

COMUNICADO DE SEGURIDAD / SAFETY COMMUNICATON

SNS 01-10 (23/04/2010)

TÍTULO	TITLE
<p><b>INTERCEPTACIÓN DE LOCALIZADOR EN APROXIMACIÓN AL AEROPUERTO DE MADRID/BARAJAS (LEMD)</b></p>	<p><b>INTERCEPTION OF LOCALIZER DURING APPROACH TO MADRID/BARAJAS AIRPORT (LEMD)</b></p>
<p><b>1. Aplicación</b></p>	<p><b>1. Applicability</b></p>
<p>Compañías aéreas que operan en el Aeropuerto de Madrid-Barajas (LEMD), Asociaciones de Compañías y Asociaciones Profesionales de Pilotos.</p>	<p>Airlines operating in Madrid-Barajas Airport (LEMD), Airline Associations and Pilot Professional Associations.</p>
<p><b>2. Antecedentes</b></p>	<p><b>2. Background</b></p>
<p>En los últimos meses el Sistema de Notificación de Sucesos (SNS) de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) ha detectado un número significativo de sucesos en la aproximación a Madrid-Barajas (LEMD-MAD), en los que la aeronave no captura el localizador cuando ha sido vectorizada con un rumbo inferior a 70° con éste, entrando en conflicto con las aproximaciones a la pista paralela (overshooting)</p> <p>De acuerdo al procedimiento publicado en el AIP (AD2-LEMD 23 “Procedimientos de vuelo”), PROCEDIMIENTOS PARA MINIMIZAR LA POSIBILIDAD DE OVERSHOOTING DEL EJE DE PISTA CUANDO ES TEMPORALMENTE IMPOSIBLE ESTABLECER CONTACTO RADIO</p> <p>Una vez que el piloto haya recibido un vector radar convergente con el rumbo del eje de pista inferior a 70°, éste tomará la iniciativa de interceptar el localizador del ILS o cualquier radioayuda que sustituya al LOC, a menos que haya sido previamente instruido por el ATC para cruzar el LOC o eje de pista</p>	<p>During the last few months the Safety Occurrence Reporting System (SNS) of the Spanish Aviation Safety Agency (AESA) has detected a significant number of occurrences in Madrid-Barajas (LEMD-MAD) approach, where an aircraft does not capture localizer once it has been vectored with less than 70° from runway heading. The usual consequence of this occurrence pattern is the overshooting of the localizer.</p> <p>According to the related published procedure in AIP (AD2-LEMD 23 “Flight procedures”) PROCEDURES TO GUARD AGAINST ACCIDENTAL OVERSHOOTING OF THE RUNWAY CENTRE LINE WHEN TO STABLISH RADIO CONTACT IS TEMPORARILY IMPOSSIBLE</p> <p>After the pilot has been given a radar vector converging the assigned runway centre line at an angle of less than 70°, pilots will take the initiative to intercept the ILS localizer or any replacement approach aid unless they have previously been instructed to cross the LOC or RWY centre line by ATC.</p> <p>The execution of this compulsory procedure reduces the risk of localiser overshooting and thus, potential loss of separation</p>

La ejecución de este procedimiento obligatorio reduce el riesgo de overshooting del localizador, y por lo tanto la potencial pérdida de separación entre aeronaves.

between aircraft.

### 3. Recomendación

### 3. Recommendation

Se ruega la distribución de este recordatorio a todas las tripulaciones que operan habitualmente en LEMD para reducir el riesgo de overshooting del LOC.

Please, make sure all crews inbound LEMD are briefed on this specific procedure to reduce LOC overshooting.

### 4. Consultas

### 4. Queries

Cualquier consulta como resultado de este Comunicado de Seguridad debería dirigirse al Sistema de Notificación de Sucesos de la AESA (e-mail: [sucesos.aesa@fomento.es](mailto:sucesos.aesa@fomento.es)).

Any queries as a result of this Safety Communication should be addressed to the Safety Occurrence Reporting System of AESA (e-mail: [sucesos.aesa@fomento.es](mailto:sucesos.aesa@fomento.es)).