

LEBL - Barcelona El Prat Airport

- [Descripción General](#)
- [Autorizaciones](#)
- [Rodadura](#)
- [Gestión Local](#)

Descripción General

El aeropuerto de Barcelona El Prat, junto con Madrid Barajas (LEMD) y Palma de Mallorca (LEPA) son los más concurridos en VATSIM España.

Las posiciones de GND requerirán del rango **S1** o superior, las de TWR del rango **S2** o superior y APP del rango **S3** o superior.

Posiciones y frecuencias de la dependencia

ID Dependencia	Posición	Frecuencia	Remarks
LEBL_D_ATIS	ATIS Despegues	121.980	-
LEBL_A_ATIS	ATIS Arribadas	118.655	-
LEBL_DEL	Autorizaciones	121.805	-
Rodadura			
LEBL_GND	Rodadura Norte	121.705	Posición primaria
LEBL_S_GND	Rodadura Sur	122.230	Posición secundaria
LEBL_C_GND	Rodadura Central	121.655	Posición terciaria
Torre			
LEBL_TWR	Local Arribadas	118.105	Posición primaria
LEBL_S_TWR	Local Despegues	118.330	Posición secundaria
Aproximación			
LEBL_APP	Sector T1	131.125	Posición primaria
LEBL_2_APP	Sector T2	121.155	Posición secundaria
LEBL_3_APP	Sector T3	126.505	Posición terciaria
LEBL_4_APP	Sector T4	127.700	Posición cuaternaria
LEBL_F_APP	Sector FINAL	119.105	-

Espacio aéreo Barcelona - El Prat



Mínimas de separación horizontal

La separación mínima horizontal aplicable dentro del ATZ de Barcelona será la siguiente:

- Entre aeronaves en final, en la misma derrota, hasta 10NM del umbral, en condiciones **HIRO** (explicado más adelante): **2,5NM**
- En el resto de casos: **3NM**

Configuraciones de pista

Nomenclatura	Pista arribadas	Pista despegues	Pista despegue no preferente (DNP)
Pistas paralelas			
WRL	24R	24L	24R
ELR	06L	06R	06L
Pista única			
WLL	24L	24L	24R
WRR	24R	24R	-
ELL	06L	06L	-
ENN	02	02	-
ERR	06R	06R	06L
Pistas cruzadas			
ENR	02	06R	06L
ENL	02	06L	-
WRS	24R	20	24R

Las configuraciones **WRL** y **ENR** son las configuraciones preferentes diurna y nocturna, respectivamente

En caso de no poder aplicar la configuración preferente por meteorología, se usará la configuración **ELR** en horario diurno y **WLL** en horario nocturno

Procedimiento HIRO

En Barcelona existe un procedimiento mediante el cual la separación puede reducirse a 2.5NM, como se ha anotado anteriormente. Este procedimiento se denomina **HIRO (High Intensity Runway Operations)**.

- Solo podrá activarse el HIRO en las configuraciones **WRL** y **ELR**, siempre y cuando se cumpla lo siguiente:
- Visibilidad mayor o igual a 8 km
 - Pista seca

- Ausencia de tormenta
- Ausencia de cizalladura

Autorizaciones

Barcelona Autorizaciones es reponsable de las autorizaciones y puestas en marcha de todos los despegues previstos. **Es la primera estación a la que los pilotos deben llamar.**

Puesta en marcha: en períodos de alta demanda o durante los eventos, la puesta en marcha puede no darse de manera inmediata, provocando demoras con la finalidad de regular el "flow" de salida. **LEBL es "Aeropuerto CDM", por tanto, se debe usar el plugin CDM siempre que seas la unidad encargada de las autorizaciones, para activar el CDM deberás usar .cdm master LEBL.** [Más información acerca del CDM.](#)

Una vez la puesta en marcha ha sido dada, el sector de GND correspondiente asume la responsabilidad del tráfico.

Asignación de SIDs

En función de la configuración, se asignará una SID nominal. En caso de ser un despegue no preferente (DNP), se asignará la SID especificada en la siguiente tabla. **En caso de que el tráfico no pueda realizar la SID Nominal, se asignará al tráfico la SID Alternativa.**

Euroscope asignará automáticamente la SID en función de la configuración de pistas seleccionada.

Nomenclatura	Pista arribadas	Pista despegues	SID Nominal	SID Alternativa	SID DNP*
Pistas paralelas					
WRL	24R	24L	SID * -C	SID * -F	SID * -D (DNP 24R)
ELR	06L	06R	SID * -R	SID * -Z	SID * -B (DNP 06L)
Pista única					
WLL	24L	24L	SID * -C	SID * -F	SID * -D (DNP 24R)
WRR	24R	24R	SID * -P		
ELL	06L	06L	SID * -T	SID * -A	-
ENN	02	02	SID * -S		
ERR	06R	06R	SID * -R	SID * -Z	SID * -B (DNP 06L)
Pistas cruzadas					
ENR	02	06R	SID * -R		SID * -B (DNP 06L)

ENL	02	06L	SID * -T		
WRS	24R	20	SID * -J	SID * -K	SID * -D

***DNP: Despegue No Preferente**

Rodadura

Tal y como se explica en el apartado [Descripción General](#), existen 3 sectores de rodadura en LEBL.

Rodadura			
LEBL_GND	Rodadura Norte	121.705	Posición primaria
LEBL_S_GND	Rodadura Sur	122.230	Posición secundaria
LEBL_C_GND	Rodadura Central	121.655	Posición terciaria

Áreas de responsabilidad (AoR)

A continuación se muestran gráficamente los AoR de cada sector de rodadura:



Las pistas activas son responsabilidad del controlador de TWR correspondiente. Cuando alguna de las pistas no esté activa, en función de la configuración, será responsabilidad de:

- 06L/24R no activa: será responsabilidad de LEBL_GND
- 06R/24L no activa: será responsabilidad de LEBL_S_GND
- 02/20 no activa:
 - Desde la cabecera de la pista 02 hasta la intersección con D (cruce incluido) será responsabilidad de LEBL_S_GND
 - Desde la intersección con D (cruce no incluido) hasta la 06L/24R (cruce no incluido) será responsabilidad de LEBL_C_GND
 - El resto, hasta la cabecera de la 20, incluyendo el cruce con la 06L/24R si no estuviera activa, será responsabilidad de LEBL_GND

Puntos de transferencia

Origen ->	De LEBL_GND ->	De LEBL_C_GND ->	De LEBL_S_GND ->
-> a LEBL_GND		- Corto de DS en M11/N11 - Corto de M en L11 (GATE DS) - Corto de RWY 06L/24R en E6/D4 (1)	No aplica
-> a LEBL_C_GND	- Corto de DS en M12/N12 - Corto de N en E6/D4 (1)		- Corto de E3 - Corto de M en D2 (2)
-> a LEBL_S_GND	No aplica	- Corto de E3 - Corto de RWY 02/20 en D2 (2)	

(1) Con pista 06L/24R no activa

(2) Con pista 02/20 no activa

En caso que la pista 06L/24R no esté activa, se integrará a LEBL_GND y, por tanto:

- LEBL_C_GND transferirá a LEBL_GND los tráficos que crucen la pista hacia el norte, cortos de la pista 06L/24R
- LEBL_GND transferirá a LEBL_C_GND los tráficos que crucen la pista hacia el sur, cortos de la rodadura N

Cruce "bypass"

Existe una incompatibilidad entre aeronaves en aproximación por la pista 06L y el "bypass" entre S14 y M16, así como entre T14 y N16. Se permite que ciertas aeronaves crucen el "bypass" en función de la altura del estabilizador vertical. A continuación se adjunta una tabla guía con los modelos más habituales:

VERDE indica que **SÍ** son compatibles con un tráfico en final de la pista 06L

ROJO indica que **NO** son compatibles si hay un tráfico en final de la 06L y, por tanto, la pista está ocupada

Aeronave	S14-M16	T14-N16
A319-20-21	VERDE	VERDE
A300	ROJO	ROJO
A310	VERDE	ROJO
A330-340	ROJO	ROJO
A380	ROJO	ROJO
B737-8-9	VERDE	VERDE
B747	ROJO	ROJO
B757	VERDE	VERDE
B762	VERDE	ROJO
B763	VERDE	ROJO

B764		
B777		
B787		
MD11		
IL-96		
AN-124		

En el caso de que haya afección y no sea compatible, una aeronave que se encuentre en el "bypass" significará que la pista está ocupada y se deberá coordina con TWR para cruzar el "bypass"

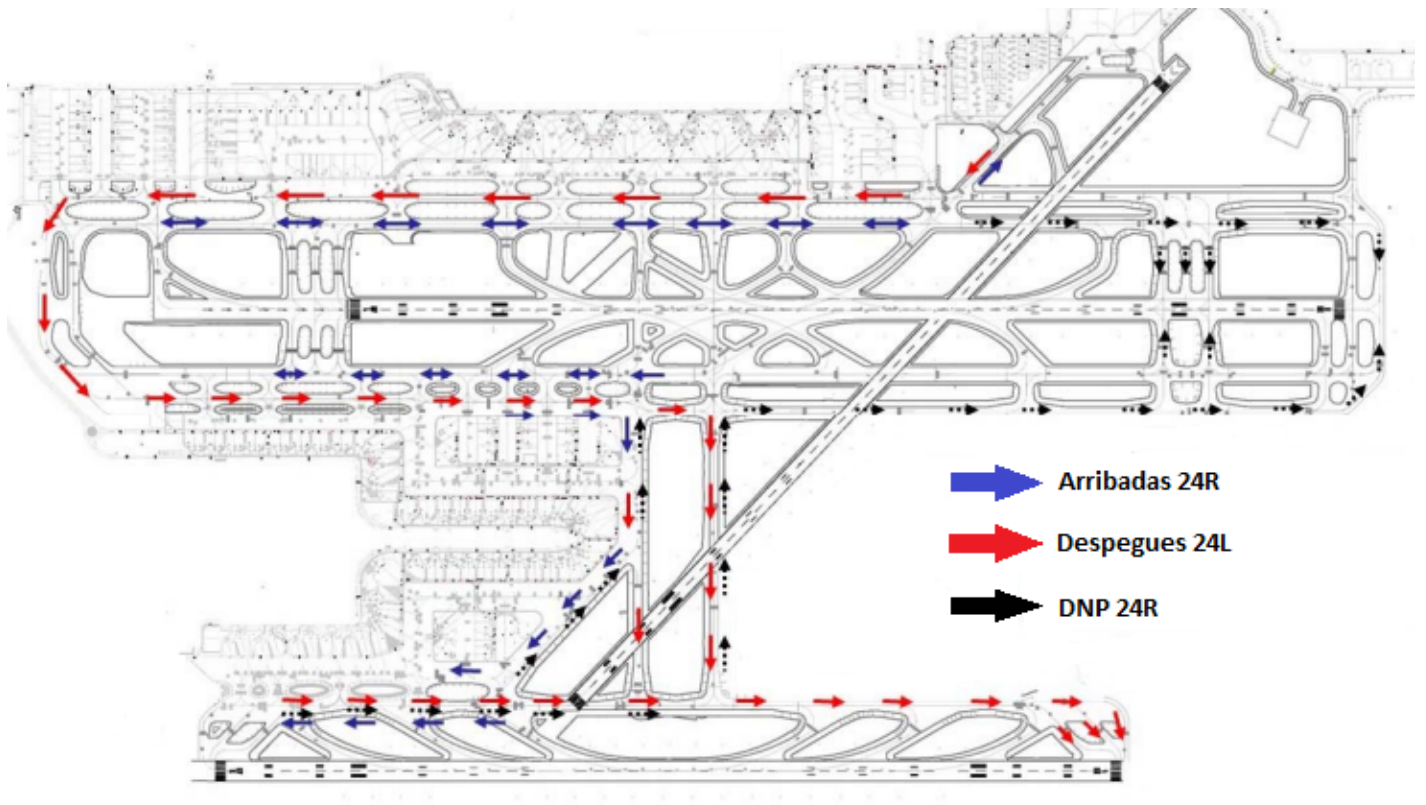
En caso de tener un DNP (Despegue No-Preferente) por la pista 24R, se detendrá el rodaje de las aeronaves por el "bypass", independientemente de la tabla anterior

En el caso de no existir afección, la aeronave podrá cruzar el "bypass" sin coordinar con TWR y será compatible con una aeronave en final de la pista 06L

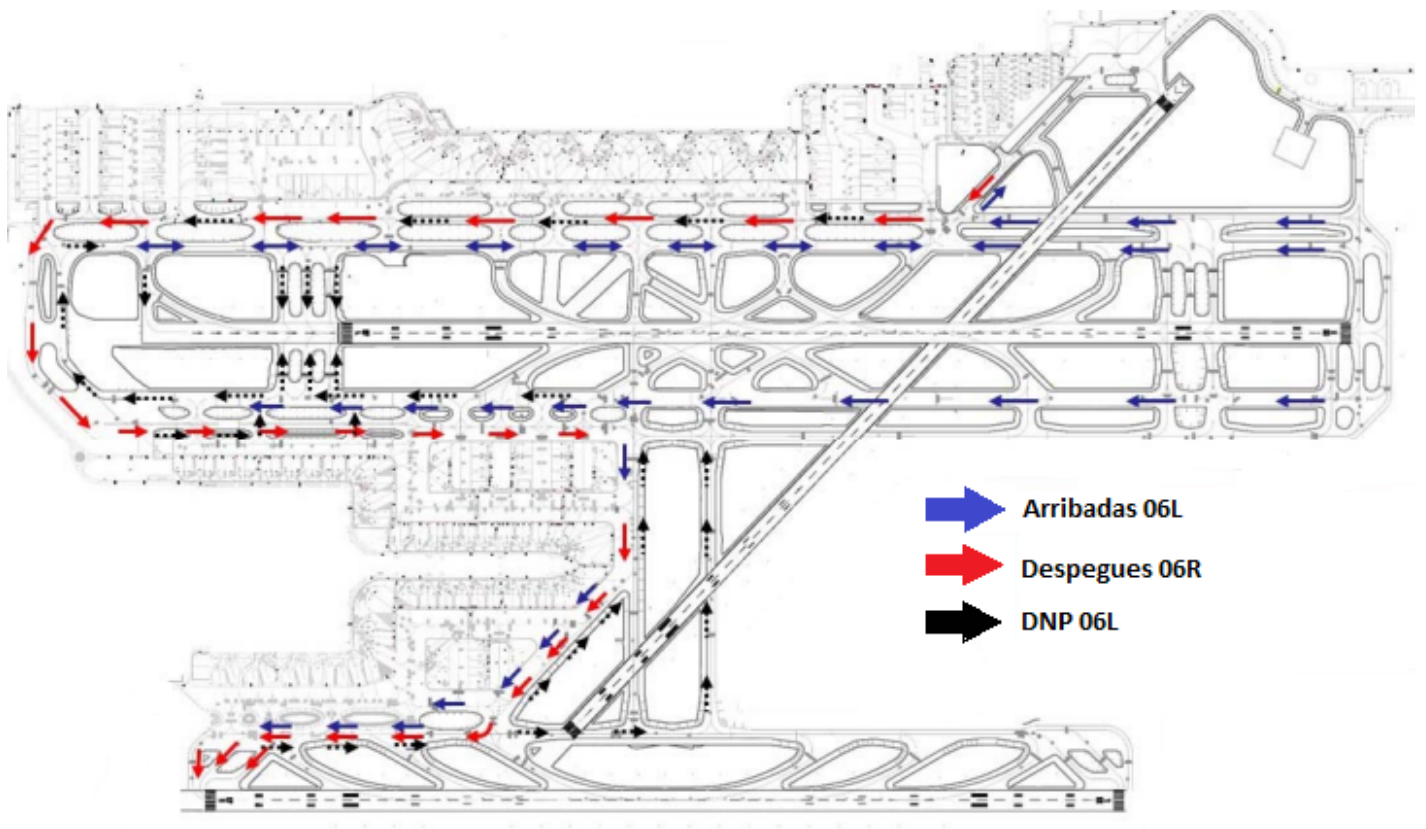
Rodajes normalizados

Con la finalidad de mantener un orden en el rodaje de las aeronaves, se adjuntan una serie de mapas de las configuraciones habituales (WRL, ELR, ENR), donde se aprecian los sentidos de rodaje normalizados para las salidas y las llegadas en función de la configuración activa.

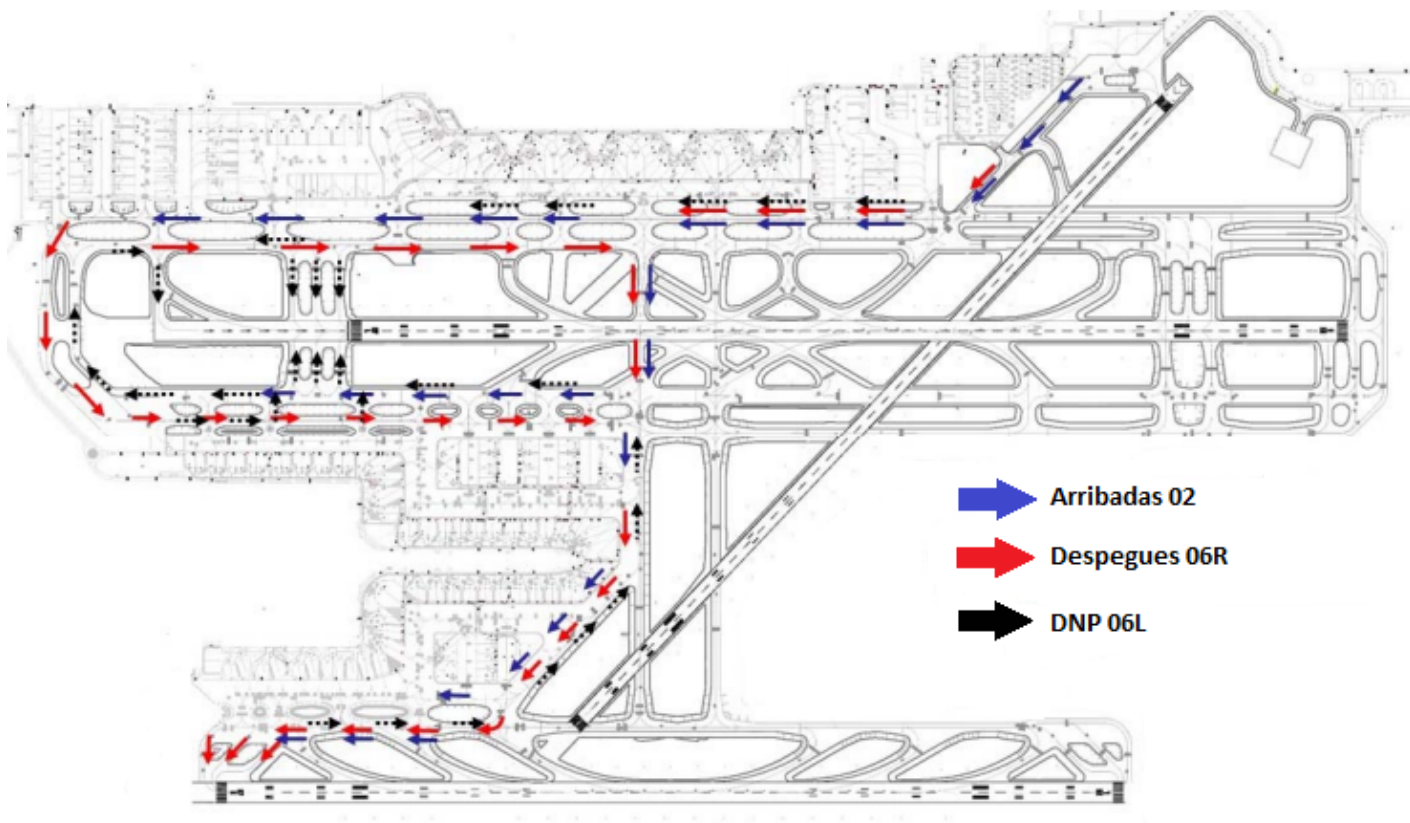
WRL



ELR



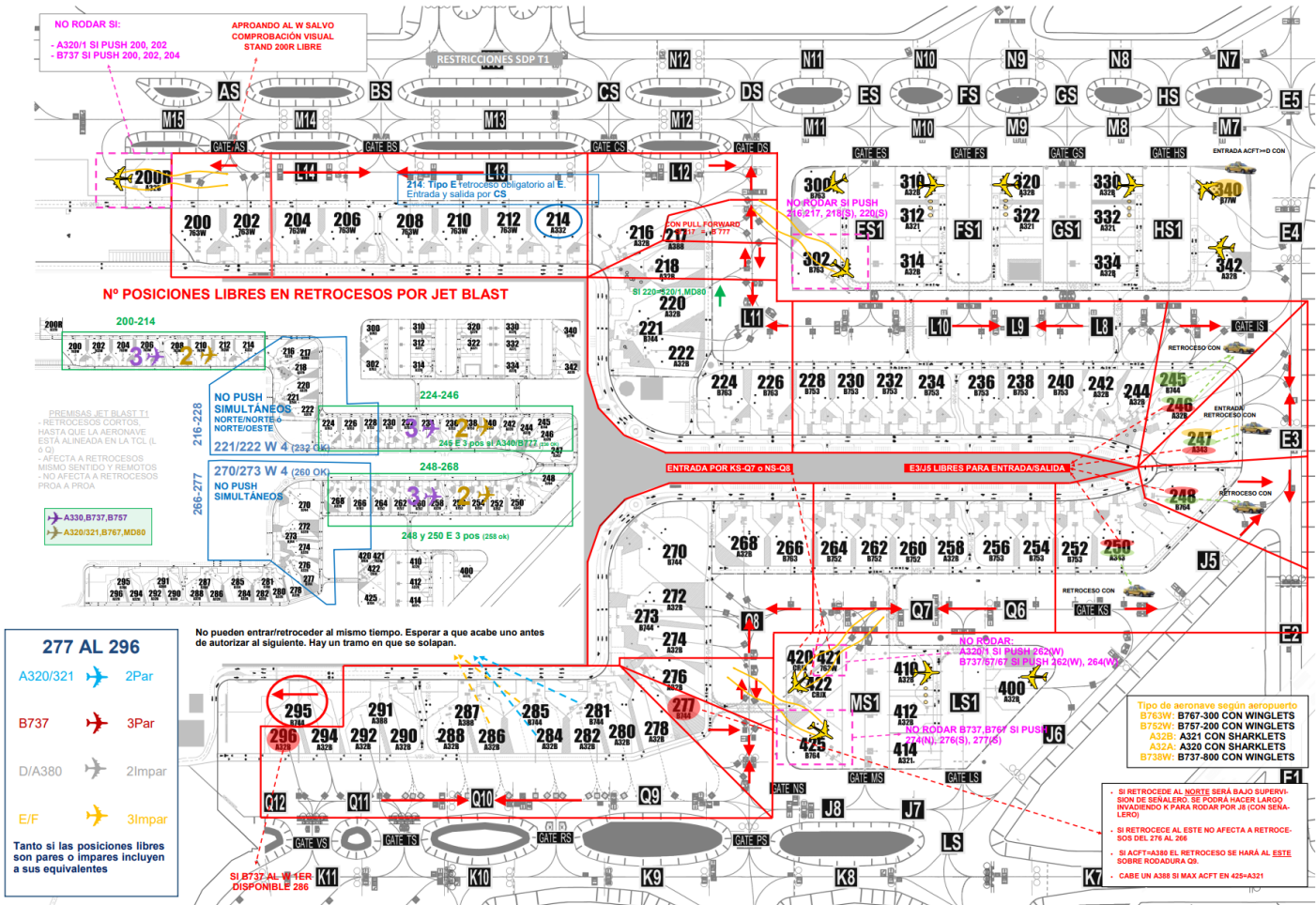
ENR

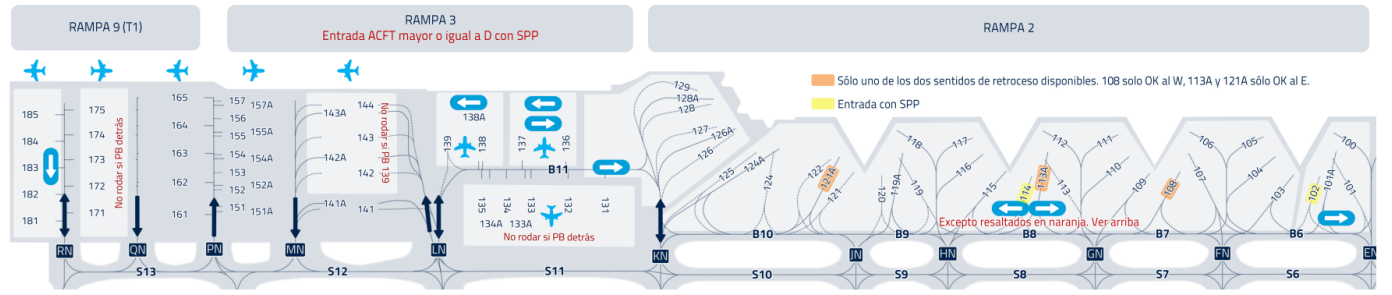


Para el resto de configuraciones podéis encontrar información sobre los rodajes normalizados en el [AIP](#)

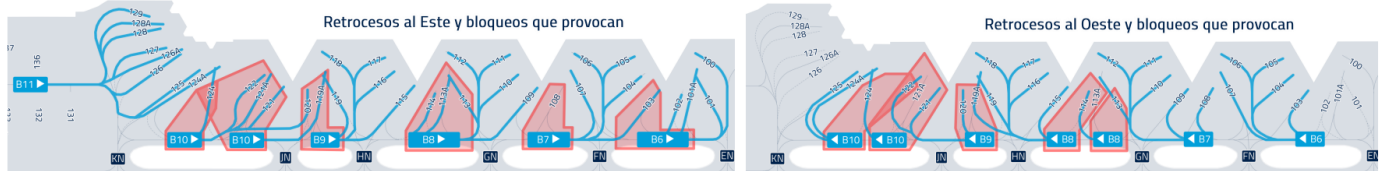
Guía Retrocesos e incompatibilidades

Con la finalidad de mantener un orden en el retroceso de las aeronaves y simular los procedimientos llevados a cabo en la realidad, se adjuntan una serie de mapas de las terminales T1 y T2, donde se aprecian los sentidos de los retrocesos y las incompatibilidades entre ellos.





RETROCESOS RAMPA 2



NORMAS RETROCESOS T2

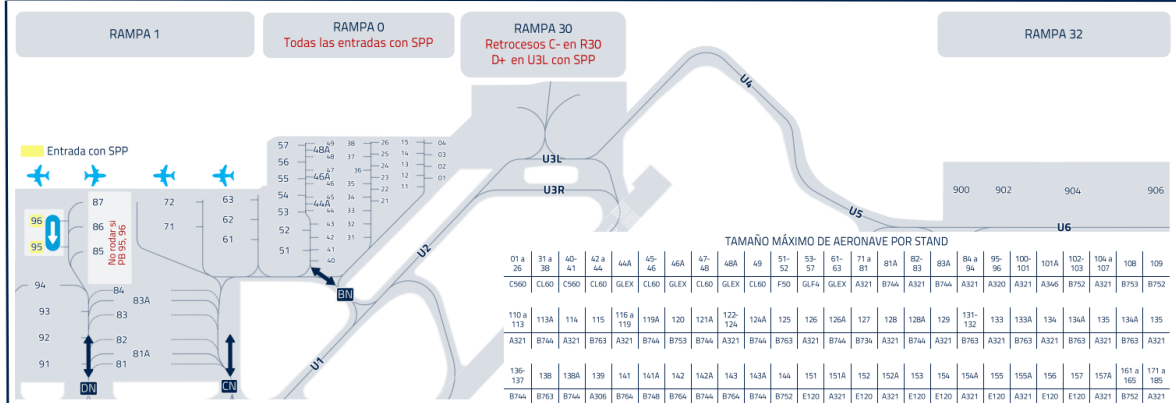
Sólo puede haber retrocedido un tráfico por isleta.

En caso de retrocesos simultáneos cercanos en secuencia o con tractoristas informados uno de otros.

No retroceder en ningún sentido desde un stand en una zona roja con tráfico retrocedido en dicha zona en el sentido que indica el mapa.

RESTRICCIONES JETBLAST RAMPA 2

Si en la puerta o isleta justo detrás de un tráfico que pide rodaje hay un retroceso en evolución, no se podrá autorizar rodaje hasta que se detenga dicho retroceso.



Gestión Local

Transferencias entre TWR y APP (Despegues)

Aeronave		Separación	
Precedente	Sucesiva	Misma SID	Distinta SID
Reactor	Reactor	5 NM	3 NM
	No Reactor	3 NM	
No Reactor	Cualquiera	Sujeto (COORD APP)	

Se consideran MISMA SID las salidas DUNES/LARPA/LOTOS/SENIA

Con la finalidad de facilitar la transferencia al sector correcto de APP, se establecen las siguientes reglas:

- **SIDs Mundo ESTE:** DALIN, AGENA, DIPES
- **SIDs Mundo SUR:** DUNES, LARPA, LOTOS, SENIA
- **SIDs Mundo NORTE:** GRAUS, LOBAR, MOPAS, NATPI, OLOXO
- **SIDs Conectividad TMA:** DUQQI, MAMUK, REBUL, VIBOK

Se establecen las siguientes transferencias en función de la configuración y SIDs:

	Mundo ESTE	Mundo SUR	Mundo NORTE	Conectividad TMA
Config WRL	LEBL_3_APP	LEBL_3_APP	LEBL_4_APP	LEBL_4_APP
Config ELR	LEBL_2_APP	LEBL_2_APP	LEBL_APP	LEBL_APP
Config ENR	LEBL_2_APP	LEBL_2_APP	LEBL_APP	LEBL_APP
Config WLL	LEBL_3_APP	LEBL_3_APP	LEBL_4_APP	LEBL_4_APP

Frustradas

En caso de haber una frustrada, **se instruirá al tráfico a realizar la frustrada publicada** y será transferido al sector correspondiente según la tabla siguiente:

--

T1 = LEBL_APP --- T2 = LEBL_2_APP --- T3 = LEBL_3_APP --- T4 = LEBL_4_APP

AERONAVE EFECTUANDO APROXIMACIÓN FRUSTRADA O MOTOR Y AL AIRE		
Pista	MANIOBRA AIP-ESPAÑA AD2-LEBL	SECTOR
06L	TODAS	T1 (131,125)
06R	TODAS	T2 (121,155)
24L	ILS/RNP Z/ILS/RNP Y/LOC/VORZ	T4 (127,700)
	VOR Y	T3 (126,505)
24R	TODAS	T4 (127,700)
02	TODAS	T1 (131,125)