

Procedimientos LELL



IVA0 Spain Division (ES)

Conocimientos básicos sobre Sabadell para pilotos y controladores

Nombre: M-LELL-21
Fecha: 11 mayo, 2021
Versión: 1.1
Validez: -

ONLY FOR SIMULATION PURPOSES – SOLO VÁLIDO PARA SIMULACIÓN AÉREA

INDICE

1.	DATOS GEOGRÁFICOS	3
2.	DETALLES DE LA PISTA Y DISTANCIAS DECLARADAS	3
3.	ELECCIÓN DE LA PISTA EN USO	3
4.	FRECUENCIAS ATC.....	3
5.	RADIOAYUDAS	4
6.	ÁREA DE MOVIMIENTO	4
7.	PROCEDIMIENTOS DE RODAJE	4
8.	PRIMER CONTACTO CON ATC	5
9.	ESPACIO AÉREO.....	6
10.	SALIDAS ESTANDARIZADAS	7
11.	CIRCUITO DE TRÁNSITO	8
12.	LVP	8
13.	CONTRIBUCIONES	8
14.	FUENTES	8
15.	DERECHOS DE AUTOR	8

1. DATOS GEOGRÁFICOS

Coordenadas: 413115N 0020618E.

Distancia y dirección desde la ciudad: 2 km S.

Elevación: 148 m / 485 ft.

Tránsito autorizado: Solo VFR

2. DETALLES DE LA PISTA Y DISTANCIAS DECLARADAS

RWY	Orientación Direccion	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m) Strip (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
13 (1)	127.09° GEO 127° MAG	1049 x 30	413124.04N 0020602.63E	THR: 148 m / 485 ft TDZ: No	No	No	1110 x 60	No	No	ASPH 1222 Kg / 0.19 MPa SWY: No
31 (2) (3)	307.09° GEO 307° MAG	1049 x 30	413106.45N 0020633.58E	THR: 136m / 445 ft TDZ: No	No	No	1110 x 60	No	No	ASPH 1222 Kg / 0.19 MPa SWY: No
RWY	TORA (m)		TODA (m)		ASDA (m)			LDA (m)		
13	899 (1)		899 (1)		899 (1)			899 (1)		
31	899 (2)		899 (2)		899 (2)			899 (3)		
13 INT C	646		646		646			-		
13 INT B	672		672		672			-		
31 INT A	471		471		471			-		
31 INT D	497		497		497			-		
31 INT E5	759		759		759			-		
31 INT T5	771		771		771			-		

Observaciones: (1) Debido a que los últimos 150 m no son útiles para despegar ni aterrizar.
(2) Debido a que los últimos 150 m no son útiles para despegar.
(3) THR 31 desplazado 150 m.

Remarks: (1) Due to the fact that the last 150 m are not usable for take-off and landing.
(2) Due to the fact that the last 150 m are not usable for take-off.
(3) THR 31 displaced 150 m.

3. ELECCIÓN DE LA PISTA EN USO

No hay pista preferente. Se usará la que menos componente de viento en cola tenga. Normalmente coincide que en verano se usa la 13 y en invierno la 31.

4. FRECUENCIAS ATC

INDICATIVO IVAO	NOMBRE DEPENDENCIA	FRECUENCIA
LELL_TWR	SABADELL TORRE	120.800 MHz
LELL_GND	SABADELL RODADURA	121.600 MHz
LEBL_T3_APP	BARCELONA APROXIMACION	126.500 MHz
LEBL_T1_APP	BARCELONA APROXIMACION	131.125 MHz
LEBL_T2_APP	BARCELONA APROXIMACION	121.125 MHz
LEBL_T4_APP	BARCELONA APROXIMACION	127.700 z

5. RADIOAYUDAS

TIPO	CÓDIGO	IDENTIFICADOR	FRECUENCIA
DVOR-DME	SLL	SABADELL	112.000 MHz
DVOR-DME	CLE	CALELLA	115.350 MHz
DVOR-DME	GIR	GIRONA	114.100 MHz
DVOR-DME	BCN	BARCELONA	116.700 MHz
DVOR-DME	VLA	VILLAFRANCA	115.150 z

6. ÁREA DE MOVIMIENTO

Sabadell está dividido en 4 rampas, denominadas R-1, R-2, R-3 y R-4. Estas rampas están repartidas por el aeródromo y se usarán como referencia en el primer contacto con la torre.

En R-3 se encuentra la torre de control y combustible

7. PROCEDIMIENTOS DE RODAJE

Las calles de rodaje paralelas a la pista son unidireccionales, y cambian dependiendo de la pista en uso.

Las direcciones de las principales calles de rodaje son las siguientes:

- T irá al norte con la pista 13 en uso.
- T irá al sur con la pista 31 en uso.
- N irá al norte con la pista 13 en uso.
- N irá al sur con la pista 31 en uso.

Ejemplos:

- Aeronave de ala fija en R-2, R-1 o R-4. Pista en uso:

13: T al norte, al punto de espera que esté libre.

Si ambos puntos de espera están libres, rodar a TA.

31: T al sur, al punto de espera T6 de la pista 31.

- Aeronave de ala fija en R-3. Pista en uso:

13: N al norte, al punto de espera M1.

31: N al sur, E al sur, al punto de espera T6.

- Helicóptero en R1. Pista en uso:

13:

- Si las TWY T1, TA y TB se encuentran libres, las aeronaves se incorporarán a la TWY T1, TB o F9 según su puesto de estacionamiento y rodará hasta el punto de espera TB.

- Si las TWY T1, TA o TB están ocupadas:

- Para las posiciones que tengan las calles de rodaje libres entre su puesto de estacionamiento y la TWY B, se incorporará a la TWY T1, TB o F9 según su puesto de estacionamiento y rodará hasta el punto de espera de la TWY B para efectuar el despegue desde esa intersección.

- Para el resto de posiciones se esperará instrucciones al servicio ATC de aeródromo.

31: La aeronave se incorporará a la calle de rodaje T1, TB o F9 según su puesto de estacionamiento y rodará hasta el punto de espera de la TWY B para efectuar el despegue desde esa intersección.

Llegadas:

13/31 a R-1: La aeronave abandonará la pista por la TWY B y se incorporará a la TWY F9 y seguidamente TWY T1, y TB en su caso, hasta el puesto de estacionamiento.

13/31 a R-3: La aeronave abandonará la pista por la salida C y rodará hasta la plataforma siguiendo la ruta TWY C, TWY W1, TWY Y1.

8. PRIMER CONTACTO CON ATC

La llamada inicial deberá incluir lo siguiente:

SABADELL TORRE [INDICATIVO] en [RAMPA], plan de vuelo visual [DESTINO o LOCAL+DURACIÓN], [PERSONAS ABORDO] listos rodar [INFORMACIÓN QUE SE CONSIDERE NECESARIA PARA EL ATCo]

El ATCo deberá informarte de la pista en uso, el QNH y el viento, y te instruirá el rodaje a la pista en uso sin especificarte las calles de rodaje.

Ejemplo:

ARK1DK: Sabadell torre, Buenos días, ARK1DK, alumno solo en R-2, vuelo visual local, una hora y media de duración, listos rodar para tomas y despegues.

TWR: ARK1DK, Sabadell Torre, Buenos días. Tomas y despegues aprobadas, QNH1021, viento 130 grados 7 nudos, pista en uso 13. Ruede al punto de espera de la 13.

ARK1DK: QNH1021, pista 13, rodamos al punto de espera de la 13, ARK1DK.

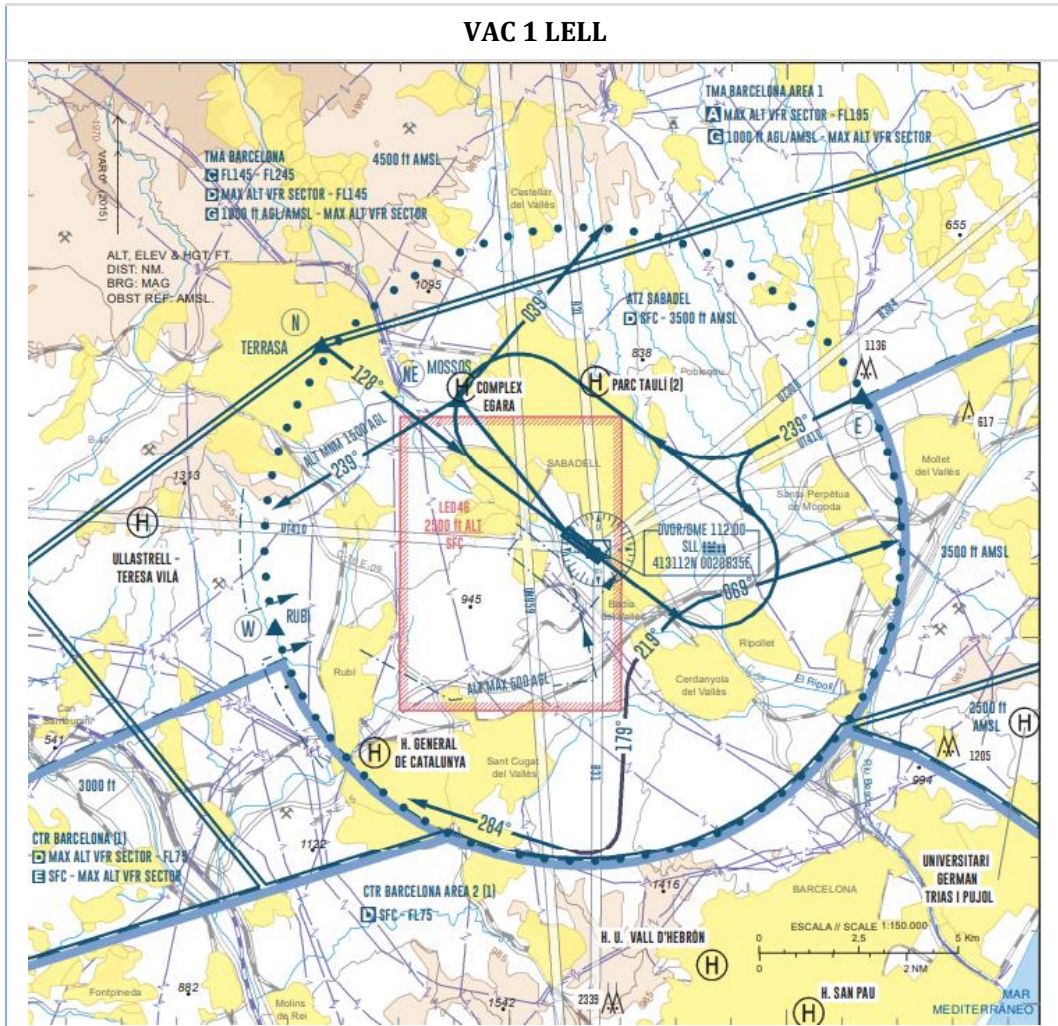
[...]

ARK1DK: En TA pista 13 listos salida, ARK1DK.

TWR: ARK1DK, viento 150/5 máximas 10, pista 13, autorizado a despegar.

ARK1DK: Pista 13 autorizado a despegar, ARK1DK.

9. ESPACIO AÉREO



ATZ LELL. Tipo D. SFC-3500 AMSL. Circulo de radio 5NM desde el aeropuerto.

El ATZ de Sabadell es adyacente con el CTR de Barcelona, con una política de vuelo de VFR restrictiva. Dentro del CTR de Barcelona solo se permiten vuelos VFR de estado, vuelos ambulancia o a los helipuertos autorizados.

Dentro del ATZ de Sabadell encontramos la zona peligrosa LED46, de superficie a 2500ft AMSL. Está destinada a proteger a los tráficos acrobáticos del aeroclub de Sabadell. Además, encontramos 3 helipuertos. El helipuerto del Hospital Parc Taulí (LERC), cuenta con la base del H1 del Sistema d'emergències mèdiques

10.SALIDAS ESTANDARIZADAS

Para aviones:

Pista en uso 13:

Subir en rumbo de pista hasta la autopista, después a menos que el servicio ATC indique lo contrario:

- Con destino norte, noreste, este: Virar a la izquierda a derrota 069º hacia Mollet del Vallés.

- Con destino suroeste, oeste, noroeste, norte: Virar a la derecha con derrota 219º hacia Sant Cugat del Vallés (sin sobrevolar Badía del Vallés), virando posteriormente a derrota 179º en dirección al Tibidabo para abandonar el ATZ al sur del punto de notificación W en derrota 284º. Evitar el sobrevuelo de Cerdanyola y Sant Cugat del Vallés.

Pista en uso 31:

Después del despegue y a la altitud de seguridad, virar a la derecha para seguir la carretera C-58 (evitando el sobrevuelo de Sant Quirze) directo a NE (Mossos), después, a menos que el servicio ATC indique lo contrario:

- Con destino norte, noreste, este: Virar a la derecha con derrota 039º hasta abandonar ATZ.

- Con destino oeste, suroeste: Virar a la izquierda con derrota 239º para abandonar el ATZ al norte del punto de notificación W a una altitud mínima de 1500 ft AGL.

Para helicópteros:

Los helicópteros despegarán por la pista en servicio hasta alcanzar 500 ft AGL y, a menos que el servicio ATC indique lo contrario: RWY13: Virar a la derecha para proceder en derrota 249º al punto W. Desde allí, abandonar el ATZ o proceder a Castellar del Vallés o a Montcada, evitando las aproximaciones de las aeronaves, para abandonar el ATZ. RWY31: Virar a la izquierda para proceder en derrota 229º al punto W. Desde allí, abandonar el ATZ o proceder a Castellar del Vallés o a Montcada, evitando las aproximaciones de las aeronaves, para abandonar el ATZ.

Salidas Z:

SLLZ13: Subir en rumbo de pista hasta la autopista (3DME SLL), luego virar derecha directos al campo y entrar en la espera visual a 3500ft.

SLLZ31: Subir en rumbo de pista hasta NE, luego virar izquierda directos al campo y entrar en la espera visual a 3500ft.

Estas salidas no están publicadas en el AIP, son unas salidas creadas para las escuelas de vuelo por Martin Klajman.

11. CIRCUITO DE TRÁNSITO

Debido a los motivos de atenuación de ruidos en LELL, el circuito de tránsito se vuela a 2000ft AMSL. El circuito se vuela al norte del aeródromo.

Se pueden seguir unas referencias visuales para ubicarse en el circuito, y saber dónde completar cada tramo.

Con la pista 13 en uso:

Subir en el tramo viento en cara hasta la autopista.

Realizar un giro de 90 grados a la izquierda y seguir la autopista hasta el pabellón logístico Saltoki.

Al ver Saltoki, virar de nuevo 90 grados a la izquierda rumbo a la plaza España de Sabadell.

Una vez alcanzada la plaza España, virar a base, directos al depósito de agua de Sant Quirze.

Sobre el depósito, volar a final de la pista 13.

Con la pista 31 en uso:

Subir en el tramo viento en cola hasta NE, siguiendo la carretera C-58.

Realizar un giro de 90 grados a la derecha en rumbo al cementerio de Sabadell.

Al alcanzar el cementerio, virar de nuevo 90 grados a la derecha directos al pabellón logístico Saltoki.

Una vez alcanzado Saltoki, virar a base, siguiendo la autopista.

Sobre la centerline, volar a final de la pista 31.

12. LVP

Sabadell no dispone de procedimientos de visibilidad reducida.

13. CONTRIBUCIONES

Nombre	Posición de staff	Contribución
Enric Sanz	IVAO-SOA3	Redacción inicial
Enric Sanz	IVAO-SOA3	Adaptación al nuevo brand

14. FUENTES

- ENAIRE: [Cartas AIP](#), [Insignia](#).
- Carta SLLZDEPS, por Martin Klajman.
- Información aportada por Arnau Alcaide, VID 543233.

15. DERECHOS DE AUTOR

Algunas imágenes mostradas en este documento (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 este documento es para uso exclusivo en simulación y no se permite su uso operacional.