

LEST | Aeropuerto de Santiago

NO VALIDO PARA OPERACIONES REALES. SOLO PARA SIMULACIÓN.

El Aeropuerto Internacional de Santiago-Rosalía de Castro (OACI: LEST) está situado al sur de la provincia de La Coruña, a 16 km de Santiago de Compostela. Anteriormente era conocido como Aeropuerto de Lavacolla, nombre de la aldea en la que está ubicado el aeropuerto a las afueras de la ciudad.

El principal desarrollo del aeropuerto ocurrió en la década de los 80. Durante estos años se construye la terminal de carga que supone un gran impacto en la economía local. En el año 1993 se instala el sistema ILS CAT II/III, permitiendo la operatividad del aeropuerto a pesar de las frecuentes condiciones de baja visibilidad que se dan en la zona.

Finalmente, en el año 2011 se inauguran las nuevas instalaciones del aeropuerto, de las que sin duda destaca la nueva terminal. Su capacidad operativa es de 2.500 pasajeros a la hora y es tres veces más grande que su predecesora. En la actualidad se operan vuelos regulares entre diversas urbes españolas y europeas, llegando a más de una veintena de destinos, principalmente, Ryanair y Vueling al servir como base operativa.

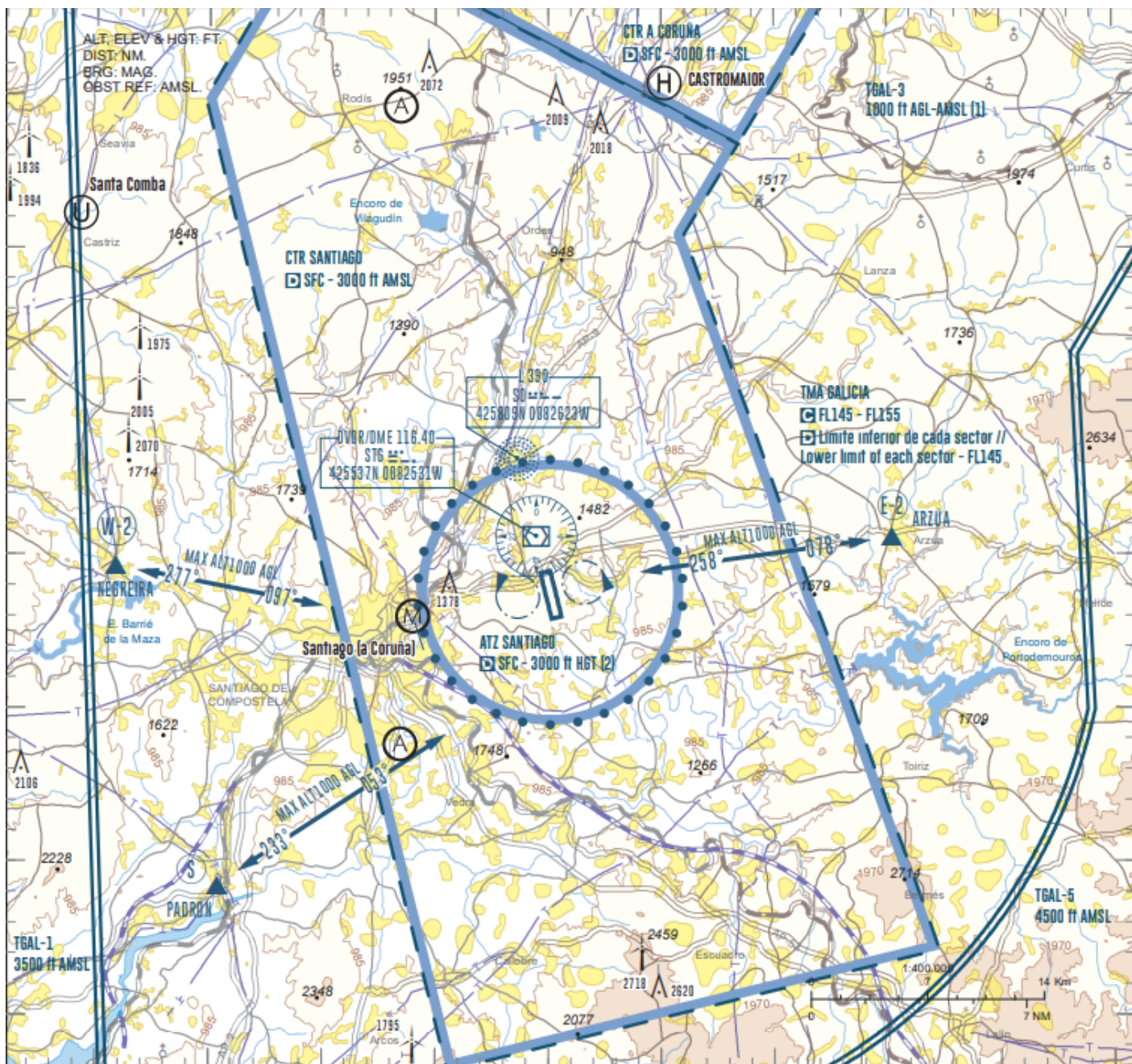
Posiciones activas

Registro e indicativo	Frecuencia	FRA	Observaciones
LEST_TWR Santiago Torre	118.755	AS1 Age not found or type unknown -	
LEST_GND Santiago Rodadura	121.705	AS3 Age not found or type unknown -	LEST_TWR conectada previamente

Espacio aéreo



Puntos visuales



Santiago cuenta con 3 puntos de notificación visual con los nombres de los pueblos sobre los que se encuentran. Los puntos de notificación visual son:

Punto W2: 1.000 ft. AGL.	Punto S: 1.000 ft. AGL	Punto E2: 1.000 ft. AGL.
Negreira	Padrón	Arzúa

Las aeronaves en llegada deberán establecer contacto con la torre en estos puntos y, una vez autorizados a entrar a la CTR, mantendrán como máximo 1.000ft AGL. Las aeronaves en salida solicitarán autorización a torre del procedimiento de salida deseado.

Reglamentación local

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

La pista preferente es la pista 17.

Únicamente se utilizará la 35 si:

- Componentes de viento, incluidas ráfagas, de 10kt en cola (para la 17) y/o 20kt cruzado, pudiendo considerarse el cambio a partir de 7kt de viento en cola;
- Unas condiciones favorables para la operativa con la pista 35.

Movimientos en plataforma

Las aeronaves deberán notificar al ATC el número de puesto de estacionamiento donde se encuentran al solicitar permiso de puesta en marcha y/o retroceso.

La maniobra de giro para salir del puesto de estacionamiento debe realizarse únicamente si seguido se va a iniciar el rodaje. No está permitido hacer el giro y mantener posición para ceder el paso a otra aeronave. En ese caso, se deberá ceder el paso antes de realizar el giro.

El ATC establecerá la preferencia en caso de coincidir una aeronave en rodaje y una aeronave en retroceso.

Atenuación de ruidos

Las pruebas de motor en régimen superior al ralentí requerirán la autorización previa de Santiago Torre y se realizarán en la calle de rodaje T en un punto próximo a un punto de espera (E1 o E4).

Es obligatorio notificar a Santiago Torre por frecuencia el inicio y finalización de la prueba.

En caso de no haber ATC, no será necesario coordinarlo en UNICOM, pero deberán realizarse en las mencionadas posiciones.

Helicópteros

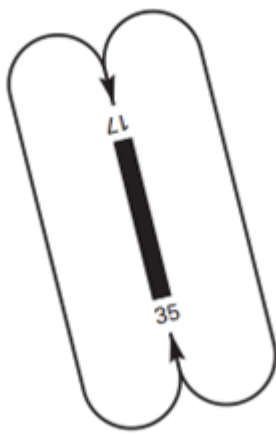
Los helicópteros tendrán el tratamiento de aeronaves de ala fija y serán autorizados por ATC a despegar y aterrizar en pista.

Además, los helicópteros seguirán las mismas rutas de rodaje que las del resto de aeronaves.

Santiago cuenta con tres stands exclusivos para helicópteros. Estos son los stands A6, A7 y A8.

Circuitos de tránsito

El aeropuerto de Santiago cuenta con dos circuitos de tránsito, uno al este y otro al oeste.



Procedimientos locales

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

Autorizaciones de salida

Santiago Torre indicará siempre pista en servicio y el QNH del campo.

Santiago Torre autorizará a la aeronave al destino mediante la SID correspondiente, el ascenso inicial (FL090) y el código transpondedor.

Procedimientos de rodaje

El aeropuerto de Santiago cuenta con una calle de rodaje principal (T) y diversas calles de entrada a plataforma (D1, D2, D3 y D4).

El despegue desde las intersecciones E2 y E3 está permitido para ambas pistas (17/35), excepto cuando se apliquen los Procedimientos de Visibilidad Reducida (Ver sección correspondiente).

Aquella aeronave que solicite despegar desde intersección deberá notificarlo, preferentemente, en el momento de solicitar la puesta en marcha.

Las aeronaves, dependiendo de sus características, intentarán ajustar su toma para librar por E2 o E3, para reducir todo lo posible el tiempo de ocupación en pista.

Las calles de rodaje E2 y E3 aceptan como máximo aeronaves de letra de clave C (envergadura máxima: 36 m.).

En el Aeropuerto de Santiago NO está permitida la operación de aeronaves de letra de clave F (ej. A388, B748, A124, A225).

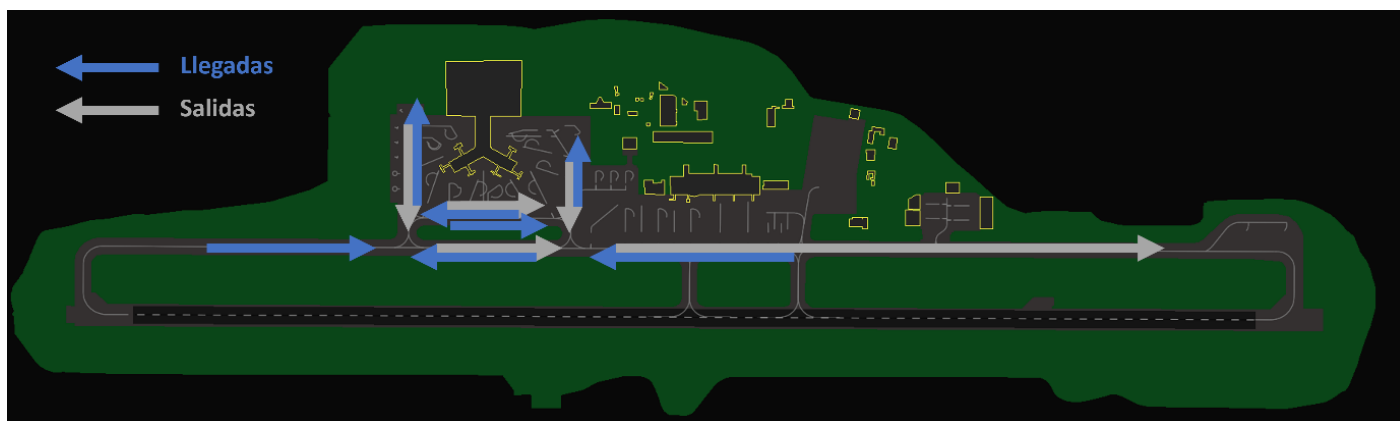
Cabe destacar las siguientes rutas de rodaje:

- PRKG 31 y 33: Rodarán por TWY T. Salida autónoma mediante TWY Z y T.*
- PRKG 32 y 34: Rodarán por TWY T, D2 y Z. Salida autónoma mediante TWY T.*
- Plataforma P1: Rodarán por TWY T y D1. Además, notificarán a ATC cuando hayan abandonado TWY T.

*(Ver Sección de Procedimientos de visibilidad reducida)

Evitar colisiones con otras aeronaves es responsabilidad de los pilotos en rodaje en plataforma y del ATC en el área de maniobras.

Con la pista 17 en uso, cuando un trafico libra por E2/E3, este puede causar conflicto con otros que libraron por final de pista o salidas en rodaje. El controlador deberá estar atento en estas situaciones para evitar que nos aviones se encuentren de frente si es necesario parando el rodaje de uno de estos.



Transferencias de control

Santiago Torre asumirá los tráficos VFR dentro del CTR, siendo responsable de dar información a los mismos sobre las operaciones del aeropuerto o tránsitos en la zona.

Todos los tráficos VFR que abandonen el CTR serán transferidos "a la escucha" con Santiago Aproximación para información de tráfico y coordinación. Santiago Torre transferirá a Santiago Aproximación los tráficos IFR tras el despegue, en ascenso positivo y libres de conflicto. Asimismo, recibirá de esta los tráficos IFR establecidos en el localizador de la pista en servicio debidamente separados.

Procedimientos de visibilidad reducida (LVP)

El Aeropuerto de Santiago se encuentra en una zona en la que la niebla y las nubes bajas dificultan en numerosas ocasiones la operatividad normal del mismo. Es por ello que cuenta con unos Procedimientos de Visibilidad Reducida (LVP) que deben aplicarse en estos casos.

Santiago Torre informará a los pilotos de que se están aplicando los Procedimientos de Visibilidad Reducida (LVP) por frecuencia.

Aplicación de los procedimientos de visibilidad reducida

Los procedimientos de Visibilidad Reducida se aplicarán cuando se den cualquiera de las siguientes condiciones. Sólo será necesaria una de las siguientes condiciones para activar los procedimientos.

- $RVR \leq 600$ m en cualquiera de las pistas.
- Visibilidad ≤ 800 m.
- Techo de nubes ≤ 250 ft.

Cancelación de los procedimientos de visibilidad reducida

Una vez activos los procedimientos de Visibilidad Reducida, se cancelarán cuando se cumplan todas las siguientes condiciones:

- $RVR > 1000$ m en ambas pistas.
- Visibilidad > 1000 m.
- Techo de nubes > 300 ft.

Además, se tendrá en cuenta la tendencia que indique el METAR en vigor, o que vaya a entrar en vigor.

Detalles de los procedimientos de visibilidad reducida (LVP)

Las calles de rodaje E2, E3 y Z permanecerán cerradas cuando los RVR sean inferiores a 2000m.

Esto significa que todas las aeronaves que despeguen o aterricen deberán usar las calles de rodaje E1 y E4 a los finales de la pista.

Los estacionamientos 32 y 34 permanecerán cerrados. Además, no se permitirá la salida autónoma de los estacionamientos 31 y 33, por lo que tendrán que ser remolcados.

Las pistas 17 y 35 son adecuadas para despegue en condiciones de visibilidad reducida.

La única pista utilizable para aterrizajes es la 17, que cuenta con ILS CAT III. Por la 35, están prohibidos por tener ILS CAT I.

La autorización para aterrizar no se dará después de que la aeronave se encuentra a 2 NM de la pista. En ese caso, se instruirá “motor y al aire” a dicho tráfico.

Los pilotos procederán a verificar en todo momento la situación de la aeronave, con el fin de evitar incidentes durante el rodaje. En caso de duda, los pilotos deberán notificar al ATC.

Sistema de vigilancia ATS

Santiago Torre podrá utilizar los sistemas de vigilancia ATS únicamente para 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.
- Establecimiento de separación entre aeronaves sucesivas a la salida.
- Suministro de asistencia para la navegación a vuelos VFR.

Bajo ningún concepto Santiago Torre dará guía vectorial

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: 15/08/2023 por 609751