LEST AD 2 DATOS DEL AERÓDROMO

LEST AD 2.1 INDICADOR DE LUGAR Y NOMBRE DEL AERÓDROMO

LEST - SANTIAGO/Rosalía de Castro

LEST AD 2.2 DATOS GEOGRÁFICOS Y ADMINISTRATIVOS DEL AERÓDROMO

1	ARP	425347N 0082455W. Ver AD 2-LEST ADC.
2	Distancia y dirección desde la ciudad	10 km NE.
3	Elevación	369 m / 1211 ft.
4	Ondulación geoide	49.54 m ± 0.05 m (1).
5	Temperatura de referencia	25°C.
6	Temperatura baja media	7°C.
7	Declinación magnética	1°W (2025).
8	Cambio anual	10.5'E.
9	Administración AD	CIV: Aena. MIL: Ejército del Aire y del Espacio.
10	Dirección	CIV: Aeropuerto de SANTIAGO/Rosalía de Castro, Lavacolla, s/n. 15820 Santiago de Compostela (A Coruña). MIL: Aeródromo militar de Santiago, Lavacolla, s/n. 15820 Santiago de Compostela (A Coruña).
11	TEL	CIV: +34-981 547 561/0/3 MIL: +34-981 897 402
12	FAX	CIV: +34-981 547 564 MIL: +34-981 897 410
13	AFTN	LEST
14	E-mail	CIV: listascqcoordinacion@aena.es MIL: amsan@ea.mde.es
15	Tránsito autorizado	IFR/VFR.
16	Observaciones	(1) Para todos los puntos del AD. SITA: SCQOPYA.

LEST AD 2.3 HORAS DE FUNCIONAMIENTO

1	Aeropuerto	CIV: H24. MIL (1) (2): V: MON-THU: 0600-1230, FRI: 0600-1200; I: MON-THU: 0700-1330, FRI: 0700-1300.
2	Aduanas e Inmigración	H24.
3	Servicios médicos y de sanidad	Ver casilla 5 y GEN 1.4.
4	AIS/ARO/OPV	H24 (3)
5		

	Información MET	H24.
6	ATS	H24.
7	Abastecimiento de combustible	(4).
8	Asistencia en tierra	H24.
9	Seguridad	H24.
10	Deshielo	H24.
11	Observaciones	(1) Excepciones: • Aeronaves militares españolas que actúan bajo órdenes e instrucciones específicas del Mando correspondiente. • Servicio de Defensa Aérea Activa (NATINAMDS). • (2) Otros horarios bajo petición. Para las aeronaves de estado/militares extranjeras es obligatorio solicitar PPR al menos 72 horas antes a: • FAX +34-981 897 410 ó • E-mail: amsan@ea.mde.es (3) Oficina ARO Centralizada zona geográfica 1. • TEL: +34-918 603 556; +34-672 344 412 (solo en contingencia de comunicaciones). • E-mail: arocentralizada@enaire.es • Dirección AFTN gestión Plan Vuelo LEST: LESTZPZX. Oficina AIO Centralizada – Oficina NOTAM Internacional. • TEL: +34-913 213 137/138 • E-mail: unof@enaire.es (4) SLCA H24.

LEST AD 2.4 SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO

1	Instalaciones para el manejo de carga	Sin limitaciones.
2	Tipos de combustible	100LL, JET A-1.
3	Tipos de lubricante	AEROSHELL 100.
4	Capacidad de reabastecimiento	Sin limitaciones.
5	Instalaciones para el deshielo	Servicio prestado por el agente handling con equipo de agua caliente y glicol. Ver casilla 20: Reglamentación local, Deshielo de aeronaves.
6	Espacio disponible en hangar	No.
7	Instalaciones para reparaciones	No.
8	Observaciones	MIL: GPU: Unidad de CA (hasta 100 KVA) y CC (hasta 2500 A de pico / 1000 A permanente). (1) Solicitud de suministro de combustible en los teléfonos: SLCA: • TEL: +34-981 547 819 Es obligatorio disponer de agente de asistencia en tierra para todas las operaciones, incluidas las no comerciales, excepto para aeronaves que estacionen en la plataforma militar, vuelos de salvamento, de estado y vuelos que presten servicio a las Comunidades Autónomas y otras entidades locales siempre y cuando realicen servicios públicos no comerciales. En las operaciones de llegada, los pasajeros y tripulantes deberán esperar a la llegada de su agente

8		de asistencia en tierra . Agentes de rampa: SOUTH • TEL: +34-981 547 892 / 87; TEL +34-699 282 045 • FAX: +34-981 596 498 • E-mail: scqki@southeu.com; scqkq@southeu.com • SITA: SCQKQIB; SCQKIIB AVIAPARTNER • TEL: +34-652 907 397 • E-mail: scq.ops@aviapartner.aero • SITA: SCQAOXH, SCQAPXH Los agentes de rampa pueden atender tanto a la aviación comercial como a la aviación general. Agentes de rampa (Aviación General): UNITED AVIATION SERVICES, S.L. SANTIAGO (LEST/SCQ) • TEL: +34-913 936 775 (OCC); +34-634 527 705 (H24) • E-mail: ops.galicia@unitedaviation.es; ops@unitedaviation.es (OCC) • Página web: www.unitedaviation.es • SITA: MADSPCR GESTAIR • TEL: +34-660 387 629 • E-mail: mparga@gestair.es SKY VALET • TEL: +34-916 782 648 (H24) • E-mail: fbo.lest@skyvalet.com; occ@skyvalet.com (H24) • Web: www.skyvalet.com • SITA: MADSKXH Agente de handling (Aviación general): AVIATION HANDLING • TEL: +34-986 498 804; +34-615 163 846 • FAX: +34-986 486 426 • E-mail: ops@aviationhandling.net • SITA: No.

LEST AD 2.5 INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA PASAJEROS

1	Hoteles	No.
2	Restaurante	Si.
3	Transporte	CIV: Autobuses, taxis, coches de alquiler. MIL: Microbus tripulaciones O/R.
4	Instalaciones médicas	Primeros auxilios. (1)
5	Banco/Oficina Postal	Cajero automático / Buzón de correos.
6	Información turística	Si.
7	Observaciones	(1) Consultar disponibilidad al Centro de Coordinación del Aeropuerto. • TEL: +34-981 547 561/0/3 • E-mail: listascqcoordinacion@aena.es

LEST AD 2.6 SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

1	Categoría de incendios	7. (1)
2	Equipo de salvamento	De acuerdo a la categoría de incendios publicada.
3	Retirada de aeronaves inutilizadas	Tractores y barras de retroceso de compañías handling. Cojines de elevación para 31 TM, equipo de arrastre (debogging) con capacidad para 40 TM, equipo de izado para aeronaves con capacidad para 30 TM. Compromiso de servicio con empresas de la zona con capacidad de manipulación de cargas hasta 500 TM. (2)
4	Observaciones	Objetivo operacional de tiempo de respuesta hasta extremo RWY 17/35 menor de 2 MIN. (1) 8 y 9 a demanda. Ver casilla 20, "Procedimiento de solicitud de categoría de incendios a demanda". (2) Contactar con el Centro de Coordinación del Aeropuerto para el transporte de aeronaves fuera de servicio. • TEL: +34-981 547 561/0/3 • E-mail: listascqcoordinacion@aena.es

LEST AD 2.7 EVALUACIÓN Y NOTIFICACIÓN DEL ESTADO DE LA SUPERFICIE DE LA PISTA, Y PLAN PARA LA NIEVE

1	Tipos de equipamiento de limpieza	Un vehículo quitanieves con pala de 4000 mm y distribuidor de urea de 5 m3.
2	Prioridades de limpieza	Pista, TWY E3, plataforma P4, calles de rodaje en plataforma y puestos de estacionamiento en contacto con terminal y resto de área de movimiento.
3	Material usado para el tratamiento de la superficie del área de movimiento	Acetato potásico (KAC) y urea (UREA).
4	Pistas de invierno especialmente preparadas	No aplica.
5	Observaciones	Periodo de aplicación del plan para la nieve: 01-NOV al 31-MAR. Evaluación y notificación del estado de la superficie de la pista de acuerdo a la metodología del Global Reporting Format (GRF) descrita en AD 1.2.2. Aeródromo en servicio durante todas las estaciones del año.

LEST AD 2.8 DATOS SOBRE PLATAFORMAS, CALLES DE RODAJE Y EMPLAZAMIENTOS/POSICIONES DE VERIFICACIÓN DE EQUIPO

1	Plataforma	Superficie: Hormigón y asfalto. Resistencia: P1: PCN 74/R/A/W/T P2: PCN 44/F/B/W/T P3: PCN 69/R/A/W/T P4: PCN 46/R/A/W/T
2	Calles de rodaje	Anchura: 23 m, excepto T (BTN E2 & E3): 46 m. Superficie: Asfalto Resistencia: • D1: PCN 74/R/A/W/T. • D2: PCN 52/F/B/W/T. • D3: PCN 115/F/A/W/T. • D4: PCN 115/F/A/W/T. • E1: PCN 74/F/A/W/T. • E2: PCN 92/F/A/W/T. • E3: PCN 92/F/A/W/T. • E4: PCN 56/F/B/W/T. • R: PCN 115/F/A/W/T.

2		• T (BTN E1 & D1): PCN 135/F/A/W/T. • T (BTN D1 & E2): PCN 52/F/B/W/T. • T (BTN E2 & D3): PCN 44/F/A/W/T. • T (BTN D3 & E4): PCN 56/F/B/W/T. • Y: PCN 32/R/A/W/T. • Z: PCN 52/F/B/W/T.
3	Posiciones de comprobación	Altímetro: Plataforma P1: 361 m / 1184 ft. Plataforma P3: 365 m / 1196 ft. Plataforma P4: 368 m / 1207 ft. VOR: No. INS: Ver AD 2-LEST PDC.
4	Observaciones	Ninguna.

LEST AD 2.9 SISTEMA DE GUÍA Y CONTROL DEL MOVIMIENTO EN LA SUPERFICIE Y SEÑALES

1	Sistema de guía de rodaje	Puntos de espera de la pista, barras de parada, puestos de estacionamiento, puntos de espera intermedios, área anterior al umbral, letreros de instrucciones obligatorias e información LGTD, luces de protección de pista, sistemas de guía visual de atraque en puestos de estacionamiento.
2	Señalización de RWY	Umbrales desplazados, designadores, eje, zona de toma de contacto, punto de visada y faja lateral.
3	Señalización de TWY	Eje, borde. E1, E2, E3, E4, D1, D2, D3, D4, R, T e Y: balizas reflectantes de borde.
4	Observaciones	Señalización de plataforma mediante balizas reflectantes.

LEST AD 2.10 OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO

1	Obstáculos en las Superficies de Aproximación, Ascenso en el Despegue, Cónica, Horizontal interna, Transición, Transición Interna y aterrizaje interrumpido establecidas en el Anexo 14 de OACI; y las áreas 2A y 3 establecidas en el Anexo 15 de la OACI. Los que perforan estas superficies se identifican en el fichero CSV como "Relevante_Relevant = Si/Yes".	Ver Ítem 10 y apartado Conjunto de Datos.
2	Observaciones	Ver AD 2-LEST AOC.

LEST AD 2.11 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA SUMINISTRADA

1	Oficina MET	Santiago EMAe.
2	HR	H24.
3	METAR	Semihorario.
4	TAF	24HR.
5	TREND	Sí.
6	Información	En persona y telefónica.
7	Documentación de vuelo/Idioma	Cartas y lenguaje claro / Español.
8		

	Cartas	Mapas previstos significativos, de viento y temperatura en altitud.
9	Equipo suplementario	Presentador de imágenes de nubes, rayos y de información radar.
10	Dependencia ATS atendida	TWR, APP.
11	Información adicional	Santander OMAe (LESD): H24 • TEL: +34-942 392 464 Santiago EMAe: H24 • TEL: +34-981 599 160
12	Observaciones	Existe resumen climatológico de aeródromo. Se hacen avisos de aeródromo. Se encuentra una estación meteorológica en 4253N 00831W, cercana al recinto del aeródromo, que lanza semanalmente globo-sondas los martes entre las 0630 y 0745. Ver ENR 5.3. Disponible guía MET de aeródromo.

LEST AD 2.12 CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA

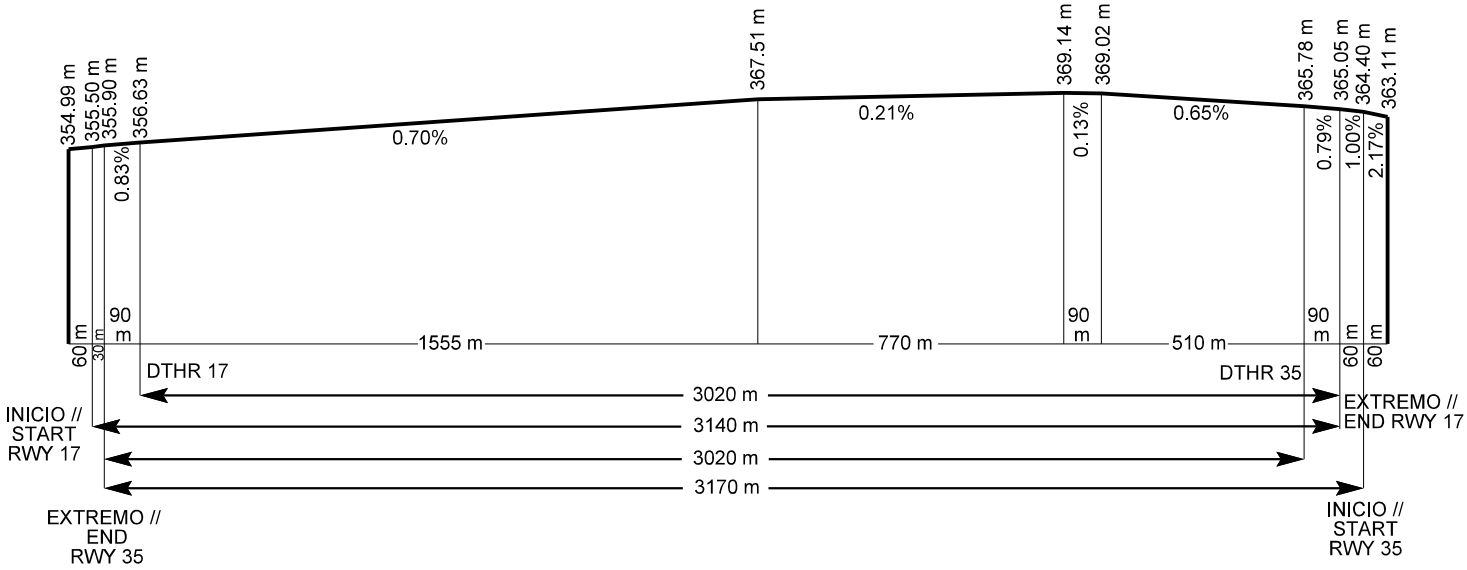
RWY	Orientación	DIM (m)	THR PSN	THR/TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
17 (1) (2)	166.15° GEO 167° MAG	3140 x 45	425438.73N 0082511.90W	THR: 356.6 m / 1170 ft TDZ: 364.0 m / 1194 ft	No	120 x 150	3260 x 280 (5)	Sí	150 x 90 (6)	RWY: ASPH (7) SWY: No
35 (3) (4)	346.16° GEO 347° MAG	3170 x 45	425306.51N 0082440.98W	THR: 365.8 m / 1200 ft TDZ: 369.1 m / 1211 ft	No	90 x 150	3290 x 280 (5)	No	115 x 90 (6)	RWY: ASPH (7) SWY: No

Observaciones:

(1) DTHR 17 120 m. Coordenadas de inicio de la carrera de despegue: 425442.51N 0082513.16W.
(2) Coordenadas extremo RWY 17: 425303.68N 0082440.03W.
(3) DTHR 35 150 m. Coordenadas de inicio de la carrera de despegue: 425301.79N 0082439.39W.
(4) Coordenadas extremo RWY 35: 425441.57N 0082512.85W.
(5) Terreno vegetal.
(6) Hormigón asfáltico y terreno vegetal.
(7):

- Desde DTHR 17: PCN 130/F/A/W/T desde 0 m hasta 630 m.
- PCN 64/F/C/W/T desde 630 m hasta 750 m.
- PCN 89/F/A/W/T desde 750 m hasta 3220 m.

12.1 PERFIL



LEST AD 2.13 DISTANCIAS DECLARADAS

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
17 (1) (2)	3140	3260	3140	3020
35 (3) (4)	3170	3260	3170	3020
17 INT E2	1838	1958	1838	—
17 INT E3	1554	1674	1554	—
35 INT E2	1294	1384	1294	—
35 INT E3	1578	1668	1578	—

Observaciones:

(1) Ver nota 1 en AD 2.12.
(2) Ver nota 2 en AD 2.12.
(3) Ver nota 3 en AD 2.12.
(4) Ver nota 4 en AD 2.12.

LEST AD 2.14 LUCES DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA

1	Pista	17
2	Aproximación	Precision CAT II/III, 900 m LIH.
3	PAPI (MEHT)	3° (15.66 m / 51 ft). (1)
4	Umbral	Verdes con barra de ala.
5	Zona de toma de contacto	900 m.
6	Eje pista	3080 m: 2180 m blancas + 600 m roja/blanca + 300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m.
7	Borde de pista	3200 m: 120 m rojas + 2480 m blancas + 600 m amarillas. LIH. Distancia entre luces: 50 m.

8	Extremo de pista	Rojas.
9	Zona de parada	No.
10	Observaciones	Iluminación LED en todos los sistemas (1) PAPI no apto para su utilización por aeronaves tipo B747 ni A333.

1	Pista	35
2	Aproximación	Precisión CAT I, 420 m LIH (1). Luces de identificación de umbral.
3	PAPI (MEHT)	3° (16.97 m / 56 ft). (2)
4	Umbral	Verdes.
5	Zona de toma de contacto	No.
6	Eje pista	3050 m: 2150 m blancas + 600 m roja/blanca + 300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m.
7	Borde de pista	3200 m: 150 m rojas + 2450 m blancas + 600 m amarillas. LIH. Distancia entre luces: 50 m.
8	Extremo de pista	Rojas.
9	Zona de parada	No.
10	Observaciones	Iluminación LED en todos los sistemas. (1) Sistema de luces de aproximación en configuración provisional debido a desviaciones en su instalación, consistentes en incumplimiento de distancias de emplazamiento de varias barretas y de la longitud total del sistema de iluminación de aproximación actual. (2) PAPI no apto para su utilización por aeronaves tipo B747.

LEST AD 2.15 OTROS SISTEMAS DE ILUMINACIÓN Y FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA ELÉCTRICA

1	ABN/IBN	No.
2	WDI	1 cerca de DTHR 17 y 1 cerca de DTHR 35. LGTD.
3	Iluminación de TWY	E1, E2 E3, E4, D1, D2, D3, D4, R, T e Y: Eje. (1)
4	Iluminación de Plataforma	14 torres de iluminación. (2)
5	Fuente secundaria de energía	Sistemas de ayudas visuales con sistema de alimentación interrumpida (SAI + Grupo Continuidad) con 0 segundos de tiempo de conmutación (luz), apoyados por grupos electrógenos con un máximo de 15 segundos de tiempo de respuesta
6	Observaciones	(1) Iluminación LED en todos los sistemas. (2) Todas las plataformas (P1, P2, P3 y P4) disponen de iluminación mediante torres de iluminación.

LEST AD 2.16 ÁREA DE ATERRIZAJE DE HELICÓPTEROS

1	Situación	Ondulación del geoide: ver casilla 2.

1		FATO: RWY 17/35. Coordenadas THR 17 y THR 35, ver casilla 12. Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 17/35. Coordenadas de ARP, ver casilla 2 Rodaje aéreo: TLOF coincide con PRKG A6, A7 y A8.
2	Elevación	FATO: RWY 17/35. Elevación THR 17 y THR 35, ver casilla 12. Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 17/35. Elevación de ARP, ver casilla 2. Rodaje aéreo: TLOF coincide con PRKG A6, A7 y A8.
3	Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización	FATO: RWY 17/35. Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 17/35. Coordenadas de ARP, ver casilla 2. Rodaje aéreo: TLOF coincide con PRKG A6, A7 y A8.
4	Orientación	INFO NO AVBL.
5	Distancias declaradas	FATO: RWY 17/35, ver casilla 13.
6	Iluminación	No. (1) .
7	Observaciones	(1) Iluminación de plataforma

LEST AD 2.17 ESPACIO AÉREO DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

1	Denominación	CTR SANTIAGO.
2	Límites laterales	430823N 0081635W, 430527N 0081859W, 424207N 0080744W, 423811N 0082928W,430953N 0084012W, 431542N 0083528W,430823N 0081635W.
3	Límites verticales	SFC-3000 ft AMSL.
4	Clase de espacio aéreo	D.
5	Unidad responsable Idioma	SANTIAGO APP. ES/EN.
6	Altitud de transición	1850 m / 6000 ft.
7	Horas de aplicabilidad	H24.

1	Denominación	ATZ SANTIAGO.
2	Límites laterales	Círculo de 8 km de radio centrado en ARP (1).
3	Límites verticales	SFC-3000 ft HGT (2).
4	Clase de espacio aéreo	D.
5	Unidad responsable Idioma	SANTIAGO TWR. ES/EN.
6	Altitud de transición	-
7	Horas de aplicabilidad	H24.
8	Observaciones	(1) O la visibilidad horizontal, lo que resulte inferior. (2) O hasta la elevación del techo de nubes, lo que resulte más bajo.

LEST AD 2.18 INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

1					

	Servicio	APP	TWR	ATIS	D-ATIS
2	Distintivo llamada	Santiago APP	Santiago TWR	Santiago Information	Santiago Information
3	FREQ	120.200 MHz 118.200 MHz 257.800 MHz 363.200 MHz	118.755 C 121.705 C 121.500 MHz 243.000 MHz	127.755 C	NIL
4	HR	H24 H24 H24 H24	H24 H24 H24 H24	H24	H24
5	Observaciones	MIL MIL	GMC EMERG EMERG		Suministro de información ATIS mediante enlace de datos.

LEST AD 2.19 RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIZAJE

Instalación (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas	ELEV/DME	Observaciones
DVOR (1° W)	STG	116.400 MHz	H24	425536.8N 0082531.4W		R-071 COV AVBL: • FL100 a 50 NM (ROXER); • FL120 a 56 NM; • FL130 a 60 NM (solape con VES).
DME	STG	CH 111X	H24	425536.1N 0082531.2W	390 m	R-071 COV AVBL: • FL100 a 50 NM (ROXER); • FL120 a 56 NM; • FL130 a 60 NM (solape con VES).
LOC 17 ILS CAT III (1° W)	IGO	110.300 MHz	H24	425254.1N 0082436.8W		167° MAG / 394 m FM THR 35; COV 25 NM AVBL a 4000 ft BTN +/- 10° FM RCL
GP 17		335.000 MHz	H24	425430.4N 0082503.9W		3°; RDH 17.5 m a 294 m FM THR 17 & 115 m FM RCL a la izquierda en el sentido de APCH.
ILS/DME 17	IGO	CH 40X	H24	425430.4N 0082503.9W	360 m	REF DME THR 17, COV 17 NM a 3200 ft AVBL BTN 18° a la izquierda y 35° a la derecha FM RCL,
L (1°W)	SO	390.000 kHz	H24	425808.8N 0082622.8W		347° MAG / 6679 m FM THR 17; COV 30 NM.
LOC 35 ILS CAT I (1° W)	ISO	111.500 MHz	H24	425447.0N 0082514.7W		347° MAG / 263 m FM THR 17.
GP 35		332.900 MHz	H24	425317.5N 0082439.2W		3°; RDH 19 m; a 318 m FM THR 35 & 120 m FM RCL a la derecha en el sentido de APCH. Pueden no recibirse indicaciones de FLY-UP a fondo de escala BLW GP FM 2° a la derecha del RCL.
ILS/DME 35	ISO	CH 52X	H24	425317.4N 0082439.6W	372 m	REF DME THR 35.

LEST AD 2.20 REGLAMENTO LOCAL DEL AERÓDROMO

20.1 OPERACIONES ILS DE CATEGORÍA II Y III

La RWY 17, sujeta a la disponibilidad de servicio de las ayudas a la aproximación y aterrizaje correspondientes, es adecuada para realizar operaciones de CAT II y III por aquellos operadores aéreos cuyos mínimos de operación hayan sido aprobados por la autoridad civil aeronáutica.

20.2 TIEMPO MÍNIMO DE OCUPACIÓN DE LA PISTA

SALIDAS: Los pilotos estarán preparados para salir cuando lleguen al punto de espera de la pista, siempre que sea posible. Cuando reciban la autorización de alinear, los pilotos deben estar listos para rodar y alinear en pista tan pronto como la aeronave precedente haya comenzado la carrera de despegue. Los pilotos que requieran separación adicional (por estela turbulenta u otro motivo), lo notificarán a ATC lo antes posible y siempre antes de entrar en pista. Los pilotos iniciarán la carrera de despegue inmediatamente después de recibir la autorización para despegar. Los pilotos que no puedan cumplir este requisito, lo comunicarán a ATC lo antes posible y esperarán instrucciones. En caso necesario, ATC podrá cancelar la autorización e instruir a la aeronave a abandonar la pista.

20.3 PROCEDIMIENTOS ATC

20.3.1 SOLICITUD DE AUTORIZACIÓN ATC Y PUESTA EN MARCHA VÍA ENLACE DE DATOS

Los pilotos podrán solicitar autorización ATC y permiso para puesta en marcha en la frecuencia correspondiente.

Además, en el Aeropuerto de SANTIAGO/Rosalía de Castro se aplican procedimientos de salida vía DCL para los servicios de autorización ATC y puesta en marcha. Para más información sobre el servicio DCL, ver AIP ENR 1.5 apartado 3. VUELOS QUE SALEN, Autorización ATC y puesta en marcha vía enlace de datos.

En caso de discrepancia la voz siempre prevalecerá sobre el enlace de datos.

El piloto podrá solicitar la autorización ATC por DCL con una antelación máxima de 30 minutos respecto de la EOBT.

El piloto solicitará la autorización ATC y puesta en marcha conjuntamente vía RCD. El mensaje RCD deberá contener los siguientes datos:

1. Indicativo de la aeronave conforme al plan de vuelo presentado (FPL).
2. Aeródromo de origen.
3. Posición de estacionamiento.
4. Aeródromo de destino.
5. Letra correspondiente a la información ATIS recibida.
6. Designador OACI del tipo de aeronave.

El texto libre enviado en el RCD por el piloto no será considerado por el ATC. Los requerimientos especiales se harán siempre vía voz.

- El piloto recibirá en mensaje de aceptación "RCD RECEIVED" o de cancelación "RCD REJECTED".
- En caso de aceptación, ATC emitirá un mensaje CLD con los siguientes campos:
  1. Indicativo de la aeronave.
  2. Aeródromo de destino.
  3. Pista asignada para la salida.
  4. Procedimiento de salida (SID). Nota: La altitud inicial será la correspondiente a la SID publicada
  5. Código SSR modo A (SQUAWK).
  6. CTOT, de tenerlo.
  7. Siguiente frecuencia.
  8. Letra de la información ATIS vigente.
  9. Información adicional, que incluirá la autorización de puesta en marcha o las instrucciones para solicitarla, en caso de no cumplirse los parámetros de aprobación de puesta en marcha acorde a la EOBT.

- Cuando se envíe un mensaje RCD en el rango válido de EOBT, se recibirá autorización ATC y puesta en marcha. Si no se encontrase listo para puesta en marcha, el piloto no aceptará la autorización y contactará vía voz con el controlador cuando esté listo.
- Cuando se reciba un mensaje FSM del tipo "REVERT TO VOICE PROCEDURES" la comunicación vía enlace de datos se dará por concluida y aplicará el procedimiento pasar a voz.
- Cuando se reciba el mensaje CLD, el piloto:
  A. Si detecta alguna inconsistencia en el mensaje recibido, pasará a voz para solicitar una nueva autorización.
  B. Si considera la autorización del mensaje CLD correcta, responderá vía enlace de datos con un mensaje CDA (Departure Clearance Echoback).
- Si el sistema ATC no recibe por parte del piloto un mensaje CDA dentro del tiempo de espera, o se recibe un CDA inconsistente con el mensaje CLD previo, la comunicación vía enlace de datos se terminará y se recibirá un mensaje "CDA REJECTED" en el FMS.
- Cuando se reciba un mensaje CDA correcto, el sistema ATC enviará a la aeronave un mensaje "CLEARANCE CONFIRMED" en el FMS y dará por finalizada la comunicación vía enlace de datos.

20.3.2 DESPEGUE DESDE INTERSECCIÓN

El ATC podrá autorizar el despegue desde las intersecciones con las TWY E2 y E3. Los pilotos que no puedan cumplir con este procedimiento, deberán informar al ATC antes de alcanzar dichas intersecciones.

20.3.3 PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE

a. La gestión de los movimientos en superficie de aeronaves viene determinada por la existencia de zonas del campo de vuelos no visibles desde la TWR. Ver AIP-España AD 2-LEST ADC, GMC y PDC. En estas zonas los pilotos extremarán la precaución durante el rodaje.

El uso de algunas cámaras, debido a que por su ubicación muestran una perspectiva diferente a la que tiene el CTA, se considera una ayuda para el ATC, quién no debe basar su toma de decisiones exclusivamente en dicha información.

b. Todos los movimientos en superficie de aeronaves, aeronaves remolcadas, personas y vehículos en el área de maniobras están sujetos a la autorización previa de ATC.

Todos los movimientos de aeronaves, aeronaves remolcadas, personas y vehículos en la plataforma estarán regulados por la Normativa de Seguridad en Plataforma.

Evitar colisiones con otras aeronaves u obstáculos es responsabilidad de

- Los pilotos en rodaje en plataforma y en las zonas no visibles desde TWR (ver AD 2-LEST GMC).
- Las compañías de asistencia en tierra durante la maniobra de retroceso o salida del puesto de estacionamiento, y durante el remolcado.
- ATC en el área de maniobras.

c. Se consideran calles de rodaje en plataforma D1, D2, D3, D4, R, Y y Z.

d. Las aeronaves deberán notificar el número de puesto de estacionamiento donde se encuentran al solicitar permiso de puesta en marcha al ATC, así como el mensaje ATIS recibido.

e. En los puestos de estacionamiento que no sean visibles desde TWR, el vehículo "SÍGAME" comunicará a ATC cuando la aeronave se encuentre en el puesto de estacionamiento asignado

f. ATC gestionará los movimientos en superficie mediante los puntos de espera intermedio y barras de parada (ver AD 2-LEST GMC y PDC).

g. Las rutas de rodaje de helicópteros son las mismas que las del resto de aeronaves

20.3.3.1 AERONAVES DE LLEGADA

A las aeronaves que estacionen en las plataformas P1, P2 y los PRKG A8, 16, 17 y 18 se les prestará servicio de guiado mediante vehículo "SÍGAME" si los procedimientos LVP se encuentran ACTIVOS y RVR < 2000 m en cualquiera de los medidores de RVR.

A las aeronaves que estacionen en los PRKG A1, A2, A3, A4, A5, A6, A7, A8, 1, 5, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26,

31, 32, 33, 34, 41, 42, 43 y 44 se les prestarán servicio de guiado únicamente mediante señales en el puesto de estacionamiento.

A las aeronaves que estacionen en cualquier otro puesto de estacionamiento no se les prestará servicio de guiado mediante vehículo "SÍGAME" salvo petición expresa de la aeronave o de ATC.

La aeronave que tras aterrizar sobrepase E2/E3 deberá continuar rodaje para abandonar RWY por el final, a menos que, por necesidades operativas, ATC indique lo contrario.

Una vez que la aeronave haya aterrizado y se encuentre próxima a abandonar RWY, ATC indicará el puesto de estacionamiento asignado.

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

A menos que ATC indique otra ruta, las aeronaves preferentemente emplearán las rutas de rodaje siguientes:

- PRKG del A1 al A7 y del 1 al 3: Rodarán por TWY T y D4.
- PRKG del 4 al 10: Si la aeronave ha abandonado RWY por E4 rodará por TWY T, D4 y R. En caso contrario rodará por TWY T, D3 y R.
- PRKG del 11 al 15: Rodarán por TWY T y D3.
- PRKG A8 y del 16 al 18: Rodarán por TWY T, D3 e Y. Si los procedimientos LVP se encuentran activos y RVR < 2000 m en cualquiera de los medidores de RVR, se mantendrán cerca de TWY Y a la espera de un vehículo "SÍGAME" que le guiará al puesto de estacionamiento asignado.
- PRKG del 19 al 26: Rodarán por TWY T.
- PRKG 31 y 33: Rodarán por TWY T.
- PRKG 32 y 34: Rodarán por TWY T, D2 y Z. Si los procedimientos LVP se encuentran activos y RVR < 2000 m en cualquiera de los medidores de RVR, no se asignarán estos puestos de estacionamiento.
- Plataforma P2: Rodarán por TWY T y D2. Si los procedimientos LVP se encuentran activos y RVR < 2000 m en cualquiera de los medidores de RVR, se mantendrán cerca del punto de espera intermedio de TWY T con D2 a la espera de un vehículo "SÍGAME" que le guiará al acceso a la plataforma P2. La plataforma P2 es de uso militar y accederán a ella exclusivamente las aeronaves autorizadas.
- Plataforma P1: Rodarán por TWY T y D1. La aeronave notificará a ATC cuando haya abandonado TWY T. Si los procedimientos LVP se encuentran activos y RVR < 2000 m en cualquiera de los medidores de RVR se mantendrán cerca de TWY D1 a la espera de un vehículo "SÍGAME" que le guiará al puesto de estacionamiento asignado.

20.3.3.2 AERONAVES DE SALIDA

ATC establecerá la preferencia en caso de coincidir una aeronave en rodaje y una aeronave en retroceso, así como en el caso de dos retrocesos que puedan interferirse.

ATC aprobará la maniobra de retroceso en los casos en los que esta maniobra sea necesaria.

A menos que ATC indique otra ruta, preferentemente se emplearán las rutas de rodaje siguientes:

- PRKG del A1 al A7 y del 1 al 4: Rodarán por TWY D4 y T.
- PRKG del 5 al 10: Si la aeronave sale por la RWY 17 rodará por TWY R, D3 y T. Para la RWY 35 rodará por TWY R, D4 y T.
- PRKG del 11 al 15: Rodarán por TWY D3 y T.
- PRKG A8 y del 16 al 18: Rodarán por TWY Y, D3 y T.
- PRKG del 19 al 26: Rodarán por TWY T.
- PRKG 31 y 33: Rodarán por TWY T en caso de salida remolcada y por TWY Z y T en caso de salida autónoma. Si los procedimientos LVP se encuentran activos y RVR < 1500 m en cualquiera de los medidores de RVR, no se permite rodar por Z, por lo que únicamente se permite la salida remolcada.
- PRKG 32 y 34: Rodarán por TWY Z, D2 y T, en caso de salida remolcada y por TWY T en caso de salida autónoma. Si los procedimientos LVP se encuentran activos y RVR < 1500 m en cualquiera de los medidores de RVR, no se permite rodar por Z, por lo que únicamente se permite la salida autónoma.
- Plataforma P2: Rodarán por TWY D2 y T.
- Plataforma P1: Rodarán por TWY D1 y T.

20.3.3.3 LIMITACIONES DE RODAJE

A. GENERALIDADES

Clasificación de aeronaves según el REG. UE 139/2014:

LETRA DE CLAVE	ENVERGADURA	ANCHURA EXTERIOR DEL TREN DE ATERRIZAJE PRINCIPAL
A	Hasta 15 m	Hasta 4.5 m
B	Desde 15 m hasta 24 m (exclusive)	Desde 4.5 m hasta 6 m (exclusive)
C	Desde 24 m hasta 36 m (exclusive)	Desde 6 m hasta 9 m (exclusive)
D	Desde 36 m hasta 52 m (exclusive)	Desde 9 m hasta 14 m (exclusive)
E	Desde 52 m hasta 65 m (exclusive)	Desde 9 m hasta 14 m (exclusive)
F	Desde 65 m hasta 80 m (exclusive)	Desde 14 m hasta 16 m (exclusive)

B. RODAJE

TWY	LETRA DE CLAVE MAX	OBSERVACIONES
E1	E	Las aeronaves de letra de clave E deben realizar sobreviraje en el giro RWY-E1. Las aeronaves de letra de clave E y D deben realizar sobreviraje en el giro E1-T.
E2	C	Cerrada con LVP activo y RVR < 2000 m
E3	C	Cerrada con LVP activo y RVR < 2000 m
E4	E	Las aeronaves de letra de clave E y D deben realizar sobreviraje en el giro RWY-E4 y en el giro E4-T
D1	C (BTN T & APN P1) C (MAX SPAN 31 m) (APN P1)	—
D2	D (MAX SPAN 42.4 m & OMGWS 7.5 m)	—
D3	E (MAX SPAN 60.5 m) (BTN T & R) D (BTN R & PRKG 15)	Las aeronaves de letra de clave E y D deben realizar sobreviraje en el giro T-D3-R.
D4	D (BTN TWY T & R) C (BTN R & PRKG 1)	Las aeronaves de letra de clave D deben realizar sobreviraje en el giro T-D4-R.
T	E	—
R	E (MAX SPAN 60.5 m)	—
Y	B	—
Z	B	Cerrada con LVP activo y RVR < 2000 m.

Se aplican las siguientes restricciones a las aeronaves rodando por TWY T en caso de aeronaves ubicadas en los puntos de espera de TWY E2 o E3.

Letra de clave de la aeronave rodando por TWY T	Envergadura máxima de la aeronave en TWY T	Máxima aeronave que puede detenerse en TWY E2/E3
E	65	FA20 / F2TH (LEN = 20.23 m)
D	52	CRJ2 (LEN = 26.77 m)
C	36	B712 (LEN = 37.80 m)
B	24	A321 (LEN = 44.51 m)
A	15	B762 (LEN = 48.51 m)

C. OPERACIÓN DE AERONAVES DE LETRA DE CLAVE F

En el Aeropuerto de SANTIAGO/Rosalía de Castro no está permitida la operación de aeronaves de letra de clave F.

20.4 PROCEDIMIENTO DE SOLICITUD DE CATEGORÍA DE INCENDIOS A DEMANDA

El Aeropuerto de SANTIAGO/Rosalía de Castro proporciona categoría SEI 7 de forma continuada y 8 o 9 a demanda. Para operar con categoría 8 o 9 las compañías interesadas deben solicitarlo por vía:

- E-mail: listascqcoordinacion@aena.es
- FAX: +34-981 547 564

La solicitud debe realizarse al menos 15 días antes de la fecha prevista para el vuelo, y deberá contener los siguientes datos:

- Número de vuelo.
- Clase de vuelo.
- Tipo de aeronave.
- Fecha y horas previstas.

La confirmación de la categoría 8 ó 9 se realizará a través del mismo medio por el que fue solicitada.

20.5 POLÍTICA DE AHORRO ENERGÉTICO

El aeropuerto de SANTIAGO/Rosalía de Castro, en horario de 00:00 LT hasta las 06:00 LT y si no existen operaciones de aeronaves previstas, aplica procedimientos de ahorro energético consistentes en apagado de las luces aeronáuticas de superficie de pista y calles de rodaje.

20.6 DESHIELO DE AERONAVES

El deshielo de aeronaves se realizará en los puestos de estacionamiento en que se encuentren estacionadas las aeronaves en plataforma a excepción de los PRKG de A1 al A8, 16, 17 y 18, del 31 a 34 y del 41 al 44, en los que no está permitido realizar deshielo.

Las aeronaves, que requieran deshielo y que estén estacionadas en un puesto de estacionamiento en el que esta operación no está permitida, solicitarán el cambio de puesto de estacionamiento al CCA a través de su agente handling. Ver casilla 4 Instalaciones para el deshielo.

20.7 OPERACIÓN EN CONDICIONES INVERNALES

En caso de previsión o formación de hielo / nieve en el pavimento se procederá a su prevención y retirada mediante aplicación de urea y equipo dotado de pala quitanieves. Ver casilla 7. Disponibilidad estacional / Remoción de obstáculos.

20.8 OPERACIONES VISUALES NOCTURNAS (VFR-N)

Se autorizan las operaciones visuales nocturnas.

20.9 NOTIFICACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL

Los pilotos/compañía deberán comunicar lo antes posible al aeropuerto el accidente, incidente y suceso o evento que pueda tener alguna potencial afección a la seguridad operacional en el que se haya visto involucrado o sea testigo del mismo.

El objeto de estas notificaciones es la recopilación de la información para la mejora de la seguridad operacional, independientemente de la notificación obligatoria de sucesos ante la autoridad aeronáutica pertinente. Los datos se podrán enviar en cualquier formato incluyendo al menos la siguiente información:

- Fecha y hora.
- Lugar.
- Implicados (datos para identificar los vehículos, aeronaves … implicados).
- Empresas involucradas.
- Descripción de los hechos.
- Cualquier otro dato que se considere relevante (ej: condiciones de iluminación, meteorológicas, fase de la operación como

despegue/ aterrizaje/ escala, estado del pavimento …).

La dirección de correo electrónico del aeropuerto, para la recepción de las notificaciones de seguridad operacional, es la siguiente: Seguridad_Operacional_SCQ@aena.es

En el caso específico de notificaciones de seguridad relacionadas con el proveedor de servicios de control de tránsito aéreo (área de maniobras, fases de vuelo y espacio aéreo ATS) pueden remitirse a la dirección de correo electrónico: lecm.safety@enaire.es

20.10 OPERACIONES EN PLATAFORMA

Toda aeronave que, al estacionar, sobrepase la barra de rueda de morro deberá salir de forma remolcada.

La salida autónoma del puesto de estacionamiento se realizará en régimen de ralentí. No está permitida la salida autónoma con mayor potencia.

La maniobra de giro para salir del puesto de estacionamiento (normalmente de 180º) debe realizarse únicamente para, a continuación, iniciar el rodaje. No está permitido hacer el giro para salir del puesto de estacionamiento y a continuación mantener posición para ceder paso a otra aeronave que ruede por detrás, salvo causa justificada y previa coordinación con ATC. En caso de tener que cederle el paso, se deberá hacer antes de iniciar el giro.

En los puestos de estacionamiento con guía de atraque reduzca su velocidad. En caso de fallo de la guía de atraque espere al vehículo "SÍGAME", que realizará señales manuales para el estacionamiento de la aeronave en la barra de rueda de morro correspondiente.

20.11 PLAN DE EMERGENCIA DEL AEROPUERTO

En virtud del artículo 9.1.2 de la Orden FOM 2086/2011 y del ADR.OPS.B.005 b) del Reglamento EU 139/2014, así como de la reglamentación de Aena EXA 59 "Criterios de aplicación en relación con los Planes de Emergencia de los aeropuertos", en el Aeropuerto de SANTIAGO/Rosalía de Castro no se permitirá la operación de aeronaves de una compañía aérea sin representante designado en el aeropuerto a efectos de coordinación de actuaciones derivadas de respuesta a una emergencia, pudiendo ser éste otra compañía aérea o un agente handling designado. Este requisito aplica, a partir de un año desde la publicación en el AIP, a compañías que realizan vuelos comerciales regulares de pasajeros y a compañías de vuelos chárter de pasajeros siempre que realicen en número mayor o igual a 24 movimientos de llegada o salida en el aeropuerto en tres meses consecutivos.

20.12 VUELOS DE ESCUELA

No están permitidos los vuelos VFR de escuela, a excepción de las escuelas con base en SANTIAGO/Rosalía de Castro.

Salvo autorización previa y expresa del Centro de Coordinación Aeroportuaria, no están permitidas las tomas y despegues de tráficos VFR, a excepción de las escuelas con base en el Aeropuerto SANTIAGO/Rosalía de Castro.

La realización de maniobras de aproximación en prácticas sin toma, así como las bajas aproximaciones (pasadas bajas), se podrán permitir, siempre y cuando se disponga de autorización expresa previa por parte del Centro de Coordinación Aeroportuaria, estando sujetas a autorización ATC en tiempo real y condicionadas al tráfico existente en el momento de realizar la maniobra.

20.13 GUIADO DE AERONAVES EN CASO DE BAJA VISIBILIDAD O FUERTES PRECIPITACIONES

La tripulación podrá solicitar el guiado por parte del coche FOLLOW ME en caso de requerirlo por baja visibilidad o fuertes precipitaciones. La solicitud se realizará a TWR, que indicará al coche FOLLOW ME la posición de la aeronave y su destino final.

LEST AD 2.21 PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DEL RUIDO

21.1 PRUEBAS DE MOTORES EN TIERRA

Las solicitudes de autorización de pruebas de motor a cualquier tipo de régimen, así como cualquier consulta sobre el procedimiento de pruebas de motor, deberá realizarse a

- Centro de Coordinación del Aeropuerto (CCA):
- TEL: +34-981 547 561 / 60 / 63
- E-mail: listascqcoordinacion@aena.es
- FAX: +34-981 547 564

Indicar: matrícula/compañía/horario previsto de prueba.

CCA autorizará o denegará la solicitud.

Las pruebas de motores en régimen de ralentí se realizarán en cualquier puesto de estacionamiento de aeronaves previa autorización del CCA.

Las pruebas de motores en régimen superior al ralentí requerirán la autorización previa del CCA y se realizarán en la TWY, en un punto próximo a un punto de espera (E1 o E4).

Para ello TWR facilitará información de viento a la aeronave y coordinará con el piloto al mando y con el CCA el lugar y momento concreto para realizar la prueba. TWR aprobará, de ser necesaria, la maniobra de retroceso, y autorizará la ruta de rodaje a seguir por la aeronave.

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

LEST AD 2.22 PROCEDIMIENTOS DE VUELO

22.1 PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)

22.1.1 GENERALIDADES

1. La RWY 17 está equipada con un ILS CAT III y están autorizadas las aproximaciones Categoría III, Categoría II y Categoría I.
2. La RWY 35 está equipada con un ILS CAT I y están autorizadas las aproximaciones Categoría I.
3. En la RWY 17 / 35 están autorizados los despegues de visibilidad reducida.
4. No existe restricción de operaciones LVTO con 75≤RVR<125 m.
5. No se permiten operaciones LVTO con RVR<75m.

22.1.2 CRITERIOS DE APLICACIÓN Y CANCELACIÓN DE LOS PROCEDIMIENTOS

22.1.2.1 Fase de seguimiento.

La fase de seguimiento de los procedimientos se aplicará cuando el pronóstico de visibilidad sea menor o igual que 1000 m en el TREND del último METAR.

22.1.2.2 Fase de preparación.

Esta fase se activará cuando se dé alguno de los siguientes casos:

- 1.000 m ≥ RVR > 600 m en cualquiera de los medidores de RVR. En caso de no estar disponible la información de medidor de RVR alguno, 1.000 m ≥ VIS > 800 m.
- Techo de nubes inferior a 500 ft.

22.1.2.3 Fase de aplicación.

Además de los procedimientos generales, se aplicarán Procedimientos de Visibilidad Reducida (LVP) cuando se dé alguno de los siguientes casos:

a. RVR < 600 m, en cualquiera de los medidores de RVR o la VIS < 800 m si los medidores de RVR estuviesen fuera de servicio.

b. Techo de nubes inferior a 400 ft.

22.1.2.4 Fase de cancelación.

Los LVP se cancelarán cuando se cumplan los siguientes valores acumulativos:

a. RVR > 1000 m en todos los medidores de RVR, o VIS > 1000 m, en caso de que los medidores de RVR estuvieran fuera de servicio.

b. Techo de nubes igual o superior a 500 ft.

c. Pronóstico TREND del METAR en vigor, o que vaya a entrar en vigor, con visibilidad superior a 1000 m y techo de nubes igual o superior a 500 ft.

22.1.3 SALIDAS / ENTRADAS DE PISTA

22.1.3.1 Salidas de pista.

Si el LVP está en fase de aplicación y el RVR es inferior a 1.500 m en cualquiera de los medidores de RVR, las aeronaves que hayan aterrizado deberán abandonar la pista por la TWY E4 o E1, según la pista utilizada. En estas condiciones, las TWY E2 y E3 permanecerán cerradas.

22.1.3.2 Entradas en pista.

Las aeronaves accederán a pista por las TWY E4 o E1. Ver AD 2-LEST GMC.

22.1.4 RESTRICCIÓN DE MOVIMIENTOS EN TIERRA

22.1.4.1 General.

1. Los pilotos y/o conductores procederán a verificar en todo momento la situación de la aeronave y/o vehículo, especialmente en las intersecciones, comprobando que el rodaje se ejecuta en condiciones de completa seguridad.
2. Con los procedimientos de visibilidad reducida en aplicación y RVR < 1500 m en cualquiera de los medidores de RVR, las TWY E2, E3 y Z permanecerán cerradas.
3. Se prestará guiado mediante vehículo "SÍGAME" cuando TWR o las tripulaciones así lo requieran.
   - Llegada: Desde el punto indicado por TWR hasta el puesto de estacionamiento.
   - Salida: Desde el puesto de estacionamiento hasta el punto indicado por TWR.
4. Se restringirá la utilización de puestos de los estacionamiento operativos:

a. Con LVP en aplicación y RVR < 2000 m en cualquiera de los medidores de RVR, no se asignarán los PRKG 32 y 34.

b. Con LVP en aplicación y RVR < 2000 m en cualquiera de los medidores de RVR, no se permitirá la salida autónoma de los PRKG 31 y 33 ni la salida remolcada de los PRKG 32 y 34.

5. Se utilizarán las barras de parada y las luces de punto de espera intermedio (LPEI) para gestionar los movimientos en superficie.

22.1.4.2 Salidas.

1. Todas las aeronaves situadas en un puesto de estacionamiento que precise maniobra de retroceso, al recibir la autorización de ATC, y salvo instrucciones en contra, efectuarán el mismo según lo dispuesto en los procedimientos generales (ver AIP-España, AD 2-LEST PDC).
2. Cuando el límite de autorización de rodaje sea el punto de espera de la pista en uso, las aeronaves no sobrepasarán las señales correspondientes a los puntos de espera de CAT II/III.

22.1.4.3 Llegadas.

1. Al abandonar pista, los pilotos notificarán:
   a. Área Sensible libre.
   b. TWY utilizada.

22.1.5 DESCRIPCIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE VISIBILIDAD REDUCIDA

22.1.5.1 Generalidades.

1. Se informará a los pilotos de que se están aplicando los procedimientos de visibilidad reducida a través del ATIS, con la fraseología "LOW VISIBILITY PROCEDURE IN FORCE".
2. Se informará a los pilotos de los valores de alcance visual en pista de acuerdo con lo siguiente:
   a. RVR TDZ: Lectura correspondiente a la zona de toma de contacto de la pista en uso.
   b. RVR MID: Lectura de punto medio de pista.
   c. RVR END: Lectura de final de la pista en uso.

3. En caso de no disponer de ninguna información RVR, una vez activo el LVP, no se permitirán despegues/aterrizajes.

22.1.5.2 CAT II/III Aproximación y aterrizaje.

La autorización para aterrizar no se dará después de que la aeronave se encuentre a 2 NM del TDZ. Si ello no es posible, se darán instrucciones para que se ejecute maniobra de aproximación frustrada. Cuando se efectúen aproximaciones CAT II/III, el permiso para aterrizar sólo se expedirá cuando las áreas sensibles del ILS (LSA) estén despejadas.

22.1.5.3 Despegues con visibilidad reducida.

1. Las RWY 17/35 son adecuadas para despegues en condiciones de visibilidad reducida.
2. Los mínimos para el despegue (RWY 17/35) serán los establecidos por cada operador.
3. Los pilotos solicitarán al ATC la puesta en marcha de motores con valores de RVR iguales o superiores a sus mínimos de despegue.
4. No se permiten operaciones LVTO con RVR<75m.
5. Se permiten los despegues guiados por la RWY 17 (equipada con ILS CAT III) a solicitud de las tripulaciones. En caso de requerir despegue guiado, las tripulaciones deberán notificar a ATC esta necesidad lo antes posible.

22.1.6 OTRA INFORMACIÓN

22.1.6.1 Aproximaciones CAT II/III en prácticas.

1. Los pilotos que deseen realizar aproximaciones de precisión de CAT II/III en prácticas solicitarán la autorización correspondiente al ATC con antelación suficiente.
2. No se autorizan aproximaciones de precisión CAT II/III en prácticas cuando el RVR sea inferior a 2000 m, o mismo valor de visibilidad si los medidores de RVR estuvieran fuera de servicio, o la base de nubes esté a, o por debajo de, 800 ft (245 m).
3. Si las áreas críticas y/o sensibles del ILS no estuvieran protegidas, se notificará dicha circunstancia al comandante de la aeronave. Cualquier otra incidencia que afecte a la operación en prácticas deberá comunicarse igualmente.

PROCEDIMIENTOS ALTERNATIVOS PARA AERONAVES NO EQUIPADAS RNAV1.

1. LLEGADAS A SANTIAGO/Rosalía de Castro:

Las aeronaves sin aprobación operacional RNAV1 lo notificarán al ATC en el momento en el que se les autorice a la STAR RNAV1 correspondiente, y esperarán instrucciones tácticas alternativas por parte de Santiago APP.

2. SALIDAS DE SANTIAGO/Rosalía de Castro:

Las aeronaves de salida sin aprobación operacional RNAV1 que vayan a proceder por un encaminamiento de salida exclusivo RNAV1 lo notificarán vía voz a Santiago TWR lo antes posible, y serán instruidas a proceder de acuerdo con lo establecido en las salidas de contingencia (ver salida de contingencia (ODP) para la pista en uso en AD2 SID LEST).

22.2 FALLO DE COMUNICACIONES

En el caso de que una aeronave operando en el área de maniobras experimente un fallo en las comunicaciones procederá como sigue:

1. Aeronave en salida: la aeronave continuará por la ruta asignada hasta detenerse en el límite de la autorización ATC, extremando las precauciones, donde mantendrá posición y esperará la llegada de un vehículo de asistencia.
2. Aeronave de llegada: si la aeronave acaba de aterrizar, mantendrá posición al abandonar el área sensible (RWY 17 en uso) o al dejar pista libre (RWY 35 en uso), y esperará la llegada de un vehículo de asistencia. Si la aeronave ya tuviera una autorización de rodaje ATC, continuará por la ruta asignada hasta el límite de la autorización ATC, extremando las precauciones, donde mantendrá posición y esperará la llegada de un vehículo de asistencia.
3. Vehículo: evacuará el área de maniobras si se encontrase en ella y después detendrá el vehículo permaneciendo en su posición y esperando la llegada del vehículo de asistencia.

22.3 SITUACIONES ANÓMALAS EN ÁREA DE MANIOBRAS

1. Incertidumbre respecto de la posición en el área de maniobras.

Salvo lo dispuesto en el párrafo a continuación, si un piloto duda respecto de la posición de la aeronave en relación con el área de

maniobras, inmediatamente, detendrá la aeronave y notificará a ATC esta circunstancia (incluida la última posición conocida).

En las situaciones en las que el piloto dude respecto de la posición de la aeronave en relación con el área de maniobras, pero reconozca que la aeronave se encuentra en la pista, el piloto inmediatamente lo notificará a ATC (incluida la última posición conocida), evacuará lo antes posible la pista, si es capaz de localizar una calle de rodaje cercana apropiada, a menos que ATC indique otra cosa; y después, detendrá la aeronave.

En caso de que ATC se dé cuenta de que una aeronave o un vehículo ha perdido la posición en el área de maniobras, o no esté seguro de su posición, se tomarán de inmediato las medidas apropiadas para salvaguardar las operaciones y ayudar a la aeronave o vehículo en cuestión a determinar su posición.

2. Pérdida de contacto visual entre móviles.

En caso de pérdida de contacto visual de una aeronave con otra o con un vehículo con el que mantenga propia separación, se informará inmediatamente a ATC y se detendrá la aeronave. ATC tomará las medidas que considere oportunas.

3. Avería de aeronave.

Notificará la situación a ATC y esperará la llegada de asistencia. En caso de encontrarse en una pista, si es posible y a menos que ATC indique lo contrario, la evacuará.

22.4 SISTEMA DE VIGILANCIA ATS

Se emplea en el suministro del servicio de control de aeródromo para ejecutar las siguientes funciones:

a. supervisión de la trayectoria de vuelo de aeronaves en aproximación final;

b. supervisión de la trayectoria de vuelo de otras aeronaves en las cercanías del aeródromo;

c. establecimiento de separación, establecido en el R.C.A. apartado 4.6.7.3, entre aeronaves sucesivas a la salida; y

d. suministro de asistencia para la navegación a vuelos VFR.

En caso de indisponibilidad del radar de Espiñeiras, las anteriores funciones sólo podrán prestarse a partir de 2900 ft AMSL.

En caso de indisponibilidad simultánea de los radares de Espiñeiras y As Pontes, se suspenderán todas las funciones anteriores.

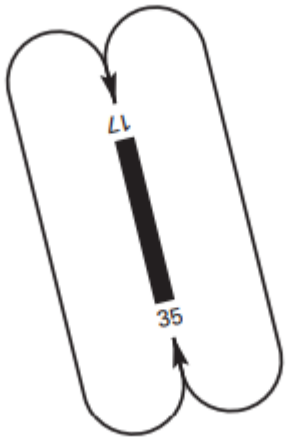
Asimismo, no se garantiza la provisión de las funciones b) y d) dentro del ATZ por debajo de 1600 ft AMSL.

22.5 PROCEDIMIENTO DE SALIDAS VISUALES PARA VUELOS IFR

Los vuelos IFR podrán solicitar a ATC una "salida visual" en tierra o en el aire bajo las siguientes condiciones:

- Entre el comienzo del crepúsculo civil matutino y el final del crepúsculo civil vespertino.
- Condiciones meteorológicas en la dirección del despegue y ascenso inicial subsiguiente que permitan el vuelo visual hasta la Altitud Mínima Radar, que será proporcionada por ATC.
- En el aire el piloto propondrá a ATC un rumbo o un directo.
- En tierra, el piloto propondrá a ATC un rumbo o punto, o ATC propondrá una salida visual sujeta a consentimiento y colación del piloto.
- El piloto será el responsable de mantener el margen de franqueamiento de obstáculos hasta la Altitud Mínima Radar.

22.6 CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD



22.7 NOTIFICACIÓN DE CIZALLADURA EN APROXIMACIÓN O DESPEGUE

En caso de experimentar cizalladura, los tráficos facilitarán a ATC, en la medida de lo posible, los siguientes datos:

- Fase del vuelo en la que ha tenido lugar.
- Intensidad: débil, moderada, fuerte, muy fuerte o sin calificar.
- Sentido del fenómeno: positivo o negativo.
- Si ha sido detectada por el sistema de la aeronave o percibida por el piloto.
- Cualquier otra información complementaria disponible.

Una vez informado del fenómeno de cizalladura, ATC lo comunicará a las aeronaves siguientes que pudieran estar afectadas (incluyendo el tipo de aeronave y si ha sido detectada por el sistema de la aeronave o percibida por el piloto), siempre que no se haya notificado ya por otros medios (ej.: METAR/SPECI...). Asimismo, ATC confirmará con estas aeronaves si la han experimentado o no.

Con la finalidad de disponer del METAR actualizado en todo momento en lo relativo a la presencia de cizalladura, en caso de despegue o aterrizaje con un METAR reportando cizalladura, el tráfico informará siempre a ATC si la ha sufrido o no.

22.8 OPERACIONES DE DESCENSO CONTINUO

Dependiendo de las condiciones del tránsito, y siempre que se prevea que no vaya a ser necesario interrumpir un descenso, las aeronaves serán autorizadas a proceder por una llegada estándar (STAR) o mediante una autorización del tipo "directo" a un fijo intermedio de la STAR, al IAF, a un fijo de la aproximación intermedia o al IF, a la mínima altitud del IAF o del IF del procedimiento instrumental (IAC), o la altitud mínima de vigilancia ATC de los sectores que la ruta atraviesa, lo que sea más alto, de manera que la operación de descenso pueda ejecutarse de manera continua.

LEST AD 2.23 INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

23.1 SERVICIO DE CONTROL DE FAUNA

Servicio de control de fauna diario de orto a ocaso.

23.2 CONCENTRACIÓN Y FLUJOS DE AVES

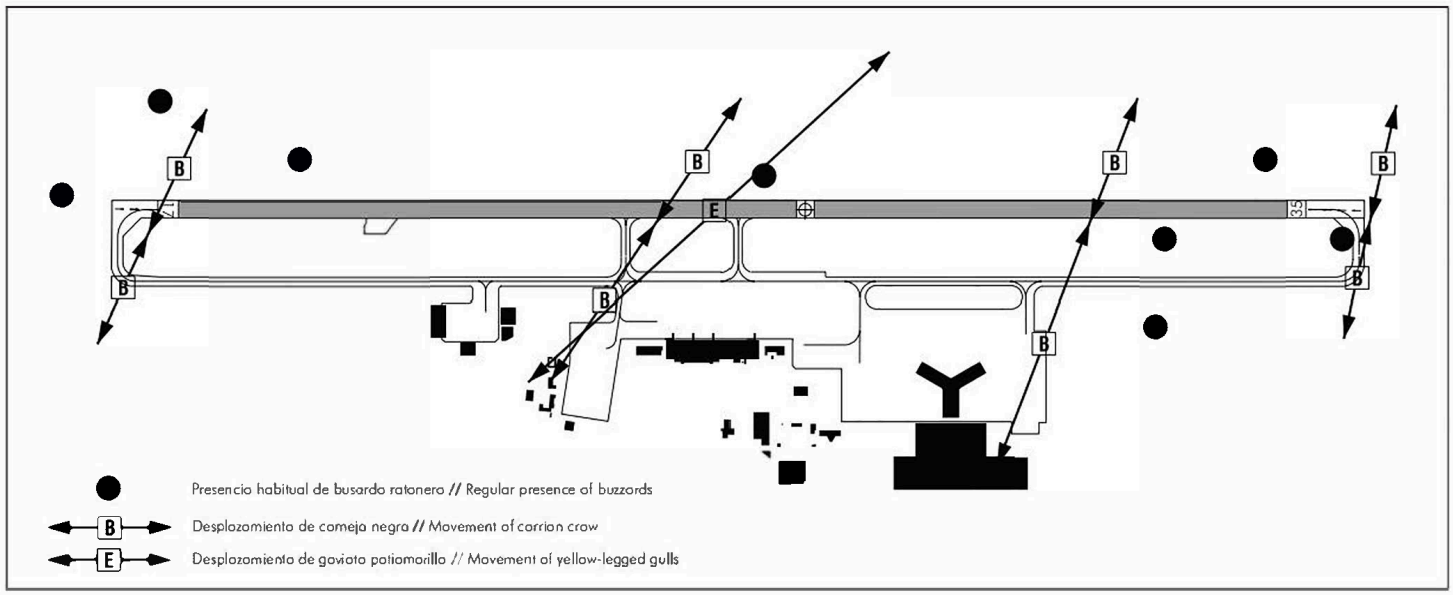
Desplazamientos de gaviota patiamarilla constantes a lo largo del año, aunque no regulares (E). Mayor presencia en primavera y otoño-invierno, especialmente con borrascas costeras con predominio de vientos del S o SW.

Presencia habitual de busardo ratonero en el entorno de ambas cabeceras, realizando vuelos locales o posándose en infraestructuras o el suelo. Presencia estival de milano negro (abril-julio).

Desplazamientos de corneja negra entre el exterior del recinto y el interior (B). Predominancia de presencia y actividad de estorninos y vencejos comunes en el entorno de la cabecera 35.

Incremento de la presencia de chotacabras europeo en mayo-junio y agosto-septiembre. Presencia habitual en cabecera 35, plataforma y rodadura (entre D3 y D4).

Se localizan las siguientes zonas movimiento y presencia habitual de aves:



23.3 APANTALLAMIENTO POR ÁRBOLES EN ANEMÓMETRO DE CABECERA DE RWY 35

En la cabecera de la RWY 35, con vientos de dirección entre 030° y 100° y entre los 50 m de altura y la TDZ hay una discontinuidad de la intensidad del viento que puede llegar hasta una reducción del 70% en la TDZ, debido a la presencia de una masa arbórea cercana, que también influye en la medición del anemómetro de la RWY 35.

LEST AD 2.24 CARTAS AERONÁUTICAS RELATIVAS A UN AERÓDROMO

El listado de cartas relativas al aeródromo puede encontrarse en el siguiente enlace:

https://aip.enaire.es/AIP/#LEST

LEST AD 2.25 PENETRACIÓN DE LA SUPERFICIE DEL TRAMO VISUAL (VSS)

No aplicable.