



Procedimientos del control de Aeródromo: Conocimientos básicos del Aeródromo de Jerez (LEJR)

Versión: <ul style="list-style-type: none"> 1.0 (26/02/2020) 	Autores: <ul style="list-style-type: none"> David Kanu Elías Herrero Jorge Fernández
Objetivos: <ul style="list-style-type: none"> Conocer los procedimientos generales del control de aeródromo y su aplicación a Jerez. Discutir los aspectos particulares del AD de Jerez 	
Enlaces de referencia: <ul style="list-style-type: none"> Datos de Aeródromo de LEJR en AENA (AIP) Documento 4444 	

Contenido

<i>Documentos recomendados previos</i>	2
DATOS GEOGRÁFICOS.....	2
<i>Funciones del servicio de control de aeródromo</i>	2
DETALLES DEL ÁREA DE MOVIMIENTO.....	3
CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA.....	3
DISTANCIAS DECLARADAS.....	3
<i>Selección de la pista en uso</i>	4
ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA	5
ESPACIO AÉREO ATS.....	5
<i>Tipos de espacios aéreos</i>	5
<i>Clases de espacios aéreos</i>	6
INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN ATS.....	6
RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIZAJE	6
PROCEDIMIENTOS DE VUELO	6
PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP).....	7
CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD.....	8
PROCEDIMIENTOS VFR.....	9
PLANO DE AERÓDROMO.....	11
PUESTOS / STANDS	11
<i>Llamada inicial a la torre de control de aeródromo</i>	14
<i>Procedimientos relativos a la hora de la puesta en marcha</i>	14
<i>Rodaje</i>	15



<i>Información de aeródromo y meteorología</i>	16
SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID).....	17
<i>Turbulencia de estela</i>	17
<i>Autorizaciones</i>	18
<i>SIDs de LEJR</i>	19
APROXIMACIONES POR INSTRUMENTOS.....	24
<i>Circle to land:</i>	24
COORDINACIÓN TORRE Y APROXIMACIÓN	24
<i>Coordinaciones Periódicas</i>	24
<i>Coordinaciones puntuales</i>	25

Documentos recomendados previos

Previo a la discusión de este documento se recomienda conocer el material desarrollado por el Departamento de Formación de IVAO España para el rango de ADC:

- [Procedimientos en tierra y LVP](#)
- [Fraseología](#)
- [Espacios Aéreos](#)
- [Meteorología](#)
- [Altimetría](#)
- [Control de Aeródromo](#)

DATOS GEOGRÁFICOS

ARP: 364441N 0060336W.

Distancia y dirección a la ciudad: 8 Km. NE

Elevación: 28 m / 93 ft.

Temperatura de referencia: 34°C.

Declinación magnética: 2°W (2015).

Tránsito autorizado: IFR/VFR.

Funciones del servicio de control de aeródromo

Las torres de control de aeródromo transmitirán información y expedirán permisos a las aeronaves bajo su control, para conseguir un movimiento de tránsito aéreo seguro, ordenado y rápido en el aeródromo y en sus inmediaciones, con el fin de prevenir colisiones.



Los controladores de aeródromo mantendrán bajo vigilancia constante todas las operaciones de vuelo que se efectúen en el aeródromo o en su proximidad, así como los vehículos y personal que se encuentren en el área de maniobras. Se vigilará por observación visual, aumentándola en condiciones de baja visibilidad por medio de un sistema de vigilancia ATS, de estar disponible.

Cuando se utilizan pistas paralelas o casi paralelas para operaciones simultáneas, cada uno de los controladores del aeródromo debería normalmente asumir la responsabilidad de las operaciones en cada una de las pistas.

DETALLES DEL ÁREA DE MOVIMIENTO

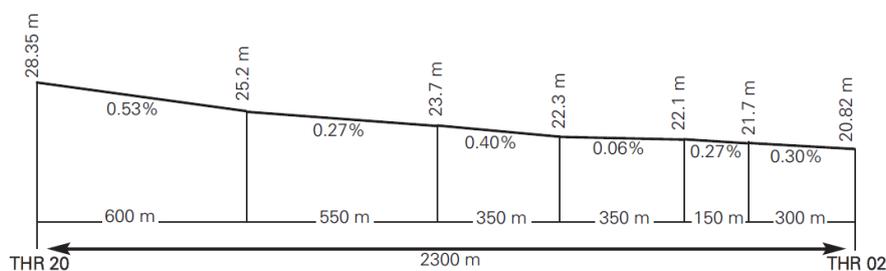
Plataforma: Superficie: A1 y A2: Hormigón, A3: Asfalto.

Calles de rodaje: Anchura: 23 m. Superficie: Asfalto.

Posiciones de comprobación: Altímetro: Plataforma ELEV 26 m / 85 ft.

CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA

RWY	Orientación Direction	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m) Strip (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
02	021.43° GEO 023° MAG	2300 x 45	364405.91N 0060353.33W	THR: 21 m / 68 ft TDZ: No	No	No	2420 x 300	No	90 x 90	RWY: ASPH PCN: (1) SWY: No
20	201.43° GEO 203° MAG	2300 x 45	364515.37N 0060319.46W	THR: 28.4 m / 93 ft TDZ: 28.4 m / 93 ft	No	No	2420 x 300	No	225 x 120	RWY: ASPH PCN: (2) SWY: No



DISTANCIAS DECLARADAS

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
02	2300	2300	2300	2300
20	2300	2300	2300	2300
02 INT E2	698	698	698	-
02 INT E3	904	904	904	-
02 INT E4	1302	1302	1302	-
20 INT E2	1628	1628	1628	-
20 INT E3	1418	1418	1418	-
20 INT E4	1022	1022	1022	-

Observaciones: Ninguna.

Remarks: None.

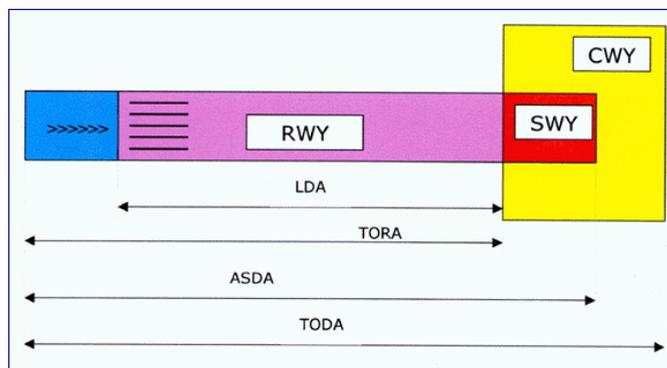


Recorrido de despegue disponible (TORA): El recorrido de despegue disponible es la longitud de pista que se ha declarado disponible y adecuada para el recorrido en tierra de un avión que despegue.

Distancia de despegue disponible (TODA). La distancia de despegue disponible es la longitud del recorrido de despegue disponible más la longitud de la zona libre de obstáculos, si la hubiera.

Distancia de aceleración - parada disponible (ASDA). La distancia de aceleración parada disponible es la longitud del recorrido de despegue disponible más la longitud de la zona de parada, si la hubiera.

Distancia de aterrizaje disponible (LDA). La distancia de aterrizaje disponible es la longitud de la pista que se ha declarado disponible y adecuada para el recorrido en tierra de un avión que aterrice.



Selección de la pista en uso

La expresión “pista en uso” se empleará para indicar la pista o pistas que la torre de control de aeródromo considera más adecuadas, en un momento dado, para los tipos de aeronaves que se espera aterrizarán o despegarán en dicho aeródromo.

Un piloto al mando puede rechazar, por motivos de seguridad operacional, una pista que se le haya designado para atenuar el ruido.

En Jerez la **pista preferente es la 20.**

La pista 02 se utilizará cuando:

- La componente de viento en cola para la pista preferente 20 exceda los 10 kt.
- La componente de viento en cola para la pista preferente 20 no exceda los 10 kt PERO la acción de frenado no sea buena.
- La situación del tránsito y/o otros factores así lo aconsejan.

El tránsito que solicite utilizar una configuración diferente a la configuración en uso deberá asumir las demoras necesarias.

Se puede usar la [herramienta](#) desarrollada en el FIR para el cálculo rápido de la componente de viento en cola y viento cruzado.



ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA

Pista: 02

Aproximación: Sencillo, 485 m. LIH. Luces de identificación de umbral.

PAPI (MEHT): 3° (16.85m/55ft)

Pista: 20

Aproximación: Precisión CAT I, 900 m. LIH. Luces de identificación de umbral.

PAPI (MEHT): 3° (17.00m/56ft)

ESPACIO AÉREO ATS

JEREZ CTR: Círculo de 7 NM de radio centrado en ARP.

Límites verticales: SFC/2500ft AMSL

Clase de espacio aéreo: D

Altitud de transición: 1850m/6000ft

Tipos de espacios aéreos



ATZ (Aerodrome Traffic Zone): Comprende torre, propias pistas, App final, circuitos de tránsito y es más pequeño que el CTR.

CTR (Control Zone): Comprende desde el suelo hasta límite con el TMA // Limitación zona de control. Es la circunferencia grande que se ve en las cartas de aproximación visual de los aeródromos.

TMA (Terminal Manoeuvring Area): Es lo que controla las aproximaciones, salidas y llegadas. Sus límites verticales se extienden desde tierra hasta FL145. App - radar, depende del aeropuerto. Puntos instrumentales, visuales etc.

ACC (Area Control Center): Sus límites verticales se extienden desde el nivel del TMA hasta el infinito.



Clases de espacios aéreos

CLASES DE ESPACIO AÉREO ATS							
ESPACIO AÉREO CONTROLADO							
	A	B	C	D	E	F	G
I F R	Separación: Todas las aeronaves Servicios: Servicio de control de tránsito aéreo Mínimas de VMC: No se aplica Limitaciones de velocidad: No se aplica Requisitos de radiocomunicación: Autorización ATC: SI	Separación: Todas las aeronaves Servicios: Servicio de control de tránsito aéreo Mínimas de VMC: No se aplica Limitaciones de velocidad: No se aplica Requisitos de radiocomunicación: Autorización ATC: SI	Separación: IFR de IFR IFR de VFR Servicios: Servicio de control de tránsito aéreo Mínimas de VMC: No se aplica Limitaciones de velocidad: No se aplica Requisitos de radiocomunicación: Autorización ATC: SI	Separación: IFR de IFR Servicios: Servicio de control de tránsito aéreo, incluso información de tránsito sobre vuelos VFR (y asesoramiento anticipación a solicitud) Mínimas de VMC: No se aplica Limitaciones de velocidad: 250 kt IAS Por debajo de 3.050m (10.000 ft AMSL) Requisitos de radiocomunicación: Autorización ATC: SI	Separación: IFR de IFR Servicios: Servicio de control de tránsito aéreo, incluso información de tránsito sobre vuelos VFR en la medida de lo posible. Mínimas de VMC: No se aplica Limitaciones de velocidad: 250 kt IAS Por debajo de 3.050m (10.000 ft AMSL) Requisitos de radiocomunicación: Autorización ATC: SI	Separación: IFR de IFR siempre que sea factible Servicios: Servicio de asesoramiento de tránsito aéreo Mínimas de VMC: No se aplica Limitaciones de velocidad: 250 kt IAS Por debajo de 3.050m (10.000 ft AMSL) Requisitos de radiocomunicación: Autorización ATC: NO	Separación: NINGUNA Servicios: Servicio de información de vuelo Mínimas de VMC: No se aplica Limitaciones de velocidad: 250 kt IAS Por debajo de 3.050m (10.000 ft AMSL) Requisitos de radiocomunicación: Autorización ATC: NO
	V F R		Separación: Todas las aeronaves Servicios: Servicio de control de tránsito aéreo Mínimas VMC Limitaciones de velocidad: No se aplica Requisitos de radiocomunicación: Autorización ATC: SI	Separación: VFR de IFR Servicios: 1. ATC para separación de IFR 2. Información de tránsito entre vuelos VFR e IFR (y asesoramiento anticipación a solicitud) Mínimas VMC Limitaciones de velocidad: 250 kt IAS Por debajo de 3.050m (10.000 ft AMSL) Requisitos de radiocomunicación: Autorización ATC: SI	Separación: NINGUNA Servicios: Información de tránsito entre vuelos VFR e IFR (y asesoramiento anticipación a solicitud) Mínimas VMC Limitaciones de velocidad: 250 kt IAS Por debajo de 3.050m (10.000 ft AMSL) Requisitos de radiocomunicación: Autorización ATC: SI	Separación: NINGUNA Servicios: Información de tránsito en la medida de lo posible. Mínimas VMC Limitaciones de velocidad: 250 kt IAS Por debajo de 3.050m (10.000 ft AMSL) Requisitos de radiocomunicación: NO Autorización ATC: NO	Separación: NINGUNA Servicios: Servicio de información de vuelo Mínimas VMC Limitaciones de velocidad: 250 kt IAS Por debajo de 3.050m (10.000 ft AMSL) Requisitos de radiocomunicación: NO Autorización ATC: NO

CURSO RPA FLYBAI ATOj66
FUENTE → <http://www.blogseib.com/aviacion/wp-content/uploads/sites/9/2014/05/espacioaereo.jpg>

INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN ATS

APP: Sevilla APP FREQ: APN_APP 124.750; APS_APP 120.800

TWR: Jerez TWR FREQ: 118.550

RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIZAJE

DVOR/DME (2°W) JRZ 113.000 MHz

NDB/LO (2°W) JER 433.000 kHz

LOC 20 IJR 108.900 MHz ILS/DME 20 (2°W)

ILS CAT I

PROCEDIMIENTOS DE VUELO

Las llegadas a Jerez bajo control radar ajustarán sus velocidades conforme a lo especificado a continuación:

- IAS MAX 250 kt a FL120 o inferior.



- IAS 210 kt al comienzo del viraje final para interceptar el rumbo del localizador del ILS, cuando la aeronave se encuentre dentro de 20 NM del umbral.
- IAS 180 kt al completar el viraje final y establecerse en el rumbo del localizador, cuando la aeronave se encuentre dentro de 20 NM del umbral.
- IAS 160 kt al cruzar el NDB “JER”.
- Las aeronaves con IAS de crucero inferiores a las citadas anteriormente deberán mantener velocidad de crucero hasta el punto de ajuste que les afecte.

La IAS MAX permitida para las salidas es 250 kt hasta abandonar FL120.

PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)

Se aplicarán los procedimientos de visibilidad reducida en superficie (LVP) cuando:

- El alcance visual en pista (RVR) sea inferior a 550 m, ó
- En caso de fallo del transmisómetro, la visibilidad general en el área demaniobras sea inferior a 800 m.

Se cancelarán los procedimientos de visibilidad reducida en superficie (LVP) cuando:

- El alcance visual en pista (RVR) sea superior a 1200 m, ó
- En caso de fallo del transmisómetro, la visibilidad general en el área demaniobras sea superior a 1200 m, ó
- El alcance visual en pista (RVR) sea superior a 800 m durante al menos 15 minutos, ó
- En caso de fallo del transmisómetro, la visibilidad sea superior a 1000 m durante al menos 15 minutos.

Despegues en condiciones de baja visibilidad: RWY 02 y 20 están autorizadas para realizar LVTO (Despegues en condiciones de visibilidad reducida).

Con RVR igual o inferior a 800 m no se permiten despegues desde intersección y se despeja el área de maniobras.

Se informará a los pilotos de que se están aplicando los Procedimientos de Visibilidad Reducida a través del ATIS (LVP in progress).

MOVIMIENTOS EN TIERRA Sólo se permite una aeronave en movimiento en el área de movimiento durante la aplicación de los LVP.

Se utilizarán las barras de parada para gestionar los movimientos en superficie en el área de maniobras.

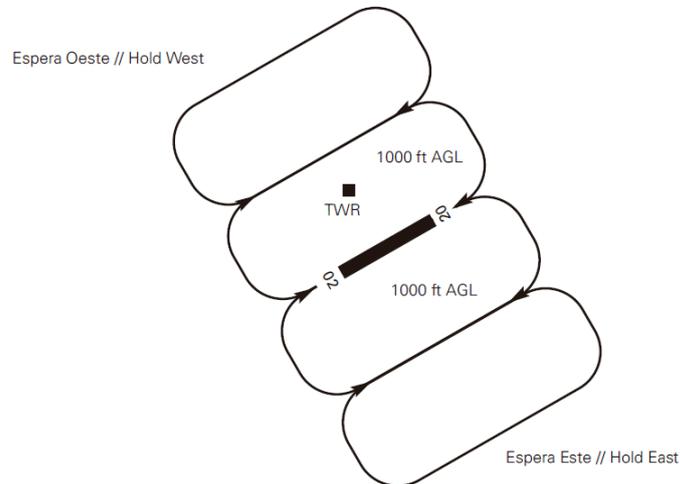
La entrada a la RWY 02 sólo podrá realizarse por E6 a través de la TWY T.

La entrada a la RWY 20 sólo podrá realizarse por E1 a través de la TWY T.



Las aeronaves que hayan aterrizado al abandonar la pista notificarán “Pista libre

CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD.



Las siguientes posiciones de las aeronaves en los circuitos de tránsito y de rodaje, son aquéllas en que las aeronaves reciben normalmente autorizaciones de la torre de control de aeródromo. Debe observarse cuidadosamente a las aeronaves a medida que se aproximan a estas posiciones para poder darles las autorizaciones correspondientes sin demora. Siempre que sea posible, todas las autorizaciones deben expedirse sin aguardar a que la aeronave las pida.

Posición 1. La aeronave pide autorización para iniciar el rodaje previo al despegue. Se le dan las autorizaciones correspondientes al rodaje y pista en uso.

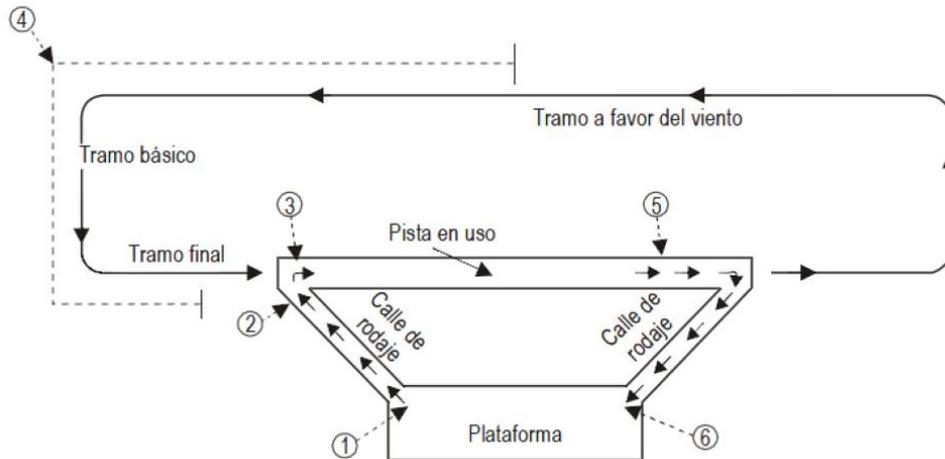
Posición 2. Si existe tránsito que interfiera, la aeronave que vaya a salir se mantendrá en esta posición. Se ejecutará en este lugar normalmente el calentamiento de los motores, cuando sea necesario.

Posición 3. Se da en este punto la autorización de despegue, si no ha sido posible hacerlo en la posición 2.

Posición 4. Aquí se da la autorización de aterrizar, de ser factible.

Posición 5. Aquí se da la autorización de rodar hasta la plataforma o el área de estacionamiento.

Posición 6. Cuando es necesario se proporciona en esta posición la información para el estacionamiento.



Cuando en una autorización de rodaje se incluye un límite de rodaje más allá de una pista, se incluirá una autorización explícita para cruzar o una instrucción para mantenerse fuera de esa pista.

A fin de acelerar el tránsito aéreo, puede permitirse el rodaje de las aeronaves en la pista en uso, siempre que ello no entrañe riesgo ni demora para las demás aeronaves. Cuando el controlador de tierra se encarga del control de las aeronaves en rodaje y el controlador de aeródromo se encarga del control de las operaciones en las pistas, se coordinará el uso de una pista por parte de aeronaves en rodaje con el controlador del aeródromo y éste dará su aprobación. Debería transferirse la comunicación con la aeronave en cuestión desde el controlador de tierra al controlador de aeródromo antes de que la aeronave entre en la pista.

Si la torre de control no puede determinar, ni por medios visuales ni por un sistema de vigilancia ATS, si una aeronave ha dejado libre la pista al salir de ella o al cruzarla, se pedirá a la aeronave que informe cuando haya salido de la pista. El informe se transmitirá cuando toda la aeronave ya esté más allá del punto de espera de la pista pertinente.

PROCEDIMIENTOS VFR

Llegadas: Los pilotos establecerán contacto radio con Jerez TWR 3 min antes de entrar en el CTR. Los puntos de entrada son E (Jédula) y W (Mesas de Asta). Desde estos puntos, después de recibir instrucciones de TWR, las aeronaves procederán al primer tercio de viento en cola del circuito de tránsito de aeródromo (referencia visual: al través del umbral opuesto a la pista en uso). La altura a mantener dentro del CTR será de 1000 ft AGL.

TWR podrá instruir a los pilotos a realizar esperas sobre cualquiera de los dos puntos de entrada.

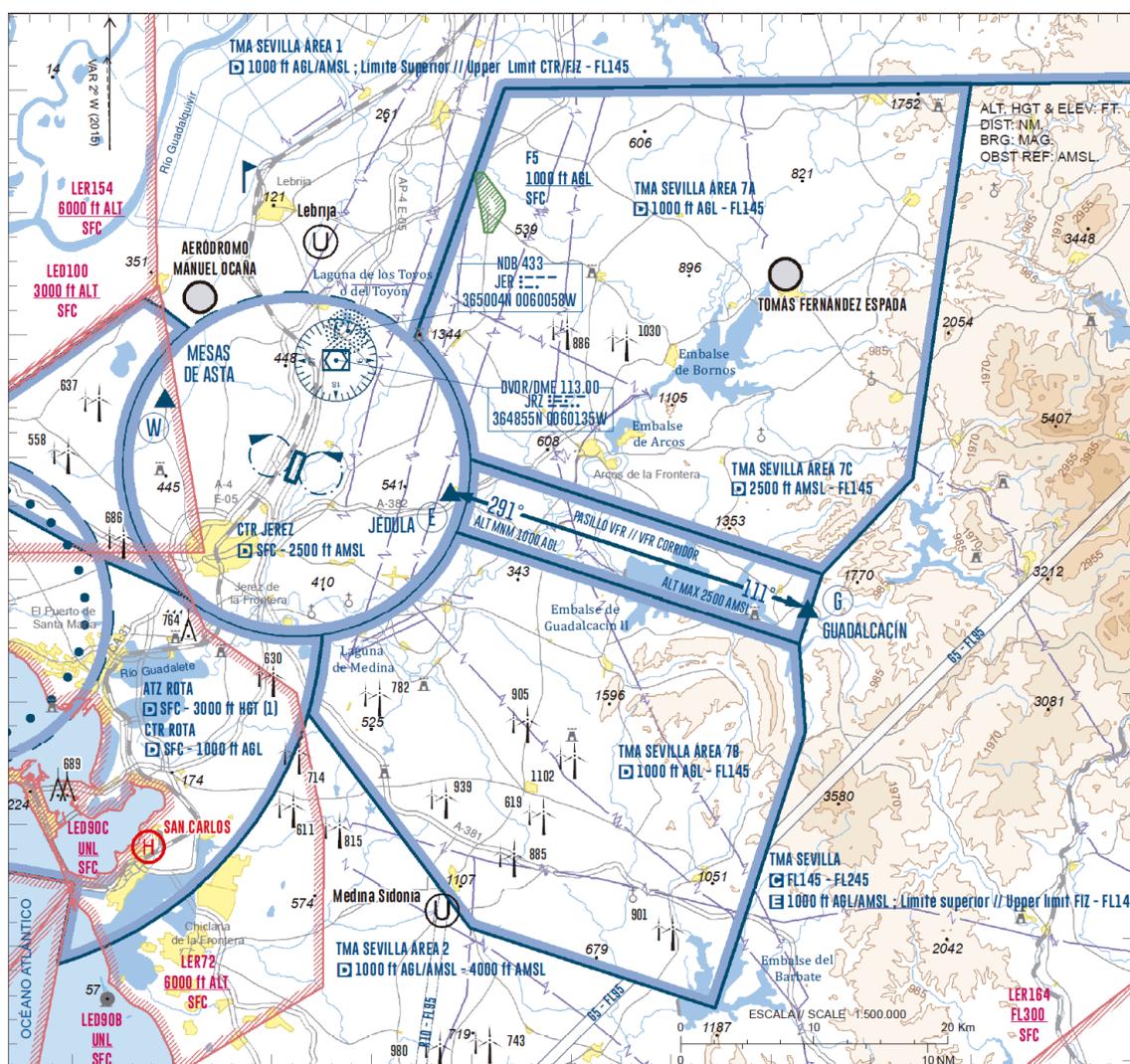
Cuando el tráfico lo requiera, Jerez TWR podrá instruir a los pilotos en circuito de aeródromo a hacer "Esperas al Este" o "Esperas al Oeste". Estas esperas



consisten en un procedimiento visual en el que una aeronave en el último tramo de viento en cola, que se halle lista para virar a tramo básico, efectúe un viraje de 90° en alejamiento de la pista para comenzar un espejo del circuito de tránsito de aeródromo, volviendo a incorporarse a éste en el primer tercio del tramo de viento en cola. El piloto comenzará la espera siempre desde el último tercio del tramo de viento en cola aunque sea instruido a ello antes de llegar a éste. TWR podrá, así mismo, instruir en cualquier momento su reincorporación al circuito de tránsito de aeródromo.

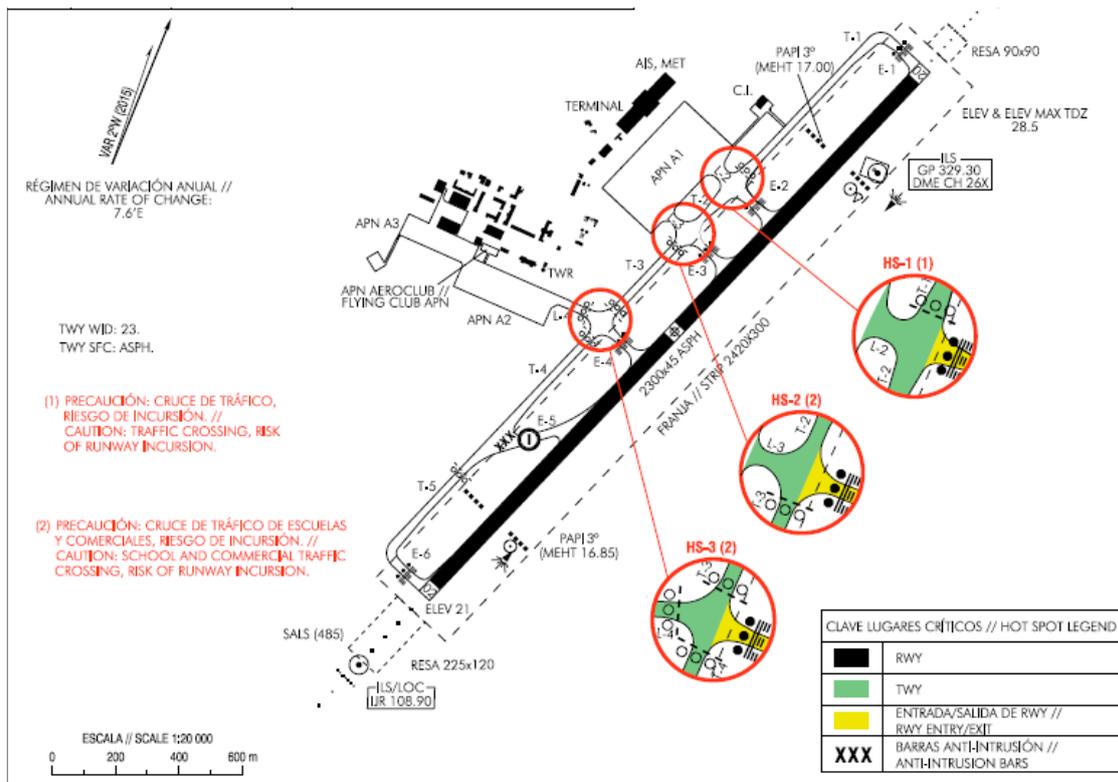
Salidas: Las aeronaves ascenderán en tramo viento en cara hasta alcanzar 1000 ft AGL y posteriormente virarán directa mente hacia E o W en ascenso a 2000 ft AGL (ó 1000 ft AGL por debajo de la altura del techo de nubes, la que sea menor).

Cuando sea necesario la torre podrá requerir un viraje hacia los puntos de salida antes de alcanzar 1000 ft AGL.





PLANO DE AERÓDROMO



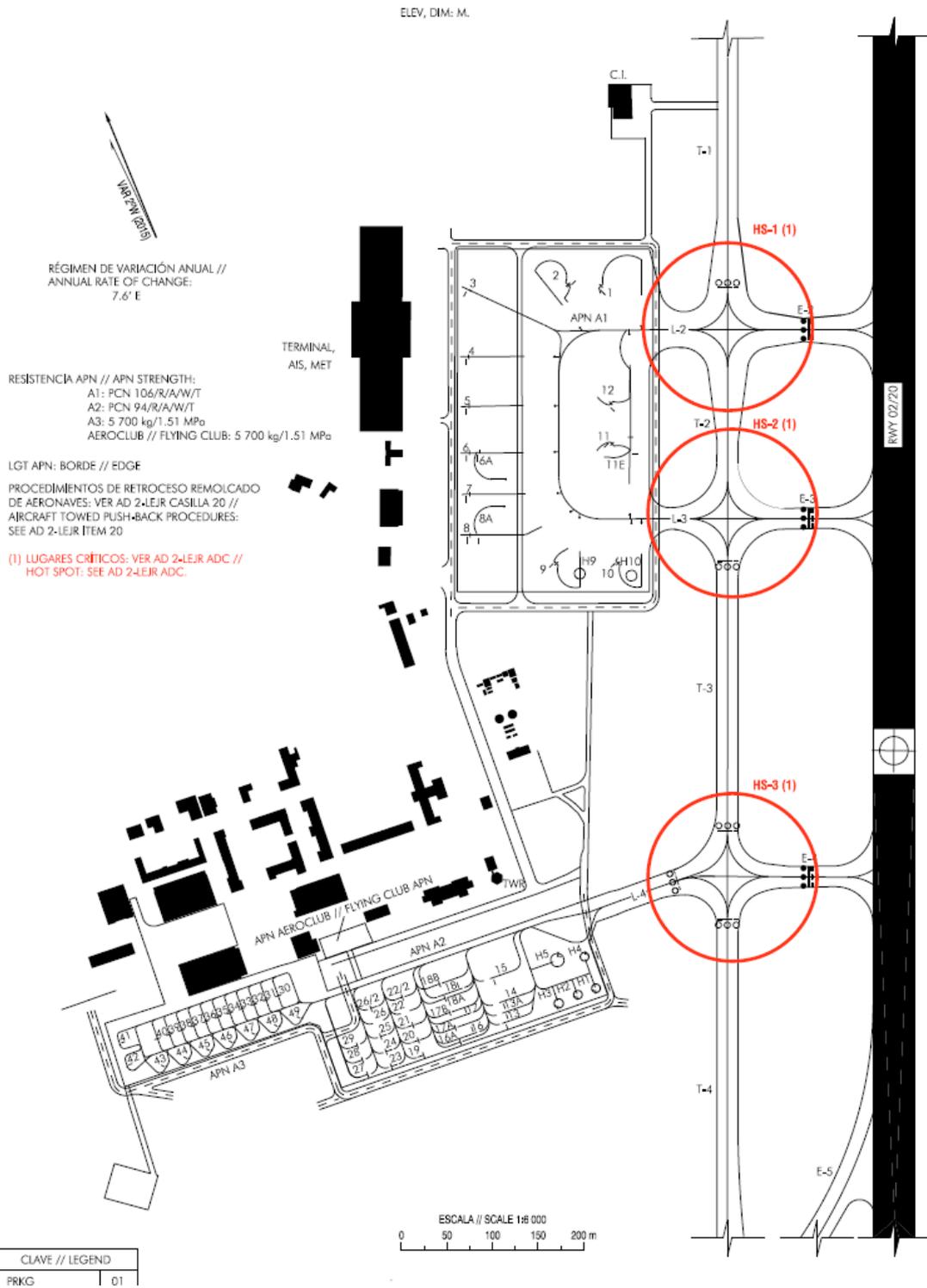
PLATAFORMA A1: Aviación Civil, plataforma principal.

PLATAFORMA A2: Aviación general.

PLATAFORMA A3: Escuela de pilotos FTE.

PUESTOS / STANDS

Así, Jerez dispone de 3 plataformas. La plataforma A1 puede albergar aviones tipo B753, A321, B738. La plataforma A2 se usa para aviones tipo ATR 72, pero a partir del parking 19 es usado por la aviación ligera.





**CARACTERÍSTICAS DE LOS PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO
AIRCRAFT STANDS CHARACTERISTICS**

RAMPA RAMP	PUESTO STAND	COORDENADAS COORDINATES	SALIDA EXIT	MAX ACFT	APROAR NOSE TO	OBSERVACIONES REMARKS
A1	1	36°44'59,96"N 006°03'40,91"W	A	B753	-	-
A1	2	36°45'00,41"N 006°03'42,21"W	A	B738	-	-
A1	3	36°45'01,53"N 006°03'46,29"W	R	B763	-	-
A1	4	36°44'59,33"N 006°03'47,44"W	R	B753	-	-
A1	5	36°44'57,67"N 006°03'48,25"W	R	B763	-	-
A1	6	36°44'56,14"N 006°03'49,00"W	R	B753	-	INCOMP 6A
A1	6A	36°44'56,00"N 006°03'48,57"W	A	A321	-	INCOMP 6, 7
A1	7	36°44'54,77"N 006°03'49,68"W	R	B753	-	INCOMP 6A, 8A
A1	8	36°44'53,40"N 006°03'50,35"W	R	B753	-	INCOMP 8A
A1	8A	36°44'53,26"N 006°03'49,91"W	A	A321	-	INCOMP 7, 8
A1	9	36°44'51,30"N 006°03'47,24"W	A	B738	-	INCOMP 9H
A1	H9	36°44'50,67"N 006°03'46,42"W	A	S61	-	INCOMP 9
A1	10	36°44'50,51"N 006°03'44,71"W	A	B738	-	INCOMP 10H
A1	H10	36°44'49,91"N 006°03'44,34"W	A	S61	-	INCOMP 10
A1	11	36°44'54,55"N 006°03'42,99"W	A	B753	-	INCOMP 11E
A1	11E	36°44'54,52"N 006°03'42,15"W	A	A343	-	INCOMP 11, 12
A1	12	36°44'55,93"N 006°03'42,39"W	A	B753	-	INCOMP 11E
A2	13	36°44'36,62"N 006°03'56,55"W	A	FA50	-	INCOMP 13A
A2	13A	36°44'36,98"N 006°03'56,68"W	A	GLF4	-	INCOMP 13, 14
A2	14	36°44'37,35"N 006°03'56,52"W	A	FA50	-	INCOMP 13A
A2	15	36°44'38,28"N 006°03'56,66"W	A	GLF4	-	-
A2	16	36°44'36,67"N 006°03'58,47"W	-	FA50	-	INCOMP 16A, 17A
A2	16A	36°44'36,54"N 006°03'58,99"W	-	DA42	-	INCOMP 16
A2	17	36°44'37,39"N 006°03'58,45"W	-	FA50	-	INCOMP 17A, 17B
A2	17A	36°44'37,09"N 006°03'58,97"W	-	DA42	-	INCOMP 16, 17
A2	17B	36°44'37,64"N 006°03'58,94"W	-	DA42	-	INCOMP 17, 18
A2	18	36°44'38,31"N 006°03'58,16"W	-	GLF4	-	INCOMP 18A, 18B
A2	18A	36°44'38,19"N 006°03'58,92"W	-	DA42	-	INCOMP 18
A2	18B	36°44'38,74"N 006°03'58,89"W	-	DA42	-	INCOMP 18
A2	19	36°44'36,59"N 006°04'00,74"W	-	PA34	-	-
A2	20	36°44'37,15"N 006°04'00,71"W	-	PA34	-	-
A2	21	36°44'37,70"N 006°04'00,68"W	-	PA34	-	-
A2	22	36°44'38,25"N 006°04'00,66"W	-	PA34	-	-
A2	22/2	36°44'38,80"N 006°04'00,63"W	-	PA34	-	-
A2	23	36°44'36,63"N 006°04'02,20"W	-	PA34	-	-
A2	24	36°44'37,18"N 006°04'02,18"W	-	PA34	-	-
A2	25	36°44'37,73"N 006°04'02,15"W	-	PA34	-	-
A2	26	36°44'38,28"N 006°04'02,12"W	-	PA34	-	-
A2	26/2	36°44'38,83"N 006°04'02,10"W	-	PA34	-	-
A2	27	36°44'36,66"N 006°04'03,31"W	-	PA34	-	-
A2	28	36°44'37,21"N 006°04'03,29"W	-	PA34	-	-



RAMPA RAMP	PUESTO STAND	COORDENADAS COORDINATES	SALIDA EXIT	MAX ACFT	APROAR NOSE TO	OBSERVACIONES REMARKS
A2	29	36°44'37,77"N 006°04'03,26"W	-	PA34	-	-
A2	H1	36°44'36,58"N 006°03'52,52"W	A	H269	-	-
A2	H2	36°44'36,60"N 006°03'53,36"W	A	H269	-	-
A2	H3	36°44'36,56"N 006°03'54,29"W	A	R44	-	-
A2	H4	36°44'37,78"N 006°03'52,47"W	A	H269	-	-
A2	H5	36°44'38,02"N 006°03'53,64"W	A	B222	-	-

- Plataforma A3: uso exclusivo escuela de pilotos FTE / A3 apron: strictly for the use of FTE Pilots' School.
 - Plataforma Aeroclub: uso exclusivo del Aeroclub / Flying Club apron: strictly for the use of the Flying Club.

Llamada inicial a la torre de control de aeródromo

Para aeronaves a las que se les proporcione servicio de control de aeródromo, la llamada inicial contendrá:

- a) la designación de la estación a la que se llama;
- b) el distintivo de llamada y, para las aeronaves comprendidas en la categoría de estela turbulenta pesada, la palabra “pesada”;
- c) la posición; y
- d) los elementos adicionales que requiera la autoridad ATS competente.

Procedimientos relativos a la hora de la puesta en marcha

Cuando así lo califique el piloto antes de poner en marcha los motores, debería comunicársele la hora prevista de despegue, a menos que se empleen procedimientos de hora de puesta en marcha de los motores.

Deberían ponerse en práctica los procedimientos relativos a la hora de puesta en marcha cuando sea necesario para evitar la congestión y demoras excesivas en el área de maniobras o cuando esté justificado por la reglamentación ATFM. Los procedimientos relativos a la hora de puesta en marcha deberían incluirse en las instrucciones locales y deberían especificarse los criterios y condiciones para determinar cuándo y cómo se calcularán las horas de puesta en marcha y se expedirán a los vuelos de salida.

Este último punto se establecerá en Jerez cuando haya previsión de alta demanda de tráfico instrumental en salida y suponga una gestión más efectiva de la plataforma comercial. Se coordinará con LEZL_APP para obtener la información de los vuelos en llegadas, y así poder obtener ventanas temporales para las salidas.

Los tiempos de rodadura para salidas desde la plataforma A1 se estiman en 4 minutos, y desde A2 en 6 minutos. El tiempo promedio para el retroceso será de 5 minutos, teniendo 3 minutos el piloto desde la terminación del retroceso y el inicio del rodaje.

Un ***ejemplo práctico*** para la asignación de ventanas para las salidas es el siguiente:



Hora actual: 16:21z.

Tráficos en llegada:

1. Hora estimada del aterrizaje: 16:30z
2. Hora estimada del aterrizaje: 16:32z
3. Hora estimada del aterrizaje: 16:34z
4. Hora estimada del aterrizaje: 16:38z
5. Hora estimada del aterrizaje: 16:40z
6. Hora estimada del aterrizaje: 16:42z
7. Hora estimada del aterrizaje: 16:44z
8. Hora estimada del aterrizaje: 16:50z

Tenemos a un tráfico de salida en A1 listo para puesta en marcha y con un CTOT a las 16:30z. Si damos la aprobación de puesta en marcha a las 16:21z, el tráfico se estima que estará listo para salida a las 16:30z. Podemos demorar la puesta en marcha para las 16:37z, de tal forma que a las 16:46z esté listo para salida antes de la llegada del de las 16:50z. Su salida no está dentro de su slot inicial (-5+10min), y le tendremos que dar un nuevo slot basado en 16:37z + 9 minutos = 16:45z. Su nueva ventana será desde las 16:40z hasta las 16:55z.

Cuando se prevé que la demora de una aeronave que sale exceda de un período de tiempo especificado por la autoridad ATS competente, la torre de control de aeródromo debería calcular y expedir la hora prevista de puesta en marcha para una aeronave que solicite la puesta en marcha.

Rodaje

La maniobra de retroceso remolcado es obligatoria en los puestos de estacionamiento 3 a 8, excepto 6A y 8A que son de salidas autónomas.

Las aeronaves deberán estar listas para retroceso remolcado dentro los 5 minutos siguientes a la hora aprobada de puesta en marcha; en caso contrario el piloto debe informar al ATC.

La salida de los puestos de estacionamiento con retroceso remolcado (3 a 8, excepto 6A y 8A) se realizará saliendo de plataforma por L-2 ó L-3. Para ello, TWR informará al piloto de la pista en uso.

El retroceso se realizará orientando la aeronave hacia la salida L-2 para pista en uso 20, y hacia L-3 para pista en uso 02.

Aeronaves de Salida

- a) Los pilotos solicitarán, a TWR (GMC), inicio de la maniobra de retroceso y puesta en marcha; facilitando el indicativo de la aeronave y el puesto de



- estacionamiento que ocupan. Esta maniobra no podrá superar los 15 minutos desde el momento en el que se recibe la autorización de TWR.
- b) El permiso se expedirá tan pronto se solicite, a menos que se prevean demoras superiores a 15 minutos, en cuyo caso el ATC le indicará a la aeronave que mantenga posición y la hora en la que se pueden efectuar ambas maniobras.
 - c) El tiempo transcurrido entre la terminación del retroceso remolcado y el inicio del rodaje debe ser como máximo de 3 minutos. Pasado este tiempo y si existiese algún problema o avería que impidiese el rodaje, el piloto deberá comunicarlo a la TWR y requerir que el agente handling remolque el avión a un estacionamiento desalojando la calle de rodaje en plataforma.

Condiciones particulares

Para que las operaciones de retroceso remolcado antes descritas se realicen con total seguridad y garantía, se hace necesario establecer, los siguientes condicionantes:

1. Las aeronaves estacionadas en los puestos de estacionamiento 2 y 9 no podrán solicitar rodaje si las aeronaves en los puestos de estacionamiento 3, 8 y 8A han sido autorizadas para iniciar la maniobra de retroceso; debiendo esperar a que la aeronave en retroceso inicie el rodaje para solicitarlo.
2. Por motivos de seguridad, no se autoriza a que dos aeronaves realicen retrocesos al mismo tiempo desde puestos de estacionamiento contiguos.
3. En todo momento se tendrá en cuenta la Normativa de Seguridad en Plataforma en vigor, a fin de asegurar que las operaciones en tierra se realicen de forma segura y eficiente.

Aeronaves en llegada

A los tráficos en llegada se les deberá instruir a abandonar por las salidas más directas en función de su plataforma destino. Hay que tener precaución con los distintos escenarios existentes, muchos usuarios necesitarán rodar por pista hasta el umbral de la pista en uso.

Cuando esto suceda, el controlador de Torre tendrá que avisar a LEZL_APP de este hecho para que pueda crear huecos en las llegadas.

Información de aeródromo y meteorología

Antes de iniciar el rodaje para el despegue se notificarán a la aeronave los siguientes datos en el orden en que figuran, excepto cuando se sepa que la aeronave ya los ha recibido:

- a) la pista que ha de utilizarse;
- b) la dirección y velocidad del viento en la superficie, incluyendo variaciones importantes de las mismas;
- c) el reglaje QNH de altímetro y, bien sea regularmente de conformidad con acuerdos locales o si la aeronave lo solicita, el reglaje QFE de altímetro;



- d) la temperatura del aire ambiente en la pista que ha de utilizarse en el caso de aeronaves con motor de turbina;
- e) la visibilidad representativa del sentido de despegue y ascenso inicial, si es inferior a 10 km, o, de ser aplicable, el valor RVR correspondiente a la pista que haya de utilizarse;
- f) la hora exacta.

Antes del despegue, se notificará a las aeronaves:

- a) todo cambio importante de la dirección y velocidad del viento en la superficie, de la temperatura del aire ambiente, y del valor de la visibilidad o del RVR, de conformidad con 7.4.1.2.1;
- b) las condiciones meteorológicas significativas en el área de despegue y de ascenso inicial, a menos que se sepa que la información ya ha sido recibida por la aeronave.

Antes de que la aeronave entre en el circuito de tránsito o inicie la aproximación para aterrizar se le facilitarán los siguientes datos, en el orden en que figuran, excepto aquellos que se sepa que la aeronave ya haya recibido:

- a) la pista que ha de utilizarse;
- b) la dirección y la velocidad del viento en la superficie, incluidas las variaciones importantes de éstos;
- c) el reglaje QNH de altímetro y, bien sea regularmente, de conformidad con acuerdos locales, o si la aeronave lo solicita, el reglaje QFE de altímetro.

La **información de tránsito esencial** incluirá:

- a) dirección que haya de seguir el vuelo de las aeronaves de que se trate;
- b) tipo y categoría de estela turbulenta (de ser pertinente) de las aeronaves de que se trate;
- c) nivel de crucero de las aeronaves de que se trate; y
- d-1) hora prevista en la vertical del punto de notificación más próximo a aquél en que se cruzará el nivel; o
- d-2) marcación relativa de la aeronave en cuestión en términos de un reloj de 12 horas, así como la distancia al tránsito que está en conflicto; o
- d-3) posición actual o prevista de la aeronave en cuestión.

SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID)

Turbulencia de estela

Los controladores de aeródromo deberán, cuando proceda, establecer las mínimas de separación por estela turbulenta especificadas en el Capítulo 5, Sección 5.8.

Cuando la responsabilidad de evitar la estela turbulenta incumba al piloto al mando, los controladores de aeródromo deberán, siempre que sea factible,



advertir a las aeronaves cuando se espere que vaya a haber riesgos inherentes a la estela turbulenta.

Aeronaves que salen

Se aplicará una mínima separación de 2 minutos entre una aeronave LIGERA o MEDIA que despegue detrás de una aeronave PESADA o entre una aeronave LIGERA que despegue detrás de una aeronave MEDIA cuando las aeronaves utilicen:

- b) la misma pista;
- c) pistas paralelas separadas menos de 760 m (2.500 ft);
- d) pistas que se cruzan, si la trayectoria de vuelo prevista de la segunda aeronave se cruzará con la trayectoria de vuelo prevista de la primera aeronave a la misma altitud o a menos de 300 m (1.000 ft) por debajo;
- e) pistas paralelas separadas 760 m (2.500 ft) o más, si la trayectoria de vuelo prevista de la segunda aeronave se cruzará con la trayectoria de vuelo prevista de la primera aeronave a la misma altitud o a menos de 300 m (1.000 ft) por debajo.

Se aplicará una mínima separación de 3 minutos entre una aeronave LIGERA o MEDIA cuando despegue detrás de una aeronave PESADA, o entre una aeronave LIGERA cuando despegue detrás de una aeronave MEDIA, desde:

- a) una parte intermedia de la misma pista; o
- b) una parte intermedia de una pista paralela separada menos de 760 m (2.500 ft).

Aeronaves que llegan

- a) aeronave MEDIA detrás de una aeronave PESADA — 2 minutos;
- b) aeronave LIGERA detrás de una aeronave PESADA o MEDIA — 3 minutos.

Autorizaciones

En las autorizaciones normalizadas para las aeronaves que salen se incluirán los siguientes elementos:

- a) identificación de aeronave;
- b) límite de la autorización, normalmente el aeródromo de destino;
- c) designador de la SID asignada, de ser aplicable;
- d) nivel inicial, excepto cuando tal elemento se incluya en la descripción de la SID;
- e) el código SSR asignado;
- f) toda otra instrucción o información necesarias que no se incluyan en la descripción de la SID, p. ej., instrucciones relativas a cambio de frecuencia.

Podría apresurarse la salida de las aeronaves proponiendo el despegue en un sentido que no sea contrario al viento. Es responsabilidad del piloto al mando decidir si despegue en tales condiciones o si debe esperar para despegar en el sentido preferido.



Si las salidas se retrasan, los vuelos demorados se despacharán, normalmente, en el orden de su hora prevista de salida, pero puede seguirse un orden distinto para:

- a) facilitar el mayor número de salidas con la mínima demora media;
- b) atender con la mayor amplitud posible a las solicitudes de un explotador respecto a los vuelos de tal explotador.

Las dependencias de control de tránsito aéreo deberían notificar a los explotadores de las aeronaves o a sus representantes designados, si prevén demoras que excedan de 30 minutos.

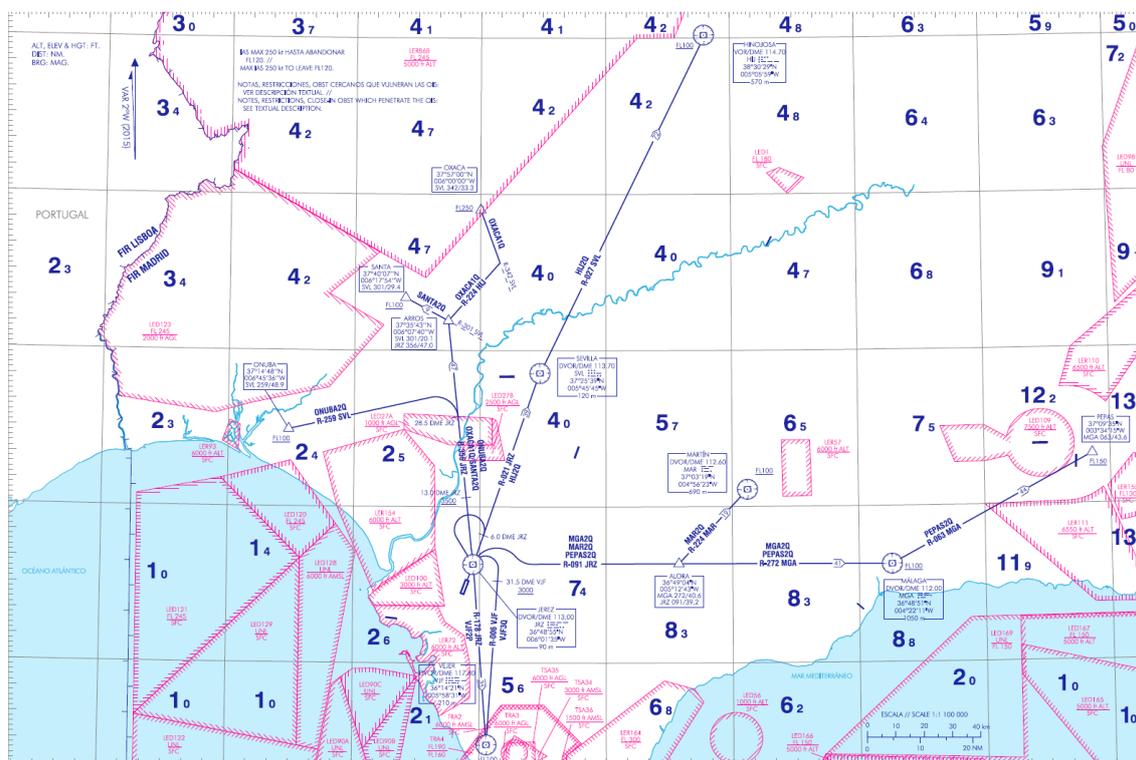
El permiso se expedirá tan pronto como se solicite, a menos que se prevean más de 15 minutos de demora para la salida.

SIDs de LEJR

NOTAS APLICABLES A TODAS LAS SID:

- IAS MAX 250 kt hasta abandonar FL120.
- SID sujetas a la actividad de la LER72.

RWY 02





➔ **SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID)**

PISTA 02

NOTA APLICABLE A TODAS LAS SID:

- IAS MAX 250 kt hasta abandonar FL120.

SALIDA HINOJOSA DOS QUEBEC (HIJ2Q).

Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME JRZ. Proceder por R-021 JRZ directo a DVOR/DME SVL. Proceder por R-027 SVL directo a VOR/DME HIJ a FL100 o superior.

SALIDA MÁLAGA DOS QUEBEC (MGA2Q)

Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME JRZ. Proceder por R-091 JRZ directo a ALORA. Seguir R-272 MGA directo a DVOR/DME MGA a FL100 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 4.5% hasta 3000 ft.

SALIDA MARTIN DOS QUEBEC (MAR2Q)

Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME JRZ. Proceder por R-091 JRZ directo a ALORA. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-224 MAR directo a DVOR/DME MAR a FL100 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 4.5% hasta 3000 ft.

SALIDA ONUBA DOS QUEBEC (ONU2Q)

Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME JRZ. Proceder por R-356 JRZ hasta 28.5 DME JRZ. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-259 SVL directo a ONUBA a FL100 o superior.

NOTA: Altitud mínima en JRZ 356/13.0, 3500 ft o superior.

SALIDA OXACA UNO QUEBEC (OXACA1Q)

Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME JRZ. Proceder por R-356 JRZ directo a ARROS. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-224 HIJ, para interceptar y seguir R-342 SVL directo a OXACA a FL250 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 5.4% hasta FL250 debido a motivos operacionales.

NOTA: Altitud mínima en JRZ 356/13.0, 3500 ft o superior.

SALIDA PEPAS DOS QUEBEC (PEPAS2Q)

Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME JRZ. Proceder por R-091 JRZ directo a ALORA. Seguir R-272 MGA directo a DVOR/DME MGA. Proceder por R-063 MGA directo a PEPAS a FL150 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 4.5% hasta 3000 ft.

SALIDA SANTA DOS QUEBEC (SANTA2Q)

Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME JRZ. Proceder por R-356 JRZ directo a ARROS. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-301 SVL directo a SANTA a FL100 o superior.

NOTA: Altitud mínima en JRZ 356/13.0, 3500 ft o superior.

SALIDA VEJER DOS PAPA (VJF2P)

Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME JRZ. Proceder por R-021 JRZ hasta 6.0 DME JRZ. Virar a la izquierda directo al DVOR/DME JRZ. Proceder por R-178 JRZ directo a DVOR/DME VJF a FL100 o superior.

SALIDA VEJER TRES QUEBEC (VJF3Q)

Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME JRZ. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-006 VJF directo a DVOR/DME VJF, cruzando 31.5 DME VJF a FL100 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 5.3% hasta 3000 ft debido a motivos operacionales.

➔ Pendiente mínima de ascenso 3.6% desde 3000 ft hasta FL100.

NOTA: En caso de no poder ascender al 5.3%, informar a ATC y subir con la pendiente mínima de ascenso del 4.5%.

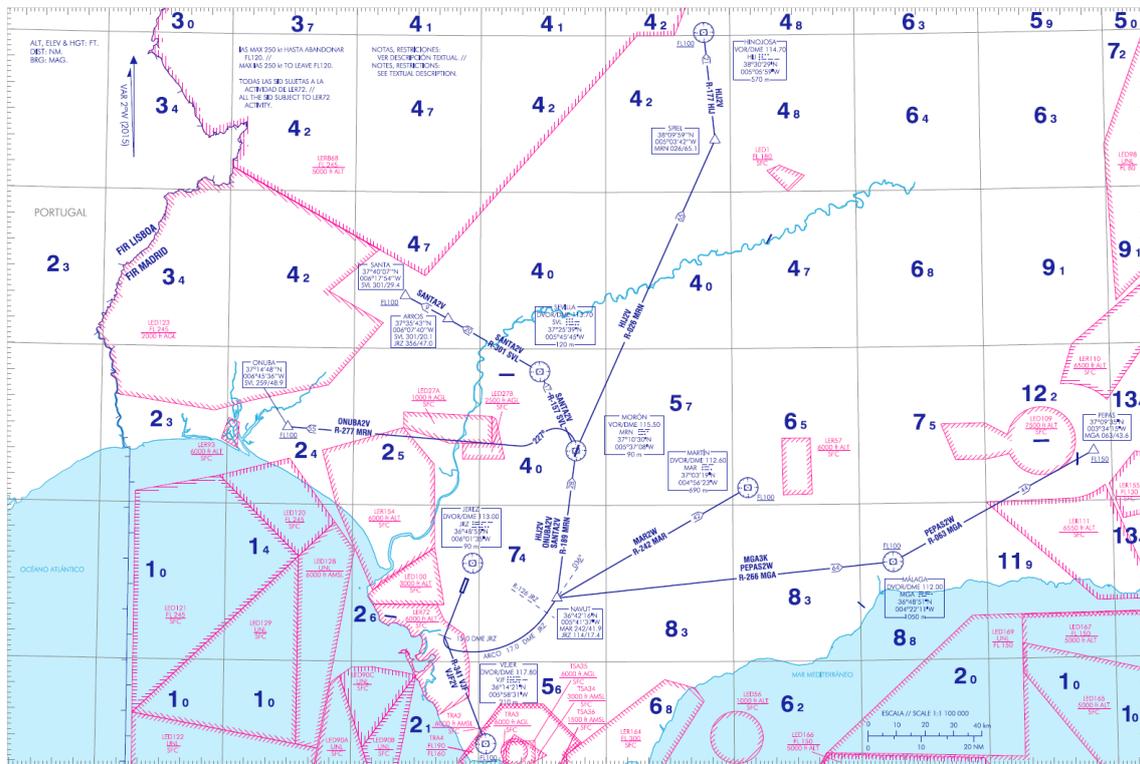
SALIDA DE CONTINGENCIA.

En caso de fallo de una o más radioayudas que soportan las salidas de la pista 02, se procederá del siguiente modo: Subir en rumbo de pista hasta 3500 ft AMSL. Virar siguiendo instrucciones ATC.

Pendiente mínima de ascenso 5.5%.



RWY 20





SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID)

PISTA 20

NOTAS APLICABLES A TODAS LAS SID:

- IAS MAX 250 kt hasta abandonar FL120.
- SID sujetas a la actividad de la LER72.

SALIDA HINOJOSA DOS VICTOR (HIJ2V)

Subir en rumbo de pista hasta 15.0 DME JRZ. Virar a la izquierda para seguir arco 17.0 DME JRZ hasta R-126 JRZ. Virar a la derecha para seguir rumbo magnético 036° directo a NAVUT. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-189 MRN directo a VOR/DME MRN. Proceder por R-026 MRN directo a SPIEL. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-177 HIJ directo a VOR/DME HIJ a FL100 o superior.

SALIDA MÁLAGA CUATRO KILO (MGA4K)

Subir en rumbo de pista hasta 15.0 DME JRZ. Virar a la izquierda para seguir arco 17.0 DME JRZ hasta R-126 JRZ. Virar a la derecha para seguir rumbo magnético 036° directo a NAVUT. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-266 MGA directo a DVOR/DME MGA a FL100 o superior.

SALIDA MARTIN DOS WHISKY (MAR2W)

Subir en rumbo de pista hasta 15.0 DME JRZ. Virar a la izquierda para seguir arco 17.0 DME JRZ hasta R-126 JRZ. Virar a la derecha para seguir rumbo magnético 036° directo a NAVUT. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-242 MAR directo a DVOR/DME MAR a FL100 o superior.

SALIDA ONUBA DOS VICTOR (ONUBA2V)

Subir en rumbo de pista hasta 15.0 DME JRZ. Virar a la izquierda para seguir arco 17.0 DME JRZ hasta R-126 JRZ. Virar a la derecha para seguir rumbo magnético 036° directo a NAVUT. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-189 MRN directo a VOR/DME MRN. Virar a la izquierda a rumbo magnético 227° para seguir R-277 MRN directo a ONUBA a FL100 o superior.

- NOTA: Longitud del tramo a estima no OACI.

SALIDA PEPAS DOS WHISKY (PEPAS2W)

Subir en rumbo de pista hasta 15.0 DME JRZ. Virar a la izquierda para seguir arco 17.0 DME JRZ hasta R-126 JRZ. Virar a la derecha para seguir rumbo magnético 036° directo a NAVUT. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-266 MGA directo a DVOR/DME MGA. Proceder por R-063 MGA directo a PEPAS a FL150 o superior.

SALIDA SANTA DOS VICTOR (SANTA2V)

Subir en rumbo de pista hasta 15.0 DME JRZ. Virar a la izquierda para seguir arco 17.0 DME JRZ hasta R-126 JRZ. Virar a la derecha para seguir rumbo magnético 036° directo a NAVUT. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-189 MRN directo a VOR/DME MRN. Proceder por R-157 SVL directo a DVOR/DME SVL. Proceder por R-301 SVL directo a ARROS. Directo a SANTA a FL100 o superior.

SALIDA VEJER DOS VICTOR (VJF2V)

Subir en rumbo de pista hasta 15.0 DME JRZ. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-341 VJF directo a DVOR/DME VJF a FL100 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 5.1% hasta FL100 debido a motivos operacionales.

SALIDA DE CONTINGENCIA.

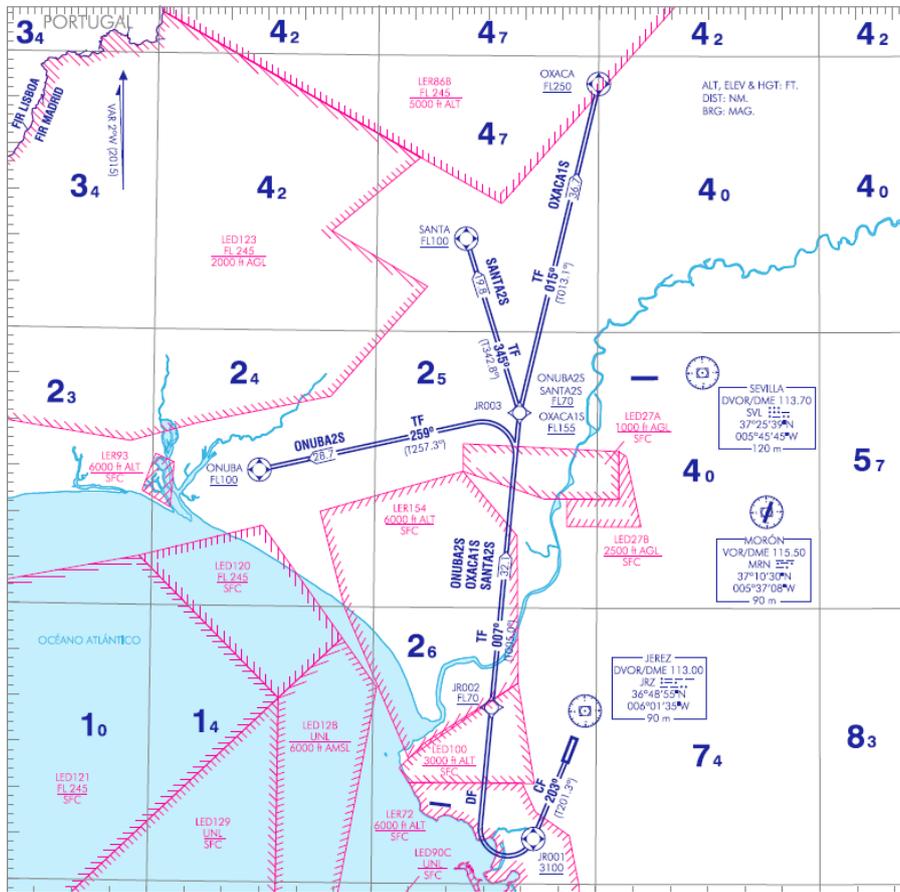
En caso de fallo de una o más radioayudas que soportan las salidas de la pista 20, se procederá del siguiente modo: Subir en rumbo de pista hasta 3000 ft AMSL. Virar siguiendo instrucciones ATC.

Pendiente mínima de ascenso 5.0%.

En caso de fallo de comunicaciones, proceder según lo establecido en el ENR 1.8, apartado 8 (fallo de las comunicaciones aeroterrestres) de AIP-ESPAÑA.



RWY 20 RNAV

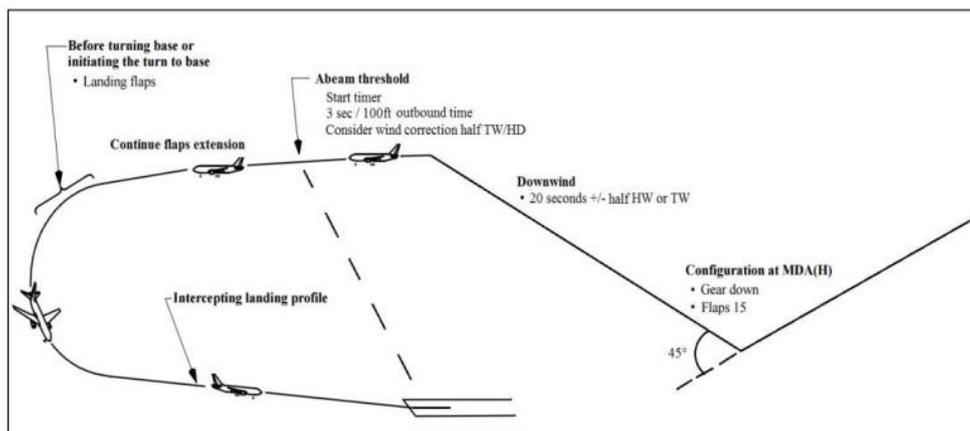


DEFINICIÓN DEL TEXTO — TEXTUAL DESCRIPTION	TEXTO ABREVIADO — ABBREVIATED DESCRIPTION	Código Path Terminator Previsto/ Expected Path Terminator Coding	Fly-Over Requerido/ Fly-Over Required
NOTAS APLICABLES A TODAS LAS SID / NOTES APPLICABLE TO ALL SID: □ IAS MAX 250 kt HASTA ABANDONAR FL120 / MAX IAS 250 kt TO LEAVE FL120. - TODAS LAS SID SUJETAS A LA ACTIVIDAD DE LA LER72 / ALL SID SUBJECT TO LER72 ACTIVITY.			
ONUBA2S RNAV (DME/DME)			
A <u>JR001</u> en rumbo 203°M a 3100 ft o superior, virar a la derecha. Directo a <u>JR002</u> a FL70 o superior. A <u>JR003</u> a FL70 o superior, virar a la izquierda. A <u>ONUBA</u> a FL100 o superior. To <u>JR001</u> on heading 203°M at 3100 ft or above, turn right. Direct to <u>JR002</u> at FL70 or above. To <u>JR003</u> at FL70 or above, turn left. To <u>ONUBA</u> at FL100 or above.	<u>JR001</u> [M203;A3100+;R] - <u>JR002</u> [F70+] - <u>JR003</u> [F70+;L] - <u>ONUBA</u> [F100+]	CF DF TF TF	Y - - Y
OXACA1S RNAV (DME/DME)			
A <u>JR001</u> en rumbo 203°M a 3100 ft o superior, virar a la derecha. Directo a <u>JR002</u> a FL70 o superior. A <u>JR003</u> a FL155 o superior, virar a la derecha. A <u>OXACA</u> a FL250 o superior. To <u>JR001</u> on heading 203°M at 3100 ft or above, turn right. Direct to <u>JR002</u> at FL70 or above. To <u>JR003</u> at FL155 or above, turn right. To <u>OXACA</u> at FL250 or above.	<u>JR001</u> [M203;A3100+;R] - <u>JR002</u> [F70+] - <u>JR003</u> [F155+;R] - <u>OXACA</u> [F250+]	CF DF TF TF	Y - - Y
SANTA2S RNAV (DME/DME)			
A <u>JR001</u> en rumbo 203°M a 3100 ft o superior, virar a la derecha. Directo a <u>JR002</u> a FL70 o superior. A <u>JR003</u> a FL70 o superior, virar a la izquierda. A <u>SANTA</u> a FL100 o superior. To <u>JR001</u> on heading 203°M at 3100 ft or above, turn right. Direct to <u>JR002</u> at FL70 or above. To <u>JR003</u> at FL70 or above, turn left. To <u>SANTA</u> at FL100 or above.	<u>JR001</u> [M203;A3100+;R] - <u>JR002</u> [F70+] - <u>JR003</u> [F70+;L] - <u>SANTA</u> [F100+]	CF DF TF TF	Y - - Y



APROXIMACIONES POR INSTRUMENTOS

En Jerez solo tenemos una pista con aproximación de precisión ILS; la RW20. Para la RW02 solo existe una aproximación VOR o la posibilidad de acabar en “circle to land”.



Circle to land:

Es una maniobra que inicia el piloto aproximándose a una pista para aterrizar en la contraria, cuando una toma directa no es posible o no es aconsejable. En aeropuertos con controlador de TWR, esta maniobra se puede hacer sólo después de haber recibido autorización para hacerla y haber establecido la referencia visual necesaria con el aeropuerto.

Ej. Tomemos como ejemplo que tenemos activa la RW02 y el piloto decide aterrizar con un *circle to land*.

Lo primero que hace es recibir la autorización de app. ILS a la RW20, se establece en el localizador y comienza la aproximación. Una vez en la DA (decision altitude) rompe 45° al lado que corresponda para el circuito y se aleja 30seg, pasado ese tiempo vuelve al rumbo anterior para establecerse en el viento en cola hasta alcanzar el umbral contrario (abeam threshold), donde cuenta de nuevo, esta vez entre 20 y 30 seg, para finalmente virar a base y posterior final de la RW02. Este tipo de aproximación es completamente visual, por lo que debemos tener en cuenta las VMC.

COORDINACIÓN TORRE Y APROXIMACIÓN

La torre de Jerez y la aproximación de Sevilla deberán coordinarse de forma periódica, e incluso de forma puntual para aspectos que se salen de la “norma”.

Coordinaciones Periódicas

1. Petición de la autorización: Torre solicitará la autorización de salida a Sevilla Aproximación incorporando el CTOT, y devolviendo la salida instrumental y la altitud/nivel inicial.



2. Demoras: Cualquier demora en la puesta en marcha deberá ser notificada a aproximación. Aproximación no tendrá la obligación de dar contestación.
3. Solicitud de suelta: Antes de dar la autorización para despegar, torre deberá solicitar “la suelta” a aproximación. Una vez recibida, torre tendrá 3 minutos para que despegue el tráfico.

Coordinaciones puntuales

1. Tráfico que frustra.
2. Suelta para un tráfico que requiere inicio de aproximación para un *circling-to-land* (CTL), y se encuentra otro tráfico desarrollando la misma aproximación CTL. Torre dará la suelta al siguiente tráfico una vez que el piloto está en frecuencia, hay contacto visual con él, y haya razón para creer que podrá efectuar un aterrizaje normal.

* 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 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.