



Manual Operativo de Barcelona-El Prat

Manual Operativo donde encontrar toda la información necesaria para controlar en el aeropuerto de Barcelona en cualquiera de las posiciones de torre.

FIR LECB

Índice:

1. Introducción	2
2. Posiciones de control	2
3. Autorizaciones	3
4. Rodadura	3
5. Transferencias entre Rodadura y Torre	4
6. Torre	4
7. Operativa de pistas cruzadas	4
8. Cruce táctico de pistas activas	5
9. Despegue no preferente	5
10. High Intensity Runway Operations (HIRO)	5
11. Autoswitch	6
12. Contribuciones	6

1. Introducción

En este manual recogemos la información necesaria para poder desarrollar las funciones de Controlador de Tráfico Aéreo en cualquiera de las dependencias ubicadas en la torre de control del aeropuerto Josep Tarradellas –Barcelona– El Prat.

La intención de este documento es ampliar la información ubicada en la web de Reglamentación Local de dicho aeropuerto.

2. Posiciones de control

Log-in	Callsign	Frecuencia	Observaciones
LEBL_N_TWR	Barcelona Tower	118.105	-
LEBL_N_GND	Barcelona Ground	121.705	-
LEBL_DEL	Barcelona Delivery	121.805	-
LEBL_S_GND	Barcelona Ground	122.230	-
LEBL_C_GND	Barcelona Ground	121.655	-
LEBL_S_TWR	Barcelona Tower	118.330	-
LEBL_OPS_DEL	Barcelona Operations	122.830	Posición reservada para eventos y activable mediante NOTAM.

La secuencia de apertura será: LEBL_N_TWR → LEBL_N_GND → LEBL_DEL → LEBL_S_GND → LEBL_C_GND → LEBL_S_GND → LEBL_S_TWR.

3. Autorizaciones

Autorizaciones aceptará el plan de vuelo teniendo en cuenta que las reglas de vuelo sean instrumentales (I) o comiencen en instrumental (Y), además del nivel de vuelo de acuerdo a las restricciones de las aerovías y la regla semicircular.

Una vez hayamos revisado el FPL y el tráfico nos comunique que está "listo copiar" se transmitirán los siguientes datos en la autorización:

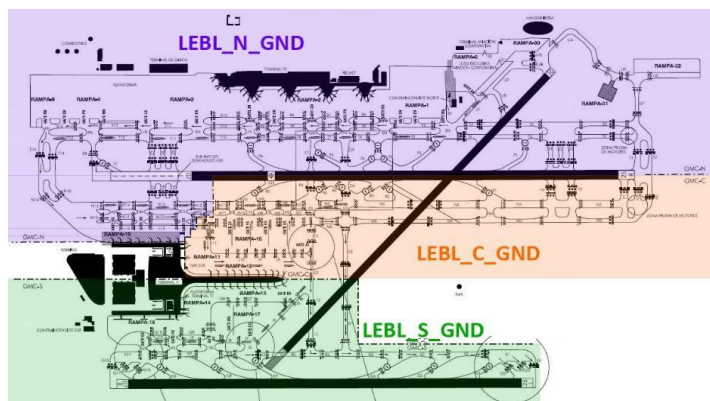
- **Salida (SID):** Preferentemente se darán salidas RNAV, excepto que la aeronave requiera salir por una pista no preferente. En ese caso, se le dará una salida convencional.
- **Altitud de ascenso inicial:** 6000 ft.
- **Código de transpondedor** proporcionado.

4. Rodadura

Barcelona se divide en tres sectores de rodadura: sector norte (LEBL_N_GND), sector centro (LEBL_C_GND) y sector sur (LEBL_S_GND). El **sector norte es responsable** de la operativa del día a día, pudiéndose desdoblar primero con el sector sur y posteriormente con el sector centro.

Cuando las tres posiciones de rodadura estén conectadas, las transferencias se realizarán del siguiente modo. La transferencia entre el **sector norte y sector centro** se instruirá **a rodar por M, cortos de DS o rodando por interior cortos de CS**. Para realizar las transferencias entre el **sector centro y sector sur**, se instruirá al tráfico a **rodar vía D, manteniendo cortos de la RWY 02/20 o rodando por E manteniendo corto de J**.

Al estar los tres sectores conectados, la distribución de la rodadura será como se muestra en la imagen inferior. En caso de que el sector centro no esté abierto, el sector sur asumirá el sector de este.



5. Transferencias entre Rodadura y Torre

Rodadura instruirá al tránsito en salida a rodar a los puntos de espera de la pista en uso, pasándose **a la escucha** con torre antes de alcanzar los puntos de espera.

En llegada, la aeronave será transferida al sector correspondiente de rodadura librando la pista en uso. En caso de que instruyamos a un tráfico estacionar en un estacionamiento no habitual, se le indicará en la **autorización de aterrizaje**, indicando por qué lado debe de librar la pista.

El procedimiento Autoswitch no está activado en las llegadas, por lo que deberán quedarse en frecuencia hasta ser transferidas manualmente al sector que corresponda.

6. Torre

Al igual que rodadura, Barcelona dispone de dos posiciones de torre, torre sur (LEBL_S_TWR) y torre norte (LEBL_N_TWR).

Torre norte siempre será la encargada de la operativa de todas las pistas del aeropuerto, siempre y cuando no esté conectada la torre sur. En caso de que la torre sur este conectada, **torre norte** será la encargada de las **pista 06L/24R**, mientras que **torre sur** será encargada de **las pista 06R/24L**.

La torre norte puede autorizar a los tráficos a librar **vía una calle de rodaje no habitual** siempre y cuando no se ponga en peligro la secuencia.

En caso de estar en **configuración nocturna**, no se permite la apertura de la torre sur.

7. Operativa de pistas cruzadas

La operativa de pistas cruzadas se realiza durante la **configuración nocturna**.

Las aeronaves en llegada **abandonarán la pista 02 vía UB**, excepto que requieran salir por final de pista, que deberán notificarlo anteriormente a torre.

Se deberá esperar a que la aeronave en llegada esté con toma asegurada antes de sacar el tráfico en salida.

9. Despegue no preferente

Las aeronaves de **estela turbulenta pesada** podrán solicitar la pista 06L o 24R para salida, **asumiendo** la demora necesaria de acuerdo a la operativa actual.

Se les **asignará la SID NO-RNAV y ascenso inicial a 6000ft**. Cuando el tráfico llegue al punto de espera, será transferido a torre listo para salida inmediata.

Torre se asegurará que el tráfico **está listo para salida inmediata** y avisará a aproximación final para que haga un hueco de **6 NM entre llegadas** para permitir la salida.

10. High Intensity Runway Operations (HIRO)

El procedimiento HIRO se utiliza para optimizar la separación de las aeronaves en aproximación final con el fin de minimizar el tiempo de ocupación en pista y aumentar la capacidad operativa de la misma.

En Josep Tarradellas - Barcelona El Prat se activará este procedimiento en **configuración diurna** y siempre que se cumplan los siguientes requisitos: **La visibilidad mínima sea 10 kilómetros, la pista esté seca, no esté contaminada y no se haya reportado cizalladura en final.**

Es de suma importancia que el tráfico en llegada libre la pista por las salidas publicadas para el procedimiento HIRO y los tiempos publicados en el AIP.

11. Autoswitch

Este procedimiento se aplicará para reducir las comunicaciones en frecuencia de Torre y así agilizar la gestión de tránsito aéreo.

Tras despegar y pasando 2000ft, **se debe llamar directamente a Aproximación o frecuencia superior sin necesidad de que la torre lo diga** en frecuencia.

En uso de Autoswitch deberá ser indicado en el ATIS de la siguiente forma: **AUTOSWITCH PROC IN FORCE, CHECK AIP AND IVAO NOTAMS**.

12. Contribuciones

Nombre	Posición de Staff	Atribuciones
Enric Sanz	LECB-ST3	Redacción Inicial
Jokin Vega	LECB-ST2	Redacción Inicial
Arnau Alcaide	LECB-ST1	Revisión
Jokin Vega	LECB-ST2	Modificaciones AIRAC 22/03 y 22/04
Jokin Vega	LECB-CH	Incorporación de OPS DEL