

ESPAÑA

ENAIRE

DIVISIÓN DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA
c/ Campezo, 1. EDIFICIO 2
Kudos Innovation Campus Las Mercedes
28022 Madrid (ESPAÑA)

AIP-ESPAÑA

AIS-ESPAÑA
Dirección AFTN: LEANZXTA
Teléfono: +34 913 213 363
E-mail: ais@enaire.es
Web: enaire.es

AMDT 09/25

AIRAC 24-JUL-25

FECHA DE EFECTIVIDAD WEF 02-OCT-25
EFFECTIVE DATE WEF 02-OCT-25

Esta enmienda **NO DEBE** introducirse en AIP hasta el 02-OCT-25.

This amendment **SHALL NOT** be inserted into the AIP until 02-OCT-25.

Contenido:

1.- MADRID/Adolfo Suárez Madrid-Barajas AD.-

- Rutas de rodaje normalizadas: Designadores de rutas estándar.

Contents:

1.- MADRID/Adolfo Suárez Madrid-Barajas AD.-

- Standard taxiing routes: Standard route designators.

INSERTAR // INSERT

DESTRUIR // DESTROY

AD

AD 2-LEMD 28	WEF 02-OCT-25
AD 2-LEMD 29	WEF 02-OCT-25
AD 2-LEMD 30	WEF 02-OCT-25
AD 2-LEMD 31	WEF 02-OCT-25
AD 2-LEMD 32	WEF 02-OCT-25
AD 2-LEMD 33	WEF 02-OCT-25
AD 2-LEMD 34	WEF 02-OCT-25
AD 2-LEMD 35	WEF 02-OCT-25
AD 2-LEMD 36	WEF 02-OCT-25
AD 2-LEMD 37	WEF 02-OCT-25
AD 2-LEMD 38	WEF 02-OCT-25
AD 2-LEMD 39	WEF 02-OCT-25
AD 2-LEMD 40	WEF 02-OCT-25
AD 2-LEMD 41	WEF 02-OCT-25
AD 2-LEMD 42	WEF 02-OCT-25
AD 2-LEMD 43	WEF 02-OCT-25

AD

AD 2-LEMD 28	15-MAY-25
AD 2-LEMD 29	15-MAY-25
AD 2-LEMD 30	15-MAY-25
AD 2-LEMD 31	15-MAY-25
AD 2-LEMD 32	07-AUG-25
AD 2-LEMD 33	15-MAY-25
AD 2-LEMD 34	07-AUG-25
AD 2-LEMD 35	07-AUG-25
AD 2-LEMD 36	07-AUG-25
AD 2-LEMD 37	07-AUG-25
AD 2-LEMD 38	07-AUG-25
AD 2-LEMD 39	04-SEP-25
AD 2-LEMD 40	04-SEP-25
AD 2-LEMD 41	15-MAY-25
AD 2-LEMD 42	15-MAY-25

En la presente enmienda se incluye o cancela la información contenida en los NOTAM, SUP y AIC siguientes:

The information contained in the following NOTAM, SUP and AIC is included in or cancelled by this amendment:

NOTAM A: NIL.
NOTAM B: NIL.
NOTAM D: NIL.
NOTAM E: NIL.
SUP: NIL.
AIC: NIL.
AIC NTL: NIL.

Las flechas que aparecen en las hojas de enmienda indican un cambio en la información.

Una hoja de la enmienda que no tenga flecha indica que los cambios son solamente editoriales.

En la **fecha de efectividad**, tras incluir esta enmienda en el AIP, registrarla en la hoja de registro de enmiendas.

An arrow is inserted on reprinted pages to indicate a change in the information.

An amendment page without an arrow indicates that there are only editorial changes.

After amending the AIP on the **effective date**, annotate it in the record of amendments.

- Aeronaves de letra de clave F: PRKG 627, EC2, M24, ..., M21, B1, LE, punto de espera en pista LE.
- Rampa 21: PRKG 556 a 560: EB6, EB7, N10, ..., N2, M21, B1, LE, punto de espera en pista LE.
PRKG 562 a 566: EB2, EB6, EB7, N10, ..., N2, M21, B1, LE, punto de espera en pista LE.
PRKG 608-618: EC2, EC6, EC7, N11, ..., N2 o EB2, EB6, EB7, N10, ..., N2, M21, B1, LE, punto de espera en pista LE.
- Rampa 22: PRKG 538-539: N10, ..., N2, M21, B1, LE, punto de espera en pista LE.
PRKG 540-554: EB6, EB7, N10, ..., N2, M21, B1, LE, punto de espera en pista LE.
PRKG 600-606: EC6, EC7, N11, ..., N2 o EB6, EB7, N10, ..., N2, M21, B1, LE, punto de espera en pista LE.
- Rampa 23: PRKG 500-536: EA6, EA5, GATE 12, N4, ..., N2, M21, B1, LE, punto de espera en pista LE.
PRKG 537: N10, ..., N2, M21, B1, LE, punto de espera en pista LE.

A RWY 14L desde T-123:

Las mismas rutas que llevan hacia la RWY 14R hasta A12. Desde A12 hasta A27, A28, A29, K1, punto de espera en pista o A28, KB2, K2, o K3, punto de espera en pista.

A RWY 14L desde T-4:

- Ruta estándar: S3 (punto de transferencia S3-2), S2, A17, ..., A28, A29, K1, punto de espera en pista o A28, KB2, K2 o K3, punto de espera en pista.
- Rampa 10: PRKG 386-394: J6, JI5, D1, D2, S4, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.
PRKG 380-384: JI6, JI5, D1, D2, S4, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.
PRKG 364-370: DI3, S4, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.
PRKG 372, 374, 376: DI2, S4, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.
PRKG 373, 377: D2, S4, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.
PRKG 378: JI5, D2, S4, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.
PRKG 444-446: D3, R4, X3, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.
PRKG 448: D2, S4, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.
- Rampa 11: PRKG 342-362: DI4, DI3, S4, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.
PRKG 430-432: D4, D5, W4, X5, ..., X3, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.
PRKG 434-442: D3, R4, X3, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.
- Rampa 12: PRKG 300-304: W6, WN1, WN2, WN3, W4, X5, X4, X3, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.
PRKG 306-312: WI6, WN1, WN2, WN3, W4, X5, ..., X3, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.
PRKG 320-328: W5, WN1, WN2, WN3, W4, X5, ..., X3, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.
PRKG 329: D5, W4, X5, X4, S3 (punto de transferencia S3-2) ruta estándar.
PRKG 330-334: DI4, D5, W4, X5, X4, X3, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.
PRKG 336-340: DI4, DI3, S4, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.
PRKG 420-428: D4, D5, W4, X5, X3, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.
- Rampa 13: PRKG 400-419: WN2, WN3, W4, X5, X4, X3, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.

A RWY 14L desde T-4S:

- Rampa 20: PRKG 583-586: GATE 11, G11, B3, ..., B12, M33, M30, KA1, K1, punto de espera en pista.
PRKG 580-582: M23, EA1, A23, ... A28, A29, K1, punto de espera en pista o A28, KB2, K2 o K3, punto de espera en pista.
PRKG 568-579: EB2, G14, GATE 14 o EC2, GATE 14, KA1, K1, punto de espera en pista.
PRKG 619-628: EC2, GATE 14, KA1, K1, punto de espera en pista.
- Aeronaves de letra de clave F: PRKG 627: EC2, EC1, A25, ..., A28, A29, K1, punto de espera en pista o A28, KB2, K2 o K3, punto de espera en pista.
- Rampa 21: PRKG 556-560: EB6, NY11, NY12 o EC6, NY12, M31, M30, KA1, K1, punto de espera de la pista.
PRKG 562-566: EB2, G14, GATE 14 o EC2, GATE 14, KA1, K1, punto de espera en pista.
PRKG 610-608: EC6, NY12, M31, M30, KA1, K1, punto de espera en pista.
PRKG 612-618: EC2, GATE 14, KA1, K1, punto de espera en pista.
- Aeronaves de letra de clave F: PRKG 627: EC2, EC1, A25, ..., A28, A29, K1, punto de espera en pista o A28, KB2, K2 o K3, punto de espera en pista.

- Aircraft of code letter F: PRKG 627, EC2, M24, ..., M21, B1, LE, runway-holding position LE.
- Ramp 21: PRKG 556 to 560: EB6, EB7, N10, ..., N2, M21, B1, LE, runway-holding position LE.
PRKG 562 to 566: EB2, EB6, EB7, N10, ..., N2, M21, B1, LE, runway-holding position LE.
PRKG 608-618: EC2, EC6, EC7, N11, ..., N2 o EB2, EB6, EB7, N10, ..., N2, M21, B1, LE, runway-holding position LE.
- Ramp 22: PRKG 538-539: N10, ..., N2, M21, B1, LE, runway-holding position LE.
PRKG 540-554: EB6, EB7, N10, ..., N2, M21, B1, LE, runway-holding position LE.
PRKG 600-606: EC6, EC7, N11, ..., N2 o EB6, EB7, N10, ..., N2, M21, B1, LE, runway-holding position LE.
- Ramp 23: PRKG 500-536: EA6, EA5, GATE 12, N4, ..., N2, M21, B1, LE, runway-holding position LE.
PRKG 537: N10, ..., N2, M21, B1, LE, runway-holding position LE.

To RWY 14L from T-123:

The same routes toward RWY 14R to A12. From A12 to A27, A28, A29, K1, runway-holding position or A28, KB2, K2, or K3, runway-holding position.

To RWY 14L from T-4:

- Standard route: S3 (transfer point S3-2), S2, A17, ..., A28, A29, K1, runway-holding position or A28, KB2, K2 or K3, runway-holding position.
- Ramp 10: PRKG 386-394: J6, JI5, D1, D2, S4, S3 (transfer point S3-2), standard route.
PRKG 380-384: JI6, JI5, D1, D2, S4, S3 (transfer point S3-2), standard route.
PRKG 364-370: DI3, S4, S3 (transfer point S3-2), standard route.
PRKG 372, 374, 376: DI2, S4, S3 (transfer point S3-2), standard route.
PRKG 373, 377: D2, S4, S3 (transfer point S3-2), standard route.
PRKG 378: JI-5, D2, S4, S3 (transfer point S3-2), standard route.
PRKG 444-446: D3, R4, X3, S3 (transfer point S3-2), standard route.
PRKG 448: D2, S4, S3 (transfer point S3-2), standard route.
- Ramp 11: PRKG 342-362: DI4, DI3, S4, S3 (transfer point S3-2), standard route.
PRKG 430-432: D4, D5, W4, X5, ..., X3, S3 (transfer point S3-2), standard route.
PRKG 434-442: D3, R4, X3, S3 (transfer point S3-2), standard route.
- Ramp 12: PRKG 300-304: W6, WN1, WN2, WN3, W4, X5, X4, X3, S3 (transfer point S3-2), standard route.
PRKG 306-312: WI6, WN1, WN2, WN3, W4, X5, ..., X3, S3 (transfer point S3-2), standard route.
PRKG 320-328: W5, WN1, WN2, WN3, W4, X5, ..., X3, S3 (transfer point S3-2), standard route.
PRKG 329: D5, W4, X5, X4, S3 (transfer point S3-2), standard route.
PRKG 330-334: DI4, D5, W4, X5, X4, X3, S3 (transfer point S3-2), standard route.
PRKG 336-340: DI4, DI3, S4, S3 (transfer point S3-2), standard route.
PRKG 420-428: D4, D5, W4, X5, X3, S3 (transfer point S3-2), standard route.
- Ramp 13: PRKG 400-419: WN2, WN3, W4, X5, X4, X3, S3 (transfer point S3-2), standard route.

To RWY 14L from T-4S:

- Ramp 20: PRKG 583-586: GATE 11, G11, B3, ..., B12, M33, M30, KA1, K1, runway-holding position.
PRKG 580-582: M23, EA1, A23, ... A28, A29, K1, runway-holding position o A28, KB2, K2 o K3, runway-holding position.
PRKG 568-579: EB2, G14, GATE 14 o EC2, GATE 14, KA1, K1, runway-holding position.
PRKG 619-628: EC2, GATE 14, KA1, K1, runway-holding position.
- Aircraft of code letter F: PRKG 627: EC2, EC1, A25, ..., A28, A29, K1, runway holding position or A28, KB2, K2 or K3, runway holding position.
- Ramp 21: PRKG 556-560: EB6, NY11, NY12 o EC6, NY12, M31, M30, KA1, K1, runway-holding position.
PRKG 562-566: EB2, G14, GATE 14 o EC2, GATE 14, KA1, K1, runway- holding position.
PRKG 610-608: EC6, NY12, M31, M30, KA1, K1, runway-holding position.
PRKG 612-618: EC2, GATE 14, KA1, K1, runway-holding position.
- Aircraft of code letter F: PRKG 627: EC2, EC1, A25, ..., A28, A29, K1, runway holding position or A28, KB2, K2 or K3, runway holding position.

Rampa 22: PRKG 538-539: N10, EA7, B10, ..., B12, M33, ..., M30, KA1, K1, punto de espera en pista. PRKG 540-554: EB6, NY11, NY12 o EC6, NY12, M31, M30, KA1, K1, punto de espera en pista. PRKG 600-606: EC6, NY12, M31, M30, KA1, K1, punto de espera en pista.	Ramp 22: PRKG 538-539: N10, EA7, B10, ..., B12, M33, ..., M30, KA1, K1, runway-holding position. PRKG 540-554: EB6, NY11, NY12 o EC6, NY12, M31, M30, KA1, K1, runway-holding position. PRKG 600-606: EC6, NY12, M31, M30, KA1, K1, runway-holding position.
Rampa 23: PRKG 500-536: EA6, EA5, G12, B5, ..., B12, M33, ..., M30, KA1, K1, punto de espera en pista. Aeronaves de letra de clave F: EA5, GATE 12, N4, ..., N1, A22, ..., A28, A29, K1, punto de espera en pista o A28, KB2, K2 o K3, punto de espera en pista. PRKG 537: N10, EA7, B10, ..., B12, M33, ..., M30, KA1, K1, punto de espera en pista.	Ramp 23: PRKG 500-536: EA6, EA5, G12, B5, ..., B12, M33, ..., M30, KA1, K1, runway-holding position. Aircraft of code lettre F: EA5, GATE 12, N4, ..., N1, A22, ..., A28, A29, K1, runway holding position or A28, KB2, K2 or K3, runway holding position. PRKG 537: N10, EA7, B10, ..., B12, M33, ..., M30, KA1, K1, runway-holding position.

➔ DESIGNADORES DE RUTAS ESTÁNDAR

Se han definido designadores de rutas estándar (STR) para las arribadas desde la pista en la que operan hasta los puntos de transferencia entre dependencias. TVR-ATC podrá instruir a los tráficos de arribada, empleando el designador de ruta correspondiente en función del punto límite al que se dirigen y libres de conflicto con otras aeronaves y/o vehículos.
No se aplicarán en LVP.

STANDARD ROUTE DESIGNATORS

Standard Route Designators (STR) have been defined for arrivals from the runway on which they operate until inter-unit transfer points.
TVR-ATC may instruct arriving traffic, using the appropriate route designator according to the boundary point to which they are heading and without conflicting with other aircraft and/or vehicles.
Not applicable when LVP are in force.

1. CONFIGURACIÓN NORTE

1. NORTH CONFIGURATION:

RWY	DESTINO // DESTINATION	DESIGNADOR STR	DESCRIPCIÓN RUTA // ROUTE DESCRIPTION
32 L	T-123 (exc PRKG T30-T36 y Rampa // and Ramp 0)	APOLO 1	Tras abandonar RWY 32L por TWY L7, L5 o L3 incorporarse a TWY A hacia la izquierda y continuar hasta punto de transferencia A10-2. // After vacating RWY 32L via L7, L5 or L3 taxi left onto TWY A and continue to transfer point A10-2.
32 L	T4	JULIET 3	Tras abandonar RWY 32L por L7 o L5 rodar por TWY A hasta G5 para incorporarse a M11 hacia la derecha, continuar por M hasta M13 y girar a la izquierda en J3 hasta punto de transferencia J3-2. // After vacating RWY 32L via L7 or L5 taxi along TWY A until G5 and taxi right onto M11, continue along M to M13 and turn left at J3 to transfer point J3-2
32 R	T-123 (exc PRKG T30-T36 y Rampa // and Ramp 0)	APOLO 2	Tras abandonar RWY 32R por K5, rodar por KA4, girar a la izquierda por KC3, o si se abandona por K4 directamente rodar por KC3 y a continuación, girar a la izquierda para incorporarse a A27. Continuar por A hasta punto de transferencia A10-2, ceder paso a tráfico que desocupa pista. // After vacating RWY 32R via K5, taxi along KA4, turn left onto at KC3, or if vacating via K4, taxi on KC3 and then turn left to join A27. Continue along A to transfer point A10-2, giving way to traffic vacating the runway
32 R	T4S (PRKG 500 – 539)	14 WEST	Tras abandonar RWY 32R por K5 o K4 incorporarse a KA por la derecha hasta KA1, cruzar A y M para entrar por GATE 14, girar a la derecha por EC6, en EC7 girar a la izquierda en N11 hasta N10 (acceso a PRKG 537-539), o girar izquierda por EA6 y proceder a PRKG asignado (500-536). // After vacating RWY 32R via K5 or K4 join KA on the right to KA1, cross A and M to enter through GATE 14, turn right onto EC6, at EC7 turn left at N11 until N10 (access PRKG 537-539), or turn left at EA6 and proceed to assigned PRKG (500-536).

2. CONFIGURACIÓN SUR

2. SOUTH CONFIGURATION:

RWY	DESTINO // DESTINATION	DESIGNADOR STR	DESCRIPCIÓN RUTA // ROUTE DESCRIPTION
18 L	T-123 (exc PRKG T30-T36 y Rampa // and Ramp 0)	MARTE 1	Tras abandonar RWY 18L por Y5 rodar por AY, o si abandona directamente por Y4, continuar a la derecha en BY13 e inmediatamente a la izquierda para incorporarse a M34. Proseguir por M hasta punto de transferencia M10-2. // After vacating RWY 18L via Y5, taxi via AY, or if vacating via Y4, continue right at BY13 and immediately left to join M34. Continue on M to transfer point M10-2.
18 L	T4	HOTEL 3	Tras abandonar RWY 18L por Y5 rodar por AY, o si abandona directamente por Y4, continuar a la derecha en BY13 e inmediatamente girar a la izquierda para incorporarse a M34. Proseguir por M hasta M14 y girar a la derecha en H3 hasta punto de transferencia H3-2. // After vacating RWY 18L via Y5, taxi on AY, or if vacating via Y4, continue right at BY13 and immediately turn left to join M34. Continue on M to M14 and turn right onto H3 to transfer point H3-2.
18 R	T-123 (exc PRKG T30-T36 y Rampa // and Ramp 0)	MARTE 2	Tras abandonar RWY 18R por Z10 continuar por ZW3, o si abandona directamente por Z8, girar a la derecha a W1, en W2 girar a la izquierda por MZ6 hasta MZ3, incorporarse de frente a M en M15 y continuar hasta el punto de transferencia M10-2. // After vacating RWY 18R via Z10 continue via ZW3, or if vacating via Z8, turn right onto W1, at W2 turn left via MZ6 to MZ3, join M straight ahead at M15 and continue to transfer point M10-2.
18 R	T4S (PRKG 500 – 539)	N WEST	Tras abandonar RWY 18L por Y5 rodar por AY, o si abandona directamente por Y4, continuar a la derecha en BY13 e inmediatamente girar a la izquierda para incorporarse a M34. En M33 girar a la derecha por N12 hasta N10 (acceso PRKG 537-539), o girar a la izquierda por EA6 para proceder a PRKG asignado (500-536). // After vacating RWY 18L via Y5, taxi via AY, or if vacating via Y4, continue right at BY13 and immediately turn left to join M34. At M33 turn right via N12 to N10 (access PRKG 537-539), or turn left via EA6 to proceed to assigned PRKG (500-536).

DESHIELO DE AERONAVES

Se han establecido dos zonas de deshielo para aeronaves: una próxima al umbral de la RWY 36L y otra próxima al umbral de la RWY 36R. Ver AD 2-LEMD GMC y PDC.

OPERACIÓN EN ZONA DE DESHIELO

- 1.- La solicitud/anulación de deshielo se realizará a través de la plataforma CDM: por medio de su agente handling de rampa mediante interfaz directo con la plataforma CDM o mediante e-SIA o e-CDM. En dicha solicitud se debe indicar tipo de deshielo, si se requiere tratamiento anti hielo y zonas a deshelar.
- 2.- El horario de prestación del servicio será de 05:00 a 10:00. Fuera de este horario, se notificará al proveedor del servicio de deshielo por correo electrónico con al menos 1 hora de antelación, a las siguientes direcciones:
 - Madrid BJS/UAR Jefes de Servicio: rampajservicio@southeu.com
 - Madrid BJS/CIC Jefes de Servicio: madki1@southeu.com
 - Madrid BJS/Jefes de Explotación: jefesexplo@southeu.com
 - Con copia al especialista en deshielo: jcaballerom@southeu.com
- 3.- No se admitirán solicitudes de deshielo para vuelos con autorización de puesta en marcha recibida. Ni se admitirán solicitudes de deshielo vía TWR.
- 4.- Si se aceptarán anulaciones de deshielo vía TWR, para lo que se debe pasar a voz, no estando disponible esta funcionalidad en DCL.
- 5.- El piloto, al solicitar permiso de puesta en marcha, indicará que requiere deshielo.

En caso de que la aeronave solicite el deshielo una vez iniciado el retroceso o el rodaje, TWR o SDP, dependiendo del área donde se encuentre la aeronave, le dirigirán para que regrese a plataforma a un puesto de estacionamiento disponible.

Una vez allí, el piloto, deberá contactar de nuevo con Autorizaciones y modificar el plan de vuelo si fuera necesario.
- 6.- El piloto mantendrá escucha permanente en la frecuencia DEP durante el rodaje y la operación de deshielo.
- 7.- El piloto estacionará la aeronave para realizar la operación de deshielo en la posición correspondiente teniendo en cuenta el tamaño de la aeronave.
- 8.- Una vez concluida la operación de deshielo el piloto notificará a DEP que está listo para el despegue y, una vez autorizado, abandonará a la mayor brevedad posible la zona de rociado. Los chequeos post-deshielo que deba realizar la tripulación, se efectuarán siempre una vez fuera de la dársena de deshielo.
- 9.- Las aeronaves afectadas por medidas de control de afluencia y con hora aprobada de despegue asignada tendrán preferencia sobre otro tipo de tráfico no afectado por restricciones.
- 10.- Se concederá autorización para la entrada a la zona de deshielo cuando la aeronave que ocupa una posición de dicha zona haya dejado libre la misma tras haber finalizado la operación, excepto en los casos que establece el punto 13.
- 11.- El piloto al mando se asegurará de que la aeronave quede convenientemente situada en el puesto de estacionamiento a fin de garantizar la circulación segura de los equipos de deshielo por la zona.
- 12.- Las operaciones de deshielo de aeronaves se realizarán con los motores a ralentí y en situación de listo para el despegue. Para el deshielo de aeronaves de 4 motores en función de la existencia de hielo en la parte posterior de la aeronave, el piloto podrá ser requerido por el Agente que realiza el deshielo para apagar alguno de los motores exteriores.
- 13.- Cuando una compañía con asistencia en tierra propia, excepcionalmente no pueda prestar servicio a una aeronave situada en la zona, el agente de asistencia en tierra del aeropuerto la atenderá con prioridad sobre las aeronaves en espera.
- 14.- En el caso de que una aeronave no pueda abandonar la zona de deshielo por sus propios medios, la compañía responsable de la misma estará obligada a retirarla inmediatamente de dicha zona estableciendo el procedimiento adecuado con su agente handling.
- 15.- Un empleado del agente de asistencia en tierra (o de la compañía, si así lo exigen los procedimientos de la misma) comunicará con el comandante de la aeronave en las frecuencias
 - Zona de deshielo RWY 36L: Frecuencia Madrid-deshielo 123.330 C.
 - Zona de deshielo RWY 36R: Frecuencia Madrid-deshielo 130.255 C.o en su defecto mediante JACK de comunicaciones, informando de la finalización del servicio de deshielo. Al referirse a la aeronave se deberá mencionar tipo y matrícula de la misma.

ruta de acceso

Procedimientos de Rodaje Preferentes a Zonas de Deshielo:

- Entrada a zona de Deshielo próxima a la cabecera de la RWY 36L:

- Configuración Norte:

Vía M17 a R5, R6 y R7 y M16 a AZ3 en caso de habilitación.
- Configuración Sur:

Vía R8 a R5, R6 y R7 y AZ3 en caso de habilitación.

- Entrada a zona de deshielo próxima a la cabecera de RWY 36R:

- Configuración Norte:

Vía B10 a BY12, B12, EB8 a N12 y NY12 en caso de habilitación. Vía M29,

AIRCRAFT DE-ICING

Two aircraft de-icing area have been established: one in the vicinity of the threshold of RWY 36L and other in the vicinity of the threshold of RWY 36R. See AD 2-LEMD GMC and PDC.

OPERATION IN DE-ICING AREA

- 1.- Requests for or to cancel de-icing should be placed using the CDM platform: Through their ramp handling agent with direct interface with the CDM platform, or by e-SIA or e-CDM. In the request, the type of de-icing, if anti-icing treatment is required and the zones to be treated, should be stated.
- 2.- The service provision hours shall be from 05:00 to 10:00. Outside these hours, the de-icing service provider must be notified by e-mail at least 1 hour in advance at the following addresses:
 - Madrid BJS/UAR Service Managers: rampajservicio@southeu.com
 - Madrid BJS/CIC Service Managers: madki1@southeu.com
 - Madrid BJS/Operations Managers: jefesexplo@southeu.com
 - A copy must be sent to the de-icing specialist: jcaballerom@southeu.com
- 3.- De-icing requests for flights for which clearance to start-up has been received will not be accepted. Nor will de-icing requests be accepted by TWR.
- 4.- Cancellation of de-icing via TWR will be accepted, for which voice communication must be used, as this functionality is not available in DCL.
- 5.- The pilot, when requesting start-up clearance, shall indicate the need for de-icing.

If the aircraft requests de-icing after push-back or taxiing has begun, TWR or SDP, depending on where the aircraft is located, shall direct it to return to the apron to an available stand.

Once there, the pilot must contact Clearance once again and modify the flight plan if necessary.
- 6.- Pilots will keep a continuous watch on DEP frequency during taxiing and de-icing operations.
- 7.- To carry out the de-icing operation, pilots will park the aircraft at the corresponding position taking into account the aircraft size.
- 8.- Once the de-icing operation is finished pilots will notify the DEP that they are ready for departure and, when cleared, will vacate the spraying area as soon as possible. The post de-icing checkups to be conducted by the crew, shall be carried out always once the aircraft is out of the de-icing dock.
- 9.- Aircraft affected by ATFM measures and with assigned approved departure time will have priority over other kinds of traffic not affected by restrictions.
- 10.- Clearance for entry to the de-icing area will be granted when an aircraft occupying a position on this area has vacated it after having finished its operation, except for the cases established in point 13.
- 11.- Pilots in command will make sure that the aircraft is properly positioned on the stand in order to safeguard the movement of the de-icing equipments.
- 12.- De-icing operation of aircraft will be carried out with idle engine regime and ready for take-off conditions. For the de-icing operation of a 4 engines aircraft, where there is presence of ice at the back side of the aircraft, the pilot may be required by the Agent responsible for the de-icing operation to turn off one or more of the outer engines.
- 13.- When an autohandling aircraft operator exceptionally cannot provide service to an aircraft located in the de-icing area, the aircraft will be serviced by the airport handling operator with priority over holding aircraft.
- 14.- When an aircraft cannot leave the de-icing area by itself, its responsible operator shall compulsory remove it immediately from the mentioned area in accordance with the procedure established with its handling agent.
- 15.- A handling agent operator (or the company, if it is required by his own procedures) will communicate with the pilot in command of the aircraft in the frequencies
 - De-icing area of RWY 36L: Frequency of Madrid-de-icing 123.330 C.
 - De-icing area of RWY 36R: Frequency of Madrid-de-icing 130.255 C.or in lack thereof, by means of JACK communication, reporting the de-icing service conclusion. When referring to the aircraft, the type and registration number should be mentioned.

ENTRY ROUTE

Procedures of preferential taxiing to de-icing area:

- Entry to de-icing area close to threshold of RWY 36L:

- North configuration:

Vía M17 to R5, R6 and R7 and M16 to AZ3 in the case of authorisation.
- South configuration:

Vía R8 to R5, R6 and R7 and AZ3 in the case of authorisation.

- Entry to de-icing area close to threshold of RWY 36R:

- North configuration:

Vía B10 to BY12, B12, EB8 to N12 and NY12 in the case of

KA1 a A30 y M30, AM4 a A31 aproando la aeronave al norte (en caso de habilitación).

- Configuración Sur:
Vía B10 a BY12, B12, EB8 a N12 y NY12 en caso de habilitación. Vía A29 a A30 y A31 en caso de habilitación.

PROHIBICIONES
Queda terminantemente prohibido realizar prueba de motores en la zona de deshielo.

LAVADO DE AERONAVES
Se ha habilitado para este fin una zona próxima al final de las TWY A5 y A6. Para acceder a dicha zona las aeronaves efectuarán el rodaje siguiendo la ruta normalizada para las rampas R-4, R-5, R-6. Las compañías que deseen utilizar esta zona, para los fines especificados, deberán solicitar autorización a:
Centro de Gestión Aeroportuaria (CGA)
TEL: +34-913 936 524
(opción OPERACIONES del portal de voz GCA).

VUELOS LOCALES Y DE INSTRUCCIÓN
Las torres de control de los aeródromos situados dentro del CTR podrán autorizar vuelos locales, de prueba o instrucción con plan de vuelo VFR, siempre que cuenten con la autorización de la autoridad del aeródromo.

PROCEDIMIENTO PARA PRUEBAS CON TCAS
Se ha establecido un procedimiento para regular la realización de pruebas TCAS en aeronaves estacionadas en la plataforma del aeropuerto o instalaciones próximas, con objeto de evitar que a las aeronaves aterrizando y/o despegando se les presente avisos de TA (Traffic Advisory).
Con este fin, antes de realizar pruebas de TCAS en las cuales se requiera simular avión en vuelo y TCAS activado, se deberán realizar las siguientes actuaciones:

1. Al menos con dos horas de antelación de la realización de las pruebas, la cadena que vaya a realizar las pruebas TCAS lanzará correo electrónico para advertir de la realización de las mismas a:
 - fanal_lemd@enaire.es
 - jefesalamadrid@enaire.es
 - secsegoperacional@aena.es
 - ejecutivodeserviciomad@aena.es
 - lecm.safety@enaire.es
2. Justo antes de iniciar el movimiento del avión a plataforma, llamar al Supervisor TWR N al TEL: +34-916 785 017 avisando de la horas estimadas de inicio y fin de las pruebas.
3. Seleccionar el transpondedor en Código 7774.
4. Calar altímetros a 1500 ft por debajo de la elevación del aeropuerto. En el caso de Madrid, donde la elevación es de 2000 ft, habrá que calar el altímetro a 500 ft.

RESTRICCIONES A PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO
Queda prohibida la entrada a los PRKG T1, T2, y T3 desde la TWY I7 en sentido sur.
Se enumeran a continuación las restricciones a los puestos de estacionamiento y el horario en que son de aplicación.

PRKG	PERIODO (LT) PERIOD (LT)	RESTRICCIÓN RESTRICTION
7 a // to 9	HN	▪ Operación no permitida. // Operation not allowed.
10 a // to 49 T36	2300-0700	▪ Queda prohibido el uso de la APU, salvo 10 minutos después de calzos a la llegada y 10 minutos antes de la retirada de calzos a la salida; excepto aeronaves de fuselaje ancho, a las que se les permitirá utilizarla 50 minutos antes de la salida y 15 minutos después de su llegada. // The use of the APU is forbidden except 10 minutes after blocks for arrivals and 10 minutes before off-blocks for departures, with the exclusion of wide-body aircraft. These aircraft are permitted to use it 50 minutes before departure and 15 minutes after arrival.
50 a // to 67	2300-0700	▪ Operación no permitida. // Operation not allowed.

authorisation. Via M29, KA1 to A30 and M30, AM4 to A31 noising the aircraft to the North (in the case of authorisation).

- South configuration:
Via B10 to BY12, B12, EB8 to N12 and NY12 in the case of authorisation. Via A29 to A30 and A31 in the case of authorisation.

PROHIBITIONS
It is totally prohibited to carry out motor tests in the de-icing area.

AIRCRAFT WASHING
One area has been established for this purpose in the vicinity of the end of TWY A5 and A6. To enter this area aircraft shall taxi following the standard route for ramps R-4, R-5, R-6. Operating companies wishing to use this area, for the specified purposes, shall request clearance to:
Centro de Gestión Aeroportuaria (CGA)
TEL: +34-913 936 524
(OPERACIONES option on the GCA voice portal).

LOCAL AND TRAINING FLIGHTS
Aerodromes control towers located within the CTR may authorise local, test or training flights with the VFR flight plan, following previous authorisation from the aerodrome authority.

PROCEDURE FOR TCAS TESTING
A procedure to regulate the testing of TCAS in aircraft parked on the apron of the airport or nearby installations has been established, in order to prevent TA (Traffic Advisory) warnings to the landing and/or departing aircraft.
For this purpose, before carrying out TCAS trials in which a simulation of an aircraft in flight and TCAS activated is required, the following actions shall take place:

1. At least two hours in advance of the tests performance, the chain carrying out the TCAS test will send an email to notify of their taking place to:
 - fanal_lemd@enaire.es
 - jefesalamadrid@enaire.es
 - secsegoperacional@aena.es
 - ejecutivodeserviciomad@aena.es
 - lecm.safety@enaire.es
2. Just before starting the movement of aircraft to apron, call the TWR N Supervisor to TEL: +34-916 785 017 notifying them of the estimated starting and ending hours of testing.
3. Set the transponder to Code 7774.
4. Set altimeters to 1500 ft below the airport elevation. In the case of Madrid, where the elevation is 2000 ft, the altimeter should be set to 500 ft.

RESTRICTIONS TO STANDS
Entry to PRKG T1, T2 and T3 is prohibited from TWY I7 in South direction.
The restrictions to stands are listed below, as well as the times when the restrictions are to be applied.

PRKG	PERIODO (LT) PERIOD (LT)	RESTRICCIÓN RESTRICTION
70 a // to 74	0700-2300	▪ Es obligatorio el uso de las instalaciones de 400 Hz. // It is mandatory the use of the 400 Hz facilities. ▪ El uso de las instalaciones de aire acondicionado (A/C) será obligatorio si existe necesidad de climatización de la aeronave. // The use of the air-conditioning facilities (A/C) is mandatory whenever aircraft air conditioning is required. ▪ El uso de la Unidad Auxiliar de Potencia (APU) del avión está prohibido en estos puestos de estacionamiento dentro del período comprendido entre 2 minutos después de calzos a la llegada y 5 minutos antes de la retirada de calzos de la salida. // The use of the aircraft Auxiliar Power Unit (APU) is forbidden in these stands in the period between 2 minutes after blocks for arrivals and 5 minutes before off-blocks for departures. ▪ La APU del avión podrá utilizarse sólo cuando no estén operativas las unidades fijas y no estén disponibles las unidades móviles. // The aircraft APU may be used only if the stand power facilities are unserviceable and the portable units are not available.
	2300-0700	▪ Operación no permitida. // Operation not allowed.
75 a // to 140	2300-0700	▪ Sólo se permitirá el uso de los equipos necesarios para las labores propias del mantenimiento del avión y, en caso necesario, si una aeronave debe ser carreteada fuera de la zona restringida, deberá realizarse mediante tractor eléctrico. // The only equipment allowed will be those necessary for the tasks associated with the maintenance of the aircraft and when an aircraft needs to be dragged outside the restricted area, this shall be performed with electric towing equipment.
145 a // to 162	2300-0700	▪ Operación no permitida. // Operation not allowed.
163 a // to 175	2300-0700	▪ El uso de la Unidad auxiliar de potencia (APU) del avión está prohibido en estos puestos de estacionamiento dentro del período comprendido entre 10 minutos después de calzos a la llegada y 10 minutos antes de la retirada de calzos de la salida, excepto aeronaves de fuselaje ancho, a las que se les permitirá utilizarla hasta 15 minutos después de calzos a la llegada y desde 50 minutos antes de la retirada de calzos de la salida. // The use of the aircraft Auxiliar Power Unit (APU) is forbidden in these stands in the period between 10 minutes after blocks for arrivals and 10 minutes before off-blocks for departures, with the exclusion of wide-body aircraft, which will be authorised to use the APU up to 15 minutes after blocks for arrivals and from 50 minutes before off-blocks for departures.
178 a // to 190 200 a // to 227 258 a // to 264 400 a // to 448 600 a // to 628	0000-2359	▪ Sin restricciones. // No restrictions.
300	0000-2359	▪ Es obligatorio el uso de las instalaciones de 400 Hz. // It is mandatory the use of the 400 Hz facilities. ▪ El uso de las instalaciones de aire acondicionado (A/C) será obligatorio si existe necesidad de climatización de la aeronave. // The use of the air-conditioning facilities (A/C) is mandatory whenever aircraft air conditioning is required. ▪ El uso de la Unidad Auxiliar de Potencia (APU) del avión está prohibido en estos puestos de estacionamiento dentro del período comprendido entre 2 minutos después de calzos a la llegada y 5 minutos antes de la retirada de calzos de la salida. // The use of the aircraft Auxiliar Power Unit (APU) is forbidden in these stands in the period between 2 minutes after blocks for arrivals and 5 minutes before off-blocks for departures. ▪ La APU del avión podrá utilizarse sólo cuando no estén operativas las unidades fijas y no estén disponibles las unidades móviles. // The aircraft APU may be used only if the stand power facilities are unserviceable and the portable units are not available. ▪ Se deberá respetar la señalización pintada en el suelo que representa la posición final del tractor remolcador. // The marking painted on the ground representing towing tractor final position must be observed.
302 a // to 392 500 a // to 586 T1 a // to T35	0000-2359	• Es obligatorio el uso de las instalaciones de 400 Hz. // It is mandatory the use of the 400 Hz facilities. • El uso de las instalaciones de aire acondicionado (A/C) será obligatorio si existe necesidad de climatización de la aeronave. // The use of the air-conditioning facilities (A/C) is mandatory whenever aircraft air conditioning is required. • El uso de la Unidad Auxiliar de Potencia (APU) del avión está prohibido en estos puestos de estacionamiento dentro del período comprendido entre 2 minutos después de calzos a la llegada y 5 minutos antes de la retirada de calzos de la salida. // The use of the aircraft Auxiliar Power Unit (APU) is forbidden in these stands in the period between 2 minutes after blocks for arrivals and 5 minutes before off-blocks for departures. • La APU del avión podrá utilizarse sólo cuando no estén operativas las unidades fijas y no estén disponibles las unidades móviles. // The aircraft APU may be used only if the stand power facilities are unserviceable and the portable units are not available.
394	0000-2359	• Es obligatorio el uso de las instalaciones de 400 Hz. // It is mandatory the use of the 400 Hz facilities. • El uso de las instalaciones de aire acondicionado (A/C) será obligatorio si existe necesidad de climatización de la aeronave. // The use of the air-conditioning facilities (A/C) is mandatory whenever aircraft air conditioning is required. • El uso de la Unidad Auxiliar de Potencia (APU) del avión está prohibido en estos puestos de estacionamiento dentro del período comprendido entre 2 minutos después de calzos a la llegada y 5 minutos antes de la retirada de calzos de la salida. // The use of the aircraft Auxiliar Power Unit (APU) is forbidden in these stands in the period between 2 minutes after blocks for arrivals and 5 minutes before off-blocks for departures. • La APU del avión podrá utilizarse sólo cuando no estén operativas las unidades fijas y no estén disponibles las unidades móviles. // The aircraft APU may be used only if the stand power facilities are unserviceable and the portable units are not available. • Se deberá respetar la señalización pintada en el suelo que representa la posición final del tractor remolcador y una vez finalizado el retroceso, remolcar a la aeronave a la altura del PRKG 390 y desenganchar. // The marking painted on the ground representing towing tractor final position must be observed, and when the push-back procedure has finished, aircraft must be towed until near PRKG 390 and uncoupled.

AERONAVES CON RESTRICCIONES NOCTURNAS PARA EL USO DE LA APU AIRCRAFT WITH NIGHT RESTRICTIONS FOR THE USE OF APU
IL* DC8* F50 MD8* MD11 B747* CRJ2 E120 B717* B727* * Todos los modelos // All models

OPERACIÓN DEL RESPONDEDOR EN MODO S CUANDO LA AERONAVE ESTÉ EN TIERRA

Para permitir la cooperación necesaria con el Sistema Avanzado de Vigilancia basado en el Modo S, los operadores de aeronaves que pretendan utilizar el aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas se asegurarán de que el respondedor modo S está disponible para operar cuando la aeronave esté en tierra.

Los pilotos deberán:

- Seleccionar el Modo AUTO y el código del Modo A asignado.
- Si el modo AUTO no está disponible, se seleccionará ON (i.e. XPDR) y el código del modo A asignado:
 - Desde la solicitud de retroceso remolcado o rodaje, lo que ocurra antes.
 - Después del aterrizaje e ininterrumpidamente hasta que la aeronave se encuentre totalmente aparcada en su puesto de estacionamiento.
 - Cuando la aeronave se encuentre totalmente estacionada, se seleccionará STBY.

Siempre que la aeronave sea capaz de notificar la Identificación de Aeronave (por ejemplo, el indicativo usado durante el vuelo), ésta debería introducirse (a través del FMS o del Panel de Control del Respondedor) desde el momento de la solicitud de retroceso remolcado o de rodaje, lo que ocurra antes. La tripulación deberá utilizar el formato definido por OACI para introducir la Identificación de la Aeronave (por ejemplo, BAW123, AFR6380, ...).

Para asegurar que el comportamiento de los sistemas basados en frecuencias SSR (incluyendo equipos TCAS y radares SSR) no se ve afectado, el TCAS no debería seleccionarse antes de recibir la autorización de rodaje a posición, y debería deseleccionarse una vez abandonada la pista.

Las aeronaves en rodaje sin plan de vuelo, deberían seleccionar el código 2000 en Modo A.

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 afectación 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_mad@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

USO DEL IDIOMA INGLÉS EN RADIO-COMUNICACIONES

Siempre que en la/s frecuencia/s bajo la/s que se encuentra el área de maniobras exista un piloto que no sea de habla castellana, será obligatorio el uso del inglés en las comunicaciones tierra-aire entre aeronave y dependencia ATS; sin perjuicio de la aplicación de lo establecido en SERA.2010 'Responsabilidades del piloto al mando' y de las decisiones que adopte el piloto al mando en tales circunstancias, así como ante las situaciones de emergencia que puedan surgir a bordo de la aeronave, y de la adopción por el controlador del tráfico aéreo de las medidas que estime necesarias para mantener la seguridad.

Esto es de aplicación, cuando corresponda, en los escenarios operativos descritos en el Anexo IV del Real Decreto 1180/2018:

1. Las siguientes operaciones de aterrizaje y despegue:
 - a) Autorizaciones de aterrizaje con tráfico en el punto de espera.
 - b) Autorizaciones de despegue con tráfico en final.
 - c) Autorizaciones para entrar y alinear desde puntos de espera congestionados.
2. Las operaciones en que haya aeronaves que transiten por la pista activa, pero que no vayan a aterrizar o a despegar. Típicamente estas operaciones son de rodaje por la pista activa o cruce de la pista activa.
3. Las operaciones con Procedimientos de Baja Visibilidad (LVP), condiciones de visibilidad 3 (VIS3), activados.

OPERATION OF MODE S TRANSPONDER WHEN THE AIRCRAFT IS ON THE GROUND

In order to cooperate with the Mode-S based Advanced Surveillance System, aircraft operators intending to use Adolfo Suárez Madrid-Barajas airport shall ensure that the Mode S transponder is able to operate when the aircraft is on the ground.

Pilots shall:

- Select AUTO mode and the assigned Mode A code.
- If AUTO mode is not available, select ON (e.g. XPDR) and the assigned Mode A code:
 - From the request for towed push-back or taxi, whichever is earlier.
 - After landing, continuously until the aircraft is fully parked in its stand.
- When the aircraft is fully parked, they shall select STBY.

Whenever the aircraft is capable of reporting Aircraft Identification (i.e. callsign used in flight), this should be entered (through the FMS or the Transponder Control Panel) at the time of the request for towed push-back or taxi, whichever is earlier. Air crew must use the ICAO defined format to enter the Aircraft Identification (i.e. BAW123, AFR6380, ...).

To ensure that the performance of systems based on SSR frequencies (including airborne TCAS units and SSR radars) is not compromised, TCAS should not be selected before receiving clearance to line up, and should be deselected after vacating the runway.

For aircraft taxiing without flight plan, Mode A code 2000 should be selected.

OPERATIONAL SAFETY REPORTS

Pilots/the operator shall report to the airport as soon as possible about 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 to compile the information in order to improve operational safety, besides from the compulsory reporting 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 take-off / landing / stopover, pavement conditions ...).

Contact e-mail address of the airport, for receiving operational safety reports:

seguridad_operacional_mad@aena.es

In addition to notifying the airport by means of the indicated system, it is necessary to send at least the basic information of the accident, incident, occurrence or event to the air traffic control service provider (ATC).

In the specific instance 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

USE OF ENGLISH LANGUAGE IN RADIO COMMUNICATIONS

Whenever there is a pilot on the frequency/frequencies in use in the manoeuvring area who does not speak Spanish, the use of English in ground-air communications between aircraft and the ATS unit shall be mandatory; without prejudice to the application of the provisions in SERA.2010 under 'Responsibilities of the pilot in command', and the decisions which may be taken by the pilot in command in such circumstances, and likewise in the emergency situations which could arise on board the aircraft, and in the adoption by the air traffic controller of the measures it may deem necessary to maintain safety.

This is applicable, as appropriate, in the operational scenarios described in Annex IV to the Real Decreto 1180/2018:

1. The following operations of landing and take-off:
 - a) Clearances to land with traffic in the holding position.
 - b) Clearances to take off with traffic on final approach.
 - c) Clearances to enter and line up from congested holding positions.
2. Operations in which there are aircraft entering the active runway, but which are neither going to land or to take off. Typically, these operations are taxiing along the active runway or crossing the active runway.
3. Operations with Low Visibility Procedures (LVP), visibility conditions 3 (VIS3), activated.

En los escenarios operativos anteriores podrá utilizarse el castellano en las comunicaciones tierra-aire entre las dependencias de control de tránsito de aeródromo y los vuelos que operan conforme a las reglas de vuelo visual (VFR), siempre que los pilotos no dispongan de competencia lingüística en inglés.

Las operaciones especiales, en los escenarios operativos anteriores, quedan exentas de aplicar lo indicado en este apartado relativo a comunicaciones tierra-aire entre aeronave y dependencia ATS.

In the foregoing operational scenarios, Spanish may be used in ground-air communications between the aerodrome traffic control units and flights operating under visual flight rules (VFR), always provided that the pilots do not possess appropriate English language proficiency.

Special operations, in the foregoing operational scenarios, are exempt from applying what is indicated in this section in relation to ground-air communication between aircraft and ATS unit.

21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS

NOISE ABATEMENT PROCEDURES

GENERALIDADES

- 1.- Los procedimientos siguientes se han establecido para evitar ruidos excesivos en los alrededores del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas.
- 2.- Estos procedimientos se aplicarán a todos los aterrizajes y despegues y su incumplimiento ocasionará sanciones a los operadores de las aeronaves a excepción del procedimiento de aproximación a la RWY 18R con configuración de flaps reducidos.
- 3.- Los pilotos pueden omitir estos procedimientos solamente por razones de seguridad.
- 4.- Los operadores que no puedan cumplir con estos procedimientos someterán a la autoridad correspondiente el procedimiento que puedan aplicar a estos fines para su posible aprobación.
- 5.- Las restricciones operativas adoptadas como consecuencia de restricciones medioambientales son de obligado cumplimiento, salvo que la dirección del aeropuerto considere su suspensión por causas de fuerza mayor que afecten gravemente a los pasajeros. Esta suspensión debe ser, en todo caso, temporal y excepcional y será notificada por el Aeropuerto a los implicados.
- 6.- El término noche se aplica al periodo de tiempo comprendido entre 2300-0700 LT y el día al comprendido entre 0700-2300 LT.
- 7.- **En configuración norte:**
RWY 36L:
- Utilizable para despegues por el día.
BARDI3X, CCS2X, SIE1X, VTB2X, ZMR3X (ver AD 2-LEMD SID 5), son obligatorias para las aeronaves incluidas en la lista descrita a continuación.
Las aeronaves no incluidas en la lista podrán utilizar las BARDI7L, CCS6L, SIE6L, VTB6L, ZMR7L (ver AD 2-LEMD SID 5).

GENERAL

- 1.- The following procedures have been established to avoid excessive noise to the surroundings of Adolfo Suárez Madrid-Barajas airport.
- 2.- These procedures are applicable to all landings and take-offs. Non-compliance with these procedures will be a cause of sanctions to aircraft operators, with the exception of the approach procedure to the RWY 18R with reduced flaps configuration.
- 3.- Pilots may omit these procedures only when requested by aircraft safety.
- 4.- Operators which cannot comply with these procedures shall submit to the correspondent authority the procedure that may apply to this purpose for its possible approval.
- 5.- Operating restrictions adopted as a result of environmental restrictions must be complied with unless the airport management considers suspending them due to causes of force majeure which seriously affect passengers. This suspension must be, in any event, temporary and exceptional and the Airport will notify those involved.
- 6.- The night term is applicable to the time period comprised between 2300-0700 LT and day term to 0700-2300 LT.
- 7.- **In north configuration:**
RWY 36L:
- Usable for take-off at daytime.
BARDI3X, CCS2X, SIE1X, VTB2X, ZMR3X (see AD 2-LEMD SID 5), are mandatory for aircraft included in the list shown below.

Aircraft not included in the list are allowed to use BARDI7L, CCS6L, SIE6L, VTB6L, ZMR7L (see AD 2-LEMD SID 5).

LISTA DE AERONAVES // AIRCRAFT LIST

• AN72 • A124 • A340-600 • A388 • B721; B722 • B731; B732 • B741; B742; B743; B748; B744; B74D; B74R; B74S • DC10	• DC85; DC86; DC87 • H25A • IL62 • IL96 • L101 • MD11 • SBR1 • T134 • YK42
---	--

- RWY 36L:
Utilizable para despegues por la noche.
- **En configuración sur:**
RWY 14L/14R:
Se utilizarán para despegues diurnos, siguiendo rigurosamente el tramo inicial de todas las SID publicadas.
Para el periodo nocturno, se utilizará la RWY 14L siguiendo rigurosamente el tramo inicial de todas las SID publicadas.
RWY 18L/18R:
- Utilizable para aterrizajes por el día.
RWY 18L:
- Utilizable para aterrizajes por la noche.
- 8.- Se prohíben las operaciones para las aeronaves que dispongan de certificación correspondiente al Capítulo II del Anexo 16, Vol. I de la OACI.
- 9.- Se realizará un seguimiento radar de las trayectorias de salida y entrada al aeropuerto, así como medición del nivel acústico producido por cada operación. La situación de los sensores del sistema SIRMA de medición de ruidos se indica en el plano general correspondiente. Este sistema funciona durante las 24 horas de forma automática y para la identificación de la aeronave dispone de los datos radar y de planes de vuelo así como la posición de la aeronave en cada instante.
- 10.- No deben solicitar cambios sobre los procedimientos hasta no haber alcanzado 10000 ft, excepto las aeronaves propulsadas por hélice.
- 11.- Uso de la Unidad Auxiliar de Potencia (APU), ver casilla 20, RESTRICCIONES A PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO.

- RWY 36L:
Usable for take-off at nighttime.
- **In south configuration:**
RWY 14L/14R:
They will be used for take-off in daytime, following the initial segments of all published SID.
For nighttime, RWY 14L will be used following the initial segments of all published SID.
RWY 18L/18R:
- Usable for landing at daytime.
RWY 18L:
- Usable for landing at nighttime.
- 8.- Aircraft operations are prohibited for aircraft with certification corresponding to ICAO Chapter II Annex 16, Vol. I.
- 9.- Departure and arrival paths will be radar monitored and noise level will be measured for each operation. Location of SIRMA system noise sensors is shown in the corresponding general chart. This measurement system works 24 hours a day in automatic form and includes radar data, flight plans and aircraft position at any given time for aircraft identification.
- 10.- Changes to the procedures must not be requested before reaching 10000 ft, with the exclusion of propeller aircraft.
- 11.- Use of Auxiliary Power Unit (APU), see item 20, RESTRICTIONS TO STANDS.

PRUEBAS DE MOTORES EN TIERRA

Las pruebas de motores en régimen superior al de ralentí podrán realizarse en horario H24 en la zona de prueba de motores habilitada para tal fin.

GROUND ENGINE TEST

Engine performance testing higher than idle regime may be accomplished during H24 at the engine testing area established for such purpose.

Procedimientos de Rodaje Preferentes a Zona de Prueba de Motores:

- Entrada en configuración norte: Vía MZ.
- Salida en configuración norte: Vía AZ.
- Entrada en configuración sur: Vía AZ.
- Salida en configuración sur: Vía MZ.

Las solicitudes de autorización de pruebas de motor a cualquier tipo de régimen, así como cualquier consulta sobre el procedimiento de pruebas de motor, deberá realizarse a:

Centro de Gestión Aeroportuaria (GCA)
TEL: +34-913 936 524
(opción OPERACIONES del portal de voz GCA)
FAX: +34-917 438 621

Procedures of preferential taxiing to ground engine-testing area:

- Entry in north configuration: Vía MZ.
- Exit in north configuration: Vía AZ.
- Entry in south configuration: Vía AZ.
- Exit in south configuration: Vía MZ.

Requests for engine testing clearance for any type of regime, as well as any question regarding engine testing procedures, must be addressed to:

Centro de Gestión Aeroportuaria (GCA)
TEL: +34-913 936 524
(OPERACIONES option on the GCA voice portal)
FAX: +34-917 438 621

PROCEDIMIENTOS ANTI-RUIDO

DESPEGUES

- 1.- Hasta 450 m (1500 ft) sobre la elevación del aeródromo:
 - Potencia de despegue
 - Flaps para despegue
 Ascenso a V2 + 20 a 40 km/h (V2 + 10 a 20 kt) (o según se limite el ángulo de fuselaje).
- 2.- A 450 m (1500 ft):
 - Reducir potencia a no menos de la potencia ascensional.
- 3.- De 450 m (1500 ft) a 900 m (3000 ft):
 - Ascender a V2 + 20 a 40 km/h (V2 + 10 a 20 kt).
- 4.- A 900 m (3000 ft):
 - Acelerar suavemente hasta la velocidad de ascenso en ruta con repliegamiento de flaps a su debido tiempo.

NOTA: Se exceptuarán aquellas aeronaves que demuestren que utilizando otros procedimientos producen un menor impacto acústico, los cuales deberán ser comunicados a la Dirección del Aeropuerto con la suficiente antelación, o por razones justificadas de seguridad.

ATERRIZAJES

- 1.- Queda prohibido utilizar el empuje de reversa a partir del ralentí durante el periodo nocturno (2300-0700 LT) salvo por razones de seguridad, en cuyo caso, se notificará a TWVR.
- 2.- Las operaciones de aproximación y aterrizaje en condiciones meteorológicas visuales se llevarán a cabo con un ángulo igual o superior al definido por el GP del ILS o PAPI de cada pista.
- 3.- En las aproximaciones a la RWY 18R se recomienda el siguiente procedimiento de aterrizaje con configuración de flaps reducidos. La utilización del mismo está sujeta a la decisión del piloto y la seguridad debe prevalecer en todo momento:
 - Interceptar el ILS con una configuración mínima de flaps y el tren de aterrizaje recogido.
 - No desplegar el tren de aterrizaje y mantener la configuración de flaps mínima posible hasta 5.0 DME ILS.

NOISE ABATEMENT PROCEDURES

TAKE-OFF

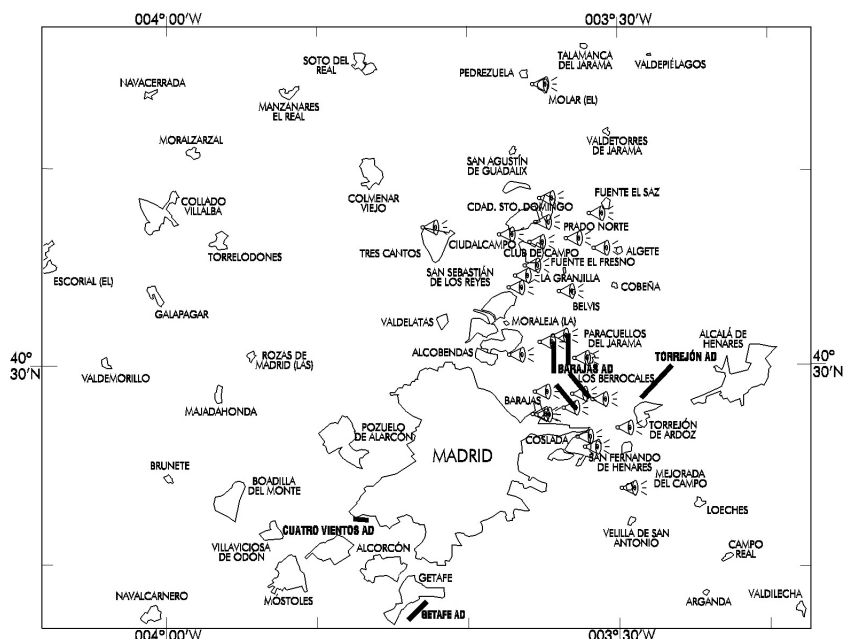
- 1.- Up to 450 m (1500 ft) above aerodrome elevation:
 - Take-off power
 - Take-off flaps
 Climb maintaining V2 + 20 to 40 km/h (V2 + 10 to 20 kt) (or limited by fuselage angle).
- 2.- At 450 m (1500 ft):
 - Reduce power to no less than ascent power.
- 3.- From 450 m (1500 ft) to 900 m (3000 ft):
 - Climb maintaining V2 + 20 to 40 km/h (V2 + 10 to 20 kt).
- 4.- At 900 m (3000 ft):
 - Accelerate gradually to reach climbing cruising speed with flap retraction at the proper time.

NOTE: Aircraft that show that a decreased acoustic impact may be obtained by using other types of procedure shall be exempted. These should be duly reported to Airport Management in advance.

LANDING

- 1.- The use of reverse thrust above from idle regime is prohibited at nighttime (2300-0700 LT) except if necessary for safety reasons, in this case, it must be notified to TWVR.
- 2.- Landing and approach procedures on visual meteorological conditions will be performed with an angle equal to or higher than the ILS GP or PAPI of each runway.
- 3.- In approaches to RWY 18R the following landing procedure with reduced flap configuration is recommended. Its use is subject to the decision of the pilot and safety must prevail at all times:
 - Intercept the ILS with a minimum flap configuration and with the landing gear retracted.
 - Do not extend the landing gear and maintain the minimum possible flap configuration up to 5.0 DME ILS.

UBICACIÓN DE LOS SENSORES DE MEDICIÓN DE RUIDOS // LOCATION OF NOISE SENSOR SYSTEMS



NOMBRE // NAME	SITUACIÓN // LOCATION	COORDENADAS // COORDINATES	
		LATITUD // LATITUDE	LONGITUD // LONGITUD
TMR 01	LA MORALEJA	403034N	0033640W
TMR 02	ALGETE	403557N	0033046W
TMR 03	SAN SEBASTIÁN DE LOS REYES	403358N	0033640W
TMR 04	FUENTE EL FRESNO	403504N	0033520W
TMR 05	CIUDAD STO. DOMINGO (S)	403716N	0033441W
TMR 06	FUENTE EL SAZ	403742N	0033102W
TMR 07	PARACUELLOS DEL JARAMA	403025N	0033204W
TMR 08	MEJORADA DEL CAMPO	402348N	0032858W
TMR 09	BELVIS	403347N	0033305W
TMR 10	SAN FERNANDO DE HENARES	402553N	0033125W
TMR 11	COSLADA (ESTACIÓN)	402624N	0033152W
TMR 12	BARAJAS (ALAM. OSUNA)	402735N	0033451W
TMR 13	BARAJAS (PUEBLO)	402836N	0033442W
TMR 14	THR RWY 32L	402757N	0033318W
TMR 15	THR RWY 32R	402834N	0033214W
TMR 16	TRES CANTOS	403701N	0034207W
TMR 17	THR RWY 18R	403112N	0033424W
TMR 18	EL MOLAR	404417N	0033446W
TMR 19	PLATAFORMA DIQUE SUR	402731N	0033437W
TMR 20	TORREJÓN DE ARDOZ	402645N	0032917W
TMR 21	CIUDAD STO. DOMINGO (N)	403830N	0033423W
TMR 22	THR RWY 18L	403131N	0033329W
TMR 23	LOS BERROCALES	402818N	0033053W
TMR 24	CIUDALCAMPO	403640N	0033702W
TMR 25	PRADO NORTE	403623N	0033251W
TMR 26	CLUB DE CAMPO	403614N	0033506W
TMR 27	LA GRANJILLA	403430N	0033610W

22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO**FLIGHT PROCEDURES****AJUSTES DE VELOCIDAD VERTICAL EN TMA MADRID**

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.

ADJUSTMENT OF VERTICAL SPEED IN TMA MADRID

Aircraft in evolution shall adjust their vertical speed when approaching the assigned altitude or flight level. In these 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.

LÍMITES DE VELOCIDAD EN SALIDAS

– IAS MAX 250 kt hasta alcanzar 10000 ft.

DEPARTURES SPEED LIMITS

– MAX IAS 250 kt until reaching 10000 ft.

PROCEDIMIENTOS DE LLEGADA**MODO DE OPERACIÓN**

El ATIS reflejará el tipo de aproximaciones utilizadas en todo momento:

- APROXIMACIONES PARALELAS INDEPENDIENTES EN USO.
- APROXIMACIONES PARALELAS DEPENDIENTES EN USO.
- APROXIMACIONES A PISTA ÚNICA.

ARRIVAL PROCEDURES**MODE OF OPERATION**

The ATIS shall state the approach type used at all times:

- INDEPENDENT PARALLEL APPROACHES IN USE.
- DEPENDENT PARALLEL APPROACHES IN USE.
- APPROACHES ON A SINGLE RUNWAY.

AUTORIZACIÓN LÍMITE

Las aeronaves de llegada procediendo por una Llegada Estándar (STAR), deberán incorporarse a la espera de la Autorización Límite si no tuviesen autorización posterior. Igualmente, las aeronaves llegando a un IAF sin autorización posterior deberán incorporarse a la espera.

CLEARANCE LIMIT

Aircraft making a Standard Arrival (STAR), shall enter holding at the Clearance Limit if they do not receive subsequent clearance. Likewise, aircraft arriving at an IAF without subsequent clearance must also enter holding.

CONTROL RADAR EN APROXIMACIÓN

El tránsito de llegada será secuenciado por guía vectorial mediante el uso de Sistemas de Vigilancia ATS. La Autorización Límite puede ser reemplazada por una autorización a un fijo o ayuda de la aproximación final, o puede proveerse guía vectorial radar para dirigir la aeronave hacia la trayectoria de aproximación final o hasta una posición desde la que pueda completarse una aproximación instrumental. En caso de tránsito denso, debe esperarse guía vectorial desde la Autorización Límite para proceder al IAF. Una vez que la aeronave esté bajo Control Radar, los cambios de rumbo y nivel de vuelo/altitud se llevarán a cabo cuando se reciban instrucciones del Control Radar, excepto en caso de fallo de comunicaciones.

RADAR CONTROL ON APPROACH

Arrival traffic will be sequenced by radar vectoring through the use of ATS Surveillance Systems. The Clearance Limit may be replaced by clearance to a fix or final approach aid, or radar vectoring to direct the aircraft onto the final approach course or to a position from which an instrument approach may be completed. In the event of heavy traffic, the aircraft must wait for vectoring from the Clearance Limit in order to proceed to the IAF. Once the aircraft is under Radar Control, heading and flight/altitude level changes shall be made when instructed by Radar Control, except in the event of communications failure.

SEPARACIÓN POR ESTELA TURBULENTA

Se aplica separación por estela turbulenta RECAT-EU en llegadas a LEMD. Ver ENR 1.8 para más información.

WAKE VORTEX SEPARATION.

RECAT-EU wake turbulence separation applied for arrivals to LEMD. See ENR 1.8 for more information.

CONTROL DE VELOCIDAD

El Control de Velocidad es esencial para las operaciones seguras y fluidas, especialmente en condiciones de tránsito denso y durante la fase de aproximación final. El espaciamiento entre aeronaves persigue alcanzar la máxima utilización de pista dentro de los parámetros de separación mínima (incluyendo separación por estela). Estas velocidades son obligatorias para garantizar la separación y la aplicación de procedimientos estandarizados de aproximación en el aeropuerto de MADRID/Adolfo Suárez Madrid-Barajas. Excepto que se reciban otras instrucciones por parte del ATC, los pilotos cumplirán con las siguientes restricciones de velocidad en todas las configuraciones de pista:

RWY	POSICIÓN // POSITION	IAS MAX	ALT
18R/18L	CLEARANCE LIMIT	220 KT	
	RILKO o posición equivalente o // or equivalent position	220 KT	+11000 ft
	LULER o posición equivalente o // or equivalent position	220 KT	-9000 ft +8000 ft
18L	MD623	200 KT	6500 ft
	MD620	185 KT	6000 ft
	Al Interceptar LOC // When intercepting LOC	185 KT	-
32L/32R	CLEARANCE LIMIT	220 KT	-
	FAFEQ o posición equivalente o // or equivalent position	220 KT	6000 ft
	RUDBI o posición equivalente o // or equivalent position	220 KT	8000 ft
		-	-
32L/32R/18R	Al Interceptar LOC/When intercepting LOC	200 KT	-
Todas/ALL	10 DME	180 KT	-
	6 DME	160 KT	-

En el interés de un espaciamiento preciso, todas las restricciones de velocidad deben volarse con la mayor precisión posible. Las aeronaves que no puedan cumplir con estas restricciones de velocidad debido a condiciones meteorológicas, prestaciones de la aeronave u otros motivos operacionales, deberán informar al ATC inmediatamente indicando las velocidades que pueden utilizarse. En caso de emitirse una nueva autorización ATC (no relacionada con velocidad), los pilotos no están exentos de cumplir con la velocidad asignada previamente. El incumplimiento de las instrucciones de control de velocidad puede llevar a que una aeronave tenga que ser excluida de la secuencia de aproximación prevista.

PROCEDIMIENTO DE COMUNICACIÓN ABREVIADA

En las transferencias de comunicaciones al Sector de Aproximación Este (FREQ 127.100 MHz) o al Sector Aproximación Oeste (FREQ 127.505 C), la llamada se limitará al INDICATIVO del vuelo para evitar congestionar la frecuencia:

“Aproximación + Iberia 321”

CRUCE NO INTENCIONADO DE LA TRAYECTORIA DE APROXIMACIÓN FINAL

Una vez que el piloto haya recibido un vector radar convergente con el rumbo del eje de pista inferior a 70°, éste tomará la iniciativa de interceptar el localizador del ILS o cualquier radioayuda que sustituya al LOC, a menos que haya sido previamente instruido por el ATC para cruzar el LOC o eje de pista.

INFORMACIÓN DE DEMORAS EN APROXIMACIÓN

Se proporcionará la hora prevista de aproximación (EAT) a una aeronave que llega y cuyo aterrizaje se prevea que se va a demorar por 10 minutos o más, o por cualquier otro período de tiempo que haya determinado la autoridad competente.

PROCEDIMIENTOS DE FALLO DE COMUNICACIONES AEROTERRESTRES DE LA AERONAVE

En caso de que una aeronave sufra un fallo de comunicaciones radio, deberá responder inmediatamente en la clave SSR 7600. Dependiendo de la posición de la aeronave en el momento del fallo, procederá de la siguiente forma:

LLEGADAS

- a) Durante un procedimiento STAR antes o en el Clearance Limit:
Mantiene la última altitud o nivel autorizado, procede al Clearance Limit de su STAR, realiza dos circuitos de espera y completa una aproximación ILS a la pista más próxima.
- b) Durante un procedimiento STAR después del Clearance Limit:
- Antes del IAF: Vuela al IAF, entrará en la espera y después de completar un circuito, descenderá a la altitud de inicio de la aproximación y la abandonará efectuando una aproximación ILS a la pista más próxima.
 - Después del IAF: continúa el procedimiento de aproximación a la pista más próxima.
- c) Tráfico en vectores radar antes del IAF:
El tráfico debe mantener la última altitud o nivel autorizado y proceder directamente al IAF. Entrará en la espera del IAF y después de completar un circuito, descenderá a la altitud de inicio de la aproximación y la abandonará efectuando una aproximación ILS a la pista más próxima.
- d) Tráfico en vectores al localizador:
El tráfico completa la aproximación dirigiéndose al localizador a la altitud de interceptación prevista en la carta de aproximación.

SPEED CONTROL

Speed Control is essential for safe and smooth operations, especially in heavy traffic conditions and during the final approach phase. Aircraft separation is intended to achieve maximum runway usage within the minimum separation parameters (including wake turbulence separation). These speeds are mandatory in order to ensure separation and the application of standardised approach procedures at MADRID/Adolfo Suárez Madrid-Barajas Airport. Unless otherwise instructed by ATC, pilots shall comply with the following speed restrictions on all runway configurations:

In the interests of precise separation, all speed restrictions must be adhered to with the greatest possible accuracy. Aircraft unable to comply with these speed restrictions due to weather conditions, aircraft performance or other operational reasons shall immediately inform ATC, indicating the speeds that may be used. Pilots shall not be exempt from complying with the previously assigned speed in the event that a new ATC clearance (unrelated to speed) is issued. Failure to comply with speed control instructions may result in aircraft being excluded from the planned approach sequence.

ABBREVIATED COMMUNICATIONS PROCEDURE

In communication transmissions to the East Approach Sector (FREQ 127.100 MHz) or to the West Approach Sector (FREQ 127.505 C), the call shall be limited to the flight CALL SIGN to avoid frequency congestion:

“Approach + Iberia 321”

UNINTENTIONAL CROSSING OF THE FINAL APPROACH COURSE

Once the pilot has received a radar vector that converges with the runway centre line heading at an angle of less than 70°, the pilot shall take the initiative of intercepting the ILS localizer or any radio aid replacing the LOC, unless previously instructed by ATC to cross the LOC or the runway centre line.

DELAY INFORMATION ON APPROACH

The expected approach time (EAT) shall be provided to an arriving aircraft whose landing is expected to be delayed by 10 minutes or more, or any other period of time as determined by the competent authority.

AIRCRAFT AIR/GROUND COMMUNICATIONS FAILURE PROCEDURES

In the event that an aircraft suffers a radio communications failure, it shall immediately squawk 7600. Depending on the aircraft's position at the time of failure, it shall proceed as follows:

ARRIVALS

- a) During a STAR procedure before or at the Clearance Limit:
Maintain the last cleared altitude or level, proceed to the STAR Clearance Limit, execute two holding patterns and complete an ILS approach to the nearest runway.
- b) During a STAR procedure after the Clearance Limit:
- Before the IAF: Fly to the IAF, enter holding and after completing one pattern, descend to the approach start altitude and exit it, executing an ILS approach to the nearest runway.
 - After the IAF: continue the approach procedure to the nearest runway.
- c) Traffic on radar vectors before the IAF:
Traffic must maintain the last cleared altitude or level and proceed directly to the IAF. Enter IAF holding and after completing a pattern, descend to the approach start altitude and exit it, executing an ILS approach to the nearest runway.
- d) Vector traffic to the localizer:
Traffic completes the approach by proceeding to the localizer at the intercept altitude predicted on the approach chart.

e) En MANIOBRA DE APROXIMACIÓN FRUSTRADA:

Si una aeronave sufre un fallo de comunicaciones durante la maniobra de aproximación frustrada se procederá de la siguiente forma:

• FRUSTRADA RWY 32L:

Volar el procedimiento publicado hasta el punto de recalada,
Entrar en el circuito de espera a 5000 ft
Completar una espera
Mantener 5000 ft
volar al IAF de la IAC 32L
Completar una nueva aproximación y aterrizar

• FRUSTRADA RWY 32R:

Volar el procedimiento publicado hasta el punto de recalada,
Entrar en el circuito de espera a 6000 ft
Completar una espera
Descender a 5000 ft
Volar al IAF de la IAC 32R
Completar una nueva aproximación y aterrizar

• FRUSTRADA RWY 18R:

Volar el procedimiento publicado hasta el punto de recalada,
Entrar en el circuito de espera a 6000 ft
Completar una espera
Ascender, en la espera, a 11000 ft
Volar al IAF de la IAC 18R
Completar una nueva aproximación y aterrizar

• FRUSTRADA RWY 18L:

Volar el procedimiento publicado hasta el punto de recalada,
Entrar en el circuito de espera a 5000 ft
Completar una espera
Ascender, en la espera, a 11000 ft
Volar al IAF de la IAC 18L
Completar una nueva aproximación y aterrizar

f) Aeronaves sin aprobación operacional RNAV1:

• Si la aeronave sin aprobación operacional RNAV1 ha recibido ya instrucciones para proceder a una radioayuda o fijo convencional, o está recibiendo guía vectorial radar al IAF de la aproximación, mantendrá la última altitud o nivel autorizado y procederá a dicho IAF. En el IAF descenderá a la altitud de inicio de la aproximación y lo abandonará efectuando la maniobra de aproximación.

• Si la aeronave no hubiera recibido aún instrucciones de guiado al IAF, mantendrá la última altitud o nivel autorizado y procederá al IAF (SIE o PDT), descenderá a la altitud de inicio de la aproximación convencional y efectuará la maniobra de aproximación convencional a la pista que le corresponde por criterio geográfico.

En todos los casos anteriores en los que la aeronave complete la maniobra de aterrizaje, la aeronave mantendrá posición en el primer tramo de calle de rodaje que asegure pista libre y esperará la llegada de un vehículo de asistencia.

SALIDAS

a) Durante un procedimiento SID:

Continuar la SID hasta el punto de salida del TMA, ascender hasta la última altitud o nivel autorizado, o hasta la altitud mínima de seguridad, la que sea mayor, mantener dicha altitud o nivel durante 7 minutos, continuar el ascenso de acuerdo al FPL actualizado.

b) Durante una salida con vectores 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 indicado en a). 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 FPL actualizado.

c) Aeronaves sin aprobación operacional RNAV1 durante una salida de contingencia o con vectores radar:

Dirigirse de la manera más directa hasta el punto de salida del TMA de acuerdo al procedimiento de fallo de comunicaciones indicado en a), e incorporarse a la ruta ATS correspondiente.

OPERACIONES DE DESCENSO CONTINUO

Dependiendo de las condiciones del tránsito, y siempre que se prevea que no vaya a ser necesario interrumpir un descenso, las aeronaves serán autorizadas a proceder por una llegada estándar (STAR) o mediante una autorización del tipo "directo" a un fijo intermedio de la STAR, al IAF, a un fijo de la aproximación intermedia o al IF, a la mínima altitud del IAF o del IF del procedimiento instrumental (IAC) o la altitud mínima de vigilancia ATC de los sectores que la ruta directa atraviesa, lo que sea más alto, de manera que la operación de descenso pueda ejecutarse de manera continua.

PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)

1. GENERALIDADES

A.- El Aeropuerto tiene previsto realizar operaciones de aproximación y aterrizaje de precisión CAT II/III y despegues de visibilidad reducida (RVR < 550 m) – LVTO en las siguientes pistas:

- CAT II/III a las pistas: 32R, 32L, 18R y 18L.
- LVTO desde las pistas: 36R, 36L, 14R y 14L.

B.- Además de los procedimientos generales, se aplicarán Procedimientos de Visibilidad Reducida (LVP) en los siguientes casos:

e) MANOEUVRING AFTER A MISSED APPROACH

If an aircraft suffers a communications failure during a missed approach manoeuvre, the following procedure shall be followed:

• MISSED RWY 32L:

Fly according to the published procedure up to homing point,
Enter the holding pattern at 5000 ft
Complete one pattern
Maintain 5000 ft
Fly to the IAF of the IAC 32L
Complete a new approach and land

• MISSED RWY 32R:

Fly according to the published procedure up to homing point,
Enter the holding pattern at 6000 ft
Complete one pattern
Descend to 5000 ft
Fly to the IAF of the IAC 32R
Complete a new approach and land

• MISSED RWY 18R:

Fly according to the published procedure up to homing point,
Enter the holding pattern at 6000 ft
Complete one hold
Ascend, in the holding pattern, to 11000 ft
Fly to the IAF of the IAC 18R
Complete a new approach and land

• MISSED RWY 18L:

Fly according to the published procedure up to homing point,
Enter the holding pattern at 5000 ft
Complete one hold
Ascend, in the holding pattern, to 11000 ft
Fly to the IAF of the IAC 18L
Complete a new approach and land

f) Aircraft without operational approval RNAV1:

• If the aircraft without RNAV1 operational approval has already been instructed to proceed to a conventional radio aid or fix, or is receiving radar vectoring to the IAF of the approach, it shall maintain the last cleared altitude or level and proceed to that IAF. At the IAF, it shall descend to the approach start altitude and exit the IAF on approach manoeuvre.

• If the aircraft has not yet received guidance to the IAF, it shall maintain the last cleared altitude or level and shall proceed to the IAF (SIE or PDT), descend to the start altitude of the conventional approach and perform the conventional approach manoeuvre to the runway that corresponds to it by geographical criteria.

In all the above cases where the aircraft completes the landing manoeuvre, it shall maintain position on the first taxiway section, ensuring a clear runway and await the arrival of an assistance vehicle.

DEPARTURES

a) During an SID procedure:

Continue the SID up to the TMA exit point, ascend to the last cleared altitude or level, or to the minimum safe altitude, whichever is higher, maintain this altitude or level for 7 minutes, continue to ascend according to the updated FPL.

b) During a departure with radar vectors:

Proceed in the most direct manner to intercept the last SID procedure received from ATC and continue the communications failure procedure during SID as indicated in a). If no SID clearance has been received, proceed to intercept the appropriate SID up to the TMA exit point and according to the updated FPL.

c) Aircraft without RNAV1 operational approval during a contingency departure or with radar vectors:

Proceed in the most direct manner to the TMA exit point in accordance with the communications failure procedure indicated in a), and join the appropriate ATS route.

CONTINUOUS DESCENT OPERATIONS

Depending on traffic situation, and if no need for interrupting the descent is foreseen, aircraft will be cleared to proceed to standard arrival (STAR), or by means of a "direct" clearance to an intermediate fix of the STAR, to the IAF, to an intermediate approach fix or to the IF, to the minimum altitude of the IAF or the IF of the instrument procedure (IAC) or the minimum ATC surveillance altitude of the sectors through which the direct route passes, whichever is the higher, so that the descent operation may be accomplished continuously.

LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

1. GENERAL

A.- The Airport plans to conduct CAT II/III precision approach and landing operations and low visibility take-offs (RVR < 550 m) - LVTO on the following runways:

- CAT II/III to runways: 32R, 32L, 18R and 18L
- LVTO from runways: 36R, 36L, 14R and 14L.

B.- Besides general procedures, Low Visibility Procedures (LVP) will be applied subject to the following conditions:

1) Área de maniobras:

Cuando se dé cualquiera de las siguientes circunstancias:

- El valor RVR sea igual o inferior a 700 m en, al menos, un transmisómetro (*) o se obtenga un valor de visibilidad inferior a 800 m, en caso de que los transmisómetros estuvieran fuera de servicio, o
- El techo de nubes sea igual o inferior a 290 ft (en el METAR / SPECI capa de nubes de extensión BKN u OVC y altura ≤ 002 , o visibilidad vertical $\leq VV002$).

(*) Dada la configuración y extensión del aeródromo, el Supervisor de TWR, previa coordinación con el Ejecutivo de Servicio del aeropuerto, podrá considerar la posibilidad de no implantar los LVP si se da la circunstancia de tener valores de RVR inferiores a 700 m (pero nunca menores de 600 m) en uno de los RVR del extremo de alguna de las pistas de despegue, estando el resto del aeródromo en condiciones de buena visibilidad.

2) Plataforma:

- Cuando se alcance una visibilidad menor o igual a 400 m, medida por un equipo medidor de visibilidad en plataforma:

- o si no se dispone de este valor se adoptará el valor de RVR medido en el transmisómetro de pista más próximo a la plataforma afectada,
- o el mismo valor de visibilidad prevalente o mínima si los equipos medidores estuviesen fuera de servicio.

- En caso de que no se den las condiciones para la activación de los LVP en Plataforma T-123, pero el RVR medido en el transmisómetro ubicado en THR 32L sea inferior a 400 m, se activarán los LVP en Rampa 7.

C.- Se informará a los pilotos de que se están aplicando los Procedimientos de Visibilidad Reducida a través del ATIS.

D.- Cualquier incidencia notificada o detectada que pueda afectar a los LVP (en relación con las ayudas instrumentales y visuales para la aproximación, el despegue y el rodaje, los sistemas anti-intrusión en áreas críticas, sensibles, y pistas activas y cualquier otra ayuda disponible) se comunicará inmediatamente a las aeronaves y dependencias ATC afectadas y al Servicio de Dirección de Plataforma (SDP) en su área de responsabilidad.

E.- Las dependencias ATC suministrarán directamente los valores del alcance visual en pista de acuerdo a lo siguiente:

RVR TDZ: Lectura correspondiente a la Zona de Toma de Contacto.

RVR MID: Lectura del punto medio de la pista.

RVR END: Lectura del extremo de pista.

F.- La autorización para aterrizar se expedirá cuando las áreas sensibles del ILS estén libres, antes de que la aeronave en aproximación se encuentre a 2 NM del punto de toma de contacto.

G.- Los LVP en área de maniobras se cancelarán cuando se den todas las siguientes condiciones simultáneamente:

- El valor RVR sea igual o superior a 800 m en todos los transmisómetros (**), o el mismo valor de visibilidad si todos los transmisómetros estuvieran fuera de servicio.

- El techo de nubes sea igual o superior a 300 ft (en el METAR / SPECI capa de nubes de extensión BKN u OVC y altura > 003 , o visibilidad vertical $> VV003$).

- Cuando el TREND o TAF prevea, sin PROB, una visibilidad igual o superior a 1500 m y un techo de nubes igual o superior a 800 ft.

(**) Dada la configuración y extensión del aeródromo, el Supervisor de TWR, previa coordinación con el Ejecutivo de Servicio del aeropuerto, podrá considerar la posibilidad de cancelar los LVP si se da la circunstancia de tener valores de RVR inferiores a 800 m (y nunca menores a 600 m) en uno de los RVR del extremo de alguna de las pistas de despegue, siempre que se cumpla el resto de condicionantes para cancelación de procedimientos LVP (techo de nubes a 300 ft y TAF o TREND con VIS ≥ 1500 m y techo de nubes ≥ 800 ft).

H.- Los LVP en cada plataforma se cancelarán cuando la visibilidad medida en ambos equipos medidores de visibilidad supere los 400 m, o si no se dispone de este valor se adoptará el valor de RVR medido en el transmisómetro de pista más próximo a la plataforma afectada, y cuando el TREND o TAF, sin PROB, prevea un aumento de visibilidad por encima de 1000 m.

I.- Los LVP en rampa 7 se cancelarán cuando el transmisómetro ubicado en THR 32L supere los 400 m y cuando el TREND o TAF prevea un aumento de visibilidad por encima de 1000 m.

2. MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

Los pilotos y conductores procederán a verificar en todo momento la situación del móvil, especialmente en las intersecciones, comprobando que el rodaje se ejecuta en condiciones de completa seguridad. En caso de desorientación o duda detendrán el móvil, darán cuenta inmediata (incluida la última posición conocida) al ATC o al Servicio de Dirección de Plataforma (SDP) en su área de responsabilidad y solicitarán la ayuda de un vehículo "SIGAME". El piloto o conductor será responsable de mantener la separación apropiada con el vehículo "SIGAME".

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 pista, el piloto inmediatamente lo notificará a ATC (incluida la última posición conocida), a menos que ATC indique otra

1) Manoeuvring area:

When any of the following circumstances occur:

- The RVR value is 700 m or less on, at least, one transmissometer (*) or a visibility value less than 800 m is obtained, in the case that the transmissometers are out of service, or
- The cloud ceiling is 290 ft or less (in the METAR / SPECI cloud layer of BKN or OVC extent and height ≤ 002 , or vertical visibility $\leq VV002$).

(*) Given the layout and extension of the aerodrome, the TWR Supervisor, following coordination with the Service Executive of the airport, will be able to evaluate the possibility of not implementing the LVP in the event that the RVR values are less than 700 m (but never less than 600 m) in one of the RVRs at the end of one of the take-off runways, with good visibility in the rest of the aerodrome.

2) Apron:

- When visibility less than or equal to 400 m is reached, measured by visibility measuring equipment on the apron:

- or if this value is not available, the RVR value will be adopted, measured by the runway transmissometer nearest to the affected apron,
- or the same prevalent or minimum visibility value if the measure equipments are out of service.

- When the conditions for LVP activation do not occur in T-123 Apron, but the RVR value measured by the transmissometer located at THR 32L is less than 400 m, LVP in Ramp 7 will be activated.

C.- Pilots will be informed about the application of Low Visibility Procedures by ATIS.

D.- Any notified or detected incidence that may affect the LVP (in relation to the aids of instrumental and visual approach, take-off and taxiing, the anti-intrusion systems in critical areas, sensitive areas and active runways and any available aid) will be immediately communicated to aircraft and ATC services involved and the Apron Management Service (SDP) in its responsibility area.

E.- Runway visual range values will be supplied directly by ATC services in accordance with the following:

RVR TDZ: Reading corresponding to the Touchdown Zone.

RVR MID: Reading corresponding to the runway midpoint.

RVR END: Reading corresponding to the runway end.

F.- Landing clearance will be supplied when ILS sensitive areas are free, until the aircraft on approach is located at 2 NM from touchdown point.

G.- The LVP in the manoeuvring area will be cancelled when the following accumulative values would be reached:

- RVR values equal or above 800 m reported by all transmissometers, (**) or the same visibility value, in the case that all the transmissometers are out of service.

- The cloud ceiling is 300 ft or over (in the METAR / SPECI cloud layer of BKN or OVC extent and height > 003 , or vertical visibility $> VV003$).

- When the TREND or TAF forecasts, without PROB, visibility of 1500 m or above, and a cloud ceiling is 800 ft or above.

(**) Given the layout and extension of the aerodrome, the TWR Supervisor, following coordination with the Service Executive of the airport, will be able to evaluate the possibility of cancelling the LVP in the event that the RVR values are less than 800 m (and never less than 600 m) in one of the RVRs at the end of one of the take-off runways, as long as the rest of the conditions for cancelling low visibility procedures are met (cloud ceiling at 300 ft and TAF or TREND with VIS ≥ 1500 m and a cloud ceiling ≥ 800 ft).

H.- The LVP in each apron will be cancelled when the values of visibility measured by both equipments are above 400 m, or this value is not available, the RVR value will be adopted, measured by the runway transmissometer nearest to the affected apron and when the TREND or TAFOR, without PROB, forecast an increase in visibility greater than 1000 m.

I.- The LVP in ramp 7 will be cancelled when the transmissometer located at THR 32L is more than 400 m and when the TREND or TAFOR forecast an increase in visibility greater than 1000 m.

2. GROUND MOVEMENT

Pilots and drivers shall proceed to verify the moving element position at all times, especially in intersections, making sure that taxiing is being executed under total safety conditions. In the event of being disoriented or in doubt, pilots shall stop the moving element, notify (including last known position) ATC or the Apron Management Service (SDP) in its area of responsibility and request the assistance of a "FOLLOW ME" vehicle. It is the pilot or driver responsibility to maintain the appropriate separation with the "FOLLOW ME" vehicle.

In situations in which the pilot doubts the aircraft position relative to the manoeuvring area, but recognises that the aircraft is on a runway, the pilot shall notify ATC immediately (including the last known position), unless ATC advise otherwise and if the pilot can locate an appropriate

cosa y si es capaz de localizar una calle de rodaje cercana apropiada, evacuará lo antes posible la pista; y después detendrá la aeronave.

En caso de desorientación de un vehículo o convoy 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 la pista, la calle de rodaje o cualquier otra parte del área de maniobras, para alejarse a una distancia segura lo antes posible y detendrá el vehículo o convoy. En caso de avería, si es posible, se seguirá este mismo procedimiento.

Salvo instrucciones contrarias de ATC o del Servicio de Dirección de Plataforma (SDP) en su área de responsabilidad, todas las aeronaves seguirán las rutas de rodaje normalizadas con la siguiente excepción:

- No se utilizará el punto de transferencia GATE 5, salvo autorización expresa de ATC y previa coordinación entre ATC y SDP.
- Las salidas en configuración norte desde los PRKG 178 a 186 y 205 a 209 se realizarán vía C7, E3, E2, E1, A6, A5, C6, M6, ...M10.
- Las salidas en configuración norte desde los PRKG 200 a 204 se realizarán vía C11, E3, E2, E1, A6, A5, C6, M6, ...M10.
- Las salidas en configuración norte desde los PRKG 210 a 227 se realizarán vía E2, E1, A6, A5, C6, M6, ...M10.
- Las salidas en configuración norte desde los PRKG 258 a 264 se realizarán vía E2, E1, A6, A5, C6, M6, ...M10.
- Las entradas en configuración sur a los PRKG 258 a 264 se realizará vía M8 ... M6, C6, A5 ... A7, F2, F3.

Las aeronaves deberán cumplir con lo establecido en el AIP-España AD 2-LEMD, "OPERACIÓN DEL RESPONDEDOR EN MODO S CUANDO LA AERONAVE ESTÉ EN TIERRA".

Una vez activados los LVP en el área de maniobras, se restringirán al mínimo esencial los movimientos de aeronaves remolcadas en el área de maniobras, no autorizándose en ningún caso el cruce de pistas activas. El operador de la aeronave remolcada o piloto al mando deberá llevar encendido el transpondedor modo S.

En el área de maniobras si el RVR es inferior a 400 m, o en plataforma si los LVP en plataforma están activos, los movimientos de aeronaves remolcadas en el área de maniobras serán restringidos al mínimo imprescindible y estarán sujetos a la petición expresa del Ejecutivo de Servicio. Las aeronaves remolcadas en estas condiciones irán acompañadas de vehículo "SIGAME" debidamente equipado y será TWR o el servicio de Dirección de Plataforma (SDP) en su área de responsabilidad, el que decida el momento de autorizarlo.

En condiciones de visibilidad reducida se tomarán las siguientes medidas:

A.- Durante la activación de los procedimientos de visibilidad reducida en plataforma:

- Puestos de estacionamiento:

Todas las aeronaves situadas en un puesto de estacionamiento que precise maniobra de retroceso, al recibir la autorización ATC (o aprobación del Servicio de Dirección de Plataforma (SDP), si se encuentran dentro de su área de responsabilidad) seguirán sus instrucciones. No se autorizarán retrocesos simultáneos desde puestos de estacionamiento contiguos.

Las entradas o salidas de los siguientes puestos de estacionamiento se realizarán bajo las siguientes condiciones:

- El acceso a los PRKG T1, T2 y T3 se realizará, independientemente del horario, vía A5, C5 en configuración norte y vía M5, C5 en configuración sur.
- Se retrocederá controlado por TOAM y luego se avanzará con el tractor hasta haber librado la vía de servicio, en los siguientes puestos:
 - Rampa 1: PRKG T22 y T23 (aproando al NW),
 - Rampa 2: PRKG T20, T20W y T21 (aproando al SE)
- Se retrocederá controlado por TOAM y luego se avanzará con el tractor hasta la altura de T15, asegurando haber librado el punto de espera intermedio, en los siguientes puestos:
 - Rampa 2: PRKG T14, T15 y T16 (aproando al N).
- Se retrocederá controlado por TOAM y luego se avanzará con el tractor hasta la altura de T12, asegurando haber librado el punto de espera intermedio, en los siguientes puestos:
 - Rampa 3: PRKG T12, T13 y T13W (aproando al S).
- Se realizarán con guiado de vehículo "SIGAME" las entradas y salidas de los PRKG 500 a 502 y 584 a 586.

Se prohibirá la operación salvo autorización expresa del Ejecutivo de Servicio y con guiado de vehículo "SIGAME", de los siguientes puestos de estacionamiento:

- Salidas:
 - Plataforma T-123: PRKG 70, 71.
- Prohibidas entradas y salidas:
 - Rampa 1: PRKG T36.
 - Rampa 4: PRKG 171 a 175.

- Vías de servicio

Se cerrarán las siguientes vías de servicio:

- LVP en plataforma T-123:
 - SV1 en su cruce con C1, con C2 y con I10; SV3, SV6, SV8,

nearby taxiway, the pilot shall vacate runway as soon as possible; and shall then stop the aircraft.

In the case of the disorientation of a vehicle or convoy in the manoeuvring area, it shall be reported to ATC (including the last known position) and, unless otherwise advised by ATC the driver shall vacate the runway, taxiway or any other part of the manoeuvring area to move away to a safe distance as soon as possible and stop the vehicle or convoy. In the case of failure, and if possible, the same procedure shall be followed.

Unless otherwise instructed by of ATC or the Apron Management Service (SDP) in its area of responsibility, all aircraft will follow the standard taxiing routes except:

- Transfer point GATE 5 will not be used, unless authorised by ATC, prior coordination between ATC and SDP.
- In north configuration, exits from PRKG 178 to 186 and 205 to 209 shall be carried out via C7, E3, E2, E1, A6, A5, C6, M6, ...M10.
- In north configuration, exits from PRKG 200 to 204 shall be carried out via C11, E3, E2, E1, A6, A5, C6, M6, ...M10.
- In north configuration, exits from PRKG 210 to 227 shall be carried out via E2, E1, A6, A5, C6, M6, ...M10.
- In north configuration, exits from PRKG 258 to 264 shall be carried out via E2, E1, A6, A5, C6, M6, ...M10.
- In south configuration, entries to PRKG 258 to 264 shall be carried out via M8 ... M6, C6, A5 ... A7, F2, F3.

Aircraft shall comply with OPERATION OF MODE S TRANSPONDER WHEN THE AIRCRAFT IS ON THE GROUND in accordance with AIP-España AD 2-LEMD.

When LVP is activated in the manoeuvring area, the movements of towed aircraft in the manoeuvring area will be reduced to a minimum, and crossing the active runways will not be authorised in any case. The pilot-in-command or the operator of the towed aircraft must switch on the mode S transponder.

In the manoeuvring area if the RVR value is lower than 400 m, or if LVP at the apron are in force, the movements of towed aircraft in the manoeuvring area will be reduced to a minimum and will be subject to express request by the Service Executive. Aircraft towed in these conditions shall be accompanied by the properly equipped "FOLLOW ME" vehicle and TWR or the Apron Management Service (SDP) in its area of responsibility will decide when to authorise it.

In low visibility conditions, the following measures will be taken:

A.- During the activation of low visibility procedures on the apron:

- Stands:

All aircraft parked in a stand that requires a push-back manoeuvre shall follow the instructions once they have received ATC clearance (or the approval of the Apron Management Service (SDP), when being in its area of responsibility). Simultaneous push-back manoeuvres will not be authorised for contiguous stands.

Entry or exit to/from the following stands will be carried out under the following conditions:

- Access to PRKG T1, T2 and T3 will take place, regardless of the time, via A5, C5 in north configuration and via M5, C5 in south configuration.
- Push-back manoeuvre will be controlled by TOAM, afterwards aircraft will be moved forward by the towing tractor until the service road has been vacated, on the following stands:
 - Ramp 1: PRKG T22 and T23 (nosing to NW),
 - Ramp 2: PRKG T20, T20W and T21 (nosing to SE).
- Push-back manoeuvre will be controlled by TOAM, afterwards aircraft will be moved forward by the towing tractor up to T15, ensuring that the intermediate holding position has been vacated, on the next stands:
 - Ramp 2: PRKG T14, T15 and T16 (nosing to N).
- Push-back manoeuvre will be controlled by TOAM, afterwards aircraft will be moved forward by the towing tractor up to T12, ensuring that the intermediate holding position has been vacated, on the next stands:
 - Ramp 3: PRKG T12, T13 and T13W (nosing to S).
- The entries and exits of PRKG from 500 to 502 and 584 to 586 will be carried out with the guidance of the "FOLLOW ME" vehicle.

In the following stands the operations are prohibited except with express authorisation of the Service Executive and with the guidance of the "FOLLOW ME" vehicle:

- Departures:
 - Apron T-123: PRKG 70, 71.
- Prohibited entries and exits:
 - Ramp 1: PRKG from T36.
 - Rampa 4: PRKG 171 to 175.

- Service roads

The following service roads will be closed:

- LVP in apron T-123:
 - SV1 in its intersection with C1, with C2 and with I10; SV3, SV6,

- SV10, SV11 en su cruce con A5, SV13, SV15, SV16, SV18, SV19, SV22, SV35, SV36 en su cruce con C7 (acceso a PRKG 210 a 227) y SV37.

- LVP en Rampa 7:
 - SV35, SV36 en su cruce con C7 (acceso a PRKG 210 a 227), SV37 y SV38.

- LVP en plataforma T-4:
 - SV54, en su tramo comprendido entre los PRKG remotos 412 a 419, y el vial exterior a plataforma.
 - SV53 (acceso a los PRKG remotos 420 a 432).
 - SV52, en su tramo comprendido entre los PRKG remotos 432 y 434, y los PRKG remotos 446 y 448.

- LVP en plataforma T-4S:
 - SV73 (acceso a los PRKG remotos 600 a 610).
 - SV72, en su tramo comprendido entre los PRKG remotos 610 y 612.

• Puntos de concentración
 - Los puntos de concentración se sitúan en:
 - Plataforma T-123:
Para la Rampa 0: Desde PRKG 20 a 29: vía de servicio SV6, junto a PRKG 21.
Para la Rampa 1: Desde PRKG 7 a 9: vía de servicio SV1, junto a PRKG 8.
Para acceso a PRKG 20 a 29: lateral de rotonda situada junto a edificio SEI.
Para la Rampa 4 en SV11: cercano al PRKG T2.
Para los PRKG 210 a 227: EPA (Área de Estacionamiento de Equipos) situada entre la vía de servicio y el PRKG 220.
Para los PRKG 258 a 264: vía de servicio SV38 situada junto al PRKG 264.
Para acceso a PRKG 258-264: EPA (Área de Estacionamiento de Equipos) situada entre la vía de servicio y el PRKG 220.
 - Plataforma T-4:
Para los PRKG remotos 420 a 432, ESA (Área de Espera de Equipos) situada entre la vía de servicio y el PRKG 340 y EPA (Área de Estacionamiento de Equipos) entre los PRKG 428 y 430.
 - Plataforma T-4S:
Para los PRKG 600 a 610, isleta situada entre las vías de servicio junto al PRKG 554 y EPA (Área de Estacionamiento de Equipos) entre los PRKG remotos 606 y 608.
- SV8, SV10, SV11 in its intersection with A5, SV13, SV15, SV16, SV18, SV19, SV22, SV35, SV36 in its intersection with C7 (access to PRKG 210 to 227) and SV37.

- LVP in Ramp 7:
 - SV35, SV36 in the intersection with C7 (access to PRKG 210 to 227), SV37 and SV38.

- LVP in apron T-4:
 - SV54, in the segment delimited between the remote PRKG 412 to 419, and the outer road of the apron.
 - SV53 (access to the remote PRKG 420 to 432).
 - SV52, in the segment delimited between the remote PRKG from 432 and 434, and the remote PRKG 446 and 448.

- LVP in apron T-4S:
 - SV73 (access to the remote PRKG 600 to 610).
 - SV72, in the segment delimited between the remote PRKG 610 and 612.

• Meeting points
 - The meeting points are located at:
 - Apron T-123:
For Ramp 0: From PRKG 20 to 29: service road SV6, near PRKG 21.
For Ramp 1: From PRKG 7 to 9: service road SV1, near PRKG 8.
For access to PRKG 20 to 29: by the side of roundabout near the SEI building.
For Ramp 4 on SV11: near PRKG T2.
For PRKG 210 to 227: EPA (Equipment Parking Area) located between the service road and PRKG 220.
For PRKG 258 to 264: service road SV38 near PRKG 264.

For access to PRKG 258-264: EPA (Equipment Parking Area) located between the service road and PRKG 220.
 - T-4 apron:
For remote PRKG 420 to 432, ESA (Equipment Standby Area) located between service road and PRKG 340 and EPA (Equipment Parking Area) between PRKG 428 and 430.
 - T-4S apron:
For PRKG 600 to 610, bay situated between service road close to the PRKG 554 and EPA (Equipment Parking Area) between remote PRKG 606 and 608.

2.1 Llegadas

- A.- Las RWY 32R, 32L, 18R y 18L (siempre que las instalaciones requeridas estén en servicio), son adecuadas para las operaciones CAT II/III de aquellos operadores cuyos mínimos hayan sido aceptados, o tengan mínimos asignados por la Dirección General de Aviación Civil.
- B.- Las aeronaves que hayan aterrizado deberán abandonar la pista en uso por alguna de las calles de rodaje que se especifican a continuación, excepto que reciban una autorización distinta del ATC:

PISTA DE ATERRIZAJE LANDING RUNWAY	SALIDA EXIT
32L	L2, L3, L4, L5 Preferentemente L2 & L4 para las llegadas a la T-4. L7 en caso de activación del LVP solo por techo de nubes. // Preferably L2 & L4 for arrivals to T-4. L7 in the case of activation of LVP due to cloud ceiling only.
32R	K3, K4, K5 El tráfico que prevea abandonar por K3 informará lo antes posible a ATC // Traffic intending to vacate via K3 shall report to ATC as soon as possible.
18L	Y3, Y4, Y5 El tráfico que prevea abandonar por Y3 informará lo antes posible a ATC // Traffic intending to vacate via Y3 shall report to ATC as soon as possible.
18R	Z-7, Z-8, Z-10

Siempre que sea posible, se utilizará el criterio de tiempo mínimo de ocupación de pista que figura en la tabla correspondiente de la casilla 20, AD 2-LEMD.

Whenever it is possible, the minimum runway occupancy time, criteria detailed, as shown in the corresponding table at item 20, AD 2-LEMD will be used.

- C.- A petición de TWR, al abandonar el área sensible de la pista los pilotos notificarán:
- C.- On TWR request, when leaving the sensitive area of the runway, pilots shall notify:

- Área sensible libre
y
TWY utilizada.

La aeronave A380 notificará “área sensible libre” al abandonar por completo la calle de rodaje, o en el caso de RET L2 o L4 al traspasar el primer punto de espera intermedio (intermediate holding position) L2-1 o L4 con L42 respectivamente.

Sensitive area vacated
and
TWY used.

Aircraft A380 shall notify “sensitive area vacated” having completely leaved the taxiway, or in the case of RET L2 or L4 when crossing the first intermediate holding position L2-1 or L4 with L42 respectively.
- D.- Las aeronaves que abandonen el área sensible tendrán prioridad frente a las que estén rodando en las proximidades.

D.- Aircraft vacating the sensitive area have priority over all other aircraft taxiing in the vicinity.
- E.- Las aeronaves que aterricen en las RWY 32L, 32R, 18L o 18R la abandonarán por la TWY apropiada, siguiendo las luces correspondientes de eje (1) hasta abandonar la LSA, donde recibirán instrucciones de GMC o en su defecto se detendrán.

E.- Aircraft landing on RWY 32L, 32R, 18L or 18R will abandon the runway by the appropriate TWY, following the taxiway centre line lights (1) until vacating the LSA, where they will receive GMC instructions or will stop if they have not been given instructions.
- (1) Las luces verdes/amarillas de eje de calle de salida comienzan en el eje de la pista y terminan en el perímetro del área crítica/sensible del ILS (Anexo 14 de OACI punto 5.3.16.7).

(1) The green/yellow taxiway centre line lights begin at the runway centre line and finish at the critical/sensitive ILS area perimeter (ICAO Annex 14 item 5.3.16.7).

2.2 Salidas

- A.- Las RWY 36R, 36L, 14R y 14L, son adecuadas para despegues en condiciones de visibilidad reducida, de acuerdo a lo expuesto en las tablas de mínimos de operaciones de aeródromo que se recogen en el apéndice 1 de EU-OPS 1.430, del Reglamento (CE) 859/2008, y se interpretan con los criterios y excepciones recogidas en dicho documento.
- B.- El Aeropuerto no dispone de sistema de guía lateral que permita los despegues guiados.
- C.- En cumplimiento de los requisitos AMC1 SPA.LVO.100 (a) del Reglamento (UE) 965/2012, de 5 de octubre de 2012, no se permiten operaciones LVTO con condiciones de visibilidad inferior a los 75 metros (RVR < 75 m).
- D.- Los pilotos al mando de las aeronaves solicitarán al ATC la puesta en marcha de los motores con valores de RVR iguales o superiores a sus mínimos de despegue.
- E.- Todas las aeronaves situadas en un puesto de estacionamiento que precise maniobra de retroceso, al recibir la autorización ATC (o aprobación del Servicio de Dirección de Plataforma (SDP) si se encuentran dentro de su área de responsabilidad) seguirán sus instrucciones. No se autorizarán retrocesos simultáneos desde puestos de estacionamiento contiguos.
- F.- Cuando el límite de la autorización de rodaje sea el punto de espera en pista de la pista en uso, las aeronaves no sobrepasarán las señales correspondientes asociadas a las luces de barra de parada.

3. FALLO DE COMUNICACIONES

En el caso de que una aeronave o vehículo operando en el área de movimiento 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 de la autorización extremando las precauciones para evitar desvíos de la misma. Una vez allí, mantendrá la posición y esperará la llegada de un vehículo "SIGAME" que la conducirá al puesto de estacionamiento o apartadero de espera designado por la autoridad apropiada.
- Si la aeronave está entrando: si la aeronave acaba de aterrizar, mantendrá la posición en el primer tramo de calle de rodaje en el que el área sensible del ILS quede libre 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.
- Si se trata de un vehículo, evacuará la pista, las calles de rodaje o cualquier otra parte del Área de Maniobras si se encontrase en ella (siempre y cuando tenga la seguridad de que lo puede hacer y no está absolutamente desorientado) y después detendrá el vehículo permaneciendo en su posición y esperando la llegada del vehículo de asistencia o medios de auxilio.

SISTEMA DE VIGILANCIA ATS

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

- supervisión de la trayectoria de vuelo de aeronaves en aproximación final;
- supervisión de la trayectoria de vuelo de otras aeronaves en las cercanías del aeródromo;
- establecimiento de separación, establecido en el R.C.A. apartado 4.6.7.3, entre aeronaves sucesivas a la salida.

En el caso de que sólo esté disponible el radar de Barajas: se suspenderá la función b).

En caso de indisponibilidad simultánea de los tres radares: Paracuellos 1, Paracuellos 2 y Barajas se suspenderán todas las funciones anteriores.

2.2 Departures

- A.- Low visibility take-offs are authorised from RWY 36R, 36L, 14R and 14L, according to the tables of minima AD operations as shown in appendix 1 of EU-OPS 1430, of the Regulation (CE) 859/2008, and they are interpreted with the criteria and exceptions gathered in said document.
- B.- The Airport has no lateral guidance system for guided take-offs.
- C.- In compliance with AMC1 SPA.LVO.100 (a) requirements of Regulation (EU) 965/2012 of 5th October 2012, LVTO operations are not permitted with visibility conditions less than 75 metres (RVR < 75 m).
- D.- Pilots in command will request from ATC the start-up of engines when RVR values are equal to or higher than their minimum for take-off.
- E.- On receipt of the corresponding ATC clearance (or approval of the Apron Management Service (SDP) if the aircraft is inside its area of responsibility) aircraft positioned in a stand that requires push-back manoeuvre will follow their instructions. Simultaneous push-back shall not be authorised for adjacent stands.
- F.- Aircraft will hold short and obey the signs from the stop bar lighting when cleared to taxi to a runway-holding position of the runway in use.

3. COMMUNICATIONS FAILURE

Whenever an aircraft or vehicle operating in the movement area experiences a communications failure it will comply as follows:

- Departing aircraft: will continue through the assigned route until stopping at an intermediate holding position or its clearance limit taking extreme caution to avoid detours. Aircraft shall remain at this point and wait for the "FOLLOW ME" vehicle to arrive in order to be guided to the stand or holding position designated by the appropriate authority.
- Arriving aircraft: if the aircraft has just landed, it will hold its position in the first segment of the taxiway where the ILS sensitive area is vacated, and wait for the arrival of an assistance vehicle. If the aircraft has already received ATC taxiing clearance, it shall continue along the assigned route to the ATC clearance limit, taking special caution, where it shall hold position and wait for the arrival of an assistance vehicle.
- This involves a vehicle, it shall vacate the runway, taxiways or any other part of the manoeuvring area if it is in it (provided the driver is assured he can do it and he is not absolutely disoriented) and afterwards he shall stop the vehicle holding position and waiting for the assistance vehicle or aid means.

ATS SURVEILLANCE SYSTEM

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

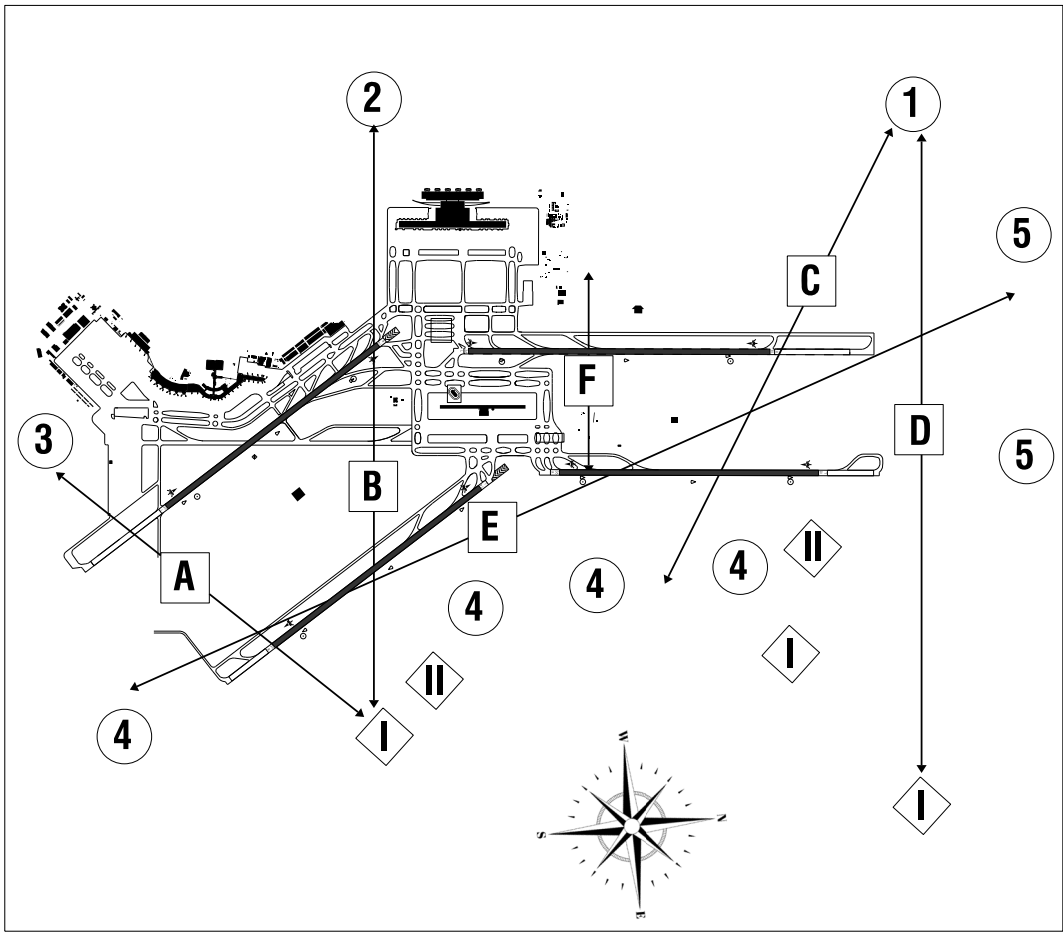
- Supervision of the flight path of aircraft on final approach;
- Supervision of the flight path of other aircraft in the vicinity of the aerodrome;
- Establishment of separation, as defined in the R.C.A. section 4.6.7.3, between successive departing aircraft.

In the event that only the Barajas radar is available: Function b) will be suspended.

All the functions above will be suspended in the event of a simultaneous unavailability of all three radars: Paracuellos 1, Paracuellos 2 and Barajas.

23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

ADDITIONAL INFORMATION



ZONAS DE CONCENTRACIÓN DE AVES:

- Zona 1: concentración de estorninos y palomas.
Zona 2: concentración de palomas, estorninos, garzas y patos.
Zona 3: Concentración de palomas, estorninos y grajillas.
Zona 4: concentración de patos, palomas, garzas, rapaces, vencejos y cigüeñas.
Zona 5: zona de reposo de buitre leonado.

ZONAS DE ALIMENTACIÓN:

- Zona I: cultivos, gramíneas, cereales y frutales.
Zona II: invertebrados, insectos y peces.

MOVIMIENTOS DE AVES:

- Movimiento A: desplazamiento de palomas, estorninos, grajillas y vencejos.
Movimiento B: desplazamiento de palomas, estorninos, garzas reales, patos, vencejos y cigüeñas.
Movimiento C: desplazamiento de palomas, estorninos, patos, buitres, vencejos y cigüeñas.
Movimiento D: Desplazamiento de palomas, patos, milanos, garzas reales, garcillas, buitres, vencejos y cigüeñas.
Movimiento E: desplazamiento de patos, garzas reales, aguiluchos laguneros, buitres, ratoneros comunes, vencejos y cigüeñas.
Movimiento F: desplazamiento de patos, garzas reales, milanos, ratoneros comunes, cernícalos, palomas, vencejos y cigüeñas.

SISTEMA DE FRENADO DE EMERGENCIA (EMAS)

DESCRIPCIÓN

Es un sistema que supone una mejora de la seguridad operacional en caso de salida por final de pista.
Consiste en un material conformado por bloques de hormigón poroso colocado en la prolongación del eje de pista desde la cabecera y que se aplastará bajo el peso de un avión que sobrepase el umbral de la pista. La

BIRD CONCENTRATION AREAS:

- Area 1: concentration of starlings and pigeons.
Area 2: concentration of pigeons, starlings, herons and ducks.
Area 3: concentration of pigeons, starlings and jackdaws.
Area 4: concentration of ducks, pigeons, herons, birds of pray, swifts and storks.
Area 5: rest area of griffon vulture.

FEEDING AREAS:

- Area I: crops, grass, cereals and fruit trees.
Area II: invertebrates, insects and fishes.

BIRDS MOVEMENTS:

- Movement A: movements of pigeons, starlings, jackdaws and swifts.
Movement B: movements of pigeons, starlings, grey herons, ducks, swifts and storks.
Movement C: movements of pigeons, starlings, ducks, vultures, swifts and storks.
Movement D: movements of pigeons, ducks, kites, grey herons, little egrets, vultures, swifts and storks.
Movement E: Movements of ducks, grey herons, Marsh Harrier, vultures, buzzards, swifts and storks.
Movement F: Movements of ducks, grey herons, little egrets, buzzards, kestrels, pigeons, swifts and storks.

ENGINEERED MATERIAL ARRESTING SYSTEM (EMAS)

DESCRIPTION

This system improves operational safety in the case that aircraft go off the end of the runway.
It consists of a material composed of blocks of porous concrete located in the extension of the runway end from the threshold and that will be crushed by

resistencia proporcionada por el material aplastado decelera el avión y lo detiene con seguridad dentro de los límites del área de seguridad de extremo de pista.

the weight of the aircraft that exceeds the runway threshold. The aircraft is decelerated by the strength of the crushable material and safely stopped within the limits of the runway end safety area.



UBICACIÓN

Se encuentra instalado en la RESA de las RWY 32L y 32R.

Las dimensiones de estas áreas son de 69.2 m / 227 ft de ancho por 63.1 m / 207 ft de largo, ubicándose:

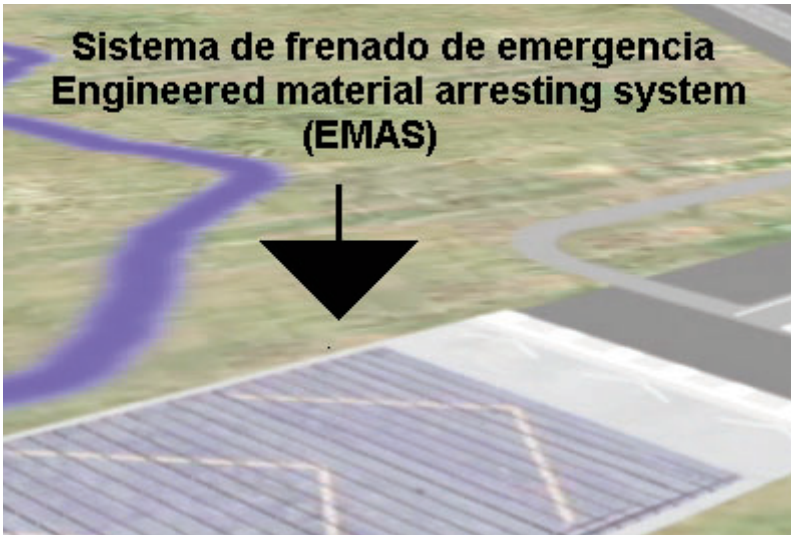
- RWY 32L: 78 m por delante de las antenas del localizador, encontrándose éstas a 3318 m del umbral.
- RWY 32R: 9 m por delante de las antenas del localizador, encontrándose éstas a 3300 m del umbral.

LOCATION

Engineered Material Arresting System is installed in the RESA of RWY 32L and 32R.

The dimensions of these areas are: width 69.2 m / 227 ft and length 63.1 m / 207 ft, located at:

- RWY 32L: 78 m before the antennas of the locator, being these antennas at 3318 m from threshold.
- RWY 32R: 9 m before the antennas of the locator, being these antennas at 3300 m from threshold.



NORMAS DE USO

Una vez utilizado por una aeronave, el sistema debe ser restituido a fin de garantizar las especificaciones de frenado en futuras utilizaciones. Por lo tanto, la compañía operadora de la aeronave que ha sufrido la salida del final de pista deberá disponer de los seguros correspondientes que cubran dichos daños incluidos los de reposición del Sistema de frenado de emergencia (EMAS).

Aparte de las restricciones del área de seguridad de extremo de pista (RESA) donde está instalado dicho sistema y por las características de este, queda terminantemente prohibida la circulación de cualquier tipo de vehículo o tránsito de personas por la superficie de dichas zonas.

RULES OF USE

After the system has been used by an aircraft, it must be restored to assure its breaking specifications for future uses. For this reason, the company whose aircraft has overrun the runway end, must have the respective insurance, covering damages including the repair of the Engineered material arresting system (EMAS).

Besides the runway end safety area (RESA) restrictions, where this system is installed, and due to the characteristics of this system, the traffic of any vehicle or people in the area is strictly prohibited in all cases.

24. CARTAS RELATIVAS AL AERÓDROMO

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

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

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/#LEMD>

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

No aplicable.

VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION

Not applicable.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK