

LEBA | Córdoba [AFIS]

1. SERVICIOS PRESTADOS EN LA DEPENDENCIA

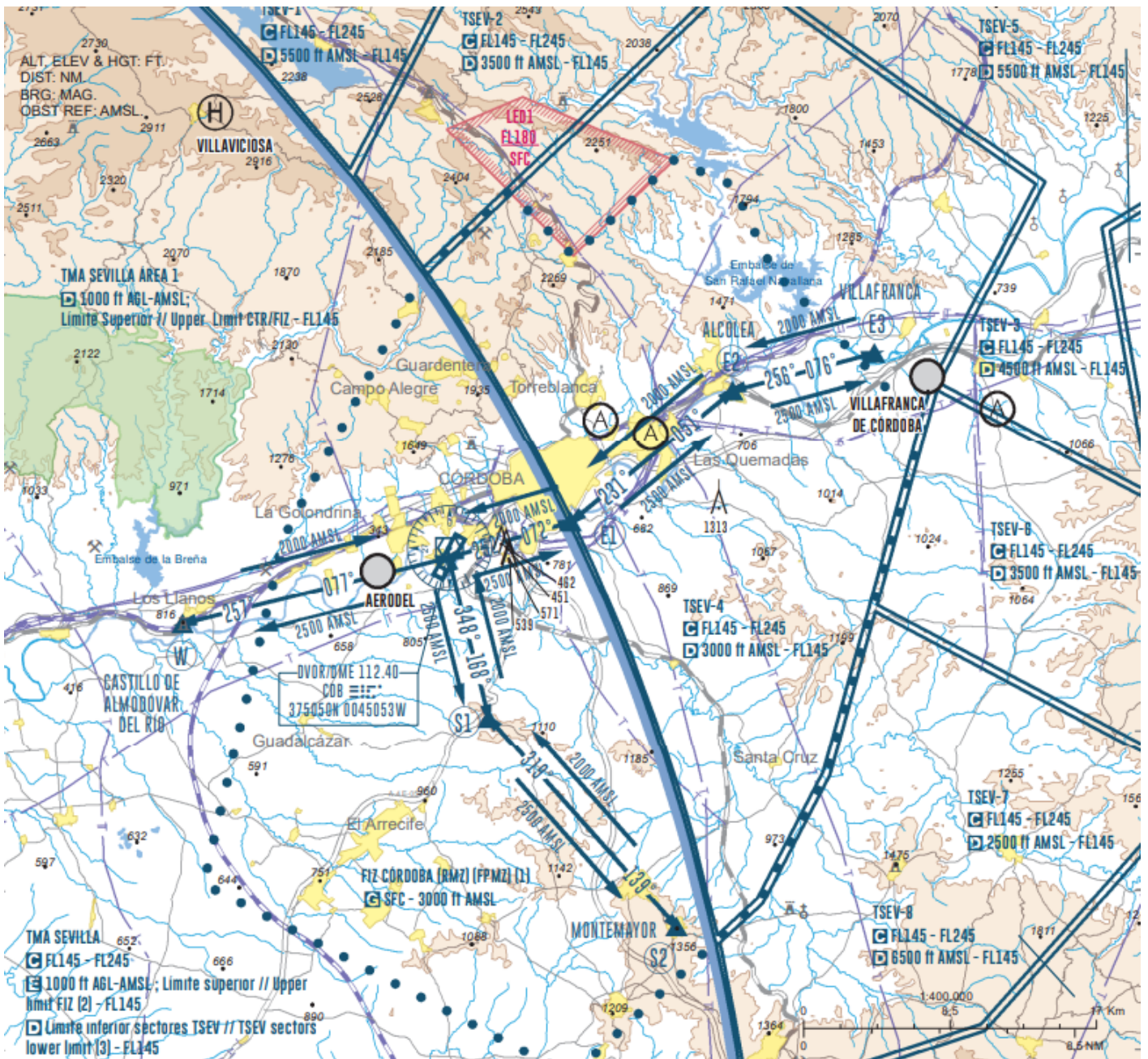
Servicios prestados	
Servicio de Información de Vuelo (FIS)	Servicio FIS
	Servicio de Asesoramiento

2. ESPACIO AÉREO BAJO RESPONSABILIDAD DE LA DEPENDENCIA

2. 1. Espacio aéreo de la dependencia

Denominación	Límites laterales	Límites verticales	Clase de espacio aéreo
FIZ Córdoba [RMZ, FPMZ] (*)	375934N 0043806W 375438.1N 0043208.7W 374342N 0043601W 373943N 0043840W 373414N 0044606W 374017N 0050036W 375108N 0055728W 375927.7N 0045157.3W 380201.9N 0044832.2W 380000N 0044600W 380300N 0044200W	3000 ft AMSL ???????????? SFC	G (*)

- (*) Zona de uso obligatorio de radio, zona obligatoria de presentación de vuelo.
- (**) Córdoba opera como un Servicio de Información de Vuelo de Aeródromo (AFIS), en un espacio aéreo no controlado. Sus funciones, procedimientos específicos y particularidades serán desarrollados en este manual.



Referencia:

- [AIP-España AD2-LEBA ítem 17.](#)

2. 2. Instalaciones y operadores cuya actividad afecta a la prestación ATS en espacio aéreo de responsabilidad de LEBA

De las instalaciones aeronáuticas u operadores dentro del espacio aéreo de la dependencia, en algunos casos, se ha considerado conveniente definir las instalaciones, que por razón de las operaciones aeronáuticas que se puedan realizar en ellas, con independencia de que la infraestructura esté abierta a todos los usuarios o sea de uso privado, constan publicadas en:

- [Aeródromos AIP-AD2](#)
- [Helipuertos AIP-AD3](#)

A lo que se suma:

- [Restringidos AIP-AD1.3](#)
- Determinadas localizaciones de deporte aéreo y recreativo: [AIP-ENR 5.5](#)

Como información, dentro de Córdoba FIZ, al noreste del aeropuerto de Córdoba, se encuentran se encuentran las helipuertos del Hospital Reina Sofía y el Hospital de Montilla:

- **Activación del helipuerto:**
 - El PIC del helicóptero solicitará información a LEBA con sus intenciones y operativa.
 - LEBA informará a la aeronave del altímetro local, el viento predominante, los tránsitos que puedan afectarle y las instrucciones después de la salida.
 - Si las condiciones meteorológicas o las circunstancias imposibilitasen el aterrizaje, el PIC llamará a LEBA y si las circunstancias lo aconsejan, aterrizará en el AD.
 - Cuando el helicóptero está próximo al helipuerto en llegada el PIC notificará a LEBA la ruta de aproximación que requerirán. El CTA solicitará al tránsito que notifique con toma asegurada.
 - Una vez con toma asegurada, el PIC notificará a LEBA toma asegurada y se dará por concluida su operativa.
 - No autorizaremos ni instruiremos. Solo daremos Servicio de Información de Vuelo y Servicio de Asesoramiento.

3. Información técnica

3. 1. Equipamiento técnico disponible para los AFISO

Desde VATSIM España se ofrece las siguientes herramientas a disposición de los operadores de AFIS del vACC:

A través de [VSEDI](#):

- Sectores para el *software* de control [EuroScope](#)
- [vSACTA](#)
- [Audio for VATSIM](#) y [TrackAudio](#) son dos de los sistemas de comunicación por radio en VATSIM para controladores que permite comunicaciones realistas entre pilotos. Desde el Departamento de Operaciones se recomienda preferentemente TrackAudio.
- [VCCS](#) es un *plugin* integrado dentro de EuroScope utilizado para la comunicación entre controladores a través de la conocida *línea caliente*.

3. 2. FRECUENCIA DE LA DEPENDENCIA Y POSICIÓN

LOGIN	INDICATIVO DE LLAMADA	FRECUENCIA
LEBA_I_TWR	Córdoba Information	118.305

Referencia:

- [AIP-España AD2-LEBA ítem 18](#)

3. 3. Uso del SCV* de la dependencia

*Sistema de Comunicaciones de Voz.

No se utilizarán simultáneamente y diferenciadamente dos frecuencias de radio para la prestación de servicio ATS.

3. 4. Servicio ATIS

Córdoba no ofrece servicio ATIS. Por lo tanto según [RCA 4.5.5.2.1](#), deberemos ofrecer la siguiente información meteorológica y/o de AD.

- a) la pista que ha de utilizarse;
- b) la dirección y velocidad del viento en la superficie, incluyendo variaciones importantes de la mismas;
- c) el reglaje QNH de altímetro, y, bien sea regularmente de conformidad con acuerdos locales o si la aeronave lo solicita, el reglaje QFE del altímetro;
- d) la temperatura del aire ambiente en la pista que ha de utilizarse, en el caso de aeronaves con motor de turbinas.
- e) la visibilidad representativa del sentido de despegue y ascenso inicial, si es inferior a 10 km, o de ser aplicable el valor del RVR correspondiente a la pista que ha de utilizarse.
- f) la hora exacta.

3. 5. Uso de la información procedente de sistemas de vigilancia ATS

Córdoba no posee presentación de sistemas de vigilancia ATS. Por razones de simplificación, la presentación de EuroScope servirá como apoyo al AFISO. **Sin embargo**, es importante recordar que el uso del sistema de vigilancia ATS a la hora de proveer servicio de información de vuelo no exime al piloto al mando de la aeronave de ninguna responsabilidad.

3. 6. Servicio de Información de Vuelo en Aeródromos

El personal ATS mantendrá bajo vigilancia visual (se recomienda el uso de [Tower view](#)) constante todas las operaciones ejecutadas en el aeródromo o en su proximidad, disponiendo de un sistema de vigilancia ATS en apoyo de dicha observación visual, según lo estipulado en el [artículo 4.5.1.3 del Reglamento de la Circulación Aérea](#) que reza así:

[...] Mantendrán bajo vigilancia constante todas las operaciones de vuelo que se efectúen en el aeródromo o en su proximidad, así como los vehículos y personal que se encuentren en el área de maniobras. Se vigilará por observación visual mejorándola, especialmente en condiciones de baja visibilidad, por medio de un sistema de vigilancia ATS de estar disponible. [...]; Si existen otros aeródromos dentro de la zona de control, el tránsito de todos los aeródromos dentro de tal zona se coordinará de manera que se eviten interferencias entre los circuitos de tránsito.

[EN CONSTRUCCIÓN].

Revision #2

Created 2025-09-06 12:12:46 UTC by Operaciones

Updated 2025-09-07 14:01:14 UTC by Operaciones