

ESPAÑA

AIP-ESPAÑA

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

ENAIRE
DIVISIÓN DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA
Avda. Aragón, 330. EDIFICIO 2
P.E. Las Mercedes - 28022 MADRID

SUP 79/20
AIRAC 02-JUL-20

FECHA DE EFECTIVIDAD WEF 13-AUG-20 // EFFECTIVE DATE WEF 13-AUG-20

ENR/AD

SUP 79/20

13AUG20/13OCT20

SUP 79/20

13AUG20/13OCT20

AIS-ESPAÑA.- DESFILE AÉREO DFN 2020

AIS-ESPAÑA.- AIR DISPLAY DFN 2020

Como consecuencia de la celebración del día de la Hispanidad el 12 de octubre, durante los ensayos previos al día de la Hispanidad y durante el desfile del día 12 de octubre, se activará un área reservada para tal fin en el TMA MADRID, y se modificarán los procedimientos en Configuración Sur en el Aeropuerto de MADRID/Adolfo Suárez Madrid-Barajas tal y como se detallan en este Suplemento.

NOTA: La activación de este Suplemento se realizará por NOTAM.

As a consequence of the celebration of Día de la Hispanidad ("Columbus Day") on October 12, during the drills preceding the event and the display on October 12 itself, an area will be reserved for this purpose within the TMA MADRID, and the procedures in South Configuration of MADRID/Adolfo Suárez Madrid-Barajas Airport will be modified, just as is detailed in this Supplement.

NOTE: Activation of this Supplement shall take place by NOTAM.

ÁREA RESERVADA:

Límites laterales: 403200N 0034454W, 403100N 0034100W, 402800N 0033700W, 400700N 0033700W, 400700N 0033000W, 395000N 0033000W, 395000N 0040500W, 402252N 0040500W, 402659N 0035556W, 402804N 0035207W, 403028N 0034815W, 403200N 0034454W.

Límites verticales: SFC-10000 ft AMSL.

RESERVED AREA:

Lateral limits: 403200N 0034454W, 403100N 0034100W, 402800N 0033700W, 400700N 0033700W, 400700N 0033000W, 395000N 0033000W, 395000N 0040500W, 402252N 0040500W, 402659N 0035556W, 402804N 0035207W, 403028N 0034815W, 403200N 0034454W.

Vertical limits: SFC-10000 ft AMSL.

- La activación del área, así como el establecimiento del horario diario, se realizará mediante la publicación de un NOTAM con 30 días de antelación al inicio de las actividades.
- **Ensayos previos:** dentro de las tres semanas inmediatamente anteriores a la fecha prevista para el desfile aéreo se prevé la realización de los oportunos vuelos de ensayo que normalmente tendrán lugar en dos días de diferente semana con sus correspondientes alternativos (cada uno de los días siguientes).
- El área será activada y desactivada en tiempo real.

- The activation of the area, and the establishment of the daily schedule, shall be performed by the publication of a NOTAM 30 days in advance of the start of the activities.
- **Preliminary drills:** during the three weeks immediately preceding the envisaged date of the air display, the appropriate drill flights are expected to be conducted, which will normally take place on two different days each week, with their corresponding alternatives (each of the succeeding days).
- The area will be activated and deactivated in real time.

Ver anexo 1, gráfico de área.

See annex 1, area picture.

Los siguientes procedimientos se verán modificados:

1.- SID 1 RWY 14R Diurno.

La pendiente mínima de ascenso será 6.8% hasta 11000 ft para las siguientes salidas:

BARDI2Q
CCS2Q
SIE2Q
ZMR2Q

The following procedures shall be modified:

1.- SID 1 RWY 14R Daytime.

The minimum climb gradient shall be 6.8% up to 11000 ft for the following departures:

BARDI2Q
CCS2Q
SIE2Q
ZMR2Q

2.- SID 3 RWY 14L Diurno.

La pendiente mínima de ascenso será 6.4% hasta 11000 ft para las siguientes salidas:

BARDI2V
CCS3V
ZMR2V

2.- SID 3 RWY 14L Daytime.

The minimum climb gradient shall be 6.4% up to 11000 ft for the following departures:

BARDI2V
CCS3V
ZMR2V

3.- SID 10 RWY 14R Diurno RNAV1.

BARDI2S, la pendiente mínima de ascenso será: 5.6% hasta MD052.

CCS1S, la pendiente mínima de ascenso será: 6.5% hasta DVOR/DME CCS.

SIE1S, la pendiente mínima de ascenso será: 5.6% hasta MD045.

ZMR1S, la pendiente mínima de ascenso será: 5.6% hasta MD033.

Además, se incluyen los siguientes procedimientos de aproximación:

4.- ILS X RWY 18L:

Nuevo procedimiento.

Ver anexo 2 adjunto a este suplemento.

5.- ILS X RWY 18R:

Nuevo procedimiento.

Ver anexo 3 adjunto a este suplemento.

6.- ILS V RWY 32L:

Nuevo procedimiento.

Ver anexo 4 adjunto a este suplemento.

7.- ILS V RWY 32R:

Nuevo procedimiento.

Ver anexo 5 adjunto a este suplemento.

3.- SID 10 RWY 14R Diurno RNAV1.

BARDI2S, the minimum climb gradient shall be: 5.6% up to MD052.

CCS1S, the minimum climb gradient shall be: 6.5% up to DVOR/DME CCS.

SIE1S, the minimum climb gradient shall be: 5.6% up to MD045.

ZMR1S, the minimum climb gradient shall be: 5.6% up to MD033.

In addition, the following approach procedures are included:

4. - ILS X RWY 18L:

New procedure.

See annex 2 attached to this supplement.

5.- ILS X RWY 18R:

New procedure.

See annex 3 attached to this supplement.

6.- ILS V RWY 32L:

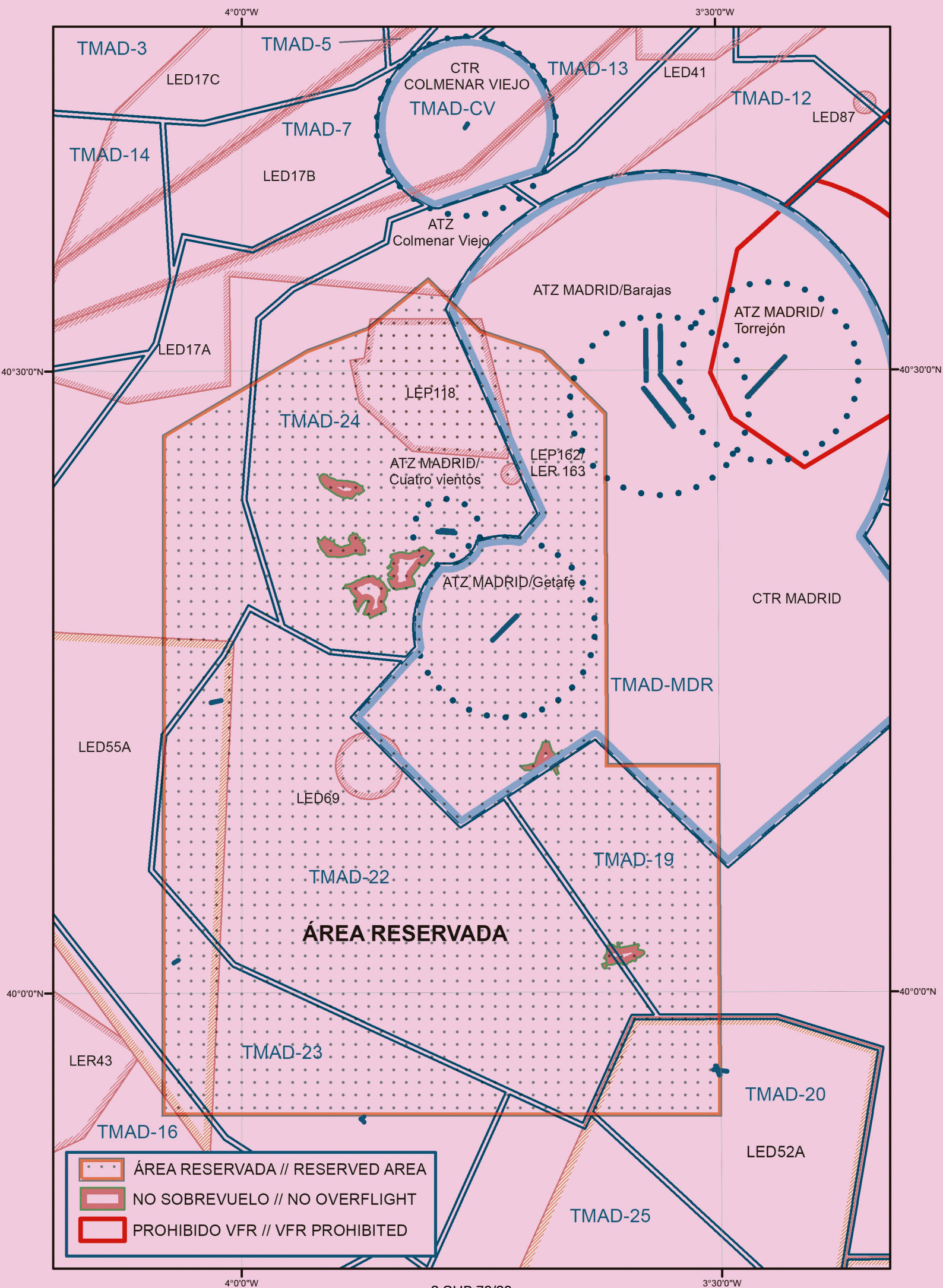
New procedure.

See annex 4 attached to this supplement.

7.- ILS V RWY 32R:

New procedure.

See annex 5 attached to this supplement.



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

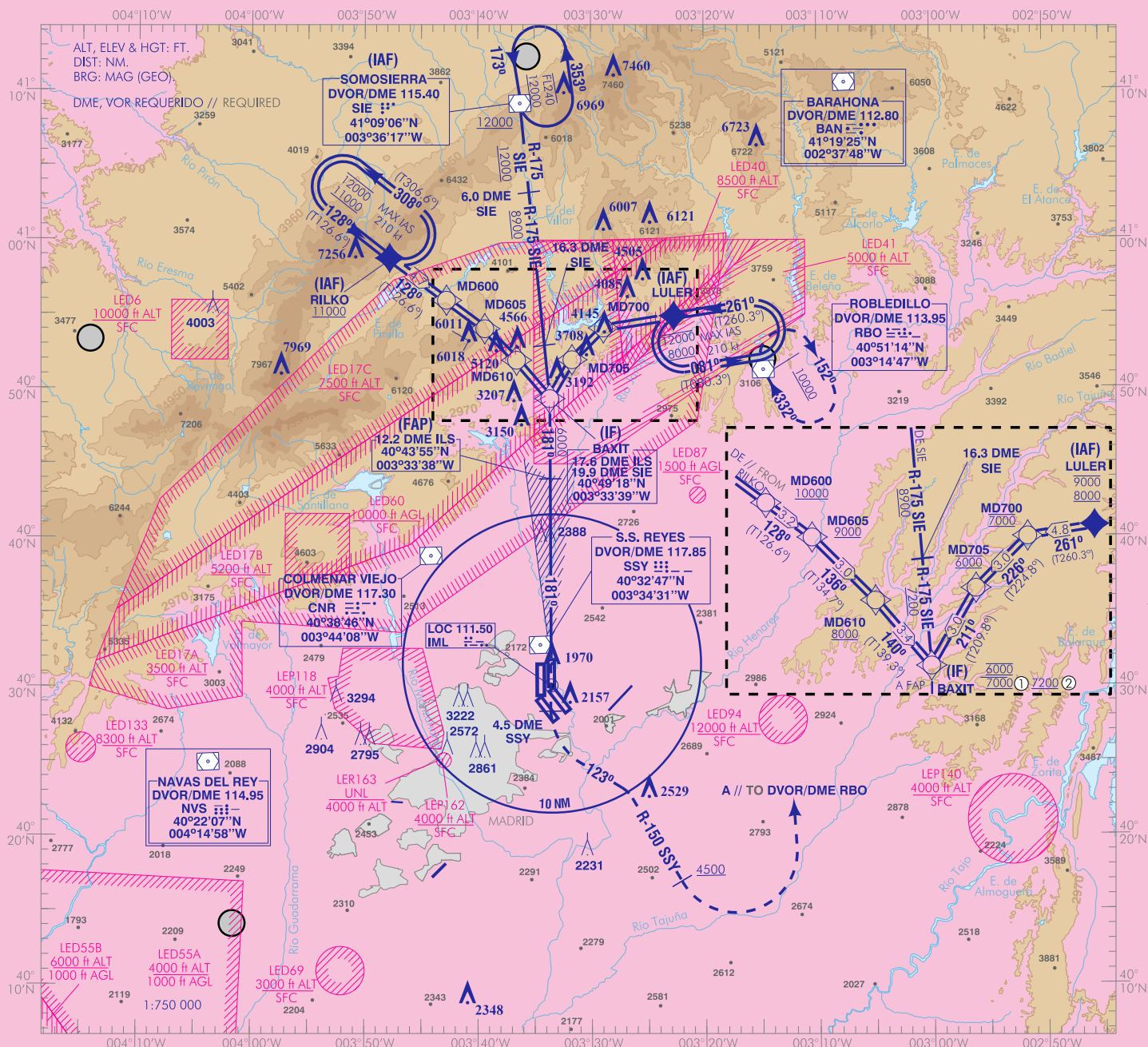
ANEXO 2 A // ANNEX 2 TO SUP 79/20
CARTA DE APROXIMACIÓN
POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD
1998
VAR 1°W(2015)

APP 134.955
128.700
127.100
127.505

TWR 118.680
ATIS 118.255

MADRID/Adolfo Suárez
Madrid-Barajas
ILS X
RWY 18L



- EN EL ÁREA DE PROTECCIÓN DEL VIRAJE A 4500 DE LA FRUSTRADA, NO EXISTE SEPARACIÓN DE 1000 CON EL SECTOR VFR TMAD-18.
- POSIBLES FLUCTUACIONES EN CDI CON APARICIÓN DE DR ENTRE 11.0 DME SIE Y BAXIT SOBRE EL R-175 SIE.
- PARA LOS TRAMOS DESDE RILKO (IAF) Y DESDE LULER (IAF) RNAV1 REQUERIDO.
- PRECAUCIÓN: PUEDEN PRODUCIRSE INDICACIONES FALSAS DE LOC & GP FUERA DEL ÁREA DE COV.
- EN EL ÁREA BÁSICA ASOCIADA A LA ESPERA LULER Y EN EL TRAMO MD605-MD610 NO EXISTE SEPARACIÓN DE 1000 CON LA LED17C.
- THERE IS NO SEPARATION OF 1000 WITH THE SECTOR VFR TMAD-18 IN THE TURN PROTECTION AREA TO 4500 OF MISSED APPROACH.
- POSSIBLE FLUCTUATIONS IN CDI WITH APPEARANCE OF DR BETWEEN 11.0 DME SIE AND BAXIT ON THE R-175 SIE.
- RNAV1 REQUIRED FOR THE SEGMENT FROM RILKO (IAF) AND LULER (IAF).
- CAUTION: FALSE LOC & GP SIGNALS MAY OCCUR OUTSIDE THE COV AREA.
- THERE IS NO 1000 SEPARATION WITH LED17C IN THE BASIC AREA ASSOCIATED WITH HOLDING OVER LULER AND IN THE SEGMENT MD605-MD610.

① PARA TRANSICIONES DESDE IAF RILKO.

② PARA APROXIMACIÓN DESDE IAF SIE.

① FOR TRANSITIONS FROM IAF RILKO.

② FOR APPROACHES FROM IAF SIE.

FRUSTRADA: SUBIR EN RUMBO DE PISTA HASTA 4.5 DME SSY. VIRAR A LA IZQUIERDA PARA SEGUIR RUMBO MAGNÉTICO 123° HASTA INTERCEPTAR Y SEGUIR R-150 SSY EN ALEJAMIENTO. AL ALCANZAR 4500 VIRAR A LA IZQUIERDA DIRECTO AL DVOR/DME RBO PARA INTEGRARSE A LA ESPERA A 10000.

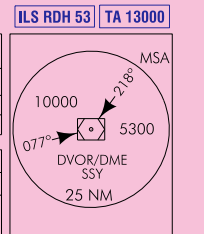
MISSED APCH: CLIMB ON THE RUNWAY HEADING UP TO 4.5 DME SSY. TURN LEFT TO FOLLOW MAGNETIC HEADING 123° TO INTERCEPT AND FOLLOW R-150 SSY IN DISTANCING. WHEN REACHING 4500 TURN LEFT DIRECT TO DVOR/DME RBO TO JOIN THE HOLDING PATTERN AT 10000.

HGT REF ELEV DTHR RWY 18L

OCA/H	A	B	C	D
CAT I	2131 (209)	2143 (221)	2151 (229)	2162 (240)
STA				
En círculo (H) sobre Circling (H) over	2720 (730)	2860 (870)	3280 (1290)	3620 (1630)

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAP-THR: 12.2 NM	min:s	9:10	7:20	6:07	5:14	4:35	4:04
FAF-MAPT:	min:s						
ROD: 5.2 %	ft/min	425	531	637	743	849	955

ALT/HGT RWY (ILS) FNA										
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3
5930 (4910)	5590 (3670)	5250 (3330)	4920 (3000)	4580 (2660)	4250 (2330)	3920 (2000)	3590 (1670)	3270 (1350)	2940 (1020)	2620 (700)
										2300 (380)



MADRID/Adolfo Suárez Madrid-Barajas AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

ILS X RWY 18L

PUNTO POINT	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
DVOR/DME SIE (IAF)	41°09'06.0"N	003°36'17.5"W	—	—
BAXIT (IF)	40°49'17.9"N	003°33'39.5"W	359.76° (LOC IML)	17.60 DME ILS
FAP	40°43'55.1"N	003°33'37.7"W	359.76° (LOC IML)	12.22 DME ILS
DVOR/DME RBO	40°51'14.3"N	003°14'47.4"W	-	-
Aproximación final de precisión - Ángulo de descenso (Pendiente) // Precision final approach - Descent angle (Slope)				5.24% (3.00°)

COORDENADAS WAYPOINTS // WAYPOINTS COORDINATES	
WPT	COORD
BAXIT (IF)	40°49'17.9"N 003°33'39.5"W
LULER (IAF)	40°54'50.3"N 003°22'42.0"W
MD600	40°55'54.1"N 003°42'46.8"W
MD605	40°53'59.4"N 003°39'23.6"W
MD610	40°51'52.7"N 003°36'35.0"W
MD700	40°54'02.0"N 003°28'54.5"W
MD705	40°51'54.2"N 003°31'41.7"W
RILKO (IAF)	40°58'44.1"N 003°47'48.6"W

DESCRIPCIÓN TABULAR DEL PROCEDIMIENTO PROCEDURE TABULAR DESCRIPTION											
TRAMO INICIAL RNAV1 // RNAV1 INITIAL SEGMENT											
Número de serie Serial number	Descriptor de trayectoria Path Terminator	Identificador de punto de recorrido Waypoint identifier	Sobrevuelo Fly-over	Curso/Derrota Course/Track °M (°T)	Variación magnética Magnetic variation	Distancia Distance (NM)	Dirección de viraje Turn direction	Altitud Altitude (ft)	Velocidad Speed (kt)	VPA/TCH (°/ft)	Especificación de navegación Navigation specification
LULER (IAF)											
01	IF	LULER	-		+1.1	-	-	+8000 -9000	-220	-	RNAV1
02	TF	MD700	-	261 (260.3)	+1.1	4.8	-	@7000	-220	-	RNAV1
03	TF	MD705	-	226 (224.8)	+1.1	3.0	-	@6000	-220	-	RNAV1
04	TF	BAXIT	-	211 (209.8)	+1.1	3.0	-	@6000	-200	-	RNAV1
RILKO (IAF)											
01	IF	RILKO	-	-	+1.1	-	-	+11000	-220	-	RNAV1
02	TF	MD600	-	128 (126.6)	+1.1	4.7	-	+10000	-220	-	RNAV1
03	TF	MD605	-	128 (126.6)	+1.1	3.2	-	+9000	-220	-	RNAV1
04	TF	MD610	-	136 (134.7)	+1.1	3.0	-	+8000	-220	-	RNAV1
05	TF	BAXIT	-	140 (139.3)	+1.1	3.4	-	@7000	-200	-	RNAV1

CIRCUITOS DE ESPERA // HOLDING PATTERN											
Descriptor de trayectoria Path terminator	Identificador de punto de recorrido Waypoint identifier	Sobrevuelo Fly-over	Curso/Derrota Course/Track °M (°T)	Variación magnética Magnetic variation	Distancia/ Tiempo de alejamiento Distance/ Outbound time	Dirección de viraje Turn direction	Altitud MNM MNM altitude (ft)	Altitud MAX MAX altitude (ft)	Velocidad Speed (kt)	Especificación de navegación Navigation specification	Especificación de navegación Navigation specification
-	HM	LULER	-	261 (260.3)	+1.1	1 MIN	L	+8000	-12000	-210	RNAV1
-	HM	RILKO	-	128 (126.6)	+1.1	1 MIN	L	+11000	-12000	-210	RNAV1

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

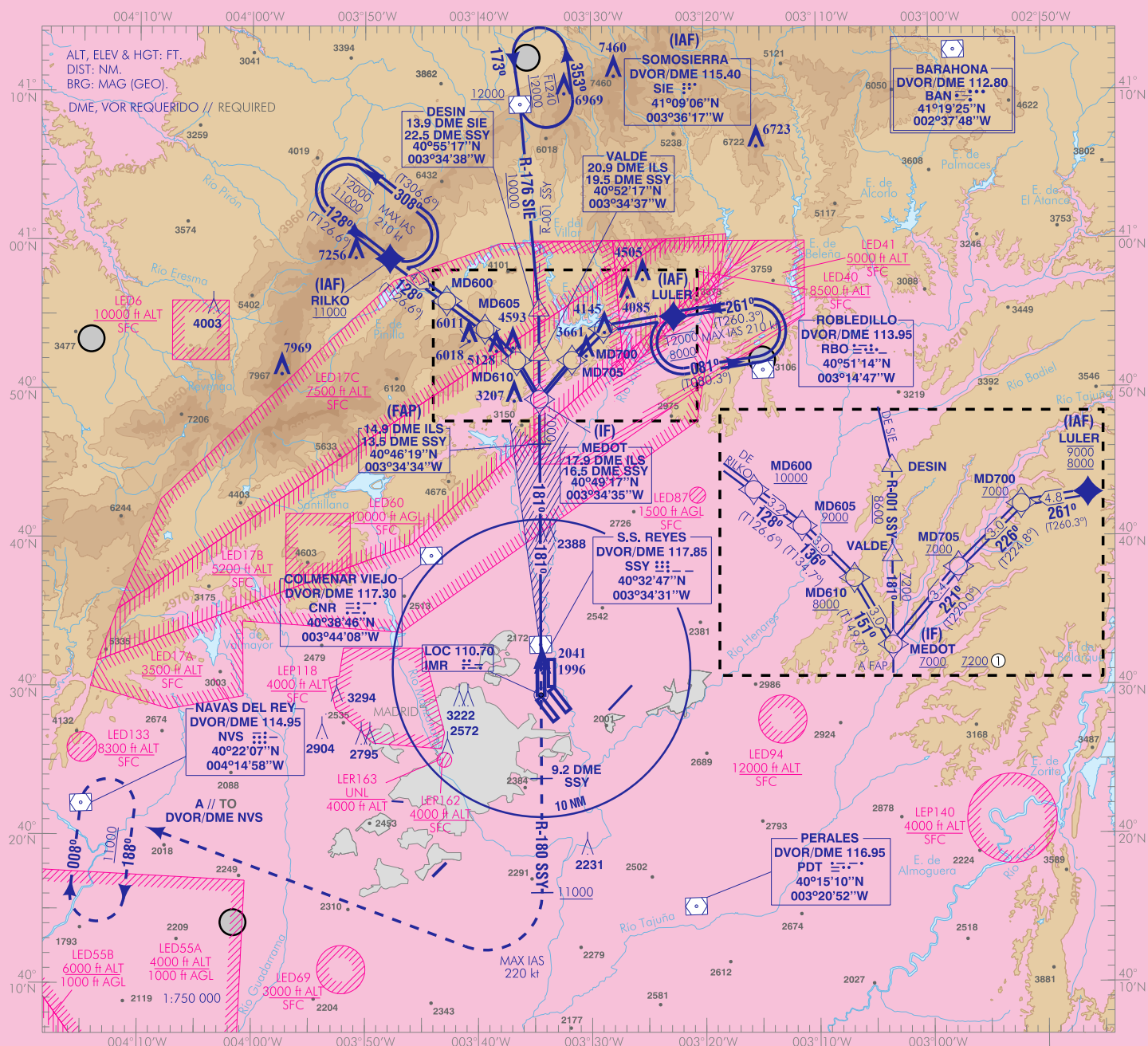
ANEXO 3 A // ANNEX 3 TO SUP 79/20
CARTA DE APROXIMACIÓN
POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD
1998
VAR 1°W(2015)

APP 134.955
128.700
127.100
127.505

TWR 118.680
ATIS 118.255

MADRID/Adolfo Suárez
Madrid-Barajas
ILS X
RWY 18R



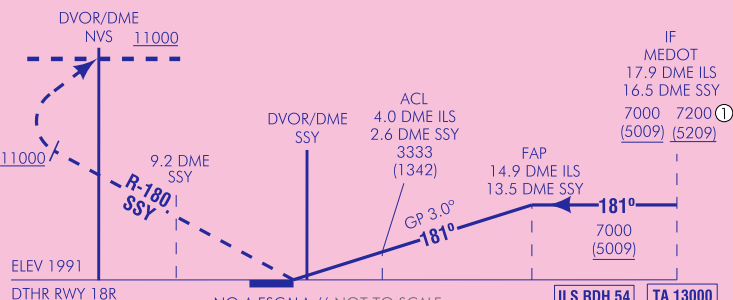
- GUIADO EN TRAMO VALDE-MEDOT(IF) BASADO EN EL LOC IMR.
- AVISO: SE REQUIERE UNA PENDIENTE MÍNIMA DE ASCENSO EN FRUSTRADA DEL 5% HASTA ALCANZAR 11000 DEBIDO A RESTRICCIONES DE ESPACIO AÉREO ÚNICAMENTE, EN CASO DE NO PODER ALCANZAR ESTA PENDIENTE COMUNICARLO AL ATC.
- PRECAUCIÓN: PUEDEN PRODUCIRSE INDICACIONES FALSAS DE LOC & GP FUERA DEL ÁREA DE COV.
- EN EL ÁREA BÁSICA ASOCIADA A LA ESPERA LULER Y EN EL TRAMO MD605-MD610 NO EXISTE SEPARACIÓN DE 1000 CON LA LED17C.
- PARA LOS TRAMOS DESDE RILKO (IAF) Y DESDE LULER (IAF) RNAV1 REQUERIDO.
- GUIDANCE IN SEGMENT VALDE-MEDOT (IF) BASED IN LOC IMR.
- WARNING: FOR MISSED APPROACH, A MINIMUM CLIMBING SLOPE OF 5% IS REQUIRED UP TO 11000 SOLELY DUE TO AIRSPACE RESTRICTIONS. IN THE EVENT THAT THIS SLOPE CANNOT BE ACCOMPLISHED, INFORM ATC.
- CAUTION: FALSE LOC & GP SIGNALS MAY OCCUR OUTSIDE THE COV AREA.
- THERE IS NO 1000 SEPARATION WITH LED17C IN THE BASIC AREA ASSOCIATED WITH HOLDING OVER LULER AND IN THE SEGMENT MD605-MD610.
- RNAV1 REQUIRED FOR THE SEGMENT FROM RILKO (IAF) AND LULER (IAF).

① PARA APROXIMACIÓN DESDE IAF SIE.

① FOR APPROACHES FROM IAF SIE.

FRUSTRADA: SUBIR EN RUMBO DE PISTA HASTA 9.2 DME SSY. CONTINUAR EN R-180 SSY HASTA ALCANZAR 11000. VIRAR A LA DERECHA (IAS MAX 220 kt) DIRECTO AL DVOR/DME NVS PARA INCORPORARSE A LA ESPERA A 11000.

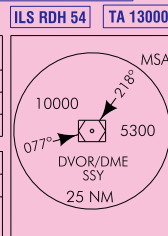
MISSED APCH: CLIMB ON THE RUNWAY HEADING UP TO 9.2 DME SSY. CONTINUE ON R-180 SSY UNTIL 11000. TURN RIGHT (MAX IAS 220 kt) DIRECT TO DVOR/DME NVS TO JOIN THE HOLDING PATTERN TO 11000.



HGT REF ELEV DTHR RWY 18R

OCA/H	A	B	C	D
CAT I	3069 (1078)	3081 (1090)	3089 (1098)	3100 (1109)
STA				
En circuito (H) sobre 1998	3070 (1080)	3090 (1100)	3280 (1290)	3620 (1630)

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAP-THR: 14.9 NM	min:s	11:12	8:58	7:28	6:24	5:36	4:59
FAF-MAPT:							
ROD: 5.2 %	ft/min	425	531	637	743	849	955
ALT/HGT DME (ILS) FNA							
14	13	12	11	10	9	8	7
6680 (4690)	6340 (4350)	6000 (4010)	5660 (3670)	5320 (3330)	4990 (3000)	4650 (2660)	4320 (2330)
3990 (2000)	3660 (1670)	3340 (1350)					



MADRID/Adolfo Suárez Madrid-Barajas AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

ILS X RWY 18R

PUNTO POINT	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
DVOR/DME SIE (IAF)	41°09'06.0"N	003°36'17.5"W	—	—
DESIN	40°55'17.4"N	003°34'37.6"W	174.81° (SIE)	13.86 DME SIE
VALDE	40°52'17.3"N	003°34'36.6"W	359.78° (SSY)	19.49 DME SSY
MEDOT (IF)	40°49'17.1"N	003°34'35.4"W	359.75° (LOC IMR)	17.90 DME ILS
FAP	40°46'19.5"N	003°34'34.4"W	359.75° (LOC IMR)	14.94 DME ILS
DVOR/DME NVS	40°22'06.8"N	004°14'57.7"W	-	-
Aproximación final de precisión - Ángulo de descenso (Pendiente) Precision final approach - Descent angle (Slope)				5.24% (3.00°)

COORDENADAS WAYPOINTS // WAYPOINTS COORDINATES	
WPT	COORD
LULER (IAF)	40°54'50.3"N 003°22'42.0"W
MD600	40°55'54.1"N 003°42'46.8"W
MD605	40°53'59.4"N 003°39'23.6"W
MD610	40°51'52.7"N 003°36'35.0"W
MD700	40°54'02.0"N 003°28'54.5"W
MD705	40°51'54.2"N 003°31'41.7"W
MEDOT (IF)	40°49'17.1"N 003°34'35.4"W
RILKO (IAF)	40°58'44.1"N 003°47'48.6"W

DESCRIPCIÓN TABULAR DEL PROCEDIMIENTO PROCEDURE TABULAR DESCRIPTION											
TRAMO INICIAL RNAV1 // RNAV1 INITIAL SEGMENT											
Número de serie Serial number	Descriptor de trayectoria Path Terminator	Identificador de punto de recorrido Waypoint identifier	Sobrevuelo Fly-over	Curso/Derrota Course/Track °M (°T)	Variación magnética Magnetic variation	Distancia Distance (NM)	Dirección de viraje Turn direction	Altitud Altitude (ft)	Velocidad Speed (kt)	VPA/TCH (°/ft)	Especificación de navegación Navigation specification
LULER (IAF)											
01	IF	LULER	-		+1.1	-	-	+8000 -9000	-220	-	RNAV1
02	TF	MD700	-	261 (260.3)	+1.1	4.8	-	+7000	-220	-	RNAV1
03	TF	MD705	-	226 (224.8)	+1.1	3.0	-	+7000	-220	-	RNAV1
04	TF	MEDOT	-	221 (220.0)	+1.1	3.4	-	+7000	-200	-	RNAV1
RILKO (IAF)											
01	IF	RILKO	-	-	+1.1	-	-	+11000	-220	-	RNAV1
02	TF	MD600	-	128 (126.6)	+1.1	4.7	-	+10000	-220	-	RNAV1
03	TF	MD605	-	128 (126.6)	+1.1	3.2	-	+9000	-220	-	RNAV1
04	TF	MD610	-	136 (134.7)	+1.1	3.0	-	+8000	-220	-	RNAV1
05	TF	MEDOT	-	151 (149.7)	+1.1	3.0	-	+7000	-200		RNAV1

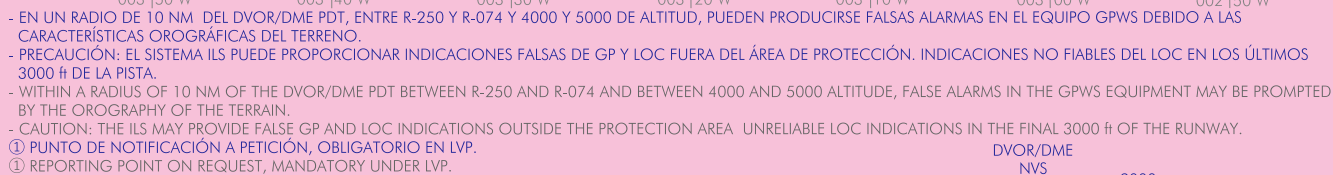
CIRCUITOS DE ESPERA // HOLDING PATTERN											
Descriptor de trayectoria Path terminator	Identificador de punto de recorrido Waypoint identifier	Sobrevuelo Fly-over	Curso/Derrota Course/Track °M (°T)	Variación magnética Magnetic variation	Distancia/ Tiempo de alejamiento Distance/ Outbound time	Dirección de viraje Turn direction	Altitud MNM MNM altitude (ft)	Altitud MAX MAX altitude (ft)	Velocidad Speed (kt)	Especificación de navegación Navigation specification	Especificación de navegación Navigation specification
-	HM	LULER	-	261 (260.3)	+1.1	1 MIN	L	+8000	-12000	-210	RNAV1
-	HM	RILKO	-	128 (126.6)	+1.1	1 MIN	L	+11000	-12000	-210	RNAV1

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

ELEV AD
1998
VAR 1°W (2015)

TWR	118.155
ATIS	118.255

RWY 32L

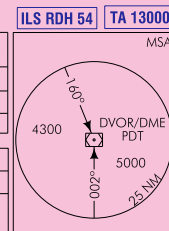


MISSED APCH: CONTACT ATC BEFORE REACHING 4000 AND CONTINUE ACCORDING INSTRUCTIONS. CLIMB ON THE RUNWAY HEADING UP TO 2.5 DME BRA (18.6 DME PDT) TO CROSS AT 2400 OR ABOVE. TURN LEFT (MAX IAS 185 kt) TO FOLLOW R-291 VTZ TO CROSS 9.0 DME VTZ AT 3000 OR ABOVE. TURN LEFT (MAX IAS IN TURN 185 kt) DIRECT TO DVOR/DME NVS TO JOIN THE HOLDING PATTERN AT 9000.

NO A ESCALA // NOT TO SCALE

GS		kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR: 6.2 NM		min:s	4:40	3:44	3:06	2:40	2:20	2:04
FAF-MAPT:		min:s						
ROD: 5.2%		ft/min	425	531	637	743	849	955

ALT/HGT DME (ILS) FNA												
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
							3930 (2000)	3610 (1670)	3280 (1350)	2960 (1020)	2630 (700)	2310 (380)



MADRID/Adolfo Suárez Madrid-Barajas AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

ILS V RWY 32L

PUNTO POINT	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
ASBIN (IAF)	40°15'18.3"N	003°10'34.8"W	89.00° (PDT)	7.88 DME PDT
TOBEK (IAF)	40°11'46.7"N	003°25'28.0"W	226.00° (PDT)	4.89 DME PDT
DVOR/DME PDT (IF)	40°15'10.4"N	003°20'52.3"W	–	–
FAP	40°22'52.4"N	003°28'15.1"W	142.20° (LOC MAA)	6.21 DME ILS
DVOR/DME NVS	40°22'06.8"N	004°14'57.7"N	–	–
Aproximación final de precisión - Ángulo de descenso (Pendiente) Precision final approach - Descent angle (Slope)				5.24% (3.00°)

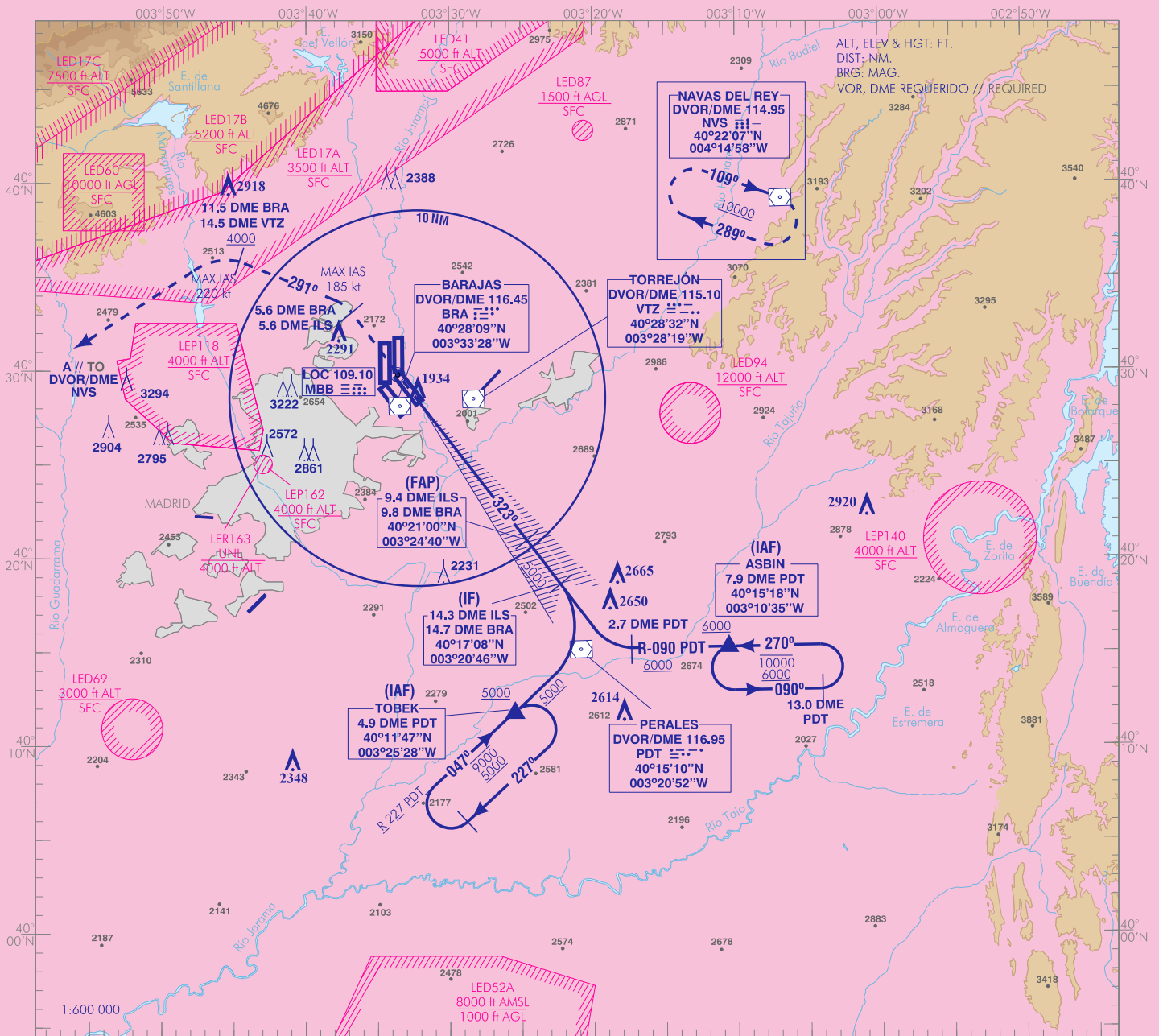
ANEXO 5 A // ANNEX 5 TO SUP 79/20
CARTA DE APROXIMACIÓN
POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD
1998
VAR 1°W (2015)

APP 134.955
128.700
127.100
127.505

TWR 118.980
ATIS 118.255

MADRID/Adolfo Suárez
Madrid-Barajas
ILS V
RWY 32R

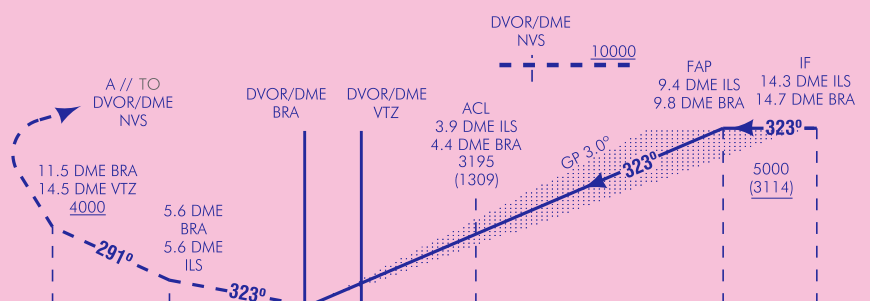


- ATENCIÓN, TRÁFICO PRÓXIMO EN APROXIMACIÓN O EN SALIDA DE LA BASE AÉREA DE MADRID/Torrejón. MANTÉGASE EN TODO MOMENTO DENTRO DE LOS LÍMITES DEL PROCEDIMIENTO.
- EN UN RADIO DE 10 NM DEL DVOR/DME PDT, ENTRE R-250 Y R-074 Y 4000 Y 5000 DE ALTITUD, PUEDEN PRODUCIRSE FALSAS ALARMAS EN EL EQUIPO GPWS DEBIDO A LAS CARACTERÍSTICAS OROGRÁFICAS DEL TERRENO.
- ATTENTION: APPROACHING OR DEPARTING MADRID/Torrejón AIR BASE TRAFFIC NEARBY. REMAIN WITHIN THE PROCEDURE LIMITS AT ALL TIMES.
- WITHIN A RADIUS OF 10 NM OF THE DVOR/DME PDT BETWEEN R-250 AND R-074 AND BETWEEN 4000 AND 5000 ALTITUDE, FALSE ALARMS IN THE GPWS EQUIPMENT MAY BE PROMPTED BY THE OROGRAPHY OF THE TERRAIN.

FRUSTRADA: CONTACTO ATC ANTES DE ALCANZAR 4000 Y CONTINUAR SEGÚN INSTRUCCIONES. SUBIR EN RUMBO DE PISTA HASTA 5.6 DME ILS (5.6 DME BRA). VIRAR A LA IZQUIERDA (IAS MAX 185 KT) PARA SEGUIR RUMBO MAGNÉTICO 291° HASTA CRUZAR 11.5 DME BRA (14.5 DME VTZ) A 4000 O SUPERIOR. VIRAR A LA IZQUIERDA (IAS MAX 220 KT) DIRECTO A DVOR/DME NVS PARA INCORPORARSE A LA ESPERA A 10000.

MISSED APCH: CONTACT ATC BEFORE REACHING 4000 AND CONTINUE ACCORDING INSTRUCTIONS. CLIMB ON RUNWAY HEADING UP TO 5.6 DME ILS (5.6 DME BRA). TURN LEFT (MAX IAS 185 kt) TO FOLLOW MAGNETIC HEADING 291° TO CROSS 11.5 DME BRA (14.5 DME VTZ) AT 4000 OR ABOVE. TURN LEFT (MAX IAS 220 kt) DIRECT TO DVOR/DME NVS TO JOIN THE HOLDING PATTERN AT 10000.

ELEV: 1886
DTHR RWY 32R

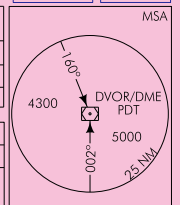


HGT REF ELEV DTHR RWY 33R

OCA/H		A	B	C	D
STA	CAT I	2074 (188)	2086 (200)	2094 (208)	2105 (219)
	CAT II	(91)	(108)	(120)	(134)
En círculo (H) sobre 1998		2720 (730)	2860 (870)	3280 (1290)	3620 (1630)

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR: 9.4 NM	min:s	7:01	5:37	4:41	4:01	3:31	3:07
FAF-MAPT:	min:s						
ROD: 5.2%	ft/min	425	531	637	743	849	955

ILS RDH 54 TA 13000



MADRID/Adolfo Suárez Madrid-Barajas AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

ILS V RWY 32R

PUNTO POINT	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
ASBIN (IAF)	40°15'18.3"N	003°10'34.8"W	89.00° (PDT)	7.88 DME PDT
TOBEK (IAF)	40°11'46.7"N	003°25'28.0"W	226.00° (PDT)	4.89 DME PDT
IF	40°17'08.2"N	003°20'45.7"W	142.21° (LOC MBB)	14.25 DME ILS
FAP	40°21'00.0"N	003°24'39.7"W	142.21° (LOC MBB)	9.37 DME ILS
DVOR/DME NVS	40°22'06.8"N	004°14'57.7"N	—	—
Aproximación final de precisión - Ángulo de descenso (Pendiente) Precision final approach - Descent angle (Slope)				5.24% (3.00°)