

CARTA OPERACIONAL ATS Nº1

ENTRE LA DEPENDENCIA AFIS DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA Y EL AERÓDROMO DE AERODEL

Asunto: Procedimientos relacionados con la coordinación y encaminamiento del tránsito aéreo que permitan la compatibilidad de las operaciones del Aeródromo de AERODEL y las del Aeropuerto de Córdoba LEBA, garantizando así la seguridad de las operaciones como marco prioritario para ambas instalaciones.

1 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 en horario de operación del AFIS, de acuerdo con las reglas y disposiciones establecidas en el Reglamento de la Circulación Aérea (RCA), SERA y en la publicación de Información Aeronáutica AIP España.

2 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 esta Carta Operacional a todos los usuarios de sus instalaciones, así como de que se cumplan los acuerdos definidos en este documento por la parte de afección a sus usuarios.

3 Área 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.

ÁREA	LÍMITES VERTICALES	CLASIFICACIÓN DEL ESPACIO AÉREO
FIZ CÓRDOBA (RMZ) (FPMZ) (1) 380300N 0044200W, 380213N 0043940W, 375934N 0043806W, 375438.1N 0043208.7W, 374342N 0043601W, 373943N 0043840W, 373414N 0044606W, 374017N 0050036W, 375108N 0045728W, 375927.7N 0045157.3W, 380201.9N 0044832.2W, 380000N 0044600W, 380300N 0044200W.	<u>3000 ft AMSL</u> SFC	G

Observaciones: La FIZ estará activada sólo en horario ATS.

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

(2) Distintivo de llamada: Córdoba Información. HR ATS: ver casilla 3.

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.

CARTA OPERACIONAL ATS Nº1

ENTRE LA DEPENDENCIA AFIS DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA Y EL AERÓDROMO DE AERODEL

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 118.305 C para esta dependencia ATS.

Las aeronaves deberán establecer contacto radio con la Dependencia AFIS LEBA, indicativo de llamada CÓRDOBA INFORMACIÓN, en los términos recogidos en AIP AD2 LEBA VAC. 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 de acuerdo con la normativa vigente.

4.4 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.

4.5 Circuito de tránsito AERODEL

El circuito (1) 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

AIP LEBA AD2 VAC establece ver:

<https://aip.enaire.es/AIP/#LEBA>

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

CARTA OPERACIONAL ATS Nº1

ENTRE LA DEPENDENCIA AFIS DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA Y EL AERÓDROMO DE AERODEL

I. En el estacionamiento, 5 minutos 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 la Dependencia AFIS LEBA.
2. Pista prevista para el despegue pista 34.
3. Intenciones de abandonar FIZ LEBA por los puntos visuales publicados en AIP AD2 LEBA VAC a 2.500 ft AMSL, a excepción de los ultraligeros que operarán según la normativa vigente. Las salidas por punto W siempre estarán sujetas a **Approval Request** por parte de Sevilla ACC.
4. Cualquier otra información de relevancia para la seguridad de las operaciones.

Respuesta Dependencia 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 minuto antes del despegue.

En punto de espera de la pista 34, antes de entrar en pista, la tripulación pondrá en conocimiento a la Dependencia AFIS LEBA la intención de iniciar los procedimientos de despegue. Cualquier cambio en las intenciones iniciales de salida será notificado a la Dependencia 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 éste 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 AFIS LEBA y una vez haya rotado notificará "en el aire". En el caso de salida por puntos S2 o E3, habiendo tráfico visual con destino/llegada a LEBA, se procederá a sobrevolar la pista de LEBA teniendo los tráficos en circuito a la vista.

En caso de que esté activa la segregación entre IFR/VFR según se recoge en AIP AD2 LEBA las aeronaves no podrán iniciar carrera de despegue hasta que CÓRDOBA INFORMACIÓN les notifique el fin de la segregación.

5.2 Operaciones de llegada

AIP LEBA AD2 VAC establece ver:

<https://aip.enaire.es/AIP/#LEBA>

Las aeronaves en llegada a AERODEL realizarán su entrada a FIZ LEBA por los puntos visuales publicados en AIP AD2 LEBA VAC a 2.000 ft AMSL, a excepción de los ultraligeros que operarán según la normativa vigente.

CARTA OPERACIONAL ATS Nº1

ENTRE LA DEPENDENCIA AFIS DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA Y EL AERÓDROMO DE AERODEL

Una vez establecido el contacto radio, AFIS LEBA proporcionará datos del campo de LEBA (pista preferente, viento y QNH) y proveerá el servicio de información de vuelo de aeródromo.

En el caso de llegada por puntos S2 o E3, habiendo tráfico visual con destino/llegada a LEBA, se procederá a sobrevolar la pista de LEBA teniendo los tráficos en circuito a la vista. Una vez sobrevolada la pista se unirán a circuito de tránsito de la pista 16 de AERODEL.

Una vez completada la maniobra, la tripulación notificará "en tierra".

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

En caso de que esté activa la segregación entre IFR/VFR según se recoge en AIP AD2 LEBA las aeronaves no podrán entrar en la FIZ hasta que CORDOBA INFORMACIÓN les notifique el fin de la segregación.

5.3 Operaciones LEDE-LEBA/LEBA-LEDE

Las aeronaves en salida de AERODEL con destino LEBA cumplirán con los procedimientos recogidos en el apartado 5.1 Operaciones en salida.

Tras su salida por pista 34, ya en el aire, las aeronaves se unirán a circuito de tránsito de LEBA de la pista preferente en ese momento, procediendo a completar la aproximación.

Las aeronaves en salida de LEBA con destino AERODEL cumplirán con los procedimientos recogidos en el AIP AD2 LEBA. En especial, durante el horario de servicio AFIS, el movimiento de aeronaves en plataforma estará sujeto al permiso previo del AFIS. El personal AFIS transmitirá dichos permisos para asegurar la fluidez del tráfico y deberán ser considerados y cumplidos como una instrucción.

Tras su salida por la pista preferente, ya en el aire, las aeronaves se unirán a circuito de tránsito de la pista 16 de AERODEL.

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 LEBA AFIS.

5.4 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 LEBA AFIS.

6 Procedimiento de fallo de comunicaciones

El AIP de LEBA establece en su VAC, ver:

<https://aip.enaire.es/AIP/#LEBA>

CARTA OPERACIONAL ATS Nº1

ENTRE LA DEPENDENCIA AFIS DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA Y EL AERÓDROMO DE AERODEL

Cualquier aeronave que opere desde/hacia AERODEL y que sufra un fallo 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 un fallo 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 las operaciones de 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 para aeronaves en fallo de comunicaciones en llegada.

Aquellas aeronaves que establezcan contacto telefónico con AFIS LEBA, 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 AFIS LEBA.

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 LEBA: 957 32 37 62

7 Aeronaves en emergencia

Aeronaves que operen desde/hacia AERODEL que sufren una emergencia en vuelo lo notificarán a la Dependencia AFIS LEBA 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.

AFIS LEBA 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.

CARTA OPERACIONAL ATS Nº1

ENTRE LA DEPENDENCIA AFIS DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA Y EL AERÓDROMO DE AERODEL

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 AFIS LEBA 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 CECOA 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 SAERCO, y entre todos los usuarios del aeródromo de Aeronáutica Delgado, por parte de los responsables/administradores de este aeródromo.

11 Cancelación

11.1 Cancelación de mutuo acuerdo

En caso de que las autoridades firmantes estuvieran de acuerdo, la cancelación podrá tener lugar en cualquier momento.

CARTA OPERACIONAL ATS N°1

ENTRE LA DEPENDENCIA AFIS DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA Y EL AERÓDROMO DE AERODEL

11.2 Cancelación sin mutuo acuerdo

La cancelación de esta Carta Operacional por parte de cualquiera de las Autoridades firmantes es posible siempre que la parte que quiera cancelarla declare su intención con un tiempo mínimo de antelación de 30 días antes de la fecha en que la cancelación tenga efecto.

12 Interpretación y Solución de Discrepancias

En caso de producirse divergencias en la interpretación de lo estipulado en esta Carta Operacional, o en caso de discrepancia en lo referente a su aplicación, CÓRDOBA AFIS y AERODEL deben esforzarse para alcanzar una solución aceptable para ambos.

13 Validez

Esta Carta Operacional ATS N° 1 entrará en vigor el 27 de abril de 2024 y anula la Carta Operacional entre LEBA AFIS y AERODEL de fecha 15 de junio de 2023.

NOMBRE	CARGO O EMPLEO	FIRMA
Francisco José Martínez Urango	P.A Jefe Dependencia AFIS LEBA Director de Operaciones ATM SAERCO	
Francisco José Martínez Urango	Director de Operaciones ATM SAERCO	
Rafael Delgado Zafra	Representante AERODEL	