

LEAS | Aeropuerto de Asturias

NO VÁLIDO PARA OPERACIONES REALES. SOLO PARA SIMULACIÓN.

El aeropuerto de Asturias (LEAS) se ubica en el municipio de Castrillón, convirtiéndolo en el aeródromo situado más al norte de toda la geografía española. El aeropuerto vino a sustituir a La Morgal, que tuvo que ser cerrado por cuestiones técnicas. Se trata de un aeródromo en constante desarrollo desde su inauguración: se han acometido diversas reformas -ampliaciones de la plataforma, las rodaduras y de la terminal así como de la torre de control- con el fin de dotar al aeropuerto de mejores infraestructuras y servicios.

El tráfico del Aeropuerto de Asturias corresponde principalmente a vuelos de aviación comercial con destinos predominantemente nacionales. Actualmente es el tercer aeropuerto de la cornisa cantábrica en número de pasajeros, tras Bilbao y Santiago, respectivamente. El Aeropuerto de Asturias sirve de base a la aerolínea Volotea.

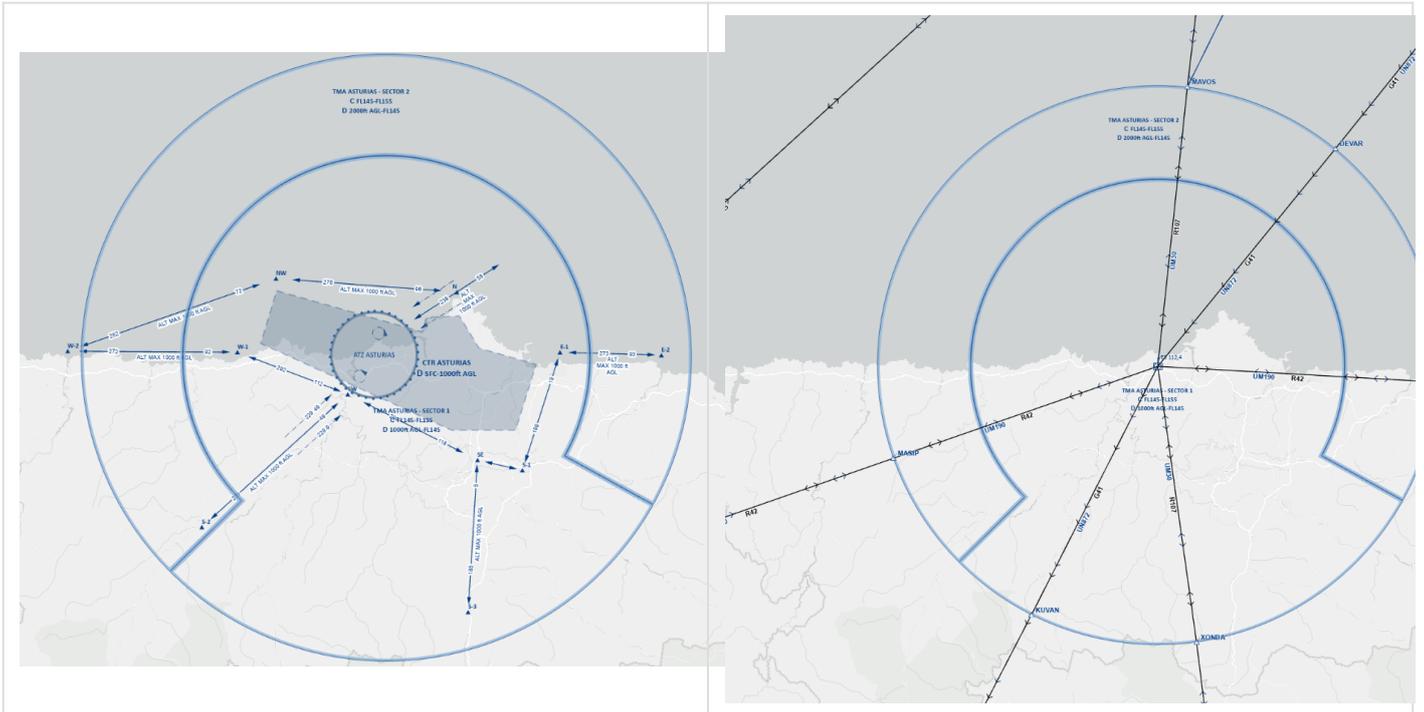
Posiciones Activas

Registro e indicativo	Frecuencia	FRA	Observaciones
LEAS_TWR Asturias Torre	118.150	AS3 Age not found or type unknown	Control de aeródromo. Control de aproximación por procedimientos hasta FL155.
LEAS_GND Asturias Rodadura	121.705	AS3 Age not found or type unknown	LEAS_TWR conectada para abrir LEAS_GND

Espacio aéreo

El espacio aéreo de Asturias Torre comprende el ATZ, el CTR y el TMA. Todo es espacio aéreo controlado de clase Charlie y, principalmente, Delta.





Asturias Torre es una torre monoposición y gestiona su propia aproximación por procedimientos.

Asturias Torre no dispone de servicio de vigilancia radar; **no da vectores**.

Delegaciones de control de tránsito:

De Madrid Control a Asturias Torre: Delegación del servicio de información de vuelo y de alerta en el espacio inferior al TMA e inferior de la aerovía R107 en el tramo comprendido entre el TMA Asturias y el CTA León.

Puntos visuales

Asturias Torre cuenta con nueve puntos de notificación visuales, que generan varios pasillos visuales por los que discurrir por el CTA y ATZ.

- Al Oeste: W2, NW, W1.
- Al Este: E2, E1

- Al Sur: S1, SE, S3, S2

Adicionalmente, para acceder al ATZ de Asturias, existen dos puntos:

- N y SW

Reglamentación local

Esta sección desarrolla el reglamento local del aeropuerto con varios matices de aplicación exclusiva para IVAO.

La pista preferente es la 29.

Tiempo mínimo de ocupación de pista

En llegada resulta importante que los pilotos, sin perjuicio de la seguridad y operación normal de la aeronave, procedan al abandono rápido de la misma para conseguir minimizar el tiempo de ocupación de pista.

El despegue desde la intersección C está permitido para ambas pistas.

Las aeronaves que soliciten esta operación deberán notificarlo, preferentemente, en el momento de solicitar la puesta en marcha.

Movimientos en plataforma

Todos los estacionamientos son autónomos. Ninguno requiere retroceso.

Las aeronaves a las que se asignen los estacionamientos 1, 2 y 3 accederán y abandonarán la plataforma por la puerta A. Las aeronaves del resto de la plataforma saldrán y entrarán a plataforma por B.

No se realizarán operaciones simultáneas de entrada y/o salida en puestos de estacionamientos contiguos.

Helicópteros

Los helicópteros tendrán el tratamiento de aeronaves de ala fija y serán autorizados por ATC a despegar y aterrizar en pista.

No obstante, en casos de operaciones de emergencia o autorización ATC excepcional, los helicópteros podrán despegar desde la calle de rodaje paralela; bien entre T1 y B o bien entre A y B; y siempre en sentido de la pista en uso.

El sobrevuelo de edificios, aparcamientos de vehículos, zona de almacenamiento de combustible, zonas de equipos de asistencia en tierra u otras aeronaves está totalmente prohibido.

Asturias no cuenta con stands específicos para helicópteros, por lo que se le debe asignar cualquier stand disponible en base a las dimensiones del mismo.

En general, los puestos de estacionamiento de helicópteros serán identificados como stands de Aviación General, a donde accederán por B y saldrán también por B, salvo indicación contraria de ATC.

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

Procedimientos locales

En este apartado se detallan los procedimientos de control relativos al aeropuerto de Asturias que facilitan y agilizan las maniobras y el flujo de tráfico del aeródromo

Autorizaciones de salida

Asturias Torre indicará siempre pista en uso y el QNH del campo.

Asturias Torre autorizará a la aeronave al destino mediante la SID correspondiente, el ascenso inicial y el código transpondedor.

El ascenso inicial no está definido por carta y podrá ser el que más convenga a Torre. En cualquier caso, no debe ser mayor que FL150.

Procedimientos de rodaje

Las aeronaves deberán estar totalmente listas para la salida inmediatamente alcanzando el punto de espera.

Las aeronaves que sobrepasen las calles de salida C y D durante la toma, continuarán el rodaje hasta el final de pista para abandonar por T.

Las aeronaves ligeras podrán regresar por pista sólo con autorización ATC.

Aeronaves de letra de clave D y E

El aeropuerto de Asturias permite operar aeronaves de letra de clave Delta; así como una sola aeronave de letra de clave Echo, el Airbus A330-300.

Cuando una aeronave de clave D esté avanzando por la zona Este u Oeste del Área de Movimiento, no se permite el movimiento de otra aeronave en esa misma zona.

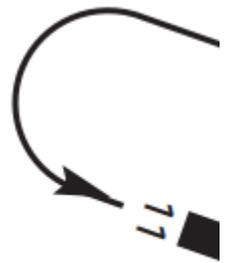
La línea divisoria entre la zona Este y Oeste del Área de Movimiento es el eje perpendicular a pista que pasa por la puerta Bravo.

En el caso de aeronaves de clave E se limita la operación en pista y rodadura a una única aeronave.

Se ha definido el estacionamiento autónomo 8 para las aeronaves de letra Delta y Echo, siendo incompatible con los stands 6 y 7.

Circuito de tránsito

CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD



Transferencias de control

Asturias Torre transferirá las salidas con Madrid Control en ascenso para FL150. ATC instruirá a las aeronaves a notificar cruzando FL130 para la transferencia de comunicaciones.

Madrid Control (sector Santiago) transferirá a Asturias Torre las aeronaves en llegada con STAR asignada y descenso para FL160 para asegurar la separación vertical con las salidas.

En coordinación entre las dependencias implicadas (sectores de Santiago, Bilbao y Asturias Torre), las salidas y llegadas por AMAKA, podrán ser transferidas entre Madrid Control (sector Bilbao) y Asturias Torre.

Procedimientos de visibilidad reducida

Activación de los procedimientos LVP

Se aplicarán Procedimientos de Visibilidad Reducida (LVP) cuando se produzca alguna de las siguientes condiciones:

- $RVR \leq 800$ m. en cualquiera de las pistas.
- Visibilidad ≤ 800 m.
- Techo de nubes ≤ 300 ft.

Cancelación de los procedimientos LVP

Los procedimientos de visibilidad reducida (LVP) se cancelarán cuando se cumplan todas estas condiciones:

- $RVR \geq 1000$ m. en cualquiera de las pistas.
- Visibilidad ≥ 1000 m.
- Techo de nubes ≥ 500 ft.

Detalles de los procedimientos LVP

ATC informará a los pilotos de que se están aplicando procedimientos de visibilidad reducida (LVP).

La pista 29, equipada con ILS, está autorizada para aproximaciones de precisión y para despegues en condiciones de visibilidad reducida. La pista 11 está autorizada para despegues en visibilidad reducida.

Sólo se permitirá el rodaje de una aeronave.

La calle Charlie permanecerá cerrada.

Los pilotos verificarán en todo momento la situación de la aeronave, especialmente en las intersecciones.

La autorización para aterrizar no se dará después de que la aeronave se encuentre a 2 NM de la pista.

Los pilotos notificarán el inicio de rodaje hacia las puertas Alpha o Bravo (según indique ATC).

NO VÁLIDO PARA OPERACIONES REALES. SOLO PARA SIMULACIÓN.

* Algunas imágenes mostradas en esta página web (originales o modificadas) están basadas en cartas aeronáuticas de navegación, publicadas en el AIP o capturas de la aplicación INSIGNIA, con el consentimiento de ENAIRE, titular de los derechos de propiedad intelectual e industrial de dichos sitios web, así como de su contenido. Todo lo expuesto en esta página web es para uso exclusivo en simulación y no se permite su uso operacional.

** Some images shown on this website are based on aeronautical navigation charts, published in the AIP or captured from the INSIGNIA application, with the consent of ENAIRE, owner of the intellectual and industrial property rights of that website, as well as their content. Everything stated on this website is for exclusive use in simulation and its operational use is not allowed.*

Última actualización: 20/08/2023 por 631882

Revisión #14

Creado 19 agosto 2023 23:25:42 por Ibai Lejárraga

Actualizado 22 marzo 2024 15:30:52 por Ibai Lejárraga