

LEJR - Jerez


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

El aeropuerto de Jerez de la Frontera, a 9 kilómetros del centro de la ciudad y cerca de la capital de provincia es el único aeropuerto civil de la provincia de Cádiz y uno de los motivos explicativos fundamentales del desarrollo turístico de la misma. El aeropuerto de Jerez terminó 2015 con 823.177 pasajeros, lo que supone una subida del 8,6% en relación con el año anterior. Este registro representa un hito en la evolución reciente del tráfico del aeropuerto, ya que no sólo se trata de la cifra de usuarios más elevada desde 2012, sino que además se logra el primer incremento anual desde 2007.

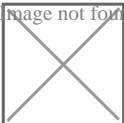
Autor de la Imagen: [Wafry](#)

1. Posiciones

Posiciones Activas

Log-in	Callsign	Frecuencia	FRA	Observaciones
LEJR_TWR	Jerez Tower	118.555		Indicativo CPDLC: LEJR

Posiciones No Activas

Log-in	Callsign	Frecuencia	FRA	Observaciones
LEJR_GND	Jerez Ground	133.280		LEJR_TWR conectada\$ Activable por NOTAM

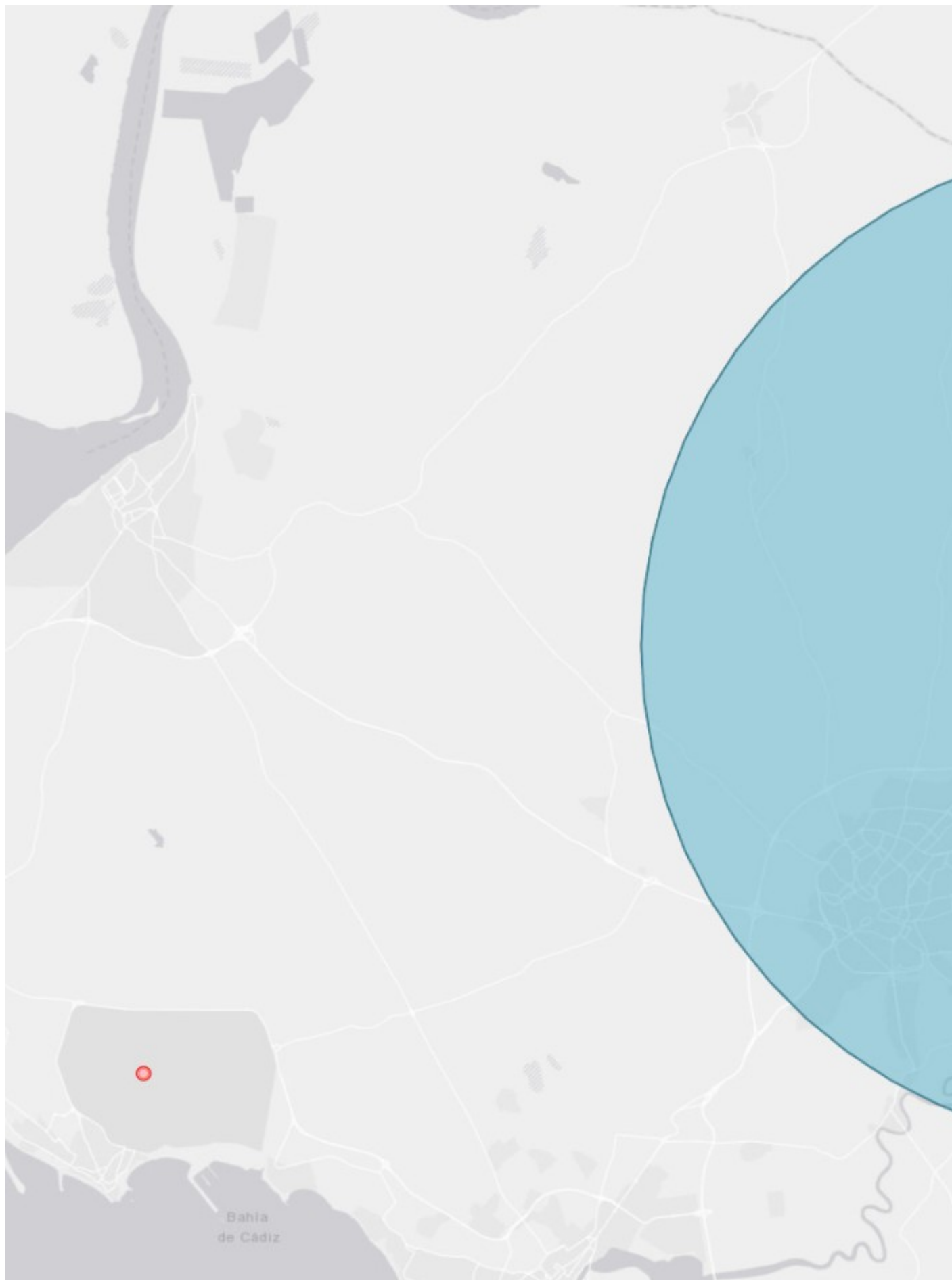
\$ El orden de apertura puede ser modificado en eventos, training, exámenes y/o NOTAM.

2. Espacio aéreo

El CTR de Jerez está compuesto por el círculo de 7 NM de radio centrado en ARP desde SFC hasta 2500ft AMSL.

El CTR de Jerez es un espacio aéreo de **clase D**.

LEJR no cuenta con ATZ.



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

Puntos visuales

LEJR cuenta con 2 puntos de notificación VFR de entrada/salida del CTR:

- **G - Guadalcaín:** Pasillo desde/a **E (Jédula)** (1000ft AGL/2500ft AMSL)
- **W - Mesas de Asta**

Estos puntos de notificación pueden usarse tanto para salida como llegada a LEJR.

Mapa de pasillos visuales: [VAC](#)

3. Procedimientos locales

General

Configuración de pistas

La **pista preferente** es la **20**.

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 02) 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.

Torre

Sistema de vigilancia ATS

Se podrá utilizar sistemas de vigilancia ATS en el suministro del servicio de control de aeródromo para ejecutar las siguientes funciones:

- Supervisión de la trayectoria de vuelo de aeronaves en aproximación final;
- Supervisión de la trayectoria de vuelo de otras aeronaves en las cercanías del aeródromo;
- Aplicación de separación, establecida en RCA-4.6.7.3 entre aeronaves sucesivas a la salida; y
- Suministro de asistencia para la navegación a vuelos VFR.

Aplicación de separaciones entre salidas sucesivas

Sevilla 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		Media	SUJETA
Media			2 min
Lenta			1.5 min
Todas		Lenta	SUJETA

Muy Rápida

Toda
s**SUJETA**

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.

LEJR_TWR **NO** podrá utilizar el **radar** para dar **separación en salidas sucesivas**.

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

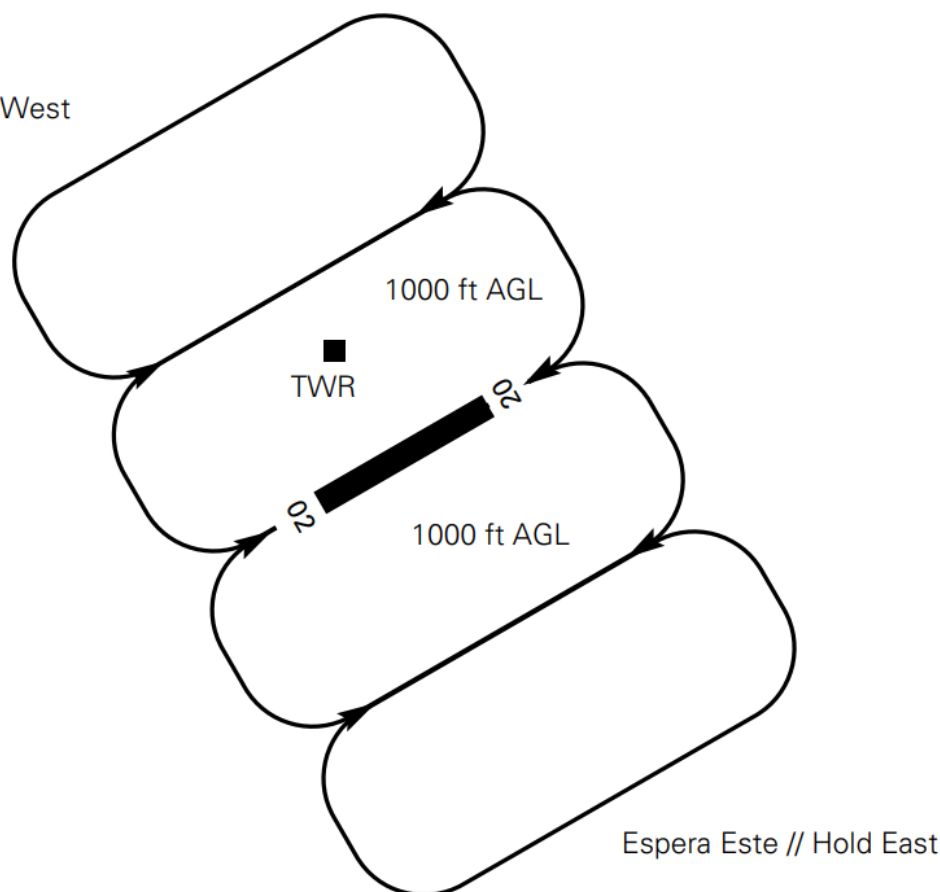
Gestión de tráfico VFR

Los tránsitos que dirijan al CTR de Jerez serán autorizados por Jerez TWR, manteniendo ALT MAX 1000 ft AGL, a proceder por las rutas especificadas a los puntos de notificación de entrada al CTR hasta obtener autorización para integrarse en el circuito de tránsito aeródromo.

En algunos casos, las aeronaves deberán efectuar esperas sobre W, E o G.

En Jerez existen los siguientes circuitos:

Espera Oeste // Hold West



Delegaciones de Control de Tránsito

Sevilla Aproximación (LEZL_APT_APP o LEZL_ASV_APP) **delegará a Jerez Torre** (LEJR_TWR) el control de **tránsito VFR** dentro del CTR hasta altitud máxima de 2500ft AMSL.

Transferencias de control y comunicaciones

LEZL_ASV_APP (LEZL_APT_APP en su defecto) transferirá a LEJR_TWR el control de los tránsitos instrumentales establecidos en el localizador de la pista en servicio debidamente separados (secuencia estándar es de 5nm). LEJR_TWR transferirá el control de los tránsitos instrumentales en salida alcanzados los 1000-2000ft o, en su defecto, cuando hayan acordado dichas dependencias.

LEJR_TWR pasará los tránsitos visuales que abandonen el campo para ingresar en el espacio aéreo no controlado de los pasillos y sectores VFR "a la escucha" con LEZL_ASV_APP (LEZL_APT_APP en su defecto), frecuencia que usarán para información de tráfico y coordinación con otros tráficos de la zona. 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.

Rodadura

Movimientos en plataforma

Exceptuando en la sub-plataforma de aviación general, el rodaje de las aeronaves dentro de la plataforma de Jerez AD será contrario al sentido de operaciones de la pista que se esté usando.

Las maniobras de retroceso se efectuarán aproando al sur (con pista 02 en uso) o al norte (con pista 20 en uso).

Las aeronaves de letra de clave 4E y las aeronaves tipo 767-400 y MD11 que seguirán el procedimiento como clave E solo podrán utilizar las TWY E1, E6, T1, T2, T3, T4, T5, L2. Solo se permitirá el rodaje de una aeronave en el área de maniobras.

Pista 20

- En salida 20, los tráficos abandonarán la plataforma por las puerta L4 y L2 y rodarán por T hasta alcanzar el punto de espera donde LEJR_GND los transferirá a LEJR_TWR.
- En arribada 20, los tráficos libran la pista por E2, E3 y E4, E5, E6 donde LEJR_TWR los transferirá a LEJR_GND, rodando después por T para entrar a la plataforma por la puerta L4 o L3.

Pista 02

- En salida 02, los tráficos abandonarán la plataforma por la puerta L3 o L4, y rodarán a la izquierda por T hasta alcanzar el punto de espera. LEJR_GND los transferirá a LEJR_TWR.
- En arribada 02, los tráficos libran la pista por E4, E3 y E2 donde LEJR_TWR los transferirá a LEJR_GND, rodando después por T para entrar a la plataforma por la puerta L2. En el caso de la aviación general, rodarán por T a L4.

Para más información sobre los stands, puedes consultar la [Carta PDC](#) del aeropuerto de Jerez.

Para ver los stands asignados a cada aerolínea, puedes consultar el siguiente enlace:
[Asignación de Stands](#)

Procedimientos de Salida y Arribada

La rodadura de Jerez (torre en su defecto), será responsable de aprobar los planes de vuelo de cualquier tráfico saliente.

La **altitud inicial** deberá ser **coordinada** con **LEZL_ASV_APP** (LEZL_APT_APP en su defecto) en cada caso.

Las salidas y llegadas observarán los procedimientos estandarizados publicados en el [AIP](#).

Helicópteros

La zona de aterrizaje para helicópteros (FATO) es la pista 02/20.

Los helicópteros podrán utilizar los stands: H1, H2, H3, H4, H5, H6A, H6D, H9 y H10.

Restricciones de Velocidad

Las **llegadas** a Jerez AD bajo control radar ajustarán sus velocidades conforme a lo especificado a continuación:

- IAS MAX 250 kt a FL120 o inferior.
- IAS 210 kt al comienzo del viraje final para interceptar el rumbo del localizador del ILS, cuando la aeronave se encuentre dentro de 20 NM del umbral.
- IAS 180 kt al completar el viraje final y establecerse en el rumbo del localizador, cuando la aeronave se encuentre dentro de 20 NM del umbral.
- IAS 160 kt al cruzar el NDB "JER".
- Las aeronaves con IAS de crucero inferiores a las citadas anteriormente deberán mantener velocidad de crucero hasta el punto de ajuste que les afecte.

La IAS MAX permitida para las **salidas** es 250 kt hasta abandonar FL120.

Procedimientos de visibilidad reducida (LVP)

Activación de LVP

Se activarán los procedimientos de visibilidad reducida cuando **cualquier RVR sea igual o inferior a 550m**.

En caso de fallo de los medidores RVR, se activarán con una **visibilidad horizontal igual o inferior a 800m**.

El **controlador** debe incluir "**LOW VISIBILITY PROCEDURE IN OPERATION**" en su **ATIS** para avisar de la activación de estos procedimientos.

Cancelación de LVP

Para cancelar los LVP, **todos los RVR** deben ser **igual o superior a 1200m o 800m** durante **15 minutos seguidos**.

En caso de fallo de los medidores RVR, se cancelarán con una **visibilidad horizontal igual o superior a 1200m o 1000m** durante **15 minutos seguidos**.

Detalles de los procedimientos LVP

En caso de que se esté operando con LVP, es importante tener los siguientes puntos en cuenta:

- **No** se permite el **despegue** desde **intersecciones**.
- Sólo se autorizará el **rodaje** a **una aeronave a la vez**.

El aeropuerto de Jerez **únicamente está equipado con ILS CAT I** en la pista **20**.

Procidimientos de Atenuación de Ruidos

Las pruebas de motor en régimen superior al ralentí están prohibidas en cualquier puesto de la plataforma.

4. Recursos Adicionales

Documento	Versión/AIRAC	Última Actualización
Documento de resumen de aeródromo	AIRAC 2209	08/09/2022
Asignación de stands a VAs	1.0	20/11/2022

5. Información Adicional

Si has encontrado algún problema, tienes sugerencias o alguna pregunta, no dudes en enviar un correo a 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) y **568816** (LECS-ST1) - Redacción Inicial

626590 (LECS-CH) - 27/09/2023 - Integración en la WIKI y Reestructuración



Revisión #5

Creado 27 septiembre 2023 20:41:10

Actualizado 4 enero 2024 22:02:14