

Procedimientos de aeródromo 2

En esta tutoría aprenderás todo lo necesario sobre el control de aeródromo operativo. El control CAO cuenta con algunas diferencias respecto al control CAG, sobre las que nos basaremos para la tutoría. Podremos ver:

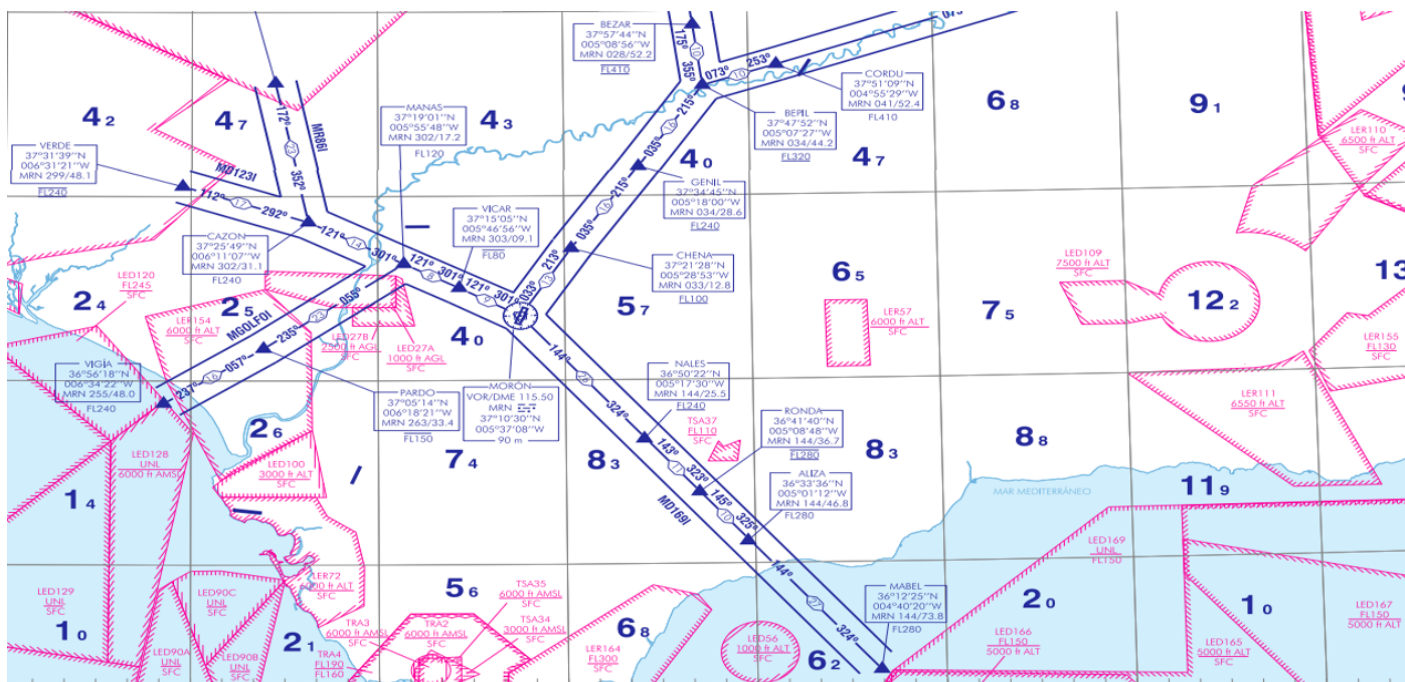
- Puesta en marcha de aeronaves CAO
- Pasillos IFR/VFR
- Como gestionar pasillos IFR/VFR
- Coordinación de los pasillos con la dependencia superior.

Peculiaridades de la puesta en marcha de aeronaves militares

Debido al diseño de las aeronaves militares (especialmente cazas) y a la naturaleza de su misión, dichas aeronaves suelen pedir la puesta en marcha antes de pedir la copia. El momento más idóneo es darle la autorización de ruta mientras ruedan a pista.

Pasillos IFR/VFR

Para facilitar las coordinaciones entre varias dependencias, se diseñaron los pasillos IFR/VFR. ¿Y qué son estos pasillos? Son como unas SID/STAR con sus FL establecidos en cada punto que suelen conectar las bases aéreas/aeropuertos con zonas de interés. En otras palabras, como unas tuberías dentro del espacio aéreo. En el caso militar, suelen acabar en LED, LERS, LEP, TSA...



En esta imagen podemos ver la carta con los pasillos (también denominados “corredores”) IFR que dispone la base de Morón los cuales conectan con Deltas. Estas zonas son donde suelen realizar misiones de entrenamiento las aeronaves del EA. Vamos a centrarnos en el corredor MD169I. Si nos fijamos en el nombre ya podemos deducir bastante de información:

- **M “Mike” viene de Morón**
- **D169 es la “Delta” donde acaba el pasillo.**
- **I “india” nos indica que el pasillo es de ida. Si fuera de vuelta acabaría en V.**

Ahora vamos a fijarnos en la ruta en sí. Como podemos observar, vemos que estos corredores son como unas tuberías en el espacio aéreo como afirmamos antes, ya que tenemos niveles mínimos y máximos para pasar por los puntos establecidos.

Estas cartas podemos obtenerlas ingresando en la web AIP de Enaire. Para ello, ingresaremos el código OACI del aeródromo militar y buscaremos las cartas con nombre CDEP (para corredores de salida) y CARR (para corredores de regreso de las deltas)

02-DEC-21 (Incorporados AIRAC 11/21 y AMDT 348/21)

Aplicaciones Web

Insignia ENAIRE Drones Insignia VFR Guía VFR

Datos digitales

Acceso a los datos digitales (AIXM5) que se suministran en forma de conjunto de datos.

Novedades y avisos AIS

Consulte las novedades en nuestra web

Contacta

Visítanos en ais.enaire.es
¿Tienes una consulta o incidencia sobre el AIP? Escríbenos a ais@enaire.es.

Resultados del filtro

LERT	CÁDIZ/Rota
AD 2 LERT	Datos del aeródromo.
AD 2 LERT ADC 1	ADC
AD 2 LERT PDC 1	PDC
AD 2 LERT AOC 1	AOC/1 - RWY 10
AD 2 LERT AOC 2	AOC/2 - RWY 28
AD 2 LERT DEP 1	DEP 1 - RWY 10
AD 2 LERT DEP 2	DEP 2 - RWY 28
AD 2 LERT ARR DEP 1	ARR/DEP - RWY 10/28
AD 2 LERT CDEP 1	CDEP_1 - RWY 10/28
AD 2 LERT CARR 1	CARR_1 - RWY 10/28
AD 2 LERT IAC 1	IAC/1 - ILS/DME Z RWY 10
AD 2 LERT IAC 2	IAC/2 - ILS/DME Y RWY 10
AD 2 LERT IAC 3	IAC/3 - ILS/DME X RWY 10

¿Cómo instruimos a las aeronaves a seguir esos pasillos?

Le comunicaremos la instrucción de seguirlos mediante la autorización de ruta. Como hemos dicho antes, se la daremos preferentemente cuando las aeronaves estén rodando a pista o sean estas las que nos comuniquen que están listos copiar dicha autorización.

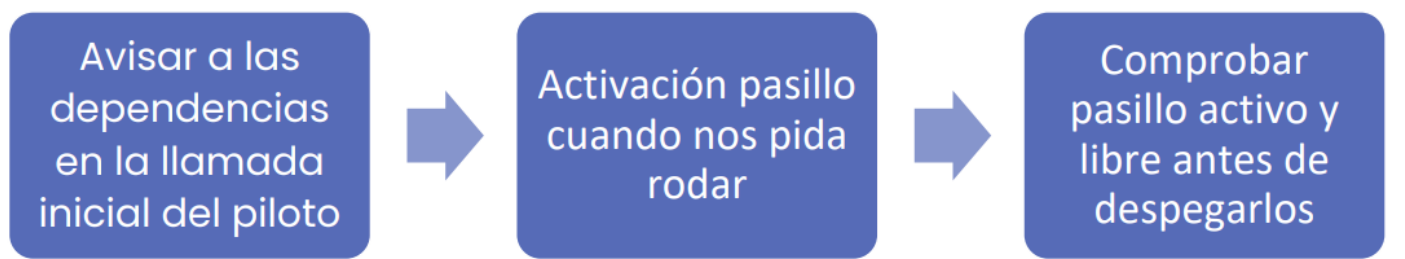
**"Dólar 01, a destino (lugar) vía (nombre del corredor), responda xxxx.
(+ datos del campo si no se lo hemos dado)**

**Nota: no damos nivel autorizado en la autorización puesto que viene implícito en el corredor, a no ser que, por tráfico, debamos de pararlo a menor nivel en algún punto a requerimiento de la dependencia superior.*

Coordinaciones de los pasillos IFR/VFR con la dependencia superior (ya sea civil o militar)

En este caso, lo ideal sería hacer una llamada de aviso inicial a las dependencias afectadas cuando recibamos el contacto inicial de dicha aeronave. Cuando la aeronave pida rodar a rodaje/torre será cuando rodaje/torre avise a la dependencia radar para que “active el pasillo”.

Y, ¿qué es “activar el pasillo”? A partir del momento que se activa el pasillo, no puede haber ninguna aeronave cruzando las trayectorias establecidas en el pasillo activado a los niveles de vuelo afectados. Para ello, le debemos de dejar al menos cinco minutos a la dependencia radar afectada para que pueda quitar sus tráficos de estas zonas. Antes de autorizar a las aeronaves a despegar como torre, deberemos de cerciorarnos con la dependencia de siguiente nivel que el pasillo esta despejado (pedir suelta).



Suelta de una salida en un aeródromo

En este procedimiento, la dependencia de Torre solicita a Aproximación el permiso para poder autorizar el despegue de una aeronave IFR.

La solicitud de "Suelta" se debería hacer siempre

Fraseología de suelta

TWR: (distintivo de llamada), [pista], LISTO.	APP: (distintivo de llamada), [pista], SUELTO [(restricciones, si existen)].
TWR: (distintivo de llamada), [pista], LISTO.	APP: (distintivo de llamada), [pista], SUJETO (o MANTENLO).

Ejemplo de suelta

LERT_TWR: COBRA01, runway 10, READY	LEZL_APT_APP: COBRA01 RELEASED.
-------------------------------------	---------------------------------

LERT_TWR: COBRA01, runway 10, READY.

LEZL_APT_APP: COBRA01 HOLD FOR RELEASE.