



# AEROPUERTO DE GRANADA/FEDERICO GARCÍA LORCA

---

PROCEDIMIENTOS DE ARRIBADA

FIR de LECS

# Procedimiento de arribada en LEMG

## 1. Introducción

Este AD está controlado por la dependencia de Torre que asume la aproximación por procedimientos hasta un límite vertical de FL95.

Por carta de acuerdo interna de LECS, se puede aumentar este límite vertical a FL125 en eventos, para permitir la gestión de un número superior de tráficos al que puede asumir LEGR en la realidad.

Este documento pretende servir como guía para cumplir con los distintos procedimientos locales que se emplean en LEGR.

## 2. Procedimientos de aproximación

La **aproximación de LEGR es asumida por la dependencia de TWR**, que presta servicio de aproximación por procedimientos. Es decir, la aproximación se suministra desde la misma torre de control, en situación de "monoposición", es decir, la **dependencia de TORRE y APROXIMACIÓN es la misma**, gestionadas por la misma persona y en la misma frecuencia.

En estos casos no se puede utilizar el radar para proporcionar separaciones, vectores, etc. Únicamente se autorizan procedimientos publicados (STAR, SID, aproximaciones instrumentales...), ascensos, descensos, horas estimadas de cruce o de inicio de aproximación, etc.

La posición de los tráficos se conocerá preguntando a los pilotos su posición de manera continua o solicitando que notifiquen una posición o un nivel/altitud o ambos.

Las llegadas a LEGR son las mismas para las dos pistas. Comienzan en VIBAS, BLN, VULPE y MAR a FL100 o superior y terminan todas ellas en GDA a 7000ft o superior, definiéndose una espera sobre GDA a izquierdas con rumbo de acercamiento a 270°.

En el caso de eventos en los que LEGR\_TWR asuma hasta FL125, los tráficos en arriba serán transferidos de LECS a LEGR\_TWR a FL130.

Si hay varias llegadas por una misma arribada (muy típico en eventos), se solicitará a los pilotos que reporten el nivel que libran para poder llevar a cabo una buena separación.

Por ejemplo, 3 tránsitos que llegan, LECS pasa el primero a LEGR\_TWR con autorización a FL130, LEGR\_TWR lo autoriza a FL80 (ya que es el primero) y se le instruye que reporte librando FL90. Cuando ese tránsito ha reportado que libra FL90, al que viene detrás se le puede asignar FL90 y cuando el segundo reporte librando FL100, al tercero se le puede dar descenso a FL100, y así de forma sucesiva.

## 2.1 Aproximación ILS Z, LOC Z Y VOR pista 09

La aproximación **comienza en el IAF (GDA) a FL80** (7000ft se deja libre como protección a las frustradas). Una vez autorizada la aproximación se le solicitará que notifiquen librando FL80 para que se pueda bajar la siguiente aeronave de la espera a ese nivel.

Para mantener la separación, la siguiente aproximación podrá ser autorizada una vez que la primera aeronave esté establecida en el ILS a 9 nm de toma (aproximadamente 5 minutos después de librar GDA).

En eventos con mucho tráfico hay que tener programas las esperas sobre GDA así como combustible extra para este tiempo de espera.

Resumen de autorización de aproximación:

**ATC:** ECABC posterior GDA autorizado a aproximación ILS Z pista 09, qnh XXXX, notifique librando FL80 (*ECABC after GDA cleared to ILS Z approach rwy 09, qnh XXXX, notify leaving FL80*).

**Piloto 1:** Posterior GDA autorizado a aproximación ILS Z pista 09, qnh XXXX, notificamos librando FL80, ECABC (*after GDA cleared to ILS Z approach rwy 09, qnh XXXX, we will notify leaving FL80, ECABC*)

**Piloto 1:** Librando FL80, ECABC (*leaving FL80 ECABC*)

**ATC:** ECDEF descienda a FL80 (*ECDEF descent FL80*)

**Piloto 2:** descendemos a FL80, ECDEF (*descent FL80, ECDFE*)

**ATC:** ECABC notifique establecido en el ILS 9 millas fuera (*ECABC report established on the ILS 9 miles out*)

## 2.2 Aproximación circling pista 27

En esta configuración se necesita la maniobra de circling, y por lo tanto no se autorizará a otra aeronave a realizar la aproximación hasta que la precedente no haya realizado la toma. Por tanto, **se requiere un tiempo mínimo de 10 minutos entre una autorización y otra.**

El circling se realizará siempre al sur del campo.

## 2.3 Procedimiento alternativo de aproximación frustrada pista 09

En situaciones de alta afluencia en las que exista acumulación de tráfico en llegada en espera sobre GDA, se puede utilizar el siguiente **procedimiento alternativo de aproximación frustrada** para evitar interrumpir el flujo de llegadas.

Tras ser instruidas a aproximación, y con suficiente tiempo para prepararse, las aeronaves en llegada deben ser instruidas a realizar el siguiente procedimiento en caso de aproximación frustrada, y colacionarlo íntegramente:

ATC: En caso de aproximación frustrada, suba a FL90 con pendiente mínima de ascenso 7%. Siga rumbo 090° directo a GRA, posterior mantener máximo 230kt y virar izquierda para interceptar y seguir el radial 181 en acercamiento a BLN.

El procedimiento anteriormente descrito coincide con la salida instrumental VIBAS3N, lo que garantiza la separación con el terreno y con otros procedimientos.

En caso de aplicar este procedimiento, las esperas sobre GDA podrían realizarse a un mínimo de 7000 pies, ya que no sería necesario reservar ese nivel para la posible frustrada. No obstante, se generaría un hueco a FL90 para integrar esta frustrada.

Si la aeronave no consiguiera proceder de este modo, sería transferida a LECS para ser dirigida mediante radar a VIBAS u otro punto de llegada convenido.

### 3. Rodaje

En cuanto al rodaje en LEGR es muy sencillo; siempre se hace en dirección contraria a la pista en uso. En la carta PDC1 del AIP están disponibles los estacionamientos.

### 4. Créditos

LECS-CH	579199	V1.0, V2.0
ES-AOAI	448233	V1.0
ES-FOC	176909	V1.0
ES-FOAC	234636	V1.0
ES-FOAI	192023	V1.0