

1. INDICADOR DE LUGAR-NOMBRE DEL AERÓDROMO
AERODROME LOCATION INDICATOR - NAME**LEBL - BARCELONA****2. DATOS GEOGRÁFICOS Y DE ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO****AERODROME GEOGRAPHICAL DATA AND ADMINISTRATION****ARP:** 411749,4757N 0020442,4665E.**Distancia y dirección a la ciudad:** 10 km NE.**Elevación:** 3,8 m / 12 ft.**Ondulación geoid:** 48,97 m ± 0,05 m (1).**Temperatura de referencia:** 27°C.**Declinación magnética:** 1°W (2005).**Cambio anual:** 7,2'E.**Administración AD:** Aena.**Dirección:** Aeropuerto de Barcelona. 08820 EL PRAT (Barcelona).**TEL:** 34-932 983 838.**FAX:** 34-932 983 737.**AFTN:** LEBL**TELEX:** No.**Tránsito autorizado:** IFR; AD cerrado para operaciones VFR excepto: helicópteros hospital y aeronaves de estado.**Observaciones:** Centro de Operaciones. HR: V: 0600-1300; I: 0700-1400.
SITA: BCNOOYA. FAX: 34-932 983 791; 34-934 793 907.
(1) Para todos los puntos del AD.**ARP:** 411749.4757N 0020442.4665E.**Distance and direction to the city:** 10 km NE.**Elevation:** 3.8 m / 12 ft.**Geoid undulation:** 48.97 m ± 0.05 m (1).**Reference temperature:** 27°C.**Magnetic variation:** 1°W (2005).**Annual change:** 7.2'E.**AD administration:** Aena.**Address:** Aeropuerto de Barcelona. 08820 EL PRAT (Barcelona).**TEL:** 34-932 983 838.**FAX:** 34-932 983 737.**AFTN:** LEBL**TELEX:** No.**Approved traffic:** IFR; AD closed to VFR operations except: helicopters hospital and State aircraft.**Remarks:** Operations centre. HR: V: 0600-1300; I: 0700-1400.
SITA: BCNOOYA. FAX: 34-932 983 791; 34-934 793 907.
(1) For all AD points.**3. SERVICIOS. HORARIO DE OPERACIÓN****SERVICES. HOURS OF OPERATION****Aeropuerto:** H24.**Aduanas e Inmigración:** H24.**Servicios médicos y de sanidad:** Ver GEN 1.4.**AIS/ARO:** H24 (1).**Información MET:** H24.**ATS:** H24.**Abastecimiento de combustible:** H24.**Asistencia en tierra:** H24.**Seguridad:** H24.**Deshielo:** H24.**Observaciones:** (1) TEL: 34-932 983 798; FAX: 34-932 983 791.**Airport:** H24.**Customs and Immigration:** H24.**Health and Sanitation:** See GEN 1.4.**AIS/ARO:** H24 (1).**MET briefing:** H24.**ATS:** H24.**Fuelling:** H24.**Handling:** H24.**Security:** H24.**De-icing:** H24.**Remarks:** (1) TEL: 34-932 983 798; FAX: 34-932 983 791.**4. SERVICIOS E INSTALACIONES DE ASISTENCIA EN TIERRA****HANDLING SERVICES AND FACILITIES****Instalaciones para el manejo de carga:** Hasta 7500 kg.**Tipos de combustible:** 100LL, JET A-1.**Tipo de lubricante:** AEROSHELL W120, ESSO 100-120.**Capacidad de reabastecimiento:** Sin limitaciones.**Instalaciones para el deshielo:** Distribuidor de urea, máquina quitanieves.**Espacio disponible en hangar:** No.**Instalaciones para reparaciones:** No.**Observaciones:** Ninguna.**Cargo facilities:** Up to 7500 kg.**Fuel types:** 100LL, JET A-1.**Oil types:** AEROSHELL W120, ESSO 100-120.**Refuelling capacity:** No limitations.**De-icing facilities:** Urea chemical de-icing spreader, snow plough.**Hangar space:** No.**Repair facilities:** No.**Remarks:** None.**5. INSTALACIONES PARA LOS PASAJEROS****PASSENGER FACILITIES****Hotels:** No.**Restaurante:** Sí.**Transporte:** Autobuses, taxis, tren y coches de alquiler.**Instalaciones médicas:** 2 ambulancias. Primeros auxilios.**Banco/Oficina Postal:** Sí.**Información turística:** Sí.**Observaciones:** Ninguna.**Hotels:** No.**Restaurant:** Yes.**Transportation:** Buses, taxis, train and hire cars.**Medical facilities:** 2 ambulances. First aid.**Bank/Post Office:** Yes.**Tourist information:** Yes.**Remarks:** None.**6. SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS****RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICE****Categoría de incendios:** 8.**Equipo de salvamento:** No.**Retirada de aeronaves inutilizadas:** No.**Observaciones:** Ninguna.**Fire category:** 8.**Rescue equipment:** No.**Removal of disabled ACFT:** No.**Remarks:** None.**7. DISPONIBILIDAD ESTACIONAL/REMOCIÓN DE OBSTÁCULOS****SEASONAL AVAILABILITY/OBSTACLE CLEARING****Equipo:** No.**Prioridad:** No.**Observaciones:** Ninguna.**Equipment:** No.**Priority:** No.**Remarks:** None.

8. DETALLES DEL ÁREA DE MOVIMIENTO

MOVEMENT AREA DETAILS

Plataforma: Superficie: Hormigón.

Resistencia: PCN 88/R/B/W/T.

→ **Calles de rodaje:** Anchura: TWY de RWY 02/20: 23 m, EXC A-E y U-1: 24 m; U-B: 25 m.
TWY de RWY 07L/25R: 30 m, EXC F-A: 23 m;
T-15: 45 m; D-4, E-5, S-1 a S-14, T-1 a T-4, T-14, C-A, D-B, G-A, W-1 a W-3, Z-1 a Z-3, P-1 y P-2, V-1 a V-3, Y-1 a Y-3: 25 m.
TWY de RWY 07R/25L: 25 m, EXC N-2 a N-8: 45 m.
Superficie: Asfalto, EXC W-1 a W-3, Z-1 a Z-3, T-1, S-1, M-1, M-10 y S-11 a S-13: Hormigón hidráulico; E-2 a E-5, D-4, D-B, J-1, M-6 a M-9, N-2 a N-5: Hormigón asfáltico.
Resistencia: PCN 76/F/C/W/T EXC
U-B, C-A y G-A: PCN 150/F/A/W/T.
T-3 a T-14: PCN 86/ F/A/W/T.
F-A: PCN 92/ F/A/W/T.
H-A y E-A: PCN 142/ F/A/W/T.
W-1 a W-3, Z-1 a Z-3, T-1, S-1, M-1, M-10 y S-11 a S-13: PCN 69/R/C/W/T.
N-1: PCN 75/R/A/W/T
N-2 a N-4, Y-1 a Y-3: PCN 61/F/A/W/T
N-9, V-1 a V-3: PCN 70/R/B/W/T
D-B, D-4, E-2, E-3, E-5, J-1, N-5, M-6 a M-9: PCN 88/F/A/W/T

Apron: Surface: Concrete.

Strength: PCN 88/R/B/W/T.

Taxiways: Width: TWY of RWY 02/20: 23 m, EXC A-E and U-1: 24 m; U-B: 25 m.
TWY of RWY 07L/25R: 30 m, EXC F-A: 23 m;
T-15: 45 m; D-4, E-5, S-1 to S-14, T-1 to T-4, T-14, C-A, D-B, G-A, W-1 to W-3, Z-1 to Z-3, P-1 and P-2, V-1 to V-3, Y-1 to Y-3: 25 m.
TWY of RWY 07R/25L: 25 m, EXC N-2 to N-8: 45 m.
Surface: Asphalt, EXC W-1 to W-3, Z-1 to Z-3, T-1, S-1, M-1, M-10 and S-11 to S-13: Hydraulic concrete; E-2 to E-5, D-4, D-B, J-1, M-6 to M-9, N-2 to N-5: Asphaltic concrete.
Strength: PCN 76/F/C/W/T EXC
U-B, C-A and G-A: PCN 150/F/A/W/T.
T-3 to T-14: PCN 86/ F/A/W/T.
F-A: PCN 92/ F/A/W/T.
H-A and E-A: PCN 142/F/A/W/T.
W-1 to W-3, Z-1 to Z-3, T-1, S-1, M-1, M-10 and S-11 to S-13: PCN 69/R/C/W/T.
N-1: PCN 75/R/A/W/T
N-2 to N-4, Y-1 to Y-3: PCN 61/F/A/W/T
N-9, V-1 to V-3: PCN 70/R/B/W/T
D-B, D-4, E-2, E-3, E-5, J-1, N-5, M-6 to M-9: PCN 88/F/A/W/T

Posiciones de comprobación: Altimetro: Plataforma 3,75 m/12 ft.

VOR: No.

INS: No.

Check locations: Altimeter: Apron 3.75 m/12 ft.

VOR: No.

INS: No.

Observaciones: Ninguna.

Remarks: None.

9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUÍA DE RODAJE

TAXIING GUIDANCE SYSTEM AND MARKINGS

Sistema de guía de rodaje: Indicadores de posición iluminados, letreros NO ENTRY, letreros de instrucciones obligatorias e información LGTD, puntos de espera en rodaje, puntos de espera intermedios, barras de parada y luces de protección de pista.

Taxiing guidance system: Lighted position indicators, NO ENTRY boards, mandatory instructions and information signs LGTD, taxi-holding positions, intermediate holding points, stop bars and runway guard lights.

Señalización de RWY: Designadores, umbral, umbral desplazado, eje, punto de visada, zona de toma de contacto, faja lateral, señales indicadoras de calle de salida rápida en RWY25R (C-B, E-B, G-A y H-A) y RWY 07R/25L (G-4 a G-9).

RWY markings: Designators, threshold, displaced threshold, centre line, aiming point, touch-down zone, side stripe, rapid exit marking indicator on RWY25R (C-B, E-B, G-A and H-A) and RWY 07R/25L (G-4 to G-9).

Señalización de TWY: Borde, eje EXC P-1 y P-2.

TWY markings: Edge, centre line EXC P-1 and P-2.

Observaciones: Ninguna.

Remarks: None.

10. OBSTÁCULOS

OBSTRUCTIONS

En áreas de aproximación y despegue / In approach & TKOF areas

En el área de circuito y en el AD / In circling area and at AD

RWY Area	Obstáculo Obstruction	Coordenadas Coordinates	Obstáculo Obstruction	Coordenadas Coordinates
02/APCH 20/TKOF	Edificios/Buildings 15 m/49 ft	203°/500 m FM THR 02	Antena radar/Radar antenna 57 m/187 ft	411802.55N 0020607.14E
02/APCH 20/TKOF	Edificios/Buildings 15 m/49 ft	223°/1000 m FM THR 02		
07L/APCH 25R/TKOF	Antenas/Antennas 48 m/157 ft	259°/5600 m FM THR 07L		
25R/APCH 07L/TKOF	Edificios/Buildings 19 m/62 ft	081°/610 m FM THR 25R		

Observaciones: Ver AD 2 LEBL AOC/1/2/3.

Remarks: See AD 2 LEBL AOC/1/2/3.

11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO

METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED

Oficina MET: Barcelona MET.

MET office: Barcelona MET.

HR: H24.

HR: H24.

TAF: 9/18 HR.

TAF: 9/18 HR.

Pronóstico de aterrizaje: Tipo tendencia.

Landing forecasts: Trend type.

Información: En persona y telefónica.

Information: In person and by telephone.

Documentación de vuelo/Idioma: Cartas y lenguaje claro/Español.

Flight documentation/Language: Charts and plain language/Spanish.

Cartas: Mapas significativos, previstos en altitud (viento y temperatura) y de vientos máximos.

Charts: Significant, forecasted in altitude (wind and temperature) and maximum wind maps.

Equipo suplementario: Autoservicio meteorológico aeronáutico y presentador de imágenes de nubes y de información radar.

Supplementary equipment: Aeronautical meteorological self-service and clouds image and radar information display.

Dependencia ATS atendida: AIS, TWR, APP.

ATS unit served: AIS, TWR, APP.

Información adicional: Oficina principal Barcelona; H24; TEL: 34-932 211 568.

Additional information: Main office Barcelona; H24; TEL: 34-932 211 568.

Observaciones: Ninguna.

Remarks: None.

12. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA

RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

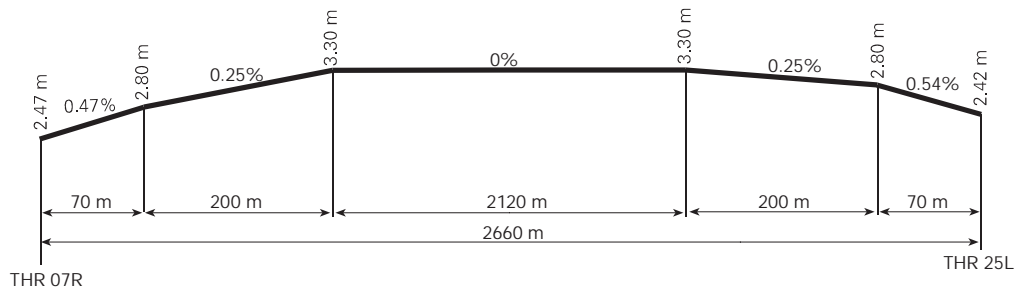
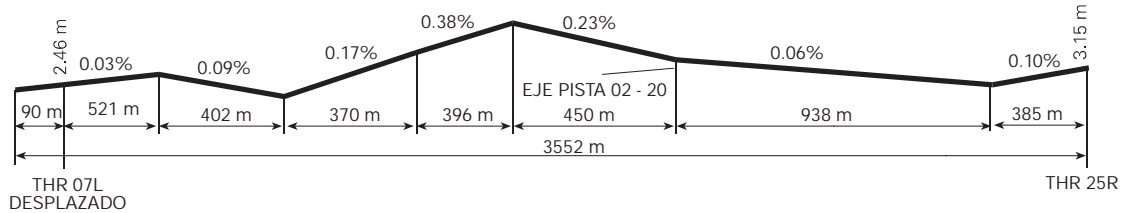
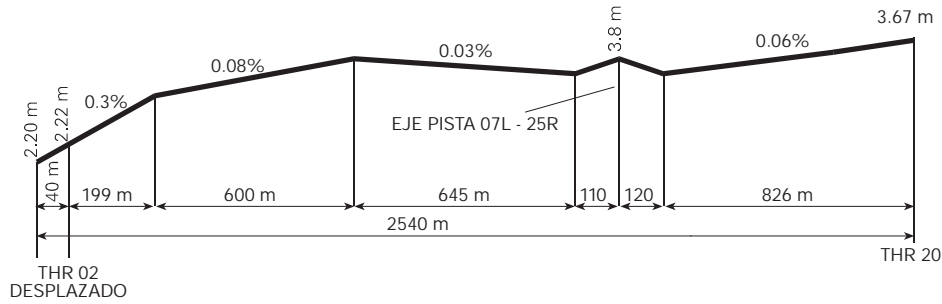
RWY	Orientación Direction	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m) Strip (m)	RESA (m)	RWY SFC PCN
02 (1)	019.0°GEO 020°MAG	2540 x 45	411717.2169N 0020505.9872E	2.22 m 7 ft	No	60 x 150	2660 x 300	90 x 90	Hormigón asfáltico Asphaltic concrete PCN 86/F/A/W/T
20	199.0°GEO 200°MAG	2540 x 45	411833.8298N 0020540.9401E	3.67 m 12 ft	No	60 x 150	2660 x 300	240 x 150	Hormigón asfáltico Asphaltic concrete PCN 86/F/A/W/T
→ 07L (2)	065.6°GEO 067°MAG	3552 x 60	411734.1985N 0020357.8867E	2.46 m 8 ft	No	60 x 150	3672 x 215	240 x 150	Hormigón asfáltico Asphaltic concrete PCN 86/F/A/W/T
→ 25R	245.6°GEO 247°MAG	3552 x 60	411820.6136N 0020613.4244E	3.15 m 10 ft	No	60 x 150	3672 x 215	240 x 150	Hormigón asfáltico Asphaltic concrete PCN 86/F/A/W/T
07R	065.6°GEO 067°MAG	2660 X 60	411656.3213N 0020427.6574E	2.47 m 8 ft	No	60 x 150	2780 x 300	90 x 120	Hormigón asfáltico Asphaltic concrete PCN 76/F/C/W/T
25L	245.6°GEO 247°MAG	2660 X 60	411731.9872N 0020611.8055E	2.42 m 8 ft	No	60 x 150	2780 x 300	130 x 120	Hormigón asfáltico Asphaltic concrete PCN 76/F/C/W/T

Observaciones: (1) THR RWY 02 desplazado 40 m.
(2) THR RWY 07L desplazado 90 m.

Remarks: (1) THR RWY 02 displaced 40 m.
(2) THR RWY 07L displaced 90 m.

Perfil:

Profile:



NO A ESCALA

13. DISTANCIAS DECLARADAS		DECLARED DISTANCES		
RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
02	2540	2600	2540	2500
20	2540	2600	2540	2540
07L	3552	3612	3552	3462
25R	3552	3612	3552	3552
07R	2660	2720	2660	2660
25L	2660	2720	2660	2660
02 INT E-1	2237	2297	2237	-
20 INT T-4	1946	2006	1946	-
20 INT S-4	2026	2086	2026	-
20 INT U-B	2039	2099	2039	-
07L INT H-A	2372	2432	2372	-
07L INT W-1	2906	2966	2906	-
07L INT W-2	2972	3032	2972	-
07L INT W-3	3039	3099	3039	-
25R INT B-A	1934	1994	1934	-
25R INT Z-1	2971	3031	2971	-
25R INT Z-2	3038	3098	3038	-
25R INT Z-3	3104	3164	3104	-

Observaciones: Ninguna. **Remarks:** None.

14. ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA		APPROACH AND RUNWAY LIGHTING	
<p>Pista: 02 Aproximación: Sencillo, 420 m. Luces de identificación de umbral. PAPI: 3°. Umbral: Verdes. Zona de toma de contacto: No. Eje pista: No. Borde de pista: 2540 m: 40 m rojas + 1900 m blancas + 600 m amarillas. Distancia entre luces: 60 m. Extremo de pista: Rojas. Zona de parada: No. Observaciones: Ninguna.</p>	<p>Runway: 02 Approach: Simple, 420 m. Threshold identification lights. PAPI: 3°. Threshold: Green. Touch-down zone: No. Runway centre line: No. Runway edge: 2540 m: 40 m red + 1900 m white + 600 m yellow. Distance between lights: 60 m. Runway end: Red. Stopway: No. Remarks: None.</p>		
<p>Pista: 20 Aproximación: No. PAPI: No. Umbral: Verdes. Zona de toma de contacto: No. Eje pista: No. Borde de pista: 2540 m: 1940 m blancas + 600 m amarillas. Distancia entre luces: 60 m. Extremo de pista: Rojas. Zona de parada: No. Observaciones: Ninguna.</p>	<p>Runway: 20 Approach: No. PAPI: No. Threshold: Green. Touch-down zone: No. Runway centre line: No. Runway edge: 2540 m: 1940 m white + 600 m yellow. Distance between lights: 60 m. Runway end: Red. Stopway: No. Remarks: None.</p>		
<p>Pista: 07L Aproximación: Precisión CAT II/III, 420 m LIH. Luces de identificación de umbral. PAPI: 3°. Umbral: Verdes. Zona de toma de contacto: 900 m blancas. Eje pista: 3552 m: 2652 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. Distancia entre luces: 15 m. Borde de pista: 3552 m: 90 m rojas + 2862 m blancas + 600 m amarillas. Distancia entre luces: 60 m. Extremo de pista: Rojas Zona de parada: No. Observaciones: Luces indicadores de salida rápida (C-A, B-A).</p>	<p>Runway: 07L Approach: Precision CAT II/III, 420 m LIH. Threshold identification lights. PAPI: 3°. Threshold: Green. Touch-down zone: 900 m white. Runway centre line: 3552 m: 2652 m white + 600 m white and red + 300 m red. Distance between lights: 15 m. Runway edge: 3552 m: 90 m red + 2862 m white + 600 m yellow. Distance between lights: 60 m. Runway end: Red. Stopway: No. Remarks: Lighting rapid exit indicator (C-A, B-A).</p>		
<p>Pista: 25R Aproximación: Precisión CAT II/III, 720 m LIH. Luces de identificación de umbral. PAPI: 3°. Umbral: Verdes. Zona de toma de contacto: 900 m blancas. Eje pista: 3552 m: 2652 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. Distancia entre luces: 15 m. Borde de pista: 3552 m: 2952 m blancas + 600 m amarillas. Distancia entre luces: 60 m. Extremo de pista: Rojas. Zona de parada: No. Observaciones: Luces indicadores de salida rápida (G-A, H-A, C-B, E-B).</p>	<p>Runway: 25R Approach: Precision CAT II/III, 720 m LIH. Threshold identification lights. PAPI: 3°. Threshold: Green. Touch-down zone: 900 m white. Runway centre line: 3552 m: 2652 m white + 600 m white and red + 300 m red. Distance between lights: 15 m. Runway edge: 3552 m: 2952 m white + 600 m yellow. Distance between lights: 60 m. Runway end: Red. Stopway: No. Remarks: Lighting rapid exit indicator (G-A, H-A, C-B, E-B).</p>		

Pista: 07R
Aproximación: Precisión CAT II/III, 900 m LIH. Luces de identificación de umbral.
PAPI: 3°. **Umbral:** Verdes.
Zona de toma de contacto: 900 m blancas.
Eje pista: 2660 m: 1760 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. Distancia entre luces: 15 m.
Borde de pista: 2660 m: 2060 m blancas + 600 m amarillas. Distancia entre luces: 50 m.
Extremo de pista: Rojas.
Zona de parada: No.
Observaciones: Luces indicadores de salida rápida (G-4, G-5, G-6).

Pista: 25L
Aproximación: Precisión CAT II/III, 420 m LIH. Luces de identificación de umbral.
PAPI: 3°. **Umbral:** Verdes.
Zona de toma de contacto: 900 m blancas.
Eje pista: 2660 m: 1760 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. Distancia entre luces: 15 m.
Borde de pista: 2660 m: 2060 m blancas + 600 m amarillas. Distancia entre luces: 50 m.
Extremo de pista: Rojas.
Zona de parada: No.
Observaciones: Luces indicadores de salida rápida (G-7, G-8, G-9).

Runway: 07R
Approach: Precision CAT II/III, 900 m LIH. Threshold identification lights.
PAPI: 3°. **Threshold:** Green.
Touch-down zone: 900 m white.
Runway centre line: 2660 m: 1760 m white + 600 m white and red + 300 m red. Distance between lights: 15 m.
Runway edge: 2660 m: 2060 m white + 600 m yellow. Distance between lights: 50 m.
Runway end: Red.
Stopway: No.
Remarks: Lighting rapid exit indicator (G-4, G-5, G-6).

Runway: 25L
Approach: Precision CAT II/III, 420 m LIH. Threshold identification lights.
PAPI: 3°. **Threshold:** Green.
Touch-down zone: 900 m white.
Runway centre line: 2660 m: 1760 m white + 600 m white and red + 300 m red. Distance between lights: 15 m.
Runway edge: 2660 m: 2060 m white + 600 m yellow. Distance between lights: 50 m.
Runway end: Red.
Stopway: No.
Remarks: Lighting rapid exit indicator (G-7, G-8, G-9).

15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA

OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

ABN/IBN: No.
WDI: 1 cerca THR 02, 1 cerca THR 20, 1 cerca THR 07R, 1 cerca THR 25L, 2 cerca THR 07L, 1 cerca THR 25R, 1 cerca TWY Z. LGTD.
Iluminación de TWY: Borde, eje EXC F-A, E-A, D-A, U-1, U-2, U-B, P1 y P2.
Iluminación de plataforma: Borde, postes proyectores.
Fuente secundaria de energía: Grupos electrógenos de emergencia de interrupción corta.
Observaciones: Ninguna.

ABN/IBN: No.
WDI: 1 near THR 02, 1 near THR 20, 1 near THR 07R, 1 near THR 25L, 2 near THR 07L, 1 near THR 25R, 1 near TWY Z. LGTD.
TWY lighting: Edge, centre line EXC F-A, E-A, D-A, U-1, U-2, U-B, P1 and P2.
Apron lighting: Edge, floodlighting poles.
Secondary power supply: Standby emergency equipments of short switching.
Remarks: None.

16. ZONA DE ATERRIAJE PARA HELICÓPTEROS

HELICOPTER LANDING AREA

No.

No.

17. ESPACIO AÉREO ATS

ATS AIRSPACE

Denominación y límites laterales <i>Designation and lateral limits</i>	Límites verticales <i>Vertical limits</i>	Clase de espacio aéreo <i>Airspace class</i>	Unidad responsable <i>Idioma Unit Language</i>	Altitud de transición <i>Transition altitude</i>
BARCELONA CTR Espacio aéreo limitado por dos semicírculos de 12 NM de radio unidas por sus tangentes comunes, centradas en los puntos TEBLA (412252N 0021930E) y ASTEK (411232N 0014918E) excepto el ATZ de Sabadell. / Airspace limited by two semicircles of 12 NM radius joined by its common tangents, centered on points TEBLA (412252N 0021930E) and ASTEK (411232N 0014918E) except Sabadell ATZ. Area 2: Área definida por 412846N 0021100E, arco de circunferencia de 12 NM de radio centrada en 411743N 0020507E hasta 412433N 0015203E, 412720N 0020352E, 412846N 0021100E, excluyendo el ATZ de Sabadell. / Area defined by 412846N 0021100E, arc of circumference of 12 NM radius centred on 411743N 0020507E until 412433N 0015203E, 412720N 0020352E, 412846N 0021100E, except Sabadell ATZ. Ver/See ENR 6.5-7.	FL 75 MAX ALT VFR SECTOR MAX ALT VFR SECTOR GND/SEA	D (3) E D (3)	Barcelona APP ES/EN	1850 m/6000 ft
BARCELONA ATZ Círculo de 8 km de radio centrado en ARP Circle radius 8 km centred on ARP. (1)	900 m HGT (2)		Barcelona TWR ES/EN	

Observaciones: (1) O la visibilidad horizontal, lo que resulte inferior.
 (2) O hasta la elevación del techo de nubes, lo que resulte más bajo.
 (3) No autorizados vuelos VFR. El tráfico con origen/destino a helipuertos y aeródromos autorizados seguirá los procedimientos establecidos.

Remarks: (1) Or the ground visibility, whichever is lower.
 (2) Or up to the clouds ceiling, whichever is lower.
 (3) VFR flights not allowed. Traffic with origin/destination authorized heliports and aerodromes shall follow the standard procedures.

18. INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN ATS

ATS COMMUNICATION FACILITIES

Servicio Service	Distintivo llamada Call sign	FREQ (MHz)	HR	Observaciones Remarks
APP	Barcelona APP	119.100	H24	APP-L
		124.700	H24	APP-I
		125.250	H24	APP-H
		126.500	H24	APP-H
		127.700	H24	APP-H
		118.050	H24	APP-H
TWR	Barcelona TWR	362.300	H24	APP-MIL
		118.100	H24	
		118.325	H24	
		121.850	H24	GMC E
		121.700	H24	GMC W
		121.500	H24	EMERG
		121.800	H24	CLR
		243.000	H24	EMERG
		257.800	H24	MIL
		→ ATIS →	Barcelona Information	118.650
121.975	H24			DEP

19. RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIAJE

RADIO NAVIGATION & LANDING FACILITIES

Instalación (VAR) Facility (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas Coordinates	ELEV DME	Observaciones Remarks
DVOR	BCN	116.700 MHz	H24	411825.6371N 0020628.1105E		No utilizable el sector comprendido entre RDL-260-278 por debajo de 4000 ft / Not usable in sector between RDL-260-278 below 4000 ft.
DME	BCN	CH 114X	H24	411825.8411N	7 m/23 ft	
DVOR	PRA	114.300 MHz	H24	411659.1700N 0020454.6890E		No utilizable el sector comprendido entre RDL-255-030 por debajo de 3000 ft / Not usable in sector between RDL-255-030 below 3000 ft.
DME	PRA	CH 90X	H24	411658.7675N	13 m/43 ft	
DVOR	SLL	112.000 MHz	H24	413111.4654N 0020635.0957E		No utilizable entre 060°/100° y 170°/190°. Not usable between 060°/100° and 170°/190°.
DME	SLL	CH 57X	H24	413111.9574N	152 m/499 ft	
→ DVOR	VLA	113.15 MHz	H24	412033.4996N		
→ DME	VLA	CH 78Y	H24	412033.4006N	646 m/2119 ft	
→ DVOR	CLE	115.35 MHz	H24	413824.1127N		
→ DME	CLE	CH 100Y	H24	413823.9613N	430m/1411 ft	
LLZ 07L	QAA	110.300 MHz	H24	411824.9154N		067° MAG / 320 m FM THR 25R; COV 25 NM.
ILS CAT I						3°; RDH 16.33 m; a / at 310 m FM THR 07L & 120 m FM RCL a la izquierda en el sentido de APCH / to the left on APCH direction.
GP 07L		335.000 MHz	H24	411741.9053N		067° MAG / 196 m FM THR 25L.
ILS/DME 07L	QAA	CH 40X	H24	411741.4694N	4 m/13 ft	REF DME THR 07L.
LM	AA	355.000 kHz	H24	411714.8887N		247° MAG / 1438 m FM THR 07L; COV 15 NM
LO	QA	338.000 kHz	H24	411553.5563N		247° MAG / 7497 m FM THR 07L; COV 15 NM
LLZ 25R	BCA	109.500 MHz	H24	411728.7658N		247° MAG / 405 m FM THR 07L.
ILS CAT III						3°; RDH 16.2 m; a / at 314 m FM THR 25R & 120 m FM RCL a la derecha en el sentido de APCH / to the right on APCH direction
GP 25R		332.600 MHz	H24	411819.9491N		067° MAG / 196 m FM THR 25L.
ILS/DME 25R	BCA	CH 32X	H24	411819.9491N	9 m/30 ft	REF DME THR 25R.
LLZ 07R	BLE	110.750 MHz	H24	411734.6176N		067° MAG / 196 m FM THR 25L.
ILS CAT I						3°; RDH 16.56 m; a / at 300 m FM THR 07R & 120 m FM RCL a la derecha en el sentido de APCH / to the right on APCH direction.
GP 07R		330.050 MHz	H24	411656.8012N		067° MAG / 196 m FM THR 07R.
ILS/DME 07R	BLE	CH 44Y	H24	411656.8012N	9 m/30 ft	REF DME THR 07R.
LLZ 25L	BLW	111.500 MHz	H24	411653.6958N		247° MAG / 196 m FM THR 07R.
ILS CAT III						3°; RDH 16.56m; a / at 300 m FM THR 25L & 120 m FM RCL a la izquierda en el sentido de APCH / to the left on APCH direction.
GP 25L		332.900 MHz	H24	411724.4313N		067° MAG / 196 m FM THR 25L.
ILS/DME 25L	BLW	CH 52X	H24	411724.4313N	9 m/30 ft	REF DME THR 25L.
NDB	VNV	380.000 kHz	H24	411238.2886N		COV 75 NM.

20. REGLAMENTACIÓN LOCAL**LOCAL REGULATIONS****RESTRICCIONES A LAS OPERACIONES:**

Aeródromo cerrado al tráfico de aeronaves sin radio y aquellas que no puedan mantener la comunicación en los dos sentidos con la frecuencia correspondiente de torre.

Toda aeronave que no disponga de equipo RNAV lo comunicará a Barcelona Autorizaciones en 121.8 MHz en la primera comunicación.

Las aeronaves cuya velocidad de crucero sea inferior a 220 kt (excepto aeronaves de estado, hospitales y salvamento), tendrán restringido el uso del aeropuerto en el horario siguiente:

V: 0600-0800, 1200-1430, 1830-2100
I: 0700-0900, 1300-1530, 1930-2200

Si alguna aeronave de las afectadas solicita el uso del aeropuerto en las horas citadas, asumirá las posibles demoras ya que las aeronaves no restringidas tendrán siempre prioridad sobre ellas.

Por motivos medioambientales las operaciones de aproximación y aterrizaje en condiciones meteorológicas visuales se llevarán a cabo con un ángulo igual o superior al definido por el GP del ILS o PAPI de cada pista.

➔ CONFIGURACIONES PREFERENTES:

Siempre que las condiciones sean iguales o mejores a las siguientes, las configuraciones oeste tendrán preferencia sobre las este por razones medioambientales:

- Pista seca, o mojada con acción de frenado buena.
- Techo de nubes al aterrizaje 500 ft sobre elevación del aeródromo.
- Visibilidad 3,7 km (2 NM).
- La componente de viento incluidas ráfagas 5 kt en cola y/o 15 kt cruzado.
- Ausencia de gradiente de viento notificado o pronosticado o tormentas en la aproximación o en la salida.

No obstante, dependiendo de la situación del tráfico, las necesidades operativas, y siempre que las condiciones meteorológicas sean favorables, a criterio del ATC, se podrá mantener la configuración de pista descrita a continuación hasta componentes de viento, incluidas ráfagas, inferiores a 10 kt en cola y/o a 25 kt de viento cruzado.

Entre las 0700 y las 2300 hora local:

- Configuración Oeste pistas paralelas segregadas
Llegadas: 25L
Salidas: 25R
- Configuración Este pistas paralelas segregadas
Llegadas: 07R
Salidas: 07L

Entre las 2300 y las 0700 hora local:

- Configuración Oeste pistas única
Llegadas: 25L (*)
Salidas: 25L (*)
- Configuración Este pistas paralelas segregadas o única
Llegadas: 07L
Salidas: 07R (*)

Siempre que no contravenga los procedimientos de atenuación de ruidos (ver AD 2-LEBL casilla 21), los pilotos podrán solicitar el uso de una pista diferente al sistema descrito, pero deberán asumir posibles demoras cuya duración dependerá de la situación del tráfico en ese momento. La duración de estas demoras se notificará al piloto lo antes posible.

(*) El uso de la pista 25R para aterrizar o despegar y el de la pista 07L para despegar en horario nocturno, para las aeronaves que lo precisen, está descrito en el párrafo 8 de la casilla 21. Procedimientos de atenuación de ruidos.

Los mensajes ATIS proporcionarán la información de la configuración de pistas en uso.

TIEMPO MÍNIMO DE OCUPACIÓN DE LA PISTA**LLEGADAS**

Para conseguir el máximo aprovechamiento de la pista, rebajar el tiempo de ocupación de la misma y reducir el hecho de "motor y al aire" es importante que los pilotos al mando, sin perjuicio de la seguridad y operación normal de la aeronave, procedan al abandono rápido de la pista.

A menos que el ATC indique lo contrario, se utilizarán las siguientes calles de salida rápida para abandonar la pista correspondiente:

RESTRICTIONS TO OPERATIONS:

Aerodrome closed to aircraft without radio or unable to maintain a continuous two-way communication on the appropriate tower frequency.

All aircraft without RNAV equipment shall notify this circumstance to Barcelona Clearances on 121.8 MHz at the first calling.

Airport use will be restricted to aircraft with a cruising speed lower than 220 kt (except State, hospital and search and rescue aircraft), in the following hours:

V: 0600-0800, 1200-1430, 1830-2100
I: 0700-0900, 1300-1530, 1930-2200

Affected aircraft requiring the use of the airport during these hours, will assume the possible delays since non-restricted aircraft will always have priority over them.

Due to environmental reasons the approach and landing operations in visual meteorological conditions will take an angle equal or higher to defined for the ILS GP or PAPI from each runway.

PREFERENTIAL CONFIGURATIONS:

Whenever the runway conditions are equal or better than the following, the west configurations will have priority over the east configurations because of environmental reasons,

- Dry, or wet runway with good breaking action.
- Clouds ceiling 500 ft on arrival over aerodrome elevation.
- Visibility 3.7 km (2 NM).
- Tail wind component including 5 kt tail and/or 15 kt crossed wind gusts.
- Notified or forecast wind gradient absence or storms on approach or departure.

Nonetheless, and depending on the traffic situation, operational needs, and good meteorological conditions, under ATC criteria, the following configuration of the runway in use will be allowed until wind components, gusts included, are less than 10 kt tailwind and 25 kt crosswind.

Between 0700 and 2300 local time:

- West configuration segregated parallel runways
Arrivals: 25L
Departures: 25R
- East configuration segregated parallel runways
Arrivals: 07R
Departures: 07L

Between 2300 and 0700 local time:

- West configuration single runway
Arrivals: 25L (*)
Departures: 25L (*)
- East configuration segregated parallel runways or single runway
Arrivals: 07L
Departures: 07R (*)

As long as the noise abatement procedures are not infringed (see AD 2-LEBL item 21), pilots may request the use of another runway different from those described above, but they shall assume possible delays which duration will depend on traffic situation at that moment. Pilots will be informed of delay period as soon as possible.

(*) Use of RWY25R to land or take off and RWY07L to take off during night hours, for aircraft that require so, is described in paragraph 8 item 21. Noise abatement procedures.

ATIS messages will provide information about the runway configuration in use.

MINIMUM RUNWAY OCCUPANCY TIME**ARRIVALS**

Commensurate with the aircraft safety and standard operation, pilots are reminded that rapid exit from the runway enables maximum runway utilization, lessens its occupancy time and minimizes the occurrence of "go-arounds".

Unless ATC advises otherwise, aircraft will vacate the corresponding runway by the following rapid exit taxiways:

RWY	SALIDA RÁPIDA / RAPID EXIT	ACFT	DIST FM THR (m)
25R	H-A	todas / all	2409
25R	G-A	todas / all	2094
25R	E-B	ligeras y medias / light and medium	1617
25R	C-B	ligeras y medias / light and medium	1275
07L	E-A	ligeras / light	1110
07L	C-A	ligeras y medias / light and medium	1459
07L	B-A	todas / all	1847
07L	Salida por RWY 02 / Exit by RWY 02	todas / all	2253
02	U-B	todas / all	1999
25L	G-7	ligeras y medias / light and medium	1402
25L	G-8	todas / all	1703
25L	G-9	todas / all	2053
07R	G-6	ligeras y medias / light and medium	1402
07R	G-5	todas / all	1703
07R	G-4	todas / all	2053

En operaciones cruzadas, las aeronaves a las que no les sea posible abandonar la RWY 07L antes de su intersección con la RWY 02/20 deberán mantener su velocidad para acelerar el cruce de la misma y abandonar por Z.

En operaciones cruzadas, las aeronaves que aterricen por RWY 25R ó 25L, deberán mantener velocidad para acelerar el cruce de la intersección con RWY 20 o su prolongación.

SALIDAS

Al recibir la autorización correspondiente, los pilotos deben estar en condiciones de rodar a posición de despegue en la pista tan pronto como la salida anterior haya comenzado el despegue o la llegada precedente haya rebasado su posición de espera.

Las aeronaves deben estar preparadas para comenzar el despegue inmediatamente después de recibir la autorización correspondiente.

Los pilotos que no puedan cumplir estas disposiciones lo notificarán al ATC tan pronto como sea posible y una vez en comunicación con Barcelona TWR.

A efectos de reducir demoras e incrementar la capacidad total aeroportuaria, los despegues se realizarán normalmente desde Z para RWY 25R, desde W para RWY 07L y desde U-2 para RWY 20. Se permiten despegues desde las intersecciones B-A para RWY 25R, U-B para RWY 20 y H-A para RWY 07L. Despegues desde el inicio de RWY 07L y RWY 25R (ver "Procedimientos ATC").

ESTELA TURBULENTA

Las mínimas de separación por estela turbulenta aplicables son conformes a lo dispuesto por la OACI Doc. 4444. Al recibir autorización para rodar a posición de despegue y antes de entrar en la pista, los pilotos que requieran mayores separaciones informarán al ATC.

PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE

1. PUESTA EN MARCHA DE MOTORES/TURBINAS

A. Las aeronaves deben estar completamente listas para puesta en marcha antes de llamar en la frecuencia correspondiente.

B. Las aeronaves en salida llamarán a Barcelona Autorizaciones en la frecuencia 121,8 MHz (secundaria 121,7 MHz) con una antelación de no más de 15 minutos sobre la EOBT ó EOBT modificada en caso de haber recibido un CTOT, para:

- Informar del tipo y serie de aeronave, puesto de estacionamiento y del mensaje ATIS recibido.
- Solicitar información de demora para la puesta en marcha.
- Recibir autorización ATC.

C. En todas las posiciones de estacionamiento en contacto con el edificio terminal queda prohibida la puesta en marcha de motores en régimen superior al ralentí hasta que la aeronave haya finalizado el retroceso.

2. MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

2.1 GENERALIDADES

A. Todos los movimientos en superficie de aeronaves, aeronaves remolcadas, personas y vehículos en el área de maniobras están sujetos a autorización previa ATC.

B. El Control de Movimiento en Superficie de Barcelona (GMC), es responsable de:

- El control de todos los movimientos de aeronaves, personas y vehículos que se efectúan en el área de maniobras a excepción de la pista o pistas en uso.

In crossed operations, aircraft unable to leave RWY 07L before crossing RWY 02/20 shall maintain constant speed in order to accelerate the crossing with the runway and to leave by Z.

In crossed operations, aircraft landing in RWY 25R or 25L shall maintain speed to accelerate the crossing with RWY 20 or its extension.

DEPARTURES

Pilots, when the corresponding clearance is issued, shall be able to taxi to the take-off position in the runway as soon as the preceding departure aircraft had began the take-off or the preceding arrival aircraft had passed their holding position.

Aircraft shall be able to initiate the take-off immediately after clearance is issued.

Pilots unable to comply with this requirement shall notify to ATC as soon as possible and once in contact with Barcelona TWR.

In order to reduce delays and to increase the total aerodrome capacity, departures will usually be carried out from RWY 25R intersection Z, from RWY 07L intersection W and from RWY 20 intersection U-2. Departures from RWY 25R intersection B-A, RWY 20 intersection U-B, and RWY 07L intersection H-A are allowed. Departures from the beginning of RWY 07L and RWY 25R are allowed (see "ATC Procedures").

WAKE TURBULENCE

The applicable wake turbulence minima separation is in accordance with what is established in the ICAO Doc. 4444. Pilots in need for additional separation shall notify so to ATC, once the clearance is issued for taxiing to the take-off position and before entering the runway.

STANDARD TAXIING PROCEDURES

1. STAR-UP OF ENGINES/TURBINES

A. Aircraft must be ready to start-up before calling on the appropriate frequency.

B. Aircraft on departure shall contact Barcelona Clearances Delivery on 121.8 MHz (121.7 MHz secondary), not over 15 minutes in advance of the EOBT or modified EOBT in case of a CTOT have been received, in order to:

- Report the type and serie of the aircraft, the stand and the ATIS message received.
- Request delay information for engine start up.
- Receive ATC clearances.
- Report possible restriction to comply with the local regulations (RNAV equipment, take-off performance, etc)

C. It is forbidden the start-up of the engines higher than idle regime at all stand positions in contact with the terminal, until the aircraft finishes the pushing back.

2. GROUND MOVEMENT

2.1 GENERAL

A. All surface movements of aircraft, towed aircraft, personnel and vehicles on the manoeuvring area are subject to previous ATC clearance.

B. Barcelona Ground Movement Control (GMC) is responsible for:

- The control of every aircraft, personnel and vehicles movements on the manoeuvring area except for the runway or runways in use.

- Expedir autorizaciones e instrucciones para el retroceso remolcado y rodaje de aeronaves y vehículos.
 - Comunicar a las aeronaves las posiciones de estacionamiento que asigne el Centro de Coordinación de Operaciones (CECOPS).
- C. Evitar colisiones con otras aeronaves u obstáculos es responsabilidad de:
- Los pilotos en rodaje en plataforma y en tramos de rodadura no visibles desde la TWR (ver AD 2-LEBL GMC)
 - De las compañías de asistencia en tierra durante el remolque.

2.2 MANIOBRAS DE RETROCESO Y RODAJE

- A. Las aeronaves deberán estar listas para retroceso remolcado o rodaje dentro de los 5 minutos siguientes a la hora aprobada de puesta en marcha; en caso contrario el piloto deberá informar al ATC.
- B. Toda aeronave con envergadura igual o superior a 52 metros, notificará tipo de aeronave en la primera llamada a GMC.
- C. Cuando una aeronave esté preparada para el retroceso y/o rodaje, antes de iniciar el mismo solicitará permiso en la frecuencia de rodadura indicada en AD 2-LEBL GMC.
- D. A menos que el GMC indique otra ruta distinta, las aeronaves efectuarán el rodaje siguiendo las rutas normalizadas previstas en el apartado 3 (RUTAS DE RODAJE NORMALIZADAS) correspondientes a la configuración en uso.
- E. En todos los casos GMC establecerá la puerta de plataforma apropiada.
- F. Al abandonar la pista de aterrizaje, de no recibir instrucciones de rodaje, la aeronave se detendrá al final del tramo de calle de rodaje de salida de pista.
- G. En orden a reducir el riesgo de incursiones de aeronaves en pista, los pilotos basarán la continuidad del rodaje en la posibilidad de seguir las balizas verdes de eje de calle de rodaje, excepto en U-1 y U-2 que no disponen de éstas. En caso de perder esta referencia visual, deberán detener el rodaje, notificar su posición y pedir instrucciones al ATC. Las instrucciones de rodaje incluirán las autorizaciones para cruzar pistas activas y no activas. En caso de no recibir esta autorización, las aeronaves mantendrán su posición en el punto de espera de la pista adecuada.

2.3 LIMITACIONES DE RODAJE

A. GENERALIDADES

Clasificación de aeronaves según el capítulo 1 del anexo 14 de OACI:

- Tipo E: Envergadura igual o superior a 52 metros, e inferior a 65 metros.
- Tipo D: Envergadura igual o superior a 36 metros, e inferior a 52 metros.
- Tipo C: Envergadura igual o superior a 24 metros, e inferior a 36 metros.
- Tipo B o inferior: Envergadura inferior a 24 metros.

B. PUNTOS DE ESPERA

- Aeronaves máximas para entrar en W y Z:

TWY	W-1/Z-1	W-2/Z-2	W-3/Z-3
TIPO MAX	D	D	D
	E	C	E
	C	E	C

→ - Aeronaves máximas para entrar en V e Y:

TWY	V-1/Y-1	V-2/Y-2	V-3/Y-3
TIPO MAX	D	D	D
	E	C	E
	C	E	C

- Envergadura máxima de aeronaves para entrar en U:

TWY	U2-L	U2-C	U2-R
ACFT MAX	48 m	38 m	65 m

C. RODADURAS

- Entre puertas C y H se establecen las siguientes limitaciones de rodaje entre aeronaves situadas en las calles interior de rampa 2, S y T:

TWY	Interior Rampa 2	S	T
TIPO MAX		C	E
		D	E
		C	D

- Entre puertas A y C se establecen las siguientes limitaciones de rodaje entre aeronaves situadas en las calles S y T:

TWY	S	T
TIPO MAX	E	D
	D	E

- Entre las puertas A y AE se establecen las siguientes limitaciones de rodaje entre aeronaves situadas en la calle S y la calle de rodaje de entrada a la rampa 1 por la puerta AE:

TWY	S	Puerta AE
TIPO MAX	C	C
	D	B
	B	D

- El movimiento simultáneo de aeronaves tipo D o inferior en las tres rodaduras citadas no tiene limitaciones de rodaje.

3. RUTAS DE RODAJE NORMALIZADAS

3.1 OPERACIÓN CON PISTAS PARALELAS

3.1.1 CONFIGURACIÓN OESTE (WLR). Ver AD 2-LEBL GMC 1.1.

- To issue clearances and instructions for towed push-back and taxiing of aircraft and vehicles.
- Reporting the stand positions assigned to the aircraft by the Operation Coordination Center (CECOPS).

C. Collision avoidance with other aircraft or obstacles is a responsibility of:

- Pilots taxiing in the apron and taxiway segments not visible from TWR (see AD 2-LEBL GMC).
- Handling companies during towing.

2.2 PUSH-BACK MANOEUVRING AND TAXIING

- A. Aircraft must be ready for towed push-back or taxiing within the next 5 minutes to the approved start-up time; otherwise pilots will contact ATC.
- B. All aircraft with 52 metres or above wing-span, will report aircraft type on the first call to GMC.
- C. When aircraft will be ready for towed and/or taxiing, it will request clearance on the taxiing frequency indicated in AD 2-LEBL GMC before starting the towed and/or taxiing.
- D. Unless GMC advice another route, aircraft will taxi following the standard routes described in item 3 (STANDARD TAXIING ROUTES) corresponding to the configuration in use.
- E. In all cases GMC will establish the appropriate apron gate.
- F. When leaving the runway, if taxiing instructions have not been received, aircraft shall stop at the end of the exit taxiway segment.
- G. To reduce the risk of incursions in runway by aircrafts, pilots base the continuity of taxiing on the possibility of following the green lights of centre line taxiway, except in U1 and U-2 because they don't have it. In the case of losing this visual reference, they must stop the taxiing, notify its position and request instructions to ATC. The taxiing instructions shall include the clearance to cross the active and non-active runways. If they don't receive the clearance, aircrafts maintain its positions on the holding point of appropriate runway.

2.3 TAXIING RESTRICTION

A. GENERAL

Aircraft classification according to chapter 1 of annex 14 ICAO:

- Type E: 52 metres or above wing-span, and below 65 metres.
- Type D: 36 metres or above wing-span, and below 52 metres.
- Type C: 24 metres or above wing-span, and below 36 metres.
- Type B or below: Below 24 metres wing-span.

B. HOLDING POINTS

- Maximum aircraft entering in W and Z:

TWY	W-1/Z-1	W-2/Z-2	W-3/Z-3
TYPE MAX	D	D	D
	E	C	E
	C	E	C

- Maximum aircraft entering in V and Y:

TWY	V-1/Y-1	V-2/Y-2	V-3/Y-3
TYPE MAX	D	D	D
	E	C	E
	C	E	C

- Aircraft maximum wing-span entering in U:

TWY	U2-L	U2-C	U2-R
ACFT MAX	48 m	38 m	65 m

C. TAXIING

- Between C and H gates are established the following taxiing restrictions between aircraft situated on ramp 2 inner, S and T taxiways:

TWY	Ramp 2 inner	S	T
TYPE MAX		C	E
		D	E
		C	D

- Between A and C gates are established the following taxiing restrictions between aircraft situated on S and T taxiways:

TWY	S	T
TYPE MAX	E	D
	D	E

- Between A and AE gates are established the following taxiing restrictions between aircraft situated on S taxiway and taxiway to entry in ramp 1 through AE gate:

TWY	S	Gate AE
TYPE MAX	C	C
	D	B
	B	D

- Simultaneous manoeuvres for aircraft type D or below on ramp 2 inner, S and T taxiways, don't have any taxiing restrictions exist.

3. STANDARD TAXIING ROUTES

3.1 PARALEL RUNWAYS OPERATION

3.1.1 WEST CONFIGURATION (WLR). See AD 2-LEBL GMC 1.1.

A. GENERALIDADES

- Llegadas por RWY 25L.
- Salidas por RWY 25R.
- El sentido general de rodaje en la calle T es hacia el Este.
- El sentido general de rodaje en la calle S es hacia el Oeste.
- El sentido general de rodaje en la calle M es hacia el Este.

B. LLEGADAS RWY 25L

Se establece una normalización de rodaje para las aeronaves que aterrizan por RWY 25L, denominada WLR: G-7, G-8, G-9 o Final de pista, calle K, J-1, E-3, M-6...M-1 y calle S.

A una de las siguientes posibilidades (ATC lo expresará en la autorización de rodaje):

- Aviación General: puerta A.
- Rampa 1: puerta A, BE, BW ó C.
- Rampa 2: puerta C, D, E, F, G ó H.
- Rampa 3: puerta H ó J.
- Rampa 4: puerta J, JW, KW, LW ó M.

C. SALIDAS RWY 25R

Se establece una normalización de rodaje para las aeronaves que despegan por la RWY 25R denominada WLR.

Desde una de las siguientes posibilidades (ATC lo expresará en la autorización de rodaje):

- Aviación General: Puerta A.
- Rampa 1: Puerta C ó A.
- Rampa 2: Puerta H, G, F, E, D ó C.
- Rampa 3: Puerta J ó H.
- Rampa 4: Puerta LW, K ó J.

Por calle T a punto de espera Z de RWY 25R.

3.1.2 CONFIGURACIÓN ESTE (ERL). Ver AD 2-LEBL GMC 1.4.

A. GENERALIDADES

- Llegadas por RWY 07R.
- Salidas por RWY 07L.
- El sentido general de rodaje en la calle T es hacia el Oeste, excepto T-11, T-12 y T-13 que es bidireccional.
- El sentido general de rodaje en la calle S es hacia el Este.
- El sentido general de rodaje en la calle M es hacia el Oeste.

B. LLEGADAS RWY 07R

Se establece una normalización de rodaje para las aeronaves que aterrizan por RWY 07R, denominada ERL: G-6, G-5, G-4 o Final de pista, calle K, D-1, D-2, M-6...M-10 y calle S.

A una de las siguientes posibilidades (ATC lo expresará en la autorización de rodaje):

- Aviación General: puerta A.
- Rampa 1: puerta C, BW, BE ó A.
- Rampa 2: puerta H, G, F, E, D ó C.
- Rampa 3: puerta J ó H.
- Rampa 4: puerta M, LW, KW, JW ó J.

C. SALIDAS RWY 07L

Se establece una normalización de rodaje para las aeronaves que despegan por la RWY 07L denominada ERL.

Desde una de las siguientes posibilidades (ATC lo expresará en la autorización de rodaje):

- Aviación General: Puerta A.
- Rampa 1: Puerta A ó C.
- Rampa 2: Puerta C, D, E, F, G ó H.
- Rampa 3: Puerta H ó J.
- Rampa 4: Puerta J, K ó LW.

Por calle T a punto de espera W de RWY 07L.

3.2 OPERACIÓN CON PISTAS CRUZADAS

3.2.1 CONFIGURACION OESTE

3.2.1.1 WLS. Ver AD 2-LEBL GMC 1.2.

A. GENERALIDADES

- Llegadas por RWY 25L.
- Salidas por RWY 20.
- El sentido general de rodaje en la calle T es hacia el Oeste.
- El sentido general de rodaje en la calle S es hacia el Este.
- El sentido general de rodaje en la calle M es hacia el Oeste.

B. LLEGADAS RWY 25L

Se establece una normalización de rodaje para las aeronaves que aterrizan por la RWY 25L denominada WLS: G-7, G-8, G-9 o final de pista, calle K, J-1, E-3, M-7...M-10 y calle S.

A una de las siguientes posibilidades (ATC lo expresará en la autorización de rodaje):

- Aviación General: Puerta A.
- Rampa 1: Puerta C, BW, BE ó A.
- Rampa 2: Puerta H, G, F, E, D ó C.

A. GENERAL

- Arrivals by RWY 25L.
- Departures by RWY 25R.
- The general taxiing direction in T taxiway is to east.
- The general taxiing direction in S taxiway is to west.
- The general taxiing direction in M taxiway is to east.

B. ARRIVALS RWY 25L

A taxiing standardization is established for the arriving aircraft in RWY 25L, it is called WLR: G-7, G-8 G-9 or Runway end, taxiway K, J-1, E-3, M-6...M-1 and taxiway S.

To one of the following possibilities (ATC will inform in the taxiing clearance):

- General Aviation: gate A.
- Ramp 1: gate A, BE, BW or C.
- Ramp 2: gate C, D, E, F, G or H.
- Ramp 3: gate H or J.
- Ramp 4: gate J, JW, KW, LW or M.

C. DEPARTURES RWY 25R

A taxiing standardization is established for the departure aircraft from RWY 25R called WLR.

From one of the following possibilities (ATC will inform in the taxiing clearance):

- General Aviation: Gate A.
- Ramp 1: Gate C or A.
- Ramp 2: Gate H, G, F, E, D or C.
- Ramp 3: Gate J or H.
- Ramp 4: Gate LW, K or J.

From taxiway T to Z holding point of RWY 25R.

3.1.2 EAST CONFIGURATION (ERL). See AD 2-LEBL GMC 1.4.

A. GENERAL

- Arrivals by RWY 07R.
- Departures by RWY 07L.
- The general taxiing direction in taxiway T is west, except on T-11, T-12 and T-13 that is bidirectional.
- The general taxiing direction in taxiway S is east.
- The general taxiing direction in M taxiway is to west.

B. ARRIVALS RWY 07R

A taxiing standardization is established for the arriving aircraft in RWY 07R, it is called ERL: G-6, G-5, G-4 or runway end, taxiway K, D-1, D-2, M-6...M-10 and taxiway S.

To one of the following possibilities (ATC will inform in the taxiing clearance):

- General Aviation: gate A.
- Ramp 1: gate C, BW, BE or A.
- Ramp 2: gate H, G, F, E, D or C.
- Ramp 3: gate J or H.
- Ramp 4: gate M, LW, KW, JW or J.

C. DEPARTURES RWY 07L

A taxiing standardization is established for the departure aircraft from RWY 07L called ERL.

From one of the following possibilities (ATC will inform in the taxiing clearance):

- General Aviation: Gate A.
- Ramp 1: Gate A or C.
- Ramp 2: Gate C, D, E, F, G or H.
- Ramp 3: Gate H or J.
- Ramp 4: Gate J, K or LW.

From taxiway T to W holding point of RWY 07L.

3.2 CROSSED RUNWAYS OPERATION

3.2.1 WEST CONFIGURATION

3.2.1.1 WLS. See AD 2-LEBL GMC 1.2.

A. GENERAL

- Arrivals by RWY 25L.
- Departures by RWY 20.
- The general taxiing direction in taxiway T is to west.
- The general taxiing direction in taxiway S is to east.
- The general taxiing direction in M taxiway is to west.

B. ARRIVALS RWY 25L

A taxiing standardization is established for the arriving aircraft from RWY 25L called WLS: G-7, G-8, G-9 or runway end, taxiways K, J-1, E-3, M-7...M-10 and taxiway S.

To one of the following possibilities (ATC will inform in the taxiing clearance):

- General Aviation: Gate A.
- Ramp 1: Gate C, BW, BE or A.
- Ramp 2: Gate H, G, F, E, D or C.

- Rampa 3: Puerta J ó H.
- Rampa 4: Puerta M, LW, KW, JW ó J.

C. SALIDAS

Se establece una normalización de rodaje para las aeronaves que despeguen por RWY 20 denominada WLS:

Desde una de las siguientes posibilidades (ATC lo expresará en la autorización de rodaje):

- Aviación General: Puerta AE, U-1, U-2.
- Rampa 1: Puerta AE, A, BE, BW ó C.
- Rampa 2: Puerta C, D, E, F, G ó H.
- Rampa 3:
 - Estacionamientos 61 a 64 inclusive: Puerta H ó J.
 - Estacionamientos 65 a 69 inclusive: directo a calle S-11.
- Rampa 4: Puerta J, JW, KE, LE, LW ó M.

Por calle S, U-1 y U-2 a punto de espera de RWY 20.

3.2.1.2 WRS. Ver AD 2-LEBL GMC 1.3.**A. GENERALIDADES**

- Llegadas por RWY 25R.
- Salidas por RWY 20.
- El sentido general de rodaje en la calle T es hacia el Oeste.
- El sentido general de rodaje en la calle S es hacia el Este.

B. LLEGADAS RWY 25L

Se establece una normalización de rodaje para las aeronaves que aterrizan por RWY 25R, denominada WRS: Dependiendo de la salida de pista utilizada, C-B, E-B, G-A, H-A, W-2, T-15 .. T-14, calle T en sentido oeste ó calle S en sentido este.

A una de las siguientes posibilidades (ATC lo expresará en la autorización de rodaje):

- Aviación General: Puerta A.
- Rampa 1: Puerta C, BW, BE ó A.
- Rampa 2: Puerta H, G, F, E, D ó C.
- Rampa 3: Puerta J ó H.
- Rampa 4: Puerta M, LW, KW, JW ó J.

C. SALIDAS

Se establece una normalización de rodaje para las aeronaves que despeguen por RWY 20 denominada WRS.

Desde una de las siguientes posibilidades (ATC lo expresará en la autorización de rodaje):

- Aviación General: Puerta AE, U-1, U-2.
- Rampa 1: Puerta C, BW, BE, A ó AE.
- Rampa 2: Puerta H, G, F, E, D ó C.
- Rampa 3:
 - Estacionamientos 61 a 64 inclusive: Puerta J ó H.
 - Estacionamientos 65 a 69 inclusive: directo a Calle S-11.
- Rampa 4: Puerta M, LW, LE, KE, JW ó J.

Por calle S, U-1 y U-2 a punto de espera de RWY 20.

3.2.2 CONFIGURACION ESTE (ENR). Ver AD 2-LEBL GMC 1.5.**A. GENERALIDADES**

- Llegadas por RWY 02.
- Salidas por RWY 07R.
- El sentido general de rodaje en la calle T es hacia el Este, excepto T-4 que es bidireccional.
- El sentido general de rodaje en la calle S es hacia el Oeste.
- El sentido general de rodaje en la calle M es hacia el Este.

B. LLEGADAS RWY 02

Se establece una normalización de rodaje para las aeronaves que aterrizan por RWY 02, denominada ENR: T-4, S-4, U-B ó Final de pista y calle S.

A una de las siguientes posibilidades (ATC lo expresará en la autorización de rodaje):

- Aviación General: Puerta AE ó A.
- Rampa 1: Puerta A, BE, BW ó C.
- Rampa 2: Puerta C, D, E, F, G ó H.
- Rampa 3: Puerta H ó J.
- Rampa 4: Puerta J, JW, KW, LW ó M.

C. SALIDAS

Se establece una normalización de rodaje para las aeronaves que despeguen por RWY 07R denominada ENR:

Desde una de las siguientes posibilidades (ATC lo expresará en la autorización de rodaje):

- Aviación General: Puerta A.
- Rampa 1: Puerta A, BE, BW ó C.
- Rampa 2: Puerta C, D, E, F, G ó H.
- Rampa 3:
 - Estacionamientos 61 a 64 inclusive: Puerta H ó J.
 - Estacionamientos 65 a 69 inclusive: directo a calle S-11.
- Rampa 4: Puerta J, JW, KE, KW, LE, LW ó M.

Por calle S hasta S-14, M-10...M-7, E-3, J-1, K-8...K-10, G-10, G-11 ó G-12.

- Ramp 3: Gate J or H.
- Ramp 4: Gate M, LW, KW, JW or J.

C. DEPARTURES

A taxiing standardization is established for the departure aircraft from RWY 20 called WLS:

From one of the following possibilities (ATC will inform in the taxiing clearance):

- General Aviation: Gate AE, U-1, U-2.
- Ramp 1: Gate AE, A, BE, BW or C.
- Ramp 2: Gate C, D, E, F, G or H.
- Ramp 3:
 - Stand positions 61 to 64: Gate H or J.
 - Stand positions 65 to 69: direct to taxiway S-11.
- Ramp 4: Gate J, JW, KE, LE, LW or M.

From taxiway S, U-1 and U-2 to holding point of RWY 20

3.2.1.2 WRS. See AD 2-LEBL GMC 1.3.**A. GENERAL**

- Arrivals by RWY 25R.
- Departures by RWY 20.
- The general taxiing direction in T taxiway is to west.
- The general taxiing direction in S taxiway is to east.

B. ARRIVALS RWY 25L

A taxiing standardization is established for the arriving aircraft from RWY 25R called WRS: depending on the runway exit used, C-B, E-B, G-A, H-A, W-2, T-15...T-14, taxiway T in west direction and taxiway S in east direction.

To one of the following possibilities (ATC will inform in the taxiing clearance):

- General Aviation: Gate A.
- Ramp 1: Gate C, BW, BE or A.
- Ramp 2: Gate H, G, F, E, D or C.
- Ramp 3: Gate J or H.
- Ramp 4: Gate M, LW, KW, JW or J.

C. DEPARTURES

A taxiing standardization is established for the departure aircraft from RWY 20 called WRS.

From one of the following possibilities (ATC will inform in the taxiing clearance):

- General Aviation: Gate AE, U-1, U-2.
- Ramp 1: Gate C, BW, BE, A or AE.
- Ramp 2: Gate H, G, F, E, D or C.
- Ramp 3:
 - Stand positions 61 to 64 : Gate J or H.
 - Stand positions 65 to 69: direct to taxiway S-11.
- Ramp 4: Gate M, LW, LE, KE, JW or J.

From taxiway S, U-1 y U-2 to holding point of RWY 20.

3.2.2 EAST CONFIGURATION (ENR). See AD 2-LEBL GMC 1.5.**A. GENERAL**

- Arrivals by RWY 02.
- Departures by RWY 07R.
- The general taxiing direction in taxiway T is to east, except T-4 which is used in both directions.
- The general taxiing direction in taxiway S is to west.
- The general taxiing direction in M taxiway is to east.

B. ARRIVALS RWY 02

A taxiing standardization is established for the arriving aircraft from RWY 02, called ENR: T-4, S-4, U-B or runway end and taxiway S.

To one of the following possibilities (ATC will inform in the taxiing clearance):

- General Aviation: Gate AE or A.
- Ramp 1: Gate A, BE, BW or C.
- Ramp 2: Gate C, D, E, F, G or H.
- Ramp 3: Gate H or J.
- Ramp 4: Gate J, JW, KW, LW or M.

C. DEPARTURES

A taxiing standardization is established for the departure aircraft from RWY 07R called ENR:

From one of the following possibilities (ATC will inform in the taxiing clearance):

- General Aviation: Gate A.
- Ramp 1: Gate A, BE, BW or C.
- Ramp 2: Gate C, D, E, F, G or H.
- Ramp 3:
 - Stand from 61 to 64: Gate H or J.
 - Stand from 65 to 69: direct to taxiway S-11.
- Ramp 4: Gate J, JW, KE, KW, LE, LW or M.

From taxiway S until S-14, M-10...M-7, E-3, J-1, K-8...K-10, G-10, G-11 or G-12.

PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)

1. GENERALIDADES

A. Las operaciones de aterrizaje (CAT II/III) se realizarán por las pistas 25R y 25L en condiciones de baja visibilidad. Mientras que los despegues en condiciones de baja visibilidad podrán efectuarse por las pistas 25R y 07L.

Los Procedimientos de Visibilidad Reducida (LVP) se activan en los siguientes casos:

1. Área de maniobras:

- Cuando cualquier transmisómetro de la pista de aterrizaje en uso indique un valor de RVR de 600 m o inferior.
- Cuando el techo de nubes sea igual o inferior a 75 m (250 ft).
- Cuando la visibilidad sea igual o inferior a 900 m.

2. Plataforma:

- Cuando cualquier transmisómetro de la RWY 25R indique un valor de RVR de 400 m o inferior.

B. Se informará a los pilotos de que se están aplicando los Procedimientos de Visibilidad Reducida a través del ATIS o por radiofrecuencia.

C. Cualquier incidencia notificada o detectada que pueda afectar a los LVP se comunicará inmediatamente a las aeronaves y dependencias ATC afectadas.

D. La torre de control suministrará directamente el RVR en las pistas en uso de acuerdo al siguiente orden:

- RVR A: Zona de toma de contacto.
- RVR B: Punto medio de la pista.
- RVR C: Extremo de pista.

E. Cuando se efectúen aproximaciones CAT II/III el permiso para aterrizar se concederá no después de que la aeronave se encuentre a 2 NM del TDZ y sólo se expedirá cuando las áreas sensibles del ILS (LSA) estén despejadas. Toda aeronave en aproximación final que se encuentre a 2 NM del TDZ y no haya recibido autorización para aterrizar deberá ejecutar maniobra de aproximación frustrada.

F. Los Procedimientos de Visibilidad Reducida (LVP) se cancelarán cuando las condiciones meteorológicas sean las siguientes:

1. Área de maniobras:

- Valores de RVR superiores a 800 m en los transmisómetros de la pista en uso,
- Techo de nubes de 90 m (300 ft) o superior, y
- Firme tendencia a la mejora de las condiciones meteorológicas.

2. Plataforma:

- Cuando el RVR de los transmisómetros de la RWY 25R sea superior a 450 m y
- Firme tendencia a la mejora de las condiciones meteorológicas.

2. MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

A. Los pilotos procederán a verificar en todo momento la situación de la aeronave, especialmente en las intersecciones, comprobando que el rodaje se efectúa en condiciones de completa seguridad. En caso de desorientación o duda, detendrán la aeronave y darán cuenta inmediata al ATC.

B. Operación con pistas paralelas.

B.1 Generalidades

Se utilizarán las rutas de rodaje normalizada para configuración WLR y ERL.

B.2 Llegadas

Las aeronaves notificarán la LSA libre así como su posición, una vez hayan alcanzado la calle K después de abandonar RWY 25L.

B.3 Salidas configuración oeste (WLR).

Todos los despegues se realizarán por RWY 25R desde el apartadero de espera Z.

B.4 Salidas configuración este (ERL).

Todos los despegues se realizarán por RWY 07L desde el apartadero de espera W.

C. Operación con pista única RWY 25R.

C.1 Llegadas

Las aeronaves abandonarán RWY 25R por C-B, E-B, G-A, H-A, W-2 ó T15/T14.

Cuando el piloto deje de ver la última baliza amarilla (de la serie de balizas alternadas verdes y amarillas) del eje de la salida de pista que haya utilizado, se detendrá y notificará que ha librado la LSA así como su posición. En esta posición está a distancia de seguridad de rodadura T y fuera de la LSA.

Como procedimiento general, las aeronaves en llegada rodarán por rodadura T hasta su acceso a plataforma a través de cualquiera de las puertas que indique TWR.

C.2 Salidas

A RWY 25R desde:

- Aviación General: Puerta A, S-4, S-3, Z.
- Rampa 1: Puerta A, BE, BW ó C, S-5...S-3, Z
- Rampa 2: Puerta C, D, E, F, G ó H, S-10...S-3, Z.
- Rampa 3:
 - Estacionamientos 61 a 64 inclusive: Puerta H ó J, S-11...S-3, Z.
 - Estacionamientos 65 a 69 inclusive: S-11...S-3, Z.
- Rampa 4: Puerta J, JW, KE, KW, LE, LW ó M, S-13...S-3, Z.

LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

1. GENERAL

A. Landing operations (CAT II/III) will take place at runways 25R and 25L while in low visibility conditions. Departures while in low visibility conditions will take place at runways 25R and 07L.

Low Visibility Procedures (LVP) will be applied subject to the following conditions:

1. Manoeuvring area:

- When RVR is 600 m or below with any transmissometer of arriving runway in use.
- When cloud ceiling is 75 m (250 ft) or below.
- When visibility is 900 m or below.

2. Apron:

- When RVR is 400 m or below with any transmissometer of RWY 25R.

B. Pilots will be informed about the application of Low Visibility Procedures by ATIS or by radiofrequency.

C. Any notified or detected incidence, that may affect the LVP, will be immediately communicated to aircraft and implicated ATC services.

D. The control tower will supply runways in use RVR directly, in accordance to the following order:

- RVR A: Touch-down zone.
- RVR B: Runway midpoint.
- RVR C: Runway end.

E. When CAT II/III approaches will take place, the landing permission will not be given after the aircraft is located at 2 NM from TDZ and only will be supplied when ILS sensitive areas (LSA) are vacated. Every aircraft on final approach at 2 NM from TDZ without clearance to land, will have to execute missed approach.

F. Low Visibility Procedures (LVP) will be cancelled when meteorological conditions are as follows:

1. Manoeuvring area:

- When RVR values reported by the transmissometers of runway in use,
- When cloud ceiling is 90 m (300 ft) or above, and
- Strong trend towards improvement of meteorological conditions.

2. Apron:

- When RVR values reported from RWY 25R transmissometers are above 450 m and
- Strong trend towards improvement of meteorological conditions.

2. GROUND MOVEMENT

A. Pilots will proceed to verify at every moment the aircraft position, specially in intersections, checking that taxiing is being executed under total safety conditions. In case of being disoriented or in doubt, pilots will stop the aircraft and immediately will notify to ATC.

B. Parallel runways operation.

B.1 General

Standard taxiing routes for WLR and ERL configuration will be used.

B.2 Arrivals

Aircraft will notify vacated LSA and his position, when reaching taxiway K after leaving RWY 25L.

B.3 West configuration departures (WLR).

All departures will take place at RWY 25R from holding bay Z.

B.4 East configuration departures (ERL).

All the take-off will be carried out by RWY 07L from holding bay W.

C. Runway 25R only in use operation.

C.1 Arrivals

Aircraft leave RWY 25R by C-B, E-B, G-A, H-A, W-2 or T15/T14.

When the pilot has left the last yellow light (of the alternated green and yellow lights) of the taxiway centre line to abandon runway which he has used, then he has stop and notify that LSA is vacated and his position. Arriving aircraft have to notify that LSA is vacated when reaching the taxiway T. As general procedure, arriving aircraft will taxi by T till apron through any gates indicated by TWR.

C.2 Departures

TO RWY 25R from:

- General Aviation: Gate A, S-4, S-3, Z.
- Ramp 1: Gate A, BE, BW or C, S-5...S-3, Z
- Ramp 2: Gate C, D, E, F, G or H, S-10...S-3, Z.
- Ramp 3:
 - Stand position from 61 to 64 inclusive: Gate H or J, S-11...S-3, Z.
 - Stand position from 65 to 69 inclusive: S-11...S-3, Z.
- Ramp 4: Gate J, JW, KE, KW, LE, LW or M, S-13...S-3, Z.

3. FALLO DE COMUNICACIONES

En el caso de que una aeronave o vehículo, operando en el área de maniobras, experimente un fallo en las comunicaciones procederá como sigue:

- Si la aeronave va a salir: continuará por la ruta asignada hasta el límite del permiso extremando las precauciones para evitar desvíos de la misma. Una vez allí, mantendrá la posición y esperará la llegada de un vehículo "Sigame" que le conducirá a la posición de estacionamiento o apartadero de espera designado.
- Si la aeronave está entrando por RWY 25L: librándola lo antes posible la LSA y seguirá la Ruta Normalizada Oeste hasta la barra de parada en M1, donde esperará la llegada de un vehículo "Sigame" que le conducirá al puesto de estacionamiento asignado.
- Si la aeronave es una llegada por la RWY 25R: librándola lo antes posible la LSA siguiendo las luces correspondientes de eje (verdes/amarillas) y mantendrá la posición para quedar a distancia de seguridad de rodadura T. Una vez allí esperará la llegada de un vehículo "Sigame" que le conducirá al puesto de estacionamiento asignado.
- Si se trata de un vehículo: esperará en una posición donde no interfiera con el movimiento de aeronaves y esperará la llegada de un vehículo "Sigame".

PROCEDIMIENTOS ATC

Aunque la pista se encuentre temporalmente ocupada por una aeronave aterrizando o despegando, puede concederse la autorización para aterrizar a la aeronave subsiguiente siempre que el controlador del aeródromo tenga seguridad razonable de que, cuando la aeronave así autorizada cruce el umbral de la pista, existirá separación apropiada respecto de la precedente.

Cuando se expida una "Autorización para Aterrizar basada en Separación Anticipada", se utilizará la siguiente fraseología:

"...(Indicativo) DETRÁS DEL (tipo de aeronave) ATERRIZANDO/DESPEGANDO, AUTORIZADO PARA ATERRIZAR PISTA (número)".

Este procedimiento podrá emplearse entre la salida y la puesta del sol y sin perjuicio de los requisitos que exige el vigente Reglamento de la Circulación Aérea (párrafo 4.9.2.4, Libro Cuarto, Capítulo 9) respecto del uso de frases condicionales para movimientos que afecten a la pista o pistas en actividad.

DESPEGUE DESDE INTERSECCIÓN E INICIO DE RWY 07L/25R

Los pilotos que soliciten despegar desde el inicio de RWY 07L o RWY 25R o que soliciten y/o acepten despegar desde una intersección diferente de las normalizadas, informarán al ATC en el primer contacto con GMC. (Las intersecciones normalizadas son: Z para RWY 25R, W para RWY 07L y U-2 para RWY 20).

Cuando el piloto lo solicite, el ATC considerará que la distancia de despegue desde la intersección propuesta es la mínima necesaria para la aeronave en particular.

Siempre que se estén realizando aproximaciones ILS con GP operativa por RWY 07L, las aeronaves que soliciten despegues por inicio de RWY 07L tendrán un punto de espera en rodaje de entrada en pista situado en T-12.

Siempre que se estén realizando aproximaciones ILS con GP operativa por RWY 25R, las aeronaves que soliciten despegues por inicio de RWY 25R tendrán un punto de espera en rodaje de entrada en pista situado en S-2 y T-2.

SISTEMA DE PRESENTACIÓN RADAR

Se autoriza la utilización del sistema de presentación radar instalado en la torre de control del aeropuerto de Barcelona para realizar las siguientes funciones:

- Asistencia radar a aeronaves en aproximación final.
- Asistencia radar a otras aeronaves en las cercanías del aeropuerto.
- Establecimiento de separación radar entre aeronaves sucesivas a la salida.

→ RESTRICCIONES A LOS PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

Posiciones de contacto con el terminal:

Es obligatorio el uso de las instalaciones de 400 Hz. El uso de las instalaciones de aire acondicionado (A/C) será obligatorio si existe la necesidad de climatización de la aeronave. El uso de la Unidad Auxiliar de Potencia (APU) del avión está prohibido en las posiciones dentro del periodo comprendido entre 2 minutos después de calzos a la llegada y 5 minutos antes de la retirada de calzos de la salida. La APU del avión podrá utilizarse sólo cuando no estén operativas las unidades fijas y no estén disponibles las unidades móviles.

Posiciones en remoto:

Queda prohibido el uso de la APU, salvo 10 minutos después de calzos a la llegada y 10 minutos antes de la retirada de calzos a la salida; excepto aeronaves de fuselaje ancho, a las que se les permitirá utilizarla 50 minutos antes de su salida y 15 minutos después de su llegada.

3. COMMUNICATIONS FAILURE

Whenever an aircraft or vehicle operating in the manoeuvring area experiences a communication failure, it will comply as follows:

- Departing aircraft: It will continue by the assigned route to its clearance limit, taking extreme caution to avoid detours. Once that point has been reached, must maintain the position and wait the arrival of a "Follow Me" vehicle in order to be guided to the stand or the holding point assigned.
- Arriving aircraft by RWY 25L: As possible aircraft will vacate LSA and follow the west standard route till M-1 stop bar at this position it will wait arriving "Follow Me" vehicle in order to be guided to the assigned stand.
- Arriving aircraft by RWY 25R: As possible aircraft will vacate LSA following the corresponding centre line lights (green/yellow) and will hold position to notify that LSA is vacated when reaching the taxiway T. There it will wait arriving "Follow Me" vehicle in order to be guided to the assigned stand.
- Vehicle: It will wait in a position where it will not interfere with the aircraft movements and wait for the arrival of a "Follow Me" vehicle.

ATC PROCEDURES

Although the runway is temporarily occupied by a landing or arriving traffic, landing clearance may be issued to the successive arriving aircraft if the controller is sure that the aircraft crossing the threshold of the runway in use has the prescribed separation from the preceding aircraft.

When issuing a "Landing Clearance based on Anticipated Separation", ATC shall issue clearance to the succeeding aircraft with the following instructions:

"...(Call sign) BEHIND LANDING/DEPARTING (aircraft type) CLEARED TO LAND RUNWAY (number)".

This procedure may be used between sunrise and sunset and without detriment to the requirements established in the Reglamento de la Circulación Aérea (Fourth Book, paragraph 4.9.2.4, Chapter 9) referring to the use of conditional phrases for movements affecting the runway or runways in activity.

TAKE OFF FROM INTERSECTION AND THE BEGINNING OF RWY 07L/25R

Pilots who request to take-off from the beginning of RWY 07L or RWY 25R or who request and/or accept to take off from a different standard intersection must inform to ATC during the first contact with GMC. (The standard intersections are: Z for RWY 25R, W for RWY 07L and U-2 for RWY 20).

When pilots request it, the ATC will consider that the take off distance available from intersection is the minimum necessary for this particular aircraft.

Whenever ILS approaches with operative GP for RWY 07L are being carried out, aircrafts, which request the take-off for the beginning of RWY 07L, will have a taxiing holding point in the entry to RWY 07L located at T-12.

Whenever ILS approaches with operative GP for RWY 25R are being carried out, aircrafts, which request the take-off for the beginning of RWY 25R, will have a taxiing holding point in the entry to RWY 25R located at S-2 and T-2.

RADAR PRESENTATION SYSTEM

The use of the radar presentation system installed in control tower of Barcelona airport is authorized to perform the following functions:

- Radar monitoring of aircraft on final approach.
- Radar monitoring of other aircraft in the vicinity of the aerodrome.
- Establishing radar separation between succeeding departing aircraft.

RESTRICTIONS TO STAND POSITIONS

Stands in contact with terminal:

It is obligatory the use of the 400 Hz facilities. The use of the air-conditioning facilities (A/C) will be obligatory when the aircraft air conditioning is needed. The use of the aircraft Auxiliary Power Unit (APU) is forbidden in these stands in the period between 2 minutes after blocks for the arrivals and 5 minutes before off-blocks for departures. The aircraft APU will only be able to be used when the fixed units are not operative and the mobile units are not available.

Remote stands:

The use of APU is forbidden except 10 minutes after blocks for the arrival and 10 minutes before off-blocks for the departure; except for wide-bodied aircraft that may be allowed to use it 50 minutes before the departure and 15 minutes after the arrival.

➔ 21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS

NOISE ABATEMENT PROCEDURES

GENERALIDADES

1. Los procedimientos siguientes se han establecido para evitar ruidos excesivos en los alrededores del aeropuerto de Barcelona.
2. Estos procedimientos se aplicarán a todos los despegues y aterrizajes y su incumplimiento puede ocasionar sanciones a los operadores de las aeronaves.
3. Se realizará un seguimiento radar de las trayectorias de salida y entrada al aeropuerto, así como la medición del nivel acústico producido por cada operación. La situación de los sensores del sistema SIRBCN de medición de ruidos se indica en el plano general correspondiente. Este sistema funciona durante las 24 horas de forma automática y para la identificación de la aeronave dispone de los datos radar y planes de vuelo así como la posición de la aeronave en cada instante.
4. Las trayectorias de los procedimientos SID se consideran trayectorias de atenuación de ruido, y por ello no se deberán solicitar cambios sobre los procedimientos, ni el ATC los aprobará hasta no haber alcanzado 6000 ft de altitud.
5. Se podrán omitir estos procedimientos por razones de seguridad.
6. Los operadores que no puedan cumplir con estos procedimientos someterán a la autoridad correspondiente el procedimiento que puedan aplicar a estos fines para su posible aprobación.
7. El término noche se aplica al período comprendido entre las 2300-0700 LT hora local, y el término día al período comprendido entre las 0700-2300 LT.
8. Además de las configuraciones preferentes descritas en el párrafo 20, y debido a procedimientos de atenuación de ruidos, no se utilizarán en horario nocturno las pistas 02 para despegar; ni la 07R y 20 para aterrizar salvo por razones de seguridad. El uso de la pista 25R para aterrizar o despegar y el de la pista 07L para despegar en horario nocturno, quedará restringido a aquellas aeronaves que puedan justificar que necesitan una longitud de pista superior a la disponible en la pista 25L ó 07R.

PROCEDIMIENTOS ANTI-RUIDO

DESPEGUES:

RWY 25R:

- SID BRNAV: Subir con la mayor pendiente de ascenso posible hasta los puntos KUNOL y GAMVA, y como mínimo a la que permita cruzarlos a 3.500 ft o superior.
- SID convencional: Aquellas aeronaves que no puedan cumplir las performances anteriores o no estén equipadas BRNAV, deberán utilizar SID convencionales y el procedimiento de atenuación siguiente:
 - Hasta los 1000 ft sobre la elevación del aeródromo:
 - Potencia de despegue.
 - Flaps para despegue.
 - Ascenso a V2+20 a 40 Km/h (V2+ 10 a 20 kt).
 - A 1000 ft:
 - Acelerar hasta VzF manteniendo velocidad de ascenso positiva.
 - Replegar flaps.
 - Cuando los flaps estén replegados y manteniendo la velocidad de ascenso positiva, reducir potencia y ascender a VzF +10 a 20 kt.
 - De 1000 a 3500 ft:
 - Mantener potencia reducida.
 - Ascenso a VzF +10 a 20 kt.
 - A 3.500 ft:
 - Transición a velocidad de ascenso en ruta.

RWY 25L:

- Salvo por razones de emergencia, no sobrepasar en el viraje inicial el RDL-236 del VOR/DME BCN.

RWY 07L:

- SID BRNAV: Subir con la mayor pendiente de ascenso posible hasta el punto DILUM, y como mínimo a la que permita cruzarlo a 3.000 pies o superior.
- SID convencional: Aquellas aeronaves que no puedan cumplir las performances anteriores o no estén equipadas BRNAV, deberán utilizar SID convencionales y el procedimiento de atenuación siguiente:
 - Hasta los 1000 FT sobre la elevación del aeródromo:
 - Potencia de despegue.
 - Flaps para despegue.
 - Ascenso a V2+20 a 40 Km/h (V2+ 10 a 20 kt).
 - A 1000 ft:
 - Acelerar hasta VzF manteniendo velocidad de ascenso positiva.
 - Replegar flaps.
 - Cuando los flaps estén replegados y manteniendo la velocidad de ascenso positiva, reducir potencia y ascender a VzF +10 a 20 kt.
 - De 1000 a 3500 ft:
 - Mantener potencia reducida.
 - Ascenso a VzF +10 a 20 kt.
 - A 3000 ft:
 - Transición a velocidad de ascenso en ruta.

GENERAL

1. The following procedures have been established to avoid excessive noise in surrounding area of Barcelona airport.
2. These procedures will be applied to all take-off and landings and their failure may result in sanctions to aircraft operators.
3. Departure and arrival paths will be radar monitored and noise level will be measured for each operation. Location of SIRBCN system noise sensors is shown in the corresponding general chart. This measurement system works automatically 24 hours a day and is feeded with radar data, flight plan and aircraft position at all times for the aircraft identification.
4. SID procedures paths are considered as noise abatement paths, that is why changes in procedures should not be requested, nor will be approved by ATC until reaching an altitude of 6000 ft.
5. Procedures may be omitted only when obliged by safety reasons.
6. Operators which cannot comply with these procedures shall submit to the correspondent authority the procedure that they may apply to this purpose for its possible approval.
7. The term night is applicable to the time period between 2300-0700 LT and term day to the time period between 0700-2300 LT.
8. In addition to preferential configurations described in paragraph 20, and owing to noise abatement procedures, runway 02 to take-off or runways 07R and 20 to land shall not be used at night hours except for safety reasons. Use of runway 25R to take-off or land and runway 07L to take-off at night hours, shall be restricted to aircraft that can justify the need for a longer runway length higher than that available on runway 25L or 07R.

NOISE ABATEMENT PROCEDURES

TAKE-OFF:

RWY 25R:

- BRNAV SID: Climb with the higher climb gradient possible until reaching points KUNOL and GAMVA, and at least at the minimum which allows to cross them at 3.500 ft or above.
- Conventional SID: Aircraft that cannot comply with the previous performances or are not BRNAV equipped, shall use conventional SID's and the following abatement procedure:
 - Up to 1000 ft above aerodrome elevation:
 - Take-off power.
 - Take-off flaps.
 - Climb maintaining V2+20 at 40 Km/h (V2+ 10 a 20 kt).
 - At 1000 ft:
 - Accelerate to VzF maintaining positive vertical speed.
 - Retract flaps.
 - When flaps are retracted and maintaining positive vertical speed, reduce power and climb to VzF +10 at 20 kt.
 - From 1000 to 3500 ft:
 - Maintain reduced power.
 - Climb to VzF +10 at 20 kt.
 - At 3.500 ft:
 - Transition to climbing cruising speed.

RWY 25L:

- Except for emergency reasons, do not surpass RDL-236 VOR/DME BCN in the initial turn.

RWY 07L:

- SID BRNAV: Climb with the higher climb gradient possible until reaching point DILUM, and at least at the minimum which allows to cross it at 3.000 ft or above.
- Conventional SID: Aircraft that cannot comply with the previous performances or are not equipped with BRNAV, shall use conventional SID's and the following abatement procedure:
 - Up to 1000 ft above aerodrome elevation:
 - Take-off power.
 - Take-off flaps.
 - Climb maintaining V2+20 at 40 Km/h (V2+ 10 a 20 kt).
 - At 1000 ft:
 - Accelerate to VzF maintaining positive vertical speed.
 - Retract flaps.
 - When flaps are retracted and maintaining positive vertical speed, reduce power and climb to VzF +10 at 20 kt.
 - From 1000 to 3500 ft:
 - Maintain reduced power.
 - Climb to VzF +10 at 20 kt.
 - At 3000 ft:
 - Transition to climbing cruising speed.

NOTA: Se exceptuarán aquellas aeronaves que demuestren que utilizando otros procedimientos producen un menor impacto acústico, los cuales deberán ser comunicados a la Dirección del Aeropuerto con la suficiente antelación, o por razones justificadas de seguridad.

NOTE: Aircraft may be exempted when using different procedures, which have been duly reported to Airport Management in advance, and proved to lead to a less acoustic impact, or due to properly justified safety reasons.

ATERORIZAJES:

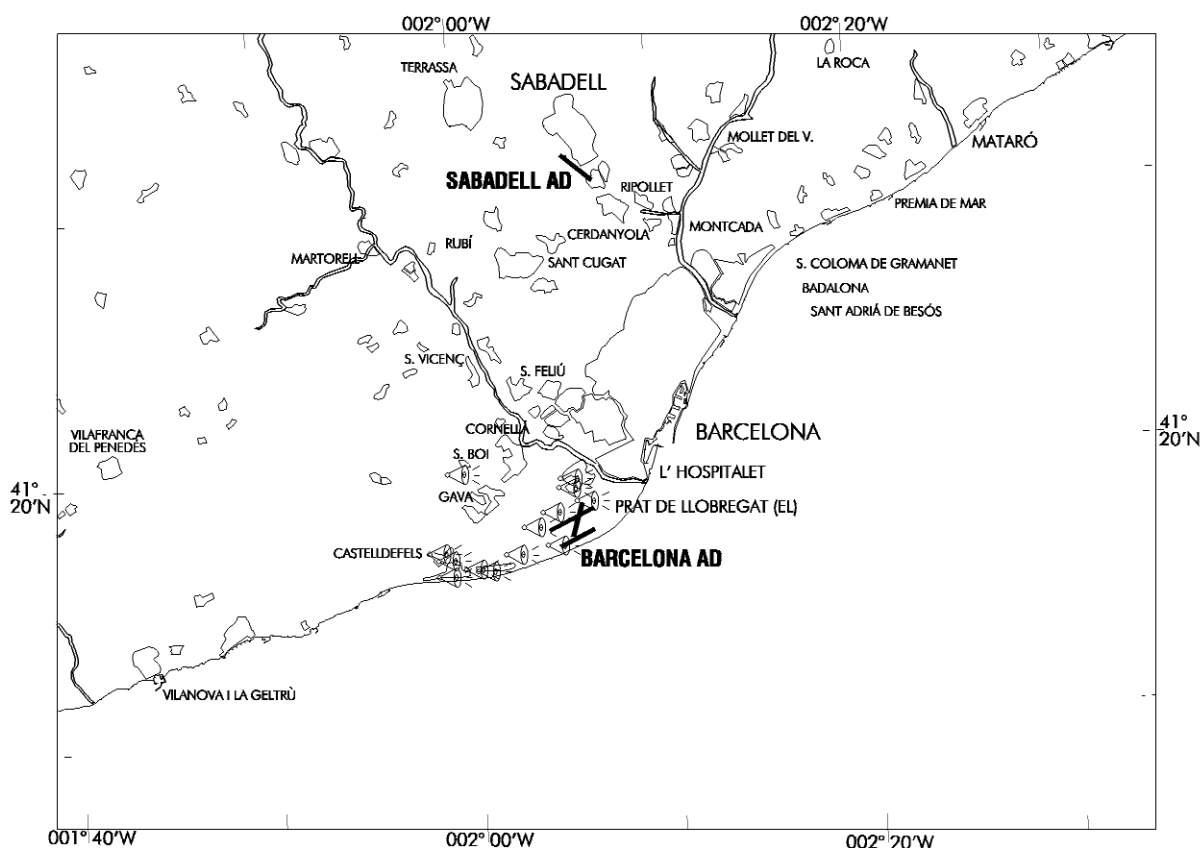
1. Uso de la reversa: Queda prohibido utilizar en las pistas 07L/25R el empuje de reversa a partir del ralentí durante el periodo nocturno (2300-0700 LT) salvo por razones de seguridad, en cuyo caso, se notificará a TWR y al Departamento de Medio Ambiente del aeropuerto. En el caso de la pista 07R/25L se recomienda también la no utilización del mencionado empuje de reversa por encima de ralentí en periodo nocturno.
2. Durante la fase de guía vectorial para interceptar la aproximación final, la altitud mínima no será inferior a 5000 ft mientras las aeronaves estén sobre tierra. Efectuar los cambios de configuración de avión y reducciones de velocidad de manera suave y a la altitud adecuada para evitar aumentos de potencia innecesarios a baja altura.
3. Las operaciones de aproximación y aterrizaje en condiciones meteorológicas visuales se llevarán a cabo con un ángulo igual o superior al definido por el GP del ILS o PAPI de cada pista.

LANDING:

1. Use of reverse: The use of reverse thrust from idle regime is forbidden in runways 07L/25R at night time (2300-0700 LT) except for safety reasons, in which case, it must be notified to TWR and the Environment department of the airport. In the case of runway 07R/25L non usage of reverse thrust above idle regime at night time is also recommended.
2. During the vector guidance phase to intercept final approach, minimum altitude shall not be below 5000 ft while aircraft are flying over land. Accomplish changes of aircraft configuration and speed reductions gradually and at an adequate altitude to avoid unnecessary power increases at low height.
3. Landing and approach procedures on visual meteorological conditions will be performed with an angle equal to or higher than the ILS GP or PAPI of each runway.

UBICACIÓN DE LOS SENSORES DE MEDICIÓN DE RUIDO.

LOCATION OF NOISE SENSOR SYSTEM.



SITUACIÓN / LOCATION	COORDENADAS / COORDINATES	
	LATITUD/LATITUDE	LONGITUD/LONGITUDE
POLICÍA GAVA MAR	411614N	0020031E
CENTRE REMOLAR	411928N	0020530E
CABECERA 25R	411836N	0020616E
CABECERA 07L	411742N	0020332E
SENDA 07R	411658N	0020441E
DEPURADORA VILADECANS	411642N	0020234E
C. SERVICIOS GAVAMAR	411608N	0020108E
BALIZA CASTELLDEFELS	411559N	0015909E
ESCUELA EDUMAR	411636N	0015909E
EDIFICIO B3 UPC	411951N	0015949E
AYTO. CASTELLDEFELS	411654N	0015842E
PORTÁTIL	411814N	0020431E
COLEGIO J. BALMES	411908N	0020523E

22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO**FLIGHT PROCEDURES****PLANIFICACIÓN DE DESCENSO POR REQUERIMIENTOS ATC**

A menos que el ATC indique otra restricción, las llegadas a Barcelona AD planificarán su descenso para cruzar los puntos iniciales del procedimiento y los puntos de limitación de velocidad (SLP) a los niveles especificados en las llegadas normalizadas por instrumentos (STAR).

En caso de ser autorizadas a proceder en rutas directas fuera de las STAR, ajustarán el descenso y velocidad en la posición a través del punto de regulación apropiado.

AJUSTE DE VELOCIDAD

En Barcelona TMA, a menos que el ATC indique otro ajuste de velocidad, las salidas y llegadas a Barcelona AD bajo control radar ajustarán sus velocidades conforme a lo especificado a continuación:

- IAS 250 kt por debajo de FL100, en todas las salidas.
- IAS 230 kt en esperas a FL140 o inferior.
- IAS 250 kt en SLP.
- Ajustes de velocidad en aproximación:
 - IAS 220 kt al abandonar los IAF.
 - ATC requerirá reducir la velocidad a 170 kt/180 kt al comenzar el viraje para interceptar el ILS/LLZ.
 - IAS 160 kt al cruzar 8 DME ILS en aproximación final; esta IAS deberá mantenerse hasta 4 NM del umbral.
 - Las aeronaves con IAS de crucero inferiores a las citadas anteriormente, deberán mantener velocidad de crucero hasta el punto de ajuste que les afecte.

Si no se puede cumplir con este ajuste de velocidad, se notificará al ATC qué velocidades se pueden mantener.

→ INFORMACIÓN DE DEMORAS DE APROXIMACIÓN

El ATC no expedirá información de EAT (hora prevista de aproximación) a las aeronaves en espera, si el tiempo de espera previsto no excede de 20 minutos.

→ PROCEDIMIENTOS RADIOTELEFÓNICOS

Para evitar sobrecarga en las frecuencias ATC, abstenerse de solicitar rutas directas durante los procedimientos SID / STAR. El ATC instruirá a las aeronaves en cuanto sea posible a proceder por la ruta más directa.

→ PROCEDIMIENTOS DE FALLO DE COMUNICACIONES AEROTERRESTRES DE LA AERONAVE

Si una aeronave experimenta un fallo de comunicaciones deberá responder inmediatamente en la clave SSR 7600.

- Cuando el fallo ocurre durante el procedimiento STAR antes del IAF:
Proceder al IAF designado para la STAR autorizada, manteniendo el último nivel o altitud autorizada a la que se haya acusado recibo y entrar en espera. Iniciar el descenso tras completar una espera, o a la EAT cuando se haya recibido, lo que sea más tarde, para efectuar una aproximación IFR publicada a la RWY en servicio para llegada y aterrizar antes de los siguientes 30 minutos.
- Cuando el fallo ocurre en vector radar antes del IAF:
Proceder de la manera más directa a interceptar la STAR hasta el IAF, siguiendo el procedimiento de fallo de comunicaciones durante el procedimiento STAR.
- Cuando el fallo ocurre en vector radar después del IAF:
Mantener la última altitud autorizada de la que se ha acusado recibo, proceder a interceptar el curso final de aproximación para completar ésta y aterrizar. Si no es posible, efectuar el procedimiento de aproximación frustrada con fallo de comunicaciones.
- Cuando el fallo ocurre durante la aproximación frustrada:
No iniciar la aproximación frustrada antes del MAPT.
Interceptar el procedimiento de aproximación frustrada con fallo de comunicaciones según carta de aproximación IAC correspondiente.
Completar al menos una espera en el fijo de espera con fallo de comunicaciones,
 - SLL para las pistas 07L, 25R y 02,
 - VIBIM para las pistas 07R/25L.efectuar una nueva aproximación y aterrizar.
- Cuando el fallo ocurre durante la SID:
Continuar la SID hasta el punto de salida del TMA, subiendo al último nivel autorizado del que se haya acusado recibo o la altitud mínima de seguridad, lo que sea más alto; mantener este/a durante 7 minutos, para continuar ascenso respetando el máximo FL120 especificado en la carta de salida para aeronaves con fallo de comunicaciones cuando sea de aplicación, y continuar de acuerdo al FPL actualizado.
- Cuando el fallo ocurre durante una salida con vector radar:
Dirigirse de la manera más directa a interceptar el último procedimiento SID recibido del ATC y continuar con el procedimiento de fallo de comunicaciones durante la SID.

DESCENT PLANNING DUE TO ATC REQUIREMENTS

Unless ATC advises otherwise, arrivals to Barcelona AD shall plan their descent to cross the initial points of the procedure and the speed limit points (SLP) at the flight levels specified in the instrument standard arrivals (STAR).

In case of being authorized to proceed on a straight route apart from the STAR's, they will adjust their descent and speed on the appropriate regulation point.

SPEED ADJUSTMENT

Within Barcelona TMA, unless otherwise advised by ATC, speed adjustment under radar control on departures and arrivals to Barcelona AD shall be in accordance with the following:

- IAS 250 kt below FL100, in all departures.
- IAS 230 kt in holding, at FL140 or below.
- IAS 250 kt on SLP.
- Speed adjustment on approach:
 - IAS 220 kt when leaving an IAF.
 - ATC will request slow down to 170 kt/180 kt at the beginning of turning to intercept ILS/LLZ.
 - IAS 160 kt when crossing 8 DME ILS on final approach; this speed shall be maintained as far as 4 NM from the threshold.
 - Aircraft with a cruising IAS below those indicated above, shall maintain cruising speed up to the adjustment point of their concern.

ATC shall be informed of the speeds that may be maintained, if unable to comply with the speed adjustments above.

DELAY INFORMATION ON APPROACH

ATC will not provide EAT (estimated arrival time) information to aircraft holding on approach, as long as the holding time does not exceed 20 minutes.

RADIOTELEPHONY PROCEDURES

In order to avoid overloading ATC frequencies, aircraft shall abstain from requesting direct routes during SID / STAR procedures. As soon as possible, ATC will give aircraft instructions to proceed on the most direct route.

AIRCRAFT AIR/GROUND COMMUNICATIONS FAILURE PROCEDURES

An aircraft which experiences a communications failure shall immediately respond on the SSR mode 7600.

- When failure occurs during a STAR procedure before the IAF:
Proceed to the assigned IAF for the authorized STAR, maintaining the last approved flight level or altitude acknowledged and begin holding. Initiate the descent after completing a holding pattern, or the EAT when received, whatever is later, to accomplish a published IFR approach to the RWY in service for arrival, in order to land within the next 30 minutes.
- When failure occurs on radar vector before the IAF:
Proceed to the STAR in the most direct way and up to the IAF, following the communications failure procedure while on the STAR procedure.
- When failure occurs on radar vector after the IAF:
Maintain the last acknowledged authorized altitude and proceed to the final path for approach to accomplish it and land. If unable, accomplish the missed approach procedure with communications failure.
- When failure occurs during the missed approach:
Do not initiate the missed approach before the MAPT.
Intercept the missed approach procedure with communications failure in accordance with the corresponding IAC for approach.
Execute at least one holding at the holding fix with communications failure,
 - SLL for runways 07L, 25R and 02,
 - VIBIM for runways 07R and 25L.accomplish a new approach and land.
- When failure occurs during a SID:
Follow the SID up to the point where the TMA is abandoned, climbing to the last approved flight level acknowledged or to the minimum security altitude, whatever is higher; maintain such level or altitude for 7 minutes, to continue the climb complying in any case with the maximum FL120 specified for aircraft with communications failure in the appropriate departure chart, and then continue flight in accordance with the updated FPL.
- When failure occurs during a departure with radar vector:
Intercept, in the most direct way, the last SID procedure given by ATC and continue the failure communications procedure during the SID.

Si no se hubiera recibido una autorización SID, proceder a interceptar la SID apropiada hasta el punto de salida del TMA y de acuerdo al tipo de navegación expresados en el FPL actualizado.

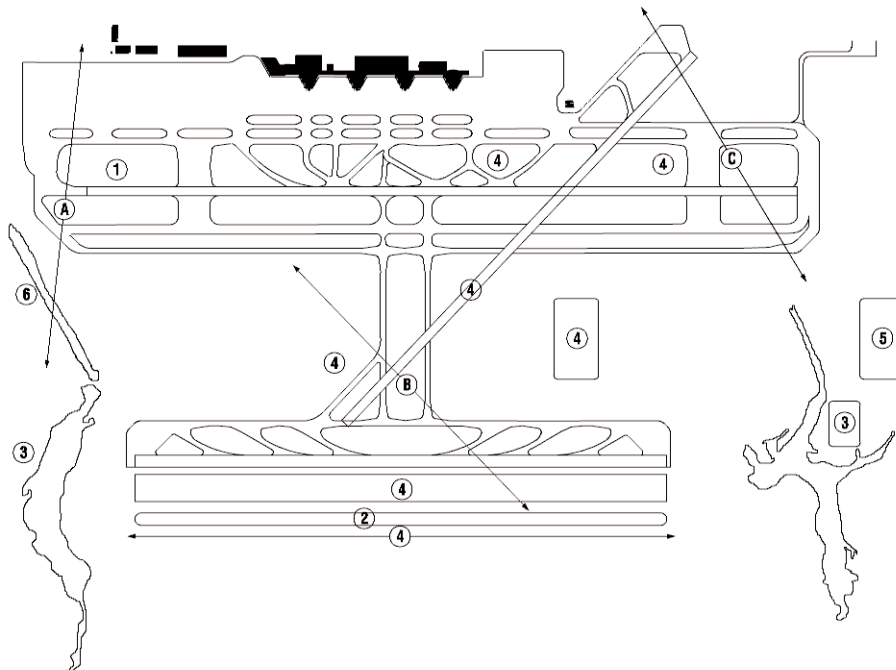
If SID clearance has not been received, proceed to intercept the appropriate SID up to the point where the TMA is abandoned and in accordance with the type of navigation expressed in the updated FPL.

23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

ADDITIONAL INFORMATION

Zonas de concentración de aves

Bird concentration areas



- Zona 1: Concentración de estorninos.
- Zona 2: Zona de potencial alimentación de ánade real
- Zona 3: Zona de descanso de cormoranes.
- Zona 4: Concentración de estorninos, avefrías y chorlitos dorados en zonas con vegetación rasa.
- Zona 5: Concentración de gaviotas reidoras y gaviotas patiamarillas.
- Zona 6: Zona de descanso de anátidas.
- Movimiento A: Desplazamiento de ánades azulones y otras especies.
- Movimiento B: Desplazamiento de ánades azulones y gaviotas patiamarillas.
- Movimiento C: Desplazamiento de ánades azulones y gaviotas patiamarillas.
- Movimiento D: Desplazamiento de aves acuáticas, ánades y gaviotas, a lo largo de la línea de la costa.

- Area 1: Concentration of starlings
- Area 2: Potential feeding place of mallard.
- Area 3: Resting place of cormorants.
- Area 4: Concentration of starlings, lapwings and gold plovers on clear vegetation areas.
- Area 5: Concentration of seagulls.
- Area 6: Resting place of ducks.
- Movement A: Movements of ducks and other species.
- Movement B: Movements of ducks and seagulls.
- Movement C: Movements of ducks and seagulls.
- Movement D: Movements of water birds, ducks and seagulls.