

# Configurar el ATIS

Además del interfaz de control AURORA y la frecuencia de comunicación, los controladores disponen de otras herramientas para proveer información a los pilotos, los ATIS (*Automatic Terminal Information Service*).

Los aeropuertos españoles que tienen ATIS en la vida real son GCFV, GCLA, GCLP, GCRR, GCTS, GCXO, LEAL, LEAM, LEBB, LEBL, LECO, LECU, LEGE, LEGR, LEIB, LEJR, LEMD, LEMG, LEMH, LEPA, LERS, LERT, LEVC, LEST, LEVC, LEVT, LEVX, LEXJ y LEZL. En los aeródromos no incluidos en esta lista, el controlador deberá aportar la información al piloto por frecuencia cuando éste la requiera.

Solo es obligatorio crear el ATIS en los aeropuertos incluidos en la lista. Para el resto no es obligatorio aunque sí recomendable.

Los aeropuertos que no están en la lista no tendrán ATIS accesible por voz (solo será visible por texto).

## ¿Cómo configurar el ATIS?

Ya sean requeridos en modo texto o en modo voz (como en la realidad) esta información debe ser configurada en cada sesión del siguiente modo:

X

ATIS Active

ALPHA

Jerez Tower

LEJR

ILS Z RWY 20

20

X

Transition Level

FL 70

Transition Altitude

ft 6000

VOICE ATIS

125.650

TTS

VOICE

PREVIEW

Jerez Tower information ALPHA recorded at 1213z  
LEJR 131200Z VRB04KT 9999 FEW025 24/14 Q1020  
ARR RWY ILS Z RWY 20 / DEP RWY 20 / TRL FL70  
RMK DATA LINK DEP CLR AVBL L E J R  
CONFIRM ATIS INFO ALPHA on initial contact

Remarks

DATA LINK DEP CLR AVBL L E J R

CANCEL

SEND

## ATC Position:

Distintivo de llamada radiotelefónico de la dependencia (en inglés). Por ejemplo: "*Bilbao Tower*", "*Sevilla Tower*".

Esta casilla se rellena automáticamente con los datos de la conexión.

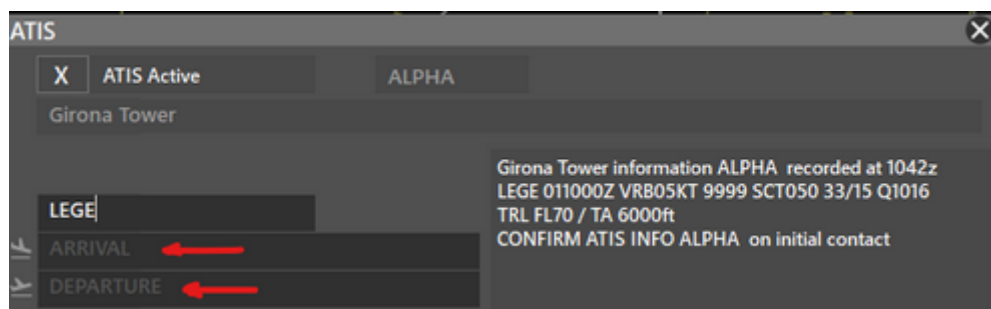
## METAR Station:

Código ICAO de la estación meteorológica del aeródromo.

En la gran mayoría de casos, coincidirá con el ICAO del aeropuerto (LECO, LEAM, LEXJ, GCFV, LEMH...). Aunque hay excepciones, como Logroño (LELO en lugar de LERJ) o Cuatro Vientos (LEVS en lugar de LECU).

## Pista(s) en uso ( Arrival / Departure):

El controlador que ocupe la torre principal (en caso de haber varias) será el responsable de designar las pistas en uso (normalmente las pistas se asignan para realizar las operaciones de despegue y aterrizaje contra el viento, aunque con poco viento se utilizarán las pistas preferentes).



Para que la estructura del ATIS sea lo más similar a la real, se deben seguir las siguientes recomendaciones:

**GCCC (Aeropuertos del FIR Canarias):** en la casilla ARRIVAL deberán poner la aproximación esperada (ILS Z RWY 03L) y en la casilla DEPARTURE se deberán indicar todas las pistas disponibles ya sean para salidas o para llegadas.

**LECB y LECS (Aeropuertos de los FIRs de Barcelona y Sevilla):** en la casilla ARRIVAL deberán poner la aproximación esperada (ILS Z RWY 24R) y en la casilla DEPARTURE se deberán indicar solo las pistas disponibles para salidas.

**LECM (Aeropuertos del FIR de Madrid):** en la casilla ARRIVAL deberán poner las pistas disponibles en llegadas (32L, 32L), en la casilla DEPARTURE se deberán indicar las pistas disponibles para salidas (36R, 36L).

## Altitud de transición (TA) y Nivel de transición (TRL):

La altitud de transición (TA) es aquella a partir de la cual los pilotos configuran su altímetro con el QNE (1013 mbar). En España, siempre es 6000 ft, salvo Granada (7000ft), La Seu d'Urgell (8000ft) y TMA de Madrid (13.000ft). El nivel de transición (TRL) es variable y es el primer nivel de vuelo utilizable. Por debajo de él los pilotos calan el altímetro con el QNH local en cada momento (es variable con el tiempo puesto que está en relación a la presión atmosférica). Los valores de nivel de transición (TRL) se obtienen en función de la TA y el QNH conforme a la tabla anterior.

| QNH (hPa) | De 942 a 959 | De 960 a 977 | De 978 a 995 | De 996 a 1013 | De 1014 a 1031 | De 1032 a 1050 |
|-----------|--------------|--------------|--------------|---------------|----------------|----------------|
|-----------|--------------|--------------|--------------|---------------|----------------|----------------|

| Aeropuertos españoles con TA 6000 FT              |     |     |     |     |     |     |
|---|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| TRL   | 090 | 085 | 080 | 075 | 070 | 065 |
| Aeropuerto de Granada (TA 7000 FT)                |     |     |     |     |     |     |
| TRL   | 100 | 095 | 090 | 085 | 080 | 075 |
| Aeropuerto de La Seu D'Urgell (TA 8000FT)         |     |     |     |     |     |     |
| TRL   | 110 | 105 | 100 | 095 | 090 | 085 |
| TMA DE Madrid y Aeropuerto de Málaga (TA 13000FT) |     |     |     |     |     |     |
| TRL   | 160 | 155 | 150 | 145 | 140 | 135 |

Indicar que en los ATIS reales de España, **NO SE INCLUYE LA TA**, por lo que se recomienda no marcar esa casilla, tal y como aparece en la imagen del inicio de esta sección.

☒ Transition Level
 ☐ Transition Altitude

FL 70
 ft 6000

## Remarks:

Añade -en este último campo- aquella otra información de interés para los pilotos que aparezca en la web de procedimientos locales, o de obligada notificación conforme a las [R&R](#), tales como: *condiciones de baja visibilidad, examen en progreso o transmitiendo en streaming*.

Encuentra toda la información relativa a los procedimientos locales de tu aeropuerto o zona de control en las páginas de [procedimientos locales de la Wiki](#) o en la web cada FIR: <https://es.iviao.aero/atc/firs>.

| AD | RMK |
|----|-----|
|----|-----|

|  |   |
|--|---|
| LEBL                                   | AUTOSWITCH PROC IN FORCE<br>NAV APP TRANSITION IN USE CHECK FMS<br>DATALINK DEP CLR AVBL (1)<br>HIRO IN FORCE (2)<br>ARR TFC USE TWY UB TO VACATE RWY (3) |
| LECM (todos los ADs del FIR de Madrid) | EXPECT ILS APP RWY XX (4)   |
| LEGE                                   | PROCEDURAL APPROACH SERVICE BELOW FL075 - NO RADAR  |
| LEJR                                   | DATA LINK DEP CLR AVBL L E J R (1)  |
| LEMD                                   | NORTH DAY CONFIG  |
| LEMG                                   | AUTOSWITCH PROC ON DEP IN FORCE<br>DATA LINK DEP CLR AVBL A G P D (1)   |
| LEMH                                   | PROCEDURAL APPROACH SERVICE BELOW FL075 - NO RADAR  |

- (1) Esto se utilizará en caso de tener operativo el sistema CPDLC en Aurora (hoppie).  
(2) Cuando LEBL APP tenga activo el procedimiento HIRO.  
(3) En configuración preferente nocturna (ENR).  
(4) Indicar la aproximación esperada.

## Aspectos técnicos

Para los aspectos técnicos de la instalación de los sistemas de TTS de Windows siga las indicaciones de esta página:

[https://wiki.ivao.aero/es/home/devops/manuals/aurora\\_voice\\_atis](https://wiki.ivao.aero/es/home/devops/manuals/aurora_voice_atis).

**IMPORTANTE:** Instalar TEXT-TO-SPEECH de Windows en inglés británico (United Kingdom) y si no funciona, reiniciar el ordenador.

## Manage voices



Add voices

## Installed voice packages

Select a voice package to remove it.



English (United Kingdom)  
English (United Kingdom)

26 MB



English (United States)  
English (United States)

48 MB



Turkish  
Türkçe

7 MB

Revisión #23

Creado 1 marzo 2022 10:26:43

Actualizado 12 diciembre 2023 10:32:59 por Jorge Fernandez