

Barcelona Oeste Control (R4) | Barcelona Radar | Valencia Radar

Índice

- [1. Barcelona Oeste Control \(RUTA 4\)](#)
- [2. Barcelona Radar](#)
- [3. Valencia Radar](#)
- [4. Recursos Adicionales](#)

1. Barcelona Oeste Control (RUTA 4)

El cuarto sector de ruta presta servicio radar al este peninsular, aglutinando sectores sobre los cielos de toda la costa Mediterránea, desde Barcelona hasta Murcia en una única posición activa, tal como se describe a continuación.

Posiciones activas

IVAC log-in	Call-sign	Frecuencia	FRA	Límites	Observaciones
-------------	-----------	------------	-----	---------	---------------

LECB_W_CTR	Barcelona Control	134.680		SFC en FL60	Indicativo CPDLC en eventos: CBKW
------------	-------------------	---------	---	-------------	--

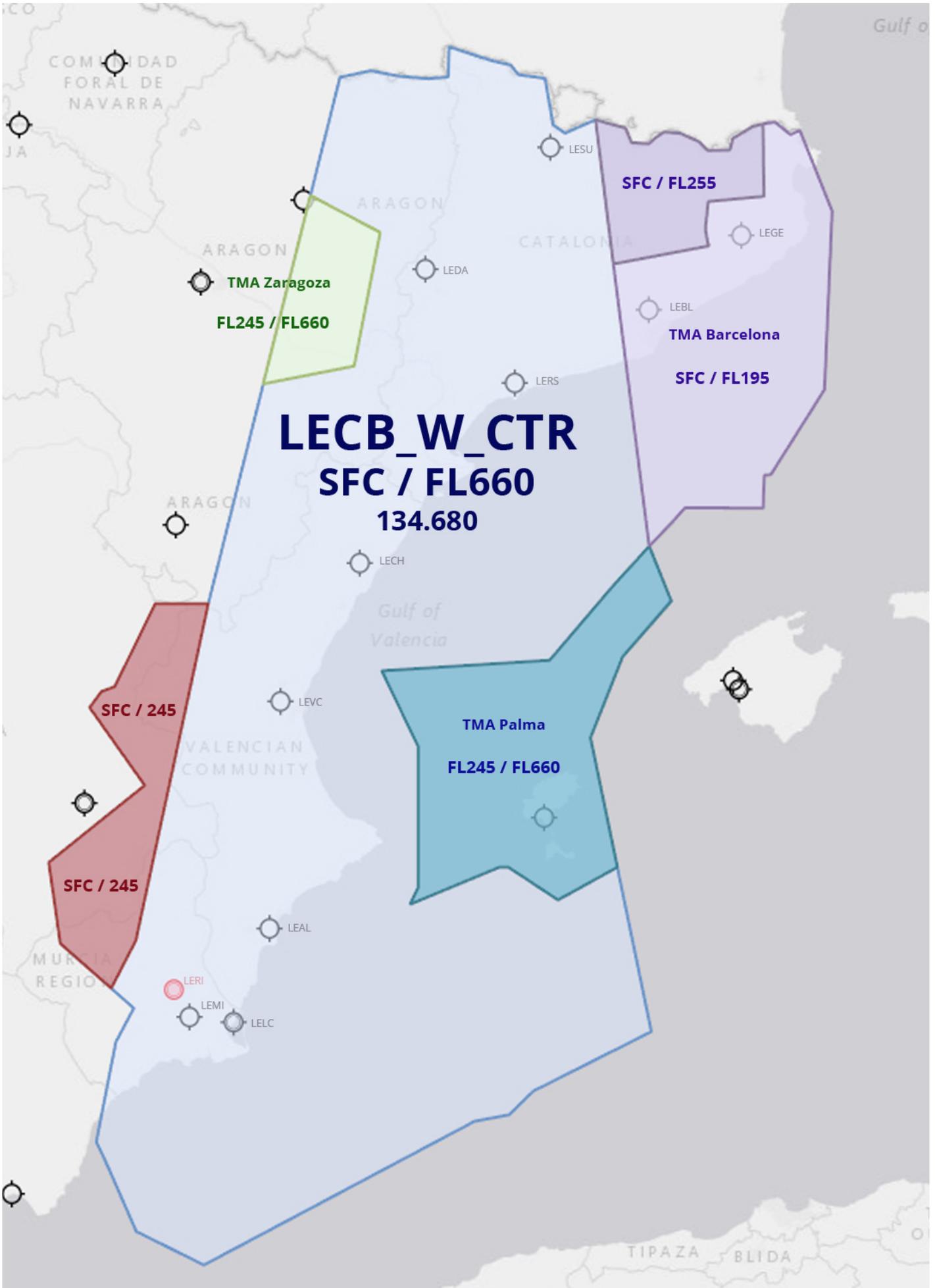
Incluir en RMKs: **NO ATS BELOW FL245 AT PALMA TMA.**

Posiciones no activas

IVAC log-in	Call-sign	Frecuencia	FRA	Límites	Observaciones
LECB_PL1_CTR	Barcelona Planner	--			Activable por NOTAM

La posición de Barcelona Planner actúa como ayuda a LECB_W_CTR en la planificación y gestión del tráfico.

Espacio aéreo



LECB_W_CTR
SFC / FL660
134.680

TMA Zaragoza
FL245 / FL660

SFC / FL255

TMA Barcelona
SFC / FL195

SFC / 245

TMA Palma
FL245 / FL660

SFC / 245

Además del servicio en ruta, en caso de ausencia de controlador en las posiciones inmediatamente inferiores (APP, TWR, etc.) el controlador UIR asumirá sus responsabilidades y espacios aéreos correspondientes, dentro de sus límites horizontales de servicio, aunque esto suponga crear con ello un "escalón" bajo otro sector UIR aledaño, dando así el mismo servicio previsto para las dependencias asumidas. Así, por ejemplo, se prestará servicio en los TMA de Valencia y Barcelona, al tiempo que no se dará servicio en los TMA de Zaragoza (LECM_R2_CTR) y Palma (LECB_E_CTR), debiendo pasar los tráficos en evolución a dichos espacios a la frecuencia UNICOM normalmente.

LECB_W_CTR proporciona servicio en el TMA de Barcelona. En el sector LECB_CVN, únicamente hasta FL195 (hasta FL255 dentro de GR1).

LECB_W_CTR proporciona control en el Sector LECB_LVS sobre Ibiza a partir de FL245.

Procedimientos operativos LECB_W_CTR

OVFLT	Downstream LECB E, LFBB: NIVEL PAR		Downstream LECM (-ASTRO), LECS, DAAA: NIVEL IMPAR		
	AD	Vía (PAR, IMPAR)	Upstream	Autorización	Downstream
ARRIBADAS	LEAB	ANETO/PERDU	de LFBB a ECL	↓ FL310/SAURA ↓ FL250	LECL
		EBROX	de LECB E a ECL	↓ FL250	LECL
		EPAMA			
		HAMBRA/LABRO	de DAAA a ECL	↓ FL250	LECL
		de: LEBL/LEGE/LECS	de DDI a FL290-	↓ FL250	LECL
	LEAM	RESTU	de LECB E a ECL	↓ FL270/RESTU	LECS
	LEAL	ANETO/PERDU	de LFBB a ECL	↓ FL310/SAURA ↓ FL250	LECL
		HAMBRA/LABRO	de DAAA a ECL	↓ FL250	LECL
		OKITI	de LECB E a ECL	↓ FL250/BEBA	LECP
		de: LEBL/LEGE/LECS	de DDI a FL290-	↓ FL250	LECL
		LEZG			
	LEBL	MARIO/VAKIN/PONEN	de LECM R2 a FL320-	↓ FL310	DDI
		EPAMA	de LECB E a ECL	↓ FL250	DDI
		MATEX	de LECS a ECL	↓ FL310	DDI
		de: LEAL/LELC/LEAB	de LECL a FL240	↑ FL300-	DDI
	LECH/ LEVC	ANETO/PERDU	de LFBB a ECL	↓ FL310/MLA	DDI
		CDP-EPAMA	de LECB E a FL330	↓ FL250	LECP GIX
		EBROX	de LECB E a FL350	↓ FL310	DDI
		HAMBRA/LABRO	de DAAA a ECL	↓ FL250	LECL
		LUXUR/SADAF-IZA	de LECB E a FLc (W)	↓ FL250/IZA	LECP GIX
		RESTU	de LECS a ECL	↓ FLc (LECL)	LECL
	LEIB	ASTRO/OLPOS/LASPO	de LECS a ECL	↓ FL250	LECL
		MABUX/LASPO	de LECM a FL320	↓ FL250	LECL
		RESTU	de LECS a ECL	↓ FL250	LECL
		SADAF	de LECB E a FLc (W)	↓ FL250	LECL
	LEGE	MARIO/VAKIN/PONEN	de LECM R2 a FL320-	↓ FL310	DDI
		SADAF-IZA-EBROX	de DAAA a ECL	↓ FL310	DDI
		SOPET-EBROX	de LECS a ECL	↓ FL310	DDI
		de: LEAL/LELC/LEAB	de LECL a FL240	↑ FL300-	DDI
	LELC/ LEMI	ANETO/PERDU	de LFBB a ECL	↓ FL310/SAURA ↓ FL250	LECL
		HAMBRA/LABRO	de DAAA a ECL	↓ FL250	LECL
		EBROX	de LECB E a ECL	↓ FL250	LECL
		MANDY	de LECM R2 a FL320-	↓ FL250	LECL
		OKITI	de LECB E a ECL	↓ FL250	LECL
		de: LEBL/LEGE/LECS	de DDI a FL290-	↓ FL250	LECL
		LEZG	de DDI a FL290-	↓ FL250	LECL
	LEMD	NEXAS	de LECB E a ECL	↓ FL310/NEXAS	LECM R2
		WALLY	de LECB E a ECL	↓ FL330/WALLY	LECM R2
	LEPA	LABRO	de DAAA a ECL	↓ FLc (E)	LECB E
		GODOX	de LECM R2 a ECL	↓ FL250	LECP GIX
RESTU		de LECS a ECL	↓ FL250	LECP GIX	
LECS	MATEX	de LECS a ECL	↓ FL310	DDI	
	de: LEAL/LELC/LEAB	de LECL a FL240	↑ FL300-	DDI	
LEZG	BCN	de LECB E a ECL	↓ FL310	DDI	
	CASIM	de LECS/DAAA a ECL	↓ FL310	DDI	
	de: LEAL/LELC	de LECL a FL240	↑ ECL ↓ FL310	DDI	

DESPEGUES	AD	Vía (PAR, IMPAR)	Upstream	Autorización	Downstream
	LEAB	SOPET/GODOX	de LECL a FL240	↑ ECL	LFBB/LECB E
		HAMRA/LABRO	de LECL a FL240	↑ ECL	DAAA
		a: LEBL/LEGE/LEERS	de LECL a FL240	↑ FL300-	DDI
	LEAM	RESTU-ALT/VLC	de LECS a FL260	↑ ECL	LFBB/LECB E
	LEAL	ASDIR	de LECL a FL240	↑ ECL	LFBB/LECB E
		HAMRA/LABRO	de LECL a FL240	↑ ECL	DAAA
		IZA	de LECP(RWY 10) o LECL(RWY 28) a FL240	↑ ECL	LECB E
		a: LEZG	de LECL a FL240	↑ FL320 ↓ FL310	DDI
		a: LEBL/LEGE/LEERS	de LECL a FL240	↑ FL300-	DDI
	LEBL	ASTRO/RESTU	de DDI a FL290	↑ ECL	LECS
		MARIO/VAKIN/NEXAS	de DDI a FL290	↑ ECL	LECM
		a: LEAL/LELC/LEAB	de DDI a FL290	↓ FL250	LECL
		a: LEAM vía RESTU	de DDI a FL290	↑ FL310 ↓ FL270	LECS
	LECH/ LEVC	BCN	de DDI a FL300	↑ FL340-	LECB E
		GIROM/OKABI	de DDI a FL300	↑ ECL	LFBB
		GODOX	de LECP(RWY 12) o LECL(RWY 30) a FL240	↑ FL320	LECB E
		HAMRA/LABRO	de LECL a FL240	↑ ECL	DAAA
		LUXUR/SADAF	de LECL a FL240	↑ FLc (E) FL310+	LECB E
		RESTU	de LECL a FL240	↑ ECL	LECS
	LEIB	GIROM/OKABI	de LECP a FL260 <small>(FL240- hasta 8NM norte de EPAMA)</small>	↑ ECL	LFBB
		MARIO/VAKIN	de LECP a FL260 <small>(FL240- hasta 8NM norte de EPAMA)</small>	↑ ECL	LECM R2
		RESTU	de LECP(RWY 06) o LECL(RWY 24) a FL240	↑ ECL	LECS
		SADAF	de LECP a FL240	↑ FLc (E)	LECB E
		VLC	de LECL a FL240	↑ ECL	LECM/LECS
	LEGE	ASTRO/RESTU	de DDI a FL290	↑ ECL	LECS
		MARIO/VAKIN/NEXAS	de DDI a FL290	↑ ECL	LECM
		a: LEAL/LELC/LEAB	de DDI a FL290	↓ FL250	LECL
	LELC/ LEMI	ASDIR	de LECL a FL240	↑ ECL	LFBB/LECB E
		ASTRO	de LECL a FL240	↑ FL300-	LECM
		HAMRA/LABRO	de LECL a FL240	↑ ECL	DAAA
		IZA	de LECL a FL240	↑ ECL	LECB E
		WALLY	de LECL a FL240	↑ FL310-	LECM
		a: LEZG	de LECL a FL240	↑ FL320 ↓ FL310	DDI
		a: LEBL/LEGE/LEERS	de LECL a FL240	↑ FL300-	DDI
	LEPA	EPAMA-VLC-ASTRO	de LECP a FL240	↑ ECL	LECS
		EPAMA-VLC-CLS	de LECP a FL240	↑ ECL	LECM
		GIROM/OKABI	de LECP a FL280	↑ ECL	LFBB
		GENIO/LABRO	de LECP a FL240	↑ ECL	DAAA
		MARIO/VAKIN	de LECP a FL280	↑ ECL	LECM
		RESTU	de LECP a FL240	↑ ECL	LECS
		a: LEGE	de LECP a FL280	↑ FL300-	DDI
	LEERS	MARIO/VAKIN/NEXAS	de DDI a FL290	↑ ECL	LECM
		ASTRO/RESTU	de DDI a FL290	↑ ECL	LECS
	LEZG	BCN	de DDI a FL300	↑ ECL	LECB E

Procedimientos de Gestión de Tráfico

- Se proporciona control radar en ruta en todo el sector.
- Barcelona Control asignará las llegadas STAR a los tráficos con destino a Barcelona TMA, Valencia TMA, Palma TMA y Zaragoza TMA. Podrá asignar STAR a otros aeródromos previa coordinación con las unidades correspondientes.

Mínimas de separación

- Separación horizontal en ruta: 5 nm
- Separación vertical: 1000 pies hasta FL410 (espacio RVSM de FL290 a FL410), **excepto entre cualquier tráfico con aeronaves autorizados a volar espacio RVSM sin el equipamiento correspondiente** por encima de FL290 (generalmente tráfico militar), que será de 2000 pies. Por encima de FL410 la separación vertical será de 2000 pies en todos los casos.

Pérdida de condiciones RVSM

Cuando por cualquier circunstancia (fallo de equipo, turbulencia, etc.) se produzca un cambio de condición de RVSM a NO RVSM, la tripulación del vuelo lo comunicará sin demora y la dependencia ATC revisará su autorización para garantizar una separación horizontal y vertical adecuada con el resto de tráficos. Adicionalmente, el sector donde se produzca dicho cambio lo notificará a los sectores colaterales afectados para la coordinación de una separación de 2000' u otra que se estime oportuna.

En presencia de turbulencia grave prevista o no prevista, que en opinión del piloto podría afectar a la capacidad de la aeronave para mantener su nivel de vuelo autorizado, se establecerá o bien una separación horizontal adecuada o se aumentará la separación vertical mínima.

Adicionalmente, se determinará si debería suspenderse la RVSM y, de ser así, durante cuánto tiempo y en qué área o nivel o niveles de vuelo concretos. En este caso, se deberá coordinar dicha suspensión o suspensiones con los sectores y dependencias adyacentes.

Operativa CPDLC

El uso de CPDLC (Hopple o por frecuencia) se aplicará únicamente por encima de FL285 y cuando el tiempo de respuesta de las comunicaciones no sea crítico.

En aproximación, su uso está limitado a las siguientes funcionalidades:

- Coordinación y transferencia para el cambio de frecuencia.
- Chequeo de ocupación de frecuencia para comprobación de micrófono.
- Las autorizaciones de velocidad, rumbo, niveles y tramos directos se seguirán proporcionando vía comunicaciones de voz.

Consultar manual sobre el uso de [Datalink-Aurora](#).

Cartas operacionales

Los tráficos a destinos cercanos como Barcelona TMA, Valencia TMA, Palma TMA o Zaragoza TMA, así como los sobrevuelos dentro del espacio aéreo de responsabilidad, serán transferidos a o de Barcelona Control teniendo en cuenta lo siguiente:

- Se transferirán 10 millas antes de la llegada al límite del sector adyacente, siempre libre de tráfico.
- Los tráficos que no mantengan el nivel de transferencia acordado deberán ser coordinados previamente entre ambas dependencias.
- El sector radar deberá proporcionar información sobre los procedimientos inmediatamente posteriores en sus sectores adyacentes. Para obtener esta información, hacer referencia a la tabla siguiente:

Ruta	Intenciones	Nivel de vuelo	Transferencia	Observaciones
Norte	Sobrevuelo	PAR	LFBB_CTR	LoA: Barcelona-Burdeos
Descenso	Destino Barcelona TMA	FL200	LEBL_T1_APP	STAR asignada
Este	Sobrevuelo	PAR	LECB_E_CTR	-
Descenso	Destino Palma TMA	FL250	LECP_GIX_CTR	Excepto Ibiza AD. STAR asignada
Descenso	Destino Ibiza AD	FL150	LEIB_APP	STAR asignada
Sur	Sobrevuelo	IMPAR	DAAA_CTR	LoA: Argelia-Barcelona
Descenso	Destino Valencia y Castellon AD	FL150	LEVC_APP	STAR asignada
Descenso	Destino Alicante AD y Murcia CTA	FL130	LEAL_APP	STAR asignada
Suroeste	Sobrevuelo	IMPAR	LECS_CTR	LoA: Barcelona-Sevilla
Descenso	Destino Almeria y Albacete AD	PAR	LECS_CTR	Requiere coordinación del nivel de vuelo

Oeste	Sobrevuelo	IMPAR	LECM_R2_CTR	-
ASTRO y MANDY	Sobrevuelo	PAR	LECM_R2_CTR	-
Descenso	Destino Madrid TMA	FL330 o FL310	LECM_R2_CTR	Ver Manual Operativo
Descenso	Destino Zaragoza TMA	FL210	LEZG_APP	STAR asignada. Ver Manual Operativo

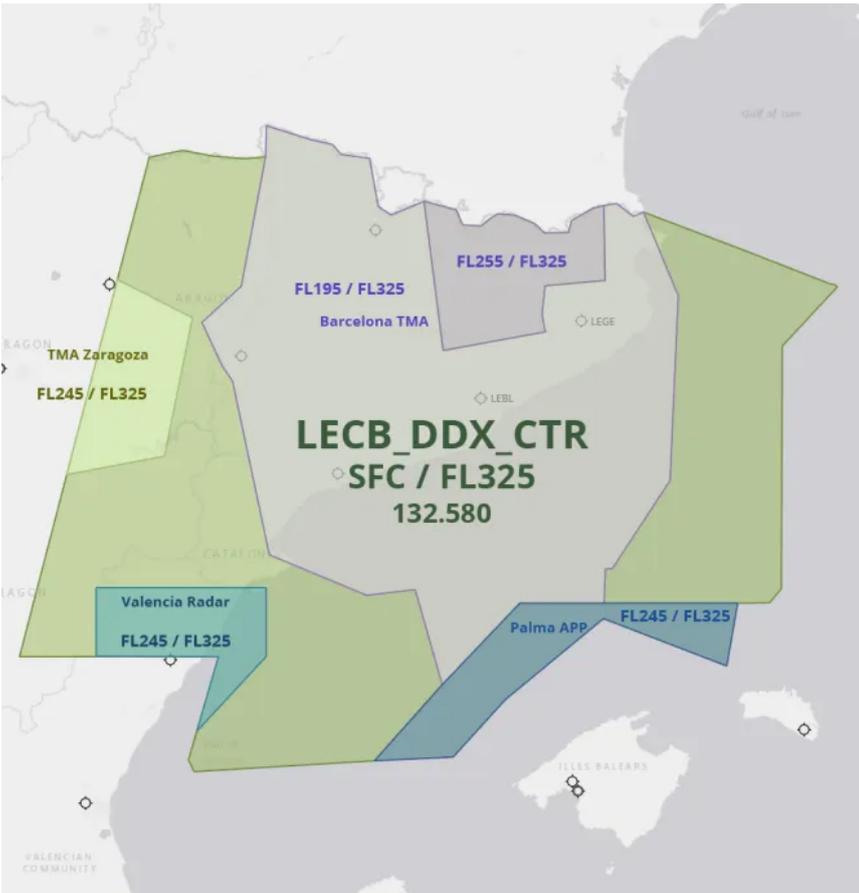
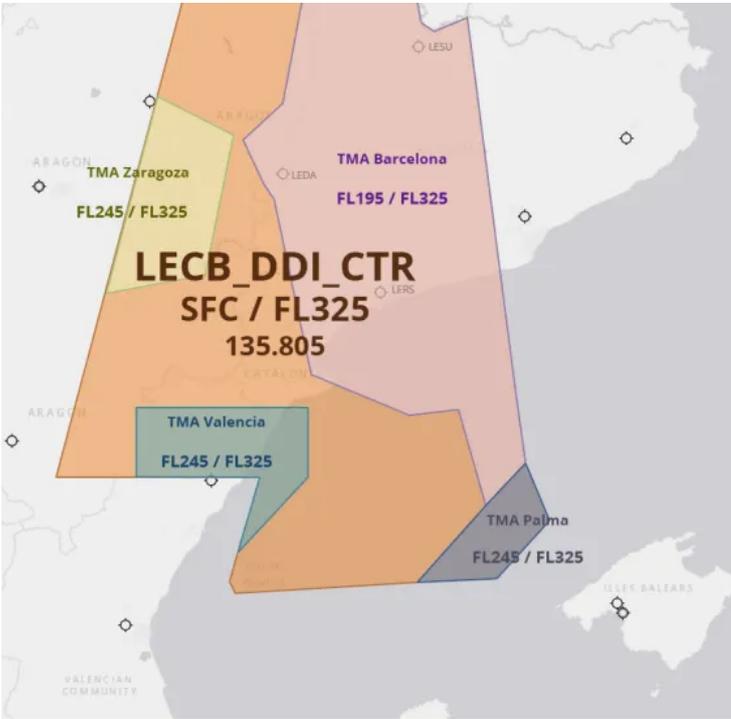
2. Barcelona Radar

Posiciones No Activas

Log-in	Callsign	Frecuencia	FRA	Limites	Observaciones
LECB_DDI_CTR	Barcelona Radar	135.805	APC Page not found or type error	SEC-FL325	Posición reservada para eventos y activable mediante NOTAM.
LECB_DDX_CTR	Barcelona Radar	132.580	APC Page not found or type error	SEC-FL325	Posición reservada para eventos y activable mediante NOTAM.

Para la apertura de estas posiciones **LEBL_T1_APP** debe de estar conectada.

Espacio Aéreo



Minima de Separacion

- Separacion vertical: 1000 pies hasta FL410 (espacio RVSM de FL290 a FL410), **excepto entre cualquier trafico con aeronaves autorizados a volar espacio RVSM sin el equipamiento correspondiente** por encima de FL290 (generalmente trafico militar), que sera de 2000 pies. Por encima de FL410 la separacion vertical sera de 2000 pies en todos los casos.
- Separacion horizontal en ruta: 5 NM
- Separacion horizontal en APP: 3 NM entre tránsitos a menos de 60 nm de LEBL ARP y 5 NM a mas de 60. Se aplicara la separacion minima por estela turbulenta entre aeronaves

3. Valencia Radar

Posiciones Activas

Log-in	Callsign	Frecuencia	FRA	Limites	Observaciones
LECL_CTR	Valencia Radar	118.800	ADG	SFC-FL245	De Lunes 00.00z a Jueves 23.59z.

Posiciones NO Activas

Log-in	Callsign	Frecuencia	FRA	Limites	Observaciones
LECL_CTR	Valencia Radar	118.800	ADG	SFC-FL245	Viernes, sábados y Domingos. Posición reservada para eventos y activable mediante NOTAM .

Espacio Aereo



Minima de Separacion

- Separacion vertical: 1000 pies hasta FL410 (espacio RVSM de FL290 a FL410), **excepto entre cualquier trafico con aeronaves autorizados a volar espacio RVSM sin el equipamiento correspondiente** por encima de FL290 (generalmente trafico militar), que sera de 2000 pies. Por encima de FL410 la separacion vertical sera de 2000 pies en todos los casos.
- Separacion horizontal en ruta: 5 NM
- Separacion horizontal en APP: 3 NM entre traficonsitos a menos de 60 nm de los ARPs y 5 NM a mas de 60. Se aplicara la separacion minima por estela turbulenta entre aeronaves

4. Recursos adicionales

Accede a la ficha del TMA en estos enlaces: ([TMA de Barcelona](#) y [TMA de Levante](#))

NO VÁLIDO PARA OPERACIONES REALES. SOLO PARA SIMULACIÓN. NOT VALID FOR REAL OPERATIONS. ONLY FOR SIMULATION PURPOSES. (*)

*** Algunas imágenes mostradas en esta página web (originales o modificadas) están basadas en cartas aeronáuticas de navegación, publicadas en el AIP o capturas de la aplicación INSIGNIA, con el consentimiento de ENAIRE, titular de los derechos de propiedad intelectual e industrial de dichos sitios web, así como de su contenido. Todo lo expuesto en esta página web es para uso exclusivo en simulación y no se permite su uso operacional.**

*** *Some images shown on this website are based on aeronautical navigation charts, published in the AIP or captured from the INSIGNIA application, with the consent of ENAIRE, owner of the intellectual and industrial property rights of that website, as well as their content. Everything stated on this website is for exclusive use in simulation and its operational use is not allowed.***