

ANEXO VIII: AIP. AEROPUERTO DE BARCELONA- EL PRAT

1. INDICADOR DE LUGAR-NOMBRE DEL AERÓDROMO
AERODROME LOCATION INDICATOR - NAME**LEBL - BARCELONA/EI Prat****2. DATOS GEOGRÁFICOS Y DE ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO****AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA****ARP:** 411749N 0020442E. Ver AD 2-LEBL ADC.**Distancia y dirección desde la ciudad:** 10 km SW.**Elevación:** 4 m / 14 ft.**Ondulación geoid:** 49,06 m ± 0,05 m (1).**Temperatura de referencia:** 29°C.→ **Declinación magnética:** 0° (2015).**Cambio anual:** 6,5'E.**Administración AD:** Aena.**Dirección:** Aeropuerto de Barcelona/EI Prat. 08820 El Prat (Barcelona).**TEL:** +34-902 404 704.**FAX:** +34-932 983 737.**AFTN:** LEBL**E-mail:** bcndirector@aena.es**Tránsito autorizado:** IFR; AD cerrado para operaciones VFR excepto: vuelos ambulancia, 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**Observaciones:** Oficina Local de Coordinación de Horarios. SITA: BCNOOYA. E-mail: bcn.gtr@aena.es. FAX: +34-932 971 711.

El pago de tasas en efectivo solo podrá efectuarse en euros, con un importe máximo de 2500 euros.

(1) Para todos los puntos del AD.

ARP: 411749N 0020442E. See AD 2-LEBL ADC.**Distance and direction from the city:** 10 km SW.**Elevation:** 4 m / 14 ft.**Geoid undulation:** 49.06 m ± 0.05 m (1).**Reference temperature:** 29°C.**Magnetic variation:** 0° (2015).**Annual change:** 6.5'E.**AD administration:** Aena.**Address:** Aeropuerto de Barcelona/EI Prat. 08820 El Prat (Barcelona).**TEL:** +34-902 404 704.**FAX:** +34-932 983 737.**AFTN:** LEBL**E-mail:** bcndirector@aena.es**Approved traffic:** IFR; AD closed to VFR operations except: ambulance, rescue, State flights and flights servicing Autonomous Communities and other Local Authorities whenever they provide non-commercial public services.**Remarks:** Local Scheduling Coordination Office. SITA: BCNOOYA. E-mail: bcn.gtr@aena.es. FAX: +34-932 971 711.

Payment of charges in cash shall only be made in euros, 2500 euros maximum amount.

(1) For all AD points.

3. HORARIO DE OPERACIÓN**HOURS OF OPERATION****Aeropuerto:** H24.**Aduanas e Inmigración:** H24.**Servicios médicos y de sanidad:** Ver GEN 1.4.**AIS/ARO:** H24 (1).**Servicio de Dirección de Plataforma (SDP):** H24, prestado por ATS.**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: +34-932 971 711.**Airport:** H24.**Customs and Immigration:** H24.**Health and Sanitation:** See GEN 1.4.**AIS/ARO:** H24 (1).**Apron Management Service (SDP):** H24, provided by ATS.**MET briefing:** H24.**ATS:** H24.**Fuelling:** H24.**Handling:** H24.**Security:** H24.**De-icing:** H24.**Remarks:** (1) TEL: +34-932 983 798; FAX: +34-932 971 711.**4. SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO****HANDLING SERVICES AND FACILITIES****Instalaciones para el manejo de carga:** Hasta 7500 kg.**Tipos de combustible:** 100LL o AVGAS y JET A-1.**Tipo de lubricante:** AEROSHELL W120, ESSO 100-120.**Capacidad de reabastecimiento:** Sin limitaciones.**Instalaciones para el deshielo:** Servicio prestado por el agente handling.**Espacio disponible en hangar:** No.**Instalaciones para reparaciones:** No.**Observaciones:** Agentes de rampa:
SWISSPORT HANDLING
Tel: +34-932 971 442.
Fax: +34-932 984 033.
Móvil: +34-660 477 550.
E-mail: bcnpops@swissport.com
SITA: BCNKLXH.

GROUNDFORCE BCN

Tel: +34-932 971 318;

+34-932 984 891.

Fax: +34-932 971 317;

+34-932 984 881.

Móvil: +34-697 979 190.

E-mail: bcnjtcoord@groundforce.aero;

bcnprog1@groundforce.aero

SITA: BCNGFXH; BCNFPXH.

IBERIA AIRPORT SERVICES

Tel: +34-934 013 126.

Fax: +34-934 013 205.

Móvil: No.

E-mail: bcnkjjs@iberia.es

SITA: BCNKIIB.

Cargo facilities: Up to 7500 kg.**Fuel types:** 100LL or AVGAS and JET A-1.**Oil types:** AEROSHELL W120, ESSO 100-120.**Refuelling capacity:** No limitations.**De-icing facilities:** Service provided by handling agent.**Hangar space:** No.**Repair facilities:** No.**Remarks:** Ramp agents:
SWISSPORT HANDLING
Tel: +34-932 971 442.
Fax: +34-932 984 033.
Mobile phone: +34-660 477 550.
E-mail: bcnpops@swissport.com
SITA: BCNKLXH.

GROUNDFORCE BCN

Tel: +34-932 971 318;

+34-932 984 891.

Fax: +34-932 971 317;

+34-932 984 881.

Mobile phone: +34-697 979 190.

E-mail: bcnjtcoord@groundforce.aero;

bcnprog1@groundforce.aero

SITA: BCNGFXH; BCNFPXH.

IBERIA AIRPORT SERVICES

Tel: +34-934 013 126.

Fax: +34-934 013 205.

Mobile phone: No.

E-mail: bcnkjjs@iberia.es

SITA: BCNKIIB.

5. INSTALACIONES PARA LOS PASAJEROS

PASSENGER FACILITIES

Hoteles: No.
 Restaurante: Sí.
 → Transporte: Autobuses, taxis, tren, metro y coches de alquiler.
 Instalaciones médicas: 2 ambulancias. Primeros auxilios.
 Banco/Oficina Postal: Sí / No.
 Información turística: Sí.
 Observaciones: Ninguna.

Hoteles: No.
 Restaurant: Yes.
 Transportation: Buses, taxis, train, underground and hire cars.
 Medical facilities: 2 ambulances. First aid.
 Bank/Post Office: Yes / No.
 Tourist information: Yes.
 Remarks: None.

6. SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

Categoría de incendios: 10.
 Equipo de salvamento: De acuerdo a la categoría de incendios publicada.
 Retirada de aeronaves inutilizadas: 6 bloques de cojines, 120 mangueras, estereras, 1 cuadro de mandos para presión, 1 compresor para inflado y eslingas para CAT III. Plataforma de arrastre para CAT II.

Fire category: 10.
 Rescue equipment: In accordance with the fire category published.
 Removal of disabled aircraft: 6 groups of bags, 120 hoses, mats, 1 pressure control panel, 1 compressor to inflate and slings to CAT III. Dragging crane to CAT II.

Observaciones: Tiempo de respuesta:

Remarks: Response time

ESTACIÓN STATION	CABECERA THRESHOLD	TIEMPO DE RESPUESTA / RESPONSE TIME		
		VEHÍCULO 1 VEHICLE 1	VEHÍCULO 2 VEHICLE 2	VEHÍCULO 3 VEHICLE 3
Sur South	25L	2'35"	2'36"	3'05"
	07R	2'00"	2'15"	2'21"
Puesto de estaciona- miento 340 Stand 340	25L	2'35"	2'37"	2'41"
	25R	2'34"	2'36"	2'42"
	20	2'28"	2'28"	2'28"

7. DISPONIBILIDAD ESTACIONAL/REMOCIÓN DE OBSTÁCULOS

SEASONAL AVAILABILITY/OBSTACLE CLEARING

Equipo: Distribuidor de urea, máquina quitanieves.
 Prioridad: RWY, TWY, plataforma, vías de servicio, accesos.
 Observaciones: Ninguna.

Equipment: Urea spreader, snowplough trucks.
 Priority: RWY, TWY, apron, service roads, entries.
 Remarks: None.

8. DETALLES DEL ÁREA DE MOVIMIENTO

MOVEMENT AREA DETAILS

Plataforma: Superficie: Hormigón hidráulico.
 Resistencia: Rampa-0: PCN 50/R/B/W/T.
 Rampas-1 y 2: PCN 79/R/B/W/T.
 Rampa-3: PCN 83/R/A/W/T.
 Rampas-4 y 9: PCN 87/R/B/W/T.
 Rampas-10 a 17: PCN 141/R/A/W/T.
 Rampa-30: PCN 118/F/A/W/T.
 Rampa-31: PCN 148/R/A/W/T.
 Rampa-32: PCN 149/R/A/W/T.
 Calles de rodaje: Anchura: 25 m, EXC:
 - B6 a B10, P2, P6, P7, S5 a S13, UB, U1, U2, U3L, U3R, U4 a U7: 23 m.
 - D3, J7 a J10, K10, M7 a M16, N1, T4 a T13, Y1, Y4 a Y6, Z8: 30 m.
 - E5, N2 a N15: 45 m.
 Superficie: Asfalto, EXC:
 - G1 a G3, G10 a G12, K1, K11, M1, M16, N1, N16, S1, S11 a S13, T1, Y1, Y5 a Y7, Z5 a Z7: hormigón hidráulico.
 - Y2, Y4, Z2 a Z4: hormigón percolado.
 Resistencia: PCN 61/F/A/W/T, EXC:
 - D4, R1 a R6: PCN 55/F/A/W/T.
 - B6 a B10: PCN 59/F/A/W/T.
 - G1 a G3, G10 a G12, K1, K11, M16, N16, S11 a S13, Y5 a Y7, Z5 a Z7: PCN 70/R/B/W/T.
 - U4 a U6: PCN 120/F/A/W/T.
 Posiciones de comprobación: Altimetro: Plataforma 4 m/13 ft.
 VOR: No.
 INS: Ver AD 2-LEBL PDC.

Apron: Surface: Hydraulic concrete.
 Strength: Ramp-0: PCN 50/R/B/W/T.
 Ramps-1 and 2: PCN 79/R/B/W/T.
 Ramp-3: PCN 83/R/A/W/T.
 Ramps-4 and 9: PCN 87/R/B/W/T.
 Ramps-10 to 17: PCN 141/R/A/W/T.
 Ramp-30: PCN 118/F/A/W/T.
 Ramp-31: PCN 148/R/A/W/T.
 Ramp-32: PCN 149/R/A/W/T.
 Taxiways: Width: 25 m, EXC:
 - B6 to B10, P2, P6, P7, S5 to S13, UB, U1, U2, U3L, U3R, U4 to U7: 23 m.
 - D3, J7 to J10, K10, M7 to M16, N1, T4 to T13, Y1, Y4 to Y6, Z8: 30 m.
 - E5, N2 to N15: 45 m.
 Surface: Asphalt, EXC:
 - G1 to G3, G10 to G12, K1, K11, M1, M16, N1, N16, S1, S11 to S13, T1, Y1, Y5 to Y7, Z5 to Z7: hydraulic concrete.
 - Y2, Y4, Z2 to Z4: leaching concrete.
 Strength: PCN 61/F/A/W/T, EXC:
 - D4, R1 to R6: PCN 55/F/A/W/T.
 - B6 to B10: PCN 59/F/A/W/T.
 - G1 to G3, G10 to G12, K1, K11, M16, N16, S11 to S13, Y5 to Y7, Z5 to Z7: PCN 70/R/B/W/T.
 - U4 to U6: PCN 120/F/A/W/T.
 Check locations: Altimeter: Apron 4 m/13 ft.
 VOR: No.
 INS: See AD 2-LEBL PDC.

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 pista, puntos de espera intermedios, barras de parada, barras de no intrusión, luces de punto de espera intermedio, luces de protección de pista y puestos de estacionamiento.

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

Señalización de RWY: Designadores, umbral, umbral desplazado, eje, punto de visada EXC RWY 20, zona de toma de contacto EXC RWY 20, faja lateral, señales indicadoras de calle de salida rápida en RWY 07L/25R (P1, P2, P3, P4, P5, P6, R2, R3, R4, R5, R6) y RWY 07R/25L (G4, G5, G6, G7, G8, G9).

RWY markings: Designators, threshold, displaced threshold, centre line, aiming point EXC RWY 20, touchdown zone EXC RWY 20, side stripe, rapid exit marking indicator on RWY 07L/25R (P1, P2, P3, P4, P5, P6, R2, R3, R4, R5, R6) and RWY 07R/25L (G4, G5, G6, G7, G8, G9).

Señalización de TWY: Eje, borde y balizas reflectantes en borde.

TWY markings: Centre line, edge and reflective markers along edge.

Observaciones: Ninguna.

Remarks: None.

10. OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO

AERODROME OBSTACLES

Obstáculos que perforan las superficies de Transición, Horizontal Interna, Cónica, Aproximación y Despegue establecidas en el Anexo 14 de OACI

Obstacles which penetrate Transitional, Inner Horizontal, Conical, Approach and Take-off surfaces contained in Annex 14 of ICAO

→ Ver carpeta del DVD "Item 10".

See DVD folder "Item 10".

Observaciones: Ver AD 2-LEBL AOC.

Remarks: See AD 2-LEBL AOC.

11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO

METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED

Oficina MET: Barcelona MET.

MET office: Barcelona MET.

HR: H24.

HR: H24.

METAR: Semihorario.

METAR: Half-hourly.

TAF: 24 HR.

TAF: 24 HR.

TREND: Sí.

TREND: Yes.

Información: En persona, telefónica y fax.

Information: In person, by telephone and fax.

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

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

Cartas: Mapas previstos significativos, de viento y temperatura en altitud.

Charts: Forecast significant, wind and temperature at altitude maps.

Equipo suplementario: Presentador de imágenes de nubes, rayos y de información radar.

Supplementary equipment: Clouds, lightning and radar information image display.

Dependencia ATS atendida: TWR, APP.

ATS unit served: TWR, APP.

Información adicional: Oficina principal Valencia; H24; TEL: +34-963 690 750.
Oficina meteorológica Barcelona/El Prat; H24; TEL: +34-932 983 812.

Additional information: Main office Valencia; H24; TEL: +34-963 690 750.
Meteorological office Barcelona/El Prat; H24; TEL: +34-932 983 812.

Observaciones: Existe resumen climatológico del aeródromo. Se hacen avisos de aeródromo.

Remarks: Aerodrome climatological summary available. Aerodrome warnings available.

12. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA

RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

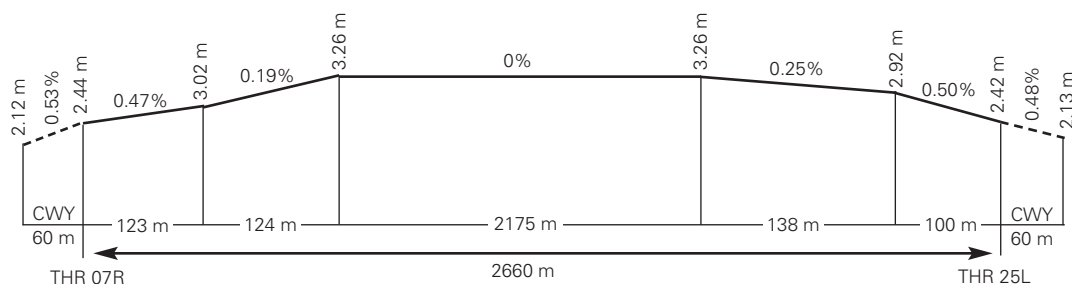
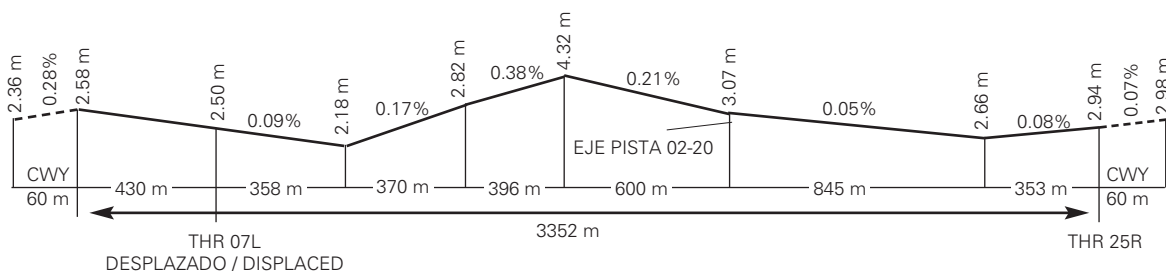
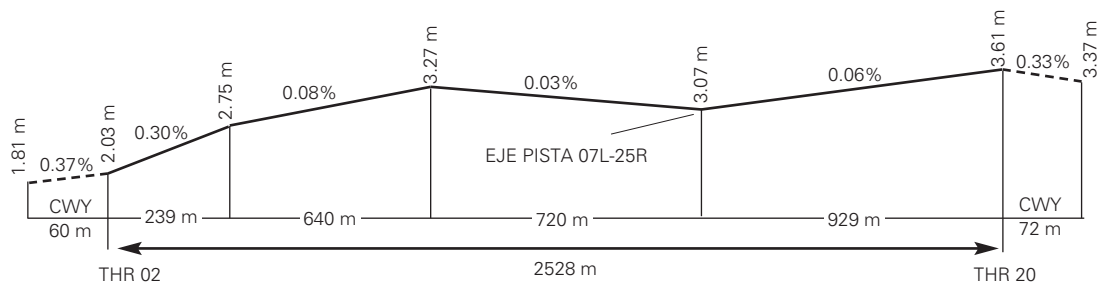
RWY	Orientación Direction	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m) Strip (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
02	018.98°GEO 019°MAG	2528 x 45	411715.93N 0020505.41E	THR: 2.0 m / 7 ft TDZ: 3.3 m / 11 ft	No	72 x 150	2648 x 300	Sí / Yes	240 x 150	Hormigón asfáltico Asphaltic concrete PCN 91/F/A/W/T SWY: No
20 (1)	198.99°GEO 199°MAG	2528 x 45	411833.46N 0020540.78E	THR: 4 m / 12 ft TDZ: NO	No	60 x 150	2648 x 300	No	240 x 150	Hormigón asfáltico Asphaltic concrete PCN 91/F/A/W/T SWY: No
→ 07L (2)	065.57°GEO 065°MAG	3352 x 60	411741.44N 0020419.02E	THR: 2.5 m / 8 ft TDZ: 3.5 m / 8 ft	No	60 x 150	3472 x 300	Sí / Yes	240 x 150	Hormigón asfáltico Asphaltic concrete PCN 88/F/A/W/T SWY: No
→ 25R (3)	245.59°GEO 245°MAG	3352 x 60	411820.61N 0020613.43E	THR: 2.9 m / 10 ft TDZ: 2.9 m / 10 ft	No	60 x 150	3472 x 300	Sí / Yes	215 x 150	Hormigón asfáltico Asphaltic concrete PCN 88/F/A/W/T SWY: No
→ 07R	065.57°GEO 065°MAG	2660 X 60	411656.32N 0020427.66E	THR: 2.4 m / 8 ft TDZ: 3.3 m / 11 ft	No	60 x 150	2780 x 300	Sí / Yes	125 x 150	Hormigón asfáltico Asphaltic concrete PCN 126/F/A/W/T SWY: No
→ 25L	245.59°GEO 245°MAG	2660 X 60	411731.99N 0020611.81E	THR: 2.4 m / 8 ft TDZ: 3.3 m / 11 ft	No	60 x 150	2780 x 300	Sí / Yes	125 x 150	Hormigón asfáltico Asphaltic concrete PCN 126/F/A/W/T SWY: No

Observaciones: (1) No utilizable para aterrizajes.
(2) THR RWY 07L desplazado 430 m.
(3) Coordenadas extremo RWY 25R: 411735.68N 0020402.19E.

Remarks: (1) Not available for landing.
(2) THR RWY 07L displaced 430 m.
(3) End RWY 25R coordinates: 411735.68N 0020402.19E.

Perfil:

Profile:



NO A ESCALA / NOT TO SCALE

13. DISTANCIAS DECLARADAS

DECLARED DISTANCES

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
02	2528	2600	2528	2528
20	2528	2588	2528	NU
07L	3352	3412	3352	2922
25R	3352	3412	3352	3352
07R	2660	2720	2660	2660
25L	2660	2720	2660	2660
20 INT UB	2039	2099	2039	-
07L INT Y5	2906	2966	2906	-
07L INT Y6	2972	3032	2972	-
07L INT Y7	3039	3099	3039	-
07L INT Z5	2906	2966	2906	-
07L INT Z6	2972	3032	2972	-
07L INT Z7	3039	3099	3039	-
25R INT Y1	3243	3303	3243	-
25R INT Y2	2904	2964	2904	-
25R INT Y4	2771	2831	2771	-
25R INT Z2	2904	2964	2904	-
25R INT Z3	2838	2898	2838	-
25R INT Z4	2771	2831	2771	-

Observaciones: Ninguna.

Remarks: None.

14. ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA

APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

Pista: 02
Aproximación: Precisión CAT I, 720 m LIH.
PAPI (MEHT): 3° (19,80 m / 65 ft).
Umbral: Verdes.
Zona de toma de contacto: No.

Runway: 02
Approach: Precisión CAT I, 720 m LIH.
PAPI (MEHT): 3° (19.80 m / 65 ft).
Threshold: Green.
Touchdown zone: No.

Eje pista: 2528 m: 1628 m blancas+600 m blancas y rojas+300 m rojas. LIH
Distancia entre luces: 15 m.

Borde de pista: 2528 m: 1928 m blancas + 600 m amarillas. LIH
Distancia entre luces: 50 m.

Extremo de pista: Rojas.

Zona de parada: No.

Observaciones: Ninguna.

Pista: 20

Aproximación: No.

PAPI: No.

Umbral: No.

Zona de toma de contacto: No.

Eje pista: 2528 m: 1628 m blancas+600 m blancas y rojas+300 m rojas. LIH
Distancia entre luces: 15 m.

Borde de pista: 2528 m: 1928 m blancas + 600 m amarillas. LIH
Distancia entre luces: 50 m.

Extremo de pista: Rojas.

Zona de parada: No.

Observaciones: Ninguna.

Pista: 07L

Aproximación: Precisión CAT II/III, 720 m LIH. Luces de identificación de umbral.

PAPI (MEHT): 3° (19,82 m / 65 ft).

Umbral: Verdes.

Zona de toma de contacto: 900 m blancas.

Eje pista: 3352 m: 430 m sin luces + 2022 m blancas + 600 m blancas y rojas +
+ 300 m rojas. LIH
Distancia entre luces: 15 m.

Borde de pista: 3352 m: 430 m rojas + 2322 m blancas + 600 m amarillas. LIH
Distancia entre luces: 50 m.

Extremo de pista: Rojas

Zona de parada: No.

Observaciones: Luces indicadoras de salida rápida (P4, P2, P1, R4, R2).

Pista: 25R

Aproximación: Precisión CAT II/III, 720 m LIH.

PAPI (MEHT): 3° (21,97 m / 72 ft).

Umbral: Verdes.

Zona de toma de contacto: 900 m blancas.

Eje pista: 3352 m: 2452 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH
Distancia entre luces: 15 m.

Borde de pista: 3352 m: 2752 m blancas + 600 m amarillas. LIH
Distancia entre luces: 50 m.

Extremo de pista: Rojas.

Zona de parada: No.

Observaciones: Luces indicadoras de salida rápida (P3, P5, P6, R3, R5, R6).
Luces del sistema de aproximación desviadas respecto a la
prolongación del eje de pista menos de 00°15'

Pista: 07R

Aproximación: Precisión CAT II/III, 900 m LIH.

PAPI (MEHT): 3° (19,89 m / 65 ft).

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. LIH
Distancia entre luces: 15 m.

Borde de pista: 2660 m: 2060 m blancas + 600 m amarillas. LIH
Distancia entre luces: 50 m.

Extremo de pista: Rojas.

Zona de parada: No.

Observaciones: Luces indicadoras de salida rápida (G6, G5, G4).

Pista: 25L

Aproximación: Precisión CAT II/III, 420 m LIH.

PAPI (MEHT): 3° (19,82 m / 65 ft).

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. LIH
Distancia entre luces: 15 m.

Borde de pista: 2660 m: 2060 m blancas + 600 m amarillas. LIH
Distancia entre luces: 50 m.

Extremo de pista: Rojas.

Zona de parada: No.

Observaciones: Luces indicadoras de salida rápida (G7, G8, G9).

Runway centre line: 2528 m: 1628 m white+600 m white and red+300 m red. LIH
Distance between lights: 15 m.

Runway edge: 2528 m: 1928 m white + 600 m yellow. LIH
Distance between lights: 50 m.

Runway end: Red.

Stopway: No.

Remarks: None.

Runway: 20

Approach: No.

PAPI: No.

Threshold: No.

Touchdown zone: No.

Runway centre line: 2528 m: 1628 m white+600 m white and red+300 m red. LIH
Distance between lights: 15 m.

Runway edge: 2528 m: 1928 m white + 600 m yellow. LIH
Distance between lights: 50 m.

Runway end: Red.

Stopway: No.

Remarks: None.

Runway: 07L

Approach: Precision CAT II/III, 720 m LIH. Threshold identification lights.

PAPI (MEHT): 3° (19.82 m / 65 ft).

Threshold: Green.

Touchdown zone: 900 m white.

Runway centre line: 3352 m: 430 m without lights + 2022 m white + 600 m
white and red + 300 m red. LIH
Distance between lights: 15 m.

Runway edge: 3352 m: 430 m red + 2322 m white + 600 m yellow. LIH
Distance between lights: 50 m.

Runway end: Red.

Stopway: No.

Remarks: Rapid exit taxiway indicator lights (P4, P2, P1, R4, R2).

Runway: 25R

Approach: Precision CAT II/III, 720 m LIH.

PAPI (MEHT): 3° (21.97 m / 72 ft).

Threshold: Green.

Touchdown zone: 900 m white.

Runway centre line: 3352 m: 2452 m white + 600 m white and red + 300 m red. LIH
Distance between lights: 15 m.

Runway edge: 3352 m: 2752 m white + 600 m yellow. LIH
Distance between lights: 50 m.

Runway end: Red.

Stopway: No.

Remarks: Rapid exit taxiway indicator lights (P3, P5, P6, R3, R5, R6).
Approach system lights displaced from the runway centre line
extension less than 00°15'

Runway: 07R

Approach: Precision CAT II/III, 900 m LIH.

PAPI (MEHT): 3° (19.89 m / 65 ft).

Threshold: Green.

Touchdown zone: 900 m white.

Runway centre line: 2660 m: 1760 m white + 600 m white and red + 300 m red. LIH
Distance between lights: 15 m.

Runway edge: 2660 m: 2060 m white + 600 m yellow. LIH
Distance between lights: 50 m.

Runway end: Red.

Stopway: No.

Remarks: Rapid exit taxiway indicator lights (G6, G5, G4).

Runway: 25L

Approach: Precision CAT II/III, 420 m LIH.

PAPI (MEHT): 3° (19.82 m / 65 ft).

Threshold: Green.

Touchdown zone: 900 m white.

Runway centre line: 2660 m: 1760 m white + 600 m white and red + 300 m red. LIH
Distance between lights: 15 m.

Runway edge: 2660 m: 2060 m white + 600 m yellow. LIH
Distance between lights: 50 m.

Runway end: Red.

Stopway: No.

Remarks: Rapid exit taxiway indicator lights (G7, G8, G9).

15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA **OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY**

<p>ABN/IBN: No.</p> <p>WDI: 1 cerca THR 02, 1 cerca THR 20, 1 cerca THR 07R, 1 cerca THR 25L, 1 cerca TWY T14, 1 cerca THR 07L, 1 cerca THR 25R. LGTD.</p> <p>Iluminación de TWY: Eje.</p> <p>Iluminación de plataforma: Postes proyectores.</p> <p>Fuente secundaria de energía: Sistemas de ayudas visuales: Grupos electrógenos de continuidad no break. Edificios terminales e iluminación de plataforma: grupos electrógenos de emergencia con tiempo de conmutación de 21 segundos para T1 y de 15 segundos para T2.</p> <p>Observaciones: Ninguna.</p>	<p>ABN/IBN: No.</p> <p>WDI: 1 near THR 02, 1 near THR 20, 1 near THR 07R, 1 near THR 25L, 1 near TWY T14, 1 near THR 07L, 1 near THR 25R. LGTD.</p> <p>TWY lighting: Centre line.</p> <p>Apron lighting: Floodlighting poles.</p> <p>Secondary power supply: Visual aid systems: Power generators of continuity no break. Terminal building and apron lights: Emergency stand-by equipment with a switch-on time of 21 seconds for T1 and 15 seconds for T2.</p> <p>Remarks: None.</p>
---	--

16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS **HELICOPTER LANDING AREA**

No.	No.
-----	-----

17. ESPACIO AÉREO ATS **ATS AIRSPACE**

Denominación y límites laterales Designation and lateral limits	Límites verticales Vertical limits	Clase de espacio aéreo Airspace class	Unidad responsable Idioma Unit Language	Altitud de transición Transition altitude
<p>BARCELONA CTR</p> <p>Espacio aéreo limitado por dos semicircunferencias de 12 NM de radio unidas por sus tangentes comunes, centradas en los puntos TEBLA (412252N 0021930E) y ASTEK (411232N 0014919E) excepto el ATZ de Sabadell. / Airspace limited by two semicircunferences of 12 NM radius joined by its common tangents, centred on points TEBLA (412252N 0021930E) and ASTEK (411232N 0014919E) except Sabadell ATZ.</p> <p>Área 2:</p> <p>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 to 412433N 0015203E, 412720N 0020352E, 412846N 0021100E, except Sabadell ATZ.</p> <p>Ver/See ENR 6.5.</p>	<p><u>FL 75</u> MAX ALT VFR SECTOR</p> <p><u>MAX ALT</u> VFR SECTOR SFC</p>	<p>D (3)</p> <p>E</p>	<p>Barcelona APP ES/EN</p>	<p>1850 m/6000 ft</p>
<p>BARCELONA ATZ</p> <p>Círculo de 8 km de radio centrado en ARP Circle radius 8 km centred on ARP. (1)</p>	<p><u>3000 ft HGT</u> (2) SFC</p>	<p>D</p>	<p>Barcelona TWR ES/EN</p>	
<p>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.</p>			<p>Remarks: (1) Or the ground visibility, whichever is lower. (2) Or up to the cloud ceiling, whichever is lower. (3) VFR flights not authorized. Traffic with origin/destination authorized heliports and aerodromes shall follow the standard procedures.</p>	

18. INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN ATS **ATS COMMUNICATION FACILITIES**

Servicio Service	Distintivo llamada Call sign	FREQ (MHz)	HR	Observaciones Remarks
APP	Barcelona APP	121.150	H24	APP-H
		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
		131.125	H24	APP
		TWR	Barcelona TWR	118.100
118.325	H24			LOCAL DEP
121.650	H24			GMC C
121.700	H24			GMC N
121.800	H24			CLR
122.225	H24			GMC S
121.500	H24			EMERG
243.000	H24			EMERG
257.800	H24			MIL
ATIS	Barcelona Information			118.650
		121.975	H24	DEP
D-ATIS	Barcelona Information	NIL	H24	Suministro de información ATIS mediante enlace de datos / Provision of ATIS information via data link.

19. RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIZAJE

RADIO NAVIGATION & LANDING FACILITIES

Instalación (VAR) Facility (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas Coordinates	ELEV DME	Observaciones Remarks
DVOR (0°)	BCN	116.700 MHz	H24	411825.6N 0020628.1E		NO AVBL: -R-228: 4000 ft AMSL FM 45 NM, 6000 ft AMSL FM 55 NM, FL80 FM 65 NM & FL120 FM 85 NM. - R-065: FL80 FM 55 NM, FL110 FM 65 NM, FL140 FM 75 NM, FL180 FM 85 NM, FL200 FM 100 NM & FL240 FM 113 NM.
DME	BCN	CH 114X	H24	411825.8N 0020628.7E	0 m	
DVOR (0°)	PRA	114.300 MHz	H24	411659.2N 0020454.7E		U/S BTN R-254/029 BLW 3000 ft.
DME	PRA	CH 90X	H24	411658.8N 0020454.3E	0 m	
DVOR (0°)	SLL	112.000 MHz	H24	413111.5N 0020635.1E		U/S BTN 060°/100° & 170°/190°.
DME	SLL	CH 57X	H24	413112.0N 0020635.1E	150 m	
DVOR (0°)	VLA	113.15 MHz	H24	412033.5N 0013251.7E		
DME	VLA	CH 78Y	H24	412033.4N 0013252.4E	660 m	
DVOR (0°)	CLE	115.35 MHz	H24	413824.1N 0023804.8E		
DME	CLE	CH 100Y	H24	413824.0N 0023804.2E	420 m	
LOC 02 (0°)	BLT	108.750 MHz	H24	411840.0N 0020543.8E		019° MAG / 201 m FM THR 20, NO AVBL FM 25 NM (23.6 NM DME ILS) a/at 2500 ft AMSL o/or BLW.
ILS CAT I GP 02		330.350 MHz	H24	411725.4N 0020506.0E		3°; RDH 15.40 m; a/at 280 m FM THR 02 & 85 m FM RCL a la izquierda en el sentido de APCH / to the left on APCH direction.
→ ILS/DME 02 LOC 07L (0°) ILS CAT III	BLT QAA	CH 24Y 110.300 MHz	H24 H24	411725.4N 0020506.0E 411824.9N 0020626.0E	12 m	REF DME THR 02 065° MAG / 321 m FM THR 25R; COV 25 NM. NOT AVBL BTN ±35° del/of RCL FM 17 NM BLW 3000 ft AMSL.
GP 07L		335.000 MHz	H24	411748.4N 0020429.9E		3°; RDH 16.30 m; a/at 320 m FM THR 07L & 90 m FM RCL a la izquier- da en el sentido de APCH / to the left on APCH direction.
→ ILS/DME 07L LOC 25R (0°) ILS CAT III	QAA BCA	CH 40X 109.500 MHz	H24 H24	411748.4N 0020429.9E 411731.9N 0020351.1E	6 m	REF DME THR 07L. 245° MAG / 714 m FM THR 07L. No se percibe señal del localizador entre 17 NM y 25 NM BLW 3000 ft / Locali- zer signal is not perceived between 17 NM and 25 NM BLW 3000 ft.
GP 25R		332.600 MHz	H24	411819.8N 0020559.1E		3°; RDH 16.2 m; a/at 314 m FM THR 25R & 115 m FM RCL a la dere- cha en el sentido de APCH / to the right on APCH direction
→ ILS/DME 25R LOC 07R (0°)	BCA BLE	CH 32X 110.750 MHz	H24 H24	411819.8N 0020559.1E 411734.6N 0020619.5E	9 m	REF DME THR 25R. 065° MAG / 196 m FM THR 25L. AVBL BTN ±35° del / of RCL FM 17 NM (15.5 NM DME ILS) a / at 3500 ft AMSL o / or ABV.
ILS CAT III GP 07R		330.050 MHz	H24	411656.8N 0020441.5E		3°; RDH 16.56 m; a/at 300 m FM THR 07R & 120 m FM RCL a la dere- cha en el sentido de APCH / to the right on APCH direction.
→ ILS/DME 07R LOC 25L (0°) ILS CAT III GP 25L	BLE BLW	CH 44Y 111.500 MHz	H24 H24	411656.8N 0020441.5E 411653.7N 0020420.0E	9 m	REF DME THR 07R. 245° MAG / 196 m FM THR 07R.
ILS/DME 25L NDB (0°)	BLW VNV	CH 52X 380.000 kHz	H24 H24	411724.5N 0020602.2E 411238.3N 0014221.0E	9 m	3°; RDH 16.56m; a/at 299 m FM THR 25L & 117 m FM RCL a la iz- quierda en el sentido de APCH / to the left on APCH direction. REF DME THR 25L. COV 90 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 121.800 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.

Restricciones operativas relacionadas con el ruido, ver AD 2-LEBL apartado 21, punto 8.

PLANES DE VUELO

La oficina ARO de Barcelona/El Prat AD no aceptará planes de vuelo con origen o destino Barcelona/El Prat cuya EOBT o ETA no coincida con el slot aeroportuario previamente asignado (ver GEN 1.2, apartado 3).

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 condiciones meteorológicas que lo impidan,

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

Entre las 0700 y las 2300 LT:

- Preferente: Configuración Oeste pistas paralelas
Llegadas: 25R
Salidas: 25L y 25R (1)
- No preferente: Configuración Este pistas paralelas
Llegadas: 07L
Salidas: 07R y 07L (2)

Entre las 2300 y las 0700 LT:

- Preferente: Configuración Norte pistas cruzadas
Llegadas: 02 (4)
Salidas: 07R (3)
- No preferente: Configuración Oeste pista única
Llegadas: 25L (3)
Salidas: 25L (3)

- (1) El uso de la pista 25R queda restringido a aquellas aeronaves que puedan justificar que necesitan mayor longitud de pista que la disponible en la pista 25L, salvo vuelos ambulancia, 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.

La justificación deberá presentarse ante Operaciones del Aeropuerto a la mayor brevedad posible salvo vuelos ambulancia, 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 están exentos de dicha justificación.

- (2) El uso de la pista 07L para despegues queda restringido a aquellas aeronaves que puedan justificar que necesitan mayor longitud de pista que la disponible en la pista 07R, salvo vuelos ambulancia, 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.

La justificación deberá presentarse ante Operaciones del Aeropuerto a la mayor brevedad posible, salvo vuelos ambulancia, 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 están exentos de dicha justificación.

- (3) 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 6 de la casilla 21. Procedimientos de atenuación de ruidos.
- (4) En caso de no poder usar la pista 02 para llegadas se utilizará la configuración Oeste. Sólo, en última instancia, se usará la configuración Este con llegadas por la pista 07L.

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

RESTRICTIONS ON OPERATIONS

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

All aircraft without RNAV equipment shall notify this circumstance to Barcelona Clearances on 121.800 MHz at the first call.

Airport use is restricted to aircraft with a cruising speed lower than 220 kt (except State, hospital and search and rescue aircraft), during 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, shall assume responsibility for the possible delays since non-restricted aircraft always have priority over them.

Operating restrictions related to noise, see AD 2-LEBL item 21, section 8.

FLIGHT PLANS

The ARO at Barcelona/El Prat AD shall not accept flight plans with origin or destination Barcelona/El Prat, with an EOBT or ETA which is not in accordance with the airport slot previously allocated (see GEN 1.2, item 3).

PREFERENTIAL CONFIGURATIONS

Except when any of the following conditions are present or expected:

- Dry, or wet runway with breaking action below good.
 - Cloud ceiling below 500 ft over aerodrome elevation.
 - Visibility lower than 1.9 km (1 NM).
 - Notified or forecast wind gradient or storms on approach or departure.
 - Traffic conditions, operational needs, safety situations or the other meteorological conditions preclude it,
- ATC shall maintain the preferential configurations described below up to wind components of 10 kt tailwind, gusts included, and/or 20 kt crosswind:

Between 0700 and 2300 LT:

- Preferential: West configuration parallel runways
Arrivals: 25R
Departures: 25L and 25R (1)
- No preferential: East configuration parallel runways
Arrivals: 07L
Departures: 07R and 07L (2)

Between 2300 and 0700 LT:

- Preferential: North configuration intersecting runways
Arrivals: 02 (4)
Departures: 07R (3)
- No preferential: West configuration single runway
Arrivals: 25L (3)
Departures: 25L (3)

- (1) The use of runway 25R is restricted to those aircraft which can justify that they need more runway length than the available length for runway 25L, except ambulance, rescue, State flights or flights servicing Autonomous Communities and other Local Authorities whenever they provide non-commercial public services and request this from ATC, it being mandatory to carry out a conventional departure procedure.

The justification must be submitted to Airport Operations as soon as possible, except ambulance, rescue and State flights or flights servicing Autonomous Communities and other Local Authorities whenever they provide non-commercial public services that are exempted from this justification.

- (2) The use of runway 07L for take-off is restricted to those aircraft which can justify that they need more runway length than the available length for runway 07R, except ambulance, rescue, State flights or flights servicing Autonomous Communities and other Local Authorities whenever they provide non-commercial public services previous request this from ATC, it being mandatory to carry out a conventional departure procedure.

The justification must be submitted to Airport Operations as soon as possible, except ambulance, rescue and State flights or flights servicing Autonomous Communities and other Local Authorities whenever they provide non-commercial public services that are exempted from this justification.

- (3) Use of runway 25R to land or take off and RWY07L to take off at night time, for aircraft that so require, is described in paragraph 6 item 21. Noise abatement procedures.
- (4) In the event that runway 02 cannot be used for arrivals West configuration shall be used. Only, as a last resort, East configuration shall be used for arrivals by runway 07L.

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

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:

RWY	SALIDA RÁPIDA / RAPID EXIT	ACFT	DIST FM THR (m)
07L	P2	ligeras y medias / light and medium	1305
07L	P4	ligeras / light	945
07L	R2	ligeras y medias / light and medium	1051
07L	R4	ligeras / light	751
07L	P1	todas / all	1864
25R	P3	ligeras y medias / light and medium	1275
25R	P5	ligeras y medias / light and medium	1617
25R	P6	todas / all	2112
25R	R3	ligeras y medias / light and medium	1409
25R	R5	todas / all	1703
25R	R6	todas / all	2053
07R	G4	todas / all	2053
07R	G5	todas / all	1703
07R	G6	ligeras y medias / light and medium	1402
25L	G7	ligeras y medias / light and medium	1402
25L	G8	todas / all	1703
25L	G9	todas / all	2053

MINIMUM RUNWAY OCCUPANCY TIME**ARRIVALS**

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

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

O bien las siguientes calles de salida para abandonar la pista correspondiente:

Or else the following exit taxiways to vacate the corresponding runway:

RWY	SALIDA / EXIT	ACFT	DIST FM THR (m)
02	UB	todas / all	2039
07L	R1	todas / all	1661
25R	P7	todas / all	3116

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 R1 si su puesto de estacionamiento es en Terminal T1 o por P1 si su puesto de estacionamiento es en Terminal T2.

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

Operaciones HIRO en vigor con condiciones de al menos 10 km de visibilidad, acción de frenada buena, pista seca y sin notificaciones de cizalladura o tormentas. Separación mínima entre aeronaves en arribada reducida por debajo de 3 NM. Es preceptivo que las aeronaves abandonen la pista lo antes posible.

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 o la llegada precedente haya rebasado su punto 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.

Las intersecciones normalizadas para despegar por la pista 25R serán: Y2, Y4, Z2, Z3 y Z4. Y por la pista 07L serán: Y5, Y6, Y7, Z5, Z6 y Z7. Para despegues desde el inicio de RWY 07L y RWY 25R (ver "DESPEGUE DESDE INTERSECCIÓN E INICIO DE RWY 07L/25R").

PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE**1. PUESTA EN MARCHA DE MOTORES/TURBINAS**

- Las aeronaves deben estar completamente listas para puesta en marcha antes de llamar en la frecuencia correspondiente.
- En el aeropuerto de Barcelona/El Prat se aplica el sistema FAM (Flight Activation Monitoring) gestionado por Eurocontrol. Para evitar que los planes de vuelo sean suspendidos automáticamente, se deberá mantener actualizada la EOBT y ceñirse al ETOT/CTOT.
- En el aeropuerto de Barcelona/El Prat se aplican procesos A-CDM (Airport Collaborative Decision Making) en la secuencia de salida de aeronaves.

In intersecting operations, an aircraft unable to leave RWY 07L before crossing RWY 02/20 shall maintain constant speed in order to speed up crossing the runway and vacate it R1 if its stand is on Terminal T1 or by P1 if its stand is on Terminal T2.

In intersecting operations, aircraft landing on RWY 25R or 25L shall maintain speed to speed up crossing RWY 20 or its extension.

HIRO operations in force with at least 10 km visibility, good braking action, dry runway and no wind shear or storm notifications. Minimum separation between arriving aircraft reduced below 3 NM. Vacating the runway as soon as possible is mandatory for all arriving aircraft.

DEPARTURES

Pilots, when the corresponding clearance is issued, shall be able to taxi to the take-off position on the runway as soon as the preceding departure aircraft or the preceding arriving aircraft has passed its holding position.

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

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

The standard intersections to take off from runway 25R are: Y2, Y4, Z2, Z3 and Z4. From runway 07L they shall be: Y5, Y6, Y7, Z5, Z6 and Z7. For departures from the beginning of RWY 07L and RWY 25R (see "TAKE-OFF FROM INTERSECTION AND START OF RWY 07L/25R").

STANDARD TAXIING PROCEDURES**1. START UP OF ENGINES/TURBINES**

- Aircraft must be ready to start up before calling on the appropriate frequency.
- At Barcelona/El Prat airport, the FAM system (Flight Activation Monitoring) managed by Eurocontrol is applied. In order to avoid flight plan being cancelled automatically, the EOBT must be kept up to date and ETOT/CTOT must be accomplished.
- At Barcelona/El Prat airport, in the aircraft departure sequence, A-CDM (Airport Collaborative Decision Making) processes are applied.

- D. Las aeronaves en salida llamarán a Barcelona Autorizaciones según procesos A-CDM, en la frecuencia 121.800 MHz (secundaria 121.700 MHz), para:
- Solicitar autorización de puesta en marcha e informar de la necesidad de realizar arranque cruzado si así fuese requerido.
 - 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.
 - Informar de posibles restricciones para cumplir la reglamentación local (equipamiento RNAV, performance al despegue, etc).
- E. Las aeronaves en salida llamarán a Barcelona Autorizaciones en el rango de \pm 5 minutos respecto su TOBT. La petición de retroceso deberá ser solicitada a la frecuencia GMC correspondiente y comenzar antes de 5 minutos desde la recepción de la autorización de puesta en marcha.
- F. Si 5 minutos después de TOBT, Barcelona Autorizaciones no ha recibido petición de puesta en marcha, el vuelo perderá su TSAT y no se autorizará su puesta en marcha. Será requerido recibir una nueva TOBT actualizada para ser secuenciado nuevamente.
- G. En todos los puestos 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. No se prestará servicio de guiado mediante vehículo "Sígume" para acceso a ningún puesto de estacionamiento, salvo aviación corporativa, aeronaves con letra de clave D o mayores que estacionen en puestos de estacionamiento de Rampa-3, posiciones 290 a 298 de Rampa-15, y posiciones de contacto que no dispongan de guía de atraque (ver AD2-LEBL PDC) y salvo casos excepcionales y a petición del comandante de la aeronave.
- C. 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.
 - Expedir autorizaciones e instrucciones para el retroceso remolcado y rodaje de aeronaves y vehículos.
 - Comunicar a las aeronaves los puestos de estacionamiento que asigne el Centro de Coordinación de Operaciones (CECOPS).
- D. Evitar colisiones con otras aeronaves u obstáculos es responsabilidad de:
- Los pilotos en rodaje en plataforma y en tramos de calle de rodaje 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 m o empenaje vertical igual o superior a 14,86 m, lo notificará 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. Cuando una aeronave haya informado, en la solicitud de puesta en marcha, de la necesidad de realizar arranque cruzado, solicitará permiso para su realización en la frecuencia de rodadura indicada en AD 2 - LEBL GMC.
- E. En operación de pistas paralelas:
- E.1. En condiciones normales 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.2. En determinadas circunstancias, ATC podrá autorizar a una aeronave a acortar la ruta normalizada cruzando la pista activa. En este caso la tripulación deberá estar en disposición de acelerar el cruce de la pista activa y no se podrá rodar a baja potencia ("reduced engine taxi"), debiendo notificarse a ATC en caso contrario.
- F. En todos los casos GMC establecerá la puerta de plataforma apropiada.
- G. 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.
- H. 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 (cuando estén encendidas). 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.

- D. Aircraft on departure shall contact Barcelona Clearances according to A-CDM processes, on 121.800 MHz (121.700 MHz secondary), in order to:
- Request start up clearance and report the need for performing a cross-bleed start this is required.
 - Report the type and series of the aircraft, the stand and the ATIS message received.
 - Request delay information for engine start up.
 - Receive ATC clearances.
 - Report possible restrictions on compliance with local regulations (RNAV equipment, take-off performance, etc).
- E. Aircraft on departures shall contact Barcelona Clearances with the range of \pm 5 minutes of their TOBT. The push-back request shall be made on the respective GMC frequency and push-back shall start within 5 minutes off the start up clearance reception.
- F. If 5 minutes after TOBT, Barcelona Clearances, has not received the start-up request, the flight shall lose its TSAT and the start up shall not be authorized. Reception of a new updated TOBT shall be required for take-off to be sequenced again.
- G. It is forbidden to start up the engines at higher than idling at all stands in contact with the terminal, until the aircraft finishes push 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 prior ATC clearance.
- B. Guidance service by "Follow me" vehicle shall not be provided for access to any stands, except corporate aviation, aircraft with code letter D or higher, parking on Ramp-3, stands 290 to 298 on Ramp-15 and stands and contact positions without docking guidance (see AD2-LEBL PDC) and in exceptional cases and on request from the pilot in command.
- C. Barcelona Ground Movement Control (GMC) is responsible for:
- Control of all aircraft, personnel and vehicle movements on the manoeuvring area except for the runway or runways in use.
 - Issuing clearances and instructions for towed push-back and taxiing of aircraft and vehicles.
 - Reporting the stands assigned to aircraft by the Operation Coordination Center (CECOPS).
- D. Collision avoidance with other aircraft or obstacles is the 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 5 minutes following the approved start up time; otherwise pilots shall contact ATC.
- B. Aircraft with wingspan equal to or greater than 52 m or vertical empennage equal to or greater than 14.86 m, shall report this in the first call to GMC.
- C. When an aircraft is ready towing and/or taxiing, it shall request clearance on the taxiing frequency indicated in AD 2-LEBL GMC before this may start.
- D. When requesting start up, if an aircraft has reported the need for performing a cross-bleed start, this shall be requested on the taxiing frequency indicated in AD 2 - LEBL GMC.
- E. In parallel runways operation:
- E.1. Under normal conditions aircraft will taxi following the standard routes described in section 3 (STANDARD TAXIING ROUTES) corresponding to the configuration in use.
- E.2. Under certain circumstances, ATC may authorize an aircraft to shorten the standard route by crossing the runway in use. In this case the crew must be in a position to accelerate the crossing of the runway in use and may not taxi at low power ("reduced engine taxi"), notifying ATC otherwise.
- F. In all cases GMC shall establish the appropriate apron gate.
- G. When vacating the runway, if taxiing instructions have not been received, aircraft shall stop at the end of the exit taxiway segment.
- H. To reduce the risk of runway incursions by aircraft, pilots shall base the continuity of taxiing on the possibility of following the green taxiway centre line lights (when these are switched on). In the event of losing this visual reference, they shall stop taxiing, notify their position and request instructions from ATC. The taxiing instructions shall include clearance to cross active and non-active runways. If they do not receive this clearance, aircraft shall hold at the holding position of the appropriate runway.

I. Rodaje de Aeronaves con letra de clave F

- 11. Las aeronaves con letra de clave F deberán rodar con los motores exteriores al ralentí en las calles de rodaje M16, T3 a T14, S14, U1, U2, U3L y UB.
12. Las aeronaves con letra de clave F utilizarán las rutas normalizadas de rodaje para el acceso a los puestos de estacionamiento.
13. Existen calles de rodaje con limitación para aeronaves con letra de clave F (certificadas para aeronaves con letra de clave E) por distancia a objeto reducida o ancho de calle de rodaje (ver carta de movimiento en tierra para aeronaves con letra de clave F AD 2 - LEBL GMC 1.5).
14. En las calles de rodaje con limitación, las aeronaves no se desviarán de la línea de eje de calle de rodaje.
- J. Las aeronaves deberán acercarse todo lo posible al punto de espera de la pista o punto de espera intermedio (ver apartado 11 de AD 1.1). Es responsabilidad de los pilotos rodando por detrás mantener una distancia segura respecto a la aeronave parada en el punto de espera de la pista o punto de espera intermedio. Si existe duda sobre si una aeronave situada en un punto de espera de la pista o punto de espera intermedio puede ser sobrepasada de forma segura, la aeronave en rodaje deberá detenerse, notificar a ATC y solicitar instrucciones alternativas.

2.3 LIMITACIONES DE RODAJE

A. GENERALIDADES

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

- Letra de clave F: Envergadura desde 65 m hasta 80 m (exclusive).
- Letra de clave E: Envergadura desde 52 m hasta 65 m (exclusive).
- Letra de clave D: Envergadura desde 36 m hasta 52 m (exclusive).
- Letra de clave C: Envergadura desde 24 m hasta 36 m (exclusive).
- Letra de clave B: Envergadura desde 15 m hasta 24 m (exclusive).
- Letra de clave A: Envergadura hasta 15 m (exclusive).

B. PUNTOS DE ESPERA EN PISTA

- Aeronaves máximas para entrar en Y5, Y6, Y7, Z2, Z3, Z4, Z5, Z6, Z7:

TWY	Y5/Z4/Z5	Y6/Z3/Z6	Y7/Z2/Z7
LETRA DE CLAVE MAX	D	D	D
	C	E	C
	E	C	E
	-	F	-
	F	-	F

- Aeronave máxima para rodar por N13 con aeronave parada en Y5, Y6, Y7:

TWY	Y5/Y6/Y7	N13
LETRA DE CLAVE MAX	F	-
	E	-
	D	-
	C	-
	B	C

- Aeronave máxima para rodar por CS/BS con aeronave parada en Y5/Y7:

TWY	Y5/Y7	CS/BS
LETRA DE CLAVE MAX	F	C
	E	C
	D	E
	C	F

- Aeronave máxima para rodar por N con aeronave parada en Y4/Y2/Y1/N1/E6/D4:

TWY	Y4/Y2/Y1/N1/E6/D4	N
LETRA DE CLAVE MAX	F	-
	E	-
	D	-
	C	C
	B	D

- Aeronave máxima para rodar entre T2 y S1 con aeronave parada en T1:

TWY	T1	T2-S1
LETRA DE CLAVE MAX	F	-
	E	-
	D	C
	C	F

- Aeronave máxima para rodar entre T13 y S14 con aeronave parada en T14:

TWY	T14	T13-S14
LETRA DE CLAVE MAX	F	C
	E	C
	D	D
	C	F

- Envergadura máxima de aeronaves para entrar en U:

TWY	U3L	U3R
LETRA DE CLAVE MAX	B	E
	C	D
	D	C
	E	B
	F	-

- - Las aeronaves de letra de clave E o superior despegarán por pista 20 únicamente desde calle de rodaje U3L.

→ - Aeronave máxima para rodar entre U1 y U2 con aeronave parada en UB:

TWY	UB	U1-U2
LETRA DE CLAVE MAX	B	F
	C	E
	D	D

I. Taxiing of aircraft with code letter F

11. Aircraft with code letter F must taxi with their external engines idling on taxiways M16, T3 to T14, S14, U1, U2, U3L and UB.
12. Aircraft with code letter F shall taxi following the standard routes to access the stands.
13. There are some taxiways with taxiing restrictions for aircraft with code letter F (certified to aircraft with code letter E), due to lesser distance to an object or taxiway width (see aerodrome ground movement Chart for aircraft with code letter F AD 2 - LEBL GMC 1.5).
14. On taxiways with restrictions, aircraft shall not leave the taxiway centre line.
- J. Aircraft must approach as close as possible to the runway-holding position or intermediate holding position (see AD 1.1 item 11). Pilots taxiing behind an aircraft stopped at a runway-holding position or intermediate holding position are responsible for keeping a safe distance from it. If there is any doubt about whether an aircraft located at a runway-holding position or intermediate holding position can be overtaken safely, the taxiing aircraft must stop, notify ATC and request alternative instructions.

2.3 RESTRICTION ON TAXIING

A. GENERAL

Aircraft classification according to chapter 1 of annex 14 ICAO:

- Code letter F: Wingspan 65 m up to but not including 80 m.
- Code letter E: Wingspan 52 m up to but not including 65 m.
- Code letter D: Wingspan 36 m up to but not including 52 m.
- Code letter C: Wingspan 24 m up to but not including 36 m.
- Code letter B: Wingspan 15 m up to but not including 24 m.
- Code letter A: Wingspan up to but not including 15 m.

B. RUNWAY-HOLDING POSITIONS

- Maximum aircraft entering in Y5, Y6, Y7, Z2, Z3, Z4, Z5, Z6, Z7:

TWY	Y5/Z4/Z5	Y6/Z3/Z6	Y7/Z2/Z7
MAX CODE LETTER	D	D	D
	C	E	C
	E	C	E
	-	F	-
	F	-	F

- Maximum aircraft taxiing via N13 with aircraft stopped in Y5, Y6, Y7:

TWY	Y5/Y6/Y7	N13
MAX CODE LETTER	F	-
	E	-
	D	-
	C	-
	B	C

- Maximum aircraft taxiing via CS/BS with aircraft stopped in Y5/Y7:

TWY	Y5/Y7	CS/BS
MAX CODE LETTER	F	C
	E	C
	D	E
	C	F

- Maximum aircraft taxiing via N with aircraft stopped in Y4/Y2/Y1/N1/E6/D4:

TWY	Y4/Y2/Y1/N1/E6/D4	N
MAX CODE LETTER	F	-
	E	-
	D	-
	C	C
	B	D

- Maximum aircraft taxiing between T2 and S1 with aircraft stopped in T1:

TWY	T1	T2-S1
MAX CODE LETTER	F	-
	E	-
	D	C
	C	F

- Maximum aircraft taxiing between T13 and S14 with aircraft stopped in T14:

TWY	T14	T13-S14
MAX CODE LETTER	F	C
	E	C
	D	D
	C	F

- Maximum wingspan of aircraft entering in U:

TWY	U3L	U3R
MAX CODE LETTER	B	E
	C	D
	D	C
	E	B
	F	-

- Aircraft with code letter E or greater will take off via runway 20 from taxiway U3L only.

- Maximum aircraft taxiing between U1 and U2 with aircraft stopped in UB:

TWY	UB	U1-U2
MAX CODE LETTER	B	F
	C	E
	D	D

- Aeronave máxima para rodar entre J5 y E3 con aeronave parada en E2:

TWY	E2	J5-E3
LETRA DE CLAVE MAX	F	-
	E	-
	D	B
	C	E
	B	F

- Maximum aircraft taxiing between J5 and E3 with aircraft stopped in E2:

TWY	E2	J5-E3
MAX CODE LETTER	F	-
	E	-
	D	B
	C	E
	B	F

- Aeronaves máximas para entrar en G:

TWY	G1/G12	G2/G11	G3/G10
LETRA DE CLAVE MAX	-	F	C
	D	E	D
	E	D	E
	F	C	E

- Maximum aircraft entering in G:

TWY	G1/G12	G2/G11	G3/G10
MAX CODE LETTER	-	F	C
	D	E	D
	E	D	E
	F	C	E

- Aeronaves máximas para rodar por K1 con aeronave parada en G3:

TWY	G3	K1
LETRA DE CLAVE MAX	A	F
	B	E
	C	D
	D	C
	E	-

- Maximum aircraft taxiing via K1 with aircraft stopped in G3:

TWY	G3	K1
MAX CODE LETTER	A	F
	B	E
	C	D
	D	C
	E	-

- Aeronaves máximas para rodar por K1 con aeronave parada en G2:

TWY	G2	K1
LETRA DE CLAVE MAX	A	F
	B	E
	C	D
	D	C
	E	-
	F	-

- Maximum aircraft taxiing via K1 with aircraft stopped in G2:

TWY	G2	K1
MAX CODE LETTER	A	F
	B	E
	C	D
	D	C
	E	-
	F	-

- Aeronaves máximas para rodar por K11 con aeronave parada en G10:

TWY	G10	K11
LETRA DE CLAVE MAX	A	E
	B	D
	C	C
	D	-
	E	-

- Maximum aircraft taxiing via K11 with aircraft stopped in G10:

TWY	G10	K11
MAX CODE LETTER	A	E
	B	D
	C	C
	D	-
	E	-

- Aeronaves máximas para rodar por K11 con aeronave parada en G11:

TWY	G11	K11
LETRA DE CLAVE MAX	A	E
	B	D
	C	C
	D	-
	E	-
	F	-

- Maximum aircraft taxiing via K11 with aircraft stopped in G11:

TWY	G11	K11
MAX CODE LETTER	A	E
	B	D
	C	C
	D	-
	E	-
	F	-

- Aeronave máxima para rodar por calles de salida rápida G4 ó G9 con aeronave parada en G3 ó G10:

TWY	G3/G10	G4/G9
LETRA DE CLAVE MAX	E	B
	D	C
	C	E
	B	F

- Maximum aircraft taxiing via rapid exit taxiways G4 or G9 with aircraft stopped in G3 or G10:

TWY	G3/G10	G4/G9
MAX CODE LETTER	E	B
	D	C
	C	E
	B	F

- Aeronaves máximas para entrar en M1, N1, Y1, S1 y T1:

TWY	M1/S1	N1/T1	Y1
LETRA DE CLAVE MAX	E	E	E
	F	D	F
	D	F	D

- Maximum aircraft entering in M1, N1, Y1, S1 and T1:

TWY	M1/S1	N1/T1	Y1
MAX CODE LETTER	E	E	E
	F	D	F
	D	F	D

C. RODAJE

- Entre puerta BN y S2/T2 se establecen las siguientes limitaciones de rodaje entre aeronaves situadas en las calles de rodaje S y T:

TWY	S	T
LETRA DE CLAVE MAX	D	F
	E	E
	F	D

C. TAXIING

- Between gate BN and S2/T2 the following taxiing restrictions are established between aircraft situated on taxiways S and T:

TWY	S	T
MAX CODE LETTER	D	F
	E	E
	F	D

- Entre puertas BN y KN se establecen las siguientes limitaciones de rodaje entre aeronaves situadas en las calles de rodaje B, S y T:

TWY	B	S	T
LETRA DE CLAVE MAX	C	F	C
	C	E	D
	D	D	E
	E	C	F

- Between gates BN and KN the following taxiing restrictions are established between aircraft situated on taxiways B, S and T:

TWY	B	S	T
MAX CODE LETTER	C	F	C
	C	E	D
	D	D	E
	E	C	F

- Entre puerta KN y S14/T14 se establecen las siguientes limitaciones de rodaje entre aeronaves situadas en las calles de rodaje S y T:

TWY	S	T
LETRA DE CLAVE MAX	D	F
	E	E
	F	D

- Between gate KN and S14/T14 the following taxiing restrictions are established between aircraft situated on taxiways S and T:

TWY	S	T
MAX CODE LETTER	D	F
	E	E
	F	D

- Durante la realización de prueba de motores en calle de rodaje T2 no se permite el rodaje por S1. Mientras la aeronave en calle de rodaje T2 no esté realizando la prueba de motores o la haya finalizado se establecen las siguientes limitaciones de rodaje por S1:

TWY	T2	S1
LETRA DE CLAVE MAX	C	F
	D	D
	E	-
	F	-

- During engine testing on taxiway T2, taxiing via S1 is not allowed. If the aircraft in T2 is not testing engines or has finished this, the following taxiing restrictions are established in S1:

TWY	T2	S1
MAX CODE LETTER	C	F
	D	D
	E	-
	F	-

- Durante la realización de la prueba de motores en calle de rodaje N1 no se permite el rodaje por calle de rodaje Y1 ni el rodaje entre calles de rodaje M2 y M1. Mientras la aeronave en calle de rodaje N1 no esté realizando la prueba de motores o la haya finalizado no existe limitación para el rodaje entre calles de rodaje M2 y M1, pero no se permite el rodaje por calle de rodaje Y1.

- Aeronave máxima para rodar entre T5 y U1, con aeronave rodando entre S5 y puerta BN:

TWY	S5-puerta BN	T5-U1
LETRA DE CLAVE MAX	-	F
	A	E
	B	E
	C	E
	D	D
	E	C

- Entre M16 y N16 se establecen las siguientes limitaciones de rodaje entre aeronaves:

TWY	M16	N16
LETRA DE CLAVE MAX	F	D
	E	E
	D	F

- Entre M15/N15 y puerta DS se establecen las siguientes limitaciones de rodaje entre aeronaves situadas en las calles de rodaje L, M y N:

TWY	L	M	N
LETRA DE CLAVE MAX	B	F	C
	C	E	D
	C	D	E
	D	C	F

- Entre puerta DS y calle de rodaje E5 se establecen las siguientes limitaciones de rodaje entre aeronaves situadas en las calles de rodaje M y N:

TWY	M	N
LETRA DE CLAVE MAX	F	D
	E	E
	D	F

- Entre calle de rodaje E5 y M2/N2 no hay limitaciones de rodaje entre aeronaves situadas en las calles de rodaje M y N:

TWY	M	N
LETRA DE CLAVE MAX	F	F

- Se establecen las siguientes limitaciones de rodaje entre aeronaves situadas en las calles de rodaje Q9, J9 y K9:

TWY	Q9	J9	K9
LETRA DE CLAVE MAX	A	F	C
	B	E	D
	C	D	E
	D	C	F

- Se establecen las siguientes limitaciones de rodaje entre aeronaves situadas en las calles de rodaje Q10, J10 y K10:

TWY	Q10	J10	K10
LETRA DE CLAVE MAX	A	F	C
	B	E	D
	C	D	E
	C	C	F

- Se establecen las siguientes limitaciones de rodaje entre aeronaves situadas en las calles de rodaje J7/J8 y K8:

TWY	J7/J8	K8
LETRA DE CLAVE MAX	F	D
	E	E
	D	F

- En el rodaje a/desde los puestos de estacionamiento 290 a 298 de Rampa-15, se establecen las siguientes limitaciones de rodaje entre calle de rodaje interior de Rampa-15 y calle de rodaje K11:

TWY	Interior Rampa-15	K11
LETRA DE CLAVE MAX	E	D
	D	E
	C	F

- En puerta AN se establece limitación de rodaje para aeronaves cuya máxima letra de clave sea B.

- El movimiento simultáneo de aeronaves con letra de clave D o inferior en las calles de rodaje M y N no tiene limitaciones de rodaje.

- El movimiento simultáneo de aeronaves con letra de clave D o inferior en las calles de rodaje B, S y T no tiene limitaciones de rodaje.

- Las calles de rodaje B, L, y Q son de acceso al puesto de estacionamiento.

➔ - En las calles de rodaje L11 a L8, Q7, Q8, P2, P6, P7, U3R y U4 a U7 se establece limitación de rodaje para aeronaves cuya máxima letra de clave sea E.

- Los aterrizajes por la RWY 07L son compatibles con el rodaje de S14 a M16 o viceversa de aeronaves con empenaje vertical igual o inferior a 16,46 m.

- Los aterrizajes por la RWY 07L son compatibles con el rodaje de T14 a N16 o viceversa de aeronaves con empenaje vertical igual o inferior a 14,86 m.

- En la intersección de las calles de rodaje P5 con T7, las aeronaves tipo A380 podrían rodar pisando el margen.

- El movimiento de aeronaves con letra de clave E o F, debe realizarse con maniobra de sobreviraje entre calle de rodaje S y calle de rodaje T, y también entre calle de rodaje J y calle de rodaje K a través de calles de rodaje PS o QS.

- During engine testing on the taxiway N1, taxiing via Y1 and between taxiways M2 and M1 is not allowed. If the aircraft in N1 is not testing its engines or has finished this, there are no taxiing restrictions between M2 and M1, but taxiing via taxiway Y1 is not allowed.

- Maximum aircraft taxiing between T5 and U1, with aircraft taxiing between S5 and gate BN:

TWY	S5-gate BN	T5-U1
MAX CODE LETTER	-	F
	A	E
	B	E
	C	E
	D	D
	E	C

- Between M16 and N16 the following taxiing restrictions are established:

TWY	M16	N16
MAX CODE LETTER	F	D
	E	E
	D	F

- Between M15/N15 and gate DS the following taxiing restrictions are established between aircraft situated on taxiways L, M and N:

TWY	L	M	N
MAX CODE LETTER	B	F	C
	C	E	D
	C	D	E
	D	C	F

- Between gate DS and taxiway E5, the following taxiing restrictions are established between aircraft situated on taxiways M and N:

TWY	M	N
MAX CODE LETTER	F	D
	E	E
	D	F

- Between taxiway E5 and M2/N2, there are no taxiing restrictions between aircraft situated on taxiways M and N:

TWY	M	N
MAX CODE LETTER	F	F

- Taxiing restrictions are established between aircraft situated on taxiways Q9, J9 and K9:

TWY	Q9	J9	K9
MAX CODE LETTER	A	F	C
	B	E	D
	C	D	E
	D	C	F

- Taxiing restrictions are established between aircraft situated on taxiways Q10, J10 and K10:

TWY	Q10	J10	K10
MAX CODE LETTER	A	F	C
	B	E	D
	C	D	E
	C	C	F

- Taxiing restrictions are established between aircraft situated on taxiways J7/J8 and K8:

TWY	J7/J8	K8
MAX CODE LETTER	F	D
	E	E
	D	F

- For taxiing to/from stands 290 to 298 on Ramp-15, the following taxiing restrictions are established between the inner taxiway of Ramp-15 and taxiway K11:

TWY	Inner Ramp-15	K11
MAX CODE LETTER	E	D
	D	E
	C	F

- At gate AN taxiing restriction is established for aircraft with a maximum code letter of B.

- Simultaneous manoeuvres of aircraft with code letter D or below on M and N taxiways, do not have any taxiing restrictions.

- Simultaneous manoeuvres of aircraft with code letter D or below on B, S and T taxiways, do not have any taxiing restrictions.

- Taxiways B, L and Q are used to access to the stand.

- On taxiways L11 to L8, Q7, Q8, P2, P6, P7, U3R and U4 to U7 taxiing restriction is established for aircraft with a maximum code letter E.

- Landings on RWY 07L are compatible with the taxiing of aircraft with vertical empennage equal or lower than 16.46 m from S14 to M16 or viceversa.

- Landings on RWY 07L are compatible with the taxiing of aircraft with vertical empennage equal to or lower than 14.86 m from T14 to N16 or viceversa.

- Aircraft type A380 may taxi overshooting the margin on taxiway P5 intersection with T7.

- The movement of aircraft with code letter E or F, must be made with "oversteering" manoeuvre, between taxiway S and taxiway T, and between taxiway J and taxiway K through taxiways PS or QS too.

3. RUTAS DE RODAJE NORMALIZADAS

→ A continuación se hace referencia a los sentidos generales de rodaje esperados en función de las configuraciones habituales. En cualquier caso, los pilotos seguirán las instrucciones de rodaje proporcionadas por ATC.

3.1 OPERACIÓN CON PISTAS PARALELAS.

3.1.1 CONFIGURACIÓN OESTE. Ver AD 2-LEBL GMC 1.1

A. GENERALIDADES

- Llegadas por RWY 25R.
- Salidas por RWY 25L.
- El sentido general de rodaje en la calle de rodaje S es hacia el Oeste.
- El sentido general de rodaje en la calle de rodaje T es bidireccional.
- El sentido general de rodaje en la calle de rodaje N es bidireccional.
- El sentido general de rodaje en la calle de rodaje M es hacia el Este.
- El sentido general de rodaje en la calle de rodaje E es hacia el Sur.
- El sentido general de rodaje en la calle de rodaje D es hacia el Sur.
- El sentido general de rodaje en la calle de rodaje J es hacia el Oeste.
- El sentido general de rodaje en la calle de rodaje K es hacia el Este.

B. LLEGADAS

Se establece la siguiente normalización de rodaje para las aeronaves que aterrizan por RWY 25R:

Terminal T1

Las aeronaves con puesto de estacionamiento en Terminal T1 abandonarán RWY 25R y seguirán las siguientes instrucciones ATC en función de su puesto de estacionamiento:

- Rampa-9
Abandonarán RWY 25R hacia el Norte y seguirán instrucciones ATC.
- Rampas-10, 11, 12 y 16
Abandonarán RWY 25R hacia el Sur y rodarán por calle de rodaje N hasta la puerta que indique ATC.
- Rampas-13, 14, 15 y 17
Abandonarán RWY 25R hacia el Sur y rodarán por calle de rodaje N, E y J hasta la puerta que indique ATC.

Terminal T2

Las aeronaves con puesto de estacionamiento en Terminal T2 abandonarán RWY 25R hacia el Norte y seguirán instrucciones ATC.

→ C. SALIDAS

Se establece la siguiente normalización de rodaje para aeronaves que despeguen por la RWY 25L:

Terminal T1

- Rampa-9
Incorporación a través de la puerta que indique ATC, a S, M, E o D y K hasta el punto de espera de RWY 25L.
- Rampas-10, 11, 12 y 16
Incorporación a través de la puerta que indique ATC, a M, E o D y K hasta el punto de espera de RWY 25L.
- Rampas-13, 14, 15 y 17
Incorporación a través de la puerta que indique ATC, a K hasta el punto de espera de RWY 25L.

Terminal T2

Incorporación a través de la puerta que indique ATC, a U, S, M, E o D y K hasta el punto de espera de RWY 25L.

3.1.2 CONFIGURACIÓN ESTE. Ver AD 2-LEBL GMC 1.2

A. GENERALIDADES

- Llegadas por RWY 07L.
- Salidas por RWY 07R.
- El sentido general de rodaje de la calle de rodaje S es hacia el Oeste.
- El sentido general de rodaje de la calle de rodaje T es bidireccional.
- El sentido general de rodaje de la calle de rodaje N es hacia el Oeste.
- El sentido general de rodaje de la calle de rodaje M es hacia el Este.
- El sentido general de rodaje de la calle de rodaje E es hacia el Sur.
- El sentido general de rodaje de la calle de rodaje J es hacia el Oeste.
- El sentido general de rodaje de la calle de rodaje K es hacia el Oeste.

B. LLEGADAS

Se establece la siguiente normalización de rodaje para las aeronaves que aterrizan por RWY 07L:

Terminal T1

Las aeronaves con puesto de estacionamiento en Terminal T1 abandonarán RWY 07L y seguirán las siguientes instrucciones ATC en función de su puesto de estacionamiento:

- Rampa-9
Abandonarán RWY 07L hacia el Norte y seguirán instrucciones ATC.
- Rampas-10, 11, 12 y 16
Abandonarán RWY 07L hacia el Sur y rodarán por calle de rodaje N hasta la puerta que indique ATC.
- Rampas-13, 14, 15 y 17
Abandonarán RWY 07L hacia el Sur y rodarán por calles de rodaje N, E y J hasta la puerta que indique ATC.

3. STANDARD TAXIING ROUTES

Below, reference is made to the general directions of taxiing expected as determined by the normal configurations. In any event, pilots shall follow the taxiing instructions provided by ATC.

3.1 PARALLEL RUNWAY OPERATION

3.1.1 WEST CONFIGURATION. See AD 2-LEBL GMC 1.1

A. GENERAL

- Arrivals by RWY 25R.
- Departures by RWY 25L.
- The general taxiing direction in S taxiway is to the West.
- The general taxiing direction in T taxiway is bidirectional.
- The general taxiing direction in N taxiway is bidirectional.
- The general taxiing direction in M taxiway is to the East.
- The general taxiing direction in E taxiway is to the South.
- The general taxiing direction in D taxiway is to the South.
- The general taxiing direction in J taxiway is to the West.
- The general taxiing direction in K taxiway is to the East.

B. ARRIVALS

The following taxiing standardization is established for aircraft arriving by RWY 25R:

Terminal T1

Aircraft with stands at Terminal T1 shall vacate RWY 25R and follow the ATC instructions corresponding to their stand:

- Ramp-9
Shall vacate RWY 25R to the North and follow ATC instructions.
- Ramps-10, 11, 12 and 16
Shall vacate RWY 25R to the South and shall taxi via taxiway N to the gate indicated by ATC.
- Ramps-13, 14, 15 and 17
Shall vacate RWY 25R to the South and shall taxi via taxiway N, E and J to the gate indicated by ATC.

Terminal T2

Aircraft with stand at Terminal T2 shall vacate RWY 25R to the North and they shall follow ATC instructions.

C. DEPARTURES

The following taxiing standardization is established for aircraft departing from RWY 25L:

Terminal T1

- Ramp-9
Join through the gate indicated by ATC, to S, M, E or D and K up to holding position RWY 25L.
- Ramps-10, 11, 12 and 16
Join through the gate indicated by ATC, to M, E or D and K up to holding position RWY 25L.
- Ramps-13, 14, 15 and 17
Join through the gate indicated by ATC, to K up to holding position RWY 25L.

Terminal T2

Join through the gate indicated by ATC, to U, S, M, E or D and K up to holding position in RWY 25L.

3.1.2 EAST CONFIGURATION. See AD 2-LEBL GMC 1.2

A. GENERAL

- Arrivals by RWY 07L.
- Departures by RWY 07R.
- The general taxiing direction in S taxiway is to the West.
- The general taxiing direction in T taxiway is bidirectional.
- The general taxiing direction in N taxiway is to the West.
- The general taxiing direction in M taxiway is to the East.
- The general taxiing direction in E taxiway is to the South.
- The general taxiing direction in J taxiway is to the West.
- The general taxiing direction in K taxiway is to the West.

B. ARRIVALS

The following taxiing standardization is established for aircraft arriving by RWY 07L:

Terminal T1

Aircraft with stand in Terminal T1 shall leave RWY 07L and they shall follow the ATC instructions belows, depending on their stand:

- Ramp-9
Shall vacate RWY 07L to the North and follow ATC instructions.
- Ramps-10, 11, 12 and 16
Shall vacate RWY 07L to the South and shall taxi via taxiway N to the gate indicated by ATC.
- Ramps-13, 14, 15 and 17
Shall vacate RWY 07L to the South and shall taxi via taxiway N, E and J to the gate indicated by ATC.

Terminal T2

Las aeronaves con puesto de estacionamiento en Terminal T2 abandonarán RWY 07L hacia el Norte y seguirán instrucciones ATC.

→ C. SALIDAS

Se establece la siguiente normalización de rodaje para aeronaves que despeguen por la RWY 07R:

Incorporación a través de la puerta que indique ATC, a U, S, M, E, J y K hasta el punto de espera de RWY 07R. punto de espera 07R.

→ 3.2 OPERACIÓN CON PISTAS CRUZADAS

3.2.1 CONFIGURACIÓN NORTE. Ver AD 2-LEBL GMC 1.3

A. GENERALIDADES

- Llegadas por RWY 02.
- Salidas por RWY 07R.
- El sentido general de rodaje en la calle de rodaje S es hacia el Oeste.
- El sentido general de rodaje en la calle de rodaje T es hacia el Este.
- El sentido general de rodaje en la calle de rodaje N es hacia el Oeste.
- El sentido general de rodaje en la calle de rodaje M es hacia el Este.
- El sentido general de rodaje en la calle de rodaje E es hacia el Sur.
- El sentido general de rodaje en la calle de rodaje J es hacia el Oeste
- El sentido general de rodaje en la calle de rodaje K es hacia el Oeste.

B. LLEGADAS

Las aeronaves abandonarán RWY 02 preferentemente por TWY UB, notificando a ATC si requieren salir por final de pista.

Se establece la siguiente normalización de rodaje para las aeronaves que aterrizan por RWY 02:

Terminal T1

- Rampa-9
Incorporación a U y S hasta la puerta que indique ATC.
- Rampas-10, 11, 12 y 16
Incorporación a U y S hacia hasta S7, E y N hasta la puerta que indique ATC.
- Rampas-13, 14, 15 y 17
Incorporación a U y S hasta S7, E y J hasta la puerta que indique ATC.

Terminal T2

Incorporación a U y S hasta la puerta que indique ATC.

C. SALIDAS

Se establece la siguiente normalización de rodaje para aeronaves que despeguen por la RWY 07R:

Terminal T1

- Rampa-9
Incorporación, a través de la puerta que indique ATC, a T hasta T8, E, J y K hasta el punto de espera de RWY 07R.
- Rampas-10, 11, 12, y 16
Incorporación, a través de la puerta que indique ATC, a M, E, J y K hasta el punto de espera de RWY 07R.
- Rampas-13, 14, 15 y 17
Incorporación, a través de la puerta que indique ATC, a J y/o K hasta el punto de espera de RWY 07R.

Terminal T2

Incorporación, a través de la puerta que indique ATC, a S hasta S7 ó T hasta T8, E, J y K hasta el punto de espera de RWY 07R.

→ 3.3 OPERACIÓN CON PISTA ÚNICA

3.3.1 CONFIGURACIÓN OESTE. Ver AD2 – LEBL GMC 1.4

A. GENERALIDADES

- Llegadas por RWY 25L.
- Salidas por RWY 25L.
- El sentido general de rodaje en la calle de rodaje S es hacia el Este.
- El sentido general de rodaje en la calle de rodaje T es hacia el Oeste.
- El sentido general de rodaje en la calle de rodaje N es hacia el Oeste.
- El sentido general de rodaje en la calle de rodaje M es hacia el Este.
- El sentido general de rodaje en la calle de rodaje E es hacia el Norte.
- El sentido general de rodaje en la calle de rodaje D es hacia el Sur.
- El sentido general de rodaje en la calle de rodaje J es hacia el Este.
- El sentido general de rodaje en la calle de rodaje K es hacia el Este.

B. LLEGADAS

Las aeronaves aterrizando por RWY 25L notificarán a ATC si requieren abandonar por final de pista.

Se establece la siguiente normalización de rodaje para las aeronaves que aterrizan por RWY 25L:

Terminal T1

- Rampa-9
Incorporación a K, J, E y S hasta la puerta de acceso que indique ATC.
- Rampas-10, 11, 12 y 16
Incorporación a K, J, E y N hasta la puerta de acceso que indique ATC.
- Rampas-13, 14, 15 y 17
Incorporación a J hacia el Oeste ó K y J hacia el Este hasta la puerta de acceso que indique ATC.

Terminal T2

Aircraft with stand on Terminal T2 shall vacate RWY 07L to the North and they shall follow the ATC instructions.

C. DEPARTURES

The following taxiing standardization is established for aircraft departing from RWY 07R:

Join through the gate indicated by ATC, to U, S, M, E, J and K up to holding position 07R.

3.2 OPERATION WITH INTERSECTING RUNWAYS

3.2.1 NORTH CONFIGURATION. See AD2-LEBL GMC 1.3

A. GENERAL

- Arrivals by RWY 02.
- Departures by RWY 07R.
- The general direction of taxiing in taxiway S is towards the West.
- The general direction of taxiing in taxiway T is towards the East.
- The general direction of taxiing in taxiway N is towards the West.
- The general direction of taxiing in taxiway M is towards the East.
- The general direction of taxiing in taxiway E is towards the South.
- The general direction of taxiing in taxiway J is towards the West.
- The general direction of taxiing in taxiway K is towards the West.

B. ARRIVALS

Aircraft shall preferably vacate RWY 02 via TWY UB, notifying ATC if they need to exit by the runway end.

The following standard taxiing is established for aircraft landing by RWY 02:

Terminal T1

- Ramp-9
Incorporation into U and S up to the gate indicated by ATC.
- Ramps-10, 11, 12 and 16
Incorporation into U and S up to S7, E and N up to the gate indicated by ATC.
- Ramps-13, 14, 15 and 17
Incorporation into U and S up to S7, E and J up to the gate indicated by ATC.

Terminal T2

Incorporation into U and S up to the gate indicated by ATC.

C. DEPARTURES

The following standard taxiing is established for aircraft taking off by RWY 07R:

Terminal T1

- Ramp-9
Incorporation, via the gate indicated by ATC, into T up to T8, E, J and K up to the holding position of RWY 07R.
- Ramps-10, 11, 12 and 16
Incorporation, via the gate indicated by ATC, into M, E, J and K up to the holding position of RWY 07R.
- Ramps-13, 14, 15 and 17
Incorporation, via the gate indicated by ATC, into J and/or K up to the holding position of RWY 07R.

Terminal T2

Incorporation, via the gate indicated by ATC, into S up to S7 or T up to T8, E, J and K up to the holding position of RWY 07R.

3.3 OPERATION WITH SINGLE RUNWAY

3.3.1 WEST CONFIGURATION. See AD2 – LEBL GMC 1.4

A. GENERAL

- Arrivals by RWY 25L.
- Departures by RWY 25L.
- The general direction of taxiing in taxiway S is towards the East.
- The general direction of taxiing in taxiway T is towards the West.
- The general direction of taxiing in taxiway N is towards the West.
- The general direction of taxiing in taxiway M is towards the East.
- The general direction of taxiing in taxiway E is towards the North.
- The general direction of taxiing in taxiway D is towards the South.
- The general direction of taxiing in taxiway J is towards the East.
- The general direction of taxiing in taxiway K is towards the East.

B. ARRIVALS

Aircraft landing by RWY 25L shall notify ATC if they need to vacate it by the runway end.

The following standard taxiing is established for aircraft landing by RWY 25L:

Terminal T1

- Ramp-9
Incorporation into K, J, E and S up to the gate indicated by ATC.
- Ramps-10, 11, 12 and 16
Incorporation into K, J, E and N up to the gate indicated by ATC.
- Ramps-13, 14, 15 and 17
Incorporation into J towards the West or K and J towards the East up to the gate indicated by ATC.

Terminal T2
Incorporación a K, J, E y S ó T hasta la puerta de acceso que indique ATC.

C. SALIDAS

Salvo indicación contraria por ATC, las aeronaves emplearán exclusivamente G1 y G2 en el punto de espera RWY 25L.

Se establece la siguiente normalización de rodaje para aeronaves que despeguen por la RWY 25L:

Terminal T1

- Rampa-9
Incorporación a través de la puerta que indique ATC, a S hasta S7, D y K hasta el punto de espera de RWY 25L.
- Rampas-10, 11, 12 y 16
Incorporación a través de la puerta que indique ATC, a M hasta M6, D y K hasta el punto de espera de RWY 25L.
- Rampas-13, 14, 15 y 17
Incorporación a través de la puerta que indique ATC, a K hasta el punto de espera de RWY 25L.

Terminal T2

Incorporación a través de la puerta que indique ATC, a S hasta S7 ó T hasta T6, D y K hasta el punto de espera de RWY 25L.

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

Los pilotos que soliciten despegar desde el inicio de RWY 07L o RWY 25R informarán al ATC en el primer contacto con GMC. Las intersecciones normalizadas son: Z2, Z3, Z4, Y2 o Y4 para RWY 25R y Z5, Z6, Z7, Y5, Y6 o Y7 para RWY 07L.

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.

RESTRICCIONES A LOS PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

Posiciones de contacto con el terminal:

Es obligatorio el uso de las instalaciones de 400 Hz del aeropuerto. 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. La APU del avión podrá utilizarse solo cuando no estén disponibles las unidades móviles.

UTILIZACIÓN DE LA RAMPA-0

- Rampa-0 es para uso exclusivo de la aviación corporativa y aeronaves privadas y está condicionada a la capacidad declarada.
- Aeronave máxima: F50.
- Se solicitará la condición de operador habitual al aeropuerto de Barcelona/El Prat y estará condicionado a la capacidad declarada.
- Los operadores habituales deberán solicitar slot de salida y llegada, por este orden, indicando la matrícula de la aeronave en la petición de slot.
- Los operadores no habituales estarán limitados a una estancia máxima de 96 horas y deberán solicitar slot de llegada y de salida asociado.
- Aquellas aeronaves de aviación corporativa o aviación privada cuyo tamaño sea superior a la aeronave máxima de Rampa-0, estarán sujetas a las mismas condiciones de estancia máxima de 96 horas además del condicionante de la capacidad declarada del resto de rampas.
- Toda aeronave que opere en el aeropuerto debe tener contratado un agente de handling de rampa.
- Aquellas aeronaves con restricciones para uso de retroceso en Rampa-0 deberán notificarlo vía SITA (BCNOOYA) antes de la operación del vuelo y deberán remitir al aeropuerto a través del agente de handling contratado el certificado técnico que acredite tal limitación.

Gestor de la terminal de aviación corporativa autorizado por el aeropuerto.
Datos de contacto:

- MENZIES EXECUTIVE FBO
Tel: +34-932 984 735
Fax: +34-933 702 354
Móvil: +34-609 603 567
E-mail: bcn.fbo@menziesaviation.com
SITA: BCNGA7X
- GESTAIR FBO BARCELONA
OCC (Operations Coordination Centre)
Tel: +34-916 782 648
Fax: +34-913 963 899
Móvil: No
E-mail: occ@gestair.com
SITA: MADDOG5

Terminal T2
Incorporation into K, J, E and S or T up to the gate indicated by ATC.

C. DEPARTURES

Unless otherwise indicated by ATC, aircraft shall exclusively use G1 and G2 at the RWY 25L holding position.

The following standard taxiing is established for aircraft taking off by RWY 25L:

Terminal T1

- Ramp-9
Incorporation, via the gate indicated by ATC, into S up to S7, D and K up to the holding position of RWY 25L.
- Ramps-10, 11, 12 and 16
Incorporation, via the gate indicated by ATC, into M up to M6, D and K up to the holding position of RWY 25L.
- Ramps-13, 14, 15 and 17
Incorporation, via the gate indicated by ATC, into K up to the holding position of RWY 25L.

Terminal T2

Incorporation, via the gate indicated by ATC, into S up to S7 or T up to T6, D and K up to the holding position of RWY 25L.

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

Pilots who request take-off from the start of RWY 07L or RWY 25R, must inform ATC during the first contact with GMC. The standard intersections are: Z2, Z3, Z4, Y2 or Y4 for RWY 25R and Z5, Z6, Z7, Y5, Y6 or Y7 for RWY 07L.

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

RESTRICTIONS ON STANDS

Stands in contact with terminal:

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

Remote stands:

The use of APU is forbidden except 10 minutes after blocks for arrivals and 10 minutes before off-blocks for departures; except for wide-bodied aircraft that may be allowed to use it 50 minutes before departures and 15 minutes after arrival. The aircraft APU may only be used when the mobile units are not operational.

UTILIZATION OF RAMP-0

- The use of Ramp-0 is exclusive to corporate aviation and private aircraft and shall be determined by the declared capacity.
- Maximum aircraft: F50.
- The standing of regular operator shall be requested to Barcelona/El Prat airport and this shall be determined by the declared capacity.
- The regular operators must request departure and arrival slot, in this order, including the aircraft registration number in the request.
- The non-regular operators shall be limited to a maximum stay of 96 hours, and they must request arrival slot and associated departure slot.
- Corporate or private aviation aircraft larger than Ramp-0 maximum aircraft, shall be subject to the conditions of maximum stay of 96 hours in addition to the capacity restrictions declared for the other ramps.
- All aircraft operating in the airport must have hired a ramp handling agent.
- Aircraft with restricted use of push-back on Ramp-0 shall notify this via SITA (BCNOOYA) before the operation of the flight and must submit the technical certificate accrediting this limitation to the airport via its hired handling agent.

Corporate aviation terminal manager authorized by the airport. Contact data:

- MENZIES EXECUTIVE FBO
Tel: +34-932 984 735
Fax: +34-933 702 354
Mobile phone: +34-609 603 567
E-mail: bcn.fbo@menziesaviation.com
SITA: BCNGA7X
- GESTAIR FBO BARCELONA
OCC (Operations Coordination Centre)
Tel: +34-916 782 648
Fax: +34-913 963 899
Mobile phone: No
E-mail: occ@gestair.com
SITA: MADDOG5

BARCELONA STATION
Tel: +34-934 780 910
Fax: +34-934 780 911
Móvil: +34-649 031 527
E-mail: barcelona@gestair.com

BARCELONA STATION
Tel: +34-934 780 910
Fax: +34-934 780 911
Mobile phone: +34-649 031 527
E-mail: barcelona@gestair.com

DESHIELO DE AERONAVES

Se ha establecido la zona de deshielo para aeronaves hasta 51 m de envergadura en puestos de estacionamiento de Rampa 17 ó Rampa 4 según el Agente de Asistencia en Tierra contratado.

En caso de saturación en los puestos de estacionamiento de Rampa 17, se ha establecido como posición de deshielo de contingencia la puerta MS en Rampa 17. Se realizará guiado con vehículo "Sigame" a las aeronaves que tuvieran que realizar deshielo en puerta MS.

→ El deshielo de aeronaves de letra de clave E o superior se hará en los puestos de estacionamiento en que se encuentren estacionadas las aeronaves.

OPERACIÓN EN ZONA DE DESHIELO (ENVERGADURA INFERIOR A 51 m)

- 1.- El piloto al solicitar permiso de puesta en marcha, indicará que requiere deshielo. La autorización de puesta en marcha podrá ser autorizada según necesidades operativas en función de la secuencia de peticiones de deshielo en lugar de la TSAT (Hora objetivo de autorización de puesta en marcha).
- 2.- El piloto mantendrá escucha permanente en la frecuencia GMC correspondiente a la zona de deshielo (GMC-S para Rampa 17 y GMC-N para Rampa 4).
- 3.- Una vez concluida la operación de deshielo, el piloto notificará en la frecuencia GMC correspondiente a la zona de deshielo que está listo para el despegue y, una vez autorizado, abandonará a la mayor brevedad la zona de deshielo.
4. Se concederá autorización para la entrada a la zona de deshielo cuando la aeronave precedente haya dejado libre la misma.
5. El piloto al mando se asegurará de que la aeronave quede convenientemente situada en el puesto de estacionamiento a fin de garantizar la circulación segura de los equipos de deshielo por la zona.
6. Las operaciones de deshielo de aeronaves se realizarán con los motores al ralentí y en situación de listo para el despegue, o bien con motores parados utilizando el APU de la aeronave. Para el deshielo de aeronaves de 4 motores, el piloto podrá ser requerido por el agente que realiza el deshielo a apagar alguno de los motores exteriores.
7. En el caso de que una aeronave no pueda abandonar la zona de deshielo por sus propios medios, la compañía responsable de la misma estará obligada a retirarla inmediatamente de dicha zona estableciendo el procedimiento adecuado con su agente de asistencia en tierra.
8. Un empleado de asistencia en tierra (o de la compañía, si así lo exigen los procedimientos de la misma) comunicará con el piloto al mando mediante JACK de comunicaciones, informando de la finalización del servicio de deshielo.

OPERACIÓN DEL RESPONDEDOR EN MODO S CUANDO LA AERONAVE ESTÉ EN TIERRA

Para permitir la cooperación necesaria con el Sistema Avanzado de Vigilancia basado en el Modo S, los operadores de aeronaves que pretendan utilizar el aeropuerto de Barcelona/El Prat se asegurarán de que el respondedor modo S está disponible para operar cuando la aeronave esté en tierra.

Los pilotos deberán:

- Seleccionar el Modo AUTO y el código del Modo A asignado.
- Si el modo AUTO no está disponible, se seleccionará ON (p.e .XPDR) y el código del modo A asignado:
 - Desde la solicitud de retroceso remolcado o rodaje, lo que ocurra antes.
 - Después del aterrizaje e ininterrumpidamente hasta que la aeronave se encuentre totalmente aparcada en su puesto de estacionamiento.
 - Cuando la aeronave se encuentre totalmente estacionada, se seleccionará STBY.

Siempre que la aeronave sea capaz de notificar la Identificación de Aeronave (por ejemplo, el indicativo usado durante el vuelo), ésta debería introducirse (a través del FMS o del Panel de Control del Respondedor) desde el momento de la solicitud de retroceso remolcado o de rodaje, lo que ocurra antes. La tripulación deberá utilizar el formato definido por OACI para introducir la Identificación de la Aeronave (por ejemplo, BAW123, AFR6380, ...).

Para asegurar que el comportamiento de los sistemas basados en frecuencias SSR (incluyendo equipos TCAS y radares SSR) no se ve afectado, el TCAS no debería seleccionarse antes de recibir la autorización de entrar y mantener, y debería deseleccionarse una vez abandonada la pista.

Las aeronaves en rodaje sin plan de vuelo, deberían seleccionar el código 2000 en Modo A.

AIRCRAFT DE-ICING

An aircraft de-icing area has been established for aircraft up to 51 m wingspan on stands of Ramp 17 or Ramp 4 according to the hired handling agent.

In case of saturation of the stands of Ramp 17, a contingency de-icing position has been established at the gate MS in ramp 17. Guidance services with "Follow me" vehicle shall be provided to aircraft needing to carry out de-icing at gate MS.

De-icing of aircraft with code letter E or greater will be done on the stands where the aircraft are parked.

OPERATION IN DE-ICING AREA (WINGSPAN LESS THAN 51 m)

- 1.- When the pilot request clearance to start up, the need for de-icing operation shall be reported. Start up authorization may be cleared according to the operational needs and the sequence of requests for de-icing instead of TSAT (Target Start up Approval Time).
- 2.- Pilots shall maintain permanent watch on the GMC frequency corresponding to the de-icing area (GMC-S for Ramp 17 and GMC-N for Ramp 4).
- 3.- Once the de-icing operation has finished, pilots shall notify on the GMC frequency corresponding to the de-icing area that they are ready for departure and, when cleared, they shall leave the de-icing area as soon as possible.
- 4.- Clearance to enter the de-icing area shall be granted once the previous aircraft has vacated it.
- 5.- Pilots in command shall ensure that the aircraft is properly located on the stand in order to safeguard the movement of the de-icing equipments through the area.
- 6.- De-icing operations of aircraft shall be carried out with the engines idling and ready to take off, or with engines off using the aircraft APU. For the de-icing operation of a 4 engines aircraft, the agent in charge of the de-icing operation may require the pilot to turn off some of the outer engines.
- 7.- When an aircraft cannot leave the de-icing area under its own power, the operator responsible for it is obliged to remove it immediately from the mentioned area according to the established procedure with its handling agent.
8. An operator of the handling agent (or the company, if required by its own procedures) shall contact the pilot in command of the aircraft by means of JACK communication, reporting the de-icing service conclusion.

OPERATION OF MODE S TRANSPONDER WHEN THE AIRCRAFT IS ON THE GROUND

In order to cooperate with the Mode-S based Advanced Surveillance System, aircraft operators intending to use Barcelona/El Prat airport shall ensure that the Mode S transponder is able to operate when the aircraft is on the ground.

Pilots shall:

- Select AUTO mode and assigned Mode A code.
- If AUTO mode is not available, select ON (e.g. XPDR) and assigned Mode A code:
 - From the request for towed push-back or taxi, whichever is earlier.
 - After landing, continuously until the aircraft is fully parked in its stand.
- When the aircraft is fully parked, they shall select STBY.

Whenever the aircraft is capable of reporting Aircraft Identification (e.g. callsign used in flight), this should also be entered (by means of the FMS or the Transponder Control Panel) from the request for towed push back or taxi, whichever is earlier. Air crew must use the ICAO defined format to enter the Aircraft Identification (e.g. BAW123, AFR6380, ...).

In order to ensure that the performance of systems based on SSR frequencies (including airborne TCAS units and SSR radar) is not affected, TCAS should not be selected before receiving the clearance to line-up and wait, and should be deselected after vacating the runway.

Aircraft taxiing without flight plan should select Mode A code 2000.

NOTIFICACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL

Los pilotos/compañía deberán comunicar lo antes posible al aeropuerto el accidente, incidente y suceso o evento que pueda tener alguna potencial afectación a la seguridad operacional en el que se haya visto involucrado o sea testigo del mismo.

El objeto de estas notificaciones es la recopilación de la información para la mejora de la seguridad operacional, independientemente de la notificación obligatoria de sucesos ante la autoridad aeronáutica pertinente. Los datos se podrán enviar en cualquier formato incluyendo al menos la siguiente información:

- Fecha y hora.
- Lugar.
- Implicados (datos para identificar los vehículos, aeronaves ... implicados).
- Empresas involucradas.
- Descripción de los hechos.
- Cualquier otro dato que se considere relevante (ej: condiciones de iluminación, meteorológicas, fase de la operación como despegue/aterrizaje/escala, estado del pavimento ...).

La dirección de correo electrónico del aeropuerto, para la recepción de las notificaciones de seguridad operacional, es la siguiente:

bcn.dsog.asr@aena.es

Además de notificar al aeropuerto mediante el sistema indicado, es necesario enviar al menos los datos básicos del accidente, incidente, suceso o evento al proveedor de servicios de control de tránsito aéreo (ATC).

En el caso específico de notificaciones de seguridad relacionadas con el proveedor de servicios de control de tránsito aéreo (área de maniobras, fases de vuelo y espacio aéreo ATS) pueden remitirse a la dirección de correo electrónico:

lecb.safety@enaire.es

OPERATIONAL SAFETY REPORTS

Pilots/operator shall report to the airport as soon as possible any accidents, incidents, occurrences or events which may have a potential operational impact and in which they have been involved or witnessed.

The aim of these reports is the compilation of the information in order to improve operational safety, independently of the mandatory reporting of the occurrence to the appropriate aeronautical authority. Data may be sent in any format, including at least the following information:

- Date and time.
- Site.
- Parties involved (data used to identify vehicles, aircraft ... involved).
- Companies implicated.
- Description of the facts.
- Any other data considered relevant (e.g. lighting conditions, weather, phase of the operation such as takeoff/landing/stopover, pavement conditions ...).

Contact e-mail address of the airport, for the reception of operational safety reports, is the following:

bcn.dsog.asr@aena.es

In addition to notifying the airport by means of the indicated system, it is necessary to send at least basic data of the accident, incident, occurrence or event to the air traffic control service provider (ATC).

In the specific instance of safety reports related with the air traffic control service provider (manoeuvring area, flight phases and ATS airspace) these may be sent to the e-mail address:

lecb.safety@enaire.es

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/El Prat.
2. 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. El termino noche se aplica al periodo comprendido entre las 2300-0700 LT, y el termino día al periodo comprendido entre las 0700-2300 LT.
5. Durante el horario nocturno, se autorizarán procedimientos de llegada en descenso continuo (CDA) por motivos de atenuación de ruidos.
6. 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 ni 20 para despegar; ni la 07R para aterrizar salvo por razones de seguridad o cuando expresamente se autorice. 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 o 07R, salvo vuelos ambulancia, 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. La justificación deberá presentarse ante Operaciones del Aeropuerto a la mayor brevedad, salvo vuelos ambulancia, 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 están exentos de dicha justificación.
7. Restricciones operativas relacionadas con el ruido:
 1. Ninguna aeronave certificada conforme al Capítulo 2 del Volumen I de la parte II del Anexo 16 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, podrá operar en el aeropuerto.
 2. Ninguna aeronave marginalmente conforme (aviones de reacción subsónicos civiles que cumplen los valores límite de certificación Capítulo 3 del Volumen I de la parte II del Anexo 16 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, por un margen acumulado no superior a 5 EPNdB) podrá operar en el aeropuerto, salvo que disponga de exención explícita de la AESA (Agencia Estatal de Seguridad Aérea de España).
8. Todas las aeronaves, salvo por razones de seguridad, deberán seguir procedimientos de atenuación de ruido, según se indica a continuación:

GENERAL

1. The following procedures have been established to avoid excessive noise in the area surrounding Barcelona/El Prat airport.
2. Their infringement may result in sanctions on aircraft operators.
3. Departure and arrival paths shall be radar monitored and the noise level shall be measured for each operation. The location of SIRBCN system noise sensors is shown on the corresponding general chart. This measurement system works automatically 24 hours a day and it is fed with radar and flight plan data, as well as aircraft position all times for aircraft identification purposes.
4. The term night is applicable to the time period between 2300-0700 LT and term day to the time period between 0700-2300 LT.
5. During night hours, arrivals procedures in continuous descent (CDA) shall be authorized for noise abatement reasons.
6. In addition to the preferential configurations described in paragraph 20, and owing to noise abatement procedures, runways 02 and 20 for take-off, and runways 07R for landing shall not be used during night hours except for safety reasons or when this specifically authorized. The use of runway 25R to take off or to land and the use of runway 07L to take off during night hours, shall be restricted to aircraft which can justify the need for a runway length longer than those available on runway 25L or 07R - except ambulance, rescue, State flights or flights servicing Autonomous Communities and other Local Authorities whenever they provide non-commercial public services - and request this from ATC. The justification must be submitted to Airport Operations as soon as possible, except ambulance, rescue and State flights or flights servicing Autonomous Communities and other Local Authorities whenever they provide non-commercial public services which are exempt from that justification.
7. Operating restrictions related to noise:
 1. Any aircraft certified pursuant to Chapter 2, Volume I, part II of Annex 16 of the Convention on International Civil Aviation shall not operate in the airport.
 2. Any marginally compliant aircraft (subsonic civil jet aircraft in compliance with the certification limit values under Volume I, Second part, Chapter 3 of Annex 16 of the Convention on International Civil Aviation by an accumulated margin not higher than 5 EPNdB) shall not operate in the airport, unless they hold an explicit exemption from AESA (Agencia Estatal de Seguridad Aérea de Spain).
8. Except for safety reasons, all aircraft must follow noise abatement procedures as indicated as follows:

PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS**DESPEGUES:**

- Salvo por razones de seguridad o instrucciones ATC basadas en las mismas razones, las aeronaves deberán seguir la trayectoria nominal de las SID hasta haber librado 6000 ft de altitud, a menos que se encuentren sobre el mar, a más de 3500 ft, en ascenso y en alejamiento de la línea de costa o a más de 3 NM de la costa y paralelo a ella.
- Se adoptarán de forma preferente las SID RNAV para aquellas aeronaves cuyas actuaciones les permitan alcanzar el mínimo de altitud establecido en los puntos previstos del tramo inicial SID.
- Para aquellas aeronaves que no puedan realizar lo anterior y las que vuelen en SID convencionales, se adoptará el procedimiento NADP1 de OACI descrito a continuación:
 - Los despegues de LEBL seguirán el procedimiento de atenuación siguiente:
 - a) Hasta los 1500 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).
 - b) A 1500 ft:
 - Reducir potencia.
 - Ascenso a V2+20 a 40 Km/h (V2 + 10 a 20 kt).
 - c) A 3500 ft:
 - Acelerar suavemente a velocidad de ascenso en ruta manteniendo velocidad de ascenso positiva.
 - Replegar flaps.
- RWY 25L: Para evitar ruidos excesivos en la prolongación del eje de pista y excepto por razones de seguridad, el viraje inicial prescrito en las SID se iniciará no más tarde de haber alcanzado 500 ft de altitud. A este fin, se establece la tabla de ALABEO/IAS MAX incluida en estas SID.

En ningún caso se sobrepasará durante este viraje el radial 235 del DVOR/DME BCN.

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.

ATERRIZAJES:

1. Uso de la reversa: Salvo por razones de seguridad, no se utilizará el empuje de reversa en régimen superior al de ralentí en los aterrizajes en las pistas 07L/25R ni en la 02 durante el periodo nocturno (2300-0700 LT), en cuyo caso, se informará al Departamento de Medio Ambiente del aeropuerto a la mayor brevedad posible. Cuando las condiciones lo permitan, se recomienda así mismo la no utilización del empuje de reversa por encima de ralentí en periodo nocturno en la pista 07R/25L.
2. Planificar el descenso para abandonar los IAF, o posición equivalente, a FL 70 o superior para hacer un descenso continuo hasta la pista, empleando un procedimiento de baja resistencia/empuje. 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 trayectorias de aproximación final se consideran rutas de atenuación de ruido en las últimas 5 NM antes del umbral de pista, por ello las operaciones de aproximación y aterrizaje en condiciones meteorológicas visuales interceptarán la aproximación final con antelación a este punto, y se llevarán a cabo con un ángulo igual o superior al definido por el GP del ILS o PAPI de cada pista. No se autorizarán aproximaciones visuales en circuito izquierda a las pistas 07L/R, ni aproximaciones visuales circuito derecha a las pistas 07L y 25L/R que infrinjan estos criterios.

PRUEBA DE MOTORES EN TIERRA

Las pruebas de motores en régimen superior al de ralentí se podrán realizar en la zona de prueba de motores habilitada para tal fin:

- Calle de rodaje T2 aproando al Oeste en dirección paralela a la pista 07L/25R.
- Calle de rodaje N1 aproando al Este en dirección paralela a la pista 07L/25R.

NOISE ABATEMENT PROCEDURES**TAKE-OFF:**

- Except for safety reasons or ATC instructions based on the same reasons, aircraft must follow the nominal trajectory of SID until they have reached 6000 ft, unless they are over the sea, above 3500 ft, in ascent and moving away from the coastline or at more than 3 NM from the coast and in parallel to it.
- SID RNAV shall be preferably adopted for aircraft with performances that allow them to reach the minimum altitudes at the relevant points of the initial segment of the SID.
- All aircraft which cannot comply with the previous instructions and aircraft flying in conventional SID, shall adopt the ICAO NADP1 procedure described below:
 - Take-off from LEBL must follow the following noise abatement procedure:
 - a) Up to 1500 ft above aerodrome elevation:
 - Take-off power.
 - Take-off flaps.
 - Climb maintaining V2+20 at 40 Km/h (V2 + 10 at 20 kt).
 - b) At 1500 ft:
 - Reduce power
 - Climb maintaining V2+20 at 40 Km/h (V2 + 10 at 20 kt).
 - c) At 3500 ft:
 - Accelerate smoothly, climbing to en-route speed maintaining positive vertical speed.
 - Retract flaps.

- RWY25L: In order to avoid excessive noises at the runway centre line extension and except for safety reasons, the initial turn prescribed in the SID shall begin no later than reaching 500 ft altitude. For this purpose, the BANKING/IAS MAX table enclosed in these SID has been established.

Under no circumstances shall, radial 235 of DVOR/DME BCN be overshot during this turn.

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 lesser acoustic impact, or due to properly justified safety reasons.

LANDING:

1. Use of reverse: The use of reverse thrust above idling is forbidden when landing on runways 07L/25R and 02 at night time (2300-0700 LT) except for safety reasons, in which case, this must be notified to the Environment department of the airport, as soon as possible. In the case of runway 07R/25L non usage of reverse thrust above idling at night time is also recommended.
2. Plan the descent to leave the IAF, or equivalent position, at FL 70 or above to execute an uninterrupted descent to runway, using a low resistance/thrust procedure. Accomplish changes of aircraft configuration and speed reductions gradually and at an adequate altitude to avoid unnecessary power increases at low height.
3. The final approach paths are considered noise abatement routes in the last 5 NM before the runway threshold, thus, landing and approach operations in visual meteorological conditions shall intercept the final approach before this point, and shall be performed with an angle equal to or greater than the one defined by the ILS GP or PAPI of each runway. Visual approaches in left circuit to runways 07L/R shall not be allowed, and nor shall visual approach in right circuit to runway 07L and runways 25L/R if these criteria are infringed.

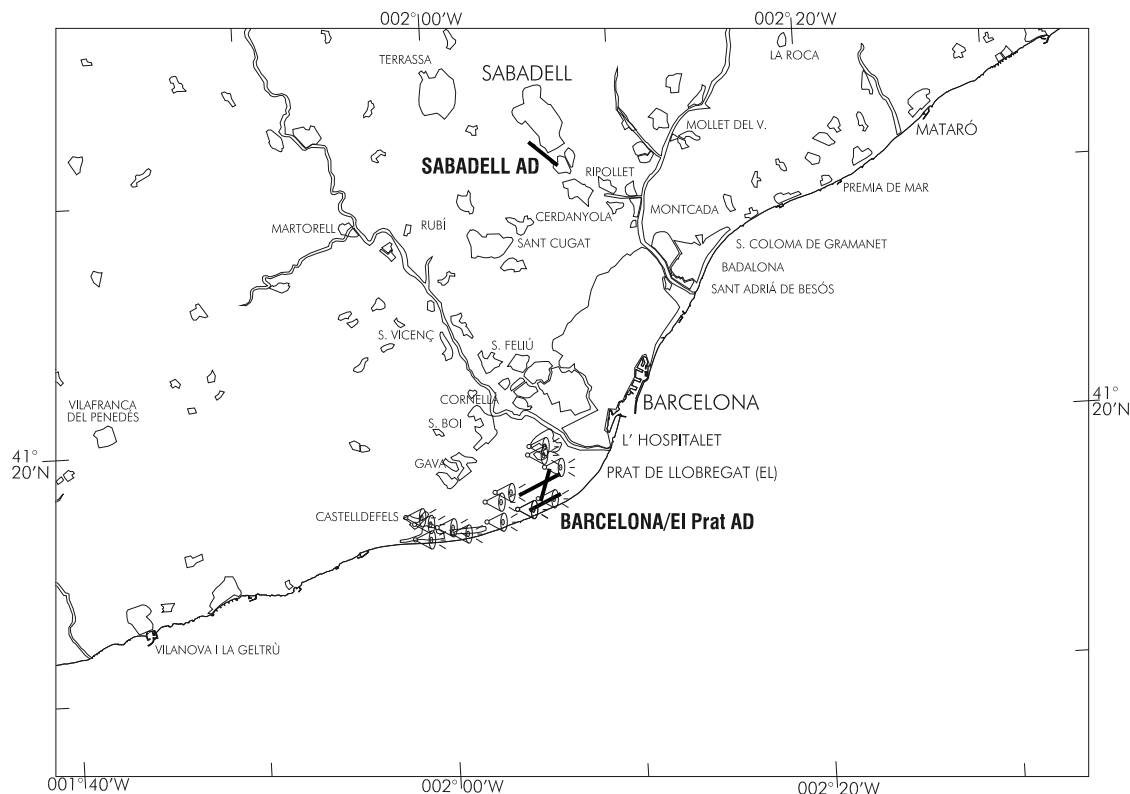
GROUND ENGINE TEST

Engine test at higher than idling may be accomplished at the engine test area established for this purpose:

- Taxiway T2 nosing to the West in direction parallel to the runway 07L/25R.
- Taxiway N1 nosing to the East in direction parallel to the runway 07L/25R.

UBICACIÓN DE LOS SENSORES DE MEDICIÓN DE RUIDO.

LOCATION OF NOISE SENSOR SYSTEM.



SITUACIÓN / LOCATION	COORDENADAS / COORDINATES	
	LATITUD/LATITUDE	LONGITUD/LONGITUDE
CENTRE REMOLAR	411928N	0020530E
THR 25R	411836N	0020616E
THR 25L	411721N	0020520E
THR 07L	411742N	0020332E
THR 07R	411658N	0020441E
C. SERVICIOS GAVA-MAR	411608N	0020108E
BALIZA/BEACON CASTELLDEFELS	411559N	0015909E
ESCUELA EDUMAR	411636N	0015909E
AYTO. CASTELLDEFELS	411654N	0015842E
COLEGIO J. BALMES	411908N	0020523E
CAMPING BALLENA ALEGRE	411619N	0020252E
COLEGIO BON SOLEIL	411621N	0020000E
PARQUE AGRARIO VILADECANS	411718N	0020240E

22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO

FLIGHT PROCEDURES

SALIDAS VISUALES

Cuando por circunstancias excepcionales (cumulonimbos, tormentas, etc.), los tráficos no puedan cumplir con las SID establecidas por razones de seguridad, podrán solicitar a ATC una "salida visual".

Éstas se ajustarán a lo establecido en el punto 6.5.4 del DOC 7030 de OACI, bajo las siguientes condiciones:

- En horario diurno.
- Condiciones VMC en la dirección del despegue y ascenso inicial hasta la MVA.
- El piloto será el responsable de mantener el margen de franqueamiento de obstáculos.

VISUAL DEPARTURES

When due to exceptional circumstances (cumulonimbus clouds, storms, etc.), traffics can not comply with the SID established for safety reasons, aircraft may request a "visual departure" from ATC

They shall comply with the provisions of paragraph 6.5.4 of ICAO DOC 7030, under the following conditions:

- During the daytime.
- VMC conditions in the direction of take-off and initial climb to the MVA.
- The pilot shall be responsible for maintaining their own obstacle clearance margin.

SISTEMA DE PRESENTACIÓN RADAR

En el aeropuerto de Barcelona/EI Prat podrán utilizarse sistemas de vigilancia ATS en el suministro del servicio de control de aeródromo para ejecutar las siguientes funciones:

- Supervisión de la trayectoria de vuelo de aeronaves en aproximación final;
- Supervisión de la trayectoria de vuelo de otras aeronaves en las cercanías del aeródromo;

RADAR DISPLAY SYSTEM

ATS surveillance systems at Barcelona/EI Prat airport may be used in the provision of aerodrome control service to carry out the following tasks:

- Supervision of flight paths of aircraft on final approach;
- Supervision of flight paths of other aircraft in the vicinity of the aerodrome;

- c) Aplicación de separación, establecida en RCA-4.6.7.3 entre aeronaves sucesivas a la salida; y
d) Suministro de asistencia para la navegación a vuelos VFR.

- c) Application of separation between consecutive departing aircraft, as laid down in RCA-4.6.7.3; and
d) Provision of navigation assistance to VFR flights.

SEPARACIÓN RADAR POR ESTELA TURBULENTA

En base al punto "c" del apartado anterior y de las separaciones descritas en el RCA 4.6.7.4.4 y la AIC 5/08, las separaciones aplicadas a las aeronaves en salida por razón de estela turbulenta son las siguientes:

CATEGORÍA DE AERONAVE / AIRCRAFT CATEGORY		Mínima de separación radar por estela turbulenta Wake turbulence radar separation minima (NM)
Aeronave que precede Preceding aircraft	Aeronave que sigue Succeeding aircraft	
Super Pesada Super heavy	Pesada / Heavy	6
	Media / Medium	7
	Ligera / Light	8
Pesada Heavy	Pesada / Heavy	4
	Media / Medium	5
	Ligera / Light	6
Media / Medium	Ligera / Light	5

Los pilotos que requieran mayores separaciones informarán al ATC al recibir autorización para rodar a posición de despegue y antes de entrar en la pista. ATC podrá modificar los turnos de salida en consecuencia con el fin de conseguir la mínima demora media.

WAKE TURBULENCE SEPARATION BY RADAR

Based on point "c" of the previous section and the separations described in RCA 4.6.7.4.4 and AIC 5/08, the separations applied for aircraft in departure because of wake turbulence are the following:

Pilots who require greater separation, shall inform ATC when receiving clearance to taxi to take-off position and before entering the runway. ATC may modify the departure slots in order to achieve the minimum average delay.

PLANIFICACIÓN DE DESCENSO POR REQUERIMIENTOS ATC

A menos que el ATC indique otra restricción, las llegadas a Barcelona/EI Prat 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.

DESCENT PLANNING DUE TO ATC REQUIREMENTS

Unless ATC advises otherwise, arrivals at Barcelona/EI Prat 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 the event of being authorized to proceed on a direct route different from the STAR's, they shall adjust their descent and speed at the appropriate regulation point.

AJUSTE DE VELOCIDAD

En Barcelona TMA, a menos que el ATC indique otro ajuste de velocidad, las salidas y llegadas a Barcelona/EI Prat 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 250 kt en SLP.
- Ajustes de velocidad en aproximación:
 - No se reducirá la velocidad por debajo de 160 kt 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.

Las aeronaves estarán exentas de cumplir con estas limitaciones de velocidad cuando estén cumplimentando un procedimiento de llegada por instrumentos-descenso continuo (CDA).

SPEED ADJUSTMENT

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

- IAS 250 kt below FL100, for all departures.
- IAS 250 kt on SLP.
- Speed adjustment on approach:
 - Speed shall not be reduced below 160 kt until reaching 4 NM to threshold.
 - Aircraft with a cruising IAS below those indicated above, shall maintain cruising speed up to the adjustment point concerned.

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

Aircraft shall be exempt from the accomplishment of these speed limits when they are carrying out an instrument continuous descent arrival (CDA) procedure.

INFORMACIÓN DE DEMORAS DE APROXIMACIÓN

Se proporcionará la hora prevista de aproximación (EAT) a una aeronave que llega y cuyo aterrizaje se prevea que se va a demorar por 10 minutos o más, o por cualquier otro período de tiempo que haya determinado la autoridad competente.

DELAY INFORMATION ON APPROACH

The expected approach time (EAT) shall be provided to an arriving aircraft whose landing is expected to be delayed by 10 minutes or more, or any other period of time as determined by the competent authority.

PROCEDIMIENTOS DE SALIDA PARA PISTAS NO PREFERENTES

En operaciones segregadas en configuración oeste (ARR25R / DEP25L) el uso de la pista 25R en los procedimientos de salida se realizará en modo convencional.

En operaciones segregadas en configuración este (ARR07L / DEP07R) el uso de la pista 07L en los procedimientos de salida se realizará en modo convencional.

DEPARTURE PROCEDURES FOR NON PREFERENTIAL RUNWAYS

In segregated operations with West configuration (ARR25R / DEP25L) the use of runway 25R shall be carried out as conventional departure procedure.

In segregated operations with East configuration (ARR07L / DEP07R) the use of runway 07L shall be carried out as conventional departure procedure.

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.

RADIOTELEPHONE PROCEDURES

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

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 la pista 07R.
RULOS para la pista 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.
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.

PROCEDIMIENTOS ALTERNATIVOS A LA NAVEGACIÓN RNAV EN LAS LLEGADAS A BARCELONA/EL PRAT AD

Las aeronaves no certificadas para seguir procedimientos RNAV en las llegadas a Barcelona/El Prat AD o aquellas que por situaciones especiales no los puedan seguir en determinadas ocasiones, deberán esperar asistencia radar, siempre que así lo soliciten, para seguir las mismas trayectorias definidas como RNAV.

PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)**1. GENERALIDADES**

- A. Se informará a los pilotos de que se están aplicando los Procedimientos de Visibilidad Reducida a través del ATIS ó RTF.
- B. Las operaciones de aterrizaje (CAT II/III) se realizarán por las pistas 07L, 07R, 25R y 25L. Los despegues en condiciones de visibilidad reducida se efectuarán por las pistas 07L, 07R, 25R y 25L.
- C. Las configuraciones de pista posibles, en condiciones de visibilidad reducida son:
 - Pistas paralelas Configuración Oeste. (Llegadas a pista 25R y salidas por pista 25L).
 - • Pistas paralelas Configuración Este. (Llegadas a pista 07L y salidas por pista 07R).
 - Pista única 25R. (Llegadas a pista 25R y salidas por pista 25R).
 - Pista única 25L. (Llegadas a pista 25L y salidas por pista 25L).
 - Pista única 07R. (Llegadas a pista 07R y salidas por pista 07R).
 - • Pista única 07L. (Llegadas a pista 07L y salidas por pista 07L).
- D. La pista 02/20 no podrá ser utilizada en condiciones de visibilidad reducida.
- E. Los Procedimientos de Visibilidad Reducida (LVP) en el área de maniobras se activarán cuando se dé alguna de las siguientes condiciones meteorológicas:

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 one holding pattern, or at the EAT if this has been received, which ever 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 intersect the STAR in the most direct way 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 to do so, 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.
Execute at least one holding with communications failures at the holding fix,
SLL for runways 07L, 25R and 02,
VIBIM for runway 07R.
RULOS for runway 25L.
then accomplish a new approach and land.
- When failure occurs during a SID:
Follow the SID to the TMA exit point, climbing to the last approved flight level acknowledged or to the minimum safe altitude, which ever 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 on 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 communications failure procedure during the SID.

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

ALTERNATIVE PROCEDURES TO RNAV NAVIGATION IN ARRIVALS AT BARCELONA/EL PRAT AD

Aircraft not certified to follow RNAV arrival procedures at Barcelona/El Prat AD and those aircraft (in special situations) that can not follow them on specific occasions must await radar monitoring to follow the same path defined as RNAV whenever they request this.

LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)**1. GENERAL**

- A. Pilots shall be informed about the application of Low Visibility Procedures by ATIS or by RTF.
- B. Landing operations (CAT II/III) shall take place at runways 07L, 07R, 25R and 25L. Departures in low visibility conditions shall take place at runways 07L, 07R, 25R and 25L.
- C. The runway configurations available in low visibility conditions are:
 - Parallel runways West Configuration. (Arrivals at runway 25R and departures from runway 25L).
 - Parallel runways East Configuration. (Arrivals at runway 07L and departures from runway 07R).
 - Only runway 25R. (Arrivals to runway 25R and departures from runway 25R).
 - Only runway 25L. (Arrivals to runway 25L and departures from runway 25L).
 - Only runway 07R. (Arrivals to runway 07R and departures from runway 07R).
 - Only runway 07R. (Arrivals to runway 07R and departures from runway 07R).
- D. The runway 02/20 cannot be used in low visibility conditions.
- E. Low Visibility Procedures (LVP) in the manoeuvring area shall be applied when any of the following weather conditions exist:

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

F. Los Procedimientos de Visibilidad Reducida (LVP) en el área de maniobras se cancelarán cuando se den simultáneamente todas y cada una de las siguientes condiciones meteorológicas:

F. Low Visibility Procedures (LVP) in the manoeuvring area shall be canceled when all the following meteorological conditions occur simultaneously:

CRITERIOS PARA LA CANCELACION DE LOS LVP EN EL AREA DE MANIOBRAS / CRITERIA FOR LVP CANCELLATION IN THE MANOEUVRING AREAS			
Pista en uso para ARR / RWY in use for ARR	RVR en todos los transmisómetros de dicha RWY / RVR in any transmissometer of that RWY	Techo de nubes / Cloud ceiling	Otros / Others
25R	Superior a 800 m / above 800 m.	Igual o superior a 300 ft (90 m) / 300 ft (90 m) or above.	Firme tendencia a la mejora en condiciones meteorológicas (cuando el TREND ó TAF prevea visibilidad superior a 1500 m y techo de nubes superior a 800 ft (240 m)) / Strong trend towards improvement of meteorological conditions (when TREND or TAF forecast visibility higher than 1500 m and cloud ceiling higher than 800 ft (240 m)).
25L	Superior a 1000 m / above 1000 m.	Igual o superior a 300 ft (90 m) / 300 ft (90 m) or above.	Firme tendencia a la mejora en condiciones meteorológicas (cuando el TREND ó TAF prevea visibilidad superior a 2000 m y techo de nubes superior a 800 ft (240 m)) / Strong trend towards improvement of meteorological conditions (when TREND or TAF forecast visibility higher than 2000 m and cloud ceiling higher than 800 ft (240 m)).
07L o/or 07R	Superior a 850 m / above 850 m.	Igual o superior a 350 ft (105 m) / 350 ft (105 m) or above.	Firme tendencia a la mejora en condiciones meteorológicas (cuando el TREND ó TAF prevea visibilidad superior a 1600 m y techo de nubes superior a 950 ft (285 m)) / Strong trend towards improvement of meteorological conditions (when TREND or TAF forecast visibility higher than 1600 m and cloud ceiling higher than 950 ft (285 m)).

G. Cualquier incidencia notificada o detectada que pueda afectar a los LVP se comunicará inmediatamente a las aeronaves para que puedan tomar las decisiones oportunas.

G. Any notified or detected incident that might affect the LVP shall be immediately communicated to aircraft so that they can take appropriate decisions.

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

- RVR TDZ: Zona de toma de contacto.
- RVR MID: Punto medio de la pista.
- RVR END: Extremo de pista.

H. The control tower shall supply RVR for runways in use directly, in accordance with the following order:

- RVR TDZ: Touchdown Zone.
- RVR MID: Runway midpoint.
- RVR END: Runway end.

2. AERONAVES EN ARRIBADA

2. ARRIVING AIRCRAFT

A. La autorización para aterrizar se expedirá cuando las áreas sensibles del ILS (LSA) estén libres, normalmente antes de que la aeronave en aproximación se encuentre a 2 NM del punto de toma de contacto. No obstante se puede retrasar la concesión de la autorización para aterrizar antes de que la aeronave se encuentre a 1 NM del punto de toma de contacto siempre y cuando se haya advertido al piloto de que se le suministrará una autorización tardía.

A. The landing clearance shall be issued when ILS sensitive areas (LSA) are free, usually before the approaching aircraft is at 2 NM from the touchdown point. However, the landing clearance issue might be delayed until the aircraft is 1 NM from the touchdown point. if the pilot has been advised that they will receive a late clearance.

B. Los abandonos de pista se realizarán por:

B. Exit from the runway will take place via:

- ARR 07L:
 - Abandonos hacia el Norte: P1
 - Abandonos hacia el Sur: R1
- ARR 07R: G5
- ARR 25L: G8
- ARR 25R:
 - Abandonos hacia el Norte: P6 excepto en el caso de aeronaves tipo letra de clave F (A380/B748) que lo harán por Z6.
 - Abandonos hacia el Sur: R6.

- ARR 07L:
 - Exit to the North: P1.
 - Exit to the South: R1.
- ARR 07R: G5
- ARR 25L: G8
- ARR 25R:
 - Exit to the North: P6 except code letter F aircraft (A380 / B748) that will accomplish this via Z6.
 - Exit to the South: R6.

C. Las aeronaves que por razones de performance no puedan abandonar por estas salidas, deberán notificarlo a TWR en primera la comunicación para que puedan ser encendidas las luces pertinentes.

C. If an aircraft for performance reasons cannot leave through these exits, it shall notify TWR in the first communication so that the appropriate lights can be switched on.

D. En caso de incidencia con los sistemas de vigilancia ATS, las aeronaves pueden ser instruidas a notificar LSA libre:

D. In the case of an incident with ATS surveillance systems, aircraft may be instructed to notify LSA free:

- En la RWY 07L/25R las aeronaves notificarán la LSA libre:

- On RWY 07L/25R aircraft shall notify LSA free:

– Si salen hacia el Norte, cuando dejen de ver la última luz amarilla (de la serie de luces alternadas verdes y amarillas) del eje de calle de rodaje de la salida de pista que haya utilizado. En esta posición estará a la distancia de seguridad de calle de rodaje T y fuera de la LSA.

– Si salen hacia el Sur, una vez hayan entrado en calle de rodaje N o la hayan cruzado.

- En la RWY 07R/25L las aeronaves notificarán LSA libre una vez hayan entrado en calle de rodaje K o la hayan cruzado.

E. Salvo que ATC indique lo contrario, las aeronaves abandonando la pista tendrán prioridad frente a las que estén rodando en las proximidades.

3. 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.

→ B. El movimiento en superficie se realizará según las rutas de rodaje estándar disponibles en las cartas que se indican a continuación (según la/s pista/s en uso en cada momento) y apoyándose en las luces disponibles en calles de rodaje:

- Paralelas Oeste (ARR 25R + DEP 25L): GMC 2.1.
- Paralelas Este (ARR 07L + DEP 07R): GMC 2.2.
- Pista única 25R (ARR 25R + DEP 25R): GMC 2.3.
- Pista única 25L (ARR 25L + DEP 25L): GMC 2.4.
- Pista única 07L (ARR 07L + DEP 07L): GMC 2.5.
- Pista única 07R (ARR 07R + DEP 07R): GMC 2.6.

C. Los pilotos basarán la continuidad del rodaje en la posibilidad de seguir las luces verdes de eje de calle de rodaje.

D. En el caso de despegues por pista no preferente, operaciones de carreteo o cualquier otra que no responda a las operaciones descritas en el punto anterior dispondrán de iluminación específica, no descrito en las cartas de movimiento en superficie anteriores y accionado por ATC.

E. ATC podrá utilizar los puntos de espera intermedios y las barras de parada para gestionar los movimientos en superficie.

→ F. Debido a incompatibilidades por envergadura con otras aeronaves, las aeronaves tipo F que requieran pista 07L de salida y lo hagan por apartadero Y5/Y6/Y7, deberán esperar en calle de rodaje L-11 ó en calle de rodaje D-2 ó E-3 a la espera de instrucciones ATC.

→ G. Las barras de parada de Z8, Y5, Y6 e Y7 no son válidas para aeronaves tipo F, por lo que éstas deberán esperar en el punto de espera intermedio de S12 ó T13, N-11 ó N-12 según indique ATC.

H. Restricciones en el uso de rampas o puesto de estacionamientos.

- H1. Rampa-31 no será utilizable con los procedimientos de visibilidad reducida activados.
- H2. Se restringirá en la medida de lo posible el uso de los puestos de estacionamiento 245, 246, 247, 248 y 250. Si algún tráfico estacionado en dichas posiciones solicita retroceso, será asistido por señalero.
- H3. Se restringirá en la medida de lo posible, el uso de los puestos de estacionamiento 290 a 298 en Rampa-15 en configuración de pista única 25L o salidas por 07R.
- H4. No está permitido el remolcado de aeronaves desde/hacia las Rampas-30 y 32 con los procedimientos de visibilidad reducida activados.
- H5. El movimiento de aeronaves desde/hacia las Rampas-30 y 32 se realizará mediante rodaje con tripulación. En caso de no ser realizado por tripulación deberá ser guiado por vehículo "Sígame".
- H6. Se restringirán en la medida de lo posible los movimientos entre las rampas-30, 32 y las rampas-13, 14, 15 y 17.

4. AERONAVES EN DESPEGUE

A. Los pilotos al mando de las aeronaves solicitarán a ATC la puesta en marcha de los motores con valores de RVR iguales o superiores a sus mínimos de despegue.

B. Las aeronaves deberán notificar a ATC la necesidad de despegue guiado lo antes posible.

5. SITUACIONES ANÓMALAS EN EL ÁREA DE MANIOBRAS

A. Incertidumbre respecto de la posición en el área de maniobras.

- Salvo lo dispuesto en el párrafo a continuación, si un piloto duda respecto de la posición de la aeronave en relación con el área de maniobras, o deja de ver las luces verdes de eje de calle de rodaje, inmediatamente detendrá la aeronave y notificará a ATC esta circunstancia (incluida la última posición conocida).
- En las situaciones en las que el piloto dude respecto de la posición de la aeronave en relación con el área de maniobras, pero reconozca que la aeronave se encuentra en una pista, el piloto lo notificará inmediatamente a ATC (incluida la última posición conocida) y evacuará lo antes posible la pista si es capaz de localizar una calle de rodaje cercana apropiada, a menos que ATC indique otra cosa; después, detendrá la aeronave.
- En caso de que ATC se dé cuenta de que una aeronave ha perdido la posición en el área de maniobras, o no esté seguro de su posición, se tomarán de inmediato las medidas apropiadas para salvaguardar las operaciones y ayudar a la aeronave en cuestión a determinar su posición.

– If they exit to the North, when they stop seeing the last yellow light (from the series of alternating green and yellow lights) of the taxiway centre line of the runway exit used. In that position they will be at the safe distance from taxiway T and out of the LSA.

– If they exit to the South, once they have entered taxiway N or they have crossed it.

- On RWY 07R / 25L aircraft shall notify LSA free once they have entered taxiway K or have crossed it.

E. Unless otherwise specified by ATC, aircraft vacating the runway will have priority over those taxiing in the vicinity.

3. GROUND MOVEMENT

A. Pilots shall proceed to verify the aircraft position at each moment, especially at intersections, checking that taxiing is being executed under conditions of complete safety.

B. The ground movement shall be carried out according to the standard taxiing routes available on the charts described below (depending on the runway/s in use at each moment) and based on available lights on taxiways:

- Parallel West (ARR 25R + DEP 25L): GMC 2.1.
- Parallel East (ARR 07L + DEP 07R): GMC 2.2.
- Sole runway 25R (ARR 25R + DEP 25R): GMC 2.3.
- Sole runway 25L (ARR 25L + DEP 25L): GMC 2.4.
- Sole runway 07L (ARR 07L + DEP 07L): GMC 2.5.
- Sole runway 07R (ARR 07R + DEP 07R): GMC 2.6.

C. Pilots shall base the continuity of taxiing on the possibility of following the green lights of the taxiway centre line.

D. In the case of take-off from a nonpreferential runway, taxiing operations or any other which is not included in the operations described in the previous section shall have specific lighting, not described in the above ground movement charts and activated by ATC.

E. ATC may use the intermediate holding positions and stop bars to manage ground movements.

F. For reasons of wingspan incompatibility with other aircraft, aircraft of code letter F requiring departure runway 07L and accessing it via holding bay Y5/Y6/Y7 must hold in taxiway L-11 or taxiway D-2 or E-3 to await ATC instructions.

G. The stop bars of Z8, Y5, Y6 and Y7 are not valid for aircraft of code letter F, so that these latter must hold at the intermediate holding position of S12 or T13, N-11 or N-12, as shall be indicated by ATC.

H. Restrictions on the use of ramps or stands.

- H1. Ramp-31 shall not be usable when the low visibility procedures are in force.
- H2. The use of stands 245, 246, 247, 248 and 250 shall be restricted as far as possible. If any traffic parked in these positions request pushback, it shall be assisted by a signalman.
- H3. The use of stands 290 to 298 in Ramp-15 in sole runway 25L configuration or departures from 07R shall be restricted as far as possible.
- H4. Towing of aircraft from/to Ramps-30 and 32 is not allowed when the low visibility procedures are in force.
- H5. Aircraft movement from/to Ramps-30 and 32 shall be carried out taxiing with crew. In the event it cannot be carried out with crew, it shall be carried out with the guidance of the "Follow me" vehicle.
- H6. Aircraft movements between ramps-30 and 32 and ramps-13, 14, 15 and 17 shall be reduced to a minimum.

4. AIRCRAFT TAKING-OFF

A. The pilots in command of the aircraft shall request start up of engines from ATC with RVR values equal or above their take-off minima.

B. The aircraft shall notify ATC of the need for guided take-off as soon as possible.

5. ANOMALOUS SITUATIONS IN MANOEUVRING AREA

A. Uncertainty regarding position in the manoeuvring area.

- Except as provided for the paragraph below, if a pilot is in doubt about the position of the aircraft relative to the manoeuvring area, or stop seeing green taxiway centre line lights, they shall immediately stop the aircraft and notify ATC of these circumstances (including the last known position).
- In situations where the pilot is in doubt about the position of the aircraft relative to the manoeuvring area, but recognizes that the aircraft is on a runway, the pilot shall immediately notify ATC (including the last known position) of this circumstance and evacuate the runway as soon as possible if they are able to locate appropriate taxiway nearby, unless otherwise specified by ATC; and then shall stop the aircraft.
- If ATC become aware that an aircraft has lost its position in the manoeuvring area, or is unsure of its position, the appropriate measures to safeguard operations will be taken to assist the aircraft to determine its position.

B. Pérdida de contacto visual entre móviles.

- En caso de pérdida de contacto visual de una aeronave con otra o con un vehículo con el que mantenga propia separación, se informará inmediatamente a ATC y se detendrá la aeronave. ATC tomará las medidas que considere.

C. Avería de aeronave.

- Notificará la situación a ATC y esperará la llegada de asistencia. En caso de encontrarse en una pista, si es posible y a menos que ATC indique lo contrario, la evacuará.

D. Fallo de comunicaciones.

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

- Aeronave en salida: la aeronave continuará por la ruta asignada hasta detenerse en el límite de la autorización ATC, extremando las precauciones, donde mantendrá posición y esperará la llegada de un vehículo de asistencia.
- Aeronave de llegada: si la aeronave acaba de aterrizar, mantendrá posición al abandonar el área sensible (LSA) y esperará la llegada de un vehículo de asistencia.

Si la aeronave ya tuviera una autorización de rodaje ATC, continuará por la ruta asignada hasta el límite de la autorización ATC, extremando las precauciones, donde mantendrá posición y esperará la llegada de un vehículo de asistencia.

B. Loss of visual contact between moving elements.

- In the event of loss of visual contact of an aircraft with other aircraft or a vehicle with which it is maintaining its own separation, the aircraft will immediately inform ATC and will stop. ATC will take the measures it deems fit.

C. Aircraft failure.

- It shall notify the situation to ATC and shall wait for the arrival of assistance. In the event that it is on a runway, if possible and unless otherwise specified by ATC, it shall evacuate it.

D. Communications failure.

In the event that an aircraft operating in the manoeuvring area experiences a communications failure, it shall proceed as follows:

- Departing aircraft: the aircraft shall continue on the assigned route to stop at the limit of ATC clearance, taking extreme caution, where it shall hold its position and wait for the arrival of an assistance vehicle.

- Arriving aircraft: if the aircraft has just landed, it shall hold its position vacating the sensitive area (LSA) and shall wait for the arrival of an assistance vehicle.

If the aircraft already hold an ATC taxiing clearance, it shall continue by the assigned route to the ATC clearance limit, taking extreme cautions, where it shall hold its position and wait for the arrival of an assistance vehicle.

PROCEDIMIENTO DE COMUNICACIÓN ABREVIADA

En las transferencias de comunicaciones de los sectores de Barcelona, a BARCELONA FINAL (FREQ 119,1 MHz), la llamada inicial se limitará al INDICATIVO del vuelo para evitar congestión de la frecuencia:

“Aproximación + Aeroflot 321”

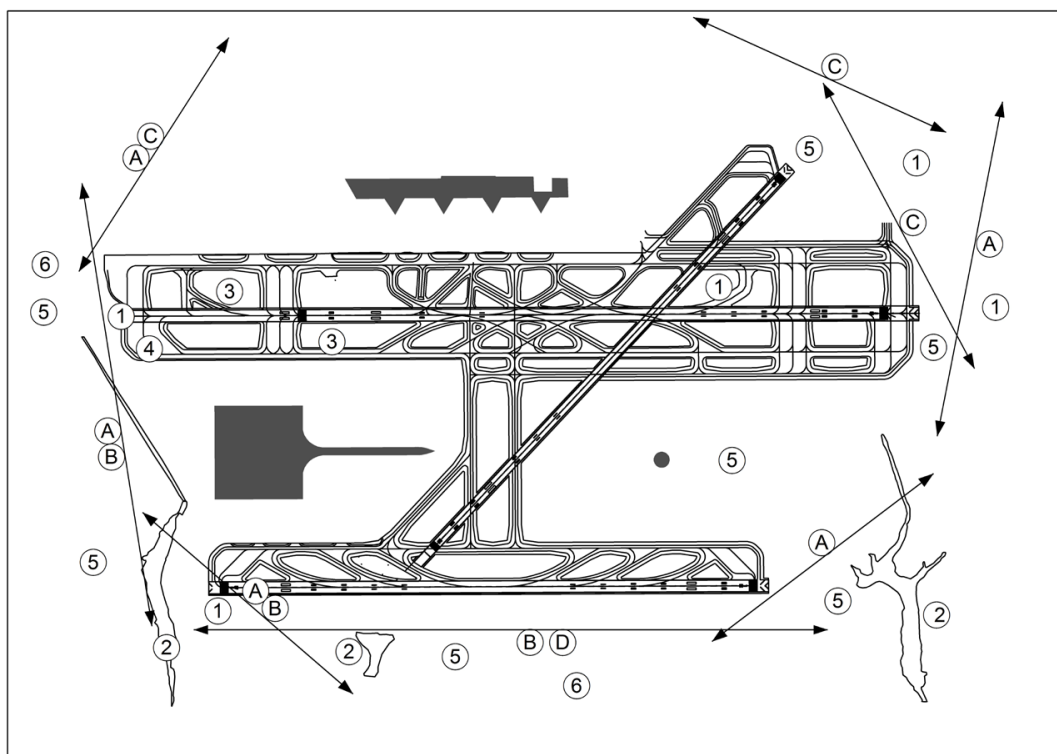
SHORT COMMUNICATION PROCEDURE

In transfers of communications from the sectors of Barcelona, to BARCELONA FINAL (FREQ 119.1 MHz), the initial call shall be limited to the flight CALL SIGN to avoid congestion on the frequency:

“Approach + Aeroflot 321”

→ 23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

ADDITIONAL INFORMATION



ZONAS DE CONCENTRACION DE AVES

- Zona 1: Concentración de estorninos.
- Zona 2: Concentración de ánade azulón, aves acuáticas, cormorán grande (octubre-marzo) y gaviotas.
- Zona 3: Zona potencial de alimentación nocturna de ánade azulón.
- Zona 4: Zona potencial de concentración de avefrías (octubre-marzo).
- Zona 5: Concentración de vencejos y golondrinas (marzo-octubre).
- Zona 6: Concentración de paloma torcaz y paloma bravía.
- Movimiento A: Desplazamientos de paloma torcaz y paloma bravía.
- Movimiento B: Desplazamientos de cormorán grande (octubre-marzo) y otras aves acuáticas (patos y gaviotas).
- Movimiento C: Desplazamientos de gaviota patiamarilla.

BIRD CONCENTRATION AREAS

- Area 1: Concentration of starlings.
- Area 2: Concentration of mallard, waterfowl, great cormorant (October-March) and gulls.
- Area 3: Potential night feeding area of mallard.
- Area 4: Potential concentration area of lapwings (October-March).
- Area 5: Concentration of swifts and swallows (March-October).
- Area 6: Concentration of wood pigeon and rock dove.
- Movement A: Movements of wood pigeon and rock dove.
- Movement B: Movements of great cormorant (October-March) and other waterfowl (ducks and seagulls).
- Movement C: Movements of yellow-legged gulls.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

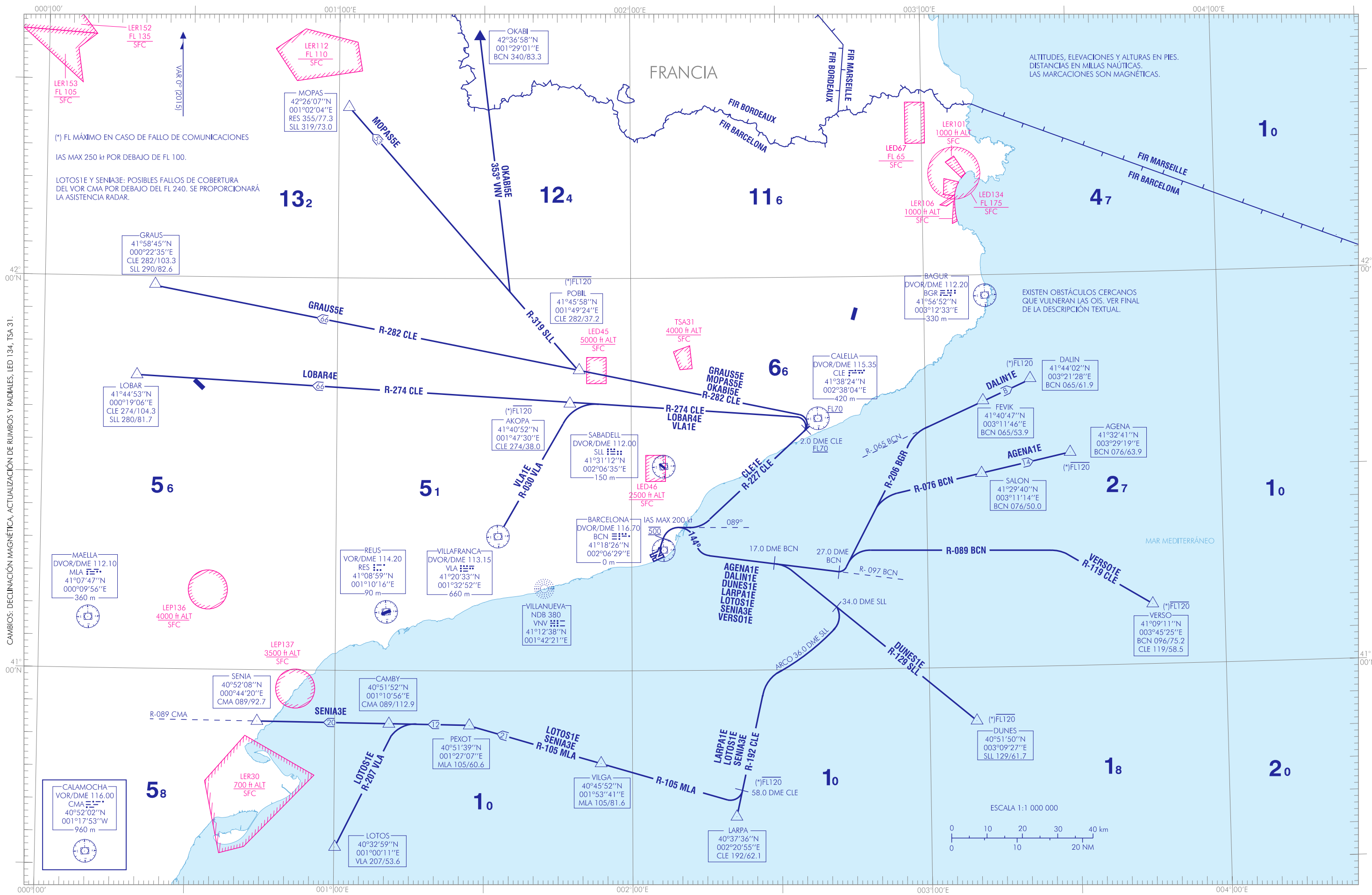
CARTA DE SALIDA NORMALIZADA
VUELO POR INSTRUMENTOS (SID)-OACI

TA 6000

DEP 121.150
131.125
TWR 118.325

BARCELONA/EI Prat
RWY 02 (CONFIGURACIÓN ESTE)

AGENA1E CLE1E DALIN1E DUNES1E GRAUS5E
LARPA1E LOBAR4E LOTO1E MOPAS5E OKABI5E
SENI3E VERSO1E VLA1E



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

BARCELONA/EI Prat AD

SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID)

PISTA 02 (CONFIGURACIÓN ESTE)

NOTA APLICABLE A TODAS LAS SID:

Autorización Inicial ATC: Subir y mantener inicialmente FL120 y solicitar cambio de nivel en ruta.

NOTA: No se permiten virajes antes del extremo de salida de pista (DER).

SALIDA AGENA UNO ECHO (AGENA1E)

Subir en rumbo de pista hasta alcanzar 500 ft. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 200 kt) a rumbo magnético 144° para interceptar y seguir R-097 BCN hasta 27,0 DME BCN. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-206 BGR para interceptar y seguir R-076 BCN directo a SALON. Directo a AGENA.

Pendiente mínima de ascenso 5,0% hasta 1000 ft.

SALIDA CALELLA UNO ECHO (CLE1E).

Subir en rumbo de pista hasta alcanzar 500 ft. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 200 kt) a rumbo magnético 089° para interceptar y seguir R-227 CLE directo a cruzar DVOR/DME CLE a FL70 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 5,0% hasta 1000 ft.

SALIDA DALIN UNO ECHO (DALIN1E)

Subir en rumbo de pista hasta alcanzar 500 ft. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 200 kt) a rumbo magnético 144° para interceptar y seguir R-097 BCN hasta 27,0 DME BCN. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-206 BGR para interceptar y seguir R-065 BCN directo a FEVIK. Directo a DALIN.

Pendiente mínima de ascenso 5,0% hasta 1000 ft.

SALIDA DUNES UNO ECHO (DUNES1E)

Subir en rumbo de pista hasta alcanzar 500 ft. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 200 kt) a rumbo magnético 144° para interceptar y seguir R-097 BCN hasta 17,0 DME BCN. Virar a la derecha para seguir R-129 SLL directo a DUNES.

Pendiente mínima de ascenso 5,0% hasta 1000 ft.

SALIDA GRAUS CINCO ECHO (GRAUS5E)

Subir en rumbo de pista hasta alcanzar 500 ft. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 200 kt) a rumbo magnético 089° para interceptar y seguir R-227 CLE para cruzar 2,0 DME CLE a FL70 o superior. Virar a la izquierda para seguir R-282 CLE directo a POBIL. Directo a GRAUS.

Pendiente mínima de ascenso 5,0% hasta 1000 ft.

SALIDA LARPA UNO ECHO (LARPA1E)

Subir en rumbo de pista hasta alcanzar 500 ft. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 200 kt) a rumbo magnético 144° para interceptar y seguir R-097 BCN hasta 17,0 DME BCN. Virar a la derecha para seguir R-129 SLL hasta 34,0 DME SLL. Virar a la derecha para seguir arco 36,0 DME SLL para interceptar y seguir R-192 CLE directo a LARPA.

Pendiente mínima de ascenso 5,0% hasta 1000 ft.

SALIDA LOBAR CUATRO ECHO (LOBAR4E).

Sólo tráfico vía UN-725.

Subir en rumbo de pista hasta alcanzar 500 ft. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 200 kt) a rumbo magnético 089° para interceptar y seguir R-227 CLE para cruzar 2,0 DME CLE a FL70 o superior. Virar a la izquierda para seguir R-274 CLE directo a AKOPA. Directo a LOBAR.

Pendiente mínima de ascenso 5,0% hasta 1000 ft.

SALIDA LOTOS UNO ECHO (LOTOS1E)

Subir en rumbo de pista hasta alcanzar 500 ft. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 200 kt) a rumbo magnético 144° para interceptar y seguir R-097 BCN hasta 17,0 DME BCN. Virar a la derecha para seguir R-129 SLL hasta 34,0 DME SLL. Virar a la derecha para seguir arco 36,0 DME SLL para interceptar y seguir R-192 CLE hasta 58,0 DME CLE. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-105 MLA directo a VILGA. Directo a PEXOT. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-089 CMA hasta interceptar y seguir R-207 VLA directo a LOTOS.

Pendiente mínima de ascenso 5,0% hasta 1000 ft.

NOTA: Posible fallos de cobertura del VOR CMA por debajo de FL240. Se proporcionará asistencia radar.

STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID)

RUNWAY 02 (EAST CONFIGURATION)

NOTE APPLICABLE TO ALL SID:

Initial ATC clearance: Climb and maintain initially FL120 and request flight level change en-route.

NOTE: Turns before the Departure End of Runway (DER) are not permitted.

AGENA ONE ECHO DEPARTURE (AGENA1E)

Climb on runway heading to reach 500 ft. Turn right (turning IAS MAX 200 kt) to magnetic heading 144° to intercept and follow R-097 BCN to 27.0 DME BCN. Turn left to intercept and follow R-206 BGR to intercept and follow R-076 BCN direct to SALON. Direct to AGENA.

5.0% minimum climb gradient to 1000 ft.

CALELLA ONE ECHO DEPARTURE (CLE1E)

Climb on runway heading to reach 500 ft. Turn right (turning IAS MAX 200 kt) to magnetic heading 089° to intercept and follow R-227 CLE direct to cross DVOR/DME CLE at FL70 or above.

5.0% minimum climb gradient to 1000 ft.

DALIN ONE ECHO DEPARTURE (DALIN1E)

Climb on runway heading to reach 500 ft. Turn right (turning IAS MAX 200 kt) to magnetic heading 144° to intercept and follow R-097 BCN to 27.0 DME BCN. Turn left to intercept and follow R-206 BGR to intercept and follow R-065 BCN direct to FEVIK. Direct to DALIN.

5.0% minimum climb gradient to 1000 ft.

DUNES ONE ECHO DEPARTURE (DUNES1E)

Climb on runway heading to reach 500 ft. Turn right (turning IAS MAX 200 kt) to magnetic heading 144° to intercept and follow R-097 BCN to 17.0 DME BCN. Turn right to follow R-129 SLL direct to DUNES.

5.0% minimum climb gradient to 1000 ft.

GRAUS FIVE ECHO DEPARTURE (GRAUS5E)

Climb on runway heading to reach 500 ft. Turn right (turning IAS MAX 200 kt) to magnetic heading 089° to intercept and follow R-227 CLE to cross 2.0 DME CLE at FL70 or above. Turn left to follow R-282 CLE direct to POBIL. Direct to GRAUS.

5.0% minimum climb gradient to 1000 ft.

LARPA ONE ECHO DEPARTURE (LARPA1E)

Climb on runway heading to reach 500 ft. Turn right (turning IAS MAX 200 kt) to magnetic heading 144° to intercept and follow R-097 BCN to 17.0 DME BCN. Turn right to follow R-129 SLL to 34.0 DME SLL. Turn right to follow arc 36.0 DME SLL to intercept and follow R-192 CLE direct to LARPA.

5.0% minimum climb gradient to 1000 ft.

LOBAR FOUR ECHO DEPARTURE (LOBAR4E)

Only traffic via UN-725

Climb on runway heading to reach 500 ft. Turn right (turning IAS MAX 200 kt) to magnetic heading 089° to intercept and follow R-227 CLE to cross 2.0 DME CLE at FL70 or above. Turn left to follow R-274 CLE direct to AKOPA. Direct to LOBAR.

5.0% minimum climb gradient to 1000 ft.

LOTOS ONE ECHO DEPARTURE (LOTOS1E)

Climb on runway heading to reach 500 ft. Turn right (turning IAS MAX 200 kt) to magnetic heading 144° to intercept and follow R-097 BCN to 17.0 DME BCN. Turn right to follow R-129 SLL to 34.0 DME SLL. Turn right to follow arc 36.0 DME SLL to intercept and follow R-192 CLE to 58.0 DME CLE. Turn right to intercept and follow R-105 MLA direct to VILGA. Direct to PEXOT. Turn left to intercept and follow R-089 CMA to intercept and follow R-207 VLA direct to LOTOS.

5.0% minimum climb gradient to 1000 ft.

NOTE: Possible VOR CMA coverage failure below FL240. Radar assistance is available.

SALIDA MOPAS CINCO ECHO (MOPAS5E)

Subir en rumbo de pista hasta alcanzar 500 ft. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 200 kt) a rumbo magnético 089° para interceptar y seguir R-227 CLE para cruzar 2,0 DME CLE a FL70 o superior. Virar a la izquierda para seguir R-282 CLE directo a POBIL. Virar a la derecha para seguir R-319 SLL directo a MOPAS.
 Pendiente mínima de ascenso 5,0% hasta 1000 ft.

SALIDA OKABI CINCO ECHO (OKABI5E)

Subir en rumbo de pista hasta alcanzar 500 ft. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 200 kt) a rumbo magnético 089° para interceptar y seguir R-227 CLE para cruzar 2,0 DME CLE a FL70 o superior. Virar a la izquierda para seguir R-282 CLE directo a POBIL. Virar a la derecha para seguir R-319 SLL para interceptar y seguir ruta magnética 353° NDB VNV directo a OKABI.
 Pendiente mínima de ascenso 5,0% hasta 1000 ft.

SALIDA SENIA TRES ECHO (SENI3E)

Subir en rumbo de pista hasta alcanzar 500 ft. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 200 kt) a rumbo magnético 144° para interceptar y seguir R-097 BCN hasta 17,0 DME BCN. Virar a la derecha para seguir R-129 SLL hasta 34,0 DME SLL. Virar a la derecha para seguir arco 36,0 DME SLL para interceptar y seguir R-192 CLE hasta 58,0 DME CLE. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-105 MLA directo a VILGA. Directo a PEXOT. Virar a la izquierda para seguir R-089 CMA directo a CAMBY. Directo a SENIA.
 Pendiente mínima de ascenso 5,0% hasta 1000 ft.

NOTA: Posible fallos de cobertura del VOR CMA por debajo de FL240. Se proporcionará asistencia radar.

SALIDA VERSO UNO ECHO (VERSO1E)

Subir en rumbo de pista hasta alcanzar 500 ft. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 200 kt) a rumbo magnético 144° para interceptar y seguir R-097 BCN hasta 27,0 DME BCN. Virar a la izquierda para seguir R-089 BCN hasta interceptar y seguir R-119 CLE directo a VERSO.
 Pendiente mínima de ascenso 5,0% hasta 1000 ft.

SALIDA VILAFRANCA UNO ECHO (VLA1E)

Subir en rumbo de pista hasta alcanzar 500 ft. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 200 kt) a rumbo magnético 089° para interceptar y seguir R-227 CLE para cruzar 2,0 DME CLE a FL70 o superior. Virar a la izquierda para seguir R-274 CLE hasta interceptar y seguir R-030 VLA directo a DVOR/DME VLA.
 Pendiente mínima de ascenso 5,0% hasta 1000 ft.

MOPAS FIVE ECHO DEPARTURE (MOPAS5E)

Climb on runway heading to reach 500 ft. Turn right (turning IAS MAX 200 kt) to magnetic heading 089° to intercept and follow R-227 CLE to cross 2.0 DME CLE at FL70 or above. Turn left to follow R-282 CLE direct to POBIL. Turn right to follow R-319 SLL direct to MOPAS.
 5.0% minimum climb gradient to 1000 ft.

OKABI FIVE ECHO DEPARTURE (OKABI5E)

Climb on runway heading to reach 500 ft. Turn right (turning IAS MAX 200 kt) to magnetic heading 089° to intercept and follow R-227 CLE to cross 2.0 DME CLE at FL70 or above. Turn left to follow R-282 CLE direct to POBIL. Turn right to follow R-319 SLL to intercept and follow magnetic track 353° NDB VNV direct to OKABI.
 5.0% minimum climb gradient to 1000 ft.

SENI3 THREE ECHO DEPARTURE (SENI3E)

Climb on runway heading to reach 500 ft. Turn right (turning IAS MAX 200 kt) to magnetic heading 144° to intercept and follow R-097 BCN to 17.0 DME BCN. Turn right to follow R-129 SLL to 34.0 DME SLL. Turn right to follow arc 36.0 DME SLL to intercept and follow R-192 CLE to 58.0 DME CLE. Turn right to intercept and follow R-105 MLA direct to VILGA. Direct to PEXOT. Turn left to follow R-089 CMA direct to CAMBY. Direct to SENIA.
 5.0% minimum climb gradient to 1000 ft.

5.0% minimum climb gradient to 1000 ft.

NOTE: Possible VOR CMA coverage failure below FL240. Radar assistance is available.

VERSO ONE ECHO DEPARTURE (VERSO1E)

Climb on runway heading to reach 500 ft. Turn right (turning IAS MAX 200 kt) to magnetic heading 144° to intercept and follow R-097 BCN to 27.0 DME BCN. Turn left to intercept and follow R-089 BCN to intercept and follow R-119 CLE direct to VERSO.
 5.0% minimum climb gradient to 1000 ft.

VILAFRANCA ONE ECHO DEPARTURE (VLA1E)

Climb on runway heading to reach 500 ft. Turn right (turning IAS MAX 200 kt) to magnetic heading 089° to intercept and follow R-227 CLE to cross 2.0 DME CLE at FL70 or above. Turn left to follow R-274 CLE to intercept and follow R-030 VLA direct to DVOR/DME VLA.
 5.0% minimum climb gradient to 1000 ft.

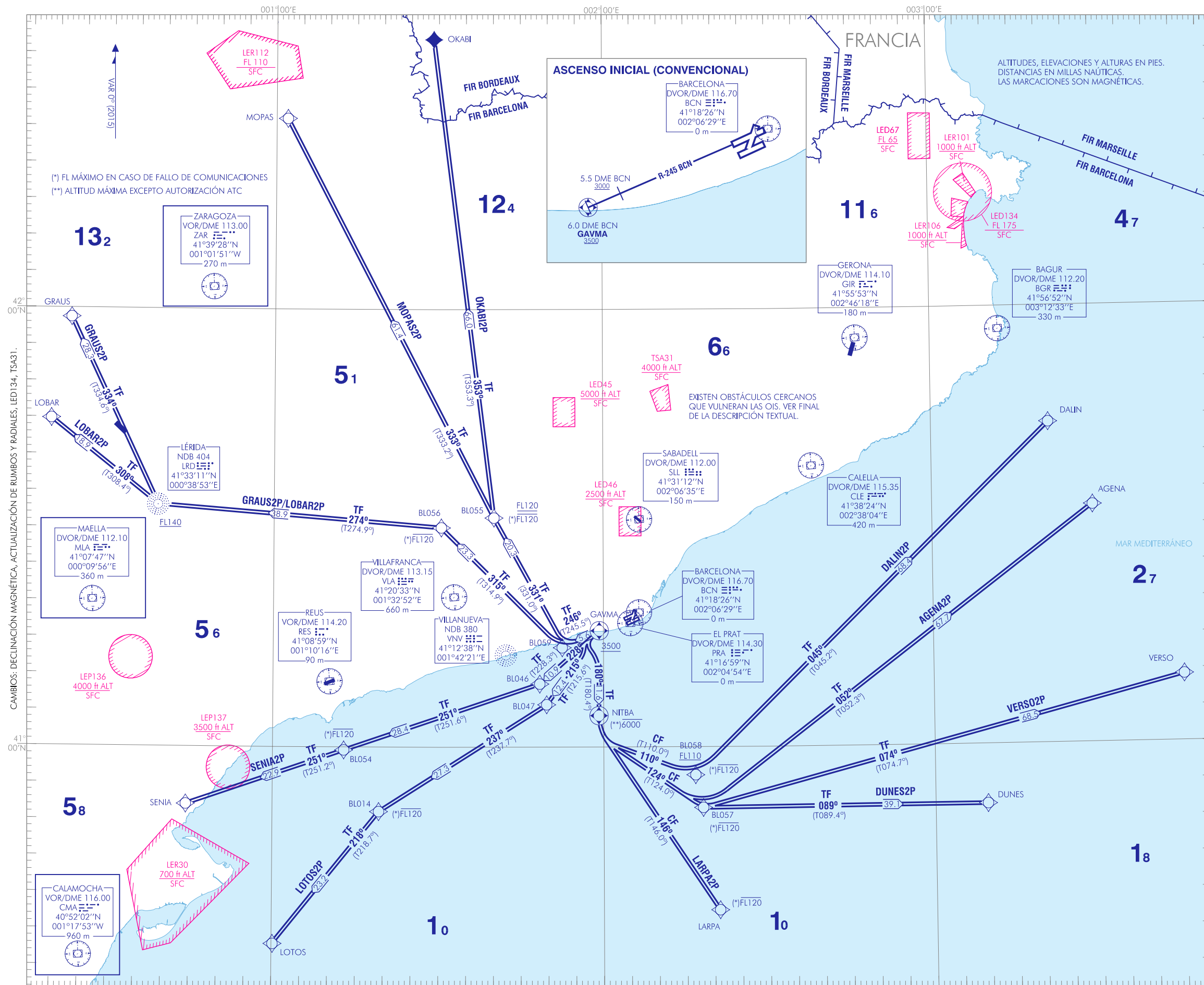
**OBSTÁCULOS CERCANOS
 CLOSE-IN OBSTACLES**

OBSTÁCULOS OBSTACLES	RWY	COORDENADAS COORDINATES	HGT (ft)	ALT (ft)
Torre mega / Floodlighting pole	02	41°18'39.7"N 002°05'36.3"E	-	97
Antena / Antenna	02	41°19'19.3"N 002°05'39.4"E	-	174

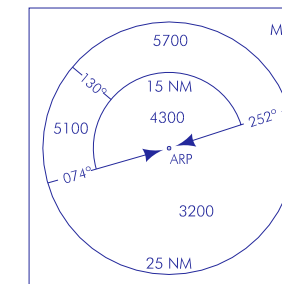
TA 6000

DEP 126.500
127.700
TWR 118.325

BARCELONA/EI Prat
RWY 25R (CONFIGURACIÓN OESTE)
AGENA2P DALIN2P DUNES2P GRAUS2P
LARPA2P LOBAR2P LOTOS2P MOPAS2P
OKABI2P SENIA2P VERSO2P



**PROCEDIMIENTOS DE SALIDA P-RNAV
RWY 25R (CONFIGURACIÓN OESTE)**



AD ELEV: 14 ft

Se requiere aprobación P-RNAV/
P-RNAV approval required.

Los DME asociados a los ILS no deberán utilizarse para estas salidas P-RNAV/
DME associated to ILS are not usable for these departures P-RNAV.

IAS MAX 250 kt hasta alcanzar FL100/
IAS MAX 250 kt to reach FL100

PUNTOS P-RNAV:

- AGENA: 41°32'41.343"N 003°29'19.004"E
- BL014: 40°51'08.434"N 001°19'14.886"E
- BL046: 41°08'39.284"N 001°48'24.926"E
- BL047: 41°05'48.702"N 001°49'40.108"E
- BL054: 40°59'35.007"N 001°12'53.298"E
- BL055: 41°31'25.140"N 001°39'24.660"E
- BL056: 41°30'03.539"N 001°30'30.804"E
- BL057: 40°51'38.738"N 002°17'58.611"E
- BL058: 40°56'08.154"N 002°16'37.019"E
- BL059: 41°13'37.707"N 001°52'30.559"E
- DALIN: 41°44'01.626"N 003°21'28.401"E
- DUNES: 40°51'49.527"N 003°09'27.206"E
- GAVMA: 41°15'56.607"N 001°59'14.082"E
- GRAUS: 41°58'44.540"N 000°22'35.209"E
- LARPA: 40°37'35.803"N 002°20'55.115"E
- LOBAR: 41°44'52.844"N 000°19'06.394"E
- LOTOS: 40°32'58.893"N 001°00'10.734"E
- MOPAS: 42°26'07.349"N 001°02'03.685"E
- NITBA: 41°04'17.951"N 001°59'08.400"E
- OKABI: 42°36'58.000"N 001°29'01.000"E
- SENIA: 40°52'07.537"N 000°44'19.551"E
- VERSO: 41°09'10.736"N 003°45'24.957"E

ESCALA 1:1 000 000



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

BARCELONA/EI Prat AD

SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID) RNAV
(DME/DME)

Se requiere aprobación P-RNAV.

Las aeronaves que no posean la performance necesaria para cumplir las altitudes mínimas publicadas en cada uno de los puntos deberán realizar el procedimiento de salida convencional.

ASCENSO INICIAL CONVENCIONAL PISTA 25R
(CONFIGURACIÓN OESTE).

SALIDA AGENA DOS PAPA (AGENA2P)
SALIDA DALIN DOS PAPA (DALIN2P)
SALIDA DUNES DOS PAPA (DUNES2P)
SALIDA GRAUS DOS PAPA (GRAUS2P)

Pendiente mínima de ascenso 4,0% hasta abandonar 1500 ft.

SALIDA LARPA DOS PAPA (LARPA2P)

SALIDA LOBAR DOS PAPA (LOBAR2P)

Pendiente mínima de ascenso 4,0% hasta abandonar 1500 ft.

SALIDA LOTOS DOS PAPA (LOTOS2P)

SALIDA MOPAS DOS PAPA (MOPAS2P)

Pendiente mínima de ascenso 5,1% hasta abandonar 2500 ft.

SALIDA OKABI DOS PAPA (OKABI2P)

Pendiente mínima de ascenso 5,1% hasta abandonar 2500 ft.

SALIDA SENIA DOS PAPA (SENIA2P)

SALIDA VERSO DOS PAPA (VERSO2P)

→ Subir en R-245 BCN directo a cruzar 5,5 DME BCN a 3000 ft o superior. Directo a cruzar GAVMA (6.0 DME BCN) a 3500 ft o superior.

STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID) RNAV
(DME/DME)

P-RNAV approval required.

Aircraft not capable to meet the required performance, and therefore unable to comply with the minimum published altitudes at each point, must fly the conventional departure procedure.

INITIAL CONVENTIONAL CLIMBING RUNWAY 25R
(WEST CONFIGURATION).

AGENA TWO PAPA DEPARTURE (AGENA2P)
DALIN TWO PAPA DEPARTURE (DALIN2P)
DUNES TWO PAPA DEPARTURE (DUNES2P)
GRAUS TWO PAPA DEPARTURE (GRAUS2P)

4.0% minimum climb gradient to leave 1500 ft.

LARPA TWO PAPA DEPARTURE (LARPA2P)

LOBAR TWO PAPA DEPARTURE (LOBAR2P)

4.0% minimum climb gradient to leave 1500 ft.

LOTOS TWO PAPA DEPARTURE (LOTOS2P)

MOPAS TWO PAPA DEPARTURE (MOPAS2P)

5.1% minimum climb gradient to leave 2500 ft.

OKABI TWO PAPA DEPARTURE (OKABI2P)

5.1% minimum climb gradient to leave 2500 ft.

SENIA TWO PAPA DEPARTURE (SENIA2P)

VERSO TWO PAPA DEPARTURE (VERSO2P)

Climb on R-245 BCN direct to cross 5.5 DME BCN at 3000 ft or above. Direct to cross GAVMA (6.0 DME BCN) at 3500 ft or above.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

BARCELONA/EI Prat AD

SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID) RNAV (DME/DME)
STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID) RNAV (DME/DME)

DEFINICIÓN DEL TEXTO — TEXTUAL DESCRIPTION	TEXTO ABREVIADO — ABBREVIATED DESCRIPTION	Código Path Terminator Previsto/ Expected Path Terminator Coding	Fly-Over Requerido/ Fly-Over Required
<p>NOTAS APLICABLES A TODAS LAS SID/ NOTES APPLICABLE TO ALL SID: - AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: SUBIR Y MANTENER INICIALMENTE FL120 Y SOLICITAR CAMBIO DE NIVEL EN RUTA / INITIAL ATC CLEARANCE: CLIMB AND MAINTAIN INITIALLY FL120 AND REQUEST FLIGHT LEVEL CHANGE EN-ROUTE. - IAS MAX 250 kt HASTA ALCANZAR FL100 / IAS MAX 250 kt TO REACH FL100. - EL PROCEDIMIENTO RNAV (DME/DME) COMENZARÁ UNA VEZ FINALIZADO EL ASCENSO INICIAL CONVENCIONAL EN EL WAYPOINT / THE RNAV (DME/DME) PROCEDURE WILL START ONCE THE INITIAL CONVENTIONAL CLIMBING HAS BEEN FINISHED AT THE WAYPOINT: <u>GAVMA</u> (BCN 245/6.0).</p>			
AGENA2P RNAV (DME/DME)			
<p><u>GAVMA</u> a 3500 ft o superior, virar a la izquierda. A <u>NITBA</u> a 6000 ft o inferior, virar a la izquierda. A BL057 en rumbo 124°M, virar a la izquierda. A AGENA. <u>GAVMA</u> at 3500 ft or above, turn left. To <u>NITBA</u> at 6000 ft or below, turn left. To BL057 on heading 124°M, turn left. To AGENA.</p>	<p><u>GAVMA</u> [A3500+;L] - <u>NITBA</u> [A6000-;L] - BL057[M124;L] - AGENA</p>	<p>IF TF CF TF</p>	<p>Y Y N N</p>
DALIN2P RNAV (DME/DME)			
<p><u>GAVMA</u> a 3500 ft o superior, virar a la izquierda. A <u>NITBA</u> a 6000 ft o inferior, virar a la izquierda. A BL058 en rumbo 110°M a FL110 o superior, virar a la izquierda. A DALIN. <u>GAVMA</u> at 3500 ft or above, turn left. To <u>NITBA</u> at 6000 ft or below, turn left. To BL058 on heading 110°M at FL110 or above, turn left. To DALIN.</p>	<p><u>GAVMA</u> [A3500+;L] - <u>NITBA</u> [A6000-;L] - BL058 [M110;F110+;L] - DALIN</p>	<p>IF TF CF TF</p>	<p>Y Y N N</p>
DUNES2P RNAV (DME/DME)			
<p><u>GAVMA</u> a 3500 ft o superior, virar a la izquierda. A <u>NITBA</u> a 6000 ft o inferior, virar a la izquierda. A BL057 en rumbo 124°M, virar a la izquierda. A DUNES. <u>GAVMA</u> at 3500 ft or above, turn left. To <u>NITBA</u> at 6000 ft or below, turn left. To BL057 on heading 124°M, turn left. To DUNES.</p>	<p><u>GAVMA</u> [A3500+;L] - <u>NITBA</u> [A6000-;L] - BL057 [M124;L] - DUNES</p>	<p>IF TF CF TF</p>	<p>Y Y N N</p>
GRAUS2P RNAV (DME/DME)			
<p><u>GAVMA</u> a 3500 ft o superior. A BL059, virar a la derecha. A BL056, virar a la izquierda. A LRD, a FL140 o superior, virar a la derecha. A GRAUS. <u>GAVMA</u> at 3500 ft or above. To BL059, turn right. To BL056, turn left. To LRD at FL140 or above, turn right. To GRAUS</p>	<p><u>GAVMA</u> [A3500+] - BL059[R] - BL056[L] - LRD[FL140+;R] - GRAUS</p>	<p>IF TF TF TF TF</p>	<p>Y N N N N</p>
LARPA2P RNAV (DME/DME)			
<p><u>GAVMA</u> a 3500 ft o superior, virar a la izquierda. A <u>NITBA</u> a 6000 ft o inferior, virar a la izquierda. A LARPA en rumbo 146°M. <u>GAVMA</u> at 3500 ft or above, turn left. To <u>NITBA</u> at 6000 ft or below, turn left. To LARPA on heading 146°M.</p>	<p><u>GAVMA</u> [A3500+;L] - <u>NITBA</u> [A6000-;L] - LARPA [M146]</p>	<p>IF TF CF</p>	<p>Y Y N</p>
LOBAR2P RNAV (DME/DME)			
<p><u>GAVMA</u> a 3500 ft o superior. A BL059, virar a la derecha. A BL056, virar a la izquierda. A LRD a FL140 o superior, virar a la derecha. A LOBAR. <u>GAVMA</u> at 3500 ft or above. To BL059, turn right. To BL056, turn left. To LRD at FL140 or above turn right. To LOBAR.</p>	<p><u>GAVMA</u> [A3500+] - BL059[R] - BL056[L] - LRD[FL140+;R] - LOBAR</p>	<p>IF TF TF TF TF</p>	<p>Y N N N N</p>

DEFINICIÓN DEL TEXTO — TEXTUAL DESCRIPTION	TEXTO ABREVIADO — ABBREVIATED DESCRIPTION	Código Path Terminator Previsto/ Expected Path Terminator Coding	Fly-Over Requerido/ Fly-Over Required
LOTOS2P RNAV (DME/DME)			
<p><u>GAVMA</u> a 3500 ft o superior, virar a la izquierda. A BL047, virar a la derecha. A BL014, virar a la izquierda. A LOTOS. <u>GAVMA</u> at 3500 ft or above, turn left. To BL047, turn right. To BL014, turn left. To LOTOS.</p>	<p><u>GAVMA</u> [A3500+;L] - BL047[R] - BL014[L] - LOTOS</p>	<p>IF TF TF TF</p>	<p>Y N N N</p>
MOPAS2P RNAV (DME/DME)			
<p><u>GAVMA</u> a 3500ft o superior. A BL059, virar a la derecha. A BL055 a FL120 o superior, virar a la derecha. A MOPAS. <u>GAVMA</u> at 3500ft or above. To BL059, turn right. To BL055 at FL120 or above, turn right. To MOPAS.</p>	<p><u>GAVMA</u> [A3500+] - BL059[R] - BL055[F120+;R] - MOPAS</p>	<p>IF TF TF TF</p>	<p>Y N N N</p>
OKABI2P RNAV (DME/DME)			
<p><u>GAVMA</u> a 3500 ft o superior. A BL059, virar a la derecha. A BL055 a FL120 o superior, virar a la derecha. A OKABI. <u>GAVMA</u> at 3500ft or above. To BL059, turn right. To BL055 at FL120 or above, turn right. To OKABI.</p>	<p><u>GAVMA</u> [A3500+] - BL059[R] - BL055[F120+;R] - OKABI</p>	<p>IF TF TF TF</p>	<p>Y N N N</p>
SENIA2P RNAV (DME/DME)			
<p><u>GAVMA</u> a 3500 ft o superior, virar a la izquierda. A BL046. A BL054. A SENIA. <u>GAVMA</u> at 3500 ft or above, turn left. To BL046. To BL054. To SENIA.</p>	<p><u>GAVMA</u> [A3500+;L] - BL046 - BL054 - SENIA</p>	<p>IF TF TF TF</p>	<p>Y N N N</p>
VERSO2P RNAV (DME/DME)			
<p><u>GAVMA</u> a 3500 ft o superior, virar a la izquierda. A <u>NITBA</u> a 6000 ft o inferior, virar a la izquierda. A BL057 en rumbo 124°M, virar a la izquierda. A VERSO. <u>GAVMA</u> at 3500 ft or above, turn left. To <u>NITBA</u> at 6000 ft or below, turn left. To BL057 on heading 124°M, turn left. To VERSO.</p>	<p><u>GAVMA</u> [A3500+;L] - <u>NITBA</u> [A6000-;L] - BL057 [M124;L] - VERSO</p>	<p>IF TF CF TF</p>	<p>Y Y N N</p>

BARCELONA/EI Prat AD

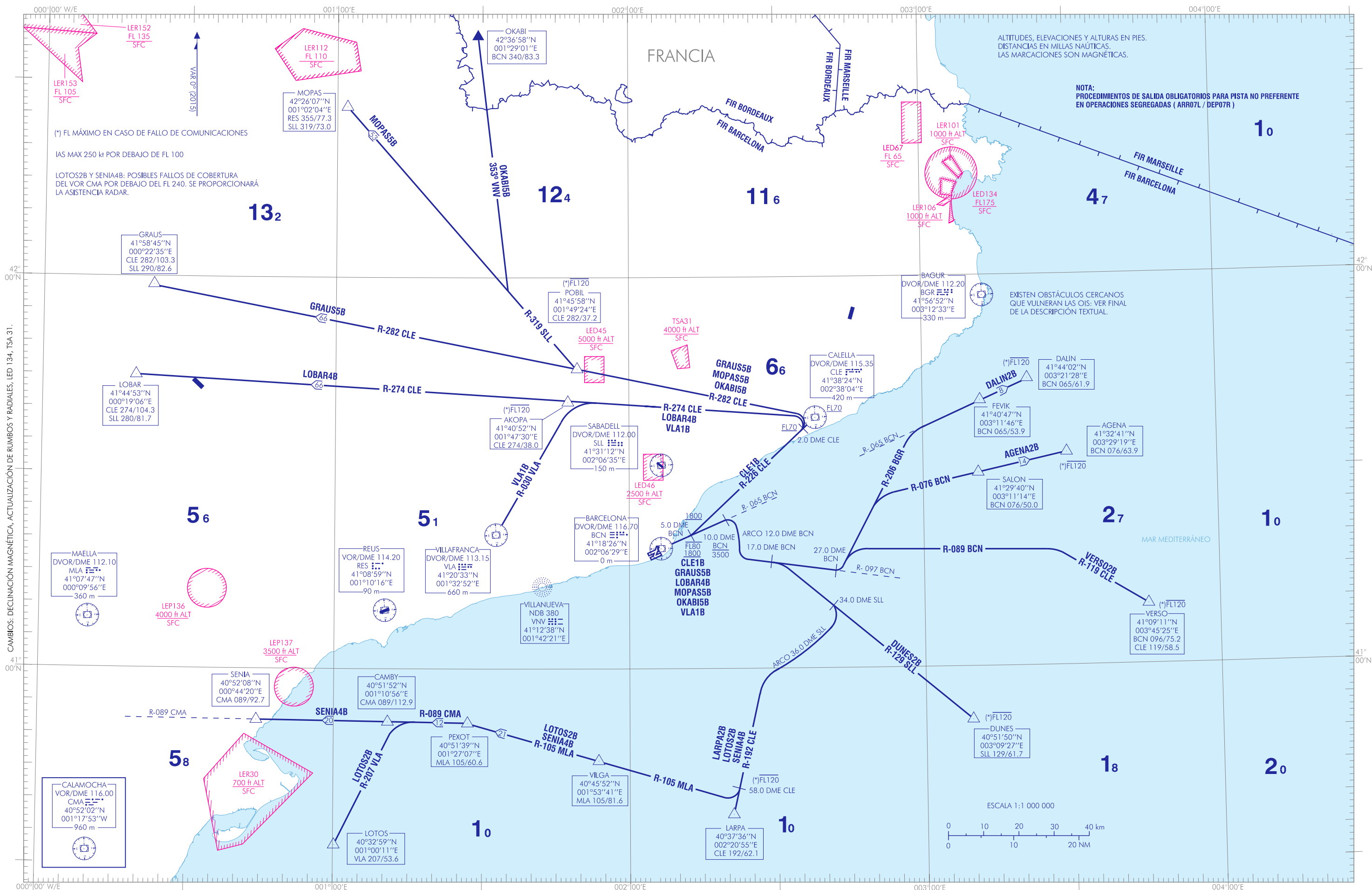
SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID) RNAV (DME/DME)
STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID) RNAV (DME/DME)

Path Terminator	Nombre del/ Name of Waypoint	Fly Over	Marcación/Derrota Rumbo Course/Track/Heading ° M (° T) 4	Dirección del viraje Turn Direction	Limitación Altitud Altitude Constraint	Limitación velocidad Speed Constraint	Radioayuda requerida Required Navaid	Rumbo distancia a la radioayuda Bearing Range to Navaid	Ángulo de senda vertical Vertical Path Angle
NOTAS APLICABLES A TODAS LAS SID/ NOTES APPLICABLE TO ALL SID: - AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: SUBIR Y MANTENER INICIALMENTE FL120 Y SOLICITAR CAMBIO DE NIVEL EN RUTA / INITIAL ATC CLEARANCE: CLIMB AND MAINTAIN INITIALLY FL120 AND REQUEST FLIGHT LEVEL CHANGE EN-ROUTE. - IAS MAX 250 kt HASTA ALCANZAR FL100 / IAS MAX 250 kt TO REACH FL100. - EL PROCEDIMIENTO RNAV (DME/DME) COMENZARÁ UNA VEZ FINALIZADO EL ASCENSO INICIAL CONVENCIONAL EN EL WAYPOINT / THE RNAV (DME/DME) PROCEDURE WILL START ONCE THE INITIAL CONVENTIONAL CLIMBING HAS BEEN FINISHED AT THE WAYPOINT: GAVMA (BCN 246/6.0).									
→ AGENA2P RNAV (DME/DME)									
IF	GAVMA	Y	-	L	+3500	-	-	-	-
TF	NITBA	Y	180 (180.4)	L	-6000	-	-	-	-
CF	BL057	N	124 (124.0)	L	-	-	-	-	-
TF	AGENA	N	052 (052.3)	-	-	-	-	-	-
→ DALIN2P RNAV (DME/DME)									
IF	GAVMA	Y	-	L	+3500	-	-	-	-
TF	NITBA	Y	180 (180.4)	L	-6000	-	-	-	-
CF	BL058	N	110 (110.0)	L	+FL110	-	-	-	-
TF	DALIN	N	045 (045.2)	-	-	-	-	-	-
→ DUNES2P RNAV (DME/DME)									
IF	GAVMA	Y	-	L	+3500	-	-	-	-
TF	NITBA	Y	180 (180.4)	L	-6000	-	-	-	-
CF	BL057	N	124 (124.0)	L	-	-	-	-	-
TF	DUNES	N	089 (089.4)	-	-	-	-	-	-
→ GRAUS2P RNAV (DME/DME)									
IF	GAVMA	Y	-	-	+3500	-	-	-	-
TF	BL059	N	246 (245.5)	R	-	-	-	-	-
TF	BL056	N	315 (314.9)	L	-	-	-	-	-
TF	LRD	N	274 (274.9)	R	+FL140	-	-	-	-
TF	GRAUS	N	334 (334.6)	-	-	-	-	-	-
→ LARPA2P RNAV (DME/DME)									
IF	GAVMA	Y	-	L	+3500	-	-	-	-
TF	NITBA	Y	180 (180.4)	L	-6000	-	-	-	-
CF	LARPA	N	146 (146.0)	-	-	-	-	-	-
→ LOBAR2P RNAV (DME/DME)									
IF	GAVMA	Y	-	-	+3500	-	-	-	-
TF	BL059	N	246 (245.5)	R	-	-	-	-	-
TF	BL056	N	315 (314.9)	L	-	-	-	-	-
TF	LRD	N	274 (274.9)	R	+FL140	-	-	-	-
TF	LOBAR	N	308 (308.4)	-	-	-	-	-	-
→ LOTOS2P RNAV (DME/DME)									
IF	GAVMA	Y	-	L	+3500	-	-	-	-
TF	BL047	N	215 (215.6)	R	-	-	-	-	-
TF	BL014	N	238 (237.7)	L	-	-	-	-	-
TF	LOTOS	N	218 (218.7)	-	-	-	-	-	-
MOPAS2P RNAV (DME/DME)									
IF	GAVMA	Y	-	-	+3500	-	-	-	-
TF	BL059	N	246 (245.5)	R	-	-	-	-	-
TF	BL055	N	331 (331.0)	R	+FL120	-	-	-	-
TF	MOPAS	N	333 (333.2)	-	-	-	-	-	-

Path Terminator	Nombre del/ Name of Waypoint	Fly Over	Marcación/Derrota Rumbo Course/Track/Heading ° M (° T) ⁴	Dirección del viraje Turn Direction	Limitación Altitud Altitude Constraint	Limitación velocidad Speed Constraint	Radioayuda requerida Required Navaid	Rumbo distancia a la radioayuda Bearing Range to Navaid	Ángulo de senda vertical Vertical Path Angle
OKABI2P RNAV (DME/DME)									
IF	<u>GAVMA</u>	Y	-	-	+3500	-	-	-	-
TF	BL059	N	246 (245.5)	R	-	-	-	-	-
TF	BL055	N	331 (331.0)	R	+FL120	-	-	-	-
TF	OKABI	N	353 (353.3)	-	-	-	-	-	-
→ SENIA2P RNAV (DME/DME)									
IF	<u>GAVMA</u>	Y	-	L	+3500	-	-	-	-
TF	BL046	N	228 (228.3)	-	-	-	-	-	-
TF	BL054	N	251 (251.6)	-	-	-	-	-	-
TF	SENIA	N	251 (251.2)	-	-	-	-	-	-
→ VERSO2P RNAV (DME/DME)									
IF	<u>GAVMA</u>	Y	-	L	+3500	-	-	-	-
TF	<u>NITBA</u>	Y	180 (180.4)	L	-6000	-	-	-	-
CF	BL057	N	124 (124.0)	L	-	-	-	-	-
TF	VERSO	N	074 (074.7)	-	-	-	-	-	-

**OBSTÁCULOS CERCANOS
 CLOSE-IN OBSTACLES**

OBSTÁCULOS OBSTACLES	RWY	COORDENADAS COORDINATES	HGT (ft)	ALT (ft)
Cota de terreno / Spot elevation	25R	41°16'41.0"N 001°56'30.0"E	971	971



CAMBIOS: DECLINACION MAGNETICA, ACTUALIZACION DE RUMBOS Y RADIALES, LED 134, TSA 31.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

BARCELONA/EI Prat AD

SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID)

PISTA 07L (CONFIGURACIÓN ESTE)

PROCEDIMIENTOS DE SALIDA OBLIGATORIOS PARA PISTA NO PREFERENTE EN OPERACIONES SEGREGADAS (ARR07L/DEP07R).

NOTA APLICABLE A TODAS LAS SID:

Autorización inicial ATC: Subir y mantener inicialmente FL120 y solicitar cambio de nivel en ruta.

- **SALIDA AGENA DOS BRAVO (AGENA2B)**
Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME BCN. Proceder por R-065 BCN hasta alcanzar 5,0 DME BCN a 1800 ft o superior. Seguir R-065 BCN hasta alcanzar 10,0 DME BCN a 3500 ft o inferior. Virar a la derecha para seguir arco 12,0 DME BCN para interceptar y seguir R-097 BCN. Seguir R-097 BCN hasta alcanzar 27,0 DME BCN. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-206 BGR hasta interceptar y seguir R-076 BCN directo a SALON. Directo a AGENA. Pendiente mínima 5,6% hasta 5,0 DME BCN.
- **SALIDA CALELLA UNO BRAVO (CLE1B).**
Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME BCN. Proceder por R-065 BCN hasta alcanzar 5,0 DME BCN entre 1800 ft y FL80. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-226 CLE directo a cruzar DVOR/DME CLE a FL70 o superior. Pendiente mínima 5,6% hasta 5,0 DME BCN.
- **SALIDA DALIN DOS BRAVO (DALIN2B)**
Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME BCN. Proceder por R-065 BCN hasta alcanzar 5,0 DME BCN a 1800 ft o superior. Seguir R-065 BCN hasta alcanzar 10,0 DME BCN a 3500 ft o inferior. Virar a la derecha para seguir arco 12,0 DME BCN para interceptar y seguir R-097 BCN. Seguir R-097 BCN hasta alcanzar 27,0 DME BCN. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-206 BGR hasta interceptar y seguir R-065 BCN directo a FEVIK. Directo a DALIN. Pendiente mínima 5,6% hasta 5,0 DME BCN.
- **SALIDA DUNES DOS BRAVO (DUNES2B)**
Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME BCN. Proceder por R-065 BCN hasta alcanzar 5,0 DME BCN a 1800 ft o superior. Seguir R-065 BCN hasta alcanzar 10,0 DME BCN a 3500 ft o inferior. Virar a la derecha para seguir arco 12,0 DME BCN para interceptar y seguir R-097 BCN. Seguir R-097 BCN hasta alcanzar 17,0 DME BCN. Virar a la derecha para seguir R-129 SLL directo a DUNES. Pendiente mínima 5,6% hasta 5,0 DME BCN.
- **SALIDA GRAUS CINCO BRAVO (GRAUS5B)**
Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME BCN. Proceder por R-065 BCN hasta alcanzar 5,0 DME BCN entre 1800 ft y FL80. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-226 CLE hasta alcanzar 2,0 DME CLE a FL70 o superior. Virar a la izquierda para seguir R-282 CLE directo a POBIL. Directo a GRAUS. Pendiente mínima 5,6% hasta 5,0 DME BCN.
- **SALIDA LARPA DOS BRAVO (LARPA2B)**
Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME BCN. Proceder por R-065 BCN hasta alcanzar 5,0 DME BCN a 1800 ft o superior. Seguir R-065 BCN hasta alcanzar 10,0 DME BCN a 3500 ft o inferior. Virar a la derecha para seguir arco 12,0 DME BCN para interceptar y seguir R-097 BCN. Seguir R-097 BCN hasta alcanzar 17,0 DME BCN. Virar a la derecha para seguir R-129 SLL hasta 34,0 DME SLL. Virar a la derecha para seguir arco 36,0 DME SLL para interceptar y seguir R-192 CLE directo a LARPA. Pendiente mínima 5,6% hasta 5,0 DME BCN.
- **SALIDA LOBAR CUATRO BRAVO (LOBAR4B).**
Sólo tráfico vía UN-725.
Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME BCN. Proceder por R-065 BCN hasta alcanzar 5,0 DME BCN entre 1800 ft y FL80. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-226 CLE hasta alcanzar 2,0 DME CLE a FL70 o superior. Virar a la izquierda para seguir R-274 CLE directo a AKOPA. Directo a LOBAR. Pendiente mínima 5,6% hasta 5,0 DME BCN.

STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID)

RWY 07L (EAST CONFIGURATION)

MANDATORY DEPARTURE PROCEDURES FOR NOT PREFERENTIAL RUNWAY IN SEGREGATED OPERATIONS (ARR07L/DEP07R).

NOTE APPLICABLE TO ALL SID:

Initial ATC clearance: Climb and maintain initially FL120 and request flight level change en-route.

AGENA TWO BRAVO DEPARTURE (AGENA2B)

Climb on runway heading direct to DVOR/DME BCN. Proceed on R-065 BCN to reach 5.0 DME BCN at 1800 ft or above. Follow R-065 BCN to reach 10.0 DME BCN at 3500 ft or below. Turn right to follow arc 12.0 DME BCN to intercept and follow R-097 BCN. Follow R-097 BCN to reach 27.0 DME BCN. Turn left to intercept and follow R-206 BGR to intercept and follow R-076 BCN direct to SALON. Direct to AGENA.

5.6% minimum climb gradient to 5.0 DME BCN.

CALELLA ONE BRAVO DEPARTURE (CLE1B)

Climb on runway heading direct to DVOR/DME BCN. Proceed on R-065 BCN to reach 5.0 DME BCN between 1800 ft and FL80. Turn left to intercept and follow R-226 CLE direct to cross DVOR/DME CLE at FL70 or above.

5.6% minimum climb gradient to 5.0 DME BCN.

DALIN TWO BRAVO DEPARTURE (DALIN2B)

Climb on runway heading direct to DVOR/DME BCN. Proceed on R-065 BCN to reach 5.0 DME BCN at 1800 ft or above. Follow R-065 BCN to reach 10.0 DME BCN at 3500 ft or below. Turn right to follow arc 12.0 DME BCN to intercept and follow R-097 BCN. Follow R-097 BCN to reach 27.0 DME BCN. Turn left to intercept and follow R-206 BGR to intercept and follow R-065 BCN direct to FEVIK. Direct to DALIN.

5.6% minimum climb gradient to 5.0 DME BCN.

DUNES TWO BRAVO DEPARTURE (DUNES2B)

Climb on runway heading direct to DVOR/DME BCN. Proceed on R-065 BCN to reach 5.0 DME BCN at 1800 ft or above. Follow R-065 BCN to reach 10.0 DME BCN at 3500 ft or below. Turn right to follow arc 12.0 DME BCN to intercept and follow R-097 BCN. Follow R-097 BCN to reach 17.0 DME BCN. Turn right to follow R-129 SLL direct to DUNES.

5.6% minimum climb gradient to 5.0 DME BCN.

GRAUS FIVE BRAVO DEPARTURE (GRAUS5B)

Climb on runway heading direct to DVOR/DME BCN. Proceed on R-065 BCN to reach 5.0 DME BCN between 1800 ft and FL80. Turn left to intercept and follow R-226 CLE to reach 2.0 DME CLE at FL70 or above. Turn left to follow R-282 CLE direct to POBIL. Direct to GRAUS.

5.6% minimum climb gradient to 5.0 DME BCN.

LARPA TWO BRAVO DEPARTURE (LARPA2B)

Climb on runway heading direct to DVOR/DME BCN. Proceed on R-065 BCN to reach 5.0 DME BCN at 1800 ft or above. Follow R-065 BCN to reach 10.0 DME BCN at 3500 ft or below. Turn right to follow arc 12.0 DME BCN to intercept and follow R-097 BCN. Follow R-097 BCN to reach 17.0 DME BCN. Turn right to follow R-129 SLL to 34.0 DME SLL. Turn right to follow arc 36.0 DME SLL to intercept and follow R-192 CLE direct to LARPA.

5.6% minimum climb gradient to 5.0 DME BCN.

LOBAR FOUR BRAVO DEPARTURE (LOBAR4B).

Only traffic via UN-725

Climb on runway heading direct to DVOR/DME BCN. Proceed on R-065 BCN to reach 5.0 DME BCN between 1800 ft and FL80. Turn left to intercept and follow R-226 CLE to reach 2.0 DME CLE at FL70 or above. Turn left to follow R-274 CLE direct to AKOPA. Direct to LOBAR.

5.6% minimum climb gradient to 5.0 DME BCN.

➔ **SALIDA LOTOS DOS BRAVO (LOTOS2B)**

Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME BCN. Proceder por R-065 BCN hasta alcanzar 5,0 DME BCN a 1800 ft o superior. Seguir R-065 BCN hasta alcanzar 10,0 DME BCN a 3500 ft o inferior. Virar a la derecha para seguir arco 12,0 DME BCN para interceptar y seguir R-097 BCN. Seguir R-097 BCN hasta alcanzar 17,0 DME BCN. Virar a la derecha para seguir R-129 SLL hasta 34,0 DME SLL. Virar a la derecha para seguir arco 36,0 DME SLL para interceptar y seguir R-192 CLE hasta 58,0 DME CLE. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-105 MLA directo a VILGA. Directo a PEXOT. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-089 CMA hasta interceptar y seguir R-207 VLA directo a LOTOS.

Pendiente mínima 5,6% hasta 5,0 DME BCN.

NOTA: Posible fallos de cobertura del VOR CMA por debajo de FL240. Se proporcionará asistencia radar.

➔ **SALIDA MOPAS CINCO BRAVO (MOPAS5B)**

Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME BCN. Proceder por R-065 BCN hasta alcanzar 5,0 DME BCN entre 1800 ft y FL80. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-226 CLE hasta alcanzar 2,0 DME CLE a FL70 o superior. Virar a la izquierda para seguir R-282 CLE directo a POBIL. Virar a la derecha para seguir R-319 SLL directo a MOPAS.

Pendiente mínima 5,6% hasta 5,0 DME BCN.

➔ **SALIDA OKABI CINCO BRAVO (OKABI5B)**

Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME BCN. Proceder por R-065 BCN hasta alcanzar 5,0 DME BCN entre 1800 ft y FL80. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-226 CLE hasta alcanzar 2,0 DME CLE a FL70 o superior. Virar a la izquierda para seguir R-282 CLE directo a POBIL. Virar a la derecha para seguir R-319 SLL hasta interceptar y seguir ruta magnética 353° NDB VNV directo a OKABI.

Pendiente mínima 5,6% hasta 5,0 DME BCN.

➔ **SALIDA SENIA CUATRO BRAVO (SENI4B)**

Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME BCN. Proceder por R-065 BCN hasta alcanzar 5,0 DME BCN a 1800 ft o superior. Seguir R-065 BCN hasta alcanzar 10,0 DME BCN a 3500 ft o inferior. Virar a la derecha para seguir arco 12,0 DME BCN para interceptar y seguir R-097 BCN. Seguir R-097 BCN hasta alcanzar 17,0 DME BCN. Virar a la derecha para seguir R-129 SLL hasta 34,0 DME SLL. Virar a la derecha para seguir arco 36,0 DME SLL para interceptar y seguir R-192 CLE hasta 58,0 DME CLE. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-105 MLA directo a VILGA. Directo a PEXOT. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-089 CMA directo a CAMBY. Directo a SENIA.

Pendiente mínima 5,6% hasta 5,0 DME BCN.

NOTA: Posible fallos de cobertura del VOR CMA por debajo de FL240. Se proporcionará asistencia radar.

➔ **SALIDA VERSO DOS BRAVO (VERSO2B)**

Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME BCN. Proceder por R-065 BCN hasta alcanzar 5,0 DME BCN a 1800 ft o superior. Seguir R-065 BCN hasta alcanzar 10,0 DME BCN a 3500 ft o inferior. Virar a la derecha para seguir arco 12,0 DME BCN para interceptar y seguir R-097 BCN. Seguir R-097 BCN hasta alcanzar 27,0 DME BCN. Virar a la izquierda hasta interceptar y seguir R-089 BCN para interceptar y seguir R-119 CLE directo a VERSO.

Pendiente mínima 5,6% hasta 5,0 DME BCN.

➔ **SALIDA VILAFRANCA UNO BRAVO (VLA1B)**

Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME BCN. Proceder por R-065 BCN hasta alcanzar 5,0 DME BCN entre 1800 ft y FL80. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-226 CLE hasta alcanzar 2,0 DME CLE a FL70 o superior. Virar a la izquierda para seguir R-274 CLE hasta interceptar y seguir R-030 VLA directo a DVOR/DME VLA.

Pendiente mínima 5,6% hasta 5,0 DME BCN.

SALIDA DE CONTINGENCIA

En caso de fallo de una o más radioayudas que soportan las salidas de la pista 07L, se procederá del siguiente modo:

Subir en rumbo de pista hasta 3500 ft AMSL. Virar siguiendo instrucciones ATC.

Pendiente mínima de ascenso 5,4% hasta 3500 ft AMSL.

En caso de fallo de comunicaciones, proceder según lo establecido en la sección ENR 1.8, apartado "Fallo de las Comunicaciones Aeroterrestres" de AIP-ESPAÑA.

LOTOS TWO BRAVO DEPARTURE (LOTOS2B)

Climb on runway heading direct to DVOR/DME BCN. Proceed on R-065 BCN to reach 5.0 DME BCN at 1800 ft or above. Follow R-065 BCN to reach 10.0 DME BCN at 3500 ft or below. Turn right to follow arc 12.0 DME BCN to intercept and follow R-097 BCN. Follow R-097 BCN to reach 17.0 DME BCN. Turn right to follow R-129 SLL to 34.0 DME SLL. Turn right to follow arc 36.0 DME SLL to intercept and follow R-192 CLE to 58.0 DME CLE. Turn right to intercept and follow R-105 MLA direct to VILGA. Direct to PEXOT. Turn left to intercept and follow R-089 CMA to intercept and follow R-207 VLA direct to LOTOS.

5.6% minimum climb gradient to 5.0 DME BCN.

NOTE: Possible VOR CMA coverage failure below FL240. Radar assistance is available.

MOPAS FIVE BRAVO DEPARTURE (MOPAS5B)

Climb on runway heading direct to DVOR/DME BCN. Proceed on R-065 BCN to reach 5.0 DME BCN between 1800 ft and FL80. Turn left to intercept and follow R-226 CLE to reach 2.0 DME CLE at FL70 or above. Turn left to follow R-282 CLE direct to POBIL. Turn right to follow R-319 SLL direct to MOPAS.

5.6% minimum climb gradient to 5.0 DME BCN.

OKABI FIVE BRAVO DEPARTURE (OKABI5B)

Climb on runway heading direct to DVOR/DME BCN. Proceed on R-065 BCN to reach 5.0 DME BCN between 1800 ft and FL80. Turn left to intercept and follow R-226 CLE to reach 2.0 DME CLE at FL70 or above. Turn left to follow R-282 CLE direct to POBIL. Turn right to follow R-319 SLL to intercept and follow magnetic track 353° NDB VNV direct to OKABI.

5.6% minimum climb gradient to 5.0 DME BCN.

SENI4 FOUR BRAVO DEPARTURE (SENI4B)

Climb on runway heading direct to DVOR/DME BCN. Proceed on R-065 BCN to reach 5.0 DME BCN at 1800 ft or above. Follow R-065 BCN to reach 10.0 DME BCN at 3500 ft or below. Turn right to follow arc 12.0 DME BCN to intercept and follow R-097 BCN. Follow R-097 BCN to reach 17.0 DME BCN. Turn right to follow R-129 SLL to 34.0 DME SLL. Turn right to follow arc 36.0 DME SLL to intercept and follow R-192 CLE to 58.0 DME CLE. Turn right to intercept and follow R-105 MLA direct to VILGA. Direct to PEXOT. Turn left to intercept and follow R-089 CMA direct to CAMBY. Direct to SENIA.

5.6% minimum climb gradient to 5.0 DME BCN.

NOTE: Possible VOR CMA coverage failure below FL240. Radar assistance is available.

VERSO TWO BRAVO DEPARTURE (VERSO2B)

Climb on runway heading direct to DVOR/DME BCN. Proceed on R-065 BCN to reach 5.0 DME BCN at 1800 ft or above. Follow R-065 BCN to reach 10.0 DME BCN at 3500 ft or below. Turn right to follow arc 12.0 DME BCN to intercept and follow R-097 BCN. Follow R-097 BCN to reach 27.0 DME BCN. Turn left to intercept and follow R-089 BCN to intercept and follow R-119 CLE direct to VERSO.

5.6% minimum climb gradient to 5.0 DME BCN.

VILAFRANCA ONE BRAVO DEPARTURE (VLA1B)

Climb on runway heading direct to DVOR/DME BCN. Proceed on R-065 BCN to reach 5.0 DME BCN between 1800 ft and FL80. Turn left to intercept and follow R-226 CLE to reach 2.0 DME CLE at FL70 or above. Turn left to follow R-274 CLE to intercept and follow R-030 VLA direct to DVOR/DME VLA.

5.6% minimum climb gradient to 5.0 DME BCN.

CONTINGENCY DEPARTURE

In the event of failure of one or more nav aids bearing the departure from runway 07L, the following procedure shall be carried out:

Climb on runway heading to 3500 ft AMSL. Turn following ATC instructions.

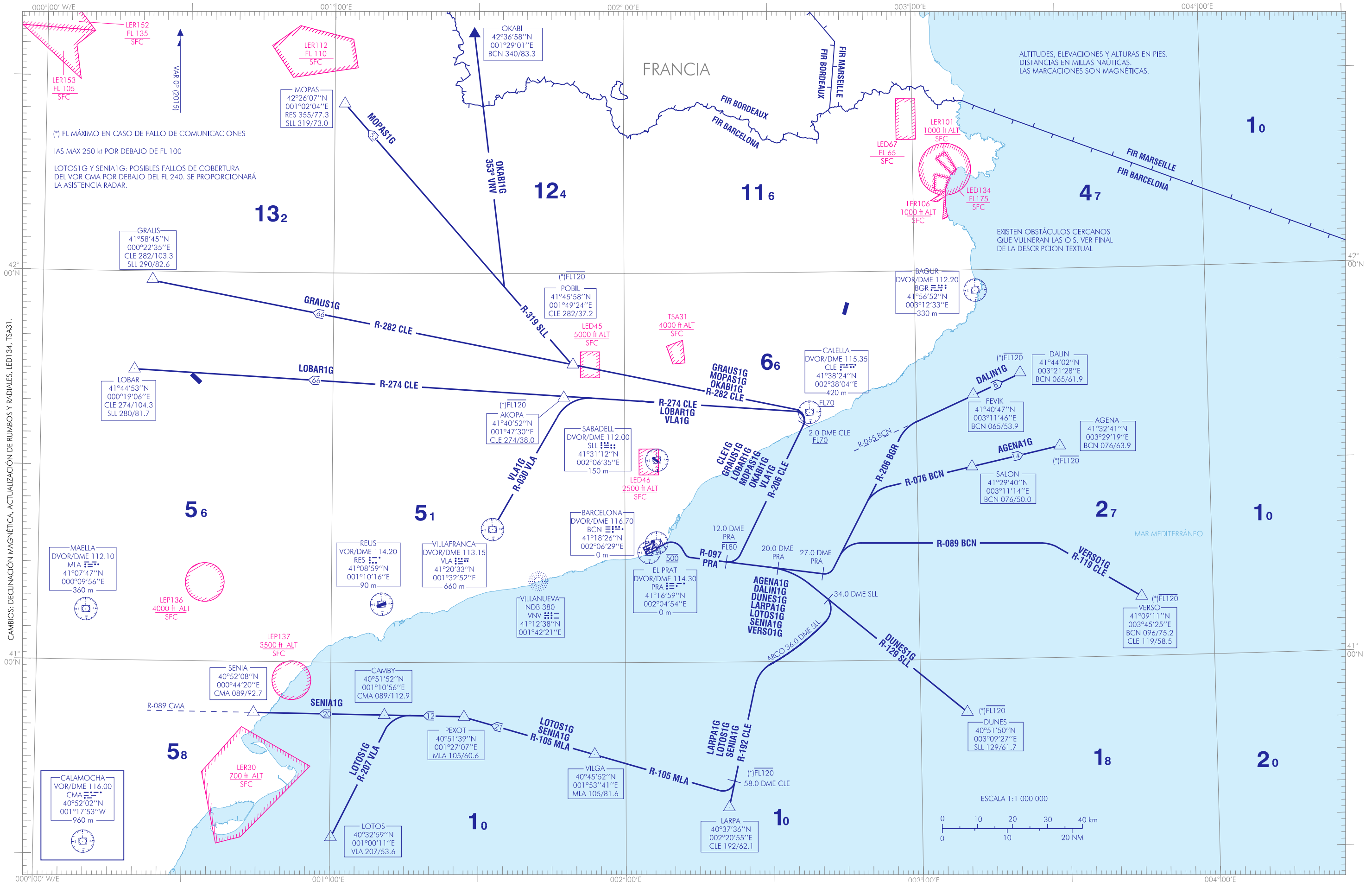
5.4% minimum climb gradient to 3500 ft AMSL.

In case of communications failure, proceed according to what is established on section ENR 1.8, item "Air-ground Communications Failure" of AIP-ESPAÑA.

OBSTÁCULOS CERCANOS
CLOSE-IN OBSTACLES

OBSTÁCULOS OBSTACLES	RWY	COORDENADAS COORDINATES	HGT (ft)	ALT (ft)
Antena / Antenna	07L	41°21'56.0"N 002°10'56.0"E	413	873
Torre metálica / Metallic tower	07L	41°18'20.1"N 002°06'31.3"E	46	54
Castillo Montjuic / Montjuic castle	07L	41°21'48.7"N 002°09'59.6"E	–	708

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

BARCELONA/EI Prat AD

SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID)

PISTA 07R (CONFIGURACIÓN ESTE).

NOTA APLICABLE A TODAS LAS SID:

Autorización Inicial ATC: Subir y mantener inicialmente FL120 y solicitar cambio de nivel en ruta.

→ SALIDA AGENA UNO GOLF (AGENA1G)

Subir en rumbo de pista hasta alcanzar 500 ft. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-097 PRA para cruzar 12,0 DME PRA a FL80 o inferior. Seguir R-097 PRA hasta 27,0 DME PRA. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-206 BGR hasta interceptar y seguir R-076 BCN directo a SALON. Directo a AGENA.

Pendiente mínima 4,8% hasta 1000 ft.

SALIDA CALELLA UNO GOLF (CLE1G)

Subir en rumbo de pista hasta alcanzar 500 ft. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-097 PRA para cruzar 12,0 DME PRA a FL80 o inferior. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-206 CLE directo a cruzar DVOR/DME CLE a FL70 o superior.

Pendiente mínima 4,8% hasta 1000 ft.

SALIDA DALIN UNO GOLF (DALIN1G)

→ Subir en rumbo de pista hasta alcanzar 500 ft. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-097 PRA para cruzar 12,0 DME PRA a FL80 o inferior. Seguir R-097 PRA hasta 27,0 DME PRA. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-206 BGR hasta interceptar y seguir R-065 BCN directo a FEVIK. Directo a DALIN.

Pendiente mínima 4,8% hasta 1000 ft.

SALIDA DUNES UNO GOLF (DUNES1G)

Subir en rumbo de pista hasta alcanzar 500 ft. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-097 PRA para cruzar 12,0 DME PRA a FL80 o inferior. Seguir R-097 PRA hasta 20,0 DME PRA. Virar a la derecha para seguir R-129 SLL directo a DUNES.

Pendiente mínima 4,8% hasta 1000 ft.

SALIDA GRAUS UNO GOLF (GRAUS1G)

Subir en rumbo de pista hasta alcanzar 500 ft. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-097 PRA para cruzar 12,0 DME PRA a FL80 o inferior. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-206 CLE directo a cruzar 2,0 DME CLE a FL70 o superior. Virar a la izquierda para seguir R-282 CLE directo a POBIL. Directo a GRAUS.

Pendiente mínima 4,8% hasta 1000 ft.

SALIDA LARPA UNO GOLF (LARPA1G)

Subir en rumbo de pista hasta alcanzar 500 ft. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-097 PRA para cruzar 12,0 DME PRA a FL80 o inferior. Seguir R-097 PRA hasta 20,0 DME PRA. Virar a la derecha para seguir R-129 SLL hasta 34,0 DME SLL. Virar a la derecha para seguir arco 36,0 DME SLL hasta interceptar y seguir R-192 CLE directo a LARPA.

Pendiente mínima 4,8% hasta 1000 ft.

SALIDA LOBAR UNO GOLF (LOBAR1G)

Sólo tráfico vía UN-725.

Subir en rumbo de pista hasta alcanzar 500 ft. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-097 PRA para cruzar 12,0 DME PRA a FL80 o inferior. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-206 CLE directo a cruzar 2,0 DME CLE a FL70 o superior. Virar a la izquierda para seguir R-274 CLE directo a AKOPA. Directo a LOBAR.

Pendiente mínima 4,8% hasta 1000 ft.

SALIDA LOTOS UNO GOLF (LOTOS1G)

→ Subir en rumbo de pista hasta alcanzar 500 ft. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-097 PRA para cruzar 12,0 DME PRA a FL80 o inferior. Seguir R-097 PRA hasta 20,0 DME PRA. Virar a la derecha para seguir R-129 SLL hasta 34,0 DME SLL. Virar a la derecha para seguir arco 36,0 DME SLL para interceptar y seguir R-192 CLE hasta 58,0 DME CLE. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-105 MLA directo a VILGA. Directo a PEXOT. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-089 CMA hasta interceptar y seguir R-207 VLA directo a LOTOS.

Pendiente mínima 4,8% hasta 1000 ft.

STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID)

RWY 07R (EAST CONFIGURATION)

NOTE APPLICABLE TO ALL SID:

Initial ATC clearance: Climb and maintain initially FL120 and request flight level change en-route.

AGENA ONE GOLF DEPARTURE (AGENA1G)

Climb on runway heading to reach 500 ft. Turn right to intercept and follow R-097 PRA to cross 12.0 DME PRA at FL80 or below. Follow R-097 PRA to 27.0 DME PRA. Turn left to intercept and follow R-206 BGR to intercept and follow R-076 BCN direct to SALON. Direct to AGENA.

4.8% minimum climb gradient to 1000 ft.

CALELLA ONE GOLF DEPARTURE (CLE1G)

Climb on runway heading to reach 500 ft. Turn right to intercept and follow R-097 PRA to cross 12.0 DME PRA at FL80 or below. Turn left to intercept and follow R-206 CLE direct to cross DVOR/DME CLE at FL70 or above.

4.8% minimum climb gradient to 1000 ft.

DALIN ONE GOLF DEPARTURE (DALIN1G)

Climb on runway heading to reach 500 ft. Turn right to intercept and follow R-097 PRA to cross 12.0 DME PRA at FL80 or below. Follow R-097 PRA to 27.0 DME PRA. Turn left to intercept and follow R-206 BGR to intercept and follow R-065 BCN direct to FEVIK. Direct to DALIN.

4.8% minimum climb gradient to 1000 ft.

DUNES ONE GOLF DEPARTURE (DUNES1G)

Climb on runway heading to reach 500 ft. Turn right to intercept and follow R-097 PRA to cross 12.0 DME PRA at FL80 or below. Follow R-097 PRA to 20.0 DME PRA. Turn right to follow R-129 SLL direct to DUNES.

4.8% minimum climb gradient to 1000 ft.

GRAUS ONE GOLF DEPARTURE (GRAUS1G)

Climb on runway heading to reach 500 ft. Turn right to intercept and follow R-097 PRA to cross 12.0 DME PRA at FL80 or below. Turn left to intercept and follow R-206 CLE direct to cross 2.0 DME CLE at FL70 or above. Turn left to follow R-282 CLE direct to POBIL. Direct to GRAUS.

4.8% minimum climb gradient to 1000 ft.

LARPA ONE GOLF DEPARTURE (LARPA1G)

Climb on runway heading to reach 500 ft. Turn right to intercept and follow R-097 PRA to cross 12.0 DME PRA at FL80 or below. Follow R-097 PRA to 20.0 DME PRA. Turn right to follow R-129 SLL to 34.0 DME SLL. Turn right to follow arc 36.0 DME SLL to intercept and follow R-192 CLE direct to LARPA.

4.8% minimum climb gradient to 1000 ft.

LOBAR ONE GOLF DEPARTURE (LOBAR1G)

Only traffic via UN-725.

Climb on runway heading to reach 500 ft. Turn right to intercept and follow R-097 PRA to cross 12.0 DME PRA at FL80 or below. Turn left to intercept and follow R-206 CLE direct to cross 2.0 DME CLE at FL70 or above. Turn left to follow R-274 CLE direct to AKOPA. Direct to LOBAR.

4.8% minimum climb gradient to 1000 ft.

LOTOS ONE GOLF DEPARTURE (LOTOS1G)

Climb on runway heading to reach 500 ft. Turn right to intercept and follow R-097 PRA to cross 12.0 DME PRA at FL80 or below. Follow R-097 PRA to 20.0 DME PRA. Turn right to follow R-129 SLL to 34.0 DME SLL. Turn right to follow arc 36.0 DME SLL to intercept and follow R-192 CLE to 58.0 DME CLE. Turn right to intercept and follow R-105 MLA direct to VILGA. Direct to PEXOT. Turn left to intercept and follow R-089 CMA to intercept and follow R-207 VLA direct to LOTOS.

4.8% minimum climb gradient to 1000 ft.

NOTA: Posibles fallos de cobertura del VOR CMA por debajo de FL240. Se proporciona asistencia radar.

NOTE: Possible VOR CMA coverage failure below FL240. Radar assistance is available.

SALIDA MOPAS UNO GOLF (MOPAS1G)

Subir en rumbo de pista hasta alcanzar 500 ft. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-097 PRA para cruzar 12,0 DME PRA a FL80 o inferior. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-206 CLE directo a cruzar 2,0 DME CLE a FL70 o superior. Virar a la izquierda para seguir R-282 CLE directo a POBIL. Virar a la derecha para seguir R-319 SLL directo a MOPAS.

Pendiente mínima 4,8% hasta 1000 ft.

MOPAS ONE GOLF DEPARTURE (MOPAS1G)

Climb on runway heading to reach 500 ft. Turn right to intercept and follow R-097 PRA to cross 12.0 DME PRA at FL80 or below. Turn left to intercept and follow R-206 CLE direct to cross 2.0 DME CLE at FL70 or above. Turn left to follow R-282 CLE direct to POBIL. Turn right to follow R-319 SLL direct to MOPAS.

4.8% minimum climb gradient to 1000 ft.

SALIDA OKABI UNO GOLF (OKABI1G)

Subir en rumbo de pista hasta alcanzar 500 ft. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-097 PRA para cruzar 12,0 DME PRA a FL80 o inferior. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-206 CLE directo a cruzar 2,0 DME CLE a FL70 o superior. Virar a la izquierda para seguir R-282 CLE directo a POBIL. Virar a la derecha para seguir R-319 SLL para interceptar y seguir ruta magnética 353° NDB VNV directo a OKABI.

Pendiente mínima 4,8% hasta 1000 ft.

OKABI ONE GOLF DEPARTURE (OKABI1G)

Climb on runway heading to reach 500 ft. Turn right to intercept and follow R-097 PRA to cross 12.0 DME PRA at FL80 or below. Turn left to intercept and follow R-206 CLE direct to cross 2.0 DME CLE at FL70 or above. Turn left to follow R-282 CLE direct to POBIL. Turn right to follow R-319 SLL to intercept and follow magnetic track 353° NDB VNV direct to OKABI.

4.8% minimum climb gradient to 1000 ft.

SALIDA SENIA UNO GOLF (SENIA1G)

Subir en rumbo de pista hasta alcanzar 500 ft. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-097 PRA para cruzar 12,0 DME PRA a FL80 o inferior. Seguir R-097 PRA hasta 20,0 DME PRA. Virar a la derecha para seguir R-129 SLL hasta 34,0 DME SLL. Virar a la derecha para seguir arco 36,0 DME SLL para interceptar y seguir R-192 CLE hasta 58,0 DME CLE. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-105 MLA directo a VILGA. Directo a PEXOT. Virar a la izquierda para seguir R-089 CMA directo a CAMBY. Directo a SENIA.

Pendiente mínima 4,8% hasta 1000 ft.

SENIA ONE GOLF DEPARTURE (SENIA1G)

Climb on runway heading to reach 500 ft. Turn right to intercept and follow R-097 PRA to cross 12.0 DME PRA at FL80 or below. Follow R-097 PRA to 20.0 DME PRA. Turn right to follow R-129 SLL to 34.0 DME SLL. Turn right to follow arc 36.0 DME SLL to intercept and follow R-192 CLE to 58.0 DME CLE. Turn right to intercept and follow R-105 MLA direct to VILGA. Direct to PEXOT. Turn left to follow R-089 CMA direct to CAMBY. Direct to SENIA.

4.8% minimum climb gradient to 1000 ft.

NOTE: Possible VOR CMA coverage failure below FL240. Radar assistance is available.

➔ **SALIDA VERSO UNO GOLF (VERSO1G)**

Subir en rumbo de pista hasta alcanzar 500 ft. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-097 PRA para cruzar 12,0 DME PRA a FL80 o inferior. Seguir R-097 PRA hasta 27,0 DME PRA. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-206 BGR para interceptar y seguir R-089 BCN. Seguir R-089 BCN hasta interceptar y seguir R-119 CLE directo a VERSO.

Pendiente mínima 4,8% hasta 1000 ft.

VERSO ONE GOLF DEPARTURE (VERSO1G)

Climb on runway heading to reach 500 ft. Turn right to intercept and follow R-097 PRA to cross 12.0 DME PRA at FL80 or below. Follow R-097 PRA to 27.0 DME PRA. Turn left to intercept and follow R-206 BGR to intercept and follow R-089 BCN. Follow R-089 BCN to intercept and follow R-119 CLE direct to VERSO.

4.8% minimum climb gradient to 1000 ft.

SALIDA VILAFRANCA UNO GOLF (VLA1G)

Subir en rumbo de pista hasta alcanzar 500 ft. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-097 PRA para cruzar 12,0 DME PRA a FL80 o inferior. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-206 CLE directo a cruzar 2,0 DME CLE a FL70 o superior. Virar a la izquierda para seguir R-274 CLE hasta interceptar y seguir R-030 VLA directo a DVOR/DME VLA.

Pendiente mínima 4,8% hasta 1000 ft.

VILAFRANCA ONE GOLF DEPARTURE (VLA1G)

Climb on runway heading to reach 500 ft. Turn right to intercept and follow R-097 PRA to cross 12.0 DME PRA at FL80 or below. Turn left to intercept and follow R-206 CLE direct to cross 2.0 DME CLE at FL70 or above. Turn left to follow R-274 CLE to intercept and follow R-030 VLA direct to DVOR/DME VLA.

4.8% minimum climb gradient to 1000 ft.

SALIDA DE CONTINGENCIA

En caso de fallo de una o más radioayudas que soportan las alidas de la pista 07R, se procederá del siguiente modo:

Subir en rumbo de pista hasta 500 ft AMSL. Virar a la derecha (IAS MAX 220 kt) a rumbo magnético 119° hasta 1900 ft AMSL. Virar siguiendo instrucciones ATC.

Pendiente mínima de ascenso 4,7% hasta 1900 ft AMSL.

En caso de fallo de comunicaciones, proceder según lo establecido en la sección ENR 1.8, apartado "Fallo de las Comunicaciones Aeroterrestres" de AIP-ESPAÑA.

CONTINGENCY DEPARTURE

In the event of failure of one or more nav aids bearing the departure from runway 07R, the following procedure shall be carried out:

Climb on runway heading to 500 ft AMSL. Turn right (turning IAS MAX 220 kt) to magnetic track 119° until 1900 ft AMSL. Turn following ATC instructions.

4.7% minimum climb gradient to 1900 ft AMSL.

In case of communications failure, proceed according to what is established on section ENR 1.8, item "Air-ground Communications Failure" of AIP-ESPAÑA.

**OBSTÁCULOS CERCANOS
 CLOSE-IN OBSTACLES**

OBSTÁCULOS OBSTACLES	RWY	COORDENADAS COORDINATES	HGT (ft)	ALT (ft)
WDI	07R	41°17'31.6"N 002°06'01.8"E	-	31
Senda / Glide path	07R	41°17'24.4"N 002°06'02.1"E	-	54
Anemómetro / Anemometer	07R	41°17'24.0"N 002°06'00.0"E	-	43

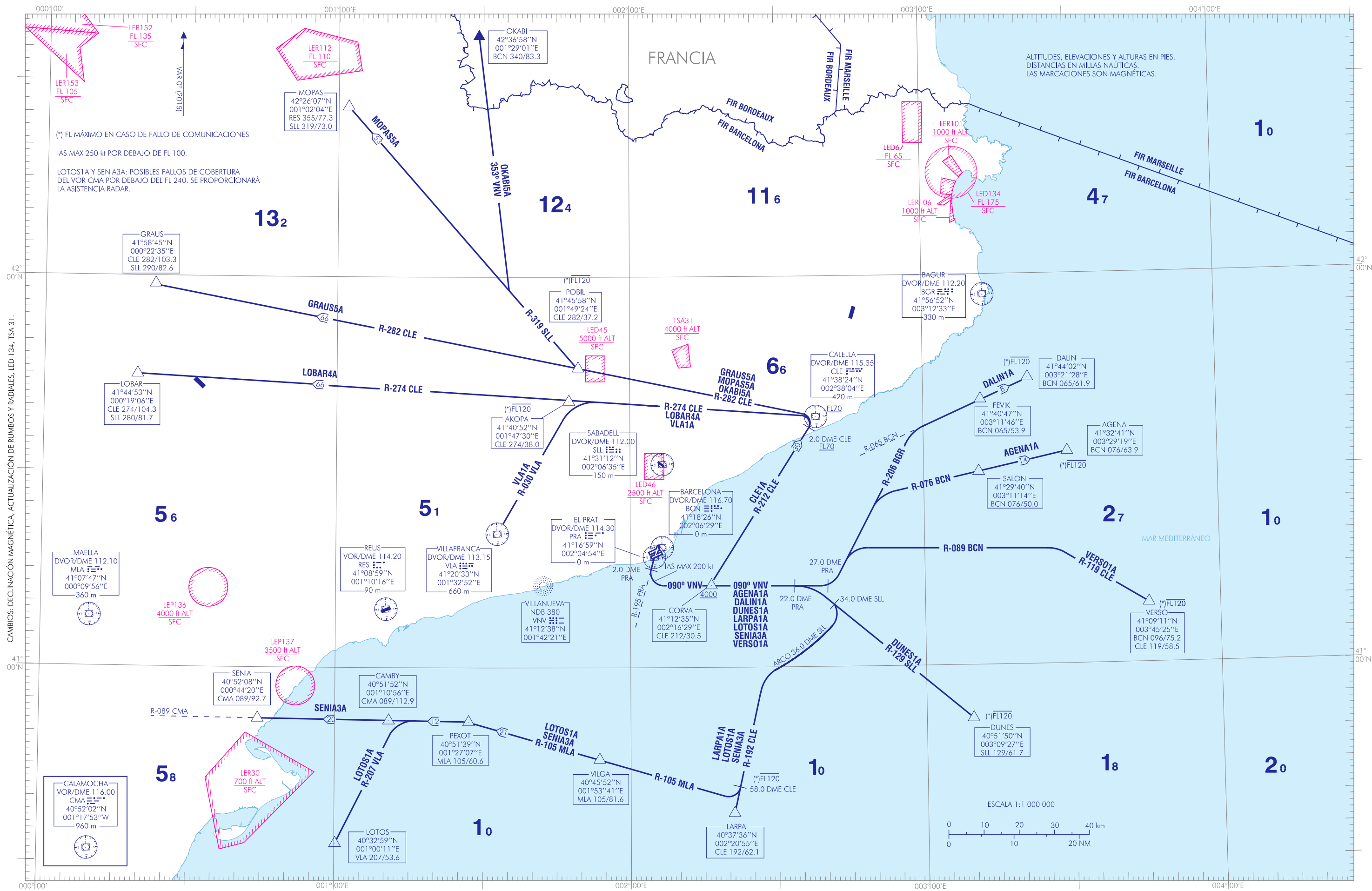
CARTA DE SALIDA NORMALIZADA
VUELO POR INSTRUMENTOS (SID)-OACI

TA 6000

DEP 121.150
131.125
TWR 118.325

BARCELONA/EI Prat
RWY 20 (CONFIGURACIÓN ESTE)

AGENA1A CLE1A DALIN1A DUNES1A GRAUS5A
LARPA1A LOBAR4A LOTOS1A MOPAS5A OKAB15A
SENI3A3A VERSO1A VLA1A



ALTITUDES, ELEVACIONES Y ALTURAS EN PIES.
DISTANCIAS EN MILLAS NAÚTICAS.
LAS MARCACIONES SON MAGNÉTICAS.

(*) FL MÁXIMO EN CASO DE FALLO DE COMUNICACIONES
IAS MAX 250 kt POR DEBAJO DE FL 100.

LOTOS1A Y SENIA3A: POSIBLES FALLOS DE COBERTURA
DEL VOR CMA POR DEBAJO DEL FL 240. SE PROPORCIONARÁ
LA ASISTENCIA RADAR.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

BARCELONA/EI Prat AD

SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID)

PISTA 20 (CONFIGURACIÓN ESTE)

NOTA APLICABLE A TODAS LAS SID:

Autorización Inicial ATC: Subir y mantener inicialmente FL120 y solicitar cambio de nivel en ruta.

→ SALIDA AGENA UNO ALPHA (AGENA1A)

Subir en rumbo de pista para interceptar y seguir R-195 PRA directo a 2,0 DME PRA. Virar a la izquierda (IAS MAX en viraje 200 kt) para seguir ruta magnética 090° NDB VNV directo a cruzar CORVA a 4000 ft o superior. Seguir ruta magnética 090° NDB VNV hasta 27,0 DME PRA. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-206 BGR para interceptar y seguir R-076 BCN directo a SALON. Directo a AGENA.

Pendiente mínima 5,5% hasta 4000 ft.

SALIDA CALELLA UNO ALPHA (CLE1A).

Subir en rumbo de pista para interceptar y seguir R-195 PRA directo a 2,0 DME PRA. Virar a la izquierda (IAS MAX en viraje 200 kt) para seguir ruta magnética 090° NDB VNV directo a cruzar CORVA a 4000 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir R-212 CLE directo a cruzar DVOR/DME CLE a FL70 o superior.

Pendiente mínima 5,5% hasta 4000 ft.

SALIDA DALIN UNO ALPHA (DALIN1A)

Subir en rumbo de pista para interceptar y seguir R-195 PRA directo a 2,0 DME PRA. Virar a la izquierda (IAS MAX en viraje 200 kt) para seguir ruta magnética 090° NDB VNV directo a cruzar CORVA a 4000 ft o superior. Seguir ruta magnética 090° NDB VNV hasta 27,0 DME PRA. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-206 BGR para interceptar y seguir R-065 BCN directo a FEVIK. Directo a DALIN.

→ PRA. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-206 BGR para interceptar y seguir R-065 BCN directo a FEVIK. Directo a DALIN.

Pendiente mínima 5,5% hasta 4000 ft.

SALIDA DUNES UNO ALPHA (DUNES1A)

Subir en rumbo de pista para interceptar y seguir R-195 PRA directo a 2,0 DME PRA. Virar a la izquierda (IAS MAX en viraje 200 kt) para seguir ruta magnética 090° NDB VNV directo a cruzar CORVA a 4000 ft o superior. Seguir ruta magnética 090° NDB VNV hasta 22,0 DME PRA. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-129 SLL directo a DUNES.

Pendiente mínima 5,5% hasta 4000 ft.

SALIDA GRAUS CINCO ALPHA (GRAUS5A)

Subir en rumbo de pista para interceptar y seguir R-195 PRA directo a 2,0 DME PRA. Virar a la izquierda (IAS MAX en viraje 200 kt) para seguir ruta magnética 090° NDB VNV directo a cruzar CORVA a 4000 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir R-212 CLE para cruzar 2,0 DME CLE a FL70 o superior. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-282 CLE directo a POBIL. Directo a GRAUS.

Pendiente mínima 5,5% hasta 4000 ft.

SALIDA LARPA UNO ALPHA (LARPA1A)

Subir en rumbo de pista para interceptar y seguir R-195 PRA directo a 2,0 DME PRA. Virar a la izquierda (IAS MAX en viraje 200 kt) para seguir ruta magnética 090° NDB VNV directo a cruzar CORVA a 4000 ft o superior. Seguir ruta magnética 090° NDB VNV hasta 22,0 DME PRA. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-129 SLL hasta 34,0 DME SLL. Virar a la derecha para seguir arco 36,0 DME SLL para interceptar y seguir R-192 CLE directo a LARPA.

Pendiente mínima 5,5% hasta 4000 ft.

SALIDA LOBAR CUATRO ALPHA (LOBAR4A).

Sólo tráfico vía UN-725.

Subir en rumbo de pista para interceptar y seguir R-195 PRA directo a 2,0 DME PRA. Virar a la izquierda (IAS MAX en viraje 200 kt) para seguir ruta magnética 090° NDB VNV directo a cruzar CORVA a 4000 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir R-212 CLE para cruzar 2,0 DME CLE a FL70 o superior. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-274 CLE directo a AKOPA. Directo a LOBAR.

Pendiente mínima 5,5% hasta 4000 ft.

STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID)

RWY 20 (EAST CONFIGURATION)

NOTE APPLICABLE TO ALL SID:

Initial ATC clearance: Climb and maintain initially FL120 and request flight level change en-route.

AGENA ONE ALPHA DEPARTURE (AGENA1A)

Climb on runway heading to intercept and follow R-195 PRA direct to 2.0 DME PRA. Turn left (turning IAS MAX 200 kt) to follow magnetic track 090° NDB VNV direct to cross CORVA at 4000 ft or above. Follow magnetic track 090° NDB VNV to 27.0 DME PRA. Turn left to intercept and follow R-206 BGR to intercept and follow R-076 BCN direct to SALON. Direct to AGENA.

5.5% minimum climb gradient to 4000 ft.

CALELLA ONE ALPHA DEPARTURE (CLE1A)

Climb on runway heading to intercept and follow R-195 PRA direct to 2.0 DME PRA. Turn left (turning IAS MAX 200 kt) to follow magnetic track 090° NDB VNV direct to cross CORVA at 4000 ft or above. Turn left to follow R-212 CLE direct to cross DVOR/DME CLE at FL70 or above.

5.5% minimum climb gradient to 4000 ft.

DALIN ONE ALPHA DEPARTURE (DALIN1A)

Climb on runway heading to intercept and follow R-195 PRA direct to 2.0 DME PRA. Turn left (turning IAS MAX 200 kt) to follow magnetic track 090° NDB VNV direct to cross CORVA at 4000 ft or above. Follow magnetic track 090° NDB VNV to 27.0 DME PRA. Turn left to intercept and follow R-206 BGR to intercept and follow R-065 BCN direct to FEVIK. Direct to DALIN.

5.5% minimum climb gradient to 4000 ft.

DUNES ONE ALPHA DEPARTURE (DUNES1A)

Climb on runway heading to intercept and follow R-195 PRA direct to 2.0 DME PRA. Turn left (turning IAS MAX 200 kt) to follow magnetic track 090° NDB VNV direct to cross CORVA at 4000 ft or above. Follow magnetic track 090° NDB VNV to 22.0 DME PRA. Turn right to intercept and follow R-129 SLL direct to DUNES.

5.5% minimum climb gradient to 4000 ft.

GRAUS FIVE ALPHA DEPARTURE (GRAUS5A)

Climb on runway heading to intercept and follow R-195 PRA direct to 2.0 DME PRA. Turn left (turning IAS MAX 200 kt) to follow magnetic track 090° NDB VNV direct to cross CORVA at 4000 ft or above. Turn left to follow R-212 CLE to cross 2.0 DME CLE at FL70 or above. Turn left to intercept and follow R-282 CLE direct to POBIL. Direct to GRAUS.

5.5% minimum climb gradient to 4000 ft.

LARPA ONE ALPHA DEPARTURE (LARPA1A)

Climb on runway heading to intercept and follow R-195 PRA direct to 2.0 DME PRA. Turn left (turning IAS MAX 200 kt) to follow magnetic track 090° NDB VNV direct to cross CORVA at 4000 ft or above. Follow magnetic track 090° NDB VNV to 22.0 DME PRA. Turn right to intercept and follow R-129 SLL to 34.0 DME SLL. Turn right to follow arc 36.0 DME SLL to intercept and follow R-192 CLE direct to LARPA.

5.5% minimum climb gradient to 4000 ft.

LOBAR FOUR ALPHA DEPARTURE (LOBAR4A).

Only traffic via UN-725

Climb on runway heading to intercept and follow R-195 PRA direct to 2.0 DME PRA. Turn left (turning IAS MAX 200 kt) to follow magnetic track 090° NDB VNV direct to cross CORVA at 4000 ft or above. Turn left to follow R-212 CLE to cross 2.0 DME CLE at FL70 or above. Turn left to intercept and follow R-274 CLE direct to AKOPA. Direct to LOBAR.

5.5% minimum climb gradient to 4000 ft.

SALIDA LOTOS UNO ALPHA (LOTOS1A)

Subir en rumbo de pista para interceptar y seguir R-195 PRA directo a 2,0 DME PRA. Virar a la izquierda (IAS MAX en viraje 200 kt) para seguir ruta magnética 090° NDB VNV directo a cruzar CORVA a 4000 ft o superior. Seguir ruta magnética 090° NDB VNV hasta 22,0 DME PRA. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-129 SLL hasta 34,0 DME SLL. Virar a la derecha para seguir arco 36,0 DME SLL para interceptar y seguir R-192 CLE hasta 58,0 DME CLE. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-105 MLA directo a VILGA. Directo a PEXOT. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-089 CMA hasta interceptar y seguir R-207 VLA directo a LOTOS.

Pendiente mínima 5,5% hasta 4000 ft.

NOTA: Posible fallos de cobertura del VOR CMA por debajo de FL240. Se proporcionará asistencia radar.

SALIDA MOPAS CINCO ALPHA (MOPAS5A)

Subir en rumbo de pista para interceptar y seguir R-195 PRA directo a 2,0 DME PRA. Virar a la izquierda (IAS MAX en viraje 200 kt) para seguir ruta magnética 090° NDB VNV directo a cruzar CORVA a 4000 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir R-212 CLE para cruzar 2,0 DME CLE a FL70 o superior. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-282 CLE directo a POBIL. Virar a la derecha para seguir R-319 SLL directo a MOPAS.

Pendiente mínima 5,5% hasta 4000 ft.

SALIDA OKABI CINCO ALPHA (OKABI5A)

Subir en rumbo de pista para interceptar y seguir R-195 PRA directo a 2,0 DME PRA. Virar a la izquierda (IAS MAX en viraje 200 kt) para seguir ruta magnética 090° NDB VNV directo a cruzar CORVA a 4000 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir R-212 CLE para cruzar 2,0 DME CLE a FL70 o superior. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-282 CLE directo a POBIL. Virar a la derecha para seguir R-319 SLL para interceptar y seguir ruta magnética 353° NDB VNV directo a OKABI.

Pendiente mínima 5,5% hasta 4000 ft.

SALIDA SENIA TRES ALPHA (SENI3A)

Subir en rumbo de pista para interceptar y seguir R-195 PRA directo a 2,0 DME PRA. Virar a la izquierda (IAS MAX en viraje 200 kt) para seguir ruta magnética 090° NDB VNV directo a cruzar CORVA a 4000 ft o superior. Seguir ruta magnética 090° NDB VNV hasta 22,0 DME PRA. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-129 SLL hasta 34,0 DME SLL. Virar a la derecha para seguir arco 36,0 DME SLL para interceptar y seguir R-192 CLE hasta 58,0 DME CLE. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-105 MLA directo a VILGA. Directo a PEXOT. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-089 CMA directo a CAMBY. Directo a SENIA.

Pendiente mínima 5,5% hasta 4000 ft.

NOTA: Posible fallos de cobertura del VOR CMA por debajo de FL240. Se proporcionará asistencia radar.

SALIDA VERSO UNO ALPHA (VERSO1A)

Subir en rumbo de pista para interceptar y seguir R-195 PRA directo a 2,0 DME PRA. Virar a la izquierda (IAS MAX en viraje 200 kt) para seguir ruta magnética 090° NDB VNV directo a cruzar CORVA a 4000 ft o superior. Seguir ruta magnética 090° NDB VNV hasta 27,0 DME PRA. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-206 BGR para interceptar y seguir R-089 BCN. Seguir R-089 BCN hasta interceptar y seguir R-119 CLE directo a VERSO.

Pendiente mínima 5,5% hasta 4000 ft.

SALIDA VILAFRANCA UNO ALPHA (VLA1A)

Subir en rumbo de pista para interceptar y seguir R-195 PRA directo a 2,0 DME PRA. Virar a la izquierda (IAS MAX en viraje 200 kt) para seguir ruta magnética 090° NDB VNV directo a cruzar CORVA a 4000 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir R-212 CLE para cruzar 2,0 DME CLE a FL70 o superior. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-274 CLE hasta interceptar y seguir R-030 VLA directo a DVOR/DME VLA.

Pendiente mínima 5,5% hasta 4000 ft.

LOTOS ONE ALPHA DEPARTURE (LOTOS1A)

Climb on runway heading to intercept and follow R-195 PRA direct to 2.0 DME PRA. Turn left (turning IAS MAX 200 kt) to follow magnetic track 090° NDB VNV direct to cross CORVA at 4000 ft or above. Follow magnetic track 090° NDB VNV to 22.0 DME PRA. Turn right to intercept and follow R-129 SLL to 34.0 DME SLL. Turn right to follow arc 36.0 DME SLL to intercept and follow R-192 CLE to 58.0 DME CLE. Turn right to intercept and follow R-105 MLA direct to VILGA. Direct to PEXOT. Turn left to intercept and follow R-089 CMA to intercept and follow R-207 VLA direct to LOTOS.

5.5% minimum climb gradient to 4000 ft.

NOTE: Possible VOR CMA coverage failure below FL240. Radar assistance is available.

MOPAS FIVE ALPHA DEPARTURE (MOPAS5A)

Climb on runway heading to intercept and follow R-195 PRA direct to 2.0 DME PRA. Turn left (turning IAS MAX 200 kt) to follow magnetic track 090° NDB VNV direct to cross CORVA at 4000 ft or above. Turn left to follow R-212 CLE to cross 2.0 DME CLE at FL70 or above. Turn left to intercept and follow R-282 CLE direct to POBIL. Turn right to follow R-319 SLL direct to MOPAS.

5.5% minimum climb gradient to 4000 ft.

OKABI FIVE ALPHA DEPARTURE (OKABI5A)

Climb on runway heading to intercept and follow R-195 PRA direct to 2.0 DME PRA. Turn left (turning IAS MAX 200 kt) to follow magnetic track 090° NDB VNV direct to cross CORVA at 4000 ft or above. Turn left to follow R-212 CLE to cross 2.0 DME CLE at FL 70 or above. Turn left to intercept and follow R-282 CLE direct to POBIL. Turn right to follow R-319 SLL to intercept and follow magnetic track 353° NDB VNV direct to OKABI.

5.5% minimum climb gradient to 4000 ft.

SENI3 THREE ALPHA DEPARTURE (SENI3A)

Climb on runway heading to intercept and follow R-195 PRA direct to 2.0 DME PRA. Turn left (turning IAS MAX 200 kt) to follow magnetic track 090° NDB VNV direct to cross CORVA at 4000 ft or above. Follow magnetic track 090° NDB VNV to 22.0 DME PRA. Turn right to intercept and follow R-129 SLL to 34.0 DME SLL. Turn right to follow arc 36.0 DME SLL to intercept and follow R-192 CLE to 58.0 DME CLE. Turn right to intercept and follow R-105 MLA direct to VILGA. Direct to PEXOT. Turn left to intercept and follow R-089 CMA direct to CAMBY. Direct to SENIA.

5.5% minimum climb gradient to 4000 ft.

NOTE: Possible VOR CMA coverage failure below FL240. Radar assistance is available.

VERSO ONE ALPHA DEPARTURE (VERSO1A)

Climb on runway heading to intercept and follow R-195 PRA direct to 2.0 DME PRA. Turn left (turning IAS MAX 200 kt) to follow magnetic track 090° NDB VNV direct to cross CORVA at 4000 ft or above. Follow magnetic track 090° NDB VNV to 27.0 DME PRA. Turn left to intercept and follow R-206 BGR to intercept and follow R-089 BCN. Follow R-089 BCN to intercept and follow R-119 CLE direct to VERSO.

5.5% minimum climb gradient to 4000 ft.

VILAFRANCA ONE ALPHA DEPARTURE (VLA1A)

Climb on runway heading to intercept and follow R-195 PRA direct to 2.0 DME PRA. Turn left (turning IAS MAX 200 kt) to follow magnetic track 090° NDB VNV direct to cross CORVA at 4000 ft or above. Turn left to follow R-212 CLE to cross 2.0 DME CLE at FL70 or above. Turn left to intercept and follow R 274 CLE to intercept and follow R-030 VLA direct to DVOR/DME VLA.

5.5% minimum climb gradient to 4000 ft.

SALIDA DE CONTINGENCIA

En caso de fallo de una o más radioayudas que soportan las salidas de la pista 20, se procederá del siguiente modo:

Subir en rumbo de pista hasta 1500 ft AMSL. Virar siguiendo instrucciones ATC.

En caso de fallo de comunicaciones, proceder según lo establecido en la sección ENR 1.8, apartado "Fallo de las Comunicaciones Aeroterrestres" de AIP-ESPAÑA.

CONTINGENCY DEPARTURE

In the event of failure of one or more nav aids bearing the departures from runway 20, the following procedure shall be carried out:

Climb on runway heading to 1500 ft AMSL. Turn following ATC instructions.

In case of communications failure, proceed according to what is established on section ENR 1.8, item "Air-ground Communications Failure" of AIP-ESPAÑA.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

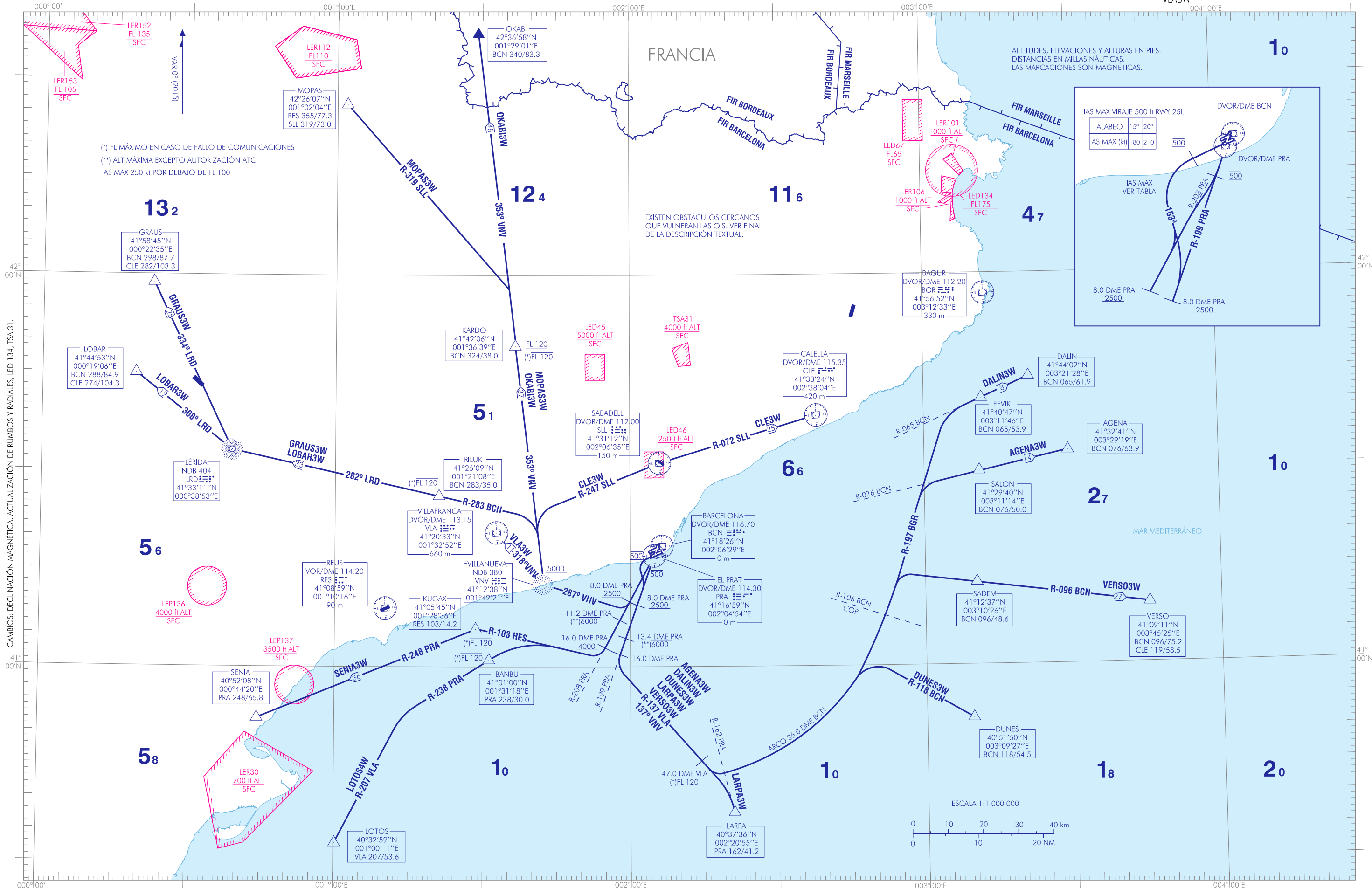
CARTA DE SALIDA NORMALIZADA
VUELO POR INSTRUMENTOS (SID)-OACI

TA 6000

DEP 126.500
127.700
TWR 118.325

BARCELONA/EI Prat
RWY 25L / RWY 20 (CONFIGURACIÓN OESTE)

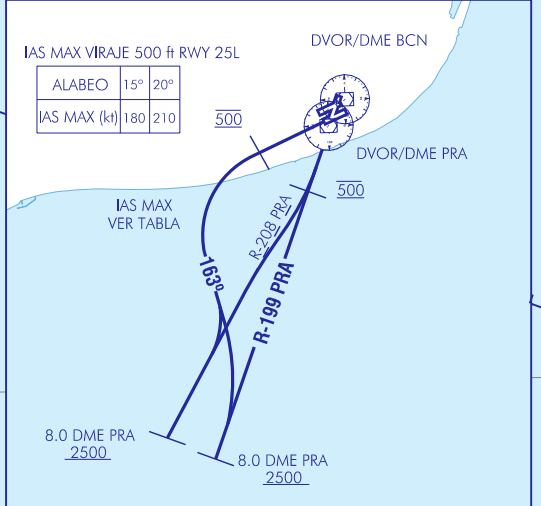
AGENA3W CLE3W DALIN3W DUNES3W
GRAUS3W LARPA3W LOBAR3W LOTOS4W
MOPAS3W OKABI3W SENIA3W VERSO3W
VLA3W



(*) FL MÁXIMO EN CASO DE FALLO DE COMUNICACIONES
(**) ALT MÁXIMA EXCEPTO AUTORIZACIÓN ATC
IAS MAX 250 kt POR DEBAJO DE FL 100

EXISTEN OBSTÁCULOS CERCANOS QUE VULNERAN LAS OIS. VER FINAL DE LA DESCRIPCIÓN TEXTUAL.

ALTITUDES, ELEVACIONES Y ALTURAS EN PIES.
DISTANCIAS EN MILLAS NAÚTICAS.
LAS MARCACIONES SON MAGNÉTICAS.



CAMBIOS: DECLINACIÓN MAGNÉTICA, ACTUALIZACIÓN DE RUMBOS Y RADIALES, LED 134, TSA 31.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

BARCELONA/EI Prat AD

SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID)

PISTA 25L (CONFIGURACIÓN OESTE)

NOTA APLICABLE A TODAS LAS SID:

Autorización Inicial ATC: Subir y mantener inicialmente FL120 y solicitar cambio de nivel en ruta.

NOTA: Por motivos mediambientales y excepto por razones de seguridad, iniciar el viraje a la izquierda no más tarde de alcanzar 500 ft de altitud, aplicando los valores de IAS MAX de la tabla siguiente:

ALABEO	15°	20°
IAS MAX en viraje (kt)	180	210

No sobrepasar en el viraje el R-235 BCN.

→ SALIDA AGENA TRES WHISKEY (AGENA3W)

Subir en rumbo de pista, a 500 ft virar a la izquierda (IAS MAX en viraje según tabla) para seguir rumbo magnético 163° hasta interceptar y seguir R-199 PRA. Seguir por R-199 PRA (cruzar 8,0 DME PRA a 2500 ft o superior) directo a 16,0 DME PRA. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-137 VLA (ruta magnética 137° NDB VNV) directo a 47,0 DME VLA. Virar a la izquierda para seguir arco 36,0 DME BCN hasta interceptar R-106 BCN (COP). Seguir por R-197 BGR hasta interceptar y seguir R-076 BCN directo a SALON. Directo a AGENA.

Mantener 6000 ft hasta 13,4 DME PRA excepto autorización ATC.

Pendiente mínima de ascenso 5,0% hasta 8,0 DME PRA.

→ SALIDA CALELLA TRES WHISKEY (CLE3W)

Subir en rumbo de pista, a 500 ft virar a la izquierda (IAS MAX en viraje según tabla) para seguir rumbo magnético 163° hasta interceptar y seguir R-208 PRA directo a cruzar 8,0 DME PRA a 2500 ft o superior. Virar a la derecha para seguir ruta magnética 287° NDB VNV directo a cruzar NDB VNV a 5000 ft o superior. Virar a la derecha para seguir ruta magnética 353° NDB VNV para interceptar y seguir R-247 SLL directo a DVOR/DME SLL. Proceder por R-072 SLL directo a DVOR/DME CLE.

Pendiente mínima de ascenso 5,0% hasta 8,0 DME PRA.

→ SALIDA DALIN TRES WHISKEY (DALIN3W)

Subir en rumbo de pista, a 500 ft virar a la izquierda (IAS MAX en viraje según tabla) para seguir rumbo magnético 163° hasta interceptar y seguir R-199 PRA. Seguir por R-199 PRA (cruzar 8,0 DME PRA a 2500 ft o superior) directo a 16,0 DME PRA. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-137 VLA (ruta magnética 137° NDB VNV) directo a 47,0 DME VLA. Virar a la izquierda para seguir arco 36,0 DME BCN hasta interceptar R-106 BCN (COP). Seguir por R-197 BGR hasta interceptar y seguir R-065 BCN directo a FEVIK. Directo a DALIN.

Mantener 6000 ft hasta 13,4 DME PRA excepto autorización ATC.

Pendiente mínima de ascenso 5,0% hasta 8,0 DME PRA.

→ SALIDA DUNES TRES WHISKEY (DUNES3W)

Subir en rumbo de pista, a 500 ft virar a la izquierda (IAS MAX en viraje según tabla) para seguir rumbo magnético 163° hasta interceptar y seguir R-199 PRA. Seguir por R-199 PRA (cruzar 8,0 DME PRA a 2500 ft o superior) directo a 16,0 DME PRA. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-137 VLA (ruta magnética 137° NDB VNV) directo a 47,0 DME VLA. Virar a la izquierda para seguir arco 36,0 DME BCN hasta interceptar y seguir R-118 BCN directo a DUNES.

Mantener 6000 ft hasta 13,4 DME PRA excepto autorización ATC.

Pendiente mínima de ascenso 5,0% hasta 8,0 DME PRA.

→ SALIDA GRAUS TRES WHISKEY (GRAUS3W)

Subir en rumbo de pista, a 500 ft virar a la izquierda (IAS MAX en viraje según tabla) para seguir rumbo magnético 163° hasta interceptar y seguir R-208 PRA directo a cruzar 8,0 DME PRA a 2500 ft o superior. Virar a la derecha para seguir ruta magnética 287° NDB VNV directo a cruzar NDB VNV a 5000 ft o superior. Virar a la derecha para seguir ruta magnética 353° NDB VNV para interceptar y seguir R-283 BCN directo a RILUK. Seguir por ruta magnética 282° NDB LRD directo a NDB LRD. Virar a la derecha para seguir ruta magnética 334° NDB LRD directo a GRAUS.

Pendiente mínima de ascenso 5,0% hasta 8,0 DME PRA.

STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID)

RUNWAY 25L (WEST CONFIGURATION)

NOTE APPLICABLE TO ALL SID:

Initial ATC clearance: Climb and maintain initially FL120 and request flight level change en-route.

NOTE: Due to environmental issues and except for safety reasons, the turn to the left will begin not later than reaching 500 ft altitude, applying the IAS MAX values enclosed in the following table:

BANKING	15°	20°
Turning IAS MAX (kt)	180	210

Do not overshoot R-235 BCN on turning.

AGENA THREE WHISKEY DEPARTURE (AGENA3W)

Climb on runway heading, at 500 ft turn left (turning IAS MAX as shown in table) to follow magnetic track 163° to intercept and follow R-199 PRA. Follow R-199 PRA (cross 8.0 DME PRA at 2500 ft or above) direct to 16.0 DME PRA. Turn left to intercept and follow R-137 VLA (magnetic route 137° NDB VNV) direct to 47.0 DME VLA. Turn left to follow arc 36.0 DME BCN to intercept R-106 BCN (COP). Follow R-197 BGR to intercept and follow R-076 BCN direct to SALON. Direct to AGENA.

Maintain 6000 ft to 13.4 DME PRA except ATC clearance.

5.0% minimum climb gradient to 8.0 DME PRA.

CALELLA THREE WHISKEY DEPARTURE (CLE3W)

Climb on runway heading, at 500 ft turn left (turning IAS MAX as shown in table) to follow magnetic track 163° to intercept and follow R-208 PRA direct to cross 8.0 DME PRA at 2500 ft or above. Turn right to follow magnetic route 287° NDB VNV direct to cross NDB VNV at 5000 ft or above. Turn right to follow magnetic route 353° NDB VNV to intercept and follow R-247 SLL direct to DVOR/DME SLL. Proceed on R-072 SLL direct to DVOR/DME CLE.

5.0% minimum climb gradient to 8.0 DME PRA.

DALIN THREE WHISKEY DEPARTURE (DALIN3W)

Climb on runway heading, at 500 ft turn left (turning IAS MAX as shown in table) to follow magnetic track 163° to intercept and follow R-199 PRA. Follow R-199 PRA (cross 8.0 DME PRA at 2500 ft or above) direct to 16.0 DME PRA. Turn left to intercept and follow R-137 VLA (magnetic route 137° NDB VNV) direct to 47.0 DME VLA. Turn left to follow arc 36.0 DME BCN to intercept R-106 BCN (COP). Follow R-197 BGR to intercept and follow R-065 BCN direct to FEVIK. Direct to DALIN.

Maintain 6000 ft to 13.4 DME PRA except ATC clearance.

5.0% minimum climb gradient to 8.0 DME PRA.

DUNES THREE WHISKEY DEPARTURE (DUNES3W)

Climb on runway heading, at 500 ft turn left (turning IAS MAX as shown in table) to follow magnetic track 163° to intercept and follow R-199 PRA. Follow R-199 PRA (cross 8.0 DME PRA at 2500 ft or above) direct to 16.0 DME PRA. Turn left to intercept and follow R-137 VLA (magnetic route 137° NDB VNV) direct to 47.0 DME VLA. Turn left to follow arc 36.0 DME BCN to intercept and follow R-118 BCN direct to DUNES.

Maintain 6000 ft to 13.4 DME PRA except ATC clearance.

5.0% minimum climb gradient to 8.0 DME PRA.

GRAUS THREE WHISKEY DEPARTURE (GRAUS3W)

Climb on runway heading, at 500 ft turn left (turning IAS MAX as shown in table) to follow magnetic track 163° to intercept and follow R-208 PRA direct to cross 8.0 DME PRA at 2500 ft or above. Turn right to follow magnetic route 287° NDB VNV direct to cross NDB VNV at 5000 ft or above. Turn right to follow magnetic route 353° NDB VNV to intercept and follow R-283 BCN direct to RILUK. Follow magnetic route 282° NDB LRD direct to NDB LRD. Turn right to follow magnetic route 334° NDB LRD direct to GRAUS.

5.0% minimum climb gradient to 8.0 DME PRA.

→ **SALIDA LARPA TRES WHISKEY (LARPA3W)**

Subir en rumbo de pista, a 500 ft virar a la izquierda (IAS MAX en viraje según tabla) para seguir rumbo magnético 163° hasta interceptar y seguir R-199 PRA. Seguir por R-199 PRA (cruzar 8,0 DME PRA a 2500 ft o superior) directo a 16,0 DME PRA. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-137 VLA (ruta magnética 137° NDB VNV) hasta interceptar y seguir R-162 PRA directo a LARPA.

Mantener 6000 ft hasta 13,4 DME PRA excepto autorización ATC. Pendiente mínima de ascenso 5,0% hasta 8,0 DME PRA.

→ **SALIDA LOBAR TRES WHISKEY (LOBAR3W)**
Sólo tráfico vía UN-725.

Subir en rumbo de pista, a 500 ft virar a la izquierda (IAS MAX en viraje según tabla) para seguir rumbo magnético 163° hasta interceptar y seguir R-208 PRA directo a cruzar 8,0 DME PRA a 2500 ft o superior. Virar a la derecha para interceptar y seguir ruta magnética 287° NDB VNV directo a cruzar NDB VNV a 5000 ft o superior. Virar a la derecha para seguir ruta magnética 353° NDB VNV para interceptar y seguir R-283 BCN directo a RILUK. Seguir por ruta magnética 282° NDB LRD directo a NDB LRD. Virar a la derecha para seguir ruta magnética 308° NDB LRD directo a LOBAR.

Pendiente mínima de ascenso 5,0% hasta 8,0 DME PRA.

→ **SALIDA LOTOS CUATRO WHISKEY (LOTOS4W)**

Subir en rumbo de pista, a 500 ft virar a la izquierda (IAS MAX en viraje según tabla) para seguir rumbo magnético 163° hasta interceptar y seguir R-208 PRA. Seguir por R-208 PRA (cruzar 8,0 DME PRA a 2500 ft o superior) directo a cruzar 16,0 DME PRA a 4000 ft o superior. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-103 RES hasta interceptar y seguir R-238 PRA directo a BANBU. Seguir por R-238 PRA hasta interceptar y seguir R-207 VLA directo a LOTOS.

Mantener 6000 ft hasta 11,2 DME PRA excepto autorización ATC. Pendiente mínima de ascenso 5,0% hasta 8,0 DME PRA.

SALIDA MOPAS TRES WHISKEY (MOPAS3W)

→ Subir en rumbo de pista, a 500 ft virar a la izquierda (IAS MAX en viraje según tabla) para seguir rumbo magnético 163° hasta interceptar y seguir R-208 PRA directo a cruzar 8,0 DME PRA a 2500 ft o superior. Virar a la derecha para interceptar y seguir ruta magnética 287° NDB VNV directo a cruzar NDB VNV a 5000 ft o superior. Virar a la derecha para seguir ruta magnética 353° NDB VNV directo a cruzar KARDO a FL120 o superior. Seguir por ruta magnética 353° NDB VNV para interceptar y seguir R-319 SLL directo a MOPAS.

Pendiente mínima de ascenso 5,0% hasta 8,0 DME PRA.

SALIDA OKABI TRES WHISKEY (OKABI3W)

→ Subir en rumbo de pista, a 500 ft virar a la izquierda (IAS MAX en viraje según tabla) para seguir rumbo magnético 163° hasta interceptar y seguir R-208 PRA directo a cruzar 8,0 DME PRA a 2500 ft o superior. Virar a la derecha para interceptar y seguir ruta magnética 287° NDB VNV directo a cruzar NDB VNV a 5000 ft o superior. Virar a la derecha para seguir ruta magnética 353° NDB VNV directo a cruzar KARDO a FL120 o superior. Directo a OKABI.

Pendiente mínima de ascenso 5,0% hasta 8,0 DME PRA.

SALIDA SENIA TRES WHISKEY (SENIA3W)

→ Subir en rumbo de pista, a 500 ft virar a la izquierda (IAS MAX en viraje según tabla) para seguir rumbo magnético 163° hasta interceptar y seguir R-208 PRA. Seguir por R-208 PRA (cruzar 8,0 DME PRA a 2500 ft o superior) directo a cruzar 16,0 DME PRA a 4000 ft o superior. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-103 RES directo a KUGAX. Virar a la izquierda para seguir R-248 PRA directo a SENIA.

Mantener 6000 ft hasta 11,2 DME PRA excepto autorización ATC. Pendiente mínima de ascenso 5,0% hasta 8,0 DME PRA.

→ **SALIDA VERSO TRES WHISKEY (VERSO3W)**

Subir en rumbo de pista, a 500 ft virar a la izquierda (IAS MAX en viraje según tabla) para seguir rumbo magnético 163° hasta interceptar y seguir R-199 PRA. Seguir por R-199 PRA (cruzar 8,0 DME PRA a 2500 ft o superior) directo a 16,0 DME PRA. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-137 VLA (ruta magnética 137° NDB VNV) directo a 47,0 DME VLA. Virar a la izquierda para seguir arco 36,0 DME BCN hasta interceptar R-106 BCN (COP). Seguir por R-197 BGR hasta interceptar y seguir R-096 BCN directo a SADEM. Directo a VERSO.

Mantener 6000 ft hasta 13,4 DME PRA excepto autorización ATC. Pendiente mínima de ascenso 5,0% hasta 8,0 DME PRA.

LARPA THREE WHISKEY DEPARTURE (LARPA3W)

Climb on runway heading, at 500 ft turn left (turning IAS MAX as shown in table) to follow magnetic track 163° to intercept and follow R-199 PRA. Follow on R-199 PRA (cross 8.0 DME PRA at 2500 ft or above) direct to 16.0 DME PRA. Turn left to intercept and follow R-137 VLA (magnetic route 137° NDB VNV) to intercept and follow R-162 PRA direct to LARPA.

Maintain 6000 ft to 13.4 DME PRA except ATC clearance. 5.0% minimum climb gradient to 8.0 DME PRA.

LOBAR THREE WHISKEY DEPARTURE (LOBAR3W)
Only traffic via UN-725.

Climb on runway heading, at 500 ft turn left (turning IAS MAX as shown in table) to follow magnetic track 163° to intercept and follow R-208 PRA direct to cross 8.0 DME PRA at 2500 ft or above. Turn right to intercept and follow magnetic route 287° NDB VNV direct to cross NDB VNV at 5000 ft or above. Turn right to follow magnetic route 353° NDB VNV to intercept and follow R-283 BCN direct to RILUK. Follow magnetic route 282° NDB LRD direct to NDB LRD. Turn right to follow magnetic route 308° NDB LRD direct to LOBAR.

5.0% minimum climb gradient to 8.0 DME PRA.

LOTOS FOUR WHISKEY DEPARTURE (LOTOS4W)

Climb on runway heading, at 500 ft turn left (turning IAS MAX as shown in table) to follow magnetic track 163° to intercept and follow R-208 PRA. Follow R-208 PRA (cross 8.0 DME PRA at 2500 ft or above) direct to cross 16.0 DME PRA at 4000 ft or above. Turn right to intercept and follow R-103 RES to intercept and follow R-238 PRA direct to BANBU. Follow R-238 PRA to intercept and follow R-207 VLA direct to LOTOS.

Maintain 6000 ft to 11.2 DME PRA except ATC clearance. 5.0% minimum climb gradient to 8.0 DME PRA.

MOPAS THREE WHISKEY DEPARTURE (MOPAS3W)

Climb on runway heading, at 500 ft turn left (turning IAS MAX as shown in table) to follow magnetic track 163° to intercept and follow R-208 PRA direct to cross 8.0 DME PRA at 2500 ft or above. Turn right to intercept and follow magnetic route 287° NDB VNV direct to cross NDB VNV at 5000 ft or above. Turn right to follow magnetic route 353° NDB VNV direct to cross KARDO at FL120 or above. Follow magnetic route 353° NDB VNV to intercept and follow R-319 SLL direct to MOPAS.

5.0% minimum climb gradient to 8.0 DME PRA.

OKABI THREE WHISKEY DEPARTURE (OKABI3W)

Climb on runway heading, at 500 ft turn left (turning IAS MAX as shown in table) to follow magnetic track 163° to intercept and follow R-208 PRA direct to cross 8.0 DME PRA at 2500 ft or above. Turn right to intercept and follow magnetic route 287° NDB VNV direct to cross NDB VNV at 5000 ft or above. Turn right to follow magnetic route 353° NDB VNV direct to cross KARDO at FL120 or above. Direct to OKABI.

5.0% minimum climb gradient to 8.0 DME PRA.

SENIA THREE WHISKEY DEPARTURE (SENIA3W)

Climb on runway heading, at 500 ft turn left (turning IAS MAX as shown in table) to follow magnetic track 163° to intercept and follow R-208 PRA. Follow R-208 PRA (cross 8.0 DME PRA at 2500 ft or above) direct to cross 16.0 DME PRA at 4000 ft or above. Turn right to intercept and follow R-103 RES direct to KUGAX. Turn left to follow R-248 PRA direct to SENIA.

Maintain 6000 ft to 11.2 DME PRA except ATC clearance. 5.0% minimum climb gradient to 8.0 DME PRA.

VERSO THREE WHISKEY DEPARTURE (VERSO3W)

Climb on runway heading, at 500 ft turn left (turning IAS MAX as shown in table) to follow magnetic track 163° to intercept and follow R-199 PRA. Follow R-199 PRA (cross 8.0 DME PRA at 2500 ft or above) direct to 16.0 DME PRA. Turn left to intercept and follow R-137 VLA (magnetic route 137° NDB VNV) direct to 47.0 DME VLA. Turn left to follow arc 36.0 DME BCN to intercept R-106 BCN (COP). Follow on R-197 BGR to intercept and follow R-096 BCN direct to SADEM. Direct to VERSO.

Maintain 6000 ft to 13.4 DME PRA except ATC clearance. 5.0% minimum climb gradient to 8.0 DME PRA.

SALIDA VILAFRANCA TRES WHISKEY (VLA3W)

→ Subir en rumbo de pista, a 500 ft virar a la izquierda (IAS MAX en viraje según tabla) para seguir rumbo magnético 163° hasta interceptar y seguir R-208 PRA directo a cruzar 8,0 DME PRA a 2500 ft o superior. Virar a la derecha para interceptar y seguir ruta magnética 287° NDB VNV directo a cruzar NDB VNV a 5000 ft o superior. Virar a la derecha para seguir ruta magnética 318° NDB VNV directo a DVOR/DME VLA.

Pendiente mínima de ascenso 5,0% hasta 8,0 DME PRA.

SALIDA DE CONTINGENCIA

En caso de fallo de una o más radioayudas que soportan las salidas de la pista 25L, se procederá del siguiente modo:

Subir en rumbo de pista hasta 500 ft AMSL. Virar a la izquierda (IAS MAX según tabla) a rumbo magnético 164°. Seguir rumbo magnético 164° hasta 1500 ft AMSL. Virar siguiendo instrucciones ATC.

Pendiente mínima de ascenso 6,0% hasta 1500 ft AMSL.

En caso de fallo de comunicaciones, proceder según lo establecido en la sección ENR 1.8, apartado "Fallo de las Comunicaciones Aeroterrestres" de AIP-España.

ALABEO	15°	20°
IAS MAX en viraje (kt)	180	210

PISTA 20 (CONFIGURACIÓN OESTE)

NOTA APLICABLE A TODAS LAS SID:

Autorización Inicial ATC: Subir y mantener inicialmente FL120 y solicitar cambio de nivel en ruta.

NOTA: No se permite el viraje antes del extremo de salida de pista (DER).

SALIDA AGENA TRES WHISKEY (AGENA3W).

SALIDA DALIN TRES WHISKEY (DALIN3W).

SALIDA DUNES TRES WHISKEY (DUNES3W).

SALIDA LARPA TRES WHISKEY (LARPA3W).

SALIDA VERSO TRES WHISKEY (VERSO3W).

Subir en rumbo de pista hasta alcanzar 500 ft. Virar a la derecha para seguir R-199 PRA e incorporarse a los procedimientos de salida de la RWY 25L.

Pendiente mínima de ascenso 5,0% hasta 8,0 DME PRA.

SALIDA CALELLA TRES WHISKEY (CLE3W).

SALIDA GRAUS TRES WHISKEY (GRAUS3W).

SALIDA LOBAR TRES WHISKEY (LOBAR3W). Sólo tráfico vía UN-725.

SALIDA LOTOS CUATRO WHISKEY (LOTOS4W).

SALIDA MOPAS TRES WHISKEY (MOPAS3W).

SALIDA OKABI TRES WHISKEY (OKABI3W).

SALIDA SENIA TRES WHISKEY (SENIA3W)

SALIDA VILAFRANCA TRES WHISKEY (VLA3W).

Subir en rumbo de pista hasta alcanzar 500 ft. Virar a la derecha para seguir R-208 PRA e incorporarse a los procedimientos de salida de la RWY 25L.

Pendiente mínima de ascenso 5,0% hasta 8,0 DME PRA.

SALIDA DE CONTINGENCIA

En caso de fallo de una o más radioayudas que soportan las salidas de la pista 20, se procederá del siguiente modo:

Subir en rumbo de pista hasta 1500 ft AMSL. Virar siguiendo instrucciones ATC.

En caso de fallo de comunicaciones, proceder según lo establecido en la sección ENR 1.8, apartado "Fallo de las Comunicaciones Aeroterrestres" de AIP-España.

VILAFRANCA THREE WHISKEY DEPARTURE (VLA3W)

Climb on runway heading, at 500 ft turn left (turning IAS MAX as shown in table) to follow magnetic track 163° to intercept and follow R-208 PRA direct to cross 8.0 DME PRA at 2500 ft or above. Turn right to intercept and follow magnetic route 287° NDB VNV direct to cross NDB VNV at 5000 ft or above. Turn right to follow magnetic route 318° NDB VNV direct to DVOR/DME VLA.

5.0% minimum climb gradient to 8.0 DME PRA.

CONTINGENCY DEPARTURE

In the event of failure of one or more nav aids bearing the departures from runway 25L, the following procedure shall be carried out:

Climb on runway heading to 500 ft AMSL. Turn on the left (turning IAS MAX as shown in table) to magnetic track 164°. Follow magnetic track 164° until 1500 ft AMSL. Turn following ATC instructions.

6.0% minimum climb gradient to 1500 ft AMSL.

In case of communications failure, proceed according to what is established on section ENR 1.8, item "Air-ground Communications Failure" of AIP-España.

BANKING	15°	20°
Turning IAS MAX (kt)	180	210

RUNWAY 20 (WEST CONFIGURATION)

NOTE APPLICABLE TO ALL SID:

Initial ATC clearance: Climb and maintain initially FL120 and request flight level change en-route.

NOTE: Turns before the Runway Departure End (DER) are not permitted.

AGENA THREE WHISKEY DEPARTURE (AGENA3W).

DALIN THREE WHISKEY DEPARTURE (DALIN3W).

DUNES THREE WHISKEY DEPARTURE (DUNES3W).

LARPA THREE WHISKEY DEPARTURE (LARPA3W).

VERSO THREE WHISKEY DEPARTURE (VERSO3W).

Climb on runway heading to reach 500 ft. Turn right to follow R-199 PRA to join the departure procedure of RWY 25L.

5.0% minimum climb gradient to 8.0 DME PRA.

CALELLA THREE WHISKEY DEPARTURE (CLE3W).

GRAUS THREE WHISKEY DEPARTURE (GRAUS3W).

LOBAR THREE WHISKEY DEPARTURE (LOBAR3W). Only for traffic via UN-725.

LOTOS FOUR WHISKEY DEPARTURE (LOTOS4W).

MOPAS THREE WHISKEY DEPARTURE (MOPAS3W).

OKABI THREE WHISKEY DEPARTURE (OKABI3W).

SENIA THREE WHISKEY DEPARTURE (SENIA3W)

VILAFRANCA THREE WHISKEY DEPARTURE (VLA3W).

Climb on runway heading to reach 500 ft. Turn right to follow R-208 PRA to join the departure procedure of RWY 25L.

5.0% minimum climb gradient to 8.0 DME PRA.

CONTINGENCY DEPARTURE

In the event of failure of one or more nav aids bearing the departures from runway 20, the following procedure shall be carried out:

Climb on runway heading to 1500 ft AMSL. Turn following ATC instructions.

In case of communications failure, proceed according to what is established on section ENR 1.8, item "Air-ground Communications Failure" of AIP-España.

OBSTÁCULOS CERCANOS
CLOSE-IN OBSTACLES

OBSTÁCULOS OBSTACLES	RWY	COORDENADAS COORDINATES	HGT (ft)	ALT (ft)
Torre senda / Glide path tower	25L	41°16'56.8"N 002°04'41.5"E	–	54
Anemómetro / Anemometer	25L	41°16'57.9"N 002°04'43.5"E	–	43
WDI	25L	41°17'01.9"N 002°04'34.2"E	–	31

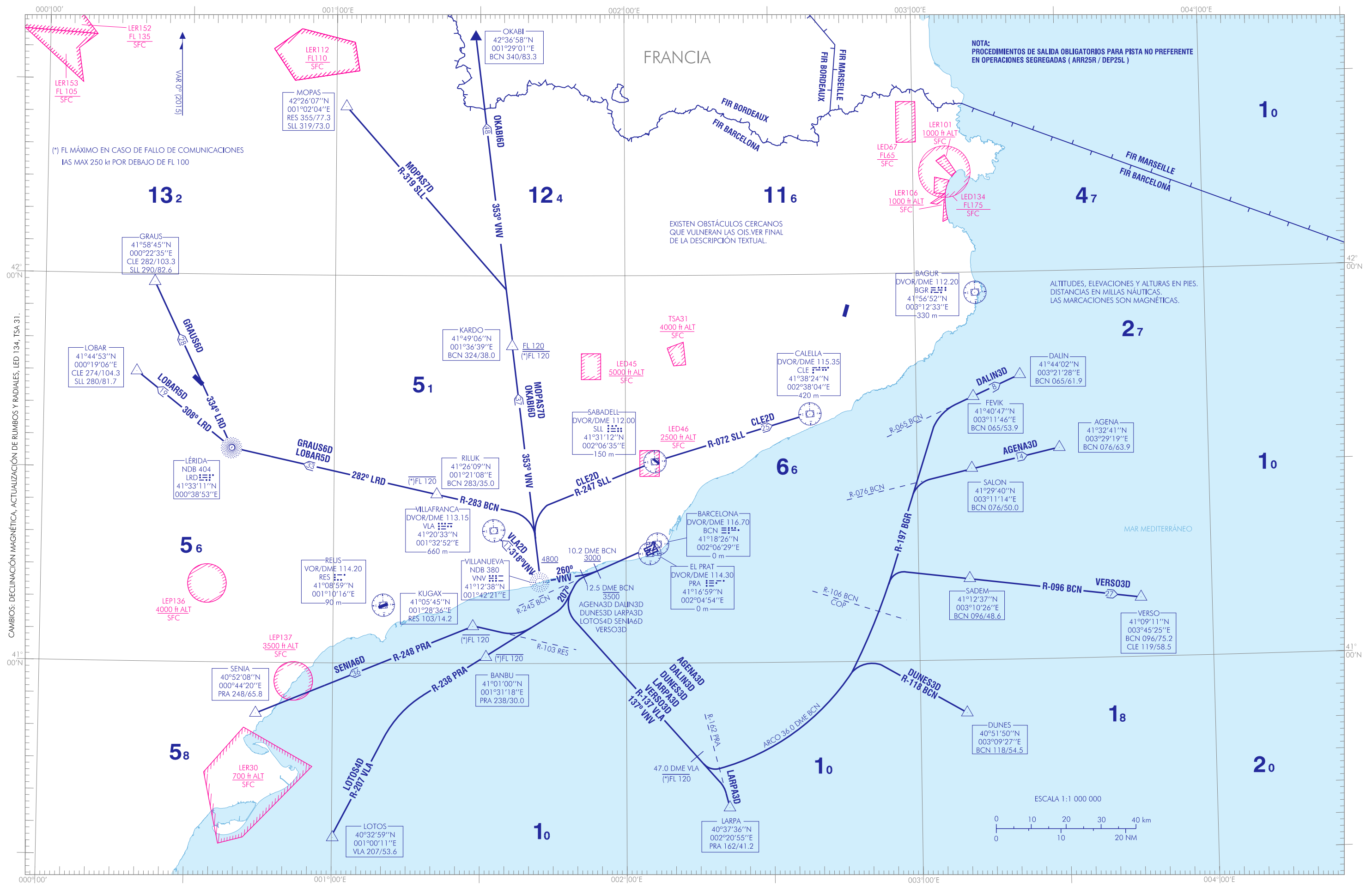
CARTA DE SALIDA NORMALIZADA
VUELO POR INSTRUMENTOS (SID)-OACI

TA 6000

DEP 126.500
127.700
TWR 118.325

BARCELONA/EI Prat
RWY 25R (CONFIGURACIÓN OESTE)

AGENA3D CLE2D DALIN3D DUNES3D
GRAUS6D LARPA3D LOBAR5D LOTOS4D
MOPAS7D OKABI6D SENIA6D VERSO3D
VLA2D



CAMBIOS: DECLINACIÓN MAGNÉTICA, ACTUALIZACIÓN DE RUMBOS Y RADIALES, LED 134, TSA 31.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

BARCELONA/EI Prat AD

SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID)

PISTA 25R (CONFIGURACIÓN OESTE)

PROCEDIMIENTOS DE SALIDA OBLIGATORIOS PARA PISTA NO PREFERENTE EN OPERACIONES SEGREGADAS (ARR25R/DEP25L).

NOTA APLICABLE A TODAS LAS SID:

Autorización inicial ATC: Subir y mantener inicialmente FL120 y solicitar cambio de nivel en ruta.

SALIDA AGENA TRES DELTA (AGENA3D)

Subir en R-245 BCN (cruzar 10,2 DME BCN a 3000 ft o superior) seguir directo a cruzar 12,5 DME BCN a 3500 ft o inferior. Virar a la izquierda para seguir rumbo magnético 207° hasta interceptar y seguir R-137 VLA (ruta magnética 137° NDB VNV) directo a 47,0 DME VLA. Virar a la izquierda para seguir arco 36,0 DME BCN hasta interceptar R-106 BCN (COP). Seguir por R-197 BGR hasta interceptar y seguir R-076 BCN directo a SALON. Directo a AGENA.

Pendiente mínima de ascenso 6,1% hasta 10,2 DME BCN.

SALIDA CALELLA DOS DELTA (CLE2D)

Subir en R-245 BCN directo a cruzar 10,2 DME BCN a 3000 ft o superior. Virar a la derecha para seguir ruta magnética 260° NDB VNV directo a cruzar NDB VNV a 4800 ft o superior. Virar a la derecha para seguir ruta magnética 353° NDB VNV hasta interceptar y seguir R-247 SLL directo a DVOR/DME SLL. Proceder por R-072 SLL directo a DVOR/DME CLE.

Pendiente mínima de ascenso 6,1% hasta NDB VNV.

SALIDA DALIN TRES DELTA (DALIN3D)

Subir en R-245 BCN (cruzar 10,2 DME BCN a 3000 ft o superior) seguir directo a cruzar 12,5 DME BCN a 3500 ft o inferior. Virar a la izquierda para seguir rumbo magnético 207° hasta interceptar y seguir R-137 VLA (ruta magnética 137° NDB VNV) directo a 47,0 DME VLA. Virar a la izquierda para seguir arco 36,0 DME BCN hasta interceptar R-106 BCN (COP). Seguir por R-197 BGR hasta interceptar y seguir R-065 BCN directo a FEVIK. Directo a DALIN.

Pendiente mínima de ascenso 6,1% hasta 10,2 DME BCN.

SALIDA DUNES TRES DELTA (DUNES3D)

Subir en R-245 BCN (cruzar 10,2 DME BCN a 3000 ft o superior) seguir directo a cruzar 12,5 DME BCN a 3500 ft o inferior. Virar a la izquierda para seguir rumbo magnético 207° hasta interceptar y seguir R-137 VLA (ruta magnética 137° NDB VNV) directo a 47,0 DME VLA. Virar a la izquierda para seguir arco 36,0 DME BCN hasta interceptar y seguir R-118 BCN directo a DUNES.

Pendiente mínima de ascenso 6,1% hasta 10,2 DME BCN.

SALIDA GRAUS SEIS DELTA (GRAUS6D)

Subir en R-245 BCN directo a cruzar 10,2 DME BCN a 3000 ft o superior. Virar a la derecha para seguir ruta magnética 260° NDB VNV directo a cruzar NDB VNV a 4800 ft o superior. Virar a la derecha para seguir ruta magnética 353° NDB VNV para interceptar y seguir R-283 BCN directo a RILUK. Seguir por ruta magnética 282° NDB LRD directo a NDB LRD. Virar a la derecha para seguir ruta magnética 334° NDB LRD directo a GRAUS.

Pendiente mínima de ascenso 6,1% hasta NDB VNV.

SALIDA LARPA TRES DELTA (LARPA3D)

Subir en R-245 BCN (cruzar 10,2 DME BCN a 3000 ft o superior) seguir directo a cruzar 12,5 DME BCN a 3500 ft o inferior. Virar a la izquierda para seguir rumbo magnético 207° hasta interceptar y seguir R-137 VLA (ruta magnética 137° NDB VNV) hasta interceptar y seguir R-162 PRA directo a LARPA.

Pendiente mínima de ascenso 6,1% hasta 10,2 DME BCN.

SALIDA LOBAR CINCO DELTA (LOBAR5D)

Sólo tráfico vía UN-725.

Subir en R-245 BCN directo a cruzar 10,2 DME BCN a 3000 ft o superior. Virar a la derecha para seguir ruta magnética 260° NDB VNV directo a cruzar NDB VNV a 4800 ft o superior. Virar a la derecha para seguir ruta magnética 353° NDB VNV para interceptar y seguir R-283 BCN directo a RILUK. Seguir por ruta magnética 282° NDB LRD directo a NDB LRD. Virar a la derecha para seguir ruta magnética 308° NDB LRD directo a LOBAR.

Pendiente mínima de ascenso 6,1% hasta NDB VNV.

STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID)

RUNWAY 25R (WEST CONFIGURATION)

MANDATORY DEPARTURE PROCEDURES FOR NON PREFERENTIAL RUNWAY IN SEGREGATED OPERATIONS (ARR25R/DEP25L).

NOTE APPLICABLE TO ALL SID:

Initial ATC clearance: Climb and maintain initially FL120 and request flight level change en-route.

AGENA THREE DELTA DEPARTURE (AGENA3D)

Climb on R-245 BCN (cross 10.2 DME BCN at 3000 ft or above) follow direct to cross 12.5 DME BCN at 3500 ft or below. Turn left to follow magnetic track 207° to intercept and follow R-137 VLA (magnetic route 137° NDB VNV) direct to 47.0 DME VLA. Turn left to follow arc 36.0 DME BCN to intercept R-106 BCN (COP). Follow R-197 BGR to intercept and follow R-076 BCN direct to SALON. Direct to AGENA.

6.1% minimum climb gradient up to 10.2 DME BCN.

CALELLA TWO DELTA DEPARTURE (CLE2D)

Climb on R-245 BCN direct to cross 10.2 DME BCN at 3000 ft or above. Turn right to follow magnetic route 260° NDB VNV direct to cross NDB VNV at 4800 ft or above. Turn right to follow magnetic route 353° NDB VNV to intercept and follow R-247 SLL direct to DVOR/DME SLL. Proceed on R-072 SLL direct to DVOR/DME CLE.

6.1% minimum climb gradient up to NDB VNV.

DALIN THREE DELTA DEPARTURE (DALIN3D)

Climb on R-245 BCN (cross 10.2 DME BCN at 3000 ft or above) follow direct to cross 12.5 DME BCN at 3500 ft or below. Turn left to follow magnetic track 207° to intercept and follow R-137 VLA (magnetic route 137° NDB VNV) direct to 47.0 DME VLA. Turn left to follow arc 36.0 DME BCN to intercept R-106 BCN (COP). Follow R-197 BGR to intercept and follow R-065 BCN direct to FEVIK. Direct to DALIN.

6.1% minimum climb gradient up to 10.2 DME BCN.

DUNES THREE DELTA DEPARTURE (DUNES3D)

Climb on R-245 BCN (cross 10.2 DME BCN at 3000 ft or above) follow direct to cross 12.5 DME BCN at 3500 ft or below. Turn left to follow magnetic track 207° to intercept and follow R-137 VLA (magnetic route 137° NDB VNV) direct to 47.0 DME VLA. Turn left to follow arc 36.0 DME BCN to intercept and follow R-118 BCN direct to DUNES.

6.1% minimum climb gradient up to 10.2 DME BCN.

GRAUS SIX DELTA DEPARTURE (GRAUS6D)

Climb on R-245 BCN direct to cross 10.2 DME BCN at 3000 ft or above. Turn right to follow magnetic route 260° NDB VNV direct to cross NDB VNV at 4800 ft or above. Turn right to follow magnetic route 353° NDB VNV to intercept and follow R-283 BCN direct to RILUK. Follow magnetic route 282° NDB LRD direct to NDB LRD. Turn right to follow magnetic route 334° NDB LRD direct to GRAUS.

6.1% minimum climb gradient up to NDB VNV.

LARPA THREE DELTA DEPARTURE (LARPA3D)

Climb on R-245 BCN (cross 10.2 DME BCN at 3000 ft or above) follow direct to cross 12.5 DME BCN at 3500 ft or below. Turn left to follow magnetic track 207° to intercept and follow R-137 VLA (magnetic route 137° NDB VNV) to intercept and follow R-162 PRA direct to LARPA.

6.1% minimum climb gradient up to 10.2 DME BCN.

LOBAR FIVE DELTA DEPARTURE (LOBAR5D)

Only traffic via UN-725.

Climb on R-245 BCN direct to cross 10.2 DME BCN at 3000 ft or above. Turn right to follow magnetic route 260° NDB VNV direct to cross NDB VNV at 4800 ft or above. Turn right to follow magnetic route 353° NDB VNV to intercept and follow R-283 BCN direct to RILUK. Follow magnetic route 282° NDB LRD direct to NDB LRD. Turn right to follow magnetic route 308° NDB LRD direct to LOBAR.

6.1% minimum climb gradient up to NDB VNV.

SALIDA LOTOS CUATRO DELTA (LOTOS4D)

Subir en R-245 BCN (cruzar 10,2 DME BCN a 3000 ft o superior) seguir directo a cruzar 12,5 DME BCN a 3500 ft o inferior. Virar a la izquierda para seguir rumbo magnético 207° hasta interceptar y seguir R-238 PRA directo a BANBU. Seguir por R-238 PRA hasta interceptar y seguir R-207 VLA directo a LOTOS.

Pendiente mínima de ascenso 6,1% hasta 10,2 DME BCN.

SALIDA MOPAS SIETE DELTA (MOPAS7D)

Subir en R-245 BCN directo a cruzar 10,2 DME BCN a 3000 ft o superior. Virar a la derecha para seguir ruta magnética 260° NDB VNV directo a cruzar NDB VNV a 4800 ft o superior. Virar a la derecha para seguir ruta magnética 353° NDB VNV directo a cruzar KARDO a FL120 o superior. Seguir por ruta magnética 353° NDB VNV para interceptar y seguir R-319 SLL directo a MOPAS.

Pendiente mínima de ascenso 6,1% hasta NDB VNV.

SALIDA OKABI SEIS DELTA (OKABI6D)

Subir en R-245 BCN directo a cruzar 10,2 DME BCN a 3000 ft o superior. Virar a la derecha para seguir ruta magnética 260° NDB VNV directo a cruzar NDB VNV a 4800 ft o superior. Virar a la derecha para seguir ruta magnética 353° NDB VNV directo a cruzar KARDO a FL120 o superior. Directo a OKABI.

Pendiente mínima de ascenso 6,1% hasta NDB VNV.

SALIDA SENIA SEIS DELTA (SENIA6D)

Subir en R-245 BCN (cruzar 10,2 DME BCN a 3000 ft o superior) seguir directo a cruzar 12,5 DME BCN a 3500 ft o inferior. Virar a la izquierda para seguir rumbo magnético 207° hasta interceptar y seguir R-238 PRA. Seguir por R-238 PRA para interceptar y seguir R-103 RES directo a KUGAX. Virar a la izquierda para seguir R-248 PRA directo a SENIA.

Pendiente mínima de ascenso 6,1% hasta 10,2 DME BCN.

SALIDA VERSO TRES DELTA (VERSO3D)

Subir en R-245 BCN (cruzar 10,2 DME BCN a 3000 ft o superior) seguir directo a cruzar 12,5 DME BCN a 3500 ft o inferior. Virar a la izquierda para seguir rumbo magnético 207° hasta interceptar y seguir R-137 VLA (ruta magnética 137° NDB VNV) directo a 47,0 DME VLA. Virar a la izquierda para seguir arco 36,0 DME BCN hasta interceptar R-106 BCN (COP). Seguir por R-197 BGR hasta interceptar y seguir R-096 BCN directo a SADEM. Directo a VERSO.

Pendiente mínima de ascenso 6,1% hasta 10,2 DME BCN.

SALIDA VILAFRANCA DOS DELTA (VLA2D)

Subir en R-245 BCN directo a cruzar 10,2 DME BCN a 3000 ft o superior. Virar a la derecha para seguir ruta magnética 260° NDB VNV directo a cruzar NDB VNV a 4800 ft o superior. Seguir por ruta magnética 318° NDB VNV directo a DVOR/DME VLA.

Pendiente mínima de ascenso 6,1% hasta NDB VNV.

SALIDA DE CONTINGENCIA

En caso de fallo de una o más radioayudas que soportan las salidas de la pista 25R, se procederá del siguiente modo:

Subir en rumbo de pista hasta 3500 ft AMSL. Virar siguiendo instrucciones ATC.

Pendiente mínima de ascenso 6,2% hasta 3500 ft AMSL.

En caso de fallo de comunicaciones, proceder según lo establecido en la sección ENR 1.8, apartado "Fallo de las Comunicaciones Aeroterrestres" de AIP-ESPAÑA.

LOTOS FOUR DELTA DEPARTURE (LOTOS4D)

Climb on R-245 BCN (cross 10.2 DME BCN at 3000 ft or above) follow direct to cross 12.5 DME BCN at 3500 ft or below. Turn left to follow magnetic track 207° to intercept and follow R-238 PRA direct to BANBU. Follow R-238 PRA to intercept and follow R-207 VLA direct to LOTOS.

6.1% minimum climb gradient up to 10.2 DME BCN.

MOPAS SEVEN DELTA DEPARTURE (MOPAS7D)

Climb on R-245 BCN direct to cross 10.2 DME BCN at 3000 ft or above. Turn right to follow magnetic route 260° NDB VNV direct to cross NDB VNV at 4800 ft or above. Turn right to follow magnetic route 353° NDB VNV direct to cross KARDO at FL120 or above. Follow magnetic route 353° NDB VNV to intercept and follow R-319 SLL direct to MOPAS.

6.1% minimum climb gradient up to NDB VNV.

OKABI SIX DELTA DEPARTURE (OKABI6D)

Climb on R-245 BCN direct to cross 10.2 DME BCN at 3000 ft or above. Turn right to follow magnetic route 260° NDB VNV direct to cross NDB VNV at 4800 ft or above. Turn right to follow magnetic route 353° NDB VNV direct to cross KARDO at FL120 or above. Direct to OKABI.

6.1% minimum climb gradient up to NDB VNV.

SENIA SIX DELTA DEPARTURE (SENIA6D)

Climb on R-245 BCN (cross 10.2 DME BCN at 3000 ft or above) follow direct to cross 12.5 DME BCN at 3500 ft or below. Turn left to follow magnetic track 207° to intercept and follow R-238 PRA. Follow R-238 PRA to intercept and follow R-103 RES direct to KUGAX. Turn left to follow R-248 PRA direct to SENIA.

6.1% minimum climb gradient up to 10.2 DME BCN.

VERSO THREE DELTA DEPARTURE (VERSO3D)

Climb on R-245 BCN (cross 10.2 DME BCN at 3000 ft or above) follow direct to cross 12.5 DME BCN at 3500 ft or below. Turn left to follow magnetic track 207° to intercept and follow R-137 VLA (magnetic route 137° NDB VNV) direct to 47.0 DME VLA. Turn left to follow arc 36.0 DME BCN to intercept R-106 BCN (COP). Follow R-197 BGR to intercept and follow R-096 BCN direct to SADEM. Direct to VERSO.

6.1% minimum climb gradient up to 10.2 DME BCN.

VILAFRANCA TWO DELTA DEPARTURE (VLA2D)

Climb on R-245 BCN direct to cross 10.2 DME BCN at 3000 ft or above. Turn right to follow magnetic route 260° NDB VNV direct to cross NDB VNV at 4800 ft or above. Follow magnetic route 318° NDB VNV direct to DVOR/DME VLA.

6.1% minimum climb gradient up to NDB VNV.

CONTINGENCY DEPARTURE

In the event of failure of one or more nav aids bearing the departures from runway 25R, the following procedure shall be carried out:

Climb on runway heading to 3500 ft AMSL. Turn following ATC instructions.

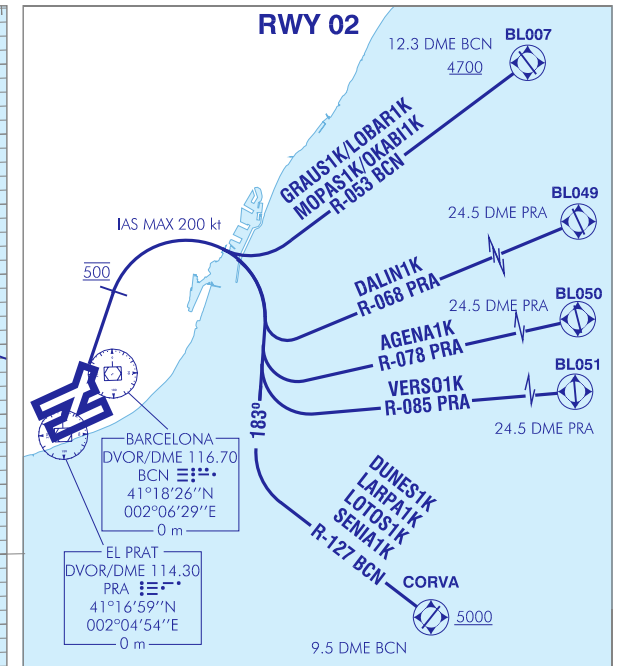
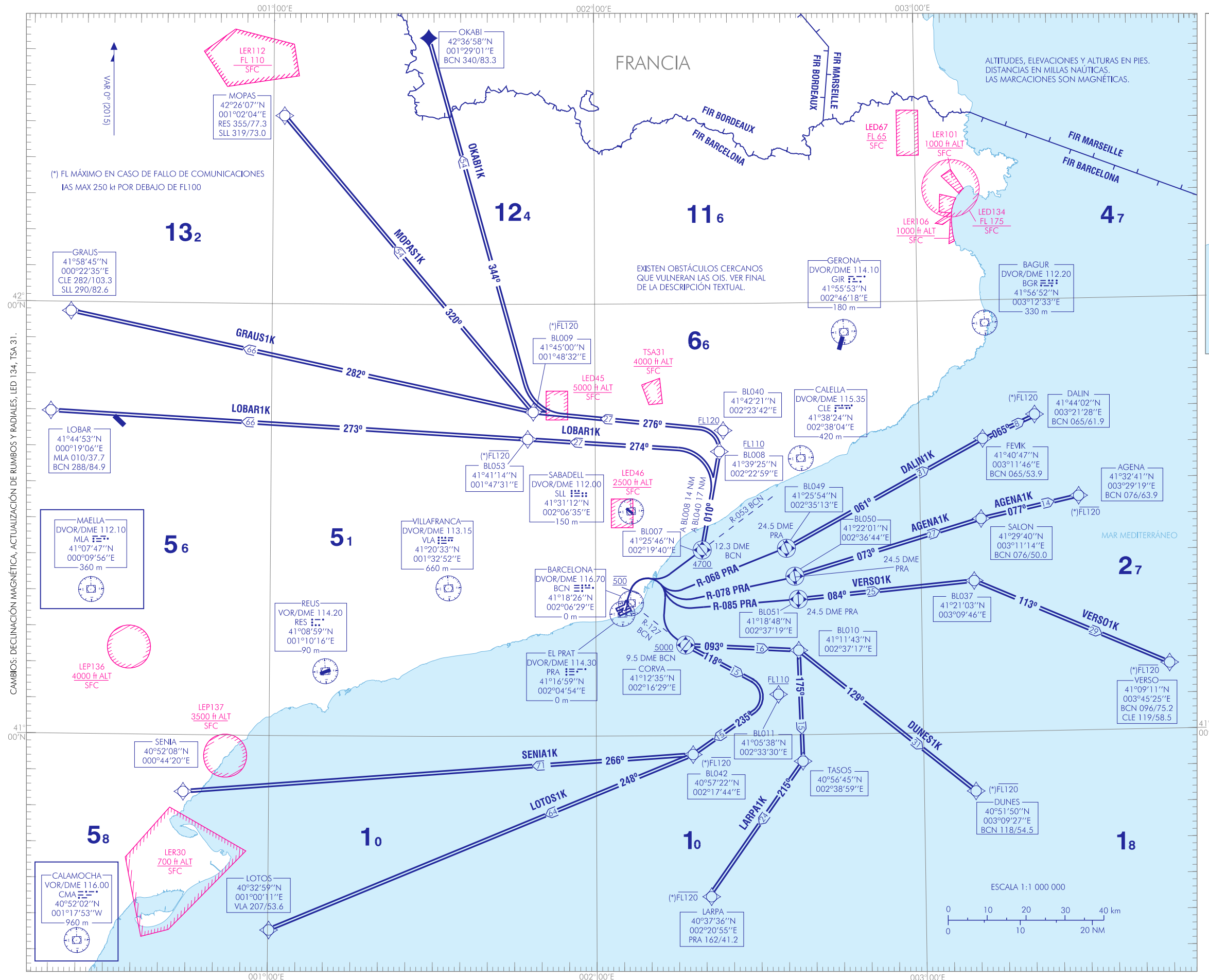
6.2% minimum climb gradient up to 3500 ft AMSL.

In case of communications failure, proceed according to what is established on section ENR 1.8, item "Air-ground Communications Failure" of AIP-ESPAÑA.

OBSTÁCULOS CERCANOS
CLOSE-IN OBSTACLES

OBSTÁCULOS OBSTACLES	RWY	COORDENADAS COORDINATES	HGT (ft)	ALT (ft)
Montaña / Mountain Les Penyes Roges	25R	41°18'13.0"N 001°52'08.9"E	–	1437
Montaña / Mountain Puig del Cérvol	25R	41°18'15.0"N 001°56'44.0"E	–	1053
Curva de nivel / Contour line	25R	41°16'49.0"N 001°56'51.0"E	–	1033
Curva de nivel / Contour line	25R	41°16'51.0"N 001°56'54.0"E	–	968
Curva de nivel / Contour line	25R	41°16'51.0"N 001°56'56.0"E	–	902
Curva de nivel / Contour line	25R	41°16'52.0"N 001°56'58.0"E	–	837
Pla de les Basses	25R	41°17'37.0"N 001°55'44.0"E	–	1600
Montaña / Mountain Turó d'en Vinader	25R	41°17'34.0"N 001°58'06.1"E	–	659
Curva de nivel / Contour line	25R	41°17'47.0"N 001°57'28.0"E	–	837
Curva de nivel / Contour line	25R	41°17'13.0"N 001°56'52.0"E	–	837
Curva de nivel / Contour line	25R	41°17'13.0"N 001°56'49.0"E	–	902
Curva de nivel / Contour line	25R	41°17'13.0"N 001°56'48.0"E	–	967
Curva de nivel / Contour line	25R	41°17'13.0"N 001°56'46.0"E	–	1033
Curva de nivel / Contour line	25R	41°17'13.0"N 001°56'44.0"E	–	1099
Curva de nivel / Contour line	25R	41°17'14.0"N 001°56'41.0"E	–	1165
Curva de nivel / Contour line	25R	41°17'18.0"N 001°56'39.0"E	–	1230
Curva de nivel / Contour line	25R	41°17'20.0"N 001°56'32.0"E	–	1295
Curva de nivel / Contour line	25R	41°17'15.0"N 001°56'22.0"E	–	1362
Cota / Spot elevation	25R	41°17'17.0"N 001°56'07.4"E	–	1372
Montaña / Mountain Puig de l'Olla	25R	41°17'07.0"N 001°55'52.0"E	–	1447
Curva de nivel / Contour line	25R	41°17'47.0"N 001°57'31.0"E	–	705
Curva de nivel / Contour line	25R	41°17'47.0"N 001°57'28.0"E	–	771
Curva de nivel / Contour line	25R	41°17'47.0"N 001°57'26.0"E	–	837
Curva de nivel / Contour line	25R	41°17'44.0"N 001°57'18.0"E	–	968
Curva de nivel / Contour line	25R	41°17'45.0"N 001°57'12.0"E	–	1033
Curva de nivel / Contour line	25R	41°17'45.0"N 001°57'06.4"E	–	1099
Curva de nivel / Contour line	25R	41°17'45.0"N 001°57'03.7"E	–	1165
Curva de nivel / Contour line	25R	41°17'58.0"N 001°55'38.0"E	–	1230
Curva de nivel / Contour line	25R	41°17'58.0"N 001°55'37.0"E	–	1295
Curva de nivel / Contour line	25R	41°17'58.0"N 001°55'35.0"E	–	1362
Curva de nivel / Contour line	25R	41°17'59.0"N 001°55'33.0"E	–	1427
Curva de nivel / Contour line	25R	41°17'58.0"N 001°55'32.0"E	–	1493
Curva de nivel / Contour line	25R	41°18'00.0"N 001°55'30.0"E	–	1558
Curva de nivel / Contour line	25R	41°17'58.0"N 001°55'28.0"E	–	1624
Curva de nivel / Contour line	25R	41°17'59.0"N 001°55'25.0"E	–	1690
Curva de nivel / Contour line	25R	41°18'00.0"N 001°55'20.0"E	–	1755
Curva de nivel / Contour line	25R	41°17'57.0"N 001°55'10.0"E	–	1821
Curva de nivel / Contour line	25R	41°18'00.0"N 001°55'07.3"E	–	1886
Pico La Morella / La Morella mountain	25R	41°17'47.0"N 001°54'55.0"E	–	2000
Curva de nivel / Contour line	25R	41°17'47.0"N 001°54'47.0"E	–	1362
Curva de nivel / Contour line	25R	41°17'48.0"N 001°54'44.0"E	–	1427
Curva de nivel / Contour line	25R	41°17'49.0"N 001°54'40.0"E	–	1493
Curva de nivel / Contour line	25R	41°17'53.0"N 001°54'35.0"E	–	1558
Curva de nivel / Contour line	25R	41°18'02.0"N 001°54'30.0"E	–	1624
Curva de nivel / Contour line	25R	41°18'02.0"N 001°54'22.0"E	–	1690
Cota / Spot elevation	25R	41°17'35.0"N 001°54'48.0"E	–	1968
Cota / Spot elevation	25R	41°17'31.0"N 001°54'36.0"E	–	1991
Curva de nivel / Contour line	25R	41°17'32.0"N 001°54'04.7"E	–	1690
Cota La Bena / La Bena spot elevation	25R	41°17'14.0"N 001°54'08.8"E	–	1683
Cota / Spot elevation	25R	41°18'00.0"N 001°53'43.0"E	–	1701
Cota / Spot elevation	25R	41°17'38.0"N 001°53'28.0"E	–	1597
Cota / Spot elevation	25R	41°17'15.0"N 001°55'00.8"E	–	1720
Curva de nivel / Contour line	25R	41°16'50.0"N 001°53'41.0"E	–	1362
Cota / Spot elevation	25R	41°16'50.0"N 001°53'34.0"E	–	1427
Cota / Spot elevation	25R	41°16'50.0"N 001°53'28.0"E	–	1493

OBSTÁCULOS OBSTACLES	RWY	COORDENADAS COORDINATES	HGT (ft)	ALT (ft)
Cota / Spot elevation	25R	41°16'50.0"N 001°53'22.0"E	-	1558
Montaña / Mountain Puig Sabataire	25R	41°16'50.0"N 001°53'35.0"E	-	1575
Llacri	25R	41°16'20.0"N 001°53'39.0"E	-	1253



Se requiere aprobación B-RNAV/
B-RNAV approval required.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

BARCELONA/EI Prat AD

SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID) BRNAV

PISTA 02 (CONFIGURACIÓN ESTE).

Se requiere aprobación B-RNAV.

NOTA APLICABLE A TODAS LAS SID:

Autorización Inicial ATC: Subir y mantener inicialmente FL120 y solicitar cambio de nivel en ruta.

NOTA: Procedimientos restringidos a equipos que soportan transiciones fly-by. Si no se dispone de B-RNAV con funcionalidad fly-by, debe notificarse en la primera llamada a BARCELONA AUTORIZACIONES.

Las aeronaves que no posean la performance necesaria para cumplir las altitudes mínimas publicadas en cada uno de los puntos deberán realizar el procedimiento de salida convencional.

NO SE PERMITEN VIRAJES ANTES DEL EXTREMO DE SALIDA DE PISTA (DER)

SALIDA AGENA UNO KILO (AGENA1K)

Subir en rumbo de pista hasta alcanzar 500 ft. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 200 kt) para interceptar y seguir R-078 PRA directo a BL050 (24,5 DME PRA). Directo a SALON. Directo a AGENA.

Pendiente mínima de ascenso 5,0% hasta 1000 ft.

SALIDA DALIN UNO KILO (DALIN1K)

→ Subir en rumbo de pista hasta alcanzar 500 ft. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 200 kt) para interceptar y seguir R-068 PRA directo a BL049 (24,5 DME PRA). Directo a FEVIK. Directo a DALIN.

Pendiente mínima de ascenso 5,0% hasta 1000 ft.

→ SALIDA DUNES UNO KILO (DUNES1K)

Subir en rumbo de pista hasta alcanzar 500 ft. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 200 kt) a rumbo magnético 183° para seguir R-127 BCN directo a cruzar CORVA (9,5 DME BCN) a 5000 ft o superior. Directo a BL010. Directo a DUNES.

Pendiente mínima de ascenso 5,0% hasta 1000 ft.

SALIDA GRAUS UNO KILO (GRAUS1K)

→ Subir en rumbo de pista hasta alcanzar 500 ft. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 200 kt) para interceptar y seguir R-053 BCN directo a cruzar BL007 (12,3 DME BCN) a 4700 ft o superior. Directo a cruzar BL040 a FL120 o superior. Directo a BL009. Directo a GRAUS.

Pendiente mínima de ascenso 5,0% hasta 1500 ft.

→ SALIDA LARPA UNO KILO (LARPA1K)

Subir en rumbo de pista hasta alcanzar 500 ft. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 200 kt) a rumbo magnético 183° para seguir R-127 BCN directo a cruzar CORVA (9,5 DME BCN) a 5000 ft o superior. Directo a BL010. Directo a TASOS. Directo a LARPA.

Pendiente mínima de ascenso 5,0% hasta 1000 ft.

SALIDA LOBAR UNO KILO (LOBAR1K)

→ Subir en rumbo de pista hasta alcanzar 500 ft. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 200 kt) para interceptar y seguir R-053 BCN directo a cruzar BL007 (12,3 DME BCN) a 4700 ft o superior. Directo a cruzar BL008 a FL110 o superior. Directo a BL053. Directo a LOBAR.

Pendiente mínima de ascenso 5,0% hasta 1500 ft.

SALIDA LOTOS UNO KILO (LOTOS1K)

→ Subir en rumbo de pista hasta alcanzar 500 ft. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 200 kt) a rumbo magnético 183° para seguir R-127 BCN para cruzar CORVA (9,5 DME BCN) a 5000 ft o superior. Directo a cruzar BL011 a FL110 o superior. Directo a BL042. Directo a LOTOS.

Pendiente mínima de ascenso 5,0% hasta 1000 ft.

SALIDA MOPAS UNO KILO (MOPAS1K)

→ Subir en rumbo de pista hasta alcanzar 500 ft. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 200 kt) para interceptar y seguir R-053 BCN directo a cruzar BL007 (12,3 DME BCN) a 4700 ft o superior. Directo a cruzar BL040 a FL120 o superior. Directo a BL009. Directo a MOPAS.

Pendiente mínima de ascenso 5,0% hasta 1500 ft.

STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID) BRNAV

RWY 02 (EAST CONFIGURATION)

B-RNAV approval required.

NOTE APPLICABLE TO ALL SID:

Initial ATC clearance: Climb and maintain initially FL120 and request flight level change en-route.

NOTE: These procedures are restricted to aircraft equipped with avionics that permit fly-by transitions. In case no B-RNAV equipment with fly-by capability is on board, report on first call to BARCELONA CLEARANCE.

Aircraft not capable to meet the required performance, and therefore unable to comply with the minimum published altitudes at each point, must fly the conventional departure procedure.

NO TURNS ARE PERMITTED BEFORE THE DEPARTURE END RUNWAY (DER)

AGENA ONE KILO DEPARTURE (AGENA1K)

Climb on runway heading to reach 500 ft. Turn right (turning IAS MAX 200 kt) to intercept and follow R-078 PRA direct to BL050 (24.5 DME PRA). Direct to SALON. Direct to AGENA.

5.0% Minimum climb gradient to 1000 ft.

DALIN ONE KILO DEPARTURE (DALIN1K)

Climb on runway heading to reach 500 ft. Turn right (turning IAS MAX 200 kt) to intercept and follow R-068 PRA direct to BL049 (24.5 DME PRA). Direct to FEVIK. Direct to DALIN.

5.0% Minimum climb gradient to 1000 ft.

DUNES ONE KILO DEPARTURE (DUNES1K)

Climb on runway heading to reach 500 ft. Turn right (turning IAS MAX 200 kt) to magnetic heading 183° to follow R-127 BCN direct to cross CORVA (9.5 DME BCN) at 5000 ft or above. Direct to BL010. Direct to DUNES.

5.0% Minimum climb gradient to 1000 ft.

GRAUS ONE KILO DEPARTURE (GRAUS1K)

Climb on runway heading to reach 500 ft. Turn right (turning IAS MAX 200 kt) to intercept and follow R-053 BCN direct to cross BL007 (12.3 DME BCN) at 4700 ft or above. Direct to cross BL040 at FL120 or above. Direct to BL009. Direct to GRAUS.

5.0% Minimum climb gradient to 1500 ft.

LARPA ONE KILO DEPARTURE (LARPA1K)

Climb on runway heading to reach 500 ft. Turn right (turning IAS MAX 200 kt) to magnetic heading 183° to follow R-127 BCN direct to cross CORVA (9.5 DME BCN) at 5000 ft or above. Direct to BL010. Direct to TASOS. Direct to LARPA.

5.0% Minimum climb gradient to 1000 ft.

LOBAR ONE KILO DEPARTURE (LOBAR1K)

Climb on runway heading to reach 500 ft. Turn right (turning IAS MAX 200 kt) to intercept and follow R-053 BCN direct to cross BL007 (12.3 DME BCN) at 4700 ft or above. Direct to cross BL008 at FL110 or above. Direct to BL053. Direct to LOBAR.

5.0% Minimum climb gradient to 1500 ft.

LOTOS ONE KILO DEPARTURE (LOTOS1K)

Climb on runway heading to reach 500 ft. Turn right (turning IAS MAX 200 kt) to magnetic heading 183° to follow R-127 BCN direct to cross CORVA (9.5 DME BCN) at 5000 ft or above. Direct to cross BL011 at FL110 or above. Direct to BL042. Direct to LOTOS.

5.0% Minimum climb gradient to 1000 ft.

MOPAS ONE KILO DEPARTURE (MOPAS1K)

Climb on runway heading to reach 500 ft. Turn right (turning IAS MAX 200 kt) to intercept and follow R-053 BCN direct to cross BL007 (12.3 DME BCN) at 4700 ft or above. Direct to cross BL040 at FL120 or above. Direct to BL009. Direct to MOPAS.

5.0% Minimum climb gradient to 1500 ft.

SALIDA OKABI UNO KILO (OKABI1K)

Subir en rumbo de pista hasta alcanzar 500 ft. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 200 kt) para interceptar y seguir R-053 BCN directo a cruzar BL007 (12,3 DME BCN) a 4700 ft o superior. Directo a cruzar BL040 a FL120 o superior. Directo a BL009. Directo a OKABI.
 Pendiente mínima de ascenso 5,0% hasta 1500 ft.

OKABI ONE KILO DEPARTURE (OKABI1K)

Climb on runway heading to reach 500 ft. Turn right (turning IAS MAX 200 kt) to intercept and follow R-053 BCN direct to cross BL007 (12.3 DME BCN) at 4700 ft or above. Direct to cross BL040 at FL120 or above. Direct to BL009. Direct to OKABI.
 5.0% Minimum climb gradient to 1500 ft.

SALIDA SENIA UNO KILO (SENIA1K)

Subir en rumbo de pista hasta alcanzar 500 ft. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 200 kt) a rumbo magnético 183° para seguir R-127 BCN directo a cruzar CORVA (9,5 DME BCN) a 5000 ft o superior. Directo a cruzar BL011 a FL110 o superior. Directo a BL042. Directo a SENIA.
 Pendiente mínima de ascenso 5,0% hasta 1000 ft.

SENIA ONE KILO DEPARTURE (SENIA1K)

Climb on runway heading to reach 500 ft. Turn right (turning IAS MAX 200 kt) to magnetic heading 183° to follow R-127 BCN direct to cross CORVA (9.5 DME BCN) at 5000 ft or above. Direct to cross BL011 at FL110 or above. Direct to BL042. Direct to SENIA.
 5.0% Minimum climb gradient to 1000 ft.

SALIDA VERSO UNO KILO (VERSO1K)

Subir en rumbo de pista hasta alcanzar 500 ft. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 200 kt) para interceptar y seguir R-085 PRA directo a BL051 (24,5 DME PRA). Directo a BL037. Directo a VERSO.
 Pendiente mínima de ascenso 5,0% hasta 1000 ft.

VERSO ONE KILO DEPARTURE (VERSO1K)

Climb on runway heading to reach 500 ft. Turn right (turning IAS MAX 200 kt) to intercept and follow R-085 PRA direct to BL051 (24.5 DME PRA). Direct to BL037. Direct to VERSO.
 5.0% Minimum climb gradient to 1000 ft.

**OBSTÁCULOS CERCANOS
 CLOSE-IN OBSTACLES**

OBSTÁCULOS OBSTACLES	RWY	COORDENADAS COORDINATES	HGT (ft)	ALT (ft)
Torre mega / Floodlighting pole	02	41°18'39.7"N 002°05'36.3"E	–	97
Antena / Anntena	02	41°19'19.3"N 002°05'39.4"E	–	174

TA 6000

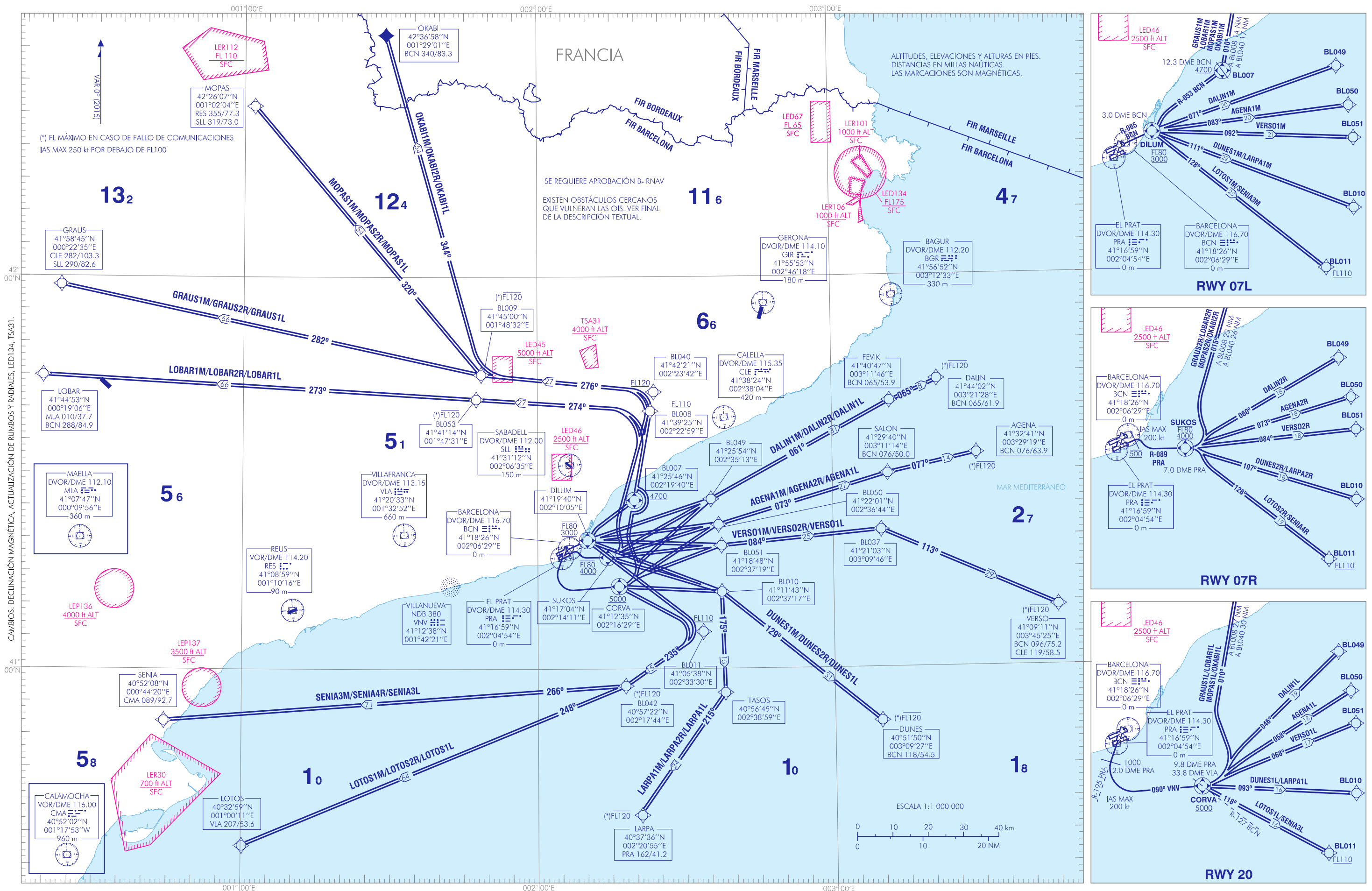
DEP 121.150
131.125
TWR 118.325

RWY 07L

RWY 07R

RWY 20

AGENA1M	DALIN1M	DUNES1M	GRAUS1M	AGENA2R	DALIN2R	DUNES2R	GRAUS2R	AGENA1L	DALIN1L	DUNES1L	GRAUS1L
LARPA1M	LOBAR1M	LOTOS1M	MOPAS1M	LARPA2R	LOBAR2R	LOTOS2R	MOPAS2R	LARPA1L	LOBAR1L	LOTOS1L	MOPAS1L
OKABI1M	SENA3M	VERSO1M		OKABI2R	SENA4R	VERSO2R		OKABI1L	SENA3L	VERSO1L	



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

BARCELONA/EI Prat AD

SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID) B-RNAV

Se requiere aprobación B-RNAV.

PISTA 07L (CONFIGURACIÓN ESTE)

NOTA APLICABLE A TODAS LAS SID:

Autorización Inicial ATC: Subir y mantener inicialmente FL120 y solicitar cambio de nivel en ruta.

NOTA: Procedimientos restringidos a equipos que soportan transiciones fly-by. Si no se dispone de B-RNAV con funcionalidad fly-by, debe notificarse en la primera llamada a BARCELONA AUTORIZACIONES.

Las aeronaves que no posean la performance necesaria para cumplir las altitudes mínimas publicadas en cada uno de los puntos deberán realizar el procedimiento de salida convencional.

SALIDA AGENA UNO MIKE (AGENA1M)

Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME BCN. Proceder por
→ R-065 BCN para cruzar DILUM (3,0 DME BCN) entre 3000 ft y FL80. Directo a BL050. Directo a SALON. Directo a AGENA. Pendiente mínima de ascenso 5,7% hasta 1800 ft.

SALIDA DALIN UNO MIKE (DALIN1M)

Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME BCN. Proceder por
→ R-065 BCN para cruzar DILUM (3,0 DME BCN) entre 3000 ft y FL80. Directo a BL049. Directo a FEVIK. Directo a DALIN. Pendiente mínima de ascenso 5,7% hasta 1800 ft.

SALIDA DUNES UNO MIKE (DUNES1M)

Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME BCN. Proceder por
→ R-065 BCN para cruzar DILUM (3,0 DME BCN) entre 3000 ft y FL80. Directo a BL010. Directo a DUNES. Pendiente mínima de ascenso 5,7% hasta 1800 ft.

→ SALIDA GRAUS UNO MIKE (GRAUS1M)

Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME BCN. Proceder por R-065 BCN para cruzar DILUM (3,0 DME BCN) entre 3000 ft y FL80. Virar a la izquierda para seguir R-053 BCN directo a cruzar BL007 (12.3 DME BCN) a 4700 ft o superior. Directo a cruzar BL040 a FL120 o superior. Directo a BL009. Directo a GRAUS. Pendiente mínima de ascenso 5,7% hasta 1800 ft.

SALIDA LARPA UNO MIKE (LARPA1M)

Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME BCN. Proceder por
→ R-065 BCN para cruzar DILUM (3,0 DME BCN) entre 3000 ft y FL80. Directo a BL010. Directo a TASOS. Directo a LARPA. Pendiente mínima de ascenso 5,7% hasta 1800 ft.

→ SALIDA LOBAR UNO MIKE (LOBAR1M)

Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME BCN. Proceder por R-065 BCN para cruzar DILUM (3,0 DME BCN) entre 3000 ft y FL80. Virar a la izquierda para seguir R-053 BCN directo a cruzar BL007 (12.3 DME BCN) a 4700 ft o superior. Virar a la izquierda directo a cruzar BL008 a FL110 o superior. Directo a BL053. Directo a LOBAR. Pendiente mínima de ascenso 5,7% hasta 1800 ft.

SALIDA LOTOS UNO MIKE (LOTOS1M)

Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME BCN. Proceder por
→ R-065 BCN para cruzar DILUM (3,0 DME BCN) entre 3000 ft y FL80. Virar a la derecha directo a cruzar BL011 a FL110 o superior. Directo a BL042. Directo a LOTOS. Pendiente mínima de ascenso 5,7% hasta 1800 ft.

→ SALIDA MOPAS UNO MIKE (MOPAS1M)

Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME BCN. Proceder por R-065 BCN para cruzar DILUM (3,0 DME BCN) entre 3000 ft y FL80. Virar a la izquierda para seguir R-053 BCN directo a cruzar BL007 (12.3 DME BCN) a 4700 ft o superior. Directo a cruzar BL040 a FL120 o superior. Directo a BL009. Directo a MOPAS. Pendiente mínima de ascenso 5,7% hasta 1800 ft.

STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID) B-RNAV

B-RNAV approval required.

RUNWAY 07L (EAST CONFIGURATION)

NOTE APPLICABLE TO ALL SID:

Initial ATC clearance: Climb and maintain initially FL120 and request flight level change en-route.

NOTE: These procedures are restricted to aircraft equipped with avionics that permit fly-by transitions. In case no B-RNAV equipment with fly-by capability is on board, report on first call to BARCELONA CLEARANCE.

Aircraft not capable to meet the required performance, and therefore unable to comply with the minimum published altitudes at each point, must fly the conventional departure procedure.

AGENA ONE MIKE DEPARTURE (AGENA1M)

Climb on runway heading direct to DVOR/DME BCN. Proceed on R-065 BCN to cross DILUM (3.0 DME BCN) between 3000 ft and FL80. Direct to BL050. Direct to SALON. Direct to AGENA. 5.7% minimum climb gradient to 1800 ft.

DALIN ONE MIKE DEPARTURE (DALIN1M)

Climb on runway heading direct to DVOR/DME BCN. Proceed on R-065 BCN to cross DILUM (3.0 DME BCN) between 3000 ft and FL80. Direct to BL049. Direct to FEVIK. Direct to DALIN. 5.7% minimum climb gradient to 1800 ft.

DUNES ONE MIKE DEPARTURE (DUNES1M)

Climb on runway heading direct to DVOR/DME BCN. Proceed on R-065 BCN to cross DILUM (3.0 DME BCN) between 3000 ft and FL80. Direct to BL010. Direct to DUNES. 5.7% minimum climb gradient to 1800 ft.

GRAUS ONE MIKE DEPARTURE (GRAUS1M)

Climb on runway heading direct to DVOR/DME BCN. Proceed on R-065 BCN to cross DILUM (3.0 DME BCN) between 3000 ft and FL80. Turn left to follow R-053 BCN direct to cross BL007 (12.3 DME BCN) at 4700 ft or above. Direct to cross BL040 at FL120 or above. Direct to BL009. Direct to GRAUS. 5.7% minimum climb gradient to 1800 ft.

LARPA ONE MIKE DEPARTURE (LARPA1M)

Climb on runway heading direct to DVOR/DME BCN. Proceed on R-065 BCN to cross DILUM (3.0 DME BCN) between 3000 ft and FL80. Direct to BL010. Direct to TASOS. Direct to LARPA. 5.7% minimum climb gradient to 1800 ft.

LOBAR ONE MIKE DEPARTURE (LOBAR1M)

Climb on runway heading direct to DVOR/DME BCN. Proceed on R-065 BCN to cross DILUM (3.0 DME BCN) between 3000 ft and FL80. Turn left to follow R-053 BCN direct to cross BL007 (12.3 DME BCN) at 4700 ft or above. Turn left to cross BL008 at FL110 or above. Direct to BL053. Direct to LOBAR. 5.7% minimum climb gradient to 1800 ft.

LOTOS ONE MIKE DEPARTURE (LOTOS1M)

Climb on runway heading direct to DVOR/DME BCN. Proceed on R-065 BCN to cross DILUM (3.0 DME BCN) between 3000 ft and FL80. Turn right direct to cross BL011 at FL110 or above. Direct to BL042. Direct to LOTOS. 5.7% minimum climb gradient to 1800 ft.

MOPAS ONE MIKE DEPARTURE (MOPAS1M)

Climb on runway heading direct to DVOR/DME BCN. Proceed on R-065 BCN to cross DILUM (3.0 DME BCN) between 3000 ft and FL80. Turn left to follow R-053 BCN direct to cross BL007 (12.3 DME BCN) at 4700 ft or above. Direct to cross BL040 at FL120 or above. Direct to BL009. Direct to MOPAS. 5.7% minimum climb gradient to 1800 ft.

➔ **SALIDA OKABI UNO MIKE (OKABI1M)**
 Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME BCN. Proceder por R-065 BCN para cruzar DILUM (3,0 DME BCN) entre 3000 ft y FL80. Virar a la izquierda para seguir R-053 BCN directo a cruzar BL007 (12.3 DME BCN) a 4700 ft o superior. Directo a cruzar BL040 a FL120 o superior. Directo a BL009. Directo a OKABI.
 Pendiente mínima de ascenso 5,7% hasta 1800 ft.

OKABI ONE MIKE DEPARTURE (OKABI1M)
 Climb on runway heading direct to DVOR/DME BCN. Proceed on R-065 BCN to cross DILUM (3.0 DME BCN) between 3000 ft and FL80. Turn left to follow R-053 BCN direct to cross BL007 (12.3 DME BCN) at 4700 ft or above. Direct to cross BL040 at FL120 or above. Direct to BL009. Direct to OKABI.
 5.7% minimum climb gradient to 1800 ft.

SALIDA SENIA TRES MIKE (SENIA3M)
 ➔ Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME BCN. Proceder por R-065 BCN para cruzar DILUM (3,0 DME BCN) entre 3000 ft y FL80. Virar a la derecha directo a cruzar BL011 a FL110 o superior. Directo a BL042. Directo a SENIA.
 Pendiente mínima de ascenso 5,7% hasta 1800 ft.

SENIA THREE MIKE DEPARTURE (SENIA3M)
 Climb on runway heading direct to DVOR/DME BCN. Proceed on R-065 BCN to cross DILUM (3.0 DME BCN) between 3000 ft and FL80. Turn right direct to cross BL011 at FL110 or above. Direct to BL042. Direct to SENIA.
 5.7% minimum climb gradient to 1800 ft.

SALIDA VERSO UNO MIKE (VERSO1M)
 ➔ Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME BCN. Proceder por R-065 BCN para cruzar DILUM (3,0 DME BCN) entre 3000 ft y FL80. Directo a BL051. Directo a BL037. Directo a VERSO.
 Pendiente mínima de ascenso 5,7% hasta 1800 ft.

VERSO ONE MIKE DEPARTURE (VERSO1M)
 Climb on runway heading direct to DVOR/DME BCN. Proceed on R-065 BCN to cross DILUM (3.0 DME BCN) between 3000 ft and FL80. Direct to BL051. Direct to BL037. Direct to VERSO.
 5.7% minimum climb gradient to 1800 ft.

**OBSTÁCULOS CERCANOS
 CLOSE-IN OBSTACLES**

OBSTÁCULOS OBSTACLES	RWY	COORDENADAS COORDINATES	HGT (ft)	ALT (ft)
Torre metálica / Metallic tower	07L	41°18'20.1"N 002°06'31.3"E	46	54

BARCELONA/EI Prat AD

→ SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID) B-RNAV

Se requiere aprobación B-RNAV.

PISTA 07R (CONFIGURACIÓN ESTE)

NOTA APLICABLE A TODAS LAS SID:

Autorización Inicial ATC: Subir y mantener inicialmente FL120 y solicitar cambio de nivel en ruta.

NOTA: Procedimientos restringidos a equipos que soportan transiciones fly-by. Si no se dispone de B-RNAV con funcionalidad fly-by, debe notificarse en la primera llamada a BARCELONA AUTORIZACIONES.

Las aeronaves que no posean la performance necesaria para cumplir las altitudes mínimas publicadas en cada uno de los puntos deberán realizar el procedimiento de salida convencional.

NO SE PERMITEN VIRAJES ANTES DEL EXTREMO DE SALIDA DE PISTA (DER)

SALIDA AGENA DOS ROMEO (AGENA2R)

Subir en rumbo de pista hasta alcanzar 500 ft. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 200 kt) para seguir R-089 PRA directo a cruzar SUKOS (7,0 DME PRA) entre 4000 ft y FL80. Directo a BL050. Directo a SALON. Directo a AGENA.

Pendiente mínima de ascenso 4,8% hasta 1000 ft.

SALIDA DALIN DOS ROMEO (DALIN2R)

Subir en rumbo de pista hasta alcanzar 500 ft. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 200 kt) para seguir R-089 PRA directo a cruzar SUKOS (7,0 DME PRA) entre 4000 ft y FL80. Directo a BL049. Directo a FEVIK. Directo a DALIN.

Pendiente mínima de ascenso 4,8% hasta 1000 ft.

SALIDA DUNES DOS ROMEO (DUNES2R)

Subir en rumbo de pista hasta alcanzar 500 ft. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 200 kt) para seguir R-089 PRA directo a cruzar SUKOS (7,0 DME PRA) entre 4000 ft y FL80. Directo a BL010. Directo a DUNES.

Pendiente mínima de ascenso 4,8% hasta 1000 ft.

SALIDA GRAUS DOS ROMEO (GRAUS2R)

Subir en rumbo de pista hasta alcanzar 500 ft. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 200 kt) para seguir R-089 PRA directo a cruzar SUKOS (7,0 DME PRA) entre 4000 ft y FL80. Directo a cruzar BL040 a FL120 o superior. Directo BL009. Directo a GRAUS.

Pendiente mínima de ascenso 4,8% hasta 1000 ft.

SALIDA LARPA DOS ROMEO (LARPA2R)

Subir en rumbo de pista hasta alcanzar 500 ft. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 200 kt) para seguir R-089 PRA directo a cruzar SUKOS (7,0 DME PRA) entre 4000 ft y FL80. Directo a BL010. Directo a TASOS. Directo a LARPA.

Pendiente mínima de ascenso 4,8% hasta 1000 ft.

SALIDA LOBAR DOS ROMEO (LOBAR2R)

Subir en rumbo de pista hasta alcanzar 500 ft. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 200 kt) para seguir R-089 PRA directo a cruzar SUKOS (7,0 DME PRA) entre 4000 ft y FL80. Directo a cruzar BL008 a FL110 o superior. Directo BL053. Directo a LOBAR.

Pendiente mínima de ascenso 4,8% hasta 1000 ft.

SALIDA LOTOS DOS ROMEO (LOTOS2R)

Subir en rumbo de pista hasta alcanzar 500 ft. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 200 kt) para seguir R-089 PRA directo a cruzar SUKOS (7,0 DME PRA) entre 4000 ft y FL80. Directo a cruzar BL011 a FL110 o superior. Directo a BL042. Directo a LOTOS.

Pendiente mínima de ascenso 4,8% hasta 1000 ft.

SALIDA MOPAS DOS ROMEO (MOPAS2R)

Subir en rumbo de pista hasta alcanzar 500 ft. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 200 kt) para seguir R-089 PRA directo a cruzar SUKOS (7,0 DME PRA) entre 4000 ft y FL80. Directo a cruzar BL040 a FL120 o superior. Directo a BL009. Directo a MOPAS.

Pendiente mínima de ascenso 4,8% hasta 1000 ft.

STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID) B-RNAV

B-RNAV approval required.

RWY 07R (EAST CONFIGURATION)

NOTE APPLICABLE TO ALL SID:

Initial ATC clearance: Climb and maintain initially FL120 and request flight level change en-route.

NOTE: These procedures are restricted to aircraft equipped with avionics that permit fly-by transitions. In case no B-RNAV equipment with fly-by capability is on board, report on first call to BARCELONA CLEARANCE.

Aircraft not capable to meet the required performance, and therefore unable to comply with the minimum published altitudes at each point, must fly the conventional departure procedure.

NO TURNS ARE PERMITTED BEFORE THE DEPARTURE END RUNWAY (DER)

AGENA TWO ROMEO DEPARTURE (AGENA2R)

Climb on runway heading to reach 500 ft. Turn right (turning IAS MAX 200 kt) to follow R-089 PRA direct to cross SUKOS (7.0 DME PRA) between 4000 ft and FL80. Direct to BL050. Direct to SALON. Direct to AGENA.

4.8% minimum climb gradient to 1000 ft.

DALIN TWO ROMEO DEPARTURE (DALIN2R)

Climb on runway heading to reach 500 ft. Turn right (turning IAS MAX 200 kt) to follow R-089 PRA direct to cross SUKOS (7.0 DME PRA) between 4000 ft and FL80. Direct to cross BL049. Direct to FEVIK. Direct to DALIN.

4.8% minimum climb gradient to 1000 ft.

DUNES TWO ROMEO DEPARTURE (DUNES2R)

Climb on runway heading to reach 500 ft. Turn right (turning IAS MAX 200 kt) to follow R-089 PRA direct to cross SUKOS (7.0 DME PRA) between 4000 ft and FL80. Direct to BL010. Direct to DUNES.

4.8% minimum climb gradient to 1000 ft.

GRAUS TWO ROMEO DEPARTURE (GRAUS2R)

Climb on runway heading to reach 500 ft. Turn right (turning IAS MAX 200 kt) to follow R-089 PRA direct to cross SUKOS (7.0 DME PRA) between 4000 ft and FL80. Direct to cross BL040 at FL120 or above. Direct to BL009. Direct to GRAUS.

4.8% minimum climb gradient to 1000 ft.

LARPA TWO ROMEO DEPARTURE (LARPA2R)

Climb on runway heading to reach 500 ft. Turn right (turning IAS MAX 200 kt) to follow R-089 PRA direct to cross SUKOS (7.0 DME PRA) between 4000 ft and FL80. Direct to BL010. Direct to TASOS. Direct to LARPA.

4.8% minimum climb gradient to 1000 ft.

LOBAR TWO ROMEO DEPARTURE (LOBAR2R)

Climb on runway heading to reach 500 ft. Turn right (turning IAS MAX 200 kt) to follow R-089 PRA direct to cross SUKOS (7.0 DME PRA) between 4000 ft and FL80. Direct to cross BL008 at FL110 or above. Direct to BL053. Direct to LOBAR.

4.8% minimum climb gradient to 1000 ft.

LOTOS TWO ROMEO DEPARTURE (LOTOS2R)

Climb on runway heading to reach 500 ft. Turn right (turning IAS MAX 200 kt) to follow R-089 PRA direct to cross SUKOS (7.0 DME PRA) between 4000 ft and FL80. Direct to cross BL011 at FL110 or above. Direct to BL042. Direct to LOTOS.

4.8% minimum climb gradient to 1000 ft.

MOPAS TWO ROMEO DEPARTURE (MOPAS2R)

Climb on runway heading to reach 500 ft. Turn right (turning IAS MAX 200 kt) to follow R-089 PRA direct to cross SUKOS (7.0 DME PRA) between 4000 ft and FL80. Direct to cross BL040 at FL120 or above. Direct to BL009. Direct to MOPAS.

4.8% minimum climb gradient to 1000 ft.

SALIDA OKABI DOS ROMEO (OKABI2R)

Subir en rumbo de pista hasta alcanzar 500 ft. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 200 kt) para seguir R-089 PRA directo a cruzar SUKOS (7,0 DME PRA) entre 4000 ft y FL80. Directo a cruzar BL040 a FL120 o superior. Directo a BL009. Directo a OKABI.
Pendiente mínima de ascenso 4,8% hasta 1000 ft.

SALIDA SENIA CUATRO ROMEO (SENIA4R)

Subir en rumbo de pista hasta alcanzar 500 ft. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 200 kt) para seguir R-089 PRA directo a cruzar SUKOS (7,0 DME PRA) entre 4000 ft y FL80. Directo para cruzar BL011 a FL110 o superior. Directo a BL042. Directo a SENIA.
Pendiente mínima de ascenso 4,8% hasta 1000 ft.

SALIDA VERSO DOS ROMEO (VERSO2R)

Subir en rumbo de pista hasta alcanzar 500 ft. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 200 kt) para seguir R-089 PRA directo a cruzar SUKOS (7,0 DME PRA) entre 4000 ft y FL80. Directo a BL051. Directo a BL037. Directo a VERSO.
Pendiente mínima de ascenso 4,8% hasta 1000 ft.

OKABI TWO ROMEO DEPARTURE (OKABI2R)

Climb on runway heading to reach 500 ft. Turn right (turning IAS MAX 200 kt) to follow R-089 PRA direct to cross SUKOS (7.0 DME PRA) between 4000 ft and FL80. Direct to cross BL040 at FL120 or above. Direct to BL009. Direct to OKABI.
4.8% minimum climb gradient to 1000 ft.

SENIA FOUR ROMEO DEPARTURE (SENIA4R)

Climb on runway heading to reach 500 ft. Turn right (turning IAS MAX 200 kt) to follow R-089 PRA direct to cross SUKOS (7.0 DME PRA) between 4000 ft and FL80. Direct to cross BL011 at FL110 or above. Direct to BL042. Direct to SENIA.
4.8% minimum climb gradient to 1000 ft.

VERSO TWO ROMEO DEPARTURE (VERSO2R)

Climb on runway heading to reach 500 ft. Turn right (turning IAS MAX 200 kt) to follow R-089 PRA direct to cross SUKOS (7.0 DME PRA) between 4000 ft and FL80. Direct to BL051. Direct to BL037. Direct to VERSO.
4.8% minimum climb gradient to 1000 ft.

→ BARCELONA/EI Prat AD

SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID) B-RNAV

Se requiere aprobación B-RNAV.

PISTA 20 (CONFIGURACIÓN ESTE)

NOTA APLICABLE A TODAS LAS SID:

Autorización Inicial ATC: Subir y mantener inicialmente FL120 y solicitar cambio de nivel en ruta.

NOTA: Procedimientos restringidos a equipos que soportan transiciones fly-by. Si no se dispone de B-RNAV con funcionalidad fly-by, debe notificarse en la primera llamada a BARCELONA AUTORIZACIONES.

Las aeronaves que no posean la performance necesaria para cumplir las altitudes mínimas publicadas en cada uno de los puntos deberán realizar el procedimiento de salida convencional.

SALIDA AGENA UNO LIMA (AGENA1L)

Subir en rumbo de pista para interceptar y seguir R-195 PRA directo a cruzar 2,0 DME PRA a 1000 ft o superior. Virar a la izquierda (IAS MAX en viraje 200 kt) para seguir ruta magnética 090° NDB VNV directo a cruzar CORVA a 5000 ft o superior. Directo a BL050. Directo a SALON. Directo a AGENA.

SALIDA DALIN UNO LIMA (DALIN1L)

Subir en rumbo de pista para interceptar y seguir R-195 PRA directo a cruzar 2,0 DME PRA a 1000 ft o superior. Virar a la izquierda (IAS MAX en viraje 200 kt) para seguir ruta magnética 090° NDB VNV directo a cruzar CORVA a 5000 ft o superior. Directo a BL049. Directo a FEVIK. Directo a DALIN.

SALIDA DUNES UNO LIMA (DUNES1L)

Subir en rumbo de pista para interceptar y seguir R-195 PRA directo a cruzar 2,0 DME PRA a 1000 ft o superior. Virar a la izquierda (IAS MAX en viraje 200 kt) para seguir ruta magnética 090° NDB VNV directo a cruzar CORVA a 5000 ft o superior. Directo a BL010. Directo a DUNES.

SALIDA GRAUS UNO LIMA (GRAUS1L)

Subir en rumbo de pista para interceptar y seguir R-195 PRA directo a cruzar 2,0 DME PRA a 1000 ft o superior. Virar a la izquierda (IAS MAX en viraje 200 kt) para seguir ruta magnética 090° NDB VNV directo a cruzar CORVA a 5000 ft o superior. Directo a cruzar BL040 a FL120 o superior. Directo a BL009. Directo a GRAUS.

SALIDA LARPA UNO LIMA (LARPA1L)

Subir en rumbo de pista para interceptar y seguir R-195 PRA directo a cruzar 2,0 DME PRA a 1000 ft o superior. Virar a la izquierda (IAS MAX en viraje 200 kt) para seguir ruta magnética 090° NDB VNV directo a cruzar CORVA a 5000 ft o superior. Directo a BL010. Directo a TASOS. Directo a LARPA.

SALIDA LOBAR UNO LIMA (LOBAR1L)

Subir en rumbo de pista para interceptar y seguir R-195 PRA directo a cruzar 2,0 DME PRA a 1000 ft o superior. Virar a la izquierda (IAS MAX en viraje 200 kt) para seguir ruta magnética 090° NDB VNV directo a cruzar CORVA a 5000 ft o superior. Directo a cruzar BL008 a FL110 o superior. Directo a BL053. Directo a LOBAR.

SALIDA LOTOS UNO LIMA (LOTOS1L)

Subir en rumbo de pista para interceptar y seguir R-195 PRA directo a cruzar 2,0 DME PRA a 1000 ft o superior. Virar a la izquierda (IAS MAX en viraje 200 kt) para seguir ruta magnética 090° NDB VNV directo a cruzar CORVA a 5000 ft o superior. Directo a cruzar BL011 a FL110 o superior. Directo a BL042. Directo a LOTOS.

SALIDA MOPAS UNO LIMA (MOPAS1L)

Subir en rumbo de pista para interceptar y seguir R-195 PRA directo a cruzar 2,0 DME PRA a 1000 ft o superior. Virar a la izquierda (IAS MAX en viraje 200 kt) para seguir ruta magnética 090° NDB VNV directo a cruzar CORVA a 5000 ft o superior. Directo a cruzar BL040 a FL120 o superior. Directo a BL009. Directo a MOPAS.

STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID) B-RNAV

B-RNAV approval required.

RUNWAY 20 (EAST CONFIGURATION)

NOTE APPLICABLE TO ALL SID:

Initial ATC clearance: Climb and maintain initially FL120 and request flight level change en-route.

NOTE: These procedures are restricted to aircraft equipped with avionics that permit fly-by transitions. In case no B-RNAV equipment with fly-by capability is on board, report on first call to BARCELONA CLEARANCE.

Aircraft not capable to meet the required performance, and therefore unable to comply with the minimum published altitudes at each point, must fly the conventional departure procedure.

AGENA ONE LIMA DEPARTURE (AGENA1L)

Climb on runway heading to intercept and follow R-195 PRA direct to cross 2.0 DME PRA at 1000 ft or above. Turn left (turning IAS MAX 200 kt) to follow magnetic route 090° NDB VNV direct to cross CORVA at 5000 ft or above. Direct to cross BL050. Direct to SALON. Direct to AGENA.

DALIN ONE LIMA DEPARTURE (DALIN1L)

Climb on runway heading to intercept and follow R-195 PRA direct to cross 2.0 DME PRA at 1000 ft or above. Turn left (turning IAS MAX 200 kt) to follow magnetic route 090° NDB VNV direct to cross CORVA at 5000 ft or above. Direct to BL049. Direct to FEVIK. Direct to DALIN.

DUNES ONE LIMA DEPARTURE (DUNES1L)

Climb on runway heading to intercept and follow R-195 PRA direct to cross 2.0 DME PRA at 1000 ft or above. Turn left (turning IAS MAX 200 kt) to follow magnetic route 090° NDB VNV direct to cross CORVA at 5000 ft or above. Direct to BL010. Direct to DUNES.

GRAUS ONE LIMA DEPARTURE (GRAUS1L)

Climb on runway heading to intercept and follow R-195 PRA direct to cross 2.0 DME PRA at 1000 ft or above. Turn left (turning IAS MAX 200 kt) to follow magnetic route 090° NDB VNV direct to cross CORVA at 5000 ft or above. Direct to cross BL040 at FL120 or above. Direct to BL009. Direct to GRAUS.

LARPA ONE LIMA DEPARTURE (LARPA1L)

Climb on runway heading to intercept and follow R-195 PRA direct to cross 2.0 DME PRA at 1000 ft or above. Turn left (turning IAS MAX 200 kt) to follow magnetic route 090° NDB VNV direct to cross CORVA at 5000 ft or above. Direct to BL010. Direct to TASOS. Direct to LARPA.

LOBAR ONE LIMA DEPARTURE (LOBAR1L)

Climb on runway heading to intercept and follow R-195 PRA direct to cross 2.0 DME PRA at 1000 ft or above. Turn left (turning IAS MAX 200 kt) to follow magnetic route 090° NDB VNV direct to cross CORVA at 5000 ft or above. Direct to cross BL008 at FL110 or above. Direct to BL053. Direct to LOBAR.

LOTOS ONE LIMA DEPARTURE (LOTOS1L)

Climb on runway heading to intercept and follow R-195 PRA direct to cross 2.0 DME PRA at 1000 ft or above. Turn left (turning IAS MAX 200 kt) to follow magnetic route 090° NDB VNV direct to cross CORVA at 5000 ft or above. Turn right to cross BL011 at FL110 or above. Direct to BL042. Direct to LOTOS.

MOPAS ONE LIMA (MOPAS1L)

Climb on runway heading to intercept and follow R-195 PRA direct to cross 2.0 DME PRA at 1000 ft or above. Turn left (turning IAS MAX 200 kt) to follow magnetic route 090° NDB VNV direct to cross CORVA at 5000 ft or above. Direct to cross BL040 at FL120 or above. Direct to BL009. Direct to MOPAS.

SALIDA OKABI UNO LIMA (OKABI1L)

Subir en rumbo de pista para interceptar y seguir R-195 PRA directo a cruzar 2,0 DME PRA a 1000 ft o superior. Virar a la izquierda (IAS MAX en viraje 200 kt) para seguir ruta magnética 090° NDB VNV directo a cruzar CORVA a 5000 ft o superior. Directo a cruzar BL040 a FL120 o superior. Directo a BL009. Directo a OKABI

SALIDA SENIA TRES LIMA (SENIA3L)

Subir en rumbo de pista para interceptar y seguir R-195 PRA directo a cruzar 2,0 DME PRA a 1000 ft o superior. Virar a la izquierda (IAS MAX en viraje 200 kt) para seguir ruta magnética 090° NDB VNV directo a cruzar CORVA a 5000 ft o superior. Directo a cruzar BL011 a FL110 o superior. Directo a BL042. Directo a SENIA.

SALIDA VERSO UNO LIMA (VERSO1L)

Subir en rumbo de pista para interceptar y seguir R-195 PRA directo a cruzar 2,0 DME PRA a 1000 ft o superior. Virar a la izquierda (IAS MAX en viraje 200 kt) para seguir ruta magnética 090° NDB VNV directo a cruzar CORVA a 5000 ft o superior. Directo a BL051. Directo a BL037. Directo a VERSO.

OKABI ONE LIMA DEPARTURE (OKABI1L)

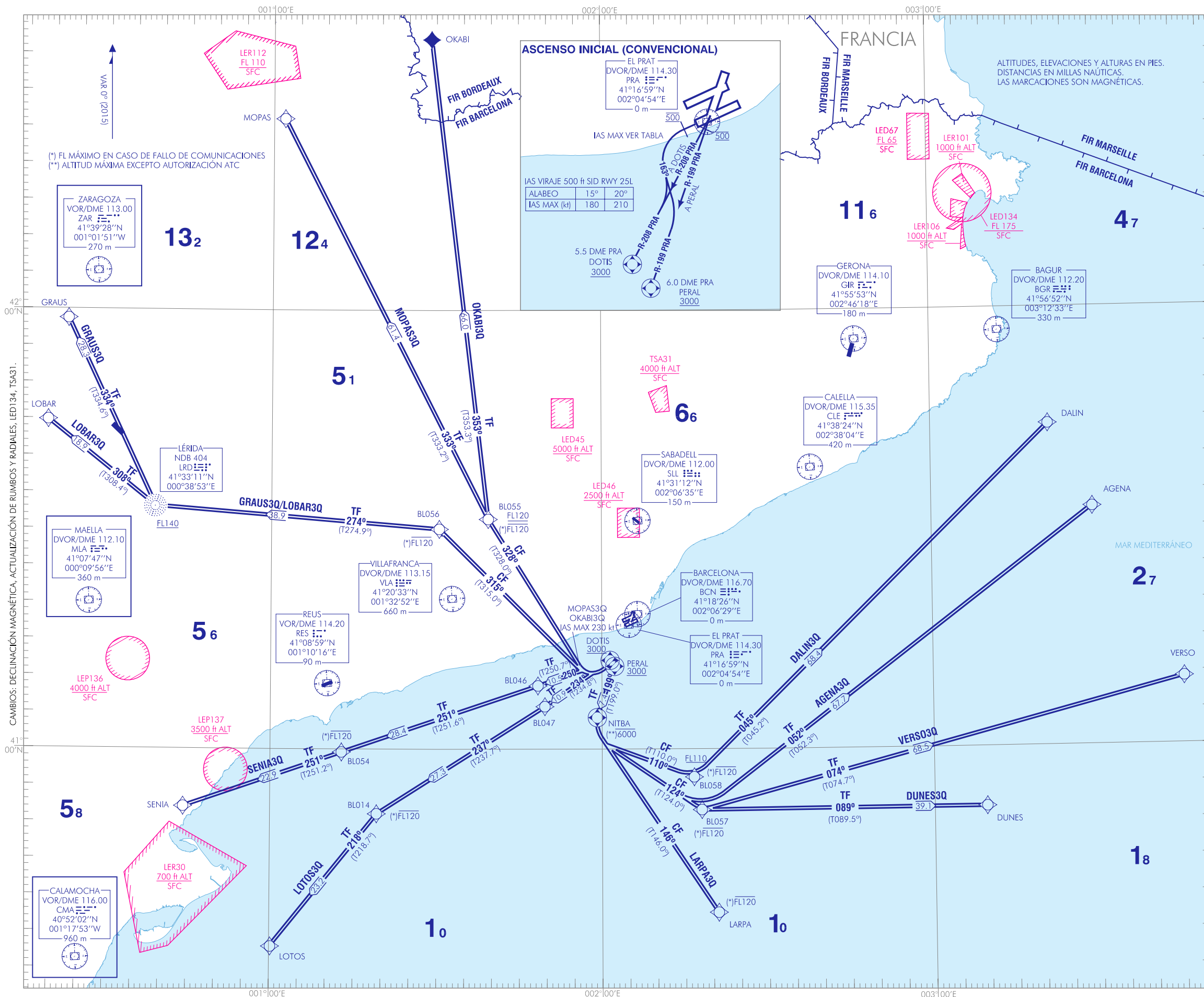
Climb on runway heading to intercept and follow R-195 PRA direct to cross 2.0 DME PRA at 1000 ft or above. Turn left (turning IAS MAX 200 kt) to follow magnetic route 090° NDB VNV direct to cross CORVA at 5000 ft or above. Direct to cross BL040 at FL120 or above. Direct to BL009. Direct to OKABI.

SENIA THREE LIMA DEPARTURE (SENIA3L)

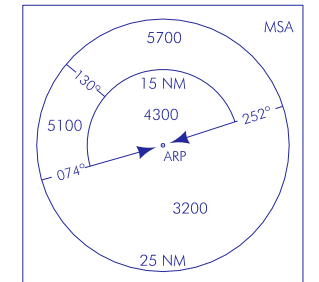
Climb on runway heading to intercept and follow R-195 PRA direct to cross 2.0 DME PRA at 1000 ft or above. Turn left (turning IAS MAX 200 kt) to follow magnetic route 090° NDB VNV direct to cross CORVA at 5000 ft or above. Direct to cross BL011 at FL110 or above. Direct to BL042. Direct to SENIA.

VERSO ONE LIMA DEPARTURE (VERSO1L)

Climb on runway heading to intercept and follow R-195 PRA direct to cross 2.0 DME PRA at 1000 ft or above. Turn left (turning IAS MAX 200 kt) to follow magnetic route 090° NDB VNV direct to cross CORVA at 5000 ft or above. Direct to BL051. Direct to BL037. Direct to VERSO.



**PROCEDIMIENTOS DE SALIDA P-RNAV
RWY 25L/ RWY 20 (CONFIGURACIÓN OESTE)**



AD ELEV: 14 ft

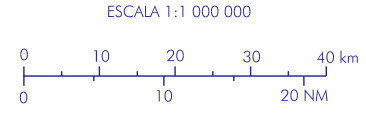
Se requiere aprobación P-RNAV/
P-RNAV approval required.

Los DME asociados a los ILS no deberán utilizarse para estas salidas P-RNAV/ DME associated to ILS are not usable for these departures P-RNAV.

IAS MAX 250 kt hasta alcanzar FL100/
IAS MAX 250 kt to reach FL100

PUNTOS P-RNAV:

- AGENA: 41°32'41.343"N 003°29'19.004"E
- BL014: 40°51'08.434"N 001°19'14.886"E
- BL046: 41°08'39.284"N 001°48'24.926"E
- BL047: 41°05'48.702"N 001°49'40.108"E
- BL054: 40°59'35.007"N 001°12'53.298"E
- BL055: 41°31'25.140"N 001°39'24.660"E
- BL056: 41°30'03.539"N 001°30'30.804"E
- BL057: 40°51'38.738"N 002°17'58.611"E
- BL058: 40°56'08.154"N 002°16'37.019"E
- DALIN: 41°44'01.626"N 003°21'28.401"E
- DOTIS: 41°12'07.153"N 002°01'29.142"E
- DUNES: 40°51'49.527"N 003°09'27.206"E
- GRAUS: 41°58'44.540"N 000°22'35.209"E
- LARPA: 40°37'35.803"N 002°20'55.115"E
- LOBAR: 41°44'52.844"N 000°19'06.394"E
- LOTOS: 40°32'58.893"N 001°00'10.734"E
- MOPAS: 42°26'07.349"N 001°02'03.685"E
- NITBA: 41°04'17.951"N 001°59'08.400"E
- OKABI: 42°36'58.000"N 001°29'01.000"E
- PERAL: 41°11'18.118"N 002°02'19.246"E
- SENIA: 40°52'07.537"N 000°44'19.551"E
- VERSO: 41°09'10.736"N 003°45'24.957"E



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

BARCELONA/EI Prat AD

SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID) RNAV (DME/DME)

Se requiere aprobación P-RNAV.

Las aeronaves que no posean la performance necesaria para cumplir las altitudes mínimas publicadas en cada uno de los puntos deberán realizar el procedimiento de salida convencional.

→ ASCENSO INICIAL CONVENCIONAL PISTA 25L (CONFIGURACIÓN OESTE)

NOTA: Por motivos medioambientales y excepto por razones de seguridad, iniciar el viraje a la izquierda no más tarde de alcanzar 500 ft de altitud. No sobrepasar en el viraje el R-235 BCN.

- SALIDA GRAUS TRES QUEBEC (GRAUS3Q)
- SALIDA LOBAR TRES QUEBEC (LOBAR3Q)
- SALIDA LOTOS TRES QUEBEC (LOTOS3Q)
- SALIDA MOPAS TRES QUEBEC (MOPAS3Q)
- SALIDA OKABI TRES QUEBEC (OKABI3Q)
- SALIDA SENIA TRES QUEBEC (SENIA3Q)

Subir en rumbo de pista, a 500 ft virar a la izquierda (IAS MAX en viraje según tabla) para seguir rumbo magnético 163° hasta interceptar y seguir R-208 PRA. Seguir por R-208 PRA directo a cruzar DOTIS (5.5 DME PRA) a 3000 ft o superior.

ALABEO	15°	20°
IAS MAX en viraje (kt)	180	210

- SALIDA AGENA TRES QUEBEC (AGENA3Q)
- SALIDA DALIN TRES QUEBEC (DALIN3Q)
- SALIDA DUNES TRES QUEBEC (DUNES3Q)
- SALIDA LARPA TRES QUEBEC (LARPA3Q)
- SALIDA VERSO TRES QUEBEC (VERSO3Q)

Subir en rumbo de pista, a 500 ft virar a la izquierda (IAS MAX en viraje según tabla) para seguir rumbo magnético 163° hasta interceptar y seguir R-199 PRA. Seguir por R-199 PRA directo a cruzar PERAL (6.0 DME PRA) a 3000 ft o superior.

ALABEO	15°	20°
IAS MAX en viraje (kt)	180	210

ASCENSO INICIAL CONVENCIONAL PISTA 20 (CONFIGURACIÓN OESTE).

- SALIDA GRAUS TRES QUEBEC (GRAUS3Q)
- SALIDA LOBAR TRES QUEBEC (LOBAR3Q)
- SALIDA LOTOS TRES QUEBEC (LOTOS3Q)
- SALIDA MOPAS TRES QUEBEC (MOPAS3Q)
- SALIDA OKABI TRES QUEBEC (OKABI3Q)
- SALIDA SENIA TRES QUEBEC (SENIA3Q)

Subir en rumbo de pista hasta alcanzar 500 ft. Virar a la derecha para seguir R-208 PRA directo a cruzar DOTIS (5.5 DME PRA) a 3000 ft o superior e incorporarse a los procedimientos de salida P-RNAV de la pista 25L.

- SALIDA AGENA TRES QUEBEC (AGENA3Q)
- SALIDA DALIN TRES QUEBEC (DALIN3Q)
- SALIDA DUNES TRES QUEBEC (DUNES3Q)
- SALIDA LARPA TRES QUEBEC (LARPA3Q)
- SALIDA VERSO TRES QUEBEC (VERSO3Q)

Subir en rumbo de pista hasta alcanzar 500 ft. Virar a la derecha para seguir R-199 PRA directo a cruzar PERAL (6.0 DME PRA) a 3000 ft o superior e incorporarse a los procedimientos de salida P-RNAV de la pista 25L.

STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID) RNAV (DME/DME)

P-RNAV approval required.

Aircraft not capable to meet the required performance, and therefore unable to comply with the minimum published altitudes at each point, must fly the conventional departure procedure.

INITIAL CONVENTIONAL CLIMBING RUNWAY 25L (WEST CONFIGURATION)

NOTE: Due to environmental issues and except for safety reasons, the turn to the left will begin not later than reaching 500 ft altitude. Do not overshoot R-235 BCN on turning.

- GRAUS THREE QUEBEC DEPARTURE (GRAUS3Q)
- LOBAR THREE QUEBEC DEPARTURE (LOBAR3Q)
- LOTOS THREE QUEBEC DEPARTURE (LOTOS3Q)
- MOPAS THREE QUEBEC DEPARTURE (MOPAS3Q)
- OKABI THREE QUEBEC DEPARTURE (OKABI3Q)
- SENIA THREE QUEBEC DEPARTURE (SENIA3Q)

Climb on runway heading, at 500 ft turn left (turning IAS MAX as shown in table) to follow magnetic track 163° to intercept and follow R-208 PRA. Follow R-208 PRA direct to cross DOTIS (5.5 DME PRA) at 3000 ft or above.

BANKING	15°	20°
Turning IAS MAX (kt)	180	210

- AGENA THREE QUEBEC DEPARTURE (AGENA3Q)
- DALIN THREE QUEBEC DEPARTURE (DALIN3Q)
- DUNES THREE QUEBEC DEPARTURE (DUNES3Q)
- LARPA THREE QUEBEC DEPARTURE (LARPA3Q)
- VERSO THREE QUEBEC DEPARTURE (VERSO3Q)

Climb on runway heading, at 500 ft turn left (turning IAS MAX as shown in table) to follow magnetic track 163° to intercept and follow R-199 PRA. Follow R-199 PRA direct to cross PERAL (6.0 DME PRA) at 3000 ft or above.

BANKING	15°	20°
Turning IAS MAX (kt)	180	210

INITIAL CONVENTIONAL CLIMBING RUNWAY 20 (WEST CONFIGURATION).

- GRAUS THREE QUEBEC DEPARTURE (GRAUS3Q)
- LOBAR THREE QUEBEC DEPARTURE (LOBAR3Q)
- LOTOS THREE QUEBEC DEPARTURE (LOTOS3Q)
- MOPAS THREE QUEBEC DEPARTURE (MOPAS3Q)
- OKABI THREE QUEBEC DEPARTURE (OKABI3Q)
- SENIA THREE QUEBEC DEPARTURE (SENIA3Q)

Climb on runway heading to reach 500 ft. Turn right to follow R-208 PRA direct to cross DOTIS (5.5 DME PRA) at 3000 ft or above to join the P-RNAV departure procedures of runway 25L.

- AGENA THREE QUEBEC DEPARTURE (AGENA3Q)
- DALIN THREE QUEBEC DEPARTURE (DALIN3Q)
- DUNES THREE QUEBEC DEPARTURE (DUNES3Q)
- LARPA THREE QUEBEC DEPARTURE (LARPA3Q)
- VERSO THREE QUEBEC DEPARTURE (VERSO3Q)

Climb on runway heading to reach 500 ft. Turn right to follow R-199 PRA direct to cross PERAL (6.0 DME PRA) at 3000 ft or above to join the P-RNAV departure procedures of runway 25L.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

BARCELONA/EI Prat AD

SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID) RNAV (DME/DME)
STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID) RNAV (DME/DME)

DEFINICIÓN DEL TEXTO — TEXTUAL DESCRIPTION	TEXTO ABREVIADO — ABBREVIATED DESCRIPTION	Código Path Terminator Previsto/ Expected Path Terminator Coding	Fly-Over Requerido/ Fly-Over Required
<p>NOTAS APLICABLES A TODAS LAS SID/ NOTES APPLICABLE TO ALL SID: - AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: SUBIR Y MANTENER INICIALMENTE FL120 Y SOLICITAR CAMBIO DE NIVEL EN RUTA / INITIAL ATC CLEARANCE: CLIMB AND MAINTAIN INITIALLY FL120 AND REQUEST FLIGHT LEVEL CHANGE EN-ROUTE. - IAS MAX 250 kt HASTA ALCANZAR FL100 / IAS MAX 250 kt TO REACH FL100. - EL PROCEDIMIENTO RNAV (DME/DME) COMENZARÁ UNA VEZ FINALIZADO EL ASCENSO INICIAL CONVENCIONAL EN LOS SIGUIENTES WAYPOINTS / THE RNAV (DME/DME) PROCEDURE WILL START ONCE THE INITIAL CONVENTIONAL CLIMBING HAS BEEN FINISHED AT THE FOLLOWING WAYPOINTS: <u>DOTIS</u> (PRA 208/5.5): SID LOTOS, SENIA, LOBAR, GRAUS, MOPAS, OKABI. <u>PERAL</u> (PRA 199/6.0): SID DALIN, AGENA, VERSO, DUNES, LARPA.</p>			
AGENA3Q RNAV (DME/DME)			
<p><u>PERAL</u> a 3000 ft o superior. A <u>NITBA</u> a 6000 ft o inferior, virar a la izquierda. A BL057 en rumbo 124°M, virar a la izquierda. A AGENA. <u>PERAL</u> at 3000 ft or above. To <u>NITBA</u> at 6000 ft or below, turn left. To BL057 on heading 124°M, turn left. To AGENA.</p>	<p><u>PERAL</u> [A3000+] - <u>NITBA</u> [A6000-;L] - BL057 [M124;L] - AGENA</p>	<p>IF TF CF TF</p>	<p>Y Y N N</p>
DALIN3Q RNAV (DME/DME)			
<p><u>PERAL</u> a 3000 ft o superior. A <u>NITBA</u> a 6000 ft o inferior, virar a la izquierda. A BL058 en rumbo 110°M a FL110 o superior, virar a la izquierda. A DALIN. <u>PERAL</u> at 3000 ft or above. To <u>NITBA</u> at 6000 ft or below, turn left. To BL058 on heading 110°M at FL110 or above, turn left. To DALIN.</p>	<p><u>PERAL</u> [A3000+] - <u>NITBA</u> [A6000-;L] - BL058 [M110;F110+;L] - DALIN</p>	<p>IF TF CF TF</p>	<p>Y Y N N</p>
DUNES3Q RNAV (DME/DME)			
<p><u>PERAL</u> a 3000 ft o superior. A <u>NITBA</u> a 6000 ft o inferior, virar a la izquierda. A BL057 en rumbo 124°M, virar a la izquierda. A DUNES. <u>PERAL</u> at 3000 ft or above. To <u>NITBA</u> at 6000 ft or below, turn left. To BL057 on heading 124°M, turn left. To DUNES.</p>	<p><u>PERAL</u> [A3000+] - <u>NITBA</u> [A6000-;L] - BL057 [M124;L] - DUNES</p>	<p>IF TF CF TF</p>	<p>Y Y N N</p>
GRAUS3Q RNAV (DME/DME)			
<p><u>DOTIS</u> a 3000 ft o superior, virar a la derecha. A BL056 en rumbo 315°M, virar a la izquierda. A LRD a FL140 o superior, virar a la derecha. A GRAUS. <u>DOTIS</u> at 3000 ft or above, turn right. To BL056 on heading 315°M, turn left. To LRD at FL140 or above, turn right. To GRAUS.</p>	<p><u>DOTIS</u> [A3000+;R] - BL056 [M315;L] - LRD [FL140+;R] - GRAUS</p>	<p>IF CF TF TF</p>	<p>Y N N N</p>
LARPA3Q RNAV (DME/DME)			
<p><u>PERAL</u> a 3000 ft o superior. A <u>NITBA</u> a 6000 ft o inferior, virar a la izquierda. A LARPA en rumbo 146°M. <u>PERAL</u> at 3000 ft or above. To <u>NITBA</u> at 6000 ft or below, turn left. To LARPA on heading 146°M.</p>	<p><u>PERAL</u> [A3000+] - <u>NITBA</u> [A6000-;L] - LARPA [M146]</p>	<p>IF TF CF</p>	<p>Y Y N</p>
LOBAR3Q RNAV (DME/DME)			
<p><u>DOTIS</u> a 3000 ft o superior, virar a la derecha. A BL056 en rumbo 315°M, virar a la izquierda. A LRD a FL140 o superior, virar a la derecha. A LOBAR. <u>DOTIS</u> at 3000 ft or above, turn right. To BL056 on heading 315°M, turn left. To LRD at FL140 or above, turn right. To LOBAR.</p>	<p><u>DOTIS</u> [A3000+;R] - BL056 [M315;L] - LRD [FL140+;R] - LOBAR</p>	<p>IF CF TF TF</p>	<p>Y N N N</p>
LOTOS3Q RNAV (DME/DME)			
<p><u>DOTIS</u> a 3000 ft o superior, virar a la derecha. A BL047. A BL014, virar a la izquierda. A LOTOS. <u>DOTIS</u> at 3000 ft or above, turn right. To BL047. To BL014, turn left. To LOTOS.</p>	<p><u>DOTIS</u> [A3000+;R] - BL047 - BL014 [L] - LOTOS</p>	<p>IF TF TF TF</p>	<p>Y N N N</p>

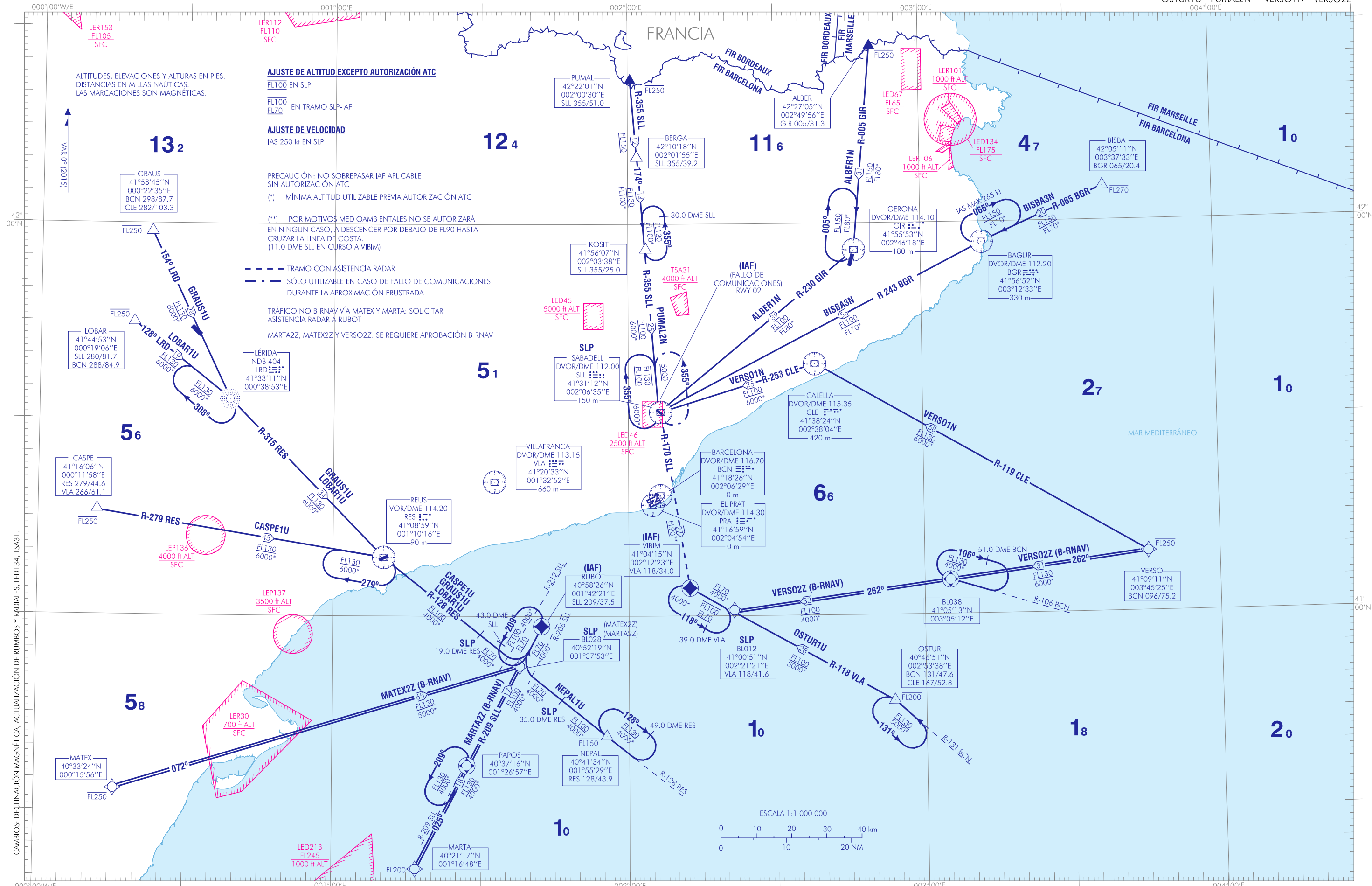
DEFINICIÓN DEL TEXTO — TEXTUAL DESCRIPTION	TEXTO ABREVIADO — ABBREVIATED DESCRIPTION	Código Path Terminator Previsto/ Expected Path Terminator Coding	Fly-Over Requerido/ Fly-Over Required
MOPAS3Q RNAV (DME/DME)			
<p><u>DOTIS</u> a 3000 ft o superior, virar a la derecha IAS MAX 230 kt. A BL055 en rumbo 328°M a FL120 o superior, virar a la derecha. A MOPAS. <u>DOTIS</u> at 3000 ft or above, turn right IAS MAX 230 kt. To BL055 on heading 328°M at FL120 or above, turn right. To MOPAS.</p>	<p><u>DOTIS</u> [A3000+;K230-;R] - BL055 [M328;FL120+;R] - MOPAS</p>	<p>IF CF TF</p>	<p>Y N N</p>
OKABI3Q RNAV (DME/DME)			
<p><u>DOTIS</u> a 3000ft o superior, virar a la derecha IAS MAX 230 kt. A BL055 en rumbo 328°M a FL120 o superior, virar a la derecha. A OKABI. <u>DOTIS</u> at 3000 ft or above, turn right IAS MAX 230 kt. To BL055 on heading 328°M at FL120 or above, turn right. To OKABI.</p>	<p><u>DOTIS</u> [A3000+;K230-;R] - BL055 [M328;FL120+;R] - OKABI</p>	<p>IF CF TF</p>	<p>Y N N</p>
SENIA3Q RNAV (DME/DME)			
<p><u>DOTIS</u> a 3000 ft o superior, virar a la derecha. A BL046. A BL054. A SENIA. <u>DOTIS</u> at 3000 ft or above, turn right. To BL046. To BL054. To SENIA.</p>	<p><u>DOTIS</u> [A3000+;R] - BL046 - BL054 - SENIA</p>	<p>IF TF TF TF</p>	<p>Y N N N</p>
VERSO3Q RNAV (DME/DME)			
<p><u>PERAL</u> a 3000 ft o superior. A <u>NITBA</u> a 6000 ft o inferior, virar a la izquierda. A BL057 en rumbo 124°M, virar a la izquierda. A VERSO. <u>PERAL</u> at 3000 ft or above. To <u>NITBA</u> at 6000 ft or below, turn left. To BL057 on heading 124°M, turn left. To VERSO.</p>	<p><u>PERAL</u> [A3000+] - <u>NITBA</u> [A6000-;L] - BL057 [M124;L] - VERSO</p>	<p>IF TF CF TF</p>	<p>Y Y N N</p>

BARCELONA/EI Prat AD

SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID) RNAV (DME/DME)
STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID) RNAV (DME/DME)

Path Terminator	Nombre del/ Name of Waypoint	Fly Over	Marcación/Derrota Rumbo Course/Track/Heading ° M (° T) 4	Dirección del viraje Turn Direction	Limitación Altitud Altitude Constraint	Limitación velocidad Speed Constraint	Radioayuda requerida Required Navaid	Rumbo distancia a la radioayuda Bearing Range to Navaid	Ángulo de senda vertical Vertical Path Angle
<p>NOTAS APLICABLES A TODAS LAS SID/ NOTES APPLICABLE TO ALL SID: - AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: SUBIR Y MANTENER INICIALMENTE FL120 Y SOLICITAR CAMBIO DE NIVEL EN RUTA / INITIAL ATC CLEARANCE: CLIMB AND MAINTAIN INITIALLY FL120 AND REQUEST FLIGHT LEVEL CHANGE EN-ROUTE. - IAS MAX 250 kt HASTA ALCANZAR FL100 / IAS MAX 250 kt TO REACH FL100. - EL PROCEDIMIENTO RNAV (DME/DME) COMENZARÁ UNA VEZ FINALIZADO EL ASCENSO INICIAL CONVENCIONAL EN LOS SIGUIENTES WAYPOINTS / THE RNAV (DME/DME) PROCEDURE WILL START ONCE THE INITIAL CONVENTIONAL CLIMBING HAS BEEN FINISHED AT THE FOLLOWING WAYPOINTS: DOTIS (PRA 208/6.5): SID GRAUS, LOBAR, LOTOS, MOPAS, OKABI, SENIA. PERAL (PRA 199/6.0): SID AGENA, DALIN, DUNES, LARPA, VERSO.</p>									
AGENA3Q RNAV (DME/DME)									
IF	PERAL	Y	-	-	+3000	-	-	-	-
TF	NITBA	Y	199 (199.0)	L	-6000	-	-	-	-
CF	BL057	N	124 (124.0)	L	-	-	-	-	-
TF	AGENA	N	052 (052.3)	-	-	-	-	-	-
DALIN3Q RNAV (DME/DME)									
IF	PERAL	Y	-	-	+3000	-	-	-	-
TF	NITBA	Y	199 (199.0)	L	-6000	-	-	-	-
CF	BL058	N	110 (110.0)	L	+FL110	-	-	-	-
TF	DALIN	N	045 (045.2)	-	-	-	-	-	-
DUNES3Q RNAV (DME/DME)									
IF	PERAL	Y	-	-	+3000	-	-	-	-
TF	NITBA	Y	199 (199.0)	L	-6000	-	-	-	-
CF	BL057	N	124 (124.0)	L	-	-	-	-	-
TF	DUNES	N	089 (089.5)	-	-	-	-	-	-
GRAUS3Q RNAV (DME/DME)									
IF	DOTIS	Y	-	R	+3000	-	-	-	-
CF	BL056	N	315 (315.0)	L	-	-	-	-	-
TF	LRD	N	274 (274.9)	R	+FL140	-	-	-	-
TF	GRAUS	N	334 (334.6)	-	-	-	-	-	-
LARPA3Q RNAV (DME/DME)									
IF	PERAL	Y	-	-	+3000	-	-	-	-
TF	NITBA	Y	199 (199.0)	L	-6000	-	-	-	-
CF	LARPA	N	146 (146.0)	-	-	-	-	-	-
LOBAR3Q RNAV (DME/DME)									
IF	DOTIS	Y	-	R	+3000	-	-	-	-
CF	BL056	N	315 (315.0)	L	-	-	-	-	-
TF	LRD	N	274 (274.9)	R	+FL140	-	-	-	-
TF	LOBAR	N	308 (308.4)	-	-	-	-	-	-
LOTOS3Q RNAV (DME/DME)									
IF	DOTIS	Y	-	R	+3000	-	-	-	-
TF	BL047	N	234 (234.8)	-	-	-	-	-	-
TF	BL014	N	237 (237.7)	L	-	-	-	-	-
TF	LOTOS	N	218 (218.7)	-	-	-	-	-	-
MOPAS3Q RNAV (DME/DME)									
IF	DOTIS	Y	-	R	+3000	-230	-	-	-
CF	BL055	N	328 (328.0)	R	+FL120	-	-	-	-
TF	MOPAS	N	333 (333.2)	-	-	-	-	-	-

Path Terminator	Nombre del/ Name of Waypoint	Fly Over	Marcación/Derrota Rumbo Course/Track/ Heading ° M (° T) ⁴	Dirección del viraje — Turn Direction	Limitación Altitud — Altitude Constraint	Limitación velocidad — Speed Constraint	Radioayuda requerida — Required Navaid	Rumbo distancia a la radioayuda — Bearing Range to Navaid	Ángulo de senda vertical — Vertical Path Angle
OKABI3Q RNAV (DME/DME)									
IF	<u>DOTIS</u>	Y	—	R	+3000	-230	—	—	—
CF	BL055	N	328 (328.0)	R	+FL120	—	—	—	—
TF	OKABI	N	353 (353.3)	—	—	—	—	—	—
→ SENIA3Q RNAV (DME/DME)									
IF	<u>DOTIS</u>	Y	—	R	+3000	—	—	—	—
TF	BL046	N	250 (250.7)	—	—	—	—	—	—
TF	BL054	N	251 (251.6)	—	—	—	—	—	—
TF	SENIA	N	251 (251.2)	—	—	—	—	—	—
→ VERSO3Q RNAV (DME/DME)									
IF	<u>PERAL</u>	Y	—	—	+3000	—	—	—	—
TF	<u>NITBA</u>	Y	199 (199.0)	L	-6000	—	—	—	—
CF	BL057	N	124 (124.0)	L	—	—	—	—	—
TF	VERSO	N	074 (074.7)	—	—	—	—	—	—



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

BARCELONA/EI Prat AD

→ LLEGADAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (STAR)

PISTA 02 (CONFIGURACIÓN NORTE).

Planificación de descenso:

Las aeronaves deberán planificar su descenso para cruzar los puntos iniciales del procedimiento a la altitud indicada y cruzar los puntos de límite de velocidad (SLP) a FL100.

PRECAUCIÓN: no sobrepasar IAF aplicable sin autorización ATC.

NOTA: Llegadas MARTA2Z, MATEX2Z y VERSO2Z:

Procedimientos restringidos a equipos que soportan transiciones fly-by. Si no se dispone de B-RNAV con funcionalidad fly-by, debe notificarse en la primera llamada a BARCELONA AUTORIZACIONES.

NOTA: Tramo DVOR/DME SLL-VIBIM:

Por motivos medioambientales, no se autorizará, en ningún caso, a descender por debajo de FL90 hasta cruzar la línea de costa (11,0 DME SLL en curso a VIBIM).

LLEGADA ALBER UNO NOVEMBER (ALBER1N)

ALBER, DVOR/DME GIR, DVOR/DME SLL, VIBIM (IAF).

LLEGADA BISBA TRES NOVEMBER (BISBA3N)

BISBA, DVOR/DME BGR, DVOR/DME SLL, VIBIM (IAF).

LLEGADA CASPE UNO UNIFORM (CASPE1U)

CASPE, VOR/DME RES, R-128 RES/R-212 SLL, RUBOT (IAF).

LLEGADA GRAUS UNO UNIFORM (GRAUS1U)

GRAUS, NDB LRD, VOR/DME RES, R-128 RES/R-212 SLL, RUBOT (IAF).

LLEGADA LOBAR UNO UNIFORM (LOBAR1U)

LOBAR, NDB LRD, VOR/DME RES, R-128 RES/R-212 SLL, RUBOT (IAF).

LLEGADA MARTA DOS ZULU (MARTA2Z) (B-RNAV). Se requiere aprobación B-RNAV

Tráfico no B-RNAV solicitar asistencia radar a RUBOT.
MARTA, PAPOS, BL028, RUBOT (IAF).

LLEGADA MATEX DOS ZULU (MATEX2Z) (B-RNAV). Se requiere aprobación B-RNAV

Tráfico no B-RNAV solicitar asistencia radar a RUBOT.
MATEX, BL028, RUBOT (IAF).

LLEGADA NEPAL UNO UNIFORM (NEPAL1U)

NEPAL, R-128 RES/R-206 SLL, RUBOT (IAF).

LLEGADA OSTUR UNO UNIFORM (OSTUR1U)

OSTUR, BL012, VIBIM (IAF).

LLEGADA PUMAL DOS NOVEMBER (PUMAL2N)

PUMAL, BERGA, KOSIT, DVOR/DME SLL, VIBIM (IAF).

LLEGADA VERSO UNO NOVEMBER (VERSO1N)

VERSO, DVOR/DME CLE, DVOR/DME SLL, VIBIM (IAF).

LLEGADA VERSO DOS ZULU (VERSO2Z) (B-RNAV). Se requiere aprobación B-RNAV

VERSO, BL038, BL012, VIBIM (IAF).

STANDARD INSTRUMENT ARRIVALS (STAR)

RUNWAY 02 (NORTH CONFIGURATION).

Descent plan:

All aircraft must plan their descent in order to cross the initial points of the procedure at the indicated altitude and the speed limit points (SLP) at FL100.

WARNING: do not proceed beyond IAF applicable without ATC clearance.

NOTE: MARTA2Z, MATEX2Z and VERSO2Z arrivals:

These procedures are restricted to aircraft equipped with avionics that permit fly-by transitions. If B-RNAV equipment with fly-by capability is not available on board, report it on first call to BARCELONA CLEARANCE.

NOTE: DVOR/DME SLL-VIBIM segment:

Due to environmental reasons, it will not be authorized, in any case, to descend below FL90 down to cross the coastline (11.0 DME SLL bound for VIBIM).

ALBER ONE NOVEMBER ARRIVAL (ALBER1N)

ALBER, DVOR/DME GIR, DVOR/DME SLL, VIBIM (IAF).

BISBA THREE NOVEMBER ARRIVAL (BISBA3N)

BISBA, DVOR/DME BGR, DVOR/DME SLL, VIBIM (IAF).

CASPE ONE UNIFORM ARRIVAL (CASPE1U)

CASPE, VOR/DME RES, R-128 RES/R-212 SLL, RUBOT (IAF).

GRAUS ONE UNIFORM ARRIVAL (GRAUS1U)

GRAUS, NDB LRD, VOR/DME RES, R-128 RES/R-212 SLL, RUBOT (IAF).

LOBAR ONE UNIFORM ARRIVAL (LOBAR1U)

LOBAR, NDB LRD, VOR/DME RES, R-128 RES/R-212 SLL, RUBOT (IAF).

MARTA TWO ZULU ARRIVAL (MARTA2Z) (B-RNAV). B-RNAV approval required

Traffic no B-RNAV request radar monitoring to RUBOT.
MARTA, PAPOS, BL028, RUBOT (IAF).

MATEX TWO ZULU ARRIVAL (MATEX2Z) (B-RNAV). B-RNAV approval required

Traffic no B-RNAV request radar monitoring to RUBOT.
MATEX, BL028, RUBOT (IAF).

NEPAL ONE UNIFORM ARRIVAL (NEPAL1U)

NEPAL, R-128 RES/R-206 SLL, RUBOT (IAF).

OSTUR ONE UNIFORM ARRIVAL (OSTUR1U)

OSTUR, BL012, VIBIM (IAF).

PUMAL TWO NOVEMBER ARRIVAL (PUMAL2N)

PUMAL, BERGA, KOSIT, DVOR/DME SLL, VIBIM (IAF).

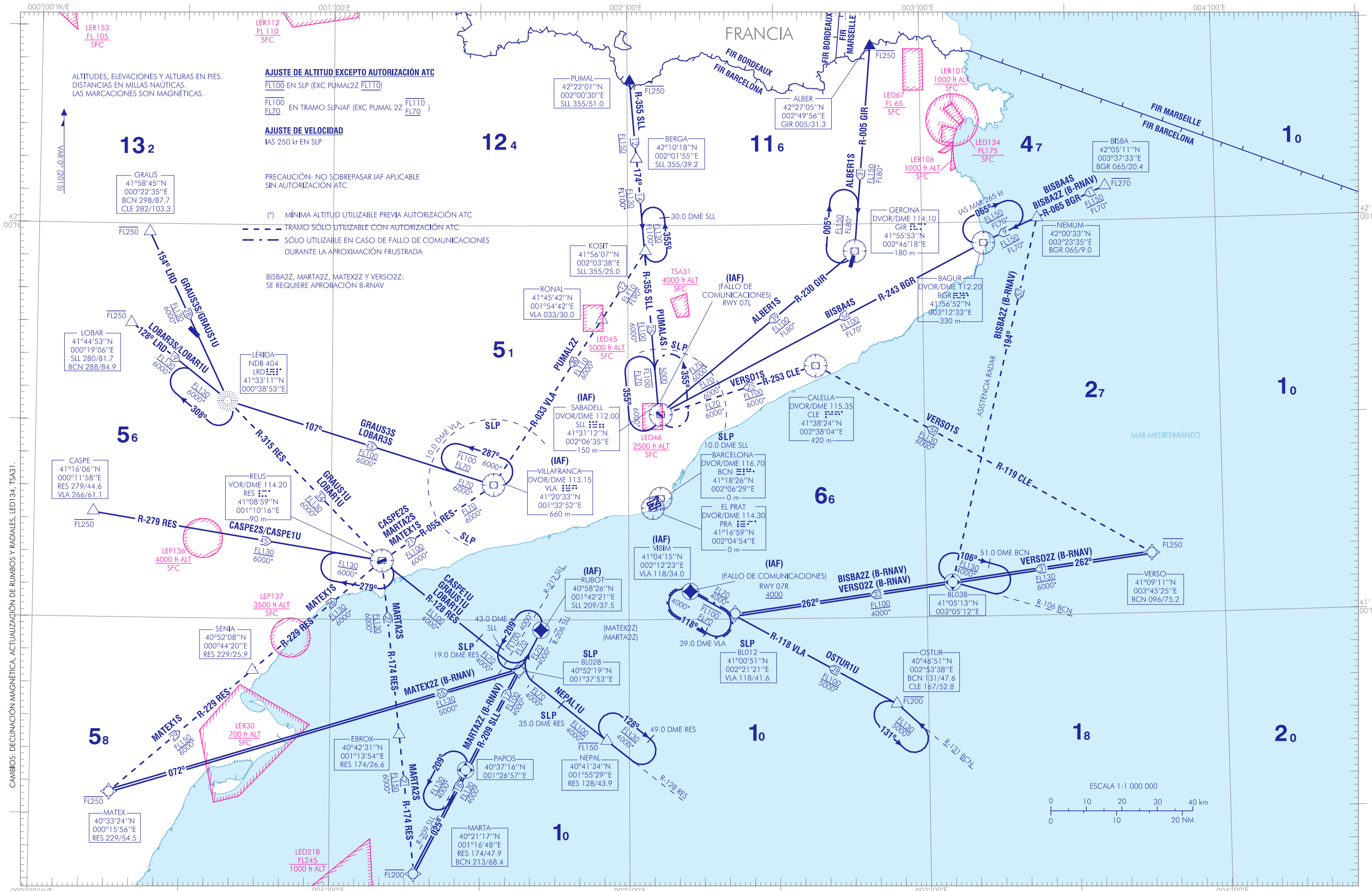
VERSO ONE NOVEMBER ARRIVAL (VERSO1N)

VERSO, DVOR/DME CLE, DVOR/DME SLL, VIBIM (IAF).

VERSO TWO ZULU ARRIVAL (VERSO2Z) (B-RNAV). B-RNAV approval required

VERSO, BL038, BL012, VIBIM (IAF).

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK



CAMBIOS: DECLINACIÓN MAGNÉTICA, ACTUALIZACIÓN DE RUMBOS Y RADIALES, LED134, TSA31.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

BARCELONA/EI Prat AD

LLEGADAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (STAR)

PISTA 07R, 07L (CONFIGURACIÓN ESTE).

Planificación de descenso:

Las aeronaves deberán planificar su descenso para cruzar los puntos iniciales del procedimiento a la altitud indicada y cruzar los puntos de límite de velocidad (SLP) a FL100.

PRECAUCIÓN: no sobrepasar IAF aplicable sin autorización ATC.

NOTA: Llegadas BISBA2Z, MARTA2Z, MATEX2Z y VERSO2Z:

Procedimientos restringidos a equipos que soportan transiciones fly-by. Si no se dispone de B-RNAV con funcionalidad fly-by, debe notificarse en la primera llamada a BARCELONA AUTORIZACIONES.

LLEGADA ALBER UNO SIERRA (ALBER1S)

ALBER, DVOR/DME GIR, DVOR/DME SLL (IAF).

LLEGADA BISBA CUATRO SIERRA (BISBA4S)

BISBA, NEMUM, DVOR/DME BGR, DVOR/DME SLL (IAF).

LLEGADA BISBA DOS ZULU (BISBA2Z) BRNAV. Se requiere aprobación B-RNAV

BISBA, NEMUM, asistencia radar, BL038, BL012, VIBIM (IAF).

LLEGADA CASPE DOS SIERRA (CASPE2S)

CASPE, VOR/DME RES, DVOR/DME VLA (IAF).

LLEGADA CASPE UNO UNIFORM (CASPE1U)

→ CASPE, VOR/DME RES, R-128 RES/R-212 SLL, RUBOT (IAF).

LLEGADA GRAUS TRES SIERRA (GRAUS3S)

GRAUS, NDB LRD, DVOR/DME VLA (IAF).

LLEGADA GRAUS UNO UNIFORM (GRAUS1U)

→ GRAUS, NDB LRD, VOR/DME RES, R-128 RES/R-212 SLL, RUBOT (IAF).

LLEGADA LOBAR TRES SIERRA (LOBAR3S)

LOBAR, NDB LRD, DVOR/DME VLA (IAF).

LLEGADA LOBAR UNO UNIFORM (LOBAR1U)

→ LOBAR, NDB LRD, VOR/DME RES, R-128 RES/R-212 SLL, RUBOT (IAF).

LLEGADA MARTA DOS SIERRA (MARTA2S)

MARTA, EBROX, VOR/DME RES, DVOR/DME VLA (IAF).

LLEGADA MARTA DOS ZULU (MARTA2Z) (B-RNAV). Se requiere aprobación B-RNAV

MARTA, PAPOS, BL028, RUBOT (IAF).

LLEGADA MATEX UNO SIERRA (MATEX1S)

MATEX, SENIA, VOR/DME RES, DVOR/DME VLA (IAF).

LLEGADA MATEX DOS ZULU (MATEX2Z) (B-RNAV). Se requiere aprobación B-RNAV

MATEX, BL028, RUBOT (IAF).

LLEGADA NEPAL UNO UNIFORM (NEPAL1U)

→ NEPAL, R-128 RES/R-206 SLL, RUBOT (IAF).

LLEGADA OSTUR UNO UNIFORM (OSTUR1U)

OSTUR, BL012, VIBIM (IAF).

LLEGADA PUMAL CUATRO SIERRA (PUMAL4S)

PUMAL, BERGA, KOSIT, DVOR/DME SLL (IAF).

LLEGADA PUMAL DOS ZULU (PUMAL2Z)

PUMAL, BERGA, KOSIT, RONAL, DVOR/DME VLA (IAF).

LLEGADA VERSO UNO SIERRA (VERSO1S)

VERSO, DVOR/DME CLE, DVOR/DME SLL (IAF).

STANDARD INSTRUMENT ARRIVALS (STAR)

RUNWAY 07R, 07L (EAST CONFIGURATION).

Descent plan:

All aircraft must plan their descent in order to cross the initial points of the procedure at the indicated altitude and the speed limit points (SLP) at FL100.

WARNING: do not proceed beyond IAF applicable without ATC clearance.

NOTE: BISBA2Z, MARTA2Z, MATEX2Z and VERSO2Z arrivals:

These procedures are restricted to aircraft equipped with avionics that permit fly-by transitions. If B-RNAV equipment with fly-by capability is not available on board, report it on first call to BARCELONA CLEARANCE.

ALBER ONE SIERRA ARRIVAL (ALBER1S)

ALBER, DVOR/DME GIR, DVOR/DME SLL (IAF).

BISBA FOUR SIERRA ARRIVAL (BISBA4S)

BISBA, NEMUM, DVOR/DME BGR, DVOR/DME SLL (IAF).

BISBA TWO ZULU ARRIVAL (BISBA2Z) BRNAV. B-RNAV approval required

BISBA, NEMUM, radar vectoring guidance, BL038, BL012, VIBIM (IAF).

CASPE TWO SIERRA ARRIVAL (CASPE2S)

CASPE, VOR/DME RES, DVOR/DME VLA (IAF).

CASPE ONE UNIFORM ARRIVAL (CASPE1U)

CASPE, VOR/DME RES, R-128 RES/R-212 SLL, RUBOT (IAF).

GRAUS THREE SIERRA ARRIVAL (GRAUS3S)

GRAUS, NDB LRD, DVOR/DME VLA (IAF).

GRAUS ONE UNIFORM ARRIVAL (GRAUS1U)

GRAUS, NDB LRD, VOR/DME RES, R-128 RES/R-212 SLL, RUBOT (IAF).

LOBAR THREE SIERRA ARRIVAL (LOBAR3S)

LOBAR, NDB LRD, DVOR/DME VLA (IAF).

LOBAR ONE UNIFORM ARRIVAL (LOBAR1U)

LOBAR, NDB LRD, VOR/DME RES, R-128 RES/R-212 SLL, RUBOT (IAF).

MARTA TWO SIERRA ARRIVAL (MARTA2S)

MARTA, EBROX, VOR/DME RES, DVOR/DME VLA (IAF).

MARTA TWO ZULU ARRIVAL (MARTA2Z) (B-RNAV). B-RNAV approval required

MARTA, PAPOS, BL028, RUBOT (IAF).

MATEX ONE SIERRA ARRIVAL (MATEX1S)

MATEX, SENIA, VOR/DME RES, DVOR/DME VLA (IAF).

MATEX TWO ZULU ARRIVAL (MATEX2Z) (B-RNAV). B-RNAV approval required

MATEX, BL028, RUBOT (IAF).

NEPAL ONE UNIFORM ARRIVAL (NEPAL1U)

NEPAL, R-128 RES/R-206 SLL, RUBOT (IAF).

OSTUR ONE UNIFORM ARRIVAL (OSTUR1U)

OSTUR, BL012, VIBIM (IAF).

PUMAL FOUR SIERRA ARRIVAL (PUMAL4S)

PUMAL, BERGA, KOSIT, DVOR/DME SLL (IAF).

PUMAL TWO ZULU ARRIVAL (PUMAL2Z)

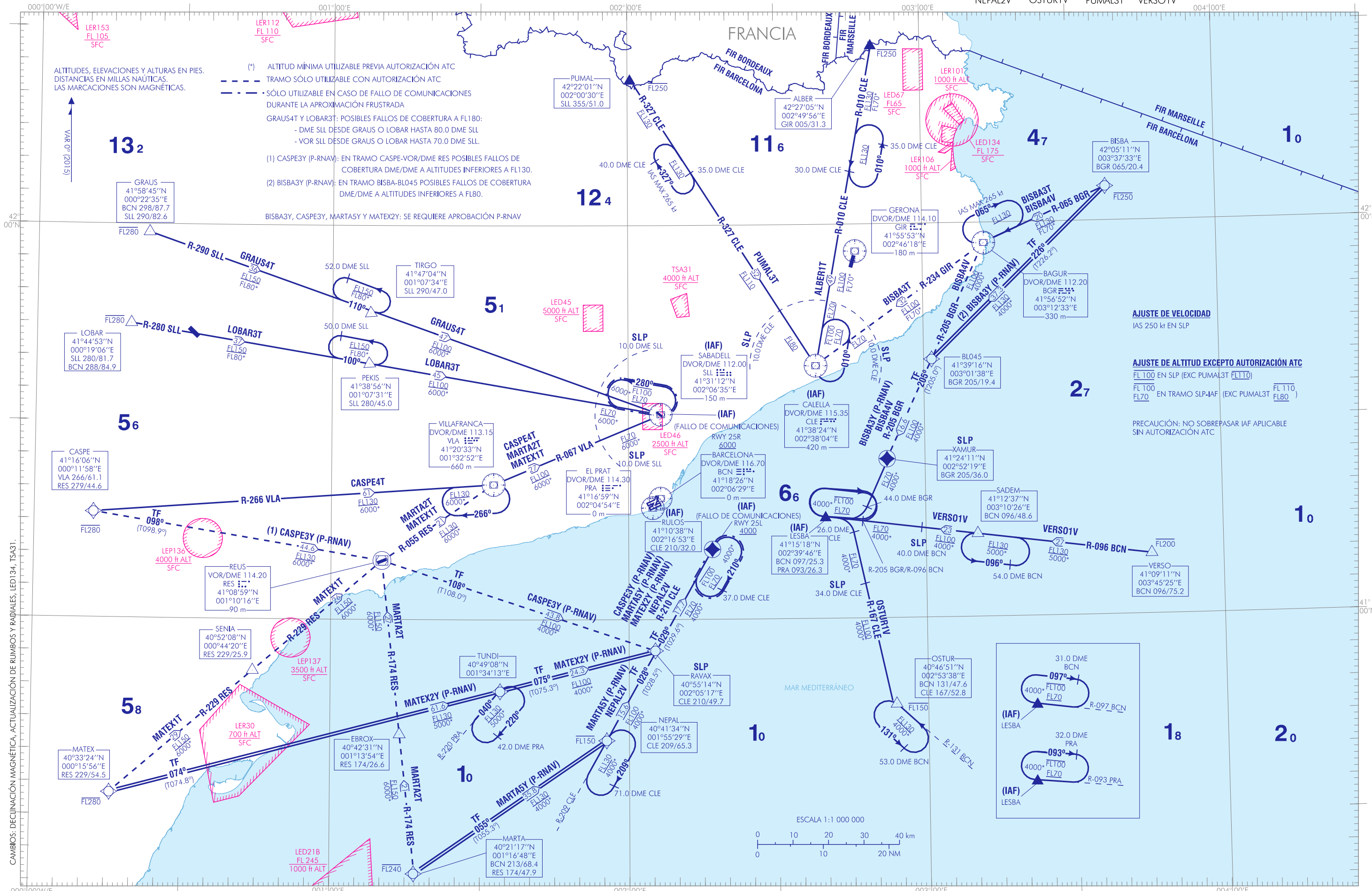
PUMAL, BERGA, KOSIT, RONAL, DVOR/DME VLA (IAF).

VERSO ONE SIERRA ARRIVAL (VERSO1S)

VERSO, DVOR/DME CLE, DVOR/DME SLL (IAF).

← LLEGADA VERSO DOS ZULU (VERSO2Z) (B-RNAV). Se requiere
aprobación B-RNAV
VERSO, BL038, BL012, VIBIM (IAF).

VERSO TWO ZULU ARRIVAL (VERSO2Z) (B-RNAV). B-RNAV
approval required
VERSO, BL038, BL012, VIBIM (IAF).



ALTITUDES, ELEVACIONES Y ALTURAS EN PIES.
DISTANCIAS EN MILLAS NAUTICAS.
LAS MARCACIONES SON MAGNETICAS.

- (*) ALTITUD MÍNIMA UTILIZABLE PREVIA AUTORIZACIÓN ATC
- TRAMO SÓLO UTILIZABLE CON AUTORIZACIÓN ATC
- - - SÓLO UTILIZABLE EN CASO DE FALLO DE COMUNICACIONES DURANTE LA APROXIMACIÓN FRUSTRADA
- GRAUS4T Y LOBAR3T: POSIBLES FALLOS DE COBERTURA A FL180:
 - DME SLL DESDE GRAUS O LOBAR HASTA 80.0 DME SLL
 - VOR SLL DESDE GRAUS O LOBAR HASTA 70.0 DME SLL
- (1) CASPE3Y (P-RNAV): EN TRAMO CASPE-VOR/DME RES POSIBLES FALLOS DE COBERTURA DME/DME A ALTITUDES INFERIORES A FL130.
- (2) BISBA3Y (P-RNAV): EN TRAMO BISBA-BL045 POSIBLES FALLOS DE COBERTURA DME/DME A ALTITUDES INFERIORES A FL80.
- BISBA3Y, CASPE3Y, MARTAS Y MATEX2Y: SE REQUIERE APROBACIÓN P-RNAV

AJUSTE DE VELOCIDAD
IAS 250 kt EN SLP

AJUSTE DE ALTITUD EXCEPTO AUTORIZACIÓN ATC
FL100 EN SLP (EXC PUMAL3T FL110)
FL100 EN TRAMO SLP-IAF (EXC PUMAL3T FL110)
FL70 EN TRAMO SLP-IAF (EXC PUMAL3T FL80)

PRECAUCIÓN: NO SOBREPASAR IAF APLICABLE SIN AUTORIZACIÓN ATC

CAMBIOS: DECLINACIÓN MAGNÉTICA, ACTUALIZACIÓN DE RUMBOS Y RADIALES, LED134, TSA31.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

BARCELONA/EI Prat AD

→ LLEGADAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (STAR)

PISTA 25R/25L (CONFIGURACIÓN OESTE)

Planificación de descenso:

Las aeronaves deberán planificar su descenso para cruzar los puntos iniciales del procedimiento a la altitud indicada y cruzar los puntos de límite de velocidad (SLP) a FL100, excepto llegada PUMAL3T donde se cruzará el SLP a FL110.

PRECAUCIÓN: no sobrepasar IAF aplicable sin autorización ATC.

LLEGADA ALBER UNO TANGO (ALBER1T)

ALBER, DVOR/DME CLE (IAF).

LLEGADA BISBA TRES TANGO (BISBA3T)

BISBA, DVOR/DME BGR, DVOR/DME CLE (IAF).

LLEGADA BISBA CUATRO VICTOR (BISBA4V)

BISBA, DVOR/DME BGR, BL045, XAMUR, R-205 BGR/R-096 BCN, LESBA (IAF).

LLEGADA CASPE CUATRO TANGO (CASPE4T)

CASPE, DVOR/DME VLA, DVOR/DME SLL (IAF).

LLEGADA GRAUS CUATRO TANGO (GRAUS4T)

GRAUS, TIRGO, DVOR/DME SLL (IAF).

LLEGADA LOBAR TRES TANGO (LOBAR3T)

LOBAR, PEKIS, DVOR/DME SLL (IAF).

LLEGADA MARTA DOS TANGO (MARTA2T)

MARTA, EBROX, VOR/DME RES, DVOR/DME VLA, DVOR/DME SLL (IAF).

LLEGADA MATEX UNO TANGO (MATEX1T)

MATEX, SENIA, VOR/DME RES, DVOR/DME VLA, DVOR/DME SLL (IAF).

LLEGADA NEPAL DOS VICTOR (NEPAL2V)

NEPAL, RAVAX, RULOS (IAF).

LLEGADA OSTUR UNO VICTOR (OSTUR1V)

OSTUR, R-167 CLEVR-097 BCN, LESBA (IAF).

LLEGADA PUMAL TRES TANGO (PUMAL3T)

PUMAL, DVOR/DME CLE (IAF).

LLEGADA VERSO UNO VICTOR (VERSO1V)

VERSO, SADEM, LESBA (IAF).

STANDARD INSTRUMENT ARRIVALS (STAR)

RUNWAY 25R/25L (WEST CONFIGURATION)

Descent plan:

All aircraft must plan their descent in order to cross the initial points of the procedure at the indicated altitude and the speed limit points (SLP) at FL100, except PUMAL3T arrival where SLP will be crossed at FL110.

WARNING: do not proceed beyond IAF applicable without ATC clearance.

ALBER ONE TANGO ARRIVAL (ALBER1T)

ALBER, DVOR/DME CLE (IAF).

BISBA THREE TANGO ARRIVAL (BISBA3T)

BISBA, DVOR/DME BGR, DVOR/DME CLE (IAF).

BISBA FOUR VICTOR ARRIVAL (BISBA4V)

BISBA, DVOR/DME BGR, BL045, XAMUR, R-205 BGR/R-096 BCN, LESBA (IAF).

CASPE FOUR TANGO ARRIVAL (CASPE4T)

CASPE, DVOR/DME VLA, DVOR/DME SLL (IAF).

GRAUS FOUR TANGO ARRIVAL (GRAUS4T)

GRAUS, TIRGO, DVOR/DME SLL (IAF).

LOBAR THREE TANGO ARRIVAL (LOBAR3T)

LOBAR, PEKIS, DVOR/DME SLL (IAF).

MARTA TWO TANGO ARRIVAL (MARTA2T)

MARTA, EBROX, VOR/DME RES, DVOR/DME VLA, DVOR/DME SLL (IAF).

MATEX ONE TANGO ARRIVAL (MATEX1T)

MATEX, SENIA, VOR/DME RES, DVOR/DME VLA, DVOR/DME SLL (IAF).

NEPAL TWO VICTOR ARRIVAL (NEPAL2V)

NEPAL, RAVAX, RULOS (IAF).

OSTUR ONE VICTOR ARRIVAL (OSTUR1V)

OSTUR, R-167 CLEVR-097 BCN, LESBA (IAF).

PUMAL THREE TANGO ARRIVAL (PUMAL3T)

PUMAL, DVOR/DME CLE (IAF).

VERSO ONE VICTOR ARRIVAL (VERSO1V)

VERSO, SADEM, LESBA (IAF).

→ LLEGADAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (STAR)
RNAV (DME/DME)

STANDARD INSTRUMENT ARRIVALS (STAR)
RNAV (DME/DME)

PISTA 25R/25L (CONFIGURACIÓN OESTE)

RUNWAY 25R/25L (WEST CONFIGURATION)

Se requiere aprobación P-RNAV.

P-RNAV approval required.

PRECAUCIÓN: no sobrepasar IAF aplicable sin autorización ATC.

WARNING: do not proceed beyond IAF applicable without ATC clearance.

LLEGADA BISBA TRES YANKEE (BISBA3Y) (P-RNAV)

BISBA, BL045, XAMUR, R-205 BGR/R-097 BCN, LESBA (IAF).

BISBA THREE YANKEE ARRIVAL (BISBA3Y) (P-RNAV)

BISBA, BL045, XAMUR, R-205 BGR/R-097 BCN, LESBA (IAF).

NOTA: El procedimiento RNAV (DME/DME) finaliza en el punto XAMUR para posteriormente seguir hasta el IAF en modo convencional.

NOTE: The RNAV (DME/DME) procedure will finish at point XAMUR to continue subsequently to the IAF on conventional mode.

Tramo P-RNAV:

BISBA, BL045, XAMUR.

P-RNAV segment:

BISBA, BL045, XAMUR.

Tramo convencional:

XAMUR, R-205 BGR/R-097 BCN, LESBA (IAF).

Conventional segment:

XAMUR, R-205 BGR/R-097 BCN, LESBA (IAF).

LLEGADA CASPE TRES YANKEE (CASPE3Y) (P-RNAV)

CASPE, VOR/DME RES, RAVAX, RULOS (IAF).

CASPE THREE YANKEE ARRIVAL (CASPE3Y) (P-RNAV)

CASPE, VOR/DME RES, RAVAX, RULOS (IAF).

LLEGADA MARTA CINCO YANKEE (MARTA5Y) (P-RNAV)

MARTA, NEPAL, RAVAX, RULOS (IAF).

MARTA FIVE YANKEE ARRIVAL (MARTA5Y) (P-RNAV)

MARTA, NEPAL, RAVAX, RULOS (IAF).

LLEGADA MATEX DOS YANKEE (MATEX2Y) (P-RNAV)

MATEX, TUNDI, RAVAX, RULOS (IAF).

MATEX TWO YANKEE ARRIVAL (MATEX2Y) (P-RNAV)

MATEX, TUNDI, RAVAX, RULOS (IAF).

BARCELONA/EI Prat AD
RWY 25R/25L (Configuración Oeste)

LLEGADAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (STAR) RNAV (DME/DME)
STANDARD INSTRUMENT ARRIVALS (STAR) RNAV (DME/DME)

DEFINICIÓN DEL TEXTO — TEXTUAL DESCRIPTION	TEXTO ABREVIADO — ABBREVIATED DESCRIPTION	Código Path Terminator Previsto/ Expected Path Terminator Coding	Fly-Over Requerido/ Fly-Over Required
NOTA APLICABLE A TODAS LAS STAR / NOTE APPLICABLE TO ALL STAR: - SE REQUIERE APROBACION P-RNAV / P-RNAV APPROVAL REQUIRED.			
BISBA3Y RNAV (DME/DME)			
BISBA a FL250 o inferior, virar a la izquierda. A BL045 a FL130 o superior, virar a la izquierda. A <u>XAMUR</u> a FL100. BISBA at FL250 or below, turn left. To BL045 at FL130 or above, turn left. To <u>XAMUR</u> at FL100.	BISBA [F250-;L] - BL045 [F130+;L] - <u>XAMUR</u> [F100]	IF TF TF	N N Y
CASPE3Y RNAV (DME/DME)			
CASPE a FL280 o inferior. A RES a FL130 o superior, virar a la derecha. A RAVAX, IAS MAX 250 kt a FL100, virar a la izquierda. A <u>RULOS</u> , IAS MAX 220 kt a FL100 o inferior, a FL70 o superior. CASPE at FL280 or below. To RES at FL130 or above, turn right. To RAVAX, IAS MAX 250 kt at FL100, turn left. To <u>RULOS</u> , IAS MAX 220 kt at FL100 or below, at FL70 or above.	CASPE [F280-] - RES [F130+;R] - RAVAX [K250-;F100;L] - <u>RULOS</u> [K220-;F100-;F70+]	IF TF TF TF	N N N Y
MARTA5Y RNAV (DME/DME)			
MARTA a FL240 o inferior, virar a la derecha. A NEPAL a FL150 o inferior, virar a la izquierda. A RAVAX, IAS MAX 250 kt a FL100. A <u>RULOS</u> , IAS MAX 220 kt a FL100 o inferior, a FL70 o superior. MARTA at FL240 or below, turn right. To NEPAL at FL150 or below, turn left. To RAVAX, IAS MAX 250 kt at FL100. To <u>RULOS</u> , IAS MAX 220 kt at FL100 or below, at FL70 or above.	MARTA [F240-;R] - NEPAL [F150-;L] - RAVAX [K250-;F100] - <u>RULOS</u> [K220-;F100-;F70+]	IF TF TF TF	N N N Y
MATEX2Y RNAV (DME/DME)			
MATEX a FL280 o inferior, virar a la derecha. A TUNDI a FL130 o superior. A RAVAX, IAS MAX 250 kt a FL100, virar a la izquierda. A <u>RULOS</u> , IAS MAX 220 kt a FL100 o inferior, a FL70 o superior. MATEX at FL280 or below, turn right. To TUNDI at FL130 or above. To RAVAX, IAS MAX 250 kt at FL100, turn left. To <u>RULOS</u> , IAS MAX 220 kt at FL100 or below, at FL70 or above.	MATEX [F280-;R] - TUNDI [F130+] - RAVAX [K250-;F100;L] - <u>RULOS</u> [K220-;F100-;F70+]	IF TF TF TF	N N N Y

Path Terminator	Nombre del/ Name of Waypoint	Fly Over	Marcación/Derrota Rumbo Course/Track/ Heading ° M (° T) ⁴	Dirección del viraje — Turn Direction	Limitación Altitud — Altitude Constraint	Limitación velocidad — Speed Constraint	Radioayuda requerida — Required Navaid	Rumbo distancia a la radioayuda — Bearing Range to Navaid	Ángulo de senda vertical — Vertical Path Angle
NOTA APLICABLE A TODAS LAS STAR / NOTE APPLICABLE TO ALL STAR: - SE REQUIERE APROBACION P-RNAV / P-RNAV APPROVAL REQUIRED.									
→	BISBA3Y RNAV (DME/DME)								
IF	BISBA	N	—	L	-F250	—	—	—	—
TF	BL045	N	226 (226.2)	L	+F130	—	—	—	—
TF	<u>XAMUR</u>	Y	205 (205.0)	—	F100	—	—	—	—
→	CASPE3Y RNAV (DME/DME)								
IF	CASPE	N	—	—	-F280	—	—	—	—
TF	RES	N	099 (098.9)	R	+F130	—	—	—	—
TF	RAVAX	N	108 (108.0)	L	F100	-K250	—	—	—
TF	<u>RULOS</u>	Y	030 (029.6)	—	+F70; -F100	-K220	—	—	—
→	MARTA5Y RNAV (DME/DME)								
IF	MARTA	N	—	R	-F240	—	—	—	—
TF	NEPAL	N	055 (055.3)	L	-F150	—	—	—	—
TF	RAVAX	N	029 (028.5)	—	F100	-K250	—	—	—
TF	<u>RULOS</u>	Y	030 (029.6)	—	+F70; -F100	-K220	—	—	—
→	MATEX2Y RNAV (DME/DME)								
IF	MATEX	N	—	R	-F280	—	—	—	—
TF	TUNDI	N	075 (074.8)	—	+F130	—	—	—	—
TF	RAVAX	N	075 (075.3)	L	F100	-K250	—	—	—
TF	<u>RULOS</u>	Y	030 (029.6)	—	+F70; -F100	-K220	—	—	—