



Barcelona (LEBL) Briefing Pilotos  
Revisión 1.0

Mayo 2022

## Contenido

1.	GENERAL .....	4
1.1.	Datos del aeropuerto .....	4
1.2.	Pistas y distancias declaradas .....	4
1.3.	Radio ayudas para la navegación .....	5
1.4.	Radio ayudas para el aterrizaje .....	5
1.5.	Aproximaciones .....	5
1.6.	Esperas .....	6
1.6.1.	Espera de secuenciación .....	6
1.6.2.	Espera de congestión .....	7
1.7.	Configuraciones preferentes .....	8
1.8.	Altitud de transición y nivel de transición .....	8
1.9.	Posiciones y responsabilidades .....	9
1.9.1.	Aeropuerto de Barcelona .....	9
1.9.2.	Aeropuertos adyacentes .....	9
1.10.	Procedimientos de baja visibilidad (LVP) .....	10
1.11.	Cartas de rodaje estándar en LVP .....	10
1.12.	Cartas de rodaje estándar .....	10
2.	CLEARANCE (CLR) .....	11
2.1.	Preferencias de SID .....	11
2.2.	Salida de contingencia .....	11
2.3.	Demora del TSAT .....	11
3.	RODADURA (GND) .....	12
3.1.	Rutas de rodaje estándar .....	12
4.	TORRE (TWR) .....	12
4.1.	Frustradas .....	12
5.	APROXIMACIÓN (APP) .....	13
5.1.	Salidas .....	13
5.2.	Llegadas .....	13
5.2.1.	Contacto Inicial .....	13

5.2.2. Aproximación Final ..... 13

5.2.3. Control de velocidad ..... 13

## 1. GENERAL

### 1.1. Datos del aeropuerto

<b>Nombre:</b>	Josep Tarradellas Barcelona el Prat
<b>Icao:</b>	LEBL
<b>Iata:</b>	BCN
<b>Horario de operaciones:</b>	24 horas
<b>Rango de códigos de trasponedores:</b>	[6200-6227]
<b>Elevación:</b>	14ft
<b>Idiomas:</b>	Inglés y Español
<b>Uso autorizado:</b>	IFR; AD cerrado para operaciones VFR excepto: vuelos ambulancia, de salvamento... AD cerrado para operaciones con un MTOW igual o inferior a 2000kg, excepto: vuelos ambulancia, de salvamento...

### 1.2. Pistas y distancias declaradas

Recorrido de despegue disponible (TORA) [m]													
Pista	Material	Total	Y5	Y6	Y7	Z5	Z6	Z7	Y2	Y4	Z2	Z3	Z4
24R	Hormigón Asfáltico	3352	-	-	-	-	-	-	2961	2828	2961	2895	2828
06L	Hormigón Asfáltico	3352	2963	3029	3096	2963	3029	3096	-	-	-	-	-

Pista	Material	Total	UB
24L	Hormigón Asfáltico	2660	
06R	Hormigón Asfáltico	2660	
Pista	Material	Total	UB
02	Hormigón Asfáltico	3352	2124
20	Hormigón Asfáltico	3352	2124

La **pista 02** no está disponible para despegues.

### 1.3. Radio ayudas para la navegación

ID	Nombre	Tipo	Frecuencia
BCN	Barcelona	VOR DME	116.70 MHz
PRA	El Prat	VOR DME	114.30 MHz
SLL	Sabadell	VOR DME	112.00 MHz
VLA	Vilafranca	VOR DME	113.15 MHz
CLE	Calella	VOR DME	115.35 MHz
VNV	Villanueva	NDB	380.000 kHz

### 1.4. Radio ayudas para el aterrizaje

ID	Tipo	Frecuencia	Curso	Categoría	Senda asociada	DME	Pista
BLT	LOC	108.75 MHz	019º	CAT I	330.350 MHz	24Y	02
QAA	LOC	103.30 MHz	065º	CAT III	335.000 MHz	40X	06L
BCA	LOC	110.75 MHz	065º	CAT III	330.050 MHz	44Y	06R
BLW	LOC	111.50 MHz	245º	CAT III	332.900 MHz	52X	24L
BCA	LOC	109.500 MHz	245º	CAT III	332.600 MHz	32X	24R

### 1.5. Aproximaciones

Los siguientes tipos de aproximaciones están disponibles.

Pista	ILS	LOC	VOR DME	RNAV	GLS
24R	Sí	Sí	Sí	No	No
24L	Sí	Sí	Sí	No	No
06L	Sí	Sí	Sí	No	No
06R	Sí	Sí	Sí	No	No
02	Sí	Sí	Sí	No	No

Por defecto, se hará uso de las aproximaciones ILS. En caso de que el piloto no pueda ejecutarla, se le dará un tipo de aproximación alternativa en el orden de la tabla (izquierda a derecha). Una aproximación específica, solicitada por el piloto, se aprobará siempre mientras el tráfico lo permita.

## 1.6. Esperas

### 1.6.1. Espera de secuenciación

Fijo	Alt max Alt min	Derrota de entrada	Dirección de los virajes	Uso
CLE	FL100 FL 70	190º	Izquierda	Secuencia
SLL	FL100 FL70	100º	Izquierda	
LESBA	FL100 FL70	176º	Derecha	
RULOS	FL100 FL70	030º	Derecha	
VIBIM	FL100 FL70	298º	Izquierda	
TOTKI	FL100 FL70	092º	Derecha	
RUBOT	FL100 FL70	029º	Izquierda	
VLA	FL100 FL70	107º	Izquierda	

### 1.6.2. Espera de congestión

Fijo	Alt max Alt min	Derrota de entrada	Dirección de los virajes	Uso
BGR	- FL130	245º	Derecha	Congestión
SADEM	- FL130	176º	Izquierda	
OSTUR	- FL130	311º	Izquierda	
NEPAL	- FL130	029º	Derecha	
TUNDI	- FL130	040º	Izquierda	
VLA (Conf. W)	- FL130	086º	Derecha	
PEKIS	- FL150	100º	Izquierda	
TIRGO	- FL150	110º	Izquierda	
35 DME CLE	- FL130	147º	Derecha	
30 DME CLE	- FL130	190º	Izquierda	
PAPOS	- FL130	029º	Izquierda	
RES	- FL130	099º	Derecha	
LRD	- FL130	128º	Derecha	
KOSIT	- FL130	175º	Izquierda	
GIR	- FL150	195º	Derecha	
BL038	- FL130	286º	Derecha	
SLL (Norte)	FL130 FL100	175º	Izquierda	

## 1.7. Configuraciones preferentes

Excepto cuando reinen o estén previstas algunas de las siguientes condiciones:

- Pista, seca o mojada, con acción de frenado inferior a buena.
- Techo de nubes inferior a 500 ft sobre elevación del aeródromo.
- Visibilidad inferior a 1.9 km (1 NM).
- Gradiente de viento notificado o pronosticado o tormentas en la aproximación o en la salida.
- Condiciones de tráfico, necesidades operativas, situaciones de seguridad y el resto de las condiciones meteorológicas que lo impidan.

El controlador mantendrá las configuraciones preferentes, que se describen a continuación hasta componentes del viento, incluidas ráfagas, de 10kt en cola y/o 20kt cruzado:

Configuración	Diurna 3) 5)	Nocturna 4)
Preferente	Llegadas: 24R Salidas: 24L y 24R 6)	Llegadas: 02 Salidas: 06R
No – Preferente	Llegadas: 06L Salidas: 06R y 06L 6)	Llegadas: 24L Salidas: 24L

3) Configuración diurna entre las 0700 y las 2300 LT.

4) Configuración nocturna entre las 2300 y las 0700 LT.

5) Cuando la demanda de tráfico y las condiciones meteorológicas y operativas lo permitan, se podrá extender la configuración preferente nocturna (configuración norte pistas cruzadas) más allá de las 0700 LT o adelantarla antes de las 2300 LT.

6) El uso de la RWY 24R/06L queda restringido a aquellas aeronaves que puedan justificar que necesitan mayor longitud de pista que la disponible en la RWY 24L/06R, salvo vuelos ambulancia con plan de vuelo STS/MEDEVAC, vuelos de salvamento, de estado o vuelos que presten servicio para las Comunidades Autónomas y otras Entidades Locales siempre y cuando realicen servicios públicos no comerciales, que lo soliciten a ATC, siendo obligatorio la realización de un procedimiento de salida en modo convencional.

## 1.8. Altitud de transición y nivel de transición

La altitud de transición en Barcelona es siempre 6000ft. El nivel de transición depende del QNH local.

QNH	De 942,2 a 959,4	De 959,5 a 977,1	De 977,2 a 995,0	De 995,1 a 1013,2	De 1013,3 a 1031,6	De 1031,7 a 1050,3
TL	90	85	80	75	70	65



## 1.9. Posiciones y responsabilidades

### 1.9.1. Aeropuerto de Barcelona

ID	Nombre	Identificativo	Frecuencia
BLD	LEBL_DEL	Barcelona Clearance	121.8
BLG *	LEBL_GND	Barcelona Ground	121.7
BLGC	LEBL_C_GND	Barcelona Ground	121.65
BLGS	LEBL_S_GND	Barcelona Ground	122.22
BLTN	LEBL_TWR	Barcelona Tower	118.10
BLT *	LEBL_S_TWR	Barcelona Tower	118.32
BLA *	LEBL_APP	Barcelona Approach	125.25
BLA2	LEBL_2_APP	Barcelona Approach	121.15
BLA3	LEBL_3_APP	Barcelona Approach	126.50
BLA4	LEBL_4_APP	Barcelona Approach	127.70
BF	LEBL_F_APP	Barcelona Approach	119.10

### 1.9.2. Aeropuertos adyacentes

ID	Nombre	Identificativo	Frecuencia
GET	LEGE_TWR	Gerona Torre	121.80
DAT	LEDA_TWR	Lérida Torre	121.70
RST	LERS_TWR	Reus Torre	121.65
LLT	LELL_TWR	Sabadell Torre	120.80

## 1.10. Procedimientos de baja visibilidad (LVP)

- 1) Se informará a los pilotos por frecuencia de la aplicación de procedimientos LVP.
- 2) Las configuraciones de pistas posibles en condiciones de baja visibilidad son:
  - Pistas paralelas Configuración Oeste. (Llegadas a RWY 24R y salidas por RWY 24L).
  - Pistas paralelas Configuración Este. (Llegadas a RWY 07L y salidas por RWY 06R).
  - Pista única 24R. (Llegadas a RWY 24R y salidas por RWY 24R).
  - Pista única 24L. (Llegadas a RWY 24L y salidas por RWY 24L).
  - Pista única 06R. (Llegadas a RWY 06R y salidas por RWY 06R).
  - Pista única 06L. (Llegadas a RWY 06L y salidas por RWY 06L).
- 3) La RWY 02/20 no podrá ser utilizada en condiciones de baja visibilidad.
- 4) Los Procedimientos de Baja Visibilidad (LVP) en el área de maniobras se activarán cuando se dé alguna de las siguientes condiciones meteorológicas:

CRITERIOS PARA LA ACTIVACION DE LOS LVP EN AREA DE MANIOBRAS CRITERIA FOR LVP ACTIVATION IN THE MANOEUVRING AREA		
RWY en uso para ARR RWY in use for ARR	RVR en cualquier transmisómetro de dicha RWY RVR in any transmissometer of that RWY	Techo de nubes Cloud ceiling
25R	Igual o inferior a 600 m 600 m or below	Igual o inferior a 250 ft (75 m) 250 ft (75 m) or below
25L	Igual o inferior a 800 m 800 m or below	Igual o inferior a 250 ft (75 m) 250 ft (75 m) or below
07L o // or 07R	Igual o inferior a 650 m 650 m or below	Igual o inferior a 300 ft (90 m) 300 ft (90 m) or below

## 1.11. Cartas de rodaje estándar en LVP

Consultar AIP España en: <https://aip.enaire.es/AIP/>

## 1.12. Cartas de rodaje estándar

Consultar AIP España en: <https://aip.enaire.es/AIP/>

## 2. CLEARANCE (CLR)

### 2.1. Preferencias de SID

Los aviones equipados con RNAV preferentemente se les asignará las SIDs RNAV.

Salida	Restricción
DUNES	Solo para salidas con destino Menorca (LEMH)
Calella (CLE)	Solo para salidas con destino Girona (LEGE)
Vilafranca (VLA)	Solo para salidas con destino Reus (LERS)
Con destino Almería (LEAM)	Nivel máximo FL310.
Con destino Ibiza, Palma o Menorca (LEIB, LEPA, LEMH)	Nivel máximo FL190
Con destino Paris Orly (LFPO)	Nivel máximo FL 360

### 2.2. Salida de contingencia

Las salidas de contingencia son las siguientes. Se asignará cuando el piloto no pueda aceptar de ninguna forma una SID convencional.

Pista	Salida
06L	En rumbo de pista ascenso a 3500 pies.
06R	En rumbo de pista a 500 pies, girar hacia la derecha 119º y ascender a 1900 pies.
24L	En rumbo de pista a 500 pies, girar hacia la izquierda a 164º ascender a 1500 pies.
24R	En rumbo de pista a 3500 pies.
20	En rumbo de pista a 1500 pies.

### 2.3. Demora del TSAT

Para evitar congestiones en el punto de espera de la pista y un uso inadecuado del queroseno virtual, autorizaciones puede demorar la transferencia a rodadura para que el tiempo de espera en el punto de espera para salir no sea mayor de 5 minutos en condiciones operacionales normales.

### 3. RODADURA (GND)

#### 3.1. Rutas de rodaje estándar

Mientras sea posible rodadura deberá de respetar las rutas de rodaje estándar. Consultar AIP España en: <https://aip.enaire.es/AIP/>

Hay que tener en cuenta que se os requerirá que mantengáis cortos de algunas calles de rodaje. Por favor, presta atención a cualquier comunicación por parte del controlador.

### 4. TORRE (TWR)

#### 4.1. Frustradas

En caso de motor y al aire el ATC te informará de que continúes la frustrada según publicada, en caso de no poder realizarlo habrá que informarle. A continuación, te dejamos las posibles frustradas en caso de no poder realizar la que viene definida según carta:

Pista	Ruta	Ascenso
24R/06L	Rumbo de pista	3000ft
24L	Rumbo 240º	3000ft
02	Rumbo 050º	3000ft
06R	Rumbo sur (180º)	3000ft

## 5. APROXIMACIÓN (APP)

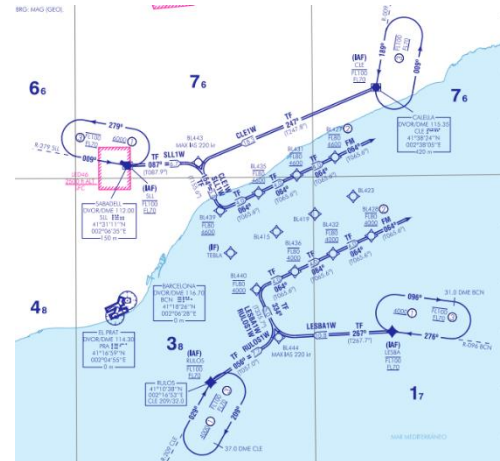
### 5.1. Salidas

La altitud inicial es de 6000ft. Barcelona tiene la función de auto-switch, que significa una vez en el aire podemos llamar directamente a salidas sin necesidad de que ATC nos informe de ello.

### 5.2. Llegadas

Barcelona está formado por transiciones. Son aquellas que una vez finalizada la STAR continúa mediante una transición.

Recordamos que debemos de estar autorizados para iniciarlas.



#### 5.2.1. Contacto Inicial

En contacto inicial en la llegada debes informar letra ATIS que tiene a bordo. En caso de que el piloto no notifique esa letra.

#### 5.2.2. Aproximación Final

Una vez establecidos en la aproximación ya sea ILS, LOC, VOR, etc. Los pilotos deberán reportarlo.

#### 5.2.3. Control de velocidad

Estas son las velocidades recomendadas:

Fase	Velocidad
Por debajo FL100/Al cruzar el SLP	IAS 250 kts
Al cruzar el IAF	IAS 220 kts
Viento en cola	IAS 210-180 kts
12 NM a 8 NM para tomar	IAS 180-160 kts
8 NM a 4 NM para tomar	160 kts
Posterior 4NM	Mínima de aproximación