



NOTAS

(1) O hasta la elevación del techo de nubes, lo que resulte más bajo.

LLEGADAS

Los pilotos establecerán contacto radio con Jerez TWR 3 min antes de entrar en el CTR. Los puntos de entrada son E (Jédula) y W (Mesas de Asta). Desde estos puntos, después de recibir instrucciones de TWR, las aeronaves procederán al primer tercio de viento en cola del circuito de tránsito de aeródromo (referencia visual: al través del umbral opuesto a la pista en uso). La altura a mantener dentro del CTR será de 1000 ft AGL. TWR podrá instruir a los pilotos a realizar esperas sobre cualquiera de los dos puntos de entrada.

Quando el tráfico lo requiera, Jerez TWR podrá instruir a los pilotos en circuito de aeródromo a hacer "Esperas al Este" o "Esperas al Oeste". Estas esperas consisten en un procedimiento visual en el que una aeronave en el último tramo de viento en cola, que se halle lista para virar a tramo básico, efectúe un viraje de 90° en alejamiento de la pista para comenzar un espejo del circuito de tránsito de aeródromo, volviendo a incorporarse a éste en el primer tercio del tramo de viento en cola. El piloto comenzará la espera siempre desde el último tercio del tramo de viento en cola aunque sea instruido a ello antes de llegar a éste. TWR podrá, así mismo, instruir en cualquier momento su reincorporación al circuito de tránsito de aeródromo. Ver circuito de aeródromo y esperas en AD 2-LEJR casilla 22.

SALIDAS

Las aeronaves ascenderán en tramo viento en cara hasta alcanzar 1000 ft AGL y posteriormente virarán directamente hacia E o W en ascenso a 2000 ft AGL (ó 1000 ft AGL por debajo de la altura del techo de nubes, la que sea menor). Cuando sea necesario la torre podrá requerir un viraje hacia los puntos de salida antes de alcanzar 1000 ft AGL.

NOTES

(1) Or up to the cloud ceiling, whichever is lower.

ARRIVALS

Pilots shall establish radio contact with Jerez TWR 3 min before entering the CTR. The inbound points are E (Jédula) and W (Mesas de Asta). From these points, after receiving instructions from TWR, aircraft shall proceed to the first third tailwind leg of the aerodrome traffic circuit (visual reference: opposite threshold of the runway in use). The height to be maintained within the CTR will be 1000 ft AGL. TWR may instruct the pilots to accomplish holds over any of the two points.

When traffic requires so, JEREZ TWR may instruct the pilots in the aerodrome circuit to accomplish "Holds to the East" or "Holds to the West". These holding patterns will consist of a visual procedure in which an aircraft on the final tailwind leg, which is ready to turn to the base leg, makes a 90° turn away from the runway to begin a mirror image of the aerodrome traffic circuit, joining it again on the first third of the tailwind leg. The pilot will always begin the holding pattern from the last third of the tailwind leg, even if is instructed to do so before reaching it. Likewise, TWR may also instruct its return to the aerodrome traffic circuit at any time.

See the aerodrome circuit and holding patterns in AD 2-LEJR item 22.

DEPARTURES

Aircraft shall climb in head wind leg to reach 1000 ft AGL and then turn proceeding directly to E or W climbing to 2000 ft AGL (or 1000 ft AGL below the clouds ceiling, whichever is lower). When necessary TWR may require a turn to the exit points before reaching 1000 ft AGL.

CAMBIOS: DECLINACIÓN MAGNÉTICA, RUMBOS PASILLOS VFR. // CHANGES: MAGNETIC VARIATION, VFR CORRIDOR COURSE.

JEREZ AD

→ **FALLO DE COMUNICACIONES**

Las aeronaves con fallo de comunicaciones entrarán en el CTR desde los puntos E o W observando qué pista está en uso de acuerdo con los medios de que disponen (ATIS, tráfico a la vista, etc.).

Procederán desde el punto W a la posición de viento en cola a través de la torre, sin cruzar la vía del tren, donde efectuarán giros de 360° frente a la torre, a una altura de 500 ft AGL o inferior, a la espera de recibir indicaciones visuales desde la torre.

Procederán desde el punto E a la posición de viento en cola a través de la torre, sin cruzar la Autopista del Sur E5/ AP4, donde efectuarán giros de 360° frente a la torre, a una altura de 500 ft AGL o inferior, a la espera de recibir indicaciones visuales desde la torre.

También podrán comunicar con la torre mediante el uso de teléfono móvil llamando al número +34-956 237 325. Este teléfono dispone de registro de voz y es de uso exclusivo para aeronaves con fallo de telecomunicaciones.

OBSERVACIONES

PAPI (MEHT) RWY 02: 3° (55 ft)
RWY 20: 3° (56 ft)

- Tanto las llegadas como los procedimientos de fallo de comunicaciones se efectuarán sin cruzar la pista.
- A título informativo, se incluyen las coordenadas geográficas de los puntos:
W: 364725N 0061013W
E: 364332N 0055551W
G: 363840N 0053756W

COMMUNICATIONS FAILURE

Aircraft with communication failure will enter the CTR from the points E or W observing the runway in use in accordance with the facilities available (ATIS, traffic in sight, etc.).

They will proceed from the point W to the position of the tail wind abeam tower without crossing the train track where they will make 360° turns in front of the tower at a height of 500 ft AGL or lower, expecting to receive visual signals from tower.

They will proceed from the point E to the position of the tail wind abeam tower without crossing the South highway E5/AP4, where they will make 360° turns in front of the tower and between it and the tailwind section, at a height of 500 ft AGL or lower, expecting to receive visual signals from tower.

They also may establish contact with tower by mobile telephone, dialing +34-956 237 325. This telephone number has voice recording, and it is strictly to be used by aircraft in communications failure.

REMARKS

PAPI (MEHT) RWY 02: 3° (55 ft)
RWY 20: 3° (56 ft)

- The arrivals and the communications failure procedures will be carried out without crossing the runway.
- For information purposes, the geographic coordinates of the points are included:
W: 364725N 0061013W
E: 364332N 0055551W
G: 363840N 0053756W