



AEROPUERTO DE GRANADA/FEDERICO GARCÍA LORCA

PROCEDIMIENTOS DE SALIDA

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. Autorización y rodaje

La autorización IFR, puesta en marcha y rodaje en Granada es responsabilidad de la dependencia GND, que solo está disponible por NOTAM (normalmente en eventos va estar disponible).

2.1 Autorizaciones y puesta en marcha

En cuanto a la asignación de la SID, los puntos de salida de LEGR son BLN, VIBAS, SVL y MAR.

Si la **pista en uso es la 09**, las salidas por **BLN y VIBAS** serán instruidas a **nivel inicial FL100**. En el caso de las salidas por **SVL y MAR**, que pasan por el VOR GDA, que a su vez es el IAF de la APP, para evitar colisiones los tráficos en llegada serán instruidos a una **altitud inicial de FL120 manteniendo una pendiente mínima de ascenso del 7.0% hasta FL115**.

ATC: Pista en uso la 09, qhn xxxx, salida SVLIN (MARIN), nivel de vuelo inicial FL120, notifique que puede cumplir con pendiente mínima de ascenso del 7% hasta FL120.

PILOTO: Pista en uso 09, qhn xxxx, salida SVLIN (MARIN), nivel de vuelo inicial FL120 con pendiente mínima de ascenso del 7% hasta FL120.

En caso de no poder cumplir con la pendiente mínima de ascenso hay que comunicarlo al ATC.

Una alternativa disponible en eventos muy congestionados, para evitar el cruce entre salidas y llegadas en GDA, consiste en que las salidas por MAR y SVL sean instruidas a la salida estándar por VIBAS, con un nivel inicial de FL120. Alcanzando ese nivel se transfiere a LECS quien los vectorizará hasta alcanzar su ruta.

Si la **pista en uso es la RWY 27**, todas las salidas pasan por GDA. Por tanto, **todas las salidas serán instruidas a nivel inicial de 7000ft** hasta GDA.

2.2 Rodaje

En la carta PDC1 del **AIP** están disponibles los estacionamientos, que en Granada son todos remotos, por lo que no es necesario realizar retroceso en ninguno de ellos. Por tanto, si el piloto es instruido a la puesta en marcha, puede comenzarla cuando estime oportuno, en función de su EOB¹.

En cuanto al rodaje en LEGR es muy sencillo; siempre se hace en dirección contraria a la pista en uso.

3. Despegues

Si la **pista en uso es la RWY09**, las aeronaves en salida por BLN y VIBAS serán autorizadas inicialmente a FL100 y se le pedirá que notifiquen librando VIBAS. Cuando la aeronave notifique sobre VIBAS será transferida a LECS y se podrá autorizar la salida de otra aeronave.

Resumen de autorización de salida:

ATC: ECABC suba a FL120 VIBAS3N (BLN2N) notifique alcanzando VIBAS (*ECABC climb FL120 VIBAS3N (BLN2N) report reaching VIBAS*)

Para las salidas por MAR y SVL, serán autorizadas inicialmente a FL120 e instruidas a notificar alcanzado nivel FL100, momento en el que se podrá autorizar el inicio de la aproximación de la aeronave que esté haciendo esperas sobre GDA a 7000ft. Posteriormente, la aeronave que sale deberá ser instruida a reportar en radial de alejamiento de GDA librando milla 10 DME de GDA. En ese momento será transferida a LECS.

Resumen de autorización de salida:

ATC: ECABC suba a FL120 SVLIN (MARIN) notifique librando FL100 (*ECABC climb FL120 SVLIN (MARIN) report leaving FL100*)

Piloto: Librando FL100 (*leaving FL100*) ECABC

ATC: ECABC suba y mantenga FL120 y reporte establecido en radial 281 (262) de GDA 10 milla fuera (*ECABC climb and maintain FL120 and notify established on 281 (262) radial of GDA 10 miles out*)

Si la **pista en uso es la RWY 27**, las aeronaves instruidas a nivel inicial de 7000ft hasta GDA. La aeronave que sale debe ser instruida a reportar en radial de alejamiento de GDA librando milla 10 DME de GDA. En ese momento será autorizada a subir a FL130 y será transferida a LECS, y ya se puede autorizar la APP de la siguiente aeronave.

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

¹ Estimated off-block time (tiempo de calzos fuera)