

LEBB AD 2 DATOS DEL AERÓDROMO

LEBB AD 2.1 INDICADOR DE LUGAR-NOMBRE DEL AERÓDROMO

LEBB - BILBAO

LEBB AD 2.2 DATOS GEOGRÁFICOS Y DE ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO

1	ARP	431804N 0025438W. Ver AD 2-LEBB ADC.
2	Distancia y dirección desde la ciudad	9 km N.
3	Elevación	41 m / 136 ft.
4	Ondulación geoide	49.50 m ± 0.05 m (1).
5	Temperatura de referencia	26°C.
6	Temperatura baja media	7°C.
7	Declinación magnética	1°E (2025).
8	Cambio anual	9.9'E.
9	Administración AD	Aena.
10	Dirección	Aeropuerto de Bilbao, B° Gaztañaga s/n 48180 Loiu (Bizkaia).
11	TEL	+34-944 869 658
12	FAX	+34-944 869 657
13	AFTN	LEBB
14	E-mail	<a href="mailto:biocecpsje@aena.es">biocecpsje@aena.es</a>
15	Tránsito autorizado	IFR/VFR.
16	Observaciones	(1) En todos los puntos del AD.

LEBB AD 2.3 HORARIO DE OPERACIÓN

1	Aeropuerto	V: 0445-2130, PS 1 HR Y 10 MIN PPR 30 MIN BFR AD CLSD. I: 0545-2230, PS 1 HR Y 10 MIN PPR 30 MIN BFR AD CLSD.
2	Aduanas e Inmigración	HR AD.
3	Servicios médicos y de sanidad	Ver GEN 1.4.
4	AIS/ARO	H24. (1)
5	Información MET	HR AD PS 1 HR 45 MIN BFR.
6	ATS	V: 0430-2150, I: 0530-2250. En caso de prolongación de horario: V: 0430-2300, I: 0530-2359.

7	Abastecimiento de combustible	V: 0400-2150, I: 0500-2250. En caso de prolongación de horario: V: 0400-2300, I: 0500-2359.
8	Asistencia en tierra	V: 0430-2150, I: 0530-2250. En caso de prolongación de horario: V: 0430-2300, I: 0530-2359.
9	Seguridad	H24.
10	Deshielo	V: 0430-2150, I: 0530-2250. En caso de prolongación de horario: V: 0430-2300, I: 0530-2359.
11	Observaciones	Horario de actividad del aeropuerto: V: 0430-2150, I: 0530-2250. En caso de prolongación de horario: V: 0430-2300, I: 0530-2359. (1) Oficina ARO Centralizada zona geográfica 1 <ul style="list-style-type: none"><li>• TEL: +34-918 603 556; +34-672 344 412 (solo en contingencia de comunicaciones).</li><li>• E-mail: <a href="mailto:arocentralizada@enaire.es">arocentralizada@enaire.es</a></li><li>• Dirección AFTN gestión Plan Vuelo LEBB: LEBBZPX.</li></ul> Oficina AIO Centralizada – Oficina NOTAM Internacional <ul style="list-style-type: none"><li>• TEL: +34-913 213 137 / 138</li><li>• E-mail: <a href="mailto:unof@enaire.es">unof@enaire.es</a></li></ul>

**LEBB AD 2.4 SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO**

1	Instalaciones para el manejo de carga	Hasta 3000 kg.
2	Tipos de combustible	100LL, JET A-1.
3	Tipos de lubricante	Mobil Jet Type II, Eastman Turbo Oil 2197.
4	Capacidad de reabastecimiento	(1) Agente Exolum: 100LL: 1 cisterna 1500 L, 170 L/min. JET A-1: 1 cisterna 26000 L, 1700 L/min 1 cisterna 27000 L, 2500 L/min 1 cisterna 28000 L, 2000 L/min 1 cisterna 28000 L, 2900 L/min 1 cisterna 32000 L, 3400 L/min 1 cisterna 36000 L, 800 L/min. Agente SLCA: 100LL: cuba remolcable 700 L, 40 L/min. JET A-1: 1 cisterna 18000 L, 660 L/min. 2 cisternas 38000 L, 680 L/min. 1 cisterna 38000 L, 800 L/min.
5	Instalaciones para el deshielo	Plataforma de deshielo para aeronaves hasta clave C (<36 m de envergadura), PRKG 14 y PRKG 111 (ver ítem 20). Las aeronaves de letra de clave D y E realizan el deshielo en su propio puesto de estacionamiento. El deshielo lo realizan los agentes handling, con unidades de agua caliente y glicol.
6	Espacio disponible en hangar	No.
7	Instalaciones para reparaciones	No.

8	Observaciones	<p>(1) Es obligatoria la presentación del NIF (número de identificación fiscal) para reabastecimiento de combustible para todos los vuelos, incluidos los no comerciales.</p> <p>Es obligatorio disponer de agente de asistencia en tierra para todas las operaciones, incluidas las no comerciales, excepto las aeronaves basadas en el aeropuerto. En las operaciones de llegada, los pasajeros y tripulantes deberán esperar la llegada de su agente de asistencia en tierra.</p> <p>Agentes de rampa:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• AVIAPARTNER<ul style="list-style-type: none"><li>◦ TEL: +34-655 322 514</li><li>◦ E-mail: <a href="mailto:BIO.ops@aviapartner.aero">BIO.ops@aviapartner.aero</a></li><li>◦ SITA: BIOAOXH</li><li>◦ FREQ: 131.605 C</li></ul></li><li>• GROUND FORCE<ul style="list-style-type: none"><li>◦ TEL: +34-944 869 797 ; +34-670 550 675</li><li>◦ FAX: +34-944 869 800</li><li>◦ E-mail: <a href="mailto:biojt@groundforce.aero">biojt@groundforce.aero</a></li><li>◦ SITA: BIOKKXH</li><li>◦ FREQ: 131.930 C</li></ul></li></ul> <p>Los agentes de rampa pueden atender tanto a la aviación comercial como a la aviación general.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• UNITED AVIATION SERVICES, S.L. (Aviación General)<ul style="list-style-type: none"><li>◦ TEL OCC (Centro de Control de Operaciones)</li><li>◦ H24: +34-913 936 775 ; +34-659 308 758</li><li>◦ E-mail: <a href="mailto:ops.bio@unitedaviation.es">ops.bio@unitedaviation.es</a></li><li>◦ OCC: <a href="mailto:ops@unitedaviation.es">ops@unitedaviation.es</a></li><li>◦ FREQ: 131.805 C</li></ul></li><li>• UNIVERSAL AVIATION - en asociación con NIS, North Incoming Service S.L. (Aviación General)<ul style="list-style-type: none"><li>◦ TEL: +34-946 412 106 ; +34-944 255 830 ; +34-685 636 039</li><li>◦ E-mail: <a href="mailto:ops@nisaviation.com">ops@nisaviation.com</a> and <a href="mailto:universal.aviation@uvspain.com">universal.aviation@uvspain.com</a></li></ul></li><li>• AVIAPARTNER AVIAVIP SPAIN SA (Aviación General)<ul style="list-style-type: none"><li>◦ TEL: +34 673 845 638</li><li>◦ E-mail: <a href="mailto:LEBB@aviavip.com">LEBB@aviavip.com</a></li></ul></li></ul> <p>Agentes de combustible:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• EXOLUM<ul style="list-style-type: none"><li>◦ TEL: +34-944 985 452 ; +34-626 369 661</li><li>◦ E-mail: <a href="mailto:bio@exolum.com">bio@exolum.com</a></li></ul></li><li>• SLCA<ul style="list-style-type: none"><li>◦ TEL: +34-660 516 094</li><li>◦ E-mail: <a href="mailto:idelrio@slca.es">idelrio@slca.es</a></li></ul></li></ul>
---	---------------	---

## LEBB AD 2.5 INSTALACIONES PARA LOS PASAJEROS

1	Hoteles	No.
2	Restaurante	Sí.
3	Transporte	Taxis y autobuses.

4	Instalaciones médicas	No.
5	Banco/Oficina Postal	No/No.
6	Información turística	Sí.
7	Observaciones	Ninguna.

## LEBB AD 2.6 SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

1	Categoría de incendios	CAT 7 dentro del horario de actividad del aeropuerto. (1) (3)
2	Equipo de salvamento	De acuerdo a la categoría de incendios publicada.
3	Retirada de aeronaves inutilizadas	Medios del aeropuerto: colchones y cojines neumáticos con capacidad de elevación entre 3 y 59 TM. MAX ACFT A321/B3XM. (2) Medios de agente de asistencia en tierra: gatos y tractores. Medios externos: hasta 500 TM.
4	Observaciones	(1) 8 a demanda (ver casilla 20, "Procedimientos de solicitud de categoría de incendios a demanda"). (2) Contacto del centro responsable de la coordinación de la operación de traslado de aeronaves inutilizadas: <ul style="list-style-type: none"><li>• TEL: +34-944 869 658</li><li>• FAX: +34-944 869 657</li><li>• E-mail: <a href="mailto:bioceecopsje@aena.es">bioceecopsje@aena.es</a></li></ul> (3) Activación del SEI en dos escalones: Servicio SEI reducido entre 0600-0630LT. Se permiten las siguientes operaciones durante este periodo: embarque y desembarque de pasajeros; repostaje sin pasaje a bordo, embarcando o desembarcando; y encendido de APU. Servicio completo (CAT 7): durante horario de actividad del aeropuerto (ver Item 3, Observaciones). Resto de horas: Sin servicio.

## LEBB AD 2.7 EVALUACIÓN Y NOTIFICACIÓN DEL ESTADO DE LA SUPERFICIE DE LA PISTA Y PLAN PARA LA NIEVE

1	Tipos de equipamiento de limpieza	Cuchilla quitanieves, esparcidor de urea y esparcidor de acetato de potasio.
2	Prioridades de limpieza	RWY 12/30, calles de rodaje, apartaderos de espera y plataforma de estacionamiento.
3	Material usado para el tratamiento de la superficie del área de movimiento	Acetato de Potasio (KAC) y urea (UREA).
4	Pistas de invierno especialmente preparadas	No aplica.
5	Observaciones	Periodo de aplicación del plan para la nieve: 01-DEC al 31-MAR. Evaluación y notificación del estado de la superficie de la pista de acuerdo a la metodología del Global Reporting Format (GRF) descrita en AD 1.2.2. Aeródromo en servicio durante todas las estaciones del año.

## LEBB AD 2.8 DETALLES DEL ÁREA DE MOVIMIENTO

1	Plataforma Sur	Superficie: Hormigón y asfalto. Resistencia: PCN 42/R/A/W/T, EXC PRKG G1 a G6: PCN 60/R/B/W/T. PRKG G11, G12, G14 y G15: PCN 23/R/A/W/T. y PRKG 10, 11, H2 y H3: PCN 79/F/A/W/T.
2	Plataforma Norte	Superficie: Hormigón. Resistencia: PCN 134/R/A/W/T, EXC PRKG 9 a 19, 89, 111 y H12: PCN 116/R/A/W/T. GATE A1, A2: PCN 86/F/A/W/T. y GATE B: PCN 117/F/B/W/T.
3	Plataforma de Deshielo	Superficie: Hormigón. Resistencia: PCN 64/R/B/W/T.
4	Plataforma de helicópteros	Superficie: Hormigón. Resistencia: PCN 17/R/D/W/T.
5	Zona Aeroclub	Superficie: Asfalto. Resistencia: PCN 23/F/D/W/T.
6	Calles de rodaje	Anchura: 23 m, EXC S1: 7.5 m; D4: 6.3 m. Superficie: Asfalto, EXC D4: terreno compacto. Resistencia: PCN 117/F/B/W/T, EXC D1: PCN 110/F/A/W/T. D2: PCN 96/F/A/W/T; D3: PCN 145/F/A/W/T; C2, C4, C6 y T6: PCN 86/F/A/W/T. y S1: PCN 23/F/D/W/T. D4: información no disponible.
7	Posiciones de comprobación	Altímetro: Plataforma sur ELEV: 34 m/112 ft. Plataforma norte ELEV: 46 m/151 ft. VOR: No. INS: Ver AD 2-LEBB PDC.
8	Observaciones	Eje TWY: ver INSIGNIA y Conjunto de Datos.

## LEBB AD 2.9 SISTEMAS Y SEÑALES DE GUÍA DE RODAJE

1	Sistema de guía de rodaje	Puntos de espera de la pista (1), luces de protección de pista (1), barras de parada (1), excepto TWY D1, D2 y D3 para acceso a RWY 10/28, letreros PROHIBIDA LA ENTRADA (1), barras de prohibición de acceso, puntos de espera intermedio (1), luces de punto de espera intermedio (1), puestos de estacionamiento, Sistema de Guía Visual de Atrake en puestos de estacionamiento con pasarela. (2) y luces de salida de plataforma de deshielo (1).
2	Señalización de RWY	Designadores, umbral, umbral desplazado RWY 28 y RWY 30, punto de visada, eje, borde, zona de toma de contacto (3) y faja lateral, señal de información en TWY C2.
3	Señalización de TWY	Eje y borde con balizas reflectantes.
4	Observaciones	(1) Iluminación LED. (2) Ver AD 2-LEBB PDC 2. (3) Señales TDZ hasta 600 m para RWY 12/30 y hasta 450 m para RWY 10/28.

## LEBB AD 2.10 OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO

1	Obstáculos en las Superficies de Aproximación, Ascenso en el Despegue, Cónica, Horizontal interna, Transición, Transición Interna y aterrizaje interrumpido establecidas en el Anexo 14 de OACI; y las áreas 2A y 3 establecidas en el Anexo 15 de la OACI. Los que perforan estas superficies se identifican en el fichero CSV como "Relevante_Relevant = Si/Yes".	Ver Ítem 10 y Conjunto de Datos.
2	Observaciones	Ver AD 2-LEBB AOC. Iluminación LED en torres de iluminación de plataformas, torre de comunicaciones y hangares plataforma de helicópteros.

## LEBB AD 2.11 SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO

1	Oficina MET	Bilbao EMAe.
2	HR	HR AD PS 1 HR 45 MIN BFR. Fuera de este horario se emitirá METAR AUTO semihorario.
3	METAR	Semihorario.
4	TAF	24 HR.
5	TREND	Sí.
6	Información	En persona y telefónica.
7	Documentación de vuelo/Idioma	Cartas y lenguaje claro/Español.
8	Cartas	Mapas significativos, previstos en altitud (viento y temperatura).
9	Equipo suplementario	Presentador de imágenes de nubes, rayos y de información radar.
10	Dependencia ATS atendida	TWR, APP.
11	Información adicional	Santander OMAe (LESD): H24 • TEL: +34-942 392 464 Bilbao EMAe: HR AD • TEL: +34-944 869 901
12	Observaciones	Existe resumen climatológico de aeródromo. Se hacen avisos de aeródromo. Disponible guía MET de aerodromo.

## LEBB AD 2.12 CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA

RWY	Orientación	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
10 (1) (2)	096.64°GEO 096°MAG	1910 x 45	431811.71N 0025609.33W	THR: 35 m/116 ft TDZ: No	No	No	2030 x 150 (9)	No	240 x 150	RWY: ASPH PCN 91/F/A/W/T SWY: No

RWY	Orientación	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
28 (3) (4) (5)	276.66°GEO 276°MAG	1910 x 45	431806.63N 0025509.61W	THR: 36 m/118 ft TDZ: No	No	145 x 150	2030 x 150 (9)	No	90 x 90	RWY: ASPH PCN 91/F/A/W/T SWY: No
12 (6)	116.64°GEO 116°MAG	2540 x 45	431822.85N 0025529.78W	THR: 36.3 m/119 ft TDZ: 38.7 m/127 ft	No	110 x 150	2660 x 300 (9)	Si	90 x 90	RWY: ASPH (10) SWY: No
30 (7) (8)	296.66°GEO 296°MAG	2600 x 45	431751.73N 0025404.88W	THR: 39.1 m/128 ft TDZ: 41.6 m/136 ft	No	100 x 150	2660 x 300 (9)	Si	240 x 150	RWY: ASPH (10) SWY: No

Observaciones:

(1) Últimos 715 m no son útiles para despegues por franqueamiento de obstáculos.

(2) Coordenadas extremo RWY 10: 431804.54N 0025445.15W.

(3) Últimos 90 m no son útiles para despegues ni aterrizajes.

(4) Coordenadas extremo RWY 28: 431811.71N 0025609.33W.

(5) THR RWY 28 desplazado 555 m.

(6) Coordenadas extremo RWY 12: 431745.91N 0025349.02W.

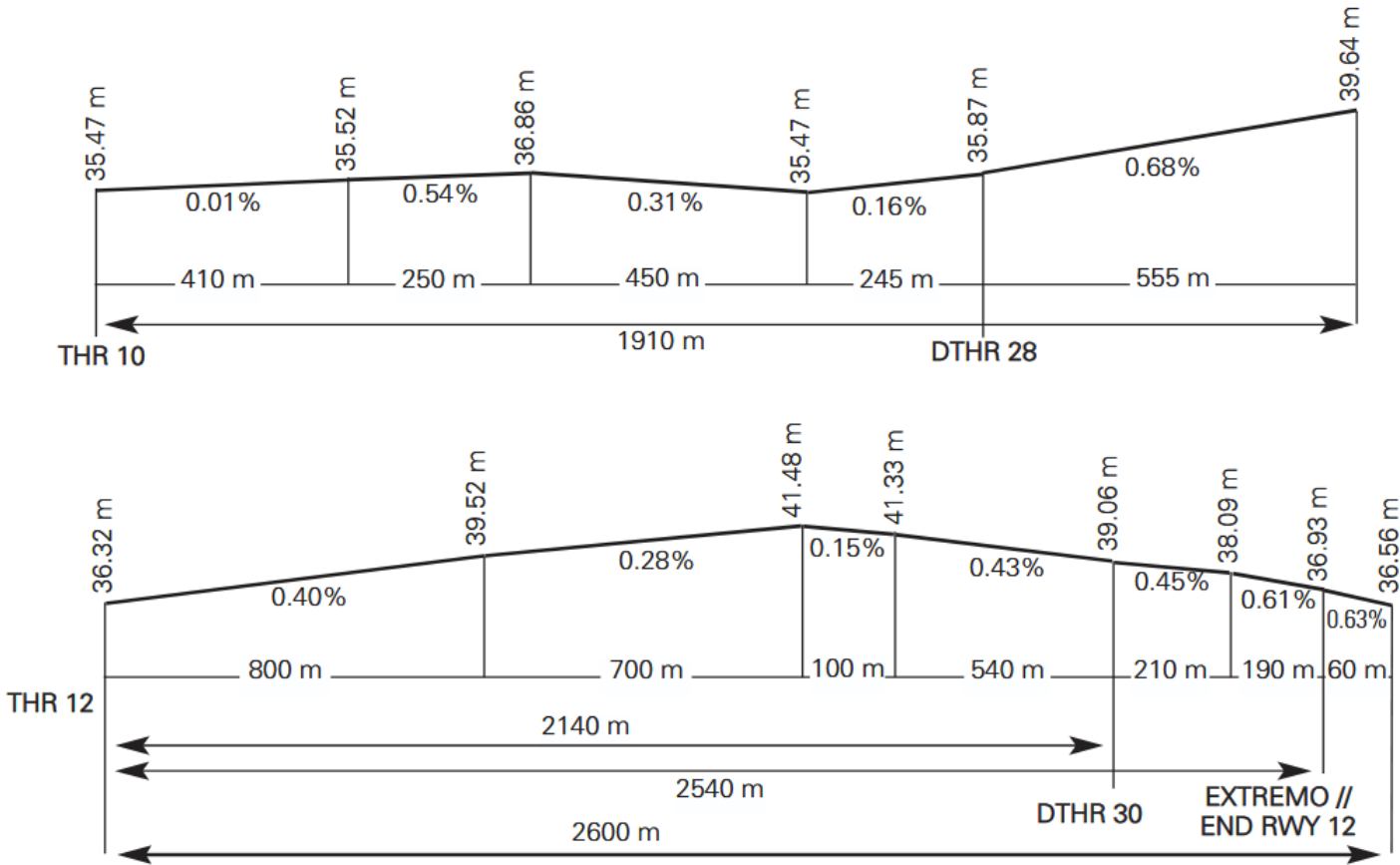
(7) THR RWY 30 desplazado 460 m.

(8) Coordenadas extremo RWY 30: 431822.85N 0025529.78W.

(9) Terreno vegetal.

(10) Primeros 140 m desde THR 12: PCN 76/R/A/W/T; desde 140 m hasta 740 m PCN 123/F/A/W/T; desde 740 m hasta 2440 m: PCN 112/F/B/W/T; últimos 160 m: PCN 145/F/A/W/T.

12.1 PERFIL:



LEBB AD 2.13 DISTANCIAS DECLARADAS

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
10	1195 (1)	1195 (1)	1195 (1)	1910

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
28	1910 (2)	2055	1910 (2)	1355 (2)
12	2540	2650	2540	2540
30	2600	2700	2600	2140
28 FM barra de parada RWY 28 (3)	1640 (2)	1785	1640 (2)	–
30 INT C2	2335	2435	2335	–
Observaciones: (1) TORA reducida 715 m por franqueamiento de obstáculos en despegue. (2) Debido a que los últimos 90 m no son útiles para despegues ni aterrizajes para RWY 28. (3) Barra de parada a 270 m FM THR 28.				

LEBB AD 2.14 ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA

1	Pista	10
2	Aproximación	Sencillo, 540 m LIH.
3	PAPI (MEHT)	3.6° (16.10 m / 53 ft).
4	Umbral	Verdes, con barras de ala.
5	Zona de toma de contacto	Blancas, simple (1).
6	Eje pista	No.
7	Borde de pista	1910 m: 1310 m blancas + 600 m amarillas LIH. Distancia entre luces: 60 m. (1)
8	Extremo de pista	Rojas.
9	Zona de parada	No.
10	Observaciones	Encendido de luces vía radio para: RWY 10/28, PAPI 10/28 y torre de iluminación del PRKG H1 en plataforma Sur. Utilizable sólo fuera del horario operativo por operadores que hayan coordinado previamente su actividad con el gestor aeroportuario y dispongan de carta de exención donde se incluya que la operación en un aeródromo cerrado tiene la consideración de operación en aeródromo eventual. (1) Iluminación LED.
1	Pista	28
2	Aproximación	Luces de identificación de umbral.
3	PAPI (MEHT)	3.4° (16.23 m / 53 ft).
4	Umbral	Verdes, con barra de ala.
5	Zona de toma de contacto	No.
6	Eje pista	No.
7	Borde de pista	1910 m: 555 m rojas + 755 blancas + 600 m amarillas. LIH. Distancia entre luces: 60 m. (1)



8	Extremo de pista	Rojas.
9	Zona de parada	No.
10	Observaciones	Encendido de luces vía radio para: RWY 10/28, PAPI 10/28 y torre de iluminación del PRKG H1 en plataforma Sur. Utilizable sólo fuera del horario operativo por operadores que hayan coordinado previamente su actividad con el gestor aeroportuario y dispongan de carta de exención donde se incluya que la operación en un aeródromo cerrado tiene la consideración de operación en aeródromo eventual. (1) Iluminación LED.
1	Pista	12
2	Aproximación	Precisión CAT I, 560 m LIH.
3	PAPI (MEHT)	3.1° (16.28 m / 53 ft). (1)
4	Umbral	Verdes, con barras de ala (2).
5	Zona de toma de contacto	No.
6	Eje pista	2540 m: 1640 m blancas+600 m blancas y rojas+300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m (2).
7	Borde de pista	2540 m: 1940 m blancas + 600 m amarillas LIH. Distancia entre luces: 60 m (2).
8	Extremo de pista	Rojas (2).
9	Zona de parada	No.
10	Observaciones	Luces indicadoras de calle de salida rápida (C3). (1) Ver observaciones ILS RWY 12/30 en casilla 19. (2) Iluminación LED.
1	Pista	30
2	Aproximación	Precisión CAT II, 750 m LIH. Sistema secuencial de luces blancas de destellos. Luces de identificación de umbral.
3	PAPI (MEHT)	3.4° (19.02 m / 62 ft). (1)
4	Umbral	Verdes, con barras de ala (2).
5	Zona de toma de contacto	Blancas. (2) (3).
6	Eje pista	2600 m: 1700 m blancas+600 m rojas y blancas+300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m (2).
7	Borde de pista	2600 m: 460 m rojas + 1540 m blancas + 600 m amarillas LIH. Distancia entre luces: 60 m (2).
8	Extremo de pista	Rojas (2).
9	Zona de parada	No.

10	Observaciones	Luces indicadoras de calle de salida rápida (C5). (1) Ver observaciones ILS RWY 12/30 en casilla 19. (2) Iluminación LED. (3) Luces TDZ hasta 900 m.
----	---------------	---

**LEBB AD 2.15 OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA**

1	ABN/IBN	No.
2	WDI	1 cerca THR 10, 1 cerca THR 12 y 1 cerca THR 30. LGTD.
3	Iluminación de TWY	Eje (1).
4	Iluminación de Plataformas	<ul style="list-style-type: none"><li>Plataforma Norte: Borde, postes proyectores y eje. (1)</li><li>Plataforma Sur: Borde con balizas reflectantes, postes proyectores y eje. (1) (2)</li><li>Plataforma de Deshielo: Borde con balizas reflectantes, postes proyectores y eje. (1)</li></ul>
5	Fuente secundaria de energía	RWY 30, tiempo de conmutación CAT II/III para luces de umbral, eje, extremo de pista y zona de toma de contacto, sistema de luces de aproximación y barras de parada. Resto de sistemas iluminación de ayudas visuales, tiempo de conmutación CAT I según anexo 14.
6	Observaciones	(1) Iluminación LED. (2) Encendido de luces vía radio para torre de iluminación del PRKG H1 en plataforma Sur. Utilizable sólo fuera del horario operativo por operadores que hayan coordinado previamente su actividad con el gestor aeroportuario y dispongan de carta de exención donde que la operación en un aeródromo cerrado tiene la consideración de operación en aeródromo eventual.

**LEBB AD 2.16 ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS**

1	Situación	FATO: RWY 10/28 y 12/30. Ver casilla 12.
2	Elevación	Ver casilla 12.
3	Dimensiones	FATO: <ul style="list-style-type: none"><li>RWY 10/28. Ver casilla 12.</li><li>RWY 12/30. Ver casilla 12.</li></ul> Rodaje aéreo: Calles de rodaje. Ver AD 2-LEBB GMC. Puestos de Estacionamiento: <ul style="list-style-type: none"><li>Plataforma Sur H1, H2 y H3. Ver AD 2-LEBB PDC 1.1.</li><li>Plataforma Norte H12 y H21. Ver AD 2-LEBB PDC 2.1.</li><li>Plataforma de helicópteros H4 y H5. Ver AD 2-LEBB PDC 1.1.</li></ul> Tipo de superficie: Ver casilla 12.
4	Iluminación	Ver casilla 14.
5	Distancias declaradas	Ver casilla 13.
6	Observaciones	Ninguna.

## LEBB AD 2.17 ESPACIO AÉREO ATS

1	Denominación	CTR BILBAO
2	Límites laterales	432415N 0031430W; 432426N 0030002W; arco de circunferencia de 7 NM centrado en DME BLV; 432434N 0025121W; 432527N 0025041W; arco de circunferencia de 8 NM centrado en DME BLV; 432338N 0024723W; 432443N 0024535W; arco de circunferencia de 9.7 NM centrado en DME BLV; 431808N 0024214W; 431610N 0023126W; 430738N 0023626W; 431220N 0024912W; arco de circunferencia de 7.5 NM centrado en DME BLV; 431702N 0030539W; 431651N 0030700W; arco de circunferencia de 8.5 NM centrado en DME BLV; 431805N 0030710W; 431843N 0031625W; 432415N 0031430W.//432415N 0031430W; 432426N 0030002W; arco de circunferencia de 7 NM centrado en DME BLV.
3	Límites verticales	SFC-1000 ft AGL
4	Clase de espacio aéreo	D
5	Unidad responsable Idioma:	BILBAO TWR ES/EN
6	Altitud de transición	1850 m/6000 ft
1	Denominación	ATZ BILBAO
2	Límites laterales	Círculo de 8 km de radio centrado en ARP(1)
3	Límites verticales	SFC-3000 ft AGL (2)
4	Clase de espacio aéreo	D
5	Unidad responsable Idioma:	BILBAO TWR ES/EN
6	Altitud de transición	
7	Observaciones	(1) O la visibilidad horizontal, lo que resulte inferior. (2) O hasta la altura del techo de nubes lo que resulte más bajo.

## LEBB AD 2.18 INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN ATS

Servicio	Distintivo llamada	FREQ	HR	Observaciones
APP	Bilbao APP	127.450 MHz	HR ATS	APP/I
		128.580 C	HR ATS	BACK-UP
TWR	Bilbao TWR	118.500 MHz	HR ATS	Se indicará en el ATIS cuando GMC y TWR se presten desde 118.500 MHz.
		121.500 MHz	HR ATS	EMERG
		243.000 MHz	HR ATS	EMERG

Servicio	Distintivo llamada	FREQ	HR	Observaciones
TWR	Bilbao TWR	257.800 MHz	HR ATS	MIL
GMC	Bilbao GMC	121.705 C	HR ATS	Se indicará en el ATIS cuando GMC y TWR se prestan desde 118.500 MHz.
ATIS	Bilbao Information	118.830 C	HR ATS	
D-ATIS	Bilbao Information	NIL	HR ATS	Suministro de información ATIS Bilbao mediante enlace de datos.

LEBB AD 2.19 RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIZAJE

Instalación (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas	ELEV	Observaciones
DVOR (1°E)	BLV	117.650 MHz	H24	431815.1N 0025531.3W		COV 40 NM AVBL BTN: <ul style="list-style-type: none"><li>• R-130/R-260 a FL140 o ABV,</li><li>• R-260/R-130 a FL100 o ABV</li></ul> R-181 Posible pérdida de señal a FL70 FM 27 NM
DME	BLV	CH 123Y	H24	431815.5N 0025530.9W	30 m	COV 40 NM AVBL BTN: <ul style="list-style-type: none"><li>• R-340/R-060 NO AVBL,</li><li>• R-060/R-180 a FL150 o ABV,</li><li>• R-180/R-205 NO AVBL,</li><li>• R-205R-260 a FL130 o ABV,</li><li>• R-260/R-340 a FL100 o ABV</li></ul> R-181 Posible pérdida de señal a FL70 FM 20NM
L (1°E)	B	395.000 KHz	H24	432222.2N 0030205.5W		U/S BTN: 155°/255° & 115°/135°.
LOC 12 (1°E)	IBO	111.550 MHz	H24	431743.5N 0025342.4W		116° MAG / 567 m FM DTHR 30.
ILS CAT I						Por debajo del mínimo de la carta CAT I hay discrepancia entre ILS y PAPI. COV 25 AVBL BTN ±10° FM RCL a 5500 ft AMSL o ABV. COV 17 AVBL BTN ±35° FM RCL a 4100 ft AMSL o ABV.
GP 12		332.750 MHz	H24	431815.0N 0025520.7W		3.1°, RDH 16.5 m; a 292 m FM THR 12 & 124 m FM RCL a la derecha en el sentido de APCH.
ILS/DME 12	IBO	CH 52Y	H24	431815.5N 0025520.2W	45 m	REF DME THR 12 COV 17 AVBL BTN +33° & -24° FM RCL a 4100 ft AMSL o ABV.
LOC 30 (1°E)	IBL	110.300 MHz	H24	431827.4N 0025542.1W		296° MAG / 312 m FM THR 12
ILS CAT I						COV 17 NM LOC (15.8 DME) AVBL BTN ± 35° de RCL a 4900 ft AMSL o ABV. COV 25 NM LOC (23.8 DME) AVBL BTN ±10° de RCL a 4900 ft AMSL o ABV. Por debajo del mínimo de la carta CAT I hay discrepancia entre ILS y PAPI.

Instalación (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas	ELEV	Observaciones
GP 30		335.000 MHz	H24	431752.9N 0025419.7W		3.4°; RDH 19.5 m; a 315 m FM DTHR 30 & 117 m FM RCL a la izquierda en el sentido de APCH.  Pueden no recibirse indicaciones de FLY-UP a fondo de escala BLW GP a partir de 6° al lado izquierdo FM RCL.  COV 11.3 AVBL BTN ±8° FM RCL a 2300 ft AMSL o ABV.
ILS/DME 30	IBL	CH 40X	H24	431752.9N 0025419.7W	45 m	REF DME DTHR 30.  COV 17 NM (15.9 NM DME) a 4900 ft AVBL BTN -18° & +35° FM RCL.

LEBB AD 2.20 REGLAMENTACIÓN LOCAL

20.1 PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE

20.1.1 PUESTA EN MARCHA DE MOTORES/TURBINAS

- a. Los pilotos solicitarán permiso para puesta en marcha y rodaje a BILBAO GMC en la frecuencia correspondiente o mediante DCL.
- b. Al solicitar puesta en marcha, los pilotos notificarán al ATC el indicativo completo de la aeronave, el puesto de estacionamiento que ocupan y el mensaje ATIS recibido.
- c. Cuando se expida el permiso de puesta en marcha u hora en la que pueda efectuarse, BILBAO GMC entregará a la aeronave la autorización ATC.

20.1.1.1 SOLICITUD DE AUTORIZACION ATC Y PUESTA EN MARCHA VIA ENLACE DE DATOS

En el aeropuerto de Bilbao se aplican procedimientos de salida vía DCL para los servicios de autorización ATC y puesta en marcha. Para más información sobre el servicio DCL, ver AIP ENR 1.5, apartado 3. VUELOS QUE SALEN, Autorización ATC y puesta en marcha vía enlace de datos.

En caso de discrepancia la voz siempre prevalecerá sobre el enlace de datos.

El piloto podrá solicitar la autorización ATC por DCL con una antelación máxima de 30 minutos respecto de la EOBT.

- El piloto solicitará la autorización ATC y puesta en marcha conjuntamente vía RCD. El mensaje RCD deberá contener los siguientes datos:
  - 1. Indicativo de la aeronave conforme al plan de vuelo presentado (FPL).
  - 2. Aeródromo de origen.
  - 3. Posición de estacionamiento.
  - 4. Aeródromo de destino.
  - 5. Letra correspondiente a la información ATIS recibida.
  - 6. Designador OACI del tipo de aeronave.

El texto libre enviado en el RCD por el piloto no será considerado por el ATC. Los requerimientos especiales se harán siempre vía voz.

- El piloto recibirá un mensaje de aceptación “RCD RECEIVED” o de cancelación “RCD REJECTED”.
- En caso de aceptación, Bilbao GMC emitirá un mensaje CLD con los siguientes campos:
  - 1. Indicativo de la aeronave.

2. Aeródromo de destino.
  3. Pista asignada para la salida.
  4. Procedimiento de salida (SID). Nota: La altitud inicial será la correspondiente a la SID publicada.
  5. Código SSR modo A (SQUAWK).
  6. ADT (Approved Departure Time). Nota: ADT=CTOT del vuelo, de tenerlo.
  7. Siguiente frecuencia.
  8. Letra de la información ATIS vigente.
  9. Información adicional, que incluirá la autorización de puesta en marcha o las instrucciones para solicitarla en caso de no cumplirse los parámetros de aprobación de puesta en marcha acorde a EOBT.
- Cuando se envíe un mensaje RCD en el rango válido de EOBT, se recibirá autorización ATC y puesta en marcha. Si no se encontrase listo para puesta en marcha, el piloto no aceptará la autorización y contactará vía voz con el controlador cuando esté listo.
  - Cuando se reciba un mensaje FSM del tipo "REVERT TO VOICE PROCEDURES" la comunicación vía enlace de datos se dará por concluida y aplicará el procedimiento pasar a voz.
  - Cuando se reciba el mensaje CLD, el piloto:
    - a. Si detecta alguna inconsistencia en el mensaje recibido, pasará a voz para solicitar una nueva autorización.
    - b. Si considera la autorización del mensaje CLD correcta, responderá vía enlace de datos con un mensaje CDA (Departure Clearance Echoback).
  - Si el sistema ATC no recibe por parte del piloto un mensaje CDA dentro del tiempo de espera, o se recibe un CDA inconsistente con el mensaje CLD previo, la comunicación vía enlace de datos se terminará y se recibirá un mensaje "CDA REJECTED" en el FMS.
  - Cuando se reciba un mensaje CDA correcto, el sistema ATC enviará a la aeronave un mensaje "CLEARANCE CONFIRMED" en el FMS y dará por finalizada la comunicación vía enlace de datos.

#### 20.1.2 MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

- a. Todos los movimientos en superficie de aeronaves, aeronaves remolcadas, personas y vehículos en el área de maniobras están sujetos a autorización previa del ATC.
- b. El Control de Rodadura es responsable de:
  - a. El control de todos los movimientos de aeronaves, personas y vehículos que se efectúen en el área de maniobras a excepción de la RWY.
  - b. Expedir autorizaciones e instrucciones para el retroceso remolcado y rodaje de las aeronaves y vehículos.
  - c. Comunicar a las aeronaves los puestos de estacionamiento que asigne el Centro de Coordinación de Operaciones (CECOPS).

##### 20.1.2.1 MANIOBRAS DE RETROCESO Y RODAJE

- a. Al recibir el permiso de puesta en marcha y retroceso, la aeronave debe iniciar el retroceso antes de 1 minuto; en caso contrario el piloto deberá informar al ATC.
- b. Evitar colisiones con otras aeronaves u obstáculos es responsabilidad de:
  - Los pilotos, en rodaje en plataforma.
  - Las compañías de asistencia en tierra, durante la maniobra de retroceso.
- c. Salvo instrucción en contra, las maniobras de retroceso se efectuarán aproando al este para la RWY 30 y aproando al oeste para la RWY 12.
- d. No se autorizarán retrocesos simultáneos contiguos en plataforma norte.

No se autorizarán retrocesos simultáneos en los PRKG 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 y 21 con retroceso de aeronaves B767/A306/B752 en los PRKG 1 a 6, si las aeronaves, tras el retroceso, van a quedar por detrás del B767/A306/B752 para evitar afección por el chorro de motor.

El retroceso de la aeronave B767 en los PRKG 1, 2, 5 y 6 sólo podrá realizarse aproando hacia THR 30.

No se autorizarán retrocesos simultáneos entre los PRKG 2 y 21.

#### 20.1.2.2 LIMITACIONES DE RODAJE

##### a. GENERALIDADES

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

- Letra de clave A: Envergadura inferior a 15 m.
- Letra de clave B: Envergadura igual o superior a 15 m, e inferior a 24.
- Letra de clave C: Envergadura igual o superior a 24 m, e inferior a 36 m.
- Letra de clave D: Envergadura igual o superior a 36 m, e inferior a 52 m.
- Letra de clave E: Envergadura igual o superior a 52 m, e inferior a 65 m.
- Letra de clave F: Envergadura igual o superior a 65 m, e inferior a 80 m.

Las aeronaves en salida de categoría superior a letra de clave C lo notificarán a ATC en la primera llamada a la TWR.

b. TWY C1, letra de clave máxima C.

c. TWY S1, letra de clave máxima A.

d. TWY de acceso a puesto de estacionamiento desde GATE A1, letra de clave máxima C.

e. No se permite rodar al punto de espera en pista de TWY C1 con avión situado en punto de espera en pista de TWY C2.

f. No se permite rodar por TWY T3 ni T4 con un avión situado en punto de espera en pista de TWY C4.

g. Back Track: En RWY 28 autorizado a realizar con aeronave máxima CRJ900. En RWY 12/30, sólo puntualmente por necesidades operativas en horario diurno con óptimas condiciones de visibilidad, autorizado a realizar con aeronave máxima A321/B737.

h. Plataforma de deshielo, aeronaves de letra de clave máxima C.

i.

#### 20.1.2.3 PARTICULARIDADES DE LA OPERACIÓN POR RWY 30 (PUNTO DE ESPERA DE LA PISTA K1)

Debido al umbral desplazado de la RWY 30, una aeronave rodando desde el punto de espera K1 hacia el THR 30 penetra la superficie limitadora de obstáculos de aproximación.

Como consecuencia de ello, el punto de espera K1 es un punto de acceso a pista y se requiere de autorización de ATC para rebasarlo.

No obstante, una vez autorizadas por ATC, las siguientes aeronaves podrán esperar en los puntos de espera en pista de TWY C2 y TWY C1:

- Punto de espera en pista de TWY C2: aeronaves de altura inferior a 7.60 m (por ejemplo: PC24, G280, Embraer 145, E35L, ATR 42, Falcon 900/2000, CRJ 100/200/700/900/1000).
- Punto de espera en pista de TWY C1: aeronaves de altura inferior a 9.65 m (por ejemplo: todas las aeronaves que se indican en el punto anterior y GLEX, GL5T, GL7T, GLF4, GLF5, GLF6, FA6X, FA7X, FA8X, MD 83/88, ATR 72).

Esto implica:

a. Normalmente, ATC dará instrucciones a las aeronaves en salida al punto de espera K1.

b. Las aeronaves deberán notificar que están listas para salida al alcanzar el punto de espera K1.

## 20.2 MOVIMIENTO DE PERSONAL EN PLATAFORMA

Están prohibidos los desplazamientos de pasajeros a pie por plataforma, deberán ser transportados por un agente handling con un vehículo autorizado.

## 20.3 PROCEDIMIENTO DE SOLICITUD DE CATEGORÍA DE INCENDIOS A DEMANDA

El Aeropuerto de Bilbao proporciona categoría SEI 7 de forma continuada y 8 a demanda. Para operar con categoría 8 las compañías interesadas deben solicitarlo por vía:

- SITA: BIOOOYA; o
- E-mail: [biocecpsje@aena.es](mailto:biocecpsje@aena.es) y [arbalciscu@aena.es](mailto:arbalciscu@aena.es)

La solicitud debe realizarse al menos 30 días antes de la fecha prevista para el vuelo, y deberá contener los siguientes datos:

- Número de vuelo.
- Clase de vuelo.
- Tipo de aeronave.
- Fecha y horas previstas.

La confirmación de la categoría 8 se realizará a través del mismo medio por el que fue solicitada.

## 20.4 OPERACIÓN DE AERONAVES DE LETRA DE CLAVE E

Para operar con categoría SEI 8, ver casillas 6 y 20 "Procedimientos de solicitud de categoría de incendios a demanda".

Procedimiento de operación:

- Llegadas: Deben abandonar RWY 12 por TWY C2 o RWY 30 por TWY C6, y rodar por TWY T hasta A2.
- Salidas: Las aeronaves deben salir de plataforma por TWY A2 (ACFT estacionadas en PRKG 6A) o a través de TWY A1 (ACFT estacionadas en PRKG 111), rodar por TWY T, saliendo a RWY 12 por TWY C6 o a RWY 30 hasta el punto de espera K1. Posteriormente y con autorización ATC, accederán a RWY 30 por TWY C2.
- Estacionamiento: Sólo podrán estacionar en Plataforma Norte en el PRKG 6A (posición de pasarela) y en el PRKG 111 (posición remota y salida autónoma).

Restricciones:

- Por haber menos de 4 m entre la rueda exterior del tren principal de las aeronaves de letra de clave E y el borde de la TWY, el movimiento de aeronaves de letra de clave E debe realizarse con maniobra sobreviraje en los siguientes tramos:
  - Tramo curvo RWY12-C2
  - Tramo curvo C2-T1
  - Tramo curvo T1-C2
  - Tramo curvo C2-RWY30
  - Tramo curvo C6-T6
  - Tramo curvo T6-C6
  - Entrada T3-A2
  - Entrada T4-A2
  - Salida A2-T3
  - Salida A2-T4
- Por haber menos de 4 m entre la rueda exterior del tren principal de las aeronaves de letra de clave E y el borde de la TWY de acceso a puesto de estacionamiento, el movimiento de aeronave de letra de clave E debe realizarse con maniobra de



sobreviraje y guiado de señalero a la llegada y a la salida en el tramo curvo entre puerta A2 y PRKG 6A.

- Si existen obstáculos temporales en el área de maniobras, se realizará guiado de TOAM en TWY.
- No autorizado el acceso a plataforma por GATES B y A1.
- No se autorizará retrocesos simultáneos entre PRKG 6A y 2 si la aeronave de letra de clave E está realizando el retroceso desde el PRKG 6A.
- No se autorizará rodaje por GATES A2 ni A1 si aeronave de letra de clave E está entrando o saliendo del PRKG 111.
- El margen vertical mínimo de franqueamiento de las ruedas (MVM) no es suficiente.
- PAPI RWY 12/30 no utilizable.

## 20.5 OPERACIÓN DE HELICOPTEROS

Al no estar definida otra zona específica para operar con helicópteros, tendrán el mismo tratamiento que las aeronaves de ala fija y serán autorizados por ATC a despegar y aterrizar en la pista de vuelo.

## 20.6 DESHIELO DE AERONAVES

El agente handling proveedor solicitará autorización vía SITA a BIOOOYA o e-mail a [bioceops@aena.es](mailto:bioceops@aena.es) haciendo constar:

- Identificación de la aeronave,
- Tipo de aeronave y
- Hora estimada de llegada al punto de deshielo.

Posiciones disponibles para deshielo:

- Plataforma de deshielo para aeronaves hasta clave C (<36 m de envergadura). No utilizable durante LVP.
- PRKG 111 para aeronaves hasta clave E (<65 m de envergadura)
- PRKG 14 para aeronaves hasta clave C (<36 m de envergadura). Utilizable si fuera necesario por motivos operacionales o como alternativa a la plataforma de deshielo durante LVP.

Las aeronaves clave D y E realizarán el deshielo en el estacionamiento en que se encuentren estacionadas. Una aeronave hasta clave C rodando desde el punto de espera K1 hasta la Plataforma de Deshielo no vulnera la superficie de aproximación de la RWY 30. En cualquier caso, la aeronave deberá tener autorización de TWR para sobrepasar el punto de espera K1.

## 20.7 OPERACIONES VISUALES NOCTURNAS (VFR-N)

Se permite la realización de vuelos VFR-N.

## 20.8 OPERACIONES VISUALES (VFR)

RWY 10/28 será de uso preferente para operaciones VFR.

## 20.9 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 afección 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: [Seguridad\\_Operacional\\_BIO@aena.es](mailto:Seguridad_Operacional_BIO@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: [lecm.safety@enaire.es](mailto:lecm.safety@enaire.es)

## 20.10 AVIACIÓN GENERAL Y DE NEGOCIOS

Incluirán en la casilla 18 del FPL, bajo el indicador RMK/ el nombre del agente handling contratado.

No se autorizarán planes de vuelo que no tengan cumplimentada dicha información.

## 20.11 INTERCAMBIO DE DATOS CON NMOC-ADVANCED ATC TWR

El aeropuerto de Bilbao intercambia información para los vuelos de salida aplicando los procedimientos avanzados ATC TWR.

El intercambio de mensajes desde el sistema local a la red ATM utiliza el standard europeo para aeropuertos A-CDM, usando los siguientes tipos de mensaje:

- A-DPI para todos los vuelos instrumentales de salida.
- C-DPI cuando se requiere.

Cuando la aprobación de puesta en marcha esté publicada y la aeronave comience la salida del estacionamiento, la hora objetivo de despegue (TTOT) se calculará y transmitirá a NMOC (Network Manager Operations Center) a través del mensaje A-DPI. El uso de la hora real de fuera de calzos (AOBT) en lugar de la EOBT del plan de vuelo, junto con el tiempo de rodaje variable, aumentará la precisión de la hora de despegue.

Desde el momento de la recepción del A-DPI, no se aceptarán mensajes DLA o CHG que modifiquen datos del plan de vuelo. Si estuviera regulado, se mantendrá la CTOT asignada previa a la recepción del A-DPI.

Si una aeronave tuviera que abortar el rodaje por causas técnicas, el aeropuerto enviará al NMOC un mensaje C-DPI. Como consecuencia de dicho C-DPI, el plan de vuelo se suspenderá informándose al operador por medio de un mensaje de suspensión de vuelo (FLS) con la observación "Suspended by Departure airport". El plan de vuelo podrá ser activado de nuevo a través de una actualización de la EOBT con un mensaje DLA o de CHG.

## 20.12 PLAN DE EMERGENCIA DEL AEROPUERTO

En virtud del artículo 9.1.2 de la Orden FOM 2086/2011 y del ADR.OPS.B.005 b) del Reglamento EU 139/2014, así como de la reglamentación de Aena EXA 59 "Criterios de aplicación en relación con los Planes de Emergencia de los aeropuertos," en el Aeropuerto de Bilbao no se permitirá la operación de aeronaves de una compañía aérea sin representante designado en el aeropuerto a efectos de coordinación de actuaciones derivadas de respuesta a una emergencia, pudiendo ser éste otra compañía aérea o un agente handling designado.

## LEBB AD 2.21 PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS

Salvo por razones de seguridad los helicópteros evitarán el sobrevuelo de los núcleos habitados de los municipios de Erandio, Sondika, Loiu, Zamudio y Derio cuando evolucionen en el circuito de tránsito de aeródromo. Asimismo, evitarán que las órbitas de espera o de fallo de radio al sur del campo se realicen sobre dichas zonas. La altura a mantener en esta fase del vuelo no será inferior a 1000 ft sobre la elevación del campo.

Los helicópteros de alta generación de ruido (tipo Bell 212 o superiores) evitarán la utilización del circuito de tránsito de aeródromo de la RWY 10/28 para entrenamiento limitándose a utilizarlo únicamente para aterrizar.

### 21.1 PRUEBAS DE MOTOR

El agente handling u operador aéreo solicitará las pruebas de motor a CECOPS por teléfono, SITA o correo electrónico:

- TEL: +34-944 869 658/655/656.
- SITA: BIOOOYA.
- Correo electrónico: [biocecops@aena.es](mailto:biocecops@aena.es)

Antes del comienzo de la prueba y a la finalización de la misma, la tripulación o mecánicos contactarán con ATC en la frecuencia correspondiente.

Las pruebas de motor superiores a ralentí están prohibidas entre las 0000 y las 0600 LT.

Las posiciones para la realización de pruebas de motor son:

- Potencia ralentí: en el estacionamiento que ocupa.
- Potencia superior a ralentí:
  - Turbohélice: en el estacionamiento que ocupa.
  - Resto de aeronaves:
    - Plataforma norte: PRKG 11.
    - TWYT4.

## LEBB AD 2.22 PROCEDIMIENTOS DE VUELO

### 22.1 PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)

#### 22.1.1 GENERALIDADES

La RWY 30 es utilizable para despegues en condiciones de visibilidad reducida.

1.1. Se aplicarán los procedimientos de visibilidad reducida (LVP), cuando:

- el alcance visual en pista (RVR) de cualquiera de los transmisómetros, alcance un valor inferior a 550 m, o
- la visibilidad sea inferior a 800 m, en caso de que los transmisómetros estuvieran fuera de servicio.

1.2. Se informará a los pilotos de que se están aplicando los procedimientos de visibilidad reducida a través del ATIS, con la fraseología "LOW VISIBILITY PROCEDURE IN FORCE".

1.3. Los procedimientos de visibilidad reducida se cancelarán cuando el RVR en todos los transmisómetros sea superior a 1000 m, o visibilidad superior a 1000 m en caso de que los transmisómetros estuvieran fuera de servicio y con firme tendencia de mejora de las condiciones meteorológicas.

#### 22.1.2 MOVIMIENTOS EN TIERRA

Cuando el RVR sea igual o inferior a 1000 m, se activará, además del balizamiento apropiado, las barras de parada que protegen los accesos a RWY y las luces de punto de espera intermedio.

TWR no autorizará el acceso al área de maniobras de ningún vehículo, excepto los imprescindibles para la operación, que estén equipados con radiotelefonía y en contacto permanente con TWR.

Se utilizarán las barras de parada y las luces de punto de espera intermedio para gestionar los movimientos en superficie.

Los pilotos procederán a verificar en todo momento la situación de la aeronave, comprobando que el rodaje se ejecuta en condiciones de completa seguridad.

En el caso de que una aeronave que sale, tuviera que regresar a la plataforma, el piloto informará a TWR y esperará nuevas instrucciones de rodaje.

#### 22.1.2.1 Llegadas

Las aeronaves que hayan aterrizado:

- Notificarán pista libre y la calle de salida utilizada cuando las luces de eje de la TWY pasen a ser todas verdes, en lugar de verdes-amarillas.
- Esperarán instrucciones de rodaje de TWR.

Llegadas a Plataforma Norte:

- RWY 30 en uso: abandono de RWY por TWY C5 o C6. Rodaje vía TWY T hasta las GATE B, A2 o A1, en función del puesto de estacionamiento asignado. Si el puesto de estacionamiento asignado es uno de los comprendidos entre los PRKG 10 al 18, ambos inclusive, el acceso a la plataforma norte se realizará por A1. Para el acceso a los PRKG 7, 78, 8, 89, 9, 11A y 111 el acceso se realizaría por A2, para el resto de los puestos el acceso se realizaría por B. En B, A2 y A1 la aeronave esperará la presencia de un vehículo "SÍGAME".

Llegadas a Plataforma Sur:

- RWY 30 en uso: se instruirá al tráfico para que abandone la RWY por la GATE D1, cruce RWY 10/28 y acceda por D3 para proceder al puesto de estacionamiento guiado por un vehículo "SÍGAME".

#### 22.1.2.2 Salidas

Salidas desde Plataforma Norte:

- RWY 30 en uso: abandono de la plataforma vía A1, A2 o B, en función del puesto de estacionamiento donde se encuentre la aeronave. Si el puesto de estacionamiento en el que se encuentra la aeronave es uno de los comprendidos entre los PRKG 11 al 18, ambos inclusive, la salida de la plataforma norte se realizará por A1. Si la aeronave se encuentra estacionada en los PRKG 19, 20 y H21 la salida de la plataforma norte se realizará por la GATE B. Para el resto de los puestos de estacionamiento, la salida se realizará por A2. Rodaje vía TWY T hasta punto de espera en pista K1, o C2, o C1, según indique ATC.

Salidas desde Plataforma Sur:

- RWY 30 en uso: guiado por un vehículo "SÍGAME" y abandono de la plataforma vía D3. Rodaje hasta punto de espera en pista en D1, donde esperará autorización ATC para cruzar la pista en uso. El guiado por vehículo "SÍGAME" se realizará hasta la plataforma norte, la aeronave continuará su rodaje vía TWY T hasta el punto de espera en pista K1, o C2, o C1, según indique ATC.

### 22.1.3 FALLO DE COMUNICACIONES Y SITUACIONES ANÓMALAS EN EL ÁREA DE MANIOBRAS

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, 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 RWY, el piloto, inmediatamente, lo notificará a ATC (incluida la última posición conocida), evacuará, lo antes posible, la RWY, si es capaz de localizar una TWY cercana apropiada, a menos que ATC indique otra cosa; y después, detendrá la aeronave.
- En caso de desorientación de un vehículo en el área de maniobras, se comunicará este hecho a ATC (incluida la última posición conocida) y, a menos que reciba otra indicación de ATC, evacuará el área de maniobras para alejarse a una distancia segura, lo antes posible y detendrá el vehículo.

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

oportunas.

#### Avería de aeronave o vehículo

- Aeronave: notificará la situación a ATC y esperará la llegada de asistencia. En caso de encontrarse en una RWY, si es posible y a menos que ATC indique lo contrario, la evacuará.
- Vehículo: comunicará este hecho a ATC (incluida la última posición conocida) y, a menos que reciba otra indicación de ATC y si es posible, evacuará el área de maniobras para alejarse a una distancia segura, lo antes posible y detendrá el vehículo. Si no puede mover el vehículo, informará sin demora a ATC.

#### Fallo de comunicaciones

En el caso de que una aeronave o vehículo 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 RWY, 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.
- Vehículo: evacuará el área de maniobras si se encontrase en ella y después detendrá el vehículo permaneciendo en su posición y esperando la llegada del vehículo de asistencia.

## 22.2 SISTEMA DE VIGILANCIA ATS

Se emplea en el suministro del servicio de control de aeródromo para ejecutar las siguientes funciones:

- a. supervisión de la trayectoria de vuelo de aeronaves en aproximación final hasta 1600 ft AMSL en RWY 30 y 1500 ft AMSL en RWY 12;
- b. supervisión de la trayectoria de vuelo y asistencia para la navegación de otras aeronaves en las cercanías del aeródromo, si:
  1. éstas se encuentran al norte del campo a 2400 ft AMSL o superior dentro del ATZ;
  2. éstas se encuentran al sur del campo a 2900 ft AMSL o superior dentro del ATZ;
- c. establecimiento de separación establecido en el R.C.A. apartado 4.6.7.3, entre aeronaves sucesivas a la salida. Dicha separación estará supeditada a la existencia, al ser aplicada, de traza radar del tráfico precedente en salida y que dicho tráfico haya superado 3200 ft AMSL en salida de RWY 12 y 2600 ft AMSL en salida de RWY 30.

En caso de indisponibilidad de los radares de Solórzano o Biarritz, se suspenderán todas las funciones anteriores.

## 22.3 AJUSTE DE VELOCIDAD

Las llegadas a Bilbao AD, bajo control radar, ajustarán sus velocidades conforme a lo especificado a continuación:

- IAS MAX 250 kt a FL120 o inferior.
- IAS 210 kt al comienzo del viraje final para interceptar el rumbo del LOC del ILS.
- IAS 180 kt al completar el viraje final y establecerse en el rumbo LOC del ILS, cuando la aeronave se encuentre dentro de 20 NM del umbral de aterrizaje.
- IAS 160 kt al cruzar 4 NM del umbral de aterrizaje.
- Las aeronaves con IAS de crucero inferiores a las citadas anteriormente deberán mantener velocidad de crucero hasta el punto de ajuste que les afecte.

La IAS MAX permitida para las salidas es de 250 kt hasta abandonar FL100.

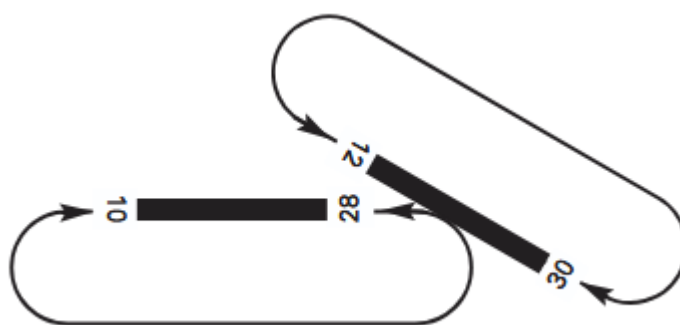
## 22.4 PROCEDIMIENTO DE SALIDAS VISUALES PARA VUELOS IFR

Los vuelos IFR podrán solicitar a ATC una “salida visual” en tierra o en el aire bajo las siguientes condiciones:

- Entre el comienzo del crepúsculo civil matutino y el final del crepúsculo civil vespertino.
- Condiciones meteorológicas en la dirección del despegue y ascenso inicial subsiguiente que permitan el vuelo visual hasta la Altitud Mínima Radar.
- En el aire el piloto propondrá a ATC un rumbo o un directo.
- En tierra, el piloto propondrá a ATC un rumbo o punto, o ATC propondrá una salida visual sujeta a consentimiento y colocación del piloto.
- El piloto será el responsable de mantener el margen de franqueamiento de obstáculos hasta la Altitud Mínima Radar.

Si las salidas visuales se aplican por imposibilidad de uso de las SID publicadas y las salidas de contingencia, dejan de ser de aplicación los procedimientos de atenuación de ruidos descritos en AIP LEBB AD-2 Ítem 21 Procedimientos de Atenuación de Ruidos.

## 22.5 CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD



## LEBB AD 2.23 INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

### 23.1 FENÓMENOS DE VIENTO EN LA RWY 12/30

La orografía del entorno del aeropuerto da lugar a que, con vientos fuertes en altura provenientes del suroeste aparezcan fenómenos de cizalladura vertical y turbulencia moderada a severa en las aproximaciones y despegues de ambas cabeceras, con las siguientes características:

- Por lo general, el viento en superficie en el aeropuerto se ve desviado a sur y sureste (120°-190°), aunque también puede soplar del suroeste (200°-240°), con intensidades en ambos casos entre 12 y 25 kt.
- En bastantes ocasiones, el viento en el aeropuerto puede ser inferior a 10 kt por lo que no siempre es representativo del viento que las aeronaves experimentarán en sus aproximaciones. Si bien la intensidad del viento medio disminuye en general al descender de altitud, en las aproximaciones pueden producirse aumentos transitorios con rachas fuertes e incluso cambios en la dirección.
- La turbulencia y la cizalladura pueden producirse en todos los tramos de las últimas 10 NM de ambas cabeceras. La turbulencia es más frecuente entre 1600 ft y 3000 ft, registrándose mayores intensidades en la aproximación a la RWY 30.
- La cizalladura puede tener carácter positivo o negativo, pudiendo experimentar las aeronaves ganancias o pérdidas de viento de cara de 15 kt o superiores.
- Las perturbaciones del viento producidas por la orografía pueden tener escalas espaciales y temporales pequeñas por lo que las aeronaves que realicen aproximaciones sucesivas pueden experimentar fenómenos de cizalladura y/o turbulencia diferentes.

La época del año en la que se dan con más frecuencia estas situaciones es de octubre a marzo.

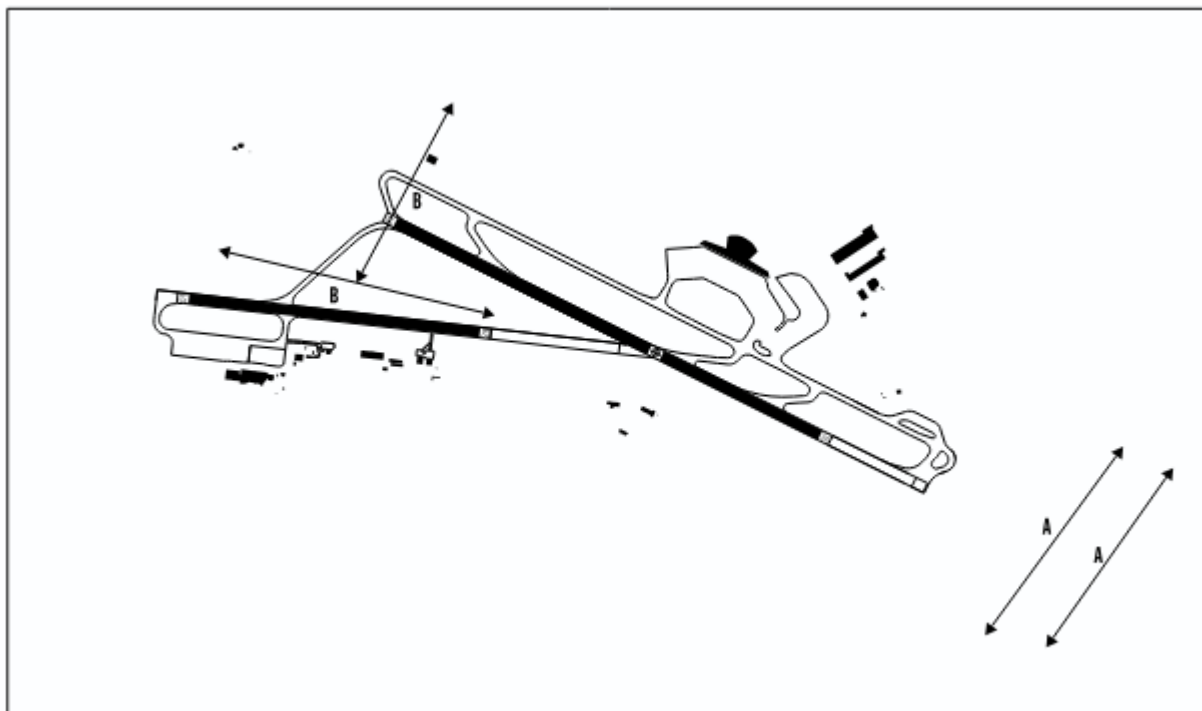
## 23.2 SERVICIO DE CONTROL DE FAUNA

Horario: de orto a ocaso.

Paso de aves migratorias.

En época estival hay concentración de cernícalos.

- Zona A: Paso de buitres.
- Zona B: Paso de gaviotas.



## LEBB AD 2.24 CARTAS RELATIVAS AL AERÓDROMO

El listado de cartas relativas al aeródromo puede encontrarse en el siguiente enlace:

<https://aip.enaire.es/AIP/#LEBB>

## LEBB AD 2.25 PENETRACIÓN DE LA SUPERFICIE DEL TRAMO VISUAL (VSS)

A continuación se incluyen los procedimientos de aproximación instrumental afectados:

IAC 5 VOR RWY 12: Aproximación directa.

IAC 10 VOR RWY 30: Aproximación directa.