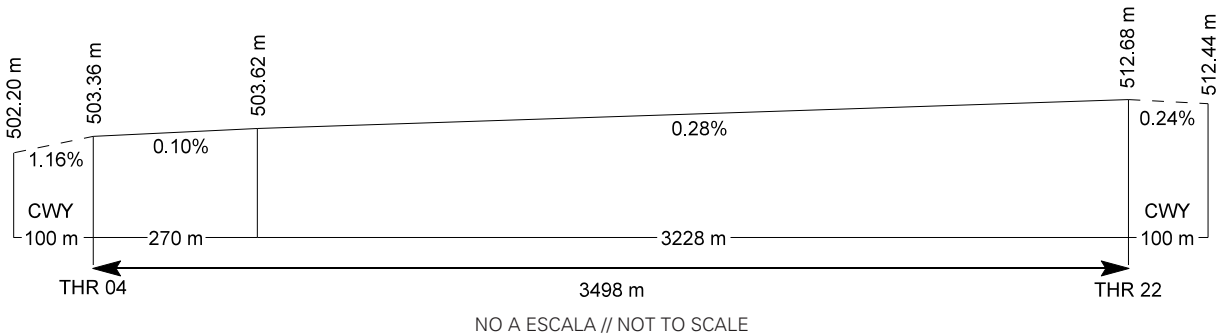
RWY	Orientación Direction	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m) Strip (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
04	035.93°GEO 036°MAG	3498 x 45	425212.3400N 0024413.3200W	THR: 503.4 m / 1651 ft TDZ: 505.5 m / 1658 ft	No	100 x 150	3618 x 300	Si // Yes	240 x 150	Hormigón hidráulico // Hydraulic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

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

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

Perfil:

Profile:



13. DISTANCIAS DECLARADAS

DECLARED DISTANCES

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

Observaciones: Ninguna.

Remarks: None.

14. ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA

APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

Pista: 04
Aproximación: Precisión CAT II/III 900 m. LIH.
Luces de identificación de umbral.
PAPI (MEHT): 3° (19.90 m/65 ft).
Umbral: Verdes, con barras de ala.
Zona de toma de contacto: 900 m blancas.
Eje pista: 3498 m: 2598 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH.
Distancia entre luces: 15 m.
Borde de pista: 3498 m: 2898 m blancas + 600 m amarillas. LIH.
Distancia entre luces: 50 m.
Extremo de pista: Rojas.
Zona de parada: No.
Observaciones: PAPI no apto para las aeronaves AN124 y AN225.

Pista: 22
Aproximación: Sencillo 420 m LIH.
Luces de identificación de umbral.
PAPI (MEHT): 3° (22.23 m/ 73 ft).
Umbral: Verdes.
Zona de toma de contacto: No.
Eje pista: 3498 m: 2598 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH.
Distancia entre luces: 15 m.
Borde de pista: 3498 m: 2898 m blancas + 600 m amarillas. LIH.
Distancia entre luces: 50 m.
Extremo de pista: Rojas.
Zona de parada: No.
Observaciones: Luces indicadoras de salida rápida TWY C1.
PAPI no apto para las aeronaves AN124 y AN225.

Runway: 04
Approach: Precision CAT II/III 900. LIH.
Threshold identification lights.
PAPI (MEHT): 3° (19.90 m/65 ft).
Threshold: Green, with wing bars.
Touchdown zone: 900 m white.
Runway centre line: 3498 m: 2598 m white + 600 m white and red + 300 m red. LIH.
Distance between lights: 15 m.
Runway edge: 3498 m: 2898 m white + 600 m yellow. LIH.
Distance between lights: 50 m.
Runway end: Red.
Stopway: No.
Remarks: PAPI unfit for AN124 and AN225 aircraft.

Runway: 22
Approach: Simple 420 m LIH.
Threshold identification lights.
PAPI (MEHT): 3° (22.23 m/ 73 ft).
Threshold: Green.
Touchdown zone: No.
Runway centre line: 3498 m: 2598 m white + 600 m white and red + 300 m red. LIH.
Distance between lights: 15 m.
Runway edge: 3498 m: 2898 m white + 600 m yellow. LIH.
Distance between lights: 50 m.
Runway end: Red.
Stopway: No.
Remarks: Rapid exit taxiway indicator lights TWY C1.
PAPI unfit for AN124 and AN225 aircraft.

15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA

OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

ABN/IBN: No.
WDI: 1 cerca de THR 04, 1 cerca TWY B2, 1 cerca THR 22. LGTD.
Iluminación de TWY: Eje: A, B1, B2, C1, C2, D, E, T1, T2, T3, T4, T5, T6, TA6 y T7. Borde: E.
Iluminación de plataforma: Torres de iluminación (4 en Rampa 1 y 9 en Rampa 2).
Fuente secundaria de energía: Sistema de alimentación ininterrumpida que proporcionan un tiempo de conmutación (luz) para CAT II/III según Anexo 14.
Observaciones: Ninguna.

ABN/IBN: No.
WDI: 1 near THR 04, 1 near TWY B2, 1 near THR 22. LGTD.
TWY lighting: Centre line: A, B1, B2, C1, C2, D, E, T1, T2, T3, T4, T5, T6, TA6 and T7. Edge: E.
Apron lighting: Floodlighting poles (4 in Ramp 1 and 9 in Ramp 2).
Secondary power supply: Uninterrupted power system that provide a switch-over time (light) for CAT II/III according to Annex 14.
Remarks: None.

16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS

HELICOPTER LANDING AREA

Situación:
– Ondulación del geoide: ver casilla 2.
– FATO: RWY 04/22. Coordenadas THR 04 y THR 22, ver casilla 12.
– Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 04/22.
Coordenadas ARP, ver casilla 2.
→ Rodaje aéreo: TLOF coincide con el PRKG 1H, 4, 5, 6, 7 y 8 de APN 2 y PRKG 101, 105 y 106 de APN 1.
Elevación:
– FATO: RWY 04/22. Elevación THR 04 y THR 22, ver casilla 12.
– Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 04/22. Elevación AD.
→ Rodaje aéreo: TLOF coincide con el PRKG 1H, 4, 5, 6, 7 y 8 de APN 2 y PRKG 101, 105 y 106 de APN 1.

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

PRKG	ELEV (M)
1H	507.49
4	507.49
5	506.96
6	506.46
7	507.58
8	507.13
101	507.32
105	507.38
106	507.56

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

Dimensions, surface, maximum weight, marking:
– FATO: RWY 04/22.
– Ground taxiing: TLOF coincides with RWY 04/22, see item 12.

– Rodaje aéreo: TLOF coincide con el PRKG 1H, 4, 5, 6, 7 y 8 de APN 2 y PRKG 101, 105 y 106 de APN 1. Resistencia, ver casilla 8. – Señal de toma de contacto: – PRKG 1H: faja circular de 50 cm de ancho y diámetro interior de 11.5 m y señal de perímetro: faja circular de 15 cm de ancho y diámetro interior de 27.6 m. – PRKG 4, 5, 6, 7 y 8 de APN 2 y PRKG 101, 105 y 106 de APN 1: ver casilla 20. Orientación: No. Distancias declaradas: No. Lighting: No. Observaciones: Iluminación de plataforma, ver AD 2-LEVT PDC 1. Rodaje aéreo: velocidad máxima 37 km/h.	– Air taxiing: TLOF coincides with PRKG 1H, 4, 5, 6, 7 and 8 in APN 2 and PRKG 101, 105 and 106 in APN 1. Strength, see item 8. – Touchdown zone marking: – PRKG 1H: circular strip 50 cm wide and inner diameter 11.5 m and perimeter marking: circular strip 15 cm wide and inner diameter 27.6 m. – PRKG 4, 5, 6, 7 and 8 in APN 2 and PRKG 101, 105 and 106 in APN 1: see item 20. Direction: No. Declared distances: No. Lighting: No. Remarks: Apron lighting, see AD 2-LEVT PDC 1. Air taxiing: Maximum speed 37 km/h.
---	--

17. ESPACIO AÉREO ATS		ATS AIRSPACE		
Denominación y límites laterales Designation and lateral limits	Límites verticales Vertical limits	Clase de espacio aéreo Airspace class	Unidad responsable Idioma Unit Language	Altitud de transición Transition altitude
CTR VITORIA Espacio comprendido por // Space within: 430112N 0023753W; 425935N 0023433W; 425502N 0022456W; 425014N 0022206W; 424646N 0022300W; 424554N 0022427W; 424155N 0023107W; 424547N 0024156W; 424327N 0024407W; 424120N 0024907W; 423621N 0025401W; 424016N 0030140W; 425017N 0025155W; 425208N 0025300W; 425523N 0025037W; 425803N 0024716W; 425910N 0024502W; 425913N 0024019W; 430112N 0023753W.	6000 ft AMSL SFC	D	VITORIA TWR ES/EN	1850 m / 6000 ft
ATZ VITORIA Círculo de 8 km de radio centrado en ARP (1) // Circle radius 8 km centred on ARP (1)	3000 ft HGT (2) SFC	D	VITORIA TWR ES/EN	
Observaciones: (1) O la visibilidad horizontal, lo que resulte inferior. (2) O hasta la elevación del techo de nubes, lo que resulte más bajo.		Remarks: (1) Or the ground visibility, whichever is lower. (2) Or up to the cloud ceiling, whichever is lower.		

18. INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN ATS				ATS COMMUNICATION FACILITIES
Servicio Service	Distintivo llamada Call sign	FREQ	HR	Observaciones Remarks
APP/TWR	Vitoria TWR	118.450 MHz 121.500 MHz 121.805 C 257.800 MHz 243.000 MHz	HR ATS HR ATS HR ATS HR ATS HR ATS	EMERG GMC MIL EMERG
ATIS	Vitoria información	119.355 C	HR ATS	
D-ATIS	Vitoria información	NIL	HR ATS	Suministro de información ATIS mediante enlace de datos // Provision of ATIS information via data link.

19. RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIAJE					RADIO NAVIGATION & LANDING FACILITIES	
Instalación (VAR) Facility (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas Coordinates	ELEV DME	Observaciones Remarks
VOR (0°)	VRA	116.600 MHz	H24	424354.8N 0025156.1W		R-216 posible pérdida de señal // possible signal loss BTN 3 & 0 NM. R-033 posible pérdida de señal // possible signal loss BTN 0 & 5.2 NM. R-260 posible pérdida de señal // possible signal loss. R-355 posible pérdida de señal // possible signal loss BTN 8 & 10 NM.
DME	VRA	CH 113X	H24	424354.8N 0025156.1W	570 m	R-260 posible pérdida de señal a // possible signal loss at FL120 FM 40 NM.
DVOR (0°)	VFD	112.900 MHz	H24	425250.3N 0024327.7W		U/S BTN R-355/R-005 & R-220/R-315.
DME	VFD	CH 76X	H24	425249.8N 0024327.3W	510 m	
NDB (0°)	VTA	345.000 kHz	H24	425541.1N 0024046.6W		036°: Posibles oscilaciones de más de // Possible signal oscillations greater than ±10° BTN 24 & 18 NM FM DME VRA. 036° MAG/ 310 m FM THR 22. COV 17 NM ±35° FM RCL AVBL a // at 5500 ft AMSL o // or ABV. COV 25 NM ±10° FM RCL AVBL a // at 6000 ft AMSL o // or ABV.
→ LOC 04 (0°) ILS CAT III	VTO	108.900 MHz	H24	425352.3N 0024234.8W		3°: RDH 15.5 m; a // at 314 m FM THR 04 & 130 m FM RCL a la derecha en el sentido de APCH // To the right in the direction of APCH.
GP 04		329.300 MHz	H24	425218.1N 0024400.5W		

ILS/DME 04	VTO	CH 26X	H24	425218.1N	0024400.5W	507 m	REF DME THR 04. COV 17 NM AVBL BTN 13° a la derecha // to the right & 31° a la izquierda // to the left FM RCL a // at 5500 ft AMSL o // or ABV.
NDB 04 (0°)	VT	308.000 kHz	H24	424807.0N	0024814.7W		

20. REGLAMENTACIÓN LOCAL

LOCAL REGULATIONS

➔ OPERACIONES ILS DE CATEGORÍA II/III

La RWY 04, sujeta a la disponibilidad de servicio de las ayudas a la aproximación y aterrizaje correspondientes, es adecuada para realizar operaciones de CAT II/III por aquellos operadores aéreos cuyos mínimos de operación hayan sido aprobados por la autoridad civil aeronáutica.

La maniobra ILS Y RWY04 es apta para efectuar operaciones de CAT III únicamente con una pendiente de frustrada del 3% o superior. Los obstáculos determinantes de los mínimos de CAT II de esta maniobra son:

ILS CATEGORY II/III OPERATIONS

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

The ILS Y RWY 04 manoeuvre is suitable for CAT III operations only with a missed approach slope of 3% or greater. The defining obstacles for the CAT II minima of this manoeuvre are:

	OBST	LAT	LONG	ELEV (ft)
CAT II 3%	LEVT-OBS-00911-000-2018 TORRE MEGA	425307.2N	0024341.3W	1787.9
CAT II 2.5%	RADAR METEOROLÓGICO KAPILDUI	424557.5N	0023216.0W	4028.9

1. Aproximaciones ILS de Categoría II/III en prácticas:
1. ILS Category II/III practice approaches:
- a) Los pilotos que deseen realizar aproximaciones de precisión de CAT II/III en prácticas solicitarán la autorización correspondiente a ATC con antelación suficiente.

a) Pilots seeking to practice CAT II/III precision approaches shall request the appropriate clearance from ATC well in advance.

b) 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 transmisómetros estuvieran fuera de servicio, o el techo de nubes esté a, o por debajo de, 800 ft.

b) Practice CAT II/III precision approaches will not be cleared when the RVR is less than 2000 m, or the same visibility value if the transmissometers are out of service, or the cloud ceiling is at or below 800 ft.

c) Si las áreas críticas y/o sensibles del ILS no estuvieran protegidas, se notificará dicha circunstancia a la tripulación. Cualquier otra incidencia que afecte a la operación en prácticas se comunicará igualmente.

c) If ILS critical and/or sensitive areas are not protected, the crew shall be notified. Any other incident affecting the training operations shall also be reported.

PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE

- 1.- Aeronaves de llegada
- a) Las aeronaves notificarán RWY libre y TWY de salida utilizada.
- b) Al abandonar la RWY, en caso de no recibir instrucciones de rodaje, la aeronave se detendrá en la calle de rodaje antes de entrar en plataforma, para esperar instrucciones del vehículo de guiado.
- 2.- Aeronaves de salida
- a) Los pilotos solicitarán autorización de puesta en marcha de motores a la torre de control.
- b) Cuando la aeronave esté preparada para el rodaje, antes de iniciarlo, solicitará permiso a la torre de control.
- 3.- Las aeronaves de letra de clave D precisan realizar maniobra de "sobreviraje" para corregir la maniobra:
- Entrada a / salida desde PRKG 1, 2, 3, 4, 5, 6, 9, 10 y 11 de Rampa 2.

• En todas las curvas de la ruta de rodaje asignada.
- 4.- Las aeronaves de letra de clave E precisan realizar maniobra de "sobreviraje" para corregir la maniobra:
- En todas las curvas de la ruta de rodaje asignada.

• Entrada a / salida desde PRKG 1A y 2A en Rampa 2.
- 5.- Los helicópteros deberán realizar rodaje aéreo, salvo instrucciones en contra del ATC, (ver más adelante PROCEDIMIENTO DE RODAJE PARA HELICÓPTEROS).
- 6.- Evitar colisiones con otras aeronaves u obstáculos es responsabilidad de los pilotos en rodaje en plataforma.
- 7.- Se limita la potencia de motores en plataforma al ralentí.
- 8.- La maniobra back-track no se autoriza en el Aeropuerto de Vitoria salvo en contingencias invernales de nieve y hielo y situaciones especiales y siempre a indicación de Control de TWR.

PROCEDIMIENTO DE OPERACIÓN DE AERONAVES DE LETRA DE CLAVE E

- 1.- GENERALIDADES
- La aeronave de esta clave precisa realizar maniobra de sobreviraje en todos los virajes del recorrido.
- Los movimientos en superficie se realizarán con el guiado del SEI conforme se indica en los puntos siguientes.
- Queda prohibida la utilización para estas aeronaves de las TWY: A, B1, B2, C1, TA6 y tramo E entre E1 y E2.
- 2.- ESTACIONAMIENTO
- Las aeronaves de letra de clave E estacionan en los puestos de estacionamiento autónomo 1A y 2A en Rampa 2. El PRKG 1A es incompatible con los PRKG 1, 1H y 2; el PRKG 2A es incompatible con los PRKG 2 y 3.
- Para la entrada/salida de ambos puestos de estacionamiento la aeronave deberá realizar "giro con sobreviraje".
- El SEI guiará a la aeronave tanto en la llegada como en su salida, siguiendo los rodajes indicados en el punto siguiente "MOVIMIENTO DE SUPERFICIE".

STANDARD TAXIING PROCEDURES

- 1.- Arriving aircraft
- a) Aircraft shall report RWY vacated and TWY used for exit.
- b) After vacating the RWY, if no taxiing instructions have been received, the aircraft will stop on the taxiway before entering the apron, and await taxiing instruction from the guidance vehicle.
- 2.- Departing aircraft
- a) Pilots will request clearance to start up engines to control tower.
- b) When an aircraft is ready for taxiing, pilots shall request permission from the control tower before starting it.
- 3.- Code letter D aircraft require carrying out an "oversteering" manoeuvre to correct the track:
- Entry to / exit from PRKG 1, 2, 3, 4, 5, 6, 9, 10 and 11 on Ramp 2.

• In all curves of the taxiing route assigned.
- 4.- Code letter E aircraft are required to perform an "oversteer" manoeuvre to correct the manoeuvre:
- In all curves of the taxiing route assigned.

• Entry to / exit from PRKG 1A and 2A on Ramp 2.
- 5.- Helicopters must carry out air taxiing, unless ATC advises differently, (see below HELICOPTER TAXIING PROCEDURE).
- 6.- Collision avoidance with other aircraft or obstacles is the responsibility of the pilots when taxiing on the apron.
- 7.- Power of engines on apron is limited to idle.
- 8.- The back-track manoeuvre is not authorised at Vitoria Airport, except in winter contingency conditions of ice and snow and in special situations, as indicated in all cases by TWR Control.

OPERATING PROCEDURE FOR CODE LETTER E AIRCRAFT

- 1.- IN GENERAL
- Aircraft with this code letter must perform an oversteer manoeuvre in all turns of the route.
- Surface movements shall be carried out with SEI guidance as indicated in the following points.
- These aircraft are not allowed to use TWY: A, B1, B2, C1, TA6 and stretch E between E1 and E2.
- 2.- PARKING
- Code letter E aircraft must park at the autonomous stands 1A and 2A on Ramp 2. PRKG 1A is incompatible with PRKG 1, 1H and 2; PRKG 2A is incompatible with PRKG 2 and 3.
- For entry/exit of both stands, aircraft must carry out a "turn with oversteer".
- The SEI will guide the aircraft both on arrival and departure, following the taxiing listed in the following "SURFACE MOVEMENT" section.

3.- MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

a) Llegadas:

RWY 04.- Salida de RWY por T1. La aeronave esperará al vehículo SEI de asistencia para el guiado en T1 cerca de T2. El vehículo SEI guiará hasta el puesto de estacionamiento. El rodaje se realizará a través de la TWY paralela T2, T3, T4 y T5, hasta la puerta de acceso D a Plataforma 2, TWY por la que accederá a la plataforma hacia el puesto de estacionamiento definido rodando por E.

RWY 22.- Salida de RWY por T7. La aeronave esperará al vehículo SEI de asistencia para el guiado en T7 cerca de T6. El vehículo SEI guiará hasta el puesto de estacionamiento. El rodaje se realizará a través de la TWY paralela T6 hasta la puerta de acceso D a Plataforma 2, TWY por la que accederá a la plataforma hacia el puesto de estacionamiento definido rodando por E.

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

b) Salidas:

RWY 04.- Partiendo desde el puesto de estacionamiento definido, el vehículo SEI guiará a la aeronave hasta el punto de espera de la pista, T7. El rodaje se realizará saliendo de plataforma por C2 hasta T5, rodaje por T5 y T6 y entrada en RWY por T7 hasta THR 04.

RWY 22.- Partiendo desde el puesto de estacionamiento definido, el vehículo SEI guiará a la aeronave hasta el punto de espera de la pista, T1. El rodaje se realizará saliendo de plataforma por C2 hasta T4, rodaje por TWY T4, T3 y T2 y entrada en RWY por T1 hasta THR 22.

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

PROCEDIMIENTO DE OPERACIÓN DE AERONAVES DE LETRA DE CLAVE SUPERIOR (LETRA DE CLAVE F)

1.- GENERALIDADES

Tras los análisis de riesgos realizados se acredita que el Aeropuerto de Vitoria garantiza un nivel de seguridad operacional adecuado para la operación en la Plataforma 2 de las aeronaves de letra de clave F siguientes: A380-800, B747-800, AN-124 y AN-225.

Durante la operación de una aeronave de letra de clave F, no se permitirá el rodaje de ninguna otra aeronave en todo el área de movimiento salvo en Plataforma 1. El rodaje de estas aeronaves se realizará a velocidad reducida, siempre que sea posible con los motores externos apagados (en caso de no ser posible, al ralentí), y con el resto de motores al ralentí.

Las aeronaves de letra de clave F recibirán servicio de guiado durante todas sus maniobras.

Los PAPI de ambas cabeceras nos son aptos para la operación de las aeronaves AN124 y AN225.

2.- ESTACIONAMIENTO

Se ha definido el puesto de estacionamiento autónomo 2A en Rampa 2 para las aeronaves de letra de clave F, siendo incompatible su uso con el de los PRKG 2 y 3. El vial de servicio adyacente a dicha posición formará parte del PRKG 2A mientras estas aeronaves se encuentren estacionadas en el mismo y sólo se utilizará para atender a estas aeronaves.

Para la entrada/salida al PRKG 2A de Rampa 2 la aeronave deberá realizar "giro con sobreviraje".

3.- MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

a) Llegadas:

RWY 04.- Salida de RWY por T1. La aeronave esperará al vehículo SEI de asistencia para el guiado en T1 cerca de T2. El vehículo SEI guiará hasta el puesto de estacionamiento. El rodaje se realizará a través de la TWY paralela T2, T3, T4 y T5, hasta la puerta de acceso D a Plataforma 2, TWY por la que accederá a la plataforma hacia el stand definido rodando por E.

RWY 22.- Salida de RWY por T7. La aeronave esperará al vehículo SEI de asistencia para el guiado en T7 cerca de T6. El vehículo SEI guiará hasta el puesto de estacionamiento. El rodaje se realizará a través de la TWY paralela T6 hasta la puerta de acceso D a Plataforma 2, TWY por la que accederá a la plataforma hacia el stand definido rodando por E.

b) Salidas:

RWY 04.- Partiendo desde el puesto de estacionamiento definido, el vehículo SEI guiará a la aeronave hasta el punto de espera de la pista, T7. El rodaje se realizará saliendo de plataforma por C2 hasta T5, rodaje por TWY T5 y T6 y entrada en RWY por T7 hasta THR 04.

RWY 22.- Partiendo desde el puesto de estacionamiento definido, el vehículo SEI guiará a la aeronave hasta el punto de espera de la pista, T1. El rodaje se realizará saliendo de plataforma por C2 hasta T4, rodaje por TWY T3 y T2 y entrada en RWY por T1 hasta THR 22.

Precisará realizar maniobra de "sobreviraje" en los mismos puntos de rodaje marcados en los Procedimientos Generales de Rodaje para aeronaves de letra de clave E.

3.- GROUND MOVEMENT

a) Arrivals:

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

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

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

b) Departures:

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

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

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

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

1.- IN GENERAL

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

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

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

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

2.- PARKING

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

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

3.- GROUND MOVEMENT

a) Arrivals:

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

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

b) Departures:

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

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

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

PROCEDIMIENTO DE OPERACIÓN DE AERONAVES DE LETRA DE CLAVE D DE ENVERGADURA MENOR O IGUAL A 38.05 m (B757-300) EN PLATAFORMA 1

1.- GENERALIDADES

Tras los análisis de riesgos realizados se acredita que el Aeropuerto de Vitoria garantiza un nivel de seguridad operacional adecuado para la operación en la Plataforma 1 de las aeronaves de letra de clave superior con una envergadura hasta el B757-300 (38.05 m).

Durante la operación de una aeronave de letra de clave D en Plataforma 1, no se permitirá el rodaje de ninguna otra aeronave en la Plataforma 1.

2.- ESTACIONAMIENTO

Se han definido los puestos de estacionamiento autónomos 101A, 103A y 105A en Rampa 1 para las aeronaves de letra de clave D, siendo incompatible su uso con el de los PRKG 101/102, 103/104 y 105/106 respectivamente.

Durante las operaciones de entrada y salida al puesto de estacionamiento se extremará la precaución para evitar posibles afecciones de chorro motor.

3.- MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

a) Llegadas:

RWY 04.- Salida de RWY por A, B1 o T1, rodaje a través de la TWY paralela T2, T3 si procede, hasta la puerta de acceso B2 a Plataforma 1, TWY por la que accederá a la Plataforma 1 hacia el puesto de estacionamiento definido.

RWY 22.- Salida de RWY por C1, B1 o T7, rodaje a través de la TWY paralela T6, T5, T4 si procede, hasta la puerta de acceso B2 a Plataforma 1, TWY por la que accederá a la Plataforma 1 hacia el puesto de estacionamiento definido.

b) Salidas:

RWY 04.- Salida de plataforma por B2, rodaje por TWY T4, T5 y T6 y entrada en RWY por T7 hasta THR 04.

RWY 22.- Salida de plataforma por B2, rodaje por TWY T3 y T2 y entrada en pista por T1 hasta THR 22.

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

1.- IN GENERAL

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

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

2 - PARKING

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

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

3.- SURFACE MOVEMENT

a) Arrivals:

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

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

b) Departures:

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

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

HELICOPTER TAXIING PROCEDURE

1.- IN GENERAL

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

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

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

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

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

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

2.- TLOFS AND TOUCHDOWN AND LIFT OFF POINTS

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

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

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

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

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

3.- PARKING

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

PROCEDIMIENTO DE RODAJE PARA HELICÓPTEROS

1.- GENERALIDADES

En el Aeropuerto de Vitoria se realizan operaciones con aeronaves de ala rotatoria, permitiéndose esta operación durante el horario operativo del aeropuerto. Los helicópteros pueden operar bajo reglas de vuelo visual (VFR) e instrumental (IFR).

El alcance de este procedimiento son todos los helicópteros con llegada/salida en el Aeropuerto de Vitoria. Este procedimiento también es aplicable a las operaciones realizadas por las aeronaves de Estado, CNP, GUARDIA CIVIL y DGT (grupo B) cuando estén utilizando las instalaciones del aeródromo de uso público, incluyendo aquellos casos en los que estén llevando a cabo un vuelo de urgencia / emergencia (operacional).

Todos los helicópteros, realizarán las aproximaciones, aterrizajes y despegues de la misma manera que las aeronaves de ala fija, salvo por las siguientes excepciones:

- Se permite a un helicóptero librar la RWY 04 por la TWY C1.

En caso de condiciones de visibilidad reducida, los helicópteros operarán según el procedimiento recogido en el ítem 22. No se admiten operaciones de helicópteros para valores de RVR<350 m.

Se definen una FATO coincidente con la RWY y una TLOF coincidente con la FATO. Para rodaje aéreo/patines, se define una TLOF en el puesto de estacionamiento asignado para los helicópteros (1H).

2.- TLOF, PUNTOS DE TOMA DE CONTACTO Y ELEVACIÓN INICIAL

Los helicópteros realizan las aproximaciones y los despegues de la misma manera que las aeronaves de ala fija, de modo que se aproximan hacia la RWY 04 o RWY 22 (en función de las condiciones meteorológicas) puesto que la FATO definida coincide con esta pista.

Para los helicópteros existen dos tipos de rodaje: en tierra (tren de aterrizaje de ruedas) o rodaje aéreo (tren de aterrizaje fijo-patines; tren de aterrizaje de ruedas).

En el caso de helicópteros de rodaje terrestre, se define una FATO coincidente con la pista y una TLOF coincidente con la FATO.

Para rodaje aéreo, se define TLOF en los puestos de estacionamiento asignados para los helicópteros (PRKG 101, 105 y 106 de APN 1 y PRKG 1H, 4, 5, 6, 7 y 8 de APN 2).

En el caso de los helicópteros con tren de ruedas que decidan realizar rodaje en tierra, toman tierra en la misma pista en virtud de tener declarada una TLOF coincidente con la FATO. Ya en tierra, ruedan hasta puesto de estacionamiento asignado conforme al presente procedimiento. En el caso de tener patín o de tratarse de un helicóptero con tren de ruedas que decide realizar rodaje aéreo, las aeronaves aproximan a la FATO y una vez alcanzado el vuelo estacionario, realizan rodaje aéreo hasta las TLOF de los puestos de estacionamiento asignados conforme al presente procedimiento. Para las operaciones de salida, se opera de igual manera.

3.- ESTACIONAMIENTO

Se dispone de nueve puestos de estacionamiento de helicópteros coincidiendo con los PRKG 1H, 4, 5, 6, 7 y 8 de APN 2 y PRKG 101, 105 y 106 de APN 1. Estos puestos de estacionamiento serán para helicópteros será para helicópteros de longitud máxima total D=23 m y diámetro rotor 18.6 m.

La asignación preferente de los puestos de estacionamiento seguirá el siguiente orden de prioridad:

1. PRKG 1H (R2)
2. PRKG 7 (R2)
3. PRKG 8 (R2)
4. PRKG 106 (R1)
5. PRKG 105 (R1)
6. PRKG 101 (R1)
7. PRKG 4 (R2)
8. PRKG 5 (R2)
9. PRKG 6 (R2)

3.1.- LIMITACIONES EN PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

En cuanto a las operaciones de entrada y salida en los puestos de estacionamiento con giro terrestre autónomo, se presentan las siguientes restricciones relativas a operaciones simultáneas:

- Cuando un helicóptero esté efectuando la salida en rodaje terrestre autónomo en el PRKG 101, no se permitirá una operación simultánea en el PRKG 102.
- Cuando una aeronave esté efectuando la entrada/salida en rodaje terrestre autónomo en el PRKG 105, no se permitirá una operación simultánea en los PRKG 106, 104 y 103A. Además, cuando se efectúe la entrada en rodaje aéreo, no se permitirá operación simultánea con el PRKG 104.
- Cuando una aeronave esté efectuando la entrada/salida en rodaje terrestre autónomo en el PRKG 106, no se permitirá una operación simultánea en el PRKG 105. Además, cuando se efectúe la entrada en rodaje aéreo, no se permitirá operación simultánea con el PRKG 105.

Además, existirán restricciones operativas a puestos de estacionamiento, viales, sendas, ESA...:

- En el PRKG 101:
 - Cuando se realice la entrada con rodaje aéreo, será necesario restringir la vía de servicio situada a la izquierda del puesto de estacionamiento.
 - Cuando se esté efectuando la salida con giro estacionario, se restringirá la vía de servicio situada a la izquierda del puesto de estacionamiento y el área de espera de equipos.
 - Cuando se efectúe la salida con giro autónomo terrestre, es necesario restringir la senda peatonal ubicada frente al puesto de estacionamiento.
 - Cuando un helicóptero esté efectuando la salida con giro estacionario en el PRKG 105, no debe haber ninguna aeronave estacionada en los PRKG 104 o 103A.
 - Cuando un helicóptero esté efectuando la salida con giro estacionario en el PRKG 106, no debe haber ninguna aeronave estacionada en el PRKG 105.
 - Cuando un helicóptero esté efectuando la salida con giro estacionario en los PRKG 7 y 8, se restringirá la vía de servicio situada a la izquierda de ambos puestos de estacionamiento, además de la vía de servicio situada frente al PRKG 7.
 - Cuando un helicóptero esté efectuando la salida con giro autónomo terrestre en el PRKG 7, se restringirá la vía de servicio situada frente al mismo.
- Por otro lado, cuando una aeronave esté efectuando la entrada/salida en el PRKG 7, no debe haber ninguna aeronave estacionada en el PRKG 8.

4.- RUTAS DE RODAJE

En el Aeropuerto de Vitoria, tal y como se ha mencionado anteriormente, al no estar definida una zona específica para operar con helicópteros, éstos son tratados como aeronaves de ala fija y serán autorizados por ATC a despegar y aterrizar en las pistas de vuelos.

Las TWY habilitadas para helicópteros son las mismas que las que utilizan los aviones. No existen TWY exclusivas para helicópteros.

En el Aeropuerto de Vitoria no se habilitan rutas de rodaje aéreo fuera de las definidas por las rodaduras.

Los helicópteros serán autorizados a salir o entrar por la RWY 04/22, de acuerdo a lo indicado a continuación. No se permitirán operaciones de entrada o salida de helicópteros distintas a las indicadas en el presente procedimiento.

4.1.- Para las llegadas desde ambas cabeceras de RWY 04/22 de helicópteros que vayan a estacionar en APN 2 (PRKG 1H, 4, 5, 6, 7 y 8), estos librarán pista preferentemente por TWY C1, pudiendo realizarse, si fuese necesario por razones operativas, salidas por las demás calles siguiendo la señalización de aeronave de ala fija.

A continuación, tendrán la opción de rodar por TWY C2 hacia TWY E o por TWY T5 y D hacia TWY E. Finalmente, desde TWY E rodarán hasta el puesto de estacionamiento para helicópteros asignado.

Cuando el helicóptero que opera se le asigne el PRKG 1H, la entrada en el puesto se realizará siguiendo la señalización horizontal en plataforma para dicho PRKG, con las señales de puesto de estacionamiento y perímetro de puesto de estacionamiento.

En el caso de que se asigne un puesto de estacionamiento distinto al PRKG 1H, la entrada en el puesto deberá realizarse bajo las siguientes condiciones:

- PRKG 4, 5 y 6: la entrada al puesto se realizará utilizando de guía la señalización horizontal para aeronaves de ala fija, hasta que se disponga

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

1. PRKG 1H (R2)
2. PRKG 7 (R2)
3. PRKG 8 (R2)
4. PRKG 106 (R1)
5. PRKG 105 (R1)
6. PRKG 101 (R1)
7. PRKG 4 (R2)
8. PRKG 5 (R2)
9. PRKG 6 (R2)

3.1.- STAND RESTRICTIONS

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

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

- When an aircraft is entering/exiting via autonomous ground taxiing at PRKG 106, a simultaneous operation at PRKG 105 shall not be permitted. Furthermore, when entering via air taxiing, a simultaneous operation with PRKG 105 shall not be permitted.

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

- At PRKG 101:
 - When entry via air taxiing is performed, the service road to the left of the stand shall be restricted.
 - When exiting by means of a hovering turn, the service road to the left of the stand and the equipment staging area shall be restricted.
 - When exiting by means of autonomous ground turning, it is necessary to restrict pedestrian roads located in front of the stand.

- When a helicopter is exiting by means of a hovering turn at PRKG 105, there shall be no aircraft parked at PRKG 104 or 103A.

- When a helicopter is exiting by means of a hovering turn at PRKG 106, a simultaneous operation at PRKG 105 shall not be permitted.

- When a helicopter is exiting by means of a hovering turn at PRKG 7 and 8, the road to the left of both parking stands as well as the service road in front of PRKG 7 shall be restricted.

- When a helicopter is exiting by means of autonomous ground turning at PRKG 7, the service road in front of the stand shall be restricted.

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

4.- TAXIING ROUTES

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

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

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

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

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

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

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

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

- PRKG 4, 5 and 6: entry to the stand shall be guided by the markings for fixed-wing aircraft, up to the appropriate horizontal marking in

de la señalización horizontal adecuada a normativa. El de punto de toma de contacto y posicionamiento final del helicóptero será, en todo caso, con guiado de puesto (marshalling) por parte del agente handling (o del servicio SEI, en caso necesario), quedando el helicóptero dentro de los márgenes de seguridad del puesto de aeronave de ala fija.

- PRKG 7 y 8: la entrada al puesto se realizará utilizando de guía la señalización horizontal para aeronaves de ala fija, hasta que se disponga de la señalización horizontal adecuada a normativa. El de punto de toma de contacto y posicionamiento final del helicóptero será utilizando como referencia visual la barra de parada de aeronave de ala fija, en la cual el helicóptero deberá detenerse, quedando dentro de los márgenes de seguridad del puesto de aeronave de ala fija.

Las tripulaciones/ocupantes de helicópteros a los que se le asignen puestos de estacionamiento en APN 2 abandonarán el área de movimiento mediante vehículo autorizado a moverse por plataforma o haciendo uso de las vías peatonales disponibles. Bajo ningún concepto podrán moverse libremente por el resto del área de movimiento.

- 4.2.- Para las llegadas por ambas cabeceras de RWY 04/22 de helicópteros que vayan a estacionar en APN 1 (PRKG 101, 105 o 106) librarán pista preferentemente por la TWY B1, pudiendo realizarse, si fuese necesario por razones operativas, salidas por las demás calles siguiendo la señalización de aeronave de ala fija. A continuación, rodarán por TWY B2 hacia TWY E, desde donde rodarán hasta el puesto de estacionamiento para helicópteros asignado.

En el caso de que se asigne un estacionamiento de APN 1, la entrada en el puesto deberá realizarse bajo las siguientes condiciones, sin excepción:

- PRKG 101, 105 y 106: la entrada al puesto se realizará utilizando de guía la señalización horizontal para aeronaves de ala fija, hasta que se disponga de la señalización horizontal adecuada a normativa. El de punto de toma de contacto y posicionamiento final del helicóptero será, en todo caso, con guiado de puesto (marshalling) por parte del agente handling (o del servicio SEI, en caso necesario), quedando el helicóptero dentro de los márgenes de seguridad del puesto de aeronave de ala fija. Adicionalmente, se dispone de la señal de viraje para aeronaves de ala fija como referencia visual para el punto de toma de contacto y posicionamiento final del helicóptero.

Las tripulaciones/ocupantes de helicópteros a los que se le asignen puestos de estacionamiento en APN 1 abandonarán el área de movimiento mediante vehículo autorizado a moverse por plataforma o haciendo uso de las vías peatonales disponibles colindantes a los PRKG 101, 105 y 106. Bajo ningún concepto podrán moverse libremente por el resto del área de movimiento.

4.3.- SALIDAS A RWY 04/22 DESDE APN 2

Las rutas preferentes a seguir por calle de rodaje hasta cada una de las cabeceras serán las siguientes:

- Estacionado en PRKG 1H y salida por RWY 22: dirigirse hacia TWY C2, donde rodarán hasta el punto de espera intermedio en esa calle y a continuación por TWY T4, T3, T2 y T1 hasta la cabecera 22.
- Estacionado en PRKG 1H y salida por RWY 04: dirigirse hacia TWY C2, donde rodarán hasta el punto de espera intermedio en esa calle y a continuación por TWY T5, T6, T7 hasta la cabecera 04.
- Estacionado en PRKG 4, 5 o 6 y salida por RWY 22: dirigirse hacia C2, donde rodarán hasta el punto de espera intermedio en esa calle y a continuación por T4, T3, T2 y T1 hasta la cabecera 22.
- Estacionado en PRKG 4, 5 o 6 y salida por RWY 04: dirigirse hacia TWY D, donde rodarán hasta el punto de espera intermedio en esa calle y a continuación por TWY T6 y T7 hasta la cabecera 04.
- Estacionado en PRKG 7 u 8 y salida por RWY 22: dirigirse hacia TWY D, donde rodarán hasta el punto de espera intermedio en esa calle y a continuación por TWY T5, T4, T3, T2 y T1 hasta la cabecera 22.
- Estacionado en PRKG 7 u 8 y salida por RWY 04: dirigirse hacia TWY D, donde rodarán hasta el punto de espera intermedio en esa calle y a continuación por TWY T6 y T7 hasta la cabecera 04.

4.4.- SALIDAS A RWY 04/22 DESDE APN 1

Las rutas preferentes a seguir por calle de rodaje hasta cada una de las cabeceras serán las siguientes:

- Salida por RWY 22: dirigirse hacia TWY B2, donde rodarán hasta el punto de espera intermedio en esa calle y a continuación por TWY T3, T2 y T1 hasta la cabecera 22.
- Salida por RWY 04: dirigirse hacia TWY B2, donde rodarán hasta el punto de espera intermedio en esa calle y a continuación por TWY T4, T5, T6, T7 hasta la cabecera 04.

4.5.- LIMITACIONES AL RODAJE

En cuanto a las infraestructuras, no existen limitaciones para el rodaje. Cualquier helicóptero puede hacer uso de cualquiera de las calles de rodaje existentes con independencia de que realicen el rodaje en tierra o aéreo.

ACCESO Y SALIDA DE LOS HANGARES

El acceso a los hangares se realiza desde las 3 calles de rodaje anexas a los puestos de estacionamiento de aviación general; la salida se realiza a la inversa:

- La entrada/salida al hangar 1 se realiza por la calle de rodaje al norte de los PRKG 112-116.

accordance with regulations is in place. The helicopter touchdown and lift off positioning shall, in any case, be guided with marshalling by the handling agent (or by the SEI service, if necessary), with the helicopter remaining within the safety margins of the fixed-wing aircraft stand.

- PRKG 7 and 8: entry to the stand shall be guided by the markings for fixed-wing aircraft, until the appropriate horizontal marking in accordance with regulations is in place. The helicopter touchdown and lift off point shall be established using the fixed-wing aircraft stop bar as a visual reference in which the helicopter must stop, remaining within the safety margins of the fixed-wing aircraft stand.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.5.- TAXIING LIMITATIONS

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

HANGAR ENTRY AND EXIT

Aircraft will enter and exit the hangars from the 3 taxiways adjacent to the general aviation parking stands as given below:

- Entry to/exit from Hangar 1 via the taxiway north of PRKG 112-116.

- La entrada/salida a los hangares 2 y 3 se realiza por la calle de rodaje situada entre las 2 filas de PRKG 107-111 y 112-116.
- La entrada/salida al hangar 4 se realiza por la calle de rodaje situada entre el PRKG 106 y la fila de PRKG 107-111.

Estas maniobras se realizan con los motores apagados, siendo la aeronave transportada por tractor o, en caso de pequeñas avionetas, empujando. Al entrar, se apagan los motores al llegar al final de la señalización de eje de calle de rodaje, punto en el que empieza el remolcado; al salir, el remolcado es hasta ese punto, en el que se encienden motores.

El vial de vehículos que se cruza durante la maniobra de entrada o salida de los hangares se encuentra señalizado mediante señales de STOP PASO DE AVIONES, pudiendo por tanto realizarse las maniobras de forma segura.

ACCESO Y SALIDA DE LOS HANGARES DE AERONAVES DE ENVERGADURA SUPERIOR A 12 M Y DE HELICÓPTEROS

En caso de necesidad de entrada o salida a hangares de aeronave de envergadura superior a 12 m, o de un helicóptero, se hará de la siguiente manera:

- Aeronave de ala fija de envergadura superior a 12 m: se permiten aeronaves de envergadura máxima 17.5 m.
 - Acceso a hangares: la aeronave rodará por sus propios medios hasta la señal horizontal de MAX SPAN 12 m, donde se detendrá y apagará motores; después, solicitará a TWR permiso de retroceso, y una vez se le haya concedido será remolcada o empujada siguiendo siempre la señalización horizontal existente de eje de calle de rodaje. En caso de que la aeronave requiera algún chequeo postvuelo, se ha de realizar una vez esté en el hangar.
 - Si la aeronave se dirige al hangar 1, se empleará la calle de rodaje situada entre la fila de PRKG 112-116 y el vial perimetral. Se tendrán en cuenta las siguientes restricciones:
 - No se permite el movimiento de vehículos por el vial adyacente durante la maniobra de entrada.
 - PRKG 107 y PRKG 112 a 116 han de estar vacíos, sin aeronaves estacionadas, y sin vehículos, personas y objetos.
 - Si la aeronave se dirige a los hangares 2 o 3, se empleará la calle de rodaje situada entre la fila de PRKG 107-111 y la fila de PRKG 112-116 (ancho de calle: 20 m). Se tendrán en cuenta las siguientes restricciones:
 - PRKG 107 a 116 han de estar vacíos, sin aeronaves estacionadas, y sin vehículos, personas y objetos.
 - Si la aeronave se dirige al hangar 4, se empleará la calle de rodaje situada entre el PRKG 106 y la fila de PRKG 107-111 (ancho de calle: 24 m). Se tendrán en cuenta las siguientes restricciones:
 - Área de espera de equipos del PRKG 106 ha de estar vacía de personas, objetos y vehículos.

En los 3 casos, una vez se alcance el final de la señal horizontal de eje, se procederá según lo descrito en el apartado ACCESO Y SALIDA DE LOS HANGARES. Una vez finalizada la maniobra de remolcado o empuje de la aeronave, el personal del AAT/Compañía explotadora que lo haya remolcado o empujado realizará una revisión de la zona por la que se ha arrastrado la aeronave, incluyendo el cruce del vial de vehículos, para asegurar que la maniobra no ha generado desperfectos en el pavimento o FOD; en caso de haberse generado, contactará por vía telefónica con CEOPS para comunicárselo, pudiendo CEOPS, si lo considerase necesario, solicitar al SSEI que acuda a la zona para realizar una revisión extraordinaria. Una vez finalizado el remolcado y la revisión de la zona, se comunicará a TWR que la maniobra de retroceso ha finalizado.

- Salida de hangares: se realizará de la misma manera que la entrada, teniendo en cuenta las mismas restricciones. Únicamente hay que tener en cuenta lo siguiente:
 - En caso de que la aeronave requiera algún chequeo pre-vuelo, se ha de realizar en el hangar antes de iniciar el remolcado o empuje.
 - Para iniciar el empuje o remolcado de la aeronave desde el hangar hasta la señal de MAX SPAN 12 m, se ha de haber obtenido la autorización de TWR a la solicitud de retroceso.
 - Una vez alcanzada la señal de MAX SPAN 12 M y revisada la zona, se ha de comunicar a TWR el fin del retroceso, y se le ha de solicitar permiso de arranque y rodaje; una vez obtenidos, la aeronave podrá encender motores y rodar por sus propios medios.
 - Helicóptero: se permiten helicópteros de diámetro de rotor ≤ 17.5 m.
 - Acceso a hangares: el helicóptero rodará por sus propios medios hasta la señal horizontal de MAX SPAN 12 m, donde se detendrá y apagará motores; después, solicitará a TWR permiso de retroceso, y una vez se le haya concedido será remolcada o empujada siguiendo siempre la señalización horizontal existente de eje de calle de rodaje. En caso de que la aeronave requiera algún chequeo postvuelo, se ha de realizar una vez esté en el hangar.
- En ausencia de señalización de TLOF antes de la señal MAX SPAN 12 m, para los helicópteros que realicen rodaje aéreo hasta ese punto se empleará como referencia visual para posarse la señal de eje de calle como guía longitudinal y la señal de MAX SPAN 12 m como transversal.

- Entry to/exit from Hangars 2 and 3 via the taxiway between the 2 rows of general aviation PRKG 107-111 and 112-116.
- Entry to/exit from Hangar 4 via the taxiway between PRKG 106 and the row of general aviation PRKG 107-111.

These manoeuvres will be performed with the engines off, and the aircraft towed by tractor or in the case of small aircraft, pushed. When entering, engines will be switched off at the end of the taxiway centre line, the point at which towing begins; when exiting, the aircraft will be towed to the same point, where the towing ends and the engines are started up.

Roadways crossed during the hangar entry/exit manoeuvres are signposted with STOP AIRPLANE PASSING signs, so that the manoeuvres may be carried out safely.

HANGAR ENTRY AND EXIT FOR AIRCRAFT WITH A WINGSPAN GREATER THAN 12 M AND FOR HELICOPTERS

In the event that aircraft with a wingspan greater than 12 m or helicopters must enter or exit the hangars, the procedure will be as follows:

- Fixed-wing aircraft with a wingspan greater than 12 m: aircraft with a maximum wingspan of 17.5 m are permitted.
 - Entry to hangars: the aircraft will taxi under its own power to the MAX SPAN 12 m marking, where it will stop and shut down engines. Next, it will request TWR for push-back clearance and once cleared, it will be towed or pushed, always following the taxiway centre line markings. All post-flight checks required by the aircraft must be carried out once it is in the hangar.
 - When proceeding to Hangar 1, the aircraft will use the taxiway between the row of PRKG 112-116 and the perimeter roadway. The following restrictions must be taken into account:
 - No vehicles may circulate on the adjacent roadway during the entry manoeuvre.
 - PRKG 107 and PRKG 112 to 116 must be empty, without parked aircraft, vehicles, persons and objects.
 - When proceeding to Hangars 2 or 3, the aircraft will use the taxiway between the row of PRKG 107-111 and the row of PRKG 112-116 (width of taxiway: 20 m). The following restrictions must be taken into account:
 - PRKG 107-116 must be empty, without parked aircraft, vehicles, persons and objects.
 - When proceeding to Hangar 4, the aircraft will use the taxiway between PRKG 106 and the row of PRKG 107-111 (width of taxiway: 24 m). The following restrictions must be taken into account:
 - The equipment staging area of PRKG 106 must be empty of people, objects and vehicles.
- In all 3 cases, once the end of the centre line marking is reached, the aircraft will proceed as described in the section HANGAR ENTRY AND EXIT. Once the aircraft has been towed or pushed, the personnel of the AAT/Operating Company that has towed or pushed the aircraft will check the area through which the aircraft has been towed, including the vehicle roadway crossing, in order to ensure that the manoeuvre has not damaged the pavement or generated FOD. If there is any damage, they shall inform the Airport Operations Coordination Centre (CEOPS) by telephone and CEOPS may, if deemed necessary, request RFFS to conduct an extraordinary check of the area. After towing and checking the area, TWR will be informed that the push-back manoeuvre is completed.
- Exit from the hangars: similar to the entry, taking into account the same restrictions. The following should also be taken into account:

- All pre-flight checks required by the aircraft must be carried out inside the hangar, before the start of towing or pushing.
 - Push-back clearance must be obtained from TWR prior to towing or pushing the aircraft from the hangar to the MAX SPAN 12 m marking.
 - Once the MAX SPAN 12 m marking is reached and the area has been checked, TWR must be notified that the push-back manoeuvre is completed, and start-up and taxiing clearance requested. Once clearance is obtained, the aircraft may start its engines and taxi under its own power.
- Helicopters: Helicopters with rotor diameter ≤ 17.5 m are permitted.
- Entry to hangars: the helicopter will taxi under its own power to the MAX SPAN 12 m marking, where it will stop and shut down engines. Next, it will request TWR for push-back clearance and once cleared, it will be towed or pushed, always following the markings of the taxiway centre line. All post-flight checks required by the aircraft must be carried out once it is in the hangar.

In the absence of TLOF marking before the MAX SPAN 12 m marking, helicopters air taxiing to that point will use the taxiway centre line as a longitudinal guide and the MAX SPAN 12 m marking as a transversal guide, as visual references.

- Si el helicóptero se dirige al hangar 1, se empleará la calle de rodaje situada entre la fila de PRKG 112-116 y el vial perimetral. Se tendrán en cuenta las siguientes restricciones:

- No se permite el movimiento de vehículos por el vial adyacente durante la maniobra de entrada.
- En caso de diámetro de rotor superior a 12 m (y siempre ≤ 17.5 m), el PRKG 107 y los PRKG 112 a 116 han de estar vacíos, sin aeronaves estacionadas, y sin vehículos, personas y objetos.

- Si el helicóptero se dirige a los hangares 2 o 3, se empleará la calle de rodaje situada entre la fila de PRKG 107-111 y la fila de PRKG 112-116 (ancho de calle: 20 m). Se tendrán en cuenta las siguientes restricciones:

- En caso de entrada al hangar 2, los PRKG 115 y 116 han de estar vacíos.
- En caso de entrada al hangar 3, los PRKG 110 y 111 han de estar vacíos.
- En caso de diámetro de rotor superior a 12 m (y siempre ≤ 17.5 m), tanto si se dirige al hangar 2 como si se dirige al 3, los PRKG 107 a 116 han de estar vacíos, sin aeronaves estacionadas, y sin vehículos, personas y objetos.

- Si el helicóptero se dirige al hangar 4, se empleará la calle de rodaje situada entre el PRKG 106 y la fila de PRKG 107-111 (ancho de calle: 24 m). Se tendrán en cuenta las siguientes restricciones:

- Área de espera de equipos del PRKG 106 ha de estar vacía de personas, objetos y vehículos.

En los 3 casos, una vez se alcance el final de la señal horizontal de eje, se procederá según lo descrito en el apartado ACCESO Y SALIDA DE LOS HANGARES. Una vez finalizada la maniobra de remolcado o empuje del helicóptero, el personal del AAT/Compañía explotadora que lo haya remolcado o empujado realizará una revisión de la zona por la que se ha arrastrado el helicóptero, incluyendo el cruce del vial de vehículos, para asegurar que la maniobra no ha generado desperfectos en el pavimento o FOD; en caso de haberse generado, contactará por vía telefónica con CEOPS para comunicárselo, pudiendo CEOPS, si lo considerase necesario, solicitar al SSEI que acuda a la zona para realizar una revisión extraordinaria. Una vez finalizado el remolcado y la revisión de la zona, se comunicará a TWR que la maniobra de retroceso ha finalizado.

• Salida de hangares: se realizará de la misma manera que la entrada, teniendo en cuenta las mismas restricciones. Únicamente hay que tener en cuenta lo siguiente:

- En caso de que la aeronave requiera algún chequeo pre-vuelo, se ha de realizar en el hangar antes de iniciar el remolcado o empuje.
- Para iniciar el empuje o remolcado de la aeronave desde el hangar hasta la señal de MAX SPAN 12 m, se ha de haber obtenido la autorización de TWR a la solicitud de retroceso.
- Una vez alcanzada la señal de MAX SPAN 12 m y revisada la zona, se ha de comunicar a TWR el fin del retroceso, y se le ha de solicitar permiso de arranque y rodaje; una vez obtenidos, la aeronave podrá encender motores y rodar por sus propios medios.

- Remolcado de helicópteros por el vial de vehículos: aquellos helicópteros de ancho máximo 3 metros (incluyendo rotor) con destino final uno de los hangares (1, 2, 3 o 4) o una ubicación fuera del Lado Aire del aeropuerto, y que, por sus dimensiones reducidas, pueden remolcarse por un carril del vial de servicio (anchura del carril 3.5 m) sin exceder los límites del carril, podrán hacerlo remolcados, cumpliendo la NSP y asegurándose los responsables del remolque del cumplimiento de todas las medidas de seguridad aplicables a la salida y entrada de hangar y/o puesto de estacionamiento. Para ello, el helicóptero estacionará en uno de los puestos de estacionamiento de APN 1 aptos para helicópteros (PRKG 101, 105 o 106), el que le comunique TWR previa asignación por parte de CEOPS, y después será remolcado por el vial hasta el hangar correspondiente o hasta abandonar el lado aire; una vez se libere el puesto de estacionamiento, se ha de comunicar tanto a TWR como a CEOPS para que ambos conozcan que el puesto de estacionamiento está disponible.

En caso de salida del hangar, o de llegada del helicóptero desde fuera del aeropuerto, el proceso se realizará de la misma manera: será remolcado por el vial hasta uno de los PRKG 101, 105 o 106.

PROCEDIMIENTOS DE DESHIELO Y DE OPERACIÓN EN CONDICIONES INVERNALES

El aeropuerto cuenta con procedimientos de deshielo y de operación en condiciones invernales. Para informarse sobre los mismos, diríjense a la Oficina CEOPS: TEL: +34-945 163 518; e-mail: VITCEOPS@aena.es.

OPERACIONES VISUALES NOCTURNAS (VFR-N)

Se permite la realización de vuelos VFR-N.

- When proceeding to Hangar 1, the helicopter will use the taxiway between the row of PRKG 112-116 and the perimeter roadway. The following restrictions must be taken into account:

- No vehicles may circulate on the adjacent roadway during the entry manoeuvre.
- In case of rotor diameter over 12 m (and always ≤ 17.5 m), PRKG 107 and PRKG 112 to 116 must be empty, without parked aircraft, vehicles, persons and objects.

- When proceeding to Hangars 2 or 3, the helicopter will use the taxiway between the row of PRKG 107-111 and the row of PRKG 112-116 (width of taxiway: 20 m). The following restrictions must be taken into account:

- When entering Hangar 2, PRKG 115 and 116 must be empty.
- When entering Hangar 3, PRKG 110 and 111 must be empty.
- In case of rotor diameter over 12 m (and always ≤ 17.5 m) and proceeding to Hangar 2 or 3, PRKG 107 to 116 must be empty, without parked aircraft, vehicles, persons and objects.

- When proceeding to Hangar 4, the helicopter will use the taxiway between PRKG 106 and the row of PRKG 107-111 (width of taxiway: 24 m). The following restrictions must be taken into account:

- The equipment staging area of PRKG 106 must be empty of people, objects and vehicles.

In all 3 cases, once the end of the centre line marking is reached, the aircraft will proceed as described in the section HANGAR ENTRY AND EXIT. Once the helicopter has been towed or pushed, the personnel of the AAT/Operating Company that has towed or pushed the helicopter will conduct a check of the area through which the helicopter has been towed, including the vehicle roadway crossing, in order to ensure that the manoeuvre has not damaged the pavement or generated FOD; If there is any damage, they will inform the Airport Operations Coordination Centre (CEOPS) by telephone and CEOPS may, if it deems it necessary, request the RFFS to conduct an extraordinary check of the area. After towing and checking the area, TWR will be informed that the push-back manoeuvre is completed.

• Exit from the hangars: similar to the entry, taking into account the same restrictions. Only the following points must be taken into account:

- All pre-flight checks required by the aircraft must be carried out inside the hangar, before the start of towing or pushing.
- Push-back clearance must be obtained from TWR prior to towing or pushing the aircraft from the hangar to the MAX SPAN 12 m marking.
- Once the MAX SPAN 12 m marking is reached and the area has been checked, TWR must be notified that the push-back manoeuvre is completed, and start-up and taxiing clearance requested. Once clearance is obtained, the aircraft may start its engines and taxi under its own power.

- Towing helicopters on the vehicle roadway: helicopters with a maximum width of 3 metres (including rotors) and final destination one of the hangars (1, 2, 3 or 4) or a location outside the Airport Air Side, which may be towed on a service road lane (lane width 3.5 m) without exceeding the lane limits due to their small size, may be towed following the Apron Safety Guidelines (NSP), and the towing personnel will ensure compliance with all safety measures applicable to the hangar and/or stand exit and entry. To do so, the helicopter will position itself at one of the stands suitable for helicopters on APN 1 (PRKG 101, 105 or 106), as notified by TWR after the stand is assigned by CEOPS, and then towed via the roadway to the appropriate hangar or to leave the air side. Once the stand is vacated, both TWR and CEOPS must be notified so they are aware that the stand is available.

When the helicopter is exiting the hangar, or arriving from outside the airport, the procedure will be the same: it will be towed via the roadway to PRKG 101, 105 or 106.

DE-ICING AND OPERATING PROCEDURES IN WINTER CONDITIONS

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

NIGHT VISUAL OPERATIONS (VFR-N)

VFR-N flights are permitted.

NOTIFICACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL

Los pilotos/compañía deberán comunicar lo antes posible al aeropuerto el accidente, incidente y suceso o evento que pueda tener alguna potencial 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:

VITSeguridadOperacional@aena.es

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

En el caso específico de notificaciones de seguridad relacionadas con el 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

OPERATIONAL SAFETY REPORTS

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

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

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

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

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

VITSeguridadOperacional@aena.es

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

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

lecm.safety@enaire.es

PLAN DE EMERGENCIA DEL AEROPUERTO

Ver AD 1.1.

AIRPORT EMERGENCY PLAN

See AD 1.1.

21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS**PRUEBA DE MOTORES****1. PRUEBAS AL RALENTÍ**

Dicha prueba podrá realizarse, previa autorización de CEOPS en coordinación con TWR, en cualquier momento durante el horario operativo, en todos los puestos de estacionamiento excepto en los PRKG 101 y 101A.

En cualquier caso, no se autorizará esta prueba cuando en los puestos de estacionamiento contiguos se vaya a realizar o esté realizando embarque o desembarque a pie, actividades de handling, repostaje de combustible o cualquier otra actividad que implique el movimiento de personas y/o vehículos.

2. PRUEBAS DE POTENCIA

La prueba se podrá realizar previa autorización de CEOPS en coordinación con TWR, en un punto de espera intermedio de TA6, en un punto de espera intermedio de T6, o en el PRKG 12 de la Plataforma 2, según la disponibilidad en cada momento y según la letra de clave de la aeronave que vaya a hacer la prueba (PRKG 12, letra de clave D; TWY TA6, letra de clave D; TWY T6, letra de clave E). No se autorizará esta prueba en el PRKG 12 cuando en el PRKG contiguo 11 se vaya a realizar o esté realizando embarque o desembarque a pie, actividades de handling, repostaje de combustible o cualquier otra actividad que implique el movimiento de personas y/o vehículos.

En cualquier caso la orientación de la aeronave se coordinará entre TWR-CEOPS y la Compañía solicitante.

NOISE ABATEMENT PROCEDURES**MOTOR TESTS****1. ENGINE IDLING TEST**

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

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

2. POWER TESTS

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

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

22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO**FLIGHT PROCEDURES****→ PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)****1.- GENERALIDADES**

- 1.1. La RWY 04 está equipada con un ILS CAT II/III y están autorizadas las aproximaciones CAT III.
- 1.2. En la RWY 04/22 están autorizados los despegues de visibilidad reducida.
- 1.3. Durante la realización de estas operaciones, se aplicarán Procedimientos de Visibilidad Reducida (LVP). Cuando así sea, los pilotos serán informados vía ATIS o vía RTF. En cualquier caso, los LVP estarán activos cuando el RVR sea igual o inferior a 1700 m en cualquier medidor RVR (o VIS igual o inferior a 1700 m en caso de fallo de todos los medidores) o techo de nubes inferior a 600 ft.

2.- MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

- 2.1. ATC podrá emplear los puntos de espera intermedios iluminados, así como las barras de parada como autorizaciones límite para gestionar los movimientos en tierra.
- 2.2. Se tomarán las siguientes medidas:
 - Las aeronaves que tras el aterrizaje o aborto de despegue requieran guiado, tendrán que dejar pista libre y detenerse una vez establecidas en

LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)**1.- IN GENERAL**

- 1.1. RWY 04 is equipped with ILS CAT II/III, and CAT III approaches are cleared.
- 1.2. Reduced visibility take-offs are cleared in RWY 04/22.
- 1.3. Low Visibility Procedures (LVP) will be applied when these operations are carried out. When this is the case, pilots will be notified via ATIS or RTF. In any case, LVP will be active when RVR is equal to or less than 1700 m at any RVR gauge (or VIS equal to or less than 1700 m in case of failure of all gauges) or the cloud ceiling is below 600 ft.

2.- GROUND MOVEMENT.

- 2.1. ATC may use lighted intermediate holding positions as well as stop bars as clearance limits in order to manage ground movements.
- 2.2. The following measures will be taken:
 - Aircraft requiring guidance after landing or aborted take-off shall vacate the runway and stop once established on the taxiway and having cleared

calle de rodaje y habiendo dejado libre el área sensible del ILS, a menos que el piloto o ATC manifiesten otra cosa.

- TWY:

- Está prohibido utilizar TWY TA6.
- Con RVR inferior a 550 m (salvo autorización ATC):
 - RWY 04 está en uso: está prohibido salir de RWY por TWY B1.
 - RWY 22 en uso: está prohibido salir de RWY por TWY B1 y TWY C1.

- Puestos de estacionamiento: todas las entradas y salidas de todos los puestos de estacionamiento se realizarán con guiado por vehículo de guiado/SSEI, cuando el RVR sea inferior a 550 m. Excepto en el PRKG 101.

- Los helicópteros operarán como cualquier aeronave de ala fija y serán guiados por vehículo de guiado/SSEI, cuando el RVR sea inferior a 550 m.

2.3. Salidas:

A. Con el fin de optimizar la secuencia del tránsito, las tripulaciones no solicitarán autorizaciones de puesta en marcha, retroceso o rodaje cuando las condiciones meteorológicas estén por debajo de sus mínimos operacionales.

B. Al solicitar autorización para la puesta en marcha, se informará a ATC del puesto de estacionamiento donde se encuentran.

C. Cuando el RVR sea inferior a 200 m o las luces de eje de calle de rodaje se encuentren fuera de servicio y el RVR sea inferior a 550 m, los rodajes se realizarán guiados por vehículo de guiado/SSEI, hasta:

- RWY 04 en uso: intersección TWY T6-T7; donde apagará las luces de SÍGAME y abandonará TWY T por el vial de servicio hasta el punto de espera de vía de vehículos. La aeronave continuará el rodaje hasta TWY T7.
- RWY 22 en uso: intersección TWY T1-T2; donde apagará las luces de SÍGAME y abandonará TWY T por el vial de servicio hasta el punto de espera de vía de vehículos. La aeronave continuará el rodaje hasta TWY T1.

D. Si la aeronave tuviera que regresar a plataforma, la tripulación informará a ATC y esperará nuevas instrucciones de rodaje guiado por vehículo de guiado/SSEI.

E. Rutas de rodaje preferentes para salidas:

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

2.4. Llegadas

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

➔ B. Las aeronaves que hayan aterrizado deberán abandonar la RWY en uso y se detendrán si no reciben instrucciones de rodaje. Una vez autorizadas se encaminarán a PLATAFORMA 1 o PLATAFORMA 2, por alguna de las TWY que se especifcan a continuación, excepto que reciban una autorización distinta del ATC:

RWY	TWY de salida Exit TWY	Ruta a PLATAFORMA 1 Route to APRON 1	Ruta a PLATAFORMA 2 Route to APRON 1
04	T1	T2, T3, B2	T2, T3, T4, C2 o // or T2, T3, T4, T5, D
	A	T3, B2	T3, T4, C2 o // or T3, T4, T5, D
	B1	B2	T4, C2 o // or T4, T5, D

C. Cuando el RVR sea inferior a 200 m o las luces de eje de TWY se encuentren fuera de servicio y el RVR sea inferior a 550 m, los rodajes se realizarán guiados por vehículo de guiado/SSEI.

D. Cuando corresponda, informarán a ATC cuando tengan "Vehículo de guiado a la vista". No iniciarán el rodaje guiado hasta recibir la autorización ATC correspondiente para rodar y seguir al vehículo de guiado/SSEI.

3. SITUACIONES ANÓMALAS EN EL ÁREA DE MANIOBRAS

3.1. Fallo de comunicaciones

A. Salidas

Se continuará el rodaje hasta el límite de la autorización ATC y se esperará la llegada de asistencia.

B. Llegadas

- Si la aeronave acaba de aterrizar, mantendrá posición al abandonar el área sensible, y esperará la llegada de un vehículo de asistencia
- Si la aeronave ya tuviera una autorización de rodaje ATC, continuará por la ruta asignada hasta el límite de la autorización ATC, extremado las

the ILS sensitive area, unless otherwise stated by the pilot or ATC.

- Taxiways:

- The use of TWY TA6 is prohibited.
- With RVR less than 550 m (unless cleared by ATC):
 - RWY 04 in use: it is forbidden to vacate the RWY by TWY B1.
 - RWY 22 in use: it is forbidden to vacate the RWY by TWY B1 and TWY C1.

- Aircraft stands: all entrances and exits to and from all aircraft stands shall be with guidance vehicle/SSEI, when the RVR is under 550 m. This is with the exception of PRKG 101.

- Helicopters shall operate like any fixed-wing aircraft and shall be guided by guidance vehicle/SSEI, when the RVR is under 550m.

2.3. Departures

A. In order to optimise the traffic sequence, crews shall not request start-up, push-back or taxiing clearances when weather conditions are below their operational minima.

B. When requesting start-up clearance, the parking stand where the aircraft is located must be reported to ATC.

C. When the RVR is less than 200 m or the taxiway centre line lights are out of service and the RVR is under 550 m, taxiing aircraft shall be guided by guidance vehicle/SSEI, up to:

- RWY 04 in use: TWY T6-T7 intersection; where the FOLLOW ME lights shall be switched off and TWY T vacated via the service road until the vehicle shall turn off the YES lights and leave TWY T along the service road to the vehicle waiting point. The aircraft will continue taxiing until TWY T7.
- RWY 22 in use: TWY T1-T2 intersection; where the FOLLOW ME lights shall be switched off and TWY T vacated via the service road until the vehicle will turn off the YES lights and leave TWY T along the service road to the vehicle waiting point. The aircraft will continue taxiing until TWY T1.

D. If the aircraft must return to the apron, the crew shall inform ATC and await further instructions for taxiing with guidance vehicle/SSEI.

E. Preferred taxiing routes for departures:

2.4. Arrivals

A. When vacating the RWY, pilots shall report the ILS sensitive area (LSA) and exit taxiway used. The ILS sensitive area ends when the exit TWY centre line lights have all turned green, instead of green and yellow.

B. Aircraft that have landed shall vacate the runway in use and stop if they do not receive taxiing instructions. Once cleared, they shall proceed to APRON 1 or APRON 2 via one of the taxiways specified below, unless otherwise cleared by ATC:

C. When the RVR is less than 200 m or the taxiway centre line lights are out of service and the RVR is under 550 m, taxiing aircraft shall be guided by guidance vehicle/SSEI.

D. Where appropriate, they shall inform ATC when they have "Guidance vehicle in sight". They shall not commence guided taxiing until they receive the appropriate ATC clearance to taxi and follow the guidance vehicle/SSEI.

3. ABNORMAL SITUATIONS IN THE MANOEUVRING AREA

3.1. Communications failure

A. Departures

Aircraft shall continue taxiing until the limit of ATC clearance and await the arrival of assistance.

B. Arrivals

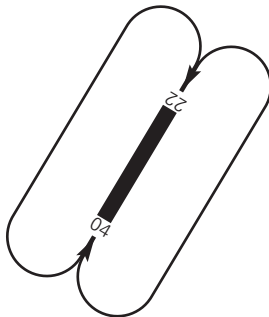
- If the aircraft has just landed, it shall maintain its position when vacating the ILS sensitive area and await the arrival of an assistance vehicle
- If the aircraft has already received taxiing clearance from ATC, it shall continue along the designated route to the limit of the ATC clearance,

- precauciones, donde mantendrá posición y esperará la llegada de un vehículo de asistencia.
- 3.2. Incertidumbre respecto de la posición en el área de maniobras
- A. 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).
- B. En las situaciones en las que el piloto dude respecto de la posición de la aeronave se encuentra en una pista, el piloto, inmediatamente, lo notificará a ATC (incluida la última posición conocida), evacuará, lo antes posible, la pista, si es capaz de localizar una calle de rodaje cercana apropiada, a menos que ATC indique otra cosa; y después, detendrá la aeronave.
- C. En caso de que ATC se dé cuenta de que una aeronave o un vehículo ha perdido la posición en el área de maniobras, o no esté seguro de su posición, se tomarán de inmediato las medidas apropiadas para salvaguardar las operaciones y ayudar a la aeronave o vehículo en cuestión a determinar su posición.
- 3.3. 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.
- 3.4. Avería de aeronave
- Se notificará la situación a ATC y se esperará la llegada de asistencia. En caso de encontrarse en una pista, si es posible y a menos que ATC indique lo contrario, se evacuará.

OPERACIONES DE DESCENSO CONTINUO

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

CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD



- exercising extreme caution, where it shall maintain its position and await the arrival of an assistance vehicle.
- 3.2. Position on the manoeuvring area uncertain
- A. Except as provided in the paragraph below, if a pilot is in doubt as to the position of the aircraft in relation to the manoeuvring area, he/she shall immediately stop the aircraft and notify ATC of this fact (including the last known position).
- B. In situations where the pilot is uncertain as to the position of the aircraft in relation to the manoeuvring area, but recognises that the aircraft is on a runway, the pilot shall immediately notify ATC (mentioning the last known position), evacuate the runway as soon as possible, if able to locate a suitable nearby taxiway, unless otherwise instructed by ATC, and then stop the aircraft.
- C. In the event that ATC becomes aware that an aircraft or vehicle has lost its position on the manoeuvring area, or is unsure of its position, appropriate action shall be taken immediately to safeguard operations and to assist the aircraft or vehicle in question to determine its position.
- 3.3. Loss of visual contact between mobile craft
- In the event that an aircraft loses visual contact with another aircraft or with a vehicle with which it maintains separation, ATC shall be informed immediately and the aircraft shall be stopped. ATC will take any measures it deems appropriate.
- 3.4. Aircraft failure
- ATC shall be notified of the situation and the aircraft shall wait for assistance to arrive. If on a runway, when able and unless otherwise instructed by ATC, measures to evacuate shall be adopted.

CONTINUOUS DESCENT OPERATIONS

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

AD TRAFFIC CIRCUIT

23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

Precaución debido a la presencia ocasional de aves. Posible presencia de buitres en aproximación.

Cuando la velocidad del viento supere los 130 km/h se suspenderán las operaciones en el aeropuerto.

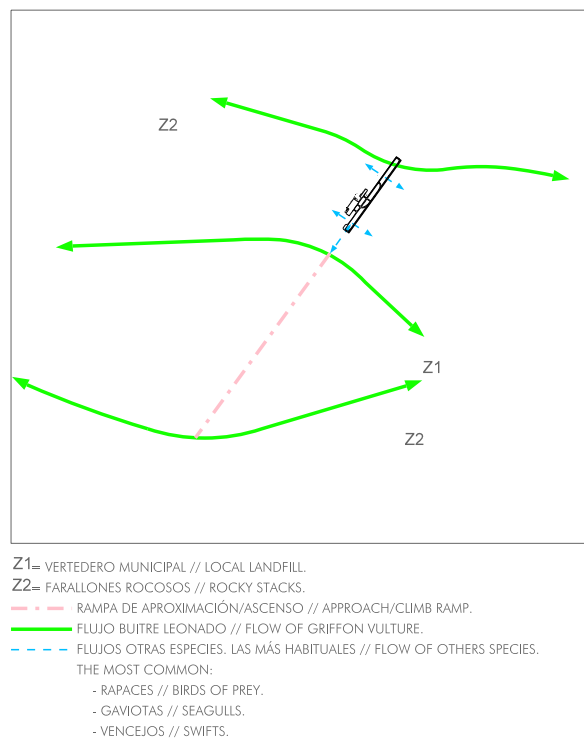
ADDITIONAL INFORMATION

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

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

ZONAS DE CONCENTRACIÓN DE AVES

BIRD CONCENTRATION AREAS



24. CARTAS RELATIVAS AL AERÓDROMO

CHARTS RELATED TO THE AERODROME

El listado de cartas relativas al aeródromo puede encontrarse en el siguiente enlace:
<https://aip.enaire.es/AIP/#LEVT>

The list of charts related to the aerodrome can be found on the link below:
<https://aip.enaire.es/AIP/#LEVT>

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

VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION

No.

No.