

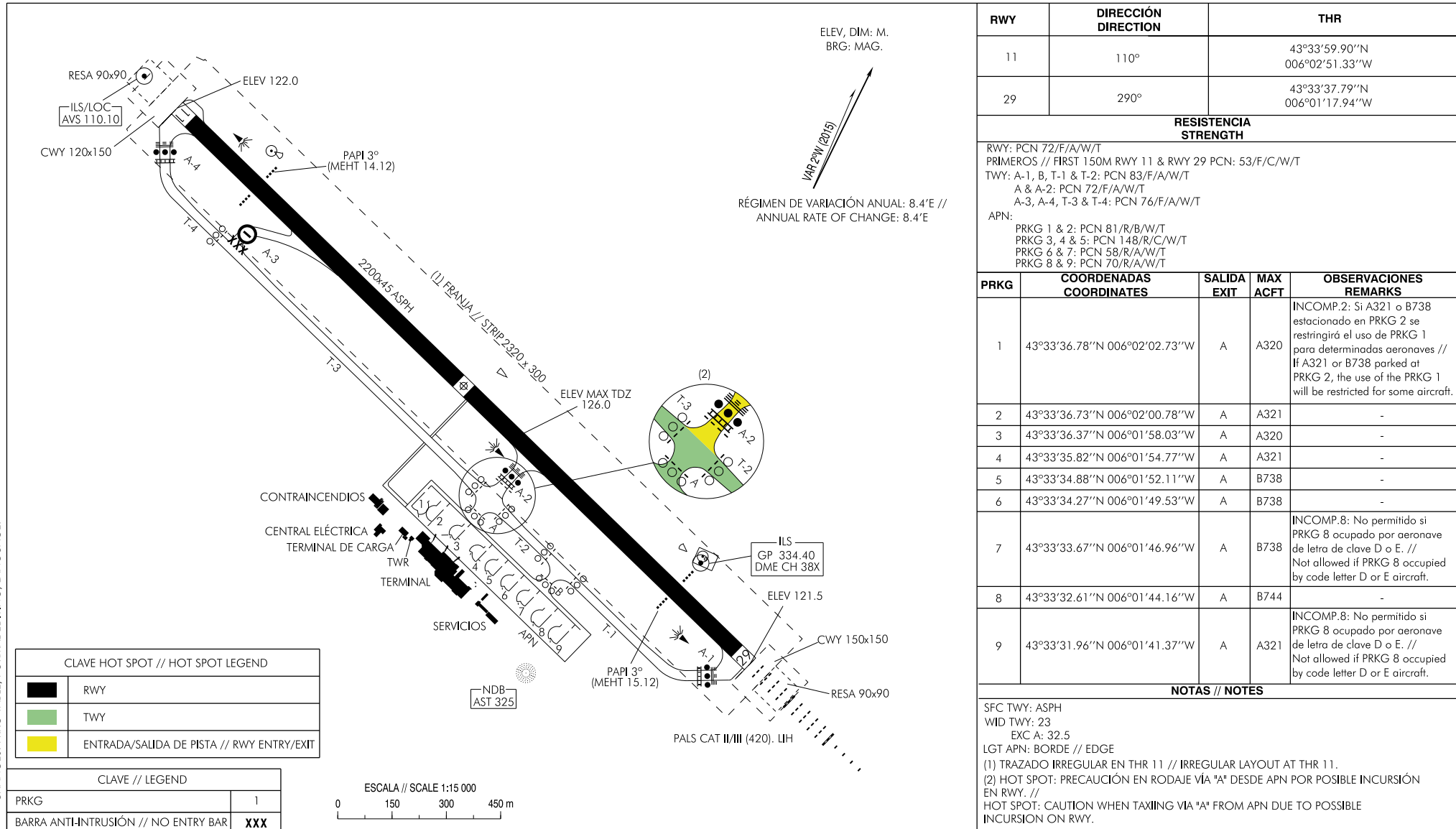
PLANO DE AERÓDROMO-OACI

43°33'49"N
006°02'05"W

ELEV 127

TWR 118.150
GMC 121.700

ASTURIAS



ELEV. DIM. M.
BRG: MAG.
VAR 2°W (2015)
RÉGIMEN DE VARIACIÓN ANUAL: 8.4'E //
ANNUAL RATE OF CHANGE: 8.4'E

RWY	DIRECCIÓN DIRECTION	THR
11	110°	43°33'59.90"N 006°02'51.33"W
29	290°	43°33'37.79"N 006°01'17.94"W

RESISTENCIA STRENGTH

RWY: PCN 72/F/A/W/T
PRIMEROS // FIRST 150M RWY 11 & RWY 29: PCN: 53/F/C/W/T
TWY: A-1, B, T-1 & T-2: PCN 83/F/A/W/T
A & A-2: PCN 72/F/A/W/T
A-3, A-4, T-3 & T-4: PCN 76/F/A/W/T
APN:
PRKG 1 & 2: PCN 81/R/B/W/T
PRKG 3, 4 & 5: PCN 148/R/C/W/T
PRKG 6 & 7: PCN 58/R/A/W/T
PRKG 8 & 9: PCN 70/R/A/W/T

PRKG	COORDENADAS COORDINATES	SALIDA EXIT	MAX ACFT	OBSERVACIONES REMARKS
1	43°33'36.78"N 006°02'02.73"W	A	A320	INCOMP.2: Si A321 o B738 estacionado en PRKG 2 se restringirá el uso de PRKG 1 para determinadas aeronaves // If A321 or B738 parked at PRKG 2, the use of the PRKG 1 will be restricted for some aircraft.
2	43°33'36.73"N 006°02'00.78"W	A	A321	-
3	43°33'36.37"N 006°01'58.03"W	A	A320	-
4	43°33'35.82"N 006°01'54.77"W	A	A321	-
5	43°33'34.88"N 006°01'52.11"W	A	B738	-
6	43°33'34.27"N 006°01'49.53"W	A	B738	-
7	43°33'33.67"N 006°01'46.96"W	A	B738	INCOMP.8: No permitido si PRKG 8 ocupado por aeronave de letra de clave D o E. // Not allowed if PRKG 8 occupied by code letter D or E aircraft.
8	43°33'32.61"N 006°01'44.16"W	A	B744	-
9	43°33'31.96"N 006°01'41.37"W	A	A321	INCOMP.8: No permitido si PRKG 8 ocupado por aeronave de letra de clave D o E. // Not allowed if PRKG 8 occupied by code letter D or E aircraft.

NOTAS // NOTES

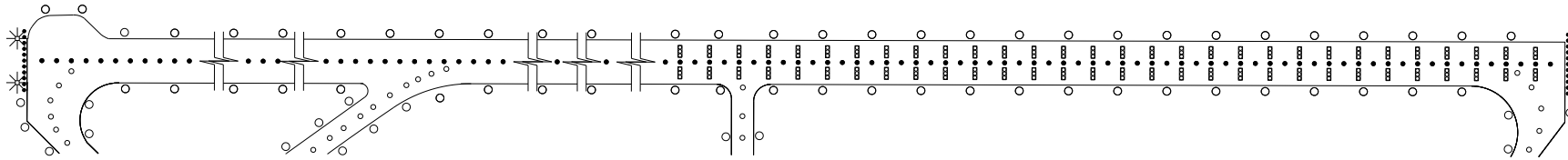
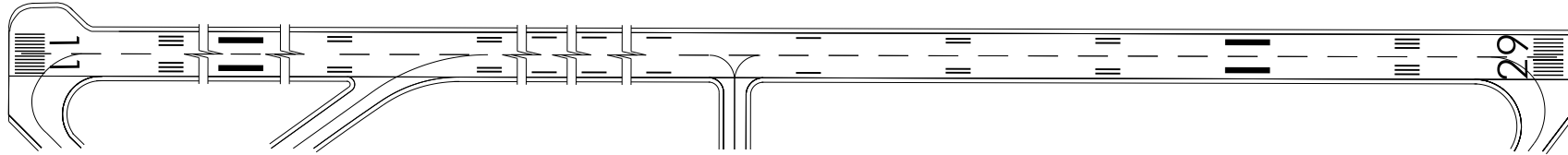
SFC TWY: ASPH
WID TWY: 23
EXC A: 32.5
LGT APN: BORDE // EDGE
(1) TRAZADO IRREGULAR EN THR 11 // IRREGULAR LAYOUT AT THR 11.
(2) HOT SPOT: PRECAUCIÓN EN RODAJE VÍA "A" DESDE APN POR POSIBLE INCURSIÓN EN RWY. //
HOT SPOT: CAUTION WHEN TAXIING VIA "A" FROM APN DUE TO POSSIBLE INCURSION ON RWY.

CAMBIOS: TABLA PRKG, FORMATO EDITORIAL, IDIOMA. //
CHANGES: PRKG TABLE, FORMAL EDITING, LANGUAGE.

CLAVE HOT SPOT // HOT SPOT LEGEND	
	RWY
	TWY
	ENTRADA/SALIDA DE PISTA // RWY ENTRY/EXIT

CLAVE // LEGEND	
PRKG	1
BARRA ANTI-INTRUSIÓN // NO ENTRY BAR	XXX

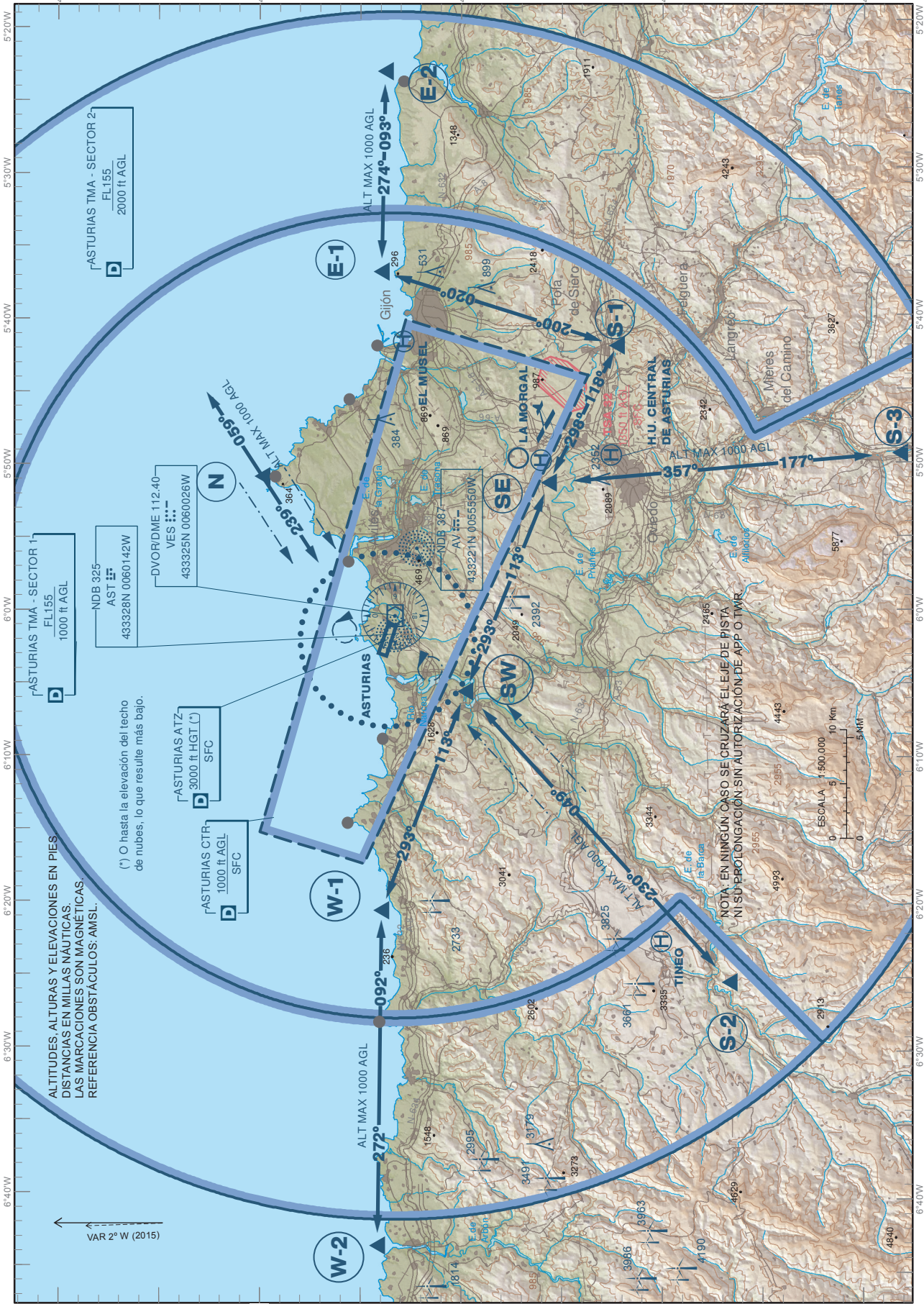
ESCALA // SCALE 1:15 000
0 150 300 450 m



CAMBIOS: NUEVA CARTA. //
CHANGES: NEW CHART.

ESCALA // SCALE 1:7 000
0 100 200 m

CAMBIOS: COORDENADAS DEL H.U. CENTRAL DE ASTURIAS.



ASTURIAS AD

LLEGADAS

Las aeronaves en VFR con destino Asturias AD establecerán contacto radio con la TWR en los puntos N, E-2, S-3, S-2 ó W-2 y solicitarán permiso para entrar en la CTR, manteniendo como máximo 1000 ft AGL. Antes de entrar en la CTR, el piloto deberá dar informe de posición.

En algunos casos, se autorizará a las aeronaves a efectuar esperas en los puntos N, E-1, SE, SW ó W-1 antes de obtener el permiso definitivo para entrar en la CTR.

FALLO DE COMUNICACIONES

Las aeronaves con fallo de comunicaciones entrarán en la CTR por las rutas N ó SW, mantendrán 1000 ft AGL ó inferior, se situarán al Norte ó al Sur del campo a la vista de TWR en espera de señales luminosas y se separarán del posible tránsito del circuito de aeródromo.

OBSERVACIONES

– PAPI (MEHT): RWY 11: 3° (46 ft).
RWY 29: 3° (50 ft).

→ – En ningún caso se cruzará el eje de pista ni su prolongación sin autorización de APP o TWR.

– A título informativo se incluyen las coordenadas geográficas de los puntos:

N: 434001N 0055055W
E-1: 433404N 0053657W
E-2: 433348N 0052316W
SE: 432547N 0055124W
S-1: 432224N 0054203W
S-2: 431646N 0062522W
S-3: 430821N 0054923W
SW: 432956N 0060538W
W-1: 433405N 0062034W
W-2: 433411N 0064330W

– Tráfico VFR procedentes o con destino el aeródromo de La Morgal procederá por las rutas W-1, SW, SE, S-1, E-1, manteniendo 1000 ft AGL MAX, no operando al Norte del campo.

ARRIVALS

VFR aircraft bound for Asturias AD will establish radio contact with TWR over the points N, E-2, S-3, S-2 or W-2 and request clearance to enter in the CTR, while maintaining 1000 ft AGL maximum. Before entering the CTR, position report must be given.

In some cases, aircraft will be authorized to hold at the points N, E-1, SE, SW or W-1 before a clearance to enter the CTR is granted.

COMMUNICATION FAILURE

Aircraft with communication failure must enter the CTR via the N or SW routes maintaining 1000 ft AGL or below. They must hold North or South of the airfield in sight of TWR, expecting light signals while avoiding any possible traffic in the aerodrome traffic circuit.

REMARKS

– PAPI (MEHT): RWY 11: 3° (46 ft).
RWY 29: 3° (50 ft).

– Runway centreline or its extension will never be crossed without prior permission from TWR.

– For information purposes, the geographic coordinates of the points are included:

N: 434001N 0055055W
E-1: 433404N 0053657W
E-2: 433348N 0052316W
SE: 432547N 0055124W
S-1: 432224N 0054203W
S-2: 431646N 0062522W
S-3: 430821N 0054923W
SW: 432956N 0060538W
W-1: 433405N 0062034W
W-2: 433411N 0064330W

– VFR traffic from/bound for La Morgal aerodrome must proceed via W-1, SW, SE, S-1, E-1 routes, maintaining 1000 ft AGL MAX and will never operate to the North of the airfield.

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

LEAS - ASTURIAS

2. DATOS GEOGRÁFICOS Y DE ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO

AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA

ARP: 433349N 0060205W. Ver AD 2-LEAS ADC.
Distancia y dirección desde la ciudad: 13 km W.
Elevación: 127 m / 416 ft.
Ondulación geoid: 52,73 ± 0,05 m (1).
Temperatura de referencia: 22°C.
Declinación magnética: 2° W (2015).
Cambio anual: 8,4'E.
Administración AD: Aena, S.A.
Dirección: Aeropuerto de Asturias; 33459 Santiago del Monte (Castrillón) Asturias.
TEL: +34-985 127 500. **FAX:** +34-985 127 516.
AFTN: LEAS **E-mail:** operaciones_ovd@aena.es
Tránsito autorizado: IFR/VFR.
Observaciones: (1) Para todos los puntos del AD.

ARP: 433349N 0060205W. See AD 2-LEAS ADC.
Distance and direction from the city: 13 km W.
Elevation: 127 m / 416 ft.
Geoid undulation: 52.73 ± 0.05 m (1).
Reference temperature: 22°C.
Magnetic variation: 2° W (2015).
Annual change: 8.4'E.
AD administration: Aena, S.A.
Address: Aeropuerto de Asturias; 33459 Santiago del Monte (Castrillón) Asturias.
TEL: +34-985 127 500. **FAX:** +34-985 127 516.
AFTN: LEAS **E-mail:** operaciones_ovd@aena.es
Approved traffic: IFR/VFR.
Remarks: (1) For all AD points.

3. HORARIO DE OPERACIÓN

OPERATIONAL HOURS

Aeropuerto: V: Último domingo de marzo - 19 de mayo:
0530-2145, PS 2 HR PPR BFR AD CLSD.
20 de mayo - 10 de octubre:
0500-0000, PS 1 HR PPR BFR AD CLSD.
11 de octubre - sábado anterior al último domingo de octubre:
0530-2145, PS 2 HR PPR BFR AD CLSD.
I: 0630-2245, PS 2 HR PPR BFR AD CLSD.
Aduanas e Inmigración: HR AD.
Servicios médicos y de sanidad: Ver GEN 1.4.
AIS/ARO: HR AD.
Información MET: HR AD.
ATS: Ver horario de actividad del aeropuerto.
Abastecimiento de combustible: HR AD.
Asistencia en tierra: HR AD.
Seguridad: H24.
Deshielo: HR AD.
Observaciones: Horario de actividad del aeropuerto:
V: Último domingo de marzo - 19 de mayo:
0515-2205, PS 2 HR PPR BFR AD CLSD.
20 de mayo - 10 de octubre:
0445-0020, PS 1 HR PPR BFR AD CLSD.
11 de octubre - sábado anterior al último domingo de octubre:
0515-2205, PS 2 HR PPR BFR AD CLSD.
I: 0615-2305, PS 2 HR PPR BFR AD CLSD.

Airport: V: Last Sunday of March - 19 May:
0530-2145, PS 2 HR PPR BFR AD CLSD.
20 May - 10 October:
0500-0000, PS 1 HR PPR BFR AD CLSD.
11 October - Saturday before the last Sunday of October:
0530-2145, PS 2 HR PPR BFR AD CLSD.
I: 0630-2245, PS 2 HR PPR BFR AD CLSD.
Customs and Immigration: HR AD.
Health and Sanitation: See GEN 1.4.
AIS/ARO: HR AD.
MET briefing: HR AD.
ATS: See airport hours of activity.
Fuelling: HR AD.
Handling: HR AD.
Security: H24.
De-icing: HR AD.
Remarks: Airport hours of activity:
V: Last Sunday of March - 19 May:
0515-2205, PS 2 HR PPR BFR AD CLSD.
20 May - 10 October:
0445-0020, PS 1 HR PPR BFR AD CLSD.
11 October - Saturday before the last Sunday of October:
0515-2205, PS 2 HR PPR BFR AD CLSD.
I: 0615-2305, PS 2 HR PPR BFR AD CLSD.

4. SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO

HANDLING SERVICES AND FACILITIES

Instalaciones para el manejo de carga: Hasta 10.000 kg.
Tipos de combustible: 100LL, JET A-1 (1).
Tipos de lubricante: AEROSHELL W100.
Capacidad de reabastecimiento: 100 LL: 1 cisterna 3.000 L, 1,7 L/s.
1 cisterna 10.000 L, 6,0 L/s.
JET A-1: 1 cisterna 30.500 L, 13,5 L/s.
1 cisterna 32.000 L, 16,5 L/s.
1 cisterna 29.500 L, 35,0 L/s.
Instalaciones para el deshielo: Agua caliente y glicol para eliminación de hielo de las ACFT en plataforma de estacionamiento.
Espacio disponible en hangar: No.
Instalaciones para reparaciones: No.
Observaciones: (1) TEL: +34-985 127 583; FAX: +34-985 543 878.
Todas las operaciones, incluidas las no comerciales, de aeronaves con MTOW superior a 3.500 Kg. deberán realizar obligatoriamente los acuerdos necesarios con los agentes de asistencia en tierra relacionados en este apartado, salvo que tengan contrato de autoasistencia.
Agentes de rampa:
IBERIA
Tel: +34-985 127 603 / 525
Fax: +34-985 127 605
Móvil: +34-636 911 074
E-mail: ovdkp@iberia.es
SITA: OVDKPIB / OVDKQIB
Solo para Aviación General y Ejecutiva:
UNITED AVIATION SERVICES
Tel: +34-913 936 775

Cargo facilities: Up to 10,000 kg.
Fuel types: 100LL, JET A-1 (1).
Oil types: AEROSHELL W100.
Refuelling capacity: 100LL: 1 truck 3,000 L, 1.7 L/s.
1 truck 10,000 L, 6.0 L/s.
JET A-1: 1 truck 30,500 L, 13.5 L/s.
1 truck 32,000 L, 16.5 L/s.
1 truck 29,500 L, 35.0 L/s.
De-icing facilities: Hot water and glycol for removing ice from the ACFT on parking apron.
Hangar space: No.
Repair facilities: No.
Remarks: (1) TEL: +34-985 127 583; FAX: +34-985 543 878.
All operations, including non-commercial ones, of aircraft with MTOW above 3,500 kg, must have entered into the agreements necessary with the ground handling agents listed in this section, unless they hold a self-handling contract.
Ramp agents:
IBERIA
Tel: +34-985 127 603 / 525
Fax: +34-985 127 605
Mobile phone: +34-636 911 074
E-mail: ovdkp@iberia.es
SITA: OVDKPIB / OVDKQIB
Only for General and Executive Aviation:
UNITED AVIATION SERVICES
Tel: +34-913 936 775

Fax: +34-913 936 894
 Móvil: +34-608 916 070
 E-mail: ops@unitedaviation.es
 SITA: MADSPCR
 WORLDWIDE FLIGHT SERVICES (WFS)
 Tel: +34-985 127 488
 Fax : +34-984 249 585
 Móvil: +34-638 588 369
 E-mail: ovd.ops@wfs.aero
 SITA: OVDDK7X

Fax: +34-913 936 894
 Mobile phone: +34-608 916 070
 E-mail: ops@unitedaviation.es
 SITA: MADSPCR
 WORLDWIDE FLIGHT SERVICES (WFS)
 Tel: +34-985 127 488
 Fax : +34-984 249 585
 Mobile phone: +34-638 588 369
 E-mail: ovd.ops@wfs.aero
 SITA: OVDDK7X

5. INSTALACIONES PARA LOS PASAJEROS

PASSENGER FACILITIES

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

Hotels: No.
Restaurant: Yes.
Transportation: Taxis, hire cars, buses.
Medical facilities: No.
Bank/Post Office: Cash dispenser / No.
Tourist information: No.
Remarks: None.

6. SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

Categoría de incendios: 7. (1)
Equipo de salvamento: De acuerdo con la categoría de incendios publicada.
Retirada de aeronaves inutilizadas: Compañías de la zona, tiempo de respuesta:
 en horario normal: de 45 a 60 min;
 noches y fines de semana: 90 min.
 ACFT MAX que puede ser trasladada:
 ACFT con letra de clave E.

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

Observaciones: (1) 8 a demanda, conforme procedimiento (ver casilla 20).

Remarks: (1) 8 on request, according to procedure (see item 20).

7. DISPONIBILIDAD ESTACIONAL/REMOCIÓN DE OBSTÁCULOS

SEASONAL AVAILABILITY/OBSTACLE CLEARING

Equipo: No.
Prioridad: No.
Observaciones: Ninguna.

Equipment: No.
Priority: No.
Remarks: None.

8. DETALLES DEL ÁREA DE MOVIMIENTO

MOVEMENT AREA DETAILS

Plataforma: Superficie: Hormigón.
 Resistencia: PRKG 1 y 2: PCN 81/R/B/W/T.
 PRKG 3, 4 y 5: PCN 148/R/C/W/T.
 PRKG 6 y 7: PCN 58/R/A/W/T.
 PRKG 8 y 9: PCN 70/R/A/W/T.
Calles de rodaje: Anchura: 23 m;
 EXC A: 32,5 m.
 Superficie: Asfalto.
 Resistencia: A-1, B, T-1 y T-2: PCN 83/F/A/W/T;
 A y A-2: PCN 72/F/A/W/T;
 A-3, A-4 T-3 y T-4: PCN 76/F/A/W/T.
Posiciones de comprobación: Altimetro: Plataforma ELEV 128 m / 420 ft.
 VOR: No.
 INS: Ver ADC.

Apron: Surface: Concrete.
 Strength: PRKG 1 and 2: PCN 81/R/B/W/T.
 PRKG 3, 4 and 5: PCN 148/R/C/W/T.
 PRKG 6 and 7: PCN 58/R/A/W/T.
 PRKG 8 and 9: PCN 70/R/A/W/T.
Taxiways: Width: 23 m;
 EXC A: 32.5 m.
 Surface: Asphalt.
 Strength: A-1, B, T-1 and T-2: PCN 83/F/A/W/T;
 A and A-2: PCN 72/F/A/W/T;
 A-3, A-4 T-3 and T-4: PCN 76/F/A/W/T.
Check locations: Altimeter: Apron ELEV 128 m / 420 ft.
 VOR: No.
 INS: See ADC.

Observaciones: Ninguna.

Remarks: None.

9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUÍA DE RODAJE

TAXIING GUIDANCE SYSTEM AND MARKINGS

Sistema de guía de rodaje: Señalización horizontal, punto de espera de la pista, punto de espera intermedio, barras de parada, luces de punto de espera intermedio, letreros luminosos, letreros NO ENTRY, luces de protección de pista, barra anti-intrusión en A-3, puestos de estacionamiento.
Señalización de RWY: Designadores, umbral, eje, punto de visada, faja lateral, zona de toma de contacto y RETIL en RWY 29 (A-3).
Señalización de TWY: Eje y borde.
Observaciones: Ninguna.

Taxiing guidance system: Horizontal marking, runway-holding position, intermediate holding position, stop bars, lights of intermediate holding position, lighted boards, NO ENTRY boards, runway guard lights, anti-intrusion bar in A-3, stands.
RWY markings: Designators, threshold, centre line, aiming point, side stripe, touchdown zone and RETIL in RWY 29 (A-3).
TWY markings: Edge and centre line.
Remarks: None.

10. OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO

AERODROME OBSTACLES

Obstáculos que perforan las superficies de Transición, Horizontal Interna, Cónica, Aproximación y Despegue establecidas en el Anexo 14 de OACI:
 Ver carpeta del DVD "Item 10".
Observaciones: Ver AD 2-LEAS AOC.

Obstacles which penetrate Transitional, Inner Horizontal, Conical, Approach and Take-off surfaces contained in Annex 14 of ICAO:
 See DVD folder "Item 10".
Remarks: See AD 2-LEAS AOC.

11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO

METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED

Oficina MET: Asturias MET.
HR: HR AD. Fuera de este horario se emitirá METAR AUTO semihorario.
METAR: Semihorario.
TAF: 24 HR.
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) y de vientos máximos.
Equipo suplementario: Presentador de imágenes de nubes, rayos y de información radar.
Dependencia ATS atendida: TWR, APP.
Información adicional: Oficina principal: Santander; H24; TEL: +34-942 393 353. Oficina meteorológica Asturias; HR AD; TEL: +34-985 127 566.
Observaciones: Existe resumen climatológico de aeródromo. Se hacen avisos de aeródromo.

MET office: Asturias MET.
HR: HR AD. Outside this schedule, a half-hourly METAR AUTO will be issued.
METAR: Half-hourly.
TAF: 24 HR.
TREND: Yes.
Briefing: In person and by telephone.
Flight documentation/Language: Charts and plain language/Spanish.
Charts: Significant, forecast at altitude (wind and temperature) and maximum wind maps.
Supplementary equipment: Cloud images, lightning and radar information display.
ATS unit served: TWR, APP.
Additional information: Main office: Santander; H24; TEL: +34-942 393 353. Meteorological office Asturias; HR AD; TEL: +34-985 127 566.
Remarks: Aerodrome climatological summary available. Aerodrome warnings available.

12. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA

RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

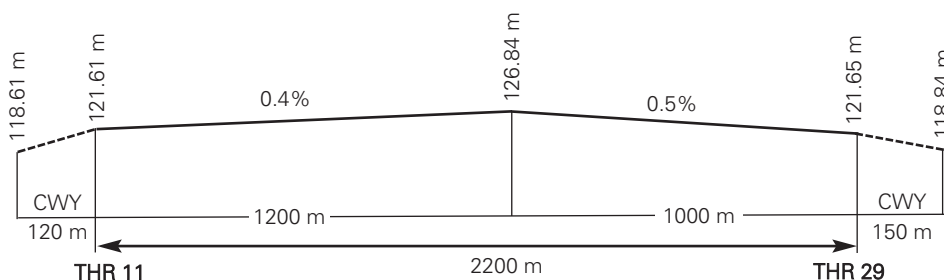
RWY	Orientación Direction	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m) Strip (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
11	108.03° GEO 110° MAG	2200 x 45	433359.90N 0060251.33W	THR: 122 m / 399 ft TDZ: No	No	150 x 150	2320 x 300 (1)	No	90 x 90	RWY: Asfalto/Asphalt PCN 72/F/A/W/T (2) SWY: No
29	288.05° GEO 290° MAG	2200 x 45	433337.79N 0060117.94W	THR: 121.7 m / 399 ft TDZ: 126.2 m / 414 ft	No	120 x 150	2320 x 300 (1)	Si / Yes	90 x 90	RWY: Asfalto/Asphalt PCN 72/F/A/W/T (2) SWY: No

Observaciones: (1) Franja de trazado irregular en cabecera de RWY 11. (Ver AD 2-LEAS ADC).
 (2) Primeros 150 m desde THR 11 y 29: PCN 53/F/C/W/T.

Remarks: (1) Irregular strip layout at the beginning of RWY 11. (See AD 2-LEAS ADC).
 (2) First 150 m from THR 11 and 29: PCN 53/F/C/W/T.

Perfil:

Profile:



13. DISTANCIAS DECLARADAS

DECLARED DISTANCES

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
11	2200	2350	2200	2200
29	2200	2320	2200	2200

Observaciones: Ninguna.

Remarks: None.

14. ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA

APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

Pista: 11
Aproximación: Luces de identificación de umbral.
PAPI (MEHT): 3° (14,12 m / 46 ft).(1)
Umbral: Verdes con barra de ala.
Zona de toma de contacto: No.
Eje pista: 2200 m: 1300 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH.
 Distancia entre luces: 15 m.
Borde de pista: 2200 m: 1600 m blancas + 600 m amarillas. LIH.
 Distancia entre luces: 50 m.
Extremo de pista: Rojas.
Zona de parada: No.
Observaciones: (1) PAPI no utilizable para aeronaves con letra de clave E.

Runway: 11
Approach: Threshold identification lights.
PAPI (MEHT): 3° (14.12 m / 46 ft). (1)
Threshold: Green with wing bar.
Touchdown zone: No.
Runway centre line: 2200 m: 1300 m white + 600 m white and red + 300 m red. LIH.
 Distance between lights: 15 m.
Runway edge: 2200 m: 1600 m white + 600 m yellow. LIH.
 Distance between lights: 50 m.
Runway end: Red.
Stopway: No.
Remarks: (1) PAPI not usable for code letter E aircraft.

Pista: 29
Aproximación: Precisión CAT II/III, 420 m. LIH.
PAPI (MEHT): 3° (15,12 m / 50 ft). (1)
Umbral: Verdes con barra de ala.
Zona de toma de contacto: 900 m blancas.
Eje pista: 2200 m: 1300 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH.
Distancia entre luces: 15 m.
Borde de pista: 2200 m: 1600 m blancas + 600 m amarillas. LIH.
Distancia entre luces: 50 m.
Extremo de pista: Rojas.
Zona de parada: No.
Observaciones: Luces indicadoras de calle de salida rápida (A-3).
(1) PAPI no utilizable para aeronaves con letra de clave E.

Runway: 29
Approach: Precision CAT II/III, 420 m. LIH.
PAPI (MEHT): 3° (15.12 m / 50 ft). (1)
Threshold: Green with wing bar.
Touchdown zone: 900 m white.
Runway centre line: 2200 m: 1300 m white + 600 m white and red + 300 m red. LIH.
Distance between lights: 15 m.
Runway edge: 2200 m: 1600 m white + 600 m yellow. LIH.
Distance between lights: 50 m.
Runway end: Red.
Stopway: No.
Remarks: Rapid exit taxiway indicator lights (A-3).
(1) PAPI not usable for code letter E aircraft.

15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA

OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

ABN/IBN: No.
WDI: 1 cerca del THR 11, 1 cerca del THR 29, 1 cerca de TWY A-2. LGTD.
Iluminación de TWY: Borde y eje.
Iluminación de plataforma: Borde.
Fuente secundaria de energía: CAT II/III, según Anexo 14.
Observaciones: Equipo de radiocontrol para encendido y selección de brillo de ayudas visuales. OPR AVBL 120.50 MHz y durante el horario que el aeropuerto está cerrado.

ABN/IBN: No.
WDI: 1 near THR 11, 1 near THR 29, 1 near TWY A-2. LGTD.
TWY lighting: Edge and centre line.
Apron lighting: Edge.
Secondary power supply: CAT II/III, according to Annex 14.
Remarks: Radio control equipment for visual aids switch on and brightness selection. OPR AVBL 120.50 MHz and when the aerodrome is closed.

16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS

HELICOPTER LANDING AREA

Situación: No.
Elevación: No.
Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización: No.
Orientación: No.
Distancias declaradas: No.
Iluminación: No.
Observaciones: Ver casilla 20.

Position: No.
Elevation: No.
Dimensions, surface, maximum weight, marking: No.
Direction: No.
Declared distances: No.
Lighting: No.
Remarks: See item 20.

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
ASTURIAS CTR Espacio comprendido por la línea que une los puntos siguientes / Airspace within the line joining the following points: 434008N 0061515W; 433252N 0054013W; 432350N 0054404W; 433457N 0061724W; 434008N 0061515W.	1000 ft AGL SFC	D	Asturias TWR ES/EN	1850 m/6000 ft
ASTURIAS ATZ Círculo de 8 km de radio centrado en ARP. Circle radius 8 km centred on ARP. (1)	3000 ft HGT (2) SFC	D	Asturias TWR ES/EN	
Observaciones: (1) O la visibilidad horizontal, lo que resulte inferior. (2) O hasta la elevación del techo de nubes, lo que resulte más bajo.				Remarks: (1) Or the ground visibility, whichever is lower. (2) Or up to the cloud ceiling, whichever is lower.

18. INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN ATS

ATS COMMUNICATION FACILITIES

Servicio Service	Distintivo llamada Call sign	FREQ (MHz)	HR	Observaciones Remarks
APP	Asturias APP	118.150	HR ATS	APP/L
TWR	Asturias TWR	118.150 121.500 243.000 121.700	HR ATS HR ATS HR ATS HR ATS	EMERG EMERG GMC

19. RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIZAJE

RADIO NAVIGATION & LANDING FACILITIES

Instalación (VAR) Facility (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas Coordinates	ELEV DME	Observaciones Remarks
DVOR (2° W)	VES	112.400 MHz	H24	433325.4N 0060025.5W		
DME	VES	CH 71X	H24	433325.5N 0060026.4W	120 m	
NDB (2° W)	AST	325.000 kHz	H24	433328.2N 0060142.2W		COV 60 NM
LOC 29 (2° W)	AVS	110.100 MHz	H24	433401.5N 0060258.1W		290° MAG/159 m FM THR 11; COV 25 NM. Falsas indicaciones fuera de área de cobertura / False signal outside coverage area.
ILS CAT III						
GP 29		334.400 MHz	H24	433344.1N 0060128.7W		3°: RDH 16.6 m; a/at 287 m FM THR 29 & 110 m FM RCL a la derecha en el sentido de APCH/To the right in direction APCH. Falsas indicaciones fuera de área de cobertura / False signal outside coverage area.
ILS/DME 29	AVS	CH 38X	H24	433344.5N 0060128.5W	132 m	
NDB (2° W)	AV	387.000 kHz	H24	433220.7N 0055549.9W		COV 40 NM.

20. REGLAMENTACIÓN LOCAL

LOCAL REGULATIONS

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

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

Y detallar la siguiente información:

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

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

Los vuelos VFR/IFR que carezcan de esta autorización previa serán rechazados.

Puestos de estacionamiento y permanencia nocturna para aeronaves privadas, ejecutivas y aerotaxi disponible PPR 48 HR.

OPERACIONES ILS DE CATEGORÍA II Y III

La RWY 29, sujeta a la disponibilidad de servicio de las ayudas a la aproximación y aterrizaje correspondientes, es adecuada para realizar operaciones de CAT II y III por aquellos operadores aéreos cuyos mínimos de operación hayan sido aprobados por la autoridad civil aeronáutica.

Operaciones CAT III limitadas a:

- Los conjuntos aeronave-aviónica que hayan superado con éxito una demostración operacional consistente en la realización de forma satisfactoria de al menos diez aproximaciones simuladas de CAT III a la RWY 29 del Aeropuerto de Asturias, en condiciones meteorológicas visuales (VMC).
- Aquellas tripulaciones que hayan recibido entrenamiento específico que incluya la realización de una aproximación ILS CAT III real, en condiciones VMC, a la RWY 29 del Aeropuerto de Asturias o en un simulador aprobado al efecto. Adicionalmente, la tripulación habrá recibido una sesión informativa específica previa al vuelo sobre las características de tal aproximación.
- Estas medidas no conducirán, en ningún caso, al incumplimiento de los procedimientos propios de las aeronaves, en lo relativo al despacho del vuelo de acuerdo con la lista de equipo mínimo y a las actuaciones de la tripulación ante avisos y alarmas de los sistemas.

OPERACIÓN DE HELICÓPTEROS

1. APROXIMACIÓN

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

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

2. APROXIMACIÓN FINAL

Los helicópteros aproximarán alineados con la pista de vuelo.

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

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

Providing the following information:

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

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

VFR/IFR flights without this prior authorization will be rejected.

Stands and overnight stay for private, executive and air taxi aircraft available PPR 48 HR.

ILS CATEGORY II AND III OPERATIONS

RWY 29, subject to service availability of the appropriate approach and landing aids, is suitable for carrying out CAT II and III operations by those air operators whose operational minima have been approved by the aeronautical civil authority.

CAT III operations limited to:

- Those aircraft-avionics combinations that have successfully completed an operational demonstration consisting of the execution of at least ten simulated CAT III approaches to RWY 29 at Asturias Airport, in visual meteorological conditions (VMC).
- Those crews who have received specific training including the execution of a real CAT III ILS approach, in VMC conditions, to the RWY 29 at Asturias Airport or in a simulator approved for that purpose. Additionally, the crew shall have received a specific pre-flight briefing on the characteristics of such an approach.
- These measures shall not lead, in any case, to any failure to comply with the procedures of the aircraft, as regards the flight dispatch in accordance with the minimum equipment list, or the actions of the crew in the event of warnings or alarms of the systems.

HELICOPTER OPERATIONS

1. APPROACH

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

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

2. FINAL APPROACH

Helicopters shall approach aligned with the runway.

En condiciones VMC, salvo indicación en contra de ATC, podrán completar la aproximación final en la calle de rodaje paralela, en tramo T-1 para aproximaciones por la RWY 29 y en tramo T-2 para las aproximaciones por la RWY 11.

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

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

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

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

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

3. ESTACIONAMIENTO

Los helicópteros seguirán las indicaciones del vehículo "Sígame" para ser guiados hasta el puesto de estacionamiento.

En general, el puesto de estacionamiento de helicópteros será el identificado como "stand" 9, y su zona libre al este, a donde accederán, salvo indicación en contra de ATC, rodando vía TWY T-1 o T-2 y puerta B.

Los helicópteros con tren de patines, una vez completado el rodaje aéreo, llevarán a cabo la toma de contacto en la ubicación asignada en el puesto de estacionamiento.

No se permitirán operaciones simultáneas de helicópteros en plataforma, salvo autorización específica.

4. RODAJE

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

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

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

Salvo instrucción en contra de ATC, los helicópteros accederán a la plataforma de estacionamiento por la puerta B, y la abandonarán por la puerta B en dirección a TWY T-1 o T-2.

5. ELEVACIÓN INICIAL

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

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

6. DESPEGUE

En condiciones VMC, el despegue se realizará en el tramo T-1 o T-2 de la calle de rodaje paralela, para proceder a la salida conforme a instrucciones ATC.

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

Excepcionalmente en caso de necesidad operacional, y siempre que no se infrinja lo dispuesto en la casilla 7, ATC podrá autorizar el despegue directo desde el puesto de estacionamiento.

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

7. SOBREVUELOS

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

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

PROCEDIMIENTOS DE RODAJE

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

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

Toda aeronave que en el aterrizaje sobrepase las calles de salida A-2 y A-3 continuará el rodaje al final de la pista para abandonar por TWY A-4 o A-1.

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

In VMC conditions, unless otherwise indicated by ATC, they shall finish the final approach along the parallel taxiway, in segment T-1 for RWY 29 approaches, and along segment T-2 for RWY 11 approaches.

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

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

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

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

In IMC conditions, helicopters will carry out the final approach along the runway, in accordance with instrument approach procedures in force, following ATC instructions.

3. PARKING

Helicopters will follow the indications of the "Follow-me" vehicle to be guided to the stand.

In general, the stand for helicopters will be identified as "stand" 9, whose free area lies to the East, which they will access taxiing via TWY T-1 or T-2 and gate B, unless ATC instructions should indicate otherwise.

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

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

4. TAXIING

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

Helicopters with wheel landing gear will carry out ground taxiing.

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

Unless otherwise indicated by ATC, helicopters will access the parking apron via gate B and will exit via gate B to TWY T-1 or T-2.

5. LIFT-OFF

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

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

6. TAKE-OFF

In VMC conditions, take-off will be carried out on the parallel taxiway segment T-1 or T-2, in order to proceed to the exit following ATC instructions.

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

ATC may clear the direct take-off from the stand exceptionally due to operational needs, and if this does not contravene what is established in item 7.

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

7. OVERFLIGHTS

Within the airport area, overflight is not allowed above:

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

TAXIING PROCEDURES

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

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

All aircraft, which overshoot the exit taxiways A-2 and A-3 in landing, shall taxi to the runway end and vacuate it via TWY A-4 or A-1.

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

Las operaciones de despegue se iniciarán en la cabecera de la pista en uso, quedando prohibidos los despegues desde intersección por TWY A-2.

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

Salvo indicación en contra de ATC, las aeronaves a las que se asignen los PRKG 1, 2 y 3 accederán y abandonarán plataforma por la puerta A, y las aeronaves a las que se asignen los PRKG 4, 5, 6, 7 y 8 accederán y abandonarán plataforma por la puerta B.

En base a estos procedimientos, se establecen las siguientes rutas de rodaje:

Llegadas por RWY 11

- TWY A-1, T-1, T-2, puerta A hacia PRKG 1, 2, 3.
- TWY A-1, T-1, puerta B hacia PRKG 4, 5, 6, 7, 8, 9.
- TWY A-2, puerta A hacia PRKG 1, 2, 3.
- TWY A-2, T-2, puerta B hacia PRKG 4, 5, 6, 7, 8, 9.

Salidas por RWY 11

- Desde PRKG 1, 2, 3 hacia puerta A, TWY T-3, T-4, A-4.
- Desde PRKG 4, 5, 6, 7, 8, 9 hacia puerta B, TWY T-2, T-3, T-4, A-4.

Llegadas por RWY 29

- TWY A-4, T-4, T-3, puerta A hacia PRKG 1, 2, 3.
- TWY A-3, T-3, puerta A hacia PRKG 1, 2, 3.
- TWY A-2, puerta A hacia PRKG 1, 2, 3.
- TWY A-4, T-4, T-3, T-2, puerta B hacia PRKG 4, 5, 6, 7, 8, 9.
- TWY A-3, T-3, T-2, puerta B hacia PRKG 4, 5, 6, 7, 8, 9.
- TWY A-2, T-2, puerta B hacia PRKG 4, 5, 6, 7, 8, 9.

Salidas por RWY 29

- Desde PRKG 1, 2, 3 hacia puerta A, TWY T-2, T-1, A-1.
- Desde PRKG 4, 5, 6, 7, 8, 9 hacia puerta B, TWY T-1, A-1.

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

- Pista en uso.
- Requerimientos de longitud de aterrizaje (rutas de rodaje de llegada).

Los pilotos al mando de las aeronaves en llegada, para conseguir el máximo aprovechamiento de la capacidad de pista, rebajar el tiempo de ocupación de la misma y evitar las maniobras de aproximación frustrada, y sin perjuicio de la seguridad y operación normal de la aeronave, procederán a abandonar pista tras la toma lo antes posible.

- Puesto de estacionamiento asignado.

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

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

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

Evitar colisiones con otras aeronaves y obstáculos es responsabilidad de:

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

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

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

Los pilotos deberán:

Seleccionar el Modo AUTO y el código del Modo A asignado.

Si el modo AUTO no está disponible, se seleccionará ON (p.e .XPDR) y el código del modo A asignado.

- Desde la solicitud de retroceso remolcado o rodaje, lo que ocurra antes.
- Después del aterrizaje e ininterrumpidamente hasta que la aeronave se encuentre totalmente aparcada en su estacionamiento.
- Cuando la aeronave se encuentre totalmente estacionada, se seleccionará STBY.

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

Departure operations will begin on the threshold of the runway in use and take-off from intersection with TWY A-2 is not allowed.

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

Unless otherwise indicated by ATC, aircraft with assigned PRKG 1, 2 and 3 will access and leave the apron via gate A, and aircraft with assigned PRKG 4, 5, 6, 7 and 8 will access and leave the apron via gate B.

On the basis of these procedures, the following taxiing routes are established:

Arrivals to RWY 11

- TWY A-1, T-1, T-2, gate A to PRKG 1, 2, 3.
- TWY A-1, T-1, gate B to PRKG 4, 5, 6, 7, 8, 9.
- TWY A-2, gate A to PRKG 1, 2, 3.
- TWY A-2, T-2, gate B to PRKG 4, 5, 6, 7, 8, 9.

Departures from RWY 11

- From PRKG 1, 2, 3 to gate A, TWY T-3, T-4, A-4.
- From PRKG 4, 5, 6, 7, 8, 9 to gate B, TWY T-2, T-3, T-4, A-4.

Arrivals to RWY 29

- TWY A-4, T-4, T-3, gate A to PRKG 1, 2, 3.
- TWY A-3, T-3, gate A to PRKG 1, 2, 3.
- TWY A-2, gate A to PRKG 1, 2, 3.
- TWY A-4, T-4, T-3, T-2, gate B to PRKG 4, 5, 6, 7, 8, 9.
- TWY A-3, T-3, T-2, gate B to PRKG 4, 5, 6, 7, 8, 9.
- TWY A-2, T-2, gate B to PRKG 4, 5, 6, 7, 8, 9.

Departures from RWY 29

- From PRKG 1, 2, 3 to gate A, TWY T-2, T-1, A-1.
- From PRKG 4, 5, 6, 7, 8, 9 to gate B, TWY T-1, A-1.

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

- Runway in use.
- Requirements of landing length (arrival taxiing route).

Pilots in command of the arriving aircraft will vacate the runway as soon as possible after touchdown in order to make maximum use of runway capacity, to lessen the occupancy time and to avoid missed approach manoeuvres, and without detriment to the safety and normal operation of the aircraft.

- Assigned stand.

Aircraft shall follow the indications of the "Follow-me" vehicle to be guided to the assigned stand, depending on operational criteria.

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

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

Collision avoidance with other aircraft or obstacles is responsibility of:

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

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

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

Pilots shall:

Select AUTO Mode and the assigned Mode A code.

If AUTO mode is not available, select ON (i.e. XPDR) and the assigned Mode A code:

- From the request for towed push-back or taxiing, whichever is earlier.
- After landing, continuously until the aircraft is fully parked on stand.
- When fully parked on stand, select STBY.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PROCEDIMIENTOS DE OPERACIÓN DE AERONAVES DE CATEGORÍA SUPERIOR

1. GENERALIDADES

Los análisis de riesgos realizados acreditan que el Aeropuerto de Asturias garantiza suficientemente el nivel de seguridad operacional requerido para la operación de aeronaves de letra de clave D y E. Para operar este tipo de aeronaves es obligatoria la solicitud previa por parte de la compañía aérea o del agente handling y una autorización explícita por parte del Centro de Operaciones del Aeropuerto.

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

OPERATIONAL PROCEDURES FOR AIRCRAFT OF SUPERIOR CATEGORY

1. GENERAL

The risk analyses undertaken accredit that Asturias Airport can sufficiently guarantee the level of operational safety required for the operation of code letter D and E aircraft. To operate this type of aircraft, it is mandatory for the air company or the ground handling agent to have requested this in advance, and to hold an explicit authorization from the Airport Operational Centre.

Similarly, the operation of aircraft of higher code letter is permitted during the application of the LVP, although the directives stated in the local procedure must also be respected.

2. RESTRICCIONES FÍSICAS EN CALLES DE RODAJE

Se debe garantizar que en el momento en que este tipo de aeronave esté avanzando por la zona Este u Oeste del Área de Movimiento, no se debe permitir el movimiento de más de una aeronave en la misma zona, entendiendo como línea divisoria de la zona Este y Oeste del Área de Movimiento el eje perpendicular a pista que pasa por puerta B. Tanto a la llegada como a la salida harán uso exclusivo de la puerta B de plataforma. ATC ofrecerá a la tripulación la posibilidad de guiado por el "señalero" en ambos sentidos de rodadura (llegada y salida).

2. PHYSICAL RESTRICTIONS ON TAXIWAYS

It must be ensured that when this type of aircraft is moving through the East or West zone of the Movement Area, the movement of other aircraft in the same zone must not be allowed, the dividing line between the East and West zones of the Movement Area, being the perpendicular axis to the runway centre line passing through gate B. Both on entry and exit, apron gate B will be exclusively used. ATC will offer the crew the possibility of guidance by at "signalman" in both taxiing directions (entry and exit).

3. RESTRICCIONES FÍSICAS EN PLATAFORMA

Tanto a la llegada como a la salida harán uso exclusivo de la puerta B de plataforma. Se prohibirá el uso de la puerta B para cualquier otra aeronave. Durante las maniobras de estacionamiento y salida se prohibirá el uso de la ESA común de los PRKG 8 y 9. Ambos sentidos de rodadura (llegada y salida) serán guiados por el "señalero". Las aeronaves con letra de clave D y E serán estacionadas en el PRKG 8. Durante el tiempo en que esté programada la operación de una aeronave de letra de clave D o E no se asignarán operaciones a los PRKG 7 y 9.

3. PHYSICAL RESTRICTIONS ON APRON

Both on entry and exit, apron gate B will be exclusively used. The use of gate B by other aircraft is forbidden. During parking and exit manoeuvres, use of common ESA will be forbidden for PRKG 8 and 9. Both taxiing directions (entry and exit) will be guided by the "signalman". Code letter D and E aircraft will be parked in PRKG 8. During the time that code letter D or E aircraft operation has been scheduled, operations for PRKG 7 and 9 will not be assigned.

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_ovd@aena.es

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

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

lecm.safety@enaire.es

OPERATIONAL SAFETY REPORTS

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

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

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

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

seguridad_operacional_ovd@aena.es

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

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

lecm.safety@enaire.es

21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS**NOISE ABATEMENT PROCEDURES**

No

No.

22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO**FLIGHT PROCEDURES****PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)****LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)**

1.- GENERALIDADES

1. GENERAL

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

1.1 RWY 11 is authorized for low visibility take-offs (LVT0). RWY 29, equipped with ILS, is authorized for CAT II/III precision approaches and for low visibility take-offs.

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

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

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

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

1.3 ATC informará a los pilotos, mediante radiotelefonía, de que se están aplicando procedimientos de visibilidad reducida. Cualquier incidencia notificada o detectada que pueda afectar a los LVP se comunicará inmediatamente a las aeronaves para que puedan adoptar las medidas oportunas.

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

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

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

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

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

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

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

1.6 Los LVP se cancelarán cuando se alcancen todas las condiciones siguientes:
- Cuando todos los transmisómetros indiquen un RVR superior a 1.000 m, o mismo valor de visibilidad si los transmisómetros estuvieran fuera de servicio, y
- Techo de nubes superior a 500 ft (150 m).

1.6 The LVP shall be cancelled when all of the following conditions are met:
- When all the transmissometers indicate RVR above 1,000 m, or the same value of visibility if the transmissometers are out of service, and
- Cloud ceiling higher than 500 ft (150 m).

2.- MOVIMIENTOS EN TIERRA

2.- GROUND MOVEMENTS

Mientras se encuentren los LVP activos, sólo se permitirá el rodaje de una única aeronave en toda el área de maniobras.

While the LVP are active, only one aircraft shall be allowed to taxi in the entire manoeuvring area at a time.

Mientras se encuentren los LVP activos TWY A-2 permanecerá cerrada.

While the LVP are active, TWY A-2 shall be closed.

Los pilotos procederán a verificar en todo momento la situación de la aeronave, especialmente en las intersecciones, comprobando que el rodaje se ejecuta en condiciones de completa seguridad operacional.

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

Mediante petición expresa del piloto a ATC, se podrá dar guiado con un vehículo "Sígame" hasta la puerta correspondiente en plataforma, y desde el puesto de estacionamiento hasta el punto del área de maniobras solicitado.

Upon specific request from the pilot to ATC, guidance up to the corresponding gate on the apron can be given by a "Follow-me" vehicle, and likewise, from the stand up to the point of the manoeuvring area requested.

En el caso de que una aeronave que sale tuviera que regresar a la plataforma, el piloto informará a ATC y esperará nuevas instrucciones de rodaje.

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

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

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

2.1 Llegadas

2.1 Arrivals

Al abandonar la RWY 29, los pilotos notificarán:

On vacating RWY 29, pilots shall notify:

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

- a) ILS sensitive area free and,
- b) Taxiway used.

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

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

En plataforma, los pilotos notificarán:

On the apron, pilots shall notify:

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

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

Toda aeronave que en el aterrizaje por la RWY 29 sobrepase TWY A-3, continuará el rodaje hacia el extremo de RWY para abandonar por TWY A-4.

Any aircraft that overshoots TWY A-3 in landing on RWY 29 shall continue taxiing to the RWY end to vacate it via TWY A-4.

2.2 Salidas

2.2 Departures

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

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

3.- FALLO DE LAS COMUNICACIONES Y SITUACIONES ANÓMALAS EN EL ÁREA DE MANIOBRAS**3.- COMMUNICATIONS FAILURE AND ANOMALOUS SITUATIONS IN THE MANOEUVRING AREA.**

3.1 Fallo de comunicaciones

3.1 Communications failure

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

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

- Aeronave en salida: la aeronave continuará por la ruta asignada hasta detenerse en el límite de la autorización ATC, extremando las precauciones, donde mantendrá posición y esperará la llegada de un vehículo de asistencia.

- Departing aircraft: the aircraft shall continue by the assigned route and halt at the ATC clearance limit, taking extreme care, where it shall hold and await the arrival of an assistance vehicle.

- Aeronave de llegada: si la aeronave acaba de aterrizar, mantendrá posición al abandonar el área sensible, y esperará la llegada de un vehículo de asistencia.

Si la aeronave ya tuviera una autorización de rodaje ATC, continuará por la ruta asignada hasta el límite de la autorización ATC, extremando las precauciones, donde mantendrá posición y esperará la llegada de un vehículo de asistencia.

3.2 Situaciones anómalas en el área de maniobras

a) Incertidumbre respecto de la posición en el área de maniobras

- Salvo lo dispuesto en el párrafo a continuación, si un piloto duda respecto de la posición de la aeronave en relación con el área de maniobras, inmediatamente, detendrá la aeronave y notificará a ATC esta circunstancia (incluida la última posición conocida).

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

- En caso de que ATC se dé cuenta de que una aeronave o un vehículo ha perdido la posición en el área de maniobras, o no esté seguro de su posición, se tomarán de inmediato las medidas apropiadas para salvaguardar las operaciones y ayudar a la aeronave o vehículo en cuestión a determinar su posición.

b) Pérdida de contacto visual entre móviles

- En caso de pérdida de contacto visual de una aeronave con otra o con un vehículo con el que mantenga propia separación, se informará inmediatamente a ATC y se detendrá la aeronave. ATC tomará las medidas que considere oportunas.

c) Avería de aeronave

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

4.- APROXIMACIONES EN PRÁCTICAS EN CAT II/III

a) ATC no autorizará aproximaciones de precisión CAT II/III en prácticas, cuando la visibilidad sea igual o inferior a 1.000 m ó el techo de nubes sea igual o inferior a 500 ft (150 m).

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

SISTEMA DE VIGILANCIA ATS

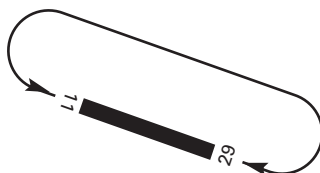
En el aeropuerto de Asturias podrán utilizarse sistemas de vigilancia ATS en el suministro del servicio de control de aeródromo para ejecutar las siguientes funciones:

- 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;
- Suministro de asistencia para la navegación a vuelos VFR.

Adicionalmente, con objeto de ayudar a mantener vigilancia sobre la marcha del tránsito aéreo, podrán utilizarse sistemas de vigilancia ATS para proporcionar al controlador:

- Una mejor información de posición respecto a las aeronaves que están bajo control;
- Información suplementaria respecto a otro tránsito;
- Información sobre cualquier desviación importante de las aeronaves, respecto a lo estipulado en las correspondientes autorizaciones del control de tránsito aéreo, incluso las rutas autorizadas y niveles de vuelo cuando corresponda.

CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD



- Arriving aircraft: if the aircraft has just landed, it shall hold on vacating the sensitive area and await the arrival of an assistance vehicle.

If the aircraft already has ATC taxiing clearance, it shall continue by the assigned route and halt at the ATC clearance limit, taking extreme care, where it shall hold and await the arrival of an assistance vehicle.

3.2 Anomalous situations in the manoeuvring area

a) Uncertainty about position in the manoeuvring area

- Other than as provided for in the following paragraph, if a pilot is in doubt about the position of the aircraft in relation to the manoeuvring area, they must immediately halt the aircraft and report this circumstance to ATC (including the last known position).

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

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

b) Loss of visual contact between mobile elements

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

c) Breakdown of aircraft

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

4.- CAT II/III PRACTICE APPROACHES

a) ATC shall not authorize CAT II/III precision practice approaches when the visibility is equal to or less than 1,000 m or the cloud ceiling is equal to or less than 500 ft (150 m).

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

ATS SURVEILLANCE SYSTEM

ATS surveillance systems at Asturias airport may be used in the provision of aerodrome control service to carry out the following tasks:

- Supervision of flight paths of aircraft on final approach;
- Supervision of flight paths of other aircraft in the vicinity of the aerodrome;
- Provision of navigation assistance to VFR flights.

In addition, in order to assist to keep watch on the air traffic status, ATS surveillance systems may be used to provide the controller:

- Better position information of aircraft under control;
- Supplementary information about other traffic;
- Information about any significant deviation of aircraft from what the corresponding air traffic control clearances may establish, including cleared routes and flight levels where necessary.

23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

ADDITIONAL INFORMATION

Alta probabilidad de ocurrencia de niebla no pronosticada.

High probability of unpredicted fog.

→ **ZONAS DE CONCENTRACIÓN DE AVES**

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

BIRD CONCENTRATION AREAS

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

FLUJOS DE AVES

A: Gaviota patiamarilla (*Larus michahellis*).

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

FLOWS OF BIRDS

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

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

