	Virtual Air Traffic Simulation Division Mexico	SOP #	Control Aproximación
		Revision #	1.0
		Fecha de Implementación	1/JUL/15
Página #	1 de 5	Fecha Última Revisión	15/JUL/15
Elaborado/Revisado por	Carlos Hernández	Fecha Aprobado	15/JUL/15

SOP

Control Aproximación APP

1. Propósito

En este SOP encontrarán las Reglas Básicas y Políticas que se deberán llevar a cabo por todos los controladores de esta División y/o Controladores Visitantes que se conecten en VATSIM en algún sector de México.

Este documento es un complemento para cualquier Política o Procedimiento de VATSIM, VATNA o VATMEX que estén vigentes

2. Dirigido a:


Todo Controlador de Tráfico Aéreo Virtual con rango mínimo de S3 y con intención de controlar la posición de Aproximación en algún aeropuerto dentro del Espacio Aéreo Mexicano Virtual.

3. Requisitos

Para Hacer uso de este SOP es necesario pertenecer a VATSIM/VATMEX y tener la capacidad de Entender los alcances de este para poder implementarlo.

4. Responsabilidades

Toda Persona que se encuentre en funciones como ATCv o en entrenamiento para ATCv para el EAMv (Espacio Aéreo Mexicano Virtual) tiene la obligación y responsabilidad de conocer e implementar todas los puntos que se mencionan en este SOP.

	Virtual Air Traffic Simulation Division Mexico	SOP #	Control Aproximación
		Revision #	1.0
		Fecha de Implementación	1/JUL/15
Página #	2 de 5	Fecha Última Revisión	15/JUL/15
Elaborado/Revisado por	Carlos Hernández	Fecha Aprobado	15/JUL/15

5. Procedimiento

CONTROL APROXIMACION

a. Nomenclatura


- Todo ATCv controlando en algún aeropuerto dentro del EAMv la posición de Aproximación deberá de tener su callsign de la siguiente forma:
 - Los primeros cuatro caracteres serán el código ICAO del aeropuerto a controlar seguido de un guion bajo "_".
 - Los últimos 3 caracteres deberán ser: **APP**
 - ejemplo: Aproximación Guadalajara= MMGL_APP

b. Separación

El control de aproximación dará las separaciones necesarias a tráficos en salidas y/o tráficos en llegadas de los aeropuertos de su jurisdicción.

c. Responsabilidades

- Control de Aproximación dará el servicio de llegadas y salidas al aeropuerto en cuestión y a los que se encuentren en su área de servicio.
- Control de Aproximación es responsable de tener el ATIS del aeropuerto (vía texto y voz) actualizado cuando TWR (Tower/Torre) no esta On Line.
- Control de Aproximación es responsable de designar la pista activa del aeropuerto cuando TWR(Tower/Torre) no esta On Line.
- Control de Aproximación deberá dar el servicio de DEL(Delivery/Autorizaciones), GND (Ground/Terrestre) y/o TWR(Tower/Torre) cuando ninguna de estas facilidades se encuentre en línea.

	Virtual Air Traffic Simulation Division Mexico	SOP #	Control Aproximación
		Revision #	1.0
		Fecha de Implementación	1/JUL/15
Página #	3 de 5	Fecha Última Revisión	15/JUL/15
Elaborado/Revisado por	Carlos Hernández	Fecha Aprobado	15/JUL/15

d. Coordinación

- Las posibles entidades con las que control Aproximación deberá coordinarse serán: TWR (Tower/Torre) y/o CTR (Center/Centro)


En los casos en donde TWR (Tower/Torre) este activo, Aproximación recibirá en su frecuencia a los traficos en salida cuando estos estén en ascenso positivo.

Si el tráfico esta en llegada, y CTR (Center/Centro) esta en linea, Aproximación recibirá el trafico via Handoff y le confirmará a este que está en contacto radar y la altitud a la que se encuentra.

- La recepción y transferencia de tiras de vuelo será el método principal de coordinación con control torre y via Handoff con Control Centro.
- Es responsabilidad del controlador Aproximación informar y coordinar con el control de CTR (Center/Centro) lo siguiente:
 - Aeronaves salientes
 - Flujo de salida y llegada
 - Tráficos SVFR en el área y con solicitud de seguimiento.

e. Procedimientos

- Control de Aproximación es una posición radar así que mantendrá en su posesión todo tráfico en su área usando la tecla F3 del VRC.
- Cuando Control de Torre NO esta ON LINE, Control Aproximación es la única facilidad que puede designar la pista activa en el aeropuerto en cuestión o el cambio de esta de acuerdo a los vientos. También es responsable de dar aviso de la pista activa o de cualquier cambio realizado a las otras entidades involucradas en el aeropuerto.
- En el caso de salidas se deberá coordinar la separación inicial desde la autorización de despegue, tomando en cuenta lo siguiente:
 1. Para secuencias de salidas con procedimientos de salida distintos entre uno y otro se deberá de dar 1 minuto de separación.

	Virtual Air Traffic Simulation Division Mexico	SOP #	Control Aproximación
		Revision #	1.0
		Fecha de Implementación	1/JUL/15
Página #	4 de 5	Fecha Última Revisión	15/JUL/15
Elaborado/Revisado por	Carlos Hernández	Fecha Aprobado	15/JUL/15

2. Para secuencias de salida con procedimientos de salida idénticos, se deberá de dar un espaciamento de 2 minutos.

3. Se debe de tomar en cuenta tipo de aeronaves, regímenes de ascenso etc.

- **Procedimiento NO Radar**

Si se esta controlando un Aeropuerto sin MVA (Mínimas de Vectoreo) se deberá indicar al tráfico en llegada el procedimiento a realizar indicandole pista activa y vientos.

Se le indicará que llame cuando este virando a final para su posterior transferencia a Torre.

Una vez y solo cuando Torre indica que la pista activa esta libre, se le podra autorizar al siguiente trafico a iniciar el procedimiento de llegada. Mientras no sea asi, cualquier trafico que este por llegar al aeropuerto debera permanecer en patron de espera sobre la estacion.


- **Procedimiento Radar**

Cuando se esta controlando un aeropuerto con MVA se podrán dar vectores para aproximacion a la pista activa o indicar procedimiento estandarizado a realizar para la llegada.

No es necesario tener la pista libre para poder autorizar a dos traficos a realizar el procedimiento de llegada, siempre que estos mantengan la separacion minima requerida y la velocidades idoneas para evitar cualquier conflicto.

f. Transferencias

- Control de Aproximación hará las transferencias de tráficos de la siguiente manera:
- Se transferirá a TWR (cuando este ONLINE) una vez que el trafico en llegada llega a las 10nm, del aeropuerto. En este caso se deberá hacer un DROPTRACK y pedir al trafico que contacte Torre en su frecuencia. Si TWR no se encuentra en linea se le debera de dar todo el seguimiento al trafico hasta su aterrizaje.

	Virtual Air Traffic Simulation Division Mexico	SOP #	Control Aproximación
		Revision #	1.0
		Fecha de Implementación	1/JUL/15
Página #	5 de 5	Fecha Última Revisión	15/JUL/15
Elaborado/Revisado por	Carlos Hernández	Fecha Aprobado	15/JUL/15

- Se transferira a CTR (Center/Centro) (cuando este ONLINE) cuando el trafico cruce el FL180 o este 20nm fuera del aeropuerto. En ausencia de CTR se deberá de pedir al tráfico que cambie a UNICOM 122.800 e informe de su posición e intenciones.

g. Operaciones VFR

h. Aeropuertos y Frecuencias

- Los siguientes son los aeropuertos en el EAMv que cuentan con la facilidad de control torre y sus respectivas frecuencias:

i. Generalidades

- El control Aproximación es una posición radar por lo que se deberán de realizar transferencias mediante Handoff (Comando F3 y F4)

6. Referencias

Este SOP es un complemento de cualquier otro existente en VATSIM / VATMEX y deberá manejarse en ese orden jerárquico.

7. Glosario

ATCv - Air Traffic Controller Virtual

EAMv - Espacio Aéreo Mexicano Virtual