

Aproximación Convencional

1. Aproximación Convencional

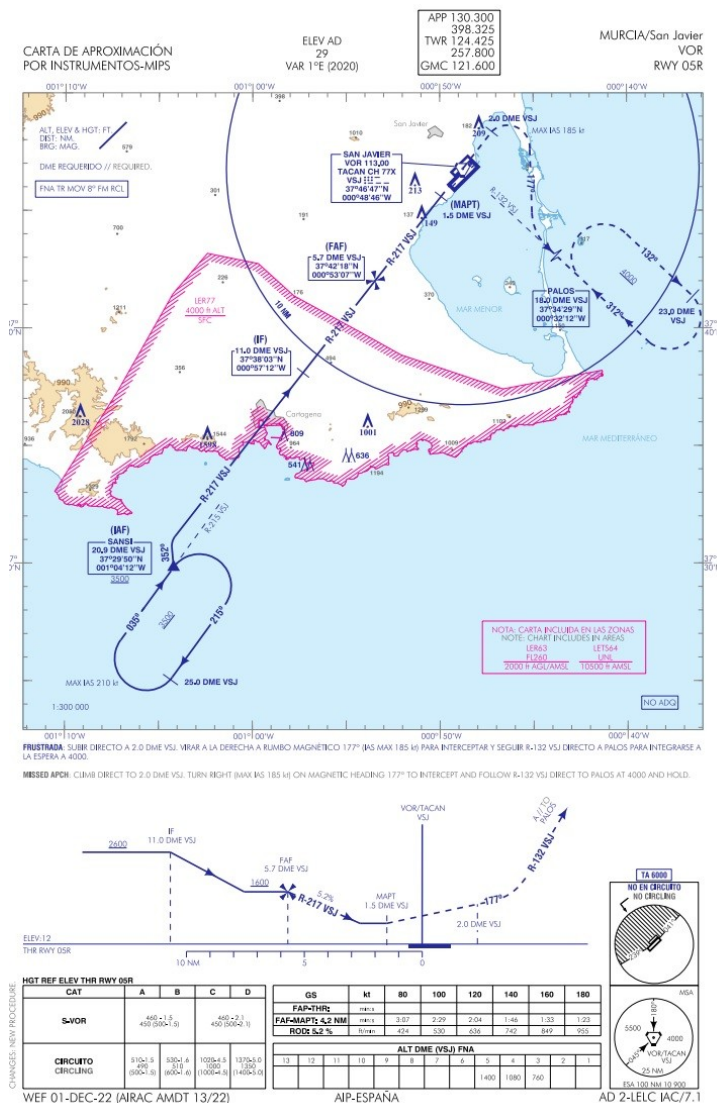
Existen aeródromos en los que el servicio de aproximación se da desde la misma torre sin contar con vigilancia radar. Esto ocurre usualmente en las torres monoposición (TWR+APP en la misma frecuencia), o en algunas aproximaciones. Ejemplos de esto serían LESA_APP o LELC_APP.

En estos casos no se puede utilizar el radar para proporcionar separaciones, vectores, vigilar la altitud mínima, etc. Únicamente se autorizan procedimientos publicados, ascensos, descensos, horas estimadas de cruce, de inicio de aproximación, etc.

Los controladores siguen siendo los responsables del espaciamiento entre los tráficos IFR por ello, se deben asignar niveles y rutas estándar de acuerdo con este principio. Esta información se amplía en el documento de [**Separación en Control por Procedimientos**](#).

2. Aproximaciones

Una vez alcanzado el punto IAF se autorizará al tráfico a la aproximación preferente correspondiente para la pista activa. Los aeropuertos con aproximación por procedimientos no disponen en general de ILS, por ello, la aproximación VOR/TACAN será la más precisa.



¡**Recuerda!** Cuando el piloto alcanza el IAF, entrará en la espera publicada a menos que haya sido autorizado a completar una aproximación.

Cuando se tienen **varios tráficos** llegando en un breve período de tiempo, puede tener que pedir a alguno que permanezca en espera. En este momento, puede que le pidan un EAT (Expected Approach Time - Hora Esperada para la Aproximación), es decir, la hora a la que se autorizará al piloto a iniciar el procedimiento de aproximación desde el IAF.

Es posible añadir “**descenso según publicado**” en la autorización para mayor clarificación.

No espere a que el avión llegue al IAF para darle la autorización de la aproximación, de la autorización con tiempo / distancia suficiente para que el piloto prevea sus maniobras con

tiempo.

Un piloto puede hacer una aproximación visual o proceder directamente al tramo final sin pasar por el IAF. (Siempre y cuando confirme contacto visual).

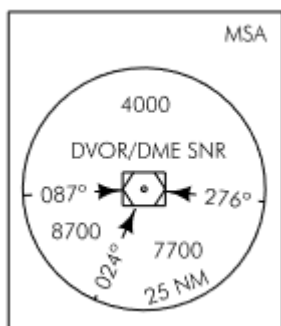
En las aproximaciones ILS el tráfico capturar una senda y localizador a la pista posterior al IAF.

En las aproximaciones VOR/TACAN o NDB, en general, el tráfico realizará un alejamiento para posteriormente incorporarse a un radial de acercamiento al aeropuerto. Completando la aproximación en visual.

Para mantener una distancia de seguridad, un tráfico puede ser autorizado a una aproximación tan sólo cuando el tráfico precedente esté en final y haya razón para creer que podrá efectuar un aterrizaje normal, o haya avisado que puede completar su aproximación en visual.

3. MSA

Las cartas de aproximación contienen altitudes mínimas del sector (MSA).



Las MSA están situadas sobre un VOR. A partir de ese VOR se pintan radiales y distancias. Las áreas sobre la circunferencia obtenidas determinan la altitud mínima segura para una aeronave.

Si tiene **varios tránsitos** en frecuencia puede utilizar esta información para descenderlos escalonadamente.

En general se descenden los tránsitos a la altitud mínima del sector o según publicado.

