

LEVT | Aeropuerto de Vitoria-Gasteiz

NO VÁLIDO PARA OPERACIONES REALES. SOLO PARA SIMULACIÓN.

El aeropuerto de Vitoria (OACI: LEVT) se sitúa al noroeste de la capital vasca y es el aeropuerto de carga por excelencia del norte peninsular. Se inauguró en 1980, junto al pueblo de Antezana de Foronda, de ahí su nombre popular de Aeropuerto de Foronda.

Fue en 1993 cuando se especializó en el tráfico de mercancías, tal y como lo conocemos hoy en día. Varias compañías lo seleccionaron como punto de llegada de perecederos y como base para la distribución de paquetería de la zona norte. Es el cuarto aeropuerto español en transporte de mercancías, por detrás de Barcelona, Madrid y Zaragoza.

Como hecho reseñable de lo que supuso su construcción a los residentes de la zona, se derribó el pueblo de Otaza por motivos de seguridad. El pueblo se ubicaba al este de la cabecera de la pista 04, suponiendo un problema de seguridad para el aeropuerto.

Posiciones activas

Registro e indicativo	Frecuencia	FRA	Observaciones
LEVT_TWR Vitoria Torre	118.450		Aproximación por procedimientos hasta FL095.

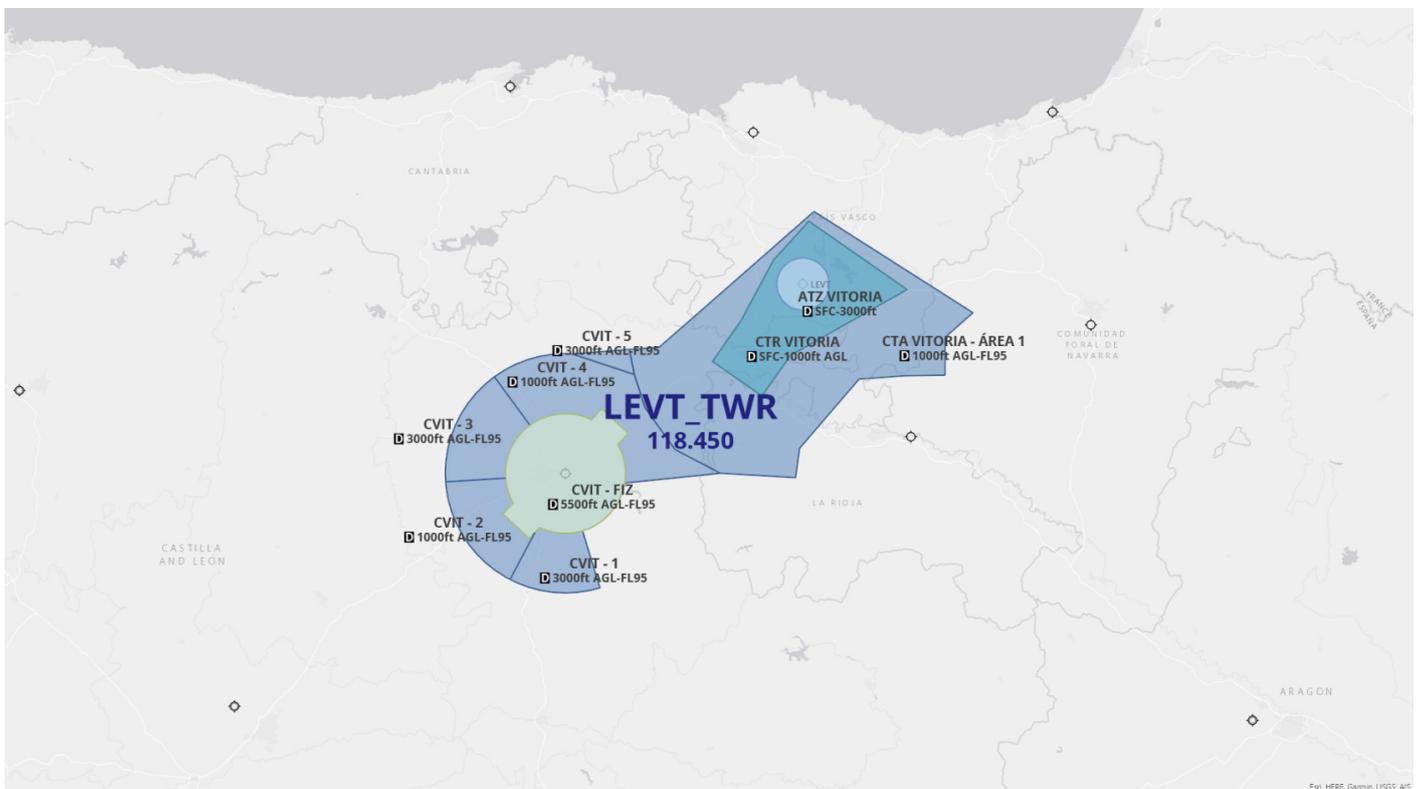
* Asume el servicio de información de LEBG en caso de LEBG_FIS_TWR no estar conectada y la aproximación a este.

Posiciones no activas

Registro e indicativo	Frecuencia	FRA	Observaciones
LEVT_GND Vitoria Rodadura	121.805		Activable por NOTAM. LEVT_TWR debe estar conectada

Espacio aéreo

El espacio aéreo responsabilidad de Vitoria Torre comprende ATZ, CTR y un CTA fragmentado en varios sectores; todo de clase Delta.

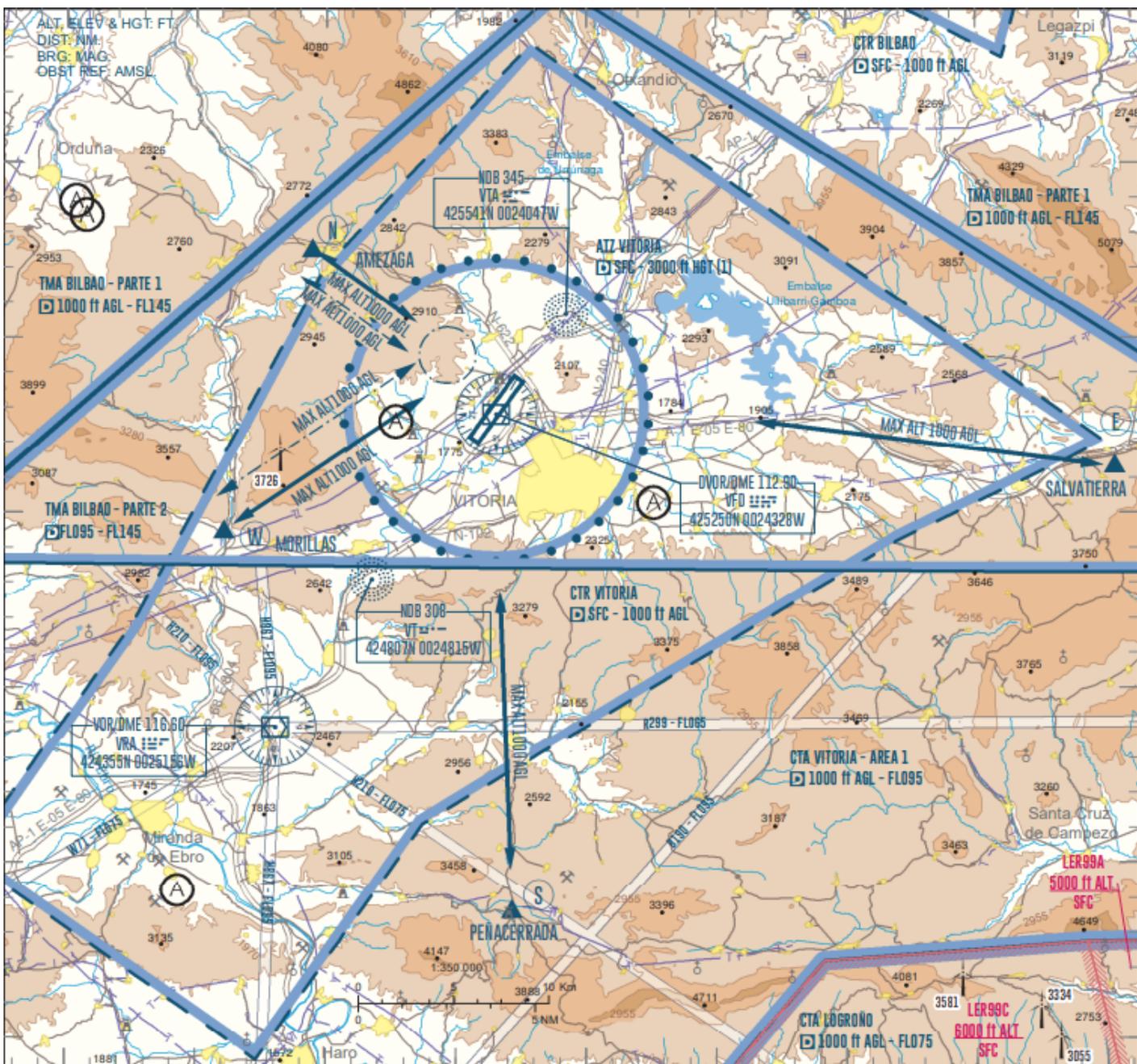


Vitoria Torre es una torre monoposición y gestiona su propia aproximación por procedimientos.

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

El espacio aéreo de Vitoria Torre cubre la aproximación al aeropuerto de Burgos. Vitoria deberá realizar la función de Información en el aeródromo si su posición ATC no está online.

Puntos Visuales



Las tráficos saliendo o llegando al CTR de LEVT deberán hacerlo por cualquiera de sus puntos VFR. Tras librar el CTR se quedarán en la frecuencia de LEVT_TWR hasta abandonar el CTA. En la realidad, las torres sin radar dependen de que el tráfico VFR les informe cuando estén librando el CTA. En IVAO la gran mayoría de pilotos no reportarán librando por lo que dependemos del radar de Aurora para realizar la transferencia.

Reglamento local

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

La pista preferente es la 04.

Los despegues desde intersección no están disponibles.

No se instruirá a ningún tránsito a abandonar la pista en uso utilizando alguna salida rápida para la pista contraria. El tránsito que solicite utilizar una configuración diferente a la configuración en uso deberá asumir las demoras necesarias.

Entre tráficos IFR se aplicara una [separación basada en control por procedimientos](#).

Procedimientos para aeronaves de clave E y F

Debido a la gran envergadura de estas aeronaves, precisan de maniobras de sobreviraje a lo largo del rodaje. Adicionalmente, estas aeronaves estacionaran en los puestos de estacionamiento autónomos 1A (máximo clave E) y 2A en la plataforma de carga.

Algunas aeronaves que entran en estas categorías están en la siguiente tabla:

Clave E	A330	A340	B747	B777	B787	A350
Clave F	A380	B748	AN124	AN225		

Procedimientos adicionales para aeronaves de clave F.

Durante la operación de una aeronave de letra de clave F, no se permitirá el rodaje de ninguna otra aeronave en toda el área de movimiento salvo en plataforma comercial.

Si el vehículo *Sígame* esta disponible, este guiara a las aeronaves en salida y llegada desde/hasta el punto de espera.

Helicópteros

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

Con pista 04 en uso, un helicóptero tiene permitido abandonar pista por C1.

Vitoria cuenta con el stand exclusivo 1H para helicópteros. Al usar el estacionamiento, los stands 1 y 1A quedan inutilizados.

Atenuación de ruidos

No se autorizará esta prueba cuando haya movimiento de personas y/o vehículos en stands contiguos. La potencia de los motores en plataforma se limitará al ralentí. Las pruebas de potencia de los motores se realizan en T6 o en el parking 12 de la plataforma de carga.

Procedimientos locales

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

Salidas IFR

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

El ascenso inicial de Vitoria es a nivel de vuelo 090 para todas las SID.

Con pista 04 (preferente), las SIDs de UDALA y CEGAM están sujetas **siempre**. Bilbao Aproximación autorizará la suelta de estos tránsitos en salida.

Llegadas IFR

Las llegadas IFR serán transferidas por Madrid Control alcanzando FL100 y con STAR asignada. Las llegadas por BLV y CEGAM será Bilbao Aproximación quien las gestione hasta pasarlas a Vitoria Torre.

Gestión de plataforma

Todos los stands del aeropuerto son autónomos, no requieren retroceso.

Los estacionamientos de la plataforma de carga están encarando hacia el noreste, salvo el 7 y 8 -hacia el noroeste- y el 11 y 12 -hacia el suroeste-.

Procedimientos de rodaje

No existen procedimientos de rodaje específicos publicados para el aeródromo de Vitoria.

Los pilotos solicitarán autorización de puesta en marcha a ATC. Cuando la aeronave esté preparada para el rodaje, antes de iniciarlo, solicitará permiso a ATC.

Las aeronaves en llegada notificarán pista libre y calle de salida utilizada.

ATC instruirá a los tránsitos en salida a rodar hasta los puntos de espera de la pista en uso mediante las puertas B2, C2 y D. Las aeronaves rodarán a los puntos de espera T1 o T7 siguiendo instrucciones de ATC.

Al abandonar la pista, en caso de no recibir instrucciones de rodaje, la aeronave se detendrá en la calle de rodaje antes de entrar en plataforma, para esperar instrucciones de ATC.

Tráficos VFR

Vitoria Torre dará instrucciones de salida a los tráfico VFR en contacto inicial o junto con la autorización de despegue.

El tráfico visual en salida abandonaran el CTR por uno de los puntos VFR de Vitoria y se mantendrán a la escucha en la frecuencia hasta abandonar el CTA de Vitoria.

Los tráficos en salida de LEBG serán transferidos con a Vitoria Torre y permanecerán en su frecuencia hasta abandonar el CTA.

Al abandonar el CTA de Vitoria los tráficos deberán notificarlo y serán transferidos a la dependencia responsable del espacio aéreo al que este entrando el trafico.

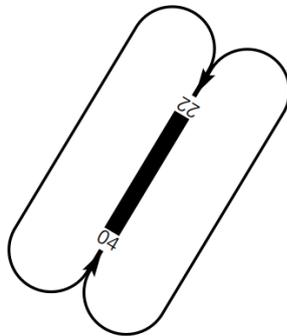
El tráfico visual en llegada contactará con LEVT_TWR al entrar en el CTA de Vitoria. Para llegar a LEVT o LEBG lo harán por sus respectivos puntos VFR.

Los tráficos en llegada a LEBG serán transferidos con LEBG_I_TWR alcanzando los puntos visuales de LEBG.

Las aeronaves notificarán campo a la vista.

Circuitos de tránsito

Vitoria cuenta con ambos circuitos de tránsito.



No existe ningún circuito de tránsito para aeronaves en fallo de comunicaciones. El procedimiento a seguir en estos casos está especificado en el [AIP](#) pero suele conllevar continuar hasta el límite de autorización.

Coordinación con Bilbao Aproximación

Una buena coordinación entre Vitoria Torre y Bilbao Aproximación garantiza una seguridad operativa de ambos aeropuertos y una gestión eficiente.

Principalmente cuando Bilbao opera con la 30 y Vitoria con la 04, las salidas de Vitoria hacia el norte se cruzan con las llegadas desde el Sur a Bilbao.

Bilbao Aproximación pedirá a Vitoria Torre descender tráfico a FL070 en la zona norte del CTA de Vitoria para realizar la secuencia para la pista 30 en Bilbao. Esta autorización de Vitoria será concedida siempre que no haya tráfico en salida.

* 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.*

NO VÁLIDO PARA OPERACIONES REALES. SOLO PARA SIMULACIÓN.

Última actualización: 24/08/2023 por 631882