

CARTA OPERACIONAL ATS ENTRE LA TORRE AFIS DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA Y EL AERÓDROMO DE AERODEL

1. Objeto

El objetivo de esta carta operacional es establecer aquellos procedimientos de coordinación que permitan la compatibilidad de las operaciones del Aeródromo de AERODEL y las del Aeropuerto de Córdoba LEBA, y garantizar así la seguridad de las operaciones como marco prioritario para ambas instalaciones.

2. Ámbito de aplicación

Los procedimientos recogidos en la presente Carta Operacional serán de aplicación para todos los usuarios del Aeródromo de AERODEL que vayan a operar dentro del espacio aéreo de responsabilidad del Aeropuerto de Córdoba definido en AIP AD2 LEBA en horario de aplicación del AFIS.

3. Organismos responsables

Córdoba AFIS LEBA, indicativo de llamada CÓRDOBA INFORMACIÓN, dentro de su espacio aéreo de responsabilidad designado, será responsable de que se apliquen los procedimientos operativos recogidos en este documento.

El gestor de AERODEL será el responsable de informar y divulgar también sobre esta Carta Operacional a todos los usuarios de sus instalaciones y de que se cumplan los acuerdos definidos en este documento por la parte de afección a sus usuarios.

3.1 Espacio de responsabilidad LEBA

A los efectos de esta Carta Operacional, los límites horizontales y verticales del área de responsabilidad de Córdoba AFIS son los correspondientes a LEBA FIZ según se recoge en AIP AD2 LEBA.

4. Generalidades

4.1 Distribución y clasificación de espacio aéreo LEBA

Distribución publicada en AIP AD2 LEBA.

Espacio aéreo clasificación G y designado como RMZ.

ATS provistos; Información de Vuelo, Alerta.

4.2 Plan de vuelo

Las aeronaves destino/origen AERODEL dispondrán obligatoriamente de plan de vuelo (FPL) en los términos recogidos en AIP España.

4.3 Comunicaciones

Las aeronaves con destino/origen AERODEL dispondrán a bordo de equipo de radiocomunicación en ambos sentidos. Las aeronaves que vuelen en espacio aéreo de responsabilidad de LEBA están obligadas a disponer y mantener escucha de la frecuencia publicada para esta dependencia ATS en AIP AD2 LEBA.

Las aeronaves deberán establecer contacto radio con Torre AFIS LEBA, indicativo de llamada CÓRDOBA INFORMACIÓN, en los términos recogidos en AIP AD2 LEBA VAC. Torre AFIS LEBA proporcionará los datos del campo y toda la información que pudiera ser de afección al vuelo.

Todos los pilotos deberán poseer las habilitaciones que correspondan para el uso del equipo de radio acorde a la normativa aplicable.

4.5 Operaciones permitidas hacia/desde AERODEL en función de las condiciones meteorológicas

Sólo se permitirán vuelos hacia/desde AERODEL en condiciones meteorológicas visuales y reglas de vuelo VFR. No están permitidos los VFR especiales.

4.6 Circuito de tránsito AERODEL

El circuito¹ de tránsito visual de aeródromo AERODEL será:

- Pista 16. Virajes a DERECHA.
- Pista 34. Virajes a IZQUIERDA.

No se permitirán aeronaves en circuito realizando tomas y despegues en prácticas u otras maniobras de entrenamiento (tomas y despegues, bajas aproximaciones...) en AERODEL.

Cualquier solicitud puntual por necesidades operativas de cualquier aeronave u operador tendrá que ser coordinada con la suficiente antelación y aprobada por parte de LEBA AFIS y estará supeditada a la aprobación final en fase táctica de la LEBA AFIS.

¹ circuito de tránsito visual ESTE no está disponible salvo para casos de emergencia.

5. Procedimientos ATS para operaciones con origen/destino AERODEL

5.1 Operaciones en salida

El AIP LEBA AD2 VAC (ver anexo) establece:

LLEGADAS

Tráfico VFR con destino Córdoba AD notificarán sus intenciones a la dependencia AFIS antes de alcanzar los puntos de notificación y entrarán en la FIZ siguiendo las rutas establecidas.

ARRIVALS

VFR traffic bound for Córdoba AD shall notify its intentions to the AFIS unit before reaching the reporting points and enter the FIZ following the routes established.

SALIDAS

Tráfico VFR que desee abandonar la FIZ, notificarán sus intenciones a la dependencia AFIS, informando de la ruta de salida y el punto de referencia a utilizar.

DEPARTURES

Outbound VFR traffic wishing to leave the FIZ shall notify the AFIS unit, reporting the exit route and the reference point to be used.

FALLO DE COMUNICACIONES

En caso de fallo de comunicaciones, las aeronaves entrarán en la FIZ extremando el cumplimiento de las reglas de vuelo visual y procederán por el punto W manteniendo 1000 ft AGL. Se situarán al oeste del campo, sin cruzar la pista hasta recibir señales luminosas. Podrán contactar con la dependencia AFIS en el nº de TEL: +34 957 323 762.

COMMUNICATIONS FAILURE

In the case of communications failure, aircraft shall enter the FIZ complying strictly with visual flight rules and proceed by the W point maintaining 1000 ft AGL. They will hold West of the airfield without crossing the runway until they receive light signals. They can contact the AFIS unit by telephone: +34 957 323 762.

OBSERVACIONES

- PAPI (MEHT): RWY 03: 3° (48 ft) (1)
RWY 21: 3° (48 ft)
- A título informativo, se incluyen las coordenadas geográficas de los puntos de notificación VFR:
W: 374954N 0045544W
S: 374530N 0044920W
E: 375138N 0044605W
- (1) PAPI RWY 03 sólo utilizable entre 1.8 NM y THR.

REMARKS

- PAPI (MEHT): RWY 03: 3° (48 ft) (1)
RWY 21: 3° (30 ft).
- For information purposes, the geographic coordinates of the VFR reporting points are included:
W: 374954N 0045544W
S: 374530N 0044920W
E: 375138N 0044605W
- (1) PAPI RWY 03 only usable between 1.8 NM and THR.

Figura 1

Las aeronaves con FPL presentado y en salida de AERODEL realizarán las siguientes llamadas a CÓRDOBA INFORMACIÓN:

- I. 5´ antes de la hora prevista de despegue.

Esta comunicación incluirá la siguiente información:

1. Indicativo de llamada radio de la aeronave. En caso de no coincidir con el de plan de vuelo la tripulación notificará este hecho a Torre AFIS LEBA.
2. Pista prevista para el despegue pista 34.
3. Intenciones de abandonar FIZ LEBA por punto visual S, publicado en AIP AD2 LEBA VAC, a 1.000´.
4. Cualquier otra información de relevancia para la seguridad de las operaciones.

Torre AFIS LEBA:

1. Proporcionará datos del campo LEBA.
2. Proporcionará código transponder a la tripulación.
3. Proporcionará cualquier otra información de afección a la operación de la aeronave.

II. 1´ antes del despegue.

En punto de espera de la pista 34, la tripulación pondrá en conocimiento de Torre AFIS LEBA la intención de iniciar los procedimientos de despegue. Cualquier cambio en las intenciones iniciales de salida será notificado a Torre AFIS LEBA.

CÓRDOBA INFORMACIÓN dará acuse de recibo y proporcionará información de tránsito esencial local. En caso de;

1. Tráfico en llegada a LEBA notificado en punto W, la aeronave no iniciará carrera de despegue hasta no establecer contacto visual con el tráfico notificado o este haya notificado viento en cola de la pista preferente en LEBA.
2. Con tráfico en salida de LEBA en curso a W, la aeronave no iniciará carrera de despegue hasta no establecer contacto visual con el tráfico notificado o éste haya notificado punto W de salida FIZ LEBA.

La tripulación de la aeronave notificará el inicio de la carrera de despegue a Torre AFIS LEBA. Una vez haya rotado notificará "en el aire", así como intenciones de virar izquierda en ascenso para 1.000´ en curso al punto S de salida de la FIZ.

5.2 Operaciones en llegada

Las aeronaves en llegada a AERODEL realizarán su entrada a FIZ LEBA por punto S, a 500´, en los términos recogidos en AIP AD2 LEBA VAC.

Una vez establecido el contacto radio, Torre AFIS LEBA proporcionará datos del campo de LEBA (pista preferente, viento y QNH) y proveerá el servicio de información de vuelo de aeródromo para que la aeronave en llegada pueda proceder de forma segura a viento en cola derecha pista 16.

En caso de realizar algún motor y al aire en AERODEL la tripulación lo notificará lo antes posible a Torre AFIS LEBA.

La dependencia ATS de LEBA queda exenta de toda responsabilidad sobre las condiciones de la pista de operaciones, así como de la operativa en el circuito de tránsito, de AERODEL.

5.3 Coordinación de operaciones no estándar

Las operaciones que no se limiten a la operativa normal detallada en los apartados anteriores y que puedan ser requeridas por usuarios de AERODEL tendrán que ser coordinadas previamente con LEBA AFIS para su análisis y su posterior autorización, si procede, en las condiciones y términos que se acuerden. Cualquier solicitud puntual por

necesidades operativas de cualquier aeronave tendrá que ser coordinada con la suficiente antelación y aprobada por LEBA AFIS. La realización de la operación estará supeditada a la aprobación final en táctica de la LEBA AFIS.

6. Procedimiento de fallo de comunicaciones

El AIP de LEBA establece en su VAC (ver anexo):

FALLO DE COMUNICACIONES

En caso de fallo de comunicaciones, las aeronaves entrarán en la FIZ extremando el cumplimiento de las reglas de vuelo visual y procederán por el punto W manteniendo 1000 ft AGL. Se situarán al oeste del campo, sin cruzar la pista hasta recibir señales luminosas. Podrán contactar con la dependencia AFIS en el nº de TEL: +34 957 323 762.

COMMUNICATIONS FAILURE

In the case of communications failure, aircraft shall enter the FIZ complying strictly with visual flight rules and proceed by the W point maintaining 1000 ft AGL. They will hold West of the airfield without crossing the runway until they receive light signals. They can contact the AFIS unit by telephone: +34 957 323 762.

Figura 2

Cualquier aeronave que opere desde/hacia AERODEL y que sufra una falla de comunicaciones intentará comunicarse con la dependencia de tránsito aéreo de LEBA utilizando todos los medios a su alcance.

Cualquier aeronave que opere desde/hacia AERODEL que sufra una falla de comunicaciones en vuelo procederá como se describe a continuación.

- En salida. Procederá a incorporarse al circuito de tránsito visual de aeródromo AERODEL y realizarán el aterrizaje en el menor tiempo posible.

Una vez asegurado el aterrizaje, vía línea telefónica, la tripulación pondrá en conocimiento de CÓRDOBA INFORMACIÓN lo ocurrido y las intenciones con respecto al plan de vuelo. Se evitará en todo momento cualquier maniobra que pudiera interferir con las operaciones de LEBA, evitando en todo momento interferir con las operaciones LEBA a/desde punto visual FIZ LEBA W.

- En llegada. Las aeronaves aterrizarán en el aeropuerto de LEBA y seguirán lo procedimientos publicados en AIP AD2 LEBA VAC (ver anexo I) para aeronaves en fallo de comunicaciones en llegada.

Aquellas aeronaves que establezcan contacto telefónico con CÓRDOBA INFORMACIÓN, en la medida de lo posible antes de entrar FIZ LEBA, informando que están sufriendo fallo de comunicaciones y soliciten proceder al aeródromo de AERODEL, indicando la estimada de entrada en la FIZ LEBA por el punto establecido para estos casos, seguirán el circuito de fallo de comunicaciones publicado en AIP AD2 LEBA VAC. Una vez se hayan establecido en la espera, volverán a establecer contacto telefónico con CÓRDOBA INFORMACIÓN para obtener información de tránsito esencial local para proceder a AERODEL. Una vez en tierra informarán por vía telefónica de nuevo a CÓRDOBA INFORMACIÓN.

LEBA AFIS estará exenta de cualquier responsabilidad una vez la aeronave comience maniobra de aproximación y aterrizaje a AERODEL.

En caso de no establecerse ningún tipo de contacto en la espera publicada en AIP AD2 LEBA VAC, las aeronaves seguirán el procedimiento publicado en AIP LEBA para fallo de comunicaciones.

Teléfono de la Dependencia ATS: 957 32 37 62

7. Aeronaves en emergencia

Aeronaves que operen desde/hacia AERODEL que sufran una emergencia en vuelo lo notificarán a la CORDOBA INFORMACIÓN a la mayor brevedad posible, informarán de los datos de la emergencia y comunicarán las intenciones de vuelo.

En cualquier caso, se atenderá a lo indicado en el Anexo 11 de OACI en relación con los servicios a prestar a una aeronave en caso de una emergencia, teniendo especialmente en cuenta los apartados 2.23, 2.24 y el RCA Libro III capítulo 5: Servicio de Alerta (según redacción RD 552/2014), y SERA, -10001,-SERA. -10005.

CÓRDOBA INFORMACIÓN seguirá los mismos procedimientos establecidos en la normativa en vigor e informará al resto de aeronaves bajo su responsabilidad. En tales instrucciones se especificará el tipo de información que haya de proporcionarse a los servicios de salvamento y extinción de incendios en caso de ser necesario, incluidos el tipo de aeronave y tipo de emergencia si se conoce y el número de personas a bordo si se transportan en la aeronave mercancías peligrosas, así como de las intenciones de la aeronave en emergencia.

Se informará a la oficina de Operaciones del Aeropuerto de Córdoba, a la dependencia de control de aproximación, ACC o centro de información de vuelo o al centro de coordinación de salvamento o subcentro de salvamento, de conformidad con las instrucciones locales en vigor, acerca de las aeronaves en emergencias si así se considera oportuno.

8. Accidente

En caso de que se tenga constancia desde CÓRDOBA INFORMACIÓN que una aeronave ha sufrido un accidente desde/hacia el aeródromo de AERODEL, será la responsable de alertar a los Organismos correspondientes a través de la oficina CECO de LEBA e informará adicionalmente a los servicios de salvamento y extinción de incendios cuando haya ocurrido un accidente de aeronave dentro de su área de responsabilidad y tenga constancia de ello, lo solicite la tripulación de vuelo o cuando se juzgue necesario o conveniente por otros motivos en función de donde se haya producido el siniestro.

Se seguirán los mismos procedimientos locales establecidos en la normativa relativos a dar la alerta a los servicios de salvamento y extinción de incendios. En tales instrucciones se especificará el tipo de información que haya de proporcionarse a los servicios de salvamento y extinción de incendios, incluidos el tipo de aeronave y tipo de emergencia

si se conoce y el número de personas a bordo si se transportan en la aeronave mercancías peligrosas, también si se conociera tal circunstancia.

Se informará a la oficina de Operaciones del Aeropuerto de Córdoba, a la dependencia de control de aproximación, ACC o centro de información de vuelo y al centro de coordinación de salvamento, o subcentro de salvamento, de conformidad con las instrucciones locales en vigor, acerca de las aeronaves que puedan haber sufrido cualquier tipo de accidente.

9. Revisiones

Esta carta operacional se revisará y/o enmendará cuando sea necesario para que sea acorde con las exigencias operativas. Las enmiendas se redactarán y tramitarán de igual manera que el acuerdo original, marcando las enmiendas con una flecha a la izquierda de los párrafos nuevos o revisados para indicar que se ha introducido nuevo texto.

Cuando cualquiera de las partes lo considere oportuno, se organizarán reuniones de coordinación para analizar el cumplimiento de esta carta operacional, así como aquellos incumplimientos de esta que haya habido con el objetivo de implantar las acciones necesarias para la mejora de la seguridad operacional en LEBA y AERODEL.

10. Divulgación

La divulgación del presente acuerdo y de toda modificación futura se hará entre todos los Operadores AFIS LEBA, por parte de FerroNATS, y entre todos los usuarios del aeródromo de Aeronáutica Delgado, por parte de los responsables/administradores de este aeródromo.

11. Firma

En Córdoba, a 10 de mayo de 2021:



Marcos Fliquete Gallego

Director de Operaciones FerroNATS

30457864E

RAFAEL

DELGADO (R:

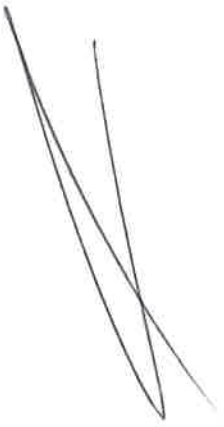
B14662779)

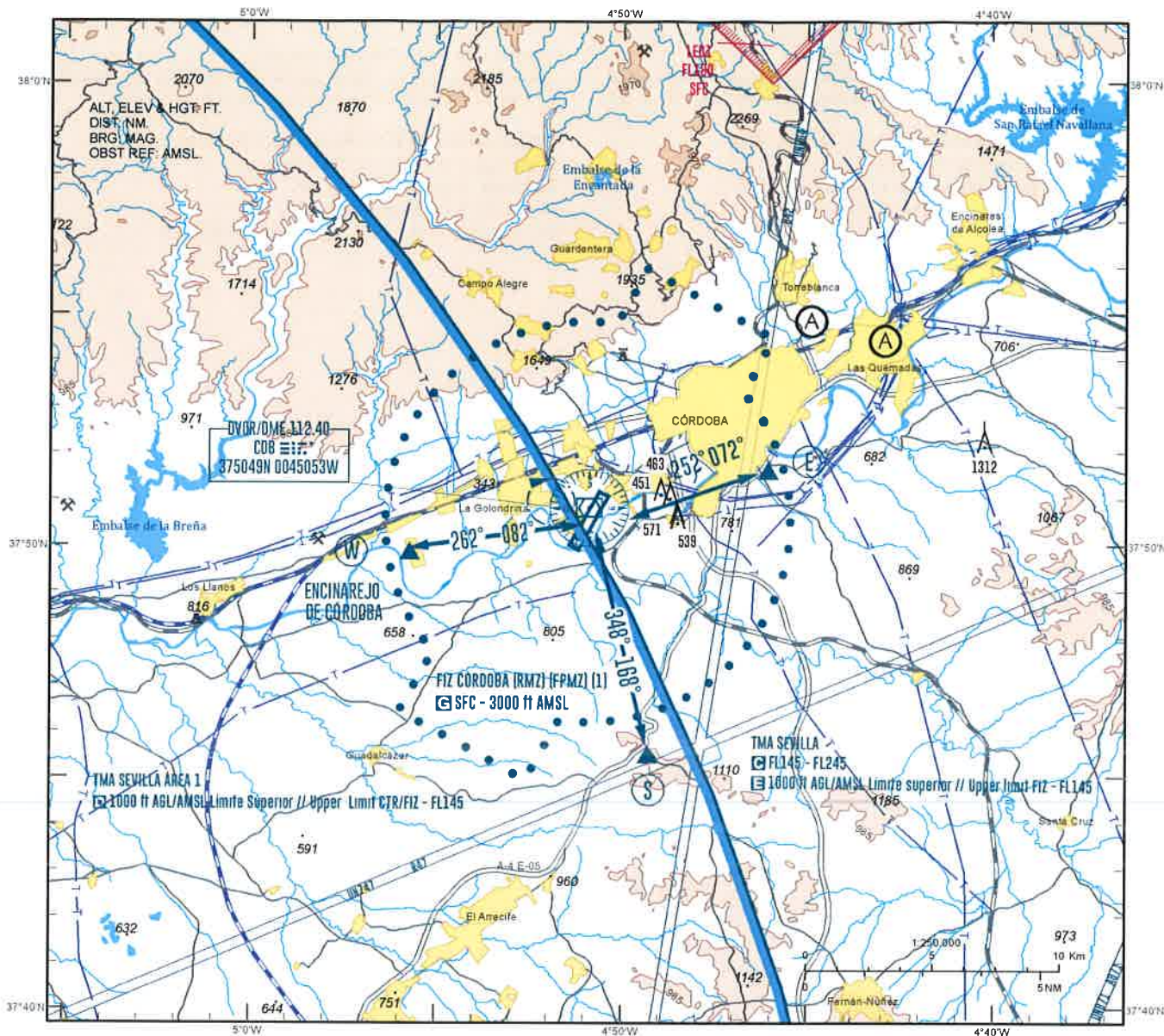
Rafael Delgado Zafra

Gerente Aeródromo AERODEL

Firmado digitalmente
por 30457864E RAFAEL
DELGADO (R:
B14662779)
Fecha: 2021.05.10
19:30:48 +02'00'

ANEXO: AD2 LEBA VAC 1





NOTAS

(1) Zona obligatoria de presentación de plan de vuelo en HR AFIS.

LLEGADAS

Tráfico VFR con destino Córdoba AD notificarán sus intenciones a la dependencia AFIS antes de alcanzar los puntos de notificación y entrarán en la FIZ siguiendo las rutas establecidas.

SALIDAS

Tráfico VFR que desee abandonar la FIZ, notificarán sus intenciones a la dependencia AFIS, informando de la ruta de salida y el punto de referencia a utilizar.

FALLO DE COMUNICACIONES

En caso de fallo de comunicaciones, las aeronaves entrarán en la FIZ extremando el cumplimiento de las reglas de vuelo visual y procederán por el punto W manteniendo 1000 ft AGL. Se situarán el oeste del campo, sin cruzar la pista hasta recibir señales luminosas. Podrán contactar con la dependencia AFIS en el n° de TEL: +34-957 323 762.

OBSERVACIONES

- PAPI (MEHT): RWY 03: 3° (48 ft) (2)
RWY 21: 3° (48 ft)
- A título informativo, se incluyen las coordenadas geográficas de los puntos de notificación VFR:
W: 374954N 0045544W
S: 374530N 0044920W
E: 375138N 0044605W
- (2) PAPI RWY 03 sólo utilizable entre 1.8 NM y THR.

NOTES

(1) Flight plan submission mandatory zone during AFIS HR.

ARRIVALS

VFR traffic bound for Córdoba AD shall notify its intentions to the AFIS unit before reaching the reporting points and enter the FIZ following the routes established.

DEPARTURES

Outbound VFR traffic wishing to leave the FIZ shall notify the AFIS unit, reporting the exit route and the reference point to be used.

COMMUNICATIONS FAILURE

In the case of communications failure, aircraft shall enter the FIZ complying strictly with visual flight rules and proceed by the W point maintaining 1000 ft AGL. They will hold West of the airfield without crossing the runway until they receive light signals. They can contact the AFIS unit by telephone: +34-957 323 762.

REMARKS

- PAPI (MEHT): RWY 03: 3° (48 ft) (2)
RWY 21: 3° (30 ft).
- For information purposes, the geographic coordinates of the VFR reporting points are included:
W: 374954N 0045544W
S: 374530N 0044920W
E: 375138N 0044605W
- (2) PAPI RWY 03 only usable between 1.8 NM and THR.

CAMBIOS: FIZ CÓRDOBA FPMZ
CHANGES: FPMZ FIZ CÓRDOBA

CÓRDOBA AD

- Para vuelos visuales nocturnos ver ítem 20.
- Solicitud de encendido de iluminación vía radio o FPL. Para vuelos en horario nocturno el encendido es automático por parte del aeropuerto.

Iluminación disponible en frecuencia 118.300 MHz.

En brillo 1: pulsar tres (3) veces.

En brillo 3: pulsar cinco (5) veces.

En brillo 5: pulsar siete (7) veces.

- Sin servicio AFIS, notificará en 118.300 Mhz.

- For night time visual flight see item 20.

- Request to turn on the lights via radio or FPL. For flights during night hours the airport will turn on the lights automatically.

Lighting is available at a frequency of 118.300 MHz.

Brightness 1: press three (3) times

Brightness 3: press five (5) times

Brightness 5: press seven (7) times

- Without AFIS service it will report on 118.300 Mhz.