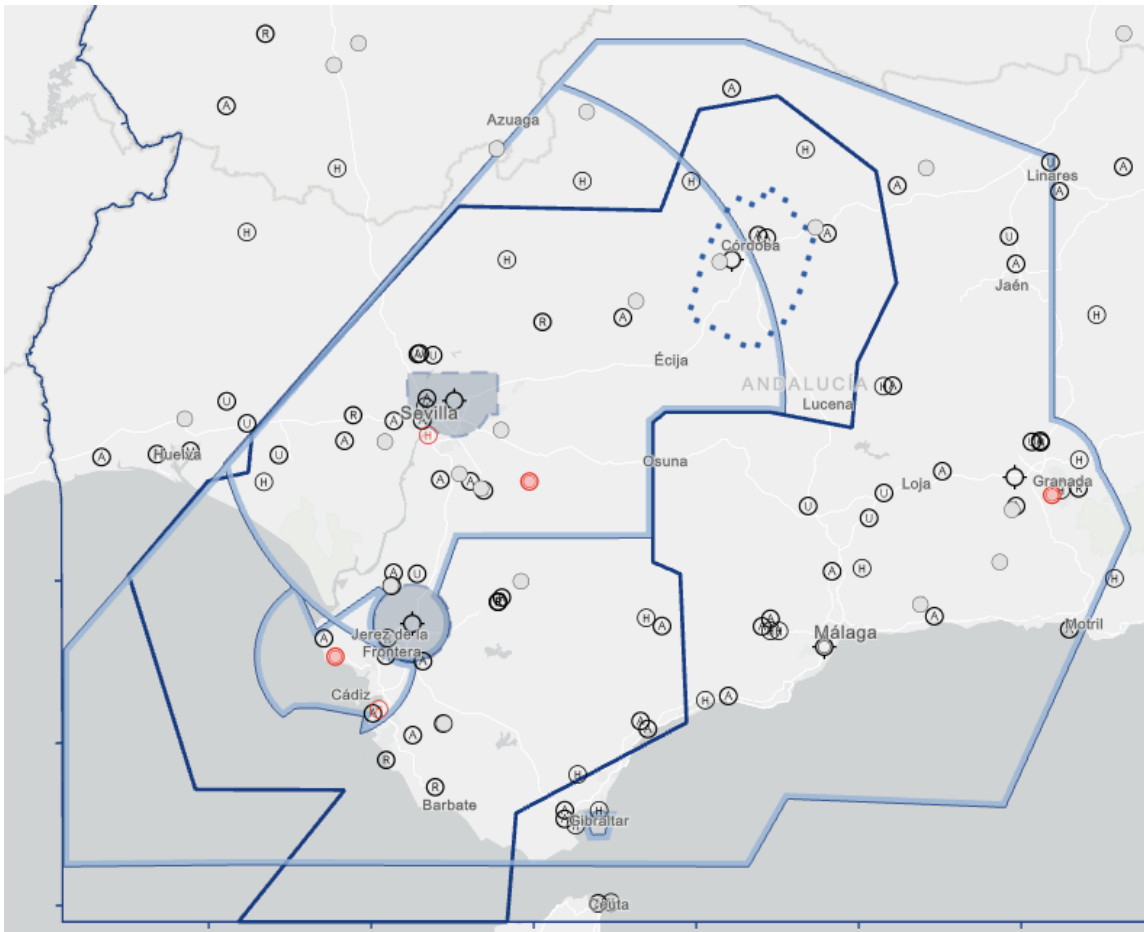


# Sevilla Aproximación

Esta dependencia tiene disponible un manual operativo en la biblioteca que profundiza mucho más en los procedimientos de la dependencia que este Briefing. Puedes consultar el [manual aquí](#).

## ORGANIZACIÓN DEL ESPACIO AÉREO



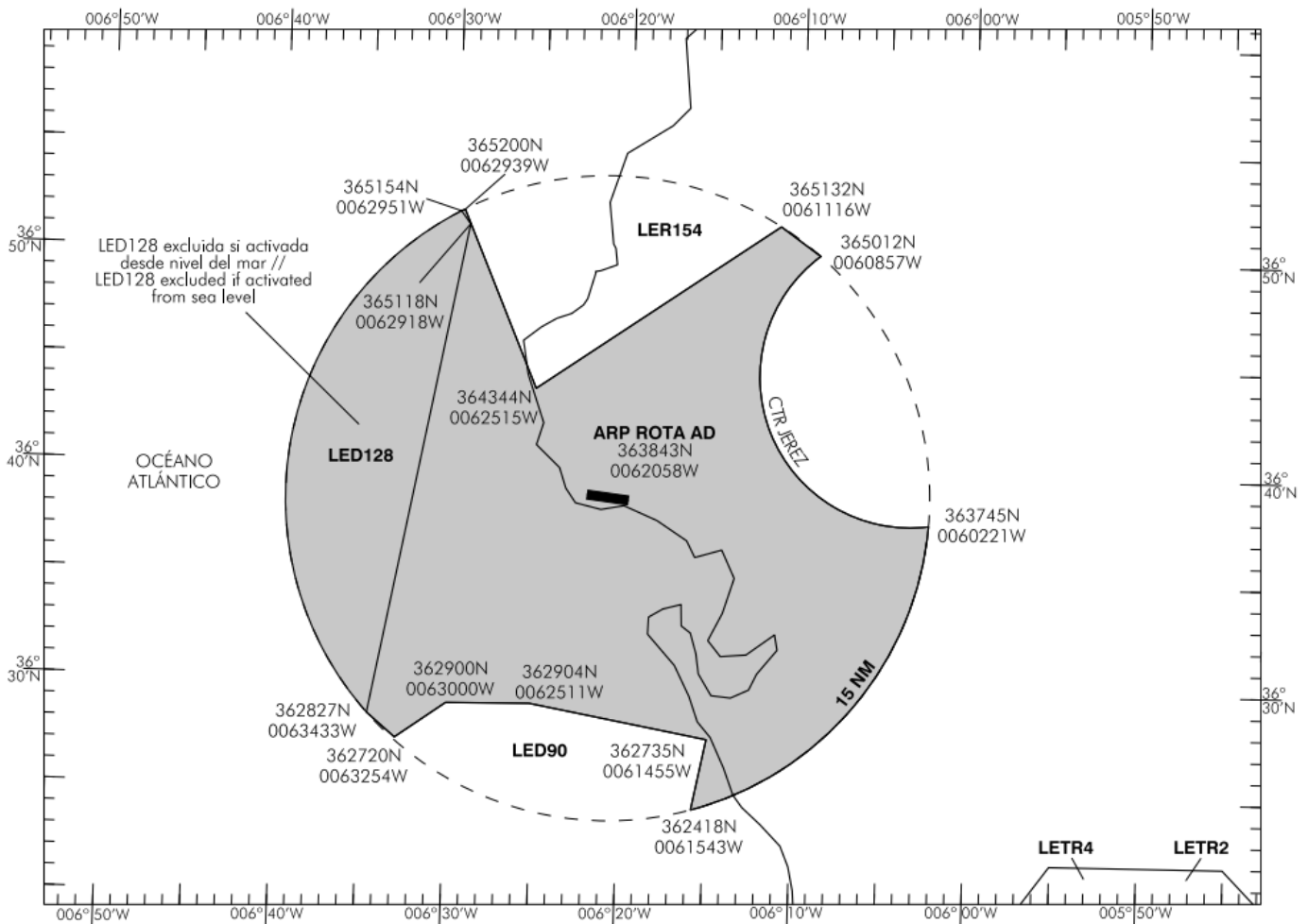
- **TMA Sevilla:** Límites horizontales delimitados por el contorno azul que cubre desde la frontera con el FIR/UIR de Lisboa hasta Granada. Desde el límite superior de los sectores TSEV hasta FL145 es **Clase D**. Desde FL145 a FL245 es **Clase C**.
- **TMA Sevilla - Área 1:** Límites horizontales delimitados por el contorno azul que cubre únicamente la zona de LEZL y LEJR, excluyendo los CTR y FIZ. Desde 1000ft AGL a FL145 es **Clase D**.
- **TMA Sevilla - Área 2:** Límites horizontales delimitados por el contorno azul que cubre Rota (Cádiz). Desde 1000ft AGL a 4000ft AMSL es **Clase D**. La unidad responsable de este área del TMA es LERT TWR (MILITAR) por delegación del ACC de Sevilla.
- **CTR Sevilla:** Límites horizontales delimitados por el sombreado azul sobre Sevilla. Desde SFC hasta 1900ft AMSL. **Clase D**. La unidad responsable del CTR de Sevilla es LEZL TWR.
- **CTR Jerez:** Círculo delimitado por el sombreado azul sobre Jerez. Desde SFC a 2500ft AMSL. **Clase D**. La unidad responsable del CTR de Jerez es LEJR TWR.
- **FIZ Córdoba:** Área punteada sobre Córdoba. Desde SFC hasta 3000ft AGL. **Clase G**. La unidad encargada del servicio de información en la FIZ es LEBA AFIS (LEBA\_I\_TWR).

Puesto que el TMA de Sevilla engloba mucho más volumen del que Sevilla Aproximación es responsable. Se ha marcado en azul oscuro el contorno del área de responsabilidad de Sevilla Aproximación para que sea más fácil identificar las áreas relevantes.

## DELEGACIÓN DE SEVILLA ACC A ROTA TWR

Por acuerdo entre SEVILLA ACC y ROTA TWR, el servicio de tránsito aéreo lo proporcionará ROTA TWR en el espacio aéreo correspondiente a TMA SEVILLA ÁREA 2.

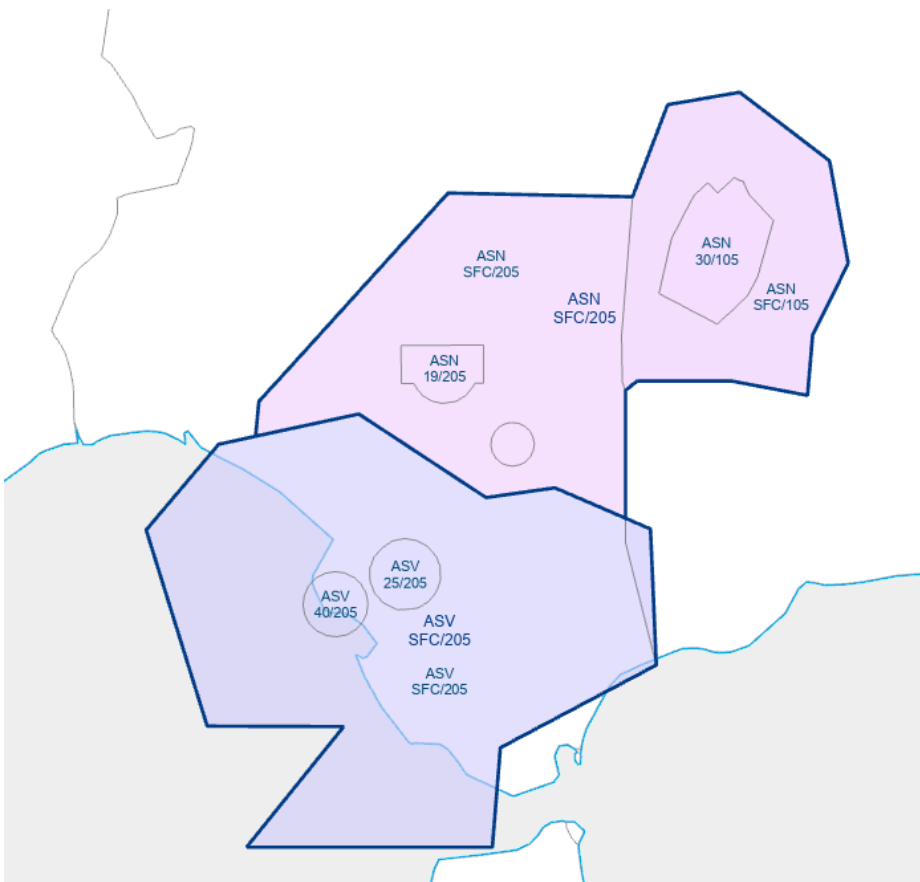
- LÍMITES HORIZONTALES: Los propios límites geográficos de las áreas del TMA delegadas. Se puede observar el área en la imagen.
- LÍMITES VERTICALES:
  - ÁREA 2: 1000ftAGL - 4000ftAMSL



Esta delegación **sólo estará activa** bajo **petición** de Rota TWR / Rota GCA (Ground-Controlled Approach) para realizar las **aproximaciones radar PAR/SRA**. Esta petición debe realizarse a la posición encargada del Área 2 en ese momento, con al menos **5 minutos de antelación** y la duración de la delegación será exclusivamente la necesaria para llevar a cabo las aproximaciones radar (PAR/SRA).

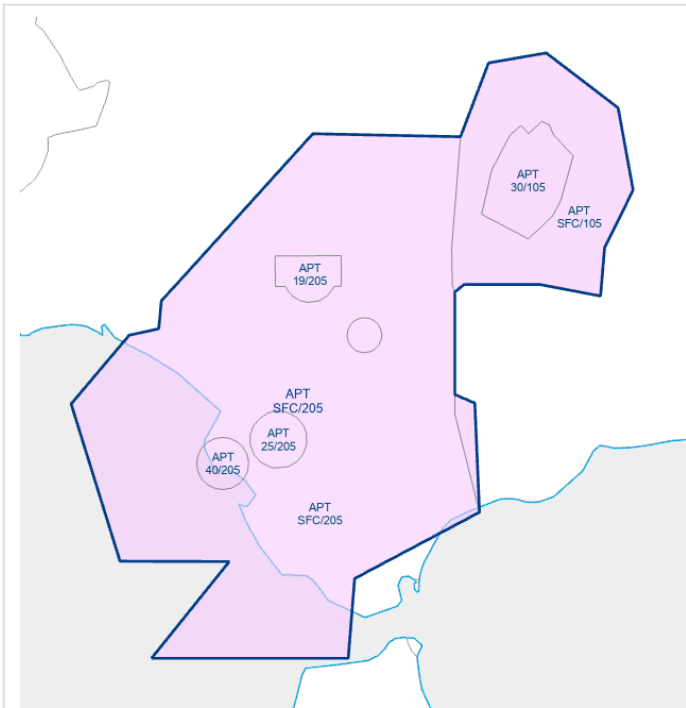
## POSICIONES Y SECTORIZACIÓN

SECTOR	POSICIÓN	INDICATIVO	FRECUENCIA	NOTAS
ASN (SFC-FL205) (SFC-FL105)	LEZL_APT_APP	Sevilla Approach	120.800	Sector norte, asume el volumen APNX. Responsable de la aproximación de LEZL, LEMO y LEBA. Sirve de alimentador a LEJR y LERT.
ASV (SFC-FL205)	LEZL_ASV_APP	Sevilla Approach	128.500	Sector sur, asume el volumen APSX. Responsable de la aproximación de LEJR y LERT. Sirve de alimentador a LEMO, LEZL, LEMG, LXGB y GMTT.

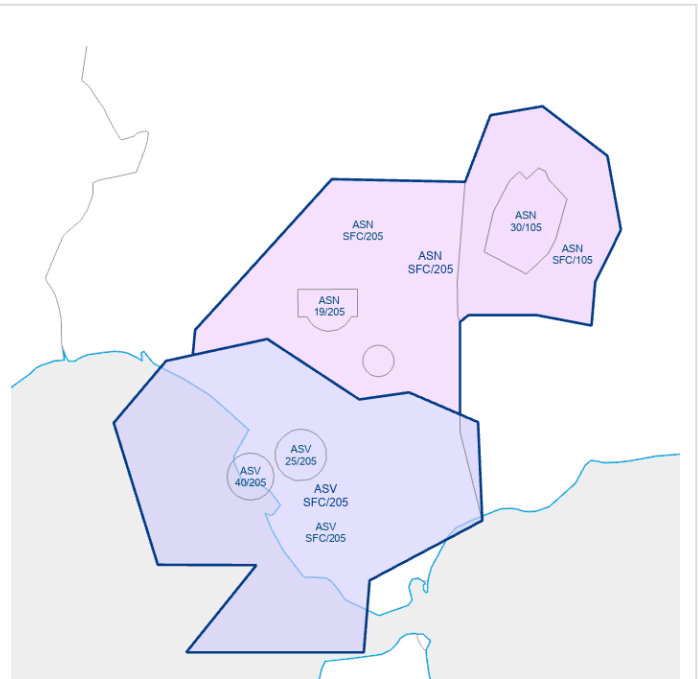


**CONFIGURACIONES DE APERTURA DE POSICIONES**

APT	ASN+ASV
-----	---------



OWNERSHIP DE SECTORES:  
LEZL\_APT\_APP -> SECTOR APT



OWNERSHIP DE SECTORES:  
LEZL\_APT\_APP -> SECTOR ASN  
LEZL\_ASV\_APP -> SECTOR ASV

## PROCEDIMIENTOS LOCALES

### TRANSFERENCIAS ENTRE ASN Y ASV

TRANSFERENCIAS ENTRE LOS SECTORES ASN Y ASV					
ASN -> ASV			ASV -> ASN		
DESDE	VÍA	AUTORIZADO A	DESDE	VÍA	AUTORIZADO A
LEZL	KORNO y VJF	FL090	LERT/LEJR	HACIA EL NORTE	FL080
HACIA	VÍA	AUTORIZADO A	HACIA	VÍA	AUTORIZADO A
LEJR/LERT	-	FL110	LEZL y LEMO (RWY 20)	-	FL100

#### ASN:

- Se coordinará con ASV el FL a autorizar y el "SUELTO" para los despegues de LEMO hacia PENAS. Con la pista 20, la TWR de LEMO lo transferirá directamente a la frecuencia de ASV.
- Los tráficos destino LEMG a FL205 o inferior se transfieren a ASV.

#### ASV:

- Los tráficos destino LEMG vía ECORE se transferirán a LEMG APP en descenso para FL160 coordinando con ASN si fuera necesario.
- Los tráficos destino LEMO (RWY 02) serán objeto de coordinación con ASN.
- Para los despegues de LEMO hacia el sur, ASN solicitará "SUELTO" a ASV. La TWR de LEMO lo transferirá directamente a la frecuencia de ASV con la pista 20 en servicio.

## TRANSFERENCIAS ENTRE LECS Y ASN/ASV

### ASN:

#### ENTRADAS AL SECTOR

- Todos los tráficos destino LEZL y LEMO desde el Este, se aceptarán en descenso para FL150, excepto cuando el IAF HI TACAN LEMO esté ocupado, en cuyo caso se coordinará el nivel a asignar.
- Tráfico destino LEZL procediendo por la STAR BLN3F (RWY 09) se reciben en descenso a FL210 de SEL.
- Los tráficos destino LEZL/ LEMO desde HIJ/ ROSAL se aceptarán en descenso a FL150.
- Los tráficos destino LEZL RWY 09 y LEMO desde PESAS/ MINTA vía SVL se recibirán en descenso a FL210. Vía OSLEP MRN/OSLEP STAR a LEZL (RWY 27) se recibirán en descenso a FL100 desde ASV.
- Los tráficos destino LEBA desde HIJ/ROSAL/PESAS/MINTA se aceptarán en descenso a FL210.
- Los tráficos destino LEZL/LEMO procedentes de ASV serán recibidas en descenso a FL100.
- Los tráficos destino LEJR y LERT desde HIJ/ROSAL/MINTA, se aceptarán en descenso para FL210.
- Los tráficos destino LEGR vía SVL-MAR se reciben en descenso a FL210.
- Los despegues de LEJR/LERT hacia el norte se aceptarán en ascenso para FL080.
- Los tráficos destino LEBA vía MOCEQ y ALCOL serán recibidos en descenso a FL110 de MAR.
- Los despegues de LEMG Configuración Norte vía SVL se recibirán en ascenso a 13.000 ft. Una autorización de ascenso en AoR de MAR, requerirá coordinación previa con MAR.

#### SALIDAS DEL SECTOR

- Los despegues de LEZL/LEMO/LEBA hacia HIJ/ROSAL/MINTA, se autorizarán a FL200 y se transferirán a SEL
- Los despegues de LEZL vía KORN0 y VJF serán autorizados a FL090 y se transferirán a ASV.
- Los despegues de LEZL y LEMO vía sector MAR se autorizarán a FL200. Para pista 09 de LEZL FL140.
- **Los despegues de LEBA vía KORN0 Y VJF serán autorizados FL200 y se transferirán a SEL.**
- Los despegues de LEBA vía sector MAR se autorizarán a FL100.
- Los despegues de LEJR/LERT/LEMG se transferirán en ascenso a FL200 a SEL.
- Los tráficos destino LEMG a FL205 o inferior se transfieren a ASV.
- Se coordinará con ASV el FL a autorizar y el "SUELTO" para los despegues de LEMO hacia PENAS. Con la pista 20, la TWR de LEMO lo transferirá directamente a la frecuencia de ASV.
- Con RWY 02 en LEMO, las arribadas hay que coordinarlas previamente con ASV y transferirlas ya que este sector será el encargado de la autorización de aproximación.
- Arribadas a LEJR/LERT: se transferirán en descenso a FL110 al sector ASV.
- Arribadas a LEGR vía SVL: Se coordinará un nivel de descenso con MAR.
- Si el vuelo sale directamente al espacio aéreo delegado a LEMG APP, por debajo de FL150, será objeto de coordinación entre ambas dependencias.

### ASV:

## ENTRADAS AL SECTOR

- Los tráficos destino LEJR/LERT vía MGA se aceptarán en descenso a FL210, excepto si el IAF HI-TACAN de LERT está ocupado, en cuyo caso se coordinará el nivel a asignar.
- Los tráficos destino LEJR/LERT procedentes de ASN se recibirán en descenso a FL110.
- Los tráficos destino LEJR/LERT, procedentes de los sectores SEL/MAR/SUR se recibirán en descenso a FL210.
- Los tráficos destino LEZL/LEMO desde VJF y OSLEP se recibirán en descenso a FL210.
- Los tráficos destino LXGB vía ORTOP o VJF, se aceptarán en descenso a FL210.
- Los despegues de LXGB vía ORTOP o VJF se aceptarán en ascenso a FL120 y serán objeto de coordinación previa con SUR/GAL para el SUELTO.
- Los tráficos destino GMTT vía VJF/BAMBA se aceptarán en descenso para FL210.
- Los tráficos destino LEMG vía SVL o JRZ se recibirán de SEL en descenso a FL210.
- Los despegues de LEZL vendrán en ascenso para FL090.
- Para los despegues de LEMO hacia el sur, ASN solicitará "SUELTO" a ASV. La TWR de LEMO lo transferirá directamente a la frecuencia de ASV con la pista 20 en servicio.
- Cuando haya aproximaciones HI-TACAN, LERT, ASV notificará "Fijo de LERT ocupada hasta FL XXX" y "Fijo de LERT libre", a los sectores implicados a saber, CEN. Los tráficos destino LEJR/LERT vía MGA se aceptarán en descenso a FL210, excepto si el IAF HI-TACAN de LERT está ocupado, en cuyo caso se coordinará el nivel a asignar.
- Si un vuelo entra directamente a este Sector desde el Espacio aéreo delegado a LEMG (Por debajo de FL150), será objeto de coordinación entre ambas dependencias.

## SALIDAS DEL SECTOR

- Los despegues de LERT/LEJR vía MGA serán autorizados a FL200 y transferidos al sector CEN.
- Los despegues de LERT/LEJR hacia el norte, se autorizarán a FL080 y serán transferido a ASN.
- Los despegues de LERT/LEJR vía VJF y KORNO, se transfieren en ascenso a FL200 a SEL.
- Despegues de LEJR vía MAR: sólo destino LEMG/ LEGR. Se transferirán a LEMG por debajo de FL150, previa coordinación.
- Los tráficos destino LEZL y LEMO (RWY 20) se transfieren a ASN en descenso a FL100.
- Los tráficos destino LEMO (RWY 02) serán objeto de coordinación con ASN.
- Los tráficos despegando de LEZL / LEMO se transferirán en ascenso a FL200 al sector que corresponda: SEL o CEN.
- Los tráficos destino LXGB vía ORTOP o VJF se transferirán a GAL en descenso a FL130.
- Los despegues de LXGB vía ORTOP o VJF se transferirán en ascenso a FL200 a SEL.
- Los tráficos destino GMTT vía VJF se transferirán a GMMM en descenso a FL110, vía BAMBA al nivel coordinado con GMMM.
- Los despegues de GMTT vía BAMBA-VJF, se ascenderán a FL200 antes de transferirlos a SEL.
- Los tráficos destino LEMG vía ECORE se transferirán a LEMG APP en descenso para FL160 coordinando con ASN si fuera necesario.
- Si el tráfico destino LEMG vía VJF-LUNUM sale directamente al Espacio Aéreo Delegado a LEMG (Por debajo de FL150), será objeto de coordinación entre ambas dependencias.

---

## CONDICIONES DE SEPARACIÓN PARA LA ENTREGA A TORRE

### SEVILLA (LEZL)

En Sevilla la distancia mínima de entrega entre tráficos será de **7NM de separación en el umbral**, o mayor en caso de separación por estela turbulenta o velocidad de aproximación.

La separación entre **SUPER y LIGERO** será **8NM**.

Se autorizará la aproximación ILS Z a la pistas 27 y 09 de LEZL, como maniobra preferente para las aproximaciones a dicho aeropuerto. El controlador de aproximación autorizará el tipo de aproximación con letra a las tripulaciones.

Si algún tráfico solicitara algún otro tipo de aproximación, será objeto de información a la TWR correspondiente, teniendo en cuenta la posibilidad de ejecución por parte de la tripulación de la maniobra de aproximación frustrada publicada.

### JEREZ (LEJR)

En Jerez la distancia mínima de entrega entre tráficos será de **6NM de separación en el umbral**, o mayor en caso de separación por estela turbulenta o velocidad de aproximación.

La separación entre **SUPER y MEDIO será 7NM**. Entre **SUPER y LIGERO 8NM**.

El B757, se considera clasificado con estela de turbulencia H cuando vaya seguida de otra aeronave y M cuando siga a otra (ver ENR 1.8 apartado 9).

Se autorizará la aproximación **ILS Z a la pista 20 de LEJR**, como maniobra preferente para las aproximaciones a dicho aeropuerto. El controlador de aproximación autorizará el tipo de aproximación con letra a las tripulaciones.

Si algún tráfico solicitara algún otro tipo de aproximación, será objeto de información a la Torre correspondiente, teniendo en cuenta la posibilidad de ejecución por parte de la tripulación de la maniobra de aproximación frustrada publicada.

### ROTA Y MORÓN (LERT/LEMO)

En Rota y Morón, esta separación será objeto de coordinación entre ASN/ASV y la torre.

### CÓRDOBA (LEBA)

En Córdoba no se autorizará más de una aproximación instrumental simultánea.

---

## **RESTRICCIONES DE VELOCIDAD**

### SEVILLA

En el TMA Sevilla, las llegadas a Sevilla AD bajo control radar ajustarán sus velocidades conforme a lo especificado a continuación:

- IAS máxima 250 kt a FL120 o inferior.
- IAS 210 kt al comienzo del viraje final para interceptar el rumbo del localizador del ILS cuando la aeronave se encuentre dentro de 20 NM del umbral.
- IAS 180 kt al completar el viraje final y establecerse en el rumbo del localizador cuando la aeronave se encuentre dentro de 20 NM del

- umbral.
- IAS MAX 160 kt al cruzar el NDB SPP.
- La IAS MAX permitida para salidas es de 250 kt hasta abandonar FL120.

## **JEREZ**

Las llegadas a Jerez AD bajo control radar ajustarán sus velocidades conforme a lo especificado a continuación:

- IAS MÁX 250 kt a FL120 o inferior.
- IAS 210 kt al comienzo del viraje final para interceptar el rumbo del localizador del ILS, cuando la aeronave se encuentre dentro de 20 NM del umbral.
- IAS 180 kt al completar el viraje final y establecerse en el rumbo del localizador, cuando la aeronave se encuentre dentro de 20 NM del umbral.
- IAS 160 kt al cruzar el NDB "JER".
- La IAS MAX permitida para las salidas es 250 kt hasta abandonar FL120.

---

# **PROCEDIMIENTO DE ATENUACIÓN DE RUIDOS E IMPACTO MEDIOAMBIENTAL**

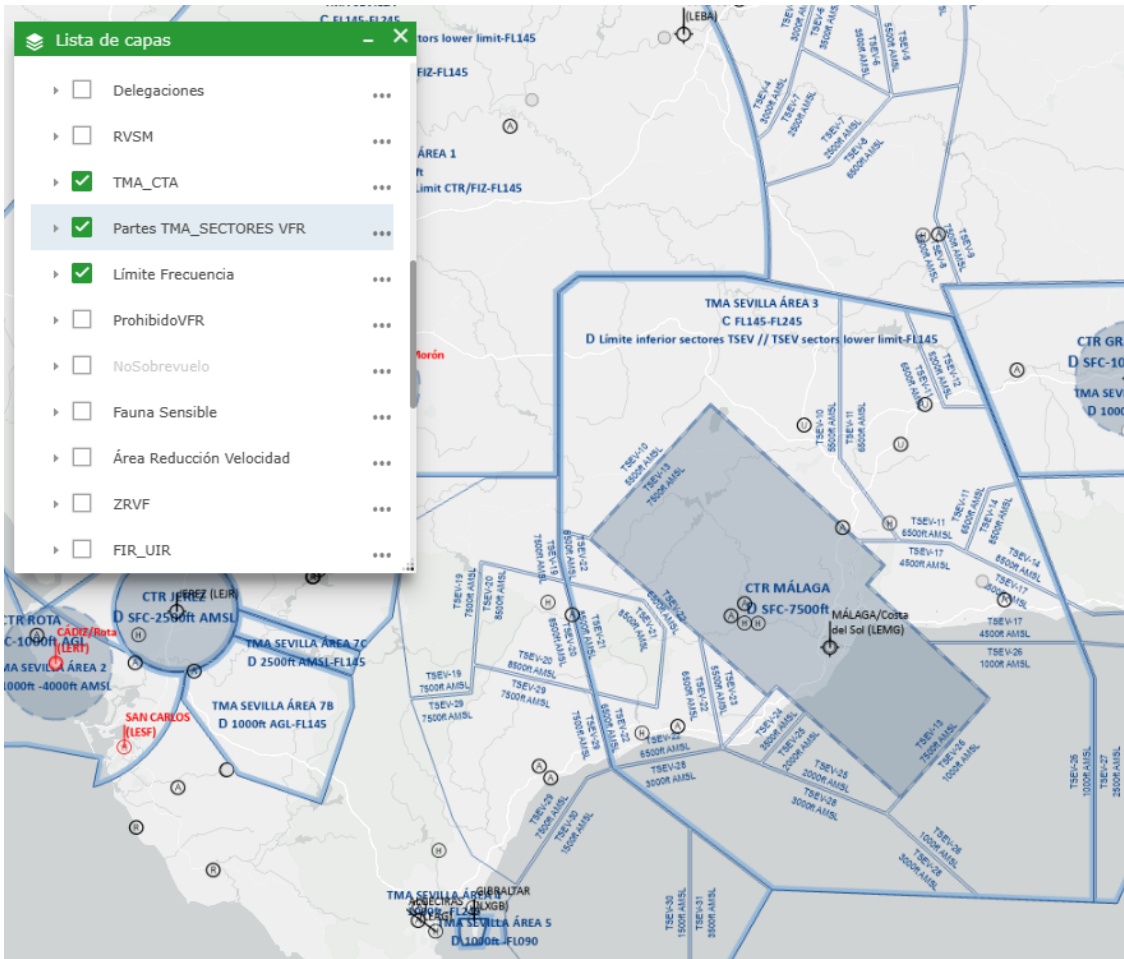
## **MORÓN (LEMO)**

- **RWY 02**
  - Debido a procedimientos de atenuación de ruido, las aeronaves en salida desde la RWY 02 deberán volar con rumbo 008°. Cuando alcancen 3000 ft o 6 NM, continuar el procedimiento de salida o seguir instrucciones del ATC.
  - Los vuelos VFR deben evitar sobrevolar "El Arahal".
  - Los vuelos IFR en aproximación por la parte ESTE fuera de las trayectorias definidas no entrarán en la CTR por debajo de 3000 ft si no siguen alguna de las trayectorias publicadas en las IAC.
- **RWY 20**
  - Debido a procedimientos de atenuación de ruido, las aeronaves en salida desde la RWY 20 deberán volar con rumbo 218°. Cuando alcancen 3000 ft o 6 NM, continuar el procedimiento de salida o seguir instrucciones del ATC.
  - Los vuelos VFR deben evitar sobrevolar "El Coronil".
  - Los vuelos IFR en aproximación por la parte ESTE fuera de las trayectorias definidas no entrarán en la CTR por debajo de 3000 ft si no siguen alguna de las trayectorias publicadas en las IAC.

---

# **SECTORES TSEV**

Pueden consultar los sectores TSEV del TMA desde [insignia.enaire.es](https://insignia.enaire.es) , marcando la capa "Partes TMA\_SECTORES\_VFR" como se puede ver en la imagen inferior.



## SECTOR OWNERSHIP

ASN	ASV
LEZP_APT_APP	LEZL_ASV_APP
LEZL_ASV_APP	LEZL_APT_APP
LECS_SM2_CTR	
LECS_CTR	

## INFORMACIÓN ADICIONAL

Si has encontrado información errónea en esta página o hay algo que crees que podrías mejorar, comunícalo por [email a operaciones](mailto:operaciones).

## Log de versiones

**(ACCSP54)** 1558357 - Redacción inicial. (11/07/2024)

**(ACCSP5)** 1558357 - Reestructuración y ampliación. (06/02/2026)

**(ACCSP5)** 1558357 - Eliminación LECM\_ALL\_CTR. (04/06/2026)

---

Revision #9

Created 2026-01-21 12:21:08 UTC by Operaciones

Updated 2026-06-04 12:11:30 UTC by Operaciones