

LETO AD 2 DATOS DEL AERÓDROMO

LETO AD 2.1 INDICADOR DE LUGAR Y NOMBRE DEL AERÓDROMO

LETO - MADRID/Torrejón

LETO AD 2.2 DATOS GEOGRÁFICOS Y ADMINISTRATIVOS DEL AERÓDROMO

1	ARP	402948N 0032645W. Ver AD 2-LETO ADC.
2	Distancia y dirección desde la ciudad	24 km E.
3	Elevación	618 m / 2026 ft.
4	Ondulación geoide	51.39 m ± 0.05 m (1).
5	Temperatura de referencia	34°C.
6	Temperatura baja media	5°C.
7	Declinación magnética	0° (2020).
8	Cambio anual	8.1'E
9	Administración AD	Ejército del Aire y del Espacio.
10	Dirección	Base Aérea de Torrejón; Ctra. Madrid-Barcelona km 22.800 28850 Torrejón de Ardoz (Madrid)
11	TEL	+34-916 274 710
12	FAX	+34-916 274 617
13	AFTN	LETO
14	E-mail	leto@ea.mde.es
15	Tránsito autorizado	IFR/VFR. Alternativo técnico de Adolfo Suárez Madrid-Barajas AD para ACFT civiles debidamente autorizados mediante Carta de Acuerdo con la Jefatura de la Base.
16	Observaciones	(1) Para todos los puntos del AD.

LETO AD 2.3 HORAS DE FUNCIONAMIENTO

1	Aeropuerto	H24 (1).
2	Aduanas e Inmigración	No.
3	Servicios médicos y de sanidad	No.
4	AIS/ARO/OPV	HR AD.
5	Información MET	HR AD.
6	ATS	HR AD.

7	Abastecimiento de combustible	HR AD.
8	Asistencia en tierra	HR AD.
9	Seguridad	HR AD.
10	Deshielo	No.
11	Observaciones	(1) Aeronaves de Estado extranjeras solicitarán PPR obligatorio con al menos 72 HR de antelación. No se aceptarán, como norma general, PPR desde: FRI: 1200 a MON: 0600. I: FRI: 1300 a MON: 0700. Las peticiones de PPR se podrán realizar por los siguientes medios: <ul style="list-style-type: none"> • AFTN: LETOZPZX. • E-mail: leto@ea.mde.es • FAX: +34-916 274 712

LETO AD 2.4 SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO

1	Instalaciones para el manejo de carga	SATA CAT I. Medios auxiliares para el manejo de carga: <ul style="list-style-type: none"> • Carretillas elevadoras hasta 16 TM. • Transferidor de carga hasta 16 TM.
2	Tipos de combustible	F-34.
3	Tipo de lubricante	O-113, O-133, O-142, O-147, O-148, O-156, O-158, O-190, O-226, O-228, O-237, O-238, O-1236.
4	Capacidad de reabastecimiento	cisternas 40000 L, 22.5 L/s. cisternas 20000 L, 16.7 L/s. cisternas 5000 L, 18.3 L/s.
5	Instalaciones para el deshielo	No.
6	Espacio disponible en hangar	No.
7	Instalaciones para reparaciones	No.
8	Observaciones	GPU: Unidad de CA (hasta 100 KVA) y CC (hasta 2500 A).

LETO AD 2.5 INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA PASAJEROS

1	Hoteles	Sí.
2	Restaurante	Sí.
3	Transporte	Autobuses y vehículos ligeros a petición.
4	Instalaciones médicas	No.
5	Banco/Oficina Postal	Sí/No.
6	Información turística	No.
7	Observaciones	Ninguna.

LETO AD 2.6 SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

1	Categoría de incendios	8.
2	Equipo de salvamento	De acuerdo a la categoría de incendios publicada.
3	Retirada de aeronaves inutilizadas	Grúa autopropulsada para la elevación de cualquier aeronave de peso no superior a 30 TM. Cojines de baja presión hasta 13 TM. Gatos hidráulicos hasta 15 TM.
4	Observaciones	Ninguna.

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

1	Equipo	Máquinas barredoras de aspiración, grúa sobre camión.
2	Prioridad	Pistas, calles de rodaje y plataforma.
3	Observaciones	Ninguna.

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

1	Plataforma	Superficie: Hormigón. Resistencia: PE 1: PCN 67/R/B/W/T. PE 2: PCN 72/R/B/W/T. PE 3, 4: PCN 77/R/B/W/T. PE 5: PCN 80/R/A/W/T. PE 6: PCN 79/R/A/W/T. PE 7: PCN 56/R/B/W/T. PE 8: PCN 136 R/C/W/T. PE 9: PCN 16/F/D/W/T.
2	Calles de rodaje	Anchura: C1: 37 m; C2, C3, C5, C6: 22 m; C4: 24 m; C7, C8, C61, C62, C63: 23 m. C9: 15 m. C81: 18 m. Superficie: Asfalto. Resistencia: C1: PCN 146/R/B/W/T. C2: PCN 89/F/A/W/T. C3: PCN 146/F/A/W/T. C4: PCN 98/F/A/W/T. C5: PCN 62/R/B/W/T. C6, C61: PCN 74/R/B/W/T. C62, C63: PCN 242/F/A/W/T. C7: PCN 99/R/A/W/T. C8: PCN 57/R/C/W/T. C9: PCN 11/F/D/W/T. C81: INFO NO AVBL.

3	Posiciones de comprobación	<p>Altímetro: Plataforma:</p> <p>PE 1: 596.96 m / 1958.51 ft. PE 2: 598.11 m / 1962.28 ft. PE 3: 598.28 m / 1962.84 ft. PE 4: 598.17 m / 1962.48 ft. PE 5: 601.03 m / 1971.86 ft. PE 6: 603.12 m / 1978.72 ft. PE 7: 602.77 m / 1977.57 ft. PE 8: 594.99 m / 1952.04 ft. PE 9: 610 m / 2011.29 ft.</p> <p>VOR: No. INS: No. TACAN: THR 22 / 230° 0.88 NM DME.</p>
4	Observaciones	Ninguna.

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

1	Sistema de guía de rodaje	Carteles en intersecciones RWY/TWY, carteles de línea de aparcamiento en lateral de TWY, puntos de espera en pista, barras de parada, línea de seguridad de plataforma y puestos de estacionamiento.
2	Señalización de RWY	Designadores, umbral, eje, borde, zona de toma de contacto, punto de visada, carteles indicadores de distancia remanente, faja lateral y área anterior al umbral.
3	Señalización de TWY	Eje y borde.
4	Observaciones	Ninguna.

LETO AD 2.10 OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO

En áreas de aproximación y despegue			En el área de circuito y en el AD		
Área RWY	Obstáculo	Coordenadas	Obstáculo	Coordenadas	
04 APCH / 22 TKOF	Montículo 670 m / 2198 ft FM THR 04	8.9 km / 219° MAG FM THR 04	Montículo 724 m / 2375 ft	4.8 km / 022° MAG FM THR 22	
	Curva de nivel 650 m / 2133 ft FM THR 04	3.3 km / 226° MAG FM THR 04	Meseta 789 m / 2589 ft	5.7 km / 169° MAG FM THR 22	
22 APCH/ 04 TKOF	Montículo 820 m / 2690 ft FM THR 22	14 km / 036° MAG FM THR 22	Depósito agua 653 m / 2142 ft	2.4 km / 190° MAG FM THR 22	
	Montículo 753 m / 2470 ft FM THR 22	9.0 km / 039° MAG FM THR 22	Antenas radio 649 m / 2129 ft	2.1 km / 235° MAG FM THR 22	
	Curva de nivel 644 m / 2113 ft FM THR 22	1.7 km / 049° MAG FM THR 22	Antenas radar 735 m / 2411 ft	7.1 km / 257° MAG FM THR 22	

Observaciones: Ver AD 2-LETO AOC.

LETO AD 2.11 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA SUMINISTRADA

1	Oficina MET	Torrejón OMD.
2	HR	H24.
3	METAR	Semihorario.
4	TAF	24 HR.
5	TREND	Sí.
6	Información	En persona y telefónica.
7	Documentación de vuelo / Idioma	Lenguaje claro / Español.
8	Cartas	Mapas significativos, previstos en altitud (viento y temperatura), y de vientos máximos.
9	Equipo suplementario	Presentador de imágenes de nubes, rayos y de información radar.
10	Dependencia ATS atendida	TWR, APP, OPV.
11	Información adicional	Madrid OMAe (LEMC): H24 <ul style="list-style-type: none"> • TEL: +34-915 045 807 Torrejón OMD <ul style="list-style-type: none"> • TEL: +34-916 275 209 • E-mail: omdleto@aemet.es
12	Observaciones	Ninguna.

LETO AD 2.12 CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA

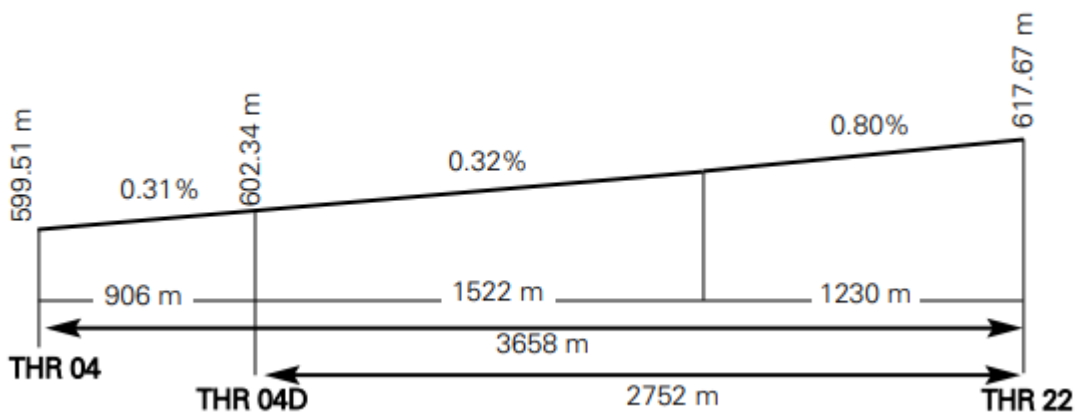
RWY	Orientación	DIM (m)	THR PSN	TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
04	043.40° GEO 044° MAG	3658 x 60	402905.18N 0032738.52W	THR: 599.5 m / 1967 ft TDZ: 599.9 m / 1968 ft	85 x 60	No	4338 x 150	No	240 x 150	RWY: ASPH PCN 69/R/C/W/T (2) PCN 70/F/A/W/T (3) PCN 79/F/A/W/T (4) PCN 86/R/A/W/T (5) PCN 150/F/A/W/T (6) PCN 97/R/C/W/T (7) SWY: Not AVBL

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

Observaciones:

- (1) RWY 04D solo utilizable por aeronaves militares y que realicen el viraje dentro de 2.5 DME TJZ o antes de R-143 VTZ para el aterrizaje.
- (2) THR 04 - 149 m; 3509 - 3658 m THR 22.
- (3) 149 - 669 m; 2989 - 3509 m THR 22
- (4) 669 - 2049 m; 1609 - 2989 m THR 22; THR 04D - 1143 m.
- (5) 2049 - 2309 m; 1349 - 1609 m THR 22; 1143 - 1403 m THR 04D.
- (6) 2309 - 3509 m; 149 - 1349 m THR 22; 1403 - 2603 m THR 04D.
- (7) 3509 - 3658 m; THR 22 - 149 m; 2603 - 2752 m THR 04D.

12.1 PERFIL



LETO AD 2.13 DISTANCIAS DECLARADAS

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
04	3658	3658	3743	3658
04D (1)	2752	2752	2837	2752
22	3658	3658	4253	3658
04 INT C2, C8	3198	3198	3283	–
04 INT C3	2605	2605	2690	–
22 INT C4	2347	2347	2942	–
22 INT C7	3247	3247	3842	–
22 INT C9	2347	2347	2960	–
Observaciones	(1) RWY 04D solo utilizable por aeronaves militares y que realicen el viraje dentro de 2.5 DME TJZ o antes de R-143 VTZ para el aterrizaje.			

LETO AD 2.14 **LUCES** DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA

1	Pista	04
2	Aproximación	Precisión CAT I 900 m LIH (1). Luces de identificación de umbral.
3	PAPI (MEHT)	3° (17.97 m / 59 ft).
4	Umbral	Verdes.
5	Zona de toma de contacto	No.
6	Eje pista	3658 m: 2758 m blancas + 600 m rojas y blancas + 300 m rojas. LIH (1). Distancia entre luces: 30 m.
7	Borde de pista	3658 m: 3058 m blancas + 600 m amarillas. LIH (1). Distancia entre luces: 50 m.
8	Extremo de pista	Rojas.
9	Zona de parada	Rojas.
10	Observaciones	(1) Intensidad de luces regulable.

1	Pista	04D
2	Aproximación	Sencillo 420 m. Luces de identificación de umbral.
3	PAPI (MEHT)	3° (13.91 m / 46 ft).
4	Umbral	Verdes.
5	Zona de toma de contacto	No.
6	Eje pista	2752 m: 1852 m blancas + 600 m rojas y blancas + 300 m rojas. LIH (1). Distancia entre luces: 30 m.
7	Borde de pista	2752 m: 2152 m blancas + 600 m amarillas. LIH (1). Distancia entre luces: 50 m.
8	Extremo de pista	Rojas.
9	Zona de parada	Rojas.

10	Observaciones	(1) Intensidad de luces regulable.
1	Pista	22
2	Aproximación	Precisión CAT I 900 m LIH (1). Luces de identificación de umbral.
3	PAPI (MEHT)	3° (16.25 m / 53 ft).
4	Umbral	Verdes con barra de ala.
5	Zona de toma de contacto	No.
6	Eje pista	3658 m: 2758 m blancas + 600 m rojas y blancas + 300 m rojas. LIH (1). Distancia entre luces: 30 m.
7	Borde de pista	3658 m: 3058 m blancas + 600 m amarillas. LIH (1). Distancia entre luces: 50 m.
8	Extremo de pista	Rojas.
9	Zona de parada	Rojas.
10	Observaciones	(1) Intensidad de luces regulable.

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

1	ABN/IBN	402921N 0032608W. Ver AD 2-LETO ADC. ALTN FLG W/G EV 1.5 SEC.
2	WDI/LDI	1 cerca THR 04, 1 cerca THR 22, 1 cerca TWY C8.
3	Iluminación de TWY	Borde.
4	Iluminación de plataforma	PE 1, PE 7 y PE 8: 2 postes proyectores. PE 2 y PE3: 1 poste proyector. PE 4: 3 postes proyectores. PE 5: 4 postes proyectores. PE 6: 5 postes proyectores. PE 9: 2 torretas de luces.
5	Fuente secundaria de energía	Grupos electrógenos que proporcionan a todos los sistemas de iluminación un tiempo de conmutación (luz) máximo de 15 segundos.
6	Observaciones	Ninguna.

LETO AD 2.16 ÁREA DE ATERRIZAJE DE HELICÓPTEROS

1	Situación	Al NE del ARP: 40°30'02.550"N 003°27'02.600"W (1)(2).
2	Elevación	610 m (2011.29 ft).
3	Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización	- Plataforma principal: 24.5 m x 24.5 m, base hormigón. - Plataforma de aparcamiento: 95.9 m x 199.7 m, base hormigón. - Líneas amarillas de señalización de TWY hasta las zonas de aparcamiento, línea de seguridad de plataforma y señal de estacionamiento.
4	Orientación	No.

5	Distancias declaradas	No.
6	Iluminación	Balizamiento de borde y dos torretas de luces.
7	Observaciones	(1) Ver AD 2-LETO ADC. (2) Sólo de utilización por el Servicio Aéreo de la Guardia Civil.

LETO AD 2.17 ESPACIO AÉREO DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

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

1	Denominación	ATZ MADRID/TORREJÓN.
2	Límites laterales	Círculo de 8 km de radio centrado en 402956N 0032644W (2).
3	Límites verticales	SFC-3000 ft AGL (3).
4	Clase de espacio aéreo	D.
5	Unidad responsable	TORREJÓN TWR.
6	Idioma	ES/EN.
7	Altitud de transición	-
8	Horas de aplicabilidad	-
9	Observaciones	(2) O la visibilidad horizontal, lo que resulte inferior. (3) O hasta la elevación del techo de nubes, lo que resulte más bajo.

LETO AD 2.18 INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO

AÉREO

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

LETO AD 2.19 RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIZAJE

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

LETO AD 2.20 REGLAMENTO LOCAL DEL AERÓDROMO

20.1 PROCEDIMIENTOS ATC**MÍNIMAS REDUCIDAS DE SEPARACIÓN EN LA MISMA PISTA**

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

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

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

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

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

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

20.2 PROCEDIMIENTOS DE FALLO DE COMUNICACIONES AEROTERRESTRES**FALLO DE COMUNICACIONES EN EL AIRE**

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

20.2.1 VUELO VFR EN CONDICIONES VMC

- Las aeronaves a reacción procederán a través de uno de los dos corredores visuales publicados, sobrevolando la plataforma a 500 ft AGL y alabeando con rumbo 219°. Al llegar a la altura de la TWR comprobarán la pista en servicio. En el caso de que la pista en servicio sea la 22 romperán a la izquierda para incorporarse al tramo de viento en cola, y si la pista en servicio es la 04 invertirán el rumbo realizando una gota de agua para incorporarse al tramo de viento en cola, esperando señales luminosas de TWR.

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

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

20.2.2 VUELO VFR (CAMBIO DE CONDICIONES METEOROLÓGICAS DE VMC A IMC)

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

20.2.3 VUELO IFR

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

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

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

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

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

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

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

- Cuando el fallo ocurre durante la SID:

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

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

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

FALLO DE COMUNICACIONES EN TIERRA

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

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

VUELO VFR EN CONDICIONES VMC (COMPROBAR RWY EN SERVICIO Y ESPERAR SEÑALES LUMINOSAS)		
	RWY 22	RWY 04
AERONAVES A REACCIÓN: Entrada por corredor, sobrevolar plataforma 500 ft y rumbo 219°	Rotura a la izquierda e incorporarse a viento en cola	Invertir rumbo (gota de agua). Incorporarse a viento en cola
AERONAVES CONVENCIONALES: Entrada por pasillo norte, Daganzo 500 ft AGL	Incorporarse a viento en cola y alabeando	Incorporarse a viento en cola y alabeando
AERONAVES CONVENCIONALES: Entrada por pasillo sur, Meseta San Juan 500 ft AGL	Rotura a la izquierda e incorporarse a viento en cola	Invertir rumbo (gota de agua). Incorporarse a viento en cola
VUELO VFR EN CONDICIONES IMC		
ACCIONES Proceder último nivel autorizado o altitud mínima de seguridad (lo más alto), manteniendo nivel hasta punto de entrada STAR	RWY 22: DUKKE 6000 ft y realizar IAC	RWY 04: DUKKE 6000 ft y realizar IAC y posterior circuito

VUELO IFR	
MOMENTO FALLO	ACCIONES
STAR ANTES IAF	Proceder al IAF (DUKKE), mantener último nivel autorizado y entrar en espera. Realizar una espera y abandonar la espera a 6000 ft o antes de los 30 MIN de la EAT, lo que resulta más tarde. Realizar aproximación.
VECTOR RADAR ANTES IAF	Igual que fallo STAR antes del IAF.
VECTOR RADAR DESPUÉS IAF	Mantener altitud autorizada. Interceptar el cursor final de APP y completar. Si no es posible, realizar procedimiento frustrada.
APROXIMACIÓN FRUSTRADA	No iniciar frustrada antes MAPT. Seguir procedimiento APP frustrada según IAC. Completar una espera y efectuar nueva aproximación.
DURANTE SID	Continuar SID hasta punto de salida del TMA. Subir al último nivel autorizado o altitud mínima de seguridad, mantener durante 7 MIN para continuar ascenso. Respetar niveles máximos especificados. Continuar según FPL. Si ocurre dentro de espacio aéreo delegado a Torrejón, decidirá el comandante de la aeronave. Aplicar el procedimiento adecuado según el caso.
SALIDA CON VECTOR RADAR	Dirigirse directamente e interceptar procedimiento SID recibido por ATC. Continuar procedimiento fallo de comunicaciones SID.

LETO AD 2.21 PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DEL RUIDO

No.

LETO AD 2.22 PROCEDIMIENTOS DE VUELO

22.1 AJUSTES DE VELOCIDAD VERTICAL EN MADRID TMA

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

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

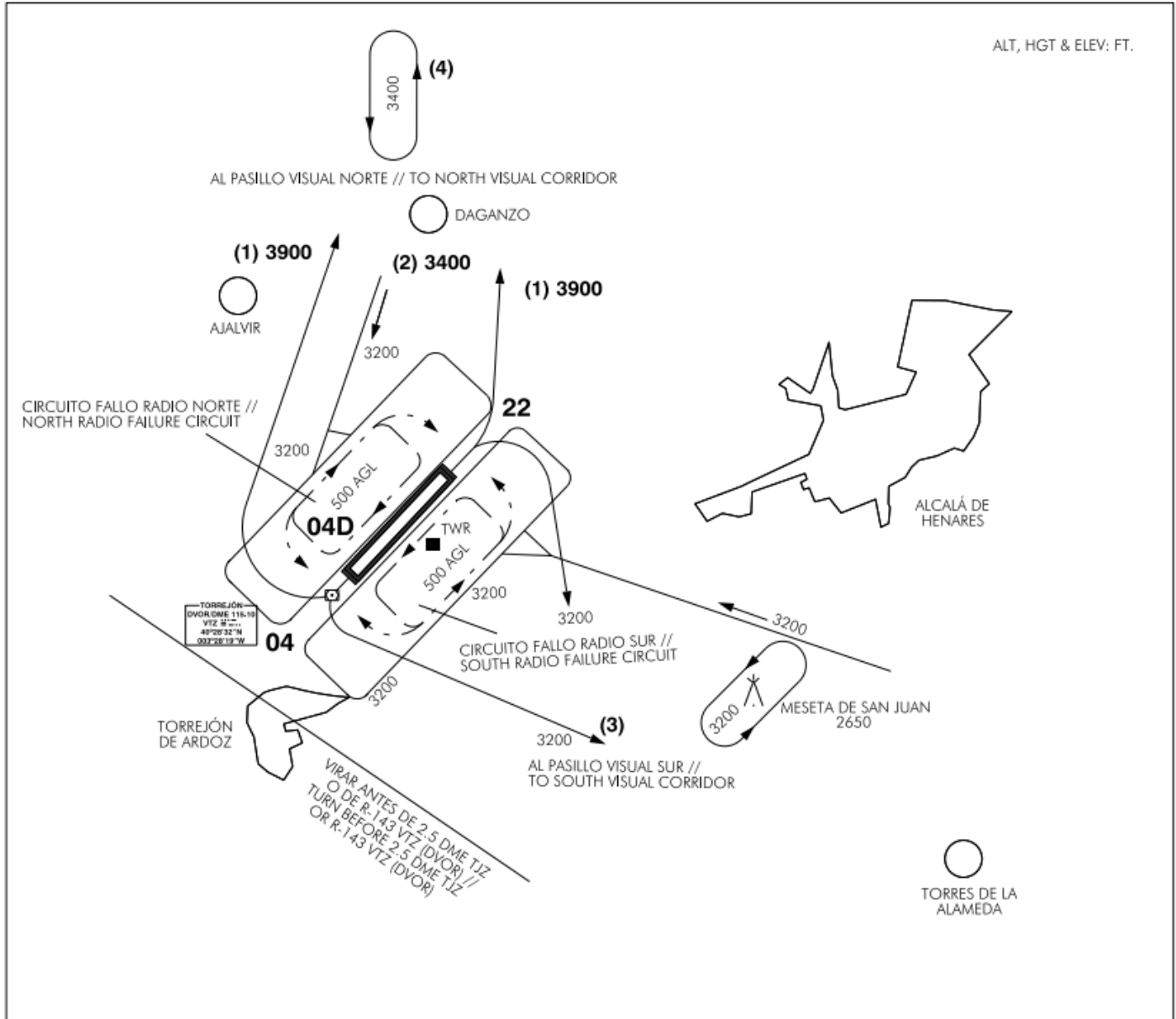
Precaución, tráfico próximo en aproximación o salida del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

22.2 LÍMITE DE VELOCIDAD EN PASILLOS VFR

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

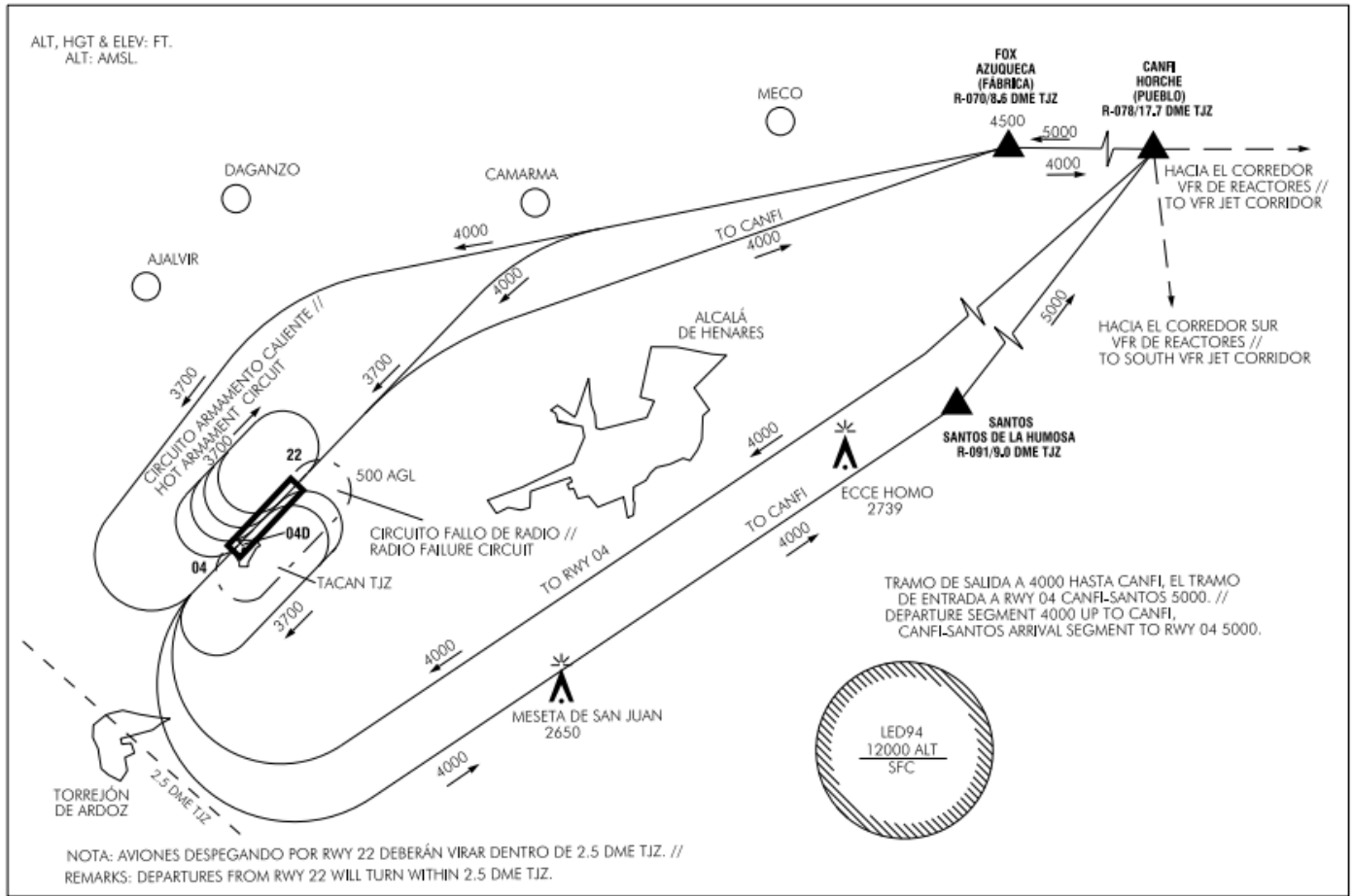
22.3 CIRCUITO MILITAR DE TRÁNSITO DE AD

AERONAVES CONVENCIONALES

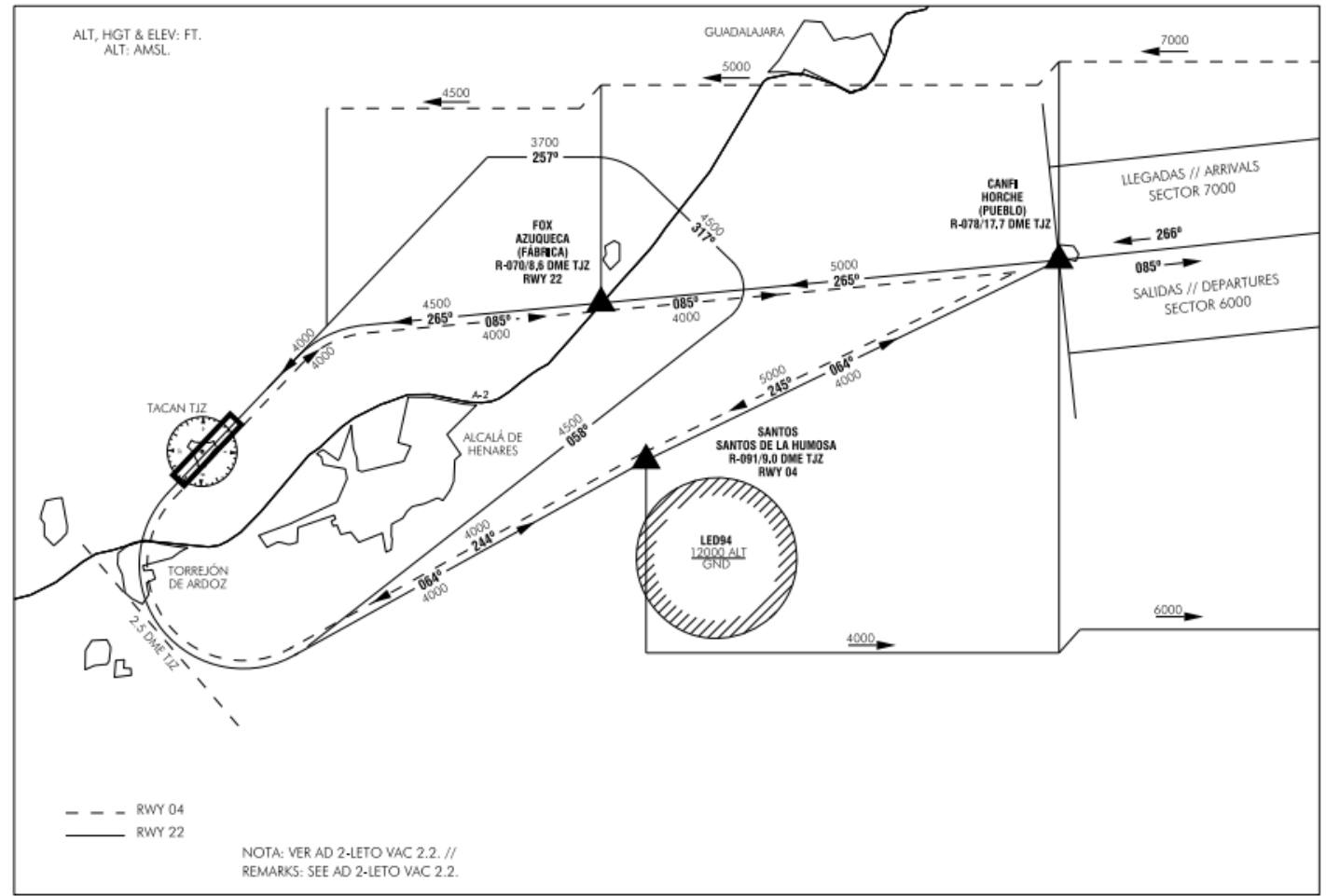


- (1) Aeronaves saliendo de RWY 04/22 con destino el pasillo visual Norte, ascenderán para alcanzar 3900 ft de altitud si no existe instrucción en contra por parte de TWR. Precaución con posibles aeronaves realizando esperas a 3400 ft al Norte de Daganzo.
- (2) Aeronaves procedentes del pasillo visual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

22.4 CIRCUITO MILITAR DE TRÁNSITO DE AD
REACTORES



22.5 DETALLES DE RUTAS DE APROXIMACIÓN VISUAL



LETO AD 2.23 INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

23.1 SISTEMAS DE FRENADO

1	Nomenclatura	LETO-01-R-U
2	Tipo	BARRERA DE RED UNIDIRECCIONAL.
3	Localización	RWY 22 THR +3758 m / 12329 ft.
4	Estado de disponibilidad	Permanentemente disponible, a requerimiento del piloto.
1	Nomenclatura	LETO-02-C-B
2	Tipo	BARRERA DE CABLE RETRÁCTIL BIDIRECCIONAL.
3	Localización	RWY 04 THR +550 m / 1804 ft. RWY 22 THR +3108 m / 10197 ft.
4	Estado de disponibilidad	Permanentemente disponible, a requerimiento del piloto.
1	Nomenclatura	LETO-03-C-B
2	Tipo	BARRERA DE CABLE RETRÁCTIL BIDIRECCIONAL.

3	Localización	RWY 04 THR +1829 m / 6001 ft. RWY 22 THR +1829 m / 6001 ft.
4	Estado de disponibilidad	Permanentemente disponible, a requerimiento del piloto.

1	Nomenclatura	LETO-04-C-B
2	Tipo	BARRERA DE CABLE RETRÁCTIL BIDIRECCIONAL.
3	Localización	RWY 04 THR +3098 m / 10164 ft. RWY 22 THR +560 m / 1837 ft.
4	Estado de disponibilidad	Permanentemente disponible, a requerimiento del piloto.

1	Nomenclatura	LETO-05-R-U
2	Tipo	BARRERA DE RED UNIDIRECCIONAL.
3	Localización	RWY 04 THR +3698 m / 12133 ft.
4	Estado de disponibilidad	Permanentemente disponible, a requerimiento del piloto.

23.2 MÍNIMOS DE APROXIMACIÓN INSTRUMENTAL RADAR (USO EXCLUSIVO MILITAR)

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

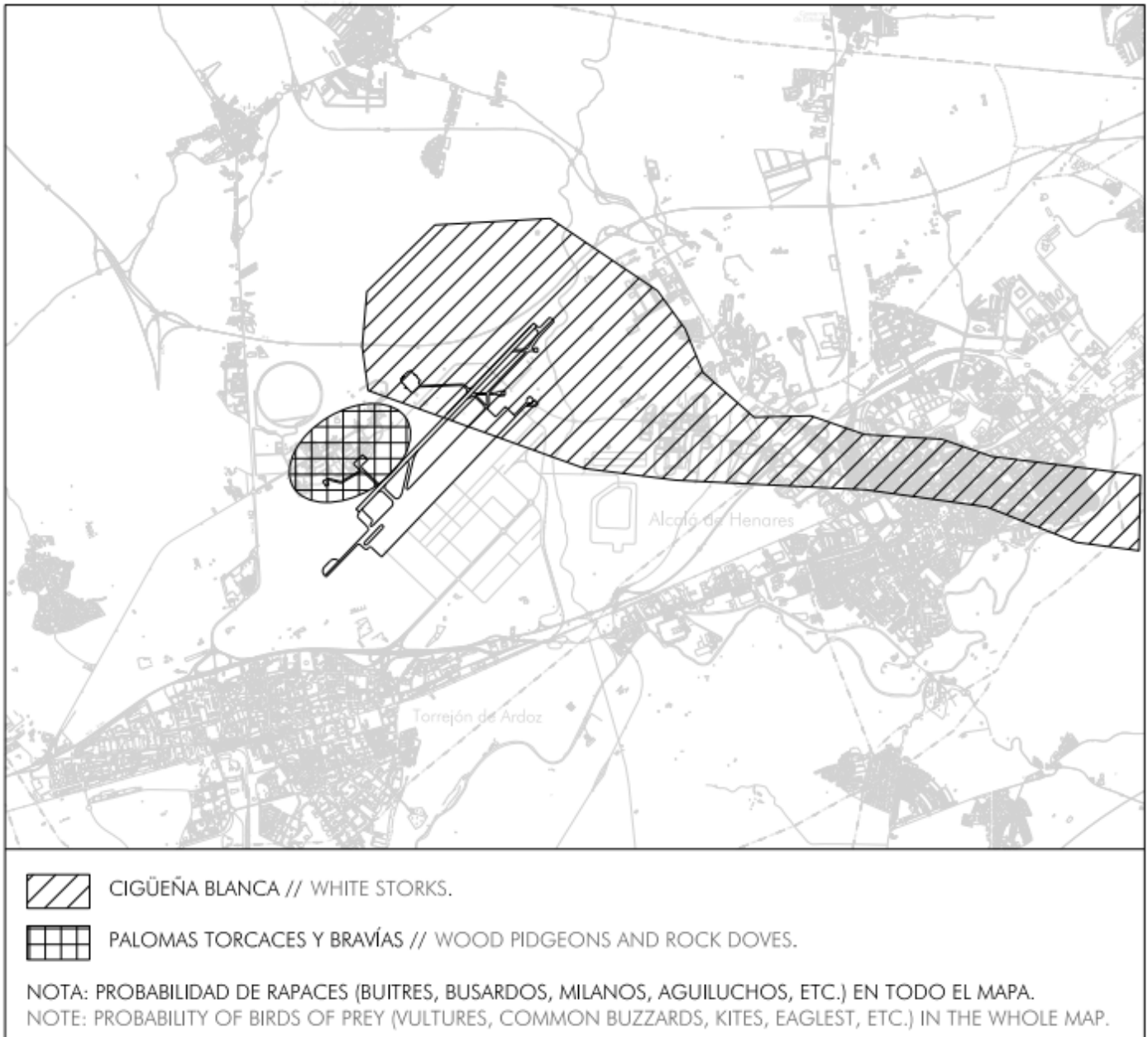
Observaciones:

(1) Cuando ALS U/S incrementar VIS en 800 m.

(2) Cuando ALS U/S incrementar VIS en 400 m.

(3) Para los casos de aproximaciones PAR, las instrucciones de frustrada serán: "ascender en rumbo de pista a 2600 ft, virar a la izquierda dentro de 2.5 DME TJZ o coordenadas 0032643.8W a rumbo 045°, interceptar y seguir el R-075 TJZ directo a DUKKE en ascenso a 6000 ft".

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



ZONAS DE CONCENTRACIÓN DE AVES

Zona 1: concentración de estorninos y avefrías.

Zona 2: concentración de palomas torcaces y bravías.

ZONAS DE ALIMENTACIÓN E INGESTA DE AGUA

Zona I: gramíneas y cultivos de cereales.

Zona II: invertebrados, anfibios, peces y agua.

ZONAS DE MOVIMIENTOS DE AVES

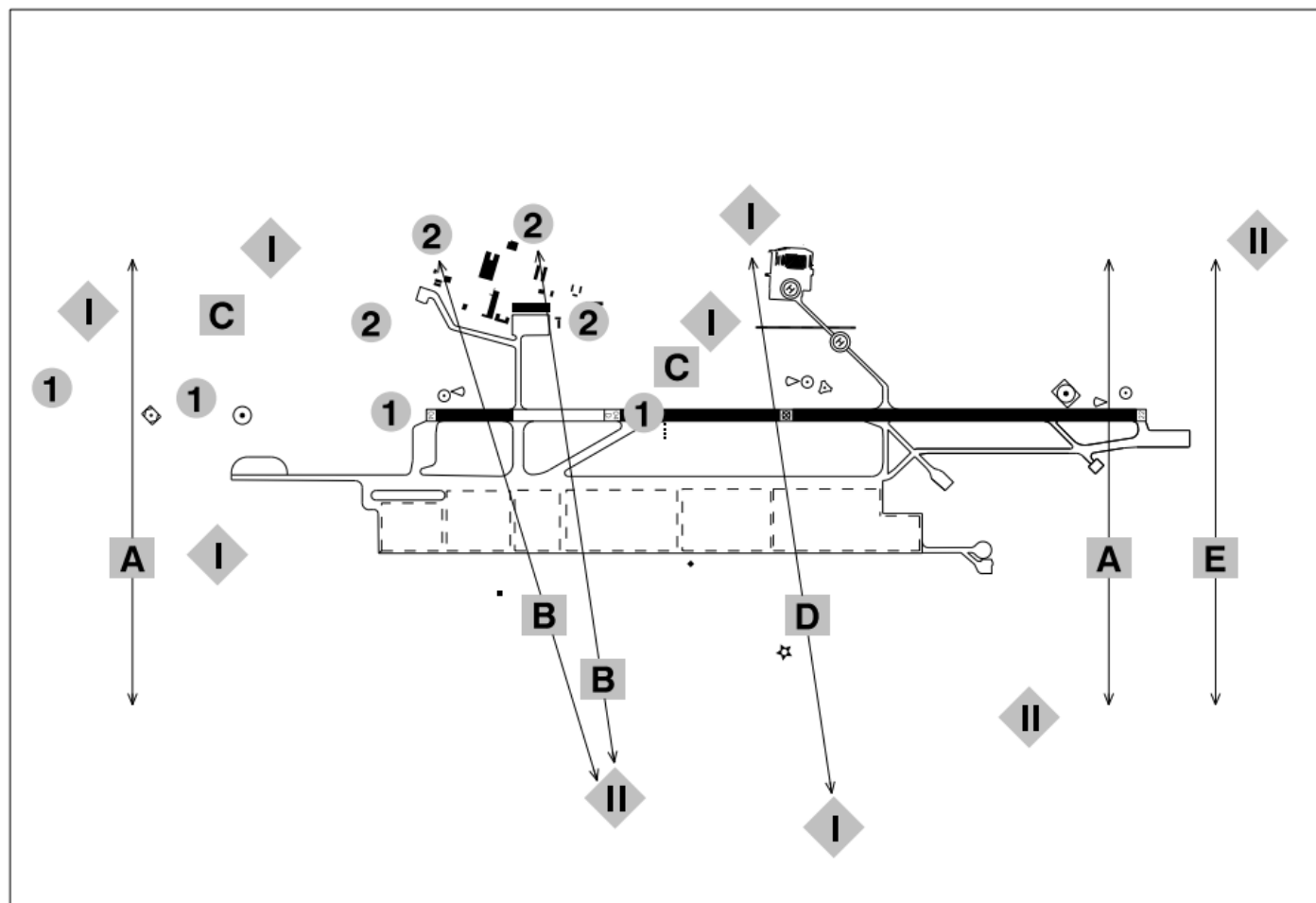
Movimiento A: desplazamiento de buitres y otras rapaces.

Movimiento B: desplazamiento de palomas.

Movimiento C: desplazamiento de estorninos y avefrías (meses de invierno).

Movimiento D: desplazamiento de gaviotas sombrías (meses de invierno).

Movimiento E: desplazamiento de cigüeñas blancas.



LETO AD 2.24 CARTAS AERONÁUTICAS RELATIVAS A UN AERÓDROMO

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

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

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

No aplica.