

ANEXO IV

CARTA OPERACIONAL ATS Nº1 ENTRE SEVILLA ACC (LECS) Y LAS ESCUELAS DE VUELO CON BASE EN EL AERÓDROMO DE LA AXARQUÍA - LEONI BENABEU (LEAX)

ASUNTO: *Coordinación y prestación de servicios ATS de Sevilla ACC al Tránsito Aéreo VFR de las escuelas de vuelo con base en el aeródromo de La Axarquía – Leoni Benabu.*

1. INTRODUCCIÓN

1.1. Fecha de vigencia: 1 de febrero de 2021

1.2. Finalidad

El propósito de esta Carta Operacional ATS es definir las coordinaciones que deberán seguir los vuelos VFR de las escuelas de vuelo con base en el aeródromo de La Axarquía – Leoni Benabu (en adelante “vuelos LEAX VFR”), así como los servicios ATS a proporcionar por parte de Sevilla ACC (en adelante “LECS”).

1.3. Campo de aplicación

Los contenidos de la presente Carta Operacional son suplementarios a los especificados por OACI, a la reglamentación comunitaria y nacional aplicable, así como a los publicados en el AIP España.

1.4. Organismo responsable

El organismo responsable de la provisión de servicios ATS a los vuelos LEAX VFR dentro de su área de responsabilidad es LECS.

El organismo responsable de la operación del vuelo LEAX VFR es el comandante de la aeronave.

1.5. Áreas de responsabilidad

Los límites laterales y verticales del área de responsabilidad de LECS son los correspondientes al área delegada de LECM, LECB y LPPC a LECS según figura publicado en el AIP España ENR 2.2, así como el corredor de Melilla publicado en AIP ENR 2.1.

2. SERVICIOS ATS

2.1. Provisión de Servicios ATS

2.1.1. LECS proporcionará a los vuelos LEAX VFR Servicios ATS en la forma correspondiente a la clasificación del espacio aéreo en el que se encuentren.

2.1.2. Vuelos LEAX VFR operando en espacio aéreo clase E

2.1.2.1. Según se especifica en el apéndice 4 a que hace referencia el SERA.6001.a.5 y se encuentra publicado en el AIP España ENR1.4, los vuelos LEAX VFR operando en espacio aéreo clase E, no se encuentran sujetos a autorización ATC, ni se les requiere comunicación aeroterrestre bidireccional por voz, ni tan siquiera capacidad para la comunicación. Así pues, no son vuelos controlados y por tanto LECS no les prestará servicio de control de tránsito aéreo, sino que únicamente les suministrará información de tránsito en la medida de lo posible.

2.1.2.2. En relación a la información de tránsito, la información relacionada con los peligros de colisión incluye solo las actividades conocidas que constituyen riesgos para la aeronave en cuestión, sin embargo LECS no puede asumir la responsabilidad de su emisión en todo momento ni de su precisión puesto que:

- a) La disponibilidad de dicha información a veces puede ser incompleta debido a diversos motivos como: las limitaciones en la cobertura radio o radar, el hecho de que el contacto radio sea opcional por parte de los pilotos o las limitaciones en la precisión de la información reportada por los pilotos, entre otros.
- b) La información de tránsito ha de ser suministrada por un CTA (Controlador de Tránsito Aéreo) que proporciona servicio de control de área en un sector de grandes dimensiones. Esta circunstancia no permite al CTA ajustar su presentación radar de forma que pueda observar con suficiente detalle la progresión de los vuelos LEAX VFR.

2.1.3. Vuelos LEAX VFR operando en espacio aéreo clase G

2.1.3.1. Según se especifica en el apéndice 4 a que hace referencia el SERA.6001.a.7 y se encuentra publicado en el AIP España ENR1.4, los vuelos LEAX VFR en espacio aéreo clase G, no son vuelos controlados y por tanto LECS no les prestará servicio de control de tránsito aéreo, sino que únicamente les suministrará Servicio de Información de vuelo si lo solicitan.

2.2. Prevención de colisiones

2.2.1. En virtud de los apartados 2.1.2.2 y 2.1.3.1 de esta Carta Operacional y teniendo en cuenta el apartado 6.1.9 del RCA, es el comandante de la aeronave el único responsable de evitar las colisiones con obstáculos y otras aeronaves para lo que aplicará el principio general de “see and avoid”, esto es, mantendrá la vigilancia de tal forma que vea y evite otras aeronaves.

3. COORDINACIONES

3.1. Generalidades.

3.1.1. Las coordinaciones descritas a continuación tienen como objetivo minimizar el número de comunicaciones entre el CTA y el piloto del vuelo LEAX VFR.

3.2. Presentación de Planes de Vuelo

3.2.1. Siempre que un vuelo LEAX VFR pretenda solicitar servicios ATS, deberá presentar Plan de Vuelo antes de su salida.

3.2.2. El Plan de Vuelo deberá incluir la ruta a volar por la aeronave así como el horario previsto. Las aeronaves prestarán la mayor adherencia a lo recogido en él.

3.2.3. En caso de tratarse de vuelos VFR locales LEAX-LEAX que vayan a abandonar el espacio aéreo delegado a LEMG por el Este (ver anexo A) y que se vayan a realizar fuera de las rutas ATS designadas habrán de hacer figurar el punto significativo ULPEP dentro de la casilla Ruta de su Plan de Vuelo (p.e. DCT ULPEP DCT).

3.3. Asignación de Código de Transpondedor

3.3.1. Con las excepciones que la Dirección General de Aviación Civil pueda conceder, el empleo del transpondedor SSR es obligatorio para todas las aeronaves en vuelo dentro del TMA de Sevilla.

3.3.2. Los pilotos harán funcionar sus transpondedores SSR y seleccionarán los modos y claves de conformidad con las instrucciones ATC, y en particular el dispositivo de transmisión automática de altitud de presión en Modo C si disponen de él, y los mantendrán mientras no se les indique lo contrario.

3.3.3. 30 minutos antes del despegue, los pilotos de los vuelos LEAX VFR que presenten Plan de Vuelo y vayan a operar en el espacio aéreo de LECS solicitarán el código de transpondedor en los teléfonos especificados en el Anexo C.

3.4. Comunicaciones

3.4.1. A la entrada en espacio aéreo de LECS clase E o G los vuelos LEAX VFR no harán una llamada inicial, sino que monitorizarán la frecuencia de LECS permaneciendo a la escucha hasta ser llamados por LECS.

3.4.2. En espacio aéreo de LECS clase E o G los vuelos LEAX VFR no realizarán llamadas a LECS a menos que sea necesario para solicitar información de vuelo o bien por cuestiones relacionadas con la seguridad del vuelo.

3.4.3. Antes de realizar una llamada a LECS, el vuelo LEAX VFR monitorizará la frecuencia con objeto de no interferir con las comunicaciones en curso.

3.4.4. Las comunicaciones habrán de ser concisas con objeto de no saturar la frecuencia, proporcionando únicamente el indicativo / respondedor y la posición.

4. ANEXOS A ESTA CARTA

Anexo A: Área de Interés Común y Clasificación de espacio aéreo

Anexo B: Frecuencias de LECS

Anexo C: Teléfonos

5. MODIFICACIONES / REVISIONES:

Esta Carta Operacional ATS será revisada y/o enmendada cuando se considere necesario a petición de cualquiera de las partes.

Cualquiera de las partes se compromete a informar a la otra de las posibles propuestas de cambios que pretenda introducir, al menos con un mes de antelación a la pretendida entrada en vigor de los mismos, siendo necesario el establecimiento de una nueva Carta Operacional ATS que recoja las modificaciones previa conformidad de la otra parte.

6. CANCELACIÓN

Cualquiera de las partes podrá cancelar este acuerdo mediante un preaviso de un mes a la pretendida fecha de cancelación.

7. DIVULGACIÓN

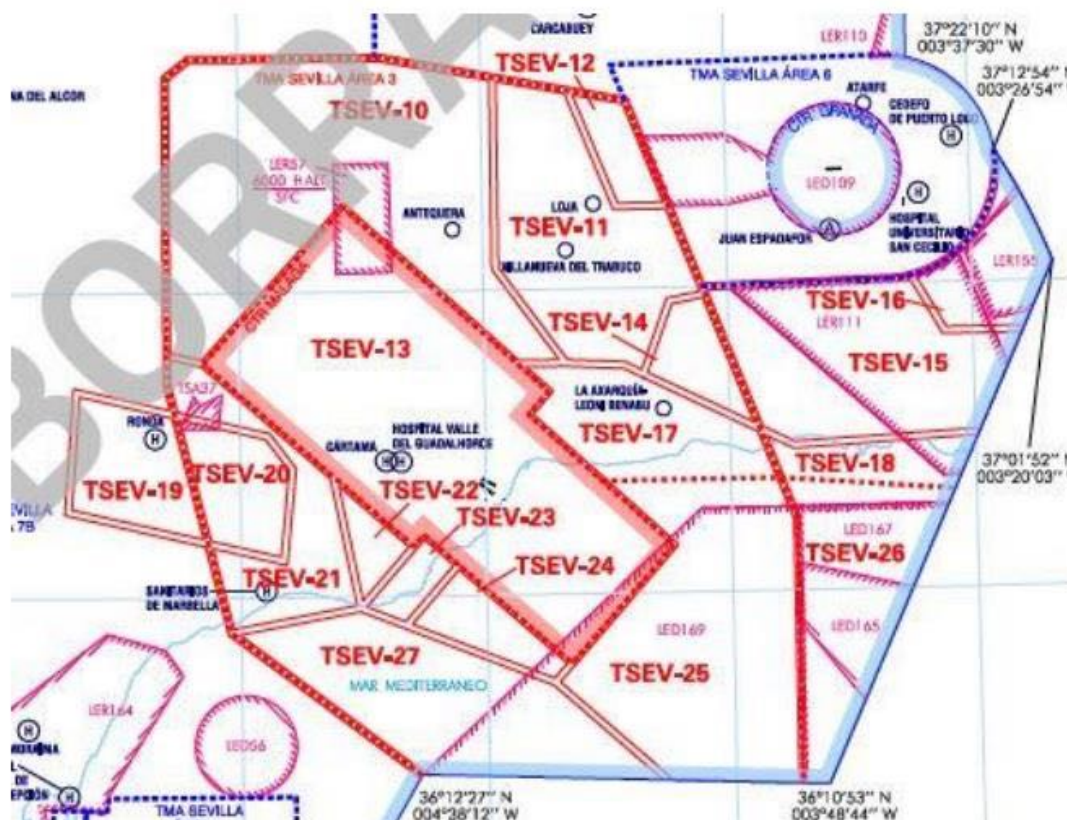
Con anterioridad a su fecha de vigencia, los abajo firmantes se comprometen a la divulgación de la presente Carta Operacional ATS y de toda modificación subsiguiente, a todo el personal de los vuelos LEAX VFR y CTAs de LECS.

8. VALIDEZ

Esta Carta Operacional ATS nº 1 será de aplicación desde el 1 de febrero de 2021.

Jefe de la División ATS Región Sur de Enaire	
Jefe de Operaciones de LECS	
Responsable de la escuela Aerodis	
Responsable de la escuela Aerodynamics Málaga	
Responsable de la escuela One Air	
Responsable de la escuela Real Aeroclub de Málaga	
Responsable de la escuela World Aviation	

ANEXO A – ÁREA DE INTERÉS COMÚN



CLASIFICACION DE ESPACIO AÉREO

SEVILLA TMA		
TSEV-10 FL 245 FL 145 A FL 145 5500 ft AMSL	TSEV-11 FL 245 FL 145 A FL 145 6500 ft AMSL	TSEV-12 FL 245 FL 145 A FL 145 5200 ft AMSL
TSEV-13 FL 245 FL 145 A FL 145 7500 ft AMSL	TSEV-14 FL 245 FL 145 A FL 145 8500 ft AMSL	TSEV-15 FL 245 FL 145 D FL 145 8500 ft AMSL
TSEV-16 FL 245 FL 145 D FL 145 12500 ft AMSL	TSEV-17 FL 245 FL 145 A FL 145 4500 ft AMSL	TSEV-18 FL 245 FL 145 D FL 145 6500 ft AMSL
TSEV-19 FL 245 FL 145 D FL 145 7500 ft AMSL	TSEV-20 FL 245 FL 145 A FL 145 8500 ft AMSL	TSEV-21 FL 245 FL 145 A FL 145 6500 ft AMSL
TSEV-22 FL 245 FL 145 A FL 145 5500 ft AMSL	TSEV-23 FL 245 FL 145 A FL 145 3500 ft AMSL	TSEV-24 FL 245 FL 145 A FL 145 2000 ft AMSL
TSEV-25 FL 245 FL 145 A FL 145 1000 ft AMSL	TSEV-26 FL 245 FL 145 D FL 145 2500 ft AMSL	TSEV-27 FL 245 FL 145 A FL 145 3000 ft AMSL

ANEXO C – TELÉFONOS

Números de Teléfono de LECS

Supervisor	+34 954 555 416
Jefe de Sala	+34 954 555 415

Para solicitar código de respondedor, por orden de prioridad:

Oficina FMP*	+34 954 409 289 +34 954 555 499
--------------	------------------------------------

*(Si no se recibe respuesta de la Oficina FMP, llamar al Supervisor)

Números de Teléfono de las Escuelas de LEAX

Escuela	Designador	Teléfono
Aerodis	DIS	+34 609 617 951
Aerodynamics Academy	DNC	+34 610 073 051 +34 610 073 103
One Air	OAR	+34 607 996 599 +34 674 307 590
Real Aeroclub de Málaga	RAO	+34 952 507 377
World Aviation	QB6	+34 649 401 099

ANEXO V

NÚMERO	1
Designación (Plano obstáculos)	Id 7b
Descripción	Postes en un campo
Altura del obstáculo (Respecto cabecera)	5,97 m
Superficie Vulnerada	Aproximación 12/Despegue 30
Vulneración	0,36 m
Método de medición	Estación Total
Fecha de medición	Julio 2021

COORDENADAS
<u>ETRS 89</u>
X: 398270,588
Y: 4.073.746,08
Z: 43,48
Huso: 30



NÚMERO	2
Designación (Plano obstáculos)	Id 9
Descripción	Árboles
Altura del obstáculo (Respecto cabecera)	3,98 m
Superficie Vulnerada	Aproximación 12/Despegue 30
Vulneración	1,19 m
Método de medición	Estación Total
Fecha de medición	Julio 2021

COORDENADAS

ETRS 89

X: 398219,109

Y: 4.073.708,05

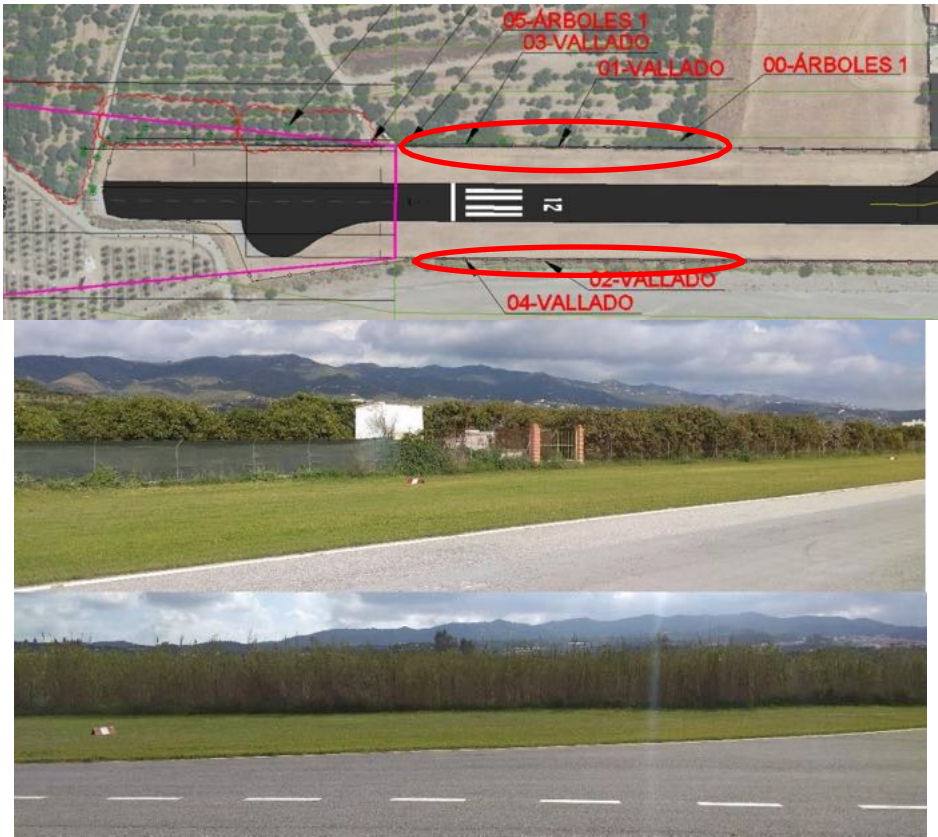
Z: 45,57

Huso: 30



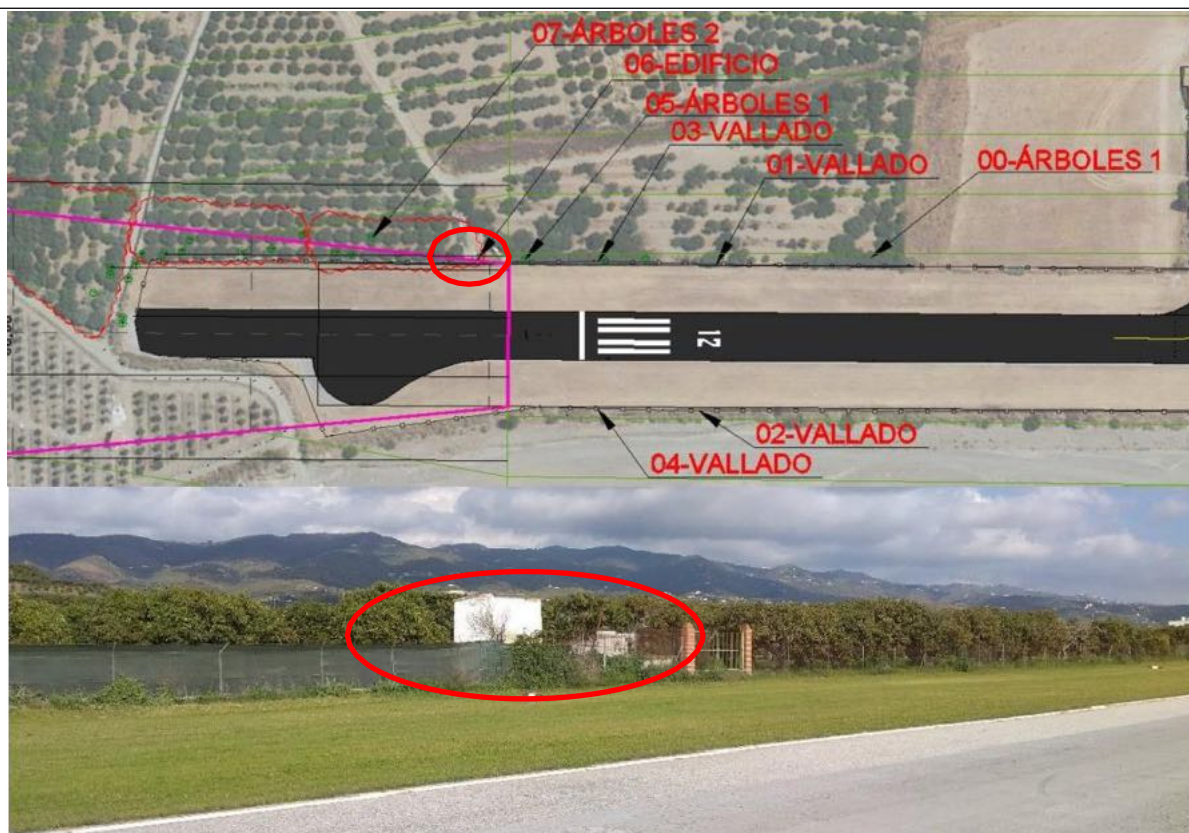
NÚMERO	3
Designación (Plano obstáculos)	Id 1, 2, 3 y 4
Descripción	Vallado aeródromo
Superficie Vulnerada	Transición
Vulneración	1,07 a 2,19 m
Método de medición	Estación Total
Fecha de medición	Julio 2021

COORDENADAS			
ETRS 89			
X: 398.403,54	393.864,54	398.362,05	398329,0472
Y: 4.073.657,35	4.073.609,18	4.073.684,50	4.073.632,39
Z: 41,34	40,33	41,52	40,89
Huso: 30			



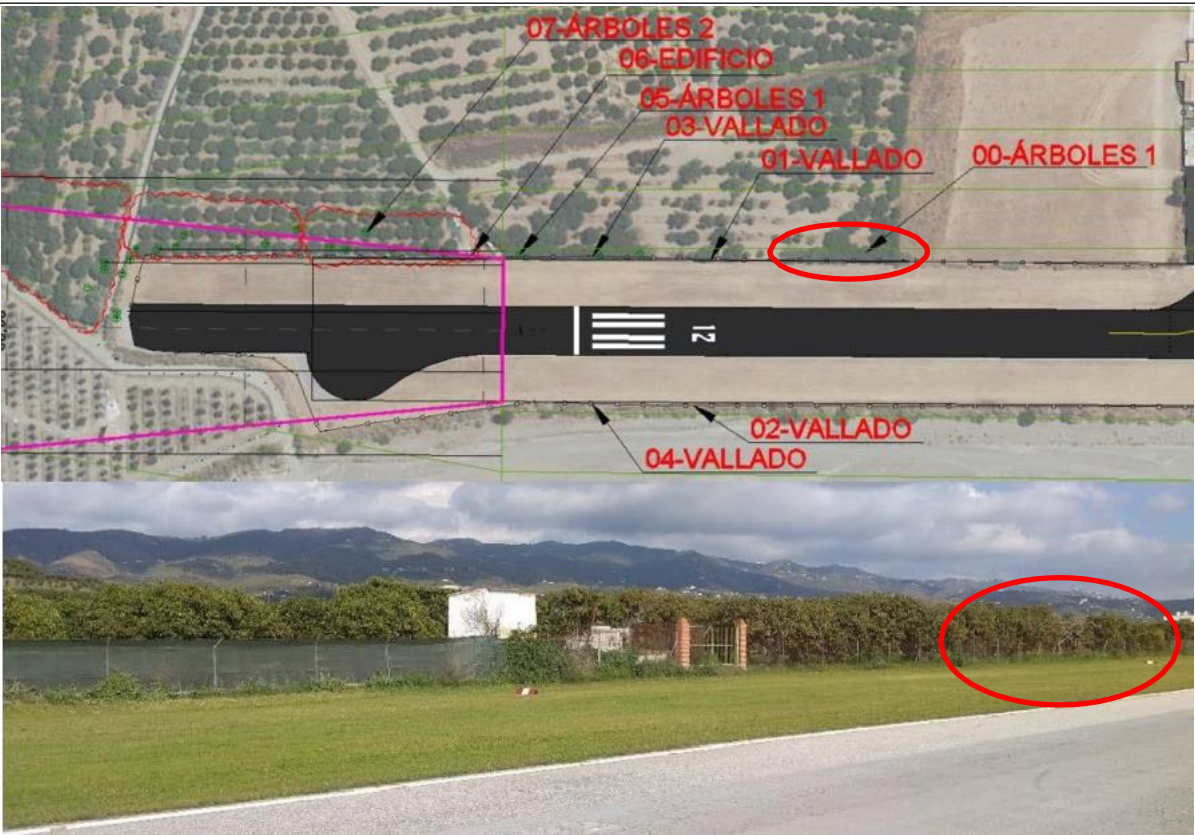
NÚMERO	4
Designación (Plano obstáculos)	Id 6
Descripción	Edificio
Superficie Vulnerada	Transición
Vulneración	4,17 m
Método de medición	Estación Total
Fecha de medición	Julio 2021

COORDENADAS	
<u>ETRS 89</u>	
X:	383.819,41
Y:	4.073.712,18
Z:	43,70
Huso: 30	



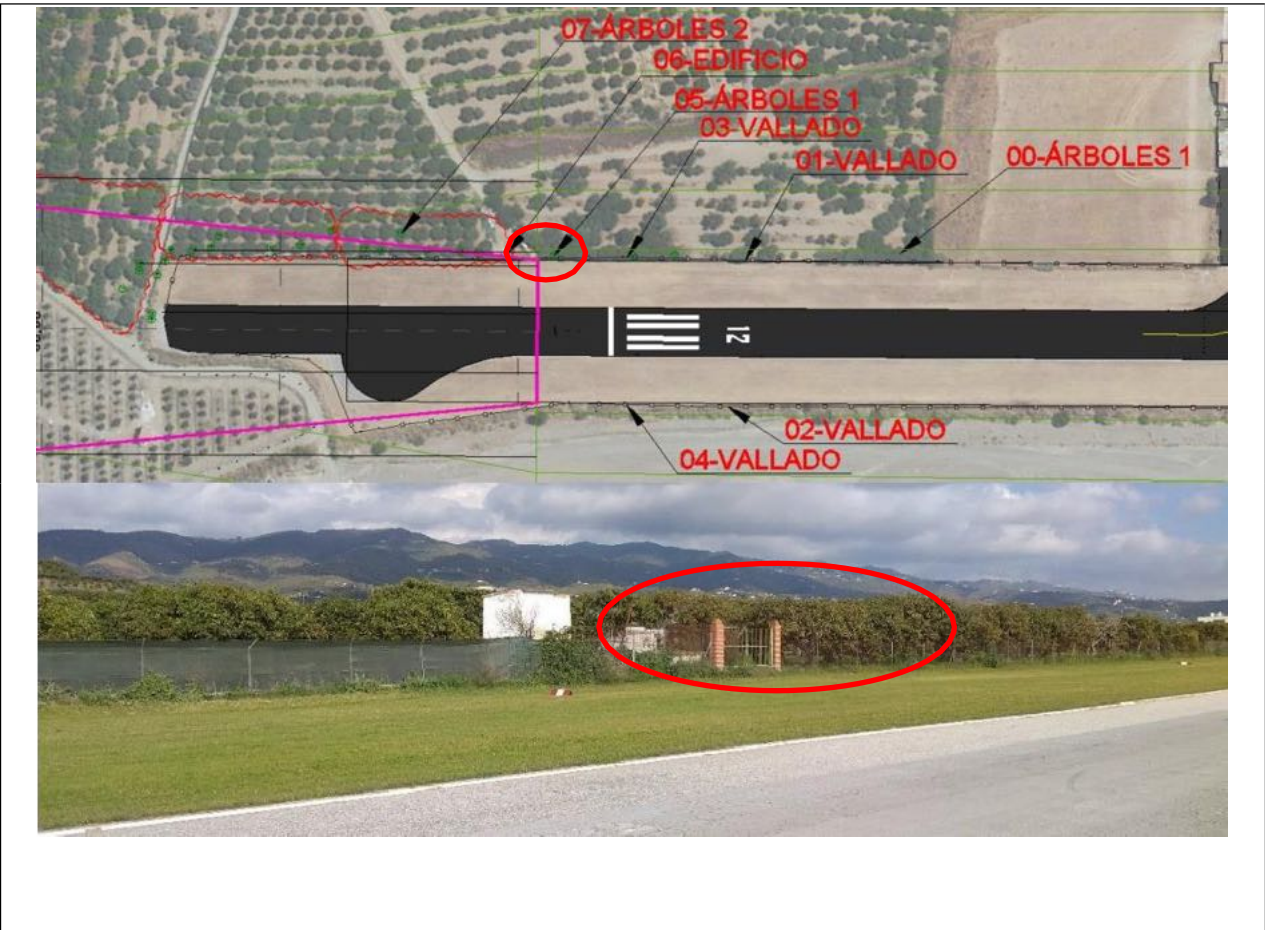
NÚMERO	5
Designación (Plano obstáculos)	Id 0
Descripción	Árboles
Superficie Vulnerada	Transición
Vulneración	3,83 m
Método de medición	Estación Total
Fecha de medición	Julio 2021

COORDENADAS	
<u>ETRS 89</u>	
X:	398.459,69
Y:	4.073.625,34
Z:	39,67
Huso: 30	



NÚMERO	6
Designación (Plano obstáculos)	Id 5
Descripción	Árboles
Superficie Vulnerada	Transición
Vulneración	3,95 m
Método de medición	Estación Total
Fecha de medición	Julio 2021

COORDENADAS	
ETRS 89	
X:	398.336,39
Y:	4.073.701,64
Z:	43,49
Huso: 30	



NÚMERO	7
Designación (Plano obstáculos)	Id 7
Descripción	Árboles
Superficie Vulnerada	Transición
Vulneración	2,24 m
Método de medición	Estación Total
Fecha de medición	Julio 2021

COORDENADAS	
<u>ETRS 89</u>	
X:	398.286,85
Y:	4.073.743,42
Z:	43,62
Huso:	30

