

## **CARTA OPERACIONAL ATS ENTRE LA TORRE DE CONTROL DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA REGIÓN DE MURCIA Y EL AERÓDROMO DE LOS MARTINEZ DEL PUERTO**

### **1. Objeto**

El objetivo de esta carta operacional es establecer aquellos procedimientos de control de tránsito aéreo que permitan la compatibilidad de las operaciones del Aeródromo de Los Martinez del Puerto y las del Aeropuerto Internacional de Murcia y se garantice la seguridad en las operaciones como marco prioritario para ambas instalaciones.

### **2. Ámbito de aplicación**

Los procedimientos recogidos en la presente Carta Operacional serán de aplicación para todos los usuarios del Aeródromo de Los Martinez del Puerto (LEMP) que vayan a operar dentro del espacio aéreo de responsabilidad del Aeropuerto de Murcia/Corvera definido en AIP AD2 LEMI.

### **3. Organismos responsables**

Murcia Torre (LEMI), dentro de su espacio aéreo de responsabilidad designado, será responsable de que se apliquen los procedimientos operativos recogidos en este documento.

Los responsables del Aeródromo de los Martinez del Puerto serán los responsables de informar y divulgar también sobre esta Carta Operacional a todos los usuarios de sus instalaciones y de que se cumplan los acuerdos definidos en este documento.

#### **3.1 Espacio de responsabilidad LEMI**

A los efectos de esta Carta Operacional, los límites horizontales y verticales del área de responsabilidad de Murcia Torre son los correspondientes a MURCIA CTR según se recoge en AIP AD2 LEMI.

### **4. Generalidades**

#### **4.1 Distribución y clasificación de espacio aéreo LEMI**

Distribución publicada en AIP AD2-LEMI.

Espacio aéreo clasificación D.

ATS provistos; Control de Tránsito Aéreo, Información de Vuelo, Alerta.

#### **4.2 Plan de vuelo**

Las aeronaves destino/origen LEMP dispondrán obligatoriamente de plan de vuelo (FPL) en los términos recogidos en AIP España.

### 4.3 Comunicaciones

Las aeronaves con destino/origen LEMP dispondrán a bordo de equipo de radiocomunicación en ambos sentidos. Las aeronaves que vuelen en espacio aéreo de responsabilidad de LEMI están obligadas a disponer y mantener escucha de la frecuencia publicada para esta dependencia de control en AIP AD2 LEMI.

Las aeronaves deberán comunicar antes de entrar en el espacio aéreo de LEMI con la Torre de Control para obtener la correspondiente autorización e información adicional que fuera necesaria. Todos los pilotos deberán poseer las habilitaciones que correspondan para el uso del equipo de radio de acuerdo a la normativa aplicable, especialmente en el caso de ULM.

### 4.4 Operaciones de Ultraligeros (ULM)

Las operaciones de ULM,s en el espacio aéreo controlado de LEMI estarán restringidas hasta conseguir la correspondiente autorización/exención por parte de AESA para su operación dentro del espacio aéreo de responsabilidad antes mencionado. Una vez se disponga de esta autorización/exención, estas aeronaves seguirán todos los procedimientos establecidos en esta carta operacional en todos sus apartados.

### 4.5 Operaciones permitidas hacia/desde LEMP en función de las condiciones meteorológicas

Sólo se permitirán vuelos hacia/desde LEMP en condiciones meteorológicas visuales y reglas de vuelo VFR. No están permitidos los VFR especiales.

### 4.6 Circuito de tránsito LEMP

El circuito<sup>1</sup> de tránsito visual de aeródromo LEMP será:

- Pista 16. Virajes a izquierda.
- Pista 34. Virajes a derecha.

No se permitirán como regla general aeronaves en circuito realizando tomas y despegues en prácticas u otras maniobras de entrenamiento (tomas y despegues, bajas aproximaciones...) en el aeródromo de LEMP.

Cualquier solicitud puntual por necesidades operativas de cualquier aeronave u operador tendrá que ser coordinada con la suficiente antelación y aprobada por parte de LEMI TWR y estará supeditada a la aprobación final en fase táctica de la TWR de LEMI.

<sup>1</sup> El circuito de tránsito visual sur no está disponible salvo para casos de emergencia y/o con coordinación y autorización previa de la Torre de Control LEMI.

## 5. Procedimientos ATS para operaciones con origen/destino LEMP

### 5.1 Operaciones en salida

El AIP de LEMI establece en su VAC (ver anexo I):

#### LLEGADAS:

Aeronaves con destino Murcia/Corvera AD contactarán con TWR y solicitarán permiso para entrar en la CTR manteniendo 900 ft MAX AGL (desde W y SE), o 500 ft MAX AGL (desde N).

Antes de entrar en la CTR, el piloto contactará con TWR dando su posición y altitud, y solicitará instrucciones de aterrizaje.

En algunos casos, las aeronaves deberán realizar esperas antes de obtener el permiso definitivo para entrar en la CTR.

Referencias visuales de los puntos de notificación VFR:

N: Cantera abandonada

SE: Albuñón

W: Almagros

#### SALIDAS:

Se contactará con TWR indicando la ruta de salida que se desea utilizar.

-----

#### ARRIVALS:

Aircraft bound for Murcia Corvera AD shall contact with TWR and request clearance to enter the CTR maintain 900 ft MAX AGL (from W and SE), or 500 ft AGL (from N).

Before entering the CTR, pilot will contact TWR to report position and altitude, and request landing instructions.

In some cases, aircraft will be cleared to hold before clearance to enter the CTR is granted.

Visual references of VFR reporting points:

N: Cantera abandonada

SE: Albuñón

W: Almagros

#### DEPARTURES:

Pilot shall establish radio contact with TWR indicating the route they wish to follow.

Figura 1

Las aeronaves con FPL presentado y en salida desde LEMP realizarán las siguientes llamadas a Murcia Torre:

#### I. 5´ antes de la hora prevista de despegue.

Esta comunicación incluirá la siguiente información:

1. Indicativo de llamada radio de la aeronave. En caso de no coincidir con el de plan de vuelo la tripulación notificará este hecho a Murcia Torre.
2. Pista prevista para el despegue.
3. Intenciones para abandonar LEMI CTR. Los puntos y altitudes de salida serán los publicados en la VAC de LEMI.
4. Cualquier otra información de relevancia para la seguridad de las operaciones.
5. Torre de Control de LEMI podrá establecer por razones operativas el punto visual de salida más conveniente en cualquier momento.

Torre de Control de Murcia:

1. Proporcionará datos del campo LEMI.
2. Pre-activará el plan de vuelo correspondiente y proporcionará código transponder a la tripulación.
3. Proporcionará cualquier otra información de afección a la operación de la aeronave.

#### II. 1´ antes del despegue.

En punto de espera de la pista elegida para salida, la tripulación pondrá en conocimiento de Murcia Torre la intención de iniciar los procedimientos de despegue. En caso de cambios en las intenciones iniciales, estos serán trasladados a la Torre de Control de LEMI.

Murcia Torre dará acuse de recibo y proporcionará instrucciones y/o información de tránsito, en caso de que así sea necesario, que permita la operación segura de la aeronave. La aeronave notificará "en el aire" y en curso al punto de salida del CTR.

LEMI TWR podrá denegar o demorar cualquier salida desde LEMP por aspectos operativos y se informará del motivo a las tripulaciones y la estimada de demora.

## **5.2 Operaciones en llegada**

Las aeronaves en llegada a LEMP realizarán llamada a Murcia Torre (LEMI) en los términos recogidos en AIP AD2 LEMI VAC. (ver anexo I)

Una vez establecido el contacto radio, la Torre de Control proporcionará datos del campo de LEMI (QNH, viento y cualquier información significativa), proveerá el servicio de tránsito aéreo correspondiente para que el tráfico en llegada proceda de forma segura a la vertical del campo de LEMP. Posteriormente el tráfico se incorporará al circuito de LEMP que le corresponda para el aterrizaje. Si el tráfico lo permite, y previa autorización de la Torre de Control de LEMI, se podrá realizar una aproximación directa a la pista elegida para aterrizar en LEMP.

En caso de realizar algún motor y al aire en LEMP la tripulación lo notificará lo antes posible a Torre de Control.

Torre de Control de LEMI podrá establecer por razones operativas el punto visual de entrada más conveniente en la primera comunicación, así como informar de la demora estimada de entrada por cualquiera de los puntos visuales si fuera necesario.

La dependencia de control de LEMI queda exenta de toda responsabilidad sobre las condiciones de la pista de operaciones y dentro del circuito de tránsito de LEMP.

## **5.3 Coordinación de operaciones no estándar**

Las operaciones que no se limiten a la operativa normal detallada en los apartados anteriores y que puedan ser requeridas por usuarios de LEMP tendrán que ser coordinadas previamente con LEMI TWR para su análisis operativo y su posterior autorización, si procede, en las condiciones y términos que se acuerden. Cualquier solicitud puntual por necesidades operativas de cualquier aeronave tendrá que ser coordinada y aprobada con la suficiente antelación por parte de LEMI TWR y estará supeditada a la aprobación final en táctica de la TWR de LEMI.

## 6. Procedimiento de fallo de comunicaciones

El AIP de LEMI establece en su VAC (Ver anexo I):

### FALLO DE COMUNICACIONES:

Las aeronaves con fallo de comunicaciones entrarán a la CTR por la ruta SE manteniendo 500 ft MAX AGL, incorporándose al circuito de fallo de comunicaciones. Se situarán a la vista de TWR en espera de señales luminosas y separándose del posible tránsito en el circuito de aeródromo.

TOHLOW.

### COMMUNICATIONS FAILURE:

Aircraft with communications failure shall enter into the CTR by the SE route specified in the chart maintaining 500 ft MAX AGL, they will enter into the communication failure circuit. They shall keep in sight of TWR waiting for light signals and avoiding any possible traffic in the aerodrome traffic circuit.

Figura 2

Cualquier aeronave que opere desde/hacia LEMP que experimente un RCF intentará comunicarse con la dependencia de control de tránsito aéreo de LEMI utilizando todos los medios a su alcance.

Cualquier aeronave que opere desde/hacia LEMP que sufra un fallo de comunicaciones en vuelo procederá como se describe a continuación.

- En salida. Procederá a incorporarse al circuito de tránsito visual de aeródromo LEMP correspondiente, dependiendo de la pista seleccionada por la tripulación para la salida, y realizarán el aterrizaje. Una vez asegurado el aterrizaje, vía línea telefónica, la tripulación pondrá en conocimiento de Torre de Control lo ocurrido y las intenciones con respecto al plan de vuelo. Se evitará en todo momento cualquier maniobra que pudiera interferir con las operaciones de LEMI evitando en todo momento el cruce del área crítica de aproximación y salida de aeropuerto.
- En llegada. Las aeronaves aterrizarán en el aeropuerto de LEMI y seguirán lo procedimientos publicados en AIP AD2 LEMI VAC (ver anexo I) para aeronaves en fallo de comunicaciones en llegada.

Aquellas aeronaves que establezcan contacto telefónico, en la medida de lo posible antes de entrar en el CTR, informando que están sufriendo un fallo de comunicaciones y soliciten proceder al aeródromo de LEMP, indicando la estimada de entrada en el CTR por el punto establecido para estos casos, seguirán el circuito de fallo de comunicaciones publicado en AIP y, una vez se hayan establecido en la espera, volverán a establecer contacto con la Torre de Control de LEMI para obtener la correspondiente instrucción para proceder a LEMP. Una vez en tierra informarán por vía telefónica de nuevo a LEMI TWR.

Murcia TWR estará exenta de cualquier responsabilidad una vez la aeronave comience maniobra de aproximación y aterrizaje, libre de tráfico notificado, a LEMP.

En caso de no establecerse ningún tipo de contacto en la espera publicada en AIP para RCF con la dependencia de control, las aeronaves seguirán el procedimiento publicado en AIP para fallo de comunicaciones.

Teléfono de la Dependencia de Control: 968855990

Los ULM,s (que cumplan con lo establecido en el apartado 4.4 del presente documento) con fallo de comunicaciones en vuelo seguirán los siguientes procedimientos:

- En salida. Procederán a incorporarse al circuito de tránsito visual de aeródromo LEMP correspondiente, dependiendo de la pista seleccionada por la tripulación para la salida, y realizarán el aterrizaje. Una vez asegurado este, vía línea telefónica, la tripulación pondrá en conocimiento de Torre de Control lo ocurrido y las intenciones con respecto al plan de vuelo. Se evitará en todo momento cualquier maniobra que pudiera interferir con las operaciones de LEMI evitando en todo momento el cruce del área crítica de aproximación y salida de aeropuerto.
- En llegada. Procederán al aeródromo alternativo que hayan incluido en la casilla correspondiente del plan de vuelo. Una vez asegurado el aterrizaje, vía línea telefónica, la tripulación lo pondrá en conocimiento de Torre de Control y ésta a su vez, comunicará a la Oficina ARO este hecho para que proceda al cierre del plan de vuelo. (ver Nota)

***Nota:** Si se tuviera la exención por parte de AESA para que vuelos ULM puedan operar dentro del espacio aéreo controlado de LEMI para el aterrizaje en caso de fallo de radio, realizarán el mismo procedimiento establecido en esta carta operacional para los vuelos con fallo de radio con destino LEMP.*

## 7. Aeronaves en emergencia

Aeronaves que operen desde/hacia LEMP que sufran una emergencia en vuelo lo notificarán a la Torre de Control de LEMI a la mayor brevedad posible e informarán de los datos de la emergencia y comunicarán las intenciones de vuelo.

En cualquier caso, se atenderá a lo indicado en el Anexo 11 de OACI en relación con los servicios a prestar a una aeronave en caso de una emergencia, teniendo especialmente en cuenta los apartados 2.23, 2.24 y el RCA Libro III capítulo 5: Servicio de Alerta (según redacción RD 552/2014), y SERA, -10001,-SERA. -10005.

La Torre de Control de LEMI seguirá los mismos procedimientos establecidos en la normativa en vigor e informará al resto de aeronaves bajo su responsabilidad. En tales instrucciones se especificará el tipo de información que haya de proporcionarse a los servicios de salvamento y extinción de incendios en caso de ser necesario, incluidos el tipo de aeronave y tipo de emergencia si se conoce y el número de personas a bordo si se transportan en la aeronave mercancías peligrosas, así como de las intenciones de la aeronave en emergencia.

Se informará, al Aeropuerto de Murcia y a la dependencia de control de aproximación, ACC o centro de información de vuelo o al centro de coordinación de salvamento o subcentro de salvamento, de conformidad con las instrucciones locales en vigor, acerca de las aeronaves en emergencias si así se considera oportuno.

## 8. Accidente

En caso de que se tenga constancia desde la torre de control de LEMI que una aeronave ha sufrido un accidente de una aeronave desde/hacia el aeródromo LEMP será la responsable de alertar a los Organismos correspondientes a través de la oficina CECO de LEMI e informará adicionalmente a los servicios de salvamento y extinción de incendios cuando haya ocurrido un accidente de aeronave dentro de su área de responsabilidad y tenga constancia de ello, lo solicite la tripulación de vuelo o cuando se juzgue necesario o conveniente por otros motivos en función de donde se haya producido el siniestro.

Se seguirán los mismos procedimientos locales establecidos en la normativa relativos a dar la alerta a los servicios de salvamento y extinción de incendios. En tales instrucciones se especificará el tipo de información que haya de proporcionarse a los servicios de salvamento y extinción de incendios, incluidos el tipo de aeronave y tipo de emergencia si se conoce y el número de personas a bordo si se transportan en la aeronave mercancías peligrosas, también si se conociera tal circunstancia.

Se informará al Aeropuerto de Murcia, a la dependencia de control de aproximación, ACC o centro de información de vuelo y al centro de coordinación de salvamento, o subcentro de salvamento, de conformidad con las instrucciones locales en vigor, acerca de las aeronaves que puedan haber sufrido cualquier tipo de accidente.

## 9. Revisiones

Esta carta operacional se revisará y/o enmendará cuando sea necesario, para que sea acorde con las exigencias operativas. Las enmiendas se redactarán y tramitarán de igual manera que el acuerdo original, marcando las enmiendas con una flecha a la izquierda de los párrafos nuevos o revisados para indicar que se ha introducido nuevo texto.

Cuando cualquiera de las partes lo considere oportuno, se organizarán reuniones de coordinación para analizar el cumplimiento de esta carta operacional, así como aquellos incumplimientos de la misma que haya habido con el objetivo de implantar las acciones necesarias para la mejora de la seguridad operacional en LEMI y LEMP.

## 10. Divulgación

La divulgación del presente acuerdo y de toda modificación futura se hará entre todos los controladores de la Torre de Control del Aeropuerto de Murcia, por parte de FerroNATS, y entre todos los usuarios del aeródromo de Los Martínez del Puerto, por parte de los responsables/administradores de este aeródromo.

**11. Firma**

Marcos Fliquete Gallego  
Director de Operaciones FerroNATS

Miguel Moreno Lozano  
Representante Aeródromo  
Los Martinez del Puerto

En Murcia, el 24 de octubre de 2018

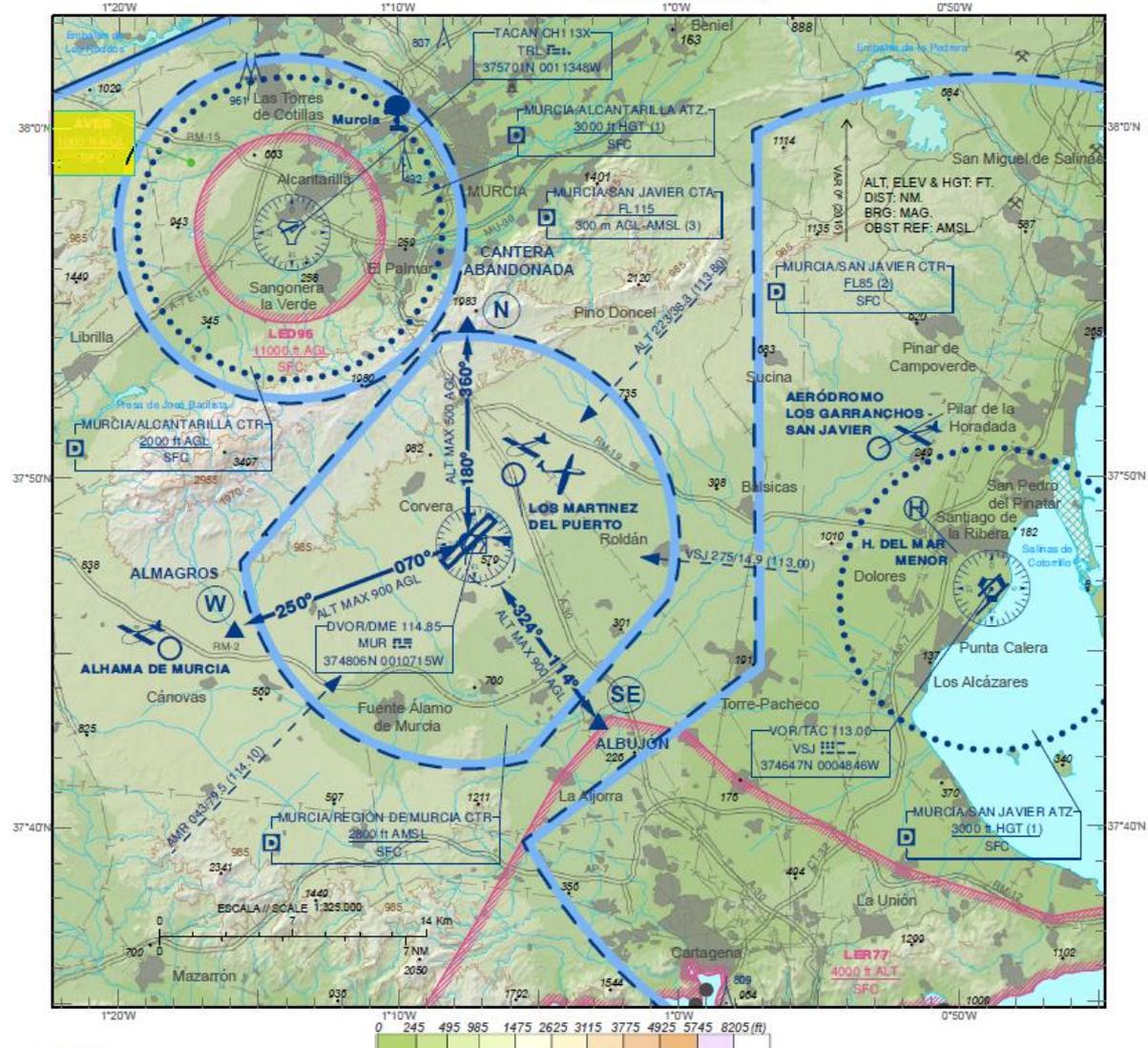
**ANEXO I**

CARTA DE APROXIMACIÓN VISUAL / VAC - OACI

ELEV AD 644

APP	130.300
TWR	121.325
GMC	121.750

MURCIA/Aeropuerto de la Región de Murcia  
**LEMI**



- (1) O hasta la elevación del techo de nubes, lo que resulte más bajo.
  - (2) Limite superior ampliable hasta FL340 por NOTAM.
  - (3) O hasta el límite superior del CTR de LEMI cuando ambos puedan solaparse
- Carta incluida en la zona LER63.

**LLEGADAS**

Aeronaves con destino Murcia/Aeropuerto de la Región de Murcia AD contactarán con TWR y solicitarán permiso para entrar en la CTR manteniendo 900 ft MAX AGL (desde W y SE), o 500 ft MAX AGL (desde N). Antes de entrar en la CTR, el piloto contactará con TWR dando su posición y altitud, y solicitará instrucciones de aterrizaje. En algunos casos, las aeronaves deberán realizar esperas antes de obtener el permiso definitivo para entrar en la CTR. Referencias visuales de los puntos de notificación VFR: N: Cantera abandonada. SE: Albuñón. W: Almagros.

**SALIDAS**

Se contactará con TWR indicando la ruta de salida que se desea utilizar.

**FALLO DE COMUNICACIONES**

Las aeronaves con fallo de comunicaciones entrarán a la CTR por la ruta SE manteniendo 500 ft MAX AGL, incorporándose al circuito de fallo de comunicaciones. Se situarán a la vista de TWR en espera de señales luminosas y separándose del posible tránsito en el circuito de aeródromo.

**NOTES**

- (1) Or to the cloud ceiling elevation, whichever is lower.
  - (2) Upper limit extendible to FL340 by NOTAM.
  - (3) Or to the upper limit of LEMI CTR when both could overlap.
- Chart included in Area LER63.

**ARRIVALS**

Aircraft bound for Murcia/Aeropuerto de la Región de Murcia AD shall contact TWR and request clearance to enter the CTR, maintaining 900 ft MAX AGL (from W and SE), or 500 ft MAX AGL (from N). Before entering the CTR, the pilot will contact TWR to report position and altitude, and request landing instructions. In some cases, aircraft will be instructed to hold before definitive clearance to enter the CTR is granted. Visual references of VFR reporting points: N: Cantera abandonada. SE: Albuñón. W: Almagros.

**DEPARTURES**

Pilot shall establish contact with TWR indicating the route they wish to follow.

**COMMUNICATION FAILURE**

Aircraft with communications failure shall enter the CTR via the SE route specified on the chart maintaining 500 ft MAX AGL, and enter the communications failure circuit. They shall remain in sight of TWR, waiting for light signals and avoiding any possible traffic in the aerodrome circuit.

NUEVA CARTA. IF NEW CHART.