

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

LEGE - GIRONA

2. DATOS GEOGRÁFICOS Y DE ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO

AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA

ARP: 415403N 0024538E. Ver AD 2-LEGE ADC.

Distancia y dirección desde la ciudad: 12.5 km SW.

Elevación: 143 m / 469 ft.

Ondulación geoid: 49.54 m ± 0.05 m (1).

Temperatura de referencia: 30°C.

Temperatura baja media: 6°C.

Declinación magnética: 1°E (2020).

Cambio anual: 7.5'E.

Administración AD: Aena.

Dirección: Aeropuerto de Girona/Costa Brava, 17185 Vilobí d'Onyar (Girona).

TEL: +34-972 186 658

FAX: No.

AFTN: LEGE

E-mail: gro.ops.cecoa@aena.es

Tránsito autorizado: IFR/VFR. (2) (3)

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

(2) Tráfico de Aviación General y de Negocios (IFR/VFR) está condicionado a la capacidad declarada. Solicitar slot PPR 3 HR a CECO A LEGE. TEL: +34-972 186 659 / 658; e-mail: gro.ops.cecoa@aena.es; AFTN: LEGEYFYX. Ha de incluir el tipo de aeronave, la matrícula, el operador y agente de asistencia en tierra, aeródromo de origen y de destino, y fecha/hora de ETA y ETD.

No se permitirán vuelos sin autorización.

(3) Se permiten vuelos VFR nocturnos (VFR-N).

ARP: 415403N 0024538E. See AD 2-LEGE ADC.

Distance and direction from the city: 12.5 km SW.

Elevation: 143 m / 469 ft.

Geoid undulation: 49.54 m ± 0.05 m (1).

Reference temperature: 30°C.

Low average temperature: 6°C.

Magnetic variation: 1°E (2020).

Annual change: 7.5'E.

AD administration: Aena.

Address: Aeropuerto de Girona/Costa Brava, 17185 Vilobí d'Onyar (Girona).

TEL: +34-972 186 658

FAX: No.

AFTN: LEGE

E-mail: gro.ops.cecoa@aena.es

Approved traffic: IFR/VFR. (2) (3)

Remarks: (1) For all AD points.

(2) Business and General Aviation Traffic (IFR/VFR) is conditioned to the declared capacity. Request slot PPR 3 HR to CECO A LEGE. TEL: +34-972 186 659 / 658; e-mail: gro.ops.cecoa@aena.es; AFTN: LEGEYFYX. Aircraft type, registration marking, operator and the handling agent, departure and destination aerodrome, and date/time of ETA and ETD must be included.

Flights without clearance are not allowed.

(3) Night VFR flights are allowed (VFR-N).

3. HORARIO DE OPERACIÓN

OPERATIONAL HOURS

Aeropuerto: H24.

Aduanas e Inmigración: HR AD.

Servicios médicos y de sanidad: No.

→ AIS/ARO: H24 (1)

Información MET: HR AD.

ATS: HR AD.

Abastecimiento de combustible: HR AD.

Asistencia en tierra: HR AD.

Seguridad: HR AD.

Deshielo: HR AD.

Observaciones: (1) Oficina ARO centralizada zona geográfica 7

TEL: +34- 918 603 562

+34- 672 344 445 (solo en contingencia de comunicaciones)

E-mail: arocentralizada@enaire.es

Dirección AFTN para gestión de plan de vuelo de LEGE: LEGEPZPX

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: No.

AIS/ARO: H24 (1)

MET briefing: HR AD.

ATS: HR AD.

Fuelling: HR AD.

Handling: HR AD.

Security: HR AD.

De-icing: HR AD.

Remarks: (1) Centralised ARO office geographical area 7

TEL: +34- 918 603 562

+34- 672 344 445 (only in communications contingency)

E-mail: arocentralizada@enaire.es

LEGE AFTN address for flight plan management: LEGEPZPX

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: No.

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

Tipos de lubricante: AEROSHELL W100.

Capacidad de reabastecimiento: 100LL: 1 cisterna 1300 L, 1.5 L/s.

1 cisterna 2500 L, 5.3 L/s.

1 cisterna 8000 L, 3 L/s.

JET A-1: 1 cisterna 20000 L, 13 L/s.

1 cisterna 30000 L, 30 L/s.

2 cisternas 40000 L, 13 L/s.

1 cisterna 40000 L, 17 L/s.

1 cisterna 48000 L, 13 L/s.

Instalaciones para el deshielo: Servicio de deshielo en los puestos de estacionamiento, con unidades de agua caliente y glicol, para la eliminación de hielo de las ACFT.

Servicio prestado por agentes handling.

Espacio disponible en hangar: No.

Instalaciones para reparaciones: No.

Observaciones: Solicitud de suministro de combustible en los teléfonos:

CLH Aviación: +34-972 186 682

SLCA: +34-972 474 720

Es obligatorio disponer de agente de asistencia en tierra para todas las operaciones, incluidas las no comerciales, excepto las aeronaves basadas en el aeropuerto. En las operaciones de llegada, los pasajeros y tripulantes deberán esperar la llegada de su agente de asistencia en tierra.

Agentes handling de aviación general:

- CENTERVOL

TEL: +34-972 474 655

+34-618 362 158

FAX: +34-972 474 259

E-mail: handling@centervol.es

SITA: No.

Cargo facilities: No.

Fuel types: 100LL, JET A-1.

Oil types: AEROSHELL W100.

Refuelling capacity: 100LL: 1 truck 1300 L, 1.5 L/s.

1 truck 2500 L, 5.3 L/s.

1 truck 8000 L, 3 L/s.

JET A-1: 1 truck 20000 L, 13 L/s.

1 truck 30000 L, 30 L/s.

2 trucks 40000 L, 13 L/s.

1 truck 40000 L, 17 L/s.

1 truck 48000 L, 13 L/s.

De-icing facilities: De-icing service at the parking positions, with hot water and glycol units, for removing ice from the ACFT.

Service provided by handling agents.

Hangar space: No.

Repair facilities: No.

Remarks: Request of fuel supply on the telephone numbers:

CLH Aviación: +34-972 186 682

SLCA: +34-972 474 720

It is mandatory to have handling agent for all operations, non-commercial operations included, except for airport-based aircraft. On arrival operations, passengers and crews must wait for their handling agent.

Handling agents of general aviation:

- CENTERVOL

TEL: +34-972 474 655

+34-618 362 158

FAX: +34-972 474 259

E-mail: handling@centervol.es

SITA: No.

- EXECUJET
TEL: +34 972 474 842
+34 672 128 860
FAX: +34 934 789 500
E-mail: fbo.lege@execujet.eu
SITA: BCNEH8X

- General Aviation Service, S.L.
TEL: +34-932 983 893
+34-653 463 068
FAX: +34-932 983 323
E-mail: girona@generalaviation.es
SITA: MADAPXH

- GRUPO AIR-MED
TEL: +34-972 485 266
+34-659 001 472
FAX: +34-972 485 266
E-mail: javier@grupairmed.com
SITA: No

- SKYVALET
TEL: +34-916 782 648
+34-649 031 527
FAX: +34-913 936 899
E-mail: occ@skyvalet.com
SITA: MADOOG5/MADHDGP

- United Aviation Services, S.L.
TEL: +34-933 700 654 / +34-972 474 635
+34-627 441 564
E-mail: ops.gro@unitedaviation.es
SITA: BCNSPXH

- UNIVERSAL AVIATION
TEL: +34- 972 474 017
+34-638 007 748
FAX: +34-972 474 016
E-mail: universal.aviation@uvspain.com
SITA: No

Agentes handling de aviación comercial:

- AVIAPARTNER SAS
TEL: +34-671 070 450
E-mail: gro.ops@aviapartner.aero
SITA: GROAOXH

- IBERIA HANDLING
TEL: +34-972 474 192
+34-629 239 129
FAX: +34-972 474 959
E-mail: grokq@iberia.es
SITA: GROKQIB

Los agentes handling de aviación comercial pueden atender tanto a la aviación comercial cómo a la aviación general
- EXECUJET
TEL: +34 972 474 842
+34 672 128 860
FAX: +34 934 789 500
E-mail: fbo.lege@execujet.eu
SITA: BCNEH8X

- General Aviation Service, S.L.
TEL: +34-932 983 893
+34-653 463 068
FAX: +34-932 983 323
E-mail: girona@generalaviation.es
SITA: MADAPXH

- GRUPO AIR-MED
TEL: +34-972 485 266
+34-659 001 472
FAX: +34-972 485 266
E-mail: javier@grupairmed.com
SITA: No

- SKYVALET
TEL: +34-916 782 648
+34-649 031 527
FAX: +34-913 936 899
E-mail: occ@skyvalet.com
SITA: MADOOG5/MADHDGP

- United Aviation Services, S.L.
TEL: +34-933 700 654 / +34-972 474 635
+34-627 441 564
E-mail: ops.gro@unitedaviation.es
SITA: BCNSPXH

- UNIVERSAL AVIATION
TEL: +34- 972 474 017
+34-638 007 748
FAX: +34-972 474 016
E-mail: universal.aviation@uvspain.com
SITA: No

Commercial aviation handling agent:

- AVIAPARTNER SAS
TEL: +34-671 070 450
E-mail: gro.ops@aviapartner.aero
SITA: GROAOXH

- IBERIA HANDLING
TEL: +34-972 474 192
+34-629 239 129
FAX: +34-972 474 959
E-mail: grokq@iberia.es
SITA: GROKQIB

Commercial aviation handling agents may attend both Commercial and General Aviation.

5. INSTALACIONES PARA LOS PASAJEROS	PASSENGER FACILITIES
Hoteles: No. Restaurante: Sí. Transporte: Autobuses, taxis y coches de alquiler. Instalaciones médicas: No Banco/Oficina Postal: Cajero automático/No. Información turística: Sí Observaciones: Ninguna.	Hotels: No. Restaurant: Yes. Transportation: Buses, taxis and hire cars. Medical facilities: No Bank/Post Office: Cash dispenser/No. Tourist information: Yes Remarks: None.
6. SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS	RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICE
Categoría de incendios: 7 Agentes extintores disponibles: Agua, Espumógeno nivel B (6%) y Producto Seco en Polvo de acuerdo con la categoría de incendios publicada. Equipo de salvamento: De acuerdo con la categoría de incendios publicada. Retirada de aeronaves inutilizadas: Soportes y remolques de arrastre de aeronaves hasta 2500 kg. Eslingas de arrastre hasta 15000 kg. Conjunto de cojines elevadores de 393 kg. Capacidad de retiro de aeronaves hasta B764. Tractores y barras de retroceso de compañías handling. Compromiso de servicio con empresas de la zona con capacidad de manipulación de cargas hasta 200 toneladas. Datos de contacto local para operación de traslado de aeronaves inutilizadas: Centro de Coordinación Aeroportuaria (CECOA). TEL: +34-972 186 659 / 658 FAX: +34-972 474 222 E-mail: gro.ops.cecoa@aena.es Observaciones: Tiempo de respuesta: THR 01: 2', THR 19: 2'15".	Fire category: 7 Extinguishing agents available: Water, Foaming agent level B (6%) and Dry Powder Product in accordance with the fire category published. Rescue equipment: In accordance with the fire category published. Removal of disabled aircraft: Brackets and trailer to drag aircraft up to 2500 kg. Dragging slings up to 15000 kg. Set of bearings to lift up to 393 kg. Capacity for removal of aircraft up to B764. Tractors and push-back bars of the handling companies. Service commitment with local companies that are able to handle loads up to 200 tons. Local contact data for the operation of moving disabled aircraft: Centro de Coordinación Aeroportuaria (CECOA). TEL: +34-972 186 659 / 658 FAX: +34-972 474 222 E-mail: gro.ops.cecoa@aena.es Remarks: Response time: THR 01: 2', THR 19: 2'15".

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

Tipos de equipamiento de limpieza: Camión provisto de hojas quitanieves, esparcidor de fundentes y pluma de carga; dos camiones barredora equipados con hoja quitanieves.

Prioridades de limpieza:

- a) Pista en uso.
- b) TWY E3 y E4 de salida de pista, TWY T1 a T6 y GATE G4.
- c) Zonas de uso necesarias en plataforma.

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

Pistas de invierno especialmente preparadas: No aplica.

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

RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN

Types of clearing equipment: Truck with snowplough spades, flux spreader and load crane; two snow sweepers with snowplough spades.

Clearance priorities:

- a) Runway in use.
- b) Runway exit TWY E3 and E4, TWY T1 to T6 and GATE G4.
- c) Apron areas of necessary use.

Use of material for movement area surface treatment: UREA.

Specially prepared winter runways: Not applicable.

Remarks: Period of application of snow plan: 01-NOV to 01-APR.

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

Aerodrome in service during all seasons of the year.

8. DETALLES DEL ÁREA DE MOVIMIENTO

Plataforma: Superficie: Hormigón.

Resistencia: PCN 61/R/A/W/T, excepto PRKG 14, 15, 15A y 16:
PCN 97/R/A/W/T.

Calles de rodaje: Anchura: 23 m, excepto G1, G2: 31 m.
G3, G4: 30.5 m.

Superficie: Asfalto.

Resistencia: E1, E4: PCN 69/F/A/W/T.
E2: PCN 112/F/A/W/T.
E3: PCN 97/F/A/W/T.
G1: PCN 143/F/A/W/T.
G2: PCN 144/F/A/W/T.
G3: PCN 123/F/A/W/T.
G4: PCN 91/F/A/W/T.
TWY T1 a T6: PCN 103/F/A/W/T.

Posiciones de comprobación: Altimetro: Plataforma ELEV 127 m / 417 ft.

VOR: No.

INS: No.

Observaciones: Ninguna.

MOVEMENT AREA DETAILS

Apron: Surface: Concrete.

Strength: PCN 61/R/A/W/T, except PRKG 14, 15, 15A and 16:
PCN 97/R/A/W/T.

Taxiways: Width: 23 m, except G1, G2: 31 m.
G3, G4: 30.5 m.

Surface: Asphalt.

Strength: E1, E4: PCN 69/F/A/W/T.
E2: PCN 112/F/A/W/T.
E3: PCN 97/F/A/W/T.
G1: PCN 143/F/A/W/T.
G2: PCN 144/F/A/W/T.
G3: PCN 123/F/A/W/T.
G4: PCN 91/F/A/W/T.
TWY T1 to T6: PCN 103/F/A/W/T.

Check locations: Altimeter: Apron ELEV 127 m / 417 ft.

VOR: No.

INS: No.

Remarks: None.

9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUÍA DE RODAJE

Sistema de guía de rodaje: Letreros, puntos de espera en pista (1), barras de parada, luces de protección de pista y puestos de estacionamiento.

Señalización de RWY: Designadores, umbral, umbral desplazado RWY 19, eje, faja lateral, zona de toma de contacto con clave de distancia, punto de visada y área anterior al umbral.

Señalización de TWY: Eje y faja lateral.

Observaciones: (1) Con iluminación LED.

TAXIING GUIDANCE SYSTEM AND MARKINGS

Taxiing guidance system: Boards, runway-holding positions (1), stop bars, runway guard lights and stands.

RWY markings: Designators, threshold, displaced threshold RWY 19, centre line, side stripe, touchdown zone with distance coding, aiming point and pre-threshold area.

TWY markings: Centre line and side stripe.

Remarks: (1) LED lighting.

10. OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO

Obstáculos que perforan las Superficies de Aproximación, Ascenso en el Despegue, Cónica, Horizontal interna y Transición establecidas en el Anexo 14 de OACI; y las áreas 2A y 3 establecidas en el Anexo 15 de la OACI:

Ver Ítem 10 y apartado Conjunto de Datos.

Observaciones: Ver AD 2-LEGE AOC.

AERODROME OBSTACLES

Obstacles which penetrate Approach, Take-off climb, Conical, Inner Horizontal and Transitional Surfaces contained in Annex 14 of ICAO; and areas 2A and 3 contained in Annex 15 of ICAO:

See Item 10 and Data Sets section.

Remarks: See AD 2-LEGE AOC.

11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO

Oficina MET: Girona EMAe.

HR: H24.

METAR: Semihorario.

TAF: 24HR.

→ **TREND:** Sí.

Información: En persona y telefónica.

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

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

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

Dependencia ATS atendida: TWR, APP.

Información adicional: Valencia OMAe (LEVA): H-24; TEL: +34-963 690 750.
Girona EMAe: H24; TEL: +34-972 186 645.

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

METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED

MET office: Girona EMAe.

HR: H24.

METAR: Half-hourly.

TAF: 24HR.

TREND: Yes.

Briefing: In person and by telephone.

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

Charts: Significant, forecasted in altitude (wind and temperature) maps.

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

ATS unit served: TWR, APP.

Additional information: Valencia OMAe (LEVA): H-24; TEL: +34-963 690 750.
Girona EMAe: H24; TEL: +34-972 186 645.

Remarks: Aerodrome climatological summary available. Aerodrome warnings available.

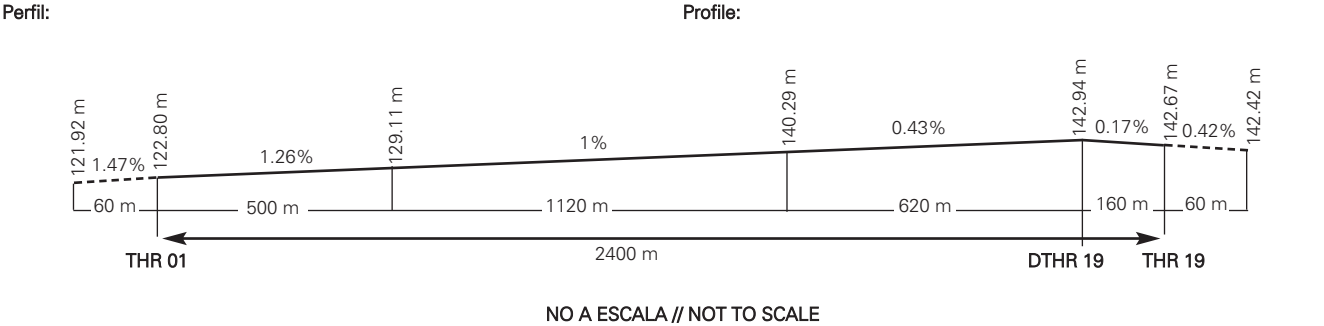
12. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA

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
01 (1)	015.78° GEO 014° MAG	2400 x 45	415341.69N 0024529.73E	THR: 123 m / 403 ft TDZ: No	No	60 x 150 (3)	2520 x 300	No	90 x 120 (4)	RWY: ASPH PCN 150/F/A/W/T SWY: No
19 (2)	195.78° GEO 194° MAG	2400 x 45	415451.56N 0024556.16E	THR: 142.9 m / 469 ft TDZ: 142.9 m / 469 ft	No	60 x 150 (3)	2520 x 300	Sí // Yes	90 x 90 (4)	RWY: ASPH PCN 150/F/A/W/T SWY: No

Observaciones: (1) Coordenadas extremo RWY 01: 415456.52N 0024558.03E.
(2) DTHR 19: 160 m.
(3) Asfalto.
(4) Terreno natural.

Remarks: (1) End RWY 01 coordinates: 415456.52N 0024558.03E.
(2) DTHR 19: 160 m.
(3) Asphalt.
(4) Natural soil.



13. DISTANCIAS DECLARADAS

DECLARED DISTANCES

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
01	2400	2460	2400	2400
19	2400	2460	2400	2240
01 INT E3	1711	1771	1711	—
19 INT E2	1688	1748	1688	—
19 INT E3 (1)	689	749	689	—

Observaciones: (1) Solo disponible para helicópteros.

Remarks: (1) Only available for helicopters.

14. ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA

APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

Pista: 01 Aproximación: Sencillo, 420 m. Luces de identificación de umbral (1). LIH. PAPI (MEHT): 3° (24.56 m/81 ft). Umbral: Verdes con barras de ala (1). Zona de toma de contacto: No. Eje pista: 2400 m: 1500 m blancas + 600 m rojas y blancas + 300 m rojas. LIH. (1) Distancia entre luces: 15 m. Borde de pista: 2400 m: 1800 m blancas + 600 m amarillas. LIH. (1) Distancia entre luces: 51 m. Extremo de pista: Rojas. LIH. (1) Zona de parada: No. Observaciones: (1) Con iluminación LED.	Runway: 01 Approach: Simple, 420 m. Threshold identification lights (1). LIH. PAPI (MEHT): 3° (24.56 m/81 ft). Threshold: Green with wing bars (1). Touchdown zone: No. Runway centre line: 2400 m: 1500 m white + 600 m red and white + 300 m red. LIH. (1) Distance between lights: 15 m. Runway edge: 2400 m: 1800 m white + 600 m yellow. LIH. (1) Distance between lights: 51 m. Runway end: Red. LIH. (1) Stopway: No. Remarks: (1) LED lighting.
Pista: 19 Aproximación: Precisión CAT III, 900 m. Luces de identificación de umbral (1). LIH. PAPI (MEHT): 3° (18.30 m/60 ft). Umbral: Verdes con barras de ala (1). Zona de toma de contacto: 900 m blancas. Eje pista: 2240 m: 1340 m blancas + 600 m rojas y blancas + 300 m rojas. LIH. (1) Distancia entre luces: 15 m. Borde de pista: 2400 m: 150 m rojas + 1580 m blancas + 670 m amarillas. LIH. (1) Distancia entre luces: 51 m. Extremo de pista: Rojas. LIH. (1) Zona de parada: No. Observaciones: (1) Con iluminación LED.	Runway: 19 Approach: Precision CAT III, 900 m. Threshold identification lights (1). LIH. PAPI (MEHT): 3° (18.30 m/60 ft). Threshold: Green with wing bars (1). Touchdown zone: 900 m white. Runway centre line: 2240 m: 1340 m white + 600 m red and white + 300 m red. LIH. (1) Distance between lights: 15 m. Runway edge: 2400 m: 150 m red + 1580 m white + 670 m yellow. LIH. (1) Distance between lights: 51 m. Runway end: Red. LIH. (1) Stopway: No. Remarks: (1) LED lighting.

15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA

OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

ABN/IBN: No.

WDI: 1 cerca THR 01; 1 cerca THR 19 y E1. LGTD.

Iluminación de TWY: Eje. (1).

Iluminación de plataforma: Borde y postes proyectores.

Fuente secundaria de energía:

Grupos electrógenos y sistemas de alimentación ininterrumpida que proporcionan, en caso de caída del suministro eléctrico, un tiempo de conmutación (luz) de máximo 0 segundos para los sistemas: eje de pista, umbrales, extremos de pista, zona de contacto, aproximaciones, eje de rodaje y barras de parada y un máximo de 15 segundos para el resto de los sistemas de iluminación.

Suministro eléctrico no SA1, que proviene de compañía distribuidora, que en caso de caída de sistema fotovoltaico alimenta a la iluminación de mangas de viento en un tiempo de conmutación máximo de 15 segundos.

Observaciones: (1) Con iluminación LED.

ABN/IBN: No.

WDI: 1 near THR 01; 1 near THR 19 and E1. LGTD.

TWY lighting: Centre line. (1).

Apron lighting: Edge and floodlighting poles.

Secondary power supply:

Engine generators and uninterrupted power system that provide, in case of the electric power cut, a maximum switch-over (light) time of 0 seconds for the following systems: runway centre line, threshold, runway end, touchdown zone, approaches, taxiway centre line and stop bars, and a maximum of 15 seconds for the rest of the lighting systems.

Non-UPS electrical supply from the distribution company which, in case of failure of the photovoltaic system, powers the windsock lighting within a maximum switch-over time of 15 seconds.

Remarks: (1) LED lighting.

16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS

HELICOPTER LANDING AREA

Situación:

– Ondulación del geoide: Ver casilla 2.

– FATO: RWY 01/19. Coordenadas THR 01 y THR 19, ver casilla 12.

– Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 01/19. Coordenadas de ARP, ver casilla 2.

– Rodaje aéreo: TLOF coincide con los PRKG H1, H2, H3 y H4.

Elevación:

– FATO: RWY 01/19. Elevación THR 01 y THR 19, ver casilla 12.

– Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 01/19. ELEV THR 19, ver casilla 12.

– Rodaje aéreo: TLOF coincide con PRKG H1, H2, H3 y H4.

Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización:

– FATO: RWY 01/19.

– Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 01/19. Coordenadas de ARP, ver casilla 2.

– Rodaje aéreo: TLOF coincide con los PRKG H1, H2, H3 y H4.

– Puestos de estacionamiento: Resistencia: Ver casilla 9 para H1, H2, H3 y H4.

– Faja circular de 30 cm de ancho y diámetros interiores de 6.51 m (H1), 5.87 m (H2), 6.47 m (H3) y 6.88 m (H4).

Orientación: 014°/194°.

Distancias declaradas: Ver casilla 13.

Iluminación: No.

Observaciones: Rodaje aéreo: Dimensiones máximas de helicópteros: 16.5 m. Ver restricciones de los PRKG H1, H2, H3 y H4 en AD 2-LEGE PDC.

Position:

– Geoid undulation: See item 2.

– FATO: RWY 01/19. Coordinates THR 01 and THR 19, see item 12.

– Ground taxiing: TLOF same as RWY 01/19. Coordinates of ARP, see item 2.

– Air taxiing: TLOF same as PRKG H1, H2, H3 and H4.

Elevation:

– FATO: RWY 01/19. Elevation THR 01 and THR 19, see item 12.

– Ground taxiing: TLOF same as RWY 01/19. ELEV THR 19, see item 12.

– Air taxiing: TLOF same as PRKG H1, H2, H3 and H4.

Dimensions, surface, maximum weight, marking:

– FATO: RWY 01/19.

– Ground taxiing: TLOF same as RWY 01/19. Coordinates of ARP, see item 2.

– Air Taxiing: TLOF same as PRKG H1, H2, H3 and H4.

– Stands: Strength: See item 9 for H1, H2, H3 and H4.

– Circular strip of 30 cm width and inner diameters of 6.51 m (H1), 5.87 m (H2), 6.47 m (H3) and 6.88 m (H4).

Direction: 014°/194°.

Declared distances: See item 13.

Lighting: No.

Remarks: Air taxiing: Maximum dimensions of helicopters: 16.5 m. See AD 2-LEGE PDC for PRKG restrictions H1, H2, H3 and H4.

17. ESPACIO AÉREO ATS

ATS AIRSPACE

Denominación y límites laterales
Designation and lateral limitsLímites verticales
Vertical limitsClase de
espacio aéreo
Airspace
classUnidad responsable
Idioma
Unit
LanguageAltitud de
transición
Transition
altitude

CTR GIRONA

Círculo de 12 NM de radio centrado en DVOR/DME GIR. //
Circle radius 12 NM centred on DVOR/DME GIR.FL 075
SFC

D

GIRONA TWR
ES/EN

1850 m/6000 ft

ATZ GIRONA

Círculo de 8 km de radio centrado en ARP. // Circle
radius 8 km centred on ARP (1).3000 ft HGT (2)
SFC

D

GIRONA 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
ServiceDistintivo llamada
Call sign

FREQ

HR

Observaciones
Remarks

APP

Girona APP

120.905 C

HR AD

APP/I

TWR

Girona TWR

118.505 C

HR AD

EMERG

121.500 MHz

HR AD

GMC

121.705 C

HR AD

EMERG

243.000 MHz

HR AD

VDF

Girona gonio

118.500 MHz

HR AD

120.900 MHz

HR AD

121.500 MHz

HR AD

ATIS

Girona Information

128.755 C

HR AD

D-ATIS

Girona Information

NIL

HR AD

Suministro de información ATIS mediante enlace de datos //
Provision of ATIS information via data link.

19. RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIZAJE

RADIO NAVIGATION & LANDING FACILITIES

Instalación (VAR) Facility (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas Coordinates	ELEV DME	Observaciones Remarks
DVOR (1°E)	GIR	114.100 MHz	H24	415552.5N 0024618.7E		U/S R-259 FM: - 28 NM BLW FL080, - 32 NM BLW FL100, - 41 NM BLW FL120, - 47 NM BLW FL140, - 54 NM BLW FL160.
DME	GIR	CH 88X	H24	415553.0N 0024618.5E	150 m	U/S R-259 FM: - 28 NM BLW FL080, - 32 NM BLW FL100, - 41 NM BLW FL120, - 47 NM BLW FL140, - 54 NM BLW FL160.
NDB (1°E)	GRN	412.000 kHz	H24	420129.9N 0024826.0E		R-255 COV: FL080 31NM, FL100 40NM COV 50 NM. NO AVBL en // in sector BTN 249°/254° FM 35 NM.
LOC 19 (1°E) ILS CAT III	IGN	109.900 MHz	H24	415332.3N 0024526.2E		194° MAG/301 m FM THR 01. COV 17 NM 15.8 NM DME a // at 2500 ft AMSL, NO AVBL FM 30° a la derecha del RCL // to the right of RCL.
GP 19		333.800 MHz	H24	415441.8N 0024547.5E		3°, RDH 16.5 m; a // at 345 m FM THR 19 & 110 m FM RCL a la derecha en el sentido de APCH // to the right in the direction of APCH.
➔ ILS/DME 19	IGN	CH 36X	H24	415441.7N 0024547.9E	144 m	COV 17 NM a // at 2500 ft AVBL BTN 35° a la izquierda FM RCL a // to the left FM RCL at 17° a la derecha FM RCL // to the right FM RCL REF DTHR 19.
NDB (1°E)	G	330.000 kHz	H24	415535.0N 0024612.6E		COV 15 NM. NO AVBL BTN 059°/084° & 324°/344° FM 15 NM.

20. REGLAMENTACIÓN LOCAL

LOCAL REGULATIONS

- Aeródromo cerrado para aeronaves sin radio comunicación en ambos sentidos.

 - Se autorizarán vuelos VFR/IFR de prácticas de aproximación y de tomas y despegues, restringidos de acuerdo con la situación del tráfico aéreo.
 - Se prohíben los vuelos de práctica de helicópteros en el área de maniobras.
 - No se autorizarán operaciones de arrastre de pancartas.
- Aerodrome closed to aircraft without two-way radio communication.

 - Training VFR/IFR approach and sampling flights and take-offs shall be authorised, restricted according to the air traffic situation.
 - Helicopter training flights are forbidden within the manoeuvres area.
 - Banner towed operations shall be not authorised.

OPERACIONES ILS DE CATEGORÍA III

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

ILS CATEGORY III OPERATIONS

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

PROCEDIMIENTO DE RODAJE EN PLATAFORMA

1. PUESTA EN MARCHA

A.- Los pilotos solicitarán puesta en marcha en frecuencia GMC, especificando el puesto de estacionamiento que ocupan.

B.- El permiso se expedirá tan pronto se solicite, a menos que se prevean demoras superiores a 15 minutos, en cuyo caso el ATC indicará la hora en la que puede efectuarse la puesta en marcha. En ese momento se transmitirá la autorización ATC.

C.- Cuando una aeronave esté preparada para el retroceso y/o rodaje, antes de iniciar el mismo solicitará permiso en la frecuencia de rodadura.

TAXIING PROCEDURES AT APRON

1. ENGINE START-UP

A.- Pilots shall request clearance for engine start-up on GMC frequency, reporting the apron stand number.

B.- Permission shall be issued as soon as requested, unless more than 15 minutes delays are foreseen, in which case, ATC shall notify the engine start-up time. Then, ATC authorisation shall be issued.

C.- When an aircraft is ready for push-back and/or taxiing, pilots shall request for permission on GMC frequency before starting.

MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

GENERALIDADES

A.- Todos los movimientos en superficie de aeronaves, aeronaves remolcadas, personas y vehículos en el área de maniobras están sujetos a autorización previa ATC.

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

C.- Evitar colisiones con otras aeronaves u obstáculos es responsabilidad de:

- 1.- Los pilotos en el rodaje en plataforma.
- 2.- Las compañías de asistencia en tierra durante la maniobra de retroceso o salida del puesto de estacionamiento, y durante el remolque.

D.- No podrán circular vehículos ni aeronaves por los márgenes de la plataforma de estacionamiento de aeronaves.

GROUND MOVEMENT

GENERAL

A.- All surface movements of aircraft, towed aircraft, personnel and vehicles on the manoeuvring area are subject to previous ATC clearance.

B.- All movements of aircraft, towed aircraft, personnel and vehicles on apron are regulated by the Apron Safety Guidelines.

C.- Collision avoidance with other aircraft or obstacles is the responsibility of:

- 1.- Pilots taxiing in the apron.
- 2.- Handling companies during push-back manoeuvring or exiting the stand, and during towing.

D.- Neither vehicles nor aircraft may circulate along the edges of the aircraft stand apron.

➔ PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE

Las rutas de rodaje en función de la configuración de pista y el puesto de estacionamiento de salida/destino serán las siguientes, salvo que ATC indique una ruta diferente:

1. SALIDAS

PRKG de salida Departure PRKG	RWY	Ruta por TWY Route via TWY
1-11, W1-W7, 12, 12A, 12C, 13	01	G4, T6, E4
	19	G4, T5, T4, T3, T2, T1, E1
12B, 13, 14, 15, 15A, 16, 17	01	G3, T5, T6, E4
	19	G3, T4, T3, T2, T1, E1
V1-V4, S1-S8	01	G2, T4, T5, T6, E4
	19	G2, T3, T2, T1, E1
18, F1, F2, V5-V9, H1-H4	01	G1, T3, T4, T5, T6, E4
	19	G1, T2, T1, E1

2. LLEGADAS

PRKG de llegada Arrival PRKG	RWY	Ruta por TWY Route via TWY
1-11, W1-W7, 12A, 12B	01	E1, T1, T2, T3, T4, T5, G4
	19	E4, T6, G4
12, 12A, 12B, 12C, 13, 14	01	E1, T1, T2, T3, T4, G3
	19	E4, T6, T5, G3
15, 15A, 16, 17	01	E1, T1, T2, T3, G2
	19	E4, T6, T5, T4, G2
18, F1, F2, V1-V9, S1-S8, H1-H4	01	E1, T1, T2, G1
	19	E4, T6, T5, T4, T3, G1

LIMITACIONES DE RODAJE

El acceso o salida de pista por la TWY E2 no está permitido para aeronaves de letra de clave D o superior.

En la salida de pista por TWY E1, E3 y E4, entrada a pista por TWY E3 y E4, así como en la entrada y salida a plataforma desde TWY por G2, G3 y G4, las aeronaves de letra de clave 4D, B764 y MD11 o superiores, deberán realizar la maniobra de sobreviraje, en la medida de lo posible, por haber menos de 4.0 m entre la rueda del tren exterior del tren principal y el borde de la calle de rodaje. Lo mismo aplica, para estas aeronaves, a todos los giros de TWY E1, E3 y E4 con calle de rodaje.

En el caso de aeronaves de letra de clave C detenidas en el punto de acceso a pista E2, no se permitirá el rodaje de otras aeronaves de letra de clave C o superior por las TWY T1 y T2.

En el caso de aeronaves de letra de clave C o superior detenidas en el punto de acceso a pista E3, no se permitirá el rodaje de otras aeronaves de letra de clave C o superior por las TWY T4, T5 y G3.

OPERACIÓN DE AERONAVES DE LETRA DE CLAVE E

En el Aeropuerto de Girona no se permiten la operación de aeronaves de letra de clave E sin la autorización previa del aeropuerto. Por este motivo, para que una aeronave de letra de clave E pueda operar es obligatoria la solicitud previa por parte de la Compañía Aérea o del Agente de Handling y una autorización explícita por parte del Centro de Operaciones del Aeropuerto.

Puesto de estacionamiento permitido para aeronaves de letra de clave E:

- PRKG 12C (Incompatible con 12, 13, 12A, 12B, 11 y 17).

1. RUTAS DE RODAJE

Dadas las características de estas aeronaves, tanto en salida como en llegada, las aeronaves de letra de clave E deberán realizar el rodaje a velocidad reducida, con los motores al ralentí y, siempre que sea posible, con los motores externos apagados. Las aeronaves de letra de clave E solamente podrán entrar/salir de RWY por TWY E1/E4, en función de la pista en uso. No se permitirá realizar maniobras de backtrack para este tipo de aeronaves.

En la salida de RWY por TWY E4 y en la entrada a plataforma desde TWY T por G3, las aeronaves de letra de clave 4D (B764) o superiores, deberán realizar la maniobra de 'sobreviraje' en la medida de lo posible

2. LLEGADAS

El Agente de Handling comprobará antes de la llegada de la aeronave, que no hay equipos, ni personas, que pudieran ser afectadas por la maniobra de entrada y salida en el PRKG 12C y en los PRKG aledaños 11 y 17.

En función de la pista de aterrizaje, la ruta de rodaje será:

- Aterrizaje por RWY 01: SALIDA POR TWY E1 CONTINUAR POR TWY T ENTRANDO A PLATAFORMA POR GATE G3.
- Aterrizaje por RWY 19: SALIDA POR TWY E4 CONTINUAR POR TWY T ENTRANDO A PLATAFORMA POR GATE G3.

STANDARD TAXIING PROCEDURES

The taxiing routes, determined by the configuration of the runway and the departure/destination stand, unless ATC indicates a different route, will be:

1. DEPARTURES

PRKG de salida Departure PRKG	RWY	Ruta por TWY Route via TWY
1-11, W1-W7, 12, 12A, 12C, 13	01	G4, T6, E4
	19	G4, T5, T4, T3, T2, T1, E1
12B, 13, 14, 15, 15A, 16, 17	01	G3, T5, T6, E4
	19	G3, T4, T3, T2, T1, E1
V1-V4, S1-S8	01	G2, T4, T5, T6, E4
	19	G2, T3, T2, T1, E1
18, F1, F2, V5-V9, H1-H4	01	G1, T3, T4, T5, T6, E4
	19	G1, T2, T1, E1

2. ARRIVALS

PRKG de llegada Arrival PRKG	RWY	Ruta por TWY Route via TWY
1-11, W1-W7, 12A, 12B	01	E1, T1, T2, T3, T4, T5, G4
	19	E4, T6, G4
12, 12A, 12B, 12C, 13, 14	01	E1, T1, T2, T3, T4, G3
	19	E4, T6, T5, G3
15, 15A, 16, 17	01	E1, T1, T2, T3, G2
	19	E4, T6, T5, T4, G2
18, F1, F2, V1-V9, S1-S8, H1-H4	01	E1, T1, T2, G1
	19	E4, T6, T5, T4, T3, G1

TAXIING LIMITATIONS

Runway access or exit via TWY E2 is not permitted for code letter D or higher aircraft.

In exiting the runway via TWY E1, E3 or E4, entering the runway via TWY E3 or E4, and entering and exiting the apron from TWY via G2, G3 and G4, code letter 4D and higher aircraft, B764 and MD11 or larger, must accomplish the oversteering manoeuvre to the maximum extent possible because there is less than 4.0 m between the outer wheel of the main landing gear and the taxiway edge. The same applies, for the same aircraft, to all turns between TWY E1, E3 and E4 and a taxiway.

In the case of code letter C aircraft halted at runway access point E2, the taxiing of other code letter C or higher aircraft will not be permitted via TWY T1 and T2.

In the case of code letter C or higher aircraft halted at runway access point E3, the taxiing of other code letter C or higher aircraft will not be permitted via TWY T4, T5 and G3.

OPERATION OF CODE LETTER E AIRCRAFT

The operation of code letter E aircraft is not permitted at Girona Airport without prior clearance from the airport. For this reason, for a code letter E aircraft to be allowed to operate, prior request from the air carrier or handling agent and explicit clearance from the Operational Centre of the airport are mandatory.

Permitted stand for code letter E stand:

- PRKG 12C (incompatible with 12, 13, 12A, 12B, 11 and 17).

1. TAXIING ROUTES

Given the characteristics of these aircraft, both in departure and in arrival, code letter E aircraft must perform taxiing at reduced speed, with engines set to idling and, whenever possible, with the outer engines switched off.

Code letter E aircraft may only enter/exit the RWY via TWY E1/E4, depending on the runway in use. Backtrack manoeuvres will not be permitted for this kind of aircraft.

When exiting the RWY via TWY E4 and entering the apron from TWY T via G3, aircraft of code letter 4D (B764) or higher must accomplish the oversteering manoeuvre to the extent this is possible.

2. ARRIVALS

Prior to the arrival of the aircraft, the handling agent shall verify that there are no equipment or persons that could be affected by the entry and exit manoeuvre at PRKG 12C and in the neighbouring stands 11 and 17.

Depending on the landing runway, the taxiing route will be:

- Landing on RWY 01: EXIT VIA TWY E1, CONTINUE VIA TWY T AND ENTER THE APRON VIA GATE G3.
- Landing on RWY 19: EXIT VIA TWY E4, CONTINUE VIA TWY T AND ENTER THE APRON VIA GATE G3.

3. SALIDAS

El Agente de Handling comprobará, antes del encendido de los motores, que no hay equipos, ni personas, en la zona de seguridad detrás de la aeronave, incluyendo el vial de servicio y área de restricción de equipos de posiciones colindantes PRKG 11 y 17.

En función de la pista de despegue, la ruta de rodaje será:

- Despegue por RWY 01: SALIDA POR GATE G4 CONTINUAR POR TWY T HASTA E4.
- Despegue por RWY 19: SALIDA POR GATE G4 CONTINUAR POR TWY T HASTA E1.

OPERACIONES DE HELICÓPTEROS

Lo aquí dispuesto es de aplicación a todos los helicópteros que operan en el Aeropuerto de Girona, independientemente de que operen o no al amparo de la correspondiente carta de exenciones.

Los helicópteros serán tratados como aeronaves de ala fija, empleando para aterrizar y despegar la RWY 01/19, definida como FATO. Para el rodaje, emplearán las rutas normalizadas de rodaje publicadas en AIP-ESPAÑA AD 2-LEGE casilla 20.

No están permitidas las maniobras simultáneas de helicópteros en los puestos de estacionamiento.

Por motivos de viento o a requerimiento ATC por necesidades operacionales, los helicópteros podrán acceder/salir de pista por la TWY E3. Para ello, ATC informará a los helicópteros de las condiciones meteorológicas y les requerirá intenciones.

Este procedimiento no podrá ser utilizado con los LVP activos debido a que la TWY E3 se encuentra cerrada en dichas condiciones.

NOTIFICACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL

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

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

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

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

Seguridad_operacional_gro@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:

lecb.safety@enaire.es

3. DEPARTURES

Before start-up, the handling agent shall verify that there are no equipment or persons in the safety area behind the aircraft, including the service road and equipment restriction area of the adjoining PRKG 11 and 17.

Depending on the take-off runway, the taxiing route will be:

- Take-off from RWY 01: EXIT VIA GATE G4 AND CONTINUE VIA TWY T AS FAR AS E4.
- Take-off from RWY 19: EXIT VIA GATE G4 AND CONTINUE VIA TWY T AS FAR AS E1.

OPERATION OF HELICOPTERS

The provisions herein are applicable to all helicopters operating at Girona Airport, without regard to whether they are doing so under the auspices of the appropriate letter of exemption.

Helicopters shall be treated as fixed-wing aircraft, employing RWY 01/19, defined as FATO, for both landing and take-off. For taxiing, they shall employ the standard taxiing routes published in the AIP-ESPAÑA AD 2-LEGE item 20.

Simultaneous helicopter manoeuvres in the stands are not permitted.

For reasons of wind or upon ATC request due to operational conditions, helicopters may access/exit the runway via TWY E3. For this reason, ATC will inform helicopters of the weather conditions and will ask them for their intentions.

This procedure cannot be used with the LVP activated because TWY E3 is closed under those conditions.

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

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

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

Seguridad_operacional_gro@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:

lecb.safety@enaire.es

21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS

NOISE ABATEMENT PROCEDURES

Salvo por razones de seguridad, o instrucciones ATC basadas en las mismas razones, se deberán seguir los procedimientos de atenuación de ruidos, según se indica a continuación:

Las aeronaves IFR, con una SID aprobada y en despegue de la RWY 19, deberán seguir la trayectoria nominal de la SID, no debiendo iniciar el viraje antes de 6.0 DME GIR.

Para los vuelos que operan bajo reglas VFR, evitar en lo posible sobrevolar los núcleos urbanos.

Salvo para las maniobras de despegue y aterrizaje, no se permiten en el circuito de tránsito de aeródromo operaciones inferiores a 2000 ft AGL para aeronaves CAT C y D y de 1500 ft AGL para aeronaves CAT A y B.

No se autorizan vuelos de entrenamiento durante los días festivos locales y fines de semana para aeronaves CAT C y D.

Para las aeronaves VFR en circuito:

- Las aeronaves en despegue de la RWY 19 no iniciarán el tramo de viento cruzado hasta encontrarse al través de la población de Vilobi d'Onyar, evitando sobrevolar el núcleo urbano.
- El tramo de viento en cola izquierda de la RWY 19 se desarrollará entre la carretera N-II y las vías del tren, dejando éstas a la izquierda y no incorporándose antes de las mismas.

Except for security reasons, or ATC instructions based on the same reasons, the noise abatement procedures must be followed as indicated below:

IFR aircraft with an approved SID and take-off on RWY 19 must follow the path stated in the SID, without turning prior to 6.0 DME GIR.

For flights operating under VFR rules, avoid overflying urban areas whenever possible.

Except for take-off and landing manoeuvres, operations are not allowed in the aerodrome transit circuit below 2000 ft AGL for CAT C and D aircraft and 1500 ft AGL for CAT A and B aircraft.

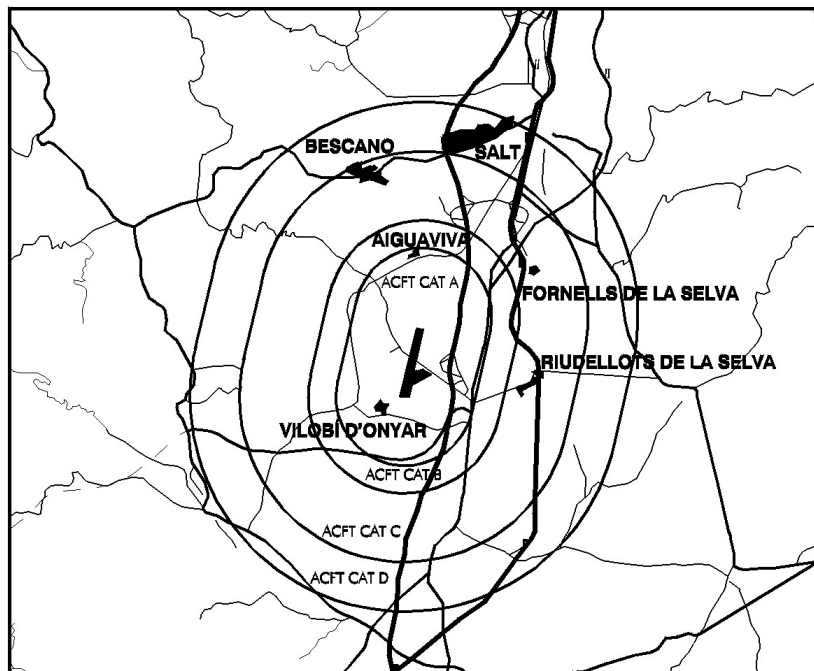
Training flights are not authorised during local holidays and on weekends for CAT C and D aircraft.

For VFR aircraft in circuit:

- Aircraft taking off on RWY 19 shall not begin the cross-wind section until they are abeam the town of Vilobi d'Onyar, avoiding overflying the urban centre.
- The left tailwind section of RWY 19 shall take place between the N-II motorway and the railway tracks, leaving the latter to the left and not incorporating into the path before reaching them.

Áreas sensibles al ruido:

Noise-sensitive areas:

**PRUEBA DE MOTORES**

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

Centro de Coordinación Aeroportuario (CECOA)
TEL: +34-972 18 66 58.
E-mail: gro.ops.cecoa@aena.es

ENGINE TEST

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

Centro de Coordinación Aeroportuario (CECOA)
TEL: +34-972 18 66 58.
E-mail: gro.ops.cecoa@aena.es

22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO**FLIGHT PROCEDURES****SISTEMA DE PRESENTACIÓN RADAR**

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

- Supervisión de la trayectoria de vuelo de aeronaves en aproximación final;
- Supervisión de la trayectoria de vuelo de otras aeronaves en las cercanías del aeródromo;
- Establecimiento de separación, establecido en el R.C.A apartado 4.6.7.3, entre aeronaves sucesivas a la salida; y
- Suministro de asistencia para la navegación a vuelos VFR.

No se garantiza la prestación de las funciones b) y d) en la ATZ por debajo de 600 ft AMSL ni en la mitad oeste de la ATZ por debajo de 1100 ft AMSL.

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

RADAR DISPLAY SYSTEM

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

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

The provision of functions b) and d) is not guaranteed neither in the ATZ below 600 ft AMSL, nor in the west half of the ATZ below 1100 ft AMSL.

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

→ MANIOBRAS BACK-TRACK

En operaciones diurnas y nocturnas se permite la realización de maniobras de back-track en pista a aeronaves de hasta letra de clave C o inferior.

OPERACIONES NOCTURNAS

Estando la RWY 19 en uso:

- Las operaciones de salida no podrán acceder a pista por TWY E2 y realizar back-track.
- Las operaciones de llegada no podrán abandonar pista por TWY E2.

BACKTRACKING

Backtracking is permitted on the runway during daytime and night-time operations for Code letter C or lower code letter aircraft.

NIGHT OPERATIONS

When RWY 19 is in use:

- Departure operations shall not enter runway via TWY E2 to perform back-track.
- Arrival operations shall not leave runway via TWY E2.

PLANIFICACIÓN DE DESCENSO POR REQUERIMIENTOS ATC

A menos que el ATC indique otra restricción, las llegadas a Girona AD planificarán su descenso para cruzar los puntos iniciales del procedimiento y los puntos de limitación de velocidad (SLP) a los niveles especificados en las llegadas normalizadas por instrumentos (STAR).

En caso de ser autorizadas a proceder en rutas directas fuera de las STAR, ajustarán el descenso y velocidad en la posición al través del punto de regulación apropiado.

DESCENT PLANNING DUE TO ATC REQUIREMENTS

Unless ATC advises otherwise, arrivals to Girona AD shall plan their descent to cross the initial points of the procedure and the speed limit points (SLP) at the flight levels specified in the instrument standard arrivals (STAR).

In case of being authorised to proceed on a straight route outside of the STAR's, they shall adjust their descent and speed on the appropriate regulation point.

OPERACIONES DE DESCENSO CONTINUO

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

AJUSTE DE VELOCIDAD

En TMA BARCELONA, a menos que el ATC indique otro ajuste de velocidad, las salidas y llegadas a Girona AD bajo control radar ajustarán sus velocidades conforme a lo especificado a continuación:

- IAS 250 kt a FL100 o inferior, en todas las salidas.
- IAS 230 kt en esperas a FL140 o inferior.
- IAS 250 kt en SLP.

Ajustes de velocidad en aproximación:

- IAS 220 kt al abandonar los IAF.

Las aeronaves con IAS de crucero inferiores a las citadas anteriormente, deberán mantener velocidad de crucero hasta el punto de ajuste que les afecte. Si no se puede cumplir con este ajuste de velocidad, se notificará al ATC qué velocidades se pueden mantener.

Las aeronaves estarán exentas de cumplir con estas limitaciones de velocidad cuando estén realizando una llegada de descenso continuo, pero no de cumplir con las limitaciones que de manera explícita aparecen en algunas IAC.

PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)

1. GENERALIDADES

La RWY 19, sujeta a que las instalaciones requeridas estén en servicio, es adecuada para las operaciones de CAT II y III.

Las RWY 01 y 19 son adecuadas para despegues en condiciones de visibilidad reducida.

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 en el área de maniobras cuando el RVR sea igual o inferior a 600 m ó cuando el techo de nubes sea igual o inferior a 75 m (250 ft).

➔ Las dependencias ATC a través del ATIS o por radiofrecuencia suministrará los valores del alcance visual en pista de acuerdo a lo siguiente:

- RVR TDZ: Lectura correspondiente a la Zona de Toma de Contacto.
- RVR MID: Lectura del punto medio de la pista.
- RVR END: Lectura del extremo de pista.

2. MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

Restricciones al movimiento en superficie:

- Una vez activos los LVP, sólo se permitirá una aeronave por vez en el área de maniobras y otra en rodaje en plataforma.
- Las TWY E2 y E3, así como la GATE G3, permanecerán cerradas.
- Excepcionalmente, las aeronaves de letra de clave E accederán a plataforma vía GATE G3 hasta el PRKG 12C.
- Cuando haya una aeronave en rodaje por la plataforma, ATC no autorizará la salida autónoma del puesto de estacionamiento o el retroceso remolcado.

3. LLEGADAS

La autorización para aterrizar se expedirá cuando las áreas sensibles y críticas del ILS (LSA y LCA) estén libres, normalmente antes de que la aeronave en aproximación se encuentre a 2 NM del punto de toma de contacto. Excepcionalmente, se puede retrasar su concesión hasta antes de que la aeronave se encuentre a 1 NM del punto de toma de contacto siempre y cuando se haya advertido al piloto de que se le suministrará una autorización tardía.

El abandono de pista se realizará por TWY E1 o TWY E4, según la pista en uso.

Cuando corresponda, los pilotos notificarán:

- Pista libre.
- Área sensible libre.
- En plataforma, puesto de estacionamiento y cierre de frecuencia.

Cuando el RVR sea inferior a 185 m en cualquier medidor y las luces de eje de calle de rodaje no estén operativas, las aeronaves procederán guiadas por vehículo "SÍGAME" desde el punto de abandono de pista hasta el puesto de estacionamiento.

4. SALIDAS

El acceso a pista se realizará por TWY E1 o TWY E4, según la pista en uso.

Cuando corresponda, los pilotos notificarán:

- Puesto de estacionamiento.
- Solicitud de retroceso remolcado en caso de requerirlo.
- El inicio del rodaje hacia la GATE G1, G2 o G4.
- Entrada en pista.

CONTINUOUS DESCENT OPERATIONS

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

SPEED ADJUSTMENT

Within TMA BARCELONA, unless otherwise advised by ATC, speed adjustment under radar control on departures and arrivals to Girona AD shall be in accordance with the following:

- IAS 250 kt at FL100 or below, in all departures.
- IAS 230 kt while in holding, at FL140 or below.
- IAS 250 kt on SLP.

Speed adjustment on approach:

- IAS 220 kt when leaving an IAF.

Aircraft with a cruising IAS below those indicated above, shall maintain cruising speed up to the adjustment point of their concern. ATC shall be informed of the speeds that may be maintained, if unable to comply with the speed adjustments above.

Aircraft shall be exempted from complying with these speed limitations when a continuous descent arrival is being performed, but not from complying with those which are explicitly shown in some IAC.

LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

1. GENERAL

RWY 19, provided that the facilities required are in service, is appropriate for CAT II and III operations.

RWY 01 and 19 are appropriate for take-offs in low visibility conditions.

During the performance of these operations, the Low Visibility Procedures (LVP) shall be applied. If so, pilots shall be informed via ATIS or via RTF. In any case, LVP are active in the manoeuvring area when RVR is equal to or lower than 600 m or when cloud ceiling is 75 m (250 ft) or below.

ATC units shall provide runway visual range values via ATIS or radio frequency in accordance with the following:

- RVR TDZ: Reading corresponding to the Touchdown Zone.
- RVR MID: Reading of the runway mid-point.
- RVR END: Reading of the end of the runway.

2. GROUND MOVEMENT

Restrictions to the ground movement:

- Once LVP procedures are activated, only the movement of an aircraft shall be authorised at the same time in the manoeuvring area and the taxiing of another one in the apron.
- The TWY E2 and E3, as well as GATE G3 shall remain closed.
- Exceptionally, for arrivals of code letter E that shall access to the apron via GATE G3 up to PRKG 12C.
- When an aircraft is taxiing in the apron, autonomous or towed push-back exits from the stand will not be authorised by ATC.

3. ARRIVALS

Landing clearance shall be issued when ILS sensitive and critical areas (LSA and LCA) are vacated, normally before the approaching aircraft is located at 2 NM from touchdown point. Exceptionally, the landing clearance issue may be delayed until the aircraft is located at 1 NM from the touchdown point, provided the pilot has been warned a late clearance would be issued.

Runway vacating should be made via TWY E1 or TWY E4, depending on the runway in use.

When appropriate, the pilots shall notify:

- Runway vacated.
- Sensitive area vacated.
- Once in the apron, the stand and frequency out.

When the RVR recorded by any measuring instrument is lower than 185 m and the taxiway centre line lights are not operational, aircraft shall proceed guided by a "FOLLOW ME" vehicle from the point where they vacate the runway to the aircraft stand.

4. DEPARTURES

Access to the runway should be made via TWY E1 or TWY E4, depending on the runway in use.

When appropriate, the pilots shall notify:

- Parking position.
- Towed push-back request in the case to be required.
- The start of taxiing towards GATE G1, G2 or G4.
- Entry to runway.

Cuando el RVR sea inferior a 185 m en cualquier medidor, las aeronaves procederán guiadas por vehículo "SÍGAME" desde el puesto de estacionamiento (o posición tras remolcado) hasta las GATE G1, G2 o G4. En el caso que las luces de eje de calle de rodaje no estén operativas, las aeronaves procederán guiadas por vehículo "SÍGAME" hasta el punto de espera de la pista en uso.

5. SITUACIONES ANÓMALAS EN EL ÁREA DE MANIOBRAS

Incertidumbre respecto de la posición en el área de maniobras:

- Salvo lo dispuesto en el párrafo a continuación, si un piloto duda respecto de la posición de la aeronave en relación con el área de maniobras, inmediatamente, detendrá la aeronave y notificará a ATC esta circunstancia (incluida la última posición conocida).
- En las situaciones en las que el piloto dude respecto de la posición de la aeronave en relación con el área de maniobras, pero reconozca que la aeronave se encuentra en una pista, el piloto, inmediatamente, lo notificará a ATC (incluida la última posición conocida), evacuará, lo antes posible, la pista si es capaz de localizar una calle de rodaje cercana apropiada, a menos que ATC indique otra cosa, y después, detendrá la aeronave.

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.

Avería de aeronave:

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

6. APROXIMACIONES CAT II/III EN PRÁCTICAS

Los pilotos que deseen realizar aproximaciones de precisión de CAT II/III en prácticas, lo solicitarán a ATC lo antes posible, de forma que se puedan adoptar las medidas oportunas.

No se autorizarán aproximaciones de CAT II/III en prácticas cuando el RVR sea igual o inferior a 800 m, o el techo de nubes se igual o inferior a 90 m (300 ft). ATC informará a la tripulación si las áreas críticas y/o sensibles del ILS no estuvieran protegidas, así como cualquier otra circunstancia que pudiera afectar a la aproximación en prácticas.

7. RUTAS DE RODAJE APLICABLES DURANTE LA ACTIVACIÓN DE LOS PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)

Las rutas de rodaje aplicables durante la activación de los LVP serán las siguientes:

1. SALIDAS

PRKG de salida Departure PRKG	RWY	Ruta por TWY Route via TWY
1-13, 12A, W1-W7	01	G4, T5, T6, E4
	19	G4, T5, T4, T3, T2, T1, E1
12B, 14-17, 15A	01	G2, T4, T5, T6, E4
	19	G2, T3, T2, T1, E1
18, V5-V9, F1, F2, H1-H4	01	G1, T3, T4, T5, T6, E4
	19	G1, T2, T1, E1
V1-V4, S1-S8	01	G2, T4, T5, T6, E4
	19	G2, T3, T2, T1, E1

2. LLEGADAS

PRKG de llegada Arrival PRKG	RWY	Ruta por TWY Route via TWY
1-11, 12A, 12B, W1-W7	01	E1, T1, T2, T3, T4, T5, G4
	19	E4, T6, G4
12-17, 12A, 12B, 15A	01	E1, T1, T2, T3, G2
	19	E4, T6, T5, T4, G2
18, V1-V9, S1-S8, H1-H4, F1, F2	01	E1, T1, T2, G1
	19	E4, T6, T5, T4, T3, G1

→ 8. FALLO DE COMUNICACIONES

En el caso de que una aeronave o vehículo operando en el área de maniobras experimente un fallo en las comunicaciones procederá como sigue:

- A.- Si se trata de una aeronave de salida: continuará por la ruta asignada hasta el límite del permiso extremando las precauciones para evitar desvíos de la misma, donde mantendrá la posición y esperará la llegada de un vehículo "Sígame", que le conducirá a la posición de estacionamiento o apartadero de espera que se le asigne.
- B.- Si la aeronave acaba de aterrizar: mantendrá la posición en el primer tramo de calle de rodaje en el que el área sensible del ILS quede libre y esperará la llegada de un vehículo "Sígame" que le conducirá a la posición de estacionamiento asignado. Si ya tuviera autorización de rodaje, continuará por la ruta asignada hasta el límite de la autorización, extremando las precauciones, donde mantendrá posición y esperará un vehículo "Sígame".

When the RVR recorded by any measuring instrument is lower than 185 m, aircraft shall proceed guided by a "FOLLOW ME" vehicle from the aircraft stand (or the position following towing) to GATE G1, G2 or G4. In the case that the taxiway centre line lights are not operational, aircraft shall proceed guided by a "FOLLOW ME" vehicle to the holding position for the runway in use.

5. ANOMALOUS SITUATIONS IN THE MANOEUVRING AREA

Uncertainty about position in the manoeuvring area:

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

Loss of visual contact between mobile elements:

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

Breakdown of aircraft:

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

6. PRACTICE APPROACHES CAT II/III

Pilots who wish to carry out CAT II/III practice precision approaches, shall request ATC to do so as soon as possible to permit the necessary measures to be taken.

CAT II/III practice approaches shall not be permitted when the RVR is equal to or below 800 m, or the cloud ceiling is equal to or less than 90 m (300 ft).

ATC shall inform the crew if the critical and/or sensitive areas of the ILS are not protected, and of any other situation that might affect the practice approach.

7. TAXIING ROUTES APPLICABLE DURING THE ACTIVATION OF THE LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

The taxiing routes applicable during the activation of the LVP shall be:

1. DEPARTURES

PRKG de salida Departure PRKG	RWY	Ruta por TWY Route via TWY
1-13, 12A, W1-W7	01	G4, T5, T6, E4
	19	G4, T5, T4, T3, T2, T1, E1
12B, 14-17, 15A	01	G2, T4, T5, T6, E4
	19	G2, T3, T2, T1, E1
18, V5-V9, F1, F2, H1-H4	01	G1, T3, T4, T5, T6, E4
	19	G1, T2, T1, E1
V1-V4, S1-S8	01	G2, T4, T5, T6, E4
	19	G2, T3, T2, T1, E1

2. ARRIVALS

PRKG de llegada Arrival PRKG	RWY	Ruta por TWY Route via TWY
1-11, 12A, 12B, W1-W7	01	E1, T1, T2, T3, T4, T5, G4
	19	E4, T6, G4
12-17, 12A, 12B, 15A	01	E1, T1, T2, T3, G2
	19	E4, T6, T5, T4, G2
18, V1-V9, S1-S8, H1-H4, F1, F2	01	E1, T1, T2, G1
	19	E4, T6, T5, T4, T3, G1

8. COMMUNICATIONS FAILURE

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

- A.- If it is a departing aircraft: it shall continue along the designated route until the clearance limit, exercising extreme caution to avoid deviating from the route, where it shall maintain its position and await the arrival of a "Follow me" vehicle, which will guide it to the parking position or holding bay assigned to it.
- B.- If the aircraft has just landed: it shall maintain its position on the first taxiway section outside the ILS sensitive area and await the arrival of a "Follow me" vehicle which will guide it to the parking position assigned to it. If the aircraft has already received taxiing clearance, it shall continue along the designated route until the clearance limit, exercising extreme caution, where it shall maintain its position and await the arrival of a "Follow me" vehicle.

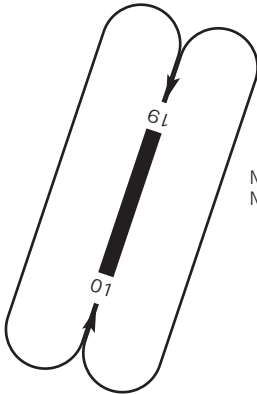
PROCEDIMIENTO DE SALIDAS VISUALES PARA VUELOS IFR

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

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

En estas salidas visuales dejan de ser de aplicación los procedimientos de atenuación de ruidos descritos en AIP AD 2-LEGE casilla 21 Procedimientos de Atenuación de Ruidos que resulten incompatibles.

CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD



MNM ALT 1500 ft AGL ACFT CAT A, B
MNM ALT 2000 ft AGL ACFT CAT C, D

→ Las aeronaves que se encuentren en el circuito de tránsito deberán notificar a TWR cuando se alcance el tramo de último tercio de viento en cola y siempre esperar autorización antes de iniciar el viraje a base.

VISUAL DEPARTURE PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS

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

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

The noise abatement procedures described in AIP AD 2-LEGE, Item 21 Noise Abatement Procedures that are incompatible shall not be applied in these visual departures.

AD TRAFFIC CIRCUIT

Aircraft within the traffic circuit shall notify TWR when they reach the last third downwind section and always await clearance before commencing the turn to base.

23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

ADDITIONAL INFORMATION

Precaución debido a presencia de aves. Altitud máxima 1000 ft.

Caution due to bird concentration. Maximum altitude 1000 ft.

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/#LEGE>

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

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

VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION

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

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

IAC 1 VOR RWY 01

OBSTÁCULOS QUE VULNERAN LA VSS // OBSTACLES WHICH PENETRATE THE VSS					
OBST	RWY	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Árbol // Tree	01	415332.6N	0024533.6E	72	447
Árbol // Tree	01	415339.5N	0024525.9E	42	423
Árbol // Tree	01	415333.8N	0024530.8E	69	441
Árbol // Tree	01	415339.9N	0024525.4E	44	422
Árbol // Tree	01	415334.4N	0024531.3E	57	436
Árbol // Tree	01	415334.2N	0024531.6E	57	436
Vegetación // Vegetation	01	415334.9N	0024518.8E	43	443
Árbol // Tree	01	415340.3N	0024524.9E	21	411
Árbol // Tree	01	415332.8N	0024522.1E	55	442
Vegetación // Vegetation	01	415337.9N	0024521.7E	37	422
Árbol // Tree	01	415333.6N	0024531.8E	54	429
Árbol // Tree	01	415333.3N	0024521.0E	46	439
Árbol // Tree	01	415340.6N	0024525.0E	15	405

IAC 4 ILS Z RWY 19
IAC 5 ILS Y RWY 19
IAC 6 LOC Z RWY 19
IAC 7 LOC Y RWY 19

OBSTÁCULOS QUE VULNERAN LA VSS // OBSTACLES WHICH PENETRATE THE VSS					
OBST	RWY	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Cota// Spot	01	415453.6N	0024556.9E	–	471
Luz APCH // APCH Light	01	415453.4N	0024556.8E	0	469

IAC 3 RNP Y RWY 01

OBSTÁCULOS QUE VULNERAN LA VSS // OBSTACLES WHICH PENETRATE THE VSS					
OBST	RWY	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Árbol // Tree	01	415339.5N	0024525.9E	42	423
Vegetación // Vegetation	01	415337.9N	0024521.7E	37	422
Árbol // Tree	01	415334.4N	0024531.3E	57	436
Árbol // Tree	01	415334.2N	0024531.6E	57	436
Árbol // Tree	01	415333.6N	0024531.8E	54	430
Árbol // Tree	01	415332.6N	0024533.6E	72	447
Árbol // Tree	01	415332.8N	0024522.1E	55	442
Árbol // Tree	01	415339.9N	0024525.4E	44	422
Árbol // Tree	01	415340.3N	0024524.9E	21	411
Árbol // Tree	01	415340.6N	0024525.0E	15	405
Árbol // Tree	01	415333.3N	0024521.0E	46	439
Árbol // Tree	01	415333.8N	0024530.8E	69	441

IAC 8 VOR RWY 19
IAC 9 NDB RWY 19

OBSTÁCULOS QUE VULNERAN LA VSS // OBSTACLES WHICH PENETRATE THE VSS					
OBST	RWY	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Cota// Spot	01	415453.6N	0024556.9E	–	471
Luz APCH // APCH Light	01	415453.4N	0024556.8E	0	469
Árbol // Tree	01	415458.1N	0024606.7E	93	496

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK