

# 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:

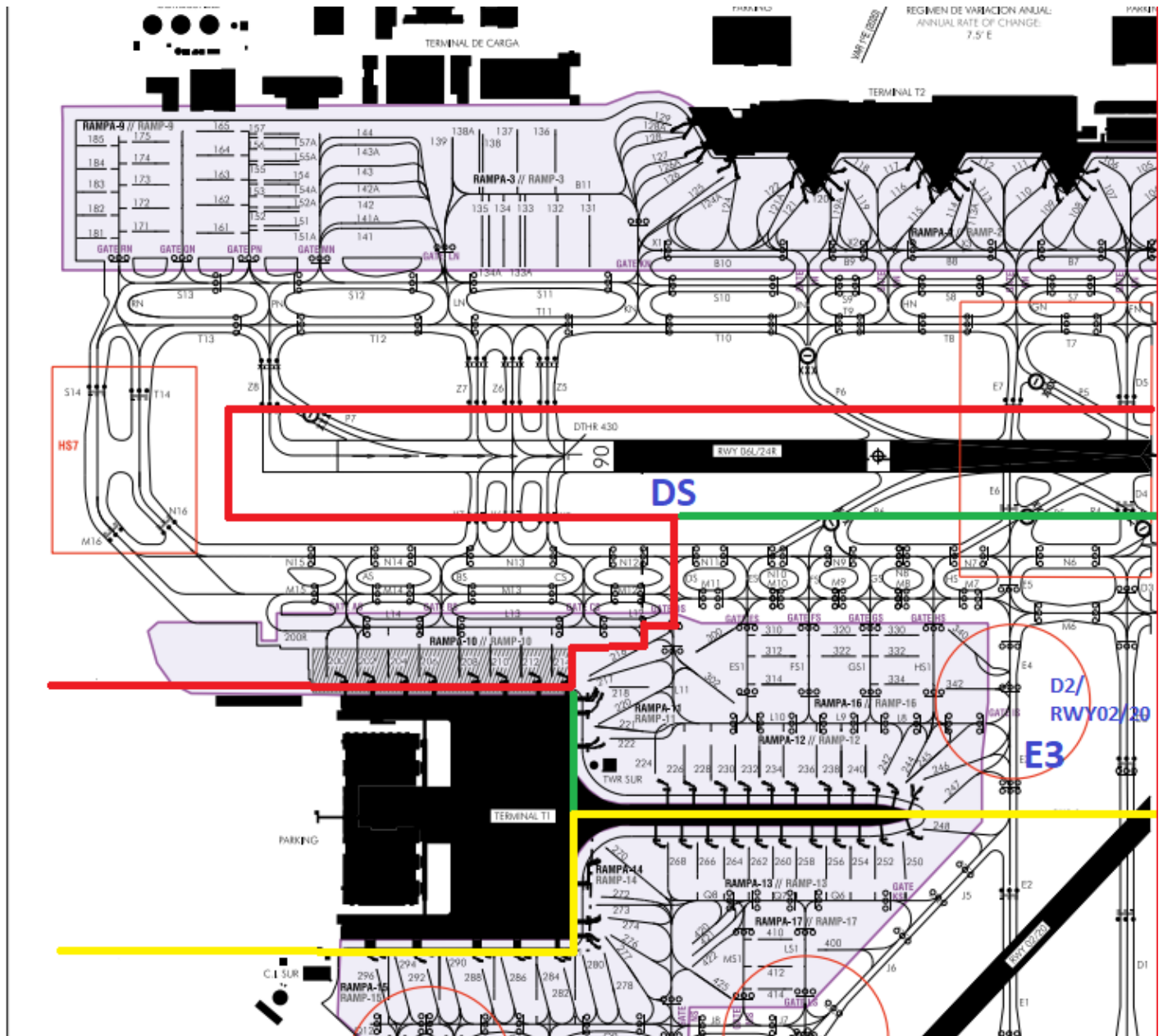
- 06L/24R no activa: será responsabilidad de LEBL\_GND
- 06R/24L no activa: será responsabilidad de LEBL\_S\_GND
- 02/20 no activa:
  - Desde la cabecera de la pista 02 hasta la intersección con D (cruce incluido) será responsabilidad de LEBL\_S\_GND
  - Desde la intersección con D (cruce no incluido) 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

La gestión y asignación de los puntos de espera corresponde al sector correspondiente de GND.

## Puntos de transferencia

En las siguientes imágenes se describen los puntos de transferencia entre las diferentes posiciones de rodadura:



-> Destino	Origen ->	De LEBL_GND ->	De LEBL_C_GND ->	De LEBL_S_GND ->
	-> a LEBL_GND		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Corto de DS en M11/N11</li> <li>- Corto de M en L11 (GATE DS)</li> <li>- Corto de RWY 06L/24R en E6/D4 (1)</li> </ul>	No aplica
-> a LEBL_C_GND		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Corto de DS en M12/N12</li> <li>- Corto de N en E6/D4 (1)</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Corto de E3</li> <li>- Corto de M en D2 (2)</li> </ul>

-> 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		
A300		
A310		
A330-340		
A380		
B737-8-9		
B747		
B757		
B762		

B763		
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"

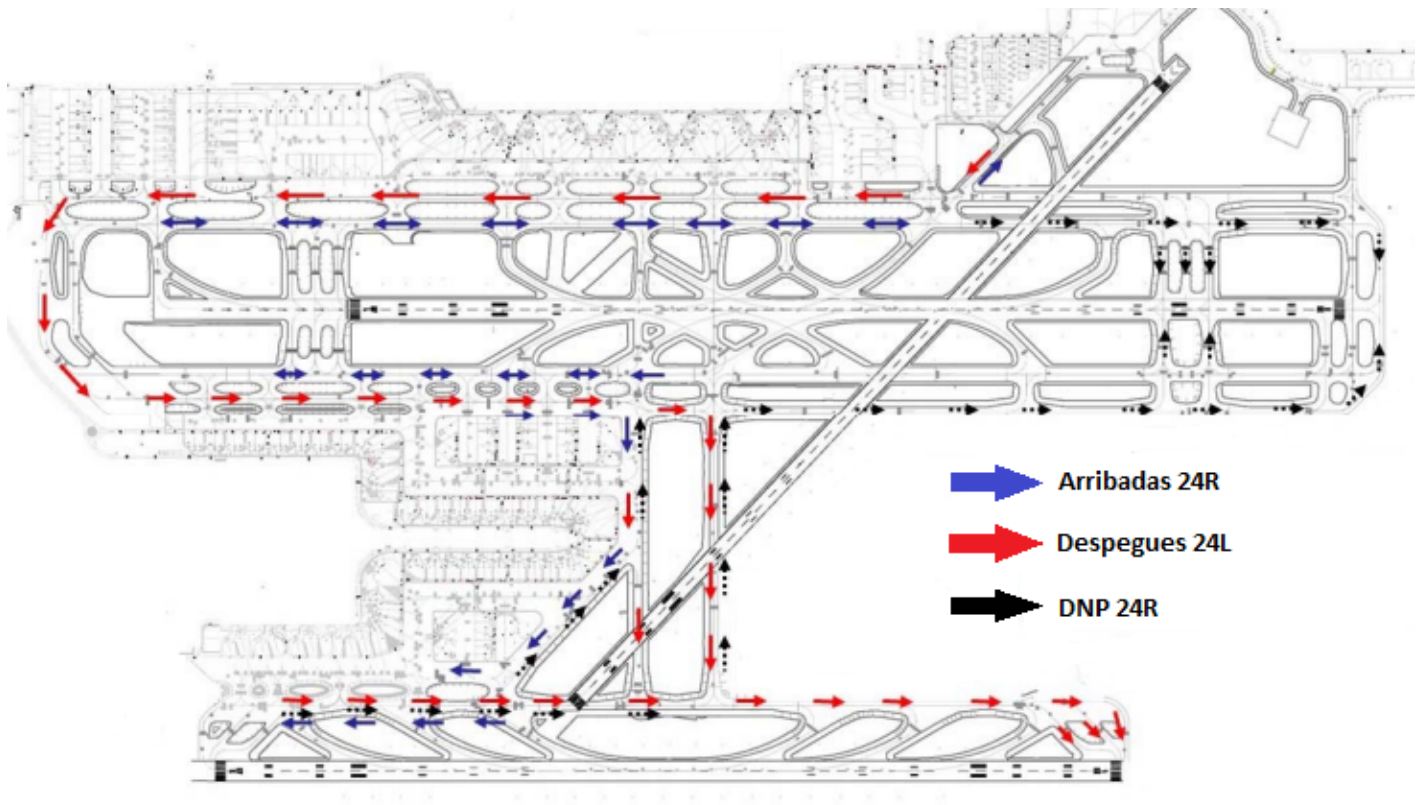
En caso de tener un DNP (Despegue No-Preferente) por la pista 24R, se detendrá el rodaje de las aeronaves por el "bypass", independientemente de la tabla anterior

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

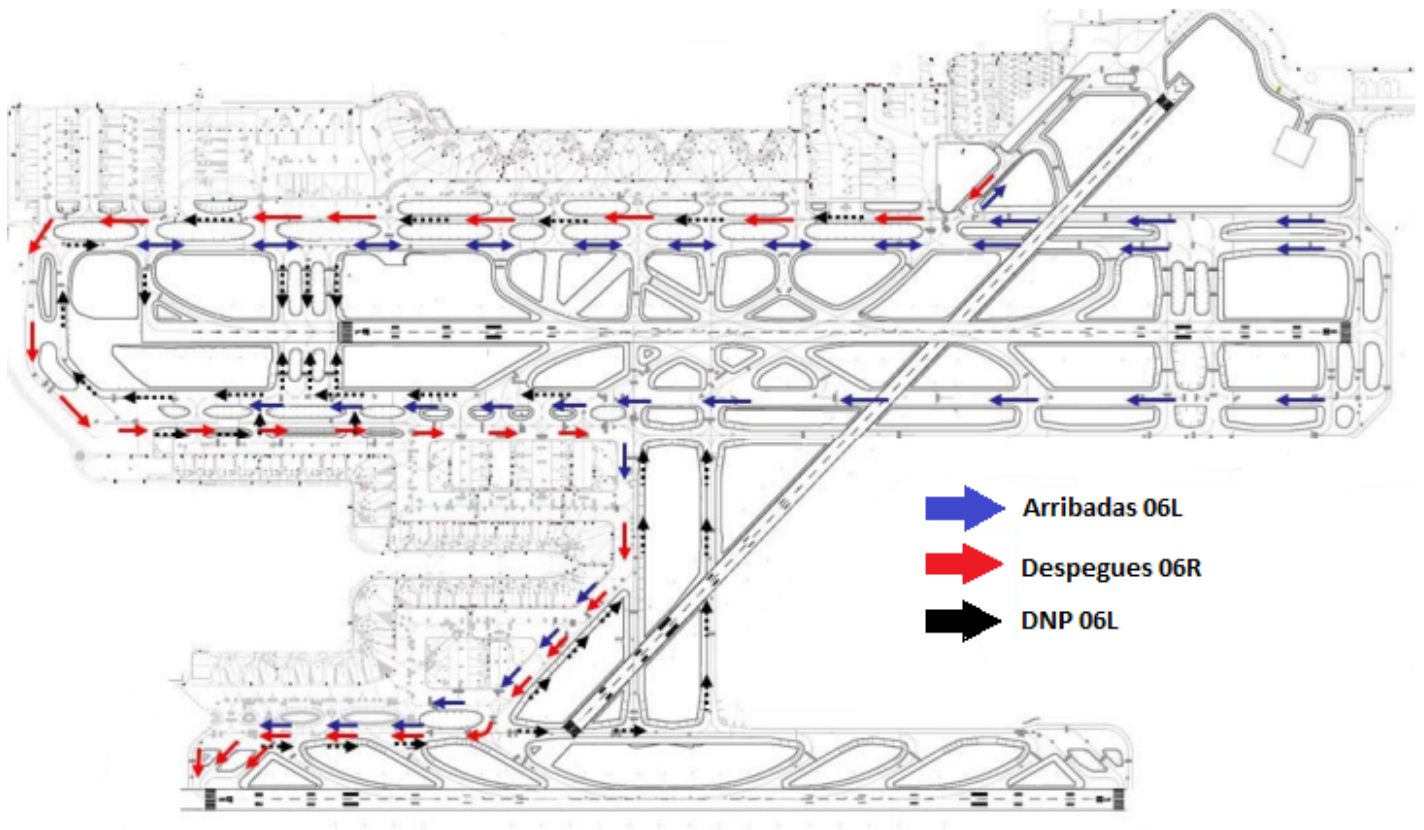
## Rodajes normalizados

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

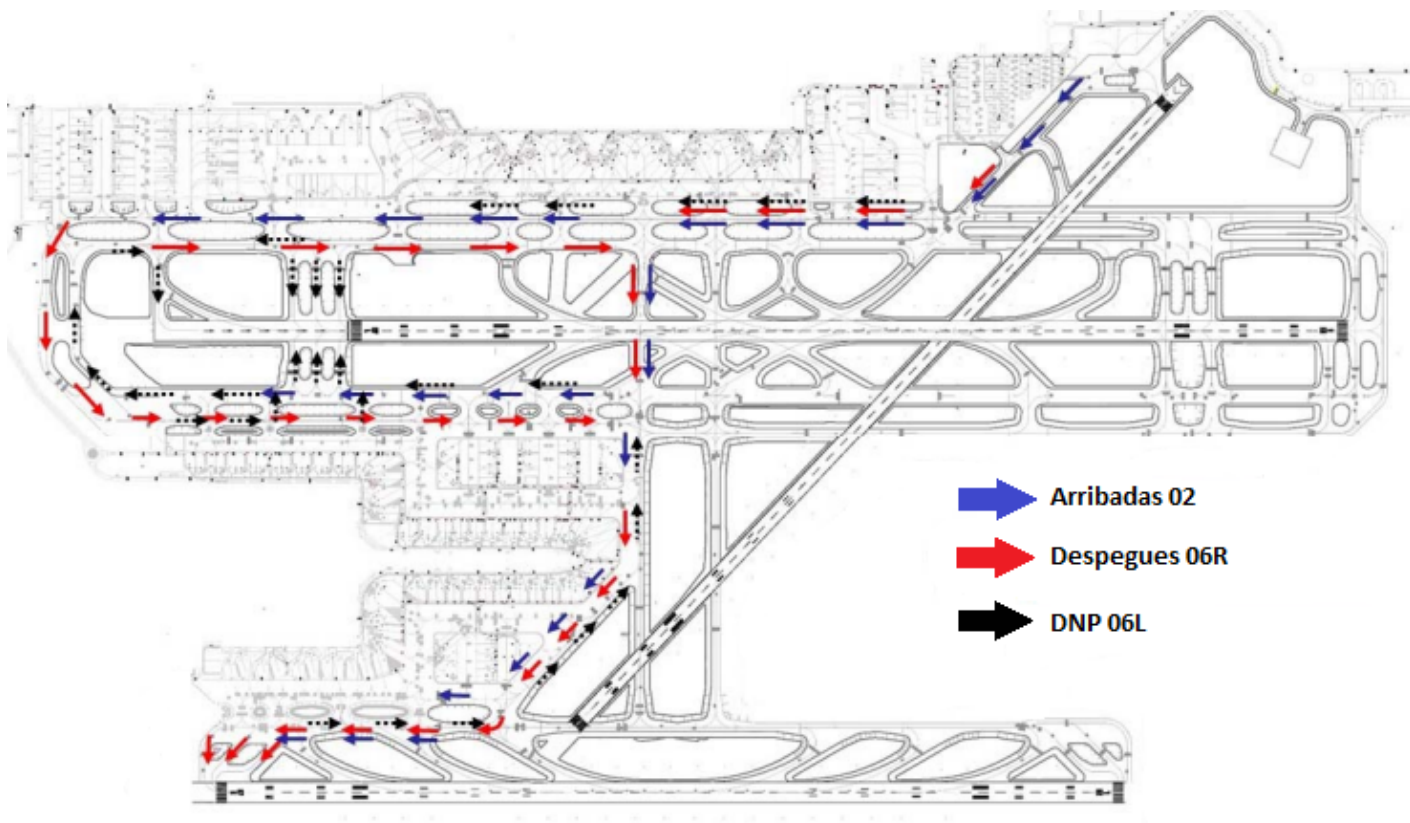


ELR



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.



