

LECO | Aeropuerto de A Coruña


NO VÁLIDO PARA OPERACIONES REALES. SOLO PARA SIMULACIÓN.

El Aeropuerto de A Coruña se ubica al este de la ciudad. A 15 minutos del centro de la ciudad coruñesa, el aeródromo de Alvedro permite conectar a sus pasajeros con las principales ciudades españolas y las capitales más importantes de Europa.


El aeropuerto se inauguró el 25 de mayo de 1963 con un vuelo desde Madrid a cargo de Aviaco. En 2011, la pista pasó a tener su numeración actual, venía de estar numerada como 22-04, y se amplió hasta los 2.488 metros. El objetivo de esta obra fue permitir el despegue y aterrizaje de aeronaves tipo A320 a plena carga.

Desde 2015, el aeropuerto se ha mantenido siempre por encima del millón de viajeros, según los datos de AENA, salvo la excepción de los años de pandemia.

Posiciones activas

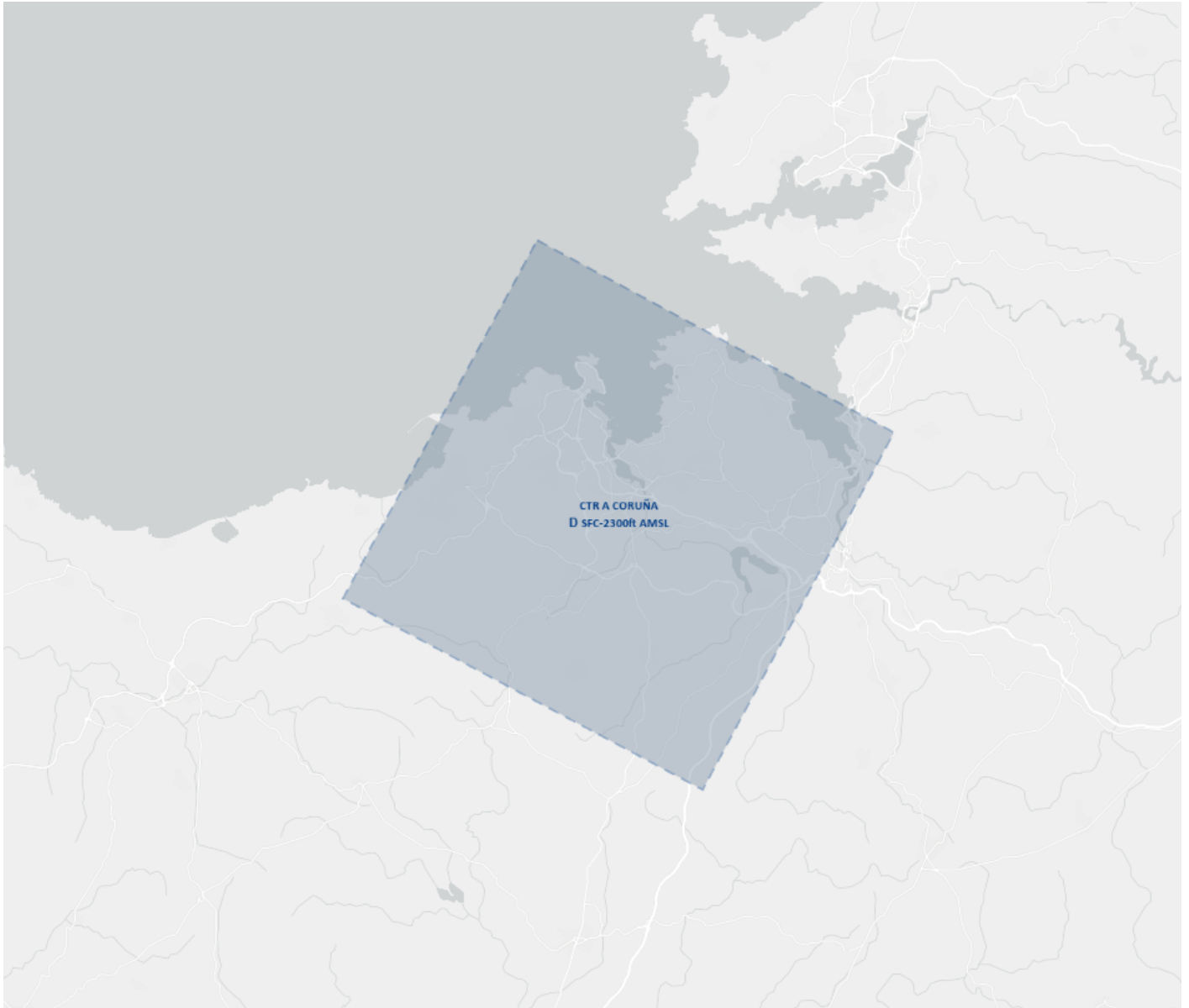
Registro e indicativo	Frecuencia	FRA	Observaciones
LECO_TWR A Coruña Torre	118.300		

Posiciones no activas

Registro e indicativo	Frecuencia	FRA	Observaciones
LECO_GND A Coruña Rodadura	121.700		Activable por NOTAM. LECO_TWR debe estar conectada

Espacio aéreo

A Coruña Torre gestiona un CTR de clase Delta hasta los 2.300 ft. AMSL. No dispone de ATZ y tampoco gestiona aproximación.



Puntos visuales

A Coruña cuenta con dos puntos de espera para entrar al CTR:

- W1: Polígono Industrial de Sabón
- E1: Betanzos

Reglamentación local

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

La pista preferente es la 21.

El aeropuerto de A Coruña tiene unas características topográficas y climatológicas que requieren procedimientos y métodos operativos específicos.

Las tripulaciones deberán familiarizarse con estos procedimientos y métodos operativos específicos antes de volar a LECO. Esta disposición es particularmente importante para los pilotos no familiarizados con este aeropuerto.

Tiempo mínimo de ocupación de pista

En llegada resulta esencial 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.

Toda aeronave que en el aterrizaje sobrepase las calles de salida hacia la plataforma continuará el rodaje para efectuar el giro al final de la pista.

El despegue desde la intersección N está permitido para la pista 21.

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

Movimientos en plataforma

Todos los movimientos de aeronaves y aeronaves remolcadas estarán sujetos a autorización ATC.

Salvo instrucciones en contra de ATC, los retrocesos se realizarán al norte para rodar a N (pista 21), y al sur para rodar a S (pista 03).

No se autorizan giros de 180º en la calle de la plataforma.

Helicópteros

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

Procedimientos locales

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

Autorizaciones de salida

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

A Coruña 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 deberá ser coordinado con la dependencia inmediatamente superior.

Procedimientos de rodaje

El tiempo transcurrido entre la terminación del remolcado y el inicio del rodaje debe ser como máximo de 3 minutos.

Las aeronaves deberán estar totalmente listas para la salida inmediatamente alcanzando las intersecciones S o N.

Aeronaves de letra de clave D y E

En general, el Aeropuerto de A Coruña no permite ni llegada ni permanencia de aeronaves de más de 36 metros de envergadura.

No obstante, en caso de autorización expresa, el rodaje de este tipo de aeronaves se hará únicamente por S. La posición de estacionamiento será el 11A.

Transferencias de control

A Coruña Torre transferirá las salidas con el sector inmediatamente superior nada más despegar

La dependencia superior transferirá a A Coruña Torre las llegadas completamente establecidas en el ILS.

Los tránsitos visuales que salgan del CTR de A Coruña serán transferidos a la dependencia superior a la escucha.

Es necesario coordinar la ruta del VFR con la dependencia superior

Procedimientos de visibilidad reducida

Activación de los procedimientos LVP

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

- $RVR \leq 1800$ m. en cualquiera de las pistas.
- Techo de nubes ≤ 500 ft.

Cancelación de los procedimientos LVP

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

- $RVR \geq 1900$ m. en las dos pistas.
- Techo de nubes ≥ 700 ft.

Detalles de los procedimientos LVP

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

Las pistas 03/21 están autorizadas para despegues de visibilidad reducida.

La pista 21 está equipada y autorizada para las aproximaciones de Categoría ILS II

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

En el caso de que el RVR sea igual o inferior a 600 m. solamente se autorizará la presencia de una aeronave en el Área de Maniobras.

Circling a la pista 03

Para ejecutar la maniobra, es necesario realizar una aproximación por instrumentos a la pista 21 y completarla con una maniobra visual (en circuito de tránsito de aeródromo) que permite situar la aeronave en posición para aterrizar por la pista 03.

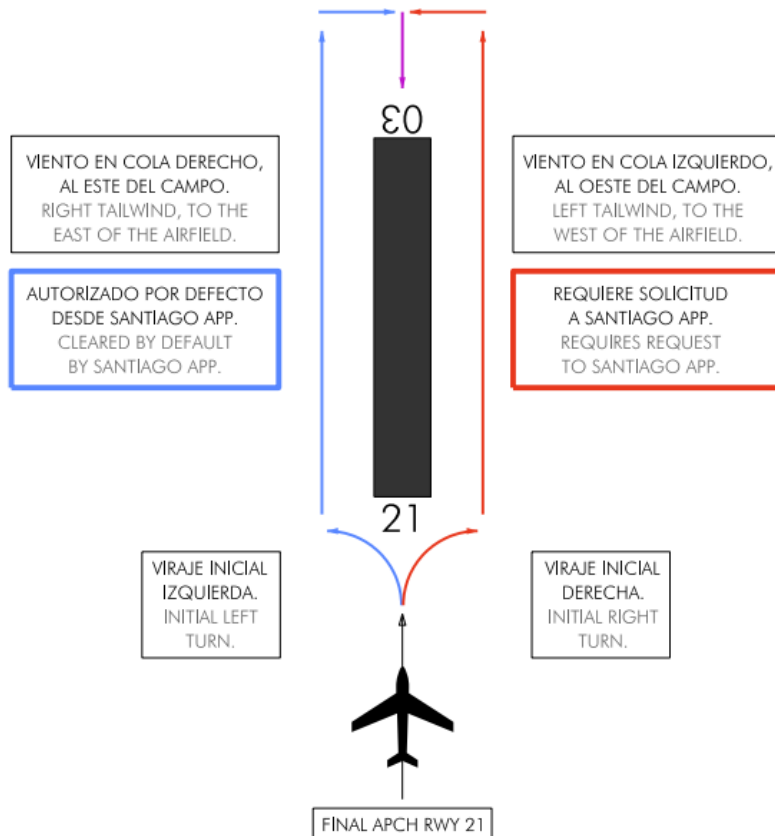
El circuito al este del campo (viento en cola derecha de la pista 03) es el predeterminado para esta maniobra.

Debido a las operaciones de tránsito visual dentro del CTR A CORUÑA, si la aeronave requiere realizar la maniobra de circuito al oeste del campo, deberán solicitarlo con la mayor

antelación posible a la dependencia superior.

El objetivo de tanta antelación es para que ATC puedan coordinarse y disponer de tiempo suficiente para despejar de tránsito el circuito requerido.

De lo contrario, podría denegarse la solicitud por seguridad del resto de aeronaves.



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.

