

1. INDICADOR DE LUGAR-NOMBRE DEL AERÓDROMO
AERODROME LOCATION INDICATOR - NAMELEMD - MADRID/Adolfo Suárez
Madrid-Barajas

2. DATOS GEOGRÁFICOS Y DE ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO	AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA
ARP: 402820N 0033339W. Ver AD 2-LEMD ADC. Distancia y dirección desde la ciudad: 13 km NE. Elevación: 609 m / 1998 ft. Ondulación geode: 51 m ± 0.05 m (1). Temperatura de referencia: 34°C. Temperatura baja media: 5°C. Declinación magnética: 0° (2020). Cambio anual: 8.1'E. Administración AD: Aena. Dirección: Aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Avda. de La Hispanidad s/n. 28042 Madrid. TEL: +34-913 936 000 FAX: +34-913 936 221 AFTN: LEMD E-mail: comaismad@aena.es (COM/AIS) ceopsmad@aena.es (Centro de Operaciones del Aeropuerto) Tránsito autorizado: IFR. 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.	ARP: 402820N 0033339W. See AD 2-LEMD ADC. Distance and direction from the city: 13 km NE. Elevation: 609 m / 1998 ft. Geoid undulation: 51 m ± 0.05 m (1). Reference temperature: 34°C. Low average temperature: 5°C. Magnetic variation: 0° (2020). Annual change: 8.1'E. AD administration: Aena. Address: Aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Avda. de La Hispanidad s/n. 28042 Madrid. TEL: +34-913 936 000 FAX: +34-913 936 221 AFTN: LEMD E-mail: comaismad@aena.es (COM/AIS) ceopsmad@aena.es (Airport Operations Center) Approved traffic: IFR. Remarks: (1) For all AD points. Slot requests on the day of operation and outside office hours: Requests for slots on the day of operation and outside office hours (also known as real-time slot requests), should be directed to the Airport Operations Center. E-mail: mad.gtr@aena.es (messages in SSIM format, for instance, SCR). SITA: MADOPYA. TEL: +34-913 936 524 The real-time period starts at 12:00 LT on the working day prior to the date of the flight.
3. HORARIO DE OPERACIÓN	OPERATIONAL HOURS
Aeropuerto: H24. Aduanas e Inmigración: H24. Servicios médicos y de sanidad: Ver GEN 1.4. AIS/ARO: H24. (1) Servicio de Dirección de Plataforma (SDP): H24. Información MET: H24. ATS: H24. Abastecimiento de combustible: H24. Asistencia en tierra: H24. Seguridad: H24. Deshielo: H24. 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 para gestión de plan de vuelo de LEMD: LEMDZPXZ Oficina AIO Centralizada – Oficina NOTAM Internacional TEL: +34-913 213 137/138 E-mail: unof@enaire.es	Airport: H24. Customs and Immigration: H24. Health and Sanitation: See GEN 1.4. AIS/ARO: H24. (1) Apron Management Service (SDP): H24. MET briefing: H24. ATS: H24. Fuelling: H24. Handling: H24. Security: H24. De-icing: H24. Remarks: (1) Centralised ARO office, geographical area 3. TEL: +34-918 603 558 +34- 672 344 415 (only for communications contingency) E-mail: arocentralizada@enaire.es. LEMD AFTN address for flight plan management: LEMDZPXZ. Centralised AIO Office - International NOTAM Office TEL: +34-913 213 137/138 E-mail: unof@enaire.es
4. SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO	HANDLING SERVICES AND FACILITIES
Instalaciones para el manejo de carga: Hasta 10000 kg. Almacén especial de materia reglamentaria. Tipos de combustible: JET A-1. Tipos de lubricante: No. Capacidad de reabastecimiento: Sin limitaciones. Instalaciones para el deshielo: Servicio prestado por el agente de handling. Espacio disponible en hangar: No. Instalaciones para reparaciones: Sí. 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: MADJTCTC - SOUTH EUROPE GROUND SERVICES TEL: +34-913 189 281 +34-913 189 011 Móvil: +34-639 040 281	Cargo facilities: Up to 10000 kg. Special storage of regulation material. Fuel types: JET A-1. Oil types: No. Refuelling capacity: No limitations. De-icing facilities: Service provided by handling operator. Hangar space: No. Repair facilities: Yes. Remarks: Ramp agents. - GROUNDFORCE TEL: +34-913 938 243 FAX: +34-913 936 896 Mobile phone: +34-629 628 263 E-mail: madjturno@groundforce.aero SITA: MADJTCTC - SOUTH EUROPE GROUND SERVICES TEL: +34-913 189 281 +34-913 189 011 Mobile phone: +34-639 040 281

E-mail: jefesexplo@southeu.com
madka1@southeu.com
madki@southeu.com
SITA: MADKIIB
- AVIAPARTNER
Móvil: +34-655 338 271
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 SPAIN (AVIAPARTNER)
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 SERVICES
TEL: +34 913 936 775
TEL H24: +34 913 936 775
E-mail: ops@unitedaviation.es
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.

E-mail: jefesexplo@southeu.com
madka1@southeu.com
madki@southeu.com
SITA: MADKIIB
- AVIAPARTNER
Mobile phone: +34-655 338 271
E-mail: mad.ops@aviapartner.aero
SITA: MADOAXH
Ramp agents may attend commercial aviation as well as general aviation.
General Aviation ramp agents:
- AVIAVIP SPAIN (AVIAPARTNER)
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
Mobile phone: +34 669 293 991
E-mail: madrid@generalaviation.es
SITA: MADAPXH
- JETEX EXECUTIVE AVIATION SPAIN
TEL: + 34 91 660 06 25
Mobile phone: +34 696 389 536
E-mail: mad-madrid@jetex.com; spain@jetex.com
- MADRID SUPPORT SERVICES
TEL: +34 912 777 108
Mobile phone: +34 662 167 917
E-mail: madops@madsupport.aero
- SKY VALET SPAIN
TEL H24: +34 916 782 648
FAX: +34 913 936 899
Mobile phone: +34 696 401 625
E-mail: occ@skyvalet.com
SITA: MADSKXH
- UNITED AVIATION SERVICES
TEL: +34 913 936 775
TEL H24: +34 913 936 775
E-mail: ops@unitedaviation.es
SITA: MADSPCR
- UNIVERSAL AVIATION SPAIN
TEL: +34 913 936 890
FAX: +34 913 936 891
Mobile phone: +34 626 360 527
E-mail: universal.aviation@uvspain.com
SITA: MADTJUV

NOTE: General Aviation and Business aircraft, see item 20 Local
Regulations.

5. INSTALACIONES PARA LOS PASAJEROS

Hoteles: No.
Restaurante: Sí.
Transporte: Autobuses, taxis, coches de alquiler, metro y tren de cercanías.
Instalaciones médicas: Primeros auxilios. Ambulancias.
Banco/Oficina Postal: Sí.
Información turística: Sí.
Observaciones: Ninguna.

PASSENGER FACILITIES

Hotels: No.
Restaurant: Yes.
Transportation: Buses, taxis, hire cars, underground and suburban train.
Medical facilities: First aid. Ambulances.
Bank/Post Office: Yes.
Tourist information: Yes.
Remarks: None.

6. SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

Categoría de incendios: 10.
Equipo de salvamento: De acuerdo a la categoría de incendios publicada.
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.

Observaciones: (1) Contacto E-mail: ceopsmad@aena.es (Centro de Operaciones del Aeropuerto), TEL: +34-913 936 524.

RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

Fire category: 10.
Rescue equipment: In accordance with the fire category published.
Removal of disabled aircraft:

Available subject to prior signed declaration by the aircraft operator of inability to remove it with their own means, and releasing the airport manager from liability. (1)
Capacities of available equipment:
- Elevation system with air mats (8) with a total capacity of 268 TM.
- Aircraft rescue platforms, several, with capacity up to 230 TM at 3 points.
- Slings for hoisting fuselage, several, with capacity up to 2x50 TM.
- Swivel dollies for transporting fuselage, several, with capacity up to 50 TM.
- Beams for hoisting gantry, several, with capacity up to 25 TM.
- Transport slings by traction (De-Bogging), several, with capacity up to 2x55 TM.
- Hydraulic jack (70-690mm) with capacity up to 99 TM.
- Sufficient ground reinforcement materials for elevation and rolling, with no limitation on aircraft.

Remarks: (1) Contact E-mail: ceopsmad@aena.es (Airport Operations Center), TEL: +34-913 936 524.

7. EVALUACIÓN Y NOTIFICACIÓN DEL ESTADO DE LA SUPERFICIE DE LA PISTA Y PLAN PARA LA NIEVE

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.

Prioridades de limpieza: Pista, calle de rodaje, plataforma, vías de servicio, accesos.

Material usado para el tratamiento de la superficie del área de movimiento: Formiato potásico líquido (KFOR).

Pistas de invierno especialmente preparadas: No aplica.

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.

RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN

Types of clearing equipment: Pick up vehicles with snowplough blade and de-icer spreader, heavy vehicles with snowplough blade, liquid de-icer spreader, front loader and sweeper trucks.

Clearance priorities: Runway, taxiway, apron, service roads, accesses.

Use of material for movement area surface treatment: Potassium formate fluid (KFOR).

Specially prepared winter runways: Not applicable.

Remarks:

Period of application of snow plan: 01-NOV to 31-MAR.

Runway surface condition assessment and reporting in accordance with the Global Reporting Format (GRF) methodology described in AD 1.2.2.

Aerodrome in service during all seasons of the year.

8. DETALLES DEL ÁREA DE MOVIMIENTO

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 26: INFO NO AVBL.
 - 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;
 - 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.

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, W16, 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.
- 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.

MOVEMENT AREA DETAILS

Apron: Surface: Concrete and asphalt.

Strength:

- PCN 91/F/B/W/T, EXC T-4 and T-4S: PCN 90/R/A/W/U, and PRKG:
 - 20 to 26: INFO NO AVBL.
 - 40 to 43, 45, T1 to T19: PCN 148/F/A/W/T;
 - 30 to 37, 44 and 50 to 162: PCN 104/R/A/W/T;
 - 171 to 175: PCN 80/F/B/W/U;
 - 178 to 190 and 220 to 249: PCN 84/R/A/W/T;
 - 200 to 218: PCN 71/R/A/W/T;
 - 258 to 264: PCN 83/R/B/W/T;
 - 300 to 394: PCN 81/R/A/W/T;
 - 400 to 419: PCN 101/F/A/W/T;
 - T20 to T23: PCN 116/R/A/W/T;
 - T24 to T36: PCN 103/R/B/W/T.
- RWY 36R de-icing area: PCN 65/F/B/W/U.

Taxiways: Width:

- TWY of RWY 14L/32R and 18L/36R: 25 m.
- TWY of RWY 14R/32L: 23.5 m.
- TWY of RWY 18R/36L:
 - Z4, Z6, Z8, Z10, Z12: 30 m.
 - Z14: 26 m.
 - ZW1, ZW2, ZW3, ZW4, ZW5: 45 m.
- TWY of apron T-123: CA and CB: 33 m.
- TWY of apron T-4 (East/West zones): 23 m.
- TWY of apron T-4S: 25 m EXC AM3, EB1, EB2, EB6, EB7, EB8, EC1, EC2, EC6, EC7, EC8, M27 to M31, GATE 14: 23 m.

Surface: Asphalt and concrete.

Strength:

- TWY of RWY 14L/32R: PCN 121/F/A/W/T, EXC K1 to K5, KA2 to KA8, KB2, KC2, KC3: PCN 101/F/A/W/T.
- TWY of RWY 14R/32L: PCN 62/F/A/W/T, EXC:
 - L1, L3 to 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 of RWY 18L/36R: PCN 134/F/A/W/T EXC Y1 to Y7: PCN 101/F/A/W/T.
- TWY of 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 to ZW5: PCN 91/F/D/W/T.
- A1 to A4: PCN 104/R/A/W/T.
- A5 and DI4: PCN 103/F/A/W/T.
- A6 to A14: PCN 141/F/A/W/T.
- A17 to A20, M17, R5 to R7: PCN 101/F/C/W/T.
- A30 to A34, B11 to B13, BY12, BY13, D5, DI2, J5, J6, JI5, JI6, M30 to M34, N11 to N13, NY12, NY13, U3, U4, W3 to W6, WA, W16, WN1 to WN3, X5: PCN 101/F/A/W/T.
- AZ2 to AZ6, H2, J2, M14 to M16, MZ3 to MZ7, S2, V1, V2, W1, W2: PCN 87/F/D/W/T.
- C1 to C5, CA, CB, M1 to 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.
- I6 to I8: PCN 150/F/A/W/T.
- I9 to 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.

Posiciones de comprobación: Altimetro: - 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. Observaciones: Ninguna.	Check locations: Altimeter: - Apron T-123: - Ramps R-0, R-1, R-2, R-3, R-6 and PRKG from 50 to 74 of ramp R-5: ELEV 602 m/1975 ft. - Ramp R-4 and PRKG from 149 to 162 of ramp R-5: ELEV 598 m/1962 ft. - Ramp R-7: - PRKG from 178 to 190 and 220 to 264 ELEV: 595 m/1952 ft; - PRKG from 200 to 218 ELEV: 591 m/1939 ft. - Apron T-4 ELEV: 616 m/2020 ft. - Apron T-4S ELEV: 597 m/1958 ft. VOR: No. INS: See AD 2-LEMD PDC. Remarks: None.
--	---

9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUÍA DE RODAJE	TAXIING GUIDANCE SYSTEM AND MARKINGS
Sistema de guía de rodaje: Indicadores de posición iluminados, letreros y barras de NO ENTRY (1), letreros de instrucciones obligatorias e información LGTD, 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.	Taxiing guidance system: Lighted position indicators, NO ENTRY boards and bars (1), mandatory instructions and information signs LGTD, runway-holding positions, intermediate holding positions, stop bars (1), intermediate holding positions lights (1), runway guard lights and stands identification markings.
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), señales indicadoras de calle de salida rápida en RWY 32L (L2, L3, L4, L5, L7).	RWY markings: Designators, threshold, displaced threshold RWY 18L, 18R 32L and 32R, centre line, touchdown zone (except on RWY 14L, 14R, 36L, 36R), side stripe, aiming point (EXC RWY 14L, 14R, 36L, 36R), marking rapid exit indicators on RWY 32L (L2, L3, L4, L5, L7).
Señalización de TWY: Eje, faja lateral y balizas reflectantes en borde.	TWY markings: Centre line, side stripe and reflective markers on edge.
Observaciones: (1) Con iluminación LED.	Remarks: (1) LED lighting.

10. OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO	AERODROME OBSTACLES
Obstáculos en las Superficies de Aproximación, Ascenso en el Despegue, Cónica, Horizontal interna, Transición, Transición Interna y aterrizaje interrumpido establecidas en el Anexo 14 de OACI; y las áreas 2A y 3 establecidas en el Anexo 15 de la OACI. Los que perforan estas superficies se identifican en el fichero CSV como “Relevante_Relevant = Si/Yes” Ver Ítem 10 y apartado Conjunto de Datos. Observaciones: Ver AD 2-LEMD AOC. RWY 32R, 32L, 18R y 18L: No utilizables en despegues. Ver casilla 12.	Obstacles which penetrate Approach, Take-Off Climb, Conical, Inner Horizontal, Transitional, Inner Transitional and Balked Landing Surfaces established in ICAO Annex 14; and the areas 2A and 3 established in ICAO Annex 15. Those penetrating these surfaces are identified in the CSV file as “Relevante_Relevant = Si/Yes” See Item 10 and Digital Data section. Remarks: See AD 2-LEMD AOC. RWY 32R, 32L, 18R and 18L: Not available for take-off. See item 12.

11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO	METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED
Oficina MET: Barajas EM Ae. HR: H24. METAR: Semihorario. TAF: 30 HR. TREND: Sí. Información: En persona y telefónica. Documentación de vuelo/Idioma: Cartas y lenguaje claro / Español/Inglés. Cartas: Mapas previstos significativos y de viento y temperatura en altitud. Equipo suplementario: Presentador de imágenes de nubes y rayos y de información radar. Dependencia ATS atendida: TWR, APP. Información adicional: Madrid OMAe (LEMC): H24; TEL: +34-915 045 807. Barajas EM Ae: H24; TEL:+34-913 055 782. 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.	MET office: Barajas EM Ae. HR: H24. METAR: Half-hourly. TAF: 30 HR. TREND: Yes. Briefing: In person and by telephone. Flight documentation/Language: Charts and plain language / Spanish/English. Charts: Significant forecasted and wind and temperature in altitude maps. Supplementary equipment: Clouds and lightning image and radar information display. ATS unit served: TWR, APP. Additional information: Madrid OMAe (LEMC): H24; TEL: +34-915 045 807. Barajas EM Ae: H24; TEL:+34-913 055 782. Remarks: Aerodrome climatological summary available. Aerodrome warnings available. Forecasted vertical wind shear warnings are issued in the airport. A meteorological station launches balloons into the aerodrome area, in 4028N 00335W from 1115 to 1130 UTC and from 2315 to 2330 UTC. Aerodrome MET guide available.

12. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA					RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS					
RWY	Orientación Direction	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m) Strip (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
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	Si // Yes	240 x 150 (6)	ASPH PCN 133/F/A/W/T SWY: No

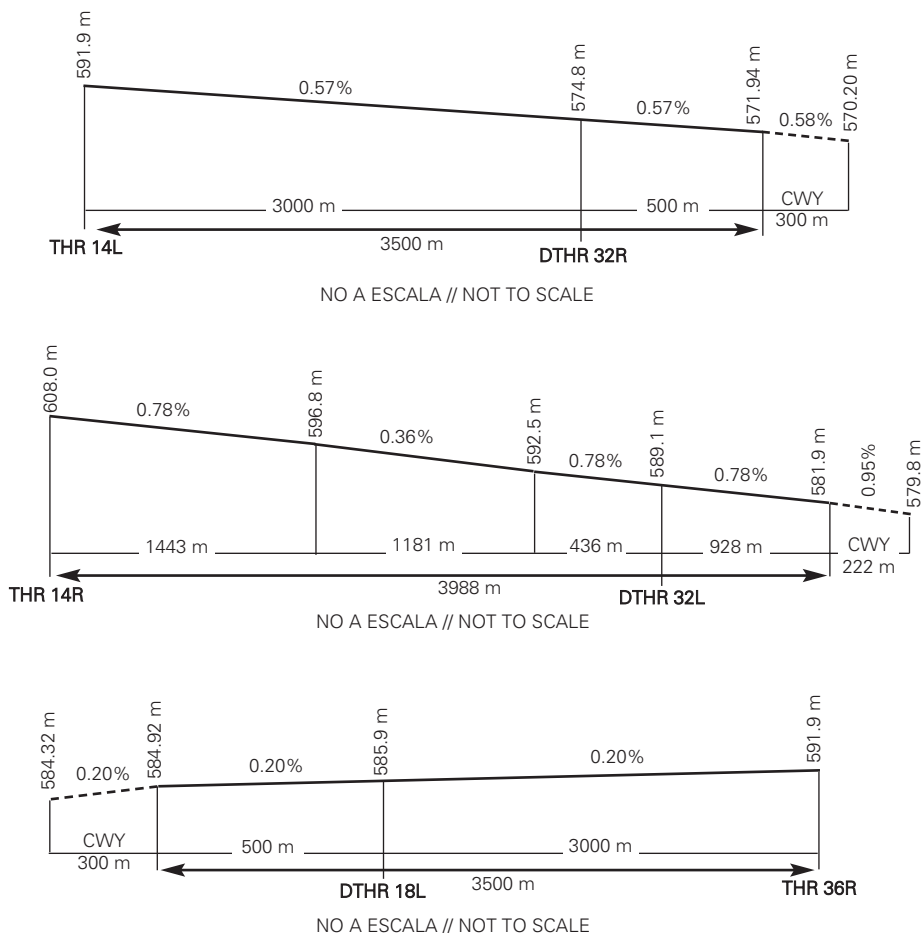
RWY	Orientación Direction	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m) Strip (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
14R (8) (10)	142.20° GEO 143° MAG	3988 x 60	402905.50N 0033433.64W	THR: 608 m / 1995 ft TDZ: No	No	222 x 150	4108 x 300	No	240 x 150	ASPH PCN 83/F/A/W/T SWY: No
32L (2) (7)	322.21° 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	Si // Yes	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	Si // Yes	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	Si // Yes	240 x 150	ASPH PCN 111/F/A/W/T SWY: No
36L (8) (12)	359.76° GEO 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

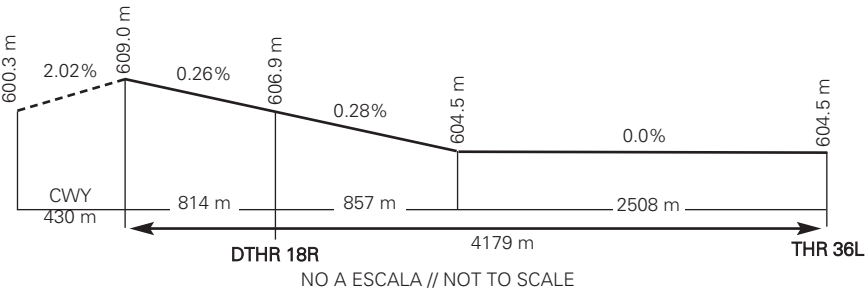
Observaciones: (1) THR RWY 32R desplazado 500 m.
(2) THR RWY 32L desplazado 928 m.
(3) THR RWY 18L desplazado 500 m.
(4) THR RWY 18R desplazado 814 m.
(5) Primeros 273.5 m RWY 36L de hormigón hidráulico:
PCN 81/R/B/W/U.
(6) Ver casilla 23 (EMAS).
(7) No utilizable para despegues.
(8) No utilizable para 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.

Remarks: (1) THR RWY 32R displaced 500 m.
(2) THR RWY 32L displaced 928 m.
(3) THR RWY 18L displaced 500 m.
(4) THR RWY 18R displaced 814 m.
(5) First 273.5 m RWY 36L of hydraulic concrete:
PCN 81/R/B/W/U.
(6) See item 23 (EMAS).
(7) Not available for take-off.
(8) Not available for landing.
(9) End RWY 14L coordinates: 402812.03N 0033157.29W.
(10) End RWY 14R coordinates: 402723.32N 0033249.89W.
(11) End RWY 36R coordinates: 403157.44N 0033333.77W.
(12) End RWY 36L coordinates: 403148.78N 0033429.41W.

Perfil:

Profile:





13. DISTANCIAS DECLARADAS		DECLARED DISTANCES		
RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
14L	3500	3800	3500	NU
32R	NU	NU	NU	3000
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.		Remarks: None.		

14. ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA	APPROACH AND RUNWAY LIGHTING
Pista: 14L. Aproximación: No. PAPI (MEHT): No. Umbral: No. Zona de toma de contacto: No. Eje pista: 3500 m: 2600 m blancas + 600 m rojas y blancas + 300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m. (1) Borde de pista: 3500 m: 2900 m blancas + 600 m amarillas. LIH. Distancia entre luces: 60 m. (1) Extremo de pista: Rojas. (1) Zona de parada: No. Observaciones: (1) Con iluminación LED.	Runway: 14L. Approach: No. PAPI (MEHT): No. Threshold: No. Touchdown zone: No. Runway centre line: 3500 m: 2600 m white+600 m red and white+300 m red. LIH. Distance between lights: 15 m. (1) Runway edge: 3500 m: 2900 m white + 600 m yellow. LIH. Distance between lights: 60 m. (1) Runway end: Red. (1) Stopway: No. Remarks: (1) LED lighting.
Pista: 32R. Aproximación: Precisión CAT II/III, 900 m. LIH. PAPI (MEHT): 3° (22.19 m/73 ft). Umbral: Verdes, con barras de ala. (1) Zona de toma de contacto: 900 m blancas. (1) Eje pista: 3000 m: 2100 m blancas + 600 m rojas y blancas + 300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m. (1) Borde de pista: 3500 m: 500 m rojas + 2400 m blancas + 600 m amarillas. LIH. Distancia entre luces: 60 m. (1) Extremo de pista: Rojas. (1) Zona de parada: No. Observaciones: Luces indicadoras de salida rápida (K4 y K5). (1) (1) Con iluminación LED.	Runway: 32R. Approach: Precision CAT II/III, 900 m. LIH. PAPI (MEHT): 3° (22.19 m/73 ft). Threshold: Green, with wing bars. (1) Touchdown zone: 900 m white. (1) Runway centre line: 3000 m: 2100 m white+600 m red and white+300 m red. LIH. Distance between lights: 15 m. (1) Runway edge: 3500 m: 500 m red + 2400 m white + 600 m yellow. LIH. Distance between lights: 60 m. (1) Runway end: Red. (1) Stopway: No. Remarks: Rapid exit taxiway indicator lights (K4 and K5). (1) (1) LED lighting.
Pista: 14R. Aproximación: No. PAPI (MEHT): No. Umbral: No. Zona de toma de contacto: No. Eje pista: 3988 m: 3088 m blancas + 600 m rojas y blancas + 300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m. (1) Borde de pista: 3988 m: 3388 m blancas + 600 m amarillas. LIH. Distancia entre luces: 60 m. (1) Extremo de pista: Rojas. (1) Zona de parada: No. Observaciones: (1) Con iluminación LED.	Runway: 14R. Approach: No. PAPI (MEHT): No. Threshold: No. Touchdown zone: No. Runway centre line: 3988 m: 3088 m white + 600 m red and white + 300 m red. LIH. Distance between lights: 15 m. (1) Runway edge: 3988 m: 3388 m white + 600 m yellow. LIH. Distance between lights: 60 m. (1) Runway end: Red. (1) Stopway: No. Remarks: (1) LED lighting.

→ **Pista:** 32L.**Aproximación:** Precisión CAT II/III, 900 m. LIH. (1)**PAPI (MEHT):** 3° (23.35 m/77 ft). (1)**Umbral:** Verdes, con barras de ala. (1)**Zona de toma de contacto:** 900 m blancas. (1)**Eje pista:** 3060 m: 2160 m blancas + 600 m rojas y blancas + 300 m rojas. LIH
Distancia entre luces: 15 m. (1)**Borde de pista:** 3988 m: 928 m rojas + 2460 m blancas + 600 m amarillas. LIH.
Distancia entre luces: 60 m. (1)**Extremo de pista:** Rojas. (1)**Zona de parada:** No.**Observaciones:** Luces indicadoras de salida rápida (L2, L3, L4, L5 y L7).
(1) Con iluminación LED.**Pista:** 18L.**Aproximación:** Precisión CAT II/III, 900 m. LIH.**PAPI (MEHT):** 3° (22.79 m/75 ft).**Umbral:** Verdes, con barras de ala.**Zona de toma de contacto:** 900 m blancas.**Eje pista:** 3000 m: 2100 m blancas + 600 m rojas y blancas + 300 m rojas. LIH.
Distancia entre luces: 15 m.**Borde de pista:** 3500 m: 500 m rojas + 2400 m blancas + 600 m amarillas. LIH.
Distancia entre luces: 60 m.**Extremo de pista:** Rojas.**Zona de parada:** No.**Observaciones:** Luces indicadoras de salida rápida (Y4 y Y5).**Pista:** 36R.**Aproximación:** No.**PAPI (MEHT):** No.**Umbral:** No.**Zona de toma de contacto:** No.**Eje pista:** 3500 m: 2600 m blancas + 600 m rojas y blancas + 300 m rojas. LIH.
Distancia entre luces: 15 m.**Borde de pista:** 3500 m: 2900 m blancas + 600 m amarillas. LIH.
Distancia entre luces: 60 m.**Extremo de pista:** Rojas.**Zona de parada:** No.**Observaciones:** Ninguna.**Pista:** 18R.**Aproximación:** Precisión CAT II/III, 900 m. LIH.**PAPI (MEHT):** 3° (20.59 m/68 ft).**Umbral:** Verdes, con barras de ala. (1)**Zona de toma de contacto:** 900 m blancas. (1)**Eje pista:** 3365 m: 2465 m blancas + 600 m rojas y blancas + 300 m rojas. LIH.
Distancia entre luces: 15 m. (1)**Borde de pista:** 4179 m: 814 m rojas + 2765 m blancas + 600 m amarillas. LIH.
Distancia entre luces: 60 m. (1)**Extremo de pista:** Rojas. (1)**Zona de parada:** No.**Observaciones:** Luces indicadoras de salida rápida (Z7, Z8 y Z10).
(1) Con iluminación LED.**Pista:** 36L.**Aproximación:** No.**PAPI (MEHT):** No.**Umbral:** No.**Zona de toma de contacto:** No.**Eje pista:** 4179 m: 3279 m blancas + 600 m rojas y blancas + 300 m rojas. LIH.
Distancia entre luces: 15 m. (1)**Borde de pista:** 4179 m: 3579 m blancas + 600 m amarillas. LIH.
Distancia entre luces: 60 m. (1)**Extremo de pista:** Rojas. (1)**Zona de parada:** No.**Observaciones:** (1) Con iluminación LED.**Runway:** 32L.**Approach:** Precision CAT II/III, 900 m. LIH. (1)**PAPI (MEHT):** 3° (23.35 m/77 ft). (1)**Threshold:** Green, with wing bars. (1)**Touchdown zone:** 900 m white. (1)**Runway centre line:** 3060 m: 2160 m white + 600 m red and white + 300 m red. LIH.
Distance between lights: 15 m. (1)**Runway edge:** 3988 m: 928 m red + 2460 m white + 600 m yellow. LIH
Distance between lights: 60 m. (1)**Runway end:** Red. (1)**Stopway:** No.**Remarks:** Rapid exit taxiway indicator lights (L2, L3, L4, L5 and L7).
(1) LED lighting.**Runway:** 18L.**Approach:** Precision CAT II/III, 900 m. LIH.**PAPI (MEHT):** 3° (22,79 m/75 ft).**Threshold:** Green, with wing bars.**Touchdown zone:** 900 m white.**Runway centre line:** 3000 m: 2100 m white+600 m red and white+300 m red. LIH.
Distance between lights: 15 m.**Runway edge:** 3500 m: 500 m red + 2400 m white + 600 m yellow. LIH.
Distance between lights: 60 m.**Runway end:** Red.**Stopway:** No.**Remarks:** Rapid exit taxiway indicator lights (Y4 and Y5).**Runway:** 36R.**Approach:** No.**PAPI (MEHT):** No.**Threshold:** No.**Touchdown zone:** No.**Runway centre line:** 3500 m: 2600 m white+600 m red and white+300 m red. LIH.
Distance between lights: 15 m.**Runway edge:** 3500 m: 2900 m white + 600 m yellow. LIH.
Distance between lights: 60 m.**Runway end:** Red.**Stopway:** No.**Remarks:** None.**Runway:** 18R.**Approach:** Precision CAT II/III, 900 m. LIH**PAPI (MEHT):** 3° (20.59 m/68 ft).**Threshold:** Green, with wing bars. (1)**Touchdown zone:** 900 m white. (1)**Runway centre line:** 3365 m: 2465 m white+600 m red and white+300 m red. LIH.
Distance between lights: 15 m. (1)**Runway edge:** 4179 m: 814 m red + 2765 m white + 600 m yellow. LIH.
Distance between lights: 60 m. (1)**Runway end:** Red. (1)**Stopway:** No.**Remarks:** Rapid exit taxiway indicator lights (Z7, Z8 and Z10).
(1) LED lighting.**Runway:** 36L.**Approach:** No.**PAPI (MEHT):** No.**Threshold:** No.**Touchdown zone:** No.**Runway centre line:** 4179 m: 3279 m white + 600 m red and white + 300 m red. LIH.
Distance between lights: 15 m. (1)**Runway edge:** 4179 m: 3579 m white + 600 m yellow. LIH.
Distance between lights: 60 m. (1)**Runway end:** Red. (1)**Stopway:** No.**Remarks:** (1) LED lighting.**15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA****ABN/IBN:** No.**WDI:** 1 próximo a THR RWY 14R, 1 próximo a THR RWY14L,
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.**Iluminación de TWY:** Eje: rutas de rodaje normalizadas. (1)**Iluminación de plataforma:** Postes proyectores.**OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY****ABN/IBN:** No.**WDI:** 1 near THR RWY 14R, 1 near THR RWY 14L,
1 near THR RWY 36L, 1 near THR RWY 36R,
1 near THR RWY 32L, 1 near THR RWY 32R,
1 near THR RWY 18R, 1 near THR RWY 18L, LGTD.
See AD 2-LEMD ADC 1.1.**TWY lighting:** Centre line: standard taxiing routes. (1)**Apron lighting:** Floodlighting poles.

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.	Secondary power supply: Visual aid systems: a) engine generators that provide a MAX switch-over time (light) of 1 SEC for the approach, runway threshold, runway end, runway centre line, touchdown zone and all stop bars systems; b) engine generators that provide a MAX switch-over time (light) of 15 SEC for the rest of the lighting systems, as per Annex 14.
Observaciones: (1) Con iluminación LED.	Remarks: (1) LED lighting.

16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS	HELICOPTER LANDING AREA
Situación: No. Elevación: No. Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización: No. Orientación: No. Distancias declaradas: No. Iluminación: No. Observaciones: Ninguna.	Position: No. Elevation: No. Dimensions, surface, maximum weight, marking: No. Direction: No. Declared distances: No. Lighting: No. Remarks: None.

17. ESPACIO AÉREO ATS	ATS AIRSPACE			
Denominación y límites laterales Designation and lateral limits	Límites verticales Vertical limits	Clase de espacio aéreo Airspace class	Unidad responsable Idioma Unit Language	Altitud de transición Transition altitude
CTR MADRID 403301.53N 0034658.39W; arco centrado en DVOR/DME BRA (402808.9N 0033327.1W), de radio 11.4 NM; 402158.81N 0032053.71W; 401544.73N 0031457.24W; 400611.28N 0032929.16W; 401222.89N 0033746.85W; 400809.08N 0034614.61W; 401320.10N 0035258.35W; 401642.37N 0034856.17W; arco centrado en MADRID/Getafe AD (401738.6N 0034325.4W), de radio 8.0 km; 402038.71N 0034729.48W; arco centrado en MADRID/Cuatro Vientos AD (402214.4N 0034706.5W), de radio 3.0 km; 402146.76N 0034504.54W; arco centrado en MADRID/Getafe AD (401738.6N 0034325.4W), de radio 8.0 km; 402154.86N 0034232.04W; 402308.24N 0034112.60W; 403301.53N 0034658.39W // 403301.53N 0034658.39W; arc centred on DVOR/DME BRA (402808.9N 0033327.1W), radius 11.4 NM; 402158.81N 0032053.71W; 401544.73N 0031457.24W; 400611.28N 0032929.16W; 401222.89N 0033746.85W; 400809.08N 0034614.61W; 401320.10N 0035258.35W; 401642.37N 0034856.17W; arc centred on MADRID/Getafe AD (401738.6N 0034325.4W), radius 8.0 km; 402038.71N 0034729.48W; arc centred on MADRID/Cuatro Vientos AD (402214.4N 0034706.5W), radius 3.0 km; 402146.76N 0034504.54W; arc centred on MADRID/Getafe AD (401738.6N 0034325.4W), radius 8.0 km; 402154.86N 0034232.04W; 402308.24N 0034112.60W; 403301.53N 0034658.39W.	1000 ft AGL SFC	D (1)	MADRID APP ES/EN	3962 m / 13000 ft
ATZ MADRID/BARAJAS Círculo de 8 km de radio centrado en ARP. (2) // Circle radius 8 km centred on ARP. (2)	3000 ft HGT (3) 1000 ft HGT	A	MADRID TWR ES/EN	
	1000 ft HGT (3) SFC	D		

Observaciones: (1) Sólo se permiten vuelos visuales a aeronaves militares españolas con origen o destino instalaciones del Ministerio de Defensa. (2) O la visibilidad horizontal, lo que resulte inferior. (3) O hasta la elevación del techo de nubes, lo que resulte más bajo.	Remarks: (1) Visual flights only allowed to Spanish military aircraft from/to Ministerio de Defensa facilities. (2) Or the ground visibility, whichever is lower. (3) Or up to the cloud ceiling, whichever is lower.
---	---

18. INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN ATS	ATS COMMUNICATION FACILITIES			
Servicio Service	Distintivo llamada Call sign	FREQ	HR	Observaciones Remarks
APP	Madrid APP	118.400 MHz 118.755 C 124.030 C 128.700 MHz 134.955 C 136.105 C 127.100 MHz 127.505 C 124.230 C 131.175 MHz 130.805 C 134.030 C	H24 H24 H24 H24 H24 H24 H24 H24 H24 H24 H24 H24	APP/I APP/L APP/L APP/H APP/L APP INITIAL FINAL DEP W DEP E BACKUP APP/I 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 // EAST
		130.355 C	H24	CLR OESTE // WEST
		123.330 C	H24	DESHIELO // DEICING RWY 36L
		130.255 C	H24	DESHIELO // DEICING RWY 36R
		122.980 C	H24	SERVICIO DE EXTINCIÓN DE INCENDIOS // FIRE FIGHTING SERVICE
SDP	Barajas Apron	119.500 MHz	H24	MIL
		362.100 MHz	H24	MIL
		121.705 C	H24	APRON S-SOUTH
		121.855 C	H24	APRON S-NORTH
		123.005 C	H24	APRON W-SOUTH
ATIS	Madrid/Barajas Information	123.255 C	H24	APRON W-NORTH
		123.480 C	H24	BACKUP
		118.255 C	H24	ARR
D-ATIS	Madrid/Barajas Information	130.855 C	H24	DEP
		NIL	H24	Suministro de información ATIS mediante enlace de datos // Provision of ATIS information via data link.

19. RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIAJE

RADIO NAVIGATION & LANDING FACILITIES

Instalación (VAR) Facility (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas Coordinates	ELEV DME	Observaciones Remarks
DVOR (0°)	BRA	116.450 MHz	H24	402808.9N 0033327.1W		COV 40 NM AVBL BTN: - R-060/R-200 a // at 7000 ft AMSL, - R-200/R-300 a // at 8000 ft AMSL, - R-300/R-340 a // at 10000 ft AMSL, - R-340/R-060 a // at 9000 ft AMSL.
DME	BRA	CH 111Y	H24	402808.6N 0033327.5W	600 m	COV 40 NM AVBL BTN: - R-060/R-200 a // at 7000 ft AMSL, - R-200/R-300 a // at 8000 ft AMSL, - R-300/R-340 a // at 10000 ft AMSL, - R-340/R-060 a // at 9000 ft AMSL. R-349 error de distancia // distance error BTN 6.8 NM y // and 4.3 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 // overlap with DGO.
DME	RBO	CH 86Y	H24	405114.3N 0031447.4W	960 m	R-010 COV: - FL110 60 NM, - FL120 64 NM solape con // overlap with 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 // Possible signal loss.
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 // at: - FL120 TIL 60 NM, Posible pérdida de señal a paritr de RIDAV // Possible signal loss FM RIDAV.
DME	NVS	CH 96Y	H24	402206.8N 0041457.6W	780 m	R-279 COV a // at: - FL120 TIL 60 NM, Posible pérdida de señal a paritr de RIDAV // Possible signal loss FM 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 // or ABV, - R-035/R-140 4600 ft AMSL o // or ABV, - R-140/R-270 5800 ft AMSL o // or ABV, - R-270/R-350 8200 ft AMSL o // or ABV. R-190 COV: - FL090 64 NM, - FL100 73 NM (solape con MAR // overlap with 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 // or ABV, - R-035/R-140 4600 ft AMSL o // or ABV, - R-140/R-270 5800 ft AMSL o // or ABV, - R-270/R-350 8200 ft AMSL o // or ABV.

Instalación (VAR) Facility (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas Coordinates	ELEV DME	Observaciones Remarks
DVOR (0°) DME VOR (1°W)	CNR	117.300 MHz CH 120X 116.750 MHz	H24 H24 H24	403845.5N 0034409.0W 403845.8N 0034408.5W 420139.4N 0040632.9W	810 m	R-190 COV: - FL090 64 NM, - FL100 73 NM (solape con MAR // overlap with MAR). COV 40 NM AVBL BTN: - R-065/R-105 FL075 o // or ABV, - R-105/R-335 5500 ft AMSL o // or ABV, - R-335/R-065 6000 ft AMSL o // or ABV. R-065 a // at FL090: Posibles oscilaciones de más de ±2° // Possible signal oscillations greater than ±2° BTN 0 & 10 NM. R-185 a // at FL100: Posibles oscilaciones de más de ±2° // Possible signal oscillations greater than ±2° BTN 0 & 5 NM. R-248 a // at FL110: Posibles oscilaciones de más de ±2° // Possible signal oscillations greater than ±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 // or ABV, - R-105/R-335 5500 ft AMSL o // or ABV, - R-335/R-065 6000 ft AMSL o // or ABV.
DVOR (0°)	BAN	112.800 MHz	H24	411924.8N 0023747.2W	1140 m	COV 40 NM AVBL BTN: - R-230/R-070 a // at 9500 ft AMSL o // or ABV, - R-070/R-230 a // at 6000 ft AMSL o // or ABV.
DME	BAN	CH 75X	H24	411925.2N 0023747.7W		COV 40 NM AVBL BTN: - R-230/R-070 a // at 9500 ft AMSL o // or ABV, - R-070/R-230 a // at 6000 ft AMSL o // or ABV.
DVOR (0°)	CJN	115.600 MHz	H24	402219.1N 0023240.6W		R-069 COV a // at: - FL080 56 NM, - FL100 66 NM, - FL120 85 NM punto // point NEXAS
DME	CJN	CH 103X	H24	402218.6N 0023240.8W		R-069 COV a // at: - FL080 56 NM, - FL100 66 NM, - FL120 85 NM punto // point NEXAS
→ LOC 32L (0°) ILS CAT III	MAA	109.900 MHz	H24	402912.1N 0033440.4W	594 m	323° MAG / 258 m FM THR 14R; COV 17 NM AVBL a 5000 ft AMSL o ABV // COV 17 NM AVBL at 5000 ft AMSL or ABV. COV 25 NM AVBL a 5500 ft AMSL o ABV // COV 25 NM AVBL at 5500 ft AMSL or ABV.
GP 32L		333.800 MHz	H24	402757.2N 0033317.3W		3°; RDH 16.6 m; a // at 294 m FM THR 32L & 130 m FM RCL a la derecha en el sentido de APCH // to the right in the direction of APCH. REF DME DTHR 32L. 180° MAG / 302 m FM THR 36R.
ILS/DME 32L LOC 18L (0°) ILS CAT III GP 18L	MAA IML	CH 36X 111.500 MHz 332.900 MHz	H24 H24 H24	402757.2N 0033317.3W 402954.2N 0033333.1W 403131.5N 0033329.0W		3°; RDH 16.3 m; a // at 299 m FM THR 18L & 110 m FM RCL a la izquierda e el sentido de APCH // to the left in the direction of APCH. REF DME DTHR 18L. 180°MAG / 327 m FM THR 36L
ILS/DME 18L LOC 18R (0°) ILS CAT III GP 18R	IML IMR	CH 52X 110.700 MHz 330.200 MHz	H24 H24 H24	403131.5N 0033329.6W 402922.7N 0033428.6W 403111.9N 0033423.3W		3°, RDH 16.4 m; a // at 326 m FM THR 18R & 140 m FM RCL a la izquierda en el sentido de APCH // to the left in the direction of APCH. REF DME DTHR 18R. 323° MAG / 302 m FM THR 14L COV 17 NM AVBL a // at 5000 ft AMSL o // or ABV. COV 25 NM AVBL a // at 5000 ft AMSL o // or ABV.
ILS/DME 18R LOC 32R (0°) ILS CAT III	IMR MBB	CH 44X 109.100 MHz	H24 H24	403111.8N 0033423.9W 402949.4N 0033336.2W	612 m	3°, RDH 16.5 m; a // at 284 m FM THR 32R & 120 m FM RCL a la derecha en el sentido de APCH // to the right in the direction of APCH. 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 // COV 17 NM AVBL BTN 35° to the left and 31° to the right of RCL at 5500 ft AMSL or ABV.
GP 32R		331.400 MHz	H24	402834.5N 0033213.7W	582 m	
ILS/DME 32R	MBB	CH 28X	H24	402834.2N 0033214.2W		

20. REGLAMENTACIÓN LOCAL

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.

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.

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 del gestor de Aviación General y de Negocios autorizado por el aeropuerto:

AVIAVIP FBO MADRID
TEL H24: +34 629 361 111
E-mail: lemd@aviavip.com

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

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

Para garantizar el cumplimiento del Reglamento (UE) N° 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.

PLANES DE VUELO

- La oficina de operaciones de Adolfo Suárez Madrid-Barajas no aceptará planes de vuelo con origen o destino Adolfo Suárez Madrid-Barajas AD, cuya EOBT o ETA 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.

LOCAL REGULATIONS

Operating restrictions adopted as a result of environmental restrictions must be complied with unless the airport management considers suspending them due to causes of force majeure which seriously affect passengers. This suspension must be, in any event, temporary and exceptional and the Airport will notify those involved.

ILS CATEGORY II AND III OPERATIONS

RWY 18L/18R and 32L/32R, subject to service availability of the appropriate approach and landing aids, are suitable for the carrying out of CAT II and III operations by those air operators whose operating minima have been approved by the aeronautical civil authority.

RESTRICTIONS TO OPERATIONS

- Aerodrome closed to aircraft without radio communication and helicopters.
- Aerodrome closed to piston-engined aircraft.
- Aerodrome closed to training operations.

All aircraft wishing to operate at the airport must have engaged a handling agent.

General and Business Aviation Aircraft:

All aircraft with MTOW less than 10000 Kg and/or fewer than 20 seats must have engaged the services of the General and Business Aviation manager authorized by the airport:

AVIAVIP FBO MADRID
TEL H24: +34 629 361 111
E-mail: lemd@aviavip.com

In every slot message or request for General Aviation and Business flights wishing to operate at the airport, the following must be included:

- Flight Handling agent,
- General and Business Aviation manager if engaged.

Any aircraft whose MTOW is more than 10000 kg and/or has 20 seats or more will not be considered General or Business Aviation.

POINT OF ENTRY (PEV) FOR PASSENGERS WITH PET ANIMALS FROM THIRD COUNTRIES

To guarantee compliance with the Regulation (EU) No 576/2013 of the European Parliament and of the Council of 12 June 2013 on the non-commercial movement of pet animals and repealing Regulation (EC) No 998/2003, any Air Carrier wishing to operate at the Airport and transporting in the cabin, as a part of passenger hand baggage, the animals (pets) set out in part A of Annex I to the mentioned Regulation (dogs, cats and ferrets), must have engaged a handling agent who to be responsible for handling the same in those cases where, during the checks undertaken by the Resguardo Fiscal of the Guardia Civil or Customs Personnel of the Passenger Terminal of Adolfo Suárez Madrid-Barajas Airport, some breach of the health requirements established in the cited regulations is detected which prompts the animal's rejection at the border.

The handling of an animal rejected at the border shall include, at least, its removal to the facilities of the Border Inspection Service at the cargo terminal in question, its subsistence, veterinary care and animal welfare, and even its return to the point of origin within the periods established by the health authorities.

FLIGHT PLAN

The operations office at Adolfo Suárez Madrid-Barajas shall not accept flight plans with origin or destination Adolfo Suárez Madrid-Barajas AD, with an EOBT or ETA which is not in accordance with the airport slot previously allocated (see GEN 1.2, item 3).

For General Aviation and Business flights wishing to operate at the airport, the following information must be included in item 18 "Other information":

- Flight Handling agent,
- General and Business Aviation manager if engaged.

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) NOISE QUOTA (CR)
más de // more than 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 // less than 90	CR-0.5

Se considerarán aviones con cuota de ruido cero (CR-0) los aviones de hélice 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.

CONFIGURACIONES PREFERENTESEntre 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),

NIGHT OPERATING RESTRICTIONS DUE TO NOISE QUOTA**OPERATING RESTRICTIONS****1. AIRCRAFT WITH CR4 OR HIGHER .**

Take-off and landing operations of aircraft rated as CR-4 or higher are prohibited at night time (23:00 to 6:59 LT).

2. MARGINALLY COMPLIANT AIRCRAFT

(subsonic civil jet aircraft in compliance with the certification limit values under Volume I, Second part, Chapter 3 of Annex 16 of the Convention on International Civil Aviation by an accumulated margin not higher than 5 EPNdB).

From 28 September 2012, operation with marginally compliant aircraft is prohibited both by day and by night

NOISE QUOTA AIRCRAFT CLASSIFICATION (CR)

Noise quota (CR) is defined for each aircraft, distinguishing between departure and arrival operations, in accordance with the EPNdB certificate (Effective Perceived Noise measured in decibels) related to the following table:

Propeller aircraft certified in accordance with chapters 6 and 10 of ICAO Annex 16, and propeller or jet aircraft certified according to chapters 3 and 5, with noise levels less than 87 EPNdB, will be considered to have a noise quota of zero (CR-0).

The EPNdB is defined in accordance with the following criteria:

- 1.- In take-off operations for aircraft certified according to chapters 3, 4 and 5 of ICAO Annex 16, the average value between the take-off and sideline certified noise levels, measured in EPNdB, at its maximum certified take-off weight.
- 2.- In arrival operations for aircraft certified according to chapters 3, 4 and 5 of ICAO Annex 16, the certified approach noise level measured in EPNdB at its maximum certificated landing weight, minus 9 EPNdB.

EXCEPTIONS

Exceptionally, the airport directorate may authorise landing or take-off operations of aircraft with noise quotas (CR) equal to or higher than CR-4 when:

- a) The operation takes place within 30 minutes after or before the time limits expected, as long as this is due to a delay caused by the programmed operation.
- b) The operation is justified for safety reasons, or is necessary for assisting the transportation of urgent humanitarian aid, and other operations necessary due to operational alterations arising from meteorological conditions, industrial actions or other exceptional occurrences.

PREFERENTIAL CONFIGURATIONSBetween 0700 and 2300 LT:

- Preferential: North Configuration
Arrivals: 32L/32R
Departures: 36L/36R
- Non preferential: South Configuration
Arrivals: 18L/18R
Departures: 14L/14R

Between 2300 and 0700 LT:

- Preferential: North Configuration
Arrivals: 32R
Departures: 36L
- Non preferential: South Configuration
Arrivals: 18L
Departures: 14L

The preferential configurations will be maintained until wind components are produced, including 10 kt gusts of tailwind and/or 20 kt crosswind, the change may be considered from 7 kt of tailwind, except for safety reasons, the inoperativeness of any runway or air navigation aid disabling any of the approved standard instrument departures and arrivals, or when one or more of the following meteorological conditions prevail or are forecasted:

- runway surface conditions adversely affected and/or with breaking action below good,
- cloud ceiling lower than 500 ft above aerodrome elevation,
- visibility less than 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 período 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.

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 en contacto inicial con TWR, lo antes posible:

- wind shear notified or forecasted, or storms on approach or departure,
- other meteorological phenomena that may prevent it.

In such cases, ATC shall notify the Airport, which will confirm whether works are in progress on the surface or facilities of non-preferential runways.

In south configuration, for the purpose of determining the preferential runways, during the nights from Friday to Saturday and from Saturday to Sunday, the night period will be considered from 2300 to 0900 LT, whenever the operational circumstances permit so. Daytime SIDs must be used in their appropriate schedules.

MADRID ACC will clear approaching aircraft taking into account TMA MADRID geographical entry criteria (arrivals to RWY 32R/18L from the East and to RWY 32L/18R from the West) except when it is necessary to assign a different runway for arrivals due to safety reasons or to obtain a continuous traffic flow.

ATIS messages shall broadcast information on the configuration in use of runways.

MINIMUM RUNWAY OCCUPANCY TIME

ARRIVALS

To minimize the runway occupancy time and the possibility of "go-around", pilots are reminded:

- The following RET should be used, unless otherwise instructed by ATC. Otherwise, it is critical to report it to ATC in the initial contact with APP or the initial contact with TWR, as soon as possible:

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

(1) Y girar a la izquierda en TWY A, esperar corto de la primera intersección con TWY G // And turn left on TWY A, hold short of first TWY G intersection.

(2) Y esperar corto de TWY A // And hold short of TWY A.

(3) Y seguir instrucciones ATC // And follow ATC instructions.

- 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:

- To vacate runway expeditiously at the fastest speed commensurate with safety.
- TWR may indicate compulsory departures following those indicated in the table.
- To adjust taxi speed after touchdown when it is evident that the aircraft will miss the planned RET, avoiding low speeds on the runway.
- The lights of L7 will automatically turn off when RVR is less than 800 m.
- Vacating via K3, L1, LA, LE, Y3 and Z4 is prohibited, except in exceptional situations and with TWR clearance, as it generates ILS signal interference.
- Vacating via TWY K1, K2, LC, LB, Y1, Y2, Z1, Z2, Z3 and Z6 is not lit and is prohibited, except in exceptional situations, as it generates ILS signal distortion.

The following RET are available:

RWY	ACFT	DIST THR-RET (M)	RET
32L	todas // all	1518	L7
32L	todas // all	1852	L5
32L	todas // all	1815	L4
32L	todas // all	2128	L2
32L	todas // all	2373	L3
32R	todas // all	1800	K5
32R	todas // all	2400	K4
18R	todas // all	1926	Z10
18R	todas // all	2352	Z8
18R	todas // all	2352	Z7
18L	todas // all	1800	Y5
18L	todas // all	2400	Y4

SALIDAS

Los pilotos estarán preparados para salir cuando lleguen al punto de espera de la pista. Cuando reciban la autorización de alineación, los pilotos deben estar listos para rodar y alinearse en la 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.

→ 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, contactará nuevamente con Barajas TWR.

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 Aterrizaje 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.

PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE**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 VÍA 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

DEPARTURES

Pilots should be ready for departure when reaching the runway-holding position. On receipt of line-up clearance pilots should ensure that they are able to taxi and line-up on the runway as soon as the preceding aircraft has commenced its take-off run.

Pilots who require additional separations (due to wake turbulence or other reason), shall notify ATC as soon as possible and before crossing the runway-holding position.

Pilots should be able to commence the take-off run immediately when take-off Clearance is issued.

Pilots unable to comply with this requirement shall notify ATC as soon as possible and await instructions. When appropriate, ATC could cancel the clearance and instruct the aircraft to vacate runway.

TWR-APP FREQUENCY CHANGE

IFR traffic: Unless otherwise instructed by Barajas TWR, after take-off and on reaching 1000 ft AGL, traffic will contact on the corresponding frequency of Madrid APP according to take-off runway, except in case of execution of ODP LEMD1N or LEMD1W contingency SID, in which case the traffic shall remain on the Barajas TWR frequency and await instructions. In the event that contact cannot be established with Madrid APP, contact Barajas TWR again.

ATC PROCEDURES

Although the runway is temporarily occupied by aircraft landing and taking off, landing clearance may be issued to an arriving aircraft if the controller is satisfied that, at the time the aircraft crosses the threshold of the runway in use, there will be sufficient separation between said aircraft and the preceding aircraft.

When issuing a "Landing Clearance based on Anticipated Separation", ATC shall issue clearance to the succeeding aircraft with the following instructions:

"...(Call sign) BEHIND LANDING/DEPARTING (aircraft type) CLEARED TO LAND RUNWAY (number)".

This procedure may be used between sunrise and sunset and without detriment to the requirements established in the Reglamento de la Circulación Aérea (Book Four, Chapter 10, paragraph 4.10.2.4) referring to the use of conditional phrases for movements affecting the runway or runways in operation.

TAKE-OFF FROM INTERSECTION

Pilots requesting or accepting to take off from the intersection, shall inform ATC accordingly on initial contact with GMC.

When requested by the pilot, ATC will consider that the take-off distance from the proposed intersection is the minimum required for that particular flight.

STANDARD TAXIING PROCEDURES**1. START-UP OF ENGINES/TURBINES.**

A.- The process of priority ATC clearance at the airport is via data link, as described in Section 1.1 ATC CLEARANCE REQUEST AND START-UP VIA DATA LINK. If DCL is unavailable, the ACFT must be fully ready for start-up before the crew calls on the corresponding frequency: 130.355 MHz if proceeding via SIE, ZMR, BARDI, CCS or VTB, and 130.080 MHz if proceeding via RBO, PINAR or NANDO.

B.- The pilot shall make a single call to Madrid Clearances on the corresponding frequency, within the interval to -5 minutes of its TOBT (Target Off-Blocks Time) until +5 minutes of its TSAT (Target Start-Up Approval Time). On requesting start-up, they will notify the complete call sign of the flight, type of ACFT and series, the stand occupied and the ATIS message received.

C.- If possible, in compliance with A-CDM procedures, Madrid Clearances will issue approval for start-up together with the ATC authorization. Otherwise, the start-up request will be entered in the A-CDM system, reporting the TSAT of the flight. The entry of the start-up request into the system is equivalent to requesting the ready message (REA), for flights regulated with CTOT (Calculated take-off time). To avoid saturating the frequency, pilots shall refrain from making successive calls before receiving the call from Madrid Clearances to approve their start-up in accordance with the updated TSAT.

Should the A-CDM parameters not be fulfilled, the start-up request will not be entered in that system, and the crew should contact their flight dispatcher to correct the A-CDM parameters.

To avoid overloading the frequency, Madrid Clearances will not facilitate information about non-compliance with the A-CDM process. If the TOBT cannot be met at any moment, it should be updated immediately by the airline or handling agent.

If the start-up request has not been received within 5 minutes after TSAT, the flight will miss its TSAT and a new updated TOBT will be required, for the flight to be sequenced again and the system to assign it a new TSAT. The TOBT and/or EOBT can only be updated by the airline or its ground handling agent, so that pilots shall refrain from making requests of this nature to ATC.

D.- After the approval for start-up, Madrid Clearances will instruct the ACFT to contact the Apron Management Service (SDP) on the corresponding

Plataforma (SDP) en la frecuencia correspondiente. El SDP será el 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.

La petición de retroceso o rodaje deberá comenzar antes de 5 minutos desde la recepción de la aprobación de puesta en marcha. En el caso de aparcamientos remotos el tiempo entre la puesta en marcha y la solicitud 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.

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.

1.1 SOLICITUD DE AUTORIZACIÓN ATC Y PUESTA EN MARCHA VIA 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

frequency. The SDP shall be responsible for issuing instructions and approval for push-back and/or taxiing. The departure of ACFT parked in PRKG 7 to 9 on APN T-123 will be managed directly by ATC; once start-up has been approved, Madrid Clearances will give instructions for them to request taxiing clearance on the corresponding ATC frequency.

The request for push-back or taxiing should be made within 5 minutes of reception of start-up approval. In the case of remote stands, the time between start-up and the taxiing request shall be extended to 10 minutes. If the ACFT need more time, this should be requested with start-up; and if due justification is not received from the crew, start-up clearance may be revoked, with the corresponding restarting of the A-CDM procedures.

E.- In all the stands in contact with the terminal building, it is prohibited to start engines above idling until the ACFT is lined up on the taxiway.

F.- Using reverse thrust to leave the stands is prohibited without express clearance from the airport authority.

1.1 ATC AUTHORIZATION REQUEST AND START-UP VIA DATA LINK

Data Link (DCL) departure procedures are applied at MADRID/Adolfo Suárez Madrid-Barajas airport in the provision of ATC clearance and start-up services. For more information on the DCL service, see AIP ENR 1.5, section 3. DEPARTING FLIGHTS, ATC Clearance and start-up via data link (DCL).

In case of discrepancies, voice communications will always prevail over data link.

The pilot may request the ATC clearance by DCL in accordance with the start-up of engines/turbines procedures (see AD 2, item 20, 1) with a maximum of 30 minutes before the TOBT (CDM mode) or EOBT (without CDM).

- The pilot must request ATC and S/U clearance together via RCD. The RCD message (Departure Clearance Request) must contain the following information:

1. Aircraft callsign in accordance with the filed flight plan (FPL).

2. Aerodrome of origin.
3. Aircraft stand.
4. Destination aerodrome.
5. Letter corresponding to the ATIS information received.
6. ICAO aircraft type designator.

Any free text sent via the RCD by the pilot will not be considered by the ATC. Special requests, for instance de-icing, will always be made via voice communications.

- The pilot will receive a message acceptance "RCD RECEIVED" or cancellation "RCD REJECTED".
- When communicating approval, Madrid Clearances will issue a CLD message with the following fields:

1. Aircraft callsign.
 2. Destination aerodrome.
 3. Assigned runway for departure.
 4. Take-off procedure (SID).
- Nota: The initial altitude will correspond to the published SID.

5. SSR code mode A (SQUAWK).
 6. ADT (Approved Departure Time).
- Nota: ADT = CTOT of the flight, if applicable.
7. Next frequency.
 8. Current ATIS information letter.

9. Additional information, which will include start-up clearance or instructions to request it in case of failure to comply with the startup approval parameters indicated in AD 2, Item 20, 1.

- Depending on the moment when the RCD is sent, either ATC clearance or ATC Clearance and Start-Up Approval may be sent.

CDM MODE

- From TOBT-30 to TOBT-5, only ATC Clearance will be sent, and pilots are reminded to call when they are ready, in accordance with their TOBT.
- From TSAT-5 to TSAT+5 they will receive ATC Clearance and Start-Up Approval.
- From TOBT-5 but before TSAT-5, ATC Clearance will be sent and pilots shall monitor the frequency stated in the DCL message until they can be conceded Start-Up Approval. In the case of flights with CTOT, an REA message may be sent, and the aircraft will be informed of this in the text of the CLD message.

NON-CDM MODE

- Between EOBT-30 and EOBT+15, the RCD will be accepted and ATC Clearance will be sent in all cases, reminding the crew to call when they are ready and in accordance with their EOBT/CTOT.
- When a CLD message is sent in the valid range of TOBT and TSAT, ATC clearance and start-up will be received. If not ready for start-up, the pilot must not accept the authorization and will either send a new

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.

2. MOVIMIENTO EN SUPERFICIE.

A.- A excepción de los vehículos de salvamento y extinción de incendios en el desarrollo de sus misiones específicas, 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 efectúan 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 Aeroportaria (CGA) en los PRKG 20 a 26 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, 14 a 17 de Rampa 2 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 Aeroportaria (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 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.

message or contact via voice communications to the controller when ready.

- When an FSM message of the type "REVERT TO VOICE PROCEDURES" is received, communication via data link will be terminated and must be reverted to voice procedures.
- When a CLD message is received, the pilot:
 - A. If any inconsistencies in the received message are detected, the pilot must revert to voice procedures and request a new authorization.
 - B. If the pilot considers the authorization CLD message to be correct, he/she must respond via data link with a CDA message (Departure Clearance Echoback).
- If a CDA message is not received by the pilot within the waiting time, or a CDA that is inconsistent with the previous CLD message is received, communication via data link will be terminated and a "CDA REJECTED" message will be received in the FMS.
- When the correct CDA message is received, the ATC system will send the aircraft a "CLEARANCE CONFIRMED" message in the FMS and will terminate the communication via data link.

The push-back request must be made to the Apron Management Service (SDP) on the appropriate frequency. The SDP will be responsible for issuing instructions and approval for push-back and/or taxiing. The push-back or taxiing request should commence within 5 minutes of reception of start-up confirmation. In the case of remote stands, the time allowed between start-up and the request for taxiing shall be extended to 10 minutes.

Should the ACFT need more time, this should be requested with the start-up, and if there is no communication justifying this from the crew, start-up may be revoked, with the corresponding restart of the A-CDM procedures.

2. GROUND MOVEMENT.

A.- Except for rescue and fire fighting vehicles in operation, all surface movements of aircraft, towed aircraft, personnel and vehicles on the manoeuvring area are subject to previous ATC clearance.

B.- Barajas Ground Movement Control (GMC) is responsible for:

- a) The control of every aircraft, personnel and vehicles movements on the manoeuvring area except for the runway or runways in use.
- b) Issuing approval for towed push-back and taxiing instructions to aircraft at PRKG 7 to 9 of T-123 apron.
- c) Reporting the stands assigned to the aircraft by Centro de Gestión Aeroportaria (CGA) at PRKG 20 to 26 of T-123 apron.

C.- Guidance via "FOLLOW ME" vehicles shall only be provided for access to stands from Sunset to Sunrise in PRKG 10 to 13 of Ramp 1, 14 to 17 of Ramp 2 and in the case of PRKG 40 to 45 of Ramp 4 when the pavement is wet.

Guidance service shall be provided in exceptional cases and at the request of the pilot in command of the aircraft.

D.- Aircraft vacating runway via a rapid exit taxiway will always have priority over the rest of aircraft, which must give way to them using the intermediate holding positions.

E.- Aprons of this airport have an Apron Management Service (SDP) in charge of:

- a) The management of all aircraft movements.
- b) Issuing instructions for towed push-backs and/or taxiing.
- c) Notifying the aircraft of the stand assigned by Centro de Gestión Aeroportaria (CGA).

F.- Aircraft shall approach the runway holding and intermediate positions as closely as possible, as no free space is guaranteed behind them (see AD 1.1). It is the aircraft commander's responsibility to remain watchful of the surroundings and take measures to avoid collisions with other aircraft, as well as to inform ATC when any clearance cannot be carried out. If there is any doubt as to whether an aircraft positioned at a runway-holding position or an intermediate holding position may be overtaken safely, the taxiing aircraft shall halt, report ATC and request alternate instructions.

G. Aircraft accessing Apron T4 shall call on the corresponding SDP APRON W-SOUTH 123.005 MHz or APRON W-NORTH 123.255 MHz frequency without the need for ATC instructions. The crew shall change frequency upon reaching the ATC-SDP transfer point (see AD2-LEMD PDC 2 and GMC 1/GMC 2). In the absence of instructions from SDP to proceed, aircraft shall stop at the taxiing instruction boundary obtained from ATC without encroaching upon TWY X.

Similarly, aircraft exiting Apron T4 shall call on GMC CENTRAL-NORTH 123.155 MHz or GMC CENTRAL SOUTH 121.980 MHz frequencies without the need for SDP instructions. The crew shall change frequency on reaching the SDP-ATC transfer point (see AD-2 LEMD PDC 2 and GMC 1/GMC 2). In the absence of instructions from ATC to proceed, they shall stop at the clearance boundary obtained from SDP without encroaching upon TWY M or MZ as appropriate.

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.

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 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 de estacionamiento asignada. Únicamente se permiten remolques con tractores de motor eléctrico.
 - Salida de PRKG 75 y 80 a 140: Las aeronaves serán remolcadas con los 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 conductor del tractor, lo comunicará inmediatamente al Servicio de Dirección en Plataforma.

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, J15, J16, W5, W6, W16, WA, WN1 y WN2.
- 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 D4, E1 a E4, EB1 a EB8, EC2 a EC9, F1 a F4, G1 a G6, G14, GATE 1 a GATE 3, GATE 14, 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, 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.

This procedure is suspended when LVP is active, when the airport's Winter Plan is active, when training simulations are ongoing, and when the frequencies normally used by any sector involved in the procedure are not available, and the aircraft must wait for ATC or SDP instructions to contact the next frequency.

2.1 Push-back manoeuvring and taxiing.

- A.- Push-back manoeuvres shall be accomplished according to AD 2-LEMD PDC 1.3/4/5/6/7/8 or AD 2-LEMD PDC 2.3/4/5/6 procedures, unless the Apron Management Service (SDP) advise differently.
- B.- Unless GMC or the Apron Management Service (SDP) indicate another route, aircraft will taxi along the appropriate STANDARD TAXIING ROUTE shown below.
- C.- ATC clearances and instructions must be read back. The instructions from the Apron Management Service (SDP) must be also read back.
- D.- In all stands with autonomous exits, the exits manoeuvre will be carried out at the minimum power required to initiate taxiing.
- E.- From 2300 to 0700 LT, movements in Ramps 5 and 6 are prohibited. It will only be permitted to use the equipment necessary for the tasks associated with the maintenance of the aircraft and, if required, when an aircraft needs to be dragged outside the restricted area, this shall be performed by means of an electric tractor, complying with the following:
- Entry to PRKG 75 and 80 to 140: All aircraft shall stop at TWY A4 (in north configuration) or at TWY M4 (in south configuration) and, from there, wait with their engine switched off to be towed to the assigned stand. Only electric engine towing tractors are permitted.
 - Exit from PRKG 75 and 80 to 140: aircraft shall be towed with their engines switched off until being aligned with TWY M4 (in north configuration) or TWY A4 (in south configuration). Only electric engine towing tractors are permitted.
 - The use of APU is prohibited for all types of aircraft during taxiing operation.
- F.- If the pilot cannot keep oral communication via headphones or radio with the coordinator or the tractor driver during the push-back manoeuvre, he/she will immediately notify to the Apron Management Service.

2.2 Taxiing restrictions.

A.- GENERAL

Aircraft classification according to chapter 1 of annex 14 ICAO:
Code letter F: 65 m or above wingspan, and below 80 m.
Code letter E: 52 m or above wingspan, and below 65 m.
Code letter D: 36 m or above wingspan, and below 52 m.
Code letter C: 24 m or above wingspan, and below 36 m.
Code letter B or below: Below 24 m wingspan.

B.- TAXIING

Restrictions to taxiways and access to apron gates due to maximum wingspan:

- TWY limited to usage by code letter B aircraft.
TWY CA, CB, C1 from PRKG 117, and C9.
Usage restrictions:
 - No restrictions.
- TWY limited to usage by code letter C aircraft.
TWY C1 from M1 until PRKG 116, C2 from M2 until PRKG 110, DI2, I12, GATE 7, J5, J6, J15, J16, W5, W6, W16, WA, WN1 and WN2.
- TWY limited to usage by code letter D aircraft:
TWY C2 between A2 and M2, C11, DI3, DI4, section of I9 between PRKG 13 and GATE 4, I10 to I11, GATE 4 to GATE 6.
Usage restrictions:
 - GATE 6, TWY C11, I11, connection curves between TWY I10 and I12: maximum wingspan 38 m.
 - TWY DI3, DI4: code letter C if TWY D3, D4 occupied by code letter E aircraft.
 - B764 aircraft shall oversteer during all turns.
- TWY limited to usage by code letter E aircraft:
TWY A1 to A17, AM1, AM2, AZ2 to AZ6, C1 between A1 and M1, C3 to C7, D1 to D4, E1 to E4, EB1 to EB8, EC2 to EC9, F1 to F4, G1 to G6, G14, GATE 1 to GATE 3, GATE 14, H2 to H4, I7 to I8, I9 section between GATE 3 and PRKG 13, J2 to J4, KA8, L1, L3, L5, L7, LA, LB, LC, LD, M1 to M17, M27 to M31, MZ3 to MZ7, NY11 to NY13, R1 to R8, S2 to S4, U2 to U4, W1 to W4, WN3, X2 to X6, Z2, Z4, Z6, Z8, Z10, Z12, ZW1 to ZW5.
Usage restrictions:
 - Code letter F aircraft and A346, A35K, B779, B77W and B764 must oversteer at all turns.
 - TWY D3, D4: code letter D if TWY DI3, DI4 occupied by a code letter D aircraft.
 - TWY EB1: maximum wingspan of 58 m if TWY EC1 occupied by code letter F aircraft with a wingspan greater than 73.3 m (A380).
 - TWY WN3: code letter C if PRKG 400 occupied.
 - TWY X2: code letter C if PRKG 448 occupied by aircraft with a length greater than 64 metres.

- 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 a 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, Z8.

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:

1. 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.

2. 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

3. 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.

- TWY Z2, Z4: cannot be used simultaneously by two code letter E aircraft.
- TWY Z4: cannot be used by any other aircraft of code letter E or above if TWY Z2 is occupied by a code letter F aircraft and vice versa.
- Aircraft of code letter F may not use runway-holding positions LC and LD for RWY 14R.

- TWY limited to usage by code letter F aircraft:

TWY A18 to A34, AY, AM3, AM4, B1 to B13, BN1, BN3, BY11 to BY13, EA1, EA2, EA5 to EA7, EC2 up to PRKG 628, G11 to G13, GATE 11, K1 to K5, K7, K8, KA1 to KA7, KB1 to KB2, KC1 to KC3, L2 to L4, L42, LE, M18 to M25, M27 up to access to PRKG 627, M32 to M34, MC, MD, ME1, ME2, N1 to N13, Y1 to Y5, Y7, Z1, Z3, Z7, Z8.

Usage restrictions:

- TWY AM3: maximum wingspan of 78 m (A380 not allowed) if TWY A27 occupied by code letter F aircraft with a wingspan greater than 78 m (A380) and vice versa.
- TWY EC1: maximum wingspan of 78 m (A380 not allowed) if TWY EB1 occupied by code letter E aircraft with a wingspan greater than 58 m.
- TWY M27 up to access to PRKG 627: maximum wingspan of 78 m (A380 not allowed) if TWY A27 occupied by code letter F aircraft with a wingspan greater than 78 m (A380).

Restrictions to stands:

1. Routes from/to PRKG 40, 165, 259 and 263 on T123 apron for B748 aircraft:

NORTH CONFIGURATION:

- Arrival RWY 32L/32R: standard route.
- Departure RWY 36L: standard route until M15, ..., MZ3, R1, Z4 or standard route until M14, ..., M20, B2, holding point Z1.
- Departure RWY 36R: standard route until M15, ..., M20, B2, ..., B13, holding point Y3.

SOUTH CONFIGURATION:

- Arrival RWY 18R: standard route
- Arrival RWY 18L: follow ATC instructions via N, ..., N2, M21, ..., standard route.
- Departure RWY 14R: standard route until holding point LA or continue A12, ..., A19, ME2 to holding point LE.
- Departure RWY 14L: standard route.

2. Routes from/to PRKG 165, 259 and 263 on T123 apron for A124 aircraft:

These routes shall also be followed when LVP procedures are active.

NORTH CONFIGURATION:

- Arrival RWY 32L: L4 or L2, TWY A until A11, standard route
- Arrival RWY 32R: standard route.
- Departure RWY 36L: PRKG 165: A5, A6, A7, G1, M8...M20, B2, holding point Z1 PRKG 259 and PRKG 263: E2, E1, A7, G1, M8...M20, B2, holding point Z1
- Departure RWY 36R: same route as 36L until M20, B2, ..., B13, holding point Y3.

SOUTH CONFIGURATION:

- Arrival RWY 18R: Z7, G13, N5, ..., N2, M21, ..., M8, G1, A7, A6 to PRKG 165 or G1, F2, F3 to PRKG 259 and 263
- Arrival RWY 18L: follow ATC instructions via N, M21, ..., M8, G1, A7, A6 to PRKG 165 or G1, F2, F3 to PRKG 259 and 263
- Departure RWY 14R: standard route until A12, A13, ..., A19, ME2 to holding point LE.
- Departure RWY 14L: standard route

3. Routes from/to PRKG 165, 259 and 263 on T123 apron for A388 aircraft:

These routes shall also be followed when LVP procedures are active

NORTH CONFIGURATION:

- Arrival RWY 32L: L4 or L2, TWY A until A11, standard route
- Arrival RWY 32R: standard route.
- Departure RWY 36L: PRKG 165: A5, A6...A14, AZ2, M17...M20, B2, holding point Z1 PRKG 259 and PRKG 263: E2, E1, A7... A14, AZ2, M17...M20, B2, holding point Z1
- Departure RWY 36R: same route as 36L until M20, B2, ..., B13, holding point Y3.

SOUTH CONFIGURATION:

- Arrival RWY 18R: Z7, G13, N5, ..., N2, M21, ..., M17, AZ2, A14, ..., A6 to PRKG 165 or A8, F2, F3 to PRKG 259 and 263
- Arrival RWY 18L: follow ATC instructions via N, M21, ..., M17, AZ2, A14, ..., A6 to PRKG 165 or A8, F2, F3 to PRKG 259 and 263.
- Departure RWY 14R: standard route until A12, A13, ..., A19, ME2 to holding point LE.
- Departure RWY 14L: standard route.

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 26: Ruta estándar, G5, M11.

De RWY 32L a T-4:

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

Ruta estándar: L7, L5 o L3, TWY A, incorporarse a TWY M por la primera 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.

STANDARD TAXIING ROUTES

1.- NORTH CONFIGURATION

A) ENTRY

From RWY 32L to T-123:

Standard route: L7, L5 o L3, TWY A towards A11.

Ramp 7: PRKG 178 to 227 Standard route, A10 (transfer point A10-2), ..., A6, C7.

PRKG 243 to 249: Standard route, A10 (transfer point A10-2), ..., A6, C9.

PRKG 258 to 264 Standard route, A10 (transfer point A10-2), ..., A8, F2, F3.

Ramp 6: PRKG 75: Standard route, A10 (transfer point A10-2), ..., A4, C4, I6.

PRKG 80 to 85: Standard route, A10 (transfer point A10-2), ..., A3, C3.

PRKG 90 to 110: Standard route, A10 (transfer point A10-2), ..., A2, C2.

PRKG 111 to 126: Standard route, A10 (transfer point A10-2), ..., A1, C1.

PRKG 130 to 135: Standard route, A10 (transfer point A10-2), ..., A1, C1, CA.

PRKG 136 to 140: Standard route, A10 (transfer point A10-2), ..., A1, C1, CB.

PRKG 145 to 148: Standard route, A10 (transfer point A10-2), ..., A1.

Ramp 5: PRKG 50 to 67: Standard route, A10 (transfer point A10-2), ..., A4, C4.

PRKG 70 to 74: Standard route, A10 (transfer point A10-2), ..., A4, C4, I6.

PRKG 149: Standard route, A10 (transfer point A10-2), A2.

PRKG 151 to 153: Standard route, A10 (transfer point A10-2), A3.

PRKG 155 to 162: Standard route, A10 (transfer point A10-2), A4.

Ramp 4: PRKG 30 to 37: Standard route, A10 (transfer point A10-2), ..., A8, G1, GATE 1, I7, C5, M5.

PRKG 40 to 43, 163 and 165: Standard route, A10 (transfer point A10-2), ..., A6.

PRKG 44, 45: Standard route, A10 (transfer point A10-2), ..., A5, C6, M6.

PRKG 171: Standard route, A10 (transfer point A10-2), ..., A7, E1 straight to stand.

PRKG 173: Standard route, A10 (transfer point A10-2), ..., A8, F2 straight to stand.

PRKG 175: Standard route, A10 (transfer point A10-2), ..., A8, F1 straight to stand.

Ramp 3: PRKG T1, T2, T3S: 0700-2259 LT, standard route, A10 (transfer point A10-2), ..., A5, A4, C4, I6;

2300-0659 LT, standard route, A10 (transfer point A10-2), ..., A5, C5.

PRKG T4 to T13: Standard route, A10 (transfer point A10-2), ..., A8, G1, GATE 1, I7 or I8.

Ramp 2: PRKG 14 to 17: Standard route, A10 (transfer point A10-2), ..., A9, G3, M9.

PRKG T14 to T21: Standard route, A10 (transfer point A10-2), A9, G3, GATE 3, I8 or I9.

Ramp 1: PRKG 7 to 9: Standard route, G5, GATE 5 (transfer point), I10.

PRKG 10 to 13: Standard route, A10 (transfer point A10-2), ..., A9, G3, M9.

PRKG T22 to T29: Standard route, A10 (transfer point A10-2), G4, GATE 4, I9 or I10.

PRKG T30 to T36: Standard route, G5, GATE 5 (transfer point), I12.

Ramp 0: PRKG 20 to 26: Standard route, G5, M11.

From RWY 32L to T-4:

Follow ATC instructions to leave by the left side of RWY 32L.

Standard route: L7, L5 o L3, TWY A, enter TWY M by the first possible TWY, follow to M13, J3 (transfer point J3-2).

Ramp 10: PRKG 380-394: Standard route, J3 (transfer point J3-2), ..., J6.

PRKG 364-374: Standard route, J3 (transfer point J3-2), J4, D1, D2, D3.

PRKG 372-377: Standard route, J3 (transfer point J3-2), J4, D1, D2.

PRKG 378: Standard route, J3 (transfer point J3-2), J4, J5.

PRKG 444-446: Standard route, J3 (transfer point J3-2), J4, D1, ..., D3, R4, X3.

PRKG 448: Standard route, J3 (transfer point J3-2), J4, D1, D2, S4, X2.

Ramp 11: PRKG 342-362: Standard route, J3 (transfer point 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 W16.
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.

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 W16.
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 430-432: Standard route, J3 (transfer point J3-2), J4, D1, ..., D5, W4, X5, X4.
PRKG 434-442: Standard route, J3 (transfer point J3-2), J4, D1, ..., D3, R4, X3.

- Ramp 12: PRKG 300-312: Standard route, J3 (transfer point J3-2), J4, D1, ..., D5, W5, W6 or W16.
PRKG 320-329: Standard route, J3 (transfer point J3-2), J4, D1, ..., D5, W5.
PRKG 330-340: Standard route, J3 (transfer point J3-2), J4, D1, ..., D4.
PRKG 420-428: Standard route, J3 (transfer point J3-2), J4, D1, ..., D5, W4, X5, X4.
- Ramp 13: PRKG 400-411: Standard route, J3 (transfer point J3-2), J4, D1, ..., D5, W5.
PRKG 412-419: Standard route, J3 (transfer point J3-2), J4, D1, ..., D5, W5, WN1, WA.

From RWY 32L to T-4S:

Follow ATC instructions to leave right side of RWY 32L.

Standard route: L4, EA1 or L4, L42, L2, B1 or L2, B1.

- Ramp 20: PRKG 583-586: Standard route, M21, M22, EA2.
PRKG 580-582: Standard route, M21, ..., M23.
PRKG 568-579: Standard route, M21, ..., M23, EB2.
PRKG 619-628: Standard route, M21, ..., M27.
- Ramp 21: PRKG 556-566: Standard route, M21, ..., M23, EB2, EB6.
PRKG 608-618: Standard route, M21, ..., M30.
- Ramp 22: PRKG 538-539: Standard route, M21, ..., M23, EB2, EB7, N10.
PRKG 540-554: Standard route, M21, ..., M23, EB2, EB6.
PRKG 600-606: Standard route, M21, ..., M31.
- Ramp 23: PRKG 500-526: Standard route, B2, ..., B5, GATE 13, EA5.
PRKG 528-530: Standard route, B2, ..., B5, GATE 13.
PRKG 532-536: Standard route, B1, ..., B9, EA7, EA6.
PRKG 537: Standard route, B1, ..., B9, EA7, N10.

From RWY 32R to T-123:

K5, KA4, KA3, KB2 o K5, KA4, KC3, KC2 o K4, KC3, KC2 o K3, KB2 to TWY A to A11 and the same routes used for RWY 32L.

From RWY 32R to T-4:

Follow ATC instructions when leaving RWY 32R.

- Standard route: TWY A, H2, H3 (transfer point H3-2) or K5, KA4, KC3, KC2, TWY A, H2, H3 (transfer point H3-2) or K4, KC3, KC2, TWY A, H2, H3 (transfer point H3-2) or K3, KB2, TWY A, H2, H3 (transfer point H3-2).
- Ramp 10: PRKG 380-394: Standard route, H3 (transfer point H3-2), X1, J4, ..., J6.
PRKG 364-370: Standard route, H3 (transfer point H3-2), H4, D2, D3.
PRKG 372-377: Standard route, H3 (transfer point H3-2), H4, D2.
PRKG 378: Standard route, H3 (transfer point H3-2), X1, J4, J5
PRKG 444-446: Standard route, H3 (transfer point H3-2), H4, D2, D3, R4, X3.
PRKG 448: Standard route, H3 (transfer point H3-2), H4, D2, S4, X2.
- Ramp 11: PRKG 342-362: Standard route, H3 (transfer point H3-2), H4, D2, ..., D4.
PRKG 430-432: Standard route, H3 (transfer point H3-2), H4, D2, ..., D5, W4, X5, X4.
PRKG 434-442: Standard route, H3 (transfer point H3-2), H4, D2, D3, R4, X3.
- Ramp 12: PRKG 300-312: Standard route, H3 (transfer point H3-2), H4, D2, ..., D5, W5, W6 or W16.
PRKG 320-329: Standard route, H3 (transfer point H3-2), H4, D2, ..., D5, W5.
PRKG 330-340: Standard route, H3 (transfer point H3-2), H4, D2, ..., D4.
PRKG 420-428: Standard route, H3 (transfer point H3-2), H4, D2, ..., D5, W4, X5, X4.
- Ramp 13: PRKG 400-411: Standard route, H3 (transfer point H3-2), H4, D2, ..., D5, W5.
PRKG 412-419: Standard route, H3 (transfer point H3-2), H4, D2, ..., D5, W5, WN1, WA.

From RWY 32R to T-4S:

Follow ATC instructions to leave RWY 32R and TWY A.

- Standard route: K5, KA4, KA3, KB2, TWY A or K5, KA4, KC3, KC2, TWY A or K3, KB2, TWY A or K5, KA4, ..., KA1, or K4, KA3, ..., KA1 or K3, KA2, KA1.
- Ramp 20: PRKG 583-586: Standard route, A23, EA1, EA2.
PRKG 580-582: Standard route, A23, EA1, M23.
PRKG 568-579: Standard route, A25, EC1, EC2.
PRKG 619-628: Standard route, A27, AM3, M27.
- Ramp 21: PRKG 556-560: Standard route, GATE 14, G14.
PRKG 562-566: Standard route, A25, EC1, EC2.
PRKG 612: K5, KA4, KA3, KB2, KB1, M29.
PRKG 614: K5, KA4, KA3, KB2, KB1 or K5, KA4, KC3, ..., KC1, M28 or K4, KC3, ..., KC1, M28 or 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.

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, ..., M10 (punto de transferencia M10-2), ruta estándar.
PRKG 210 a 227: Directo a E2, E1, A7, G1, M8, ..., M10 (punto 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: M6, ..., M10 (punto de transferencia M10-2), ruta estándar.
PRKG 31 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 26: I11, GATE 6 (punto de transferencia), M12, ..., M17, R5 o R6 o R7, R8, Z2.

PRKG 616: K5, KA4, KC3, ..., KC1, M28 or K4, KC3, ..., KC1, M28 or K3, KB2, A28, KC1, M28.
PRKG 618: Standard route, A27, AM3, M27.
PRKG 608-610: Standard route, M30.
Ramp 22: PRKG 538-539: Standard route, GATE 14, EC6, EC7, N11, N10.
PRKG 540-554: Standard route, GATE 14, EC6.
PRKG 600-604: Standard route, M30, M31.
PRKG 606: Standard route, M30.
Ramp 23: PRKG 500-530: Standard route, GATE 14, EC6, EC7, N11, N10, EA6, EA5.
Aircraft of code letter F: Standar route, A27, ..., A21, B1, ..., B5, GATE 13, EA5.
PRKG 532-536: Standard route, GATE 14, EC6, EC7, N11, N10, EA6.
PRKG 537: Standard route, GATE 14, EC6, EC7, N11, N10.

B) DEPARTURE

To RWY 36L from T-123:

Standard route: (from TWY) M10 (transfer point M10-2), ..., M17, R5 or R6 or R7, R8, Z2.
Ramp 7: PRKG 178 to 186, 207 and 209: C7, E3, E2, E1, A7, G1, M8, ..., M10 (transfer point M10-2), standard route.
PRKG 188 to 190: C7, A6, A5, C6, M6, ..., M10 (transfer point M10-2), standard route.
PRKG 200 to 206 and 208: C11, E3, E2, E1, A7, G1, M8, ..., M10 (transfer point M10-2), standard route.
PRKG 210 to 227: straight to E2, E1, A7, G1, M8, ..., M10 (transfer point M10-2).
PRKG 243 to 249: C9, A5, C6, M6, ..., M10 (transfer point M10-2), standard route.
PRKG 258 to 264: E2, E1, A7, G1, M8, ..., M10 (transfer point M10-2), standard route.
Ramp 6: PRKG 80 to 85, 98 and 99: C3, M3, ..., M10 (transfer point M10-2), standard route.
PRKG 75, 90 to 97 and 100 to 110: C2, M2, ..., M10 (transfer point M10-2), standard route.
PRKG 111 to 126: C1, M1, ..., M10 (transfer point M10-2), standard route.
PRKG 131, 133 and 135: CA, C1, M1, ..., M10 (transfer point M10-2), standard route.
PRKG 130, 132, 134 and 136 to 140: CB, C1, M1, ..., M10 (transfer point M10-2), standard route.
Ramp 5: PRKG 50 to 57: C5, M5, ..., M10 (transfer point M10-2), standard route.
PRKG 60 a 67: C3, M3, ..., M10 (transfer point M10-2), standard route.
PRKG 70 and 71: I6, C5, M5, ..., M10 (transfer point M10-2), standard route.
PRKG 72, 73 and 74: I6, C3, M3, ..., M10 (transfer point M10-2), standard route.
Ramp 6 and Ramp 5: PRKG 145 to 162: push-back nosing to SW on TWY A, taxiing on the first possible intersection to TWY M to join it, ..., M10 (transfer point M10-2), standard route.
Ramp 4: PRKG 30: M6, ..., M10 (transfer point M10-2), standard route.
PRKG 31 to 34: I7, C5, M5, ..., M10 (transfer point M10-2), standard route.
PRKG 35 to 37: M5, M6, ..., M10 (transfer point M10-2), standard route.
PRKG 40 to 45: C6, M6, ..., M10 (transfer point M10-2), standard route.
PRKG 163 and 165: A6, A5, C6, M6, ..., M10 (transfer point M10-2), standard route.
PRKG 171 and 173: F2, G1, M8, M10 (transfer point M10-2), standard route.
PRKG 175: F1, A8, G1, M8, M10 (transfer point M10-2), standard route.
Ramp 3: PRKG T1 to T5: I7, C5, M5, ..., M10 (transfer point M10-2), standard route.
PRKG T6 to T13: I8, M7, ..., M10 (transfer point M10-2), standard route.
Ramp 2: PRKG T14 to T16: I8 or I9, GATE 2, M9, M10 (transfer point M10-2), standard route.
PRKG T17 to T21 and 13 to 17: I9, GATE 2, M9, M10 (transfer point M10-2), standard route.
Ramp 1: PRKG T22 to T27 and 10 to 13: I9, GATE 4, M10 (transfer point M10-2), standard route.
PRKG T28 to T29: I10, GATE 4, M10 (transfer point M10-2), standard route.
PRKG 7 to 9 straight to M10, ..., M17, R5 or R6 or R7, R8, Z2.
PRKG T30 to T36: I12, I11, GATE 6 (transfer point), M12, ..., M17, R5 or R6 or R7, R8, Z2.
Ramp 0: PRKG 20 to 26: I11, GATE 6 (transfer point), M12, ..., M17, R5 or R6 or 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 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.

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.

To RWY 36L from T-4:

Standard route: R3 (transfer point R3-2), ... , R1, Z4.

Ramp 10: PRKG 386-394: J6, JI5, D2, D3, R4, R3 (transfer point R3-2), standard route.

PRKG 380-384: JI6, JI5, D2, D3, R4, R3 (transfer point R3-2), standard route.

PRKG 372, 374, 376: DI2, D3, R4, R3 (transfer point R3-2), standard route.

PRKG 373, 377: D2, D3, R4, R3 (transfer point R3-2), standard route.

PRKG 378: JI5, D2, D3, R4, R3 (transfer point R3-2), standard route.

PRKG 364-370: DI3, D3, R4, R3 (transfer point R3-2), standard route.

PRKG 444-448: D2, D3, R4, R3 (transfer point R3-2), standard route.

Ramp 11: PRKG 342-346: DI4, R4, R3 (transfer point R3-2), standard route.

PRKG 348-362: DI3, D3, R4, R3 (transfer point R3-2), standard route.

PRKG 430-432: D4, D5, W4, X5, X4, R3 (transfer point R3-2), standard route.

PRKG 434-442: D3, R4, R3 (transfer point R3-2), standard route.

Ramp 12: PRKG 300-304: W6, WN1, WN2, WN3, W4, X5, X4, R3 (transfer point R3-2), standard route.

PRKG 306-312: WI6, W5, WN1 or W6, WN1, WN2, WN3, W4, X5, X4, R3 (transfer point R3-2), standard route.

PRKG 320-328: W5, WN1, WN2, WN3, W4, X5, X4, R3 (transfer point R3-2), standard route.

PRKG 329: D5, W4, X5, X4, R3 (transfer point R3-2), standard route.

PRKG 330-334: DI4, D5, W4, X5, X4, R3 (transfer point R3-2), standard route.

PRKG 336-340: DI4, R4, R3 (transfer point R3-2), standard route.

PRKG 420-428: D4, D5, W4, X5, X4, R3 (transfer point R3-2), standard route.

Ramp 13: PRKG 400-419: WN2, WN3, W4, X5, X4, R3 (transfer point R3-2), standard route.

To RWY 36L from T-4S:

Ramp 20: PRKG 583-586: GATE 11, G11, Z1.

PRKG 580-582: M23, EB2, EB6, EB7, N10, ..., N4, BN1, Z3 or N3, G11, Z1.

PRKG 568-579: EB2, EB6, EB7, N10, N9, N6, ..., N4, BN1, Z3 or N3, G11, Z1.

PRKG 619-628: EC2, EC6, EC7, N11, ..., N9, N6, ..., N4, BN1, Z3 or N3, G11, Z1.

Aircraft of code letter F PRKG 627: EC2, EC1, A24, ..., A21, B1, B2, Z1.

Ramp 21: PRKG 556-566: EB2, EB6, EB7, N10, ..., N4, BN1, Z3 or N3, G11, Z1.

PRKG 608-618: EC2, EC6, EC7, N11, ..., N4, BN1, Z3 or N3, G11, Z1.

Ramp 22: PRKG 538-539: N10, ..., N4, BN1, Z3 or N3, G11, Z1.

PRKG 540-554: EB6, EB7, N10, ..., N4, BN1, Z3 or N3, G11, Z1.

PRKG 600-606: EC6, EC7, N11, ..., N4, BN1, Z3 or N3, G11, Z1.

Ramp 23: PRKG 500-536: EA6, EA5, GATE 12, N4, BN1, Z3 or N3, G11, Z1.

PRKG 537: N10, ..., N4, BN1, Z3 or N3, G11, Z1.

To RWY 36R from T-123:

The same routes toward RWY 36L, to M17. From M18, ..., M31, NY13, Y1 or M18, ..., M32, N13, Y2 or M18, ..., M33, B13, Y3.

To RWY 36R from T-4:

Standard route: S3 (transfer point S3-2), M15, ..., M31, NY13, Y1 or M32, N13, Y2 or M33, B13, Y3.

Ramp 10: PRKG 386-394: J6, JI5, D1, D2, S4, S3 (transfer point S3-2), standard route.

PRKG 380-384: JI6, JI5, D1, D2, S4, S3 (transfer point S3-2), standard route.

PRKG 364-370: DI3, S4, S3 (transfer point S3-2), standard route.

PRKG 372, 374, 376: DI2, S4, S3 (transfer point S3-2), standard route.

PRKG 373, 377: D2, S4, S3 (transfer point S3-2), standard route.

PRKG 378: JI5, D2, S4, S3 (transfer point S3-2), standard route.

PRKG 444-446: D3, R4, X3, S3 (transfer point S3-2), standard route.

PRKG 448: D2, S4, S3 (transfer point S3-2), standard route.

Ramp 11: PRKG 342-362: DI4, DI3, S4, S3 (transfer point S3-2), standard route.

- PRKG 430-432: D4, D5, W4, X5, ..., X3, S3 (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: W6, 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, S3 (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 (transfer point S3-2), standard route.
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.

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 430-432: D4, D5, W4, X5, ..., X3, S3 (transfer point S3-2), standard route.
PRKG 434-442: D3, R4, X3, S3 (transfer point S3-2), standard route.

- Ramp 12: PRKG 300-304: W6, WN1, WN2, WN3, W4, X5, ..., X3, S3 (transfer point S3-2), standard route.
PRKG 306-312: W6, W5, WN1 o W6, WN1, WN2, WN3, W4, X5, ..., X3, S3 (transfer point S3-2), standard route.
PRKG 320-328: W5, WN1, WN2, WN3, W4, X5, ..., X3, S3 (transfer point S3-2), standard route.
PRKG 329: D5, W4, X5, ..., X3, S3 (transfer point S3-2), standard route.
PRKG 330-334: DI4, D5, W4, X5, ..., X3, S3 (transfer point S3-2), standard route.
PRKG 336-340: DI4, DI3, S4, S3 (transfer point S3-2), standard route.
PRKG 420-428: D4, D5, W4, X5, X3, S3 (transfer point S3-2), standard route.
- Ramp 13: PRKG 400-419: WN2, WN3, W4, X5, X4, X3, S3 (transfer point S3-2), standard route.

To RWY 36R from T-4S:

- Ramp 20: PRKG 583-586: GATE 11, G11, B3, ..., B13, Y3 or EC8, N12, N13, Y2 or EC8, EC7, NY12, NY13, Y1 or 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 or EC7, N12, N13, Y2.
Aircraft of code letter F PRKG 627: EC2, EC1, A24, ..., A21, B1, ..., B13, Y3.
- Ramp 21: PRKG 556-566: EB2, G14, EC6 o EC2, EC6, NY12, NY13, Y1.
PRKG 608-618: EC2, EC6, NY12, NY13, Y1 or EC7, N12, N13, Y2.
- Ramp 22: PRKG 538-539: N10, EA7, B10, ..., B13, Y3 or EC8, N12, N13, Y2 or EC8, EC7, NY12, NY13, Y1 or EC9, BY12, M34, B13, Y3.
PRKG 540-554: EB6, NY11, NY12 o EC6, NY12, NY13, Y1.
PRKG 600-606: EC6, NY12, NY13, Y1 or EC7, N12, N13, Y2.
- Ramp 23: PRKG 500-536: EA6, EA5, GATE 12, G12, B5, ..., B13, Y3 or EC8, N12, N13, Y2 or EC8, EC7, NY12, NY13, Y1 or EC9, BY12, M34, B13, Y3.
PRKG 537: N10, EA7, B10, ..., B13, Y3 or EC8, N12, N13, Y2 or EC8, EC7, NY12, NY13, Y1 or EC9, BY12, M34, B13, Y3.

2.- SOUTH CONFIGURATION**A) ENTRY****From RWY 18R to T-123:**

- Standard route: Z10, ZW3, W1, W2, MZ6, ..., MZ3, M15, ..., M11 or Z8, W1, W2, MZ6, ..., MZ3, M15, ..., M11 or Z4, ZW1, V1, V2, MZ4, MZ3, M15, ..., M11
- Ramp 7: PRKG 178 to 227: Standard route, M10 (transfer point M10-2), ..., M6, C6, A5, A6, C7.
PRKG 243 to 249: Standard route, M10 (transfer point M10-2), ..., M6, C6, A5, C9.
PRKG 258 to 264: Standard route, M10 (transfer point M10-2), ..., M8, G1, F2, F3.
- Ramp 6: PRKG 75: Standard route, M10 (transfer point M10-2), ..., M4, C4, I6.
PRKG 80 to 85: Standard route, M10 (transfer point M10-2), ..., M3, C3.
PRKG 90 to 110: Standard route, M10 (transfer point M10-2), ..., M2, C2.
PRKG 110 to 126: Standard route, M10 (transfer point M10-2), ..., M1, C1.
PRKG 130 to 135: Standard route, M10 (transfer point M10-2), ..., M1, C1, CA.
PRKG 136 to 140: Standard route, M10 (transfer point M10-2), ..., M1, C1, CB.
PRKG 145 to 148: Standard route, M10 (transfer point M10-2), ..., M1, C1, A1 straight to stand.
- Ramp 5: PRKG 50 to 67: Standard route, M11, M10 (transfer point M10-2), ..., M4, C4.
PRKG 70 to 74: Standard route, M11, M10 (transfer point M10-2), ..., M4, C4, I6.
PRKG 149 a 151: Standard route, M11, M10 (transfer point M10-2), ..., M2, C2, A2 straight to stand.
PRKG 153 a 155: Standard route, M11, M10 (transfer point M10-2), ..., M3, C3, A3 straight to stand.
PRKG 156 a 162: Standard route, M11, M10 (transfer point M10-2), ..., M4, C4, A4 straight to stand.
- Ramp 4: PRKG 30 to 36: Standard route, M10 (transfer point M10-2), ..., M8, GATE 1, I7, C5.
PRKG 37: Standard route, M10 (transfer point 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 26: 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, D14, D13.
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, D14, D13.
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 W16.
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, D14.
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 y Rampa 23, 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 562-566: 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.

PRKG 40 to 43: Standard route, M10 (transfer point M10-2), ..., M6, C6, A5, A6.
PRKG 44 to 45: Standard route, M10 (transfer point M10-2), ..., M6.
PRKG 163 and 165: Standard route, M10 (transfer point M10-2), ..., M6, C6, A5.
PRKG 171: Standard route, M10 (transfer point M10-2), ..., M6, C6, A5, A6, E1 straight to stand.
PRKG 173: Standard route, M10 (transfer point M10-2), ..., M8, G1, F2 straight to stand.
PRKG 175: Standard route, M10 (transfer point M10-2), ..., M8, G1, A8, F1 straight to stand.
Ramp 3: PRKG T1, T2, T3: 0700-2259 LT, standard route, M10 (transfer point M10-2), ..., M4, C4, I6; C5.
2300-0659 LT, standard route, M10 (transfer point M10-2), ..., M5, C5.
PRKG T4 to T13: Standard route, M10 (transfer point M10-2), ..., M8, GATE 1, I7 or I8.
Ramp 2: PRKG 14 to 17: Standard route, M10 (transfer point M10-2), M9.
PRKG T14 to T21: Standard route, M10 (transfer point M10-2), M9, GATE 3, I8 or I9.
Ramp 1: PRKG T22 to T29: Standard route, M10 (transfer point M10-2), GATE 4, I9 or I10.
PRKG 10 to 13: Standard route, M10 (transfer point M10-2), M9.
PRKG 7 to 9: Standard route, GATE 5 (transfer point), I10.
PRKG T30 to T36: Standard route, GATE 5 (transfer point), I12.

Ramp 0: PRKG 20 to 26: Standard route, M11.

From RWY 18R to T-4:

Standard route: RWY 18R will be left by the right side of the runway.

- Z10, ZW3, W1, W2, W3 (transfer point W3-2).
- Z8, W1, W2, W3 (transfer point W3-2).
- Z4, ZW1, V1, AZ5, AZ6, W2, W3 (transfer point W3-2).

Ramp 10: PRKG 380-394: Standard route, W3 (transfer point W3-2), X5, ..., X1, J4, ..., J6.
PRKG 364-370: Standard route, W3 (transfer point W3-2), X5, U4, D14, D13.
PRKG 372-377: Standard route, W3 (transfer point W3-2), X5, ..., X2, H4, D2.
PRKG 378: Standard route, W3 (transfer point W3-2), X5, ..., X1, J4, J5.
PRKG 444-446: Standard route, W3 (transfer point W3-2), X5, X4, X3.
PRKG 448: Standard route, W3 (transfer point W3-2), X5, ..., X2.
Ramp 11: PRKG 342-362: Standard route, W3 (transfer point W3-2), X5, U4, D14, D13.
PRKG 430-432: Standard route, W3 (transfer point W3-2), X5, X4.
PRKG 434-442: Standard route, W3 (transfer point W3-2), X5, ..., X3.
Ramp 12: PRKG 300-312: Standard route, W3 (transfer point W3-2), X5, U4, D5, W5, W6 o W16.
PRKG 320-329: Standard route, W3 (transfer point W3-2), X5, U4, D5, W5.
PRKG 330-340: Standard route, W3 (transfer point W3-2), X5, U4, D14.
PRKG 420-428: Standard route, W3 (transfer point W3-2), X5, X4.
Ramp 13: PRKG 400-411: Standard route, W3 (transfer point W3-2), X5, U4, D5, W5.
PRKG 412-419: Standard route, W3 (transfer point W3-2), X5, U4, D5, W5, WN1, WA.

From RWY 18R to T-4S:

For Ramp 20, Ramp 21, Ramp 22 and Ramp 23, RWY 18R will be left by the left side.

Ramp 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.
Aircraft of code letter F PRKG 627: Z7, G13, N5, ..., N1, A22, ..., A25, AM3, M27.
Ramp 21: PRKG 562-566: Z7, B6, ..., B12, M33, ..., M24, EB2.
PRKG 608-610: Z7, B6, ..., B12, M33, ..., M30.
PRKG 612-618: Z7, B6, ..., B12, M33, ..., M29.
Ramp 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.
Ramp 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.

De RWY 18L 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 W16.
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.

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.

From RWY 18L T-123:

Y5, AY, BY13, M34, ..., M11; or Y4, BY13, M34, ..., M11; or Y3, A33, N13, M32, ..., M11 and follow the same routes for RWY 18R.

From RWY 18L to T-4:

Follow ATC instructions.

Standard route: Y5, AY, BY13, M34, ..., M14, H3 (transfer point H3-2); or Y4, BY13, M34, ..., M14, H3 (transfer point H3-2); or Y3, A33, N13, M32, ..., M14, H3 (transfer point H3-2).

Ramp 10: PRKG 380-394: Standard route, H3 (transfer point H3-2), X1, J4, ..., J6.
PRKG 364-370: Standard route, H3 (transfer point H3-2), H4, D2, D3.
PRKG 372-377: Standard route, H3 (transfer point H3-2), H4, D2.
PRKG 378: Standard route, H3 (transfer point H3-2), X1, J4, J5.
PRKG 444-446: Standard route, H3 (transfer point H3-2), H4, D2, D3, R4, X3.
PRKG 448: Standard route, H3 (transfer point H3-2), H4, D2, S4, X2.

Ramp 11: PRKG 342-362: Standard route, H3 (transfer point H3-2), H4, D2, ..., D4.
PRKG 430-432: Standard route, H3 (transfer point H3-2), H4, D2, ..., D5, W4, X5, X4.
PRKG 434-442: Standard route, H3 (transfer point H3-2), H4, D2, D3, R4, X3.

Ramp 12: PRKG 300-312: Standard route, H3 (transfer point H3-2), H4, D2, ..., D5, W5, W6 or W16.
PRKG 320-329: Standard route, H3 (transfer point H3-2), H4, D2, ..., D5, W5.
PRKG 330-340: Standard route, H3 (transfer point H3-2), H4, D2, ..., D4.
PRKG 420-428: Standard route, H3 (transfer point H3-2), H4, D2, ..., D5, W4, X5, X4.

Ramp 13: PRKG 400-411: Standard route, H3 (transfer point H3-2), H4, D2, ..., D5, W5.
PRKG 412-419: Standard route, H3 (transfer point H3-2), H4, D2, ..., D5, W5, WN1, WA.

From RWY 18L to T-4S:

Leave RWY 18L.

Standard route: Y5, AY, BY13, M34, M33; or Y4, BY13, M34, M33; or Y3, A33, N13

Ramp 20: PRKG 583-586: Standard route, M32, ..., M23, EA2.
PRKG 580-582: Standard route, M32, ..., M23.
PRKG 568-579: Standard route, M32, ..., M24, EB2.
PRKG 619-628: Standard route, M32, ..., M27.
Aircraft of code letter to PRKG 627: Standar route, N12, ..., N1, A22, ..., A25, AM3, M27.

Ramp 21: PRKG 556-566: Standard route, M32, ..., M24, EB2.
PRKG 608-610: Standard route, M32, ..., M30.
PRKG 612-618: Standard route, M32, ..., M29.

Ramp 22: PRKG 538-539: Standar route, N12, ..., N10.
PRKG 540-554: Standard route, M32, ..., M24, EB2, EB6.
PRKG 600-606: Standard route, M32, M31.

Ramp 23: PRKG 500-530: Standard route, N12, ..., N10, EA6, EA5.
PRKG 532-536: Standard route, N12, ..., N10, EA6.
PRKG 537: Standard route, N12, ..., N10.

B) DEPARTURE**To RWY 14R from T-123:**

Standard route: (from TWY) A10 (transfer point A10-2), ..., A12, runway-holding position.

Ramp 7: PRKG 178 to 186, 207 and 209: C7, E3, E2, E1, A7, ..., A10 (transfer point A10-2), standard route.
PRKG 188 to 190: C7, A6, ..., A10 (transfer point A10-2), standard route.
PRKG 200 to 206 and 208: C11, E3, E2, E1, A7, ..., A10 (transfer point A10-2), standard route.
PRKG 210 to 227: Straight to E2, E1, A7, ..., A10 (transfer point A10-2), standard route.
PRKG 243 to 249: C9, A6, ..., A10 (transfer point A10-2), standard route.
PRKG 258 to 264: E2, E1, A7, ..., A10 (transfer point A10-2), standard route.

Ramp 6: PRKG 80 to 85, 98 and 99: C3, A3, ..., A10 (transfer point A10-2), standard route.
PRKG 75, 90 to 97 and 100 to 110: C2, A2, ..., A10 (transfer point A10-2), standard route.
PRKG 111 to 126: C1, A1, ..., A10 (transfer point A10-2), standard route.
PRKG 131, 133 and 135: CA, C1, A1, ..., A10 (transfer point A10-2), standard route.
PRKG 130, 132, 134 and 136 to 140: CB, C1, A1, ..., A10 (transfer point A10-2), standard route.
PRKG 145 to 148: A1, ..., A10 (transfer point A10-2), standard route.

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 31 al 36: I7, C5, A5,..., A10 (punto de transferencia A10-2), ruta estándar.
PRKG 30 y 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 26: 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: W16, 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.

Ramp 5: PRKG 50 to 67: C3, A3, A4, A5 or C5, A5, ..., A10 (transfer point A10-2), standard route.
PRKG 72, 73 and 74: I6, C3, A3, ..., A10 (transfer point A10-2), standard route.
PRKG 70 and 71: I6, C5, A5, ..., A10 (transfer point A10-2), standard route.

Ramp 6 and Ramp 5: PRKG 147 to 162: push-back nosing to NE on TWY A taxiing on it directly, ..., A10 (transfer point A10-2), standard route.

Ramp 4: PRKG 31 to 36: I7, C5, A5,..., A10 (transfer point A10-2), standard route.
PRKG 30 and 37 to 45: M6, C6, A5, ..., A10 (transfer point A10-2), standard route.
PRKG 163 and 165: A5, ..., A10 (transfer point A10-2), standard route.
PRKG 171 and 173: F2, A8, A10 (transfer point A10-2), standard route.
PRKG 175: F1, A8, A10 (transfer point A10-2), standard route.

Ramp 3: PRKG T1 to T5: I7, C5, A5, ..., A10 (transfer point A10-2), standard route.
PRKG T6 to T13: I8, GATE 1, G1, A8, ..., A10 (transfer point A10-2), standard route.

Ramp 2: PRKG T14 to T16: I8, GATE 2, G2, A9, A10 (transfer point A10-2), standard route.
PRKG T17 to T21 and 13 to 17: I9, GATE 2, G2, A9, A10 (transfer point A10-2), standard route.

Ramp 1: PRKG T22 to T27 and 10 to 13: I9, GATE 4, G4, A10 (transfer point A10-2), standard route.
PRKG T28 to T29: I10, GATE 4, G4, A10 (transfer point A10-2), standard route.
PRKG 7 to 9: straight to M10, G5, A11, A12, runway-holding position.
PRKG T30 to T36: I12, I11, GATE 6 (transfer point), A12, runway-holding position.

Ramp 0: PRKG 20 to 26: I11, GATE 6 (transfer point), A12, runway-holding position.

To RWY 14R from T-4:

Standard route: S3 (transfer point S3-2), S2, A17, runway-holding position LC, LD, LE. R3 and transfer point R3-2 will be used as alternative route.

Ramp 10: PRKG 386-394: J6, JI5, D1, D2, S4, S3 (transfer point S3-2), standard route.
PRKG 380-384: JI6, JI5, D1, D2, S4, S3 (transfer point S3-2), standard route.
PRKG 364-370: DI3, S4, S3 (transfer point S3-2), standard route.
PRKG 372, 374, 376: DI2, S4, S3 (transfer point S3-2), standard route.
PRKG 373, 377: D2, S4, S3 (transfer point S3-2), standard route.
PRKG 378: JI5, D1, D2, S4, S3 (transfer point S3-2), standard route.
PRKG 444-446: D3, R4, X3, S3 (transfer point S3-2), standard route.
PRKG 448: D2, S4, S3 (transfer point S3-2), standar route.

Ramp 11: PRKG 342-362: DI4, DI3, S4, S3 (transfer point S3-2), standard route.
PRKG 430-432: D4, D5, W4, X5, X4, X3, S3 (transfer point S3-2), standard route.
PRKG 434-442: D3, R4, X3, S3 (transfer point S3-2), standard route.

Ramp 12: PRKG 300-304: W6, WN1, WN2, WN3, W4, X5, X4, X3, S3 (transfer point S3-2), standard route.
PRKG 306-312: W16, W5 or W6, W5, WN1 o W6, W5, WN1 o W6, WN1, WN2, WN3, W4, X5, X4, X3, S3 (transfer point S3-2), standard route.
PRKG 320-328: W5, WN1, WN2, WN3, W4, X5, X4, X3, S3 (transfer point S3-2), standard route.
PRKG 329: D5, W4, X5, X4, S3 (transfer point S3-2), standard route.
PRKG 330-334: DI4, D5, W4, X5, X4, X3, S3 (transfer point S3-2), standard route.
PRKG 336-340: DI4, DI3, S4, S3 (transfer point S3-2), standard route.
PRKG 420-428: D-4, D-5, W-4, X-5, X-4, X3, S-3 (transfer point S3-2), standard route.

Ramp 13: PRKG 400-419: WN2, WN3, W4, X5, X4, X3, S3 (transfer point S3-2), standard route.

To RWY 14R from T-4S:

Ramp 20: PRKG 583-586: GATE 11, N2, M21, B1, LE, runway-holding position 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, runway-holding position LE.
PRKG 619-628: EC2, G14, EB6 or EB2, EB6, EB7, N10, ..., N2, M21, B1, LE, runway-holding position 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.

A RWY 14L desde T-123:

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

A RWY 14L desde T-4:

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

A RWY 14L desde T-4S:

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

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

To RWY 14L from T-123:

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

To RWY 14L from T-4:

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

To RWY 14L from T-4S:

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

Rampa 22: PRKG 538-539: N10, EA7, B10, ..., B12, M33, ..., M30, KA1, K1, punto de espera en pista.
PRKG 540-554: EB6, NY11, NY12 o EC6, NY12, M31, M30, KA1, K1, punto de espera en pista.
PRKG 600-606: EC6, NY12, M31, M30, KA1, K1, punto de espera en pista.

Rampa 23: PRKG 500-536: EA6, EA5, G12, B5, ..., B12, M33, ..., M30, KA1, K1, punto de espera en pista.
Aeronaves de letra de clave F: EA5, GATE 12, N4, ..., N1, A22, ..., A28, A29, K1, punto de espera en pista o A28, KB2, K2 o K3, punto de espera en pista.
PRKG 537: N10, EA7, B10, ..., B12, M33, ..., M30, KA1, K1, punto de espera en pista.

Ramp 22: PRKG 538-539: N10, EA7, B10, ..., B12, M33, ..., M30, KA1, K1, runway-holding position.
PRKG 540-554: EB6, NY11, NY12 o EC6, NY12, M31, M30, KA1, K1, runway-holding position.
PRKG 600-606: EC6, NY12, M31, M30, KA1, K1, runway-holding position.

Ramp 23: PRKG 500-536: EA6, EA5, G12, B5, ..., B12, M33, ..., M30, KA1, K1, runway-holding position.
Aircraft of code letter F: EA5, GATE 12, N4, ..., N1, A22, ..., A28, A29, K1, runway holding position or A28, KB2, K2 or K3, runway holding position.
PRKG 537: N10, EA7, B10, ..., B12, M33, ..., M30, KA1, K1, runway-holding position.

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.

AIRCRAFT DE-ICING

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

OPERATION IN DE-ICING AREA

- 1.- Requests for or to cancel de-icing should be placed using the CDM platform: Through their ramp handling agent with direct interface with the CDM platform, or by e-SIA or e-CDM. In the request, the type of de-icing, if anti-icing treatment is required and the zones to be treated, should be stated.
- 2.- The service provision hours shall be from 05:00 to 10:00. Outside these hours, the de-icing service provider must be notified by e-mail at least 1 hour in advance at the following addresses:
- Madrid BJS/UAR Service Managers: rampajservicio@southeu.com
 - Madrid BJS/CIC Service Managers: madki1@southeu.com
 - Madrid BJS/Operations Managers: jefesexplo@southeu.com
 - A copy must be sent to the de-icing specialist: jcaballerom@southeu.com
- 3.- De-icing requests for flights for which clearance to start-up has been received will not be accepted. Nor will de-icing requests be accepted by TWR.
- 4.- Cancellation of de-icing via TWR will be accepted, for which voice communication must be used, as this functionality is not available in DCL.
- 5.- The pilot, when requesting start-up clearance, shall indicate the need for de-icing.
- If the aircraft requests de-icing after push-back or taxiing has begun, TWR or SDP, depending on where the aircraft is located, shall direct it to return to the apron to an available stand.
- Once there, the pilot must contact Clearance once again and modify the flight plan if necessary.
- 6.- Pilots will keep a continuous watch on DEP frequency during taxiing and de-icing operations.
- 7.- To carry out the de-icing operation, pilots will park the aircraft at the corresponding position taking into account the aircraft size.
- 8.- Once the de-icing operation is finished pilots will notify the DEP that they are ready for departure and, when cleared, will vacate the spraying area as soon as possible. The post de-icing checkups to be conducted by the crew, shall be carried out always once the aircraft is out of the de-icing dock.
- 9.- Aircraft affected by ATFM measures and with assigned approved departure time will have priority over other kinds of traffic not affected by restrictions.
- 10.- Clearance for entry to the de-icing area will be granted when an aircraft occupying a position on this area has vacated it after having finished its operation, except for the cases established in point 13.
- 11.- Pilots in command will make sure that the aircraft is properly positioned on the stand in order to safeguard the movement of the de-icing equipments.
- 12.- De-icing operation of aircraft will be carried out with idle engine regime and ready for take-off conditions. For the de-icing operation of a 4 engines aircraft, where there is presence of ice at the back side of the aircraft, the pilot may be required by the Agent responsible for the de-icing operation to turn off one or more of the outer engines.
- 13.- When an autohandling aircraft operator exceptionally cannot provide service to an aircraft located in the de-icing area, the aircraft will be serviced by the airport handling operator with priority over holding aircraft.
- 14.- When an aircraft cannot leave the de-icing area by itself, its responsible operator shall compulsory remove it immediately from the mentioned area in accordance with the procedure established with its handling agent.
- 15.- A handling agent operator (or the company, if it is required by his own procedures) will communicate with the pilot in command of the aircraft in the frequencies
- De-icing area of RWY 36L: Frequency of Madrid-de-icing 123.330 C.
 - De-icing area of RWY 36R: Frequency of Madrid-de-icing 130.255 C.

o en su defecto mediante JACK de comunicaciones, informando de la finalización del servicio de deshielo. Al referirse a la aeronave se deberá mencionar tipo y matrícula de la misma.

RUTA DE ACCESO

Procedimientos de Rodaje Preferentes a Zonas de Deshielo:

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

- Configuración Norte:
Vía M17 a R5, R6 y R7 y M16 a AZ3 en caso de habilitación.
- Configuración Sur:
Vía R8 a R5, R6 y R7 y AZ3 en caso de habilitación.

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

- Configuración Norte:
Vía B10 a BY12, B12, EB8 a N12 y NY12 en caso de habilitación. Vía M29, KA1 a A30 y M30, AM4 a A31 aproando la aeronave al norte (en caso de habilitación).
- Configuración Sur:
Vía B10 a BY12, B12, EB8 a N12 y NY12 en caso de habilitación. Vía A29 a A30 y A31 en caso de habilitación.

PROHIBICIONES

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

LAVADO DE AERONAVES

Se ha habilitado para este fin una zona próxima al final de las TWY A5 y A6. Para acceder a dicha zona las aeronaves efectuarán el rodaje siguiendo la ruta normalizada para las rampas R-4, R-5, R-6. Las compañías que deseen utilizar esta zona, para los fines especificados, deberán solicitar autorización a:

Centro de Gestión Aeroportuaria (CGA)
TEL: +34-913 936 524
(opción OPERACIONES del portal de voz GCA).

VUELOS LOCALES Y DE INSTRUCCIÓN

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

PROCEDIMIENTO PARA PRUEBAS CON TCAS

Se ha establecido un procedimiento para regular la realización de pruebas TCAS en aeronaves estacionadas en la plataforma del aeropuerto o instalaciones próximas, con objeto de evitar que a las aeronaves aterrizando y/o despegando se les presente avisos de TA (Traffic Advisory).

Con este fin, antes de realizar pruebas de TCAS en las cuales se requiera simular avión en vuelo y TCAS activado, se deberán realizar las siguientes actuaciones:

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

RESTRICCIONES A PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

Queda prohibida la entrada a los PRKG T1, T2, y T3 desde la TWY I7 en sentido sur.

Se enumeran a continuación las restricciones a los puestos de estacionamiento y el horario en que son de aplicación.

or in lack thereof, by means of JACK communication, reporting the de-icing service conclusion. When referring to the aircraft, the type and registration number should be mentioned.

ENTRY ROUTE

Procedures of preferential taxiing to de-icing area:

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

- North configuration:
Via M17 to R5, R6 and R7 and M16 to AZ3 in the case of authorisation.
- South configuration:
Via R8 to R5, R6 and R7 and AZ3 in the case of authorisation.

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

- North configuration:
Via B10 to BY12, B12, EB8 to N12 and NY12 in the case of authorisation. Via M29, KA1 to A30 and M30, AM4 to A31 noising the aircraft to the North (in the case of authorisation).
- South configuration:
Via B10 to BY12, B12, EB8 to N12 and NY12 in the case of authorisation. Via A29 to A30 and A31 in the case of authorisation.

PROHIBITIONS

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

AIRCRAFT WASHING

One area has been established for this purpose in the vicinity of the end of TWY A5 and A6. To enter this area aircraft shall taxi following the standard route for ramps R-4, R-5, R-6. Operating companies wishing to use this area, for the specified purposes, shall request clearance to:

Centro de Gestión Aeroportuaria (CGA)
TEL: +34-913 936 524
(OPERACIONES option on the GCA voice portal).

LOCAL AND TRAINING FLIGHTS

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

PROCEDURE FOR TCAS TESTING

A procedure to regulate the testing of TCAS in aircraft parked on the apron of the airport or nearby installations has been established, in order to prevent TA (Traffic Advisory) warnings to the landing and/or departing aircraft.

For this purpose, before carrying out TCAS trials in which a simulation of an aircraft in flight and TCAS activated is required, the following actions shall take place:

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

RESTRICTIONS TO STANDS

Entry to PRKG T1, T2 and T3 is prohibited from TWY I7 in South direction.

The restrictions to stands are listed below, as well as the times when the restrictions are to be applied.

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

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

AERONAVES CON RESTRICCIONES NOCTURNAS PARA EL USO DE LA APU
AIRCRAFT WITH NIGHT RESTRICTIONS FOR THE USE OF APU

IL*
DC8*
F50
MD8*
MD11
B747*
CRJ2
E120
B717*
B727*

* Todos los modelos // All models

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

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

Los pilotos deberán:

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

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

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

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

NOTIFICACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL

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

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

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

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

seguridad_operacional_mad@aena.es

Además de notificar al aeropuerto mediante el sistema indicado, es necesario enviar al menos los datos básicos del accidente, incidente, suceso o evento al proveedor de servicios de control de tránsito aéreo (ATC).

En el caso específico de notificaciones de seguridad relacionadas con el proveedor de servicios de control de tránsito aéreo (área de maniobras, fases de vuelo y espacio aéreo ATS) pueden remitirse a la dirección de correo electrónico:

lecm.safety@enpire.es

USO DEL IDIOMA INGLÉS EN RADIO-COMUNICACIONES

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

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

1. Las siguientes operaciones de aterrizaje y despegue:
 - a) Autorizaciones de aterrizaje con tráfico en el punto de espera.
 - b) Autorizaciones de despegue con tráfico en final.
 - c) Autorizaciones para entrar y alinear desde puntos de espera congestionados.
2. Las operaciones en que haya aeronaves que transiten por la pista activa, pero que no vayan 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.

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

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

Pilots shall:

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

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

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

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

OPERATIONAL SAFETY REPORTS

Pilots/the operator shall report to the airport as soon as possible about any accidents, incidents, occurrences or events which may have a potential operational impact and in which they have been involved or witnessed.

The aim of these reports is to compile the information in order to improve operational safety, besides from the compulsory reporting of the occurrence to the appropriate aeronautical authority. Data may be sent in any format, including at least the following information:

- Date and time.
- Site.
- Parties involved (data used to identify vehicles, aircraft ... involved).
- Companies involved.
- Description of the facts.
- Any other data considered relevant (e.g. lighting conditions, weather, phase of the operation such as take-off / landing / stopover, pavement conditions ...).

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

seguridad_operacional_mad@aena.es

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

In the specific instance of safety reports related with the air traffic control service provider (manoeuvring area, flight phases and ATS airspace) these may be sent to the e-mail address:

lecm.safety@enpire.es

USE OF ENGLISH LANGUAGE IN RADIO COMMUNICATIONS

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

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

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

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

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

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

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

21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS

NOISE ABATEMENT PROCEDURES

GENERALIDADES

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

GENERAL

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

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

LISTA DE AERONAVES // AIRCRAFT LIST

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

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.

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

GROUND ENGINE TEST

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

Procedimientos de Rodaje Preferentes a Zona de Prueba de Motores:

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

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

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

Procedures of preferential taxiing to ground engine-testing area:

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

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

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

PROCEDIMIENTOS ANTI-RUIDO

DESPEGUES

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

NOISE ABATEMENT PROCEDURES

TAKE-OFF

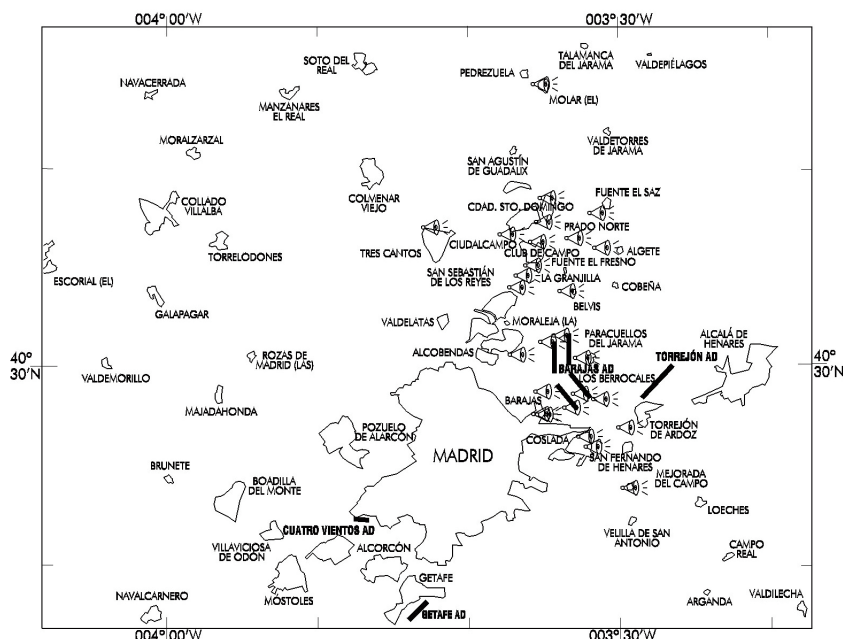
- 1.- Up to 450 m (1500 ft) above aerodrome elevation:
 - Take-off power
 - Take-off flapsClimb maintaining V2 + 20 to 40 km/h (V2 + 10 to 20 kt) (or limited by fuselage angle).
- 2.- At 450 m (1500 ft):
 - Reduce power to no less than ascent power.
- 3.- From 450 m (1500 ft) to 900 m (3000 ft):
 - Climb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

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

LANDING

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

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



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

22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO	FLIGHT PROCEDURES
AJUSTES DE VELOCIDAD VERTICAL EN TMA MADRID Las aeronaves en evolución ajustarán su velocidad vertical cuando se aproximen a una altitud o nivel de vuelo asignado. En esas circunstancias, la velocidad vertical se reducirá a 1500 ft por minuto al aproximarse a una distancia vertical de 1000 ft por encima o por debajo de la altitud o nivel de vuelo asignado.	ADJUSTMENT OF VERTICAL SPEED IN TMA MADRID Aircraft in evolution shall adjust their vertical speed when approaching the assigned altitude or flight level. In these circumstances, vertical speed shall be reduced to 1500 ft per minute when approaching a vertical distance of 1000 ft above or below the assigned altitude or flight level.
LÍMITES DE VELOCIDAD EN SALIDAS – IAS MAX 250 kt hasta alcanzar 10000 ft.	DEPARTURES SPEED LIMITS – MAX IAS 250 kt until reaching 10000 ft.
PROCEDIMIENTOS DE LLEGADA MODO DE OPERACIÓN El ATIS reflejará el tipo de aproximaciones utilizadas en todo momento: - APROXIMACIONES PARALELAS INDEPENDIENTES EN USO. - APROXIMACIONES PARALELAS DEPENDIENTES EN USO. - APROXIMACIONES A PISTA 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 incorporarse a la espera.	ARRIVAL PROCEDURES MODE OF OPERATION The ATIS shall state the approach type used at all times: - INDEPENDENT PARALLEL APPROACHES IN USE. - DEPENDENT PARALLEL APPROACHES IN USE. - APPROACHES ON A SINGLE RUNWAY. CLEARANCE LIMIT Aircraft making a Standard Arrival (STAR), shall enter holding at the Clearance Limit if they do not receive subsequent clearance. Likewise, aircraft arriving at an IAF without subsequent clearance must also enter holding.
CONTROL RADAR EN APROXIMACIÓN El tránsito de llegada será secuenciado por guía vectorial mediante el uso de Sistemas de Vigilancia ATS. La Autorización Límite puede ser reemplazada por una autorización a un fijo o ayuda de la aproximación final, o puede proveerse guía vectorial radar para dirigir la aeronave hacia la trayectoria de aproximación final o hasta una posición desde la que pueda completarse una aproximación instrumental. En caso de tránsito denso, debe esperarse guía vectorial desde la Autorización Límite para proceder al IAF. Una vez que la aeronave esté bajo Control Radar, los cambios de rumbo y nivel de vuelo/altitud se llevarán a cabo cuando se reciban instrucciones del Control Radar, excepto en caso de fallo de comunicaciones.	RADAR CONTROL ON APPROACH Arrival traffic will be sequenced by radar vectoring through the use of ATS Surveillance Systems. The Clearance Limit may be replaced by clearance to a fix or final approach aid, or radar vectoring to direct the aircraft onto the final approach course or to a position from which an instrument approach may be completed. In the event of heavy traffic, the aircraft must wait for vectoring from the Clearance Limit in order to proceed to the IAF. Once the aircraft is under Radar Control, heading and flight/altitude level changes shall be made when instructed by Radar Control, except in the event of communications failure.
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	SPEED CONTROL Speed Control is essential for safe and smooth operations, especially in heavy traffic conditions and during the final approach phase. Aircraft separation is intended to achieve maximum runway usage within the minimum separation parameters (including wake turbulence separation). These speeds are

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:

mandatory in order to ensure separation and the application of standardised approach procedures at MADRID/Adolfo Suárez Madrid-Barajas Airport. Unless otherwise instructed by ATC, pilots shall comply with the following speed restrictions on all runway configurations:

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

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

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

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”

ABBREVIATED COMMUNICATIONS PROCEDURE

In communication transmissions to the East Approach Sector (FREQ 127.100 MHz) or to the West Approach Sector (FREQ 127.505 C), the call shall be limited to the flight CALL SIGN to avoid frequency congestion:
“Approach + Iberia 321”

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.

UNINTENTIONAL CROSSING OF THE FINAL APPROACH COURSE

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

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.

DELAY INFORMATION ON APPROACH

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

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:

AIRCRAFT AIR/GROUND COMMUNICATIONS FAILURE PROCEDURES

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

LLEGADAS

- 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.
- 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.
- 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.
- Tráfico en vectores al localizador:
El tráfico completa la aproximación dirigiéndose al localizador a la altitud de interceptación prevista en la carta de aproximación.
- 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,

ARRIVALS

- During a STAR procedure before or at the Clearance Limit:
Maintain the last cleared altitude or level, proceed to the STAR Clearance Limit, execute two holding patterns and complete an ILS approach to the nearest runway.
- During a STAR procedure after the Clearance Limit:
 - Before the IAF: Fly to the IAF, enter holding and after completing one pattern, descend to the approach start altitude and exit it, executing an ILS approach to the nearest runway.
 - After the IAF: continue the approach procedure to the nearest runway.
- Traffic on radar vectors before the IAF:
Traffic must maintain the last cleared altitude or level and proceed directly to the IAF. Enter IAF holding and after completing a pattern, descend to the approach start altitude and exit it, executing an ILS approach to the nearest runway.
- Vector traffic to the localizer:
Traffic completes the approach by proceeding to the localizer at the intercept altitude predicted on the approach chart.
- MANOEUVRING AFTER A MISSED APPROACH
If an aircraft suffers a communications failure during a missed approach manoeuvre, the following procedure shall be followed:
 - MISSED RWY 32L:
Fly according to the published procedure up to homing point,

Entrar en el circuito de espera a 5000 ft
Completar una espera
Mantener 5000 ft
volar al IAF de la IAC 32L
Completar una nueva aproximación y aterrizar

• FRUSTRADA RWY 32R:

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

• FRUSTRADA RWY 18R:

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

• FRUSTRADA RWY 18L:

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

f) Aeronaves sin aprobación operacional RNAV1:

- Si la aeronave sin aprobación operacional RNAV1 ha recibido ya instrucciones para proceder a una radioayuda o fijo convencional, o está recibiendo guía vectorial radar al IAF de la aproximación, mantendrá la última altitud o nivel autorizado y procederá a dicho IAF. En el IAF descenderá a la altitud de inicio de la aproximación y lo abandonará efectuando la maniobra de aproximación.
- Si la aeronave no hubiera recibido aún instrucciones de guiado al IAF, mantendrá la última altitud o nivel autorizado y procederá al IAF (SIE o PDT), descenderá a la altitud de inicio de la aproximación convencional y efectuará la maniobra de aproximación convencional a la pista que le corresponde por criterio geográfico.

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

SALIDAS

a) Durante un procedimiento SID:

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

b) Durante una salida con vectores radar:

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

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

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

OPERACIONES DE DESCENSO CONTINUO

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

PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)

1. GENERALIDADES

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

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

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

1) Área de maniobras:

Cuando se dé cualquiera de las siguientes circunstancias:

- El valor RVR sea igual o inferior a 700 m en, al menos, un transmisómetro (*) o se obtenga un valor de visibilidad inferior a 800 m, en caso de que los transmisómetros estuvieran fuera de servicio, o

Enter the holding pattern at 5000 ft
Complete one pattern
Maintain 5000 ft
Fly to the IAF of the IAC 32L
Complete a new approach and land

• MISSED RWY 32R:

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

• MISSED RWY 18R:

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

• MISSED RWY 18L:

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

f) Aircraft without operational approval RNAV1:

- If the aircraft without RNAV1 operational approval has already been instructed to proceed to a conventional radio aid or fix, or is receiving radar vectoring to the IAF of the approach, it shall maintain the last cleared altitude or level and proceed to that IAF. At the IAF, it shall descend to the approach start altitude and exit the IAF on approach manoeuvre.
- If the aircraft has not yet received guidance to the IAF, it shall maintain the last cleared altitude or level and shall proceed to the IAF (SIE or PDT), descend to the start altitude of the conventional approach and perform the conventional approach manoeuvre to the runway that corresponds to it by geographical criteria.

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

DEPARTURES

a) During an SID procedure:

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

b) During a departure with radar vectors:

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

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

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

CONTINUOUS DESCENT OPERATIONS

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

LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

1. GENERAL

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

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

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

1) Manoeuvring area:

When any of the following circumstances occur:

- The RVR value is 700 m or less on, at least, one transmissometer (*) or a visibility value less than 800 m is obtained, in the case that the transmissometers are out of service, or

- El techo de nubes sea igual o inferior a 290 ft (en el METAR / SPECI capa de nubes de extensión BKN u OVC y altura ≤ 002 , o visibilidad vertical $\leq VV002$).

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

2) Plataforma:

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

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

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

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

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

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

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

RVR MID: Lectura del punto medio de la pista.

RVR END: Lectura del extremo de pista.

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

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

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

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

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

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

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

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

2. MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

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

En las situaciones en las que el piloto dude respecto de la posición de la aeronave en relación con el área de maniobras, pero reconozca que la aeronave se encuentra en una pista, el piloto inmediatamente lo notificará a ATC (incluida la última posición conocida), a menos que ATC indique otra 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,

- The cloud ceiling is 290 ft or less (in the METAR / SPECI cloud layer of BKN or OVC extent and height ≤ 002 , or vertical visibility $\leq VV002$).

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

2) Apron:

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

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

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

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

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

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

RVR TDZ: Reading corresponding to the Touchdown Zone.

RVR MID: Reading corresponding to the runway midpoint.

RVR END: Reading corresponding to the runway end.

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

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

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

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

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

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

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

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

2. GROUND MOVEMENT

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

In situations in which the pilot doubts the aircraft position relative to the manoeuvring area, but recognises that the aircraft is on a runway, the pilot shall notify ATC immediately (including the last known position), unless ATC advise otherwise and if the pilot can locate an appropriate nearby taxiway, the pilot shall vacate runway as soon as possible; and shall then stop the aircraft.

In the case of the disorientation of a vehicle or convoy in the manoeuvring area, it shall be reported to ATC (including the last known position) and, unless otherwise advised by ATC the driver shall vacate the

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

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

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

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

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

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

En condiciones de visibilidad reducida se tomarán las siguientes medidas:

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

- Puestos de estacionamiento:

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

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

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

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

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

- Vías de servicio

Se cerrarán las siguientes vías de servicio:

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

runway, taxiway or any other part of the manoeuvring area to move away to a safe distance as soon as possible and stop the vehicle or convoy. In the case of failure, and if possible, the same procedure shall be followed.

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

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

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

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

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

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

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

- Stands:

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

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

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

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

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

- Service roads

The following service roads will be closed:

- LVP in apron T-123:
 - SV1 in its intersection with C1, with C2 and with I10; SV3, SV6, SV8, SV10, SV11 in its intersection with A5, SV13, SV15, SV16, SV18, SV19, SV22, SV35, SV36 in its intersection with C7 (access to PRKG 210 to 227) and SV37.
- LVP in Ramp 7:
 - SV35, SV36 in the intersection with C7 (access to PRKG 210 to 227), SV37 and SV38.

- LVP 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.

2.1 Llegadas

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

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

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

- C.- Al abandonar el área sensible de la pista los pilotos notificarán:

**Área sensible libre
y
TWY utilizada.**

- 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).

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.

- LVP in apron T-4:
 - SV54, in the segment delimited between the remote PRKG 412 to 419, and the outer road of the apron.
 - SV53 (access to the remote PRKG 420 to 432).
 - SV52, in the segment delimited between the remote PRKG from 432 and 434, and the remote PRKG 446 and 448.
- LVP in apron T-4S:
 - SV73 (access to the remote PRKG 600 to 610).
 - SV72, in the segment delimited between the remote PRKG 610 and 612.
- Meeting points
 - The meeting points are located at:
 - Apron T-123:
For Ramp 0: From PRKG 20 to 29: service road SV6, near PRKG 21.
For Ramp 1: From PRKG 7 to 9: service road SV1, near PRKG 8.
For access to PRKG 20 to 29: by the side of roundabout near the SEI building.
For Ramp 4 on SV11: near PRKG T2.
For PRKG 210 to 227: EPA (Equipment Parking Area) located between the service road and PRKG 220.
For PRKG 258 to 264: service road SV38 near PRKG 264.

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

2.1 Arrivals

- A.- RWY 32R, 32L, 18R and 18L (depending on facilities requested are in service), are authorised for CAT II/III operations by those operators whose operational minima have been accepted or assigned by the Dirección General de Aviación Civil.
- B.- Aircraft that have already landed must vacate the runway in use by some of the taxiways specified below, except otherwise authorised by ATC:

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

- C.- When leaving the runway sensitive area pilots will report:

**Sensitive area vacated
and
TWY used.**

- D.- Aircraft vacating the sensitive area have priority over all other aircraft taxiing in the vicinity.
- E.- Aircraft landing on RWY 32L, 32R, 18L or 18R will abandon the runway by the appropriate TWY, following the taxiway centre line lights (1) until vacating the LSA, where they will receive GMC instructions or will stop if they have not been given instructions.
- (1) The green/yellow taxiway centre line lights begin at the runway centre line and finish at the critical/sensitive ILS area perimeter (ICAO Annex 14 item 5.3.16.7).

2.2 Departures

- A.- Low visibility take-offs are authorised from RWY 36R, 36L, 14R and 14L, according to the tables of minima AD operations as shown in appendix 1 of EU-OPS 1430, of the Regulation (CE) 859/2008, and they are interpreted with the criteria and exceptions gathered in said document.
- B.- The Airport has no lateral guidance system for guided take-offs.

- C.- En cumplimiento de los requisitos AMC1 SPA.LVO.100 (a) del Reglamento (UE) 965/2012, de 5 de octubre de 2012, no se permiten operaciones LVTO con condiciones de visibilidad inferior a los 75 metros (RVR< 75 m).
- D.- Los pilotos al mando de las aeronaves solicitarán al ATC la puesta en marcha de los motores con valores de RVR iguales o superiores a sus mínimos de despegue.
- E.- Todas las aeronaves situadas en un puesto de estacionamiento que precise maniobra de retroceso, al recibir la autorización ATC (o aprobación del Servicio de Dirección de Plataforma (SDP) si se encuentran dentro de su área de responsabilidad) seguirán sus instrucciones. No se autorizarán retrocesos simultáneos desde puestos de estacionamiento contiguos.
- F.- Cuando el límite de la autorización de rodaje sea el punto de espera en pista de la pista en uso, las aeronaves no sobrepasarán las señales correspondientes asociadas a las luces de barra de parada.

3. FALLO DE COMUNICACIONES

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

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

SISTEMA DE VIGILANCIA ATS

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

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

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

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

- C.- In compliance with AMC1 SPA.LVO.100 (a) requirements of Regulation (EU) 965/2012 of 5th October 2012, LVTO operations are not permitted with visibility conditions less than 75 metres (RVR< 75 m).

- D.- Pilots in command will request from ATC the start-up of engines when RVR values are equal to or higher than their minimum for take-off.

- E.- On receipt of the corresponding ATC clearance (or approval of the Apron Management Service (SDP) if the aircraft is inside its area of responsibility) aircraft positioned in a stand that requires push-back manoeuvre will follow their instructions. Simultaneous push-back shall not be authorised for adjacent stands.

- F.- Aircraft will hold short and obey the signs from the stop bar lighting when cleared to taxi to a runway-holding position of the runway in use.

3. COMMUNICATIONS FAILURE

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

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

ATS SURVEILLANCE SYSTEM

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

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

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

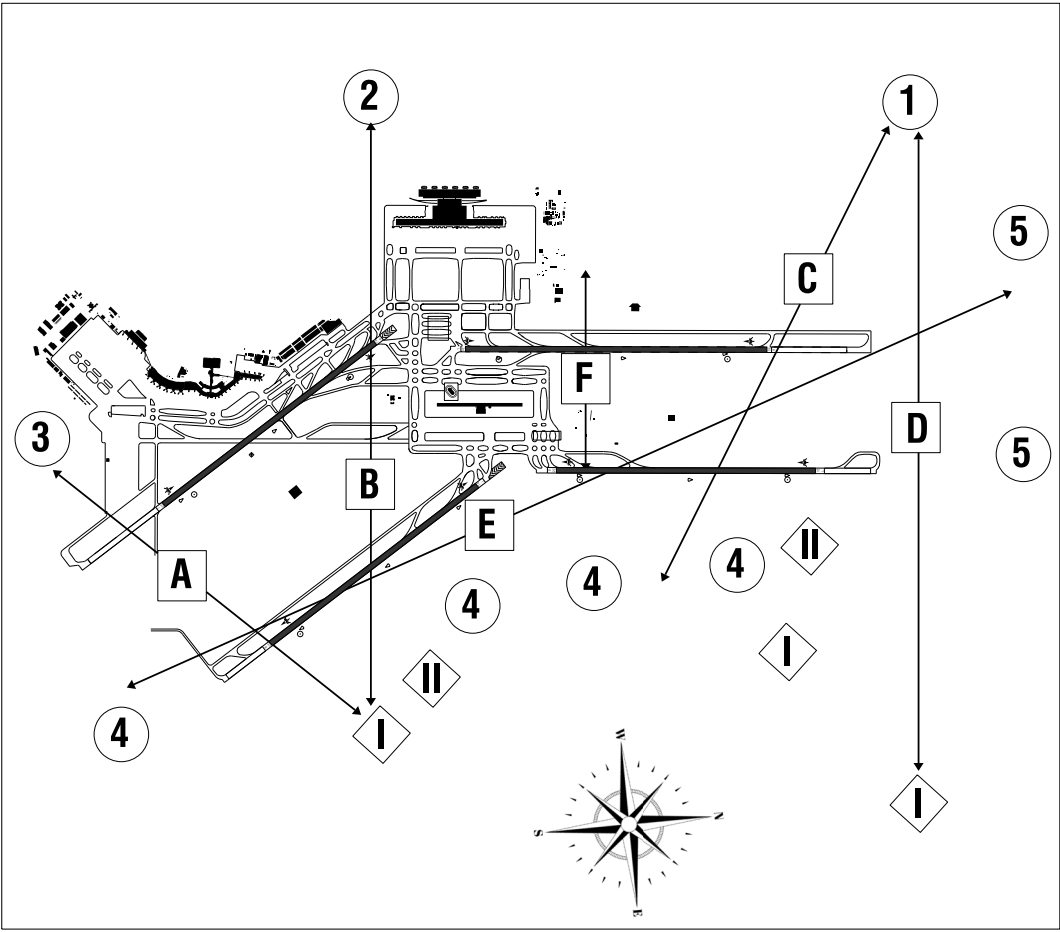
All the functions above will be suspended in the event of a simultaneous unavailability of all three radars: Paracuellos 1, Paracuellos 2 and Barajas.

23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

ADDITIONAL INFORMATION

ZONAS DE CONCENTRACIÓN DE AVES:

BIRD CONCENTRATION AREAS:



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

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

ZONAS DE ALIMENTACIÓN:

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

FEEDING AREAS:

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

MOVIMIENTOS DE AVES:

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

BIRDS MOVEMENTS:

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

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

ENGINEERED MATERIAL ARRESTING SYSTEM (EMAS)

DESCRIPTION

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

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

decelerated by the strength of the crushable material and safely stopped within the limits of the runway end safety area.



UBICACIÓN

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

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

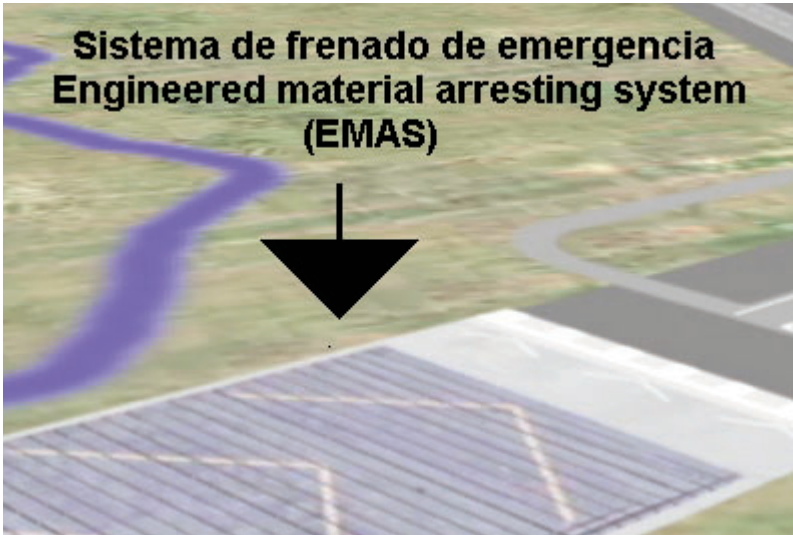
- RWY 32L: 78 m por delante de las antenas del localizador, encontrándose éstas a 3318 m del umbral.
- RWY 32R: 9 m por delante de las antenas del localizador, encontrándose éstas a 3300 m del umbral.

LOCATION

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

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

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



NORMAS DE USO

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

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

RULES OF USE

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

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

24. CARTAS RELATIVAS AL AERÓDROMO

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

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

CHARTS RELATED TO THE AERODROME

The list of charts related to the aerodrome can be found on the link below:

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

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

No aplicable.

VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION

Not applicable.