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

LEHC - HUESCA/Pirineos

2. DATOS GEOGRAFICOS Y DE ADMINISTRACION DEL AERODROMO

ARP: 420451N 0001924W. Ver AD2 - LEHC ADC.
Distancia y dirección a la ciudad: 9 km SE.
Elevación: 539 m / 1769 ft.
Ondulación geoide: 50,271 ± 0,05 m.
Temperatura de referencia: 30,8°C.
Declinación magnética: 1° W (2010).
Cambio anual: 7,0' E
Administración AD: Aena.
Dirección: Aeropuerto Huesca - Pirineos,
Ctra. A-1217 Km 3, - 22111 Monflorite Alcalá (Huesca).
TEL: +34-974 280 562. **FAX:** +34-974 280 570.
AFTN: LEHC. **E-mail:** operacioneslehc@aena.es
Tránsito autorizado: IFR/VFR. (1)
Observaciones: (1) Fuera del horario ATS sólo podrán operar vuelos VFR.

AERODROME GEOGRAPHICAL DATA AND ADMINISTRATION

ARP: 420451N 0001924W. See AD2 - LEHC ADC.
Distance and direction to the city: 9 km SE.
Elevation: 539 m / 1769 ft.
Geoid undulation: 50.271 ± 0.05 m.
Reference temperature: 30.8°C.
Magnetic variation: 1° W (2010).
Annual change: 7.0' E
AD administration: Aena.
Address: Aeropuerto Huesca - Pirineos,
Ctra. A-1217 Km 3, - 22111 Monflorite Alcalá (Huesca).
TEL: +34-974 280 562. **FAX:** +34-974 280 570.
AFTN: LEHC. **E-mail:** operacioneslehc@aena.es
Approved traffic: IFR/VFR. (1)
Remarks: (1) Out of ATS operation hours only VFR flights will be allowed.

3. HORARIO DE OPERACION

Aeropuerto: V: 1100-1600;
I: 1000-1500 (1).
Aduanas e Inmigración: No.
Servicios médicos y de sanidad: No.
AIS/ARO: HR AD.
Información MET: HR AD.
ATS: (2). V: FRI y SAT: 1100-1600
I: FRI y SAT: 1000-1500
Adicionalmente, durante el año, se atenderán los vuelos comerciales a petición, previa solicitud a la dirección del aeropuerto con al menos 7 días de antelación.
Abastecimiento de combustible: PPR 48 HR antes de repostar a
TEL: +34-917 533 661, +34-917 537 504,
+34-660 680 708, +34-628 135 691.
FAX: +34-917 534 000.
Aviación general:
TEL: +34-917 537 760, +34-917 534 119,
+34-609 876 158, +34-620 555 379.
FAX: +34-917 534 000.
Asistencia en tierra: PPR al TEL: +34-974 280 579 / +34-976 712 388.
FAX: +34-976 780 102.
E-mail: hskcrd@iberia.es / zazkq@iberia.es
Seguridad: H24.
Deshielo: HR AD.
Observaciones: (1) Para otros horarios de operación, previa petición, consultar NOTAM en vigor.
(2) Horario de operación AFIS. Ver casilla 20.

HOURS OF OPERATION

Airport: V: 1100-1600;
I: 1000-1500 (1)
Customs and Immigration: No.
Health and Sanitation: No.
AIS/ARO: HR AD.
MET briefing: HR AD.
ATS: (2). V: FRI and SAT: 1100-1600
I: FRI and SAT: 1000-1500
Additionally, during the year, commercial flights will be dealt with on demand, prior request to the airport management at least 7 days in advance.
Fuelling: PPR 48 HR before refuelling to
TEL: +34-917 533 661, +34-917 537 504,
+34-660 680 708, +34-628 135 691.
FAX: +34-917 534 000.
General aviation:
TEL: +34-917 537 760, +34-917 534 119,
+34-609 876 158, +34-620 555 379.
FAX: +34-917 534 000.
Handling: PPR to TEL: +34-974 280 579 / +34-976 712 388.
FAX: +34-976 780 102.
E-mail: hskcrd@iberia.es / zazkq@iberia.es
Security: H24.
De-icing: HR AD.
Remarks: (1) For other operational hours, prior request, consult NOTAM in force.
(2) AFIS hours of operation. See Item 20.

4. SERVICIOS E INSTALACIONES DE ASISTENCIA EN TIERRA

Instalaciones para el manejo de carga: No.
Tipos de combustible: JET A-1.
Tipos de lubricante: No.
Capacidad de reabastecimiento: 30.000 L, 10L/s.
Instalaciones para el deshielo: Servicio prestado por agente handling.
Espacio disponible en hangar: Sí.
Instalaciones para reparaciones: No.
Observaciones: Ninguna.

HANDLING SERVICES AND FACILITIES

Cargo facilities: No.
Fuel types: JET A-1.
Oil types: No.
Refuelling capacity: 30,000 L, 10 L/s.
De-Icing facilities: Service provided by handling operator.
Hangar space: Yes.
Repair facilities: No.
Remarks: None.

5. INSTALACIONES PARA LOS PASAJEROS

Hoteles: No.
Restaurante: No.
Transporte: No.
→ **Instalaciones médicas:** No.
Banco/Oficina Postal: No.
Información turística: No.
Observaciones: Ninguna.

PASSENGER FACILITIES

Hotels: No.
Restaurant: No.
Transportation: No.
Medical facilities: No.
Bank/Post Office: No.
Tourist information: No.
Remarks: None.

6. SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

Categoría de incendios: CAT 4. (1) (2)
Equipo de salvamento: De acuerdo a la categoría de incendios publicada.
Retirada de aeronaves inutilizadas: No.
Observaciones: (1) CAT 5, previa petición. Ver casilla 20.
(2) Tiempo de respuesta hasta THR:

RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICE

Fire category: CAT 4. (1) (2)
Rescue equipment: In accordance with the fire category published.
Removal of disabled aircraft: No.
Remarks: (1) CAT 5, on request. See item 20.
(2) Response time to THR:

CABECERA THRESHOLD	TIEMPO DE RESPUESTA RESPONSE TIME
30L	02’13”
12R	01’44”
30R	01’19”
12L	02’08”

7. DISPONIBILIDAD ESTACIONAL/REMOCION DE OBSTACULOS

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

SEASONAL AVAILABILITY/OBSTACLE CLEARING

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

8. DETALLES DEL ÁREA DE MOVIMIENTO

Plataforma: Superficie: Hormigón.
Resistencia: PCN 49 R/B/W/T.
Calles de rodaje: TWY A.
Anchura: 18 m.
Superficie: Asfalto.
Resistencia: PCN 75 F/A/W/T.
TWY B.
Anchura: 7,6 m.
Superficie: Asfalto.
Resistencia: 5699 Kg/0,72 MPa.
Posiciones de comprobación: Altímetro: Plataforma ELEV 540 m/1771 ft.
VOR: No.
INS: Ver AD 2 - LEHC ADC.
Observaciones: Ninguna.

MOVEMENT AREA DETAILS

Apron: Surface: Concrete.
Strength: PCN 49 R/B/W/T.
Taxiways: TWY A.
Width: 18 m.
Surface: Asphalt.
Strength: PCN 75 F/A/W/T.
TWY B.
Width: 7.6 m.
Surface: Asphalt.
Strength: 5699 Kg/0.72 MPa.
Check locations: Altimeter: Apron ELEV 540 m/1771 ft.
VOR: No.
INS: See AD 2 - LEHC ADC.
Remarks: None.

9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUÍA DE RODAJE

Sistema de guía de rodaje: Punto de espera en pista, punto de espera intermedio, barra de parada, letreros, puestos de estacionamiento.
Señalización de RWY: Designadores, umbral, eje, faja lateral, punto de visada, zona de toma de contacto, eje de plataforma de viraje.
Señalización de TWY: Eje y borde.
Observaciones: Ninguna.

TAXIING GUIDANCE SYSTEM AND MARKINGS

Taxiing guidance system: Runway-holding position, intermediate holding position, stop bars, boards, stands.
RWY markings: Designators, threshold, centre line, side stripe, aiming point, touchdown zone, centre line of turn pads.
TWY markings: Centre line and edge.
Remarks: None.

10. OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO

Obstáculos que perforan las Superficies de Transición, Horizontal Interna y Cónica establecidas en el Anexo 14 de OACI:
Ver carpeta/CD “OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO”.

Observaciones: Ver AD 2-LEHC AOC.

AERODROME OBSTACLES

Obstacles which penetrate Transitional, Inner Horizontal and Conical Surfaces contained in Annex 14 of ICAO:
See folder/CD “AERODROME OBSTACLES”.

Remarks: See AD 2-LEHC AOC.

11. SERVICIO METEOROLOGICO PRESTADO

Oficina MET: Huesca/Pirineos MET.
HR: HR AD.
METAR: Horario.
TAF: 24 HR.
TREND: No.
Pronóstico de aterrizaje: No.
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: AFIS, ARO.
→ **Información adicional:** Oficina principal Valencia; H24; TEL: +34-963 690 750.
Oficina meteorológica Huesca/Pirineos: HR AD;
TEL: +34-974 280 287.
Observaciones: Se hacen avisos de aeródromo.

METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED

MET office: Huesca/Pirineos MET.
HR: HR AD.
METAR: Hourly.
TAF: 24 HR.
TREND: No.
Landing forecasts: No.
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, lightnings image and radar information display.
ATS unit served: AFIS, ARO.
Additional information: Main office Valencia; H24; TEL: +34-963 690 750.
Meteorological office Huesca/Pirineos: HR AD;
TEL: +34-974 280 287.
Remarks: Aerodrome warnings available.

12. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA / RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

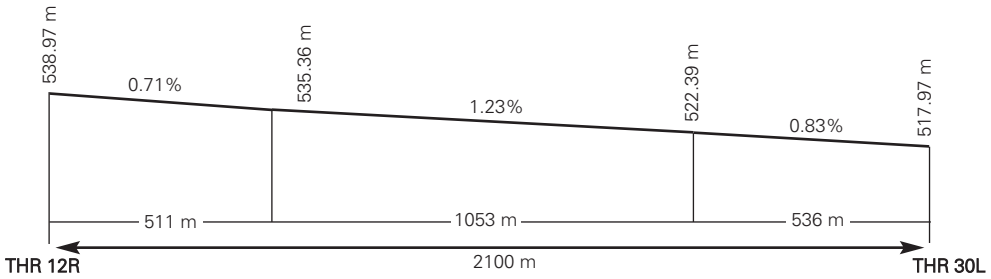
RWY	Orientación Direction	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m) Strip (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
12R (1)	122.81°GEO 124°MAG	2100 x 45	420451.33N 0001938.29W	THR: 539 m/1768 ft TDZ: No	No	No	2220 x 300	No	90 x 90	Asfalto/Asphalt PCN 75/F/A/W/T SWY: No
30L (1)	302.82°GEO 304°MAG	2100 x 45	420414.44N 0001821.52W	THR: 518 m/1699 ft TDZ: No	No	No	2220 x 300	No	90 x 90	Asfalto/Asphalt PCN 75/F/A/W/T SWY: No
12L (1)	122.81°GEO 124°MAG	615 x 12	420456.75N 0001935.77W	THR: 539 m/1769 ft TDZ: No	No	No	1160 x 60	No	No	Asfalto/Asphalt 950 kg / 0.18 MPa SWY: No
30R (1)	302.82°GEO 304°MAG	615 x 12	420445.95N 0001913.29W	THR: 535 m/1757 ft TDZ: No	No	No	1160 x 60	No	No	Asfalto/Asphalt 950 kg / 0.18 MPa SWY: No

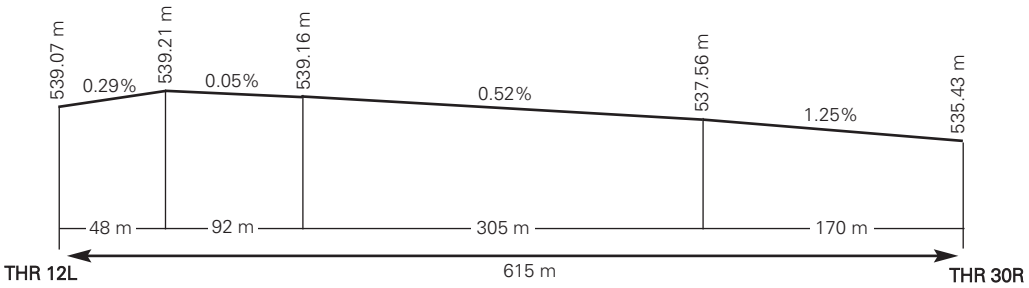
Observaciones: (1) Restricción de uso: ver casilla 20.

Remarks: (1) Restriction of use: see item 20.

Perfil:

Profile:





13. DISTANCIAS DECLARADAS / DECLARED DISTANCES

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
12R	2100	2100	2100	2100
30L	2100	2100	2100	2100
12L	615	615	615	615
30R	615	615	615	615

Observaciones: Ninguna.

Remarks: None.

14. ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA / APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

Pista: 12R
Aproximación: Sencillo (420 m). LIH. Luces de identificación de umbral.
PAPI (MEHT): 3° (14,53 m/48 ft).
Umbral: Verde.
Zona de toma de contacto: No.
Eje pista: No.
Borde de pista: 2100 m: 1500 m blancas + 600 m amarillas. LIH. Distancia entre luces: 50 m.
Extremo de pista: Rojas. LIH.
Zona de parada: No.
Observaciones: Encendido de luces via radio: a petición dentro del horario operativo. Eje de plataforma de viraje.

Runway: 12R
Approach: Simple (420 m). LIH. Threshold identification lights.
PAPI (MEHT): 3° (14.53 m/48 ft).
Threshold: Verde.
Touchdown zone: No.
Runway centreline: No.
Runway edge: 2100 m: 1500 m white + 600 m yellow. LIH. Distance between lights: 50 m.
Runway end: Red. LIH.
Stopway: No.
Remarks: Switch on of lights by radio: on request during the operative hours. Centre line of turn pads.

Pista: 30L
Aproximación: Sencillo (420 m). LIH. Luces de identificación de umbral.
PAPI (MEHT): 3º (16,14 m/53 ft).
Umbral: Verde.
Zona de toma de contacto: No.
Eje pista: No.
Borde de pista: 2100 m: 1500 m blancas + 600 m amarillas. LIH. Distancia entre luces: 50 m.
Extremo de pista: Rojas. LIH.
Zona de parada: No.
Observaciones: Encendido de luces via radio: a petición dentro del horario operativo. Eje de plataforma de viraje.

Runway: 30L
Approach: Simple (420 m). LIH. Threshold identification lights.
PAPI (MEHT): 3º (16.14 m/53 ft).
Threshold: Verde.
Touchdown zone: No.
Runway centreline: No.
Runway edge: 2100 m: 1500 m white + 600 m yellow. LIH. Distance between lights: 50 m.
Runway end: Red. LIH.
Stopway: No.
Remarks: Switch on of lights by radio: on request during the operative hours. Centre line of turn pads.

Pista: 12L
Aproximación: No.
PAPI: No.
Umbral: No.
Zona de toma de contacto: No.
Eje pista: No.
Borde de pista: No.
Extremo de pista: No.
Zona de parada: No.
Observaciones: Ninguna.

Runway: 12L
Approach: No.
PAPI: No.
Threshold: No.
Touchdown zone: No.
Runway centreline: No.
Runway edge: No.
Runway end: No.
Stopway: No.
Remarks: None.

Pista: 30R
Aproximación: No.
PAPI: No.
Umbral: No.
Zona de toma de contacto: No.
Eje pista: No.
Borde de pista: No.
Extremo de pista: No.
Zona de parada: No.
Observaciones: Ninguna.

Runway: 30R
Approach: No.
PAPI: No.
Threshold: No.
Touchdown zone: No.
Runway centreline: No.
Runway edge: No.
Runway end: No.
Stopway: No.
Remarks: None.

15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA

ABN: No.
WDI: 1 cerca THR 12R, 1 cerca THR 30L. LGTD.
Iluminación de TWY: Borde.
Iluminación de Plataforma: Borde.
Fuente secundaria de energía: Grupos electrógenos que proporcionan un tiempo de conmutación de 15 segundos para luces de aproximación, PAPI, borde, umbral y extremo.
Observaciones: Ninguna.

OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

ABN: No.
WDI: 1 near THR 12R, 1 near THR 30L. LGTD.
TWY lighting: Edge.
Apron lighting: Edge.
Secondary power supply: Engine generator that provides a switch-over time of 15 seconds for approach light system, PAPI, edge, threshold and end lights.
Remarks: None.

16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS

Situación: No.
Elevación: No.
Dimensiones, superficie, carga adminisble, señalización: No.
Orientación: No.
Distancias declaradas: No.
Iluminación: No.
Observaciones: Ninguna.

HELICOPTER LANDING AREA

Position: No.
Elevation: No.
Dimensions, surface, maximum wieght, marking: No.
Directions: No.
Declared distances: No.
Lighting: No.
Remarks: None.

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
HUESCA FIZ				
ÁREA 1 420945N 0001806W; 420756N 0001406W; desde este punto siguiendo un arco de 5 NM centrado en el ARP de Huesca / from this point following a 5 NM arc centred on Huesca ARP; 420404N 0001246W; 420333N 0001138W; 415940N 0001451W; 420023N 0001624W; desde este punto siguiendo un arco de 5 NM centrado en el ARP de Huesca / from this point following a 5 NM arc centred on Huesca ARP; 420945N 0001806W.	1000 ft AGL GND	G	Huesca AFIS ES/EN	1850 m/6000 ft
ÁREA 2 420348N 0004418W; 421647N 0003340W; 420057N 0000110E; 414752N 0000938W; 420348N 0004418W.	5500 ft AMSL 1000 ft AGL	G	Huesca AFIS ES/EN	1850 m/6000 ft

Observaciones: La FIZ (Áreas 1 y 2) estará activada sólo en horario ATS.

Remarks: FIZ (Area 1 and 2) will be activated only at ATS hours.

18. INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN ATS — ATS COMMUNICATION FACILITIES

Servicio Service	Distintivo llamada Call sign	FREQ (MHz)	HR	Observaciones Remarks
APP	Zaragoza APP	119.300	H24	Ver casilla 20, Reglamentación Local / See item 20 Local Regulations.
AFIS	Huesca Información	128.950 122.600 (1) 121.500	HR ATS HR no ATS HR ATS	EMERG (1) Fuera del horario de operación ATS esta frecuencia se utilizará para comunicaciones entre pilotos. Out of ATS operation hours this frequency will be used for communications between pilots.

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° W)	HUE	114.550 MHz	H24	420424.1N 0001907.7W		
DME	HUE	CH 92Y	H24	420424.3N 0001908.4W	540 m / 1772 ft	

20. REGLAMENTACIÓN LOCAL — LOCAL REGULATIONS

En el horario especificado se presta servicio AFIS. Otro horario será publicado por NOTAM.

Cuando esté activada la FIZ, para operar en la misma, es obligatorio la presentación del plan de vuelo y llevar equipo radio.

No están permitidas las operaciones de ultraligeros en horario AFIS.

Vuelos IFR destino LEHC, cuando se preste sevicio AFIS:

- LEZG APP transferirá las aeronaves a LEHC AFIS sobre el VOR HUE a 6000 ft QNH, o en otra altitud previa coordinación, una vez que el ÁREA 2 esté libre de tráfico (VFR e IFR) y cuando en el ÁREA 1 de la FIZ no haya ningún vuelo IFR. En el momento de la transferencia, finaliza el servicio de control, y se informa a la aeronave de dicha circunstancia.
- En el caso de que varias aeronaves en vuelo IFR con destino a Huesca llegaran a la vez, LEZG APP las escalonará con separación reglamentaria en la espera del VOR HUE, e irá autorizando sus descensos progresivamente hasta alcanzar 6000 ft QNH (o en su caso FL60).
- Una vez transferida la aeronave en vuelo IFR a LEHC AFIS, esta dependencia le suministrará el servicio de información y de alerta de acuerdo con la normativa AFIS en vigor.

Ver procedimientos AFIS en ENR 1.5 y AD 1.1.

Durante los períodos en los que no se suministre servicio de información de vuelo de aeródromo:

- la dependencia AFIS y su frecuencia estarán fuera de servicio;
- el FIZ estará desactivado y continuará como espacio aéreo de clase G;
- sólo se permitirán vuelos VFR;
- los pilotos utilizarán la frecuencia 122.600 MHz NO ATS para notificar intenciones y posición;

Procedimientos de aproximación o tomas y despegues no serán autorizados excepto las aeronaves con plan de vuelo destino o alternativo LEHC AD. No se permite la aproximación o el despegue simultáneo a ambas pistas, ni tampoco el despegue simultáneo al aterrizaje en la otra.

AFIS service is provided at the specified hours. Another schedule will be published by NOTAM.

When FIZ is activated it is mandatory to submit a flight plan and be equipped with radio equipment to operate in it.

Microlight operations at AFIS hours are not allowed.

IFR flights bound for LEHC, when AFIS service is provided:

- APP LEZG will transfer the aircraft lo LEHC AFIS over the VOR HUE at 6000 ft QNH, or in other altitude prior coordination, when AREA 2 will be free of traffic (VFR and IFR) and when in FIZ AREA 1 there will not be on IFR flight. The control service will finish at the time of transfer and aircraft will be notified of the event.
- In case of several aircraft in IFR flight bound for Huesca will arrive at the same time, APP LEZG will space them with standard separation in the holding pattern over the VOR HUE, and will authorize their falls progressively until reach 6000 ft QNH (or FL60).
- After the transfer of aircraft in IFR flight to LEHC AFIS, this unit will provide information and alert services according with AFIS regulations in force.

See AFIS procedures on ENR 1.5 and AD 1.1.

During periods when the aerodrome flight information service is not provided:

- AFIS unit and its frequency will be out of service;
- FIZ will be deactivated and operate as air space class G;
- only VFR flights are allowed;
- pilots will use 122.600 MHz NO ATS frequency to notify intentions and position;

Approach or touch and go procedures will not be cleared except aircraft with a flight plan with destination or alternative LEHC AD. Neither simultaneous approach or take-off to both runways nor simultaneous take-off in one runway and landing in other runway are allowed.

RESTRICCIÓN DE USO DE PISTAS

→ No está permitido el despegue desde la intersección de la pista 30L/12R con la rodadura A.

→ No está permitido el despegue desde la intersección de la pista 30R/12L con la rodadura A.

No están permitidas las operaciones en la RWY 12L/30R a:
- Aviones con patín de cola.
- Aviones con ancho de tren principal superior a 2,6 m.
- Aviones que realicen vuelo de escuela.

RESTRICTION OF RUNWAYS USE

Take off from the intersection of the runway 30L/12R with taxiway A is not allowed.

Take off from the intersection of the runway 30R/12L with taxiway A is not allowed.

The operations in RWY 12L/30R are not allowed for:
- Aircraft with tail skid.
- Aircraft with main gear higher than 2.6 m.
- Aircraft operating as school flights.

→ OPERACIÓN DE HELICÓPTEROS

El aeropuerto de Huesca no tiene definida una zona específica para operar con helicópteros.

Se permite rodaje aéreo y terrestre. No se permite desplazamiento aéreo.

No se permiten helicópteros mayores al AS32.

APROXIMACIÓN FINAL/DESPEGUE

Las operaciones de aproximación final y despegue se realizarán sobre la pista 12R/30L, y siguiendo los mismos procedimientos que las aeronaves de ala fija.

RODAJE

Se realizará por la TWY A siguiendo información AFIS en frecuencia 128,950 MHz, o bien comunicando en 122,600 MHz posición e instrucciones cuando este servicio no esté disponible.

RODAJE EN PLATAFORMA

Tanto el rodaje aéreo como terrestre se realizarán por la calle de acceso al puesto de estacionamiento siguiendo las alineaciones marcadas.

OPERATION OF HELICOPTERS

Huesca airport has not defined any specific area for helicopter operations.

Air and ground taxiing are allowed. Air movement is not permitted.

Helicopter larger than AS32 are not allowed to operate.

FINAL APPROACH/TAKE OFF

Final approach and take-off operations will be carried out from runway 12R/30L, and following the same procedures that the fixed wing aircraft follow.

TAXIING

It will be carried out via TWY A following AFIS information on 128.950 MHz, or transmitting position and instructions on 122.600 MHz when AFIS is not available.

APRON TAXIING

Air and ground taxiing will be carried out to stand, via the taxiway following the alignment markings.

OPERACIÓN PARA EL VUELO A VELA

1.- PROCEDIMIENTOS LOCALES

1.1. La actividad de vuelo a vela se podrá realizar en el Aeropuerto de Huesca/Pirineos exclusivamente dentro del horario operativo del Aeropuerto, siempre que el área de movimiento haya sido declarada operativa por la oficina de Operaciones y que el campo de vuelo se encuentre en Condiciones Meteorológicas Visuales. En el caso de que alguna de las condiciones anteriores no se diera, no se podrá iniciar actividad alguna, ya sea con aeronaves, vehículos o peatones. En el caso de que alguna de las condiciones se perdiera se suspenderá la actividad de inmediato si ésta se estuviese llevando a cabo.

1.2. Con carácter previo al inicio de las actividades la persona que va a realizar las funciones de Jefe de Vuelo, de acuerdo con lo establecido en artículo 8 de la Orden Ministerial del 30 de diciembre de 1985 que regula el vuelo a vela en España, deberá inexcusablemente firmar la solicitud de operación de vuelo a vela en la oficina de Operaciones del Aeropuerto, donde le harán entrega de la información AIS, MET y de programación de vuelos que precise, en especial de aquellos que operen bajo reglas de vuelo "Y" o "Z". Asimismo se informará al resto de usuarios que estén operando en ese momento en el aeropuerto del inicio de la actividad de vuelo sin motor.

1.3. El centro de vuelo sin motor que corresponda y que quiera operar en el Aeropuerto de Huesca/Pirineos, deberá obligatoriamente depositar en el Aeropuerto, un listado de las personas acreditadas para realizar las funciones de Jefe de Vuelo, actualizado y autorizado por el Presidente del centro en cuestión. Ninguna operación de vuelo a vela se autorizará en el Aeropuerto de Huesca/Pirineos hasta que los puntos anteriores hayan sido debidamente cumplimentados.

1.4. En el caso de que, antes de iniciar las operaciones, fuese necesario realizar una inspección de la pista, ésta deberá ser realizada por el Jefe de Vuelos, tras firmar la solicitud a que se refiere el punto 1.2.

1.5. El Jefe de Vuelos permanecerá en todo momento en contacto visual y/o en contacto radio con todos los elementos de la operación, ya sean peatones, aeronaves o vehículos que se encuentren en el área de maniobras, relativas a la operación de vuelo a vela.

1.6. Queda prohibido el acceso al área de maniobras a todos los peatones a excepción del Jefe de Vuelos, tripulaciones o pasajeros con actividad próxima, y personal de apoyo que en todo momento se limitará al mínimo imprescindible para el desarrollo de la actividad.

1.7. En el caso de los vuelos de divulgación, las personas ajenas al normal desarrollo de la actividad de vuelo a vela, y que vayan a volar, deberán estar siempre acompañadas por el Jefe de Vuelos o por la persona responsable que éste designe y deberán en todo caso notificarlo a la Oficina de Operaciones.

1.8. Las zonas del área restringida del recinto aeroportuario donde se desarrollará la actividad de vuelo a vela serán las que se describen en este punto, quedando terminantemente prohibido el acceso a cualquier otra zona del área restringida.

a) Pista 12L/30R y su franja.

b) Plataforma de hangares.

OPERATION FOR GLIDING FLIGHT

1.- LOCAL REGULATIONS

1.1. The activity of gliding flight will be carried out in the Airport only during the operation hours, whenever Operation office has declared that the movement area in use and the airfield is under Visual meteorological conditions. If any of the previous conditions do not occur, no activity of aircraft, vehicles or pedestrians will begin. If any of the conditions is missing, the activity will be suspended at once if this was being carried out.

1.2. In accordance with the article 8 of Orden Ministerial of December 30th 1985 that regulates gliding flight in Spain, previously at the beginning of the activities the person who is going to make the functions of Flight Chief will have to sign inexcusably the operation request for gliding flight in the Operation office of the Airport, where they will be given the information of AIS, MET and programming of other flight, especially from those that should operate under flight rules "Y" or "Z". Likewise, the rest of users operating in the airport at the time will be informed when the gliding activities begin.

1.3. The gliding centre which wants to operate in Huesca/Pirineos Airport must compulsory submit in the Airport a list of the people accredited to make the functions of Flight Chief, updated and authorized by the President of that centre. In Huesca/Pirineos any gliding operation will not be cleared until the previous items have been duly carried out.

1.4. If, before beginning the operations, it could be necessary to carry out and inspection of the runway, this inspection will to be carried out by the Flight Chief after signing of the request explained in the item 1.2.

1.5. In every moment the Flight Chief will maintain visual contact and/or radio contact with all elements of the gliding operation, either pedestrians, aircraft or vehicles which are in the manoeuvring area.

1.6. The access to the manoeuvring area is forbidden to all the pedestrians except the Flight Chief, crew or passengers with related activity and support staff limited to the minimum for the development of the activity.

1.7. For the introductory flights, people outside of the normal a development of the gliding activity which are going to flight, must be always accompanied by the Flight Chief or the responsible person designated by him and in any case they must notify to Operations Office.

1.8. The sections of the restricted area of the airport enclosure where the activity of gliding flight will take place will be those which are described in this paragraph, and it is totally forbidden the access to any other section of this restricted area.

a) Runway 12L/30R and its strip.

b) Apron of hangars.

c) Área comprendida entre el servicio de extinción de incendios y la franja 12L/30R, excepto las zonas de seguridad de la calle de rodaje A y acceso del servicio de extinción de incendios a la pista 12R/30L.

d) Área comprendida entre la plataforma de hangares y la franja 12L/30R, excepto las zonas de seguridad de la calle de rodaje.

e) Vía de servicio en su tramo de recorrido frente a plataforma de hangares.

1.9. La zona de seguridad de la calle de rodaje A será un área que se extienda desde el borde de la misma hasta una distancia de 31,5 m y a todo lo largo de su longitud, desde la pista 12R/30L hasta la plataforma de aviación comercial.

1.10. El acceso al edificio terminal por la vía de servicio que lo une con la plataforma de hangares, quedará prohibido los días que exista programación de aviación comercial, teniendo los participantes en la actividad de vuelo sin motor que acceder a la terminal desde el lado tierra del Aeropuerto por motivos de seguridad.

1.11. El estacionamiento de aeronaves en la plataforma de hangares se hará de tal manera que no se obstaculice el movimiento de las aeronaves de los demás usuarios, y que deje suficiente distancia de seguridad a la vía de servicio para vehículos que transcurre junto a ella. Se optimizará el espacio lo máximo posible sin perjuicio de las normas de seguridad.

1.12. Queda terminantemente prohibido permanecer en las calles de rodaje del Aeropuerto. Por ello, cuando éstas se crucen, deberá hacerse los más rápido posible, considerando en cualquier caso la preferencia del tráfico que esté en ese momento circulando por las calles de rodaje. Así mismo, las aeronaves que deban cruzar la pista 12L/30R durante el uso de la calle de rodaje, respetarán los puntos de espera establecidos, y realizarán el cruce con la información de tráfico correspondiente.

1.13. En el caso de que un velero procedente de otro aeródromo aterrizase en Huesca/Pirineos, los miembros del club NIMBUS que en ese momento estuviesen realizando la operación de apoyo a los veleros en el área de maniobras, colaborarán con el piloto en la retirada de la aeronave de esta zona, utilizando, si fuera preciso y se dispusiera, el vehículo de pista. En otro caso, esta misión la llevaría a cabo el servicio de extinción de incendios alertado por el AFISO (Operador del Servicio de Información de vuelo de aeródromo).

1.14. Todas las aeronaves que participen en la actividad de vuelo a vela, deberán notificar por radio y en la frecuencia apropiada, la entrada en pista, el despegue; la entrada o no en el circuito de tránsito de aeródromo, cuando se trate de aeronaves que salen; el ingreso en el circuito de tránsito de aeródromo, el comienzo de cada tramo del mismo, y pista libre para las aeronaves que llegan.

1.15. El jefe de vuelo será el responsable de toda la operación de vuelo a vela, y le corresponderán las labores establecidas en el artículo 9 de la Orden ministerial de 30 de diciembre de 1985, modificada por la Orden ministerial de 14 de julio de 1995, es decir:

a) Determinar el comienzo y el fin de las operaciones.

b) Verificar que los vuelos se desarrollen de acuerdo con la normativa vigente.

c) Determinar la colocación de los sistemas de remolque y pista en servicio.

d) Establecer el orden de los vuelos.

e) Establecer las comunicaciones aire tierra y viceversa.

f) Autorizar con su firma la hoja de cronometrajes al finalizar los vuelos, comprobando la exactitud de las anotaciones.

g) Autentificar con su firma y el sello del centro las cartillas de vuelo, los diarios de abordo y los certificados de vuelo.

h) Realizar los vuelos de prueba relacionados con el mantenimiento y la seguridad del vuelo.

2.- VUELO A VELA SIN SERVICIO DE INFORMACION DE VUELO DE AERÓDROMO

2.1. Durante las operaciones de vuelo a vela será obligatoria la escucha de forma continua en la frecuencia del aeródromo 122.60 Mhz por parte del Jefe de Vuelos, de todas las aeronaves en movimiento y todos los vehículos en el área de maniobras.

2.2. El Jefe de Vuelos dará información de la actividad que se esté llevando a cabo a los vuelos ajenos a las operaciones de vuelo sin motor que así lo precisen en frecuencia 122.60 Mhz, quedando terminantemente prohibido la expedición de instrucciones y/o autorizaciones por su parte a las aeronaves ajenas a su actividad.

2.3. El jefe de vuelos informará, en el caso de aeronaves de escuela al instructor responsable del vuelo, del tráfico previsto de llegada/salida a la pista 30R/12L, procediendo a su cruce si no hay tráfico previsto. En el caso de aviación general directamente el piloto al mando, deberá comunicar con el jefe de vuelos en 122.60 Mhz.

2.4. Durante el periodo de vuelo a vela, se dejarán encendidas las barras de parada de cruce de la pista 30R/12L.

2.5. En cualquier caso el cruce de la pista será rápido.

2.6. En el caso de declararse alguna emergencia, el Jefe de Vuelos deberá dar las instrucciones oportunas para la inmediata salida del área de maniobras de todos los peatones, aeronaves y vehículos bajo su responsabilidad, que participen en las operaciones de vuelo a vela, dirigiéndose en cualquier caso hacia la plataforma de hangares, en donde recibirán instrucciones por parte del personal del Aeropuerto, o de no producirse estas, aguardarán hasta la declaración de fin de emergencia.

c) Area between the fire fighting service and the 12L/30R strip, except the safety areas of the taxiway A, and access of the fire fighting service to the runway 12R/30L.

d) Area between the apron of hangars and the runway 12L/30R strip, except the safety areas of taxiway.

e) Service road in its segment running along in front of the hangars apron.

1.9. Safety area of the taxiway A will be an area from taxiway edge up to a distance of 31.5 m along its length, from the runway 12R/30L to the apron for the commercial aviation.

1.10. The access to the terminal building via the service road which joins this building with the apron of hangars is forbidden in the days with programmed flights of commercial aviation. The participants in the gliding activity have to access to the terminal building from ground side due to safety reasons.

1.11. The aircraft parking in the hangar apron will be made without hindering the movement the aircraft of the other users, and having enough safety distance from the service road around the apron. The space will be optimized as much as possible without prejudice to safety rules.

1.12. To stay in the taxiways is totally forbidden. For this reason, when it is necessary to cross them due to the use of the runway 12L/30R, it will have to be done as soon as possible, respecting in any case the preference of the traffic operating at this moment in the taxiways. As well, the aircraft crossing the runway 12L/30R during the use of the taxiway, will respect the established runway-holding position, and will cross it with the information of the corresponding traffic.

1.13. When a sailplane coming from other aerodrome arrives at Huesca/Pireneos, the members of NIMBUS club, carrying out operations of support to the sailplane in the manoeuvring area, collaborate with the pilot to removal of aircraft from this area, using the runway vehicle if it is necessary and they should have one. Otherwise, this function will be carried out by the fire fighting service through AFISO (Aerodrome Flight Information Service Officer).

1.14. All the aircraft participating in the gliding activity must notify by radio and in appropriate frequency the entry in the runway, the take-off; the entry or not in the aerodrome traffic circuit for departing aircraft; the entry in the aerodrome traffic circuit, the beginning of each segment of this and runway vacated for arriving aircraft.

1.15. The Flight Chief will be responsible for all the gliding operations and has the functions established in article 9 of Orden Ministerial of December 30th 1985, modified by Orden Ministerial of July 14th 1995, that is:

a) Establish the beginning and the end of the operations.

b) Verify that the flights are carried out in compliance with the regulations in force.

c) Establish the placing of the tow systems and the runway in use.

d) Establish the order of the flights.

e) Establish the air-ground communications and vice versa.

f) Clear with his signature the timing page at the end of the flights, checking the accuracy of the notes.

g) Authenticate the flight books, the logbooks and the flight certificate with his signature and the centre stamp.

h) Carry out of testing flights related to the maintenance and flight safety continuous monitoring.

2.- GLIDING WITHOUT AERODROME FLIGHT INFORMATION SERVICE

2.1. During the gliding operations, the Flight Chief maintain the continuous monitoring of the all the moving aircraft and all the vehicles in the manoeuvring area on the aerodrome frequency 122.60 Mhz.

2.2. The Flight Chief will provide the information of the activity carrying out on the frequency 122.60 Mhz to the flights outside of the gliding operations which require it. The issue of the instructions and/or clearances to the aircraft outside of his activity is totally forbidden to the Flight Chief.

2.3. In the case of school flights, the Flight Chief will report to the instructor responsible of the flight about the expected traffic of arrival/departure to/from runway 30R/12L, crossing it if there is not expected traffic. In the case of general aviation, the pilot in command will directly communicate with the Flight Chief on 122,60 Mhz.

2.4. During gliding activity, stop bar lights to cross the runway 30R/12L will be switched on.

2.5. In any case, the crossing of the runway will have to be done fast.

2.6. In case of declaring some emergency, the Flights Chief will have to give the necessary instructions for the immediate exit of all the pedestrians, aircraft and vehicles under his responsibility participating in the gliding flight operations in the manoeuvring area, to head in any case to the hangars apron, where they will receive instructions by the staff of the Airport, or if these instructions are not given, they will wait until the declaration of emergency ends.

3.- VUELO A VELA CON SERVICIO DE INFORMACION DE VUELO DE AERÓDROMO

3.1. Durante las operaciones de vuelo a vela será obligatorio el uso de forma continua en la frecuencia AFIS 128,95 Mhz por parte del jefe de vuelos y de todas las aeronaves

3.2. El jefe de vuelo notificará, a la dependencia AFIS, el inicio de la actividad, el número de operaciones previstas, así como la finalización de las operaciones.

3.3. Como norma general, los veleros no están sujetos a autorización para su movimiento en plataforma, pero deberán notificar y solicitar información de tráfico al AFIS antes de acceder al área de maniobras.

3.4. Cuando la operación de vuelo a vela requiera la presencia de varias personas o vehículos en el área de maniobras, el jefe de vuelos será el responsable de la coordinación entre ellos y de las comunicaciones con la dependencia AFIS. En caso de declararse alguna emergencia, el Jefe de Vuelos deberá dar las instrucciones oportunas para la inmediata salida del área de maniobras de todos los peatones, aeronaves y vehículos bajo su responsabilidad, que participen en las operaciones de vuelo a vela.

3.5. El Jefe de Vuelos notificará al AFIS cualquier anomalía observada en la operación de vuelo a vela.

3.6. En caso de fallo de comunicaciones, podrán contactar con la dependencia AFIS en el teléfono +34 974 280 586 (con grabación).

3.7. Estimadas instrumentales:

Salidas instrumentales

En el caso de aeronaves con salida instrumental, AFIS informará a los pilotos de los veleros en la frecuencia operativa de la hora prevista del inicio de dicha maniobra, siendo ésta la hora estimada de retirada de calzos (EOBT) de dicho tráfico.

Los veleros deberán ajustar su vuelo para dejar libre las dos áreas del FIZ durante el periodo comprendido entre los diez minutos previos al inicio de la maniobra instrumental y los diez minutos posteriores a la misma.

Llegadas instrumentales

En el caso de aeronaves con llegada instrumental, AFIS informará a los pilotos de los veleros en la frecuencia operativa de la hora prevista del inicio de dicha maniobra instrumental, siendo ésta la hora estimada de llegada al VOR o al límite de la FIZ de dicho tráfico.

Los veleros deberán ajustar su vuelo para dejar libre las dos áreas del FIZ durante el periodo comprendido entre los diez minutos previos al inicio de la maniobra instrumental y los diez minutos posteriores a la misma.

3.8. El uso de la frecuencia AFIS será prioritario para la dependencia y prestación del servicio ATS. El jefe de vuelos obedecerá las instrucciones de uso de la frecuencia que el operador AFIS establezca. Solamente en casos excepcionales o por motivos de seguridad lo utilizará para dirigirse a un velero, avión de remolque o vehículo de pista relacionado con la operación.

3.- GLIDING WITH AERODROME FLIGHT INFORMATION SERVICE

3.1. During the gliding operations, the continuous use of the AFIS frequency 128.95 Mhz by the Flight Chief and all the aircraft will be compulsory.

3.2. The Flight Chief will notify to the AFIS, unit the beginning of the activity, the number of expected operations, as well as the end of the operations.

3.3. In general, the sailplanes are not are not subject to clearance for its movements through the apron, but they must notify and request information of traffic to AFIS before going to the manoeuvring area.

3.4. When the gliding operation requires the presence of several people or vehicles in the manoeuvring area , the Flight Chief will be responsible of the coordination between them and the communication with AFIS unit. In case of declaring some emergency, the Flights Chief will have to give the necessary instructions for the immediate exit of all the pedestrians, aircraft and vehicles participating in the gliding flight operations under his responsibility.

3.5. The Flight Chief will notify to AFIS any observed anomaly during the gliding operation.

3.6. In the case of communications failure, they will contact with the AFIS unit on the telephone number +34 974 280 586 (with recording).

3.7. Instrument estimates:

Instrument departures

In case of instrument departing aircraft, AFIS will inform sailplane pilots, on the frequency in service, about the estimated commencement time, which is the estimated off-block time (EOBT) of this traffic.

The sailplanes must adjust its flights to allow that the two areas of FIZ will be vacant during the period between the ten minutes before and after the manoeuvre accomplishment.

Instrument arrivals

In case of instrument arriving aircraft, AFIS will inform sailplane pilots, on the frequency in service, about the estimated commencement time, which is the estimated arrival time to VOR or FIZ limit of this traffic.

The sailplanes must adjust its flights to allow that the two areas of FIZ will be vacant during the period between the ten minutes before and after the manoeuvre accomplishment.

3.8. The use of AFIS frequency will have priority for the unit and to provide the ATS service. The Flight Chief will obey the instructions for the frequency use established by the AFIS operator. Only in exceptional cases or for safety reasons, he will use it to report to a sailplane, tow plane or runway vehicle related to the operation.

RESTRICCIONES DE RODAJE

Las aeronaves que circulen por la calle de rodaje B deberán mantenerse en el punto de espera intermedio en el caso de haber aeronaves repostando.

La rodadura de acceso a Hangar 1 y Hangar 2 está limitada a:

- Aeronaves tipo DA40 y DA42.
- Aeronaves con ancho máximo de tren 2,6 m.
- Otras aeronaves previo estudio.

TAXIING RESTRICTIONS

Aircraft taxiing via taxiway B must hold on the intermediate holding position when there are refuelling aircraft.

Taxiing to access Hangar 1 and Hangar 2 is restricted to:

- Aircraft type DA40 and DA42.
- Aircraft with max train width 2,6 m.
- Other aircraft, prior study.

SIN SERVICIO AFIS

Las aeronaves que procedan al área de repostaje, deberán comunicar en 122.600 MHz sus intenciones posteriores al repostaje:

1.- Si procede por TWY A, ésta deberá estar libre, por lo que si alguna aeronave en ese tiempo quisiera acceder a la zona de hangares, deberá esperar en plataforma.

2.- Si procede de nuevo a la zona de hangares deberá estar libre el tramo hacia los hangares, pudiendo esperar otra aeronave en el punto de espera de la TWY B tras salir de TWY A.

WITHOUT AFIS SERVICE

Aircraft that proceed to the refueling area, will communicate in 122.600 MHz. its intentions after refueling:

1.- If proceed to TWY A, this must be clear, so if any aircraft want to gain access to the hangar area, should wait in apron.

2.- If proceed again to the hangar area, the section that goes to the hangar should be clear, so other aircraft may wait in the TWY B holding point after leave TWY A.

PETICIÓN DE INCREMENTO DE CATEGORÍA DE INCENDIOS

El incremento de la categoría de incendios se solicitará por e-mail a:

operacioneslehc@aena.es

con 15 días de antelación, haciendo constar:

- fecha de vuelo,
- hora de llegada/salida,
- tipo de aeronave,
- nº de pasajeros, y
- compañía aérea.

REQUEST FOR FIRE CATEGORY INCREASE

The request for fire category increase will be applied via e-mail to:

operacioneslehc@aena.es

15 days in advance, stating:

- date of flight,
- arriving/departure time,
- type of aircraft,
- nº of passengers, and
- airline.

21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS

No.

NOISE ABATEMENT PROCEDURES

No.

22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO / FLIGHT PROCEDURES

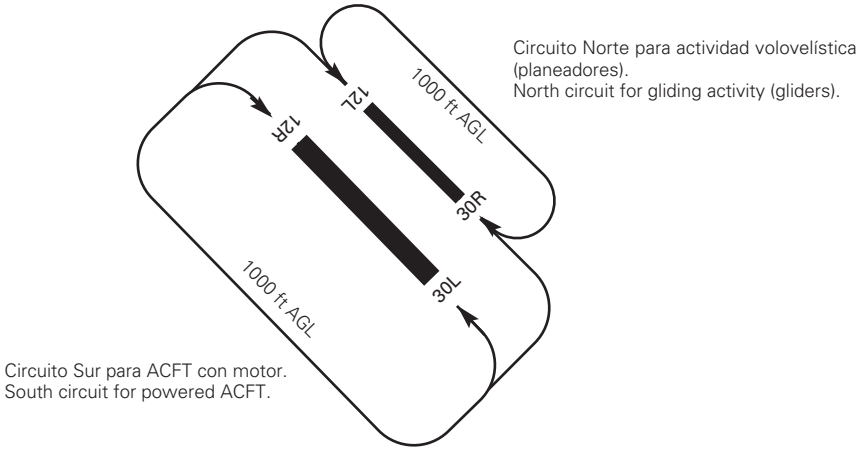
PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)

El aeropuerto de Huesca no dispone de Procedimientos de Visibilidad Reducida (LVP).

LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

Low Visibility Procedures (LVP) are not available at Huesca airport.

CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD / AD TRAFFIC CIRCUIT



23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA / ADDITIONAL INFORMATION

No.

No.