

1. INDICADOR DE LUGAR-NOMBRE DEL AERÓDROMO
AERODROME LOCATION INDICATOR - NAME**LEBB - BILBAO****2. DATOS GEOGRÁFICOS Y DE ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO****AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA****ARP:** 431804N 0025438W. Ver AD 2-LEBB ADC.**Distancia y dirección desde la ciudad:** 9 km N.**Elevación:** 41 m / 136 ft.**Ondulación geode:** 49.50 m ± 0.05 m (1).**Temperatura de referencia:** 26°C.**Temperatura baja media:** 7°C.**Declinación magnética:** 0° (2020).**Cambio anual:** 8.5'E.**Administración AD:** Aena.**Dirección:** Aeropuerto de Bilbao, B° Gaztañaga s/n 48180 Loiu (Bizkaia).**TEL:** +34-944 869 658**FAX:** +34-944 869 657**AFTN:** LEBB**E-mail:** biocecpsje@aena.es**Tránsito autorizado:** IFR/VFR.**Observaciones:** (1) En todos los puntos del AD.**ARP:** 431804N 0025438W. See AD 2-LEBB ADC.**Distance and direction from the city:** 9 km N.**Elevation:** 41 m / 136 ft.**Geoid undulation:** 49.50 m ± 0.05 m (1).**Reference temperature:** 26°C.**Low average temperature:** 7°C.**Magnetic variation:** 0° (2020).**Annual change:** 8.5'E.**AD administration:** Aena.**Address:** Aeropuerto de Bilbao; B° Gaztañaga s/n 48180 Loiu (Bizkaia).**TEL:** +34-944 869 658**FAX:** +34-944 869 657**AFTN:** LEBB**E-mail:** biocecpsje@aena.es**Approved traffic:** IFR/VFR.**Remarks:** (1) For all AD points.**3. HORARIO DE OPERACIÓN****OPERATIONAL HOURS****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.**Aduanas e Inmigración:** HR AD.**Servicios médicos y de sanidad:** Ver GEN 1.4.**AIS/ARO:** H24. (1)**Información MET:** HR AD PS 1 HR 45 MIN BFR.**ATS:** V: 0430-2150, I: 0530-2250.

En caso de prolongación de horario:

V: 0430-2300, I: 0530-2359.

Abastecimiento de combustible: V: 0400-2150, I: 0500-2250.

En caso de prolongación de horario:

V: 0400-2300, I: 0500-2359.

Asistencia en tierra: V: 0430-2150, I: 0530-2250.

En caso de prolongación de horario:

V: 0430-2300, I: 0530-2359.

Seguridad: H24.**Deshielo:** V: 0430-2150, I: 0530-2250.

En caso de prolongación de horario:

V: 0430-2300, I: 0530-2359.

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

TEL: +34-918 603 556

+34-672 344 412 (solo en contingencia de

comunicaciones).

E-mail: arocentralizada@enaire.es

Dirección AFTN gestión Plan Vuelo LEBB: LEBBZPX.

Oficina AIO Centralizada – Oficina NOTAM Internacional

TEL: +34-913 213 137 / 138

E-mail: unof@enaire.es

Airport: V: 0445-2130, PS 1 HR AND 10 MIN PPR 30 MIN BFR AD CLSD.
I: 0545-2230, PS 1 HR AND 10 MIN PPR 30 MIN BFR AD CLSD.**Customs and Immigration:** HR AD.**Health and Sanitation:** See GEN 1.4.**AIS/ARO:** H24. (1)**MET briefing:** HR AD PS 1 HR 45 MIN BFR.**ATS:** V: 0430-2150, I: 0530-2250.

In the event of extended hours of operation:

V: 0430-2300, I: 0530-2359.

Fuelling: V: 0400-2150, I: 0500-2250.

In the event of extended hours of operation:

V: 0400-2300, I: 0500-2359.

Handling: V: 0430-2150, I: 0530-2250.

In the event of extended hours of operation:

V: 0430-2300, I: 0530-2359.

Security: H24.**De-icing:** V: 0430-2150, I: 0530-2250.

In the event of extended hours of operation:

V: 0430-2300, I: 0530-2359.

Remarks: Airport activity schedule: V: 0430-2150, I: 0530-2250.

In the event of extended hours of operation:

V: 0430-2300, I: 0530-2359.

(1) Centralised ARO office geographical area 1

TEL: +34-918 603 556

+34-672 344 412 (only for communications contingency).

E-mail: arocentralizada@enaire.es

AFTN flight plan management LEBB: LEBBZPX.

Centralised AIO office - International NOTAM office.

TEL: +34-913 213 137 / 138

E-mail: unof@enaire.es

4. SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO**HANDLING SERVICES AND FACILITIES****Instalaciones para el manejo de carga:** Hasta 3000 kg.**Tipos de combustible:** 100LL, JET A-1.**Tipos de lubricante:** Mobil Jet Type II, Eastman Turbo Oil 2197.**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.

Instalaciones para el deshielo: Plataforma de deshielo para aeronaves hasta 36 m de envergadura y PRKG 111.

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.

Espacio disponible en hangar: No.**Cargo facilities:** Up to 3000 kg.**Fuel types:** 100LL, JET A-1.**Oil types:** Mobil Jet Type II, Eastman Turbo Oil 2197.**Refuelling capacity:** (1)

Agent Exolum: 100LL: 1 truck 1500 L, 170 L/min

JET A-1: 1 truck 26000 L, 1700 L/min

1 truck 27000 L, 2500 L/min

1 truck 28000 L, 2000 L/min

1 truck 28000 L, 2900 L/min

1 truck 32000 L, 3400 L/min

1 truck 36000 L, 800 L/min.

Agent SLCA: 100LL: towable tank 700L, 40 L/min.

JET A-1: 1 truck 18000 L, 660 L/min.

2 trucks 38000 L, 680 L/min.

1 truck 38000 L, 800 L/min.

De-icing facilities: De-icing apron for aircraft up to 36 m wingspan and PRKG 111.

Code letter D and E aircraft accomplish de-icing at their own stand. De-icing is carried out by handling agents, with hot water and glycol units.

Hangar space: No.

Instalaciones para reparaciones: No.

Observaciones: (1) Es obligatoria la presentación del NIF (número de identificación fiscal) para reabastecimiento de combustible para todos los vuelos, incluidos los no comerciales. 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.

Agentes de rampa:

- AVIAPARTNER
TEL: +34-655 322 514
E-mail: BIO.ops@aviapartner.aero
SITA: BIOAOXH
FREQ: 131.605 C

- GROUND FORCE
TEL: +34-944 869 797 / +34-670 550 675
FAX: +34-944 869 800
E-mail: biojt@groundforce.aero
SITA: BIOKKXH
FREQ: 131.930 C

Los agentes de rampa pueden atender tanto a la aviación comercial como a la aviación general.

- UNITED AVIATION SERVICES, S.L. (Aviación General)
TEL OCC (Centro de Control de Operaciones)
H24: +34-913 936 775
+34-659 308 758
E-mail: ops.bio@unitedaviation.es
OCC: ops@unitedaviation.es
FREQ: 131.805 C

- NIS, North Incoming Service S.L. (Aviación General)
TEL: +34-946 412 106 / +34-944 255 830 /
+34-685 636 039
E-mail: ops@nisaviation.com

- AVIAPARTNER AVIAVIP SPAIN SA (Aviación General)
TEL: +34 673 845 638
E-mail: LEBB@aviavip.com

Agentes de combustible:

- EXOLUM
TEL: +34-944 985 452 / +34-626 369 661
E-mail: bio@exolum.com

- SLCA
TEL: +34-660 516 094
E-mail: idelrio@slca.es

Repair facilities: No.

Remarks: (1) Submitting a NIF (Tax ID number) is mandatory for refuelling for all flights, including non-commercial flights.

It is mandatory to have a ground-based handling agent for all operations, including non-commercial operations, except airport-based aircraft. On arrival operations, passengers and crew must wait for their ground handling agent.

Ramp agents:

- AVIAPARTNER
TEL: +34-655 322 514
E-mail: BIO.ops@aviapartner.aero
SITA: BIOAOXH
FREQ: 131.605 C

- GROUND FORCE
TEL: +34-944 869 797 / +34-670 550 675
FAX: +34-944 869 800
E-mail: biojt@groundforce.aero
SITA: BIOKKXH
FREQ: 131.930 C

Ramp agents may attend both Commercial and General Aviation.

- UNITED AVIATION SERVICES, S.L. (General Aviation)
TEL OCC (Operations Control Centre)
H24: +34-913 936 775
+34-659 308 758
E-mail: ops.bio@unitedaviation.es
OCC: ops@unitedaviation.es
FREQ: 131.805 C

- NIS, North Incoming Service S.L. (General Aviation)
TEL: +34-946 412 106 / +34-944 255 830 /
+34-685 636 039
E-mail: ops@nisaviation.com

- AVIAPARTNER AVIAVIP SPAIN SA (General Aviation)
TEL: +34 673 845 638
E-mail: LEBB@aviavip.com

Fuelling agents:

- EXOLUM
TEL: +34-944 985 452 / +34-626 369 661
E-mail: bio@exolum.com

- SLCA
TEL: +34-660 516 094
E-mail: idelrio@slca.es

5. INSTALACIONES PARA LOS PASAJEROS**PASSENGER FACILITIES**

Hoteles: No.

Restaurante: Sí.

Transporte: Taxis y autobuses.

Instalaciones médicas: No.

Banco/Oficina Postal: No/No.

Información turística: Sí.

Observaciones: Ninguna.

Hotels: No.

Restaurant: Yes.

Transportation: Taxis and buses.

Medical facilities: No.

Bank/Post Office: No/No.

Tourist information: Yes.

Remarks: None.

6. SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS**RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES**

Categoría de incendios: 7. (1)

Equipo de salvamento: De acuerdo a la categoría de incendios publicada.

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.

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:

TEL: +34-944 869 658
FAX: +34-944 869 657
E-mail: bioceopsje@aena.es

Fire category: 7. (1)

Rescue equipment: In accordance with the fire category published.

Removal of disabled aircraft:

Airport means: airbeds and airbags, with raising capacity between 3 and 59 TM. MAX ACFT A321/B3XM. (2)

Handling agents means: jacks and tractors.

External means: cranes up to 500 TM.

Remarks: (1) 8 on request (see item 20, "Procedure for the request of fire category on demand").

(2) Contact of the centre responsible for the coordination of the operation for the removal of disabled aircraft:

TEL: +34-944 869 658
FAX: +34-944 869 657
E-mail: bioceopsje@aena.es

7. EVALUACIÓN Y NOTIFICACIÓN DEL ESTADO DE LA SUPERFICIE DE LA PISTA Y PLAN PARA LA NIEVE**RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN**

Tipos de equipamiento de limpieza: Cuchilla quitanieves, esparcidor de urea y esparcidor de acetato de potasio.

Prioridades de limpieza: RWY 12/30, calles de rodaje, apartaderos de espera y plataforma de estacionamiento.

Material usado para el tratamiento de la superficie del área de movimiento:

Acetato de Potasio (KAC) y urea (UREA).

Pistas de invierno especialmente preparadas: No aplica.

Types of clearing equipment: Snowplough Blade, urea spreader and potassium acetate fluids spreader.

Clearance priorities: RWY 12/30, taxiways, holding bays and apron.

Use of material for movement area surface treatment:

Potassium acetate (KAC) and urea (UREA).

Specially prepared winter runways: Not applicable.

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.

Remarks: Period of application of snow plan: 01-DEC to 31-MAR.
Runway surface condition assessment and reporting in accordance with the Global Reporting Format (GRF) methodology described in AD 1.2.2.
Aerodrome in service during all seasons of the year.

8. DETALLES DEL ÁREA DE MOVIMIENTO	MOVEMENT AREA DETAILS
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. Plataforma Norte: Superficie: Hormigón. Resistencia: PCN 134/R/A/W/T, EXC PRKG 10 a 18, 111, 123 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. Plataforma de Deshielo: Superficie: Hormigón. Resistencia: PCN 64/R/B/W/T. Plataforma de helicópteros: Superficie: Hormigón. Resistencia: PCN 17/R/D/W/T. Zona Aeroclub: Superficie: Asfalto. Resistencia: PCN 23/F/D/W/T. 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. Posiciones de comprobación: Altimetro: Plataforma sur ELEV: 34 m/112 ft. Plataforma norte ELEV: 46 m/151 ft. VOR: No. INS: Ver AD 2-LEBB PDC. Observaciones: Ninguna.	South apron: Surface: Concrete and asphalt. Strength: PCN 42/R/A/W/T, EXC PRKG G1 to G6: PCN 60/R/B/W/T; PRKG G11, G12, G14 and G15: PCN 23/R/A/W/T and PRKG 10, 11, H2 and H3: PCN 79/F/A/W/T. North apron: Surface: Concrete. Strength: PCN 134/R/A/W/T, EXC PRKG 10 to 18, 111, 123 and H12: PCN 116/R/A/W/T; GATE A1, A2: PCN 86/F/A/W/T and GATE B: PCN 117/F/B/W/T. De-icing apron: Surface: Concrete. Strength: PCN 64/R/B/W/T. Helicopters apron: Surface: Concrete. Strenght: PCN 17/R/D/W/T. Aeroclub area: Surface: Asphalt. Strenght: PCN 23/F/D/W/T. Taxiways: Width: 23 m, EXC S1: 7.5 m; D4: 6.3 m. Surface: Asphalt, EXC D4: compacted soil. Strength: 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 and T6: PCN 86/F/A/W/T and S1: PCN 23/F/D/W/T. D4: information not available. Check locations: Altimeter: South apron ELEV: 34 m/112 ft. North apron ELEV: 46 m/151 ft. VOR: No. INS: See AD 2-LEBB PDC. Remarks: None.

9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUÍA DE RODAJE	TAXIING GUIDANCE SYSTEM AND MARKINGS
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 Atraque en puestos de estacionamiento con pasarela. (2) y luces de salida de plataforma de deshielo (1). 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, señales indicadoras de calle de salida rápida en RWY 12 (C3) y RWY 30 (C5). Señalización de TWY: Eje y borde con balizas reflectantes. Observaciones: (1) Iluminación LED. En las luces de protección de pista, sólo las de K1. (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.	Taxiing guidance system: Runway-holding positions (1), runway guard lights (1), stop bars (1), except access to RWY10/28 from TWY D1, D2 and D3, NO ENTRY signs (1), NO ENTRY bars, intermediate holding positions (1), lights of intermediate holding positions (1), stands, Visual Docking Guidance System on stands with boarding bridge. (2) and de-icing apron exit lights(1). RWY markings: Designators, threshold, displaced threshold RWY 28 and RWY 30, aiming point, centre line, edge, touchdown zone (3) and side stripe, information marking on TWY C2, rapid exit taxiway marking on RWY 12 (C3) and RWY 30 (C5). TWY markings: Centre line and edge with reflective markers. Remarks: (1) LED lighting. On the runway guard lights, only those that are K1. (2) See AD 2-LEBB PDC 2. (3) TDZ markings up to 600 m for RWY 12/30 and up to 450 m for RWY 10/28.

10. OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO	AERODROME OBSTACLES
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 apartado Conjunto de Datos. Observaciones: Ver AD 2-LEBB AOC. Iluminación LED en torres de iluminación de plataformas, torre de comunicaciones y hangares plataforma de helicópteros.	Obstacles in Approach, Take-Off Climb, Conical, Inner Horizontal, Transitional, Inner Transitional and Balked Landing Surfaces established in ICAO Annex 14; and the areas 2A and 3 established in ICAO Annex 15. Those penetrating these surfaces are identified in the CSV file as “Relevante_Relevant = Si/Yes”. See Item 10 and Data Sets section. Remarks: See AD 2-LEBB AOC. LED lighting on apron lighting towers, communication towers and helicopter apron hangars.

11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO	METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED
Oficina MET: Bilbao EMAe. HR: HR AD PS 1 HR 45 MIN BFR. Fuera de este horario se emitirá METAR AUTO semihorario. METAR: Semihorario. TAF: 24 HR. TREND: Si. Información: En persona y telefónica. Documentación de vuelo/Idioma: Cartas y lenguaje claro/Español. Cartas: Mapas significativos, previstos en altitud (viento y temperatura).	MET office: Bilbao EMAe. HR: HR AD PS 1 HR 45 MIN BFR. Outside this schedule, a half-hourly METAR AUTO will be issued. METAR: Half-hourly. TAF: 24 HR. TREND: Yes. Information: In person and by telephone. Flight documentation/Language: Charts and plain language/Spanish. Charts: Significant, forecasted in altitude (wind and temperature) maps.

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

Dependencia ATS atendida: TWR, APP.

Información adicional: Santander OMAe (LESD): H24; TEL: +34-942 392 464. Bilbao EMAe: HR AD; TEL: +34-944 869 901.

Observaciones: Existe resumen climatológico de aeródromo. Se hacen avisos de aeródromo.
Disponible guía MET de aeródromo.

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

ATS unit served: TWR, APP.

Additional information: Santander OMAe (LESD): H24; TEL: +34-942 392 464. Bilbao EMAe: HR AD; TEL: +34-944 869 901.

Remarks: Aerodrome climatological summary available. Aerodrome warnings available.
Aerodrome MET guide 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
10 (1) (2)	096.64°GEO 097°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
28 (3) (4) (5)	276.66°GEO 277°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 117°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 // Yes	90 x 90	RWY: ASPH (10) SWY: No
30 (7) (8)	296.66°GEO 297°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 // Yes	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.

Remarks: (1) The last 715 m are not usable for taking-off due to obstacle clearance.

(2) End RWY 10 coordinates: 431804.54N 0025445.15W.

(3) The last 90 m are not usable for taking-off and landing.

(4) End RWY 28 coordinates: 431811.71N 0025609.33W.

(5) THR RWY 28 displaced 555 m.

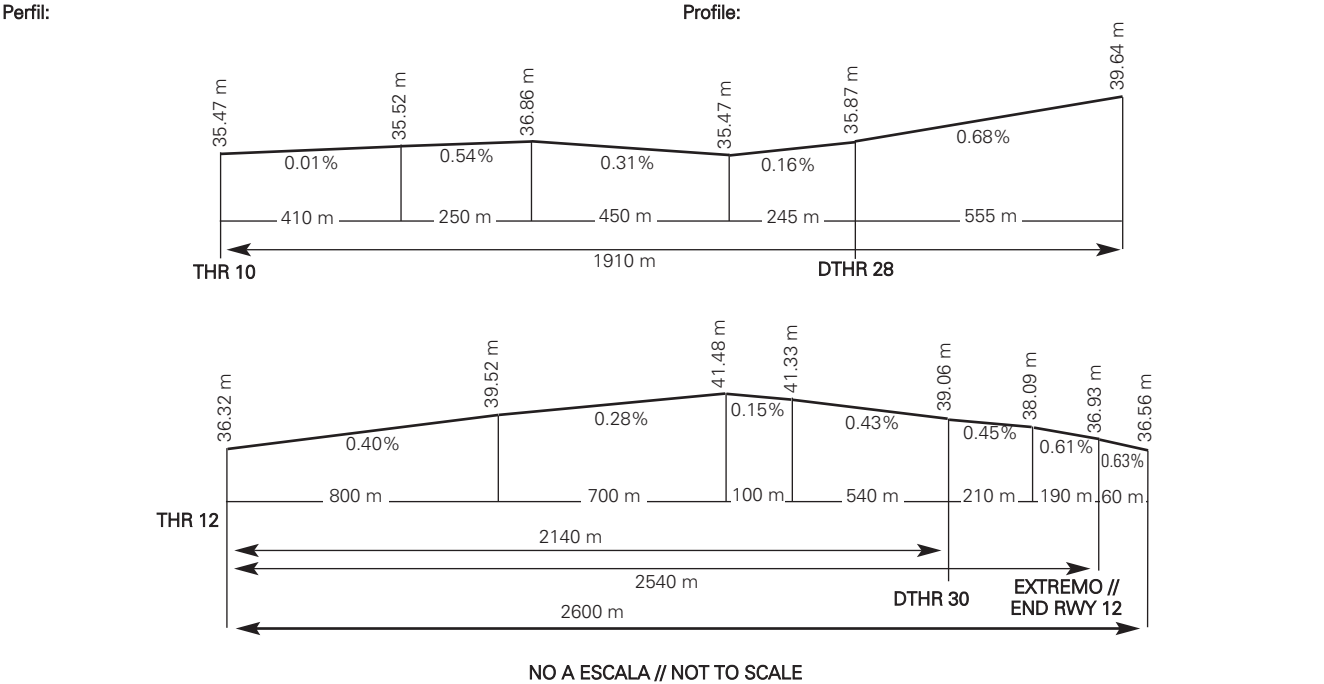
(6) End RWY 12 coordinates: 431745.91N 0025349.02W.

(7) THR RWY 30 displaced 460 m.

(8) End RWY 30 coordinates: 431822.85N 0025529.78W.

(9) Grass terrain.

(10) First 140 m from THR 12: PCN 76/R/A/W/T; from 140 m up to 740 m PCN 123/F/A/W/T; from 740 m up to 2440 m: PCN 112/F/B/W/T; last 160 m: PCN 145/F/A/W/T.



13. DISTANCIAS DECLARADAS

DECLARED DISTANCES

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
10	1195 (1)	1195 (1)	1195 (1)	1910
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) // FM stop bar 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.

Remarks: (1) TORA reduced 715 m due to obstacle clearance during take-off.
(2) Due to the fact that the last 90 m are not usable for taking-off or landing for RWY 28.
(3) Stop bar at 270 m FM THR 28.

14. ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA**APPROACH AND RUNWAY LIGHTING****Pista:** 10

Aproximación: Sencillo, 540 m LIH.

PAPI (MEHT): 3.6° (16.10 m / 53 ft).

Umbral: Verdes, con barras de ala.

Zona de toma de contacto: Blancas, simple (1).

Eje pista: No.

Borde de pista: 1910 m: 1310 m blancas + 600 m amarillas LIH.
Distancia entre luces: 60 m.

Extremo de pista: Rojas.

Zona de parada: No.

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.

Runway: 10

Approach: Simple, 540 m LIH.

PAPI (MEHT): 3.6° (16.10 m / 53 ft).

Threshold: Green, with wing bars.

Touchdown zone: White, simple (1).

Runway centre line: No.

Runway edge: 1910 m: 1310 m white + 600 m yellow LIH.
Distance between lights: 60 m.

Runway end: Red.

Stopway: No.

Remarks: Switch on of lights by radio: RWY 10/28, PAPI 10/28 and PRKG H1 lighting tower in South apron. Serviceable only outside working hours by operators that have previously coordinated their activity with the airport manager and have an exemption chart where the operations in a closed aerodrome are included and considered as a temporary aerodrome.

(1) LED lighting.

Pista: 28

Aproximación: Luces de identificación de umbral.

PAPI (MEHT): 3.4° (16.23 m / 53 ft).

Umbral: Verdes, con barra de ala.

Zona de toma de contacto: No.

Eje pista: No.

Borde de pista: 1910 m: 555 m rojas + 755 blancas + 600 m amarillas. LIH.
Distancia entre luces: 60 m.

Extremo de pista: Rojas.

Zona de parada: No.

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.

Runway: 28

Approach: Threshold identification lights.

PAPI (MEHT): 3.4° (16.23 m / 53 ft).

Threshold: Green, with wing bars.

Touchdown zone: No.

Runway centre line: No.

Runway edge: 1910 m: 555 m red + 755 white + 600 m yellow. LIH.
Distance between lights: 60 m.

Runway end: Red.

Stopway: No.

Remarks: Switching on of lights by radio: RWY 10/28, PAPI 10/28 and PRKG H1 lighting tower in South apron. Serviceable only outside working hours by operators that have previously coordinated their activity with the airport manager and have an exemption chart where the operations in a closed aerodrome are included and considered as a temporary aerodrome.

Pista: 12

Aproximación: Precisión CAT I, 560 m LIH.

PAPI (MEHT): 3.1° (16.28 m / 53 ft). (1)

Umbral: Verdes, con barras de ala (2).

Zona de toma de contacto: No.

Eje pista: 2540 m: 1640 m blancas+600 m blancas y rojas+300 m rojas. LIH.
Distancia entre luces: 15 m (2).

Borde de pista: 2540 m: 1940 m blancas + 600 m amarillas LIH.
Distancia entre luces: 60 m (2).

Extremo de pista: Rojas (2).

Zona de parada: No.

Observaciones: Luces indicadoras de calle de salida rápida (C3).
(1) Ver observaciones ILS RWY 12/30 en casilla 19.
(2) Iluminación LED.

Runway: 12

Approach: Precision CAT I, 560 m LIH.

PAPI (MEHT): 3.1° (16.28 m / 53 ft). (1)

Threshold: Green, with wing bars (2).

Touchdown zone: No.

Runway centre line: 2540 m: 1640 m white+600 m white and red+300 m red. LIH
Distance between lights: 15 m (2).

Runway edge: 2540 m: 1940 m white + 600 m yellow LIH.
Distance between lights: 60 m (2).

Runway end: Red (2).

Stopway: No.

Remarks: Rapid exit taxiway indicator lights (C3).
(1) See remarks of ILS RWY 12/30 in item 19.
(2) LED lighting.

Pista: 30

Aproximación: Precisión CAT II, 750 m LIH. Sistema secuencial de luces blancas de destellos. Luces de identificación de umbral.

PAPI (MEHT): 3.4° (19.02 m / 62 ft). (1)

Umbral: Verdes, con barras de ala (2).

Zona de toma de contacto: Blancas. (2) (3).

Eje pista: 2600 m: 1700 m blancas+600 m rojas y blancas+300 m rojas. LIH.
Distancia entre luces: 15 m (2).

Borde de pista: 2600 m: 460 m rojas + 1540 m blancas + 600 m amarillas LIH.
Distancia entre luces: 60 m (2).

Extremo de pista: Rojas (2).

Zona de parada: No.

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.

Runway: 30

Approach: Precision CAT II, 750 m LIH. White flashing lights sequential system. Threshold identification lights.

PAPI (MEHT): 3.4° (19.02 m / 62 ft). (1)

Threshold: Green, with wing bars (2).

Touchdown zone: White. (2) (3).

Runway centre line: 2600 m: 1700 m white+600 m red and white+300 m red. LIH.
Distance between lights: 15 m (2).

Runway edge: 2600 m: 460 m red + 1540 m white + 600 m yellow LIH.
Distance between lights: 60 m (2).

Runway end: Red (2).

Stopway: No.

Remarks: Rapid exit taxiway indicator lights (C5).
(1) See remarks of ILS RWY 12/30 in item 19.
(2) LED lighting.
(3) TDZ lights up to 900 m.

15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA	OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY
ABN/IBN: No. WDI: 1 cerca THR 10, 1 cerca THR 12 y 1 cerca THR 30. LGTD. Iluminación de TWY: Eje (1). Iluminación de Plataformas: - Plataforma Norte: Borde, postes proyectores y eje. (1) - Plataforma Sur: Borde con balizas reflectantes, postes proyectores y eje. (1) (2) - Plataforma de Deshielo: Borde con balizas reflectantes, postes proyectores y eje. (1) 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. 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.	ABN/IBN: No. WDI: 1 near THR 10, 1 near THR 12 and 1 near THR 30. LGTD. TWY lighting: Centre line (1). Aprons lighting: - North apron: Edge, floodlighting poles and centre line. (1) - South apron: Edge with reflective markers, floodlighting poles and centre line. (1) (2) - De-icing apron: Edge with reflective markers, floodlighting poles and centre line. (1) Secondary power supply: RWY 30, switch-over time CAT II/III for threshold, centre line, runway end and touch-down zone lighting, approach lighting system and stop bars. Rest of the visual aids lighting systems, CAT I switch-over time according to Annex 14. Remarks: (1) LED lighting. (2) Switch on of lights by radio, PRKG H1 lighting tower in South apron. Serviceable only outside working hours by operators that have previously coordinated their activity with the airport manager and have an exemption chart where the operations in a closed aerodrome are included and considered as a temporary aerodrome.

16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS	HELICOPTER LANDING AREA
Situación: FATO: RWY 10/28 y 12/30. Ver casilla 12. Elevación: Ver casilla 12. Dimensiones: - FATO: RWY 10/28. Ver casilla 12. RWY 12/30. Ver casilla 12. - Rodaje aéreo: Calles de rodaje. Ver AD 2-LEBB GMC. - Puestos de Estacionamiento: - Plataforma Sur H1, H2 y H3. Ver AD 2-LEBB PDC 1.1. - Plataforma Norte H12 y H21. Ver AD 2-LEBB PDC 2.1. - Plataforma de helicópteros H4 y H5. Ver AD 2-LEBB PDC 1.1. - Tipo de superficie: Ver casilla 12. Iluminación: Ver casilla 14. Distancias declaradas: Ver casilla 13. Observaciones: Ninguna.	Position: FATO: RWY 10/28 and 12/30. See item 12. Elevation: See item 12. Dimensions: - FATO: RWY 10/28. See item 12. RWY 12/30. See item 12. - Air taxiing: Taxiways. See AD 2-LEBB GMC. - Stands: - South apron H1, H2 and H3. AD 2-LEBB PDC 1.1. - North apron H12 and H21. See AD 2-LEBB PDC 2.1. - Helicopter apron H4 and H5. See AD 2-LEBB PDC 1.1. - Type of surface: See item 12. Lighting: See item 14. Declared distances: See item 13. Remarks: None.

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
CTR BILBAO Círculo de 7 NM de radio centrado en DVOR/DME BLV con 2 ampliaciones trapezoidales definidas por los siguientes puntos // Circle radius of 7 NM centred on DVOR/DME BLV and 2 trapezoidal surfaces defined by the following points: a) 431400N 0022000W; 430300N 0022400W; 431244N 0025016.5W; 431856N 0024636.5W. b) 431700N 0031700W; 433130N 0031200W; 432426N 0030041.4W; 431814N 0030544W.	<u>1000 ft AGL</u> SFC	D	BILBAO TWR ES/EN	1850 m/6000 ft
ATZ BILBAO Círculo de 8 km de radio centrado en ARP // Circle radius 8 km centred on ARP (1)	<u>3000 ft AGL</u> (2) SFC	D	BILBAO TWR ES/EN	
Observaciones: (1) O la visibilidad horizontal, lo que resulte inferior. (2) O hasta la altura del techo de nubes lo que resulte más bajo.	Remarks: (1) Or the ground visibility, whichever is lower. (2) Or up to the cloud ceiling, whichever is lower.			

18. INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN ATS

ATS COMMUNICATION FACILITIES

Servicio Service	Distintivo llamada Call sign	FREQ	HR	Observaciones Remarks
APP	Bilbao APP	127.450 MHz 128.580 C	HR ATS HR ATS	APP/I 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 // ATIS will advise when both TWR and GMC services are provided on the same frequency 118.500 MHz.
		121.500 MHz 243.000 MHz 257.800 MHz	HR ATS HR ATS HR ATS	EMERG EMERG MIL
GMC	Bilbao GMC	121.705 C	HR ATS	Se indicará en el ATIS cuando GMC y TWR se presten desde 118.500 MHz // ATIS will advise when both TWR and GMC services are provided on the same frequency 118.500MHz.
ATIS	Bilbao Information	118.830 C	HR ATS	
D-ATIS	Bilbao Information	NIL	HR ATS	Suministro de información ATIS Bilbao mediante enlace de datos // Provision of Bilbao ATIS information via data link.

19. RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIAJE

RADIO NAVIGATION & LANDING FACILITIES

Instalación (VAR) Facility (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas Coordinates	ELEV DME	Observaciones Remarks
DVOR (0°)	BLV	115.900 MHz	H24	431815.8N 0025609.2W		R-182 posible pérdida de señal a // possible signal lost at FL070 FM 27 NM. R-349 NO AVBL BLW FL115 FM 36 NM
DME	BLV	CH 106X	H24	431815.8N 0025609.2W	30 m	A // AT 40 NM NO AVBL BTN: - R-355/085 BLW FL110 - R-085/265 BLW FL130 - R-265/355 BLW FL090 R-182 posible pérdida de señal a // possible signal lost at FL070 FM 20 NM. R-349 NO AVBL BLW FL115 FM 36 NM
L (0°)	B	395.000 KHz	H24	432222.2N 0030205.5W		U/S BTN: 155°/255° & 115°/135°.
LOC 12 (0°)	IBO	111.550 MHz	H24	431743.5N 0025342.4W		117° MAG / 567 m FM DTHR 30.
ILS CAT I						Por debajo del mínimo de la carta CAT I hay discrepancia entre ILS y PAPI // Below the CAT I chart minimum, there is a discrepancy between ILS and PAPI. COV 25 AVBL BTN ±10° FM RCL a // at 5500 ft AMSL o // or ABV. COV 17 AVBL BTN ±35° FM RCL a // at 4100 ft AMSL o // or ABV.
GP 12		332.750 MHz	H24	431815.0N 0025520.7W		3.1°, RDH 16.5 m; a // at 292 m FM THR 12 & 124 m FM RCL a la derecha en el sentido de APCH // to the right on APCH direction.
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 // at 4100 ft AMSL o // or ABV.
LOC 30 (0°)	IBL	110.300 MHz	H24	431827.4N 0025542.1W		297° MAG / 312 m FM THR 12 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.
ILS CAT I						Por debajo del mínimo de la carta CAT I hay discrepancia entre ILS y PAPI // Below the CAT I chart minimum, there is a discrepancy between ILS and PAPI.
GP 30		335.000 MHz	H24	431752.9N 0025419.7W		3.4°; RDH 19.5 m; a // at 315 m FM DTHR 30 & 117 m FM RCL a la izquierda en el sentido de APCH // to the left on APCH direction.
						Pueden no recibirse indicaciones de FLY-UP a fondo de escala BLW GP a partir de 6° al lado izquierdo FM RCL // Full FLY-UP indications may not be received BLW GP beyond 6° on the left side FM RCL.
ILS/DME 30	IBL	CH 40X	H24	431752.9N 0025419.7W	45 m	COV 11.3 AVBL BTN ±8° FM RCL a // at 2300 ft AMSL o // or ABV. REF DME DTHR 30. COV 17 NM (15.9 NM DME) a // at 4900 ft AVBL BTN -18° & +35° FM RCL.

20. REGLAMENTACIÓN LOCAL

LOCAL REGULATIONS

PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE

STANDARD TAXIING PROCEDURES

1. PUESTA EN MARCHA DE MOTORES/TURBINAS

1. START-UP OF ENGINES/TURBINES

- 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.

- A. Pilots shall request clearance to start-up and taxi to BILBAO GMC on the appropriate frequency or using DCL.
- B. On requesting start-up clearance from ATC, pilots shall report the full callsign, parking position occupied and the ATIS message received.
- C. Once start-up clearance or time has been provided, BILBAO GMC shall issue the corresponding ATC clearance for the aircraft.

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.

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).

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.

1.1 REQUEST FOR ATC CLEARANCE AND START-UP VIA DATA LINK

At Bilbao Airport, DCL departure procedures are used for the ATC clearance and start-up services. For further information on the DCL service, see AIP ENR 1.5, section 3. DEPARTING FLIGHTS: ATC clearance and start-up via data link.

In cases of discrepancies, voice commands will always prevail over data link.

The pilot may request ATC clearance via DCL no earlier than 30 minutes before the EOBT.

- The pilot shall request ATC clearance and start-up simultaneously via RCD. The RCD message should contain the following data:

1. Aircraft call sign according to the filed flight plan (FPL).
2. Aerodrome of origin.
3. Parking position.
4. Destination aerodrome.
5. Letter corresponding to the ATIS information received.
6. ICAO aircraft type designator.

Any free text sent via the RCD by the pilot will not be considered by ATC. Special requests must always be made via voice command.

- The pilot will receive a message of acceptance "RCD RECEIVED" or cancellation "RCD REJECTED".

- In the case of acceptance, Bilbao GMC will issue a CLD message with the following fields:

1. Aircraft call sign.
2. Destination aerodrome.
3. Assigned runway for departure.
4. Departure procedure (SID). Note: The initial altitude will be that of the published SID.
5. SSR code mode A (SQUAWK).
6. ADT (Approved Departure Time). Note: ADT=CTOT for the flight if there is one.
7. Next frequency.
8. Current ATIS information letter.
9. Additional information, which shall include clearance to start up or instructions for requesting this in the case of failure to comply with the start-up approval parameters in accordance with EOBT.

- When a CLD message is sent in the valid range of EOBT, ATC clearance and start-up will be received. If not ready for start-up, the pilot shall not accept the clearance and shall contact the controller by voice when ready.

- When an FSM message of the type "REVERT TO VOICE PROCEDURES" is received, the data link communication will be deemed to have concluded and the revert to voice procedures will be applied.

- When the CLD message is received, the pilot:

- A. If any inconsistency is detected in the received message, the pilot must revert to voice procedures and request a new clearance.
- B. If the pilot considers the CLD clearance message to be correct, he/she must respond via data link with a CDA message (Departure Clearance Echoback).

- If the ATC system does not receive a CDA message from the pilot within the waiting time, or a CDA that is inconsistent with the previous CLD message is received, communication via data link will be terminated and a "CDA REJECTED" message will be received in the FMS.

- When a correct CDA message is received, the ATC system will send the aircraft a "CLEARANCE CONFIRMED" message in the FMS and will terminate the communication via data link.

2. GROUND MOVEMENT

- A. All surface movements of aircraft, towed aircraft, personnel and vehicles on the manoeuvring area are subject to previous ATC clearance.

- B. Ground Movement Control is responsible for:

- a) The control of every aircraft, personnel and vehicle movements on the manoeuvring area except for the RWY.
- b) Issuing clearances and instructions for towed push-back and taxiing of aircraft and vehicles.
- c) Reporting the stands assigned to the aircraft by the Operation Coordination Center (CECOPS).

2.1 PUSH-BACK MANOEUVRING AND TAXIING

- A. Upon receiving clearance for start-up and push-back, the aircraft should start to push back within 1 minute; the pilot should inform ATC otherwise.

- B. Collision avoidance with other aircraft or obstacles is the responsibility of:

- Pilots, when taxiing in the apron.
- Handling companies during the push-back manoeuvre.

- 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.

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.

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 la THR 30 penetra la superficie limitadora de obstáculos de aproximación.

No obstante, 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: Embraer 145, ATR 42, Falcon 50/900/2000, 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 Fokker 27/28/50/100, MD 81/88/90, MD 95-B717, ATR 72, RJ1H).

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.

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.

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: bioceopsje@aena.es y 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.

OPERACIÓN DE AERONAVES DE LETRA DE CLAVE C

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

C. Unless other instructions, are given push-back manoeuvres shall be carried out facing East for RWY 30 and facing West for RWY 12.

D. No simultaneous contiguous push-back manoeuvres will be authorised in North apron.

Simultaneous push-back from PRKG 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 and 21, with push-back of B767/A306/B752 aircraft from PRKG 1 to 6, will not be cleared if after push-back, the aircraft will be behind the B767/A306/B752, to prevent the impact of jet blast.

B767 aircraft may push back from PRKG 1, 2, 5 and 6 only when nosing towards THR 30.

Simultaneous push-backs shall not be authorised between PRKG 2 and 21.

2.2 TAXIING RESTRICTIONS

A. GENERAL

Aircraft classification according to chapter 1 of annex 14 ICAO:

- Code letter A: Wingspan below 15 m.
- Code letter B: Wingspan 15 m or above, and below 24 m.
- Code letter C: Wingspan 24 m or above, and below 36 m.
- Code letter D: Wingspan 36 m or above, and below 52 m.
- Code letter E: Wingspan 52 m or above, and below 65 m.
- Code letter F: Wingspan 65 m or above, and below 80 m.

Departing aircraft with code letter above C shall report to ATC in the first call to TWR.

B. TWY C1, maximum code letter C.

C. TWY S1, maximum code letter A.

D. Access TWY to stand from GATE A1, maximum code letter C.

E. Taxiing to runway-holding position on TWY C1 is not allowed if there is an aircraft placed in runway-holding position on TWY C2.

F. Taxiing via TWY T3 or T4 is not allowed when an aircraft is placed on the runway-holding position on TWY C4.

G. Back Track: Clearance to be carried out in RWY 28 to maximum aircraft CRJ900. In RWY 12/30, only occasionally due to operational needs in day hours under ideal visibility conditions. Clearance for maximum aircraft A321/B737.

2.3 SPECIAL CHARACTERISTICS OF RWY 30 OPERATION (RUNWAY-HOLDING POSITION K1)

Due to the displacement of the RWY 30 THR, an aircraft taxiing from runway-holding position K1 to THR 30 penetrates the approach obstacle limitation surface.

However, the following aircraft may wait at the TWY C2 and TWY C1 runway-holding positions:

- TWY C2 runway-holding position: aircraft with height less than 7.60 m (eg.: Embraer 145, ATR 42, Falcon 50/900/2000, CRJ 100/200/700/900/1000).
- TWY C1 runway-holding position: aircraft with height less than 9.65 m (eg.: all aircraft listed in the previous paragraph and Fokker 27/28/50/100, MD 81/88/90, MD 95-B717, ATR 72, RJ1H).

This means that:

- A. Normally, aircraft on departure will be instructed at runway-holding position K1 by ATC.
- B. Aircraft shall notify when ready for departure when reaching runway-holding position K1.

PERSONNEL MOVEMENT IN APRON

Passenger movements on foot through the apron are forbidden, they must be transported by an authorised vehicle, provided by an authorised handling operator.

PROCEDURE FOR THE REQUEST OF FIRE CATEGORY ON DEMAND

Bilbao Airport provides SEI category 7 continuously and 8 on demand. To operate with category 8 companies that are interested must request such via:

SITA: BIOOOYA; or

E-mail: bioceopsje@aena.es and arbalciscu@aena.es

The request must be made at least 30 days before the scheduled flight, and it shall contain the following data:

- Flight number.
- Flight class.
- Aircraft type.
- Expected date and time.

Confirmation of Category 8 shall be made by the same means used when requested.

OPERATION OF CODE LETTER E AIRCRAFT

For operations with category SEI 8, see item 6 and 20 "Procedure for the request of fire category on demand".

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 4.5 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 el tramo curvo de TWY C2 saliendo de RWY 12 y TWY C6 entrando a RWY 12 y saliendo de RWY 30.
- Por haber menos de 4.5 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 en la calle de rodaje de acceso a 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 saliendo del PRKG 111.
- El margen vertical mínimo de franqueamiento de las ruedas (MVM) no es suficiente.
- PAPI RWY 12/30 no utilizable.

OPERACIÓN DE AERONAVES DE LETRA DE CLAVE F (sólo operación de carguero Antonov-124)

Procedimiento de operación:

- Llegadas RWY 12: Debe abandonar RWY 12 por TWY C2, rodar por TWY T hasta TWY C4, cruzar por RWY 10/28 hasta TWY D3 y entrar a plataforma sur.
- Salidas RWY 12: Debe salir de plataforma por TWY D2, esperar autorización ATC para entrar en RWY 10/28 y dirigirse por TWY D1 hasta RWY 12.
- Llegadas RWY 30: Debe abandonar RWY 30 por TWY D1, cruzar RWY 10/28 y entrar por TWY D3 en plataforma sur.
- Salidas RWY 30: Debe salir de plataforma por TWY D2, esperar autorización ATC para entrar en RWY 10/28, cruzar la RWY 12/30 y abandonar por TWY C4, continuar el rodaje vía TWY T hasta el punto de espera de la pista K1. Posteriormente y con autorización ATC accederán a RWY 30 por TWY C2.
- Estacionamiento: Sólo podrá estacionar en plataforma sur entre los PRKG 7 a 11 guiado por señalero.

Restricciones:

- Por existir menos de 4.5 m de distancia entre la rueda exterior del tren principal y el borde de la TWY en el acceso a plataforma sur, el movimiento de la aeronave de letra de clave F Antonov-124 debe realizarse con maniobra "sobreviraje" en la TWY de acceso a puesto de estacionamiento tras entrar por TWY D3.
- El margen vertical mínimo de franqueamiento de las ruedas (MVM) no es suficiente.
- PAPI RWY 12/30 no utilizable.

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.

➔ **DESHIELO DE AERONAVES**

El agente handling proveedor solicitará autorización vía SITA a BIOOOYA o e-mail a biocecops@aena.es haciendo constar:

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

La plataforma de deshielo acepta aeronaves hasta letra de clave C (36 m de envergadura) y el PRKG 111 aeronaves hasta letra de clave E.

En condiciones de baja visibilidad no se realizará deshielo en la plataforma de deshielo, sino en el PRKG 13 (MAX ACFT A320/MD88/B738), manteniendo en todo momento la coordinación entre TWR y CECOPS.

Operation procedure:

- Arrivals: aircraft must leave RWY 12 via TWY C2 or RWY 30 via TWY C6, and must taxi on TWY T to A2.
- Departures: Aircraft shall exit the apron via TWY A2 (ACFT parked at PRKG 6A) or via TWY A1 (ACFT parked at PRKG 111), taxi on TWY T, exiting to RWY 12 via TWY C6 or to RWY 30 up to holding point K1. Subsequently, and with ATC clearance, they shall enter RWY 30 via TWY C2.
- Stand: aircraft can only park on the North apron in PRKG 6A (boarding bridges stand) and PRKG 111 (remote position and autonomous exit).

Restrictions:

- As there is less than 4.5 m between the outer wheel of the main gear of the code letter E aircraft and the TWY edge, movements by code letter E aircraft must be made with oversteering manoeuvres in the curved section of TWY C2 leaving from RWY 12 and TWY C6 going to RWY 12 and leaving from RWY 30.
- As there is less than 4.5 m between the outer wheel of the main gear of the code letter E aircraft and the TWY edge, movements by code letter E aircraft must be made with oversteering manoeuvres and signalman guidance on the taxiway to access PRKG 6A.:
- If there are temporary obstacles in the manoeuvring area, aircraft shall be guided by TOAM on the TWY.
- No clearance is given for access to apron via GATES B and A1.
- Simultaneous push-back manoeuvres between PRKG 6A and 2 will not be authorised if the code letter E aircraft is carrying out the push-back from PRKG 6A.
- Taxiing via GATES A2 and A1 will not be cleared if the code letter E aircraft is leaving from PRKG 111.
- The minimum vertical margin for the wheel clearance (VMV) is not enough.
- PAPI RWY 12/30 not usable.

OPERATION OF CODE LETTER F AIRCRAFT (Antonov-124 cargo operations only)

Operation procedure:

- RWY 12 arrivals: aircraft must leave RWY 12 via TWY C2, must taxi on TWY T to TWY C4, cross RWY 10/28 to TWY D3 and enter the South apron.
- RWY 12 departures: aircraft must leave the apron via TWY D2, wait for ATC clearance to enter on RWY 10/28 and taxi via TWY D1 to RWY 12.
- RWY 30 arrivals: aircraft must leave RWY 30 via TWY D1, cross RWY 10/28 and enter via TWY D3 the South apron.
- RWY 30 departures: aircraft must leave the apron via TWY D2, wait for ATC clearance to enter on RWY 10/28, cross RWY 12/30 and leave via TWY C4, keep taxiing TWY T to runway-holding position K1. Following this and provided they have ATC clearance they shall access RWY 30 via TWY C2.
- Stand: aircraft can only park on the South apron from PRKG 7 to 11, guided by signal man.

Restrictions:

- As there is less than 4.5 m between the outer wheel of the main gear of the aircraft and the TWY edge to access the South apron, the movements of the code letter F Antonov-124 aircraft must be made with oversteering manoeuvres on the access TWY to stand after entering via TWY D3.
- The minimum vertical margin for wheel clearance (VMV) is not enough.
- PAPI RWY 12/30 not usable.

HELICOPTER OPERATIONS

As no other specific area for operating with helicopters is defined, they shall receive the same treatment as fixed-wing aircraft and shall be cleared by ATC for take-off and landing on the flight runway.

AIRCRAFT DE-ICING

The providing handling agent shall request authorisation via SITA to BIOOOYA, or e-mail to biocecops@aena.es, reporting:

- Aircraft identification,
- Type of aircraft and
- Estimated time of arrival to de-icing point.

De-icing apron allows aircraft up to code letter C (36 m wingspan) and PRKG 111 aircraft up to code letter E.

Under low visibility conditions, de-icing will not be carried out on the de-icing apron, but on PRKG 13 (MAX ACFT A320/MD88/B738), whilst maintaining constant coordination between TWR and CECOPS.

OPERACIONES VISUALES NOCTURNAS (VFR-N)

Se permite la realización de vuelos VFR-N.

NIGHT VISUAL OPERATIONS (VFR-N)

VFR-N flights are permitted.

OPERACIONES VISUALES (VFR)

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

VISUAL OPERATIONS (VFR)

RWY 10/28 will be used preferentially for VFR operations.

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

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

OPERATIONAL SAFETY REPORTS

Pilots/operators 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 to improve operational safety, independently from the compulsory report 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 involved.
- 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 ...).

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

Seguridad_Operacional_BIO@aena.es

In addition to notifying the airport through 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 event 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:

lecm.safety@enaire.es

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.

GENERAL AND BUSINESS AVIATION

Will include, in box 18 of the FPL, under RMK/ the name of the contracted handling agent.

Flight plans which have not completed that information will not be cleared.

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.

EXCHANGE OF DATA WITH NMOC-ADVANCED ATC TWR

Bilbao airport exchanges information for departure flights by applying the Advanced ATC TWR procedures.

Message exchanges from the local system to the ATM network uses the European standard for A-CDM airports, using the following message types:

- A-DPI for all instrumental departure flights.
- C-DPI when required.

When start-up approval has been announced and the aircraft starts to exit the stand, the target take-off time (TTOT) is calculated and transmitted to NMOC (Network Manager Operations Center) via an A-DPI message. The use of the actual offblock time (AOBT) instead of the EOBT of the flight plan, along with the variable taxi time, increases the precision of the take-off time.

After reception of the A-DPI, DLA or CHG messages that change the flight plan data shall not be accepted. If regulated, the CTOT assigned before receiving the A-DPI shall be maintained.

If an aircraft has to abort taxiing for technical reasons, the airport shall send a C-DPI message to the NMOC. The result of the C-DPI is that the flight plan shall be suspended by informing the operator via a flight suspension (FLS) message with the comment "Suspended by Departure airport". The flight plan can be activated again by updating the EOBT with a DLA or CHG message.

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.

AIRPORT EMERGENCY PLAN

By virtue of article 9.1.2 of the Order FOM 2086/2011 and ADR.OPS.B.005 b) of the EU Regulation 139/2014, as well as the Aena regulation EXA 59 "Criteria applicable to airport Emergency Plans", at Bilbao Airport, the operation of aircraft by air carriers with no designated representative at the airport will not be permitted, for the purposes of coordinating the actions arising out of the response to an emergency: this representative may be another air carrier or a designated handling agent.

21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS

NOISE ABATEMENT PROCEDURES

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.

Except for safety reasons, helicopters shall avoid overflying the local towns of Erandio, Sondika, Loiu, Zamudio and Derio when accomplishing the aerodrome traffic circuit. Likewise, these areas must be avoided when circling in holding patterns or communication failure to the South of the airfield. In this phase of the flight, the height to be maintained shall not be lower than 1000 ft above the airfield's elevation.

Highly noisy helicopters (Bell 212 type or higher), shall avoid using the aerodrome traffic circuit of RWY 10/28 for training purposes, and shall use it solely for landing.

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: bioceops@aena.es

ENGINE TESTS

The handling agent or air operator must request engine testing from CECOPS by telephone number, SITA or e-mail:

TEL: +34-944 869 658/655/656.

SITA: BIOOOYA.

E-mail: bioceops@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.

Before starting the test and after concluding it, the crew or mechanics shall contact ATC on the appropriate frequency.

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

Engine tests above idling are forbidden between 0000 and 0600 LT.

Las posiciones para la realización de pruebas de motor son:

The positions for engine tests are:

- Potencia ralentí: en el estacionamiento que ocupa.
- Potencia superior a ralentí:
 - Turbohélice: en el estacionamiento que ocupa.
 - Resto de aeronaves:
 - Plataforma norte: PRKG 11.
 - TWY T4.

- Idling power: In the stand occupied.
- Power above idling:
 - Turboprop: In the stand occupied.
 - Other aircraft:
 - North Apron: PRKG 11.
 - TWY T4.

22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO

FLIGHT PROCEDURES

PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)

LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

1. GENERALIDADES

1. GENERAL

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

RWY 30 is usable for take-off in low visibility conditions.

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

1.1. Low visibility procedures (LVP) shall be applied, when:

- 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.

- runway visual range (RVR) measurement of any transmissometers is lower than 500 m, or
- visibility is lower than 800 m when transmissometers are out of service.

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".

1.2. Pilots shall be informed about the application of Low Visibility Procedures by the ATIS service with the phraseology "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.

1.3. Low visibility procedures shall be cancelled when RVR measurements of every transmissometers are higher than 1000 m or the visibility is higher than 1000 m when transmissometers are out of service and when there is a strong tendency for improvement in the meteorological conditions.

1.4. No está autorizada la operación de aeronaves de letra de clave F con procedimientos de visibilidad reducida (LVP) activados.

1.4. Operating code letter F aircraft when low visibility procedures are activated is not allowed.

2. MOVIMIENTOS EN TIERRA

2. GROUND MOVEMENTS

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.

When RVR is 1000 m or below, in addition to appropriate lighting, stop bars protecting the RWY access and lights of intermediate holding positions, will be activated.

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.

TWR will not authorise vehicle access to the manoeuvring area, except for those that are essential for the operation equipped with radiotelephony system and in permanent radio contact with TWR.

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

Stop bars and intermediate holding positions shall be used to manage the ground movements.

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

Pilots shall verify the aircraft position at all times, checking that taxiing is being executed under total safety conditions.

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.

Whenever a departing aircraft needs to return to the apron, the pilot shall inform TWR and wait for new taxiing instructions.

2.1. Llegadas:

2.1. Arrivals:

Las aeronaves que hayan aterrizado:

Aircraft that have already landed shall:

- 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.

- Notify a vacated runway and the exit TWY used when all the TWY centre line lights turn green instead of green-yellow.
- Wait for taxiing instructions from TWR.

Llegadas a Plataforma Norte:

North apron arrivals:

- 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, 8, 9, 11A y 111 el acceso se realizará por A2, para el resto de los puestos el acceso se realizará por B. En B, A2 y A1 la aeronave esperará la presencia de un vehículo "SIGAME".

- RWY 30 in use: clearing the RWY by TWY C5 or C6. Taxiing via TWY T to GATE B, A1 or A2, subject to assigned parking stand. If the assigned parking stand is one of those between PRKG 10 to 18 inclusive, access to the north apron shall be via A1. For access to PRKG 7, 8, 9, 11A, and 111, access shall be via A2, for the rest of the stands access shall be via B. At B, A2 and A1 aircraft shall wait for the presence of a "FOLLOW ME" vehicle.

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".

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.

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.

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:
 - I. éstas se encuentran al norte del campo a 2400 ft AMSL o superior dentro del ATZ;
 - II. éstas se encuentran al sur del campo a 2900 ft AMSL o superior dentro del ATZ;

South apron arrivals:

- RWY 30 in use: Traffic shall be instructed to leave the RWY by GATE D1, crossing RWY 10/28 and access via D3 to proceed to the stand guided by a "FOLLOW ME" vehicle.

2.2. Departures.

Departures from the North apron:

- RWY 30 in use: shall leave the apron via gate A1, A2 or B, depending on the parking stand where the aircraft is located. If the aircraft parking stand is one of those between PRKG 11 to 18 inclusive, exit of the north apron shall be via A1. If the aircraft is stationed in the PRKG 19, 20 and H21, exit of the north apron shall be via GATE B. For the rest of the stands, the exit shall be via A2. Shall taxi via TWY T to the runway holding position K1, or C2, or C1, according to ATC instructions.

Departures from the South Apron:

- RWY 30 in use: shall be guided by a "FOLLOW ME" vehicle and shall leave the apron by D3. Taxi to the runway-holding position in D1, where they shall wait for ATC clearance to cross the runway in use. The "FOLLOW ME" vehicle guidance shall be made to the North apron, aircraft shall keep the taxi by TWY T to the runway-holding position K1, or C2, or C1, according to ATC instructions.

3. COMMUNICATIONS FAILURE AND ANOMALOUS OCCURRENCES IN THE MANOEUVRING AREA

Uncertainty regarding the position on the manoeuvring area

- Except for the cases set forth in the prior paragraph, if a pilot doubts about the position of the aircraft in relation to the manoeuvring area, they shall immediately stop the aircraft and shall notify this to ATC (including the last known position).
- In situations where the pilot hesitates about the position of the aircraft with reference to the manoeuvring area, but recognises that the aircraft is on a RWY, the pilot shall immediately notify this to ATC (including the last known position), evacuate the RWY if it is able to locate an appropriate TWY nearby, unless ATC states otherwise; and then, stop the aircraft.

- In the case of disorientation of a vehicle on the manoeuvring area, it should be reported to ATC (including the last known position) and, unless it receives another indication by ATC, it shall evacuate the manoeuvring area to get away to a safe distance, as soon as possible, and stop the vehicle.

Loss of visual contact between traffics

- In case of loss of visual contact between two aircraft, or a vehicle with its own separation, ATC shall immediately be informed and the aircraft shall stop. ATC shall take the necessary actions.

Failure of an aircraft or vehicle

- Aircraft: It shall notify the situation to ATC and wait for the arrival of assistance. If on a RWY, if possible and unless ATC indicates otherwise, it shall evacuate the runway.
- Vehicle: It shall communicate this issue to ATC (including the last known position) and unless it receives, otherwise it gets another other ATC indication and if it is possible, it shall evacuate the maneuvering area to get a safe distance as soon as possible and it shall stop the vehicle. If the vehicle cannot't be moved, it shall inform ATC without delay.

Communications failure

In the case that an aircraft or vehicle operating in the manoeuvring area experienced a communications failure, it shall proceed as follows:

- Departure aircraft: The aircraft shall continue by the assigned route and stop at the limit of an ATC clearance, exercising extreme caution, where it shall maintain its position and wait for the arrival of an assistance vehicle.
- Arrival aircraft: If the aircraft has just landed, it shall maintain position when leaving RWY and wait for the arrival of an assistance vehicle. If the aircraft already had a taxiing ATC clearance, it shall continue by the assigned route to the limit of such authorization, exercising extreme caution, where it shall maintain its position and wait for the arrival of an assistance vehicle.
- Vehicle: It shall evacuate the maneuvering area if inside it, and then shall stop the vehicle maintaining its position and wait for the arrival of an assistance vehicle.

ATS SURVEILLANCE SYSTEM

It is used in the provision of the aerodrome control service to perform the following functions:

- a) supervision of the flight path of aircraft on final approach up to 1600 ft AMSL to RWY 30 and 1500 ft AMSL to RWY 12;
- b) supervision of the flight path and provision of navigation assistance to other aircraft in the vicinity of the aerodrome, if:
 - I. these are located to the North of the airfield at 2400 ft AMSL or above within the ATZ;
 - II. these are located to the South of the airfield at 2900 ft AMSL or above within the 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.

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.

c) establishment of separation, as defined in the R.C.A. section 4.6.7.3, between successive departing aircraft. This separation, when applied, will be dependant on the existence of radar blip identification of the preceding traffic on departure, and on such traffic having already climbed over 3200 ft AMSL on departure from RWY 12 and 2600 ft AMSL on departure from RWY 30.

All the functions above will be suspended in the event of an unavailability of Solórzano or Biarritz radars.

SPEED ADJUSTMENT

Arrivals to Bilbao AD, under radar control, shall adjust their speeds as specified below:

- MAX IAS 250 kt at FL120 or below.
- IAS 210 kt at the beginning of the final turn to intercept the ILS LOC course.
- IAS 180 kt once the final turn is completed and the aircraft is established on the ILS LOC course, when the aircraft is located within 20 NM of the landing threshold.
- IAS 160 kt when crossing 4 NM of the landing threshold.
- Aircraft with cruising IAS lower than the aforementioned shall maintain the cruising speed up to the adjusting fix concerned.

The MAX IAS permitted for departures is 250 kt until leaving FL100.

→ 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 colaboración 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.

VISUAL DEPARTURE PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS

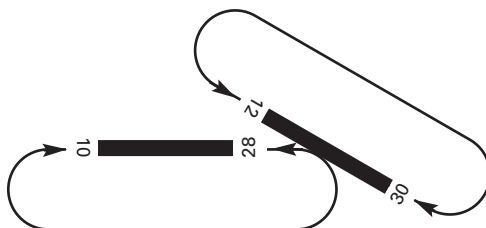
IFR flights may request ATC for "visual departure" on ground or in the air under the following conditions:

- Between the start of morning civil twilight and the end of evening civil twilight.
- Weather conditions in the take-off direction and subsequent initial climb permitting visual flight up to the Minimum Radar Altitude.
- In the air, the pilot shall propose to ATC a heading or a direct course.
- On the ground, the pilot propose to ATC a heading or a point, or ATC shall propose a visual departure subject to the pilot's consent and collaboration.
- The pilot shall be responsible for maintaining the obstacle clearance distance up to the Minimum Radar Altitude.

If visual departures are applied due to the inability to use the published SID and contingency departures, the noise abatement procedures described in AIP LEBB AD-2 Item 21 "Noise Abatement Procedures" shall no longer be applied.

CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD

AD TRAFFIC CIRCUIT



23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

ADDITIONAL INFORMATION

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.

WIND PHENOMENA ON RWY 12/30

The terrain around the airport gives rise to vertical wind shear and moderate to severe turbulence when there are strong south-west upper winds, affecting approaches and take-offs for both runway ends, with the following features:

- In general, the surface wind at the airport becomes diverted to the south and south-east (120°-190°), although it can also blow from the south-west (200°-240°), with speeds in both cases of between 12 and 25 kt.
- On many occasions, the wind at the airport may be less than 10 kt, so that this is not always representative of what aircraft will experience on their approaches. While the mean wind speed decreases in general when descending in altitude, on approaches there may be transitory increases with strong gusts and even changes in direction.
- The turbulence and wind shear may be produced on all segments of the last 10 NM for both runway ends. Turbulence is most frequent between 1600 ft and 3000 ft, with greater intensities recorded on the approach to RWY 30.
- The wind shear may be either positive or negative, and aircraft may undergo headwind gains or losses of 15 kt or more.
- Wind disturbances caused by the terrain may vary over short periods of time and space, so that aircraft on successive approaches might experience different wind shear and/or turbulence phenomena.

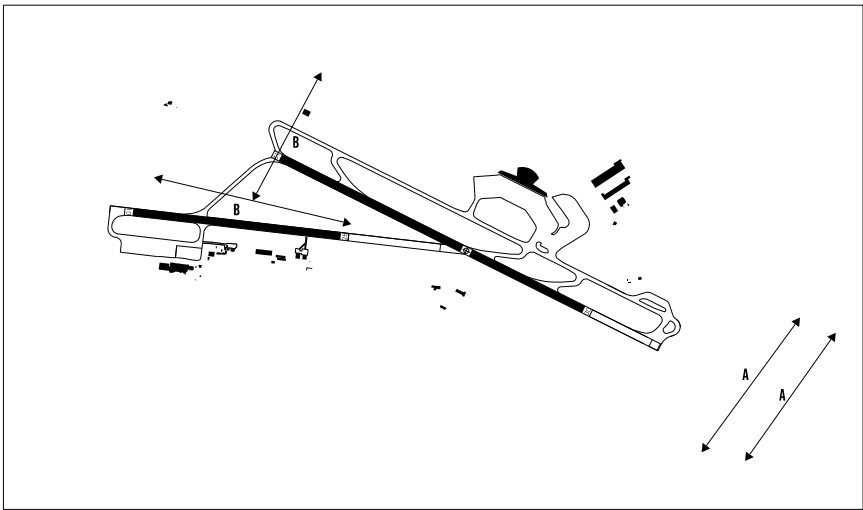
These situations are encountered most frequently from October to March.

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.

FAUNA CONTROL SERVICE

Hours: Sunrise to sunset.
Crossing of migratory birds.
In the summer season there is a concentration of kestrels.
Area A: Crossing of vultures.
Area B: Crossing of seagulls.



24. CARTAS RELATIVAS AL AERÓDROMO

El listado de cartas relativas al aeródromo puede encontrarse en el siguiente enlace:
<https://aip.enaire.es/AIP/#LEBB>

CHARTS RELATED TO THE AERODROME

The list of charts related to the aerodrome can be found on the link below:
<https://aip.enaire.es/AIP/#LEBB>

25. PENETRACIÓN DE LA SUPERFICIE DEL TRAMO VISUAL (VSS)

Información no disponible.

VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION

Information not available.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK