LEMD AD 2 DATOS DEL AERÓDROMO

LEMD AD 2.1 INDICADOR DE LUGAR Y NOMBRE DEL AERÓDROMO

LEMD - MADRID/Adolfo Suárez Madrid-Barajas

LEMD AD 2.2 DATOS GEOGRÁFICOS Y ADMINISTRATIVOS DEL AERÓDROMO

1	ARP	402820N 0033339W. Ver AD 2-LEMD ADC.
2	Distancia y dirección desde la ciudad	13 km NE.
3	Elevación	609 m / 1998 ft.
4	Ondulación geoide	51 m ± 0.05 m (1).
5	Temperatura de referencia	34°C.
6	Temperatura baja media	5°C.
7	Declinación magnética	0° (2020).
8	Cambio anual	8.1'E.
9	Administración AD	Aena.
10	Dirección	Aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Avda. de La Hispanidad s/n. 28042 Madrid.
11	TEL	+34-913 936 000
12	FAX	+34-913 936 221
13	AFTN	LEMD
14	E-mail	comaismad@aena.es (COM/AIS); ceopsmad@aena.es (Centro de Operaciones del Aeropuerto).
15	Tránsito autorizado	IFR.
16	Observaciones	(1) Para todos los puntos del AD. Peticiones de slot en el día de operación y fuera de horario de oficina: Las peticiones de slot en el día de operación y fuera de horario de oficina (también llamadas peticiones de slot en tiempo real) deben dirigirse al Centro de Operaciones del Aeropuerto. • E-mail: mad.gtr@aena.es (mensajes en formato SSIM p.e. SCR). • SITA: MADOPYA • TEL: +34-913 936 524 El periodo de tiempo real comienza a las 12:00 LT del día laborable anterior a la fecha del vuelo.

LEMD AD 2.3 HORAS DE FUNCIONAMIENTO

1	Aeropuerto	H24.
2	Aduanas e Inmigración	H24.
3		

	Servicios médicos y de sanidad	Ver GEN 1.4.
4	AIS/ARO	H24. (1)
5	Servicio de Dirección de Plataforma (SDP)	H24.
6	Información MET	H24.
7	ATS	H24.
8	Abastecimiento de combustible	H24.
9	Asistencia en tierra	H24.
10	Seguridad	H24.
11	Deshielo	H24.
12	Observaciones	(1) Oficina ARO Centralizada zona geográfica 3. • TEL: +34-918 603 558; +34-672 344 415 (solo en contingencia de comunicaciones). • E-mail: arocentralizada@enaire.es • Dirección AFTN gestión Plan Vuelo LEMD: LEMDZPZX Oficina AIO Centralizada - Oficina NOTAM Internacional. • TEL: +34-913 213 137/138 • E-mail: unof@enaire.es

LEMD AD 2.4 SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO

1	Instalaciones para el manejo de carga	Hasta 10000 kg. Almacén especial de materia reglamentaria.
2	Tipos de combustible	JET A-1.
3	Tipos de lubricante	No.
4	Capacidad de reabastecimiento	Sin limitaciones.
5	Instalaciones para el deshielo	Servicio prestado por el agente de handling.
6	Espacio disponible en hangar	No.
7	Instalaciones para reparaciones	Sí.

8	Observaciones	Agentes de rampa:
		• GROUNDFORCE
		  ◦ TEL +34-913 938 243
		  ◦ FAX +34-913 936 896
		  ◦ Móvil +34-629 628 263
		  ◦ E-mail madjturno@groundforce.aero
		  ◦ SITA MADJTCR
		• SOUTH EUROPE GROUND SERVICES
		  ◦ TEL +34-913 189 281; +34-913 189 011
		  ◦ Móvil +34-639 040 281
		  ◦ E-mail jefesexplo@southeu.com; madka1@southeu.com; madki@southeu.com
		  ◦ SITA MADKIIB
		• AVIAPARTNER
		  ◦ Móvil +34-655 338 271

8		◦ E-mail mad.ops@aviapartner.aero ◦ SITA MADOAXH Los agentes de rampa pueden atender aviación comercial como aviación general. Agentes de rampa de Aviación General: • AVIAVIP FBO MADRID ◦ TEL +34-629 361 111; +34-655 316 057 ◦ E-mail lemd@aviavip.com ◦ SITA MADOAXH • GENERAL AVIATION SERVICES ◦ TEL +34-913 936 906 ◦ FAX +34-913 936 671 ◦ Móvil +34-669 293 991 ◦ E-mail madrid@generalaviation.es ◦ SITA MADAPXH • JETEX EXECUTIVE AVIATION SPAIN ◦ TEL +34-91 660 06 25 ◦ Móvil +34-696 389 536 ◦ E-mail mad-madrid@jetex.com; spain@jetex.com • MADRID SUPPORT SERVICES ◦ TEL +34-912 777 108 ◦ Móvil +34-662 167 917 ◦ E-mail madops@madsupport.aero • SKY VALET SPAIN ◦ TEL H24 +34-916 782 648 ◦ FAX +34-913 936 899 ◦ Móvil +34-696 401 625 ◦ E-mail occ@skyvalet.com ◦ SITA MADSKXH • UNITED AVIATION FBO (UNITED AVIATION SERVICES) ◦ TEL H24 +34-913 936 775 ◦ E-mail ops.mad@unitedaviation.es ;ops@unitedaviation.es (OCC) ◦ SITA MADSPCR • UNIVERSAL AVIATION SPAIN ◦ TEL +34 913-936 890 ◦ FAX +34 913-936 891 ◦ Móvil +34-626 360 527 ◦ E-mail universal.aviation@uvspain.com ◦ SITA MADTJUV NOTA: Aviación General y de Negocios, ver casilla 20 Reglamentación Local.

LEMD AD 2.5 INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA PASAJEROS

1	Hoteles	No.
2	Restaurante	Sí.
3	Transporte	Autobuses, taxis, coches de alquiler, metro y tren de cercanías.
4	Instalaciones médicas	Primeros auxilios. Ambulancias.
5	Banco/Oficina Postal	Sí.
6		

	Información turística	Sí.
7	Observaciones	Ninguna.

LEMD AD 2.6 SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

1	Categoría de incendios	10.
2	Equipo de salvamento	De acuerdo a la categoría de incendios publicada.
3	Retirada de aeronaves inutilizadas	Disponible previa firma de declaración de incapacidad por parte del operador de la aeronave para poder retirarlo por sus propios medios, y exención de responsabilidades para el gestor aeroportuario (1). Capacidades del equipamiento disponible: • Sistema de elevación por colchones aire (8) con una capacidad total de 268 TM. • Plataformas de rescate de aeronave, varias, con capacidad hasta 230 TM sobre 3 puntos. • Eslingas para elevación de fuselaje, varias, con capacidad hasta 2x50 TM. • Mesas giratorias de transporte de fuselaje, varias, con capacidad hasta 50 TM. • Vigas de elevación por puente, varias, con capacidad hasta 25 TM. • Eslingas de transporte por tracción (De-Bogging), varias, con capacidad hasta 2x55 TM. • Gato elevador hidráulico (70-690mm) con capacidad hasta 99 TM. • Material de refuerzo del terreno para elevación y para carreteo suficientes, sin limitación de aeronave.
4	Observaciones	(1) Contacto E-mail: ceopsmad@aena.es (Centro de Operaciones del Aeropuerto). • TEL: +34-913 936 524

LEMD AD 2.7 EVALUACIÓN Y NOTIFICACIÓN DEL ESTADO DE LA SUPERFICIE DE LA PISTA, Y PLAN PARA LA NIEVE

1	Tipos de equipamiento de limpieza	Vehículos pick up con cuchillas y esparcidor de fundente, vehículos pesados con cuchillas quitanieves, esparcidor de fundente líquido, pala cargadora y camiones barredores.
2	Prioridades de limpieza	Pista, calle de rodaje, plataforma, vías de servicio, accesos.
3	Material usado para el tratamiento de la superficie del área de movimiento	Formiato potásico líquido (KFOR).
4	Pistas de invierno especialmente preparadas	No aplica.
5	Observaciones	Periodo de aplicación del plan para la nieve: 01-NOV al 31-MAR. Evaluación y notificación del estado de la superficie de la pista de acuerdo a la metodología del Global Reporting Format (GRF) descrita en AD 1.2.2. Aeródromo en servicio durante todas las estaciones del año.

LEMD AD 2.8 DATOS SOBRE PLATAFORMAS, CALLES DE RODAJE Y EMPLAZAMIENTOS/POSICIONES DE VERIFICACIÓN DE EQUIPO

1	Plataforma	Superficie: Hormigón y asfalto. Resistencia: • PCN 91/F/B/W/T, EXC T-4 y T-4S: PCN 90/R/A/W/U, y PRKG: ○ 20 a 29: INFO NO AVBL.

1		◦ 40 a 43, 45, T1 a T19: PCN 148/F/A/W/T; ◦ 30 a 37, 44 y 50 a 162: PCN 104/R/A/W/T; ◦ 171 a 175: PCN 80/F/B/W/U; ◦ 178 a 190 y 220 a 249: PCN 84/R/A/W/T; ◦ 200 a 218: PCN 71/R/A/W/T; ◦ 258 a 264: PCN 83/R/B/W/T; ◦ 300 a 394: PCN 81/R/A/W/T; ◦ 400 a 419: PCN 101/F/A/W/T; ◦ 700 a 722: PCN 114R/A/W/T; ◦ T20 a T23: PCN 116/R/A/W/T; ◦ T24 a T36: PCN 103/R/B/W/T. • Zona de deshielo RWY 36R: PCN 65/F/B/W/U.
2	Calles de rodaje	Anchura: • TWY de RWY 14L/32R y 18L/36R: 25 m. • TWY de RWY 14R/32L: 23.5 m. • TWY de RWY 18R/36L: ◦ Z4, Z6, Z8, Z10, Z12: 30 m; ◦ Z14: 26 m; ◦ ZW1,ZW2, ZW3, ZW4,ZW5: 45 m. • TWY de plataforma T-123: CA y CB: 33 m. • TWY de plataforma T-4 (zonas este/oeste): 23 m. • TWY de plataforma T-4S: 25 m EXC AM3, EB1, EB2, EB6, EB7, EB8, EC1, EC2, EC6, EC7, EC8, M27 a M31, GATE 14: 23 m. • Superficie: Asfalto y hormigón. Resistencia: • TWY de RWY 14L/32R: PCN 121/F/A/W/T, EXC K1 a K5, KA2 a KA8, KB2, KC2, KC3: PCN 101/F/A/W/T. • TWY de RWY 14R/32L: PCN 62/F/A/W/T, EXC: ◦ L1, L3 a L5, LA, LB: PCN 148/F/A/W/T; ◦ L2: PCN 98/F/A/W/T; ◦ LC, LD, LE, ME2: PCN 71/R/B/W/T. • TWY de RWY 18L/36R: PCN 134/F/A/W/T EXC Y1 a Y7: PCN 101/F/A/W/T. • TWY de RWY 18R/36L: PCN 87/F/D/W/T, EXC: ◦ Z2: PCN 79/R/B/W/T; ◦ Z3, Z4: PCN 62/R/B/W/T; ◦ ZW1, ZW2: PCN 137/F/A/W/T; ◦ ZW3 a ZW5: PCN 91/F/D/W/T. • A1 a A4: PCN 104/R/A/W/T. • A5 y DI4: PCN 103/F/A/W/T. • A6 a A14: PCN 141/F/A/W/T. • A17 a A20, M17, R5 a R7: PCN 101/F/C/W/T. • A30 a A34, B11 a B13, BY12, BY13, D5, DI2, J5, J6, JI5, JI6, M30 a M34, N11 a N13, NY12, NY13, U3, U4, W3 a W6, WA, WI6, WN1 a WN3, X5: PCN 101/F/A/W/T. • AZ2 a AZ6, H2, J2, M14 a M16, MZ3 a MZ7, S2, V1, V2, W1, W2: PCN 87/F/D/W/T. • C1 a C5, CA, CB, M1 a M6, M9, M13: PCN 147/F/A/W/T. • C6: PCN 80/F/D/W/T. • C7: PCN 87/R/A/W/T. • C11: PCN 69/R/A/W/T. • EF, EH, GATE 15, GATE 16: INFO NO AVBL.

2		• I6 a I8: PCN 150/F/A/W/T. • I9 a I11: PCN 135/F/A/W/T. • I12: PCN 111/F/A/W/T. • M10, M12: PCN 122/F/A/W/T. • R1, R8: PCN 79/R/B/W/T. • DI3: PCN 117/F/A/W/T.

3	Posiciones de comprobación	Altímetro:
		• Plataforma T-123:
		  ○ Rampas R-0, R-1, R-2, R-3, R-6 y PRKG del 50 al 74 de rampa R-5: ELEV 602 m/1975 ft.
		  ○ Rampa R-4 y PRKG del 149 al 162 de rampa R-5: ELEV 598 m/1962 ft.
		  ○ Rampa R-7:
		  ▪ PRKG del 178 a 190 y 220 a 264 ELEV: 595 m/1952 ft;
		  ▪ PRKG del 200 a 218 ELEV 591 m/1939 ft.
		• Plataforma T-4 ELEV: 616 m/2020 ft.
		• Plataforma T-4S ELEV: 597 m/1958 ft.
		VOR: No.
		INS: Ver AD 2-LEMD PDC.

4	Observaciones	Eje TWY: ver INSIGNIA y Conjunto de Datos.

LEMD AD 2.9 SISTEMA DE GUÍA Y CONTROL DEL MOVIMIENTO EN LA SUPERFICIE Y SEÑALES

1	Sistema de guía de rodaje	Indicadores de posición iluminados, letreros y barras de PROHIBICION DE ACCESO (1), letreros de instrucciones obligatorias e información LGTD (2), puntos de espera en pista, puntos de espera intermedio, barras de parada (1), luces de punto de espera intermedio (1), luces de protección de pista y señales de identificación de puestos de estacionamiento.
2	Señalización de RWY	Designadores, umbral, umbral desplazado RWY 18L, 18R, 32L y 32R, eje, zona de toma de contacto (excepto en RWY 14L, 14R, 36L, 36R), faja lateral, punto de visada (EXC RWY 14L, 14R, 36L, 36R).
3	Señalización de TWY	Eje, faja lateral y balizas reflectantes en borde.
4	Observaciones	(1) Con iluminación LED. (2) Existen letreros con 2 líneas de texto.

LEMD AD 2.10 OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO

1	Obstáculos en las Superficies de Aproximación, Ascenso en el Despegue, Cónica, Horizontal interna, Transición, Transición Interna y aterrizaje interrumpido establecidas en el Anexo 14 de OACI; y las áreas 2A y 3 establecidas en el Anexo 15 de la OACI. Los que perforan estas superficies se identifican en el fichero CSV como "Relevante_Relevant = Si/Yes"	Ver Ítem 10 y Conjunto de Datos.
2	Observaciones	Ver AD 2-LEMD AOC. RWY 32R, 32L, 18R y 18L: No utilizables en despegues. Ver casilla 12.

LEMD AD 2.11 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA SUMINISTRADA

1	Oficina MET	Barajas EMAe.
2	HR	H24.
3	METAR	Semihorario.
4	TAF	30 HR.
5	TREND	Sí.
6	Información	En persona y telefónica.
7	Documentación de vuelo/Idioma	Cartas y lenguaje claro / Español/Inglés.
8	Cartas	Mapas previstos significativos y de viento y temperatura en altitud.
9	Equipo suplementario	Presentador de imágenes de nubes y rayos y de información radar.
10	Dependencia ATS atendida	TWR, APP.
11	Información adicional	Madrid OMAe (LEMC): H24. • TEL: +34-915 045 807 Barajas EMAe: H24. • TEL:+34-913 055 782
12	Observaciones	Existe resumen climatológico del aeródromo. Se hacen avisos de aeródromo. Se hacen avisos pronosticados de cizalladura vertical del viento que se difunden dentro del aeropuerto. Se encuentra, dentro del recinto del aeródromo, en 4028N 00335W una estación meteorológica que lanza globos sondas entre las 1115 y 1130 UTC y entre las 2315 y las 2330 UTC. Disponible guía MET de aeródromo.

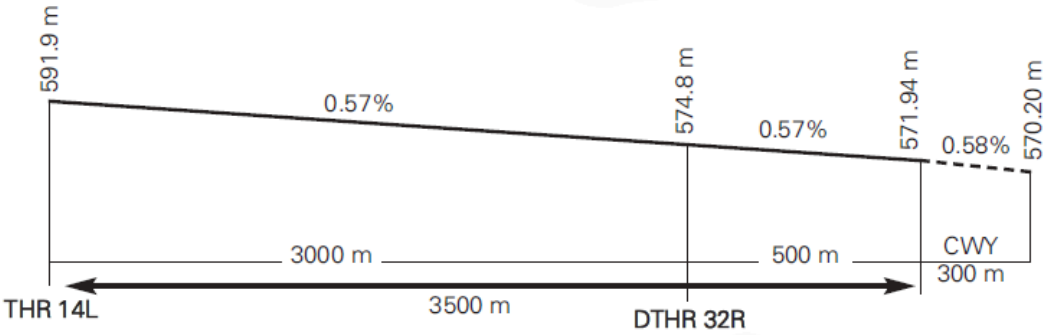
LEMD AD 2.12 CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA

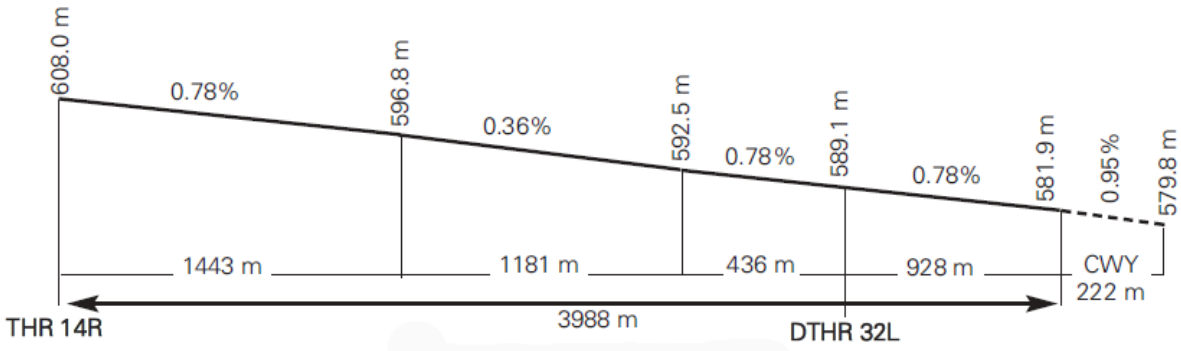
RWY	Orientación	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV / TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
14L (8) (9)	142.21° GEO 143° MAG	3500 x 60	402941.71N 0033328.33W	THR: 592 m / 1942 ft TDZ: No	No	300 x 150	3620 x 300	No	240 x 150	ASPH PCN 133/F/A/W/T SWY: No
32R (1) (7)	322.22° GEO 323° MAG	3500 x 60	402824.85N 0033210.30W	THR: 574.8 m / 1886 ft TDZ: 579.9 m / 1903 ft	No	No	3620 x 300	Sí	240 x 150 (6)	ASPH PCN 133/F/A/W/T SWY: No
14R (8) (10)	142.20° GEO 143° MAG	3988 x 60	402905.50N 0033433.64W	THR: 608 m / 1995 ft TDZ: No	No	222 x 150	4108 x 300	No	240 x 150	ASPH PCN 83/F/A/W/T SWY: No
32L (2) (7)	322.21° GEO 323° MAG	3988 x 60	402747.10N 0033314.02W	THR: 589.1 m / 1933 ft TDZ: 594.2 m / 1949 ft	No	No	4108 x 300	Sí	240 x 150 (6)	ASPH PCN 83/F/A/W/T SWY: No
18L (3) (7)	179.76° GEO 180°MAG	3500 x 60	403141.22N 0033333.68W	THR: 585.9 m / 1922 ft TDZ: 587.7 m / 1928 ft	No	No	3620 x 300	Sí	240 x 150	ASPH PCN 134/F/A/W/T SWY: No
36R (8) (11)	359.76° GEO 360°MAG	3500 x 60	403003.97N 0033333.15W	THR: 592 m / 1942 ft TDZ: No	No	300 x 150	3620 x 300	No	240 x 150	ASPH PCN 134/F/A/W/T SWY: No
18R (4) (7)	179.76° GEO 180° MAG	4179 x 60	403122.40N 0033429.27W	THR: 606.9 m / 1991 ft TDZ: 606.9 m / 1991 ft	No	No	4299 x 300	Sí	240 x 150	ASPH PCN 111/F/A/W/T SWY: No
36L (8) (12)	359.76° GEO									

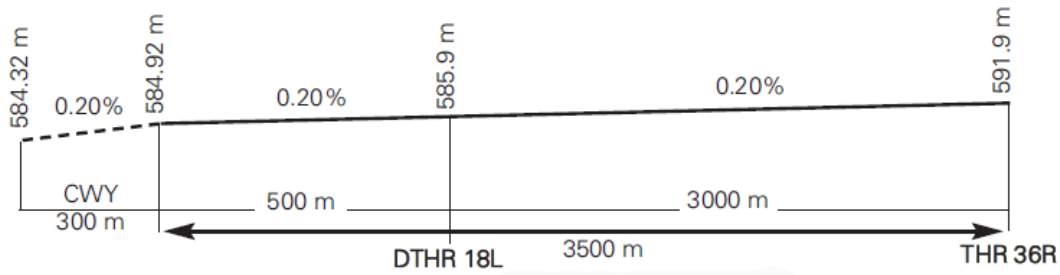
RWY	Orientación	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV / TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
	360° MAG	4179 x 60	402933.32N 0033428.64W	THR: 605 m / 1985 ft TDZ: No	No	430 x 150	4299 x 300	No	240 x 150	ASPH (5) PCN 111/F/A/W/T SWY: No

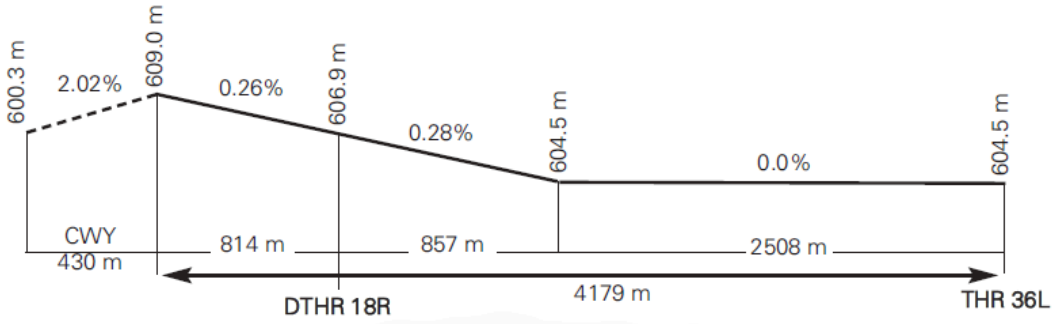
Observaciones:
(1) THR RWY 32R desplazado 500 m.
(2) THR RWY 32L desplazado 928 m.
(3) THR RWY 18L desplazado 500 m.
(4) THR RWY 18R desplazado 814 m.
(5) Primeros 273.5 m RWY 36L de hormigón hidráulico: PCN 81/R/B/W/U.
(6) Ver casilla 23 (EMAS).
(7) No utilizable para despegues.
(8) No utilizable para aterrizajes.
(9) Coordenadas extremo RWY 14L: 402812.03N 0033157.29W.
(10) Coordenadas extremo RWY 14R: 402723.32N 0033249.89W.
(11) Coordenadas extremo RWY 36R: 403157.44N 0033333.77W.
(12) Coordenadas extremo RWY 36L: 403148.78N 0033429.41W.

12.1 PERFIL









LEMD AD 2.13 DISTANCIAS DECLARADAS

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
14L	3500	3800	3500	NU
32R	NU	NU	NU	3000

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
14R	3988	4210	3988	NU
32L	NU	NU	NU	3060
18L	NU	NU	NU	3000
36R	3500	3800	3500	NU
18R	NU	NU	NU	3365
36L	4179	4609	4179	NU
14L INT K3	3280	3580	3280	-
14R INT L1	3656	3878	3656	-
36L INT Z4	4013	4443	4013	-
36L INT Z6	3719	4149	3719	-
36R INT Y2	3445	3745	3445	-
36R INT Y3	3345	3645	3345	-
Observaciones: Ninguna.				

LEMD AD 2.14 LUCES DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA

1	Pista	14L
2	Aproximación	No.
3	PAPI (MEHT)	No.
4	Umbral	No.
5	Zona de toma de contacto	No.
6	Eje pista	3500 m: 2600 m blancas + 600 m rojas y blancas + 300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m. (1)
7	Borde de pista	3500 m: 2900 m blancas + 600 m amarillas. LIH. Distancia entre luces: 60 m. (1)
8	Extremo de pista	Rojas. (1)
9	Zona de parada	No.
10	Observaciones	(1) Con iluminación LED.

1	Pista	32R
2	Aproximación	Precisión CAT II/III, 900 m. LIH. (1)
3	PAPI (MEHT)	3° (22.19 m/73 ft).
4	Umbral	Verdes, con barras de ala. (1)
5	Zona de toma de contacto	900 m blancas. (1)
6	Eje pista	3000 m: 2100 m blancas + 600 m rojas y blancas + 300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m. (1)
7	Borde de pista	3500 m: 500 m rojas + 2400 m blancas + 600 m amarillas. LIH. Distancia entre luces: 60 m. (1)
8	Extremo de pista	Rojas. (1)
9		

	Zona de parada	No.
10	Observaciones	Luces indicadoras de salida rápida (K4 y K5). (1) (1) Con iluminación LED.

1	Pista	14R
2	Aproximación	No.
3	PAPI (MEHT)	No.
4	Umbral	No.
5	Zona de toma de contacto	No.
6	Eje pista	3988 m: 3088 m blancas + 600 m rojas y blancas + 300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m. (1)
7	Borde de pista	3988 m: 3388 m blancas + 600 m amarillas. LIH. Distancia entre luces: 60 m. (1)
8	Extremo de pista	Rojas. (1)
9	Zona de parada	No.
10	Observaciones	(1) Con iluminación LED.

1	Pista	32L
2	Aproximación	Precisión CAT II/III, 900 m. LIH. (1)
3	PAPI (MEHT)	3° (23.35 m/77 ft). (1) (2)
4	Umbral	Verdes, con barras de ala. (1)
5	Zona de toma de contacto	900 m blancas. (1)
6	Eje pista	3060 m: 2160 m blancas + 600 m rojas y blancas + 300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m. (1)
7	Borde de pista	3988 m: 928 m rojas + 2460 m blancas + 600 m amarillas. LIH. Distancia entre luces: 60 m. (1)
8	Extremo de pista	Rojas. (1)
9	Zona de parada	No.
10	Observaciones	Luces indicadoras de salida rápida (L2, L3, L4, L5 y L7). (1) (1) Con iluminación LED. (2) Baja intensidad de las luces del PAPI.

1	Pista	18L
2	Aproximación	Precisión CAT II/III, 900 m. LIH.
3	PAPI (MEHT)	3° (22.79 m/75 ft).
4	Umbral	Verdes, con barras de ala.
5		

	Zona de toma de contacto	900 m blancas.
6	Eje pista	3000 m: 2100 m blancas + 600 m rojas y blancas + 300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m.
7	Borde de pista	3500 m: 500 m rojas + 2400 m blancas + 600 m amarillas. LIH. Distancia entre luces: 60 m.
8	Extremo de pista	Rojas.
9	Zona de parada	No.
10	Observaciones	Luces indicadoras de salida rápida (Y4 y Y5).

1	Pista	36R
2	Aproximación	No.
3	PAPI (MEHT)	No.
4	Umbral	No.
5	Zona de toma de contacto	No.
6	Eje pista	3500 m: 2600 m blancas + 600 m rojas y blancas + 300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m.
7	Borde de pista	3500 m: 2900 m blancas + 600 m amarillas. LIH. Distancia entre luces: 60 m.
8	Extremo de pista	Rojas.
9	Zona de parada	No.
10	Observaciones	Ninguna.

1	Pista	18R
2	Aproximación	Precisión CAT II/III, 900 m. LIH.
3	PAPI (MEHT)	3° (20.59 m/68 ft).
4	Umbral	Verdes, con barras de ala. (1)
5	Zona de toma de contacto	900 m blancas. (1)
6	Eje pista	3365 m: 2465 m blancas + 600 m rojas y blancas + 300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m. (1)
7	Borde de pista	4179 m: 814 m rojas + 2765 m blancas + 600 m amarillas. LIH. Distancia entre luces: 60 m. (1)
8	Extremo de pista	Rojas. (1)
9	Zona de parada	No.
10	Observaciones	Luces indicadoras de salida rápida (Z7, Z8 y Z10). (1) Con iluminación LED.

1	Pista	36L

2	Aproximación	No.
3	PAPI (MEHT)	No.
4	Umbral	No.
5	Zona de toma de contacto	No.
6	Eje pista	4179 m: 3279 m blancas + 600 m rojas y blancas + 300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m. (1)
7	Borde de pista	4179 m: 3579 m blancas + 600 m amarillas. LIH. Distancia entre luces: 60 m. (1)
8	Extremo de pista	Rojas. (1)
9	Zona de parada	No.
10	Observaciones	(1) Con iluminación LED.

LEMD AD 2.15 OTROS SISTEMAS DE ILUMINACIÓN Y FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA ELÉCTRICA

1	ABN/IBN	No.
2	WDI	1 próximo a THR RWY 14R, 1 próximo a THR RWY 14L, 1 próximo a THR RWY 36L, 1 próximo a THR RWY 36R, 1 próximo a THR RWY 32L, 1 próximo a THR RWY 32R, 1 próximo a THR RWY 18R, 1 próximo a THR RWY 18L, LGTD. Ver AD 2-LEMD ADC 1.1.
3	Iluminación de TWY	Eje: rutas de rodaje normalizadas excepto TWY EF, EH, GATE 15 y GATE 16. (1)
4	Iluminación de plataforma	Postes proyectores.
5	Fuente secundaria de energía	Sistemas de ayudas visuales: a) grupos electrógenos que proporcionan un tiempo de conmutación (luz) MAX de 1 SEC para los sistemas de iluminación de aproximación, umbral de pista, extremo de pista, eje de pista, zona de toma de contacto y todas las barras de parada; b) grupos electrógenos que proporcionan un tiempo de conmutación (luz) MAX de 15 SEC para el resto de los sistemas de iluminación, según Anexo 14.
6	Observaciones	(1) Con iluminación LED.

LEMD AD 2.16 ÁREA DE ATERRIZAJE DE HELICÓPTEROS

1	Situación	No.
2	Elevación	No.
3	Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización	No.
4	Orientación	No.
5	Distancias declaradas	No.
6		

	Iluminación	No.
7	Observaciones	Ninguna.

LEMD AD 2.17 ESPACIO AÉREO DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

1	Denominación	CTR MADRID.
2	Límites laterales	403301.53N 0034658.39W; arco centrado en DVOR/DME BRA (402808.9N 0033327.1W), de radio 11.4 NM; 402158.81N 0032053.71W; 401544.73N 0031457.24W; 400611.28N 0032929.16W; 401222.89N 0033746.85W; 400809.08N 0034614.61W; 401320.10N 0035258.35W; 401642.37N 0034856.17W; arco centrado en MADRID/Getafe AD (401738.6N 0034325.4W), de radio 8.0 km; 402038.71N 0034729.48W; arco centrado en MADRID/Cuatro Vientos AD (402214.4N 0034706.5W), de radio 3.0 km; 402146.76N 0034504.54W; arco centrado en MADRID/Getafe AD (401738.6N 0034325.4W), de radio 8.0 km; 402154.86N 0034232.04W; 402308.24N 0034112.60W; 403301.53N 0034658.39W.
3	Límites verticales	SFC-1000 ft AGL.
4	Clase de espacio aéreo	D. (1)
5	Unidad responsable Idioma	MADRID APP. ES/EN.
6	Altitud de transición	3962 m / 13000 ft.
7	Horas de aplicabilidad	H24
8	Observaciones	(1) Sólo se permiten vuelos visuales a aeronaves militares españolas con origen o destino instalaciones del Ministerio de Defensa.

1	Denominación	ATZ MADRID/BARAJAS.
2	Límites laterales	Círculo de 8 km de radio centrado en ARP. (1)
3	Límites verticales	SFC-3000 ft HGT (2)
4	Clase de espacio aéreo	1000 ft HGT-3000 ft HGT (2)... A. SFC-1000 ft HGT (2)... D.
5	Unidad responsable Idioma	MADRID TWR. ES/EN.
6	Altitud de transición	-
7	Horas de aplicabilidad	H24
8	Observaciones	(1) O la visibilidad horizontal, lo que resulte inferior. (2) O hasta la elevación del techo de nubes, lo que resulte más bajo.

LEMD AD 2.18 INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

Servicio	Distintivo llamada	FREQ	HR	Observaciones
APP	Madrid APP	118.400 MHz	H24	APP/I

Servicio	Distintivo llamada	FREQ	HR	Observaciones
APP	Madrid APP	118.755 C	H24	APP/L
		124.030 C	H24	APP/L
		128.700 MHz	H24	APP/H
		134.955 C	H24	APP/L
		136.105 C	H24	APP
		127.100 MHz	H24	INITIAL
		127.505 C	H24	FINAL
		124.230 C	H24	DEP W
		131.175 MHz	H24	DEP E
		130.805 C	H24	BACKUP APP/I
		134.030 C	H24	BACKUP APP/H
TWR	Barajas TWR	118.080 C	H24	ARR 18R / DEP 36L
		118.155 C	H24	ARR 32L / DEP 14R
		118.680 C	H24	ARR 18L / DEP 36R
		118.980 C	H24	ARR 32R / DEP 14L
		120.155 C	H24	BACKUP 1
		120.655 C	H24	BACKUP 2
		121.500 MHz	H24	EMERG
		243.000 MHz	H24	EMERG
		121.630 C	H24	GMC E-SOUTH
		121.755 C	H24	GMC E-NORTH
		121.980 C	H24	GMC CENTRAL-SOUTH
		123.155 C	H24	GMC CENTRAL-NORTH
		130.080 C	H24	CLR ESTE
		130.355 C	H24	CLR OESTE
		123.330 C	H24	DESHIELO RWY 36L
		130.255 C	H24	DESHIELO RWY 36R
		122.980 C	H24	SERVICIO DE EXTINCIÓN DE INCENDIOS
		119.500 MHz	H24	MIL
		362.100 MHz	H24	MIL
SDP	Barajas Apron	121.705 C	H24	APRON S-SOUTH
		121.855 C	H24	APRON S-NORTH
		123.005 C	H24	APRON W-SOUTH
		123.255 C	H24	APRON W-NORTH
		123.480 C	H24	BACKUP
ATIS	Madrid/Barajas Information	118.255 C	H24	ARR
		130.855 C	H24	DEP
D-ATIS	Madrid/Barajas Information	NIL	H24	Suministro de información ATIS mediante enlace de datos.

LEMD AD 2.19 RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIZAJE

Instalación (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas	ELEV DME	Observaciones
DVOR (0°)	BRA	116.450 MHz	H24	402808.9N 0033327.1W	-	COV 40 NM AVBL BTN: • R-060/R-200 a 7000 ft AMSL; • R-200/R-300 a 8000 ft AMSL; • R-300/R-340 a 10000 ft AMSL; •

Instalación (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas	ELEV DME	Observaciones
						R-340/R-060 a 9000 ft AMSL.
DME	BRA	CH 111Y	H24	402808.6N 0033327.5W	600 m	COV 40 NM AVBL BTN: • R-060/R-200 a 7000 ft AMSL; • R-200/R-300 a 8000 ft AMSL; • R-300/R-340 a 10000 ft AMSL; • R-340/R-060 a 9000 ft AMSL. R-349 error de distancia BTN 6.8 NM y 4 NM.
DVOR (0°)	PDT	116.950 MHz	H24	401510.5N 0032052.9W	-	-
DME	PDT	CH 116Y	H24	401510.4N 0032052.3W	780 m	-
DVOR (0°)	RBO	113.950 MHz	H24	405113.9N 0031447.9W	-	R-010 COV: • FL110 60 NM; • FL120 64 NM solape con DGO.
DME	RBO	CH 86Y	H24	405114.3N 0031447.4W	960 m	R-010 COV: • FL110 60 NM; • FL120 64 NM solape con DGO.
DVOR (0°)	SIE	115.400 MHz	H24	410906.1N 0033616.8W	-	COV 10 NM U/S BTN: • R-070/R-120 BLW 9500 ft AMSL. R-175 FM 10 NM: Posible pérdida de señal.
DME	SIE	CH 101X	H24	410906.0N 0033617.4W	1680 m	-
DVOR (0°)	SSY	117.850 MHz	H24	403247.1N 0033430.7W	-	-
DME	SSY	CH 125Y	H24	403247.1N 0033431.3W	600 m	-
DVOR (1° W)	NVS	114.950 MHz	H24	402207.2N 0041457.9W	-	R-279 COV a: • FL120 TIL 60 NM, Posible pérdida de señal a partir de RIDAV.
DME	NVS	CH 96Y	H24	402206.8N 0041457.6W	780 m	R-279 COV a: • FL120 TIL 60 NM, Posible pérdida de señal a partir de RIDAV.
DVOR (1° W)	TLD	113.200 MHz	H24	395810.1N 0042014.6W	-	COV 40 NM AVBL BTN: • R-350/R-035 6800 ft AMSL o ABV; • R-035/R-140 4600 ft AMSL o ABV; • R-140/R-270 5800 ft AMSL o ABV, • R-270/R-350 8200 ft AMSL o ABV. R-190 COV: • FL090 64 NM; • FL100 73 NM (solape con MAR).
DME	TLD	CH 79X	H24	395810.0N 0042014.0W	600 m	COV 40 NM AVBL BTN: • R-350/R-035 6800 ft AMSL o ABV; • R-035/R-140 4600 ft AMSL o ABV; • R-140/R-270 5800 ft AMSL o ABV; • R-270/R-350 8200 ft AMSL o ABV. R-190 COV: • FL090 64 NM; • FL100 73 NM (solape con MAR).
DVOR (0°)	CNR	117.300 MHz	H24	403845.5N 0034409.0W	-	-

Instalación (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas	ELEV DME	Observaciones
DME	CNR	CH 120X	H24	403845.8N 0034408.5W	810 m	-
VOR (1ºW)	NEA	116.750 MHz	H24	420139.4N 0040632.9W	-	COV 40 NM AVBL BTN: • R-065/R-105 FL075 o ABV; • R-105/R-335 5500 ft AMSL o ABV; • R-335/R-065 6000 ft AMSL o ABV. R-065 a FL090: Posibles oscilaciones de más de ±2° BTN 0 & 10 NM. R-185 a FL100: Posibles oscilaciones de más de ±2° BTN 0 & 5 NM. R-248 a FL110: Posibles oscilaciones de más de ±2° BTN 0 & 10 NM.
DME	NEA	CH 114Y	H24	420139.2N 0040633.1W	900 m	COV 40 NM AVBL BTN: • R-065/R-105 FL075 o ABV; • R-105/R-335 5500 ft AMSL o ABV; • R-335/R-065 6000 ft AMSL o ABV.
DVOR (0°)	BAN	112.800 MHz	H24	411924.8N 0023747.2W	-	COV 40 NM AVBL BTN: • R-230/R-070 a 9500 ft AMSL o ABV; • R-070/R-230 a 6000 ft AMSL o ABV.
DME	BAN	CH 75X	H24	411925.2N 0023747.7W	1140 m	COV 40 NM AVBL BTN: • R-230/R-070 a 9500 ft AMSL o ABV; • R-070/R-230 a 6000 ft AMSL o ABV.
DVOR (0°)	CJN	115.600 MHz	H24	402219.1N 0023240.6W	-	R-069 COV a: • FL080 56 NM; • FL100 66 NM; • FL120 85 NM punto NEXAS.
DME	CJN	CH 103X	H24	402218.6N 0023240.8W	1080 m	R-069 COV a: • FL080 56 NM; • FL100 66 NM; • FL120 85 NM punto NEXAS.
LOC 32L (0°) ILS CAT III	MAA	109.900 MHz	H24	402912.1N 0033440.4W	-	323° MAG / 258 m FM THR 14R; COV 17 NM AVBL a 5000 ft AMSL o ABV. COV 25 NM AVBL a 5500 ft AMSL o ABV.
GP 32L		333.800 MHz	H24	402757.2N 0033317.3W	-	3°; RDH 16.6 m; a 294 m FM THR 32L & 130 m FM RCL a la derecha en el sentido de APCH.
ILS/DME 32L	MAA	CH 36X	H24	402757.2N 0033317.3W	594 m	REF DME DTHR 32L.
LOC 18L (0°) ILS CAT III	IML	111.500 MHz	H24	402954.2N 0033333.1W	-	180° MAG / 302 m FM THR 36R.
GP 18L		332.900 MHz	H24	403131.5N 0033329.0W	-	3°; RDH 16.3 m; a 299 m FM THR 18L & 110 m FM RCL a la izquierda en el sentido de APCH.
ILS/DME 18L	IML	CH 52X	H24	403131.5N 0033329.6W	591 m	REF DME DTHR 18L.
LOC 18R (0°) ILS CAT III	IMR	110.700 MHz	H24	402922.7N 0033428.6W	-	180°MAG / 327 m FM THR 36L.
GP 18R		330.200 MHz	H24	403111.9N 0033423.3W	-	3°, RDH 16.4 m; a 326 m FM THR 18R & 140 m FM RCL a la izquierda en el sentido de APCH.

Instalación (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas	ELEV DME	Observaciones
ILS/DME 18R	IMR	CH 44X	H24	403111.8N 0033423.9W	612 m	REF DME DTHR 18R.
LOC 32R (0°) ILS CAT III	MBB	109.100 MHz	H24	402949.4N 0033336.2W	-	323° MAG / 302 m FM THR 14L; COV 17 NM AVBL a 5500 ft AMSL o ABV. COV 25 NM AVBL a 5000 ft AMSL o ABV.
GP 32R		331.400 MHz	H24	402834.5N 0033213.7W	-	3°, RDH 16.5 m; a 284 m FM THR 32R & 120 m FM RCL a la derecha en el sentido de APCH.
ILS/DME 32R	MBB	CH 28X	H24	402834.2N 0033214.2W	582 m	REF DME DTHR 32R. COV 17 NM AVBL BTN 35° a la izquierda y 31° a la derecha del RCL a 5500 ft AMSL o ABV.

LEMD AD 2.20 REGLAMENTO LOCAL DEL AERÓDROMO

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.

20.1 OPERACIONES ILS DE CATEGORÍA II Y III

Las RWY 18L/18R y 32L/32R, sujetas a la disponibilidad de servicio de las ayudas a la aproximación y aterrizaje correspondientes, son adecuadas para realizar operaciones de CAT II y III por aquellos operadores aéreos cuyos mínimos de operación hayan sido aprobados por la autoridad civil aeronáutica.

20.2 RESTRICCIONES A LAS OPERACIONES

- Aeródromo cerrado a aeronaves sin radiocomunicación y helicópteros.
- Aeródromo cerrado a aeronaves con motor de pistón.
- Aeródromo cerrado a operaciones de entrenamiento.

Toda aeronave que desee operar en el aeropuerto debe tener contratado un agente de handling.

Aeronaves de Aviación General y de Negocios:

Toda aeronave con MTOW inferior a 10000 Kg y/o menos de 20 asientos, deben tener contratados los servicios de alguno estos dos gestores de Aviación General y de Negocios autorizado por el aeropuerto:

- AVIAVIP FBO MADRID
  - TEL H24: +34-629 361 111
  - E-mail: lemd@aviavip.com
- UNITED AVIATION FBO
  - TEL H24: +34-913 936 775
  - E-mail 1: ops.mad@unitedaviation.es
  - E-mail 2: fbo.mad@unitedaviation.es

En todos los mensajes o solicitudes de slot correspondientes a vuelos de Aviación General y de Negocios que deseen operar en el aeropuerto deberá incluirse:

- Agente Handling del vuelo,
- Gestor de Aviación General y de Negocios si se ha contratado.

No se considerará Aviación General y de Negocios a todas aquellas aeronaves cuyo MTOW sea superior a 10000 kg y/o dispongan de 20 o más asientos.

20.3 PUNTO DE ENTRADA DE VIAJEROS CON ANIMALES DE COMPAÑÍA PROCEDENTES DE TERCEROS PAÍSES

Para garantizar el cumplimiento del Reglamento (UE) Nº 576/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo de 12 de junio de 2013 relativo a los desplazamientos sin ánimo comercial de animales de compañía y por el que se deroga el Reglamento (CE) no 998/2003, toda Compañía Aérea que desee operar en el Aeropuerto y transporte en cabina, como parte del equipaje de mano de los pasajeros, los animales (mascotas) recogidos en la parte A del Anexo I del citado Reglamento (perros, gatos y hurones) debe tener contratado un agente handling que se encargue de la gestión de los mismos en los casos en que, durante los controles llevados a cabo por el Resguardo Fiscal de la Guardia Civil o el Personal de la Aduana en las Terminales de Viajeros del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, detecten un incumplimiento de los requisitos sanitarios fijados en la citada normativa que provoquen su rechazo en frontera.

La gestión del animal rechazado en frontera incluirá, al menos, el traslado hasta las instalaciones del Servicio de Inspección Fronteriza en el terminal de carga correspondiente, su manutención, cuidado veterinario y bienestar animal, e incluso su devolución a origen en los plazos establecidos por las autoridades sanitarias.

20.4 PLANES DE VUELO

La oficina de operaciones de Adolfo Suárez Madrid-Barajas no aceptará vuelos con origen o destino Adolfo Suárez Madrid-Barajas AD, cuya EOBT o ETA en el plan de vuelo no coincida con el slot aeroportuario previamente asignado (ver GEN 1.2, apartado 3).

Para vuelos de Aviación General y de Negocios que deseen operar en el aeropuerto, se deberá incluir en la casilla 18 “Otros datos” la siguiente información:

- Agente Handling del vuelo,
- Gestor de Aviación General y de Negocios si se ha contratado.

20.5 RESTRICCIONES OPERATIVAS NOCTURNAS POR CUOTA DE RUIDO

RESTRICCIONES OPERATIVAS

1. AERONAVES CON CR4 o SUPERIOR.

   Se prohíbe la operación de despegue y aterrizaje de aeronaves clasificadas como CR-4 o superior en horario nocturno (de 23:00 a 6:59 horas locales).

2. AERONAVES MARGINALMENTE CONFORMES

   (aviones de reacción subsónicos civiles que cumplen los valores límite de certificación del volumen 1, segunda parte, capítulo 3, Anexo 16 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional por un margen acumulado no superior a 5 EPNdB).

   Desde el 28 de septiembre de 2012 está prohibida la operación con aeronaves marginalmente conformes tanto en horario diurno como nocturno.

CLASIFICACIÓN DE AERONAVES POR CUOTA DE RUIDO (CR)

Se define una cuota de ruido (CR) para cada aeronave, diferenciando entre despegue y aterrizaje, en función del EPNdB certificado (Nivel de Ruido Efectivo Percibido en decibelios) de acuerdo con la siguiente tabla:

EPNdB	CUOTA DE RUIDO (CR)
más de 101.9	CR-16
99-101.9	CR-8
96-98.9	CR-4
93-95.9	CR-2
90-92.9	CR-1
menos de 90	CR-0.5

Se considerarán aviones con cuota de ruido cero (CR-0) los aviones de helice certificados en base a los capítulos 6 y 10 del Anexo 16 de OACI y aquellos certificados, de hélice o reactores, conforme a los capítulos 3 y 5 cuyo ruido sea inferior a 87 EPNdB.

La determinación del EPNdB certificado se realizará conforme a los siguientes criterios:

1. En despegue, para aviones certificados conforme a los capítulos 3, 4 y 5 del Anexo 16 de OACI, la media entre los niveles de ruido certificados de despegue y lateral, medido en EPNdB, a su peso máximo certificado al despegue.
2. En aterrizaje, para aviones certificados conforme a los capítulos 3, 4 y 5 del Anexo 16 de OACI, el nivel certificado de ruido en aproximación, medido en EPNdB a su peso máximo certificado al aterrizaje, menos 9 EPNdB.

EXCEPCIONES

La Dirección del aeropuerto podrá autorizar excepcionalmente el aterrizaje o despegue de una aeronave cuya cuota de ruido (CR) sea igual o superior a CR-4 cuando:

a. La operación se realice dentro de los 30 minutos siguientes o anteriores a los plazos límite previstos, siempre que sea como consecuencia de un retraso sobrevenido de la operación programada.

b. Se trate de una operación justificada en la seguridad de la misma, así como las necesarias para atender el transporte de ayuda humanitaria urgente, y otras necesarias como consecuencia de alteraciones operacionales derivadas de la meteorología, huelgas y otras situaciones excepcionales.

20.6 CONFIGURACIONES PREFERENTES

Entre las 0700 y las 2300 LT:

- Preferente: Configuración Norte.

  Llegadas: 32L/32R.

  Salidas: 36L/36R.

- No preferente: Configuración Sur.

  Llegadas: 18L/18R.

  Salidas: 14L/14R.

Entre las 2300 y las 0700 LT:

- Preferente: Configuración Norte.

  Llegadas: 32R.

  Salidas: 36L.

- No preferente: Configuración Sur.

  Llegadas: 18L.

  Salidas: 14L.

Se mantendrán las configuraciones preferentes hasta componentes del viento, incluidas ráfagas, de 10 kt en cola y/o 20 kt cruzado, pudiendo considerarse el cambio a partir de 7 kt de viento en cola, salvo por razones de seguridad, inoperatividad de alguna pista o ayuda a la navegación aérea que inutilice alguna de las salidas y llegadas normalizadas por instrumentos aprobadas, o cuando reinen o estén previstas algunas de las siguientes condiciones meteorológicas:

- Estado de la superficie de la pista negativamente afectada y/o con acción de frenado inferior a buena,
- Techo de nubes inferior a 500 ft sobre elevación del aeródromo,
- Visibilidad inferior a 1.9 km (1 NM),
- Cizalladura notificada o pronosticada o tormentas en la aproximación o en la salida,
- Otras condiciones meteorológicas que lo impidan.

En tales casos el ATC lo pondrá en conocimiento del Aeropuerto, quien confirmará si hay o no trabajos en curso sobre la superficie o instalaciones de las pistas de uso no preferente.

En configuración Sur, y a los efectos de determinación de las pistas preferentes, durante las noches de los viernes a los sábados y de los sábados a los domingos se considerará como período nocturno de 2300 a 0900 LT, siempre que las circunstancias operativas lo permitan.

Se deberán utilizar las SID del periodo diurno en su horario correspondiente.

MADRID ACC autorizará a las aeronaves a aproximación teniendo en cuenta el criterio geográfico (llegadas por el Este a la RWY

32R/18L y por el Oeste a la RWY 32L/18R) de entrada a TMA MADRID, excepto que por motivos de seguridad o para conseguir un flujo de tráfico continuo, sea preciso asignar puntualmente una pista de arribada diferente.

Los mensajes ATIS proporcionarán la información de la configuración de pistas en uso.

20.7 TIEMPO MÍNIMO DE OCUPACIÓN DE LA PISTA

LLEGADAS

Para minimizar el tiempo de ocupación de pista y la posibilidad de "motor y al aire", se recuerda a los pilotos:

- Se deben utilizar las siguientes RET, salvo otra indicación ATC. En caso contrario, es crítico notificarlo a ATC en contacto inicial con APP o contacto inicial con TWR, lo antes posible:

CATEGORÍA DE AERONAVE POR ESTELA TURBULENTA	RWY 32L DIST THR-RET		RWY 32R DIST THR-RET		RWY 18L DIST THR-RET		RWY 18R DIST THR-RET	
	IZQUIERDA	DERECHA	IZQUIERDA	DERECHA	IZQUIERDA	DERECHA	IZQUIERDA	DERECHA
SÚPER	-	L2 (2) 2128 m	K4 2400 m	...	...	Y4 2400 m	Z7 2352 m	Z8 2352 m
PESADA	L3 (1) 2373 m							
MEDIA (REACTORES)	L5 (1) 1852 m	L4 (2) 1815 m	K5 1800 m			Y5 1800 m		Z10 1926 m
MEDIA (PROP) + LIGERA	L7 (3) 1518 m							

(1) Y girar a la izquierda en TWY A, esperar corto de la primera intersección con TWY G.
(2) Y esperar corto de TWY A.
(3) Y seguir instrucciones ATC.

- Abandonar la pista con celeridad y a la mayor velocidad posible sin perjuicio de la seguridad.
- TWR podrá indicar salidas obligatorias siguiendo las indicadas en la tabla.
- Ajustar la velocidad de rodaje en pista tras la toma cuando se tenga la certeza de no poder utilizar la RET planificada, evitando velocidades bajas en pista.
- Las luces de L7 se apagan automáticamente cuando el RVR es inferior a 800 m.
- Las salidas por TWY K3, L1, LA, LE, Y3 y Z4 están prohibidas por generar distorsión de la señal ILS, excepto en situaciones excepcionales autorizadas por TWR.
- Las salidas por TWY K1, K2, LC, LB, Y1, Y2, Z1, Z2, Z3 y Z6 no disponen de balizamiento y están prohibidas por generar distorsión de la señal ILS, excepto en situaciones excepcionales.

Se dispone de las siguientes RET:

RWY	ACFT	DIST THR-RET (M)	RET
32L	todas	1518	L7
32L	todas	1852	L5
32L	todas	1815	L4
32L	todas	2128	L2
32L	todas	2373	L3
32R	todas	1800	K5
32R	todas	2400	K4
18R	todas	1926	Z10
18R	todas	2352	Z8
18R	todas	2352	Z7
18L	todas	1800	Y5

RWY	ACFT	DIST THR-RET (M)	RET
18L	todas	2400	Y4

SALIDAS

Los pilotos estarán preparados para salir cuando lleguen al punto de espera de la pista. Cuando reciban la autorización de alinear, los pilotos deben estar listos para rodar y alinear en pista tan pronto como la aeronave precedente haya comenzado la carrera de despegue.

Los pilotos que requieran separación adicional (por estela turbulenta u otro motivo), lo notificarán a ATC lo antes posible y siempre antes de entrar en pista. Los pilotos iniciarán la carrera de despegue inmediatamente después de recibir la autorización para despegar.

Los pilotos que no puedan cumplir este requisito, lo comunicarán a ATC lo antes posible y esperarán instrucciones. En caso necesario, ATC podrá cancelar la autorización e instruir a la aeronave a abandonar la pista.

20.8 CAMBIO DE FRECUENCIA TWR-APP

Tráfico IFR: Salvo indicación en contra de Barajas TWR, tras el despegue y al alcanzar 1000 ft AGL, contactará con la frecuencia correspondiente de Madrid APP según la pista de despegue, excepto cuando se ejecuten las SID de contingencia ODP LEMD1N o LEMD1W, en cuyo caso el tráfico deberá permanecer en frecuencia de Barajas TWR y esperar instrucciones. En caso de no poder contactar con Madrid APP, contactar nuevamente con Barajas TWR.

20.9 PROCEDIMIENTOS ATC

Aunque la pista se encuentre temporalmente ocupada por una aeronave aterrizando o despegando, puede concederse la autorización para aterrizar a la aeronave subsiguiente siempre que el controlador del aeródromo tenga seguridad razonable que cuando la aeronave así autorizada cruce el umbral de la pista existirá separación apropiada respecto de la precedente.

Cuando se expida una "Autorización para Aterrizar basada en Separación Anticipada", se utilizará la siguiente fraseología:

"...(Indicativo) DETRÁS DEL (tipo de aeronave) ATERRIZANDO/DESPEGANDO, AUTORIZADO PARA ATERRIZAR PISTA (número)".

Este procedimiento podrá emplearse entre la salida y la puesta del sol y sin perjuicio de los requisitos que exige el vigente Reglamento de la Circulación Aérea (párrafo 4.10.2.4, Libro Cuarto, Capítulo 10) respecto del uso de frases condicionales para movimientos que afecten a la pista o pistas en actividad.

DESPEGUE DESDE INTERSECCIÓN

Los pilotos que soliciten o acepten despegar desde intersección informarán al ATC en el primer contacto con GMC.

Cuando el piloto lo solicite, el ATC considerará que la distancia de despegue desde la intersección propuesta es la mínima necesaria para esa aeronave en particular.

20.10 PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE

20.10.1 PUESTA EN MARCHA DE MOTORES/TURBINAS

A. El proceso de autorización ATC prioritario en el aeropuerto es vía enlace de datos, tal y como se describe en el apartado 1.1 SOLICITUD DE AUTORIZACIÓN ATC Y PUESTA EN MARCHA VIA ENLACE DE DATOS. Si no se dispone de DCL, las ACFT deben estar completamente listas para puesta en marcha antes de que la tripulación llame en la frecuencia correspondiente: 130.355 MHz si proceden vía SIE, ZMR, BARDI, CCS o VTB y 130.080 MHz si proceden vía RBO, PINAR o NANDO.

B. El piloto realizará una única llamada a Madrid Autorizaciones en la frecuencia correspondiente, en el rango de -5 minutos respecto de su TOBT (Hora objetivo de fuera de calzos) hasta +5 minutos de su TSAT (Hora de Objetivo de autorización de Puesta en Marcha). Al solicitar puesta en marcha, notificará el indicativo completo del vuelo, tipo de ACFT y serie, el puesto de estacionamiento que ocupan y el mensaje ATIS recibido.

C. De ser posible, en cumplimiento de procedimientos A-CDM, Madrid Autorizaciones emitirá la aprobación de puesta en marcha junto con la autorización ATC. En caso contrario, anotará la solicitud de puesta en marcha en el sistema A-CDM, informando de la TSAT del vuelo. La anotación de la solicitud de puesta en marcha en el sistema equivale a la solicitud de mensaje de listo para salir (REA) para vuelos regulados con CTOT (Hora calculada de despegue). Para evitar saturar la frecuencia los pilotos se abstendrán de realizar llamadas sucesivas antes de recibir la llamada de Madrid Autorizaciones para aprobar su puesta en marcha conforme a la TSAT actualizada.

En caso de no cumplir parámetros A-CDM, no se anotará la solicitud de puesta en marcha y la tripulación deberá contactar con su coordinador de vuelo para corregir parámetros A-CDM.

Para evitar sobrecargar la frecuencia, Madrid Autorizaciones no facilitará información sobre incumplimientos del proceso A-CDM. Si la TOBT no puede cumplirse en cualquier momento, deberá ser actualizada de inmediato por la compañía aérea o agente handling.

Si 5 minutos después de TSAT no se ha recibido petición de puesta en marcha, el vuelo perderá su TSAT automáticamente y será necesario recibir una nueva TOBT actualizada para que el vuelo sea secuenciado nuevamente y el sistema le asigne una nueva TSAT. La actualización de TOBT y/o EOBT sólo puede ser realizada por la compañía aérea o su agente de asistencia en tierra, por lo que los pilotos se abstendrán de realizar peticiones a ATC en este sentido.

D. Después de la aprobación de puesta en marcha, Madrid Autorizaciones instruirá a la ACFT a que comunique con el Servicio de Dirección de Plataforma (SDP) en la frecuencia correspondiente. El SDP será encargado de expedir las instrucciones y aprobación de retroceso y/o rodaje. La salida de las ACFT estacionadas en los PRKG 7 a 9 de la APN T-123 será gestionada directamente por ATC; una vez aprobada la puesta en marcha, Madrid Autorizaciones les instruirá a que contacten con la correspondiente frecuencia ATC para solicitud de rodaje.

   Desde estacionamientos con maniobra de salida remolcada, la solicitud retroceso deberá realizarse no más tarde de 5 minutos después de haber recibido la autorización de puesta en marcha de motores.

   Desde estacionamientos con maniobra de salida autónoma, la solicitud de rodaje deberá realizarse no más tarde de 10 minutos después de haber recibido la autorización de puesta en marcha de motores.

   Si la ACFT necesitase más tiempo, deberá solicitarlo con la puesta en marcha.

   En caso de que no se hubiese producido una comunicación justificativa parte de la tripulación, ATC podrá revocar la autorización de puesta en marcha con el consiguiente reinicio de los procedimientos A-CDM. En estos casos, el tráfico deberá actualizar la TOBT y esperar una nueva TSAT.

E. En todos los puestos de estacionamiento en contacto con el edificio terminal queda prohibido el encendido de motores en régimen superior al ralentí hasta que la ACFT esté alineada en la calle de rodaje.

F. Se prohíbe la utilización del empuje de reversa para abandonar los puestos de estacionamiento, salvo autorización expresa de la autoridad aeroportuaria.

20.10.1.1 SOLICITUD DE AUTORIZACIÓN ATC Y PUESTA EN MARCHA VÍA ENLACE DE DATOS

En el aeropuerto de MADRID/Adolfo Suárez Madrid-Barajas se aplican procedimientos de salida vía Enlace de Datos (DCL) para los servicios de autorización ATC y puesta en marcha. Para más información sobre el servicio DCL, ver AIP ENR 1.5, apartado 3. VUELOS QUE SALEN, Autorización ATC y puesta en marcha vía enlace de datos (DCL).

En caso de discrepancia, la voz siempre prevalecerá sobre el enlace de datos.

El piloto podrá solicitar la autorización ATC por DCL de acuerdo con los procedimientos de puesta en marcha de motores/turbinas (ver AD 2, casilla 20, 1), con una antelación máxima de 30 minutos respecto de la TOBT (modo CDM) o EOBT (sin CDM).

- El piloto solicitará la autorización ATC y S/U conjuntamente vía RCD. El mensaje RCD (Departure Clearance Request) deberá contener los siguientes datos:

  1. Indicativo de la aeronave conforme al plan de vuelo presentado (FPL).
  2. Aeródromo de origen.
  3. Posición de estacionamiento.
  4. Aeródromo de destino.
  5. Letra correspondiente a la información ATIS recibida.
  6. Designador OACI del tipo de aeronave.

  El texto libre enviado en el RCD por el piloto no será considerado por el ATC. Los requerimientos especiales, por ejemplo deshielo, se harán siempre vía voz.

- El piloto recibirá un mensaje de aceptación "RCD RECEIVED" o de cancelación "RCD REJECTED".
- En caso de aceptación Madrid Autorizaciones emitirá un mensaje CLD con los siguientes campos:

  1. Indicativo de la aeronave.

2. Aeródromo de destino.
3. Pista asignada para la salida.
4. Procedimiento de salida (SID). Nota: La altitud inicial será la correspondiente a la SID publicada.
5. Código SSR modo A (SQUAWK).
6. ADT (Approved Departure Time). Nota: ADT=CTOT del vuelo, de tenerlo.
7. Siguiente frecuencia.
8. Letra de la información ATIS vigente.
9. Información adicional, que incluirá la autorización de puesta en marcha o las instrucciones para solicitarla en caso de no cumplirse los parámetros de aprobación de puesta en marcha indicados en AD 2, casilla 20, 1.

- Dependiendo del momento en el que se envíe el RCD, podrá recibir solamente autorización ATC o autorización ATC y Aprobación de Puesta en Marcha.

  MODO CDM

  - Entre TOBT-30 hasta TOBT-5 solamente se enviará Autorización ATC y se instará a llamar cuando estén listos de acuerdo con su TOBT.
  - Entre TSAT-5 hasta TSAT+5 recibirá Autorización ATC y Aprobación de Puesta en Marcha.
  - Entre TOBT-5 pero antes de TSAT-5 se enviará Autorización ATC y mantendrá escucha en la frecuencia instruida en el mensaje DCL hasta que se le pueda conceder la Aprobación de Puesta en Marcha. En caso de vuelo con CTOT se podrá enviar un mensaje REA y se informará a la aeronave de ello en el texto del mensaje CLD.

  MODO NO CDM

  - Entre EOBT-30 y EOBT +15 será aceptada la RCD y se enviará Autorización ATC en todos los casos instando a la tripulación a llamar cuando esté listo y de acuerdo con su EOBT/CTOT.

- Cuando se envíe un mensaje CLD en el rango válido de TOBT y TSAT, se recibirá autorización ATC y puesta en marcha. Si no se encontrase listo para puesta en marcha, el piloto no aceptará la autorización y enviará un nuevo mensaje o contactará vía voz con el controlador cuando esté listo.
- Cuando se reciba un mensaje FSM del tipo "REVERT TO VOICE PROCEDURES" la comunicación vía enlace de datos se dará por concluida y aplicará el procedimiento pasar a voz.
- Cuando se reciba el mensaje CLD, el piloto:

  A. Si detecta alguna inconsistencia en el mensaje recibido, pasará a voz para solicitar una nueva autorización.

  B. Si considera la autorización del mensaje CLD correcta, responderá vía enlace de datos con un mensaje CDA (Departure Clearance Echoback).

- Si no se recibe por parte del piloto un mensaje CDA dentro del tiempo de espera, o se recibe un CDA inconsistente con el mensaje CLD previo, la comunicación vía enlace de datos se terminará y se recibirá un mensaje "CDA REJECTED" en el FMS.
- Cuando se reciba un mensaje CDA correcto, el sistema ATC enviará a la aeronave un mensaje "CLEARANCE CONFIRMED" en el FMS y dará por finalizada la comunicación vía enlace de datos.

La petición de retroceso deberá ser solicitada al Servicio de Dirección de Plataforma (SDP) en la frecuencia correspondiente. El SDP será el encargado de expedir las instrucciones y aprobación de retroceso y/o rodaje. La petición de retroceso o rodaje deberá comenzar antes de 5 minutos desde la recepción de la confirmación de puesta en marcha. En el caso de puestos de estacionamiento remotos, el tiempo entre puesta en marcha y la petición de rodaje se extenderá hasta los 10 minutos.

Si la ACFT necesitase más tiempo, deberá solicitarse con la puesta en marcha y si no existiese una comunicación justificativa por parte de la tripulación, la puesta en marcha podrá ser revocada, con el consiguiente reinicio de los procedimientos A-CDM.

20.10.2 MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

A. Todos los movimientos en superficie de aeronaves, aeronaves remolcadas, personas y vehículos en el área de maniobras están sujetos a autorización previa del ATC.

B. El Control de Movimiento de Superficie de Barajas (GMC) es responsable de:

a. El control de todos los movimientos de aeronaves, personas y vehículos que se efectúen en el área de maniobras a excepción de la pista o pistas en uso.

b. Expedir aprobaciones para el retroceso remolcado e instrucciones de rodaje a las aeronaves y en los PRKG 7 a 9 de la plataforma T-123.

c. Comunicar a las aeronaves los puestos de estacionamiento que asigne el Centro de Gestión Aeroportuaria (CGA) en los PRKG 20 a 29 de la plataforma T-123.

C. Únicamente se prestará servicio de guiado mediante vehículo "SIGAME" para el acceso a puestos de estacionamiento de Ocaso a Orto en PRKG 10 a 13 de Rampa 1, PRKG 14 a 17 de Rampa 2, PRKG 30, LAV1, LAV2 y LAV3 de Rampa 4 y en el caso de los PRKG 40 a 45 de Rampa 4 con pavimento mojado.

Se realizará servicio de guiado en casos excepcionales y a petición del comandante de la aeronave.

D. Las aeronaves abandonando pista por una salida rápida siempre tendrán prioridad frente al resto de aeronaves, las cuales deberán cederles el paso utilizando los puntos de espera intermedios.

E. Las plataformas del aeropuerto están dotadas de un Servicio de Dirección en la Plataforma (SDP) responsable de:

a. La gestión de todos los movimientos de aeronaves.

b. Expedir instrucciones para el retroceso remolcado y rodaje de las aeronaves.

c. Comunicar a las aeronaves los puestos de estacionamiento que asigne el Centro de Gestión Aeroportuaria (CGA).

F. Las aeronaves se aproximarán lo máximo posible a los puntos de espera de la pista e intermedios, ya que no se garantiza espacio libre por detrás de las mismas (ver AD 1.1), siendo responsabilidad del comandante de la aeronave vigilar el entorno y tomar las medidas para evitar colisiones con otras aeronaves, así como informar a ATC cuando no pueda cumplir una autorización. En caso de que exista alguna duda sobre si una aeronave situada en un punto de espera de la pista o punto de espera intermedio puede ser sobrepasada de forma segura, la aeronave en rodaje deberá detenerse, notificar a ATC y solicitar instrucciones alternativas.

G. Las aeronaves que accedan a la plataforma T4 llamarán a la frecuencia G. correspondiente del SDP APRON W-SOUTH 123.005 MHz o APRON W-NORTH 123.255 MHz sin necesidad de instrucción ATC. El cambio de frecuencia por parte de la tripulación se realizará al alcanzar el punto de transferencia ATC-SDP (ver AD2-LEMD PDC 2 y GMC 1/GMC 2). Las aeronaves, en ausencia de instrucción por parte de SDP para continuar, deberán detenerse en el límite de la instrucción de rodaje obtenida de ATC sin invadir la TWY X.

Igualmente, las aeronaves saliendo de la plataforma T4 llamarán a la frecuencia de GMC CENTRAL-NORTH 123.155 MHz o GMC CENTRAL SOUTH 121.980 MHz sin necesidad de instrucción para ello por parte del SDP. El cambio de frecuencia por parte de la tripulación se realizará al alcanzar el punto de transferencia SDP-ATC (ver AD-2 LEMD PDC 2 y GMC 1/GMC 2). En ausencia de instrucción por parte de ATC para continuar, deberán detenerse en el límite de autorización obtenido de SDP sin invadir la TWY M o MZ según corresponda.

Este procedimiento queda suspendido en caso de LVP activo, cuando esté activo el Plan Invernal del aeropuerto, durante la realización de simulacros para entrenamiento y cuando las frecuencias de uso normal por parte de cualquier sector implicado en el procedimiento no estén disponibles, debiendo la aeronave esperar la instrucción de ATC o SDP para contactar con la siguiente frecuencia.

20.10.2.1 Maniobras de retroceso y rodaje

A. Las maniobras de retroceso se efectuarán según se especifica en AD 2- LEMD PDC 1.3/4/5/6/7/8 o AD 2-LEMD PDC 2.3/4/5/6, salvo instrucciones en contra del Servicio de Dirección en la Plataforma (SDP).

B. A menos que el GMC o el Servicio de Dirección de Plataforma (SDP) indiquen otra ruta distinta, las aeronaves efectuarán el rodaje siguiendo la RUTA DE RODAJE NORMALIZADA apropiada de entre las que figuran a continuación.

C. Las autorizaciones e instrucciones del ATC deben ser colacionadas.Las instrucciones del Servicio de Dirección en la Plataforma (SDP) deberán ser también colacionadas.

D. En todos los puestos de estacionamiento con salida autónoma, la maniobra de salida se realizará a la mínima potencia requerida para iniciar el rodaje.

E. Desde las 2300 a las 0700 LT, se prohíben los movimientos en Rampas 5 y 6. Sólo se permitirá, en los PRKG 75 a 140, 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 un tractor eléctrico; en cuyo caso se ajustará a las siguientes condiciones:

- Entrada a PRKG 75 y 80 a 140: Todas las aeronaves se pararán en TWY A4 (en configuración norte) o en TWY M4 (en configuración sur) para desde allí, ser remolcadas con los motores parados al puesto estacionamiento asignada. Únicamente se permiten remolques con tractores de motor eléctrico.
- Salida de PRKG 75 y 80 a 140: Las aeronaves serán remolcadas con motores parados hasta estar alineadas con TWY M4 (en configuración norte) o TWY A4 (en configuración sur). Únicamente se permiten remolques con tractores de motor eléctrico.
- En la operación de rodaje, el uso de la APU está prohibido para todo tipo de aeronaves.

F. Si en una maniobra de push-back el piloto no puede mantener la comunicación oral vía auriculares o radio con el coordinador o con el conductor del tractor, lo comunicará inmediatamente al Servicio de Dirección en Plataforma.

20.10.2.2 Limitaciones de rodaje

A. GENERALIDADES

Clasificación de aeronaves según el capítulo 1 del anexo 14 de OACI:

- Letra de clave F: Envergadura igual o superior a 65 m, e inferior a 80 m.
- Letra de clave E: Envergadura igual o superior a 52 m, e inferior a 65 m.
- Letra de clave D: Envergadura igual o superior a 36 m, e inferior a 52 m.
- Letra de clave C: Envergadura igual o superior a 24 m, e inferior a 36 m.
- Letra de clave B o inferior: Envergadura inferior a 24 m.

B. RODAJE

Restricciones a calles de rodaje y puertas de acceso a plataforma según envergadura máxima:

- TWY limitadas al uso de aeronaves de letra de clave B.
  - TWY CA, CB, C1 desde PRKG 117, y C9.
  - Restricciones de uso:
    - Sin restricciones.
- TWY limitadas al uso de aeronaves de letra de clave C.
  - TWY C1 desde M1 hasta PRKG 116, C2 desde M2 hasta PRKG 110,DI2, I12, GATE 7, J5, J6, JI5, JI6, W5, W6, WI6, WA, WN1 y WN2.
  - Restricciones de uso:
    - TWY DI2: sólo salida para los PRKG 372, 374 y 376.
- TWY limitadas al uso de aeronaves de letra de clave D.
  - TWY C2 entre A2 y M2, C11, DI3, DI4,tramo de I9 entre PRKG 13 y GATE 4, I10 a I11, GATE 4 a GATE 6.
  - Restricciones de uso:
    - GATE 6, TWY C11, I11, curvas de enlace entre TWY I10 e I12: máxima envergadura 38 m.
    - TWY DI3, DI4: letra de clave C si TWY D3, D4 ocupadas con aeronave de letra de clave E.
    - Aeronaves B764 deberán aplicar maniobra de sobreviraje en todos los giros.
- TWY limitadas al uso de aeronaves de letra de clave E.
  - TWY A1 a A17, AM1, AM2, AZ2 a AZ6, C1 entre A1 y M1, C3 a C7, D1 a D5, E1 a E4, EB1 a EB8, EC2 a EC9, EF, EH, F1 a F4, G1 a G6, G14, GATE 1 a GATE 3, GATE 14, GATE 15, GATE 16, H2 a H4, I7 a I8, tramo de I9 entre GATE 3 y PRKG 13, J2 a J4, KA8, L1, L3, L5, L7, LA, LB, LC,LD, M1 a M17, M27 a M31, MZ3 a MZ7, NY11 a NY13, Q3, R1 a R8, S2 a S4, U2 a U4, W1 a W4, WN3, X2 a X6, Z2, Z4, Z6, Z8, Z10, Z12, ZW1 a ZW5
  - Restricciones de uso:
    - Aeronaves de letra de clave F y A346, A35K, B779, B77W y B764 deberán aplicar maniobra de sobreviraje en todos los giros.
    - TWY D3, D4: de letra de clave D si TWY DI3, DI4 ocupadas con aeronave de letra de clave D.

- TWY EB1: máxima envergadura 58 m si TWY EC1 ocupada por aeronave de letra de clave F con envergadura superior a 73.3 m (A380)
- TWY WN3: letra de clave C si PRKG 400 ocupado.
- TWY X2: letra de clave C si PRKG 448 ocupado por aeronave de longitud superior a 64 metros.
- TWY Z2, Z4: no pueden utilizarse simultáneamente por dos aeronaves de letra de clave E.
- TWY Z4: no podrá utilizarse por otras aeronaves de letra de clave E o superior si TWY Z2 ocupada por aeronave de letra de clave F y viceversa.
- Aeronaves de letra de clave F no podrán utilizar los puntos de espera LC y LD para RWY 14R.

- TWY limitadas al uso de aeronaves de letra de clave F:
  - TWY A18 a A34, AY, AM3, AM4, B1 a B13, BN1, BN3, BY11 a BY13, EA1, EA2, EA5 a EA7, EC2 hasta PRKG 628, G11 a G13, GATE 11, K1 a K5, K7, K8, KA1 a KA7, KB1 a KB2, KC1 a KC3, L2, L4, L42, LE, M18 a M25, M27 hasta acceso a PRKG 627, M32 a M34, MC, MD, ME1, ME2, N1 a N13, Y1 a Y5, Y7, Z1, Z3, Z7.
  - Restricciones de uso:
    - TWY AM3: máxima envergadura 78 m (A380 no permitido) si TWY A27 ocupada por aeronave de letra de clave F con envergadura superior a 78 m (A380) y viceversa.
    - TWY EC1: máxima envergadura 78 m (A380 no permitido) si TWY EB1 ocupada por aeronave de letra de clave E con envergadura superior a 58 m.
    - TWY M27 hasta acceso a PRKG 627: máxima envergadura 78 m (A380 no permitido) si TWY A27 ocupada por aeronave de letra de clave F con envergadura superior a 78 m (A380).

Restricciones a puesto de estacionamiento:

- Rutas desde/a PRKG 40, 165, 259 y 263 en plataforma T123 para aeronave tipo B748:

  CONFIGURACIÓN NORTE:
  - Llegada RWY 32L/32R: ruta normalizada.
  - Salida RWY 36L: ruta normalizada hasta M15, ..., MZ3, R1, Z4 o ruta normalizada hasta M14, ..., M20, B2, punto de espera Z1.
  - Salida RWY 36R: ruta normalizada hasta M15, ..., M20, B2, ..., B13, punto de espera Y3.

  CONFIGURACIÓN SUR:
  - Llegada RWY 18R: ruta normalizada.
  - Llegada RWY 18L: seguir instrucciones ATC vía N, …, N2, M21, ..., ruta normalizada.
  - Salida RWY 14R: ruta normalizada hasta punto de espera LA o continuar A12, …, A19, ME2 a punto de espera LE.
  - Salida RWY 14L: ruta normalizada.
- Rutas desde/a PRKG 165, 259 y 263 en plataforma T123 para aeronave tipo A124:

  Estas rutas se seguirán también en caso de procedimientos LVP activos.

  CONFIGURACIÓN NORTE:
  - Llegada RWY 32L: L4 o L2, TWY A hasta A11, ruta normalizada.
  - Llegada RWY 32R: ruta normalizada.
  - Salida RWY 36L:
    - PRKG 165: A5, A6, A7, G1, M8…M20, B2, punto de espera Z1.
    - PRKG 259 y PRKG 263: E2, E1, A7, G1, M8…M20, B2, punto de espera Z1.
  - Salida RWY 36R: misma ruta que 36L hasta M20, B2, …, B13, punto de espera Y3.

  CONFIGURACIÓN SUR:
  - Llegada RWY 18R: Z7, G13, N5, ..., N2, M21, …, M8, G1, A7, A6 a PRKG 165 o G1, F2, F3 a PRKG 259 y 263.

- Llegada RWY 18L: seguir instrucciones ATC vía N, M21, ..., M8, G1, A7, A6 a PRKG 165 o G1, F2, F3 a PRKG 259 y 263.
- Salida RWY 14R: ruta normalizada hasta A12, A13, …, A19, ME2 a punto de espera LE.
- Salida RWY 14L: ruta normalizada.

- Rutas desde/a PRKG 165, 259 y 263 en plataforma T123 para aeronave tipo A388:

  Estas rutas se seguirán también en caso de procedimientos LVP activos.

  CONFIGURACIÓN NORTE:

  - Llegada RWY 32L: L4 o L2, TWY A hasta A11, ruta normalizada.
  - Llegada RWY 32R: ruta normalizada.
  - Salida RWY 36L:
    - PRKG 165: A5, A6…A14, AZ2, M17…M20, B2, punto de espera Z1.
    - PRKG 259 y PRKG 263: E2, E1, A7… A14, AZ2, M17…M20, B2, punto de espera Z1.
  - Salida RWY 36R: misma ruta que 36L hasta M20, B2, …, B13, punto de espera Y3.

  CONFIGURACIÓN SUR:

  - Llegada RWY 18R: Z7, G13, N5, ..., N2, M21, …, M17, AZ2, A14, …,A6 a PRKG 165 o A8, F2, F3 a PRKG 259 y 263.
  - Llegada RWY 18L: seguir instrucciones ATC vía N, M21, ..., M17, AZ2, A14, …, A6 a PRKG 165 o A8, F2, F3 a PRKG 259 y 263.
  - Salida RWY 14R: ruta normalizada hasta A12, A13, …, A19, ME2 a punto de espera LE.
  - Salida RWY 14L: ruta normalizada.

20.11 RUTAS DE RODAJE NORMALIZADAS

1. CONFIGURACIÓN NORTE

A. ENTRADA

De RWY 32L a T-123:

Ruta estándar: L7, L5 o L3, TWY A hasta A11.

Rampa 7:

- PRKG 178 a 227: Ruta estándar, A10 (punto de transferencia A10-2), …, A6, C7.
- PRKG 243 a 249: Ruta estándar, A10 (punto de transferencia A10-2), …, A6, C9.
- PRKG 258 a 264: Ruta estándar, A10 (punto de transferencia A10-2), …, A8, F2, F3.

Rampa 6:

- PRKG 75: Ruta estándar, A10 (punto de transferencia A10-2), A4, C4, I6.
- PRKG 80 a 85: Ruta estándar, A10 (punto de transferencia A10-2), …, A3, C3.
- PRKG 90 a 110: Ruta estándar, A10 (punto de transferencia A10-2), …, A2, C2.
- PRKG 111 a 126: Ruta estándar, A10 (punto de transferencia A10-2), …, A1, C1.
- PRKG 130 a 135: Ruta estándar, A10 (punto de transferencia A10-2), …, A1, C1, CA.
- PRKG 136 a 140: Ruta estándar, A10 (punto de transferencia A10-2), …, A1, C1, CB.
- PRKG 145 a 148: Ruta estándar, A10 (punto de transferencia A10-2), …, A1.

Rampa 5:

- PRKG 50 a 67: Ruta estándar, A10 (punto de transferencia A10-2), …, A4, C4.
- PRKG 70 a 74: Ruta estándar, A10 (punto de transferencia A10-2), …, A4, C4, I6.
- PRKG 149: Ruta estándar, A10 (punto de transferencia A10-2), …, A2.

- PRKG 151 a 153: Ruta estándar, A10 (punto de transferencia A10-2), …, A3.
- PRKG 155 a 162: Ruta estándar, A10 (punto de transferencia A10-2), …, A4.

Rampa 4:

- PRKG 30 a 37: Ruta estándar, A10 (punto de transferencia A10-2…, A8, G1, GATE 1, I7, C5, M5.
- PRKG 40 a 43, 163 y 165: Ruta estándar, A10 (punto de transferencia A10-2), …, A6.
- PRKG 44, 45: Ruta estándar, A10 (punto de transferencia A10-2), …, A5, C6, M6.
- PRKG 171: Ruta estándar, A10 (punto de transferencia A10-2)…, A7, E1 directo a estacionamiento.
- PRKG 173: Ruta estándar, A10 (punto de transferencia A10-2)…, A8, F2 directo a estacionamiento.
- PRKG 175: Ruta estándar, A10 (punto de transferencia A10-2)…, A8, F1 directo a estacionamiento.

Rampa 3:

- PRKG T1, T2, T3: 0700-2259 LT, Ruta estándar, A10 (punto de transferencia A10-2), …, A5, A4, C4, I6;
- 2300-0659 LT, Ruta estándar, A10 (punto de transferencia A10-2)…, A5, C5.
- PRKG: T4 a T13: Ruta estándar, A10 (punto de transferencia A10-2), …, A8, G1, GATE 1, I7 o I8.

Rampa 2:

- PRKG 14 a 17: Ruta estándar, A10 (punto de transferencia A10-2), A9, G3, M9.
- PRKG T14 a T21: Ruta estándar, A10 (punto de transferencia A10-2), A9, G3, GATE 3, I8 o I9.

Rampa 1:

- PRKG 7 a 9: Ruta estándar, G5, GATE 5 (punto de transferencia), I10.
- PRKG 10 al 13: Ruta estándar, A10 (punto de transferencia A10-2), …, A9, G3, M9.
- PRKG T22 a T29: Ruta estándar, A10 (punto de transferencia A10-2), G4, GATE 4, I9 o I10.
- PRKG T30 a T36: Ruta estándar, G5, GATE 5 (punto de transferencia), I12.

Rampa 0:

- PRKG 20 a 29: Ruta estándar, G5, M11.

De RWY 32L a T-4:

Seguir instrucciones ATC al abandonar por el lado izquierdo de RWY 32 L.

Ruta estándar: L7, L5 o L3, TWY A a la izquierda, incorporarse a TWY M por la primera calle de rodaje posible, continuar hasta M13, J3 (punto de transferencia J3-2).

Rampa 10:

- PRKG 380-394: Ruta estándar, J3 (punto de transferencia J3-2), ..., J6.
- PRKG 364-370: Ruta estándar, J3 (punto de transferencia J3-2), J4, D1, D2, D3.
- PRKG 372-377: Ruta estándar, J3 (punto de transferencia J3-2), J4, D1, D2.
- PRKG 378: Ruta estándar, J3 (punto de transferencia J3-2) J4, J5.
- PRKG 444-446: Ruta estándar, J3 (punto de transferencia J3-2), J4, D1, ..., D3, R4, X3.
- PRKG 448: Ruta estándar, J3 (punto de transferencia J3-2) J4, D1, D2, S4, X2.

Rampa 11:

- PRKG 342-362: Ruta estándar, J3 (punto de transferencia J3-2), J4, D1, ..., D4.
- PRKG 430-432: Ruta estándar, J3 (punto de transferencia J3-2), J4, D1, ..., D5, W4, X5, X4.
- PRKG 434-442: Ruta estándar, J3 (punto de transferencia J3-2), J4, D1, ..., D3, R4, X3.

Rampa 12:

- PRKG 300-312: Ruta estándar, J3 (punto de transferencia J3-2), J4, D1, ..., D5, W5, W6 o WI6.

- PRKG 320-329: Ruta estándar, J3 (punto de transferencia J3-2), J4, D1, ..., D5, W5.
- PRKG 330-340: Ruta estándar, J3 (punto de transferencia J3-2), J4, D1, ..., D4.
- PRKG 420-428: Ruta estándar, J3 (punto de transferencia J3-2), J4, D1, ..., D5, W4, X5, X4.

Rampa 13:

- PRKG 400-411: Ruta estándar, J3 (punto de transferencia J3-2), J4, D1, ..., D5, W5.
- PRKG 412-419: Ruta estándar, J3 (punto de transferencia J3-2), J4, D1, ..., D5, W5, WN1, WA.

De RWY 32L a T-4S:

Seguir instrucciones ATC al abandonar lado derecho de RWY 32L.

Ruta estándar: L4, EA1 o L4, L42, L2, B1 o L2, B1.

Rampa 20:

- PRKG 583-586: Ruta estándar, M21, M22, EA2.
- PRKG 580-582: Ruta estándar, M21, ..., M23.
- PRKG 568-579: Ruta estándar, M21, ..., M23, EB2.
- PRKG 619-628: Ruta estándar, M21, ..., M27.

Rampa 21:

- PRKG 556-566: Ruta estándar, M21, ..., M23, EB2, EB6.
- PRKG 608-618: Ruta estándar, M21, ..., M30.

Rampa 22:

- PRKG 538-539: Ruta estándar, M21, ..., M23, EB2, EB7, N10.
- PRKG 540-554: Ruta estándar, M21, ..., M23, EB2, EB6.
- PRKG 600-606: Ruta estándar, M21, ..., M31.

Rampa 23:

- PRKG 500-526: Ruta estándar, B2, …, B5, GATE 13, EA5.
- PRKG 528-530: Ruta estándar, B2, …, B5, GATE 13.
- PRKG 532-536: Ruta estándar, B1, …, B9, EA7, EA6.
- PRKG 537: Ruta estándar, B1, …, B9, EA7, N10.

Rampa 24:

- PRKG 700-722: Ruta estándar, M21, ..., M24, EC1, GATE 16, EF.

De RWY 32R a T-123:

K5, KA4, KA3, KB2 o K5, KA4, KC3, KC2 o K4, KC3, KC2 o K3, KB2 a TWY A hasta A11 y las mismas rutas utilizadas para RWY 32L.

De RWY 32R a T-4:

Seguir instrucciones ATC al abandonar RWY 32R.

Ruta estándar: TWY A, H2, H3 (punto de transferencia H3-2) o K5, KA4, KC3, KC2, TWY A, H2, H3 (punto de transferencia H3-2) o K4, KC3, KC2, TWY A, H2, H3 (punto de transferencia H3-2) o K3, KB2, TWY A, H2, H3 (punto de transferencia H3-2).

Rampa 10:

- PRKG 380-394: Ruta estándar, H3 (punto de transferencia H3-2), X1, J4, …, J6.
- PRKG 364-370: Ruta estándar, H3 (punto de transferencia H3-2), H4, D2, D3.
- PRKG 372-377: Ruta estándar, H3 (punto de transferencia H3-2), H4, D2.
- PRKG 378: Ruta estándar, H3 (punto de transferencia H3-2), X1, J4, J5.
- PRKG 444-446: Ruta estándar, H3 (punto de transferencia H3-2), H4, D2, D3, R4, X3.

- PRKG 448: Ruta estándar, H3 (punto de transferencia H3-2), H4, D2, S4, X2.

Rampa 11:

- PRKG 342-362: Ruta estándar, H3 (punto de transferencia H3-2), H4, D2, ..., D4.
- PRKG 430-432: Ruta estándar, H3 (punto de transferencia H3-2), H4, D2, ..., D5, W4, X5, X4.
- PRKG 434-442: Ruta estándar, H3 (punto de transferencia H3-2), H4, D2, D3, R4, X3.

Rampa 12:

- PRKG 300-312: Ruta estándar, H3 (punto de transferencia H3-2), H4, D2, ..., D5, W5, W6 o WI6.
- PRKG 320-329: Ruta estándar, H3 (punto de transferencia H3-2), H4, D2, ..., D5, W5.
- PRKG 330-340: Ruta estándar, H3 (punto de transferencia H3-2), H4, D2, ..., D4.
- PRKG 420-428: Ruta estándar, H3 (punto de transferencia H3-2), H4, D2, ..., D5, W4, X5, X4.

Rampa 13:

- PRKG 400-411: Ruta estándar, H3 (punto de transferencia H3-2), H4, D2, ..., D5, W5.
- PRKG 412-419: Ruta estándar, H3 (punto de transferencia H3-2), H4, D2, ..., D5, W5, WN1, WA.

De RWY 32R a T-4S:

Seguir instrucciones ATC al abandonar RWY 32R y TWY A.

Ruta estándar:

- K5, KA4, KA3, KB2, TWY A o K5, KA4, KC3, KC2, TWY A o K3, KB2, TWY A o K5, KA4, ..., KA1, o K4, KA3, …, KA1 o K3, KA2, KA1.

Rampa 20:

- PRKG 583-586: Ruta estándar, A23, EA1, EA2.
- PRKG 580-582: Ruta estándar, A23, EA1, M23.
- PRKG 568-579: Ruta estándar, A25, EC1, EC2.
- PRKG 619-628: Ruta estándar, A27, AM3, M27.

Rampa 21:

- PRKG 556-560: Ruta estándar, GATE 14, G14.
- PRKG 562-566: Ruta estándar, A25, EC1, EC2.
- PRKG 612: K5, KA4, KA3, KB2, KB1, M29.
- PRKG 614: K5, KA4, KA3, KB2, KB1 o K5, KA4, KC3,…,KC1, M28 o K4, KC3, …, KC1, M28 o K3, KB2, A28, KC1, M28.
- PRKG 616: K5, KA4, KC3, …, KC1, M28 o K4, KC3, …, KC1, M28 o K3, KB2, A28, KC1, M28.
- PRKG 618: Ruta estándar, A27, AM3, M27.
- PRKG 608-610: Ruta estándar, M30.

Rampa 22:

- PRKG 538-539: Ruta estándar, GATE 14, EC6, EC7, N11,N10.
- PRKG 540-554: Ruta estándar, GATE 14, EC6.
- PRKG 600-604: Ruta estándar, M30, M31.
- PRKG 606: Ruta estándar, M30.

Rampa 23:

- PRKG 500-530: Ruta estándar, GATE 14, EC6, EC7,N11, N10, EA6, EA5.
- Aeronaves de letra de clave F: Ruta estándar, A27, …,A21, B1, …, B5, GATE 13, EA5.
- PRKG 532-536: Ruta estándar, GATE 14, EC6, EC7, N11, N10, EA6.

- PRKG 537: Ruta estándar, GATE 14, EC6, EC7, N11, N10.

Rampa 24:

- PRKG 700-722: Ruta estándar, A25, GATE 16, EF.

B. SALIDA

A RWY 36L desde T-123:

Ruta estándar: (desde TWY) M10 (punto de transferencia M10-2)..., M17, R5 o R6 o R7, R8, Z2.

Rampa 7:

- PRKG 178 a 186, 207 y 209: C7, E3, E2, E1, A7, G1, M8, M10 (punto de transferencia M10-2), ruta estándar.
- PRKG 188 a 190: C7, A6, A5, C6, M6, …, M10 (punto de transferencia M10-2), ruta estándar.
- PRKG 200 a 206 y 208: C11, E3, E2, E1, A7, G1, M8, …, (punto de transferencia M10-2), ruta estándar.
- PRKG 210 a 227: Directo a E2, E1, A7, G1, M8,…, M10 de transferencia M10-2).
- PRKG 243 a 249: C9, A5, C6, M6, …, M10 (punto de transferencia M10-2), ruta estándar.
- PRKG 258 a 264: E2, E1, A7, G1, M8, ..., M10 (punto de transferencia M10-2), ruta estándar.

Rampa 6:

- PRKG 80 a 85, 98 y 99: C3, M3,…, M10 (punto de transferencia M10-2), ruta estándar.
- PRKG 75, 90 a 97 y 100 a 110: C2, M2,…, M10 (punto de transferencia M10-2), ruta estándar.
- PRKG 111 a 126: C1, M1, …, M10 (punto de transferencia M10-2), ruta estándar.
- PRKG 131, 133 y 135: CA, C1, M1, …, M10 (punto de transferencia M10-2), ruta estándar.
- PRKG 130, 132, 134 y 136 a 140: CB, C1, M1, …, M10 (punto de transferencia M10-2), ruta estándar.

Rampa 5:

- PRKG 50 a 57: C5, M5, …, M10 (punto de transferencia M10-2), ruta estándar.
- PRKG 60 a 67: C3, M3, …, M10 (punto de transferencia M10-2), ruta estándar.
- PRKG 70 y 71: I6, C5, M5, …, M10 (punto de transferencia M10-2), ruta estándar.
- PRKG 72, 73 y 74: I6, C3, M3, …, M10 (punto de transferencia M10-2), ruta estándar.

Rampa 6 y Rampa 5:

- PRKG 145 a 162: retroceso aproando al SW en la TWY A, rodando por la primera intersección posible hacia la TWY M para incorporarse a la misma, …, M10 (punto de transferencia M10-2), ruta estándar.

Rampa 4:

- PRKG 30 a 34: I7, C5, M5, …, M10 (punto de transferencia M10-2), ruta estándar.
- PRKG 35 a 37: M5, M6, …, M10 (punto de transferencia M10-2), ruta estándar.
- PRKG 40 a 45: C6, M6, …, M10 (punto de transferencia M10-2), ruta estándar.
- PRKG 163 y 165: A6, A5, C6, M6, …, M10 (punto de transferencia M10-2), ruta estándar.
- PRKG 171 y 173: F2, G1, M8, M10 (punto de transferencia M10-2), ruta estándar.
- PRKG 175: F1, A8, G1, M8, M10 (punto de transferencia M10-2), ruta estándar.

Rampa 3:

- PRKG T1 a T5: I7, C5, M5, …, M10 (punto de transferencia M10-2), ruta estándar.
- PRKG T6 a T13: I8, M7, …, M10 (punto de transferencia M10-2), ruta estándar.

Rampa 2:

- PRKG T14 a T16: I8 o I9, GATE 2, M9, M10 (punto de transferencia M10-2), ruta estándar.
- PRKG T17 a T21 y 13 al 17: I9, GATE 2, M9, M10 (punto de transferencia M10-2), ruta estándar.

Rampa 1:

- PRKG T22 a T27 y 10 a 13: I9, GATE 4, M10 (punto de transferencia M10-2), ruta estándar.
- PRKG T28 a T29: I10, GATE 4, M10 (punto de transferencia M10-2), ruta estándar.
- PRKG 7 a 9 directo a M10, …, M17, R5 o R6 o R7, R8, Z2.
- PRKG T30 a T36: I12, I11, GATE 6 (punto de transferencia), M12, …, M17, R5 o R6 o R7, R8, Z2.

Rampa 0:

- PRKG 20 a 29: I11, GATE 6 (punto de transferencia), M12,.., M17, R5 o R6 o R7, R8, Z2.

A RWY 36L desde T-4:

Ruta estándar: R3 (punto de transferencia R3-2), … , R1, Z4.

Rampa 10:

- PRKG 386-394: J6, JI5, D2, D3, R4, R3 (punto de transferencia R3-2), ruta estándar.
- PRKG 380-384: JI6, JI5, D2, D3, R4, R3 (punto de transferencia R3-2), ruta estándar.
- PRKG 372, 374, 376: DI2, D3, R4, R3 (punto de transferencia R3-2), ruta estándar.
- PRKG 373, 377: D2, D3, R4, R3 (punto de transferencia R3-2), ruta estándar.
- PRKG 378: JI5, D2, D3, R4, R3 (punto de transferencia R3-2), ruta estándar.
- PRKG 364-370: DI3, D3, R4, R3 (punto de transferencia R3-2), ruta estándar.
- PRKG 444-448: D2, D3, R4, R3 (punto de transferencia R3-2), ruta estándar.

Rampa 11:

- PRKG 342-346: DI4, R4, R3 (punto de transferencia R3-2), ruta estándar.
- PRKG 348-362: DI3, D3, R4, R3 (punto de transferencia R3-2), ruta estándar.
- PRKG 430-432: D4, D5, W4, X5, X4, R3 (punto de transferencia R3-2), ruta estándar.
- PRKG 434-442: D3, R4, R3 (punto de transferencia R3-2), ruta estándar.

Rampa 12:

- PRKG 300-304: W6, WN1, WN2, WN3, W4, X5, X4, R3 (punto de transferencia R3-2), ruta estándar.
- PRKG 306-312: WI6, W5, WN1 o W6, WN1, WN2, WN3, W4, X5, X4, R3 (punto de transferencia R3-2), ruta estándar.
- PRKG 320-328: W5, WN1, WN2, WN3, W4, X5, X4, R3 (punto de transferencia R3-2), ruta estándar.
- PRKG 329: D5, W4, X5, X4, R3 (punto de transferencia R3-2), ruta estándar.
- PRKG 330-334: DI4, D5, W4, X5, X4, R3 (punto de transferencia R3-2), ruta estándar.
- PRKG 336-340: DI4, R4, R3 (punto de transferencia R3-2), ruta estándar.
- PRKG 420-428: D4, D5, W4, X5, X4, R3 (punto de transferencia R3-2), ruta estándar.

Rampa 13:

- PRKG 400-419: WN2, WN3, W4, X5, X4, R3 (punto de transferencia R3-2), ruta estándar.

A RWY 36L desde T-4S:

Rampa 20:

- PRKG 583-586: GATE 11, G11, Z1.
- PRKG 580-582: M23, EB2, EB6, EB7, N10, ..., N4, BN1, Z3 o N3, G11, Z1.
- PRKG 568-579: EB2, EB6, EB7, N10, N9, N6, ..., N4, BN1, Z3 o N3, G11, Z1.
- PRKG 619-628: EC2, EC6, EC7, N11, ..., N9, N6, ..., N4, BN1, Z3 o N3, G11, Z1.
- Aeronaves de letra de clave F PRKG 627: EC2, EC1, A24, … , A21, B1, B2, Z1.

Rampa 21:

- PRKG 556-566: EB2, EB6, EB7, N10, ..., N4, BN1, Z3 o N3, G11, Z1.
- PRKG 608-618: EC2, EC6, EC7, N11, ..., N4, BN1, Z3 o N3, G11, Z1.

Rampa 22:

- PRKG 538-539: N10, ..., N4, BN1, Z3 o N3, G11, Z1.
- PRKG 540-554: EB6, EB7, N10, ..., N4, BN1, Z3 o N3, G11, Z1.
- PRKG 600-606: EC6, EC7, N11, ..., N4, BN1, Z3 o N3, G11, Z1.

Rampa 23:

- PRKG 500-536: EA6, EA5, GATE 12, N4, BN1, Z3 o N3, G11, Z1.
- PRKG 537: N10, ..., N4, BN1, Z3 o N3, G11, Z1.

Rampa 24:

- PRKG 700-722: EH, GATE 15, A25, EC1, EC2, ….,EC7, N11,…., N4, BN1, Z3 o N3, G11, Z1.

A RWY 36R desde T-123:

Las mismas rutas que llevan hacia la RWY 36L, hasta M17. Desde M18, ..., M31, NY13, Y1 o M18, ..., M32, N13, Y2 o M18, ..., M33, B13, Y3.

A RWY 36R desde T-4:

Ruta estándar: S3 (Punto de transferencia S3-2), M15, ..., M31, NY13, Y1 o M32, N13, Y2 o M33, B13, Y3.

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, ..., X3, S3(punto de transferencia S3-2), ruta estándar.
- PRKG 306-312: WI6, W5, WN1 o W6, WN1, WN2, WN3, W4, X5, ..., X3, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.
- PRKG 320-328: W5, WN1, WN2, WN3, W4, X5, ..., X3, (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.
- PRKG 329: D5, W4, X5, ...,X3, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.
- PRKG 330-334: DI4, D5, W4, X5, ..., 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 36R desde T-4S:

Rampa 20:

- PRKG 583-586: GATE 11, G11, B3, ..., B13, Y3 o EC8, N12, N13, Y2 o EC8, EC7, NY12, NY13, Y1 o EC9, BY12, M34, B13, Y3.
- PRKG 580-582: M23.. M31, NY13, Y1 o M32, N13, Y2 o M33, B13, Y3.
- PRKG 568-579:EB2, G14, EC6 o EC2, EC6, NY12, NY13, Y1.
- PRKG 619-628: EC2, EC6, NY12, NY13, Y1 o EC7, N12, N13, Y2.
- Aeronaves de letra de clave F PRKG 627: EC2, EC1, A24, …, A21, B1, …, B13, Y3.

Rampa 21:

- PRKG 556-566: EB2, G14, EC6 o EC2, EC6, NY12, NY13, Y1.
- PRKG 608-618: EC2, EC6, NY12, NY13, Y1 o EC7, N12, N13, Y2.

Rampa 22:

- PRKG 538-539: N10, EA7, B10, ..., B13, Y3 o EC8, N12, N13, Y2 o EC8, EC7, NY12, NY13, Y1 o EC9, BY12, M34, B13, Y3.
- PRKG 540-554: EB6, NY11, NY12 o EC6, NY12, NY13,Y1.
- PRKG 600-606: EC6, NY12, NY13, Y1 o EC7, N12, N13,Y2.

Rampa 23:

- PRKG 500-536: EA6, EA5, GATE 12, G12, B5, ..., B13, Y3 o EC8, N12, N13, Y2 o EC8, EC7, NY12, NY13, Y1 o EC9, BY12, M34, B13, Y3.
- PRKG 537: N10, EA7, B10, ..., B13, Y3 o EC8, N12, N13, Y2 o EC8, EC7, NY12, NY13, Y1 o EC9, BY12, M34, B13, Y3.

Rampa 24:

- PRKG 700-722: EH, GATE 15, AM3, M27, …, M31, NY13, Y1, o M32, N13, Y2, o M33, B13, Y3.

2. CONFIGURACIÓN SUR

A. ENTRADA

De RWY 18R a T-123:

Ruta estándar: Z10, ZW3, W1, W2, MZ6, …, MZ3, M15, …, M11 o Z8, W1, W2, MZ6, …, MZ3, M15, …, M11 o Z4, ZW1, V1, V2, MZ4, MZ3, M15, …, M11

Rampa 7:

- PRKG 178 a 227: Ruta estándar, M10 (punto de transferencia M10-2), …, M6, C6, A5, A6, C7.
- PRKG 243 a 249: Ruta estándar, M10 (punto de transferencia M10-2), …, M6, C6, A5, C9.
- PRKG 258 a 264: Ruta estándar, M10 (punto de transferencia M10-2), …, M8, G1, F2, F3.

Rampa 6:

- PRKG 75: Ruta estándar, M10 (punto de transferencia M10-2), …,M4, C4, I6.
- PRKG 80 a 85: Ruta estándar, M10 (punto de transferencia M10-2), …, M3, C3.
- PRKG 90 a 110: Ruta estándar, M10 (punto de transferencia M10-2), …, M2, C2.
- PRKG 110 a 126: Ruta estándar, M10 (punto de transferencia M10-2), …, M1, C1.
- PRKG 130 a 135: Ruta estándar, M10 (punto de transferencia M10-2), …, M1, C1, CA.
- PRKG 136 a 140: Ruta estándar, M10 (punto de transferencia M10-2), …, M1, C1, CB.
- PRKG 145 a 148: Ruta estándar, M10 (punto de transferencia M10-2), …,M1, C1, A1 directos a puesto de estacionamiento.

Rampa 5:

- PRKG 50 a 67: Ruta estándar, M11, M10 (punto de transferencia M10-2), …, M4, C4.
- PRKG 70 a 74: Ruta estándar, M11, M10 (punto de transferencia M10-2), …, M4, C4, I6.
- PRKG 149 a 151: Ruta estándar, M11, M10 (punto de transferencia M10-2), …, M2, C2, A2 directos a puesto de estacionamiento.

- PRKG 153 a 155: Ruta estándar, M11, M10 (punto de transferencia M10-2), …, M3, C3, A3 directos a puesto de estacionamiento.
- PRKG 156 a 162: Ruta estándar, M11, M10 (punto de transferencia M10-2), …, M4, C4, A4 directos a puesto de estacionamiento.

Rampa 4:

- PRKG 30 a 36: Ruta estándar, M10 (punto de transferencia M10-2), …, M8, GATE 1, I7, C5.
- PRKG 37: Ruta estándar, M10 (punto de transferencia M10-2), …, M6, M5.
- PRKG 40 a 43: Ruta estándar, M10 (punto de transferencia M10-2), …, M6, C6, A5, A6.
- PRKG 44 a 45: Ruta estándar, M10 (punto de transferencia M10-2), …, M6.
- PRKG 163 y 165: Ruta estándar, M10 (punto de transferencia M10-2), …, M6, C6, A5.
- PRKG 171: Ruta estándar, M10 (punto de transferencia M10-2), …, M6, C6, A5, A6, E1 directo a estacionamiento
- PRKG 173: Ruta estándar, M10 (punto de transferencia M10-2), …, M8, G1, F2 directo a estacionamiento.
- PRKG 175: Ruta estándar, M10 (punto de transferencia M10-2), …, M8, G1, A8, F1 directo a estacionamiento.

Rampa 3:

- PRKG T1, T2, T3: 0700-2259 LT, Ruta estándar, M10 (punto de transferencia M10-2), …, M4, C4, I6; C5.
- 2300-0659 LT, Ruta estándar, M10 (punto de transferencia M10-2), …, M5, C5.
- PRKG T4 a T13: Ruta estándar, M10 (punto de transferencia M10-2), …, M8, GATE 1, I7 o I8.

Rampa 2:

- PRKG 14 a 17: Ruta estándar, M10 (punto de transferencia M10-2), M9.
- PRKG T14 a T21: Ruta estándar, M10 (punto de transferencia M10-2), M9, GATE 3, I8 o I9.

Rampa 1:

- PRKG T22 a T29: Ruta estándar, M10 (punto de transferencia M10-2), GATE 4, I9 o I10.
- PRKG 10 a 13: Ruta estándar, M10 (punto de transferencia M10-2), M9.
- PRKG 7 a 9: Ruta estándar, GATE 5 (punto de transferencia), I10.
- PRKG T30 a T36: Ruta estándar, GATE 5 (punto de transferencia), I12.

Rampa 0:

- PRKG 20 a 29: Ruta estándar, M11.

De RWY 18R a T-4:

Ruta estándar: Se abandonará RWY 18R por el lado derecho de la misma.

- Z10, ZW3, W1, W2, W3 (punto de transferencia W3-2).
- Z8, W1, W2, W3 (punto de transferencia W3-2).
- Z4, ZW1, V1, AZ5, AZ6, W2, W3 (punto de transferencia W3-2).

Rampa 10:

- PRKG 380-394: Ruta estándar, W3 (punto de transferencia W3-2), X5, ..., X1, J4, ..., J6.
- PRKG 364-370: Ruta estándar, W3 (punto de transferencia W3-2), X5, U4, DI4, DI3.
- PRKG 372-377: Ruta estándar, W3 (punto de transferencia W3-2), X5, …, X2, H4, D2.
- PRKG 378: Ruta estándar, W3 (punto de transferencia W3-2), X5, …, X1, J4, J5.
- PRKG 444-446: Ruta estándar, W3 (punto de transferencia W3-2), X5, X4, X3.
- PRKG 448: Ruta estándar, W3 (punto de transferencia W3-2), X5, ..., X2.

Rampa 11:

- PRKG 342-362: Ruta estándar, W3 (punto de transferencia W3-2), X5, U4, DI4, DI3.

- PRKG 430-432: Ruta estándar, W3 (punto de transferencia W3-2), X5, X4.
- PRKG 434-442: Ruta estándar, W3 (punto de transferencia W3-2), X5, …, X3.

Rampa 12:

- PRKG 300-312: Ruta estándar, W3 (punto de transferencia W3-2), X5, U4, D5, W5, W6 o WI6.
- PRKG 320-329: Ruta estándar, W3 (punto de transferencia W3-2), X5, U4, D5, W5.
- PRKG 330-340: Ruta estándar, W3 (punto de transferencia W3-2), X5, U4, DI4.
- PRKG 420-428: Ruta estándar, W3 (punto de transferencia W3-2), X5, X4.

Rampa 13:

- PRKG 400-411: Ruta estándar, W3 (punto de transferencia W3-2), X5, U4, D5, W5.
- PRKG 412-419: Ruta estándar, W3 (punto de transferencia W3-2), X5, U4, D5, W5, WN1, WA.

De RWY 18R a T-4S:

Para Rampa 20, Rampa 21, Rampa 22 , Rampa 23 y Rampa 24, se abandonará RWY 18R por el lado izquierdo de la misma.

Rampa 20:

- PRKG 583-586: Z7, B6, ..., B12, M33, ..., M23, EA2.
- PRKG 580-582: Z7, B6, ..., B12, M33, ..., M23.
- PRKG 568-579: Z7, B6, ..., B12, M33, ..., M24, EB2.
- PRKG 619-628: Z7, B6, ..., B12, M33, M27.
- Aeronaves de letra de clave F PRKG 627: Z7, G13, N5, ..., N1, A22, …, A25, AM3, M27.

Rampa 21:

- PRKG 556-566: Z7, B6, ..., B12, M33, ..., M24, EB2.
- PRKG 608-610: Z7, B6, ..., B12, M33, ..., M30.
- PRKG 612-618: Z7, B6, ..., B12, M33, ..., M29.

Rampa 22:

- PRKG 538-539: Z7, B6, ..., B12, M33, N12… N10.
- PRKG 540-554: Z7, B6, ..., B12, M33, ..., M24, EB2, EB6.
- PRKG 600-606: Z7, B6, ..., B12, M33, ..., M31.

Rampa 23:

- PRKG 500-526: Z7, G13, GATE 13, EA5
- PRKG 528-530: Z7, G13, GATE 13.
- PRKG 532-536: Z7, B6, …, B9, EA7, EA6.
- PRKG 537: Z7, B6, B9, EA7, N10.

Rampa 24:

- PRKG 700-722: Z7, B6, …, B12, M33, …, M25, EC1, GATE 16, EF.

De RWY 18L a T-123:

Y5, AY, BY13, M34, ..., M11; o Y4, BY13, M34, ..., M11; o Y3, A33, N13, M32, ..., M11 y seguir las mismas rutas de RWY 18R.

De RWY 18L a T-4:

Seguir instrucciones ATC.

Ruta estándar: Y5, AY, BY13, M34, ..., M14, H3 (punto de transferencia H3-2); o Y4, BY13, M34, ..., M14, H3 (punto de transferencia H3-2); o Y3, A33, N13, M32, ..., M14, H3 (punto de transferencia H3-2).

Rampa 10:

- PRKG 380-394: Ruta estándar, H3 (punto de transferencia H3-2), X1, J4, …, J6.
- PRKG 364-370: Ruta estándar, H3 (punto de transferencia H3-2), H4, D2, D3.
- PRKG 372-377: Ruta estándar, H3 (punto de transferencia H3-2), H4, D2.
- PRKG 378: Ruta estándar, H3 (punto de transferencia H3-2), X1, J4, J5.
- PRKG 444-446: Ruta estándar, H3 (punto de transferencia H3-2), H4, D2, D3, R4, X3.
- PRKG 448: Ruta estándar, H3 (punto de transferencia H3-2), H4, D2, S4, X2.

Rampa 11:

- PRKG 342-362: Ruta estándar, H3 (punto de transferencia H3-2), H4, D2, ..., D4.
- PRKG 430-432: Ruta estándar, H3 (punto de transferencia H3-2), H4, D2, ..., D5, W4, X5, X4.
- PRKG 434-442: Ruta estándar, H3 (punto de transferencia H3-2), H4, D2, D3, R4, X3.

Rampa 12:

- PRKG 300-312: Ruta estándar, H3 (punto de transferencia H3-2), H4, D2, ..., D5, W5, W6 o WI6.
- PRKG 320-329: Ruta estándar, H3 (punto de transferencia H3-2), H4, D2, ..., D5, W5.
- PRKG 330-340: Ruta estándar, H3 (punto de transferencia H3-2), H4, D2, ..., D4.
- PRKG 420-428: Ruta estándar, H3 (punto de transferencia H3-2), H4, D2, ..., D5, W4, X5, X4.

Rampa 13:

- PRKG 400-411: Ruta estándar, H3 (punto de transferencia H3-2), H4, D2, ..., D5, W5.
- PRKG 412-419: Ruta estándar, H3 (punto de transferencia H3-2), H4, D2, ..., D5, W5, WN1, WA.

De RWY 18L a T-4S:

Abandonar RWY 18L.

Ruta estándar: Y5, AY, BY13, M34, M33; o Y4, BY13, M34, M33; o Y3, A33, N13.

Rampa 20:

- PRKG 583-586: Ruta estándar, M32, ..., M23, EA2.
- PRKG 580-582: Ruta estándar, M32,...,M23.
- PRKG 568-579: Ruta estándar, M32, ..., M24, EB2.
- PRKG 619-628: Ruta estándar, M32, ..., M27.
- Aeronaves de letra de clave F al PRKG 627: Ruta estándar, N12, ..., N1, A22, …, A25, AM3, M27.

Rampa 21:

- PRKG 556-566: Ruta estándar, M32, ..., M24, EB2.
- PRKG 608-610: Ruta estándar, M32, ..., M30.
- PRKG 612-618: Ruta estándar, M32, ..., M29.

Rampa 22:

- PRKG 538-539: Ruta estándar, N12, ..., N10.
- PRKG 540-554: Ruta estándar, M32, ..., M24, EB2, EB6.
- PRKG 600-606: Ruta estándar, M32,.. M31.

Rampa 23:

- PRKG 500-530: Ruta estándar, N12, …, N10, EA6, EA5.
- PRKG 532-536: Ruta estándar, N12,…, N10, EA6.
- PRKG 537: Ruta estándar, N12, …, N10.

Rampa 24:

- PRKG 700-722: Ruta estándar, M32, …, M25, EC1, GATE 16, EF.

B. SALIDA

A RWY 14R desde T-123:

Ruta estándar: (desde TWY) A10 (punto de transferencia A10-2), A12, punto de espera en pista.

Rampa 7:

- PRKG 178 a 186, 207 y 209: C7, E3, E2, E1, A7, …, A10, (punto de transferencia A10-2), ruta estándar.
- PRKG 188 a 190: C7, A6, …, A10 (punto de transferencia A10-2), ruta estándar.
- PRKG 200 a 206 y 208: C11, E3, E2, E1, A7, …, A10 punto de transferencia A10-2), ruta estándar.
- PRKG 210 a 227: Directo a E2, E1, A7, …, A10 (punto de transferencia A10-2), ruta estándar.
- PRKG 243 a 249: C9, A6, …, A10 (punto de transferencia A10-2), ruta estándar.
- PRKG 258 a 264: E2, E1, A7, ..., A10 (punto de transferencia A10-2), ruta estándar.

Rampa 6:

- PRKG 80 a 85, 98 y 99: C3, A3, …, A10 (punto de transferencia A10-2), ruta estándar.
- PRKG 75, 90 a 97 y 100 a 110: C2, A2,…, A10 (punto de transferencia A10-2), ruta estándar.
- PRKG 111 a 126: C1, A1, …, A10 (punto de transferencia A10-2), ruta estándar.
- PRKG 131, 133 y 135: CA, C1, A1,…, A10 (punto de transferencia A10-2), ruta estándar.
- PRKG 130, 132, 134 y 136 a 140: CB, C1, A1,…, A10 (punto de transferencia A10-2), ruta estándar.
- PRKG 145 a 148: A1, …, A10 (punto de transferencia A10-2), ruta estándar.

Rampa 5:

- PRKG 50 a 67: C3, A3, A4, A5 o C5, A5, …, A10 (punto de transferencia A10-2), ruta estándar.
- PRKG 72, 73 y 74: I6, C3, A3, …, A10 (punto de transferencia A10-2), ruta estándar.
- PRKG 70 y 71: I6, C5, A5, …, A10 (punto de transferencia A10-2), ruta estándar.

Rampa 6 y Rampa 5:

- PRKG 147 al 162: retroceso aproando al NE en la TWY A rodando por ella directamente, …, A10 (punto de transferencia A10-2), ruta estándar.

Rampa 4:

- PRKG 30 al 36: I7, C5, A5,…, A10 (punto de transferencia A10-2), ruta estándar.
- PRKG 37 al 45: M6, C6, A5, …, A10 (punto de transferencia A10-2), ruta estándar.
- PRKG 163 y 165: A5, …, A10 (punto de transferencia A10-2), ruta estándar.
- PRKG 171 y 173: F2, A8, A10 (punto de transferencia A10-2), ruta estándar.
- PRKG 175: F1, A8, A10 (punto de transferencia A10-2), ruta estándar.

Rampa 3:

- PRKG T1 a T5: I7, C5, A5, …, A10 (punto de transferencia A10-2), ruta estándar.
- PRKG T6 a T13: I8, GATE 1, G1, A8, …, A10 (punto de transferencia A10-2), ruta estándar.

Rampa 2:

- PRKG T14 a T16: I8, GATE 2, G2, A9, A10 (punto de transferencia A10-2), ruta estándar.
- PRKG T17 a T21 y 13 al 17: I9, GATE 2, G2, A9, A10 (punto de transferencia A10-2), ruta estándar.

Rampa 1:

- PRKG T22 a T27 y 10 a 13: I9, GATE 4, G4, A10 (punto de transferencia A10-2), ruta estándar.
- PRKG T28 a T29: I10, GATE 4, G4, A10 (punto de transferencia A10-2), ruta estándar.

- PRKG 7 a 9: directos a M10, G5, A11, A12, punto de espera en pista.
- PRKG T30 a T36: I12, I11, GATE 6 (punto de transferencia), A12, punto de espera en pista.

Rampa 0:

- PRKG 20 a 29: I11, GATE 6 (punto de transferencia), A12, punto de espera en pista.

A RWY 14R desde T-4:

Ruta estándar: S3 (punto de transferencia S3-2), S2, A17, puntos de espera en pista LC, LD, LE. Se utilizará como ruta alternativa R3 (punto de transferencia R3-2).

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, D1, 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, X4, 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, W5 o W6, W5, WN1 o W6, W5, WN1 o W6, WN1, WN2, WN3, W4, X5, X4, X3, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.
- PRKG 320-328: W5, WN1, WN2, WN3, W4, X5, X4, 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, X4, 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 14R desde T-4S:

Rampa 20:

- PRKG 583-586: GATE 11, N2, M21, B1, LE, punto de espera en pista LE.
- PRKG 580-582: M23, ..., M21, B1, LE, punto de espera en pista LE.
- PRKG 568-579: EB2, EB6, EB7, N10, ..., N2, M21, B1, LE,punto de espera en pista LE.
- PRKG 619-628: EC2, G14, EB6 o EB2, EB6, EB7, N10..., N2, M21, B1, LE, punto de espera en pista LE.
- 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.

Rampa 24:

- PRKG 700-722: EH, GATE 15, AM3, M25, EC2, …EC7, N11, …, N2, M21, B1, LE.

A RWY 14L desde T-123:

Las mismas rutas que llevan hacia la RWY 14R hasta A12. Desde hasta A12, hasta A27, A28, A29, K1, punto de espera en pista o A28, KB2,K2 oK3, 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 transferencia S3-2), ruta estándar.
- PRKG 380-384: JI6, JI5, D1, D2, S4, S3 (punto 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 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 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, X4, 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 espera en pista o A28, KB2, K2 o K3, punto de espera 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 608-610: 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.

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.

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.

Rampa 24:

- PRKG 700-722: EH, GATE 15, A27, …, A29, K1, punto de espera de la pista o A28, KB2, K2 o K3, punto de espera de la pista.

20.12 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. TWR-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.

1. CONFIGURACIÓN NORTE

RWY	DESTINO	DESIGNADOR STR	DESCRIPCIÓN RUTA
32L	T-123 (exc PRKG T30-T36 y Rampa 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.
32L	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.
32R	T-123 (exc PRKG T30-T36 y Rampa 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.
32R	T4S (PRKG 500-539)	14 WEST	Tras abandonar RWY 32R vía 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

RWY	DESTINO	DESIGNADOR STR	DESCRIPCIÓN RUTA
			N11 hasta N10 (acceso a PRKG 537-539), o girar a la izquierda por EA6 y proceder a PRKG asignado (500-536).

2. CONFIGURACIÓN SUR

RWY	DESTINO	DESIGNADOR STR	DESCRIPCIÓN RUTA
18L	T-123 (exc PRKG T30-T36 y Rampa 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.
18L	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.
18L	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).
18R	T-123 (exc PRKG T30-T36 y Rampa 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 punto de transferencia M10-2.

20.13 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. Sí 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.

PROCEDIMIENTOS DE RODAJE PREFERENTES A ZONAS DE DESHIELO

- Entrada a zona de Deshielo próxima a la cabecera de la RWY 36L:
  - Configuración Norte:
    - Vía TWY M17 a dársenas R5, R6 y R7.
    - Vía TWY M16 a dársena AZ3.
  - Configuración Sur:
    - Vía TWY R8 a dársena R5.
    - Vía TWY R2 a dársena AZ3.
- Entrada a zona de deshielo próxima a la cabecera de RWY 36R:
  - Tanto en Configuración Norte como en Configuración Sur:
    - Vía TWY B10 a dársenas BY12, B12.
    - Vía TWY B10, TWY EB8 a dársenas N12 y NY12.
    - Vía TWY M29, TWY KA1 a dársena A30 (en caso de habilitación como dársena adicional).
    - Vía TWY M30, TWY AM4 a dársena A31 (en caso de habilitación como dársena adicional).

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).

20.14 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.

20.15 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, habría que calar el altímetro a 500 ft.

20.16 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)	RESTRICCIÓN
7 a 9 700 a 722	HN	Operación no permitida.
10 a 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.
50 a 67	2300-0700	Operación no permitida.
70 a 74	0700-2300	• Es obligatorio el uso de las instalaciones de 400 Hz. • El uso de las instalaciones de aire acondicionado (A/C) será obligatorio si existe necesidad de climatización de la aeronave. • 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. • La APU del avión podrá utilizarse sólo cuando no estén operativas las unidades fijas y no estén disponibles las unidades móviles.
	2300-0700	Operación no permitida.

PRKG	PERIODO (LT)	RESTRICCIÓN
75 a 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.
145 a 162	2300-0700	Operación no permitida.
163 a 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.
178 a 190 200 a 227 258 a 264 400 a 448 600 a 628	0000-2359	Sin restricciones.
300	0000-2359	• Es obligatorio el uso de las instalaciones de 400 Hz. • El uso de las instalaciones de aire acondicionado (A/C) será obligatorio si existe necesidad de climatización de la aeronave. • 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. • La APU del avión podrá utilizarse sólo cuando no estén operativas las unidades fijas y no estén disponibles las unidades móviles. • Se deberá respetar la señalización pintada en el suelo que representa la posición final del tractor remolcador.
302 a 392 500 a 586 T1 a T35	0000-2359	• Es obligatorio el uso de las instalaciones de 400 Hz. • El uso de las instalaciones de aire acondicionado (A/C) será obligatorio si existe necesidad de climatización de la aeronave. • 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. • La APU del avión podrá utilizarse sólo cuando no estén operativas las unidades fijas y no estén disponibles las unidades móviles.
394	0000-2359	• Es obligatorio el uso de las instalaciones de 400 Hz. • El uso de las instalaciones de aire acondicionado (A/C) será obligatorio si existe necesidad de climatización de la aeronave. • 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. • La APU del avión podrá utilizarse sólo cuando no estén operativas las unidades fijas y no estén disponibles las unidades móviles. • 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.

AERONAVES CON RESTRICCIONES NOCTURNAS PARA EL USO DE LA APU
IL* DC8* F50 MD8*

AERONAVES CON RESTRICCIONES NOCTURNAS PARA EL USO DE LA APU
MD11 B747* CRJ2 E120 B717* B727*
* Todos los modelos

20.17 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.

20.18 NOTIFICACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL

Los pilotos/compañía deberán comunicar lo antes posible al aeropuerto el accidente, incidente y suceso o evento que pueda tener alguna potencial afección a la seguridad operacional en el que se haya visto involucrado o sea testigo del mismo.

El objeto de estas notificaciones es la recopilación de la información para la mejora de la seguridad operacional, independientemente de la notificación obligatoria de sucesos ante la autoridad aeronáutica pertinente. Los datos se podrán enviar en cualquier formato incluyendo al menos la siguiente información:

- Fecha y hora.
- Lugar.
- Implicados (datos para identificar los vehículos, aeronaves … implicados).
- Empresas involucradas.
- Descripción de los hechos.
- Cualquier otro dato que se considere relevante (ej: condiciones de iluminación, meteorológicas, fase de la operación como despegue / aterrizaje escala, estado del pavimento …).

La dirección de correo electrónico del aeropuerto, para la recepción de las notificaciones de seguridad operacional, es la siguiente:

- seguridad_operacion@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

20.19 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 ni 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.

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.

LEMD AD 2.21 PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DEL RUIDO

21.1 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).

LISTA DE AERONAVES
AN72

LISTA DE AERONAVES
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.

21.2 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.

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

21.3 PROCEDIMIENTOS ANTI-RUIDO

DESPEGUES

1. Hasta 450 m (1500 ft) sobre la elevación del aeródromo:
   - Potencia de despegue
   - Flaps para despegue

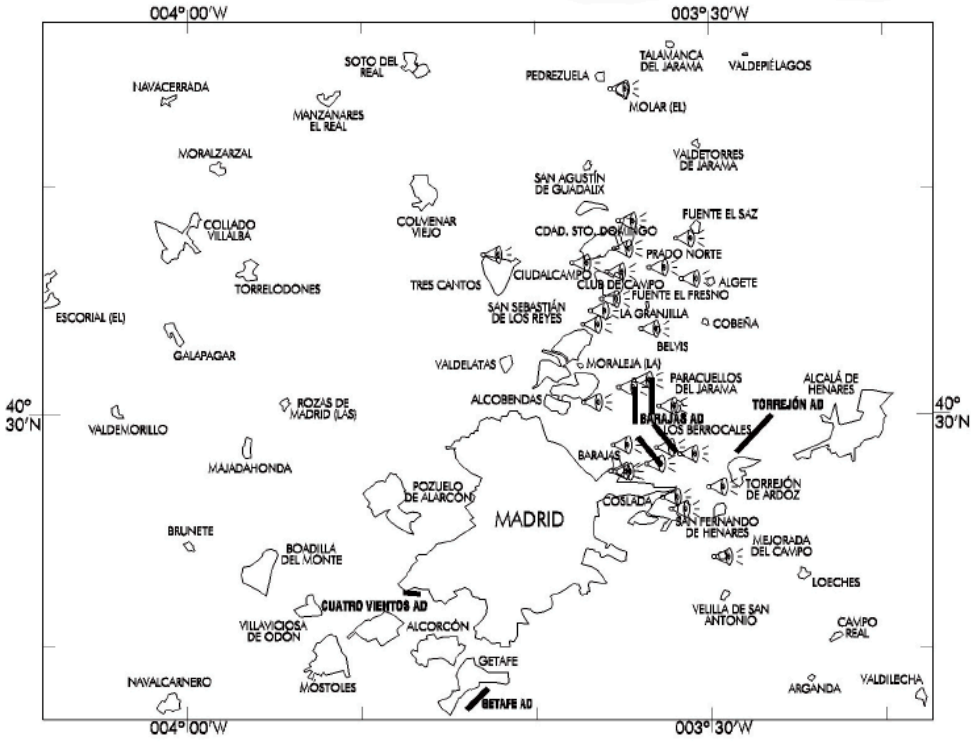
   Ascenso a V2 + 20 a 40 km/h (V2 + 10 a 20 kt) (o según se limite el ángulo de fuselaje).
2. A 450 m (1500 ft):
   - Reducir potencia a no menos de la potencia ascensional.
3. De 450 m (1500 ft) a 900 m (3000 ft):
   - Ascender a V2 + 20 a 40 km/h (V2 + 10 a 20 kt).
4. A 900 m (3000 ft):
   - Acelerar suavemente hasta la velocidad de ascenso en ruta con replegamiento 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 TWR.
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.

21.4 UBICACIÓN DE LOS SENSORES DE MEDICIÓN DE RUIDOS



NOMBRE	SITUACIÓN	LATITUD	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

NOMBRE	SITUACIÓN	LATITUD	LONGITUD
TMR 27	LA GRANJILLA	403430N	0033610W

LEMD AD 2.22 PROCEDIMIENTOS DE VUELO

22.1 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.

22.2 LÍMITES DE VELOCIDAD EN SALIDAS

- IAS MAX 250 kt hasta alcanzar 10000 ft.

22.3 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 UNICA.

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 incorporase a la espera.

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 Limite 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.

SEPARACIÓN POR ESTELA TURBULENTA

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

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	IAS
18R/18L	CLEARANCE LIMIT	220 KT
	RILKO o posición equivalente	220 KT
	LULER o posición equivalente	220 KT
18L	MD623	200 KT
	MD620	185 KT

RWY	POSICIÓN	IAS
Al Interceptar LOC	185 KT	
32L/32R	CLEARANCE LIMIT	220 KT
	FAFEQ o posición equivalente	220 KT
	RUDBI o posición equivalente	220 KT
32L/32R/18R	Al Interceptar LOC	200 KT
Todas	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.

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.

22.4 PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)

22.4.1 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:

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 de las pistas en uso (*) o se obtenga un valor de visibilidad mínima inferior a 800 m, en caso de que los transmisómetros estuvieran fuera de servicio, o
   - El techo de nubes sea inferior a 300 ft (en el METAR / SPECI) o altura de nubes < 300 ft en, al menos, un ceilómetro de las cabeceras de las pistas en uso para aterrizaje.

   (*) 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 superior a 800 m en todos los transmisómetros (**), o el mismo valor de visibilidad mínima (METAR / SPECI) si todos los transmisómetros estuvieran fuera de servicio.
- El techo de nubes sea igual o superior a 400 ft (en el METAR / SPECI) o la altura de nubes igual o superior a 400 ft en todos los ceilómetros de las cabeceras de aterrizaje.
- Cuando exista tendencia firme de mejora mediante:
  - TAF que prevea, sin PROB, una visibilidad igual o superior de 1500 m y un techo de nubes igual o superior a 800 ft; o
  - TREND que prevea VIS ≥ 1500 m o techo de nubes ≥ 800 ft, viéndose continuado por un TAF, sin PROB, con las mismas condiciones.

(**) 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.

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.

22.4.2 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 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 "SÍGAME" 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 "SÍGAME" 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;
    - Rampa 24: PRKG 700 a 722.

- 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, 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.

22.4.2.1 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	SALIDA
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.
32R	K3, K4, K5 El tráfico que prevea abandonar por K3 informará lo antes posible a ATC.
18L	Y3, Y4, Y5 El tráfico que prevea abandonar por Y3 informará lo antes posible a ATC.
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.

C. A petición de TWR, al abandonar el área sensible de la pista los pilotos notificarán:

"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.

D. Las aeronaves que abandonen el área sensible tendrán prioridad frente a las que estén rodando en las proximidades.

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.

(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).

F. En caso de no disponer de ningún RVR en una pista de llegada, dicha pista no podrá ser utilizada con LVP activo.

22.4.2.2 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.

G. En caso de no disponer de ningún RVR en una pista de despegue, dicha pista no podrá ser utilizada con LVP activo.

22.4.3 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:

a. 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.

b. 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.

c. 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.

22.5 SISTEMA DE VIGILANCIA ATS

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

a. Supervisión de la trayectoria de vuelo de aeronaves en aproximación final;

b. Supervisión de la trayectoria de vuelo de otras aeronaves en las cercanías del aeródromo;

c. 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.

22.6 PROCEDIMIENTO DE SALIDAS VISUALES PARA VUELOS IFR

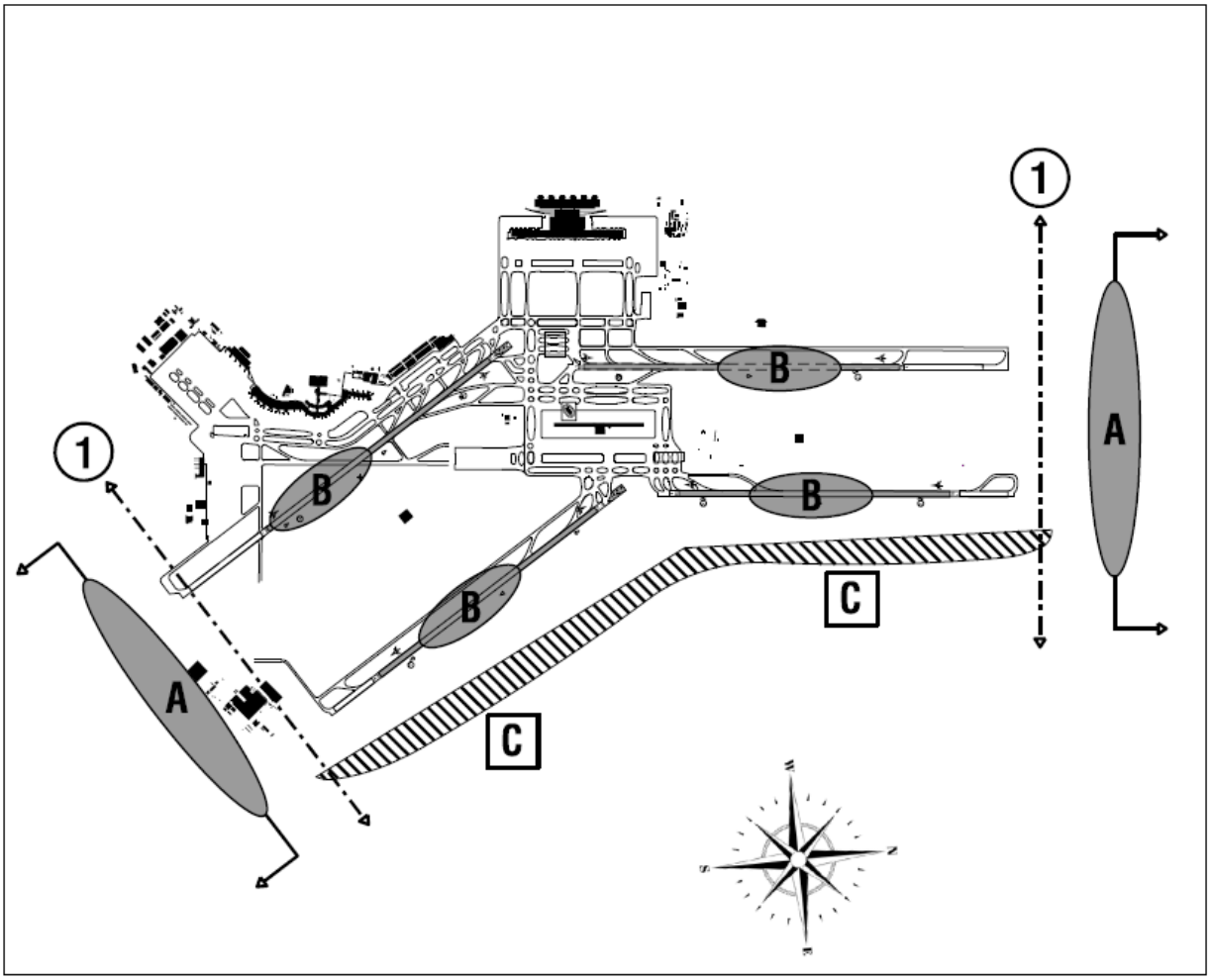
En determinadas condiciones meteorológicas (cumulonimbos, tormentas, etc.) que, por razones de seguridad, impidan el uso de las SID publicadas y de las salidas de contingencia, los vuelos IFR podrán solicitar a ATC una "salida visual" bajo las siguientes condiciones:

- Entre el comienzo del crepúsculo civil matutino y el final del crepúsculo civil vespertino.
- Condiciones meteorológicas en la dirección del despegue y ascenso inicial subsiguiente que permitan el vuelo visual hasta la Altitud Mínima Radar.
- El piloto, una vez alineado, propondrá a ATC un rumbo que le permita una salida segura. En caso de tener que desviarse posteriormente del rumbo aprobado, informará a ATC.
- El piloto será el responsable de mantener el margen de franqueamiento de obstáculos hasta la Altitud Mínima Radar.
- La salida visual se autorizará según el siguiente esquema de rumbos por configuración:

CONFIGURACION	RUMBOS DESDE	RUMBOS HASTA
RWY 14R/14L	130°	170°
RWY 36R/36L	340°	020°

En estas salidas visuales dejan de ser de aplicación los procedimientos de atenuación de ruidos descritos en AIP LEMD AD-2.21 que resulten incompatibles.

LEMD AD 2.23 INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA



23.1 ZONAS DE CONCENTRACIÓN DE AVES

A. Zona de concentración de buitres y cigüeñas en el exterior del aeropuerto interceptando las trayectorias de ascenso y aproximación.

B. Zona de mayor presencia de aves pequeñas y rapaces medianas.

C. Zona corredor de aves acuáticas, cigüeñas, hirundínidos y rapaces medianas.

1. Desplazamiento de grandes bandos de palomas en ambos sentidos de mañana y tarde.

23.2 CALENDARIO DE LAS ESPECIES PELIGROSAS MÁS REPRESENTATIVAS

	PESO MAX (gr)	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec
Buitre negro	12500												
Buitre leonado	11000												
Águila imperial	3500												
Águila calzada	975												
Milano real	1221												
Milano negro	941												
Busardo ratonero	1364												
Aguilucho lagunero	800												

	PESO MAX (gr)	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec
Búho real	4200												
Cernícalo vulgar	314												
Cigüeña blanca	4400												
Grulla común	6100												
Garza real	2073												
Gaviotas	2272												
Anátidas	1640												
Paloma torcaz	690												
Estorninos	100												
Fringílidos	72												
Hirundínidos	52												

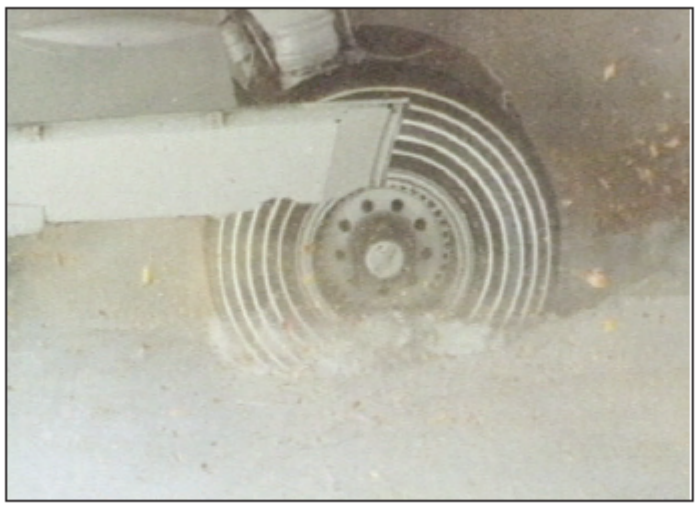
	Leve
	Moderada
	Alta
	Muy alta

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

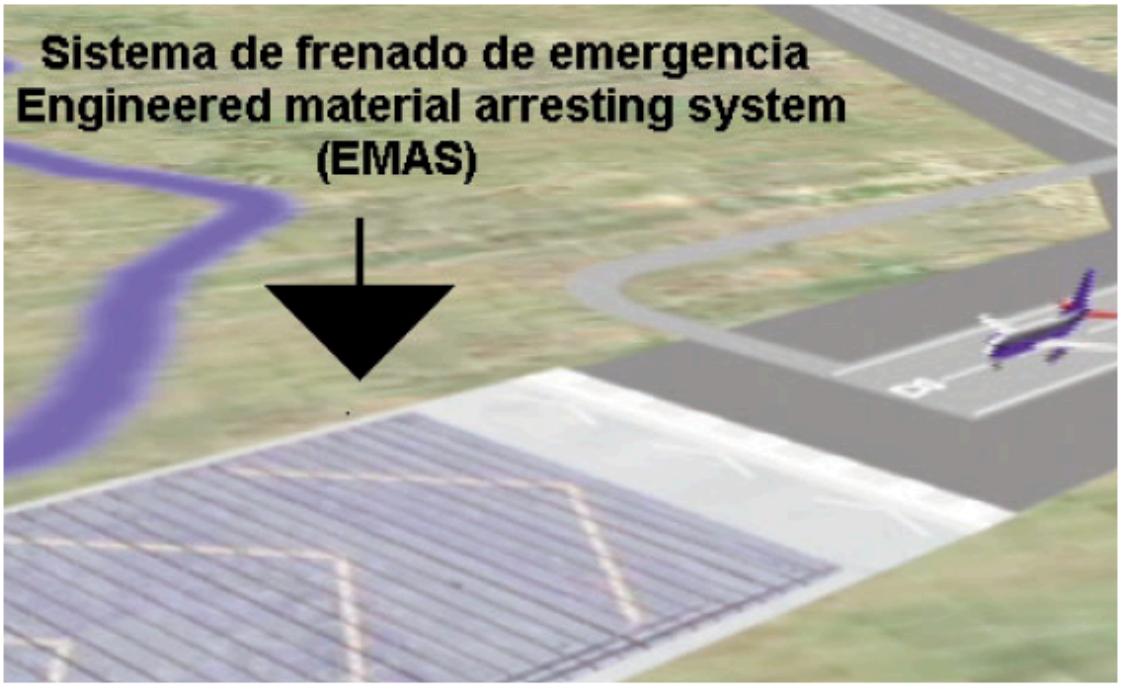


UBICACIÓN

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.



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.

23.4 CÉSPED ARTIFICIAL EN ZONAS NO UTILIZABLES

Alguna de las zonas pavimentadas No Utilizables, se encuentran cubiertas por césped artificial.

LEMD AD 2.24 CARTAS AERONÁUTICAS RELATIVAS A UN AERÓDROMO

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

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

LEMD AD 2.25 PENETRACIÓN DE LA SUPERFICIE DEL TRAMO VISUAL (VSS)

No aplicable.