

#### Referencia:

- [AIP-España ENR 2.1](#)
- [AIP-España AD2 LEAM ítem 17](#)

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

Para encontrar información referente al HELIPUERTO DEL HOSPITAL UNIVERSITARIO TORRECARDENAS revisa el [Manual Operativo de la dependencia, sección 2.2](#)

## 3. Información técnica

### 3.1. FRECUENCIAS DE LA DEPENDENCIA, POSICIONES Y FUNCIONES ASOCIADAS

LOGIN	INDICATIVO DE LLAMADA	FRECUENCIA
-------	-----------------------	------------

LEAM_A_TWR	Almería Approach / Tower	118.350
LEAM_GND	Almería Ground	121.705

- **LEAM\_A\_TWR** se encargará de autorizar a los tránsitos a la aproximación; dará información del aeródromo y de tránsitos Y gestionará las pistas tanto para despegues como aterrizajes. Si lo hubiese, coordinará con el ACC de Sevilla como se explicará en puntos sucesivos de este manual.
- **LEAM\_GND**: se encargará principalmente de las autorizaciones, el rodaje de aeronaves en la plataforma, y coordinará, si los hubiese con LECS y LEAM\_A\_TWR.

**Referencia:**

- [AIP-España AD2-LEAM ítem 18](#)

### 3. 2. Uso de la información procedente de sistemas de vigilancia ATS

Las instrucciones DCT en una dependencia NO radar se ejecutarán conforme a la altitud mínima de área (AMA) que corresponda, o en su caso, a una altitud superior a la misma que sea adecuada para el procedimiento instrumental subsiguiente

El personal CTA de LEAM podrá utilizar la información procedente de los sistemas de vigilancia ATS en el suministro del servicio de control de aeródromo para ejecutar las siguientes funciones:

- (i) Supervisión de la trayectoria de vuelo de las aeronaves en aproximación final;
- (ii) Supervisión de la trayectoria de vuelo de otras aeronaves en las inmediaciones del aeródromo;
- (iii) Establecimiento de una separación longitudinal y/o basada en la distancia adecuada entre aeronaves sucesivas que despegan, basada en sistemas de vigilancia ATS;
- (iv) Mantenimiento de la separación entre aeronaves sucesivas en la misma aproximación final; y
- (v) Proporcionar asistencia de navegación a vuelos VFR.

*[\(AMC1 ATS.TR.155\(a\) ATS surveillance services\)](#)*

Adicionalmente, podrán emplearse los Sistemas de Vigilancia ATS para proporcionar al controlador por procedimientos:

- (i) información de posición mejorada sobre las aeronaves bajo control;
- (ii) información complementaria sobre otro tráfico; y
- (iii) información sobre cualquier desviación significativa de las aeronaves respecto a los términos de sus respectivas autorizaciones de control de tránsito aéreo (ATC), incluyendo las rutas y niveles autorizados, cuando sea apropiado.

*[\(AMC1 ATS.TR.155\(a\) ATS surveillance services\)](#)*

**Referencia:**

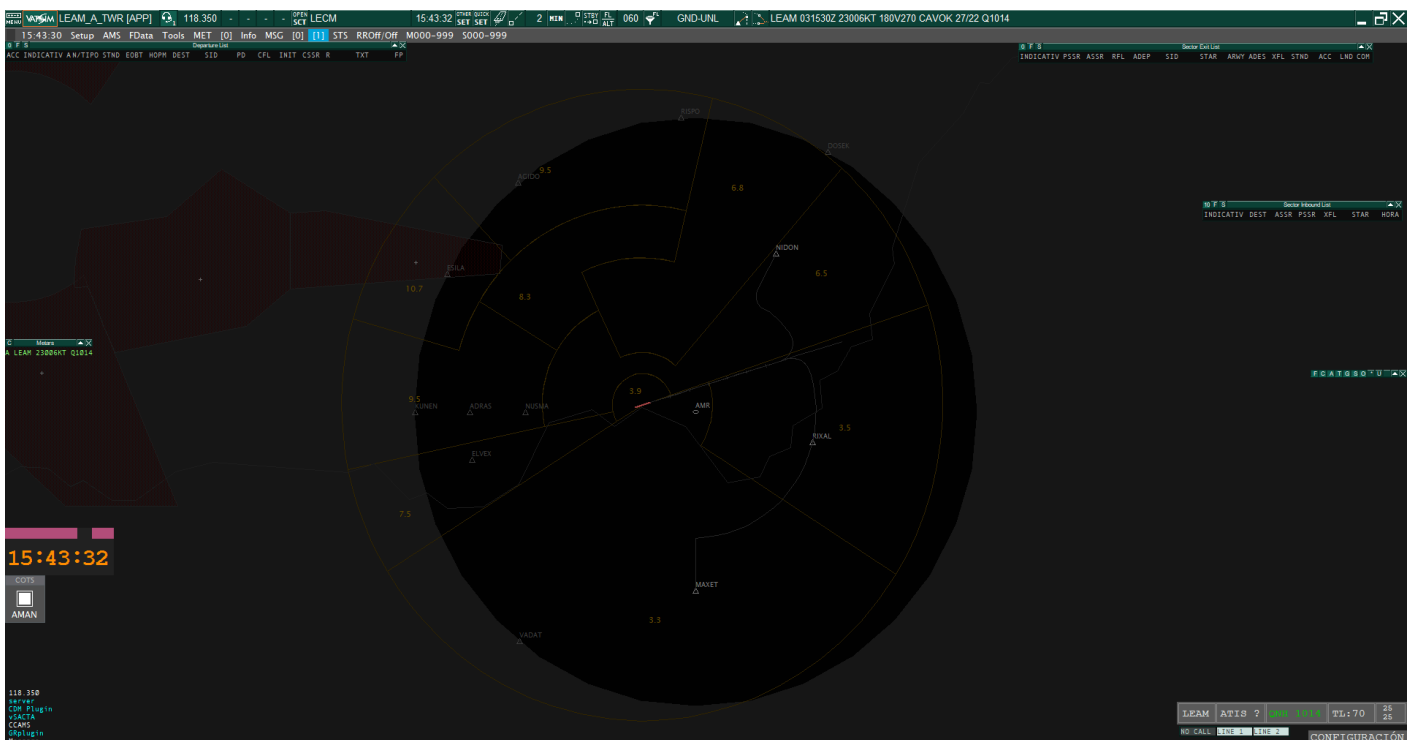
- [AIP-España ENR 1.6.](#)
- [AIP-España AD2 LEAM ítem 22](#)

### 3. 3. Configuración en EuroScope

Para esta posición recomendamos utilizar LEAM\_GND\_GR.asr junto a LECM.asr y alternar mediante 'F7'.



Con el LECM.asr seleccionado, debes dirigirte al *display settings dialog* y seleccionar el TAG de SACTA APP en el desplegable.



## 4. PROCEDIMIENTOS LOCALES DE LA DEPENDENCIA

### 4. 1. Procedimientos en condiciones de baja visibilidad

## 4. 2. Procedimientos relacionados con la pista

### 4. 2. 1. Despegue desde intersección

En el aeropuerto de Almería se permite el despegue por la pista 07 desde la intersección S2 y por la pista 25 desde la intersección S3, exclusivamente para aeronaves de letra de clave B o inferior:

Las distancias declaradas para despegue desde intersección se encuentran publicadas en [AIP-España AD2-LEAM ítem 13](#)

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)
07 INT S2	2230	2290	2230
25 INT S3	(1266) 1231	1326	(1266) 1231

Cuando el CTA informe a las aeronaves de la distancia remanente, empleará la fraseología siguiente:

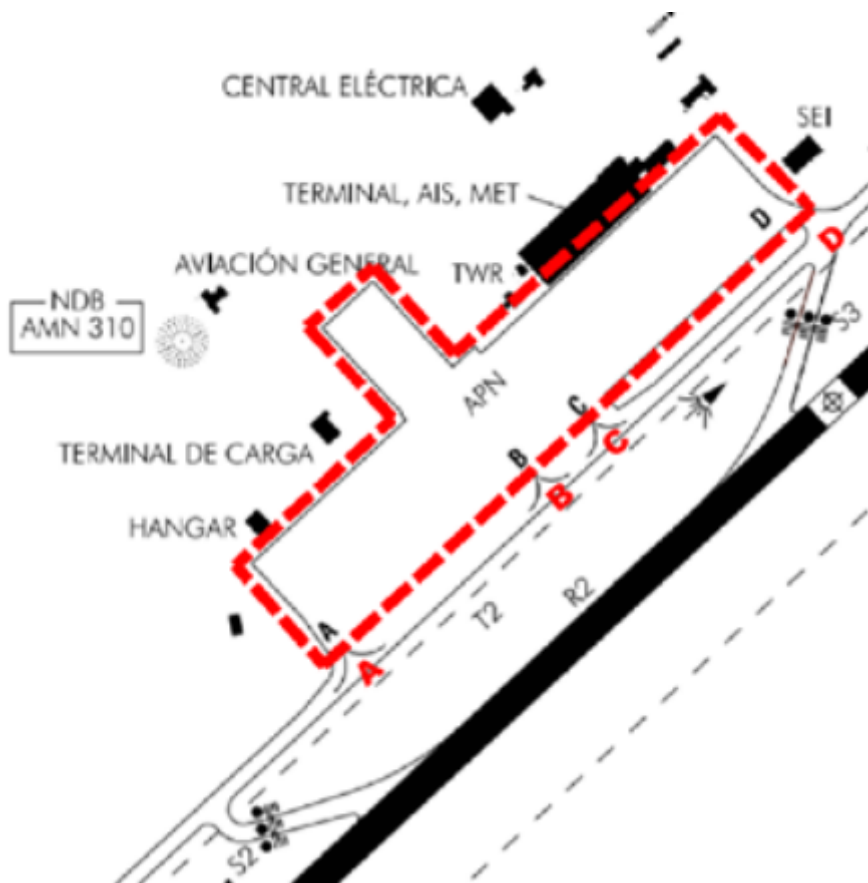
*TORA PISTA (número), DESDE INTERSECCIÓN (designación o nombre de la intersección), (distancia en metros)*

*TORA RUNWAY (number) FROM INTERSECTION (designation or name of intersection), (distance in metres)*

## 4. 3. Procedimientos en tierra

### 4. 3. 1. Servicio de dirección en la plataforma

Los límites de plataforma son los siguientes (línea roja discontinua):



El ATCO prestará servicio de guiado, estacionamiento en la medida de las posibilidades para acceso a puesto de estacionamiento. En plataforma se prestará servicio de control y ATC gestionará la puesta en marcha y rodaje.

### 4. 3. 3. Rodaje

#### Referencia:

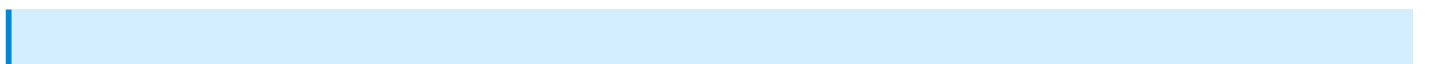
- [AIP-España AD2 LEAM ítem 20](#)

Las aeronaves que para acceder/salir del puesto de estacionamiento requieran incrementar significativamente la potencia, lo indicaran previamente a ATC. El CTA informará de todo aquello que pueda perjudicar la maniobra, incluido tránsitos aparcados aledaños.

#### Restricciones en el área de maniobras:

- No se autorizará la salida de pista por S3 a aeronaves que hayan aterrizado por la pista 25.
- No se autorizará la salida de pista por S2 a aeronaves que hayan aterrizado por la pista 07.
- Las aeronaves de clave 4D que aterricen por pista 25 deberán abandonar la misma por S1. No pueden utilizar S2 por limitaciones de la infraestructura.
- Las aeronaves de clave 4C y 4D que salgan de pista por S3, deberán acceder a la plataforma por puerta D.
- Las aeronaves de clave 4E deberán abandonar pista por S1 o S4, según la pista en uso.
- Posteriormente se explicará en un apartado específico los *procedimientos para aeronaves de clave superior a la del aeropuerto.*

### 4. 4. Salidas visuales en IFR



## 4. 5. Procedimientos relacionados con la aproximación

Dada la complejidad del TMA de Almería, se recomienda revisar el [Manual Operativo, sección 5.5](#) para conocer todos los detalles acerca de la operativa

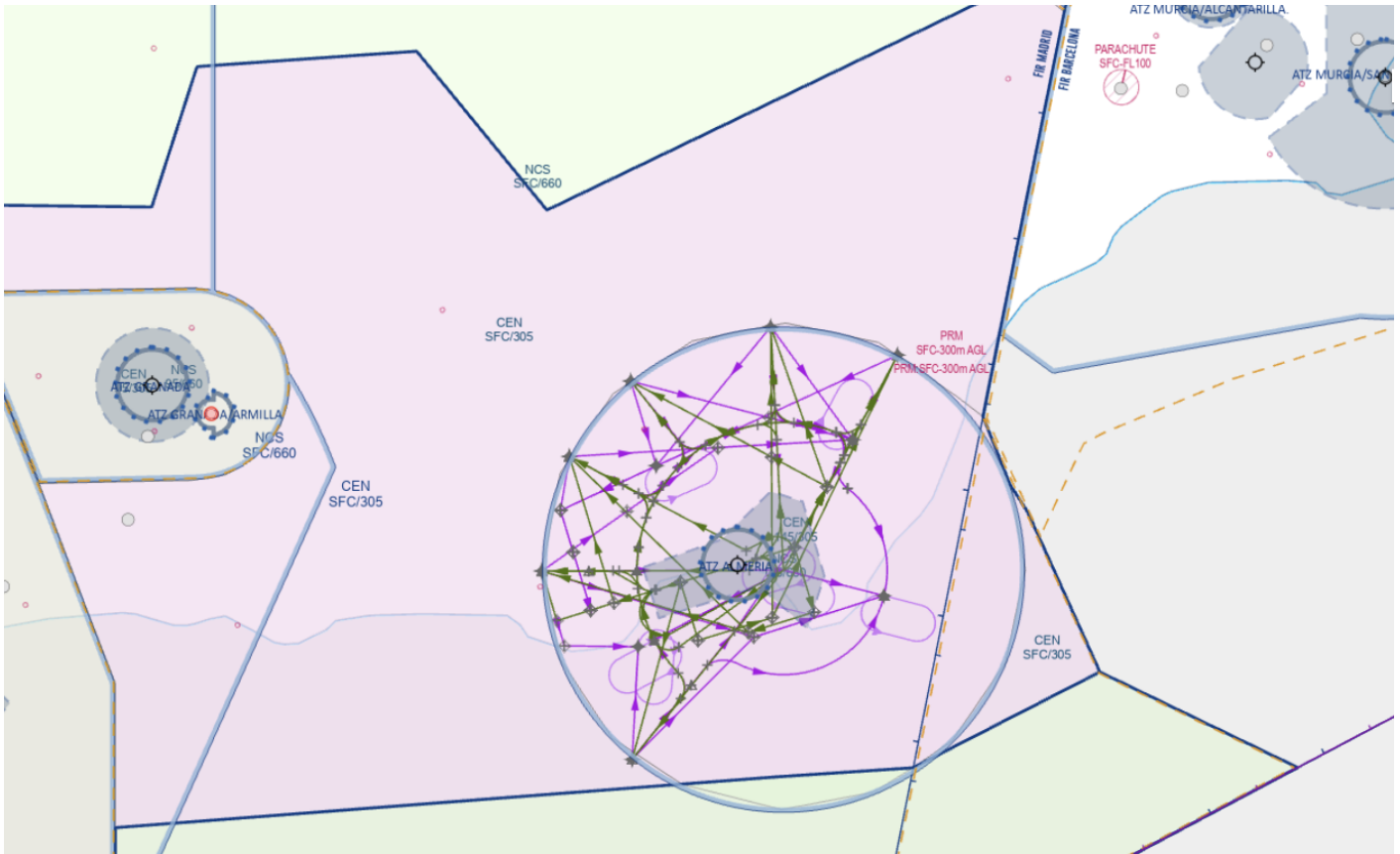
### 4. 5. 1. Separación entre SID y STAR de acuerdo a RCA 4.4.16.

Se aplicará la siguiente separación, entre las aeronaves que salen y las que llegan, cuando la autorización de despegue se base en la posición de la aeronave que llega:

- Si la aeronave que llega está haciendo una aproximación por instrumentos completa, la aeronave que sale puede despegar:
  - En cualquier dirección hasta que la aeronave que llega haya iniciado su viraje reglamentario o viraje básico que conduce a la aproximación final.
  - En una dirección que difiera por lo menos en 45 grados respecto a la dirección opuesta a la de aproximación, después de que la aeronave que llega haya iniciado el viraje básico que conduce a la aproximación final, siempre que el despegue se haga **por lo menos tres minutos** antes de la hora para que la aeronave que llega se halle sobre el comienzo de la pista por vuelo por instrumentos.
- En LEAM, la **separación mínima entre despegues será de 3 minutos**, siempre que la *performance* de las aeronaves sea parecida o igual.
- En caso que las *performance* no sean parecidas o iguales, se aplicarán los 3 minutos mínimos de separación y, además, se coordinará con LECS.
- Todos los despegues subirán a un **FL140 excepto los despegues vía VADAT, que subirán a FL130.**
- **Será LECS quien autorice a la aproximación a las aeronaves.**
- Cuando haya más de una aeronave prevista para la aproximación, **LECS no autorizará a la aproximación a la aeronave sucesiva hasta que:**
  - En caso de usar *tower view*, hasta que LEAM TWR tenga a la vista la primera aeronave
  - En el resto de casos, hasta que la primera aeronave no esté en la milla 8 en la aproximación.
  - **Se autorizará, preferentemente, a la aproximación ILS-Z en caso de la pista 25 y a la aproximación RNP en caso de la pista 07.**

## 4. 6. Condiciones de transferencia entre LECS y LEAM

### 4. 6. 1. Ilustración del Área de Interés Común



#### 4. 6. 2. Rutas ATS, Punto de Coordinación y Asignación de Niveles de Vuelo

- **Vuelos de LECS a LEAM**

CONFIG LEAM	PISTA	STAR	PUNTO DE TRANSFERENCIA	NIVEL
ESTE	07	TODAS	Límite TMA	FL150 autorizado a la APP
OESTE	25	TODAS	Límite TMA	FL150 autorizado a la APP

- **Vuelos de LEAM a LECS**

CONFIG LEAM	PISTA	SID	PUNTO DE TRANSFERENCIA	NIVEL
ESTE	07	TODAS	Límite AoR	FL140
OESTE	25	VADAT	Límite AoR	FL130
		RESTO DE SID		FL140

#### 4. 6. 3. Vuelos VFR

- **Vuelos de LECS a LEAM:** los tránsitos que vayan a entrar en espacio aéreo bajo jurisdicción de LEAM serán instruidos por LECS a llamar a LEAM en frecuencia de LEAM/APP **118.350 Mhz.**

- **Vuelos de LEAM a LECS:** los tránsitos VFR que vayan a sobrevolar el FIR de LECS, deberán proceder de acuerdo a los procedimientos VFR publicados en AIP. Dichos tránsitos serán instruidos por LEAM a mantener escucha Sevilla Control o 122.800 MHz en su ausencia.

#### Log de versiones

(ACCSP54) 1558357 - Redacción inicial. (21/10/2025)

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

---

Revision #22

Created 2023-08-09 10:19:08 UTC by Operaciones

Updated 2026-01-11 01:14:23 UTC by Operaciones