

1. INDICADOR DE LUGAR-NOMBRE DEL AERÓDROMO
AERODROME LOCATION INDICATOR - NAME

LETO - MADRID/Torrejón

2. DATOS GEOGRÁFICOS Y DE ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO

AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA

ARP: 402948N 0032645W. Ver AD 2-LETO ADC.

Distancia y dirección desde la ciudad: 24 km E.

Elevación: 618 m / 2026 ft.

Ondulación geode: 51.39 m ± 0.05 m (1).

Temperatura de referencia: 34°C.

Temperatura baja media: 5°C.

Declinación magnética: 0° (2020).

Cambio anual: 8.1'E

Administración AD: Ejército del Aire y del Espacio.

Dirección: Base Aérea de Torrejón; Ctra. Madrid-Barcelona km 22.800
28850 Torrejón de Ardoz (Madrid)

TEL: +34-916 274 710

FAX: +34-916 274 617

AFTN: LETO

E-mail: leto@ea.mde.es

Tránsito autorizado: IFR/VFR.

Alternativo técnico de Adolfo Suárez Madrid-Barajas AD
para ACFT civiles debidamente autorizados mediante
Carta de Acuerdo con la Jefatura de la Base.

Observaciones: (1) Para todos los puntos del AD.

ARP: 402948N 0032645W. See AD 2-LETO ADC.

Distance and direction from the city: 24 km E.

Elevation: 618 m / 2026 ft.

Geoid undulation: 51.39 m ± 0.05 m (1).

Reference temperature: 34°C.

Low average temperature: 5°C.

Magnetic variation: 0° (2020).

Annual change: 8.1'E

AD administration: Ejército del Aire y del Espacio.

Address: Base Aérea de Torrejón; Ctra. Madrid-Barcelona km 22.800
28850 Torrejón de Ardoz (Madrid)

TEL: +34-916 274 710

FAX: +34-916 274 617

AFTN: LETO

E-mail: leto@ea.mde.es

Approved traffic: IFR/VFR.

Technical alternate to Adolfo Suárez Madrid-Barajas AD for
civil ACFT duly authorised by Letter of Agreement with the
leadership of the base.

Remarks: (1) For all AD points.

3. HORARIO DE OPERACIÓN

OPERATIONAL HOURS

Aeropuerto: H24 (1).

Aduanas e Inmigración: No.

Servicios médicos y de sanidad: No.

AIS/ARO/OPV: HR AD.

Información MET: HR AD.

ATS: HR AD.

Abastecimiento de combustible: HR AD.

Asistencia en tierra: HR AD.

Seguridad: HR AD.

Deshielo: No.

Observaciones: (1) Aeronaves de Estado extranjeras solicitarán PPR
obligatorio con al menos 72 HR de antelación. No se
aceptarán, como norma general, PPR desde:

V: FRI: 1200 a MON: 0600.

I: FRI: 1300 a MON: 0700.

Las peticiones de PPR se podrán realizar por los siguientes
medios:

- AFTN: LETOZPX.

- E-mail: leto@ea.mde.es

- FAX: +34-916 274 712

Airport: H24 (1).

Customs and Immigration: No.

Health and Sanitation: No.

AIS/ARO/OPV: HR AD.

MET briefing: HR AD.

ATS: HR AD.

Fuelling: HR AD.

Handling: HR AD.

Security: HR AD.

De-icing: No.

Remarks: (1) Foreign state aircraft will request compulsory PPR at least with
72 HR in advance. As a general rule, PPR will not be accepted
from:

V: FRI: 1200 to MON: 0600.

I: FRI: 1300 to MON: 0700.

PPR requests may be submitted in the following ways:

- AFTN: LETOZPX.

- E-mail: leto@ea.mde.es

- FAX: +34-916 274 712

4. SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO

HANDLING SERVICES AND FACILITIES

Instalaciones para el manejo de carga: SATA CAT I.

Medios auxiliares para el manejo de carga:

- Carretillas elevadoras hasta 16 TM.

- Transferidor de carga hasta 16 TM.

Tipos de combustible: F-34.

Tipo de lubricante: O-113, O-133, O-142, O-147, O-148, O-156, O-158, O-190,
O-226, O-228, O-237, O-238, O-1236.

Capacidad de reabastecimiento: cisternas 40000 L, 22.5 L/s.

cisternas 20000 L, 16.7 L/s.

cisternas 5000 L, 18.3 L/s.

Instalaciones para el deshielo: No.

Espacio disponible en hangar: No.

Instalaciones para reparaciones: No.

Observaciones: GPU: Unidad de CA (hasta 100 KVA) y CC (hasta 2500 A).

Cargo facilities: SATA CAT I.

Auxiliary cargo handling capabilities:

- Fork-lift trucks up to 16 TM.

- Cargo transfer truck up to 16 TM.

Fuel types: F-34.

Oil types: O-113, O-133, O-142, O-147, O-148, O-156, O-158, O-190, O-226,
O-228, O-237, O-238, O-1236.

Refuelling capacity: trucks 40000 L, 22.5 L/s.

trucks 20000 L, 16.7 L/s.

trucks 5000 L, 18.3 L/s.

De-Icing facilities: No.

Hangar space: No.

Repair facilities: No.

Remarks: GPU: Unit of AC (up to 100 KVA) and DC (up to 2500 A).

5. INSTALACIONES PARA LOS PASAJEROS

PASSENGER FACILITIES

Hoteles: Sí.

Restaurante: Sí.

Transporte: Autobuses y vehículos ligeros a petición.

→ Instalaciones médicas: No.

Banco/Oficina Postal: Sí/No.

Información turística: No.

Observaciones: Ninguna.

Hotels: Yes.

Restaurant: Yes.

Transportation: Buses and light vehicles on request.

Medical facilities: No.

Bank/Post Office: Yes/No.

Tourist information: No.

Remarks: None.

6. SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

Categoría de incendios: 8.

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

Retirada de aeronaves inutilizadas: Grúa autopropulsada para la elevación de cualquier aeronave de peso no superior a 30 TM. Cojines de baja presión hasta 13 TM. Gatos hidráulicos hasta 15 TM.

Observaciones: Ninguna.

Fire category: 8.

Rescue equipment: In accordance with the fire category published.

Removal of disabled aircraft: Self-propelled crane for lifting any aircraft weighing no more than 30 TM. Low pressure bags up to 13 TM. Hydraulic jacks up to 15 TM.

Remarks: None.

7. DISPONIBILIDAD ESTACIONAL/REMOCIÓN DE OBSTÁCULOS

SEASONAL AVAILABILITY/OBSTACLE CLEARING

Equipo: Máquinas barredoras de aspiración, grúa sobre camión.

Prioridad: Pistas, calles de rodaje y plataforma.

Observaciones: Ninguna.

Equipment: Snow blower sweepers, breakdown truck.

Priority: Runways, taxiways and apron.

Remarks: None.

8. DETALLES DEL ÁREA DE MOVIMIENTO

MOVEMENT AREA DETAILS

Plataforma: Superficie: Hormigón.

Resistencia: PE 1: PCN 67/R/B/W/T.
PE 2: PCN 72/R/B/W/T.
PE 3, 4: PCN 77/R/B/W/T.
PE 5: PCN 80/R/A/W/T.
PE 6: PCN 79/R/A/W/T.
PE 7: PCN 56/R/B/W/T.
PE 8: PCN 136 R/C/W/T.
PE 9: PCN 16/F/D/W/T.

Calles de rodaje: Anchura: C1: 37 m;
C2, C3, C5, C6: 22 m;
C4: 24 m;
C7, C8, C61, C62, C63: 23 m.
C9: 15 m.
C81: 18 m.

Superficie: Asfalto.

Resistencia: C1: PCN 146/R/B/W/T.
C2: PCN 89/F/A/W/T.
C3: PCN 146/F/A/W/T.
C4: PCN 98/F/A/W/T.
C5: PCN 62/R/B/W/T.
C6, C61: PCN 74/R/B/W/T.
C62, C63: PCN 242/F/A/W/T.
C7: PCN 99/R/A/W/T.
C8: PCN 57/R/C/W/T.
C9: PCN 11/F/D/W/T.
C81: INFO NO AVBL.

Posiciones de comprobación: Altimetro:
Plataforma PE 1: 596.96 m / 1958.51 ft.
PE 2: 598.11 m / 1962.28 ft.
PE 3: 598.28 m / 1962.84 ft.
PE 4: 598.17 m / 1962.48 ft.
PE 5: 601.03 m / 1971.86 ft.
PE 6: 603.12 m / 1978.72 ft.
PE 7: 602.77 m / 1977.57 ft.
PE 8: 594.99 m / 1952.04 ft.
PE 9: 610 m / 2011.29 ft.

VOR: No.
INS: No.
TACAN: THR 22 / 230° 0.88 NM DME.

Observaciones: Ninguna.

Apron: Surface: Concrete.

Strength: PE 1: PCN 67/R/B/W/T.
PE 2: PCN 72/R/B/W/T.
PE 3, 4: PCN 77/R/B/W/T.
PE 5: PCN 80/R/A/W/T.
PE 6: PCN 79/R/A/W/T.
PE 7: PCN 56/R/B/W/T.
PE 8: PCN 136 R/C/W/T.
PE 9: PCN 16/F/D/W/T.

Taxiways: Width: C1: 37 m;
C2, C3, C5, C6: 22 m;
C4: 24 m;
C7, C8, C61, C62, C63: 23 m.
C9: 15 m.
C81: 18 m.

Surface: Asphalt.

Strength: C1: PCN 146/R/B/W/T.
C2: PCN 89/F/A/W/T.
C3: PCN 146/F/A/W/T.
C4: PCN 98/F/A/W/T.
C5: PCN 62/R/B/W/T.
C6, C61: PCN 74/R/B/W/T.
C62, C63: PCN 242/F/A/W/T.
C7: PCN 99/R/A/W/T.
C8: PCN 57/R/C/W/T.
C9: PCN 11/F/D/W/T.
C81: INFO NO AVBL.

Check locations: Altimeter:
Apron PE 1: 596.96 m / 1958.51 ft.
PE 1: 598.11 m / 1962.28 ft.
PE 3: 598.28 m / 1962.84 ft.
PE 4: 598.17 m / 1962.48 ft.
PE 5: 601.03 m / 1971.86 ft.
PE 6: 603.12 m / 1978.72 ft.
PE 7: 602.77 m / 1977.57 ft.
PE 8: 594.99 m / 1952.04 ft.
PE 9: 610 m / 2011.29 ft.

VOR: No.
INS: No.
TACAN: THR 22 / 230° 0.88 NM DME.

Remarks: None.

9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUÍA DE RODAJE

TAXIING GUIDANCE SYSTEM AND MARKINGS

Sistema de guía de rodaje: Carteles en intersecciones RWY/TWY, carteles de línea de aparcamiento en lateral de TWY, puntos de espera en pista, barras de parada, línea de seguridad de plataforma y puestos de estacionamiento.

Señalización de RWY: Designadores, umbral, eje, borde, zona de toma de contacto, punto de visada, carteles indicadores de distancia remanente, faja lateral y área anterior al umbral.

Señalización de TWY: Eje y borde.

Observaciones: Ninguna.

Taxiing guidance system: Boards at RWY/TWY intersections, parking line boards on TWY edge, runway-holding positions, stop bars, apron security line and stands.

RWY markings: Designators, threshold, centre line, edge, touchdown zone, aiming point, runway distance remaining sign, side stripe and pre-threshold area.

TWY markings: Centre line and edge.

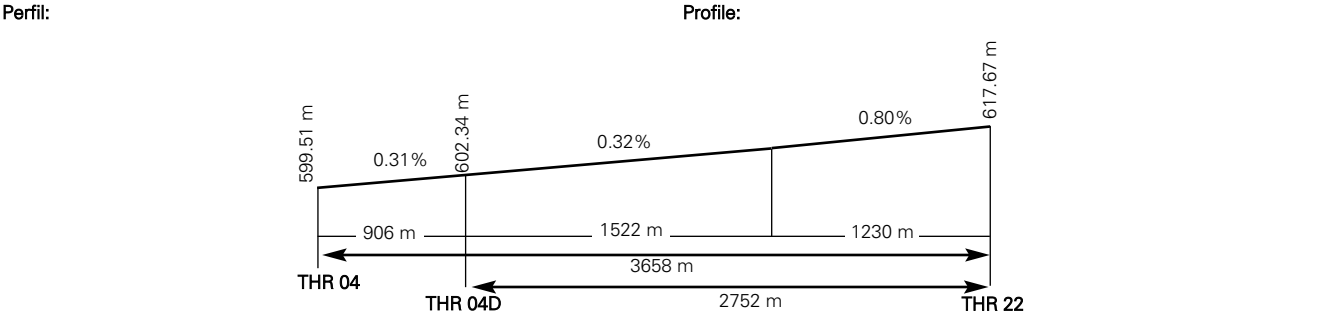
Remarks: None.

10. OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO			AERODROME OBSTACLES	
En áreas de aproximación y despegue // In approach and take-off areas			En el área de circuito y en el AD // In circling area and at AD	
RWY Area	Obstáculo Obstruction	Coordenadas Coordinates	Obstáculo Obstruction	Coordinates
04 APCH/ 22 TKOF	Montículo // Mound	8.9 km/219° MAG	Montículo // Mound	4.8 km/022° MAG FM THR 22
	670 m/2198 ft	FM THR 04	Meseta // Meseta	5.7 km/169° MAG FM THR 22
22 APCH/ 04 TKOF	Curva de nivel // Contour line	3.3 km/226° MAG	Depósito agua // Water reservoir	2.4 km/190° MAG FM THR 22
	650 m/2133 ft	FM THR 04	Antenas radio // Radio antennas	2.1 km/235° MAG FM THR 22
	Montículo // Mound	14 km/036° MAG	Antenas radar // Radar antennas	7.1 km/257° MAG FM THR 22
	820 m/2690 ft	FM THR 22		
	Montículo // Mound	9.0 km/039° MAG		
	753 m/2470 ft	FM THR 22		
	Curva de nivel // Contour line	1.7 km/049° MAG		
	644 m/2113 ft	FM THR 22		
Observaciones: Ver AD 2-LETO AOC.			Remarks: See AD 2-LETO AOC.	

11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO	METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED
Oficina MET: Torrejón OMD. HR: H24. METAR: Semihorario. TAF: 24 HR. TREND: Sí. Información: En persona y telefónica. Documentación de vuelo/Idioma: Lenguaje claro / Español. Cartas: Mapas significativos, previstos en altitud (viento y temperatura), y de vientos máximos. Equipo suplementario: Presentador de imágenes de nubes. rayos y de información radar. Dependencia ATS atendida: TWR, APP, OPV. Información adicional: Madrid OMAe (LEMC): H24; TEL: +34-915 045 807. Torrejón OMD: TEL: +34-916 275 209; E-mail: omdleto@aemet.es.	MET office: Torrejón OMD. HR: H24. METAR: Half-hourly. TAF: 24 HR. TREND: Yes. Briefing: In person and by telephone. Flight documentation/Language: Plain language / Spanish. Charts: Significant, forecasted in altitude (wind and temperature) and maximum wind maps. Supplementary equipment: Cloud imagery, lightning and radar information display. ATS unit served: TWR, APP, OPV. Additional information: Madrid OMAe (LEMC): H24; TEL: +34-915 045 807. Torrejón OMD: TEL: +34-916 275 209; E-mail: omdleto@aemet.es.
Observaciones: Ninguna.	Remarks: None.

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
04	043.40° GEO 044° MAG	3658 x 60	402905.18N 0032738.52W	THR: 599.5 m / 1967 ft TDZ: 599.9 m / 1968 ft	85 x 60	No	4338 x 150	No	240 x 150	RWY: ASPH PCN 69/R/C/W/T (2) PCN 70/F/A/W/T (3) PCN 79/F/A/W/T (4) PCN 86/R/A/W/T (5) PCN 150/F/A/W/T (6) PCN 97/R/C/W/T (7) SWY: Not AVBL
04D (1)	043.40 GEO 044° MAG	2752 x 60	402926.99N 0032711.51W	THR: 602 m / 1976 ft TDZ: No	85 x 60	No	4338 x 150	No	240 x 150	RWY: ASPH PCN 79/F/A/W/T (4) PCN 86/R/A/W/T (5) PCN 150/F/A/W/T (6) PCN 97/R/C/W/T (7) SWY: Not AVBL
22	223.40° GEO 224° MAG	3658 x 60	403031.39N 0032551.77W	THR: 617.7 m / 2026 ft TDZ: 610.3 m / 2002 ft	595 x 60	No	4338 x 150	No	240 x 150	RWY: ASPH PCN 69/R/C/W/T (2) PCN 70/F/A/W/T (3) PCN 79/F/A/W/T (4) PCN 86/R/A/W/T (5) PCN 150/F/A/W/T (6) PCN 97/R/C/W/T (7) SWY: Not AVBL

Observaciones: (1) RWY 04D solo utilizable por aeronaves militares y que realicen el viraje dentro de 2.5 DME TJZ o antes de R-143 VTZ para el aterrizaje. (2) THR 04 - 149 m; 3509 - 3658 m THR 22. (3) 149 - 669 m; 2989 - 3509 m THR 22. (4) 669 - 2049 m; 1609 - 2989 m THR 22; THR 04D - 1143 m. (5) 2049 - 2309 m; 1349 - 1609 m THR 22; 1143 - 1403 m THR 04D. (6) 2309 - 3509 m; 149 - 1349 m THR 22; 1403 - 2603 m THR 04D. (7) 3509 - 3658 m; THR 22 - 149 m; 2603 - 2752 m THR 04D.	Remarks: (1) RWY 04D only usable by military aircraft making the turn for landing within 2.5 DME TJZ or before R-143 VTZ. (2) THR 04 - 149 m; 3509 - 3658 m THR 22. (3) 149 - 669 m; 2989 - 3509 m THR 22. (4) 669 - 2049 m; 1609 - 2989 m THR 22; THR 04D - 1143 m. (5) 2049 - 2309 m; 1349 - 1609 m THR 22; 1143 - 1403 m THR 04D. (6) 2309 - 3509 m; 149 - 1349 m THR 22; 1403 - 2603 m THR 04D. (7) 3509 - 3658 m; THR 22 - 149 m; 2603 - 2752 m THR 04D.
--	---



13. DISTANCIAS DECLARADAS		DECLARED DISTANCES		
RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
04	3658	3658	3743	3658
04D (1)	2752	2752	2837	2752
22	3658	3658	4253	3658
04 INT C2, C8	3198	3198	3283	–
04 INT C3	2605	2605	2690	–
22 INT C4	2347	2347	2942	–
22 INT C7	3247	3247	3842	–
→ 22 INT C9	2347	2347	2960	–

Observaciones: (1) RWY 04D solo utilizable por aeronaves militares y que realicen el viraje dentro de 2.5 DME TJZ o antes de R-143 VTZ para el aterrizaje.

Remarks: (1) RWY 04D only usable by military aircraft making the turn for landing within 2.5 DME TJZ or before R-143 VTZ.

14. ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA	APPROACH AND RUNWAY LIGHTING
Pista: 04 Aproximación: Precisión CAT I 900 m LIH (1). Luces de identificación de umbral. PAPI (MEHT): 3° (17.97 m / 59 ft). Umbral: Verdes. Zona de toma de contacto: No. Eje pista: 3658 m: 2758 m blancas + 600 m rojas y blancas + 300 m rojas. LIH (1). Distancia entre luces: 30 m. Borde de pista: 3658 m: 3058 m blancas + 600 m amarillas. LIH (1). Distancia entre luces: 50 m. Extremo de pista: Rojas. Zona de parada: Rojas. Observaciones: (1) Intensidad de luces regulable.	Runway: 04 Approach: Precision CAT I 900 m LIH (1). Threshold identification lights. PAPI (MEHT): 3° (17.97 m / 59 ft). Threshold: Green. Touchdown zone: No. Runway centre line: 3658 m: 2758 m white + 600 m red and white + 300 m red. LIH (1). Distance between lights: 30 m. Runway edge: 3658 m: 3058 m white + 600 m yellow. LIH (1). Distance between lights: 50 m. Runway end: Red. Stopway: Red. Remarks: (1) Adjustable light intensity.
Pista: 04D Aproximación: Sencillo 420 m. Luces de identificación de umbral. PAPI (MEHT): 3° (13.91 m / 46 ft). Umbral: Verdes. Zona de toma de contacto: No. Eje pista: 2752 m: 1852 m blancas + 600 m rojas y blancas + 300 m rojas. LIH (1). Distancia entre luces: 30 m. Borde de pista: 2752 m: 2152 m blancas + 600 m amarillas. LIH (1). Distancia entre luces: 50 m. Extremo de pista: Rojas. Zona de parada: Rojas. Observaciones: (1) Intensidad de luces regulable.	Runway: 04D Approach: Simple 420 m. Threshold identification lights. PAPI (MEHT): 3° (13.91 m / 46 ft). Threshold: Green. Touchdown zone: No. Runway centre line: 2752 m: 1852 m white + 600 m red and white + 300 m red. LIH (1). Distance between lights: 30 m. Runway edge: 2752 m: 2152 m white + 600 m yellow. LIH (1). Distance between lights: 50 m. Runway end: Red. Stopway: Red. Remarks: (1) Adjustable light intensity.
Pista: 22 Aproximación: Precisión CAT I 900 m LIH (1). Luces de identificación de umbral. PAPI (MEHT): 3° (16.25 m / 53 ft). Umbral: Verdes con barra de ala. Zona de toma de contacto: No. Eje pista: 3658 m: 2758 m blancas + 600 m rojas y blancas + 300 m rojas. LIH (1). Distancia entre luces: 30 m. Borde de pista: 3658 m: 3058 m blancas + 600 m amarillas. LIH (1). Distancia entre luces: 50 m. Extremo de pista: Rojas. Zona de parada: Rojas. Observaciones: (1) Intensidad de luces regulable.	Runway: 22 Approach: Precision CAT I 900 m LIH (1). Threshold identification lights. PAPI (MEHT): 3° (16.25 m / 53 ft). Threshold: Green with wing bar. Touchdown zone: No. Runway centre line: 3658 m: 2758 m white + 600 m red and white + 300 m red. LIH (1). Distance between lights: 30 m. Runway edge: 3658 m: 3058 m white + 600 m yellow. LIH (1). Distance between lights: 50 m. Runway end: Red. Stopway: Red. Remarks: (1) Adjustable light intensity.

15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA

OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

ABN/IBN: 402921N 0032608W. Ver AD 2-LETO ADC.
ALTN FLG W/G EV 1.5 SEC.

WDI/LDI: 1 cerca THR 04, 1 cerca THR 22, 1 cerca TWY C8.

Iluminación de TWY: Borde.

Iluminación de plataforma: PE 1, PE 7 y PE 8: 2 postes proyectores.
PE 2 y PE3: 1 poste proyector.
PE 4: 3 postes proyectores.
PE 5: 4 postes proyectores.
PE 6: 5 postes proyectores.
PE 9: 2 torretas de luces.

Fuente secundaria de energía: Grupos electrógenos que proporcionan a todos los sistemas de iluminación un tiempo de conmutación (luz) máximo de 15 segundos.

Observaciones: Ninguna.

ABN/IBN: 402921N 0032608W. See AD 2-LETO ADC.
ALTN FLG W/G EV 1.5 SEC.

WDI/LDI: 1 near THR 04, 1 near THR 22, 1 near TWY C8.

TWY lighting: Edge.

Apron lighting: PE 1, PE 7 and PE 8: 2 Floodlighting poles.
PE 2 and PE3: 1 Floodlighting pole.
PE 4: 3 Floodlighting poles.
PE 5: 4 Floodlighting poles.
PE 6: 5 Floodlighting poles.
PE 9: 2 lighting turrets.

Secondary power supply: Engine generators that provide a maximum switch-over time (light) of 15 seconds for all the lighting systems.

Remarks: None.

16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS

HELICOPTER LANDING AREA

Situación: Al NE del ARP: 40°30'02.550"N 003°27'02.600"W (1)(2).

Elevación: 610 m (2011.29 ft).

Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización:

- Plataforma principal: 24.5 m x 24.5 m, base hormigón.
- Plataforma de aparcamiento: 95.9 m x 199.7 m, base hormigón.
- Líneas amarillas de señalización de TWY hasta las zonas de aparcamiento, línea de seguridad de plataforma y señal de estacionamiento.

Orientación: No.

Distancias declaradas: No.

Iluminación: Balizamiento de borde y dos torretas de luces.

Observaciones: (1) Ver AD 2-LETO ADC.
(2) Sólo de utilización por el Servicio Aéreo de la Guardia Civil.

Position: NE of ARP: 40°30'02.550"N 003°27'02.600"W (1)(2).

Elevation: 610 m (2011.29 ft).

Dimensions, surface, maximum weight, marking:

- Main apron: 24.5 m x 24.5 m, base concrete.
- Parking apron: 95.9 m x 199.7 m, base concrete.
- Yellow lines of TWY marking to the parking areas, security apron line and parking signal.

Direction: No.

Declared distances: No.

Lighting: Edge marking and two floodlighting poles.

Remarks: (1) See AD 2-LETO ADC.
(2) Only use by the Guardia Civil air service.

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 MADRID

403301.53N 0034658.39W; arco centrado en DVOR/DME BRA (402808.9N 0033327.1W), de radio 11.4 NM;
402158.81N 0032053.71W; 401544.73N 0031457.24W;
400611.28N 0032929.16W; 401222.89N 0033746.85W;
400809.08N 0034614.61W; 401320.10N 0035258.35W;
401642.37N 0034856.17W; arco centrado en MADRID/Getafe AD (401738.6N 0034325.4W), de radio 8.0 km; 402038.71N 0034729.48W; arco centrado en MADRID/Cuatro Vientos AD (402214.4N 0034706.5W), de radio 3.0 km; 402146.76N 0034504.54W; arco centrado en MADRID/Getafe AD (401738.6N 0034325.4W), de radio 8.0 km; 402154.86N 0034232.04W; 402308.24N 0034112.60W; 403301.53N 0034658.39W //
403301.53N 0034658.39W; arc centred on DVOR/DME BRA (402808.9N 0033327.1W), radius 11.4 NM; 402158.81N 0032053.71W; 401544.73N 0031457.24W; 400611.28N 0032929.16W; 401222.89N 0033746.85W; 400809.08N 0034614.61W; 401320.10N 0035258.35W; 401642.37N 0034856.17W; arc centred on MADRID/Getafe AD (401738.6N 0034325.4W), radius 8.0 km; 402038.71N 0034729.48W; arc centred on MADRID/Cuatro Vientos AD (402214.4N 0034706.5W), radius 3.0 km; 402146.76N 0034504.54W; arc centred on MADRID/Getafe AD (401738.6N 0034325.4W), radius 8.0 km; 402154.86N 0034232.04W; 402308.24N 0034112.60W; 403301.53N 0034658.39W.

ATZ MADRID/TORREJÓN

Círculo de 8 km de radio centrado en 402956N 0032644W (2). 3000 ft AGL (3)
8 km radius circle centred on 402956N 0032644W (2). SFC

D (1)

MADRID APP
ES/EN

3962 m/13000 ft

Observaciones: (1) Sólo se permiten vuelos visuales a aeronaves militares españolas con origen o destino instalaciones del Ministerio de Defensa.

(2) O la visibilidad horizontal, lo que resulte inferior.

(3) O hasta la elevación del techo de nubes, lo que resulte más bajo.

Remarks: (1) Visual flights only allowed to Spanish military aircraft from/to Ministerio de Defensa facilities.

(2) Or the ground visibility, whichever is lower.

(3) 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	Madrid APP	124.230 C 127.100 MHz 127.505 C 131.175 MHz 376.250 MHz	H24 H24 H24 H24 H24	APP/L, DEP W DEP E MIL
APP	Torrejón APP	119.950 MHz 258.925 MHz 254.975 MHz	H24 H24 H24	MIL MIL MIL
TWR	Torrejón TWR	118.300 MHz 121.500 MHz 122.100 MHz 136.275 MHz 139.300 MHz 243.000 MHz 257.800 MHz 339.600 MHz 396.900 MHz	H24 H24 H24 H24 H24 H24 H24 H24 H24	GMC EMERG MIL BACK-UP MIL EMERG MIL MIL GMC MIL
GCA	Torrejón GCA	118.900 MHz 123.300 MHz 125.300 MHz 343.875 MHz 356.150 MHz 374.525 MHz	H24 H24 H24 H24 H24 H24	MIL. HR MAINT PAR/ASR: MON 1530-1900 LT MIL MIL MIL MIL MIL

19. RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIZAJE

RADIO NAVIGATION & LANDING FACILITIES

Instalación (VAR) Facility (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas Coordinates	ELEV DME	Observaciones Remarks
DVOR (1° W)	VTZ	115.100 MHz	H24	402832.2N 0032819.3W		HR MAINT: MON 1530-1830 LT.
DME	VTZ	CH 98X	H24	402832.2N 0032819.3W	660 m	HR MAINT: MON 1530-1830 LT.
LOC 22 (1° W)	ITJA	109.500 MHz	H24	402843.1N 0032805.8W		224° MAG / 935 m FM THR 04; COV 25 NM a 9900 ft AMSL y 17 NM a 7400 ft AMSL dentro de 35° a la izquierda y a la derecha // COV 25 NM at 9900 ft AMSL and 17 NM at 7400 ft AMSL within 35° to the left and to the right.
ILS CAT I						HR MAINT: WED 1530-1830 LT.
GP 22		332.600 MHz	H24	403024.3N 0032607.1W		3°; RDH 16.8 m; a // at 404 m FM HR 22 & 110 m FM RCL a la derecha en el sentido de APCH // to the right in APCH direction. COV 10 NM a 5200 ft AMSL dentro de 10° a la izquierda y a la derecha // COV 10 NM at 5200 ft AMSL within 10° to the left and to the right.
ILS/DME	ITJA	CH 32X	H24	403024.3N 0032607.1W	622 m	HR MAINT: WED 1530-1830 LT. REF DME THR 22.
TACAN (1° W)	TJZ	CH 72X	H24	402956.0N 0032643.8W	600 m	R-090/R-170: posible pérdida de señal // possible loss of signal BTN 20 NM & 25 NM BLW 6000 ft AMSL. HR MAINT: MON 1530-1830 LT.

20. REGLAMENTACIÓN LOCAL

LOCAL REGULATIONS

PROCEDIMIENTOS ATC

MÍNIMAS REDUCIDAS DE SEPARACIÓN EN LA MISMA PISTA

Aunque la pista se encuentre temporalmente ocupada por una aeronave aterrizando o despegando, puede concederse la autorización para aterrizar a la aeronave subsiguiente siempre que:

- Exista una distancia entre aeronaves como mínimo de 2000 m desde el THR, y
- El controlador del aeródromo tenga seguridad razonable de que, cuando la aeronave así autorizada cruce el umbral de la pista, existirá separación apropiada respecto de la precedente.

Este procedimiento podrá emplearse sin perjuicio de los requisitos que exige el vigente Reglamento de la Circulación Aérea respecto del uso de frases condicionales para movimientos que afecten a la pista o pistas en actividad.

Tales mínimas sólo se aplicarán entre la salida y la puesta del sol y bajo las condiciones siguientes:

- Las mínimas de separación por estela turbulenta deberán mantenerse.
- Mientras prevalezcan Condiciones de Vuelo Visual (VMC) en el aeródromo.
- Cuando la eficacia de frenado no esté adversamente afectada por la existencia de residuos de precipitación en la pista (nieve fundente, agua, etc.).
- Cuando las aeronaves involucradas operen sin anomalías.

ATC PROCEDURES

REDUCED RUNWAY SEPARATION MINIMA ON THE SAME RUNWAY

Although the runway may temporarily be occupied by an aircraft landing or taking off, clearance to land may be granted to a subsequent aircraft, provided that:

- There is a distance between aircraft of at least 2000 m from the THR, and
- The aerodrome ATC is certain that, when an aircraft cleared in this way will cross the threshold, there will be appropriate separation from the preceding one.

This procedure may be used notwithstanding to the requirements established in the Reglamento de la Circulación Aérea regarding the use of conditional phrases for movements affecting the active runway or runways.

These minima shall apply between sunrise and sunset only, and under the following conditions:

- Wake turbulence separation minima shall be maintained.
- While Visual Meteorological Conditions (VMC) prevail at the aerodrome.
- When braking action is not adversely affected by precipitants on the runway (slush, water, etc.).
- When the aircraft involved operate normally.

Cuando de acuerdo a este procedimiento se expida el permiso para aterrizar se usará la siguiente fraseología: "... (Indicativo) DETRÁS DEL (tipo de aeronave) ATERRIZANDO / DESPEGANDO, AUTORIZADO PARA ATERRIZAR PISTA (número)".

PROCEDIMIENTOS DE FALLO DE COMUNICACIONES AEROTERRESTRES

FALLO DE COMUNICACIONES EN EL AIRE

Si una aeronave experimenta un fallo de comunicaciones deberá responder inmediatamente en la clave SSR 7600.

1.- Vuelo VFR en condiciones VMC.

- Las aeronaves a reacción procederán a través de uno de los dos corredores visuales publicados, sobrevolando la plataforma a 500 ft AGL y alabeando con rumbo 219°. Al llegar a la altura de la TWR comprobarán la pista en servicio. En el caso de que la pista en servicio sea la 22 romperán a la izquierda para incorporarse al tramo de viento en cola, y si la pista en servicio es la 04 invertirán el rumbo realizando una gota de agua para incorporarse al tramo de viento en cola, esperando señales luminosas de TWR.
- Las aeronaves convencionales que procedan por el Pasillo Visual Norte, en Daganzo descenderán a 500 ft AGL, procediendo "ABEAM" viento en cola, alabeando, en dirección hacia la TWR. Una vez comprobada la pista en servicio, esperarán las señales luminosas de la TWR. En el caso que procedan por el Pasillo Visual Sur, en la Meseta de San Juan descenderán a 500 ft AGL, para proceder a sobrevolar la plataforma alabeando con rumbo 219°. Al llegar a la altura de la TWR comprobarán la pista en servicio, si la pista en servicio es la 22, romperán a la izquierda para incorporarse al tramo de viento en cola, y si está la RWY 04 en servicio invertirán el rumbo realizando una gota de agua para incorporarse al tramo de viento en cola, esperando señales luminosas de TWR.

Nota: En ningún caso se sobrevolará la pista o la prolongación de su eje.

2.- Vuelo VFR (cambio de condiciones meteorológicas de VMC a IMC)

Cuando las condiciones meteorológicas sufrieran un deterioro progresivo tal que no permitieran mantener contacto ininterrumpido con el terreno, las aeronaves procederán al último nivel autorizado del que se haya acusado recibo o a la altitud mínima de seguridad, lo que resulte más alto, manteniendo dicho nivel hasta uno de los puntos de entrada (STAR's), para llegar a DUKKE (IAF). Sobre este punto comenzará el descenso, abandonando la espera a 6000 ft para efectuar una aproximación IFR publicada a la RWY 22. En el caso de estar la RWY 04 en servicio, se realizará de igual forma y, con el campo a la vista, se completará con "circuito" a la RWY 04.

3.- Vuelo IFR.

- Cuando el fallo ocurre durante el procedimiento STAR antes del IAF:

Proceder al IAF designado (DUKKE) para la STAR autorizada (según FPL), manteniendo el último nivel o altitud autorizada a la que se haya acusado recibo y entrar en espera. Iniciar el descenso tras completar una espera (abandonando la espera a 6000 ft), o a la EAT cuando se haya recibido, lo que sea más tarde, para efectuar una aproximación IFR publicada a la RWY en servicio para llegada y aterrizar antes de los siguientes 30 minutos.

- Cuando el fallo ocurre en vector radar antes del IAF:

Proceder de la manera más directa a interceptar la STAR hasta el IAF, siguiendo el procedimiento de fallo de comunicaciones durante el procedimiento STAR.

- Cuando el fallo ocurre en vector radar después del IAF:

Mantener la última altitud autorizada de la que se ha acusado recibo, proceder a interceptar el curso final de aproximación para completar ésta y aterrizar. Si no es posible, efectuar el procedimiento de aproximación frustrada con fallo de comunicaciones.

- Cuando el fallo ocurre durante la aproximación frustrada:

No iniciar la aproximación frustrada antes del MAPT. Interceptar el procedimiento de aproximación frustrada según carta de aproximación IAC correspondiente. Completar al menos una espera en el fijo de espera, efectuar una nueva aproximación y aterrizar.

- Cuando el fallo ocurre durante la SID:

Continuar la SID hasta el punto de salida del TMA, subiendo al último nivel autorizado del que se haya acusado recibo o a la altitud mínima de seguridad, lo que sea más alto; mantener este/a durante 7 minutos, para continuar ascenso respetando en cualquier caso los niveles máximos especificados en las cartas de salida, continuando el vuelo de acuerdo al FPL presentado. En el caso de que la aeronave se encuentre dentro del Espacio Aéreo Delegado a Torrejón, si el Comandante al mando opta por regresar al aeródromo de origen, aplicará el procedimiento adecuado de los anteriormente descritos.

- Cuando el fallo ocurre durante una salida con vector radar:

Dirigirse de la manera más directa a interceptar el último procedimiento SID recibido del ATC y continuar con el procedimiento de fallo de comunicaciones durante la SID. Si no se hubiera recibido una autorización SID, proceder a interceptar la SID apropiada hasta el punto de salida del TMA y de acuerdo al tipo de navegación expresados en el FPL actualizado.

When issuing the landing clearance in accordance with this procedure, the following instructions shall be used: "... (Call sign) BEHIND LANDING / DEPARTING (aircraft type), CLEARED TO LAND RUNWAY (number)".

AIR/GROUND COMMUNICATION FAILURE PROCEDURES

AIR COMMUNICATION FAILURE

Any aircraft experiencing a communication failure shall immediately respond on SSR mode 7600.

1. - VFR flight in VMC.

- Jet aircraft shall proceed through one of the two published visual corridors and overfly the apron at 500 ft AGL while rocking its wings and maintaining a heading of 219°. When over the TWR, pilots shall check the runway in use. If RWY 22 is in use, they shall break to the left and enter the traffic pattern tailwind, and if RWY 04 is in use, they shall take the opposite heading, conducting an offset entry, entering the traffic pattern tailwind while waiting for light signals from TWR.

- Conventional aircraft proceeding through the North visual corridor, over Daganzo, shall descend to 500 ft AGL and fly "ABEAM" downwind, rocking its wings heading for TWR. Once the runway in use has been determined, they shall await light signals from TWR. If proceeding through the South visual corridor, over Meseta de San Juan, they shall descend to 500 ft AGL and overfly the apron while rocking their wings heading 219°. When over the TWR, pilots shall check the runway in use. If the runway in use is 22, they shall break to the left and enter the traffic pattern downwind leg; if RWY 04 is in use, they shall take the opposite heading conducting an offset entry, entering the traffic pattern downwind leg while awaiting light signals from TWR.

Note: Neither the runway nor its centreline extension shall be over flown in any case.

2.- VFR flights (Change in the meteorological conditions from VMC to IMC).

When the meteorological conditions deteriorate progressively, making it impossible to maintain uninterrupted visual contact with the ground, aircraft shall climb to the last cleared level acknowledged or to the minimum safety altitude, whichever is higher, and maintain this level until reaching one of the entry points (STAR's), and head to DUKKE (IAF). At this point, the holding pattern at 6000 ft must be abandoned and a descent started in order to shoot one of the published IFR approaches on RWY 22. If RWY 04 is in use, the procedure shall be carried out in the same way and when the airfield is in sight, a "circling" manoeuvre must be executed to land on RWY 04.

3.- IFR flights.

- When the communication failure occurs during the STAR procedure before reaching the IAF:

Proceed to the designated IAF (DUKKE) from the cleared STAR (in accordance with the FPL), maintaining the last assigned level or altitude acknowledged, and enter the holding pattern. Begin the descent after completing one holding pattern turn (leaving the holding pattern at 6000 ft), or at the EAT whichever occurs later, in order to shoot one of the IFR approaches published for the RWY in service and land in the following 30 minutes.

- When the failure occurs during radar vectoring before the IAF:

The aircraft will proceed through the most direct way to intercept the STAR until reaching the IAF, and must follow the communication failure procedure during the STAR manoeuvre.

- When the failure occurs during radar vectoring after crossing the IAF:

The aircraft shall maintain the last cleared altitude acknowledged, and proceed to intercept the final approach course and complete the landing manoeuvre. If this is not possible, aircraft shall conduct the communication failure missed approach procedure.

- If the failure occurs during the missed approach, aircraft:

Shall not begin the missed approach before the MAPT. Shall begin the missed approach procedure according to the corresponding IAC. Complete at least one holding pattern turn over the IAF, in order to shoot the approach and land.

- When the failure occurs during the SID:

The aircraft shall continue with the SID up to the TMA exit point, climbing to the last cleared level acknowledged or to the minimum safety altitude, whichever is higher, and maintain this altitude during 7 minutes, in accordance with the maximum levels in the departure charts and continuing the flight with respect to the filed FPL. In case the aircraft is in the Torrejón Delegated Airspace, if the Pilot in Command decides to return to the departure aerodrome, they shall follow the appropriate procedure, as described above.

- When the failure occurs during the departure under radar vectoring:

The aircraft shall proceed by the most direct route to intercept the last SID procedure received from ATC, continue with the communication failure procedure during the SID. If SID authorisation is not received, proceed to intercept the appropriate SID to TMA exit point and in accordance with the type of navigation expressed in the updated FPL.

FALLO DE COMUNICACIONES EN TIERRA

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

- Si la aeronave va a salir: continuará por la ruta asignada hasta detenerse en un punto de espera intermedio o el límite del permiso extremando las precauciones para evitar desvíos de la misma. Una vez allí, mantendrá la posición y esperará la llegada de un vehículo "SÍGAME" que le conducirá al puesto de estacionamiento.
- Si se trata de un vehículo: permanecerá en su posición y esperará la llegada de un vehículo "SÍGAME" que lo asistirá adecuadamente.

GROUND COMMUNICATION FAILURE

If an aircraft or vehicle operating in the manoeuvring area experiences a communication failure, proceed as follows:

- If the aircraft is on departure: continue on the assigned route and stop at an intermediate holding position or clearance limit, taking extreme care to avoid detours. Once there, hold position and wait for the arrival of a "FOLLOW ME" vehicle which will lead you to the parking position.
- In the case of a vehicle: remain in position and await the arrival of a "FOLLOW ME" vehicle which will assist as appropriate.

VUELO VFR EN CONDICIONES VMC (COMPROBAR RWY EN SERVICIO Y ESPERAR SEÑALES LUMINOSAS) VFR FLIGHTS IN VMC CONDITIONS (CHECK RWY IN USE AND WAIT FOR LIGHT SIGNALS)		
	RWY 22	RWY 04
AERONAVES A REACCIÓN: Entrada por corredor, sobrevolar plataforma 500 ft y rumbo 219° // JET AIRCRAFT: Entry through corridor, overfly apron 500 ft and heading 219°	Rotura a la izquierda e incorporarse a viento en cola // Break to the left and enter downwind	Invertir rumbo (gota de agua) Incorporarse a viento en cola // Reverse to the opposite heading (offset entry) Enter downwind
AERONAVES CONVENCIONALES: Entrada por pasillo norte, Daganzo 500 ft AGL // CONVENTIONAL AIRCRAFT: Entry through north corridor, Daganzo at 500 ft AGL	Incorporarse a viento en cola y alabeando // Enter downwind while rocking	Incorporarse a viento en cola y alabeando // Enter downwind while rocking
AERONAVES CONVENCIONALES: Entrada por pasillo sur, Meseta San Juan 500 ft AGL // CONVENTIONAL AIRCRAFT: Entry through south corridor, Meseta San Juan at 500 ft AGL	Rotura a la izquierda e incorporarse a viento en cola // Break to the left and enter downwind	Invertir rumbo (gota de agua) Incorporarse a viento en cola // Reverse to the opposite heading (offset entry) Enter downwind
VUELO VFR EN CONDICIONES IMC VFR FLIGHTS IN IMC CONDITIONS		
ACCIONES: Proceder último nivel autorizado o altitud mínima de seguridad (lo más alto), manteniendo nivel hasta punto entrada STAR // ACTIONS: Proceed to last cleared level or minimum safety altitude (whichever is higher), maintaining level to STAR entry point	RWY 22: DUKKE 6000 ft y realizar IAC // RWY 22: DUKKE 6000 ft and carry out IAC	RWY 04: DUKKE 6000 ft y realizar IAC y posterior circuito // RWY 04: DUKKE 6000 ft and carry out IAC and subsequent circling

VUELO IFR IFR FLIGHT	
MOMENTO FALLO FAILURE MOMENT	ACCIONES ACTIONS
STAR ANTES IAF STAR BEFORE IAF	- Proceder al IAF (DUKKE) mantener último nivel autorizado y entrar en espera. // Proceed to IAF (DUKKE) maintain the last cleared level and enter in holding pattern. - Realizar una espera y abandonar la espera a 6000 ft o. // Complete and abandon the holding pattern at 6000 ft or. - Antes de los 30 MIN de la EAT, lo que resulta más tarde. // Before 30 MIN of the EAT, whichever occurs later. - Realizar aproximación. // Carry out approach
VECTOR RADAR ANTES IAF RADAR VECTORING BEFORE IAF	- Igual que fallo STAR antes del IAF. // As for STAR failure before IAF.
VECTOR RADAR DESPUES IAF RADAR VECTORING AFTER IAF	- Mantener altitud autorizada. // Maintain cleared altitude. - Interceptar el cursor final de APP y completar. // Intercept the final APP and complete. - Si no es posible, realizar procedimiento frustrada. // If this is not possible, carry out missed approach procedure.
APROXIMACION FRUSTRADA MISSED APPROACH	- No iniciar frustrada antes MAPT. // Do not begin missed approach before MAPT. - Seguir procedimiento APP frustrada según IAC. // Follow missed approach procedure APP according to IAC. - Completar una espera y efectuar nueva aproximación. // Complete holding pattern to shoot the approach.
DURANTE SID DURING SID	- Continuar SID hasta punto salida TMA. // Continue SID to TMA exit point. - Subir último nivel autorizado o altitud mínima de seguridad, mantener durante 7 MIN para continuar ascenso. Respetar niveles máximos especificados. // Climb to the last cleared level or the minimum safety altitude, maintain for 7 MIN to continue climb. Respect maximum specified levels. - Continuar según FPL. // Continue according FPL. - Si ocurre dentro de espacio aéreo delegado a Torrejón, decidirá el comandante de la aeronave. Aplicar el procedimiento adecuado según el caso. // If it occurs inside the Torrejón delegated airspace, the pilot in command decides the appropriate procedure to follow.
SALIDA CON VECTOR RADAR DEPARTURE UNDER RADAR VECTOR	- Dirigirse directamente e interceptar procedimiento SID recibido por ATC. // Proceed directly and intercept the SID procedure received from ATC. - Continuar procedimiento fallo comunicaciones SID. // Continue SID communication failure procedure.

21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS

NOISE ABATEMENT PROCEDURES

No.

No.

22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO

FLIGHT PROCEDURES

AJUSTES DE VELOCIDAD VERTICAL EN MADRID TMA

Las aeronaves en evolución ajustarán su velocidad vertical cuando se aproximen a una altitud o nivel de vuelo asignado. En esas circunstancias, la velocidad vertical se reducirá a 1500 ft por minuto al aproximarse a una distancia vertical de 1000 ft por encima o por debajo de la altitud o nivel de vuelo asignado

Todas las aeronaves que vuelen bajo las reglas del RCAO despegando de la RWY 22 o en circuito visual sur, no rebasarán 2.5 DME TJZ o R-143 VTZ al suroeste del campo. En caso de no ser posible, notificarán esta circunstancia a LETO TWR-APP/GCA antes de despegar o antes de entrar en el circuito visual.

Precaución, tráfico próximo en aproximación o salida del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

ADJUSTMENT OF VERTICAL SPEED IN MADRID TMA

Aircraft in evolution shall adjust their vertical speed when approaching the assigned altitude or flight level. In those circumstances, vertical speed shall be reduced to 1500 ft per minute when approaching a vertical distance of 1000 ft above or below the assigned altitude or flight level.

All aircraft flying under RCAO rules take-off from RWY 22 or in south visual circuit, shall not exceed 2.5 DME TJZ or R-143 VTZ on the southwest side of the aerodrome. If such is not possible, the aircraft shall notify this event to LETO TWR-APP/GCA before take-off or before entering the visual circuit.

Caution, traffic in approach or departure close to airport Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

➔ LÍMITE DE VELOCIDAD EN PASILLOS VFR

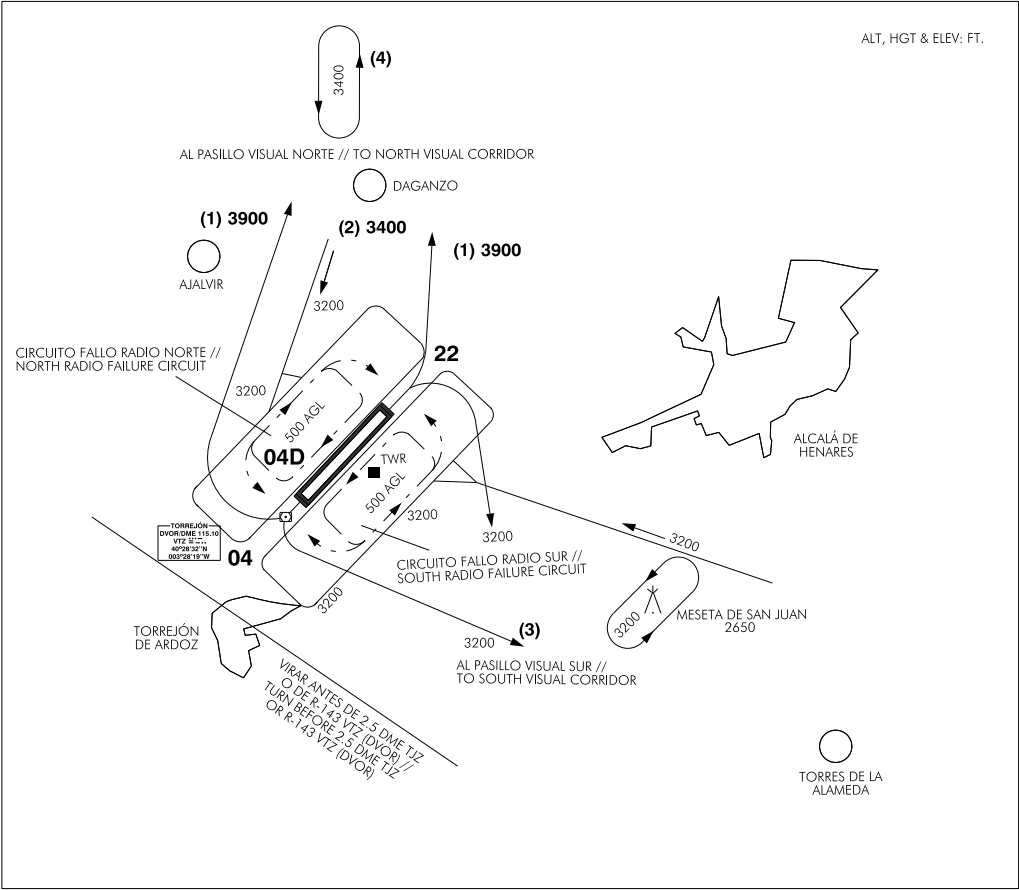
La velocidad máxima en pasillos VFR convencionales está limitada a 220 Kt. La velocidad máxima en corredores VFR reactores está limitada a 350 Kt, salvo autorización de la Agencia de Control.

VFR CORRIDORS SPEED LIMIT

The maximum speed in conventional VFR corridors is limited to 220 Kt. The maximum speed in VFR jet corridors is limited to 350 Kt, unless authorized by the Control Agency.

CIRCUITO MILITAR DE TRÁNSITO DE AD. Aeronaves convencionales

MILITARY AD TRAFFIC CIRCUIT. Conventional aircraft



- (1) Aeronaves saliendo de RWY 04/22 con destino el pasillo visual Norte, ascenderán para alcanzar 3900 ft de altitud si no existe instrucción en contra por parte de TWR. Precaución con posibles aeronaves realizando esperas a 3400 ft al Norte de Daganzo.
- (2) Aeronaves procedentes del pasillo visual Norte, en descenso para alcanzar la altitud de tráfico.
- (3) Aeronaves saliendo de RWY 04/22 con destino el pasillo visual Sur, dejarán siempre la Meseta de San Juan a la izquierda.
- (4) Espera al Norte de Daganzo, con virajes a la izquierda a 3400 ft, sin llegar a sobrevolar el pueblo de Daganzo.

- (1) Aircraft departing from RWY 04/22 destination the North visual corridor, shall climb to reach 3900 ft altitude unless otherwise instructed by TWR. Caution due to possible traffic in holding pattern at 3400 ft North of Daganzo.
- (2) Aircraft coming from the North visual corridor descending to reach the traffic pattern altitude.
- (3) Aircraft departing from RWY 04/22 destination the South visual corridor, shall always leave Meseta de San Juan to the left.
- (4) Holding pattern North of Daganzo, turning left at 3400 ft, without overflying the village of Daganzo.

MILITARY AD TRAFFIC CIRCUIT. Jet aircraft.



23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

ADDITIONAL INFORMATION

SISTEMAS DE FRENADO

Nomenclatura: LETO-01-R-U.

Tipo: BARRERA DE RED UNIDIRECCIONAL.

Localización en: RWY 22 THR+3758m/12329ft.

Estado de disponibilidad: Permanentemente disponible, a requerimiento del piloto.

ARRESTING SYSTEMS

Nomenclature: LETO-01-R-U.

Type: NET BARRIER UNIDIRECTIONAL.

Location on: RWY 22 THR+3758m/12329ft.

Readiness status: Permanently available, on pilot request.

Nomenclatura: LETO-02-C-B.

Tipo: BARRERA DE CABLE RETRÁCTIL BIDIRECCIONAL.

Localización en: RWY 04 THR+550m/1804ft.

RWY 22 THR+3108m/10197ft.

Estado de disponibilidad: Permanentemente disponible, a requerimiento del piloto.

Nomenclature: LETO-02-C-B.

Type: RETRACTABLE CABLE BARRIER BIDIRECTIONAL.

Location on: RWY 04 THR+550m/1804ft.

RWY 22 THR+3108m/10197ft.

Readiness status: Permanently available, on pilot request.

Nomenclatura: LETO-03-C-B.

Tipo: BARRERA DE CABLE RETRÁCTIL BIDIRECCIONAL.

Localización en: RWY 04 THR+3098m/10164ft.

RWY 22 THR+1829m/6001ft.

Estado de disponibilidad: Permanentemente disponible, a requerimiento del piloto.

Nomenclature: LETO-03-C-B.

Type: RETRACTABLE CABLE BARRIER BIDIRECTIONAL.

Location on: RWY 04 THR+3098m/10164ft.

RWY 22 THR+1829m/6001ft.

Readiness status: Permanently available, on pilot request.

Nomenclatura: LETO-04-C-B.

Tipo: BARRERA DE CABLE RETRÁCTIL BIDIRECCIONAL.

Localización en: RWY 04 THR+3098m/10164ft.

RWY 22 THR+560m/1837ft.

Estado de disponibilidad: Permanentemente disponible, a requerimiento del piloto.

Nomenclature: LETO-04-C-B.

Type: RETRACTABLE CABLE BARRIER BIDIRECTIONAL.

Location on: RWY 04 THR+3098m/10164ft.

RWY 22 THR+560m/1837ft.

Readiness status: Permanently available, on pilot request.

Nomenclatura: LETO-05-R-U.

Tipo: BARRERA DE RED UNIDIRECCIONAL.

Localización en: RWY 04 THR+3698m/12133ft

Estado de disponibilidad: Permanentemente disponible, a requerimiento del piloto.

Nomenclature: LETO-05-R-U.

Type: NET BARRIER UNIDIRECTIONAL.

Location on: RWY 04 THR+3698m/12133ft

Readiness status: Permanently available, on pilot request.

MINIMOS DE APROXIMACION INSTRUMENTAL RADAR (USO EXCLUSIVO MILITAR) /
RADAR INSTRUMENT APPROACH MINIMA (EXCLUSIVE MILITARY USE).

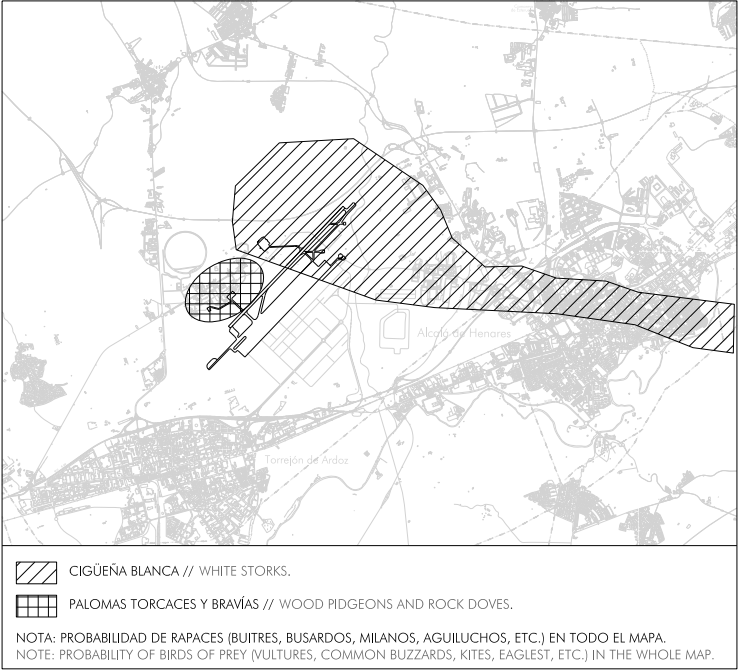
	RWY	GP/TCH/RPI	CAT	DH/MDA-VIS	HAT/HAA	CEIL-VIS
PAR (3)	22	3° / 49 / 1033	A B C D E	2226 - 800 m	200	200 - 800 m
SRE	22		A B	2680 - 800 m (1)	682	700 - 800 m (1)
	22		C	2680 - 2000 m	682	700- 2000 m (1)
	22		D HPMa	2680 - 2400 m	682	700- 2400 m (1)
SRE	04		A B	2330 - 800 m (1)	363	400 - 800 m (1)
	04		C	2330 - 1200 m (2)	363	400 - 1200 m (2)
	04		D HPMa	2330 - 1200 m	363	400 - 1200 m (1)
CIR			A	2580 - 1600 m	554	600 - 1600 m
			B	2900 - 2000 m	874	900 - 2000 m
			C	3060 - 4800 m	1034	1100 - 4800 m
			D	3140 - 4800 m	1114	1200 - 4800 m
			HPMa	2900 - 4400 m	874	900 - 4400 m

Observaciones: (1) Cuando ALS U/S incrementar VIS en 800 m.
(2) Cuando ALS U/S incrementar VIS en 400 m.
(3) Para los casos de aproximaciones PAR, las instrucciones de frustrada serán: "ascender en rumbo de pista a 2600 ft, virar a la izquierda dentro de 2.5 DME TJZ o coordenadas 0032643.8W a rumbo 045°, interceptar y seguir el R-075 TJZ directo a DUKKE en ascenso a 6000 ft".

Remarks: (1) When ALS U/S increase VIS 800 m.
(2) When ALS U/S increase VIS 400 m.
(3) For the PAR approach, the missed approach instructions shall be: "Climb on RWY heading to 2600 ft, turn left inside 2.5 DME TJZ or coordinates 402956.0N 0032643.8W on track 045°, to intercept and follow R-075 TJZ direct to DUKKE climbing to 6000 ft".

ZONAS DE CONCENTRACIÓN DE AVES EN EL ENTORNO DE LA BASE AÉREA DE TORREJÓN

BIRD CONCENTRATION AREAS AROUND THE TORREJÓN AIR BASE



ZONAS DE CONCENTRACIÓN DE AVES

Zona 1: concentración de estorninos y avefrías.
Zona 2: concentración de palomas torcaces y bravías.

BIRD CONCENTRATION AREAS

Area 1: concentration of starlings and lapwings.
Area 2: concentration of wood pigeons and rock doves.

ZONAS DE ALIMENTACIÓN E INGESTA DE AGUA

Zona I: gramíneas y cultivos de cereales.
Zona II: invertebrados, anfibios, peces y agua.

FEEDING AND WATERING AREAS

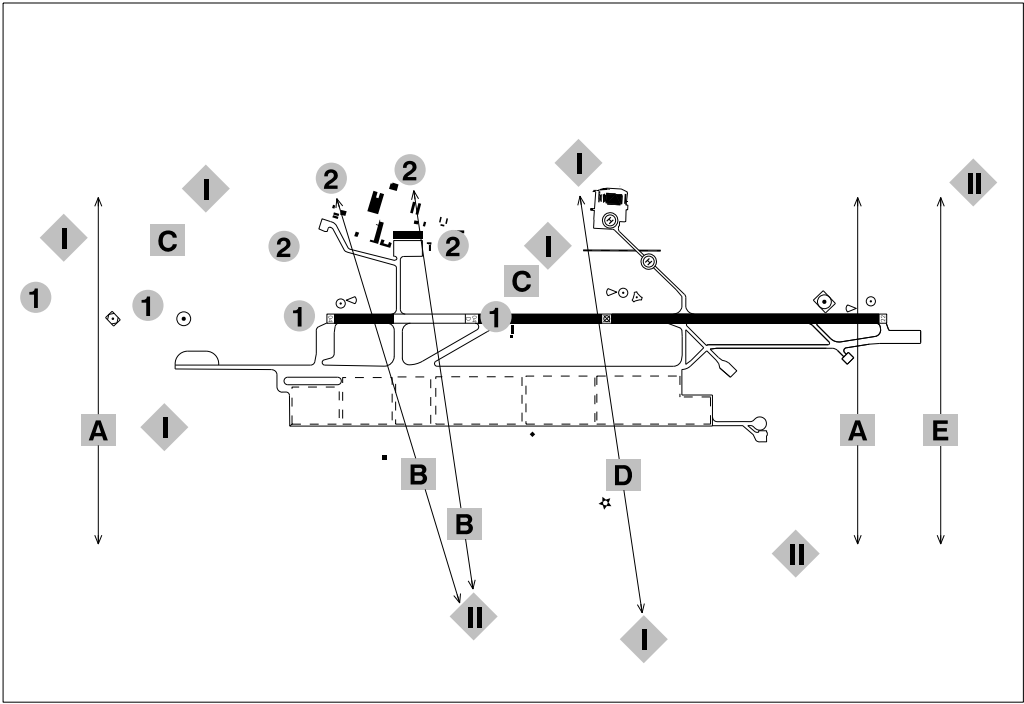
Area I: grass and grain crops.
Area II: invertebrates, amphibians, fish and water.

ZONAS DE MOVIMIENTOS DE AVES

Movimiento A: desplazamiento de buitres y otras rapaces.
Movimiento B: desplazamiento de palomas.
Movimiento C: desplazamiento de estorninos y avefrías (meses de invierno).
Movimiento D: desplazamiento de gaviotas sombrías (meses de invierno).
Movimiento E: desplazamiento de cigüeñas blancas.

BIRDS MOVEMENTS AREAS

Movement A: movement of vultures and other birds of prey.
Movement B: movement of pigeons.
Movement C: movement of starlings and lapwings (winter months).
Movement D: movement of lesser black-backed gulls (winter months).
Movement E: movement of white storks.



24. CARTAS RELATIVAS AL AERÓDROMO

CHARTS RELATED TO THE AERODROME

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

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

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

VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION

No aplica.

Not applicable.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK