


# LEAB - Albacete

**NO VÁLIDO PARA OPERACIONES REALES. SOLO PARA SIMULACIÓN. NOT VALID FOR REAL OPERATIONS. ONLY FOR SIMULATION PURPOSES. (\*)**

El Aeropuerto de Albacete comenzó a funcionar como aeropuerto civil oficialmente el 1 de julio de 2003 cuando AENA convirtió una parte del aeródromo militar de Los Llanos en un aeropuerto comercial. El de Albacete es el único aeropuerto público de Castilla La Mancha, habilitado como puesto fronterizo y declarado, de esta forma, frontera exterior Schengen.

El aeropuerto está situado a 3,9 kilómetros al sur de la ciudad de Albacete. A pocos km de la Base Aérea de Los Llanos, la Maestranza Aérea de Albacete, la Escuela de Pilotos de la OTAN y el [Parque Aeronáutico y Logístico](#) de Albacete.

## 1. Posiciones

Log-in	Callsign	Frecuencia	FRA	Observaciones
LEAB_TWR	Albacete Tower	122.100		-

Es recomendable tener **conocimientos CAO** para dar servicio en Albacete.

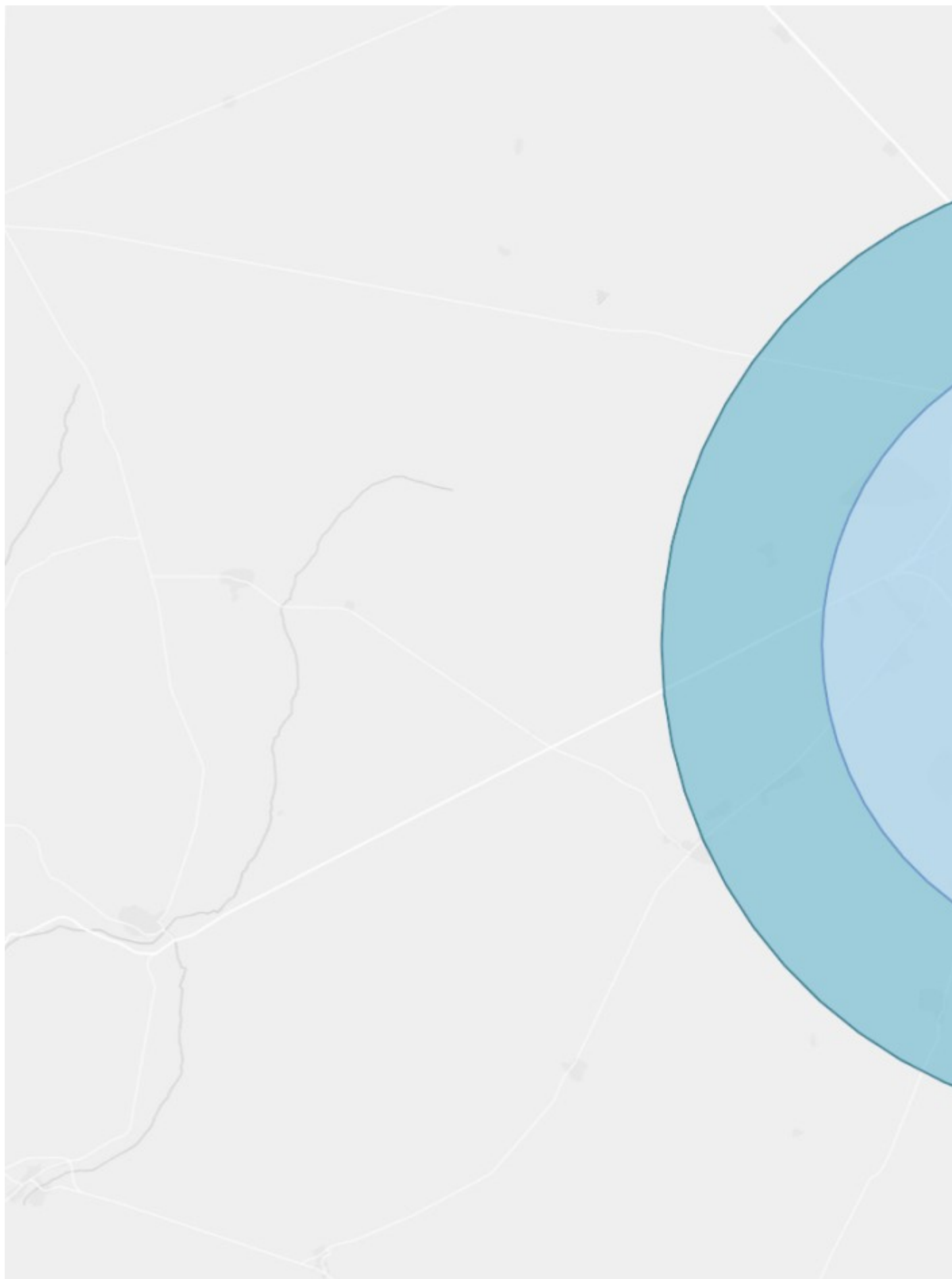
Haz click [aquí](#) si quieres **formarte como controlador CAO** de la división.

## 2. Espacio aéreo

El CTR de Albacete consiste en una circunferencia de 6,5 nm centrada en el ARP que se eleva desde el suelo a 3500ft AGL.

El ATZ de Albacete consiste en una circunferencia de 8 km de radio centrado en el ARP, desde el suelo a 3000ft HGT.

Tanto el CTR como el ATZ de Albacete son espacios aéreos de clase **D**.



Puedes encontrar información más detallada en el [AIP de Albacete](#).

## Puntos visuales

LEAB cuenta con 6 puntos de notificación VFR:

- **N - Valdeganga**
- **S - Pétrola**
- **E - Chinchilla**
- **S1 - Pozo Cañada**
- **W - La Gineta**
- **W1 - Albacete**

No todos los puntos podrán usarse para entrar y salir del CTR/ATZ. Revisa [esto](#) para conocer los puntos de entrada y salida.

Mapa de pasillos visuales: [VAC](#)

## 3. Procedimientos locales

### General

El Aeropuerto de Albacete no cuenta con Procedimientos de Visibilidad Reducida (LVP).

### Configuración de pistas

La **pista preferente** es la **27**.

ATC mantendrá la configuración preferente descrita hasta componentes del viento, incluidas rachas, de 10kt en cola y/o 20kt cruzado pudiendo considerar el cambio a partir de 7kt en cola.

El ATC también podrá utilizar la configuración no preferente (pista 09) cuando 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.

## Reglamentación local

Los primeros 395 m de RWY 09 y los últimos 395 m de RWY 27 no son utilizables para aeronaves ligeras con patín de cola, y/o aquellas aeronaves cuyos elementos del tren de aterrizaje no pueda superar una altura de 20 cm sobre el suelo.

En este caso el procedimiento de rodaje alternativo es:

- La salida de la RWY 27 será por la TWY B, a continuación por la R-1 a la A, F y plataforma E5.
- Para entrar a la RWY 09 proceder por TWY F, A, R-1 y B.

## Procedimientos de rodaje

Exceptuando los extremos, el rodaje de las aeronaves dentro de la plataforma de Albacete AD será contrario al sentido de operaciones de la pista que se esté usando.

En **llegada** a la **09** los tráficos **librarian** la pista por **A**.

En **llegada** a la **27** los tráficos **librarian** la pista por **E**, para proceder **via R** y entrar a la **plataforma** por las puertas **RE**.

En **salida**, el **procedimiento** será a la **inversa** para **ambas pistas**.

## Gestión de tráficos VFR

## Llegadas

**Solo** se podrán usar **W, N y S** como primer punto de entrada al CTR.

Posteriormente, se seguirán las siguientes rutas a las altitudes indicadas:

- Ruta W-W1: 3000 ft AMSL.
- Ruta N-W: 3800 ft AMSL.
- Ruta N-S: 4300 ft AMSL.
- Ruta S-E: 3500 ft AMSL.

Si no hubiera otras instrucciones, las aeronaves podrán **dirigirse al punto W1** antes de obtener el permiso definitivo.

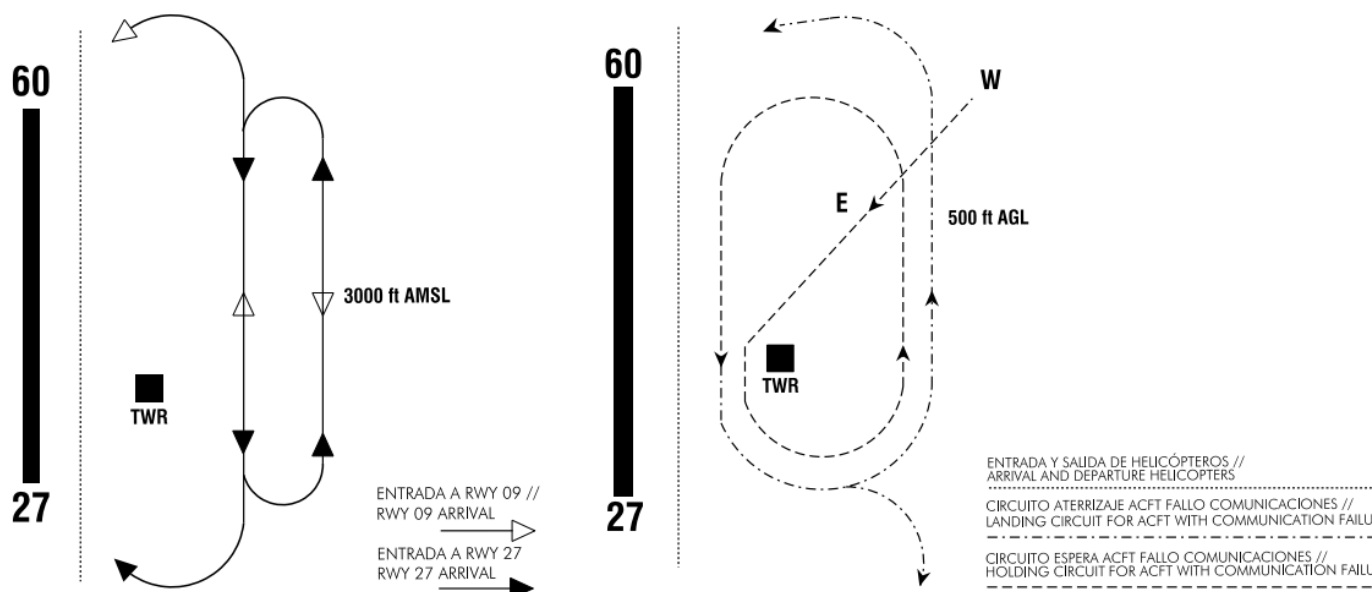
## Salidas

**Solo** se podrán usar **W y N** como puntos de salida del CTR.

Se deberán seguir los siguientes circuitos y altitudes:

- Ruta W1-W: 3500 ft AMSL.
- Ruta W-N: 3300 ft AMSL.
- Ruta S-N: 4800 ft AMSL.
- Ruta S1: 3500 ft AMSL.

En Albacete existen los siguientes circuitos:



## Sistema de vigilancia ATS

Se autoriza el uso del radar de vigilancia en el suministro del Servicio de Control de Aeródromo en la Torre de Control del aeropuerto de Albacete para ejecutar las siguientes funciones:

- Asistencia radar a aeronaves en aproximación final.
- Asistencia radar a otras aeronaves en las cercanías del aeródromo.
- Establecimiento de separación radar entre aeronaves sucesivas a la salida.
- Suministro de asistencia para la navegación a vuelos VFR.

## Aplicación de separaciones entre salidas sucesivas

Albacete TWR podrá autorizar despegues sin necesidad de coordinación previa con aproximación (salvo que ésta establezca otro criterio), siempre que se cumplan las siguientes separaciones entre salidas IFR sucesivas:

Segunda Aeronave	detrás de	Primera Aeronave	Separación mínima (tiempo)
Todas	detrás de	Muy rápida	2 min
Rápida		Rápida	2 min
Media			1.5 min
Lenta			1.5 min

Rápida		<b>SUJETA</b>
Media	Media	2 min
Lenta		1.5 min
Todas	Lenta	<b>SUJETA</b>
Muy Rápida	Todas	<b>SUJETA</b>

**Lenta:** Pistón y helis; **Media:** Turbohélices (y "RJ"); **Rápida:** Reactores; **Muy rápida:** Cazas

- La **primera salida después de una frustrada** estará **SUJETA** y será necesaria la "suelta" de aproximación.
- Siempre debe cumplirse la **separación por estela turbulenta**, cuando aplique.
- Cuando no haya dependencia de aproximación conectada, para las salidas indicadas como "sujetas" se esperará 5 minutos y se informará a las aeronaves sobre los posibles tránsitos que le puedan afectar en salida.

LEAB\_TWR **NO** podrá utilizar el **radar** para dar **separación en salidas sucesivas**.

Para más información, consultar el [siguiente documento](#).

## Delegaciones de Control deTránsito

**Albacete Aproximación** (LEAB\_APP) **delegará a Albacete Torre** (LEAB\_TWR) el control de **tránsito VFR** en las inmediaciones del CTR y pasillos visuales hasta una altura máxima de 3500ft AGL.

## Transferencias de control y comunicaciones

LEAB\_APP transferirá a LEAB\_TWR el control de los tránsitos instrumentales en el LOC o en la altitud de transferencia coordinada. LEAB\_TWR pasará los tránsitos visuales que abandonen el ATZ "a la escucha" con LEAB\_APP, frecuencia que usarán para información de tráfico y coordinación. Lo hará transmitiendo la frase "servicio de control terminado". Se recuerda a los controladores que en los espacios aéreos clases E y G solamente se puede suministrar servicio de información y asesoramiento. LEAB\_TWR transferirá a LEAB\_APP el control y las comunicaciones de los tránsitos VFR que puedan verse afectados por otro tránsito responsabilidad de LEAB\_APP,



previa coordinación entre las dependencias.

## Procedimientos de Salida y Arribada

Preferentemente se autorizarán **salidas IFR estándares**.

LEAB AD no cuenta con STAR para uso civil, son de uso exclusivo militar.

## Procidimientos de Atenuación de Ruidos

**Evitar el sobrevuelo** de Chinchilla, Camporroso, Romica, Aguas Nuevas, Campollano y Albacete.

Quitar el postquemador tan pronto como sea posible (1500 ft AGL/300 IAS MAX).

Ascender lo antes posible hasta 5000 ft AGL en vector de salida y seguir las instrucciones de TWR.

## 4. Recursos Adicionales

Documento	Versión/AIRAC	Última Actulización
Documento de resumen de aeródromo	AIRAC 20/10	01/10/2020
Asignación de stands a VAs	2.0	20/11/2022
Circulación Aérea Operativa	-	-

## 5. Información Adicional

Si has encontrado algún problema, tienes sugerencias o alguna pregunta, no dudes en enviar un correo a [lecs@ivao.es](mailto:lecs@ivao.es).

\* Algunas imágenes mostradas en esta página web (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.

***NO VÁLIDO PARA OPERACIONES REALES. SOLO PARA SIMULACIÓN***  
***NOT VALID FOR REAL OPERATIONS. ONLY FOR SIMULATION PURPOSES.***

### Versiones

**579199** (LECS-CH) - Redacción Inicial

**626590** (LECS-CH) - 28/09/2023 - Integración en la WIKI y Reestructuración

Revisión #5

Creado 28 septiembre 2023 19:31:57

Actualizado 4 enero 2024 22:10:11