La posición de estacionamiento del AR 1163 fue la 270.

Inicialmente se le asignó la pista 07 L (izquierda), con rodaje inicial por calles NS, K y D, **lo que implicaba** **cruzar tres veces la pista 02, que estaba activa**.

El rodaje fue efectuado por el 1er Oficial xxxxxx designado para la operación.

Entre D1 y D2 **reasignan** para despegue la pista 25R (derecha). En consecuencia toma **el Comandante** el control del avión para permitir al Sr xxxxxx modificar la FMS (computadora de navegación) para la nueva configuración de despegue.

Se autoriza a rodar por M y cruzar pista 02. Al observar en M5 las luces de stopbar (luces de parada) **encendidas para pista 02**, la tripulación se comunica con BCN GND -control de tierra- **frecuencia de radio que se les asignó durante todo el rodaje a pesar de cruzar tres veces una pista activa (lo que naturalmente no le permitía a la tripulación mantener escucha de los vuelos en procedimiento de aterrizaje)**, control de tierra autorizó a continuar y **apagó las stopbar**.

Al ingresar a pista 02 el Comandante enciende las Strobe lights (luces estroboscópicas, obligatorias sobre la pista) y preguntó **“¿Libre?”** (dado que por los 110º de ángulo de cruce no tenía visión a la derecha). En ese momento los 1os Oficiales xxxxxx y xxxxxx le avisan al Comandante de la cercanía de un avión en final corta por lo que el Comandante aceleró el cruce, para no entorpecer la aproximación de su colega ruso.

Luego del cruce los 1os Oficiales le informaron al Comandante que el avión en final corta había efectuado escape.

El resto del rodaje, hasta M1 fue normal, sin ninguna observación por parte de BCN GND.

En esa posición el AR 1163 debió esperar varios minutos por los tránsitos en aterrizaje para la pista 07L, despegando luego normalmente.

VER –MAS ABAJO-MAPA DEL AEROPUERTO EL PRAT

