

ANEXO A2. ESPACIOS AERONÁUTICOS Y SERVICIOS DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO



ANEXO A2. ESPACIOS AERONÁUTICOS Y SERVICIOS DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO 1

A2.1. RUTAS ATS 2

A2.2. RUTAS DE LLEGADA 2

A2.3. APROXIMACIÓN FINAL AL AEROPUERTO 3

A2.4. PROCEDIMIENTOS REGLAMENTARIOS DE SALIDA 4

A2.5. PROCEDIMIENTOS VFR 4



A2.1. RUTAS ATS

El conjunto de las rutas ATS en el FIR/UIR del espacio aéreo de Canarias, están expuestas en el AIP - España. Estas rutas, tanto para el espacio aéreo superior como para el inferior, están basadas en las siguientes instalaciones de ayuda a la navegación aérea:

- NDB/DME "BV" de La Palma
- NDB "HR" de Hierro
- VOR/DME "TFN" de Tenerife Norte
- VOR/DME "TFS" de Tenerife Sur
- L "TX" de Tenerife
- VOR/DME "GDV" de Gran Canaria
- LO "VR" de Gran Canaria
- VOR/DME "FTV" de Fuerteventura
- VOR/DME "LT" de Lanzarote

La separación horizontal esta establecida entre 15 MN y 10 MN según que exista o no cobertura radar y de la distancia a la antena de la aeronave.

Las transferencias entre Centros de Control colaterales, están establecidas entre 10 y 30 minutos (10 minutos con Casablanca ACC, 15 -20 minutos SAL ACC, 20 minutos con Dakar ACC, 20 -30 minutos con Santa María ACC).

A2.2. RUTAS DE LLEGADA

El espacio aéreo superior UIR próximo al Aeropuerto de La Palma está surcado por las siguientes aerovías:

UR-1	UA-23	UB-14E	UG-850	UA-60D
UB-602	UA-32	UB-600	UG-850S	
UG-851	UB-14	UB-600F	UG-851	
UA-23W	UG-5	UB-601F	UG-851F	

El espacio aéreo inferior próximo al aeropuerto está surcado por las siguientes aerovías:

G-851	B-14E
A-23W	G-5
A-23	B-600
B-14	G-850

Los procedimientos de entrada están publicados en el AIP-España para el TMA de Canarias, por cuyas aerovías se procede para la recalada en el Aeropuerto de La Palma.



A2.3. APROXIMACIÓN FINAL AL AEROPUERTO

La maniobra de aproximación se hace de acuerdo a la maniobra publicada en el AIP - España, con fecha 11 - Septiembre - 1997, carta de aproximación por instrumentos, aproximación NDB/DME RWY 01. Se trata de una maniobra de aproximación de no precisión basada en un NDB como referencia de dirección y un DME como referencia de distancia. Principalmente el IAF de la maniobra de aproximación se encuentra en el punto de referencia ARACO, 19 DME BV, 48 DME TFS, de coordenadas 28°25' 41'' N y 017°26' 45'', donde se apoya un holding de espera que funciona como alimentador de la maniobra de aproximación.

De este punto de referencia se sigue un arco DME (15 DME BV) para posteriormente realizar un viraje en el radial 339° del NDB hacia el radial 348° (este punto es el IF de la maniobra de aproximación). Se define por una aproximación a 4500 pies de altura hasta una distancia de 15 DME BV, donde se debe realizar el giro hacia la pista para el tramo intermedio, descendiendo a 3000 pies de altitud (2900 pies sobre el punto de referencia del aeropuerto) hasta una distancia de 8 DME BV, donde se encuentra el FAF, descendiendo posteriormente con una pendiente del 5,28 % (las altitudes y alturas referenciadas a distancias DME se encuentran en la propia carta de aproximación) hasta la altitud/altura de decisión (1520 (1420) pies para aeronaves cat. A, B y C, 1660 (1560) cat. D) manteniendo ésta hasta el MAPt definido por una distancia 3 DME BV.

La maniobra de aproximación frustrada consiste en virar en ese punto ascendiendo al 2,5 % hasta una altura de 3000 pies, tomando como rumbo de alejamiento el radial 131° del NDB BV siendo al velocidad máxima de viraje (IAS) de 160 kt para aeronaves de cat. A, B y C y de 185 kt para categoría D.

En cuanto a los procedimientos para la aproximación en vuelo visual las aeronaves con destino el aeropuerto de La Palma deben establecer contacto de radio con la torre de control antes de penetrar el espacio definido por el CTR La Palma, sobre los puntos definidos en la carta con las letras E o S, solicitando autorización antes de penetrar en el CTR.

Desde las esperas de VFR las aeronaves serán autorizadas a integrarse en el circuito de tránsito de aeródromo para realizar la aproximación en circuito o mantenerse en espera sobre los puntos E y S hasta obtener la correspondiente autorización para integrarse en el circuito. Dentro del espacio aéreo definido por el CTR la altura mínima será de 1000 pies sobre el nivel del mar o sobre el nivel de tierra.

En caso de fallo de radio, las aeronaves deben entrar por el punto E en el CTR manteniendo 1000 pies sobre el nivel del mar o sobre el nivel de tierra, o inferior, situándose a la vista de la torre de control en espera de señales luminosas y separándose del posible tránsito en el circuito de aeródromo, si bien en caso de baja visibilidad, hay que tener en cuenta que la OCA/OCH para vuelo en circuito es de 1780 (1680) hasta 2860 (2760) pies según la categoría de la aeronave.



A2.4. PROCEDIMIENTOS REGLAMENTARIOS DE SALIDA

La publicación de Información Aéronautica (AIP), describe en la sección AD 2 con fecha 11-Sep-1997, la *CARTA DE SALIDA NORMALIZADA, VUELO POR INSTRUMENTOS* para las siguientes maniobras de salida (según se recoge en la figura adjunta).

Despegue por pista 01

Salida 01 ALPHA

Virar a la derecha dentro del circuito de aeródromo (en condiciones visuales) para seguir ruta magnética 060° NDB/DME DM hasta interceptar y seguir el RDL 294 del VOR/DME TFN. Desde ahí se deberá continuar, en su caso, por la ruta asignada.

Salida 01 BRAVO

Virar a la derecha dentro del circuito de aeródromo (en condiciones visuales) para interceptar y seguir RDL-311 del VOR/DME TFS. Cruzar RDL-260 del VOR/DME TFN a FL 80 o superior.

Despegue por pista 19

Salida 19 ALPHA

Virar a la izquierda dentro del circuito de aeródromo (en condiciones visuales) para seguir ruta magnética 060° NDB/DME DM hasta interceptar y seguir el RDL 294 del VOR/DME TFN. Desde ahí se deberá continuar, en su caso, por la ruta asignada.

Salida 19 BRAVO

Virar a la izquierda dentro del circuito (en condiciones visuales) para interceptar y seguir el RDL-311 del VOR/DME TFS directo a VOR/DME TFS. Cruzar RDL-260 del VOR/DME TFN a FL 80 o superior.

A2.5. PROCEDIMIENTOS VFR

Las aeronaves en VFR con destino al Aeropuerto de La Palma, establecerán contacto con la Torre de Control y solicitarán permiso para entrar en la Zona de Control (CTR) manteniendo como mínimo 1.000 pies de altitud.

Antes de entrar en la Zona de Control, las aeronaves darán un informe de posición y solicitarán instrucciones para el aterrizaje.

En ningún caso se cruzarán las áreas de aproximación final de las pistas 01/19 sin autorización de la Torre de Control.



GRÁFICO A2.I.

CARTA DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS-OACI ELEV AD 104 APP 126.1 TWR 118.9 GMC 121.8 LA PALMA NDB/DME RWY 01

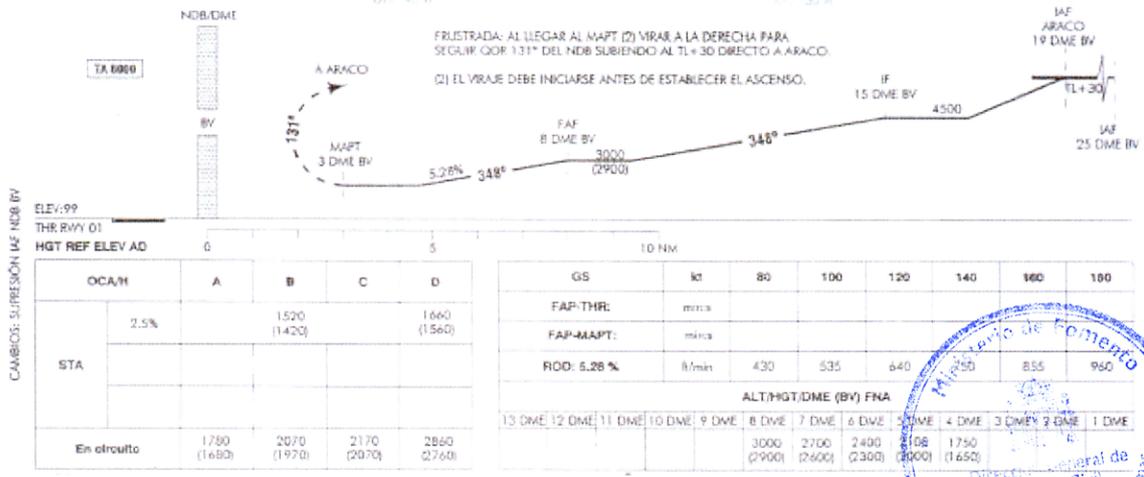
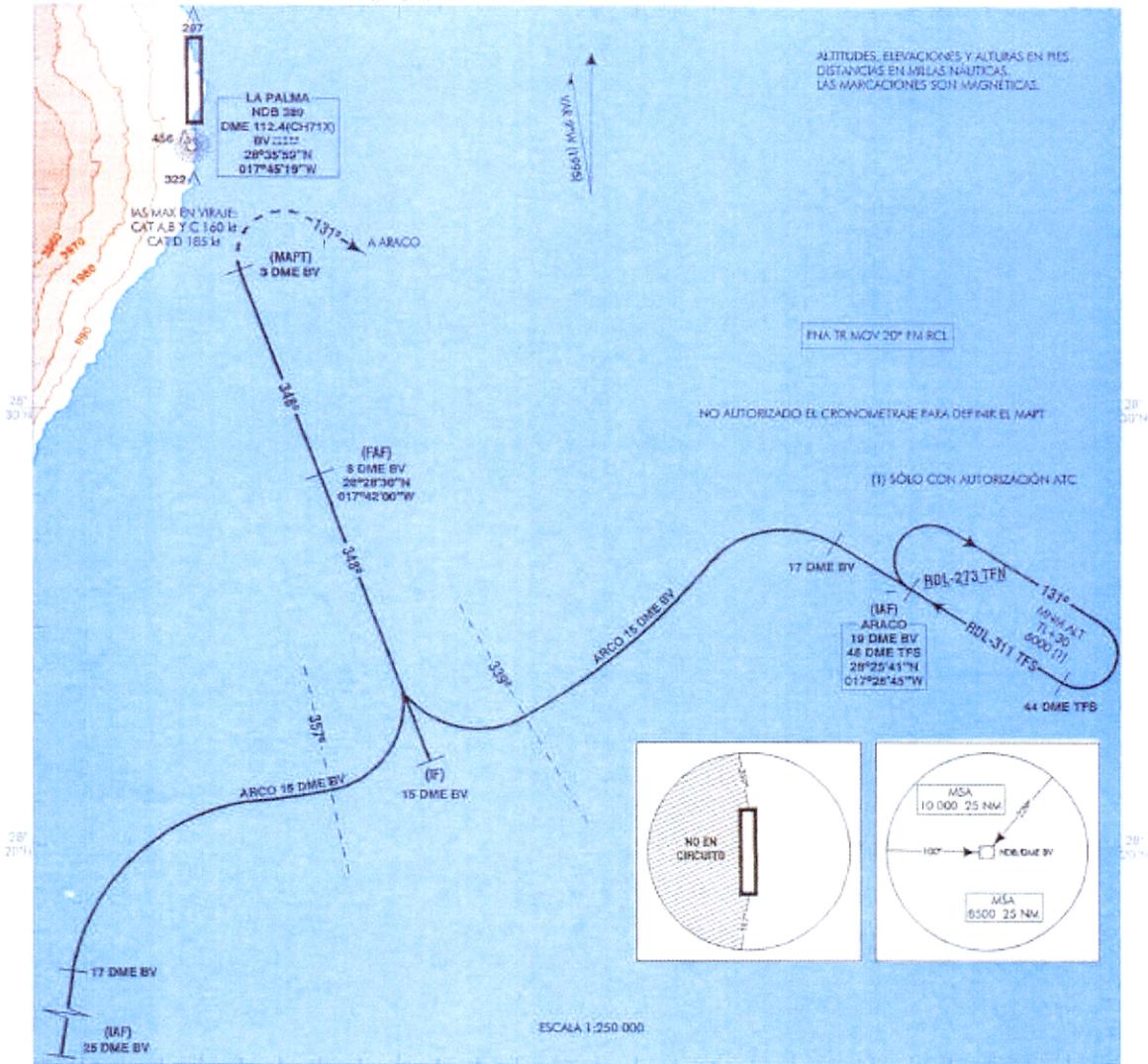


GRÁFICO A2.II.

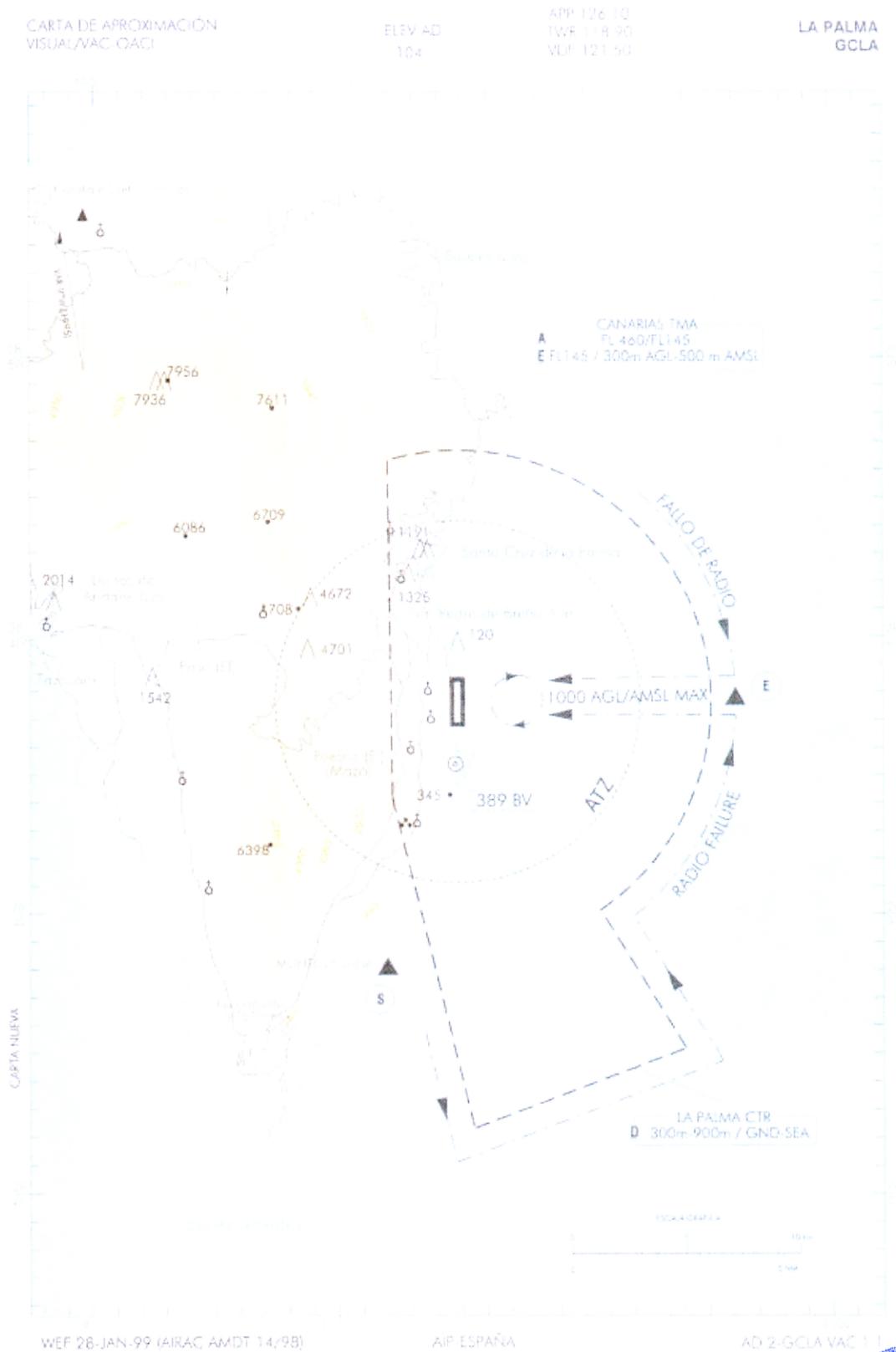


GRÁFICO A2.III.

