

1. INDICADOR DE LUGAR-NOMBRE DEL AERÓDROMO
AERODROME LOCATION INDICATOR - NAME

LEMD - MADRID/Barajas

2. DATOS GEOGRÁFICOS Y DE ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO

AERODROME GEOGRAPHICAL DATA AND ADMINISTRATION

ARP: 402820N 0033339W. Ver AD 2-LEMD ADC.

Distancia y dirección a la ciudad: 13 km SW.

Elevación: 609 m / 1998 ft.

Ondulación geoidal: 51 m ± 0,05 m (1).

Temperatura de referencia: 33°C.

Declinación magnética: 2°W (2010).

Cambio anual: 7,5'E.

Administración AD: Aena.

Dirección: Aeropuerto de Madrid/Barajas. 28042 Madrid.

TEL: +34-913 936 000.

FAX: +34-913 936 221.

AFTN: LEMD.

E-mail: comaisaromad@aena.es
ceopsmad@aena.es

Tránsito autorizado: IFR.

Observaciones: (1) Para todos los puntos del AD.

Oficina Local de Coordinación de Horarios.

SITA: MADOPYA;

TEL: +34-913 936 524;

FAX: +34-913 936 232.

ARP: 402820N 0033339W. See AD 2-LEMD ADC.

Distance and direction to the city: 13 km SW.

Elevation: 609 m / 1998 ft.

Geoid undulation: 51 m ± 0,05 m (1).

Reference temperature: 33°C.

Magnetic variation: 2°W (2010).

Annual change: 7.5'E.

AD administration: Aena.

Address: Aeropuerto de Madrid/Barajas. 28042 Madrid.

TEL: +34-913 936 000.

FAX: +34-913 936 221.

AFTN: LEMD.

E-mail: comaisaromad@aena.es
ceopsmad@aena.es

Approved traffic: IFR.

Remarks: (1) For all AD points.

Local Scheduling Coordination Office.

SITA: MADOPYA;

TEL: +34-913 936 524;

FAX: +34-913 936 232.

3. HORARIO DE OPERACIÓN

HOURS OF OPERATION

Aeropuerto: H24.

Aduanas e Inmigración: H24.

Servicios médicos y de sanidad: Ver GEN 1.4.

AIS/ARO: H24.

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: Ninguna.

Airport: H24.

Customs and Immigration: H24.

Health and Sanitation: See GEN 1.4.

AIS/ARO: H24.

Apron Management Service (SDP): H24.

MET briefing: H24.

ATS: H24.

Fuelling: H24.

Handling: H24.

Security: H24.

De-icing: H24.

Remarks: None.

4. SERVICIOS E INSTALACIONES DE ASISTENCIA EN TIERRA

HANDLING SERVICES AND FACILITIES

Instalaciones para el manejo de carga: Hasta 10.000 kg.

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: Ninguna.

Cargo facilities: Up to 10,000 kg.

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: None.

5. INSTALACIONES PARA LOS PASAJEROS

PASSENGER FACILITIES

Hoteles: No.

Restaurante: Sí.

Transporte: Autobuses, taxis, coches de alquiler y metro.

Instalaciones médicas: Primeros auxilios. Ambulancias.

Banco/Oficina Postal: Sí.

Información turística: Sí.

Observaciones: Ninguna.

Hotels: No.

Restaurant: Yes.

Transportation: Buses, taxis, hire cars and underground.

Medical facilities: First aid. Ambulances.

Bank/Post Office: Yes.

Tourist information: Yes.

Remarks: None.

6. SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICE

→ Categoría de incendios: 9. (1)

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

Retirada de aeronaves inutilizadas: 8 cojines de varias capacidades, 1 compresor y 2 repartidores de aire, 7 vigas transversas de varias capacidades, 4 conjuntos de elevación para disponer alrededor del fuselaje y 4 de elevación por las alas de varias capacidades, 10 eslingas de varias capacidades; 1 conjunto de dos cinchas de elevación CAT 1/2, 11 esterasy 1 transelevador para disposición de esterasy.

Fire category: 9. (1)

Rescue equipment: In accordance with the fire category published.

Removal of disabled aircraft: 8 bags with several capacities, 1 compressor and 2 air distributors, 7 cross beams with several capacities, 4 elevation groups to arrange around the fuselage and 4 groups to raise from wings with several capacities, 10 slings with several capacities, 1 group of two straps of CAT 1/2 elevation, 11 mats and 1 stacker cranes to place mats.

➔ **Observaciones:** (1) Tiempo de respuesta hasta THR:

Remarks: (1) Response time to THR:

| CABECERA THRESHOLD | TIEMPO DE RESPUESTA / RESPONSE TIME | |
|-----------------------|-------------------------------------|------------------------|
| | VEHÍCULO 1 / VEHICLE 1 | VEHÍCULO 2 / VEHICLE 2 |
| 18R | < 3 min | < 4 min |
| 36L | < 3 min | < 4 min |
| 18L | < 3 min | < 4 min |
| 36R | < 3 min | < 4 min |
| 14R | < 3 min | < 4 min |
| 32L | < 3 min | < 4 min |
| 14L | < 3 min | < 4 min |
| 32R | < 3 min | < 4 min |

| 7. DISPONIBILIDAD ESTACIONAL/REMOCIÓN DE OBSTÁCULOS | SEASONAL AVAILABILITY/OBSTACLE CLEARING |
|---|---|
|---|---|

| | |
|--|---|
| <p>Equipo: Distribuidor centrífugo de urea, máquinas barredoras de aspiración, hojas quitanieves acopladas a máquina retroexcavadora, 4 camiones tipo dumper 6x6 con hoja quitanieves y extendidora de fundentes en periodo invernal, 2 retropalas y 2 camiones barredores.</p> <p>Prioridad: RWY, TWY, plataforma, vías de servicio, accesos.</p> <p>Observaciones: Ninguna.</p> | <p>Equipment: Chemical de-icing urea spreader, snow blower sweepers, plough blades fitted on diggerback machine, 4 dumper 6x6 trucks with plough blades and chemical de-icing spreader during winter season, 2 diggerback machines and 2 sweeper trucks.</p> <p>Priority: RWY, TWY, apron, service roads, entries.</p> <p>Remarks: None.</p> |
|--|---|

| 8. DETALLES DEL ÁREA DE MOVIMIENTO | MOVEMENT AREA DETAILS |
|------------------------------------|-----------------------|
|------------------------------------|-----------------------|

| | |
|--|---|
| <p>Plataforma: Superficie: Hormigón y asfalto.</p> <p>Resistencia: PCN 91/F/B/W/T. EXC T-4 y T-4S: PCN 90/R/A/W/U, Puestos de estacionamiento 22 a 26: PCN 71/R/A/W/T, 171 a 175: PCN 80/F/B/W/U, 200 a 218 PCN 69/R/A/W/T, 220 a 249 PCN 87/R/A/W/T, 300 a 394: PCN 81/R/A/W/T, 400 a 419 PCN 101/F/A/W/T, 30 a 37, 44 y 50 a 162 PCN 104/R/A/W/T, T-1 a T-19, 40 a 43, 45, 1 a 6: PCN 148/F/A/W/T, T-20 a T-23: PCN 116/R/A/W/T, T-24 a T-40 PCN 103/R/B/W/T. Zona de deshielo RWY 36R: PCN 65/F/B/W/U.</p> <p>Calles de rodaje: Anchura: TWY de RWY 14R/32L: 23,5 m TWY de RWY 18R/36L: ZW1, ZW2, ZW3, ZW4, ZW5: 45 m. Z4, Z6, Z8, Z10, Z12: 30 m. TWY de RWY 14L/32R y 18L/36R: 25 m. F1: 23,5 m. TWY de plataforma T123: CA y CB: 33 m. TWY de plataforma T-4S: 25 m EXC EB1, EB2, EB6, EB7, EB8, EC1, EC2, EC6, EC7, EC8, AM1, M27 a M31, gate 14: 23 m. TWY de plataforma T-4 (zonas este/oeste): 23 m.</p> <p>Superficie: Asfalto.</p> <p>Resistencia: - RWY 14R/32L: PCN 62/F/A/W/T, EXC L1, L3 a L5, LA, LB: PCN 148/F/A/W/T, L2: PCN 101/F/C/W/T, LD, LE, LC, ME2: PCN 71/R/B/W/T. - RWY 18R/36L: PCN 87/F/D/W/T, EXC: ZW3 a ZW5: PCN 91/F/D/W/T, ZW1, ZW2: PCN 87/F/A/W/T, Z3, Z4: PCN 62/R/B/W/T, Z2: PCN 80/R/B/W/T. - RWY 14L/32R & RWY18L/36R: PCN 121/F/A/W/T, EXC: KA2 a KA8, KC2, KC3, KB2, K1 a K5, Y1 a Y7: PCN 101/F/A/W/T. W3 a W6, W16, WN1 a WN3, WA, DI3, DI4, J5, J6, J15, J16, U3, U4, X5, D5, M30 a M34, A30 a A34, BY12, BY13, B11 a B13, N11 a N13, NY12, NY13: PCN 101/F/A/W/T. - M14 a M16, J2, H2, S2, MZ3 a MZ6, AZ2 a AZ6, V1, V2, W1, W2: PCN 87/F/D/W/T. - A17 a A20, M17, R5 a R7: PCN 101/F/C/W/T. - R1, R8: PCN 80/R/B/W/T. - A6 a A14: PCN 141/F/A/W/T. - A1 a A4: PCN 104/R/A/W/T. - A5: PCN 100/F/A/W/T. - C1 a C6, CA, CB, M1 a M6, M9, M13: PCN 147/F/A/W/T. - M10, M12: PCN 70/F/A/W/T. - C7, C8: PCN 87/R/A/W/T. - C11: PCN 69/R/A/W/T.</p> | <p>Apron: Surface: Concrete and asphalt.</p> <p>Strength: PCN 91/F/B/W/T. EXC T-4 and T-4S: PCN 90/R/A/W/U, Parking positions 22 to 26: PCN 71/R/A/W/T, 171 to 175: PCN 80/F/B/W/U, 200 to 218 PCN 69/R/A/W/T, 220 to 249 PCN 87/R/A/W/T, 300 to 394: PCN 81/R/A/W/T, 400 to 419 PCN 101/F/A/W/T, 30 to 37, 44 and 50 to 162 PCN 104/R/A/W/T, T-1 to T-19, 40 to 43, 45, 1 to 6: PCN 148/F/A/W/T, T-20 to T-23: PCN 116/R/A/W/T, T-24 to T-40 PCN 103/R/B/W/T. De-icing area RWY 36R: PCN 65/F/B/W/U.</p> <p>Taxiways: Width: TWY of RWY 14R/32L: 23.5 m. TWY of RWY 18R/36L: ZW1, ZW2, ZW3, ZW4, ZW5: 45 m. Z4, Z6, Z8, Z10, Z12: 30 m. TWY of RWY 14L/32R and 18L/36R: 25 m. F1: 23.5 m. TWY of apron T123: CA and CB: 33 m. TWY of apron T-4S: 25 m EXC EB1, EB2, EB6, EB7, EB8, C1, EC2, EC6, EC7, EC8, AM1, M27 to M31, gate 14: 23 m. TWY of apron T-4 (East/West zones): 23 m.</p> <p>Surface: Asphalt.</p> <p>Strength: - RWY 14R/32L: PCN 62/F/A/W/T, EXC L1, L3 to L5, LA, LB: PCN 148/F/A/W/T, L2: PCN 101/F/C/W/T, LD, LE, LC, ME2: PCN 71/R/B/W/T. - RWY 18R/36L: PCN 87/F/D/W/T, EXC: ZW3 to ZW5: PCN 91/F/D/W/T, ZW1, ZW2: PCN 87/F/A/W/T, Z3, Z4: PCN 62/R/B/W/T, Z2: PCN 80/R/B/W/T. - RWY 14L/32R & RWY18L/36R: PCN 121/F/A/W/T, EXC: KA2 to KA8, KC2, KC3, KB2, K1 to K5, Y1 to Y7: PCN 101/F/A/W/T. W3 to W6, W16, WN1 to WN3, WA, DI3, DI4, J5, J6, J15, J16, U3, U4, X5, D5, M30 to M34, A30 to A34, BY12, BY13, B11 to B13, N11 to N13, NY12, NY13: PCN 101/F/A/W/T. - M14 to M16, J2, H2, S2, MZ3 to MZ6, AZ2 to AZ6, V1, V2, W1, W2: PCN 87/F/D/W/T. - A17 to A20, M17, R5 to R7: PCN 101/F/C/W/T. - R1, R8: PCN 80/R/B/W/T. - A6 to A14: PCN 141/F/A/W/T. - A1 to A4: PCN 104/R/A/W/T. - A5: PCN 100/F/A/W/T. - C1 to C6, CA, CB, M1 to M6, M9, M13: PCN 147/F/A/W/T. - M10, M12: PCN 70/F/A/W/T. - C7, C8: PCN 87/R/A/W/T. - C11: PCN 69/R/A/W/T.</p> |
|--|---|

| | | | |
|--|--|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">- I6 a I8: PCN 150/F/A/W/T.- I9, I10: PCN 139/F/A/W/T.- I11: PCN 135/F/A/W/T.- I12: PCN 111/F/A/W/T. | | <ul style="list-style-type: none">- I6 a I8: PCN 150/F/A/W/T.- I9, I10: PCN 139/F/A/W/T.- I11: PCN 135/F/A/W/T.- I12: PCN 111/F/A/W/T. | |
| Posiciones de comprobación: Altimetro: Plataforma T-123: <ul style="list-style-type: none">- Rampas R-0, R-1, R-2, R-3, R-6 y puestos de estacionamiento del 50 al 74 de rampa R-5: ELEV 602 m/1975 ft.- Rampa R-4 y puestos de estacionamiento del 150 al 162 de rampa R-5: ELEV 598 m/1962 ft.- Rampa R-7: puestos de estacionamiento del 200 a 218 ELEV: 591 m / 1939 ft; puestos de estacionamiento del 220 a 249 ELEV: 595 m / 1952 ft.- Plataforma T-4 ELEV: 616 m/2020 ft.- Plataforma T-4S ELEV: 597 m/1958 ft. | | Check locations: Altimeter: Apron T-123: <ul style="list-style-type: none">- Ramps R-0, R-1, R-2, R-3, R-6 and stands from 50 to 74 of ramp R-5: ELEV 602 m/1975 ft.- Ramp R-4 and stands from 150 to 162 of ramp R-5: ELEV 598 m/1962 ft.- Ramp R-7: stands from 200 to 218 ELEV: 591 m / 1939 ft; stand from 220 to 249 ELEV: 595 m / 1952 ft.- Apron T-4 ELEV: 616 m/2020 ft.- Apron T-4S ELEV: 597 m/1958 ft. | |
| VOR: No. INS: Ver AD 2 - LEMD PDC. | | VOR: No. INS: See AD 2 - LEMD PDC. | |
| Observaciones: Ninguna. | | 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 de NO ENTRY, letreros de instrucciones obligatorias e información LGTD, puntos de espera en pista, puntos de espera intermedio, barras de parada, luces de punto de espera intermedio, luces de protección de pista y sistema de guía visual de atraque y puestos de estacionamiento. | Taxiing guidance system: Lighted position indicators, NO ENTRY boards, mandatory instructions and information signs LGTD, runway-holding positions, intermediate holding positions, stop bars, intermediate holding positions lights, runway guard lights and docking visual guidance system and stands. |
| Señalización de RWY: Designadores, umbral, umbral desplazado RWY 18L, 18R, 32L y 32R, eje, zona de toma de contacto (excepto en RWY 14L/R, 36L/R), faja lateral, punto de visada (EXC RWY 14L/R, 36L/R), señales indicadoras de calle de salida rápida en RWY 18R (Z7, Z8, Z10), RWY 32L (L2, L3, L4, L5, L7), RWY 32R (K4 y K5) y RWY 18L (Y4 y Y5). | RWY markings: Designators, threshold, displaced threshold RWY 18L, 18R 32L and 32R, centre line, touchdown zone (except on RWY 14L/R, 36L/R), side stripe, aiming point (EXC RWY 14L/R, 36L/R), marking rapid exit indicators on RWY 18R (Z7, Z8, Z10), RWY 32L (L2, L3, L4, L5, L7), RWY 32R (K4 and K5) and RWY 18L (Y4 and Y5). |
| Señalización de TWY: Eje, borde EXC EB2, EB6, EC2, EC6, gate 14, JI5, ZS1: Eje. | TWY markings: Centre line, edge EXC EB2, EB6, EC2, EC6, gate 14, JI5, ZS1: Centre line. |
| Observaciones: Ninguna. | Remarks: None. |

10. OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO

AERODROME OBSTACLES

| | |
|---|---|
| Obstáculos que perforan las Superficies de Transición, Horizontal Interna, Cónica, Aproximación y Despegue establecidas en el Anexo 14 de OACI: Ver carpeta/CD "OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO". | Obstacles which penetrate Transitional, Inner Horizontal, Conical, Approach and Take-off Surfaces contained in Annex 14 of ICAO: See folder/CD "AERODROME OBSTACLES". |
| Observaciones: Ver AD 2 - LEMD AOC. RWY 32R, 32L, 18R y 18L: Sin obstáculos. | Remarks: See AD 2 - LEMD AOC. RWY 32R, 32L, 18R y 18L: Without obstacles. |

11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO

METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED

| | |
|---|---|
| Oficina MET: Madrid/Barajas MET. 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: Oficina principal: Madrid; H24; TEL: +34-915 819 751. Oficina meteorológica Madrid/Barajas: H24; TEL: +34-913 055 782. Observaciones: Existe resumen climatológico del aeródromo. Se hacen avisos de aeródromo. 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. | MET office: Madrid/Barajas MET. 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: Main office: Madrid; H24; TEL: +34-915 819 751. Meteorological office Madrid/Barajas: H24; TEL: +34-913 055 782. Remarks: Aerodrome climatological summary available. Aerodrome warnings available. A meteorological station throw balloons inside the aerodrome area, in 4028N 00335W from 1115 to 1130 UTC and from 2315 to 2330 UTC. |
|---|---|

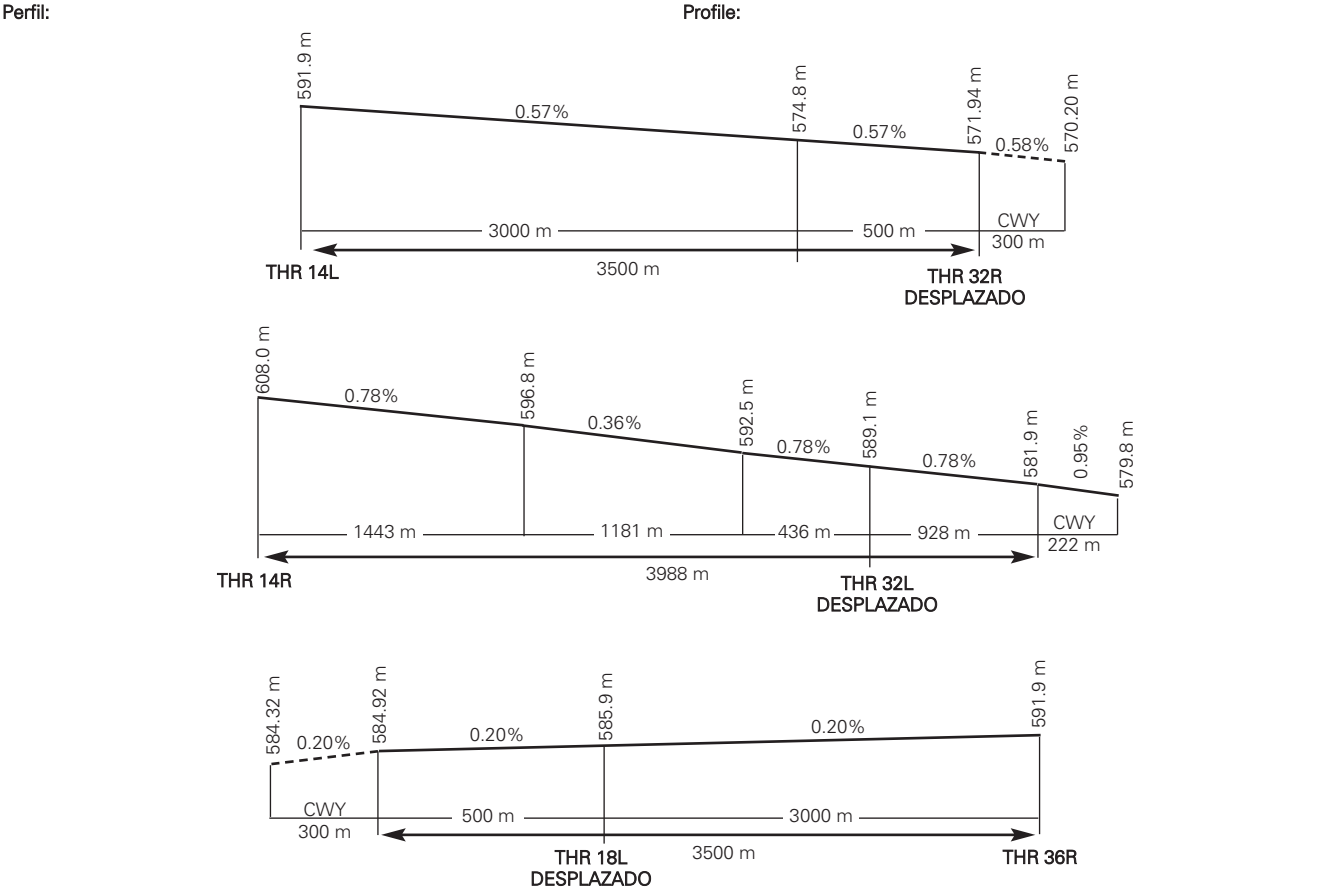
12. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA

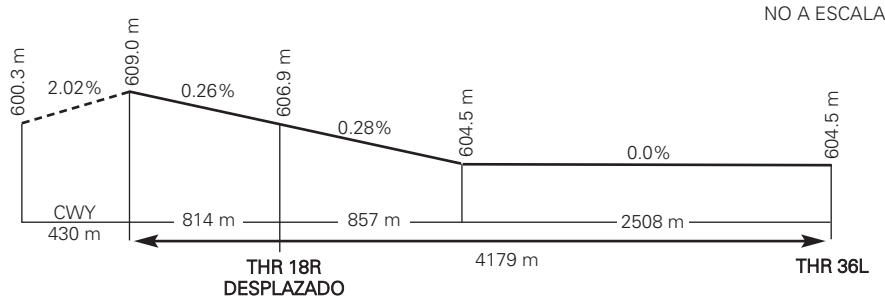
RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

| 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 144° 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 | Asfalto/Asphalt PCN 121/F/A/W/T SWY: No |
| 32R (1) (7) | 322.22° GEO 324° MAG | 3500 x 60 | 402824.85N 0033210.30W | THR: 574.8 m / 1886 ft TDZ: 579.9 m / 1903 ft | No | No | 3620 x 300 | Sí / Yes | 240 x 150 (6) | Asfalto/Asphalt PCN 121/F/A/W/T SWY: No |
| 14R (8) (10) | 142.20° GEO 144° 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 | Asfalto/Asphalt PCN 121/F/A/W/T SWY: No |
| 32L (2) (7) | 322.21° GEO 324° MAG | 3988 x 60 | 402747.10N 0033314.02W | THR: 589.1 m / 1933 ft TDZ: 594.2 m / 1949 ft | No | No | 4108 x 300 | Sí / Yes | 240 x 150 (6) | Asfalto/Asphalt PCN 62/F/A/W/T SWY: No |
| 18L (3) (7) | 179.76° GEO 181° MAG | 3500 x 60 | 403141.22N 0033333.68W | THR: 585.9 m / 1922 ft TDZ: 587.7 m / 1928 ft | No | No | 3620 x 300 | Sí / Yes | 240 x 150 | Asfalto/Asphalt PCN 121/F/A/W/T SWY: No |
| 36R (8) (11) | 359.76° GEO 001° 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 | Asfalto/Asphalt PCN 121/F/A/W/T SWY: No |
| 18R (4) (7) | 179.76° GEO 181° MAG | 4179 x 60 | 403122.40N 0033429.27W | THR: 606.9 m / 1991 ft TDZ: 606.9 m / 1991 ft | No | No | 4299 x 300 | Sí / Yes | 205x120 | Asfalto/Asphalt PCN 92/F/A/W/T SWY: No |
| 36L (8) (12) | 359.76° GEO 001° 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 | Asfalto/Asphalt (5) PCN 92/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.





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 LF | 3310 | 3532 | 3310 | - |
| 14R INT L1 | 3656 | 3878 | 3656 | - |
| 36L INT Z6 | 3720 | 4150 | 3720 | - |
| 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.
VASIS/PAPI: 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.

Runway: 14L.
Approach: No.
VASIS/PAPI: 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.

Pista: 32R.
Aproximación: Precisión CAT II/III, 900 m. LIH.
PAPI (MEHT): 3° (22,19 m/73 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 (K4 y K5).

Runway: 32R.
Approach: Precision CAT II/III, 900 m. LIH.
PAPI (MEHT): 3° (22.19 m/73 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 (K4 and K5).

Pista: 14R.
Aproximación: No.
VASIS/PAPI: 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.
Borde de pista: 3988 m: 3388 m blancas + 600 m amarillas. LIH.
Distancia entre luces: 60 m.
Extremo de pista: Rojas.
Zona de parada: No.
Observaciones: Ninguna.

Runway: 14R.
Approach: No.
VASIS/PAPI: 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.
Runway edge: 3988 m: 3388 m white + 600 m yellow. LIH.
Distance between lights: 60 m.
Runway end: Red.
Stopway: No.
Remarks: None.

Pista: 32L.
Aproximación: Precisión CAT II/III, 900 m. LIH.
PAPI (MEHT): 3° (23,35 m/77 ft).
Umbral: Verdes, con barras de ala.
Zona de toma de contacto: 900 m blancas.
Eje pista: 3060 m: 2160 m blancas + 600 m rojas y blancas + 300 m rojas. LIH.
Distancia entre luces: 15 m.
Borde de pista: 3988 m: 928 m rojas + 2460 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 (L2, L3, L4, L5 y L7).

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.
VASIS/PAPI: 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.
Zona de toma de contacto: 900 m blancas.
Eje pista: 3365 m: 2465 m blancas + 600 m rojas y blancas + 300 m rojas. LIH.
Distancia entre luces: 15 m.
Borde de pista: 4179 m: 814 m rojas + 2765 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 (Z7, Z8 y Z10).

Pista: 36L.
Aproximación: No.
VASIS/PAPI: 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.
Borde de pista: 4179 m: 3579 m blancas + 600 m amarillas. LIH.
Distancia entre luces: 60 m.
Extremo de pista: Rojas.
Zona de parada: No.
Observaciones: Ninguna.

Runway: 32L.
Approach: Precision CAT II/III, 900 m. LIH.
PAPI (MEHT): 3° (23.35 m/77 ft).
Threshold: Green, with wing bars.
Touchdown zone: 900 m white.
Runway centre line: 3060 m: 2160 m white + 600 m red and white + 300 m red. LIH.
Distance between lights: 15 m.
Runway edge: 3988 m: 928 m red + 2460 m white + 600 m yellow. LIH.
Distance between lights: 60 m.
Runway end: Red.
Stopway: No.
Remarks: Rapid exit taxiway indicator lights (L2, L3, L4, L5 and L7).

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.
VASIS/PAPI: 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.
Touchdown zone: 900 m white.
Runway centre line: 3365 m: 2465 m white+600 m red and white+300 m red. LIH.
Distance between lights: 15 m.
Runway edge: 4179 m: 814 m red + 2765 m white + 600 m yellow. LIH.
Distance between lights: 60 m.
Runway end: Red.
Stopway: No.
Remarks: Rapid exit taxiway indicator lights (Z7, Z8 and Z10).

Runway: 36L.
Approach: No.
VASIS/PAPI: 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.
Runway edge: 4179 m: 3579 m white + 600 m yellow. LIH.
Distance between lights: 60 m.
Runway end: Red.
Stopway: No.
Remarks: None.

15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA

OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

ABN/IBN: No.

WDI: 1 próximo a THR RWY 14R, 1 próximo a THR RWY 14L,
1 próximo a THR RWY 36L, 1 próximo a THR RWY 36R,
1 próximo a THR RWY 32L, 1 próximo a THR RWY 32R,
1 próximo a THR RWY 18R, 1 próximo a THR RWY 18L, LGTD.
Ver AD2-LEMD ADC 1.1

Iluminación de TWY: TWY de RWY 14R/32L, 14L/32R, 18R/36L y 18L/36R:
Eje: Rutas de rodaje normalizadas.
Borde: todas EXC R8.
TWY de plataformas:
Eje: Plataformas T-123, T-4 y T-4S, EXC X6 y F1.
Zona de deshielo RWY 18R/36L: Eje.
Zona de deshielo RWY 18L/36R: Eje.

Iluminación de plataforma: Postes proyectores.

- 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.

Observaciones: Ninguna.

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 AD2-LEMD ADC 1.1

TWY lighting: TWY of RWY 14R/32L, 14L/32R, 18R/36L and 18L/36R:
Centre line: Standard taxiing routes.
Edge: all EXC R8.
TWY of apron:
Centre line: aprons T-123, T-4 and T-4S, EXC X6 and F1.
De-icing area RWY 18R/36L: Centre line.
De-icing area RWY 18L/36R: Centre line.

Apron lighting: Floodlighting poles.

- 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.

Remarks: None.

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 |
|--|--|--|--|--|
| MADRID CTR 403301.53N 0034658.39W; arco centrado en / arc centred on DVOR/DME BRA (402808.5N 0033327.6W), de radio / of radius 11.4 NM; 401833.94N 0032520.45W; 400809.08N 0034614.61W; 401320.10N 0035258.35W; 401610.05N 0034934.91W; arco centrado en/arc centred on Madrid/Getafe AD (401738.6N 0034325.4W), de radio / of radius 5.0 NM; 402110.62N 0034820.60W; arco centrado en / arc centred on Madrid/Cuatro Vientos AD (402214.4N 0034706.5W), de radio / of radius 3.0 NM; 402245.73N 0034449.58W; arco centrado en / arc centred on Madrid/Getafe AD (401738.6N 0034325.4W), de radio / of radius 5.0 NM; 402242.34N 0034143.78W; 402308.24N 0034112.60W; 403301.53N 0034658.39W. | <u>1000 ft AGL</u> GND | D (1) | Madrid APP ES/EN | 3962 m / 13000 ft |
| MADRID/BARAJAS ATZ Círculo de 8 km de radio centrado en ARP Circle radius 8 km centred on ARP. (2) | <u>1000 ft HGT</u> (3) GND <u>3000 ft HGT</u> (3) 1000 ft HGT | D A | Madrid TWR ES/EN | |

Observaciones: (1) Sólo se permiten vuelos visuales a aeronaves militares en entrada o salida a las bases aéreas de Torrejón y Getafe.
(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) Only military aircraft entering or exiting to or from Torrejón and Getafe military air bases are allowed to carry out visual flights.
(2) Or the ground visibility, whichever is lower.
(3) Or up to the clouds ceiling, whichever is lower.

18. INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN ATS

ATS COMMUNICATION FACILITIES

| Servicio Service | Distintivo llamada Call sign | FREQ (MHz) | HR | Observaciones Remarks |
|---------------------|---------------------------------|---------------|-----|--|
| APP | Madrid APP | 118.400 | H24 | |
| | | 118.750 | H24 | |
| | | 124.025 | H24 | |
| | | 128.700 | H24 | |
| | | 134.950 | H24 | |
| | | 136.100 | H24 | |
| | | 127.100 | H24 | INITIAL |
| | | 127.500 | H24 | FINAL |
| | | 124.225 | H24 | DEP E |
| | | 131.175 | H24 | DEP W |
| | | 130.800 | H24 | BACKUP 1 |
| | | 134.025 | H24 | BACKUP 2 |
| TWR | Barajas TWR | 118.075 | H24 | ARR 18R / DEP 36L |
| | | 118.150 | H24 | ARR 32L / DEP 14R |
| | | 118.675 | H24 | ARR 18L / DEP 36R |
| | | 118.975 | H24 | ARR 32R / DEP 14L |
| | | 120.150 | H24 | BACKUP 1 |
| | | 120.650 | H24 | BACKUP 2 |
| | | 121.500 | H24 | EMERG |
| | | 243.000 | H24 | EMERG |
| | | 121.625 | H24 | GMC E-SOUTH |
| | | 121.750 | H24 | GMC E-NORTH |
| | | 121.975 | H24 | GMC CENTRAL-SOUTH |
| | | 123.150 | H24 | GMC CENTRAL-NORTH |
| | | 130.075 | H24 | CLR ESTE/EAST |
| | | 130.350 | H24 | CLR OESTE/WEST |
| | | 123.325 | H24 | DESHIELO / DEICING RWY 36L |
| | | 130.250 | H24 | DESHIELO / DEICING RWY 36R |
| | | 122.975 | H24 | SERVICIO DE EXTINCIÓN DE INCENDIOS/FIRE FIGHTING SERVICE |
| SDP | Barajas Apron | 121.700 | H24 | APRON S-SOUTH |
| | | 121.850 | H24 | APRON S-NORTH |
| | | 123.000 | H24 | APRON W-SOUTH |
| | | 123.250 | H24 | APRON W-NORTH |
| ATIS | Madrid/Barajas Information | 118.250 | H24 | ARR |
| | | 130.850 | H24 | DEP |

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 (2°W) | BRA | 116.450 MHz | H24 | 402808.9N 0033327.1W | | |
| DME | BRA | CH 111Y | H24 | 402808.5N 0033327.6W | 600 m / 1969 ft | |
| DVOR (2°W) | PDT | 116.950 MHz | H24 | 401510.5N 0032052.9W | | |
| DME | PDT | CH 116Y | H24 | 401510.4N 0032052.3W | 780 m / 2559 ft | |
| DVOR (2°W) | RBO | 113.950 MHz | H24 | 405113.9N 0031447.9W | | R-012: FL100 COV 54 NM, FL110 COV 60 NM, FL120 COV 64 NM. |
| DME | RBO | CH 86Y | H24 | 405114.3N 0031447.4W | 960 m / 3150 ft | |
| DVOR (2°W) | SIE | 115.400 MHz | H24 | 410906.1N 0033616.8W | | Sector 120°-070° CCW U/S BLW 9500 ft MSL |
| DME | SIE | CH 101X | H24 | 410906.0N 0033617.5W | 1740 m / 5709 ft | |
| DVOR (2°W) | SSY | 117.850 MHz | H24 | 403247.1N 0033430.7W | | |
| DME | SSY | CH 125Y | H24 | 403247.1N 0033431.3W | 600 m / 1969 ft | |
| → LOC 32L (2°W) ILS CAT III | MAA | 109.900 MHz | H24 | 402912.1N 0033440.4W | | 324° MAG / 258 m FM THR 14R; COV 25 NM dentro de 10° a la izquierda y a la derecha, 17 NM dentro de 35° a la izquierda y 30° a la derecha y 10 NM des- de 30° a la derecha hasta 35° a la derecha respecto al eje de rumbo frontal. Pueden aparecer indicaciones falsas del LOC fuera del área de protección e indicaciones no fiables en los últimos 3000 ft de la pista. Oscilaciones de señal FM 31° a la de- recha del RCL BTN 7 NM y 17 NM a 3000 ft AMSL o BLW. / COV 25 NM within 10° to the left and to the right, 17 NM within 35° to the left and 30° to the right and 10 NM from 30° to the right until 35° to the right relating to the front course line. False signals of LOC may occur outside of the protection area and not reliable signals in the last 3000 ft of the runway. Signal oscillation FM 31° to the right of RCL BTN 7 NM and 17 NM at 3000 ft AMSL or BLW. |

| Instalación (VAR) Facility (VAR) | ID | FREQ | HR | Coordenadas Coordinates | ELEV DME | Observaciones Remarks |
|-------------------------------------|-----|-------------|-----|----------------------------|-----------------|--|
| 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 on APCH direction. Pueden producirse indicaciones falsas de LOC & GP fuera del área de cobertura/ False signals of LOC & GP may take place outside the coverage area. HGT punto / point C 32 m; HGT INT OM 492 m. |
| ILS/DME 32L | MAA | CH 36X | H24 | 402757.2N 0033317.3W | 597 m / 1959 ft | REF DME THR 32L desplazado/displaced |
| L (2°W) | MA | 390.000 kHz | H24 | 402402.8N 0032926.3W | | 145° MAG / 8756 m FM THR 32L; COV 30 NM |
| LOC 18L (2°W) ILS CAT III | IML | 111.500 MHz | H24 | 402954.2N 0033333.1W | | 182° MAG / 301 m FM THR 36R. |
| GP 18L | | 332.900 MHz | H24 | 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 on APCH direction. |
| ILS/DME 18L | IML | CH 52X | H24 | 403131.5N 0033329.6W | 585 m / 1919 ft | REF DME THR 18L desplazado / displaced. |
| LOC 18R (2°W) ILS CAT III | IMR | 110.700 MHz | H24 | 402924.5N 0033428.6W | | 182°MAG / 271 m FM THR 36L Pueden aparecer indicaciones falsas del LOC fuera del área de protección. False signals of LOC may occur outside of the protection area. |
| GP 18R | | 330.200 MHz | H24 | 403111.8N 0033424.1W | | 3°, RDH 16.4 m; a / at 329 m FM THR 18R & 120 m FM RCL a la izquierda en el sentido de APCH / to the left on APCH direction. |
| ILS/DME 18R | IMR | CH 44X | H24 | 403111.9N 0033425.8W | 606 m / 1988 ft | REF DME THR 18R desplazado / displaced. |
| → LOC 32R (2°W) ILS CAT III | MBB | 109.100 MHz | H24 | 402949.4N 0033336.2W | | 324°MAG / 301 m FM THR 14L |
| GP 32R | | 331.400 MHz | H24 | 402834.5N 0033213.7W | | 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 on APCH direction. |
| ILS/DME 32R | MBB | CH 28X | H24 | 402834.2N 0033214.2W | 576 m / 1890 ft | REF DME THR 32R desplazado / displaced. |

20. REGLAMENTACIÓN LOCAL

LOCAL REGULATIONS

Las restricciones operativas adoptadas como consecuencia de restricciones medioambientales son de obligado cumplimiento, salvo que la dirección del aeropuerto considere su suspensión por razones de seguridad, graves impactos operativos y, en general, causas de fuerza mayor que afecten gravemente a los pasajeros. Esta suspensión debe ser, en todo caso, temporal y excepcional.

Operating restrictions adopted as a result of environmental restrictions must be complied with, unless the airport management considers their suspension due to security reasons, severe operational impacts and, in general, force majeure issues which seriously affect passengers. This suspension must be, at all times, temporary and exceptional.

OPERACIONES ILS DE CATEGORÍA II Y III

Las pistas 18L/R y 32L/R, 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.

ILS CATEGORY II AND III OPERATIONS

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

RESTRICCIONES A LAS OPERACIONES:

- Aeródromo cerrado a aeronaves sin radiocomunicación y helicópteros.
- Aeródromo cerrado a aeronaves con motor de pistón.
- Aeronaves de Aviación General y de Negocios:
Toda aeronave de aviación general y de negocios que quiera operar en el aeropuerto debe tener contratado:
 - Agente Handling de rampa,
 - Gestor de aviación general y de negocios autorizado por el aeropuerto. Datos de contacto:
 - GESTAIR FBO
OCC (Operations & Control Centre)
TEL: + 34-916 782 648
FAX: + 34-913 936 899
E-mail: occ@gestair.com
SITA: MAD00G5
FREQ: 131.900 MHz
 - Multiservicios Aeroportuarios
FBO MADRID
SITA: MAD007X
FREQ: 131.950 MHz
TEL: +34-913 243 056
E-mail: handling-fbo@maero.es

RESTRICTIONS TO OPERATIONS:

- Aerodrome closed to aircraft without radio communication and helicopters.
- Aerodrome closed to piston-engined aircraft.
- General Aviation and Business aircraft:
All general aviation and business aircraft wishing to operate at the airport must have hired:
 - Ramp handling agent,
 - General and business aviation manager, authorized by the airport. Contact data:
 - GESTAIR FBO
OCC (Operations & Control Centre)
TEL: + 34-916 782 648
FAX: + 34-913 936 899
E-mail: occ@gestair.com
SITA: MAD00G5
FREQ: 131.900 MHz
 - Multiservicios Aeroportuarios
FBO MADRID
SITA: MAD007X
FREQ: 131.950 MHz
TEL: +34-913 243 056
E-mail: handling-fbo@maero.es

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

- Agente Handling del vuelo,
- Gestor de aviación general y de negocios contratado.

PLANES DE VUELO

La oficina ARO de Madrid/Barajas no aceptará planes de vuelo con origen o destino 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 contratado.

RESTRICCIONES OPERATIVAS NOCTURNAS POR CUOTA DE RUIDO
RESTRICCIONES OPERATIVAS

- 1.- Se prohíbe la operación de despegue y aterrizaje de aeronaves clasificadas como CR-4 o superior.
- 2.- Desde el 2 de noviembre del 2006 se establecen restricciones parciales por cuota de ruido entre las 23:00 y las 07:00 LT.
- 3.- NO ADICIÓN.
A partir del 28 de marzo de 2007, ninguna compañía aérea podrá incrementar el número de vuelos realizado en el aeropuerto con 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 5EPNdB), en cada temporada de tráfico IATA o fracción de la misma, con respecto al número de vuelos operados con éstas aeronaves en la correspondiente temporada de tráfico IATA o fracción de la misma del año 2006.
- 4.- REDUCCIÓN DE OPERACIONES Y RETIRADA DE FLOTA.
A partir del 28 de septiembre de 2007, las compañías aéreas deberán reducir el número de movimientos de las aeronaves marginalmente conformes que explotan en el aeropuerto a un ritmo que podrá no ser superior al 20 por ciento anual, pero que en cualquier caso deberá haber alcanzado al 100 por cien de las operaciones realizadas con estas aeronaves el 28 de septiembre de 2012. Para el cómputo de la medición anual de las operaciones, el porcentaje mínimo de reducción de las mismas no será inferior al 15% con respecto a la temporada de tráfico IATA correspondiente del año inmediatamente anterior.

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.

In every slot message or request for general aviation and business flights wishing to operate at the airport shall be included:

- Flight Handling agent,
- General and business aviation manager hired.

FLIGHT PLAN

The ARO at Madrid/Barajas shall not accept flight plans with origin or destination 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 hired.

NIGHT OPERATING RESTRICTIONS DUE TO NOISE QUOTA
OPERATING RESTRICTIONS

- 1.- Departure and arrival operations classified as CR-4 or above are forbidden.
- 2.- From November 2nd, 2006 partial restrictions due to noise quota are established from 23:00 to 07:00 LT.
- 3.- NO ADDITION
Since March 28th 2007, not any air company will be able to increase the number of flights made at an airport by marginal compliant aeroplanes (civil subsonic jet aeroplanes in compliance with the limit certification values from the Volume 1, Second part, Chapter 3 of Annex 16 of Convention of International Civil Aviation by an accumulated margin not higher than 5EPNdB), for each one of the IATA air traffic seasons or a part of it, regarding the number of flights operated by those aeroplanes along the corresponding IATA air traffic seasons or a part of it in the year 2006.
- 4.- REDUCTION OF OPERATIONS AND FLEET WITHDRAWAL.
Since September 28th 2007, airlines must reduce the number of marginal compliant aeroplanes operations exploited at an airport with a ratio not higher than 20 per cent in a year but, in any case, it must have reached 100 per cent of the operations made by those aircraft on September 28th 2012. For the annual measurement computation of operations, the minimum reduction percentage will not be lower than 15% regarding the corresponding IATA air traffic season of the immediate previous year.

NOISE QUOTA AIRCRAFT CLASSIFICATION (CR)

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

Those propeller aircraft certified with regard to the chapters 6 and 10 of ICAO Annex 16, and propeller or jet aircraft certified according to the chapters 3 and 5 with a noise level less than 87 EPNdB, will be considered as noise quota zero (CR-0).

The EPNdB is defined in accordance with the following criteria:

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

EXCEPTIONS

Exceptionally, the airport directorate may authorize landing or take-off operations of aircraft with a noise quota (CR) equal 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) 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 PREFERENTES

1. Excepto cuando reinen o estén previstas algunas de las siguientes condiciones:

- Estado de la superficie de la pista negativamente afectado y/o con acción de frenado inferior a buena,
- Techo de nubes inferior a 500 ft sobre elevación del aeródromo,
- Visibilidad inferior a 1,9 km (1 NM),
- Cizalladura notificada o pronosticada o tormentas en la aproximación o en la salida,
- Condiciones de tráfico, necesidades operativas, situaciones de seguridad o el resto de condiciones meteorológicas que lo impidan;

el ATC mantendrá las configuraciones preferentes que se describen a continuación, con el uso preferente de pistas indicado, hasta componentes del viento, incluidas ráfagas, de 10 kt en cola y/o 20 kt cruzado:

Entre las 0700 y las 2300 LT:

- Preferente: Configuración Norte
Llegadas: 32L/32R
Salidas: 36L/36R
- No preferente: Configuración Sur
Llegadas: 18L/18R
Salidas: 14L/14R

Entre las 2300 y las 0700 LT:

- Preferente: Configuración Norte
Llegadas: 32R
Salidas: 36L
- No preferente: Configuración Sur
Llegadas: 18L
Salidas: 14L

2. En condiciones excepcionales tales como obras, mantenimiento, solicitud de compañía por motivos de performances, etc., el ATC podrá autorizar el uso de cualquiera de las pistas no preferentes en la configuración en uso, previo visto bueno del Ejecutivo de Servicio y coordinación con el TMA de Madrid, siempre que las componentes del viento, incluidas ráfagas, no superen 10 kt en cola y/o 20 kt cruzado.

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 Madrid TMA, 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 reducir el hecho de "motor y al aire", rebajar el tiempo de ocupación de una pista y, por tanto, conseguir el máximo aprovechamiento de una pista, los pilotos deberán abandonar la pista lo antes posible sin que implique un perjuicio de la seguridad y operación normal de la aeronave.

A menos que el ATC indique otras y sin perjuicio de los procedimientos de atenuación de ruidos descritos en AD2 - LEMD casilla 21, se utilizarán las siguientes calles de salida rápida para abandonar la pista correspondiente y alcanzar la calle de rodaje que se indica:

Configuración norte / North Configuration

| RWY | SALIDA RÁPIDA RAPID EXIT | ACFT | DIST FM THR (m) | CALLE DE RODAJE TAXIWAY |
|-----|-----------------------------|-------------|-----------------|----------------------------|
| 32L | L7 | todas / all | 1660 | A10 |
| 32L | L5 | todas / all | 2010 | A11 |
| 32L | L4 | todas / all | 2010 | L42 |
| 32L | L2 | todas / all | 2130 | LA4 |
| 32L | L3 | todas / all | 2515 | A12 |
| 32R | K5 | todas / all | 1800 | KA4 |
| 32R | K4 | todas / all | 2400 | KA3 ó/ or KC3, KC2 |

b) The operation is justified on safety reasons, as well as to assist transportation of urgent humanitarian aid and others required in consequence of operational alterations derived from meteorological conditions, industrial actions and other exceptional occurrences.

PREFERENTIAL CONFIGURATIONS

1. Except when one or more of the following conditions are present or forecasted:

- Bad runway surface conditions and/or braking action less than good,

- Clouds ceiling lower than 500 ft above aerodrome elevation,
- Visibility less than 1,9 Km (1 NM),
- Windshear notified or forecasted, or storms on approach or departure,

- Traffic conditions, operative needs, safety situations, or any other meteorological phenomena that may prevent it,

ATC will adhere to the preferential configurations described below, and to the indicated preferential runway use, up to wind components, gusts included, of 10 kt tailwind and/or 20 kt crosswind:

Between 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

2. In the case of exceptional conditions such as works, maintenance, operator's request for performance reasons, etc., ATC may authorise the use of any non preferential runway of the configuration in use, prior Executive on Duty approval and coordination with Madrid TMA, and only as long as wind components, gusts included, are not higher than 10 kt tailwind and/or 20 kt crosswind.

In south configuration, with the object to determine 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 to do so. Day time SID must be used in its appropriate schedule.

Madrid ACC will clear aircraft to approach taking into account Madrid TMA 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 configuration in use information.

MINIMUM RUNWAY OCCUPANCY TIME

ARRIVALS

In order to minimize the occurrence of "go-around", lessen the runway occupancy time and, therefore, get the maximum runway utilization, pilots shall exit the runway as soon as possible and this will not affect the aircraft safety and standard operation.

Unless ATC advises otherwise and without prejudice to the noise abatement procedures described in AD2 - LEMD item 21, aircraft will vacate the corresponding runway by the following rapid exit taxiways and reach the following taxiway:

Configuración sur / South Configuration

| RWY | SALIDA RÁPIDA RAPID EXIT | ACFT | DIST FM THR (m) | CALLE DE RODAJE TAXIWAY |
|-----|-----------------------------|-------------|-----------------|----------------------------|
| 18R | Z10 | todas / all | 1926 | ZW3 |
| 18R | Z8 | todas / all | 2352 | W1 |
| 18R | Z7 | todas / all | 2352 | B6 |
| 18L | Y5 | todas / all | 1800 | AY |
| 18L | Y4 | todas / all | 2400 | BY13 |

SALIDAS

Las aeronaves que no estén preparadas para iniciar la carrera de despegue inmediatamente después de recibir la autorización de despegue, recibirán la cancelación de dicha autorización e instrucciones para abandonar la pista por la primera calle de salida disponible.

CATEGORÍAS DE ESTELA TURBULENTA

Todas las aeronaves están clasificadas, a los efectos de estela turbulenta, dependiendo de su Peso Máximo Certificado al Despegue (MTOW) como sigue:

- PESADA 136.000 kg (MTOW) o superior.
- MEDIA Inferior a 136.000 kg (MTOW) y superior a 7.000 kg (MTOW).
- LIGERA Igual o menor a 7.000 kg (MTOW).

En las operaciones de salida se aplicará, a todas las aeronaves, la siguiente Separación Mínima por Estela Turbulenta:

DEPARTURES

Aircraft not ready to initiate take-off run immediately when cleared for take-off, will have take-off clearance cancelled and will receive instructions to vacate the runway by the first available taxiway.

WAKE TURBULENCE CATEGORIES

Relative to the wake turbulence category, all aircraft are classified, depending on their Maximum Take-Off Weight (MTOW), as follows:

- HEAVY 136,000 kg (MTOW) or more.
- MEDIUM Less than 136,000 kg (MTOW) and more than 7,000 kg (MTOW).
- LIGHT Equal or less than 7,000 kg (MTOW).

Wake Turbulence Minimum Separation will be applied to all departing aircraft according to the following table:

| AERONAVE PRECEDENTE PRECEDING AIRCRAFT | AERONAVE SUBSIGUIENTE FOLLOWING AIRCRAFT | SEPARACIÓN EN MINUTOS SEPARATION IN MINUTES |
|---|---|--|
| PESADA / HEAVY | B757 | 2 |
| PESADA / HEAVY | MEDIA / MEDIUM | 2 |
| PESADA / HEAVY | LIGERA / LIGHT | 2 |
| B757 | LIGERA / LIGHT | 2 |
| MEDIA / MEDIUM | LIGERA / LIGHT | 2 |
| B757 | MEDIA / MEDIUM | 2 |
| LIGERA / LIGHT | LIGERA / LIGHT | – |
| LIGERA / LIGHT | PESADA / HEAVY | – |
| LIGERA / LIGHT | B757 | – |
| LIGERA / LIGHT | MEDIA / MEDIUM | – |
| MEDIA / MEDIUM | MEDIA / MEDIUM | – |
| MEDIA / MEDIUM | B757 | – |
| MEDIA / MEDIUM | PESADA / HEAVY | – |
| B757 | PESADA / HEAVY | – |
| PESADA / HEAVY | PESADA / HEAVY | 2 |

Nota 1: Debido a las características particulares de Estela Turbulenta de B757, este será considerado aeronave PESADA cuando despegue delante de una aeronave MEDIA o LIGERA, y será considerada de estela turbulenta MEDIA cuando despegue detrás de una aeronave PESADA.

Nota 2: Cuando una aeronave despegue desde una parte intermedia de la pista detrás de otra aeronave de estela turbulenta más alta que haya despegado desde el umbral se añadirá un minuto a los tiempos de separación mínima reflejados en la tabla anterior.

Nota 3: Cuando una aeronave no pueda aceptar la separación mínima por estela turbulenta informará de ello a ATC lo antes posible al comunicar en la frecuencia DEP y antes de recibir la autorización para alinearse. Una vez recibida la autorización para alinearse en pista, los pilotos que no hayan comunicado la necesidad de una mayor separación por estela turbulenta se entenderá que aceptan las Separaciones Mínimas por Estela Turbulenta.

Note 1: Due to it's unusual Wake Turbulence characteristics, B757 is categorised as HEAVY when followed by a MEDIUM or LIGHT aircraft, but as MEDIUM when it follows a HEAVY aircraft.

Note 2: When an aircraft departs from an intersection following a full-length departure having a higher wake turbulence category, one extra minute will be added to the above times.

Note 3: Aircraft unable to accept the minimum wake turbulence separation will advise ATC as soon as possible on transfer to DEP frequency but before line-up clearance is issued. Pilots accepting line-up clearance without declaring the need for additional wake turbulence separation will be assumed to have accepted the standard Wake Turbulence Minimum Separation.

PROCEDIMIENTOS ATC

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

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

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

ATC PROCEDURES

Although the runway is temporarily occupied by other traffic, 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 prescribed separation from the preceding aircraft will exist.

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)".

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.

MÍNIMAS REDUCIDAS DE SEPARACIÓN EN LA MISMA PISTA

No se permitirá cruzar el comienzo de la pista, en su aproximación final, a ninguna aeronave que vaya a aterrizar hasta que exista, según el caso, la siguiente separación mínima:

Aterrizaje tras despegue: La aeronave saliente que la precede haya despegado y se encuentre, como mínimo, a 2000 m del umbral.

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)".

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.- Las aeronaves deben estar completamente listas para puesta en marcha antes de llamar en la frecuencia correspondiente: 130.350 MHz si proceden vía SIE, ZMR, BARDI, CCS o VTB y 130.075 MHz si proceden vía RBO, PINAR, NANDO TEMIR ó NASOS. En configuración Sur, la frecuencia correspondiente a las salidas vía NASOS es 130.350 MHz.

B.- Al solicitar puesta en marcha, los pilotos notificarán al ATC el indicativo completo de la aeronave, tipo de aeronave y serie, el puesto de estacionamiento que ocupan y el mensaje ATIS recibido.

C.- El permiso se expedirá tan pronto se solicite, a menos que se prevean demoras superiores a 15 minutos, en cuyo caso el ATC indicará la hora en la que puede efectuarse la puesta en marcha.

D.- Cuando se expida el permiso de puesta en marcha u hora en la que pueda efectuarse, BARAJAS-AUTORIZACIONES entregará a la aeronave la autorización ATC.

Cuando la aeronave solicite retroceso o rodaje, BARAJAS-AUTORIZACIONES instruirá a la aeronave a que comunique con el Servicio de Dirección de Plataforma (SDP) en la frecuencia correspondiente. El Servicio de Dirección de Plataforma (SDP) será el encargado de expedir las instrucciones y aprobación de retroceso y/o rodaje.

La salida de las aeronaves estacionadas en los puestos de estacionamiento 6 a 9 de la plataforma T-123 será gestionada directamente por ATC; una vez autorizada la puesta en marcha BARAJAS-AUTORIZACIONES les instruirá a que contacten con la correspondiente frecuencia ATC para solicitud de rodaje.

E.- En todos los puestos de estacionamiento en contacto con el edificio terminal queda prohibida la puesta en marcha de motores en régimen superior al relenti hasta que la aeronave 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.

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 efectúen en el área de maniobras a excepción de la pista o pistas en uso.
- b) Expedir aprobaciones para el retroceso remolcado e instrucciones de rodaje a las aeronaves y en los puestos de estacionamiento 6 a 9 de la plataforma T-123.
- c) Comunicar a las aeronaves los puestos de estacionamiento que asigne el Centro de Gestión Aeroportuaria (CGA) en los puestos de estacionamiento 1 a 5 de la plataforma T-123.

C.- No se prestará servicio de guiado mediante vehículo "Sígame" para acceso a ningún puesto de estacionamiento, salvo casos excepcionales y a petición del comandante de la aeronave.

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

MINIMUM REDUCED SEPARATION ON THE SAME RUNWAY

A landing aircraft will not be permitted to cross the beginning of the runway on its final approach until the following minimum reduced separation exists:

Landing following departure: The preceding departing aircraft has taken-off and is, at least, at 2000 m from the threshold.

Such minima shall only be applied between sunrise and sunset and under the following conditions:

- a) Wake turbulence separation minima shall be maintained.
- b) While visual meteorological conditions (VMC) prevail in the aerodrome.
- c) When braking action is not adversely affected by runway contaminants (slush, water, etc.).
- d) When the involved aircraft operate normally.

When issuing the landing clearance according to this procedure, the following instructions shall be used:

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

DEPARTURES 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.- Aircraft must be ready to start-up before calling on the appropriate frequency: 130.350 MHz if they will proceed via SIE, ZMR, BARDI, CCS or VTB and 130.075 MHz if they will proceed via RBO, PINAR, NANDO, TEMIR or NASOS. With South Configuration, the appropriate frequency for NASOS departures is 130.350 MHz.

B.- On requesting engine start-up clearance to ATC, pilots will report the complete aircraft call sign, aircraft type and serie, stand occupied and the ATIS message received.

C.- Clearance will be issued as soon as requested. When delays are expected to exceed 15 minutes, ATC will provide with the appropriate engine start-up time.

D.- Once engine start-up clearance or time has been provided, BARAJAS-CLEARANCES will issue the corresponding ATC clearance for the aircraft.

When the aircraft requests push-back or taxiing, BARAJAS-CLEARANCE will give aircraft instructions to communicate with the Apron Management Service (SDP) on the appropriate frequency. Apron Management Service (SDP) will be responsible to issue the instructions and the approval of push-back and/or taxiing.

Exit of aircraft stationed in stands 6 to 9 of T-123 apron will be managed directly by ATC; once authorized to start-up engines by BARAJAS-CLEARANCES, pilots will be instructed to contact the appropriate ATC frequency for requesting clearance for taxiing.

E.- It is forbidden the start-up of engines higher than idle regime at all stands in contact with the terminal, until the aircraft is lined-up with the taxiway.

F.- It is forbidden the use of reverse power to leave the stands, except for express clearance of the airport authority.

2. GROUND MOVEMENT.

A.- Except for rescue and fire fighting vehicles on the accomplishment of their specific missions, 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 stands 6 to 9 of T-123 apron.
- c) Reporting the stands assigned to the aircraft by Centro de Gestión Aeroportuaria (CGA) at stands 1 to 5 of T-123 apron.

C.- Guidance service by "Follow Me" vehicle will not be available to proceed to any stands, except for exceptional cases and on request of the pilot in command.

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:

- La gestión de todos los movimientos de aeronaves.
- Expedir instrucciones para el retroceso remolcado y rodaje de las aeronaves.
- Comunicar a las aeronaves los puestos de estacionamiento que asigne el Centro de Gestión Aeroportuaria (CGA).

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 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 carreada fuera de la zona restringida, deberá realizarse mediante un tractor eléctrico; en cuyo caso se ajustará a las siguientes condiciones:

- Entrada a puestos de estacionamiento 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 puestos de estacionamiento 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:

Tipo F: Envergadura igual o superior a 65 m, e inferior a 80 m.

Tipo E: Envergadura igual o superior a 52 m, e inferior a 65 m.

Tipo D: Envergadura igual o superior a 36 m, e inferior a 52 m.

Tipo C: Envergadura igual o superior a 24 m, e inferior a 36 m.

Tipo B o inferior: Envergadura inferior a 24 m.

B.- RODADURAS

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

- Están limitadas al uso de aeronaves tipo B:
 - TWY: CA, CB, C1 (desde los puestos de estacionamiento 116 al 119), C8 y C9.
- Están limitadas al uso de aeronaves tipo C:
 - TWY: C1, C2, J5, J15, J6, J16, W5, W6, W16, WN1, WN2, WA y Gate 7.
 - TWY WN3 si el stand 400 está ocupado.
 - TWY DI3, DI4 si las TWY D3, D4 están ocupadas por aeronave tipo E.
 - TWY X2 si el stand 448 está ocupado por A346.
 - TWY I12 tramo entre stands 36 a 40 está limitado al uso de aeronaves con envergadura máxima de 31 m.
- Están limitadas al uso de aeronaves tipo D:
 - TWY: DI3, DI4, I8 a I11, Gate 2, Gate 4 y Gate 5.
 - TWY I11 tramo entre stands 1 a 5, C11 y Gate 6 están limitados al uso de aeronaves con envergadura máxima de 38 m.
 - TWY D3, D4 si las TWY DI3, DI4 están ocupadas por aeronave tipo D.
 - TWY R8 durante el rodaje de aeronave B747-8F vía TWY R1.
 - No podrán posicionarse simultáneamente con aeronave B747-8F otras aeronaves, en puntos de espera Z2 en RWY 36L, o puntos de espera LA y LB en RWY 14R.
 - Las aeronaves B747-8F no podrán utilizar los puntos de espera LC y LD para RWY 14R.
- Están limitadas al uso de aeronaves tipo E:
 - TWY A1 a A17, E1 a E4, F1 a F4, M1 a M17, M27 a M34, calles de rampas 4, 5 y 6 EXC C2. Gate 1, Gate 3.
 - Calles de RWY 14R/32L EXC L2, L4, LE, L42.
 - Calles de RWY 18R/36L EXC Z1, Z3, Z7, zona de deshielo de RWY 36L y calles de acceso a plataforma T-4.

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

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

- The management of all aircraft movements
- To issue the instructions of towed push-back and/or taxiing
- To notify to the aircraft the parking position assigned by Centro de Gestión Aeroportuaria (CGA)

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 of the Apron Management Service (SDP) must be also read back.

D.- In all stands with autonomous exit, the exit manoeuvre will be carried out at minimum regime to initiate taxiing.

E.- From 2300 to 0700 LT, movements in Ramps 5 and 6 are forbidden. It shall only be permitted the use of 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, it shall be accomplished by means of an electric tractor, in which case it will comply with the following:

- Entry to stands 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 to be towed with the engine switched off to the stand assigned. Only electric engine towing tractors are allowed.
- Exit from stands 75 and 80 to 140: aircraft shall be towed with engine switched off until being aligned with TWY M4 (in north configuration) or TWY A4 (in south configuration). Only electric engine towing tractors are allowed.
- The use of APU is forbidden for all types of aircraft during taxiing operation.

F.- If pilot cannot keep oral communication via headphones or radio with the coordinator or the tractor driver during push-back manoeuvre, it will be immediately notify to the Apron Management Service.

2.2 Taxiing restrictions

A.- GENERAL

Aircraft classification according to chapter 1 of annex 14 ICAO:

Type F: 65 m or above wingspan, and below 80 m.

Type E: 52 m or above wingspan, and below 65 m.

Type D: 36 m or above wingspan, and below 52 m.

Type C: 24 m or above wingspan, and below 36 m.

Type B or below: Below 24 m wingspan.

B.- TAXIING

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

- Following are limited to be used by aircraft type B:
 - TWY: CA, CB, C1 (from stands 116 to 119), C8 and C9.
- Following are limited to be used by aircraft type C:
 - TWY: C1, C2, J5, J15, J6, J16, W5, W6, W16, WN1, WN2, WA and Gate 7.
 - TWY WN3 if stand 400 is occupied.
 - TWY DI3, DI4 if TWY D3, D4 are occupied by type E aircraft.
 - TWY X2 if stand 448 is occupied by A346.
 - TWY I12 segment between stands 36 to 40 is limited to be used by aircraft with a maximum wingspan 31 m.
- Following are limited to be used by aircraft type D:
 - TWY: DI3, DI4, I8 to I11, Gate 2, Gate 4 and Gate 5.
 - TWY I11 segment between stands 1 to 5, C11 and Gate 6 are limited to be used by aircraft with a maximum wingspan 38 m.
 - TWY D3, D4 if TWY DI3, DI4 are occupied by type D aircraft.
 - TWY R8 where aircraft type B747-8F taxiing via TWY R1.
 - Aircraft type B747-8F can not use at the same time with other aircraft, in runway-holding position Z2 on RWY 36L or LA and LB on RWY 14R.
- Following are limited to be used by aircraft type E:
 - TWY A1 to A17, E1 to E4, F1 to F4, M1 to M17, M27 to M34, taxiways of ramps 4, 5 and 6 EXC C2. Gate 1, Gate 3.
 - Taxiways of RWY 14R/32L EXC L2, L4, LE, L42.
 - Taxiways of RWY 18R/36L EXC Z1, Z3, Z7, de-icing area of RWY 36L and access taxiways to apron T-4.

- TWY AZ2 a AZ6, MZ3 a MZ6, EB1, EB2, EB6 a EB8, EC1, EC2, EC4, EC6, EC8, KA8.
- Están limitadas al uso de aeronaves tipo F:
 - TWY: A18 a A34, L2, L4, L42, LE, ME1, ME2, M18 a M25, MC, MD, Z1, Z3, Z7.
 - Calles de plataforma T-4S EXC EB y EC, zona de deshielo de RWY 36R, Gate 11 y Gate 12.
 - Calles de RWY 18L/36R y de RWY 14L/32R.

Restricciones a puestos de estacionamiento:

- Rutas de acceso a puestos de estacionamientos 40 y 165 en Rampa 4 para aeronave tipo B747-8F:

CONFIGURACIÓN NORTE:

Llegada RWY 32L/32R rutas normalizadas.

Salida RWY 36L vía A6, G1, M8, ..., MZ3, R1 y Z4 ó vía A6, G1, M8, ..., M20, B2, Z1 ó Z3.

Salida RWY 36R vía A6, G1, M8, ..., M20, B2, ..., TWY B punto de espera Y3.

CONFIGURACIÓN SUR:

Llegada RWY 18R rutas normalizadas hasta M8, G1, A6.

Llegada RWY 18L seguir instrucciones ATC vía N, M21, ..., M8, G1, A6.

Salida RWY 14R rutas normalizadas hasta punto de espera LA o A19, ME2 a punto de espera LE.

- TWY AZ2 to AZ6, MZ3 to MZ6, EB1, EB2, EB6 to EB8, EC1, EC2, EC4, EC6, EC8, KA8.

- Following are limited to be used by aircraft type F:

- TWY: A18 to A34, L2, L4, L42, LE, ME1, ME2, M18 to M25, MC, MD, Z1, Z3, Z7.
- Taxiway of apron T-4S EXC EB and EC, de-icing area of RWY 36R, Gate 11 and Gate 12.
- Taxiways of RWY 18L/36R and RWY 14L/32R.

Taxiing restrictions to stands:

- Access route to stands 40 and 165 on Ramp 4 for aircraft type B747-8F:

NORTH CONFIGURATION:

Entry from RWY 32L/32R standard taxiing routes.

Departure RWY 36L via A6, G1, M8, ..., MZ3, R1 and Z4 or via A6, G1, M8, ..., M20, B2, Z1 or Z3.

Departure RWY 36R via A6, G1, M8, ..., M20, B2, ..., TWY B, runway-holding position Y3.

SOUTH CONFIGURATION:

Entry from RWY 18R standard taxiing routes to M8, G1, A6.

Entry from RWY 18L follow ATC instructions via N, M21, ..., M8, G1, A6.

Departure RWY 14R standard taxiing routes to runway-holding position LA or A19, ME2 to runway-holding position LE.

RUTAS DE RODAJE NORMALIZADAS

1.- CONFIGURACIÓN NORTE

A) ENTRADA

De RWY 32L a T-123:

Ruta estándar: L7, L5 ó L3, calle de rodaje A hasta A10 (punto de transferencia A10-2).

Rampa 7: Ruta estándar, A10 (punto de transferencia A10-2), ..., A6, C7 directo a puestos de estacionamiento 200 a 239, ó C9 directo a puestos de estacionamiento 240 a 249.

Rampa 6: Puesto de estacionamiento 75: Ruta estándar, A10 (punto de transferencia A10-2), ..., A4, C4, I6.
Puestos de estacionamiento 80 a 85: Ruta estándar, A10 (punto de transferencia A10-2), ..., A3, C3.
Puestos de estacionamiento 90 a 110: Ruta estándar, A10 (punto de transferencia A10-2), ..., A2, C2.
Puestos de estacionamiento 111 a 126: Ruta estándar, A10 (punto de transferencia A10-2), ..., A1, C1.
Puestos de estacionamiento 130 a 135: Ruta estándar, A10 (punto de transferencia A10-2), ..., A1, C1, CA.
Puestos de estacionamiento 136 a 140: Ruta estándar, A10 (punto de transferencia A10-2), ..., A1, C1, CB.
Puestos de estacionamiento 144 a 148: Ruta estándar, A10 (punto de transferencia A10-2), ..., A1 directos a puesto de estacionamiento.

Rampa 5: Puestos de estacionamiento 50 a 74: Ruta estándar, A10 (punto de transferencia A10-2), ..., A4, C4.
Puestos de estacionamiento 150 a 162: Ruta estándar, A10 (punto de transferencia A10-2), ..., A4, A3 ó A2 directos a puesto de estacionamiento.

Rampa 4: Ruta estándar, A10 (punto de transferencia A10-2), ..., A6 directo a puestos de estacionamiento 40 a 43, 163 y 165 ó A5, C6, M6 directo a puestos de estacionamiento 44, 45; ó bien A8, G1, Gate 1, I7, C5, M5 a puestos de estacionamiento 30 a 37; ó A7, E1 directo a puesto de estacionamiento 171, ó A8, F2 directo a puesto de estacionamiento 173; ó A8, F1 directo a puesto de estacionamiento 175.

Rampa 3: Ruta estándar, A10 (punto de transferencia A10-2), ..., A8, G1, Gate 1, I7 ó I8.
Entrada a los puestos de estacionamiento T-1, T-2 y T-3: 0700-2259 LT vía A5, A4, C4, I6; 2300-0659 LT vía A5, C5.

Rampa 2: Ruta estándar, A10 (punto de transferencia A10-2), ..., A9, G3, M9 directo a puestos de estacionamiento 14 al 17 (ambos inclusive); ó bien, A9, G3, Gate 3, I8 ó I9.

Rampa 1: Ruta estándar, A10 (punto de transferencia A10-2), ..., A9, G3, M9 directo a puestos de estacionamiento 10 al 13 (ambos inclusive); ó bien, G4, Gate 4, I9 ó I10 para puestos de estacionamiento T-22 a T-29.

L7, L5 ó L3, calle de rodaje A hasta A11, G5, Gate 5 (punto de transferencia), I10 directo a puestos de estacionamiento 7 a 9 ó I12 directo a puestos de estacionamiento T-30 a T-40 de Rampa 1.

L7, L5 ó L3, calle de rodaje A hasta A11, G5, M11 y directo a puestos de estacionamiento 1 a 5 de Rampa 0.

L7, L5 ó L3, calle de rodaje A hasta A11, G5, Gate 5 (punto de transferencia), I11 directo a puesto de estacionamiento 6 de Rampa 0.

De RWY 32L a T-4:

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

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

STANDARD TAXIING ROUTES

1.- NORTH CONFIGURATION

A) ENTRY

From RWY 32L to T-123:

Standard route: L7, L5 or L3, taxiway A toward A10 (transfer point A10-2).

Ramp 7: Standard route, A10 (transfer point A10-2), ..., A6, C7 straight to stands 200 to 239, or C9 straight to stands 240 to 249.

Ramp 6: Stand 75: Standard route, A10 (transfer point A10-2), ..., A4, C4, I6.
Stands 80 to 85: Standard route, A10 (transfer point A10-2), ..., A3, C3.
Stands 90 to 110: Standard route, A10 (transfer point A10-2), ..., A2, C2.
Stands 111 to 126: Standard route, A10 (transfer point A10-2), ..., A1, C1.
Stands 130 to 135: Standard route, A10 (transfer point A10-2), ..., A1, C1, CA.
Stands 136 to 140: Standard route, A10 (transfer point A10-2), ..., A1, C1, CB.
Stands 144 to 148: Standard route, A10 (transfer point A10-2), ..., A1 straight to stand.

Ramp 5: Stands 50 to 74: Standard route, A10 (transfer point A10-2), ..., A4, C4.
Stands 150 to 162: Standard route, A10 (transfer point A10-2), ..., A4, A3 or A2 straight to stand.

Ramp 4: Standard route, A10 (transfer point A10-2), ..., A6 straight to stands 40 to 43, 163 and 165 or A5, C6, M6 straight to stands 44, 45; or A8, G1, Gate 1, I7, C5, M5 to stands 30 to 37; or A7, E1 straight to stand 171, or A8, F2 straight to stand 173; or A8, F1 straight to stand 175.

Ramp 3: Standard route, A10 (transfer point A10-2), ..., A8, G1, Gate 1, I7 or I8.
Entry to stands T-1, T-2 and T-3: 0700-2259 LT via A5, A4, C4, I6; 2300-0659 LT via A5, C5.

Ramp 2: Standard route, A10 (transfer point A10-2), ..., A9, G3, M9 straight to stands 14 to 17 (inclusive); or A9, G3, Gate 3, I8 or I9.

Ramp 1: Standard route, A10 (transfer point A10-2), ..., A9, G3, M9 straight to stands 10 to 13 (inclusive); or G4, Gate 4, I9 or I10 toward stands T-22 to T-29.

L7, L5 or L3, taxiway A to A11, G5, Gate 5 (transfer point), I10 straight to stands 7 to 9 or I12 straight to stands T-30 to T-40 of Ramp 1.

L7, L5 or L3, taxiway A to A11, G5, M11 and straight to stands 1 to 5 of Ramp 0.

L7, L5 or L3, taxiway A to A11, G5, Gate 5 (transfer point), I11 straight to stand 6 of Ramp 0.

From RWY 32L to T-4:

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

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

Rampa 10: Puestos de estacionamiento 380-394: Ruta estándar, J3 (punto de transferencia J3-2), ..., J6.
Puestos de estacionamiento 364-370: Ruta estándar, J3 (punto de transferencia J3-2), J4, D1, D2, D3.
Puestos de estacionamiento 372-377: Ruta estándar, J3 (punto de transferencia J3-2), J4, D1, D2.
Puesto de estacionamiento 378: Ruta estándar, J3 (punto de transferencia J3-2), J4, J5.
Puestos de estacionamiento 444-446: Ruta estándar, J3 (punto de transferencia J3-2), J4, D1, ..., D3, R4, X3.
Puesto de estacionamiento 448: Ruta estándar, J3 (punto de transferencia J3-2), J4, D1, D2, S4, X2.

Rampa 11: Puestos de estacionamiento 342-362: Ruta estándar, J3 (punto de transferencia J3-2), J4, D1, ..., D4.
Puestos de estacionamiento 430-432: Ruta estándar, J3 (punto de transferencia J3-2), J4, D1, ..., D5, W4, X5, X4.
Puestos de estacionamiento 434-442: Ruta estándar, J3 (punto de transferencia J3-2), J4, D1, ..., D3, R4, X3.

Rampa 12: Puestos de estacionamiento 300-312: Ruta estándar, J3 (punto de transferencia J3-2), J4, D1, ..., D5, W5, W16.
Puestos de estacionamiento 320-329: Ruta estándar, J3 (punto de transferencia J3-2), J4, D1, ..., D5, W5.
Puestos de estacionamiento 330-340: Ruta estándar, J3 (punto de transferencia J3-2), J4, D1, ..., D4.
Puestos de estacionamiento 420-428: Ruta estándar, J3 (punto de transferencia J3-2), J4, D1, ..., D5, W4, X5, X4.

Rampa 13: Puestos de estacionamiento 400-411: Ruta estándar, J3 (punto de transferencia J3-2), J4, D1, ..., D5, W5.
Puestos de estacionamiento 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, L42, L2, B1 ó L2, B1.

Rampa 20: Puestos de estacionamiento 582-586: Ruta estándar, M21, EA2.
Puestos de estacionamiento 568-580: Ruta estándar, M21, ..., M24, EB2.
Puestos de estacionamiento 620-628: Ruta estándar, M21, ..., M27.

Rampa 21: Puestos de estacionamiento 556-566: Ruta estándar, M21, ..., M23, EB2, EB6.
Puestos de estacionamiento 608-618: Ruta estándar, M21, ..., M30.

Rampa 22: Puestos de estacionamiento 540-554: Ruta estándar, M21, ..., M23, EB2, EB6.
Puestos de estacionamiento 600-606: Ruta estándar, M21, ..., M31.

Rampa 23: Puestos de estacionamiento 500-526: Ruta estándar, B2, ..., B5, Gate 13, EA5.
Puestos de estacionamiento 528-530: Ruta estándar, B2, ..., B5, Gate 13.
Puestos de estacionamiento 532-536: Ruta estándar, B1, ..., B9, EA7, EA6.
Puesto de estacionamiento 538: Ruta estándar, B1, ..., B9, EA7, N10.

De RWY 32R a T-123:

Calle de rodaje A hasta A10 (punto de transferencia A10-2) y las mismas rutas para la RWY 32L.

K5, KA4, KA3, KB2 ó K5, KA4, KC3, KC2 ó K4, KC3, KC2 ó K3, KB2 a calle de rodaje A hasta A10 (punto de transferencia A10-2) y las mismas rutas para RWY 32L.

De RWY 32R a T-4:

Seguir instrucciones ATC al abandonar RWY 32R.

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

Rampa 10: Puestos de estacionamiento 380-394: Ruta estándar, H3 (punto de transferencia H3-2), X1, J4, ..., J6.
Puestos de estacionamiento 364-370: Ruta estándar, H3 (punto de transferencia H3-2), H4, D2, D3.
Puestos de estacionamiento 372-377: Ruta estándar, H3 (punto de transferencia H3-2), H4, D2.
Puesto de estacionamiento 378: Ruta estándar, H3 (punto de transferencia H3-2), X1, J4, J5.
Puestos de estacionamiento 444-446: Ruta estándar, H3 (punto de transferencia H3-2), H4, D2, D3, R4, X3.
Puesto de estacionamiento 448: Ruta estándar, H3 (punto de transferencia H3-2), H4, D2, S4, X2.

Rampa 11: Puestos de estacionamiento 342-362: Ruta estándar, H3 (punto de transferencia H3-2), H4, D2, ..., D4.
Puestos de estacionamiento 430-432: Ruta estándar, H3 (punto de transferencia H3-2), H4, D2, ..., D5, W4, X5, X4.
Puestos de estacionamiento 434-442: Ruta estándar, H3 (punto de transferencia H3-2), H4, D2, D3, R4, X3.

Ramp 10: Stands 380-394: Standard route, J3 (transfer point J3-2), ..., J6.
Stands 364-374: Standard route, J3 (transfer point J3-2), J4, D1, D2, D3.
Stands 372-377: Standard route, J3 (transfer point J3-2), J4, D1, D2.
Stand 378: Standard route, J3 (transfer point J3-2), J4, J5.

Stands 444-446: Standard route, J3 (transfer point J3-2), J4, D1, ..., D3, R4, X3.
Stand 448: Standard route, J3 (transfer point J3-2), J4, D1, D2, S4, X2.

Ramp 11: Stands 342-362: Standard route, J3 (transfer point J3-2), J4, D1, ..., D4.
Stands 430-432: Standard route, J3 (transfer point J3-2), J4, D1, ..., D5, W4, X5, X4.
Stands 434-442: Standard route, J3 (transfer point J3-2), J4, D1, ..., D3, R4, X3.

Ramp 12: Stands 300-312: Standard route, J3 (transfer point J3-2), J4, D1, ..., D5, W5, W16.
Stands 320-329: Standard route, J3 (transfer point J3-2), J4, D1, ..., D5, W5.
Stands 330-340: Standard route, J3 (transfer point J3-2), J4, D1, ..., D4.
Stands 420-428: Standard route, J3 (transfer point J3-2), J4, D1, ..., D5, W4, X5, X4.

Ramp 13: Stands 400-411: Standard route, J3 (transfer point J3-2), J4, D1, ..., D5, W5.
Stands 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, L42, L2, B1 or L2, B1.

Ramp 20: Stands 582-586: Standard route, M21, EA2.

Stands 568-580: Standard route, M21, ..., M24, EB2.

Stands 620-628: Standard route, M21, ..., M27.

Ramp 21: Stands 556-566: Standard route, M21, ..., M23, EB2, EB6.

Stands 608-618: Standard route, M21, ..., M30.

Ramp 22: Stands 540-554: Standard route, M21, ..., M23, EB2, EB6.

Stands 600-606: Standard route, M21, ..., M31.

Ramp 23: Stands 500-526: Standard route, B2, ..., B5, Gate 13, EA5.

Stands 528-530: Standard route, B2, ..., B5, Gate 13.

Stands 532-536: Standard route, B1, ..., B9, EA7, EA6.

Stand 538: Standard route, B1, ..., B9, EA7, N10.

From RWY 32R to T-123:

Taxiway A to A10 (transfer point A10-2) and the same routes for RWY 32L.

K5, KA4, KA3, KB2 or K5, KA4, KC3, KC2 or K4, KC3, KC2 or K3, KB2 to taxiway A to A10 (transfer point A10-2) and the same routes for RWY 32L.

From RWY 32R to T-4:

Follow ATC instructions when leaving RWY 32R.

Standard route: taxiway A, H2, H3 (transfer point H3-2) ó K5, KA4, KC3, KC2, taxiway A, H2, H3 (transfer point H3-2) ó K4, KC3, KC2, taxiway A, H2, H3 (transfer point H3-2) ó K3, KB2, taxiway A, H2, H3 (transfer point H3-2).

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

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

Rampa 12: Puestos de estacionamiento 300-312: Ruta estándar, H3 (punto de transferencia H3-2), H4, D2, ..., D5, W5, W16.
Puestos de estacionamiento 320-329: Ruta estándar, H3 (punto de transferencia H3-2), H4, D2, ..., D5, W5.
Puestos de estacionamiento 330-340: Ruta estándar, H3 (punto de transferencia H3-2), H4, D2, ..., D4.
Puestos de estacionamiento 420-428: Ruta estándar, H3 (punto de transferencia H3-2), H4, D2, ..., D5, W4, X5, X4.

Rampa 13: Puestos de estacionamiento 400-411: Ruta estándar, H3 (punto de transferencia H3-2), H4, D2, ..., D5, W5.
Puestos de estacionamiento 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 calle de rodaje A.

Ruta estándar: K5, KA4, KA3, KB2, calle de rodaje A ó
K5, KA4, KC3, KC2, calle de rodaje A ó
K3, KB2, calle de rodaje A ó
K5, KA4, ..., KA1, ó K4, KA3, ..., KA1 ó K3, KA2, KA1.

Rampa 20: Puestos de estacionamiento 582-586: Ruta estándar, A23, EA1, EA2.
Puestos de estacionamiento 568-580: Ruta estándar, A25, EC1, EC2.
Puestos de estacionamiento 620-628: Ruta estándar, A26, AM1, M27.

Rampa 21: Puestos de estacionamiento 556-558: Ruta estándar, Gate 14, G14.
Puestos de estacionamiento 562-566: Ruta estándar, A25, EC1, EC2.
Puesto de estacionamiento 612: K5, KA4, KA3, KB2, KB1, M29.
Puesto de estacionamiento 614: K5, KA4, KA3, KB2, KB1 ó K5, KA4, KC3, ..., KC1, M28 ó K4, KC3, ..., KC1, M28 ó K3, KB2, A28, KC1, M28.
Puesto de estacionamiento 616: K5, KA4, KC3, ..., KC1, M28 ó K4, KC3, ..., KC1, M28 ó K3, KB2, A28, KC1, M28.
Puesto de estacionamiento 618: K5, KA4, KC3, ..., KC1 ó K4, KC3, ..., KC1 ó K3, KB2, A28, KC1.
Puesto de estacionamiento 608: Ruta estándar, M30.

Rampa 22: Puestos de estacionamiento 540-556: Ruta estándar, Gate 14, EC6.
Puestos de estacionamiento 600-606: Ruta estándar, M30, M31.

Rampa 23: Puestos de estacionamiento 500-530: Ruta estándar, Gate 14, EC6, EC7, N11, N10, EA6, EA5.
Puestos de estacionamiento 532-536: Ruta estándar, Gate 14, EC6, EC7, N11, N10, EA6.
Puesto de estacionamiento 538: Ruta estándar, Gate 14, EC6, EC7, N11, N10.

B) SALIDA**A RWY 36L desde T-123:**

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

Rampa 7: Puestos de estacionamiento 200 a 208: C11, E3, E2, E1, A7, G1, M8, ..., M10 (punto de transferencia M10-2), ruta estándar.
Puestos de estacionamiento 210 a 227: Directo a E2, E1, A7, G1, M8, ..., M10 (punto de transferencia M10-2), ruta estándar.
Puestos de estacionamiento 230 a 249: Directo a C8, A6, A5, C6, M6, M7, M8, ..., M10 (punto de transferencia M10-2), ruta estándar.

Rampa 6: Puestos de estacionamiento 80 a 85, 98 y 99: C3, M3, ..., M10 (punto de transferencia M10-2), ruta estándar.
Puestos de estacionamiento 75, 90 a 97 y 100 a 110: C2, M2, ..., M10 (punto de transferencia M10-2), ruta estándar.
Puestos de estacionamiento 111 a 126: C1, M1, ..., M10 (punto de transferencia M10-2), ruta estándar.
Puestos de estacionamiento 130 a 135: CA, C1, M1, ..., M10 (punto de transferencia M10-2), ruta estándar.
Puestos de estacionamiento 136 a 140: CB, C1, M1, ..., M10 (punto de transferencia M10-2), ruta estándar.

Rampa 5: Puestos de estacionamiento 50 a 69: C3 ó C5, M5, ..., M10 (punto de transferencia M10-2), ruta estándar.
Puestos de estacionamiento 70 y 71: I6, C5, M5, ..., M10 (punto de transferencia M10-2), ruta estándar.
Puestos de estacionamiento 72, 73 y 74: I6, C3, M3, ..., M10 (punto de transferencia M10-2), ruta estándar.

En Rampa 6 y Rampa 5, las aeronaves situadas en los puestos de estacionamiento del 145 al 162 (ambos inclusive) que necesiten ser empujadas con tractor para salir de ellos, lo harán aproando al SW en la calle de rodaje A, rodando por la primera intersección posible hacia la calle de rodaje M para incorporarse a la misma.

Rampa 4: I7, C5, M5, ..., M10 (punto de transferencia M10-2), ruta estándar; ó bien C6, M6, ..., M10 (punto de transferencia M10-2), ruta estándar.
Puestos de estacionamiento 163 y 165: A6, A5, C6, M6, ..., M10 (punto de transferencia M10-2), ruta estándar."

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

Ramp 13: Stands 400-411: Standard route, H3 (transfer point H3-2), H4, D2, ..., D5, W5.
Stands 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 taxiway A.

Standard route: K5, KA4, KA3, KB2, taxiway A or
K5, KA4, KC3, KC2, taxiway A or
K3, KB2, taxiway A or
K5, KA4, ..., KA1, or K4, KA3, ..., KA1 or K3, KA2, KA1.

Ramp 20: Stands 582-586: Standard route, A23, EA1, EA2.

Stands 568-580: Standard route, A25, EC1, EC2.

Stands 620-628: Standard route, A26, AM1, M27.

Ramp 21: Stands 556-558: Standard route, Gate14, G14.

Stands 562-566: Standard route, A25, EC1, EC2.

Stand 612: K5, KA4, KA3, KB2, KB1, M29.

Stand 614: K5, KA4, KA3, KB2, KB1 or K5, KA4, KC3, ..., KC1, M28 or K4, KC3, ..., KC1, M28 or K3, KB2, A28, KC1, M28.

Stand 616: K5, KA4, KC3, ..., KC1, M28 or K4, KC3, ..., KC1, M28 or K3, KB2, A28, KC1, M28.

Stand 618: K5, KA4, KC3, ..., KC1 or K4, KC3, ..., KC1 or K3, KB2, A28, KC1.

Stand 608: Standard route, M30.

Ramp 22: Stands 540-556: Standard route, Gate 14, EC6.

Stands 600-606: Standard route, M30, M31.

Ramp 23: Stands 500-530: Standard route, Gate 14, EC6, EC7, N11, N10, EA6, EA5.

Stands 532-536: Standard route, Gate 14, EC6, EC7, N11, N10, EA6.

Stand 538: Standard route, Gate 14, EC6, EC7, N11, N10.

B) DEPARTURE**To RWY 36L from T-123:**

Standard route: (from taxiway) M10 (transfer point M10-2), ..., M17, R5 or R6 or R7, R8, Z2.

Ramp 7: Stands 200 to 208: C11, E3, E2, E1, A7, G1, M8, ..., M10 (transfer point M10-2), standard route.
Stands 210 to 227: Direct to E2, E1, A7, G1, M8, ..., M10 (transfer point M10-2), standard route.
Stands 230 to 249: Direct to C8, A6, A5, C6, M6, M7, M8, ..., M10 (transfer point M10-2), standard route.

Ramp 6: Stands 80 to 85, 98 and 99: C3, M3, ..., M10 (transfer point M10-2), standard route.
Stands 75, 90 to 97 and 100 to 110: C2, M2, ..., M10 (transfer point M10-2), standard route.
Stands 111 to 126: C1, M1, ..., M10 (transfer point M10-2), standard route.
Stands 130 to 135: CA, C1, M1, ..., M10 (transfer point M10-2), standard route.
Stands 136 to 140: CB, C1, M1, ..., M10 (transfer point M10-2), standard route.

Ramp 5: Stands 50 to 69: C3 or C5, M5, ..., M10 (transfer point M10-2), standard route.
Stands 70 and 71: I6, C5, M5, ..., M10 (transfer point M10-2), standard route.
Stands 72, 73 and 74: I6, C3, M3, ..., M10 (transfer point M10-2), standard route.

In Ramp 6 and Ramp 5, aircraft which are in stands 145 to 162 (inclusive) and need push-back to leave, will proceed nosing to SW on taxiway A, taxiing on the first possible intersection to taxiway M to join it.

Ramp 4: I7, C5, M5, ..., M10 (transfer point M10-2), standard route; or C6, M6, ..., M10 (transfer point M10-2), standard route.

Stands 163 and 165: A6, A5, C6, M6, ..., M10 (transfer point M10-2), standard route.

Puestos de estacionamiento 171 y 173: F2, G1, M8, ..., M10 (punto de transferencia M10-2), ruta estándar.
Puestos de estacionamiento 175: F1, A8, G1, M8, ..., M10 (punto de transferencia M10-2), ruta estándar.

Rampa 3: I8, M7, ..., M10 (punto de transferencia M10-2), ruta estándar; ó bien I7, C5, M5, ..., M10 (punto de transferencia M10-2), ruta estándar.

Puestos de estacionamiento 22 al 27 ambos inclusive: directo a M8, ..., M10 (punto de transferencia M10-2), ruta estándar.

Rampa 2: I8 ó I9, Gate 2, M9, M10 (punto de transferencia M10-2), ruta estándar.

Rampa 1: Puestos de estacionamiento T-22 a T-29 y 10 a 13: I9 ó I10, Gate 4, M10 (punto de transferencia M10-2), ruta estándar.
Puestos de estacionamiento 7 a 9 directos a M10, ..., M17, R5 ó R6 ó R7, R8, Z2.

Puestos de estacionamiento T-30 a T-40: I12, I11, Gate 6 (punto de transferencia), M12, ..., M17, R5 ó R6 ó R7, R8, Z2.

Rampa 0: Puestos de estacionamiento 1 a 5: I11, Gate 6 (punto de transferencia), M12, ..., M17, R5 ó R6 ó R7, R8, Z2.
Puesto de estacionamiento 6 directo a M11, ..., M17, R5 ó R6 ó R7, R8, Z2.

A RWY 36L desde T-4:

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

Rampa 10: Puestos de estacionamiento 380-394: JI6, JI5, D2, D3, R4, R3 (punto de transferencia R3-2), ruta estándar.

Puestos de estacionamiento 372-377: D2, D3, R4, R3 (punto de transferencia R3-2), ruta estándar.

Puesto de estacionamiento 378: JI5, D2, D3, R4, R3 (punto de transferencia R3-2), ruta estándar.

Puestos de estacionamiento 364-370: DI3, D3, R4, R3 (punto de transferencia R3-2), ruta estándar.

Puestos de estacionamiento 444-448: D2, D3, R4, R3 (punto de transferencia R3-2), ruta estándar.

Rampa 11: Puestos de estacionamiento 342-346: DI4, R4, R3 (punto de transferencia R3-2), ruta estándar.

Puestos de estacionamiento 348-362: DI3, D3, R4, R3 (punto de transferencia R3-2), ruta estándar.

Puestos de estacionamiento 430-432: D4, D5, W4, X5, X4, R3 (punto de transferencia R3-2), ruta estándar.

Puestos de estacionamiento 434-442: D3, R4, R3 (punto de transferencia R3-2), ruta estándar.

Rampa 12: Puestos de estacionamiento 300-312: W6, WN1, WN2, WN3, W4, X5, X4, R3 (punto de transferencia R3-2), ruta estándar.

Puestos de estacionamiento 320-329: W5, WN1, WN2, WN3, W4, X5, X4, R3 (punto de transferencia R3-2), ruta estándar.

Puestos de estacionamiento 330-340: DI4, R4, R3 (punto de transferencia R3-2), ruta estándar.

Puestos de estacionamiento 420-428: D4, D5, W4, X5, X4, R3 (punto de transferencia R3-2), ruta estándar.

Rampa 13: Puestos de estacionamiento 400-419: WN2, WN3, W4, X5, X4, R3 (punto de transferencia R3-2), ruta estándar.

A RWY 36L desde T-4S:

Rampa 20: Puestos de estacionamiento 582-586: Gate 11, G11, Z1.
Puestos de estacionamiento 568-580: EB2, EB6, EB7, N10, N9, N6, ..., N4, BN1, Z3 ó N3, G11, Z1.

Puestos de estacionamiento 620-628: EC2, EC6, EC7, N11, ..., N9, N6, ..., N4, BN1, Z3 ó N3, G11, Z1.

Rampa 21: Puestos de estacionamiento 556-566: EB2, EB6, EB7, N10, ..., N4, BN1, Z3 ó N3, G11, Z1.

Puestos de estacionamiento 608-618: EC2, EC6, EC7, N11, ..., N4, BN1, Z3 ó N3, G11, Z1.

Rampa 22: Puestos de estacionamiento 540-554: EB6, EB7, N10, ..., N4, BN1, Z3 ó N3, G11, Z1.

Puestos de estacionamiento 600-606: EC6, EC7, N11, ..., N4, BN1, Z3 ó N3, G11, Z1.

Rampa 23: Puestos de estacionamiento 500-536: EA6, EA5, Gate 12, N4, BN1, Z3 ó N3, G11, Z1.

Puesto de estacionamiento 538: N10, ..., N4, BN1, Z3 ó 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 ó M18, ..., M32, N13, Y2 ó M18, ..., M33, B13, Y3.

A RWY 36R desde T-4:

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

Rampa 10: Puestos de estacionamiento 380-394: JI6, JI5, D1, D2, S4, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.

Puestos de estacionamiento 364-370: DI3, S4, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.

Puestos de estacionamiento 372-377: D2, S4, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.

Puesto de estacionamiento 378: JI5, D2, S4, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.

Stands 171 and 173: F2, G1, M8, ..., M10 (transfer point M10-2), standard route.

Stand 175: F1, A8, G1, M8, ..., M10 (transfer point M10-2), standard route.

Ramp 3: I8, M7, ..., M10 (transfer point M10-2), standard route; or I7, C5, M5, ..., M10 (transfer point M10-2), standard route.

Stands 22 to 27 inclusive: straight to M8, ..., M10 (transfer point M10-2), standard route.

Ramp 2: I8 or I9, Gate 2, M9, M10 (transfer point M10-2), standard route.

Ramp 1: Stands T-22 to T-29 and 10 to 13: I9 or I10, Gate 4, M10 (transfer point M10-2), standard route.

Stands 7 to 9 straight to M10, ..., M17, R5 or R6 or R7, R8, Z2.

Stands T-30 to T-40: I12, I11, Gate 6 (transfer point), M12, ..., M17, R5 or R6 or R7, R8, Z2.

Ramp 0: Stands 1 to 5: I11, Gate 6 (transfer point), M12, ..., M17, R5 or R6 or R7, R8, Z2.

Stands 6 straight to M11, ..., M17, R5 or R6 or R7, R8, Z2.

To RWY 36L from T-4:

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

Ramp 10: Stands 380-394: JI6, JI5, D2, D3, R4, R3 (transfer point R3-2), standard route.

Stands 372-377: D2, D3, R4, R3 (transfer point R3-2), standard route.

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

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

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

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

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

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

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

Ramp 12: Stands 300-312: W6, WN1, WN2, WN3, W4, X5, X4, R3 (transfer point R3-2), standard route.

Stands 320-329: W5, WN1, WN2, WN3, W4, X5, X4, R3 (transfer point R3-2), standard route.

Stands 330-340: DI4, R4, R3 (transfer point R3-2), standard route.

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

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

To RWY 36L from T-4S:

Ramp 20: Stands 582-586: Gate 11, G11, Z1.

Stands 568-580: EB2, EB6, EB7, N10, N9, N6, ..., N4, BN1, Z3 or N3, G11, Z1.

Stands 620-628: EC2, EC6, EC7, N11, ..., N9, N6, ..., N4, BN1, Z3 or N3, G11, Z1.

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

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

Ramp 22: Stands 540-554: EB6, EB7, N10, ..., N4, BN1, Z3 or N3, G11, Z1.

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

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

Stand 538: 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: Stands 380-394: JI6, JI5, D1, D2, S4, S3 (transfer point S3-2), standard route.

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

Stands 372-377: D2, S4, S3 (transfer point S3-2), standard route.

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

- Puestos de estacionamiento 444-446: D3, R4, X3, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.
Puesto de estacionamiento 448: D2, S4, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.
- Rampa 11: Puestos de estacionamiento 342-362: DI4, DI3, S4, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.
Puestos de estacionamiento 430-432: D4, D5, W4, X5, ..., X3, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.
Puestos de estacionamiento 434-442: D3, R4, X3, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.
- Rampa 12: Puestos de estacionamiento 300-312: W6, WN1, WN2, WN3, W4, X5, ..., X3, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.
Puestos de estacionamiento 320-329: W5, WN1, WN2, WN3, W4, X5, ..., X3, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.
Puestos de estacionamiento 330-340: DI4, DI3, S4, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.
Puestos de estacionamiento 420-428: D4, D5, W4, X5, X3, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.
- Rampa 13: Puestos de estacionamiento 400-419: WN2, WN3, W4, X5, X4, X3, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.

A RWY 36R desde T-4S:

- Rampa 20: Puestos de estacionamiento 582-586: Gate 11, G11, B3, ..., B13, Y3 ó EC8, N12, N13, Y2 ó EC8, EC7, NY12, NY13, Y1 ó EC9, BY12, M34, B13, Y3.
Puestos de estacionamiento 568-580: EB2, EC2, EC6, NY12, NY13, Y1.
Puestos de estacionamiento 620-628: EC2, EC6, NY12, NY13, Y1.
- Rampa 21: Puestos de estacionamiento 556-566: EB2, EC2, EC6, NY12, NY13, Y1.
Puestos de estacionamiento 608-618: EC2, EC6, NY12, NY13, Y1.
- Rampa 22: Puestos de estacionamiento 540-554: EB6, EC6, NY12, NY13, Y1.
Puestos de estacionamiento 600-606: EC6, NY12, NY13, Y1.
- Rampa 23: Puestos de estacionamiento 500-536: EA6, EA5, Gate 12, G12, B5, ..., B13, Y3 ó EC8, N12, N13, Y2 ó EC8, EC7, NY12, NY13, Y1 ó EC9, BY12, M34, B13, Y3.
Puesto de estacionamiento 538: N10, EA7, B10, ..., B13, Y3 ó EC8, N12, N13, Y2 ó EC8, EC7, NY12, NY13, Y1 ó 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, ..., M12 ó Z8, W1, W2, MZ6, ..., MZ3, M15, ..., M12 ó Z4, ZW1, V1, V2, MZ4, MZ3, M15, ..., M10 (punto de transferencia M10-2).
- Rampa 7: Ruta estándar, M10 (punto de transferencia M10-2), ..., M6, C6, A5, C9 directo a puestos de estacionamiento 240 a 249, ó A6, C7 directo a puestos de estacionamiento 200 a 239.
- Rampa 6: Puesto de estacionamiento 75: Ruta estándar, M10 (punto de transferencia M10-2), ..., M4, C4, I6.
Puestos de estacionamiento 80 a 85: Ruta estándar, M10 (punto de transferencia M10-2), ..., M3, C3.
Puestos de estacionamiento 90 a 110: Ruta estándar, M10 (punto de transferencia M10-2), ..., M2, C2.
Puestos de estacionamiento 110 a 126: Ruta estándar, M10 (punto de transferencia M10-2), ..., M1, C1.
Puestos de estacionamiento 130 a 135: Ruta estándar, M10 (punto de transferencia M10-2), ..., M1, C1, CA.
Puestos de estacionamiento 136 a 140: Ruta estándar, M10 (punto de transferencia M10-2), ..., M1, C1, CB.
Puestos de estacionamiento 144 a 148: Ruta estándar, M10 (punto de transferencia M10-2), ..., M1, C1, A1 directos a puesto de estacionamiento.
- Rampa 5: Puestos de estacionamiento 50 a 74: Ruta estándar, M11, M10 (punto de transferencia M10-2), ..., M4, C4.
Puestos de estacionamiento 159 a 162: Ruta estándar, M11, M10 (punto de transferencia M10-2), ..., M4, C4, A4 directos a puesto de estacionamiento.
Puestos de estacionamiento 154 a 157: Ruta estándar, M11, M10 (punto de transferencia M10-2), ..., M3, C3, A3 directos a puesto de estacionamiento.
Puestos de estacionamiento 150 a 153: Ruta estándar, M11, M10 (punto de transferencia M10-2), ..., M2, C2, A2 directos a puesto de estacionamiento.
- Rampa 4: Ruta estándar, M10 (punto de transferencia M10-2), ..., M8, Gate 1, I7, C5 directo a puestos de estacionamiento 30 a 37; ó ..., M6, C6 a puestos de estacionamiento 44, 45; ó ..., M6, C6, A5 a puestos de estacionamiento 163 y 165; ó ..., M6, C6, A5, A6 a puestos de estacionamiento 40 a 43; ó ..., M6, C6, A5, A6, E1, directo a puesto de estacionamiento 171; ó M8, G1, F2 directo a puesto de estacionamiento 173; ó M8, G1, A8, F1 directo a puesto de estacionamiento 175.

Stands 444-446: D3, R4, X3, S3 (transfer point S3-2), standard route.
Stand 448: D2, S4, S3 (transfer point S3-2), standard route.

- Ramp 11: Stands 342-362: DI4, DI3, S4, S3 (transfer point S3-2), standard route.
Stands 430-432: D4, D5, W4, X5, ..., X3, S3 (transfer point S3-2), standard route.
Stands 434-442: D3, R4, X3, S3 (transfer point S3-2), standard route.
- Ramp 12: Stands 300-312: W6, WN1, WN2, WN3, W4, X5, ..., X3, S3 (transfer point S3-2), standard route.
- Stands 320-329: W5, WN1, WN2, WN3, W4, X5, ..., X3, S3 (transfer point S3-2), standard route.
- Stands 330-340: DI4, DI3, S4, S3 (transfer point S3-2), standard route.
Stands 420-428: D4, D5, W4, X5, X3, S3 (transfer point S3-2), standard route.
- Ramp 13: Stands 400-419: WN2, WN3, W4, X5, X4, X3, S3 (transfer point S3-2), standard route.

To RWY 36R from T-4S:

- Ramp 20: Stands 582-586: Gate 11, G11, B3, ..., B13, Y3 or EC8, N12, N13, Y2 or EC8, EC7, NY12, NY13, Y1 or EC9, BY12, M34, B13, Y3.
Stands 568-580: EB2, EC2, EC6, NY12, NY13, Y1.
- Stands 620-628: EC2, EC6, NY12, NY13, Y1.
- Ramp 21: Stands 556-566: EB2, EC2, EC6, NY12, NY13, Y1.
- Stands 608-618: EC2, EC6, NY12, NY13, Y1.
- Ramp 22: Stands 540-554: EB6, EC6, NY12, NY13, Y1.
- Stands 600-606: EC6, NY12, NY13, Y1.
- Ramp 23: Stands 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.
Stand 538: 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, ..., M12 or Z8, W1, W2, MZ6, ..., MZ3, M15, ..., M12 or Z4, ZW1, V1, V2, MZ4, MZ3, M15, ..., M10 (transfer point M10-2).
- Ramp 7: Standard route, M10 (transfer point M10-2), ..., M6, C6, A5, C9 straight to stands 240 to 249, or A6, C7 straight to stands 200 to 239.
- Ramp 6: Stand 75: Standard route, M10 (transfer point M10-2), ..., M4, C4, I6.
Stands 80 to 85: Standard route, M10 (transfer point M10-2), ..., M3, C3.
Stands 90 to 110: Standard route, M10 (transfer point M10-2), ..., M2, C2.
Stands 110 to 126: Standard route, M10 (transfer point M10-2), ..., M1, C1.
Stands 130 to 135: Standard route, M10 (transfer point M10-2), ..., M1, C1, CA.
Stands 136 to 140: Standard route, M10 (transfer point M10-2), ..., M1, C1, CB.
Stands 144 to 148: Standard route, M10 (transfer point M10-2), ..., M1, C1, A1 straight to stand.
- Ramp 5: Stands 50 to 74: Standard route, M11, M10 (transfer point M10-2), ..., M4, C4.
Stands 159 to 162: Standard route, M11, M10 (transfer point M10-2), ..., M4, C4, A4 straight to stand.
- Stands 154 to 157: Standard route, M11, M10 (transfer point M10-2), ..., M3, C3, A3 straight to stand.
- Stands 150 to 153: Standard route, M11, M10 (transfer point M10-2), ..., M2, C2, A2 straight to stand.
- Ramp 4: Standard route, M10 (transfer point M10-2), ..., M8, Gate 1, I7, C5 straight to stands 30 to 37; or ..., M6, C6 to stands 44, 45; or ..., M6, C6, A5 to stands 163 and 165; or ..., M6, C6, A5, A6 to stands 40 to 43; or ..., M6, C6, A5, A6, E1, straight to stand 171; or M8, G1, F2 straight to stand 173; or M8, G1, A8, F1 straight to stand 175.

Rampa 3: Ruta estándar, M10 (punto de transferencia M10-2), ..., M8, Gate 1, I7 ó I8.
Puestos de estacionamiento T-1, T-2, T-3: 0700-2259 LT, M8, ..., M4, C4, I6; 2300-0659 LT, M8, ..., M5, C5.

Rampa 2: Ruta estándar, M10 (punto de transferencia M10-2), M9, directo a puestos de estacionamiento 14 a 17 ó Gate 3, I8 ó I9.

Rampa 1: Puestos de estacionamiento T-22 a T-29: Ruta estándar, M10 (punto de transferencia M10-2), Gate 4, I9 ó I10.
Puestos de estacionamiento 10 a 13: Ruta estándar, M10 (punto de transferencia M10-2), M9, directo a puesto de estacionamiento.

Z10, ZW3, W1, W2, MZ6, ..., MZ3, M15, ..., M12 ó Z8, W1, W2, MZ6, ..., MZ3, M15, ..., M12 ó Z4, ZW1, V1, V2, MZ4, MZ3, M15, ..., M11, Gate 5 (punto de transferencia).

Rampa 1: Puestos de estacionamiento 7 a 9: I10.
Puestos de estacionamiento T-30 a T-40: I10, I12.

Rampa 0: Puesto de estacionamiento 6: I11.
Z10, ZW3, W1, W2, MZ6, ..., MZ3, M15, ..., M12 ó Z8, W1, W2, MZ6, ..., MZ3, M15, ..., M12 ó Z4, ZW1, V1, V2, MZ4, MZ3, M15, ..., M11, directo a puestos de estacionamiento.

Rampa 0: Puestos de estacionamiento 1 a 5.

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: Puestos de estacionamiento 380-394: Ruta estándar, W3 (punto de transferencia W3-2), X5, ..., X1, J4, ..., J6.
Puestos de estacionamiento 364-370: Ruta estándar, W3 (punto de transferencia W3-2), X5, U4, D14, D13.
Puestos de estacionamiento 372-377: Ruta estándar, W3 (punto de transferencia W3-2), X5, ..., X2, H4, D2.
Puesto de estacionamiento 378: Ruta estándar, W3 (punto de transferencia W3-2), X5, ..., X1, J4, J5.
Puestos de estacionamiento 444-446: Ruta estándar, W3 (punto de transferencia W3-2), X5, X4, X3.
Puesto de estacionamiento 448: Ruta estándar, W3 (punto de transferencia W3-2), X5, ..., X2.

Rampa 11: Puestos de estacionamiento 342-362: Ruta estándar, W3 (punto de transferencia W3-2), X5, U4, D14, D13.
Puestos de estacionamiento 430-432: Ruta estándar, W3 (punto de transferencia W3-2), X5, X4.
Puestos de estacionamiento 434-442: Ruta estándar, W3 (punto de transferencia W3-2), X5, ..., X3.

Rampa 12: Puestos de estacionamiento 300-312: Ruta estándar, W3 (punto de transferencia W3-2), X5, U4, D5, W5, W16.
Puestos de estacionamiento 320-329: Ruta estándar, W3 (punto de transferencia W3-2), X5, U4, D5, W5.
Puestos de estacionamiento 330-340: Ruta estándar, W3 (punto de transferencia W3-2), X5, U4, D14.
Puestos de estacionamiento 420-428: Ruta estándar, W3 (punto de transferencia W3-2), X5, X4.

Rampa 13: Puestos de estacionamiento 400-411: Ruta estándar, W3 (punto de transferencia W3-2), X5, U4, D5, W5.
Puestos de estacionamiento 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: Puestos de estacionamiento 582-586: Z7, B6, ..., B12, M33, ..., M23, EA2.
Puestos de estacionamiento 568-580: Z7, B6, ..., B12, M33, ..., M24, EB2.
Puestos de estacionamiento 620-628: Z7, B6, ..., B12, M33, M27.

Rampa 21: Puestos de estacionamiento 562-566: Z7, B6, ..., B12, M33, ..., M24, EB2.
Puestos de estacionamiento 608-610: Z7, B6, ..., B12, M33, ..., M30.
Puestos de estacionamiento 612-618: Z7, B6, ..., B12, M33, ..., M29.

Rampa 22: Puestos de estacionamiento 540-554: Z7, B6, ..., B12, M33, ..., M24, EB2, EB6.
Puestos de estacionamiento 600-606: Z7, B6, ..., B12, M33, ..., M31.

Rampa 23: Puestos de estacionamiento 500-526: Z7, G13, Gate 13, EA5.
Puestos de estacionamiento 528-530: Z7, G13, Gate 13.
Puestos de estacionamiento 532-536: Z7, B6, ..., B9, EA7, EA6.
Puesto de estacionamiento 538: Z7, B6, B9, EA7, N10.

De RWY 18L T-123:

Y5, AY, BY13, M34, ..., M12; ó Y4, BY13, M34, ..., M12; ó Y3, A33, N13, M32, ..., M12 y seguir las mismas rutas de RWY 18R.

Ramp 3: Standard route, M10 (transfer point M10-2), ..., M8, Gate 1, I7 or I8.

Standards T-1, T-2, T-3: 0700-2259 LT, M8, ..., M4, C4, I6; 2300-0659 LT, M8, ..., M5, C5.

Ramp 2: Standard route, M10 (transfer point M10-2), M9, straight to stands 14 to 17 or Gate 3, I8 or I9.

Ramp 1: Standards T-22 to T-29: Standard route, M10 (transfer point M10-2), Gate 4, I9 or I10.
Standards 10 to 13: Standard route, M10 (transfer point M10-2), M9, straight to stand.

Z10, ZW3, W1, W2, MZ6, ..., MZ3, M15, ..., M12 or Z8, W1, W2, MZ6, ..., MZ3, M15, ..., M12 or Z4, ZW1, V1, V2, MZ4, MZ3, M15, ..., M11, Gate 5 (transfer point).

Ramp 1: Standards 7 to 9: I10.
Standards T-30 to T-40: I10, I12.

Ramp 0: Stand 6: I11.
Z10, ZW3, W1, W2, MZ6, ..., MZ3, M15, ..., M12 or Z8, W1, W2, MZ6, ..., MZ3, M15, ..., M12 or Z4, ZW1, V1, V2, MZ4, MZ3, M15, ..., M11, straight to stands.

Ramp 0: Standards 1 to 5.

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: Standards 380-394: Standard route, W3 (transfer point W3-2), X-5, ..., X1, J4, ..., J6.
Standards 364-370: Standard route, W3 (transfer point W3-2), X5, U4, D14, D13.
Standards 372-377: Standard route, W3 (transfer point W3-2), X5, ..., X2, H4, D2.
Stand 378: Standard route, W3 (transfer point W3-2), X5, ..., X1, J4, J5.
Standards 444-446: Standard route, W3 (transfer point W3-2), X5, X4, X3.
Stand 448: Standard route, W3 (transfer point W3-2), X5, ..., X2.

Ramp 11: Standards 342-362: Standard route, W3 (transfer point W3-2), X5, U4, D14, D13.
Standards 430-432: Standard route, W3 (transfer point W3-2), X5, X4.
Standards 434-442: Standard route, W3 (transfer point W3-2), X5, ..., X3.

Ramp 12: Standards 300-312: Standard route, W3 (transfer point W3-2), X5, U4, D5, W5, W16.
Standards 320-329: Standard route, W3 (transfer point W3-2), X5, U4, D5, W5.
Standards 330-340: Standard route, W3 (transfer point W3-2), X5, U4, D14.
Standards 420-428: Standard route, W3 (transfer point W3-2), X5, X4.

Ramp 13: Standards 400-411: Standard route, W3 (transfer point W3-2), X5, U4, D5, W5.
Standards 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: Standards 582-586: Z7, B6, ..., B12, M33, ..., M23, EA2.

Standards 568-580: Z7, B6, ..., B12, M33, ..., M24, EB2.

Standards 620-628: Z7, B6, ..., B12, M33, M27.

Ramp 21: Standards 562-566: Z7, B6, ..., B12, M33, ..., M24, EB2.

Standards 608-610: Z7, B6, ..., B12, M33, ..., M30.

Standards 612-618: Z7, B6, ..., B12, M33, ..., M29.

Ramp 22: Standards 540-554: Z7, B6, ..., B12, M33, ..., M24, EB2, EB6.

Standards 600-606: Z7, B6, ..., B12, M33, ..., M31.

Ramp 23: Standards 500-526: Z7, G13, Gate 13, EA5.

Standards 528-530: Z7, G13, Gate 13.
Standards 532-536: Z7, B6, ..., B9, EA7, EA6.

Stand 538: Z7, B6, B9, EA7, N10.

From RWY 18L T-123:

Y5, AY, BY13, M34, ..., M12; or Y4, BY13, M34, ..., M12; or Y3, A33, N13, M32, ..., M12 and follow the same routes for RWY 18R.

De RWY 18L a T-4:

Seguir instrucciones ATC

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

Rampa 10: Puestos de estacionamiento 380-394: Ruta estándar, H3 (punto de transferencia H3-2), X1, J4, ..., J6.
Puestos de estacionamiento 364-370: Ruta estándar, H3 (punto de transferencia H3-2), H4, D2, D3.
Puestos de estacionamiento 372-377: Ruta estándar, H3 (punto de transferencia H3-2), H4, D2.
Puesto de estacionamiento 378: Ruta estándar, H3 (punto de transferencia H3-2), X1, J4, J5.
Puestos de estacionamiento 444-446: Ruta estándar, H3 (punto de transferencia H3-2), H4, D2, D3, R4, X3.
Puesto de estacionamiento 448: Ruta estándar, H3 (punto de transferencia H3-2), H4, D2, S4, X2.

Rampa 11: Puestos de estacionamiento 342-362: Ruta estándar, H3 (punto de transferencia H3-2), H4, D2, ..., D4.
Puestos de estacionamiento 430-432: Ruta estándar, H3 (punto de transferencia H3-2), H4, D2, ..., D5, W4, X5, X4.
Puestos de estacionamiento 434-442: Ruta estándar, H3 (punto de transferencia H3-2), H4, D2, D3, R4, X3.

Rampa 12: Puestos de estacionamiento 300-312: Ruta estándar, H3 (punto de transferencia H3-2), H4, D2, ..., D5, W5, W6.
Puestos de estacionamiento 320-329: Ruta estándar, H3 (punto de transferencia H3-2), H4, D2, ..., D5, W5.
Puestos de estacionamiento 330-340: Ruta estándar, H3 (punto de transferencia H3-2), H4, D2, ..., D4.
Puestos de estacionamiento 420-428: Ruta estándar, H3 (punto de transferencia H3-2), H4, D2, ..., D5, W4, X5, X4.

Rampa 13: Puestos de estacionamiento 400-411: Ruta estándar, H3 (punto de transferencia H3-2), H4, D2, ..., D5, W5.
Puestos de estacionamiento 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; ó Y4, BY13, M34, M33; ó Y3, A33, N13

Rampa 20: Puestos de estacionamiento 582-586: Ruta estándar, M32, ..., M23, EA2.
Puestos de estacionamiento 568-580: Ruta estándar, M32, ..., M24, EB2.
Puestos de estacionamiento 620-628: Ruta estándar, M32, ..., M27.

Rampa 21: Puestos de estacionamiento 556-566: Ruta estándar, M32, ..., M24, EB2.
Puestos de estacionamiento 608-610: Ruta estándar, M32, ..., M30.
Puestos de estacionamiento 612-618: Ruta estándar, M32, ..., M29.

Rampa 22: Puestos de estacionamiento 540-554: Ruta estándar, M32, ..., M24, EB2, EB6.
Puestos de estacionamiento 600-608: Ruta estándar, M32, M31.

Rampa 23: Puestos de estacionamiento 500-530: Ruta estándar, N12, ..., N10, EA6, EA5.
Puestos de estacionamiento 532-536: Ruta estándar, N12, ..., N10, EA6.
Puesto de estacionamiento 538: Ruta estándar, N12, ..., N10.

B) SALIDA**A RWY 14R desde T-123:**

Ruta estándar: (desde calle de rodaje) A10 (punto de transferencia A10-2), ..., A12, punto de espera en pista LA/LB.

Rampa 7: Puestos de estacionamiento 200 a 208: C11, E3, E2, E1, A7, ..., A10 (punto de transferencia A10-2), ruta estándar.
Puestos de estacionamiento 210 a 227: Directo a E2, E1, A7, ..., A10 (punto de transferencia A10-2), ruta estándar.
Puestos de estacionamiento 230 a 249: Directo a C8, A6, ..., A10 (punto de transferencia A10-2), ruta estándar.

Rampa 6: Puestos de estacionamiento 80 a 85, 98 y 99: C3, A3, ..., A10 (punto de transferencia A10-2), ruta estándar.
Puestos de estacionamiento 75, 90 a 97 y 100 a 110: C2, A2, ..., A10 (punto de transferencia A10-2), ruta estándar.
Puestos de estacionamiento 111 a 126: C1, A1, ..., A10 (punto de transferencia A10-2), ruta estándar.
Puestos de estacionamiento 130 a 135: CA, C1, A1, ..., A10 (punto de transferencia A10-2), ruta estándar.
Puestos de estacionamiento 136 a 140: CB, C1, A1, ..., A10 (punto de transferencia A10-2), ruta estándar.
Puestos de estacionamiento 144 a 148: A1, ..., A10 (punto de transferencia A10-2), ruta estándar.

Rampa 5: Puestos de estacionamiento 50 a 69: C3 ó C5, A5, ..., A10 (punto de transferencia A10-2), ruta estándar.

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

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

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

Ramp 13: Stands 400-411: Standard route, H3 (transfer point H3-2), H4, D2, ..., D5, W5.
Stands 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: Stands 582-586: Standard route, M32, ..., M23, EA2.

Stands 568-580: Standard route, M32, ..., M24, EB2.

Stands 620-628: Standard route, M32, ..., M27.

Ramp 21: Stands 556-566: Standard route, M32, ..., M24, EB2.

Stands 608-610: Standard route, M32, ..., M30.

Stands 612-618: Standard route, M32, ..., M29.

Ramp 22: Stands 540-554: Standard route, M32, ..., M24, EB2, EB6.

Stands 600-608: Standard route, M32, M31.

Ramp 23: Stands 500-530: Standard route, N12, ..., N10, EA6, EA5.

Stands 532-536: Standard route, N12, ..., N10, EA6.

Stand 538: Standard route, N12, ..., N10.

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

Standard route: (from taxiway) A10 (transfer point A10-2), ..., A12, runway-holding position LA/LB.

Ramp 7: Stands 200 to 208: C11, E3, E2, E1, A7, ..., A10 (transfer point A10-2), standard route.
Stands 210 to 227: Straight to E2, E1, A7, ..., A10 (transfer point A10-2), standard route.
Stands 230 to 249: Straight to C8, A6, ..., A10 (transfer point A10-2), standard route.

Ramp 6: Stands 80 to 85, 98 and 99: C3, A3, ..., A10 (transfer point A10-2), standard route.
Stands 75, 90 to 97 and 100 to 110: C2, A2, ..., A10 (transfer point A10-2), standard route.
Stands 111 to 126: C1, A1, ..., A10 (transfer point A10-2), standard route.
Stands 130 to 135: CA, C1, A1, ..., A10 (transfer point A10-2), standard route.
Stands 136 to 140: CB, C1, A1, ..., A10 (transfer point A10-2), standard route.
Stands 144 to 148: A1, ..., A10 (transfer point A10-2), standard route.

Ramp 5: Stands 50 to 69: C3 ó C5, A5, ..., A10 (transfer point A10-2), standard route.

Puestos de estacionamiento 72, 73 y 74: I6, C3, A3, ..., A10 (punto de transferencia A10-2), ruta estándar.
Puestos de estacionamiento 70 y 71: I6, C5, A5, ..., A10 (punto de transferencia A10-2), ruta estándar.

En Rampa 6 y Rampa 5, aquellas aeronaves que necesiten ser empujadas con tractor para salir de puestos de estacionamiento y que estén estacionadas en los puestos de estacionamiento 146 al 162 (ambos inclusive) aproarán al NE en la calle de rodaje A rodando por ella directamente.

Rampa 4: Desde los puestos de estacionamiento 30 al 37: I7, C5, A5, ..., A10 (punto de transferencia A10-2), ruta estándar.
Puestos de estacionamiento 40 al 45: M6, C6, A5, ..., A10 (punto de transferencia A10-2), ruta estándar.
Puestos de estacionamiento 163 y 165: A5, ..., A10 (punto de transferencia A10-2), ruta estándar.
Puestos de estacionamiento 171 y 173: F2, A8, ..., A10 (punto de transferencia A10-2), ruta estándar.
Puesto de estacionamiento 175: F1, A8, ..., A10 (punto de transferencia A10-2), ruta estándar.

Rampa 3: I8, Gate 1, G1, A8, ..., A10 (punto de transferencia A10-2), ruta estándar; ó bien I7, C5, A5, ..., A10 (punto de transferencia A10-2), ruta estándar.
Puestos de estacionamiento 22 al 27: M8, G1, A8, ..., A10 (punto de transferencia A10-2), ruta estándar.

Rampa 2: I8 ó I9, Gate 2, G2, A9, A10 (punto de transferencia A10-2), ruta estándar.

Rampa 1: Puestos de estacionamiento T-22 a T-29 y 10 a 13: I9 ó I10, Gate 4, G4, A10 (punto de transferencia A10-2), ruta estándar.
Puestos de estacionamiento 7 a 9 directos a M10, G5, A11, A12, punto de espera en pista LA/LB.
Puestos de estacionamiento T-30 a T-40: I12, I11, Gate 6 (punto de transferencia), A12, punto de espera en pista LA/LB.

Rampa 0: Puestos de estacionamiento 1 a 5: I11, Gate 6 (punto de transferencia), A12, punto de espera en pista LA/LB.
Puesto de estacionamiento 6 directo a G5, A11, A12, punto de espera en pista LA/LB.

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: Puestos de estacionamiento 380-394: JI6, JI5, D1, D2, S4, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.
Puestos de estacionamiento 364-370: DI3, S4, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.
Puestos de estacionamiento 372-377: D2, S4, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.
Puesto de estacionamiento 378: JI5, D1, D2, S4, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.
Puestos de estacionamiento 444-446: D3, R4, X3, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.
Puesto de estacionamiento 448: D2, S4, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.

Rampa 11: Puestos de estacionamiento 342-362: DI4, DI3, S4, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.
Puestos de estacionamiento 430-432: D4, D5, W4, X5, X4, X3, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.
Puestos de estacionamiento 434-442: D3, R4, X3, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.

Rampa 12: Puestos de estacionamiento 300-312: W6, WN1, WN2, WN3, W4, X5, X4, X3, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.
Puestos de estacionamiento 320-329: W5, WN1, WN2, WN3, W4, X5, X4, X3, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.
Puestos de estacionamiento 330-340: DI4, DI3, S4, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.
Puestos de estacionamiento 420-428: D4, D5, W4, X5, X4, X3, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.

Rampa 13: Puestos de estacionamiento 400-419: WN2, WN3, W4, X5, X4, X3, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.
Puestos de estacionamiento PE-10 a PE-30: X6, X5, X4, X3, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.

A RWY 14R desde T-4S:

Rampa 20: Puestos de estacionamiento 582-586: Gate 11, N2, M21, B1, LE, punto de espera en pista LE.
Puestos de estacionamiento 568-580: EB2, EB6, EB7, N10, ..., N2, M21, B1, LE, punto de espera en pista LE.
Puestos de estacionamiento 620-628: EC2, EB2, EB6, EB7, N10, ..., N2, M21, B1, LE, punto de espera en pista LE.

Rampa 21: Puestos de estacionamiento 556 a 560: EB6, EB7, N10, ..., N2, M21, B1, LE, punto de espera en pista LE.
Puestos de estacionamiento 562 a 566: EB2, EB6, EB7, N10, ..., N2, M21, B1, LE, punto de espera en pista LE.
Puestos de estacionamiento 608-618: EC6, EB2, EB6, EB7, N10, ..., N2, M21, B1, LE, punto de espera en pista LE.

Stands 72, 73 and 74: I6, C3, A3, ..., A10 (transfer point A10-2), standard route.

Stands 70 and 71: I6, C5, A5, ..., A10 (transfer point A10-2), standard route.

In Ramp 6 and Ramp 5, aircraft which need push-back to leave the stands and are parked in stands 146 to 162 (inclusive), will proceed nosing to NE on taxiway A, taxiing on it directly.

Ramp 4: From stands 30 to 37: I7, C5, A5, ..., A10 (transfer point A10-2), standard route.

Stands 40 to 45: M6, C6, A5, ..., A10 (transfer point A10-2), standard route.

Stands 163 and 165: A5, ..., A10 (transfer point A10-2), standard route.

Stands 171 and 173: F2, A8, ..., A10 (transfer point A10-2), standard route.

Stand 175: F1, A8, ..., A10 (transfer point A10-2), standard route.

Ramp 3: I8, Gate 1, G1, A8, ..., A10 (transfer point A10-2), standard route; or I7, C5, A5, ..., A10 (transfer point A10-2), standard route.

Stands 22 to 27: M8, G1, A8, ..., A10 (transfer point A10-2), standard route.

Ramp 2: I8 or I9, Gate 2, G2, A9, A10 (transfer point A10-2), standard route.

Ramp 1: Stands T-22 to T-29 and 10 to 13: I9 or I10, Gate 4, G4, A10 (transfer point A10-2), standard route.

Stands 7 to 9 straight to M10, G5, A11, A12, runway-holding position LA/LB.

Stands T-30 to T-40: I12, I11, Gate 6 (transfer point), A12, runway-holding position LA/LB.

Ramp 0: Stands 1 to 5: I11, Gate 6 (transfer point), A12, runway-holding position LA/LB.

Stand 6 straight to G5, A11, A12, runway-holding position LA/LB.

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: Stands 380-394: JI6, JI5, D1, D2, S4, S3 (transfer point S3-2), standard route.

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

Stands 372-377: D2, S4, S3 (transfer point S3-2), standard route.

Stand 378: JI5, D1, D2, S4, S3 (transfer point S3-2), standard route.

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

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

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

Stands 430-432: D4, D5, W4, X5, X4, X3, S3 (transfer point S3-2), standard route.

Stands 434-442: D3, R4, X3, S3 (transfer point S3-2), standard route.

Ramp 12: Stands 300-312: W6, WN1, WN2, WN3, W4, X5, X4, X3, S3 (transfer point S3-2), standard route.

Stands 320-329: W5, WN1, WN2, WN3, W4, X5, X4, X3, S3 (transfer point S3-2), standard route.

Stands 330-340: DI4, DI3, S4, S3 (transfer point S3-2), standard route.

Stands 420-428: D-4, D-5, W-4, X-5, X-4, X3, S-3 (transfer point S3-2), standard route.

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

Stands PE-10 to PE-30: X6, X5, X4, X3, S3 (transfer point S3-2), standard route.

To RWY 14R from T-4S:

Ramp 20: Stands 582-586: Gate 11, N2, M21, B1, LE, runway-holding position LE.

Stands 568-580: EB2, EB6, EB7, N10, ..., N2, M21, B1, LE, runway-holding position LE.

Stands 620-628: EC2, EB2, EB6, EB7, N10, ..., N2, M21, B1, LE, runway-holding position LE.

Ramp 21: Stands 556 to 560: EB6, EB7, N10, ..., N2, M21, B1, LE, runway-holding position LE.

Stands 562 to 566: EB2, EB6, EB7, N10, ..., N2, M21, B1, LE, runway-holding position LE.

Stands 608-618: EC6, EB2, EB6, EB7, N10, ..., N2, M21, B1, LE, runway-holding position LE.

Rampa 22: Puestos de estacionamiento 540-554: EB6, EB7, N10, ..., N2, M21, B1, LE, punto de espera en pista LE.
Puestos de estacionamiento 600-606: EC6, EB6, EB7, N10, ..., N2, M21, B1, LE, punto de espera en pista LE.

Rampa 23: Puestos de estacionamiento 500-536: EA6, EA5, Gate 12, N4, ..., N2, M21, B1, LE, punto de espera en pista LE.
Puesto de estacionamiento 538: 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 ó A28, KB2, K2, ó 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 ó A28, KB2, K2 ó K3, punto de espera en pista.

Rampa 10: Puestos de estacionamiento 380-394: JI6, JI5, D1, D2, S4, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.
Puestos de estacionamiento 364-370: DI3, S4, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.
Puestos de estacionamiento 372-377: D2, S4, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.
Puesto de estacionamiento 378: JI5, D2, S4, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.
Puestos de estacionamiento 444-446: D3, R4, X3, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.
Puesto de estacionamiento 448: D2, S4, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.

Rampa 11: Puestos de estacionamiento 342-362: DI4, DI3, S4, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.
Puestos de estacionamiento 430-432: D4, D5, W4, X5, ..., X3, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.
Puestos de estacionamiento 434-442: D3, R4, X3, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.

Rampa 12: Puestos de estacionamiento 300-312: W6, WN1, WN2, WN3, W4, X5, ..., X3, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.
Puestos de estacionamiento 320-329: W5, WN1, WN2, WN3, W4, X5, ..., X3, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.
Puestos de estacionamiento 330-340: DI4, DI3, S4, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.
Puestos de estacionamiento 420-428: D4, D5, W4, X5, X3, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.

Rampa 13: Puestos de estacionamiento 400-419: WN2, WN3, W4, X5, X4, X3, S3 (punto de transferencia S3-2), ruta estándar.

A RWY 14L desde T-4S:

Rampa 20: Puestos de estacionamiento 582-586: Gate 11, G11, B3, ..., B12, M33, M30, KA1, K1, punto de espera en pista.
Puestos de estacionamiento 568-580: EB2, EC2, Gate 14, KA1, K1, punto de espera en pista.
Puestos de estacionamiento 620-628: EC2, Gate 14, KA1, K1, punto de espera en pista.

Rampa 21: Puestos de estacionamiento 556-560: EB6, EC6, NY12, M31, M30, KA1, K1, punto de espera
Puestos de estacionamiento 562-566: EB2, EC2, Gate 14, KA1, K1, punto de espera en pista.
Puestos de estacionamiento 610-608: EC6, NY12, M31, M30, KA1, K1, punto de espera en pista.
Puestos de estacionamiento 612-618: EC2, Gate 14, KA1, K1, punto de espera en pista.

Rampa 22: Puestos de estacionamiento 540-554: EB6, EC6, NY12, M31, M30, KA1, K1, punto de espera en pista.
Puestos de estacionamiento 600-608: EC6, NY12, M31, M30, KA1, K1, punto de espera en pista.

Rampa 23: Puestos de estacionamiento 500-538: EA6, EA5, Gate 12, B5, ..., B12, M33, ..., M30, KA1, K1, punto de espera en pista.
Puesto de estacionamiento 538: N10, EA7, B10, ..., B12, M33, ..., M30, KA1, K1, punto de espera en pista.

DESHIELO DE AERONAVES

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

OPERACIÓN EN ZONA DE DESHIELO

- Para que el agente proveedor del servicio de deshielo pueda tener todos los recursos preparados, es aconsejable que la Compañía Aérea o el agente handling correspondiente realice la solicitud al agente handling Iberia con una antelación mínima de 30 minutos antes de la hora prevista de despegue, cuando ésta sea entre las 0500 y 1000 UTC, y con 60 minutos fuera de dicho horario. La solicitud se dirigirá al agente handling Iberia a una de las direcciones SITA: MADKIB o MADKEIB, haciendo constar los siguientes datos: Nombre de la compañía, matrícula y tipo de aeronave, número de vuelo, hora prevista de salida y petición de tratamiento antihielo en su caso.

Ramp 22: Stands 540-554: EB6, EB7, N10, ..., N2, M21, B1, LE, runway-holding position LE.

Stands 600-606: EC6, EB6, EB7, N10, ..., N2, M21, B1, LE, runway-holding position LE.

Ramp 23: Stands 500-536: EA6, EA5, Gate 12, N4, ..., N2, M21, B1, LE, runway-holding position LE.

Stand 538: 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: Stands 380-394: JI6, JI5, D1, D2, S4, S3 (transfer point S3-2), standard route.

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

Stands 372-377: D2, S4, S3 (transfer point S3-2), standard route.

Stand 378: JI-5, D2, S4, S3 (transfer point S3-2), standard route.

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

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

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

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

Stands 434-442: D3, R4, X3, S3 (transfer point S3-2), standard route.

Ramp 12: Stands 300-312: W6, WN1, WN2, WN3, W4, X5, ..., X3, S3 (transfer point S3-2), standard route.

Stands 320-329: W5, WN1, WN2, WN3, W4, X5, ..., X3, S3 (transfer point S3-2), standard route.

Stands 330-340: DI4, DI3, S4, S3 (transfer point S3-2), standard route.

Stands 420-428: D4, D5, W4, X5, X3, S3 (transfer point S3-2), standard route.

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

To RWY 14L from T-4S:

Ramp 20: Stands 582-586: Gate 11, G11, B3, ..., B12, M33, M30, KA1, K1, runway-holding position.

Stands 568-580: EB2, EC2, Gate 14, KA1, K1, runway-holding position.

Stands 620-628: EC2, Gate 14, KA1, K1, runway-holding position.

Ramp 21: Stands 556-560: EB6, EC6, NY12, M31, M30, KA1, K1, runway-holding position.

Stands 562-566: EB2, EC2, Gate 14, KA1, K1, runway-holding position.

Stands 610-608: EC6, NY12, M31, M30, KA1, K1, runway-holding position.

Stands 612-618: EC2, Gate 14, KA1, K1, runway-holding position.

Ramp 22: Stands 540-554: EB6, EC6, NY12, M31, M30, KA1, K1, runway-holding position.

Stands 600-608: EC6, NY12, M31, M30, KA1, K1, runway-holding position.

Ramp 23: Stands 500-538: EA6, EA5, Gate 12, B5, ..., B12, M33, ..., M30, KA1, K1, runway-holding position.

Stand 538: N10, EA7, B10, ..., B12, M33, ..., M30, KA1, K1, runway-holding position.

AIRCRAFT DE-ICING

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

OPERATION IN DE-ICING AREA

- For the de-icing service agent provider may have all resources ready, it is advisable that the airline or handling agent make the request to the Iberia handling agent with a minimum of 30 minutes before the scheduled time of departure, when it is between 0500 and 1000 UTC, and with 60 minutes outside these hours. The request shall be addressed to Iberia handling agent to one of the SITA directions: MADKIB or MADKEIB, including the following data: Company name, registration number and type of aircraft, number of flight, estimated time of departure and treatment antifreeze request in its case.

- 2.- El piloto, al solicitar permiso de puesta en marcha, indicará que requiere deshielo.
- 3.- El piloto mantendrá escucha permanente en la frecuencia DEP durante el rodaje y la operación de deshielo.
- 4.- El piloto estacionará la aeronave para realizar la operación de deshielo en la posición correspondiente teniendo en cuenta el tamaño de la aeronave.
- 5.- 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.
- 6.- 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.
- 7.- 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 10.
- 8.- 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.
- 9.- 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.
- 10.- 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.
- 11.- 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.
- 12.- Un empleado del agente de asistencia en tierra Iberia (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 123.325 MHz.
 - Zona de deshielo RWY 36R: Frecuencia Madrid-deshielo 130.250 MHz.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
 - Configuración Sur: Vía R8 a R5, R6 y R7.
- Entrada a zona de Deshielo próxima a la cabecera de la RWY 36R:
 - En ambas configuraciones: Vía B10 a N12, B12 y BY12.

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 calles de rodaje 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: +34-913 936 552

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. Avisar, con carácter previo a la realización de las pruebas, a:
 - Jefe de Sala de Madrid ACC - TEL: +34-916 566 596.
 - Jefe de Sala o Supervisor de la TWR N - TEL: +34-916 785 017.informando del horario de inicio y fin de pruebas.
2. Se deberá enviar, a la mayor brevedad, un correo electrónico con los datos de identificación de la prueba a las siguientes direcciones:

- 2.- When the pilot requires clearance to start up, the need for de-icing operation will be reported.
- 3.- Pilots will maintain permanent watch on DEP frequency during taxiing and de-icing operation.
- 4.- To carry out the de-icing operation pilots will park the aircraft at the corresponding position taking into account the aircraft size.
- 5.- Once the de-icing operation is finished pilots will notify to DEP "Ready for Departure" and, when cleared, will vacate as soon as possible the spraying area.
- 6.- Aircraft affected by ATFM measures and with assigned approved departure time will have priority over another kind of traffic not affected by restrictions.
- 7.- 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 what is established in point 10.
- 8.- Pilots in command will make sure that the aircraft is properly located on the stand in order to safeguard the movement of the de-icing equipments.
- 9.- De-icing operation of aircraft will be carried out with idle engine regime and ready for take-off situation. For the de-icing operation of a 4 engines aircraft, according to the presence of ice at the back side of the aircraft, pilot can be required by the Agent in charge of the de-icing operation in order to turn off some of the outer engines.
- 10.- When an aircraft operator with autohandling exceptionally could not give 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.
- 11.- When an aircraft can not leave the de-icing area by its own, its responsible operator shall compulsory remove it immediately from the mentioned area according with the established procedure with its handling agent.
- 12.- An operator of Iberia handling agent (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 123.325 MHz.
 - De-icing area of RWY 36R: Frequency of Madrid-de-icing 130.250 MHz.or upon failure, by means of communication JACK, reporting the de-icing service conclusion. When referring to the aircraft, the type and registration mark shall be mentioned.

ENTRY ROUTE

Procedures of preferential taxiing to de-icing area:

- Entry to de-icing area close to threshold of RWY 36L:
 - North configuration: Vía M17 to R5, R6 and R7.
 - South configuration: Vía R8 to R5, R6 and R7.
- Entry to de-icing area close to threshold of RWY 36R:
 - For both configurations: Vía B10 to N12, B12 and BY12.

PROHIBITIONS

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

AIRCRAFT WASHING

One area has been established for this purpose in the vicinity of the end of taxiways 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: +34-913 936 552

LOCAL AND TRAINING FLIGHTS

Control towers of aerodromes located within the CTR may authorize local, test or training flights with VFR flight plan, subject to previous authorization by 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. Notify, previously to performing the trials, to:
 - Chief of Madrid ACC Control Room - TEL: +34-916 566 596.
 - Room Chief or Supervisor of TWR N - TEL: +34-916 785 017.informing about the start and ending times of trials.
2. An e-mail including trial identification data must be sent, at the soonest occasion, to the following addresses:

seguridadnadrnc@aena.es; fgcanales@aena.es; jrmateos@iberia.es; mzaranguiz@iberia.es; rlonavarro@aena.es; secsegoperacional@aena.es; ilujan@e-externas.aena.es; bpuerta@e-externas.aena.es

3. Para realizar la prueba se deberá seleccionar el código 7774 en el transpondedor. Este código servirá para que la torre de control identifique las pruebas que se están realizando.
4. Calar el altímetro a 500 ft (1500 ft por debajo de la elevación de aeródromo).

seguridadnadrnc@aena.es; fgcanales@aena.es; jrmateos@iberia.es; mzaranguiz@iberia.es; rlonavarro@aena.es; secsegoperacional@aena.es; ilujan@e-externas.aena.es; bpuerta@e-externas.aena.es

3. To perform test, code 7774 shall be selected on the transponder. Control tower will make use of this code to identify the trials being accomplished.
4. Set the altimeter at 500 ft (1500 ft below aerodrome elevation).

RESTRICCIONES A PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

Queda prohibida la entrada a los puestos de estacionamiento T-1, T-2, y T-3 desde la calle de rodaje I7.

| PUESTO DE ESTACIONAMIENTO | PERIODO DÍA (0700-2300 LT) | PERIODO NOCHE (2300-0700 LT) |
|---------------------------|---|---|
| T-1 a T-35 | <ul style="list-style-type: none"> Es obligatorio el uso de las instalaciones de 400 Hz. El uso de las instalaciones de aire acondicionado (A/C) será obligatorio si existe necesidad de climatización de la aeronave. El uso de la Unidad Auxiliar de Potencia (APU) del avión está prohibido en estos puestos de estacionamiento dentro del período comprendido entre 2 minutos después de calzos a la llegada y 5 minutos antes de la retirada de calzos de la salida. La APU del avión podrá utilizarse sólo cuando no estén operativas las unidades fijas y no estén disponibles las unidades móviles. | <ul style="list-style-type: none"> Es obligatorio el uso de las instalaciones de 400 Hz. El uso de las instalaciones de aire acondicionado (A/C) será obligatorio si existe necesidad de climatización de la aeronave. El uso de la Unidad Auxiliar de Potencia (APU) del avión está prohibido en estos puestos de estacionamiento dentro del período comprendido entre 2 minutos después de calzos a la llegada y 5 minutos antes de la retirada de calzos de la salida. La APU del avión podrá utilizarse sólo cuando no estén operativas las unidades fijas y no estén disponibles las unidades móviles. |
| 1 a 49 T-36 a T-41 | <ul style="list-style-type: none"> Sin restricciones. | <ul style="list-style-type: none"> Queda prohibido el uso de la APU, salvo 10 minutos después de calzos a la llegada y 10 minutos antes de la retirada de calzos a la salida; excepto aeronaves de fuselaje ancho, a las que se les permitirá utilizarla 50 minutos antes de la salida y 15 minutos después de su llegada. |
| 50 a 69 | <ul style="list-style-type: none"> Sin restricciones. | <ul style="list-style-type: none"> Operación no permitida. |
| 70 a 74 | <ul style="list-style-type: none"> Es obligatorio el uso de las instalaciones de 400 Hz. El uso de las instalaciones de aire acondicionado (A/C) será obligatorio si existe necesidad de climatización de la aeronave. El uso de la APU del avión está prohibido en estos puestos de estacionamiento dentro del período comprendido entre 2 minutos después de calzos a la llegada y 5 minutos antes de la retirada de calzos de la salida. La APU del avión podrá utilizarse sólo cuando no estén operativas las unidades fijas y no estén disponibles las unidades móviles. | <ul style="list-style-type: none"> Operación no permitida. |
| 75 a 140 | <ul style="list-style-type: none"> Sin restricciones. | <ul style="list-style-type: none"> Solo 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. |
| 144 a 162 | <ul style="list-style-type: none"> Sin restricciones. | <ul style="list-style-type: none"> Operación no permitida |
| 163 a 175 | <ul style="list-style-type: none"> Sin restricciones. | <ul style="list-style-type: none"> 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. |
| 200 a 227 | <ul style="list-style-type: none"> Sin restricciones. | <ul style="list-style-type: none"> Sin restricciones. |
| 300 | <ul style="list-style-type: none"> Se deberá respetar la señalización pintada en el suelo que representa la posición final del tractor remolcador. | <ul style="list-style-type: none"> Se deberá respetar la señalización pintada en el suelo que representa la posición final del tractor remolcador. |
| 300 a 312 330 a 394 | <ul style="list-style-type: none"> Es obligatorio el uso de las instalaciones de 400 Hz. El uso de las instalaciones de aire acondicionado (A/C) será obligatorio si existe necesidad de climatización de la aeronave. El uso de la Unidad Auxiliar de Potencia (APU) del avión está prohibido en estos puestos de estacionamiento dentro del período comprendido entre 2 minutos después de calzos a la llegada y 5 minutos antes de la retirada de calzos de la salida. La APU del avión podrá utilizarse sólo cuando no estén operativas las unidades fijas y no estén disponibles las unidades móviles. | <ul style="list-style-type: none"> Es obligatorio el uso de las instalaciones de 400 Hz. El uso de las instalaciones de aire acondicionado (A/C) será obligatorio si existe necesidad de climatización de la aeronave. El uso de la Unidad Auxiliar de Potencia (APU) del avión está prohibido en estos puestos de estacionamiento dentro del período comprendido entre 2 minutos después de calzos a la llegada y 5 minutos antes de la retirada de calzos de la salida. La APU del avión podrá utilizarse sólo cuando no estén operativas las unidades fijas y no estén disponibles las unidades móviles. |
| 394 | <ul style="list-style-type: none"> 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 puesto de estacionamiento 390 y desenganchar. | <ul style="list-style-type: none"> 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 puesto de estacionamiento 390 y desenganchar. |
| 320 a 329 400 a 448 | <ul style="list-style-type: none"> Sin restricciones. | <ul style="list-style-type: none"> Sin restricciones. |
| 500 a 586 | <ul style="list-style-type: none"> Es obligatorio el uso de las instalaciones de 400 Hz. El uso de las instalaciones de aire acondicionado (A/C) será obligatorio si existe necesidad de climatización de la aeronave. El uso de la Unidad Auxiliar de Potencia (APU) del avión está prohibido en estos puestos de estacionamiento dentro del período comprendido entre 2 minutos después de calzos a la llegada y 5 minutos antes de la retirada de calzos de la salida. La APU del avión podrá utilizarse sólo cuando no estén operativas las unidades fijas y no estén disponibles las unidades móviles. | <ul style="list-style-type: none"> Es obligatorio el uso de las instalaciones de 400 Hz. El uso de las instalaciones de aire acondicionado (A/C) será obligatorio si existe necesidad de climatización de la aeronave. El uso de la Unidad Auxiliar de Potencia (APU) del avión está prohibido en estos puestos de estacionamiento dentro del período comprendido entre 2 minutos después de calzos a la llegada y 5 minutos antes de la retirada de calzos de la salida. La APU del avión podrá utilizarse sólo cuando no estén operativas las unidades fijas y no estén disponibles las unidades móviles. |
| 600 a 628 | <ul style="list-style-type: none"> Sin restricciones. | <ul style="list-style-type: none"> Sin restricciones. |

RESTRICTIONS TO STANDS

Entry to stands T-1, T-2 and T-3 is forbidden from taxiway I7.

| STAND | DAY PERIOD (0700-2300 LT) | NIGHT PERIOD (2300-0700 LT) |
|--------------------------|---|---|
| T-1 to T-35 | <ul style="list-style-type: none"> It is obligatory the use of the 400 Hz facilities. The use of the air-conditioning facilities (A/C) will be obligatory when the aircraft air conditioning is needed. The use of the aircraft Auxiliar Power Unit (APU) is forbidden in these stands in the period between 2 minutes after blocks for the arrivals and 5 minutes before off-blocks for departures. The aircraft APU will only be able to be used when the fixed units are not operative and the mobile units are not available. | <ul style="list-style-type: none"> It is obligatory the use of the 400 Hz facilities. The use of the air-conditioning facilities (A/C) will be obligatory when the aircraft air conditioning is needed. The use of the aircraft Auxiliar Power Unit (APU) is forbidden in these stands in the period between 2 minutes after blocks for the arrivals and 5 minutes before off-blocks for departures. The aircraft APU will only be able to be used when the fixed units are not operative and the mobile units are not available. |
| 1 to 49 T-36 to T-41 | <ul style="list-style-type: none"> No restrictions. | <ul style="list-style-type: none"> The use of the APU is forbidden except 10 minutes after blocks for the arrivals and 10 minutes before off-blocks for departures, except wide body aircraft. These aircraft are permitted to use it 50 minutes before departure and 15 minutes after arrival. |
| 50 to 69 | <ul style="list-style-type: none"> No restrictions. | <ul style="list-style-type: none"> Operation not allowed. |
| 70 to 74 | <ul style="list-style-type: none"> It is obligatory the use of the 400 Hz facilities. The use of the air-conditioning facilities (A/C) will be obligatory when the aircraft air conditioning is needed. The use of the aircraft Auxiliar Power Unit (APU) is forbidden in these stands in the period between 2 minutes after blocks for the arrivals and 5 minutes before off-blocks for departures. The aircraft APU will only be able to be used when the fixed units are not operative and the mobile units are not available. | <ul style="list-style-type: none"> Operation not allowed. |
| 75 to 140 | <ul style="list-style-type: none"> No restrictions. | <ul style="list-style-type: none"> The use of the equipment necessary for the tasks associated with the maintenance of the aircraft and when an aircraft needs to be dragged outside the restricted area, it shall only be permitted with electric equipment. |
| 144 to 162 | <ul style="list-style-type: none"> No restrictions. | <ul style="list-style-type: none"> Operation not allowed. |
| 163 to 175 | <ul style="list-style-type: none"> No restrictions. | <ul style="list-style-type: none"> The use of the aircraft Auxiliar Power Unit (APU) is forbidden in these stands in the period between 10 minutes after blocks for the arrivals and 10 minutes before off-blocks for departures, except wide-body aircraft that will be authorized to use the APU until 15 minutes after blocks for the arrivals and from 50 minutes before off-blocks for departures. |
| 200 to 227 | <ul style="list-style-type: none"> No restrictions. | <ul style="list-style-type: none"> No restrictions. |
| 300 | <ul style="list-style-type: none"> Marking painted on the ground that represents towing tractor final position, must be observed. | <ul style="list-style-type: none"> Marking painted on the ground that represents towing tractor final position, must be observed. |
| 300 to 312 330 to 394 | <ul style="list-style-type: none"> It is obligatory the use of the 400 Hz facilities. The use of the air-conditioning facilities (A/C) will be obligatory when the aircraft air conditioning is needed. The use of the aircraft Auxiliar Power Unit (APU) is forbidden in these stands in the period between 2 minutes after blocks for the arrivals and 5 minutes before off-blocks for departures. The aircraft APU will only be able to be used when the fixed units are not operative and the mobile units are not available. | <ul style="list-style-type: none"> It is obligatory the use of the 400 Hz facilities. The use of the air-conditioning facilities (A/C) will be obligatory when the aircraft air conditioning is needed. The use of the aircraft Auxiliar Power Unit (APU) is forbidden in these stands in the period between 2 minutes after blocks for the arrivals and 5 minutes before off-blocks for departures. The aircraft APU will only be able to be used when the fixed units are not operative and the mobile units are not available. |
| 394 | <ul style="list-style-type: none"> Marking painted on the ground that represents towing tractor final position, must be observed, and when the push-back procedure had finished, aircraft must be towed until the level 390 and uncouple. | <ul style="list-style-type: none"> Marking painted on the ground that represents towing tractor final position, must be observed, and when the push-back procedure had finished, aircraft must be towed until the level 390 and uncouple. |
| 320 to 329 400 to 448 | <ul style="list-style-type: none"> No restrictions. | <ul style="list-style-type: none"> No restrictions. |
| 500 to 586 | <ul style="list-style-type: none"> It is obligatory the use of the 400 Hz facilities. The use of the air-conditioning facilities (A/C) will be obligatory when the aircraft air conditioning is needed. The use of the aircraft Auxiliar Power Unit (APU) is forbidden in these stands in the period between 2 minutes after blocks for the arrivals and 5 minutes before off-blocks for departures. The aircraft APU will only be able to be used when the fixed units are not operative and the mobile units are not available. | <ul style="list-style-type: none"> It is obligatory the use of the 400 Hz facilities. The use of the air-conditioning facilities (A/C) will be obligatory when the aircraft air conditioning is needed. The use of the aircraft Auxiliar Power Unit (APU) is forbidden in these stands in the period between 2 minutes after blocks for the arrivals and 5 minutes before off-blocks for departures. The aircraft APU will only be able to be used when the fixed units are not operative and the mobile units are not available. |
| 600 to 628 | <ul style="list-style-type: none"> No restrictions. | <ul style="list-style-type: none"> No restrictions. |

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 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 esta 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.

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 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 assigned Mode A code.
- If AUTO mode is not available, select ON (e.g. XPDR) and 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. call-sign used in flight), it should also be entered (through the FMS or the Transponder Control Panel) from 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 the 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.

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 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 razones de seguridad, graves impactos operativos y, en general, causas de fuerza mayor que afecten gravemente a los pasajeros. Esta suspensión debe ser, en todo caso, temporal y excepcional.
- 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.
- SID BARDI1X, BARDI1AX, CCS1X, CCS1AX, SIE1X, VTB1AX, VTB1XE, ZMR1AX, ZMR1XN son obligatorias para las aeronaves incluidas en la lista descrita a continuación.
- Las aeronaves no incluidas en la lista podrán utilizar las SID BARDI1Y, BARDI1AY, CCS1Y, CCS1AY, SIE2L, SIE1AL, VTB1AY, VTB1YD, ZMR2L, ZMR1AL.

GENERAL

- 1.- The following procedures have been established to avoid excessive noise to the surroundings of 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 their suspension due to security reasons, severe operational impacts and, in general, force majeure issues which seriously affect passengers. This suspension must be, at all times, temporary and exceptional.
- 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 day time.
- SID BARDI1X, BARDI1AX, CCS1X, CCS1AX, SIE1X, VTB1AX, VTB1XE, ZMR1AX, ZMR1XN are mandatory for aircraft included in the list shown below.
- Aircraft not included in the list are allowed to use SID BARDI1Y, BARDI1AY, CCS1Y, CCS1AY, SIE2L, SIE1AL, VTB1AY, VTB1YD, ZMR2L, ZMR1AL.

LISTA DE AERONAVES / AIRCRAFT LIST

| | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none">• AN72• A124• A340-600• A388• B721; B722• B731; B732• B741; B742; B743; B748; B744; B74D; B74R; B74S• DC10 | <ul style="list-style-type: none">• DC85; DC86; DC87• H25A• IL62• L101• MD11• SBR1• T134• YK42 |
|---|---|

RWY36L

- Utilizable para despegues por la noche.

- En configuración sur:

RWY14R/L:

- 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.

RWY18R/L:

- Utilizable para aterrizajes por el día.

RWY18L:

- Utilizable para aterrizajes por la noche.

- En cualquier configuración:

Quedan prohibidos los vuelos de entrenamiento o de pruebas.

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 10.000 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.

➔ 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: +34-913 936 552
FAX: +34-913 936 201

PROCEDIMIENTOS ANTI-RUIDO**DESPEGUES**

1.- Hasta 450 m (1500 ft) sobre la elevación del aeródromo:

- Potencia de despegue

- Flaps para despegue

- Ascenso a V2 + 20 a 40 km/h (V2 + 10 a 20 kt) (o según se limite el ángulo de fuselaje).

2.- A 450 m (1500 ft):

- Reducir potencia a no menos de la potencia ascensional.

3.- De 450 m (1500 ft) a 900 m (3000 ft):

- Ascender a V2 + 20 a 40 km/h (V2 + 10 a 20 kt).

4.- A 900 m (3000 ft):

- Acelerar suavemente hasta la velocidad de ascenso en ruta con repliegamiento de flaps a su debido tiempo.

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

ATERRIZAJES

1.- Queda prohibido utilizar el empuje de reversa a partir del ralentí durante el periodo nocturno (2300-0700 LT) salvo por razones de seguridad, en cuyo caso, se notificará a TWR y al Departamento de Medio Ambiente del aeropuerto.

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.

RWY36L

- Usable for take-off at night time.

- In south configuration:

RWY14R/L:

- They will be used for take-off in day time, following the initial segments of all published SID.

- For night time, RWY 14L will be used following the initial segments of all published SID.

RWY18R/L:

- Usable for landing at day time.

RWY18L:

- Usable for landing at night time.

- In any configuration:

Test or training flights are forbidden.

8.- Aircraft operations are forbidden to aircraft with 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 beeps radar data, flight plan and aircraft position at every moment for the aircraft identification.

10.- Change on the procedures must not be asked till reaching 10,000 ft, except for propeller aircraft.

11.- Use of Auxiliary Power Unit (APU), see item 20, RESTRICTIONS TO STANDS.

GROUND ENGINE TESTING

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

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 at any type of régime, as well as any question regarding engine testing procedures, must be addressed to:

Centro de Gestión Aeroportuaria (GCA)
TEL: +34-913 936 552
FAX: +34-913 936 201

NOISE ABATEMENT PROCEDURES**TAKE-OFF**

1.- Up to 450 m (1500 ft) above aerodrome elevation:

- Take-off power

- Take-off flaps

- Climb maintaining V2 + 20 to 40 km/h (V2 + 10 to 20 kt) (or limited by fuselage angle).

2.- At 450 m (1500 ft):

- Reduce power not 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 flaps retraction at the proper time.

NOTE: Aircraft may be exempted when using different procedures, duly reported to Airport Management in advance, which are proved to lead to a less acoustic impact, or due to properly justified safety reasons.

LANDING

1.- The use of reverse thrust above from idle regime is forbidden at night time (2300-0700 LT) except for safety reasons, in this case, it must be notified to TWR and the Departamento de Medio Ambiente of the airport.

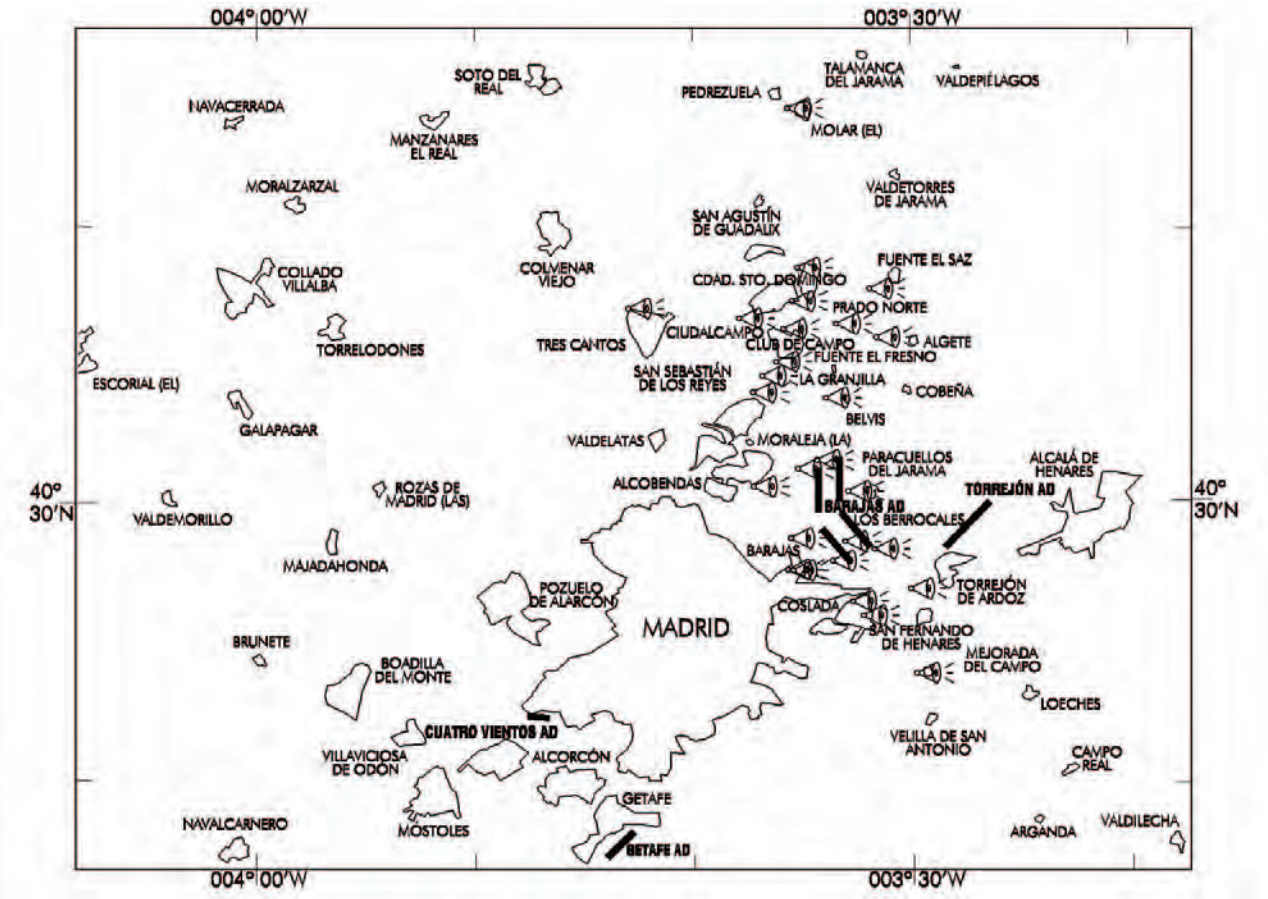
2.- Landing and approach procedures on visual meteorological conditions will be performed with an angle equal to or higher than the ILS GP or PAPI of each runway.

3.- In the approaches to RWY 18R the following landing procedure with reduced flaps 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 flaps configuration and landing gear retracted.

- Do not extend the landing gear and keep the minimum possible flaps 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****LÍMITES DE VELOCIDAD EN SALIDAS**

– IAS MAX 250 kt hasta alcanzar 10.000 ft.

DEPARTURES SPEED LIMITS

– IAS MAX 250 kt to reach 10,000 ft.

DESCENSO DE AERONAVES

– El ATC no expedirá autorizaciones EAT (hora prevista de aproximación) a los tráficos en espera en los puntos límite de autorización, si el tiempo de espera previsto no excede de 10 minutos.

AIRCRAFT DESCENT

– ATC will not issue EAT (expected approach time) clearances to traffics holding at the clearance limit points, if the estimated holding time is less than 10 minutes.

LÍMITES DE VELOCIDAD EN APROXIMACIÓN

– Los pilotos deben planificar su perfil de descenso para cumplir con las siguientes restricciones de velocidad y/o altitud en los puntos especificados, excepto autorización ATC en contra. Si no es posible, avise al ATC.

APPROACH SPEED LIMITS

– Pilot must plan the descent profile to comply with the following speed and altitude restrictions at specified points, unless ATC clears otherwise. If it is not possible to comply, then advise ATC of it.

RWY 32L/32R

| POSICIÓN / POSITION | VELOCIDAD / SPEED | ALTITUD / ALTITUDE |
|--|-------------------|-------------------------------|
| TOBEK o posición equivalente / or equivalent position | IAS 220 kt | 5000 ft |
| ASBIN o posición equivalente / or equivalent position | IAS 220 kt | 6000 ft o superior / or above |
| 12 DME ILS o posición equivalente / or equivalent position | IAS 180 kt | — |
| 6 DME ILS o posición equivalente / or equivalent position | IAS 160 kt | — |
| 4 DME ILS o posición equivalente / or equivalent position | IAS 160 kt | — |

RWY 18L/18R

| POSICIÓN / POSITION | VELOCIDAD / SPEED | ALTITUD / ALTITUDE |
|--|-------------------|--------------------------------|
| TAGOM o posición equivalente / or equivalent position | IAS 220 kt | 10000 ft |
| LALPI o posición equivalente / or equivalent position | IAS 220 kt | 11000 ft o superior / or above |
| 12 DME ILS o posición equivalente / or equivalent position | IAS 180 kt | — |
| 6 DME ILS o posición equivalente / or equivalent position | IAS 160 kt | — |
| 4 DME ILS o posición equivalente / or equivalent position | IAS 160 kt | — |

Las aeronaves estarán exentas de cumplir con estas limitaciones de velocidad cuando estén realizando un procedimiento de llegada instrumental de descenso continuo (CDA).

Aircraft will be exempted from complying with these speed limits when they are performing an instrument continuous descent arrival (CDA) procedure.

PROCEDIMIENTOS DE FALLO DE COMUNICACIONES AEROTERRESTRES DE LA AERONAVE.

En caso de que una aeronave sufra un fallo en las comunicaciones radio, además de la selección del código 7600 en el transpondedor, los pilotos actuarán de la siguiente manera, en función de su posición:

- Antes o en el Clearance Limit: procederá al Clearance Limit de su STAR, realizará dos circuitos de espera y completará la aproximación ILS, para aterrizar en la pista disponible más próxima.
- Pasado el Clearance Limit: completará la aproximación ILS, para aterrizar en la pista disponible más próxima.

AIRCRAFT AIR/GROUND COMMUNICATIONS FAILURE PROCEDURES.

Whenever an aircraft experiences a communications failure, pilots will proceed as follows depending on their position as well as they select the mode 7600 of the transponder:

- Before or at the Clearance Limit: proceed to Clearance Limit of their STAR, fly two holding pattern and complete the ILS approach to land on the nearest available runway.
- Passed the Clearance Limit: complete the ILS approach to land on the nearest available runway.

PROCEDIMIENTOS PARA MINIMIZAR LA POSIBILIDAD DE OVERSHOOTING DEL EJE DE PISTA

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.

PROCEDURES TO GUARD AGAINST ACCIDENTAL OVERSHOOTING OF THE RUNWAY CENTRE LINE

After the pilot has been given a radar vector converging the assigned runway centre line at an angle of less than 70°, pilots will take the initiative to intercept the ILS localizer or any replacement approach aid unless they have previously been instructed to cross the LOC or RWY centre line by ATC.

PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)**1. GENERALIDADES**

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

1) Área de maniobras:

- Cuando el valor RVR de cualquier transmisómetro sea igual o inferior a 700 m, o se obtenga el mismo valor de visibilidad prevalente o mínima si los transmisómetros estuviesen fuera de servicio, ó
- Cuando el techo de nubes sea igual o inferior a 88 m (290 ft).

2) Plataforma:

- Cuando se alcance una visibilidad menor o igual a 400 m, medidas por los equipos medidores de visibilidad instalados en cada una de las plataformas:
 - 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.

LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)**1.- GENERAL**

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

1) Manoeuvring area:

- When RVR value is 700 m or below measured with any transmissometer, or the same value of prevalent or minimum visibility if the transmissometers are out of service, or
- When clouds ceiling is 88 m (290 ft) or below.

2) Apron:

- When the RVR value is less or equal to 400 m, measured by the visibility measure equipments which are installed in each one of the aprons:
 - or if this value is not available, it will be adopted the RVR value 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.

- 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.

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

C.- 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.

D.- 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.

→ E.- La autorización para aterrizar se expedirá cuando las áreas sensibles del ILS estén libres, normalmente antes de que la aeronave en aproximación se encuentre a 2 NM del punto de toma de contacto. No obstante se puede retrasar la concesión de la autorización para aterrizar antes de que la aeronave se encuentre a 1 NM del punto de toma de contacto siempre y cuando se haya advertido al piloto de que se le suministrará una autorización tardía.

F.- Los LVP en área de maniobras se cancelarán cuando se alcancen los siguientes valores acumulativos:

→ - Valores de RVR iguales o superiores a 800 m en todos los transmisómetros o el mismo valor de visibilidad prevalente o mínima si estos estuviesen fuera de servicio.

- Techo de nubes igual o superior a 90 m (300 ft).

- Cuando el TREND o TAF prevea un aumento de visibilidad igual o superior a 1.500 m (tendencia firme de mejora de las condiciones meteorológicas).

G.- 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 prevea un aumento de visibilidad por encima de 1000 m.

H.- 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 procederán a verificar en todo momento la situación de la aeronave, especialmente en las intersecciones, comprobando que el rodaje se ejecuta en condiciones de completa seguridad. En caso de desorientación o duda detendrán la aeronave, darán cuenta inmediata 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 será responsable de mantener la separación apropiada con el vehículo "Sigame".

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:

- En configuración Sur, se prohibirá el acceso a la pista 14R por la calle de rodaje de acceso a pista LB.

- No se utilizará el punto de transferencia Gate 5, salvo autorización expresa de ATC y previa coordinación entre ATC y SDP.

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 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 área de maniobras:

- Calles de Rodaje

- Se prohíbe el rodaje por LB.

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

- Calles de Rodaje

- LVP en plataforma T-123:

- Se prohíbe el rodaje en el tramo final de I12 (a partir del puesto de estacionamiento T-36).

- When the conditions for LVP activation do not happen on 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.

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

C.- 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 area, sensitive area and active runway and any available aid) will be immediately communicated to aircraft and ATC services implicated and the Apron Management Service (SDP) in its responsibility area.

D.- Runway visual range values will be supplied directly by ATC services in accordance to 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.

E.- Landing clearance will be supplied when ILS sensitive areas are free, normally until the aircraft on approach is located at 2 NM from touchdown point. Nevertheless granting of the landing authorization until the aircraft is located at 1 NM from the touchdown point when you have warned the pilot that will provide an authorization late, may delay.

F.- 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 value of prevalent or minimum visibility if the transmissometers are out of service.

- When clouds ceiling is 90 m (300 ft) or above.

- When the TREND or TAFOR forecast an increase in visibility greater than 1500 m (the improvement tendency in weather conditions is strong).

G.- The LVP in each apron will be canceled when the values of visibility measured by both equipments are above 400 m, or this value is not available, it will be adopted the RVR value measured by the runway transmissometer nearest to the affected apron and when the TREND or TAFOR forecast an increase in visibility greater than 1000 m.

H.- The LVP in ramp 7 will be canceled 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 will proceed to verify in every moment the aircraft position, specially in intersections, making sure that taxiing is being executed under total safety conditions. On the event of being disoriented or in doubt, pilots will stop the aircraft, notify to ATC or the Apron Management Service (SDP) in its responsibility area and request the assistance of a "Follow Me" vehicle. It is the pilot's responsibility to maintain the appropriate separation with the "Follow Me" vehicle.

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

- In South configuration, access to runway 14R via taxiway LB.

- Transfer point Gate 5 will not be used, unless authorized by ATC, prior coordination between ATC and SDP.

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 the crossing with the active runways is not authorized 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 at the apron if LVP at the apron are activated, the movements of towed aircraft in the manoeuvring area will be reduced to a minimum and will be subject to express request by the Executive on duty. 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 responsibility area will decide when to authorize it.

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

A.- During the low visibility procedures in the manoeuvring area:

- Taxiway

- The taxiing via LB is forbidden.

B.- During the low visibility procedures in the apron:

- Taxiway

- LVP in apron T-123:

- The taxiing in the end segment of I12 (from parking position T-36) is forbidden.

- Se prohíbe el rodaje en F1.
- Se prohíbe el rodaje por las calles de rodaje C7, C8, C9 y C11.
- LVP en Rampa 7:
 - Se prohíbe el rodaje por las calles de rodaje C7, C8, C9 y C11
- LVP en plataforma T-4:
 - Se prohíbe el rodaje en la calle de rodaje X6.
- 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 puestos de estacionamiento T-1, T-2 y T-3 se realizará, independientemente del horario, vía A5, C5 en configuración norte y vía M5, C5 en configuración sur.
 - Las salidas de los puestos de estacionamiento 70 y 71 se realizarán bajo petición, siempre con autorización expresa del Ejecutivo de Servicio y con vehículo "Sigame".
 - 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: puestos de estacionamiento T-22 y T-23 (aproando al NW),
 - Rampa 2: puestos de estacionamiento T-20 y T-21 (aproando al SE), y puestos de estacionamiento T-14, T-15 y T-16 (aproando al N).
 - Rampa 3: puestos de estacionamiento T-12 y T-13 (aproando al S).
 - Se realizarán con guiado de vehículo "Sigame" las entradas y salidas de los puestos de estacionamiento 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:

 - Llegadas:
 - Rampa 7: Puestos de estacionamiento del 210 al 227.
 - Salidas:
 - Plataforma T-123: Puesto de estacionamiento 6.
 - Plataforma T-4: Puestos de estacionamiento PE-10, PE-15, PE-20 y PE-30.
 - Prohibidas entradas y salidas:
 - Rampa 1: Puestos de estacionamiento T-36 a T-40.
 - Rampa 4: Puesto de estacionamiento 171, 173 y 175.
 - Rampa 7: Puestos de estacionamiento 200 a 208 y 230 a 249.
- Vías de servicio

Se cerrarán las siguientes vías de servicio:

 - LVP en plataforma T-123:
 - SV1 en su cruce con I10, SV3, SV6 en su cruce con I11, SV8, SV10, SV11 en su cruce con A5, SV13, SV15, SV16, SV18, SV19, SV22, SV34, SV35, SV36 en su cruce con C7 (acceso a puestos de estacionamiento 210 a 227) y SV37.
 - SV3, SV6, SV8, SV10, SV11 en su cruce con A5, SV13, SV15, SV16, SV18, SV19, SV22, SV34, SV35, SV36 en su cruce con C7 (acceso a puestos de estacionamiento 210 a 227) y SV37.
 - LVP en Rampa 7:
 - SV34, SV35, SV36 en su cruce con C7 (acceso a puestos de estacionamiento 210 a 227) y SV37.
 - LVP en plataforma T-4:
 - SV54, en su tramo comprendido entre los puestos de estacionamiento remotos 412 a 419, y el vial exterior a plataforma.
 - SV53 (acceso a los puestos de estacionamiento remotos 420 a 432).
 - SV52, en su tramo comprendido entre los puestos de estacionamiento remotos 432 y 434, y los puestos de estacionamiento remotos 446 y 448.
 - LVP en plataforma T-4S:
 - SV73 (acceso a los puestos de estacionamiento remotos 600 a 610).
 - SV72, en su tramo comprendido entre los puestos de estacionamiento remotos 610 y 612.
- Puntos de concentración

Los puntos de concentración se sitúan en:

 - Plataforma T-123:

Para la Rampa 1: Desde puestos de estacionamiento 1 a 5: vía de servicio SV5, junto a puesto de estacionamiento 3.

Desde puestos de estacionamiento 7 a 9: vía de servicio SV1, junto a puesto de estacionamiento 8.

Para acceso a puestos 1 a 9: lateral de rotonda situada junto a edificio SEI.
 - Para la Rampa 4 en SV11: cercano al puesto de estacionamiento T-2.
 - Para los puestos de estacionamiento 210 a 227: EPA (Área de Estacionamiento de Equipos) situada entre la vía de servicio y el puesto de estacionamiento 220.

- The taxiing in F1 is forbidden.
- The taxiing via taxiways C7, C8, C9 and C11 is forbidden.
- LVP in Ramp 7:
 - The taxiing via taxiways C7, C8, C9 and C11 is forbidden.
- LVP in apron T-4:
 - The taxiing in X6 is forbidden.
- Parking positions:

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

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

 - Access to parking positions T-1, T-2 and T-3 will take place, regardless of the time, via A5, C5 in north configuration and via M5, C5 in south configuration.
 - The exit of parking positions 70 and 71 will be carried out previous request, always with express authorization of the Executive on duty and with the guidance of the "Follow me" vehicle.
 - 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 next stands:
 - Ramp 1: stands T-22 and T-23 (nosing to NW),
 - Ramp 2: stands T-20 and T-21 (nosing to SE), and stands T-14, T-15 and T-16 (nosing to N).
 - Ramp 3: stands T-12 y T-13 (nosing to S).
 - The entries and exits of parking positions from 500 to 502 and 584 to 586 will be carried out with the guidance of the "Follow me" vehicle.

In the following parking positions the operations are forbidden except with express authorization of the Executive on duty and with the guidance of the "Follow me" vehicle:

 - Arrivals:
 - Ramp 7: parking positions from 210 to 227.
 - Departures:
 - Apron T-123: parking position 6.
 - Apron T-4: parking positions PE-10, PE-15, PE-20 and PE-30.
 - Forbidden entries and exits:
 - Ramp 1: parking positions from T-36 to T-40.
 - Ramp 4: parking position 171, 173 and 175.
 - Ramp 7: parking positions 200 to 208 and 230 to 249.
- Service roads

The following service roads will be closed:

 - LVP in apron T-123:
 - SV1 in the intersection with I10, SV3, SV6 in the intersection with I11, SV8, SV10, SV11 in the intersection with A5, SV13, SV15, SV16, SV18, SV19, SV22, SV34, SV35, SV36 in the intersection with C7 (access to parking positions 210 to 227) and SV37.
 - SV3, SV6, SV8, SV10, SV11 in the intersection with A5, SV13, SV15, SV16, SV18, SV19, SV22, SV34, SV35, SV36 in the intersection with C7 (access to parking positions 210 to 227) and SV37.
 - LVP in Ramp 7:
 - SV34, SV35, SV36 in the intersection with C7 (access to parking positions 210 to 227) and SV37.
 - LVP in apron T-4:
 - SV54, in the segment delimited between the remote parking positions 412 to 419, and the outer road of the apron.
 - SV53 (access to the remote parking positions 420 to 432).
 - SV52, in the segment delimited between the remote parking positions from 432 and 434, and the remote parking positions 446 and 448.
 - LVP in apron T-4S:
 - SV73 (access to the remote parking positions 600 to 610).
 - SV72, in the segment delimited between the remote parking positions 610 and 612.
- Meeting points

The meeting points are located at:

 - Apron T-123:

For Ramp 1: From stands 1 to 5: service road SV5, near stand 3.

From stands 7 to 9: service road SV1, near stand 8.
 - For access to stands 1 to 9: by the side of roundabout near the SEI building.
 - For Ramp 4 on SV11: near to stand T-2.
 - For stands 210 to 227: EPA (Equipment Parking Area) located between the service road and stand 220.

- Plataforma T-4:
Para los puestos de estacionamiento remotos 420 a 432, ESA (Área de Espera de Equipos) situada entre la vía de servicio y el puesto de estacionamiento 340 y EPA (Área de Estacionamiento de Equipos) entre los puestos de estacionamiento 428 y 430.
- Plataforma T-4S:
Para los puestos de estacionamiento 600 a 610, isleta situada entre las vías de servicio junto al puesto de estacionamiento 554 y EPA (Área de Estacionamiento de Equipos) entre los puestos de estacionamiento remotos 606 y 608.

2.1 Llegadas

- A.- Las pistas 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 ATERRIZAJE LANDING RUNWAY | SALIDA EXIT |
|------------------------------------|--|
| 32L | L2, L3, L4, L5 preferentemente / preferably L2 y/and L4 para las llegadas a la / for arrivals to T-4. |
| 32R | K5, K4, K3 |
| 18L | Y3, Y4, Y5 |
| 18R | Z7, Z8, Z10 |

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 la RWY 32L, RWY 32R, RWY 18L o RWY 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 pistas 36R, 36L, 14R y 14L, son adecuadas para despegues en condiciones de visibilidad reducida, de acuerdo a lo expuesto en la tabla de mínimos de operaciones de aeródromo que se recogen en el Apéndice 1 de EU-OPS 1.430, Subparte E, y se interpretan con los criterios y excepciones recogidas en dicho documento.
- B.- 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.
- C.- 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.
- D.- 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:

- a) 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 o apartadero de espera designado por la autoridad apropiada.
- b) Si la aeronave está entrando: 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 "Sígame" que le conducirá al puesto de estacionamiento asignado por la autoridad apropiada.
- c) Si se trata de un vehículo: permanecerá en su posición y esperará la llegada de un vehículo "Sígame" que lo asistirá adecuadamente.

- T-4 apron:

For remote stands 420 to 432, ESA (Equipment Standby Area) located between service road and stand 340 and EPA (Equipment Parking Area) between stand 428 and 430.

- T-4S apron:

For stands 600 to 610, bay situated between service road close to the stand 554 and EPA (Equipment Parking Area) between remote stands 606 and 608.

2.1 Arrivals

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

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

- 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, RWY 32R, RWY 18L or RWY 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 lacking 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 authorized from runways 36R, 36L, 14R and 14L, according to the tables of minimum AD operations as shown in Appendix 1 of EU-OPS 1.430, Item E and they are interpreted with the criteria and exceptions gathered in that document.
- B.- Pilots in command will request from ATC the start-up of motors when RVR values are the same or upper than their minimum for taking-off.
- C.- On receipt of the corresponding ATC (or approval of the Apron Management Service (SDP) if the aircraft is inside its responsibility area) clearance, aircraft placed in a stand that requires push-back manoeuvre will follow their instructions. Simultaneous push-back shall not be authorized for adjacent stands.
- D.- 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:

- a) Departing aircraft: it will continue by the assigned route to stop at an intermediate holding position or its clearance limit taking extreme caution to avoid detours. Aircraft is to remain at this point and wait for the arrival of a "Follow Me" vehicle in order to be guided to the stand or holding position designated by the appropriate authority.
- b) Arriving aircraft: it will hold in the first segment of the taxiway where the ILS sensitive area is vacated, and wait for the arrival of a "Follow Me" vehicle in order to be guided to the stand assigned by the appropriate authority.
- c) Vehicle: it will remain in its present position and wait for the arrival of a "Follow Me" vehicle so as to be attended appropriately.

SISTEMA DE PRESENTACIÓN RADAR

Se autoriza la utilización del sistema de presentación radar instalado en la torre de control de Madrid/Barajas para realizar las siguientes funciones:

- Asistencia radar a aeronaves en aproximación final.
- Asistencia radar a otras aeronaves en las proximidades del aeropuerto.
- Establecimiento de separación radar entre aeronaves sucesivas a la salida.

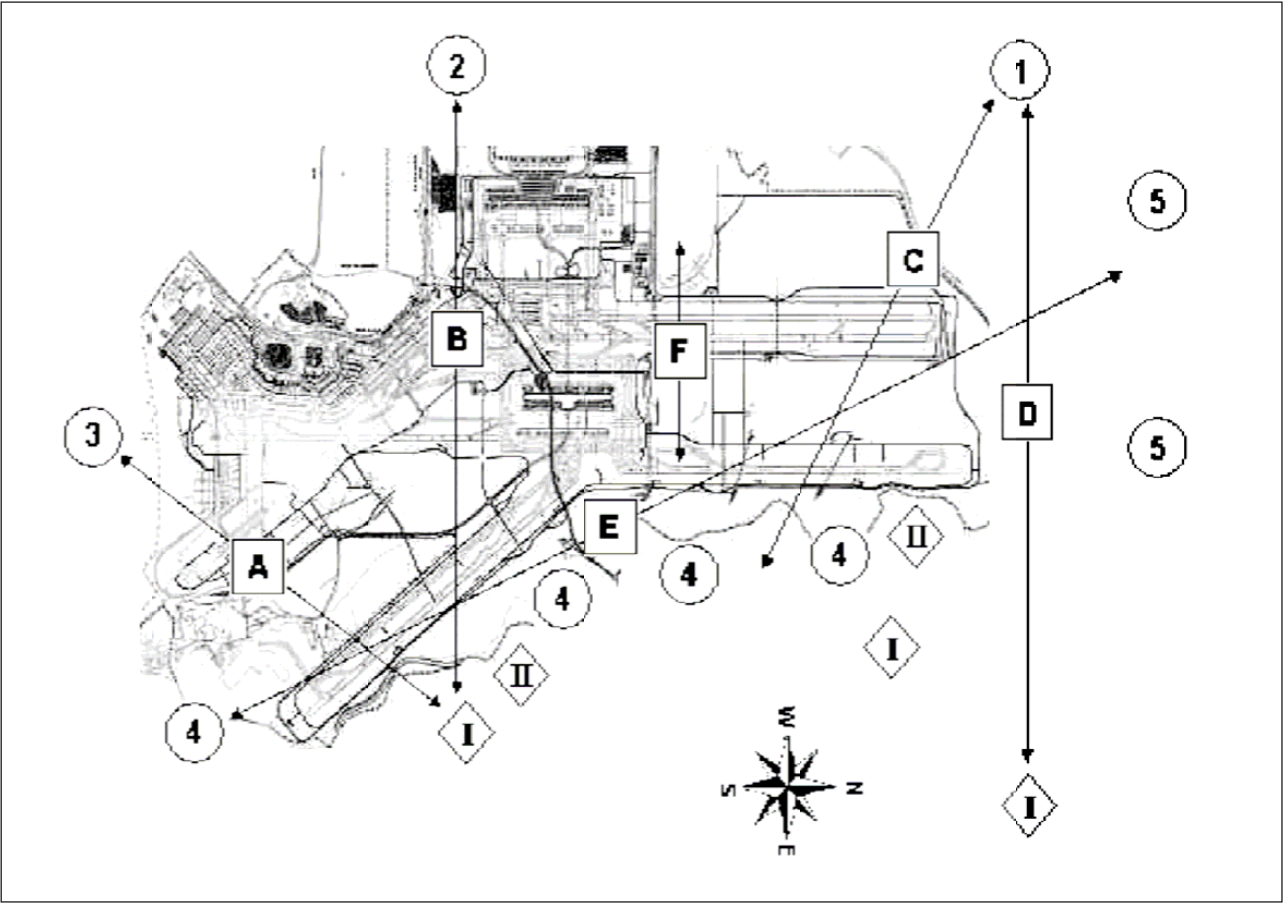
RADAR DISPLAY SYSTEM

The use of the radar display system installed in Madrid/Barajas control tower is authorized to perform the following functions:

- Radar assistance of aircraft on final approach.
- Radar assistance of other aircraft on the vicinity of the aerodrome.
- Establishing radar separation between succeeding departing aircraft.

23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

ADDITIONAL INFORMATION



ZONAS DE CONCENTRACIÓN DE AVES:

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

BIRD CONCENTRATION AREAS:

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

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

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 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.

ENGINEERED MATERIAL ARRESTING SYSTEM (EMAS)

DESCRIPTION

This system improves the operational safety in the case of departure end of the runway.

It consists of a material composed of blocks of porous concrete located in the extension of runway end from the threshold and the aircraft, which exceed the threshold, will crush it. The aircraft is decelerated by the strength of the crushable material and safely stopped within the limits of the runway end safety area.



UBICACIÓN

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

Las dimensiones de este área son de 69,2 m / 227 ft de ancho por 63,1 m / 207 ft de largo, ubicándose 78 m por delante de las antenas de los localizadores de las pistas 32L/32R, encontrándose éstas a 3.318 m del umbral 32L y a 3.300 m del umbral 32R.

LOCATION

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

The dimensions of this area are: width 69.2 m / 227 ft and length 63.1 m / 207 ft, located at 78 m before the antennas of the locators for runways 32L/32R. These antennas are at 3,318 m from threshold 32L and at 3,300 m from threshold 32R.



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).

A parte 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.

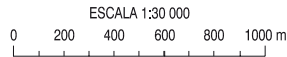
RULES OF USE



After an aircraft has used this system, it must be restored to assure of the arresting specifications in the next uses. For this reason, the company whose aircraft has overrun the runway end, must have the respective insurance which covers the damages including the repair of the Engineered material arresting system (EMAS).

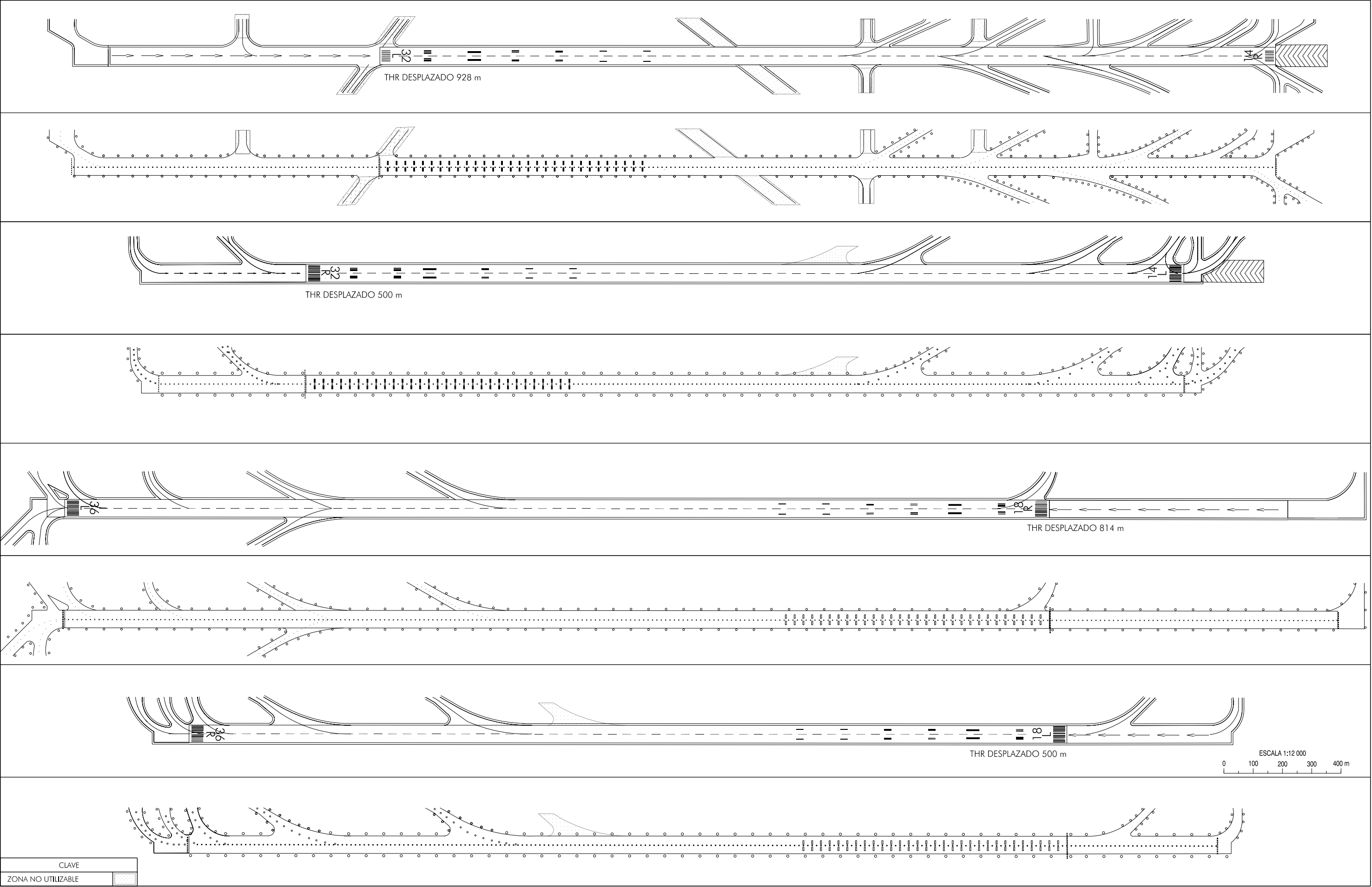
Besides the restriction of the runway end safety area, where this system is installed, and due to the characteristics of this system, the traffic of any vehicle or people across the area is not allowed in any case.

ELEVACIONES Y DIMENSIONES EN METROS
LAS MARCACIONES SON MAGNETICAS

VAR 2°W (2010)
RÉGIMEN DE VARIACIÓN ANUAL 7.5'E



| CLAVE | |
|---------------------------|---|
| ZONA NO VISIBLE DESDE TWR |  |
| ZONA NO UTILIZABLE |  |



PLANO DE AERÓDROMO PARA
MOVIMIENTOS EN TIERRA-OACI

ELEV
PLATAFORMA
616

| | |
|---------------------|---------|
| TWR ARR 32L/DEP 14R | 118.150 |
| TWR ARR 32R/DEP 14L | 118.975 |
| TWR DEP 36L/ARR 18R | 118.075 |
| TWR DEP 36R/ARR 18L | 118.675 |

| | |
|----------|---------|
| CLR EAST | 130.075 |
| CLR WEST | 130.350 |

| | |
|----------|---------|
| ATIS ARR | 118.250 |
| ATIS DEP | 130.850 |

| | |
|-------------------|---------|
| GMC CENTRAL-NORTH | 123.150 |
| GMC CENTRAL-SOUTH | 121.975 |
| GMC E-NORTH | 121.750 |
| GMC E-SOUTH | 121.625 |

| | |
|---------------|---------|
| APRON W-NORTH | 123.250 |
| APRON W-SOUTH | 123.000 |
| APRON S-NORTH | 121.850 |
| APRON S-SOUTH | 121.700 |

MADRID/Barajas

LAS ZONAS NO VISIBLES DESDE TWR ESTÁN ASISTIDAS POR CÁMARAS DE TV Y/ O POR RADAR DE SUPERFICIE.

PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE Y PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA: VER AD 2-LEMD CASILLAS 20 Y 22.

EN EL TRAMO DE INNER 11 DESDE EL ESTACIONAMIENTO 1 AL 6 LA MAX ACFT QUE PODRÁ CIRCULAR AUTÓNOMAMENTE ES B757. ACFT DE MAYOR ENVERGADURA, HASTA DCTO INCLUSIVE, PODRÁN CIRCULAR SI SON REMOLCADAS.

EN EL TRAMO DE TWY C2, LA MAX ACFT QUE PODRÁ CIRCULAR AUTÓNOMAMENTE ES A321.

LAS AERONAVES SE APROXIMARÁN LO MÁXIMO POSIBLE A LOS PUNTOS DE ESPERA DE 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.

LA DESCRIPCIÓN DETALLADA SOBRE LAS CARACTERÍSTICAS DE LOS LUGARES CRÍTICOS SE ENCUENTRA EN PÁGINAS POSTERIORES.

CONFIGURACIÓN SUR

ELEVACIONES Y DIMENSIONES EN METROS

VAR 2°W (2010)

RÉGIMEN DE VARIACIÓN
ANUAL 7.5° E

ANCHURA TWY:
RWY 14R/32L: 23.5
RWY 18R/36L: ZW1, ZW2, ZW3, ZW4 & ZW5: 45
Z4, Z6, Z8, Z10 & Z12: 30
Z4, Z6, Z8, Z10 & Z12: 25
RWY 14L/32R & 18L/36R: 25
F1: 23.5
PLATAFORMA T-4S: 25 EXC EB1, EB2, EB6, EB7, EB8, EC1, EC2, EC6, EC7, EC8, AM1, M27 & M31, GATE 14: 23
PLATAFORMA T-4 (ZONAS ESTE/OESTE): 23
PLATAFORMA T123: CA & CB: 33

RESISTENCIA TWY:
RWY 14R/32L: PCN 62/F/A/W/T, EXC:
L1, L3 & L5, LA, LB: PCN 148/F/A/W/T,
L2: PCN 101/F/C/W/T,
LD, LE, LC, ME2: PCN 71/R/B/W/T.

RWY 18R/36L: PCN 87/F/D/W/T, EXC:
ZW3 & ZW5: PCN 91/F/D/W/T,
ZW1, ZW2: PCN 87/F/A/W/T,
Z3, Z4: PCN 62/R/B/W/T,
Z2: PCN 80/R/B/W/T.

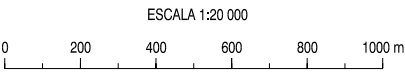
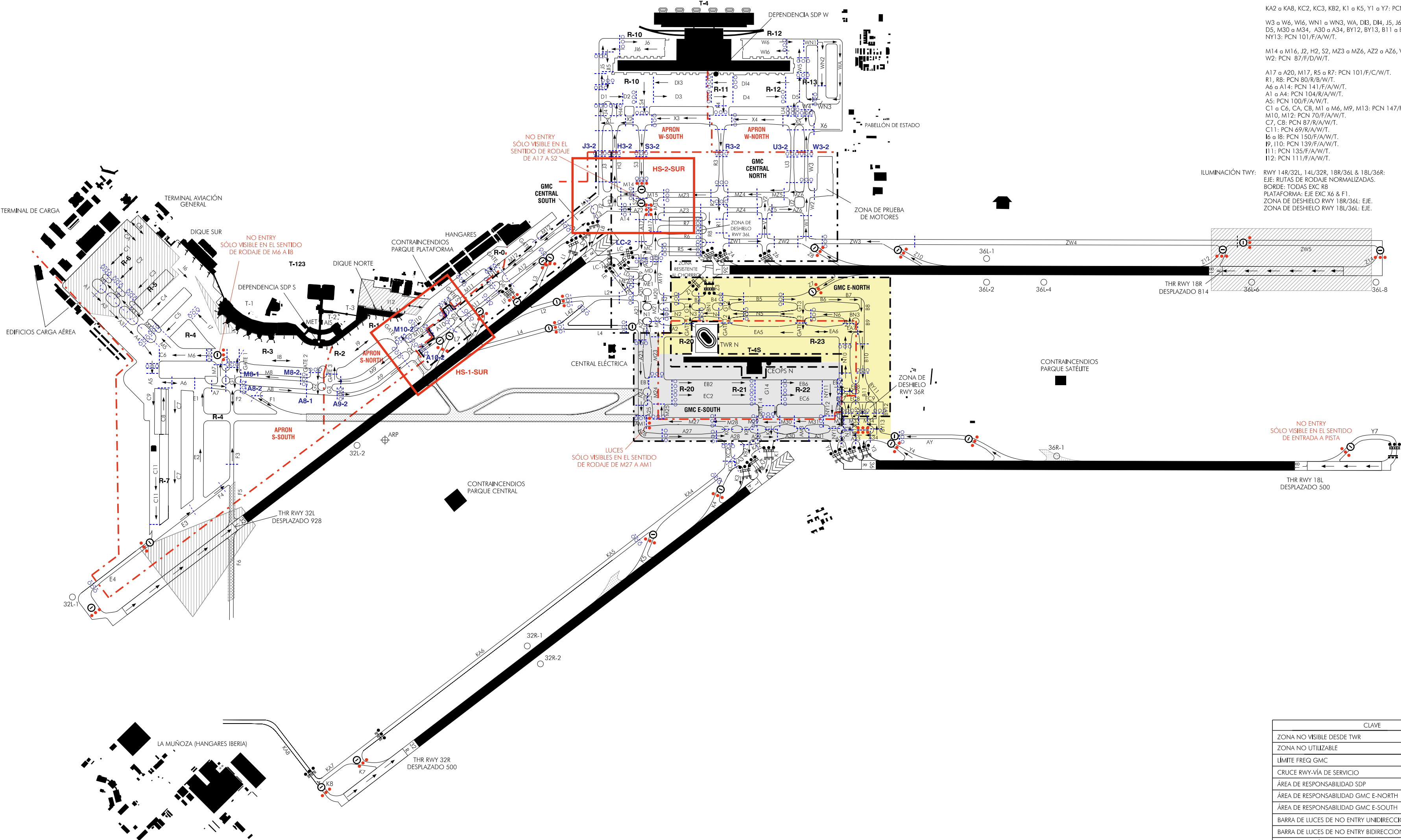
RWY 14L/32R & RWY18L/36R: PCN 121/F/A/W/T, EXC:
KA2 & KA8, KC2, KC3, KB2, K1 & K5, Y1 & Y7: PCN 101/F/A/W/T.

W3 & W6, W6, WN1 & WN3, WA, DB, DA, J5, J6, J8, J6, U3, U4, X5, D5, M30 & M34. A30 & A34, BY12, BY13, B11 & B13, N11 & N13, NY12, NY13: PCN 101/F/A/W/T.

M14 & M16, J2, H2, S2, M23 & M26, AZ2 & AZ6, V1, V2, W1, W2: PCN 87/F/D/W/T.

A17 & A20, M17, R5 & R7: PCN 101/F/C/W/T.
R1, RB: PCN 80/R/B/W/T.
A6 & A14: PCN 141/F/A/W/T.
A1 & A4: PCN 104/R/A/W/T.
A5: PCN 100/F/A/W/T.
C1 & C6, CA, CB, M1 & M6, M9, M13: PCN 147/F/A/W/T.
M10, M12: PCN 70/F/A/W/T.
C7, C8: PCN 87/R/A/W/T.
C11: PCN 69/R/A/W/T.
I6 & I8: PCN 150/F/A/W/T.
I9, I10: PCN 139/F/A/W/T.
I11: PCN 135/F/A/W/T.
I12: PCN 111/F/A/W/T.

ILUMINACIÓN TWY:
RWY 14R/32L, 14L/32R, 18R/36L & 18L/36R:
EJE: RUTAS DE RODAJE NORMALIZADAS.
BORDE: TODAS EXC R8
PLATAFORMA, EJE EXC X6 & F1.
ZONA DE DESHIELO RWY 18R/36L: EJE.
ZONA DE DESHIELO RWY 18L/36L: EJE.

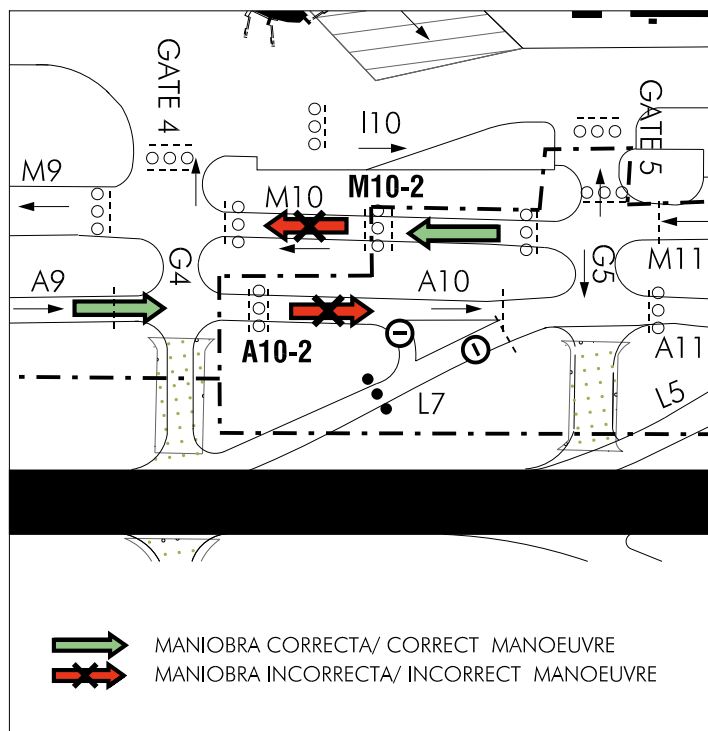


| CLAVE | |
|--|----------|
| ZONA NO VISIBLE DESDE TWR | |
| ZONA NO UTILIZABLE | |
| LÍMITE FREQ GMC | |
| CRUCE RWY-VÍA DE SERVICIO | ○ 32R-2 |
| ÁREA DE RESPONSABILIDAD SDP | |
| ÁREA DE RESPONSABILIDAD GMC E-NORTH | |
| ÁREA DE RESPONSABILIDAD GMC E-SOUTH | |
| BARRA DE LUCES DE NO ENTRY UNIDIRECCIONAL | ●●● |
| BARRA DE LUCES DE NO ENTRY BIDIRECCIONAL | ●●●● |
| DENOMINACIÓN DE PUNTO DE ESPERA INTERMEDIO | A10-2 |
| LUCES DE PUNTO DE ESPERA INTERMEDIO | ○○○ |
| PUNTO DE ESPERA INTERMEDIO | ---- |
| LUGAR CRÍTICO | HS-1-SUR |

CAMBIO: LUGARES CRÍTICOS, NOTAS, SIMBOLOGÍA.

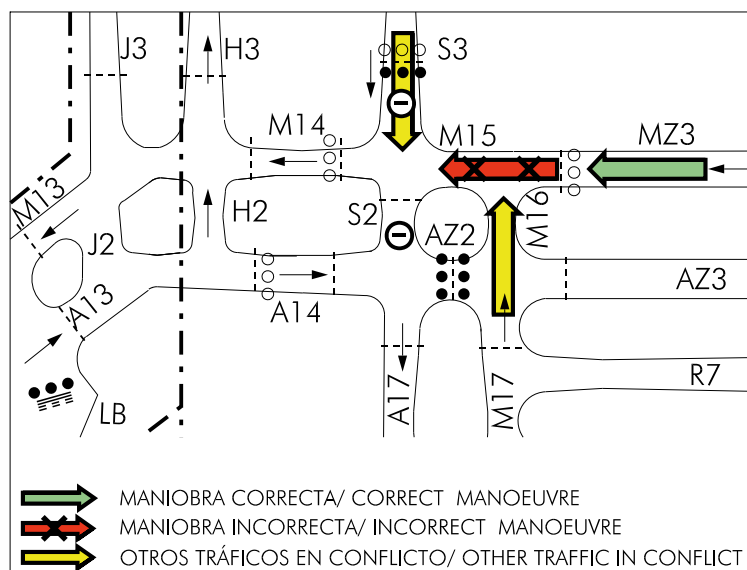
HOT SPOTS ON SOUTH CONFIGURATION

1. HS-1-SUR: West area RWY 14R/32L. TWY M10 and A10 (SDP-ATC transfer points M10-2 and A10-2)



Aircraft taxiing by M10 and A10, without contact with the next unit, **MUST STOP** at transfer points M10-2 and A10-2.

2. HS-2-SUR: West area near threshold RWY 14R. TWY MZ3 and M



Aircraft coming from RWY 18R by taxiway MZ, instructed to hold short of "M", **MUST STOP AT THE INTERMEDIATE HOLDING POSITION OF MZ3** to avoid conflict with aircraft coming from taxiways "M" and "S".

PLANO DE AERÓDROMO PARA
MOVIMIENTOS EN TIERRA-OACI

ELEV
PLATAFORMA
616

| | |
|---------------------|---------|
| TWR ARR 32L/DEP 14R | 118.150 |
| TWR ARR 32R/DEP 14L | 118.975 |
| TWR DEP 36L/ARR 18R | 118.075 |
| TWR DEP 36R/ARR 18L | 118.675 |

| | |
|----------|---------|
| CLR EAST | 130.075 |
| CLR WEST | 130.350 |

| | |
|----------|---------|
| ATIS ARR | 118.250 |
| ATIS DEP | 130.850 |

| | |
|-------------------|---------|
| GMC CENTRAL-NORTH | 123.150 |
| GMC CENTRAL-SOUTH | 121.975 |
| GMC E-NORTH | 121.750 |
| GMC E-SOUTH | 121.625 |

| | |
|---------------|---------|
| APRON W-NORTH | 123.250 |
| APRON W-SOUTH | 123.000 |
| APRON S-NORTH | 121.850 |
| APRON S-SOUTH | 121.700 |

MADRID/Barajas

LAS ZONAS NO VISIBLES DESDE TWR ESTÁN ASISTIDAS POR CÁMARAS DE TV Y/ O POR RADAR DE SUPERFICIE.

PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE Y PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA: VER AD 2-LEMD CASILLAS 20 Y 22.

EN EL TRAMO DE INNER 11 DESDE EL ESTACIONAMIENTO 1 AL 6 LA MAX ACFT QUE PODRÁ CIRCULAR AUTÓNOMAMENTE ES B757. ACFT DE MAYOR ENVERGADURA, HASTA DCTO INCLUSIVE, PODRÁN CIRCULAR SI SON REMOLCADAS.

EN EL TRAMO DE TWY C2, LA MAX ACFT QUE PODRÁ CIRCULAR AUTÓNOMAMENTE ES A321.

LAS AERONAVES SE APROXIMARÁN LO MÁXIMO POSIBLE A LOS PUNTOS DE ESPERA DE 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.

LA DESCRIPCIÓN DETALLADA SOBRE LAS CARACTERÍSTICAS DE LOS LUGARES CRÍTICOS SE ENCUENTRA EN PÁGINAS POSTERIORES.

CONFIGURACIÓN SUR

ELEVACIONES Y DIMENSIONES EN METROS

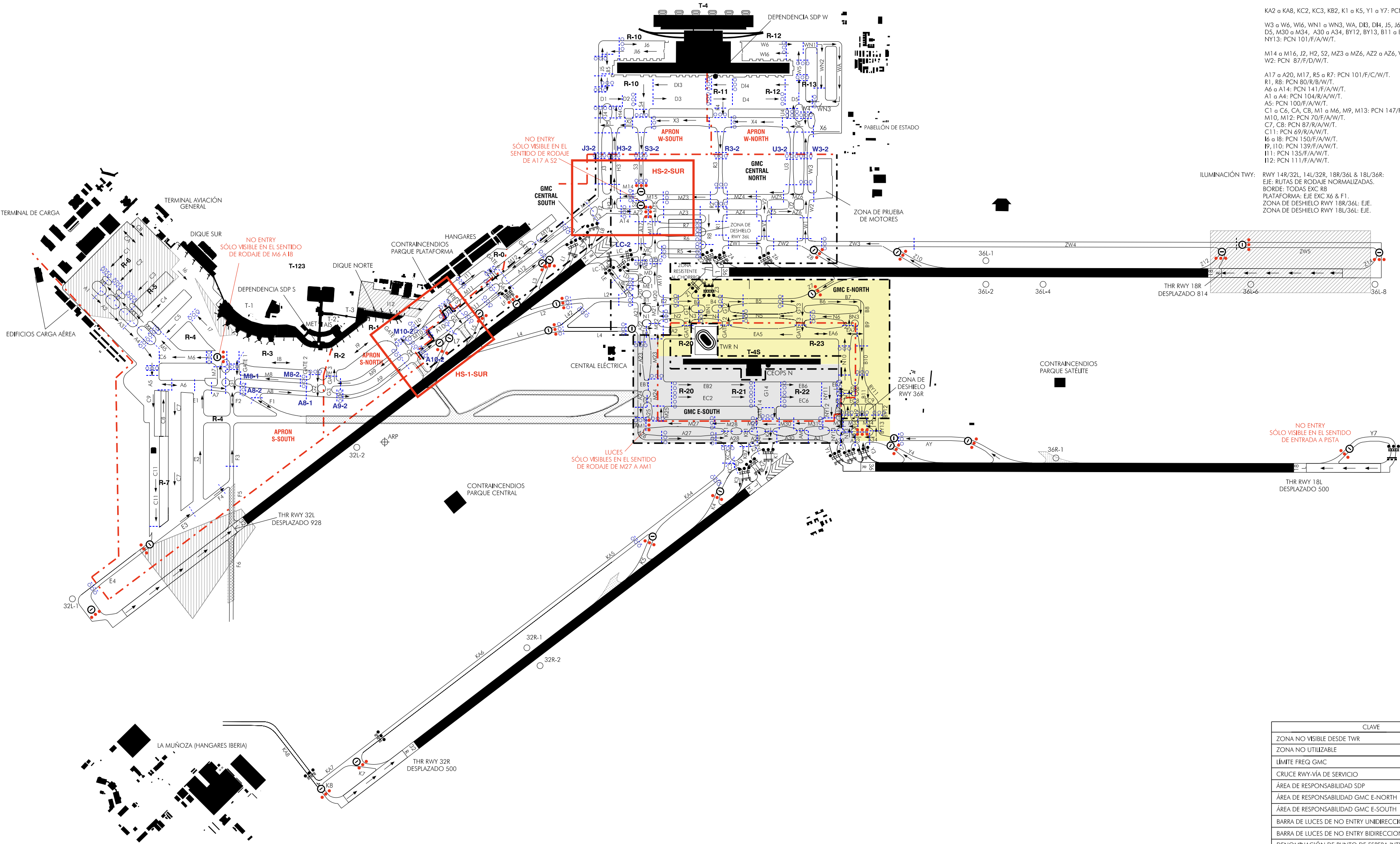
VAR 2°W (2010)

RÉGIMEN DE VARIACIÓN
ANUAL 7.5° E

ANCHURA TWY: RWY 14R/32L: 23.5
RWY 18R/36L: ZW1, ZW2, ZW3, ZW4 & ZW5: 45
Z4, Z6, Z8, Z10 & Z12: 30
Z4, Z6, Z8, Z10 & Z12: 30
F1: 23.5
PLATAFORMA T-4S: 25 EXC EB1, EB2, EB6, EB7, EB8, EC1, EC2, EC6, EC7, EC8, AM1, M27 & M31, GATE 14: 23
PLATAFORMA T-4 (ZONAS ESTE/OESTE): 23
PLATAFORMA T123: CA & CB: 33

RESISTENCIA TWY: RWY 14R/32L: PCN 62/F/A/W/T, EXC:
L1, L3 & L5, LA, LB: PCN 148/F/A/W/T,
L2: PCN 101/F/C/W/T,
LD, LE, LC, ME2: PCN 71/R/B/W/T.
RWY 18R/36L: PCN 87/F/D/W/T, EXC:
ZW3 & ZW5: PCN 91/F/D/W/T,
ZW1, ZW2: PCN 87/F/A/W/T,
Z3, Z4: PCN 62/R/B/W/T,
Z2: PCN 80/R/B/W/T.
RWY 14L/32R & RWY18L/36R: PCN 121/F/A/W/T, EXC:
KA2 & KA8, KC2, KC3, KB2, K1 & K5, Y1 & Y7: PCN 101/F/A/W/T.
W3 & W6, W6, WN1 & WN3, WA, DB, DA, J5, J6, J8, J6, U3, U4, X5, D5, M30 & M34. A30 & A34, BY12, BY13, B11 & B13, N11 & N13, NY12, NY13: PCN 101/F/A/W/T.
M14 & M16, J2, H2, S2, M23 & M26, AZ2 & AZ6, V1, V2, W1, W2: PCN 87/F/D/W/T.
A17 & A20, M17, R5 & R7: PCN 101/F/C/W/T.
R1, RB: PCN 80/R/B/W/T.
A6 & A14: PCN 141/F/A/W/T.
A1 & A4: PCN 104/R/A/W/T.
A5: PCN 100/F/A/W/T.
C1 & C6, CA, CB, M1 & M6, M9, M13: PCN 147/F/A/W/T.
M10, M12: PCN 70/F/A/W/T.
C7, C8: PCN 87/R/A/W/T.
C11: PCN 69/R/A/W/T.
I6 & I8: PCN 150/F/A/W/T.
I9, I10: PCN 139/F/A/W/T.
I11: PCN 135/F/A/W/T.
I12: PCN 111/F/A/W/T.

ILUMINACIÓN TWY: RWY 14R/32L, 14L/32R, 18R/36L & 18L/36R:
EJE: RUTAS DE RODAJE NORMALIZADAS.
BORDE: TODAS EXC R8
PLATAFORMA: EJE EXC X6 & F1.
ZONA DE DESHIELO RWY 18R/36L: EJE.
ZONA DE DESHIELO RWY 18L/36L: EJE.



ESCALA 1:20 000
0 200 400 600 800 1000 m

| CLAVE | |
|--|----------|
| ZONA NO VISIBLE DESDE TWR | |
| ZONA NO UTILIZABLE | |
| LÍMITE FREQ GMC | |
| CRUCE RWY-VÍA DE SERVICIO | ○ 32R-2 |
| ÁREA DE RESPONSABILIDAD SDP | |
| ÁREA DE RESPONSABILIDAD GMC E-NORTH | |
| ÁREA DE RESPONSABILIDAD GMC E-SOUTH | |
| BARRA DE LUCES DE NO ENTRY UNIDIRECCIONAL | ●●● |
| BARRA DE LUCES DE NO ENTRY BIDIRECCIONAL | ●●●● |
| DENOMINACIÓN DE PUNTO DE ESPERA INTERMEDIO | A10-2 |
| LUCES DE PUNTO DE ESPERA INTERMEDIO | ○○○ |
| PUNTO DE ESPERA INTERMEDIO | ---- |
| LUGAR CRÍTICO | HS-1-SUR |

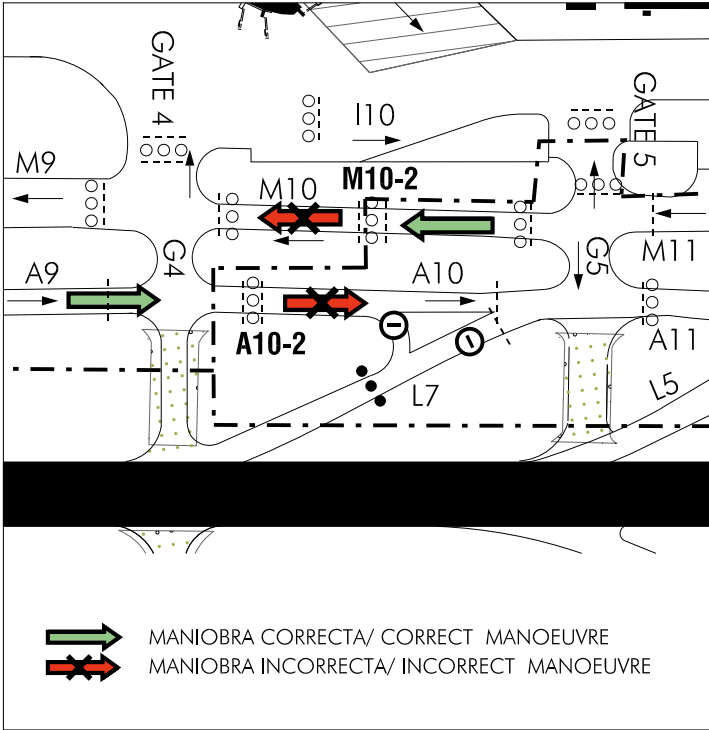
LUGARES CRÍTICOS
HOT SPOTS

LUGARES CRÍTICOS EN CONFIGURACIÓN SUR

HOT SPOTS ON SOUTH CONFIGURATION

1. HS-1-SUR: Zona Oeste RWY 14R/32L. TWY M10 y A10 (puntos de transferencia SDP-ATC M10-2 y A10-2)

1. HS-1-SUR: West area RWY 14R/32L. TWY M10 and A10 (SDP-ATC transfer points M10-2 and A10-2)

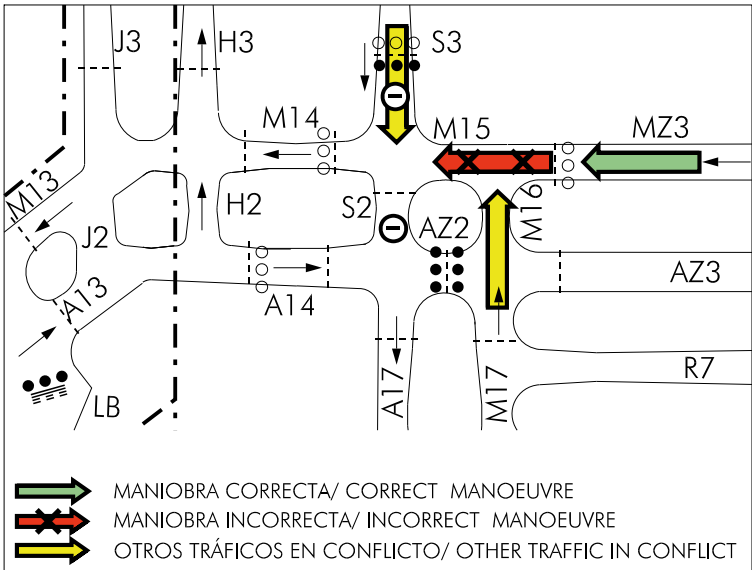


Aeronaves en rodaje por M10 y A10, sin contacto con la siguiente dependencia, **DEBEN DETENERSE** en los puntos de transferencia M10-2 y A10-2.

Aircraft taxiing by M10 and A10, without contact with the next unit, **MUST STOP** at transfer points M10-2 and A10-2.

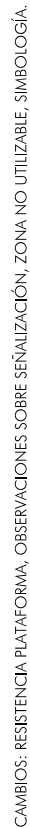
2. HS-2-SUR: Zona Oeste próxima al umbral RWY 14R. TWY MZ3 y M

2. HS-2-SUR: West area near threshold RWY 14R. TWY MZ3 and M



Aeronaves provenientes de la RWY 18R por la calle de rodaje MZ, instruidas a mantener corto de "M", **DEBEN DETENERSE EN EL PUNTO DE ESPERA INTERMEDIO DE MZ3** para evitar conflicto con aeronaves provenientes de las calles de rodaje "M" y "S".

Aircraft coming from RWY 18R by taxiway MZ, instructed to hold short of "M", **MUST STOP AT THE INTERMEDIATE HOLDING POSITION OF MZ3** to avoid conflict with aircraft coming from taxiways "M" and "S".



CARACTERÍSTICAS DE LOS PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO
AIRCRAFT STANDS CHARACTERISTICS

| RAMPA RAMP | PUESTO STAND | COORDENADAS COORDINATES | SALIDA EXIT | MAX ACFT | APROAR NOSE TO | OBSERVACIONES REMARKS |
|---------------|---------------------|------------------------------|------------------|----------|-------------------|--------------------------|
| R-0 | 1 | 40°28'41.25"N 003°34'27.88"W | A | B752 | – | – |
| R-0 | 2 | 40°28'40.01"N 003°34'26.66"W | A | B752 | – | – |
| R-0 | 3 | 40°28'38.76"N 003°34'25.35"W | A | B752 | – | – |
| R-0 | 4 | 40°28'37.51"N 003°34'24.09"W | A | B752 | – | – |
| R-0 | 5 | 40°28'36.27"N 003°34'22.83"W | A | B752 | – | – |
| R-0 | 6 | 40°28'33.97"N 003°34'19.78"W | A | AT72 | – | – |
| R-1 | 7 | 40°28'31.61"N 003°34'16.28"W | A | CRJ2 | – | – |
| R-1 | 8 | 40°28'30.81"N 003°34'15.34"W | A | AT72 | – | – |
| R-1 | 9 | 40°28'30.09"N 003°34'14.57"W | A | AT72 | – | – |
| R-1 | 10 | 40°28'20.89"N 003°34'07.34"W | A | B752 | – | – |
| R-1 | 11 | 40°28'19.28"N 003°34'06.89"W | A | B752 | – | – |
| R-1 | 12 | 40°28'18.56"N 003°34'04.97"W | A | B752 | – | – |
| R-1 | T-22 ⁽²⁾ | 40°28'14.33"N 003°34'10.35"W | R | B763 | NW | 400 Hz-A/C |
| R-1 | T-23 ⁽²⁾ | 40°28'15.10"N 003°34'11.48"W | R | B753 | NW | 400 Hz-A/C |
| R-1 | T-24 ⁽²⁾ | 40°28'16.66"N 003°34'13.80"W | R | B763 | NW | 400 Hz-A/C |
| R-1 | T-25 ⁽²⁾ | 40°28'18.69"N 003°34'13.91"W | R | B753 | NW | 400 Hz-A/C |
| R-1 | T-26 ⁽²⁾ | 40°28'20.22"N 003°34'13.63"W | R | B753 | N | 400 Hz-A/C |
| R-1 | T-27 ⁽²⁾ | 40°28'21.75"N 003°34'13.18"W | R | B753 | N | 400 Hz-A/C |
| R-1 | T-28 ⁽²⁾ | 40°28'23.02"N 003°34'13.30"W | R | B752 | SE | 400 Hz-A/C |
| R-1 | T-29 ⁽²⁾ | 40°28'23.99"N 003°34'14.68"W | R | B752 | SE | 400 Hz-A/C |
| R-1 | T-30 ⁽²⁾ | 40°28'24.77"N 003°34'15.45"W | R | B752 | N | 400 Hz-A/C |
| R-1 | T-31 ⁽²⁾ | 40°28'23.26"N 003°34'16.51"W | R | B739 | N | 400 Hz-A/C |
| R-1 | T-32 ⁽²⁾ | 40°28'21.68"N 003°34'16.85"W | R | B739 | N | 400 Hz-A/C |
| R-1 | T-33 ⁽²⁾ | 40°28'19.97"N 003°34'17.18"W | R | B739 | N | 400 Hz-A/C |
| R-1 | T-34 ⁽²⁾ | 40°28'18.24"N 003°34'17.55"W | R | B739 | N | 400 Hz-A/C |
| R-1 | T-35 ⁽²⁾ | 40°28'16.48"N 003°34'17.83"W | R ⁽¹⁾ | B739 | N | 400 Hz-A/C |
| R-1 | T-36 | 40°28'14.77"N 003°34'18.26"W | R | AT72 | E | – |
| R-1 | T-37 | 40°28'14.49"N 003°34'20.10"W | R | AT72 | E | – |
| R-1 | T-38 | 40°28'17.76"N 003°34'22.36"W | R | AT72 | E | – |
| R-1 | T-39 | 40°28'14.60"N 003°34'21.59"W | R | AT72 | E | – |
| R-1 | T-40 | 40°28'14.75"N 003°34'22.97"W | R | AT72 | E | – |
| R-1 | 13 | 40°28'16.94"N 003°34'04.55"W | A | B752 | – | – |
| R-2 | 14 | 40°28'16.23"N 003°34'02.60"W | A | B752 | – | – |
| R-2 | 15 | 40°28'14.60"N 003°34'02.18"W | A | B752 | – | – |
| R-2 | 16 | 40°28'13.71"N 003°34'00.54"W | A | B752 | – | – |
| R-2 | 17 | 40°28'12.15"N 003°34'00.02"W | A | B752 | – | – |
| R-2 | T-14 ⁽²⁾ | 40°27'59.83"N 003°34'07.33"W | R | B763 | N | 400 Hz-A/C |
| R-2 | T-15 ⁽²⁾ | 40°28'01.60"N 003°34'05.72"W | R | B752 | N | 400 Hz-A/C |
| R-2 | T-16 ⁽²⁾ | 40°28'04.01"N 003°34'04.51"W | R | B752 | N | 400 Hz-A/C |
| R-2 | T-17 ⁽²⁾ | 40°28'07.00"N 003°34'04.29"W | R | B753 | S | 400 Hz-A/C |
| R-2 | T-18 ⁽²⁾ | 40°28'08.64"N 003°34'04.92"W | R | A306 | S | 400 Hz-A/C |

| RAMPA RAMP | PUESTO STAND | COORDENADAS COORDINATES | SALIDA EXIT | MAX ACFT | APROAR NOSE TO | OBSERVACIONES REMARKS |
|---------------|---------------------|------------------------------|----------------|----------|----------------------|--------------------------|
| R-2 | T-19 ⁽²⁾ | 40°28'09.90"N 003°34'06.10"W | R | B763 | SE | 400 Hz-A/C |
| R-2 | T-20 ⁽²⁾ | 40°28'11.31"N 003°34'07.47"W | R | B763 | SE | 400 Hz-A/C |
| R-2 | T-21 ⁽²⁾ | 40°28'12.73"N 003°34'08.75"W | R | B753 | SE | 400 Hz-A/C |
| R-3 | 22 | 40°27'57.33"N 003°33'59.26"W | A | AT72 | – | – |
| R-3 | 23 | 40°27'55.76"N 003°33'59.38"W | A | AT72 | – | – |
| R-3 | 24 | 40°27'54.18"N 003°33'59.51"W | A | AT72 | – | – |
| R-3 | 25 | 40°27'52.61"N 003°33'59.63"W | A | AT72 | – | – |
| R-3 | 26 | 40°27'51.04"N 003°33'59.75"W | A | AT72 | – | – |
| R-3 | 27 | 40°27'48.92"N 003°33'59.95"W | A | A320 | – | – |
| R-3 | T-1 ⁽²⁾ | 40°27'42.36"N 003°34'16.16"W | R | B744 | SW | 400 Hz-A/C |
| R-3 | T-2 ⁽²⁾ | 40°27'42.51"N 003°34'14.58"W | R | B744 | SW | 400 Hz-A/C |
| R-3 | T-3 ⁽²⁾ | 40°27'43.96"N 003°34'12.52"W | R | A343 | SW | 400 Hz-A/C |
| R-3 | T-4 ⁽²⁾ | 40°27'45.02"N 003°34'11.15"W | R | B744 | SW | 400 Hz-A/C |
| R-3 | T-5 ⁽²⁾ | 40°27'46.49"N 003°34'09.47"W | R | B764 | SW | 400 Hz-A/C |
| R-3 | T-6 ⁽²⁾ | 40°27'48.03"N 003°34'08.26"W | R | B763 | SW | 400 Hz-A/C |
| R-3 | T-7 ⁽²⁾ | 40°27'49.63"N 003°34'07.34"W | R | B763 | SW | 400 Hz-A/C |
| R-3 | T-8 ⁽²⁾ | 40°27'51.42"N 003°34'06.74"W | R | B763 | SW | 400 Hz-A/C |
| R-3 | T-9 ⁽²⁾ | 40°27'52.74"N 003°34'06.66"W | R | B739 | S | 400 Hz-A/C |
| R-3 | T-10 ⁽²⁾ | 40°27'53.96"N 003°34'05.92"W | R | A321 | S | 400 Hz-A/C |
| R-3 | T-11 ⁽²⁾ | 40°27'55.26"N 003°34'05.84"W | R | B739 | S | 400 Hz-A/C |
| R-3 | T-12 ⁽²⁾ | 40°27'56.31"N 003°34'06.83"W | R | B739 | S | 400 Hz-A/C |
| R-3 | T-13 ⁽²⁾ | 40°27'57.83"N 003°34'06.56"W | R | B753 | S | 400 Hz-A/C |
| R-4 | 30 | 40°27'40.39"N 003°34'05.60"W | A | MD87 | – | – |
| R-4 | 31 | 40°27'39.47"N 003°34'06.94"W | R | A321 | SW | – |
| R-4 | 32 | 40°27'38.54"N 003°34'08.35"W | R | B752 | SW | – |
| R-4 | 33 | 40°27'37.28"N 003°34'10.34"W | R | B752 | SW | – |
| R-4 | 34 | 40°27'36.27"N 003°34'11.77"W | A-R | A321 | SW | – |
| R-4 | 35 | 40°27'36.05"N 003°34'09.29"W | R | B763 | SE | – |
| R-4 | 36 | 40°27'35.40"N 003°34'08.11"W | R | B763 | NE | – |
| R-4 | 37 | 40°27'36.23"N 003°34'07.34"W | R | B763 | N | – |
| → R-4 | 40 ⁽³⁾ | 40°27'38.97"N 003°34'00.45"W | A-R | B748 | – | – |
| R-4 | 41 | 40°27'36.56"N 003°34'00.44"W | A | A346 | – | – |
| R-4 | 42 | 40°27'34.21"N 003°34'00.40"W | A | A346 | – | – |
| R-4 | 43 | 40°27'31.84"N 003°34'00.56"W | A | A346 | – | – |
| R-4 | 44 | 40°27'37.29"N 003°34'07.39"W | R | B763 | N | – |
| R-4 | 45 | 40°27'41.78"N 003°33'59.65"W | R | A321 | N | – |
| → R-4 | 163 | 40°27'25.87"N 003°33'59.69"W | R | B744 | SW/SE ⁽¹⁾ | – |
| → R-4 | 165 | 40°27'25.83"N 003°33'52.46"W | R | A380 | SW/SE ⁽⁸⁾ | – |
| R-4 | 171 | 40°27'44.08"N 003°33'45.56"W | A | B763 | – | – |
| R-4 | 173 | 40°27'50.40"N 003°33'45.59"W | R | B763 | W | – |
| R-4 | 175 | 40°27'55.45"N 003°33'45.62"W | R | B763 | S | – |
| R-5 | 50 | 40°27'30.67"N 003°34'12.96"W | A | B752 | – | INCOMP. 51 |
| R-5 | 51 | 40°27'31.34"N 003°34'12.69"W | A | B744 | – | INCOMP. 50-52 |
| R-5 | 52 | 40°27'31.74"N 003°34'14.38"W | A | B752 | – | INCOMP. 51-53 |
| R-5 | 53 | 40°27'32.99"N 003°34'14.89"W | A | B744 | – | INCOMP. 52-54 |

| RAMPA RAMP | PUESTO STAND | COORDENADAS COORDINATES | SALIDA EXIT | MAX ACFT | APROAR NOSE TO | OBSERVACIONES REMARKS |
|---------------|-----------------|------------------------------|----------------|----------|-------------------|--------------------------|
| R-5 | 54 | 40°27'32.81"N 003°34'15.80"W | A | B752 | – | INCOMP. 53 |
| R-5 | 56 | 40°27'33.92"N 003°34'17.28"W | A | B752 | – | INCOMP. 57 |
| R-5 | 57 | 40°27'34.86"N 003°34'17.35"W | A | B744 | – | INCOMP. 56-58 |
| R-5 | 58 | 40°27'34.93"N 003°34'18.60"W | A | A321 | – | INCOMP. 57 |
| R-5 | 59 | 40°27'36.65"N 003°34'19.77"W | A | B744 | – | – |
| R-5 | 60 | 40°27'26.50"N 003°34'18.34"W | A | B752 | – | INCOMP. 61 |
| R-5 | 61 | 40°27'26.28"N 003°34'19.22"W | A | B744 | – | INCOMP. 60-62 |
| R-5 | 62 | 40°27'27.57"N 003°34'19.76"W | A | B752 | – | INCOMP. 61-63 |
| R-5 | 63 | 40°27'27.93"N 003°34'21.41"W | A | B744 | – | INCOMP. 62-64 |
| R-5 | 64 | 40°27'28.64"N 003°34'21.18"W | A | B752 | – | INCOMP. 63 |
| R-5 | 66 | 40°27'29.76"N 003°34'22.66"W | A | B752 | – | INCOMP. 67 |
| R-5 | 67 | 40°27'29.82"N 003°34'23.89"W | A | B744 | – | INCOMP. 66-68 |
| R-5 | 68 | 40°27'30.76"N 003°34'23.99"W | A | A321 | – | INCOMP. 67 |
| R-5 | 69 | 40°27'31.63"N 003°34'26.28"W | A | B744 | – | – |
| R-5 | 70 (²) | 40°27'41.54"N 003°34'25.33"W | R | B744 | NE | 400 Hz-A/C |
| R-5 | 71 (²) | 40°27'40.03"N 003°34'27.69"W | R | A346 | NE | 400 Hz-A/C |
| R-5 | 72 (²) | 40°27'38.36"N 003°34'29.86"W | R | A346 | SW | 400 Hz-A/C |
| R-5 | 73 (²) | 40°27'36.69"N 003°34'32.02"W | R | A346 | SW | 400 Hz-A/C |
| R-5 | 74 (²) | 40°27'35.01"N 003°34'34.19"W | R | A346 | SW | 400 Hz-A/C |
| R-5 | 150 | 40°27'17.30"N 003°34'14.50"W | R | B752 | NE | INCOMP. 151 |
| R-5 | 151 | 40°27'17.20"N 003°34'13.67"W | R | B744 | NE | INCOMP. 150-152 |
| R-5 | 152 | 40°27'18.45"N 003°34'12.70"W | R | B763 | NE | INCOMP. 151-153 |
| R-5 | 153 | 40°27'18.88"N 003°34'11.49"W | R | B744 | NE | INCOMP. 152-154 |
| R-5 | 154 | 40°27'19.85"N 003°34'11.21"W | R | B763 | NE | INCOMP. 153-155 |
| R-5 | 155 | 40°27'20.56"N 003°34'09.32"W | R | B744 | NE | INCOMP. 154-156 |
| R-5 | 156 | 40°27'20.98"N 003°34'09.35"W | R | B763 | NE | INCOMP. 155 |
| R-5 | 157 | 40°27'22.25"N 003°34'07.15"W | R | B744 | NE | – |
| R-5 | 159 | 40°27'23.93"N 003°34'04.98"W | R | B744 | NE | – |
| R-5 | 160 | 40°27'25.84"N 003°34'04.03"W | R | A321 | NE | INCOMP. 161 |
| R-5 | 161 | 40°27'25.61"N 003°34'02.80"W | R | B744 | NE | INCOMP. 160-162 |
| R-5 | 162 | 40°27'26.46"N 003°34'02.28"W | R | A321 | NE | INCOMP. 161 |
| R-6 | 75 | 40°27'30.26"N 003°34'33.46"W | A | B734 | – | – |
| R-6 | 80 | 40°27'22.51"N 003°34'22.76"W | R | GLEX | SE | – |
| R-6 | 81 | 40°27'23.04"N 003°34'23.54"W | R | GLEX | SE | – |
| R-6 | 82 | 40°27'23.83"N 003°34'25.00"W | R | GLEX | SE | – |
| R-6 | 83 | 40°27'24.66"N 003°34'25.69"W | R | GLEX | SE | – |
| R-6 | 84 | 40°27'25.24"N 003°34'26.39"W | R | GLEX | SE | – |
| R-6 | 85 | 40°27'25.76"N 003°34'27.18"W | R | GLEX | SE | – |
| R-6 | 90 | 40°27'26.58"N 003°34'28.27"W | R | F2TH | SE | – |
| R-6 | 91 | 40°27'27.33"N 003°34'29.26"W | R | F2TH | SE | – |
| R-6 | 92 | 40°27'29.15"N 003°34'30.19"W | R | F2TH | SE | – |
| R-6 | 93 | 40°27'29.98"N 003°34'31.28"W | R | F2TH | SE | – |
| R-6 | 94 | 40°27'22.51"N 003°34'22.76"W | R | F2TH | SE | – |
| R-6 | 95 | 40°27'23.04"N 003°34'23.54"W | R | F2TH | SE | – |
| R-6 | 96 | 40°27'23.83"N 003°34'25.00"W | R | F2TH | SE | – |

| RAMPA RAMP | PUESTO STAND | COORDENADAS COORDINATES | SALIDA EXIT | MAX ACFT | APROAR NOSE TO | OBSERVACIONES REMARKS |
|---------------|-----------------|------------------------------|------------------|----------|-------------------|--------------------------|
| R-6 | 97 | 40°27'24.66"N 003°34'25.69"W | R | F2TH | SE | – |
| R-6 | 98 | 40°27'25.24"N 003°34'26.39"W | A | GLEX | – | – |
| R-6 | 99 | 40°27'25.76"N 003°34'27.18"W | A | GLEX | – | – |
| R-6 | 100 | 40°27'20.24"N 003°34'25.73"W | R | F2TH | SE | – |
| R-6 | 101 | 40°27'20.94"N 003°34'26.46"W | R | F2TH | SE | – |
| R-6 | 102 | 40°27'21.97"N 003°34'27.79"W | R | F2TH | SE | – |
| R-6 | 103 | 40°27'22.80"N 003°34'28.96"W | R | F2TH | SE | – |
| R-6 | 104 | 40°27'23.68"N 003°34'30.11"W | R | F2TH | SE | – |
| R-6 | 105 | 40°27'24.32"N 003°34'31.04"W | R | F2TH | SE | – |
| R-6 | 106 | 40°27'25.11"N 003°34'32.08"W | R | F2TH | SE | – |
| R-6 | 107 | 40°27'25.92"N 003°34'33.72"W | R | GLEX | SE | – |
| R-6 | 108 | 40°27'26.75"N 003°34'34.82"W | R | GLEX | SE | – |
| R-6 | 109 | 40°27'27.58"N 003°34'35.93"W | R | GLEX | SE | – |
| R-6 | 110 | 40°27'28.41"N 003°34'37.03"W | R ⁽⁴⁾ | GLEX | SE | – |
| R-6 | 111 | 40°27'19.95"N 003°34'26.11"W | R | F2TH | SE | – |
| R-6 | 112 | 40°27'21.37"N 003°34'27.16"W | R | GLEX | SE | – |
| R-6 | 113 | 40°27'22.26"N 003°34'28.27"W | R | GLEX | SE | – |
| R-6 | 114 | 40°27'23.10"N 003°34'29.45"W | R | GLEX | SE | – |
| R-6 | 115 | 40°27'23.97"N 003°34'30.60"W | R | GLEX | SE | – |
| R-6 | 116 | 40°27'24.84"N 003°34'31.74"W | R | GLEX | SE | – |
| R-6 | 117 | 40°27'26.32"N 003°34'34.30"W | R | F2TH | SE | – |
| R-6 | 118 | 40°27'27.15"N 003°34'35.43"W | R | F2TH | SE | – |
| R-6 | 119 | 40°27'27.99"N 003°34'36.47"W | R | F2TH | SE | – |
| R-6 | 120A | 40°27'17.48"N 003°34'29.11"W | R | F2TH | SE | INCOMP. 120 |
| R-6 | 120 | 40°27'17.67"N 003°34'28.58"W | R | GLEX | SE | INCOMP. 120A, 121A |
| R-6 | 121A | 40°27'18.31"N 003°34'30.21"W | R | F2TH | SE | INCOMP. 120, 121 |
| R-6 | 121 | 40°27'18.23"N 003°34'29.32"W | R | GLEX | SE | INCOMP. 121A, 121B |
| R-6 | 121B | 40°27'18.78"N 003°34'30.06"W | R | F2TH | SE | INCOMP. 121, 122 |
| R-6 | 122A | 40°27'19.14"N 003°34'31.30"W | R | F2TH | SE | INCOMP. 122 |
| R-6 | 122 | 40°27'19.34"N 003°34'30.79"W | R | GLEX | SE | INCOMP. 121B, 122A, 123A |
| R-6 | 123A | 40°27'19.96"N 003°34'32.40"W | R | F2TH | SE | INCOMP. 122, 123 |
| R-6 | 123 | 40°27'19.89"N 003°34'31.53"W | R | GLEX | SE | INCOMP. 123A, 123B |
| R-6 | 123B | 40°27'20.45"N 003°34'32.27"W | R | F2TH | SE | INCOMP. 123, 124 |
| R-6 | 124A | 40°27'20.77"N 003°34'33.52"W | R | F2TH | SE | INCOMP. 124 |
| R-6 | 124 | 40°27'21.00"N 003°34'33.01"W | R | GLEX | SE | INCOMP. 123B, 124A, 125A |
| R-6 | 125A | 40°27'21.61"N 003°34'35.00"W | R | F2TH | SE | INCOMP. 124, 125 |
| R-6 | 125 | 40°27'21.56"N 003°34'33.74"W | R | GLEX | SE | INCOMP. 125A, 125B |
| R-6 | 125B | 40°27'22.11"N 003°34'34.48"W | R | F2TH | SE | INCOMP. 125 |
| R-6 | 126 | 40°27'22.67"N 003°34'35.22"W | R | F2TH | SE | – |
| R-6 | 130 | 40°27'25.51"N 003°34'37.71"W | A | F2TH | NE | – |
| R-6 | 131 | 40°27'23.53"N 003°34'36.04"W | R | F2TH | NE | – |
| R-6 | 132 | 40°27'24.75"N 003°34'38.68"W | A | F2TH | NE | – |
| R-6 | 133 | 40°27'22.96"N 003°34'36.77"W | R | F2TH | NE | – |
| R-6 | 134 | 40°27'23.99"N 003°34'39.66"W | A | F2TH | SE | – |
| R-6 | 135 | 40°27'22.40"N 003°34'37.50"W | R ⁽⁵⁾ | F2TH | SE | – |

| RAMPA RAMP | PUESTO STAND | COORDENADAS COORDINATES | SALIDA EXIT | MAX ACFT | APROAR NOSE TO | OBSERVACIONES REMARKS |
|---------------|-----------------|------------------------------|----------------|----------|-------------------|--------------------------|
| R-6 | 136 | 40°27'27.03"N 003°34'39.72"W | R | F2TH | NE | – |
| R-6 | 138 | 40°27'26.40"N 003°34'40.54"W | R | F2TH | NE | – |
| R-6 | 140 | 40°27'25.77"N 003°34'41.35"W | R (6) | F2TH | NE | – |
| R-6 | 145 | 40°27'13.14"N 003°34'19.22"W | R | B744 | NE | INCOMP. 146 |
| R-6 | 146 | 40°27'15.02"N 003°34'18.16"W | R | B752 | NE | INCOMP. 145-147 |
| R-6 | 147 | 40°27'15.54"N 003°34'16.27"W | R | B763 | NE | INCOMP. 146-148 |
| R-6 | 148 | 40°27'15.69"N 003°34'15.93"W | R | B752 | NE | INCOMP. 147 |
| R-7 | 200 | 40°27'31.83"N 003°33'16.50"W | A | B752 | – | – |
| R-7 | 201 | 40°27'31.83"N 003°33'18.85"W | A | B752 | – | – |
| R-7 | 202 | 40°27'31.83"N 003°33'21.20"W | A | B752 | – | – |
| R-7 | 203 | 40°27'31.82"N 003°33'23.55"W | A | B752 | – | – |
| R-7 | 204 | 40°27'31.82"N 003°33'25.89"W | A | B752 | – | – |
| R-7 | 205 | 40°27'31.82"N 003°33'28.24"W | A | B752 | – | – |
| R-7 | 206 | 40°27'31.81"N 003°33'30.60"W | A | B752 | – | – |
| R-7 | 207 | 40°27'31.81"N 003°33'32.96"W | A | B752 | – | – |
| R-7 | 208 | 40°27'31.80"N 003°33'35.31"W | A | B752 | – | – |
| R-7 | 210 | 40°27'37.70"N 003°33'21.64"W | A | B739 | – | INCOMP. 211 |
| R-7 | 211 | 40°27'37.66"N 003°33'22.57"W | A | B744 | – | INCOMP. 210-212 |
| R-7 | 212 | 40°27'37.74"N 003°33'23.51"W | A | B739 | – | INCOMP. 211 |
| R-7 | 213 | 40°27'37.98"N 003°33'26.53"W | A | B744 | – | – |
| R-7 | 215 | 40°27'37.97"N 003°33'29.86"W | A | B744 | – | – |
| R-7 | 216 | 40°27'37.72"N 003°33'32.96"W | A | B739 | – | INCOMP. 217 |
| R-7 | 217 | 40°27'37.96"N 003°33'33.90"W | A | B744 | – | INCOMP. 216-218 |
| R-7 | 218 | 40°27'37.71"N 003°33'34.83"W | A | B739 | – | INCOMP. 217 |
| R-7 | 220 | 40°27'37.70"N 003°33'39.68"W | A | B739 | – | INCOMP. 221 |
| R-7 | 221 | 40°27'37.95"N 003°33'40.53"W | A | B744 | – | INCOMP. 220-222 |
| R-7 | 222 | 40°27'37.70"N 003°33'41.46"W | A | B739 | – | INCOMP.221 |
| R-7 | 223 | 40°27'37.94"N 003°33'44.09"W | A | B744 | – | – |
| R-7 | 225 | 40°27'37.93"N 003°33'47.49"W | A | B744 | – | – |
| R-7 | 227 | 40°27'37.92"N 003°33'51.31"W | A | B744 | – | – |
| R-7 | 230 | 40°27'32.38"N 003°33'41.23"W | A | SW4 | – | – |
| R-7 | 231 | 40°27'32.38"N 003°33'42.51"W | A | SW4 | – | – |
| R-7 | 232 | 40°27'32.37"N 003°33'43.78"W | A | SW4 | – | – |
| R-7 | 233 | 40°27'32.37"N 003°33'45.06"W | A | SW4 | – | – |
| R-7 | 234 | 40°27'32.36"N 003°33'46.33"W | A | SW4 | – | – |
| R-7 | 235 | 40°27'32.36"N 003°33'47.60"W | A | SW4 | – | – |
| R-7 | 236 | 40°27'32.35"N 003°33'48.88"W | A | SW4 | – | – |
| R-7 | 237 | 40°27'32.34"N 003°33'50.15"W | R | AT45 | E | – |
| R-7 | 238 | 40°27'32.34"N 003°33'51.42"W | R | AT45 | E | – |
| R-7 | 239 | 40°27'32.33"N 003°33'52.70"W | R | AT45 | E | – |
| R7 | 240 | 40°27'30.78"N 003°33'41.21"W | A | SW4 | – | – |
| R-7 | 241 | 40°27'30.78"N 003°33'42.49"W | A | SW4 | – | – |
| R-7 | 242 | 40°27'30.77"N 003°33'43.76"W | A | SW4 | – | – |
| R-7 | 243 | 40°27'30.77"N 003°33'45.04"W | A | SW4 | – | – |
| R-7 | 244 | 40°27'30.76"N 003°33'46.31"W | A | SW4 | – | – |

| RAMPA RAMP | PUESTO STAND | COORDENADAS COORDINATES | SALIDA EXIT | MAX ACFT | APROAR NOSE TO | OBSERVACIONES REMARKS |
|---------------|-----------------|------------------------------|----------------|----------|-------------------|--------------------------|
| R-7 | 245 | 40°27'30.75"N 003°33'47.58"W | A | SW4 | – | – |
| R-7 | 246 | 40°27'30.75"N 003°33'48.86"W | A | SW4 | – | – |
| R-7 | 247 | 40°27'30.74"N 003°33'50.41"W | A | SW4 | – | – |
| R-7 | 248 | 40°27'30.73"N 003°33'51.68"W | A | SW4 | – | – |
| R-7 | 249 | 40°27'30.73"N 003°33'52.96"W | A | SW4 | – | – |

- (¹) Remolcar por I12 hasta la altura de T-34 y desenganchar / Towing by I12 up to T-34 level and uncouple.
- (²) La maniobra de estacionamiento en posiciones de contacto con el edificio terminal (T-1 a T-35 y 70 a 74), solo se realizará si está operativo el sistema de guía de atraque o se cuenta con la asistencia de un señalero.
Parking manoeuvre on stand positions in contact with the terminal building (T-1 to T-35 and 70 to 74) will be carried out only if the docking guidance system is in service or the operation is assisted by a signalman.
- (³) La salida del puesto de estacionamiento 40 será autónoma, excepto para las aeronaves B747-8F, que será remolcada aproando al Norte en A6.
The exit of stand 40 will be autonomous, except for aircraft B747-8F, which will be towing to North on A6.
- (⁴) Remolcar por C2 hasta la altura de 109 y desenganchar / Towing by C2 up to stand 109 level and uncouple.
- (⁵) Remolcar por CA hasta 118 en C1 aproando hacia SE / Towing by CA to 118 on C1 nosing to SE.
- (⁶) Remolcar por CB hasta 138 y desenganchar / Towing by CB to 138 and uncouple.
- (⁷) En Configuración Norte, aproar al SW sobre A6 y en Configuración Sur aproar al SE sobre A5 / In North Configuration, nose to SW on A6 and in South Configuration nose to SE on A5.
- (⁸) Aeronaves clase F aproar al SE sobre A5. Resto de aeronaves en Configuración Norte aproar al SW sobre A6 y en Configuración Sur aproar al SE sobre A5 / Type F aircraft, nose to SE on A5. The rest of aircraft in Nort Configuration nose to SW on A6 and in South Configuration nose to SE on A5.

SISTEMAS DE GUÍA DE ATRAQUE
DOCKING GUIDANCE SYSTEMS**1. SISTEMA DE GUÍA DE ATRAQUE VISUAL****GENERALIDADES**

Este sistema contiene información de guía azimuth (muestra la posición de la aeronave en relación con el eje del área de estacionamiento) y de la distancia a la posición de parada (basándose en la medición de un radar láser), que se proporciona a través de una unidad de presentación delante de la cabina de la aeronave.

UNIDAD DE PRESENTACIÓN

Consta de:

- Dos líneas de presentación alfanumérica de 4 caracteres, compuestas de indicadores fluorescentes amarillos, en las que se puede dar diversa información: tipo de aeronave, posición de estacionamiento ("STND"), número de vuelo, origen, destino, hora programada, posición ocupada ("BON" - Block on) y hora de ocupación, calzos puestos ("CHCK ON"), "SLOW DOWN", "STOP OK", "TOO FAR", "ESTP STOP" (Emergency stop), conexión de 400 Hz ("400 H") y/o aire acondicionado ("PCA") y horas de conexión.
- Subunidad de presentación de guía azimuth con indicador de línea central (guía de centrado y diseño de flechas de desvío): fluorescentes amarillos.
- Indicador de distancia al punto de parada: 4 paneles compuestos por líneas fluorescentes amarillas y negras organizados en una columna vertical.

INSTRUCCIONES AL PILOTO

- Comprobar que el tipo de aeronave indicado es el correspondiente.
- Rodar alineado observando la línea de guía central.
- Si la velocidad de la aeronave supera 3 m/seg, en la unidad aparecerá "SLOW DOWN"; se deberá reducir esta velocidad de aproximación.
- Comprobar que el indicador de distancia está completamente amarillo.
- El indicador de distancia se activa a 16,2 metros de la posición de parada cambiando paulatinamente las luces amarillas a color negro.
- En la posición de parada el indicador de distancia se muestra totalmente negro y aparece "STOP" en la línea superior de presentación. Si el aparcamiento es correcto aparecerá "OK".
- Si la aeronave sobrepasa en 1 metro la posición de parada el indicador mostrará "TOO FAR" y puede que sea necesario retroceder.



Unidad de presentación / Display unit

1. VISUAL DOCKING GUIDANCE SYSTEM**GENERAL**

This system contains information about azimuth guidance (shows the aircraft position with relation to the centre line of the parking area) and distance to the stop position (based on a laser radar measurement), that is provided by a display unit, in front of the cockpit.

DISPLAY UNIT

Consist of:

- Two alfanumerics presentation lines of 4 characters, composed by yellow fluorescent indicators, which can indicate several information: aircraft type, stand position ("STND"), number of flight, origin, destination, planned hour, occupied position ("BON" - Block-on) and occupation hour, chocks-on ("CHCK ON"), "SLOW DOWN", "STOP OK", "TOO FAR", "ESTP STOP" (emergency stop), connexion to 400 Hz ("400 H") and /or air-conditioned ("PCA") and connection hours.
- Azimuth guidance display sub-unit with centre line indicator (centred guidance and design of deviation arrows): yellow fluorescent.
- Distance indicator to the stop position: 4 dashboard composed by yellow and black fluorescent lines organized in a vertical column.

PILOT INSTRUCTIONS

- Check that the indicated aircraft type is the appropriate.
- Taxi in-line watching centre line guidance.
- If the aircraft speed exceed 3 m/seg, the unit display indicates "SLOW DOWN"; the entry speed must be reduced.
- Check that the distance indicator is completely yellow.
- The distance indicator is activated at 16.2 metres before the stop position changing gradually from yellow to black lights.
- At the stop position the distance indicator shows completely black and "STOP" will appear in the upper presentation line. If the parking is correct, it shows "OK".
- If the aircraft exceed 1 metre from the stop position the indicator will shows "TOO FAR" and it may be necessary to make a push-back.

PLANO DE ESTACIONAMIENTO
Y ATRAQUE DE AERONAVES-OACI

ELEV
PLATAFORMA
616

| | |
|---------------------|---------|
| TWR ARR 32L/DEP 14R | 118.150 |
| TWR ARR 32R/DEP 14L | 118.975 |
| TWR DEP 36L/ARR 18R | 118.075 |
| TWR DEP 36R/ARR 18L | 118.675 |

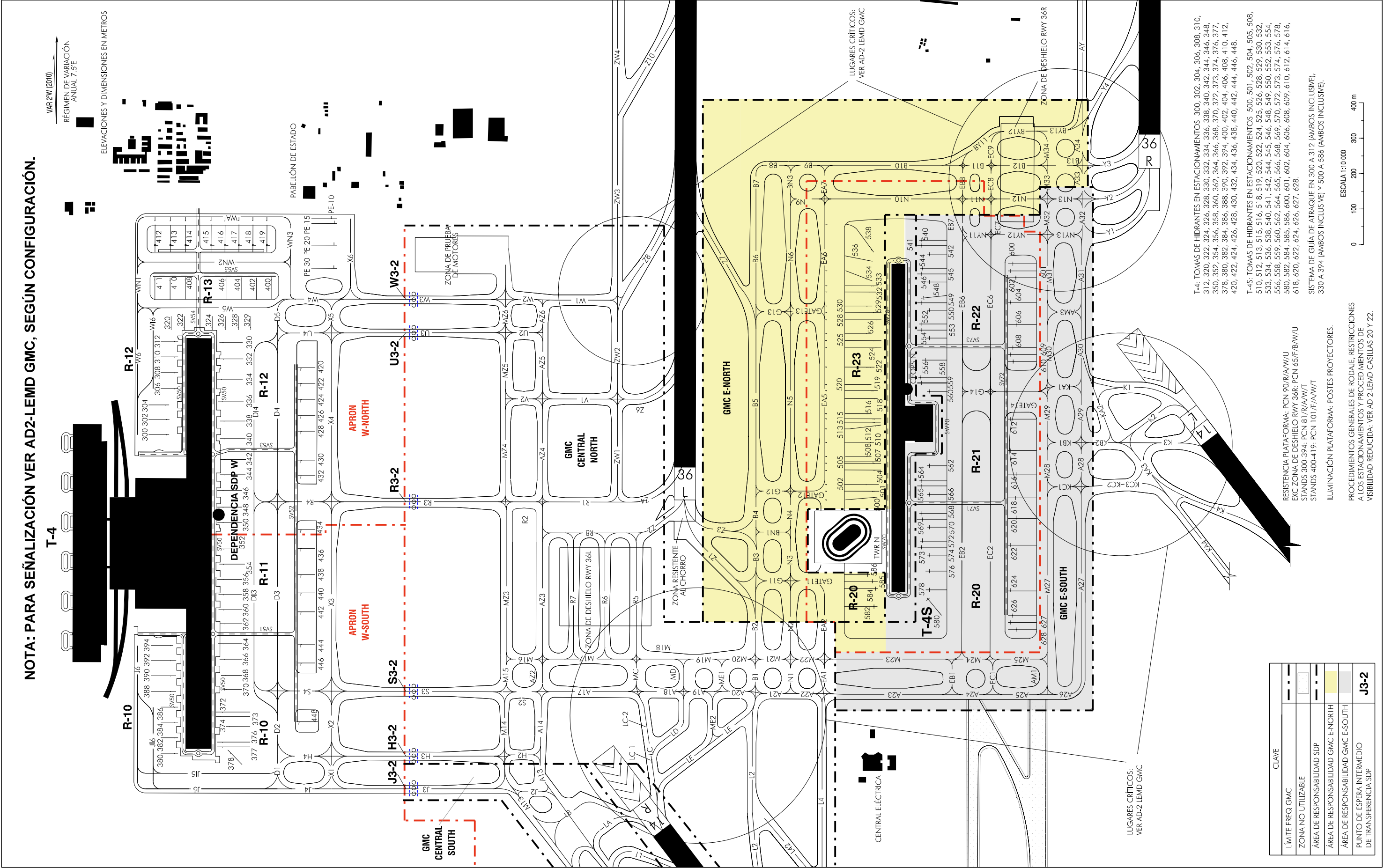
| | |
|----------|---------|
| CLR EAST | 130.075 |
| CLR WEST | 130.350 |

| | |
|----------|---------|
| ATIS ARR | 118.250 |
| ATIS DEP | 130.850 |

| | |
|-------------------|---------|
| GMC CENTRAL-NORTH | 123.150 |
| GMC CENTRAL-SOUTH | 121.975 |
| GMC E-NORTH | 121.750 |
| GMC E-SOUTH | 121.625 |

| | |
|---------------|---------|
| APRON W-NORTH | 123.250 |
| APRON W-SOUTH | 123.000 |
| APRON S-NORTH | 121.850 |
| APRON S-SOUTH | 121.700 |

MADRID/Barajas



CARACTERÍSTICAS DE LOS PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO
AIRCRAFT STANDS CHARACTERISTICS

| RAMPA RAMP | PUESTO STAND | COORDENADAS COORDINATES | SALIDA EXIT | MAX ACFT | APROAR NOSE TO | OBSERVACIONES REMARKS |
|---------------|-----------------|------------------------------|----------------|----------|-------------------|--------------------------|
| R-12 | 300 | 40°29'38.81"N 003°35'30.98"W | R | B739 | N | – |
| R-12 | 302 | 40°29'40.20"N 003°35'30.99"W | R | B739 | N | – |
| R-12 | 304 | 40°29'41.52"N 003°35'31.03"W | R | B739 | N | – |
| R-12 | 306 | 40°29'43.02"N 003°35'30.02"W | R | A320 | N | – |
| R-12 | 308 | 40°29'44.48"N 003°35'30.03"W | R | A320 | N | – |
| R-12 | 310 | 40°29'45.92"N 003°35'30.04"W | R | A320 | N | – |
| R-12 | 312 | 40°29'47.35"N 003°35'30.05"W | R | A320 | N | 400 Hz-AIC |
| → R-12 | 320 | 40°29'48.79"N 003°35'30.48"W | R | CRJX | W | 400 Hz-AIC |
| → R-12 | 322 | 40°29'48.82"N 003°35'28.91"W | R | CRJ9 | W | 400 Hz-AIC |
| R-12 | 324 | 40°29'48.82"N 003°35'25.55"W | R | CRJ9 | W | 400 Hz-AIC |
| → R-12 | 326 | 40°29'48.83"N 003°35'23.98"W | R | CRJ9 | W | 400 Hz-AIC |
| R-12 | 328 | 40°29'48.83"N 003°35'22.40"W | R | CRJ9 | W | 400 Hz-AIC |
| R-12 | 329 | 40°29'48.85"N 003°35'20.83"W | A | CRJX | – | 400 Hz-AIC |
| R-12 | 330 | 40°29'47.30"N 003°35'24.34"W | R | B739 | N | – |
| R-12 | 332 | 40°29'45.78"N 003°35'24.27"W | R | B752 | N | – |
| R-12 | 334 (I) | 40°29'43.92"N 003°35'24.52"W | R | B763 | N | – |
| R-12 | 336 (I) | 40°29'41.91"N 003°35'24.51"W | R | B763 | S | – |
| R-12 | 338 | 40°29'40.08"N 003°35'24.22"W | R | B752 | S | – |
| R-12 | 340 | 40°29'38.46"N 003°35'24.21"W | R | B752 | S | – |
| R-11 | 342 | 40°29'36.54"N 003°35'24.25"W | R | B739 | S | – |
| R-11 | 344 | 40°29'35.22"N 003°35'24.29"W | R | B739 | S | – |
| R-11 | 346 | 40°29'33.78"N 003°35'24.19"W | R | B752 | S | – |
| R-11 | 348 | 40°29'32.30"N 003°35'23.96"W | R | B752 | S | – |
| R-11 | 350 | 40°29'30.83"N 003°35'24.08"W | R | B752 | S | – |
| R-11 | 352 | 40°29'28.38"N 003°35'24.06"W | R | B752 | S | – |
| R-11 | 354 | 40°29'26.93"N 003°35'24.09"W | R | B739 | S | – |
| R-11 | 356 | 40°29'25.59"N 003°35'24.13"W | R | B739 | S | – |
| R-11 | 358 | 40°29'24.20"N 003°35'24.05"W | R | B739 | S | – |
| R-11 | 360 | 40°29'22.80"N 003°35'24.03"W | R | B739 | S | – |
| R-11 | 362 | 40°29'21.52"N 003°35'23.88"W | R | B739 | S | – |
| R-10 | 364 | 40°29'19.69"N 003°35'24.05"W | R | B739 | S | – |
| R-10 | 366 | 40°29'18.26"N 003°35'23.87"W | R | B739 | S | – |
| R-10 | 368 | 40°29'16.79"N 003°35'23.82"W | R | A321 | S | – |
| R-10 | 370 | 40°29'15.51"N 003°35'23.63"W | R | A320 | S | – |
| R-10 | 372 | 40°29'13.41"N 003°35'24.12"W | R | B739 | N | INCOMP. 373 |
| R-10 | 373 | 40°29'12.99"N 003°35'24.32"W | R | A346 | N | INCOMP. 372-374 |
| R-10 | 374 | 40°29'12.08"N 003°35'23.26"W | R | B739 | N | INCOMP. 373 |
| R-10 | 376 | 40°29'10.65"N 003°35'24.09"W | R | B739 | N | INCOMP. 377 |
| R-10 | 377 | 40°29'10.21"N 003°35'24.12"W | R | A346 | N | INCOMP. 376-378 |
| R-10 | 378 | 40°29'09.64"N 003°35'23.06"W | R | A320 | N | INCOMP. 377 |
| R-10 | 380 | 40°29'09.61"N 003°35'29.82"W | R | A320 | S | – |
| R-10 | 382 | 40°29'11.04"N 003°35'29.83"W | R | A320 | S | – |
| R-10 | 384 | 40°29'12.46"N 003°35'29.88"W | R | A320 | S | – |

| RAMPA RAMP | PUESTO STAND | COORDENADAS COORDINATES | SALIDA EXIT | MAX ACFT | APROAR NOSE TO | OBSERVACIONES REMARKS |
|---------------|-----------------|------------------------------|----------------|----------|-------------------|--------------------------|
| R-10 | 386 | 40°29'13.84"N 003°35'29.84"W | R | A320 | S | – |
| R-10 | 388 | 40°29'15.28"N 003°35'30.25"W | R | B739 | S | – |
| R-10 | 390 | 40°29'16.71"N 003°35'30.34"W | R | B739 | S | – |
| R-10 | 392 | 40°29'18.10"N 003°35'30.35"W | R | B739 | S | – |
| R-10 | 394 | 40°29'19.48"N 003°35'30.35"W | R | A320 | S | – |
| R-13 | 400 | 40°29'53.28"N 003°35'18.44"W | A | B739 | – | – |
| R-13 | 402 | 40°29'53.22"N 003°35'20.27"W | A | B739 | – | – |
| R-13 | 404 | 40°29'53.24"N 003°35'22.09"W | A | B739 | – | – |
| R-13 | 406 | 40°29'53.23"N 003°35'23.92"W | A | B739 | – | – |
| R-13 | 408 | 40°29'53.22"N 003°35'28.80"W | A | B739 | – | – |
| R-13 | 410 | 40°29'53.18"N 003°35'30.63"W | A | B739 | – | – |
| R-13 | 411 | 40°29'53.22"N 003°35'32.46"W | A | A321 | – | – |
| R-13 | 412 | 40°29'56.15"N 003°35'32.47"W | A | B739 | – | – |
| R-13 | 413 | 40°29'56.15"N 003°35'30.65"W | A | B739 | – | – |
| R-13 | 414 | 40°29'56.16"N 003°35'28.82"W | A | B739 | – | – |
| R-13 | 415 | 40°29'56.17"N 003°35'25.77"W | A | A321 | – | – |
| R-13 | 416 | 40°29'56.18"N 003°35'24.09"W | A | A321 | – | – |
| R-13 | 417 | 40°29'56.18"N 003°35'22.41"W | A | A321 | – | – |
| R-13 | 418 | 40°29'56.19"N 003°35'20.73"W | A | A321 | – | – |
| R-13 | 419 | 40°29'56.19"N 003°35'19.06"W | A | A321 | – | – |
| R-13 | PE-10 | 40°29'58.70"N 003°35'11.85"W | – | – | – | – |
| R-13 | PE-15 | 40°29'58.20"N 003°35'11.56"W | – | – | – | – |
| R-13 | PE-20 | 40°29'56.01"N 003°35'11.55"W | – | – | – | – |
| R-13 | PE-30 | 40°29'53.66"N 003°35'11.53"W | – | – | – | – |
| R-12 | 420 | 40°29'45.00"N 003°35'15.21"W | A | B739 | – | – |
| R-12 | 422 | 40°29'43.57"N 003°35'15.19"W | A | B752 | – | – |
| R-12 | 424 | 40°29'42.09"N 003°35'15.18"W | A | B752 | – | – |
| R-12 | 426 | 40°29'40.62"N 003°35'15.17"W | A | B752 | – | – |
| R-12 | 428 | 40°29'39.19"N 003°35'15.18"W | A | B739 | – | – |
| R-11 | 430 | 40°29'36.54"N 003°35'15.16"W | A | B739 | – | – |
| R-11 | 432 | 40°29'35.11"N 003°35'15.16"W | A | B739 | – | – |
| R-11 | 434 | 40°29'30.16"N 003°35'15.11"W | A | B752 | – | – |
| R-11 | 436 | 40°29'28.45"N 003°35'15.10"W | A | B752 | – | – |
| R-11 | 438 | 40°29'26.03"N 003°35'15.10"W | A | B739 | – | – |
| R-11 | 440 | 40°29'24.37"N 003°35'15.09"W | A | B752 | – | – |
| R-11 | 442 | 40°29'22.63"N 003°35'15.08"W | A | B739 | – | – |
| R-10 | 444 | 40°29'19.66"N 003°35'15.05"W | A | B752 | – | – |
| R-10 | 446 | 40°29'17.94"N 003°35'15.04"W | A | B752 | – | – |
| R-10 | 448 | 40°29'12.56"N 003°35'15.36"W | A | A346 | – | – |
| R-23 | 500 | 40°29'33.72"N 003°34'06.25"W | R | B739 | S | INCOMP. 501 |
| R-23 | 501 | 40°29'34.29"N 003°34'06.32"W | R | A346 | S | INCOMP. 500-502 |
| R-23 | 502 | 40°29'34.89"N 003°34'07.26"W | R | B739 | S | INCOMP. 501 |
| R-23 | 504 | 40°29'36.23"N 003°34'06.22"W | R | A321 | S | INCOMP. 505-507 |
| R-23 | 505 | 40°29'36.85"N 003°34'06.32"W | R | A346 | S | INCOMP. 504-507-508 |
| R-23 | 507 | 40°29'36.99"N 003°34'06.40"W | R | A388 | S | INCOMP. 504-505-508-510 |

| RAMPA RAMP | PUESTO STAND | COORDENADAS COORDINATES | SALIDA EXIT | MAX ACFT | APROAR NOSE TO | OBSERVACIONES REMARKS |
|---------------|-----------------|------------------------------|----------------|----------|-------------------|--------------------------|
| R-23 | 508 | 40°29'37.48"N 003°34'07.19"W | R | A321 | S | INCOMP. 505-507 |
| R-23 | 510 | 40°29'38.76"N 003°34'06.77"W | R | B739 | S | INCOMP. 507-513 |
| R-23 | 512 | 40°29'40.29"N 003°34'06.17"W | R | A321 | S | INCOMP. 513-515 |
| R-23 | 513 | 40°29'40.61"N 003°34'06.01"W | R | A388 | S | INCOMP. 510-512-515-516 |
| R-23 | 515 | 40°29'40.92"N 003°34'06.31"W | R | A346 | S | INCOMP. 512-513-516 |
| R-23 | 516 | 40°29'41.38"N 003°34'07.21"W | R | B739 | S | INCOMP. 513-515 |
| R-23 | 518 | 40°29'42.77"N 003°34'06.37"W | R | A321 | S | INCOMP. 519 |
| R-23 | 519 | 40°29'43.47"N 003°34'06.49"W | R | A346 | S | INCOMP. 518-520 |
| R-23 | 520 | 40°29'44.05"N 003°34'07.12"W | R | B739 | S | INCOMP. 519 |
| R-23 | 522 | 40°29'45.65"N 003°34'06.87"W | R | B752 | S | – |
| R-23 | 524 | 40°29'47.46"N 003°34'06.18"W | R | B739 | S | INCOMP. 525 |
| R-23 | 525 | 40°29'48.08"N 003°34'06.31"W | R | A346 | S | INCOMP. 524-526 |
| R-23 | 526 | 40°29'48.74"N 003°34'07.36"W | R | A321 | S | INCOMP. 525 |
| R-23 | 528 | 40°29'49.99"N 003°34'06.20"W | R | A321 | S | INCOMP. 529 |
| R-23 | 529 | 40°29'50.67"N 003°34'06.33"W | R | A346 | S | INCOMP. 528-530 |
| R-23 | 530 | 40°29'51.25"N 003°34'07.30"W | R | A321 | S | INCOMP. 529 |
| R-23 | 532 | 40°29'52.53"N 003°34'06.96"W | R | A321 | S | INCOMP. 533 |
| R-23 | 533 | 40°29'53.11"N 003°34'06.58"W | R | A346 | S | INCOMP. 532-534 |
| R-23 | 534 | 40°29'53.75"N 003°34'07.39"W | R | B739 | S | INCOMP. 533-536 |
| R-23 | 536 | 40°29'55.38"N 003°34'06.90"W | R | A346 | S | INCOMP. 534 |
| → R-23 | 538 | 40°29'56.33"N 003°34'06.85"W | R | A346 | W | – |
| R-22 | 540 | 40°29'57.36"N 003°34'00.62"W | R | A321 | N | INCOMP. 541 |
| R-22 | 541 | 40°29'56.87"N 003°34'00.69"W | R | A346 | N | INCOMP. 540-542 |
| R-22 | 542 | 40°29'56.08"N 003°33'59.67"W | R | A321 | N | INCOMP. 541 |
| R-22 | 544 | 40°29'54.79"N 003°34'00.63"W | R | A321 | N | INCOMP. 545 |
| R-22 | 545 | 40°29'54.27"N 003°34'00.66"W | R | A346 | N | INCOMP. 544-546 |
| R-22 | 546 | 40°29'53.53"N 003°33'59.67"W | R | A321 | N | INCOMP. 545 |
| R-22 | 548 | 40°29'52.07"N 003°34'00.48"W | R | B739 | N | INCOMP. 549 |
| R-22 | 549 | 40°29'51.63"N 003°34'00.65"W | R | A346 | N | INCOMP. 548-550 |
| R-22 | 550 | 40°29'50.95"N 003°33'59.80"W | R | A321 | N | INCOMP. 549 |
| R-22 | 552 | 40°29'49.67"N 003°34'00.69"W | R | A321 | N | INCOMP. 553 |
| R-22 | 553 | 40°29'49.12"N 003°34'00.64"W | R | A346 | N | INCOMP. 552-554 |
| R-22 | 554 | 40°29'48.40"N 003°33'59.64"W | R | A321 | N | INCOMP. 553 |
| R-21 | 556 | 40°29'46.38"N 003°34'00.25"W | R | B763 | N | – |
| R-21 | 558 | 40°29'44.79"N 003°34'00.60"W | R | A321 | N | INCOMP. 559 |
| R-21 | 559 | 40°29'44.29"N 003°34'00.62"W | R | A346 | N | INCOMP. 558-560 |
| R-21 | 560 | 40°29'43.52"N 003°33'59.72"W | R | A321 | N | INCOMP. 559 |
| R-21 | 562 | 40°29'36.71"N 003°33'59.71"W | R | B739 | N | – |
| R-21 | 564 | 40°29'35.33"N 003°34'00.49"W | R | A321 | N | INCOMP. 565 |
| R-21 | 565 | 40°29'34.86"N 003°34'00.56"W | R | A346 | N | INCOMP. 564-566 |
| R-21 | 566 | 40°29'34.07"N 003°33'59.67"W | R | A321 | N | INCOMP. 565 |
| R-20 | 568 | 40°29'32.34"N 003°34'00.59"W | R | A321 | N | INCOMP. 569 |
| R-20 | 569 | 40°29'31.78"N 003°34'00.61"W | R | A346 | N | INCOMP. 568-570 |
| R-20 | 570 | 40°29'31.09"N 003°33'59.54"W | R | A321 | N | INCOMP. 569 |
| R-20 | 572 | 40°29'29.80"N 003°34'00.51"W | R | B739 | N | INCOMP. 573 |

| RAMPA RAMP | PUESTO STAND | COORDENADAS COORDINATES | SALIDA EXIT | MAX ACFT | APROAR NOSE TO | OBSERVACIONES REMARKS |
|---------------|-----------------|------------------------------|----------------|----------|-------------------|--------------------------|
| R-20 | 573 | 40°29'29.24"N 003°34'00.48"W | R | A346 | N | INCOMP. 572-574 |
| R-20 | 574 | 40°29'28.52"N 003°33'59.51"W | R | A321 | N | INCOMP. 573 |
| R-20 | 576 | 40°29'27.06"N 003°33'59.64"W | R | B752 | N | – |
| R-20 | 578 | 40°29'25.35"N 003°33'59.63"W | R | B752 | N | – |
| R-20 | 580 | 40°29'24.51"N 003°33'59.74"W | R | A343 | N | – |
| R-20 | 582 | 40°29'23.79"N 003°34'06.23"W | R | A346 | N | – |
| R-20 | 584 | 40°29'25.43"N 003°34'06.08"W | R | B739 | N | INCOMP. 585 |
| R-20 | 585 | 40°29'26.11"N 003°34'06.29"W | R | A346 | N | INCOMP. 584-586 |
| R-20 | 586 | 40°29'26.71"N 003°34'07.01"W | R | A321 | N | INCOMP. 585 |
| R-22 | 600 | 40°29'55.24"N 003°33'49.68"W | A | A321 | – | INCOMP. 601 |
| R-22 | 601 | 40°29'54.58"N 003°33'49.93"W | A | A346 | – | INCOMP. 600-602 |
| R-22 | 602 | 40°29'53.96"N 003°33'49.31"W | A | B739 | – | INCOMP. 601 |
| R-22 | 604 | 40°29'51.70"N 003°33'49.92"W | A | A346 | – | – |
| R-22 | 606 | 40°29'49.67"N 003°33'49.25"W | A | B752 | – | – |
| R-21 | 608 | 40°29'47.57"N 003°33'49.64"W | A | B739 | – | INCOMP. 609 |
| R-21 | 609 | 40°29'46.93"N 003°33'49.89"W | A | A346 | – | INCOMP. 608-610 |
| R-21 | 610 | 40°29'46.29"N 003°33'49.16"W | A | A321 | – | INCOMP. 609 |
| R-21 | 612 | 40°29'41.01"N 003°33'49.86"W | A | A346 | – | – |
| R-21 | 614 | 40°29'38.13"N 003°33'49.84"W | A | A346 | – | – |
| R-21 | 616 | 40°29'35.97"N 003°33'49.17"W | A | B752 | – | – |
| R-21 | 618 | 40°29'33.80"N 003°33'49.22"W | A | B763 | – | – |
| R-20 | 620 | 40°29'31.92"N 003°33'49.15"W | A | B752 | – | – |
| R-20 | 622 | 40°29'29.47"N 003°33'49.79"W | A | A346 | – | – |
| R-20 | 624 | 40°29'25.28"N 003°33'49.77"W | A | A346 | – | – |
| R-20 | 626 | 40°29'23.02"N 003°33'49.51"W | A | B739 | – | INCOMP. 627 |
| R-20 | 627 | 40°29'22.40"N 003°33'49.75"W | A | A346 | – | INCOMP. 626-628 |
| R-20 | 628 | 40°29'21.74"N 003°33'49.08"W | A | A321 | – | INCOMP. 627 |

(¹) Está prohibido el retroceso simultáneo ante las posiciones 334 y 336.

Simultaneous push-back will be strictly forbidden between stands 334 and 336.

– Coordenadas del stand de prueba motores / Coordinates of the engine test stand: 40°29'54.59"N 003°34'56.47"W

**SISTEMA DE GUÍA DE ATRAQUE VISUAL
VISUAL DOCKING GUIDANCE SYSTEM****1. SISTEMA DE GUÍA DE ATRAQUE VISUAL GENERALIDADES**

Este sistema contiene información de guiado en azimut (muestra la posición de la aeronave en relación con el eje del área de estacionamiento) y de la distancia a la posición de parada basándose en ambos casos en la medición mediante la obtención de imágenes por un sensor óptico que envía la señal a un computador que procesa las señales y proporciona información al piloto a través de una unidad de presentación delante de la cabina de la aeronave.

2. UNIDAD DE PRESENTACIÓN.

La unidad de presentación al piloto está diseñada con 5 módulos LCD en 2 secciones. Como consecuencia de la tecnología píxel cada módulo permite mostrar letras, números y también símbolos. El tamaño de los caracteres del display permite la lectura a una distancia de aproximadamente 100 m. Si la aeronave está preseleccionada, la situación de la aeronave respecto del eje de atraque es indicada mediante el símbolo de un avión en la sección inferior de la unidad. La desviación lateral respecto al eje de guiado y la distancia remanente al punto de parada también es presentada de manera clara e inequívoca. Comenzando desde una distancia de 30 metros al punto de parada, la distancia remanente es mostrada de manera adicional en la sección superior de la unidad. Cuando los calzos son colocados, presenta de manera opcional el mensaje de "CHOCK ON" utilizando el pulsador especial instalado en la zona de plataforma.

3. INSTRUCCIONES AL PILOTO.

La siguiente secuencia de eventos identifica como un piloto usaría este sistema para atracar la aeronave en el stand.

1. STAND PREPARADO PARA EL ATRAQUE.

El tipo de aeronave y el número de stand aparecen alternativamente en la parte superior del display.

**2. AERONAVE DETECTADA.** Cuando la aeronave es detectada, solamente se muestra en la parte superior del display el tipo de aeronave. A partir de ese punto se muestra el símbolo de un avión en la parte inferior del display y el piloto obtendrá información de distancia remanente al punto de parada como consecuencia del paso por distancias fijadas al punto de parada, al mismo tiempo se proporciona información de guiado en azimut respecto al eje de atraque:

De 30 m a 20 m Pasos cada 5 m
De 20 m a 10 m Pasos cada 2 m
De 10 m a 1 m Pasos cada 1 m
De 1 m a STOP Pasos cada 0,2 m

**1. VISUAL DOCKING GUIDANCE SYSTEM GENERAL**

This system contains information about azimuth guidance (shows the aircraft position with relation to the centre line of the parking area) and distance to the stop position by means, in both cases, of the achieve of images by an optical sensor that sends the sign to a computer in order to process them and to provide the information to the pilot by a display unit, in front of the cockpit.

2. DISPLAY UNIT.

The display unit to the pilot is designed by 5 modules LCD in 2 sections. As a consequence of the pixel technology, each module allows to show letters, numbers and also symbols. The size of the characters of the display allows the reading from a distance of approximately 100 m. If the aircraft is seeded, the situation of the aircraft respect of the docking centre line is indicated by means of the symbol of a plane in the low section of the unit. The lateral diversion with regard to the docking centre line of guided and the remaining distance to the stop point are also presented in a clear and unequivocal way. Beginning from a distance of 30 meters to the stop point, the remaining distance is showed in an additional way in the top section of the unit. When the blocks are placed, the unit presents in an optional way the message "CHOCK ON" using the special push-button installed in the apron area.

3. PILOT INSTRUCTIONS.

The following sequence of events identifies how a pilot would use this system to dock an aircraft at this gate.

1. GATE READY FOR DOCKING. Aircraft type and gate number are alternated in a flashing sequence across the top of display board.**2. AIRCRAFT DETECTED.** When the aircraft is detected, only the aircraft type is displayed steady across the top of the display. At this point, the symbol of a plane is showed across the bottom of the display and the pilot will obtain information about the remaining distance to the stop point as a consequence of passing by fixed distances from stop point as well as azimuth guidance with regard to the centre line:

From 30 m to 20 m every 5 m steps
From 20 m to 10 m every 2 m steps
From 10 m to 1 m every 1 m steps
From 1 m to STOP every 0.2 m steps

3. AERONAVE A LA DERECHA DE EJE. Se solicita corrección a la izquierda.



3. AIRCRAFT IS RIGHT OF CENTRE LINE. Correction to the left is required.

4. AERONAVE A LA IZQUIERDA DE EJE. Se solicita corrección a la derecha.



4. AIRCRAFT IS LEFT CENTRE LINE. Correction to the right is required.

5. LA AERONAVE ESTÁ EN EL EJE. Está a 10 m de la posición de parada final. Importante: Aproximarse lentamente a la posición de parada final.



5. THE AIRCRAFT IS ON CENTRE LINE. It is 10 m to final stop position. Important: Approach slowly to final stop position.

6. LA AERONAVE ESTÁ EN EL EJE. Está a 0,4 m de la posición de parada final. Prepárese para detener la aeronave.



6. THE AIRCRAFT IS ON CENTRE LINE. It is 0.4 m to final stop position. Prepare to stop the aircraft.

7. STOP. Parar ahora, punto de atraque alcanzado.



7. STOP. Stop now, docking point reached.

8. OK. Atraque correcto.



8. OK. Successful docking.

9. DEMASIADO LEJOS. La aeronave ha sobrepasado la posición de atraque.



9. TOO FAR. Aircraft has gone beyond docking position.

10. ESTOP (PARADA DE EMERGENCIA). Parar la aeronave inmediatamente, esperar instrucciones de atraque de TWR para proceder con el procedimiento de atraque.



10. ESTOP (EMERGENCY STOP). Stop aircraft immediately, wait for docking instructions from TWR to resume docking procedure.

→ 11. COLOCACIÓN Y RETIRADA DE CALZOS. Cuando los calzos estén colocados, en la guía de atraque aparecerá el mensaje CHOCK-ON y permanecerá durante 5 minutos.



11. CHOCKS INSERTED AND CHOCKS REMOVED. When the chocks are inserted, the docking guidance presents the message CHOCK-ON during 5 minutes.

Cuando se retiren los calzos, en la guía de atraque aparecerá el mensaje CHOCK-OFF durante 10 segundos



When the chocks are removed, the docking guidance presents the message CHOCK-OFF and it stays during 10 seconds

Si se presentan las siguientes circunstancias, el piloto debe parar el procedimiento de atraque, informar del problema a TWR y esperar instrucciones:

- El tipo de aeronave seleccionada no coincide con la aeronave que procede a atracar.
- El display no puede leerse (perdida de display).
- Aparece el mensaje de ESTOP.
- El piloto cree que el sistema proporciona información de atraque errónea.
- El display presenta mensajes de error.

Si el sistema no detecta la aeronave y el piloto no lee el tipo de aeronave de manera estable en la parte superior del display antes de que el morro de la aeronave alcance la pasarela de embarque, el piloto deberá contactar con TWR y esperar el guiado mediante señalero.

If the following events occur, the pilot must stop the docking procedure, report problem to TWR and wait for further instructions:

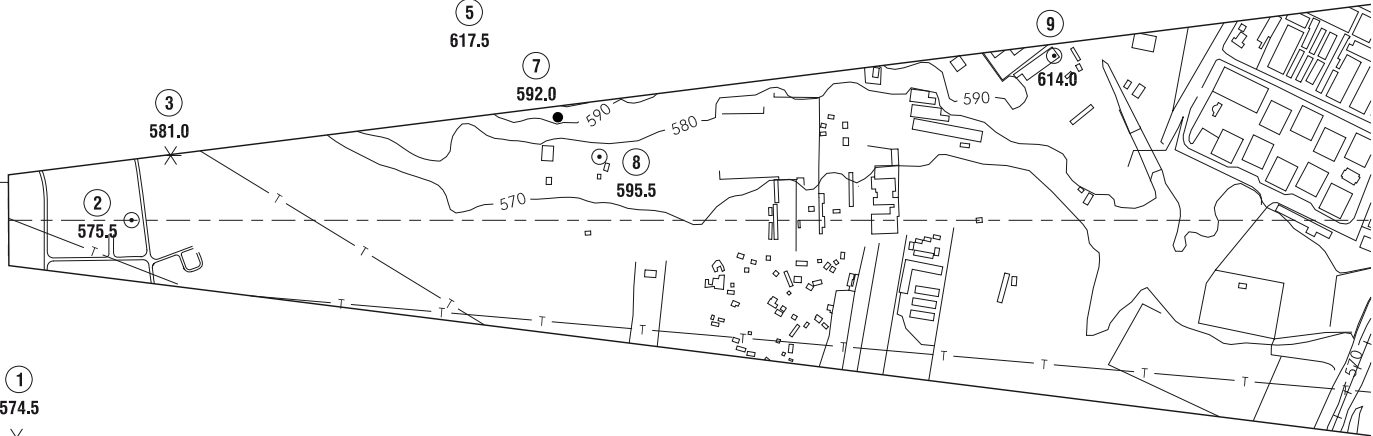
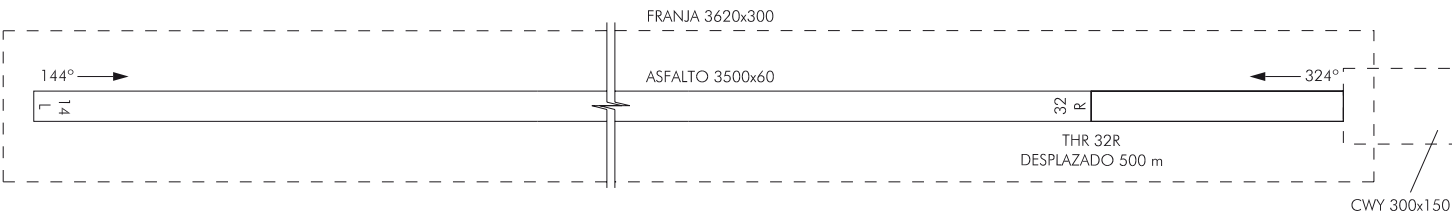
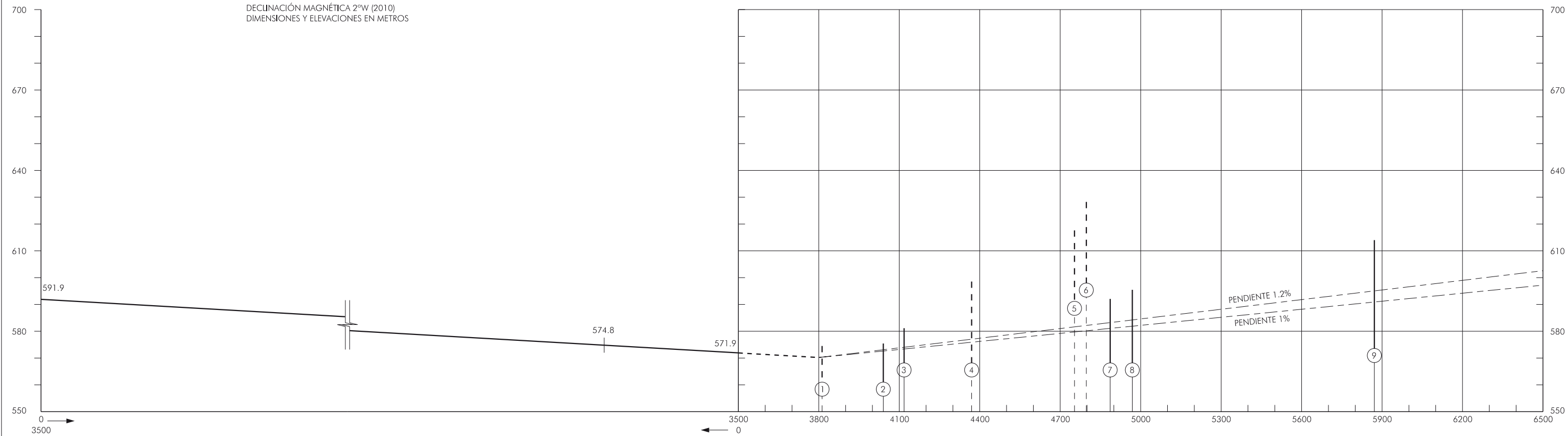
- Displayed aircraft type is not the incoming aircraft.
- Display board become unreadable (loss of display).
- ESTOP message is displayed.
- Pilot believes system is transmitting erroneous docking data.
- Display board illuminates error messages.

If the system does not detect the aircraft and the pilot does not get a steady aircraft type read out on the top of display until the aircraft nose reached the passengers boarding bridge, pilot should contact TWR and wait for a marshal guidance.

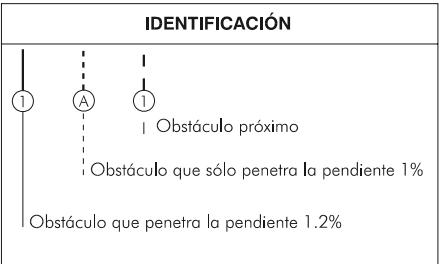
PLANO DE OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO OACI-TIPO A

MADRID/Barajas

CAMBIO: DESIGNADORES DE PISTA, DECLINACIÓN MAGNÉTICA.

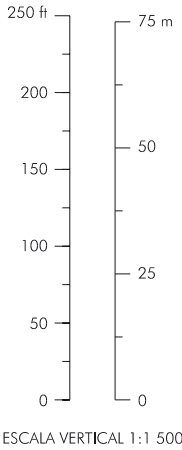
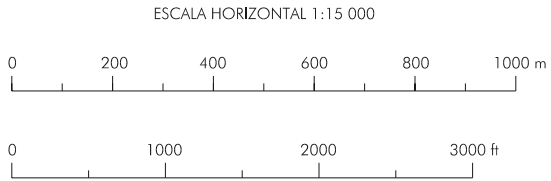


| CLAVE | |
|--|-----------|
| Árbol o Arbusto | ✱ |
| Carretera | == |
| Cota de terreno | ● |
| Curva de nivel del Terreno | ~ |
| Edificio o estructura grande | ■ |
| Vallado | —✱—✱— |
| Ferrocarril | —+—+— |
| Línea de Transmisión o Cable Aéreo | —T— |
| Obstáculo móvil | - - - - - |
| Poste, Torre, Campanario, Antena, etc... | ⊙ |
| Terreno que penetra el plano de obstáculos | ⬆ |



(1) NO UTILIZABLE PARA DESPEGUES
(2) NO UTILIZABLE PARA ATERRIZAJES

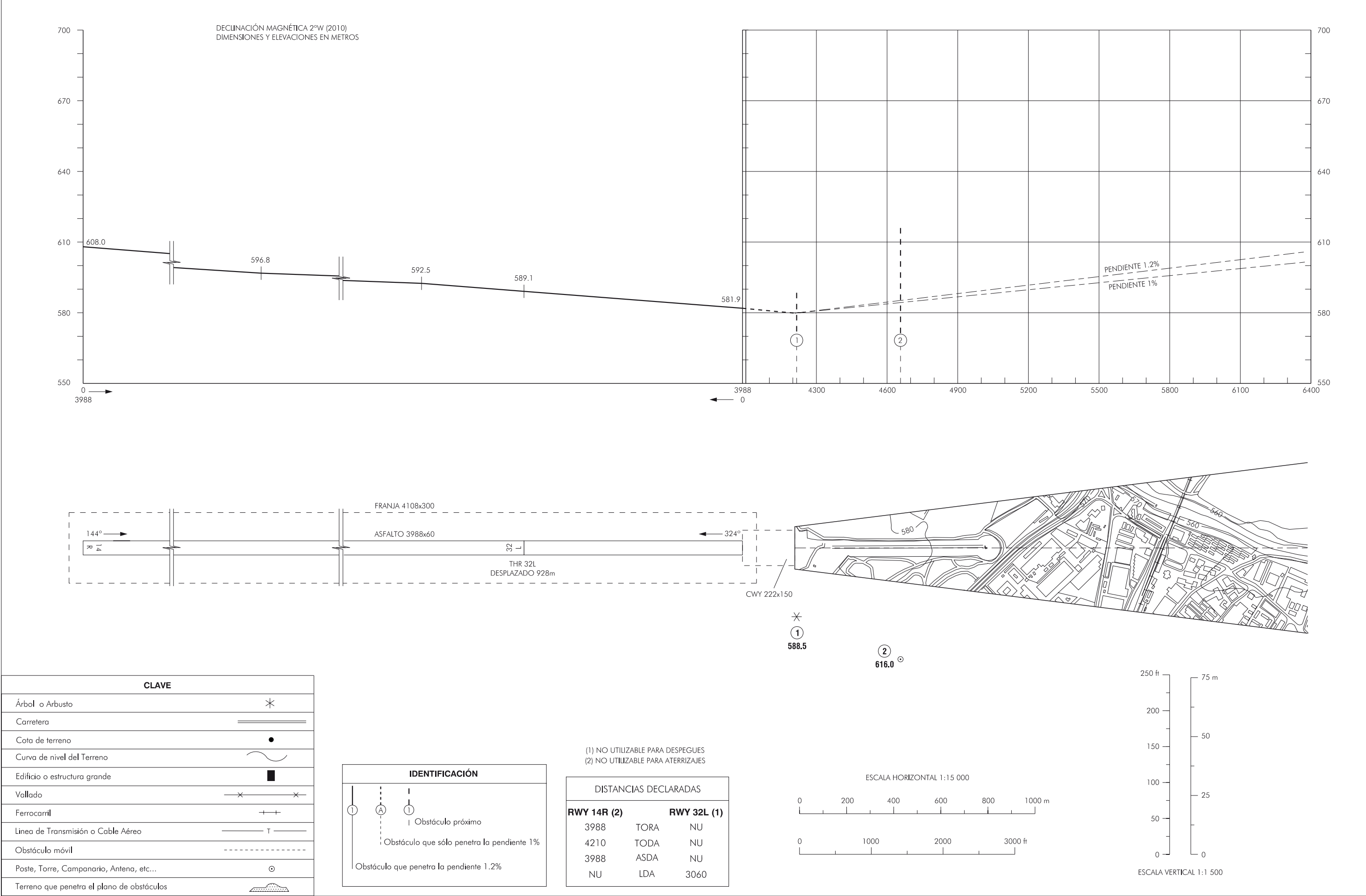
| DISTANCIAS DECLARADAS | | |
|-----------------------|------|-------------|
| RWY 14L (2) | | RWY 32R (1) |
| 3500 | TORA | NU |
| 3800 | TODA | NU |
| 3500 | ASDA | NU |
| NU | LDA | 3000 |



PLANO DE OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO OACI-TIPO A

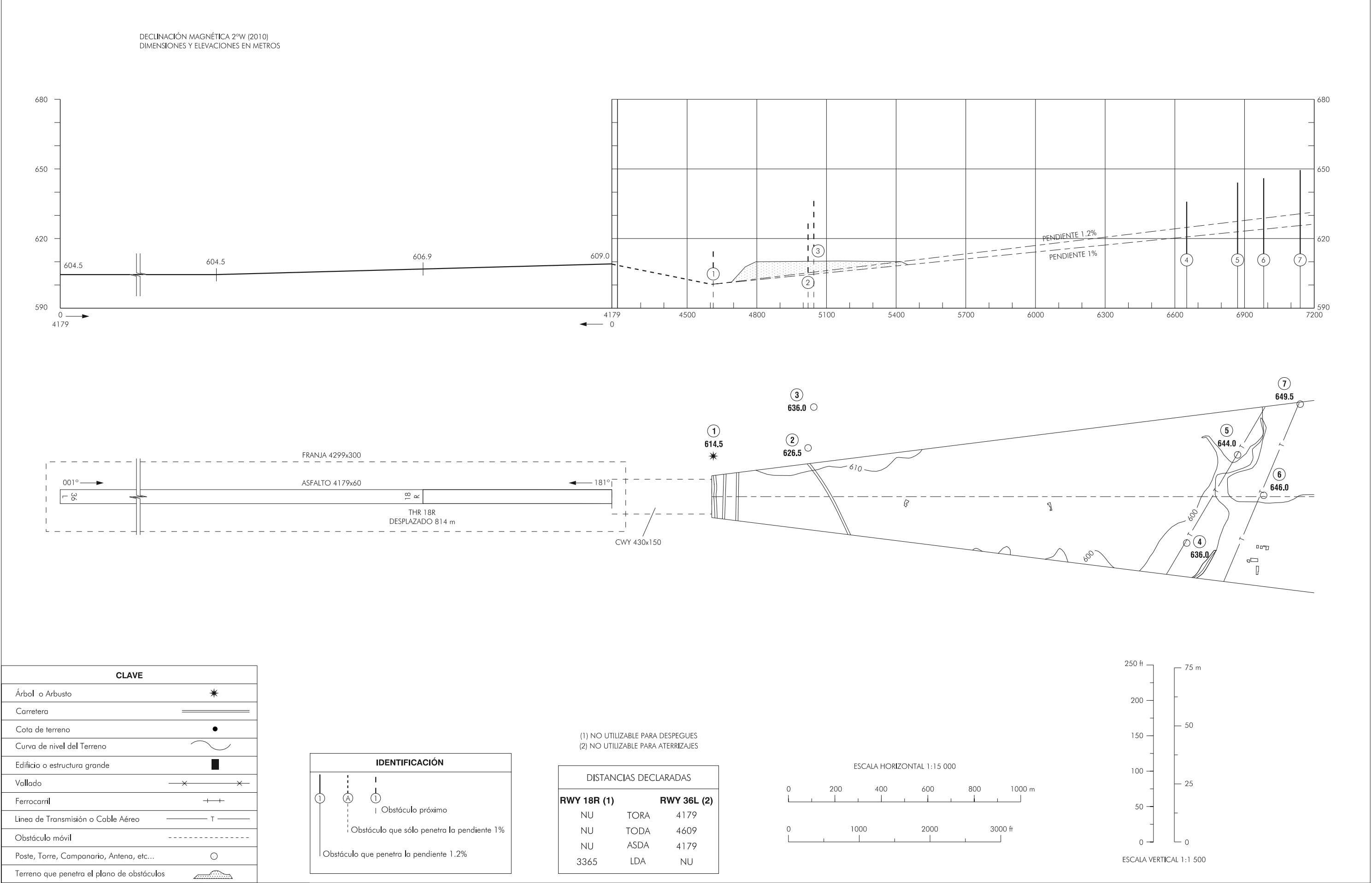
MADRID/Barajas

CAMBIO: DESIGNADORES DE PISTA, DECLINACIÓN MAGNÉTICA.



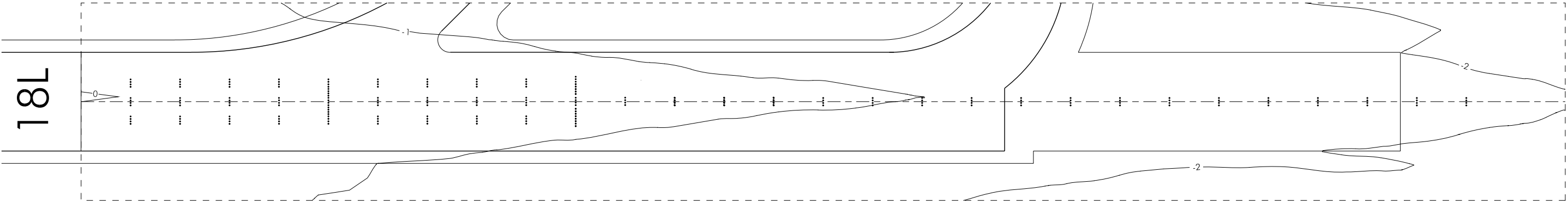
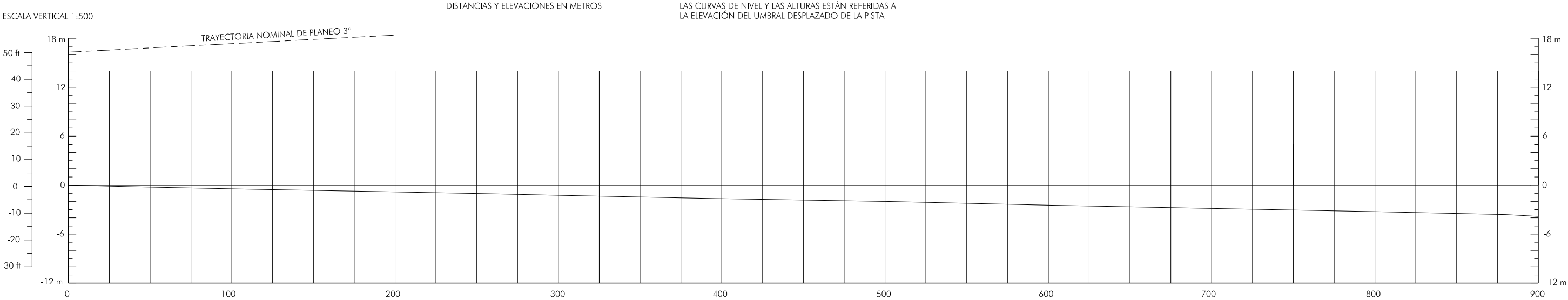
PLANO DE OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO OACI-TIPO A

MADRID/Barajas

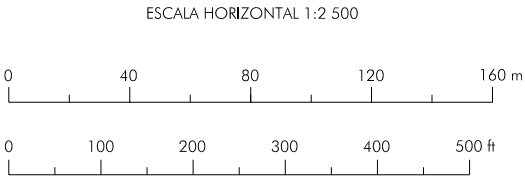


MADRID/Barajas

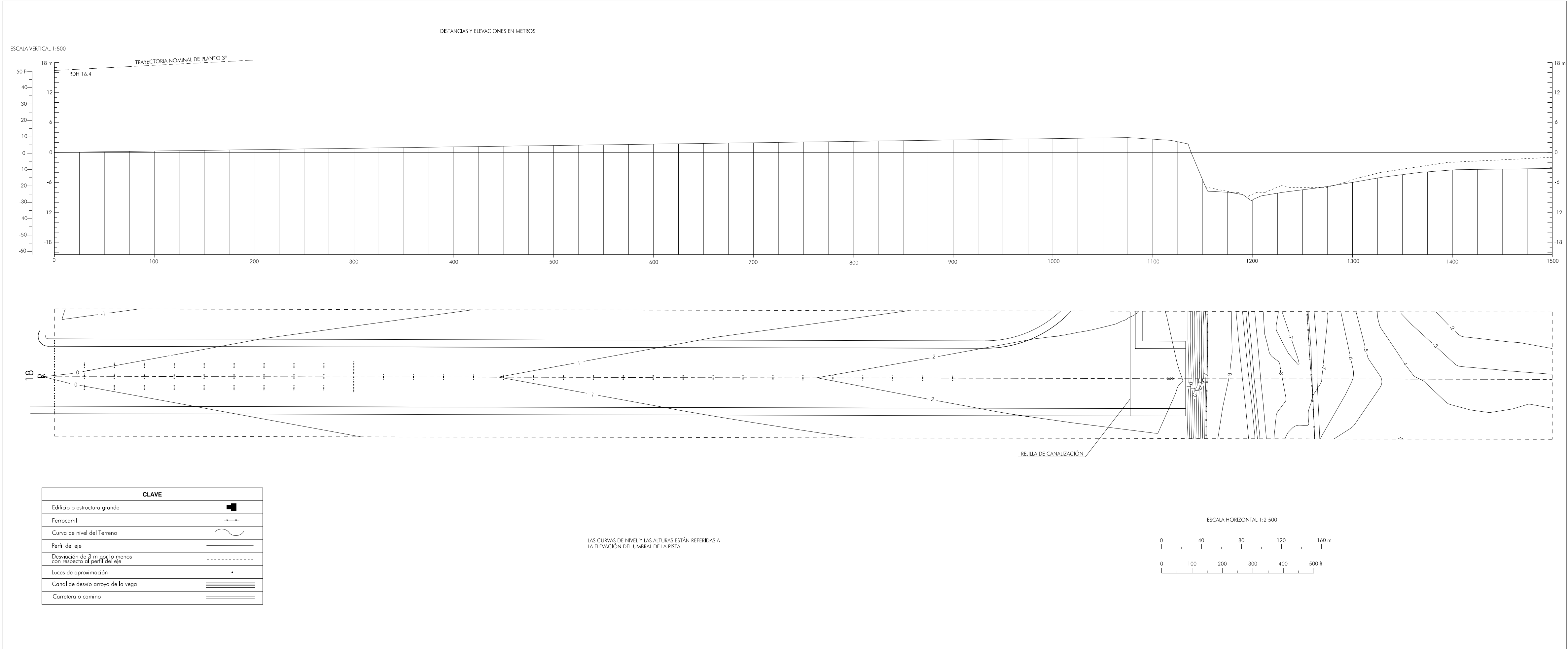
CARTA TOPOGRÁFICA PARA APROXIMACIONES DE PRECISIÓN - OACI



| CLAVE | |
|---|--|
| Edificio o estructura grande | |
| Ferrocarril | |
| Curva de nivel del Terreno | |
| Perfil del eje | |
| Desviación de 3 m por lo menos con respecto al perfil del eje | |
| Luces de aproximación | |
| Carretera | |
| Puente | |



CARTA TOPOGRÁFICA PARA APROXIMACIONES DE PRECISIÓN- OACI

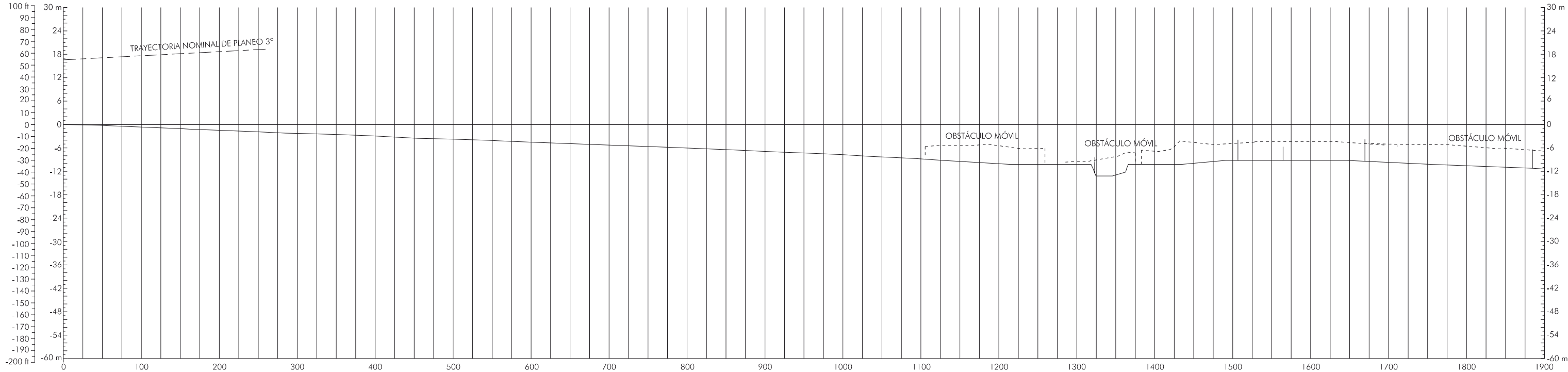


CARTA TOPOGRÁFICA PARA APROXIMACIONES DE PRECISIÓN OACI

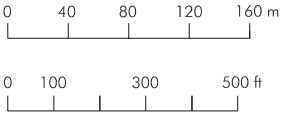
LAS CURVAS DE NIVEL Y LAS ALTURAS ESTÁN REFERIDAS A
LA ELEVACIÓN DEL UMBRAL DE LA PISTA

DISTANCIAS Y ELEVACIONES EN METROS

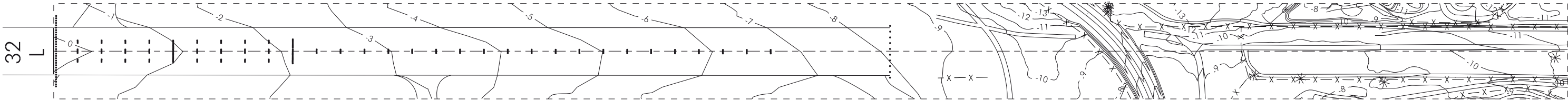
ESCALA VERTICAL 1:500



ESCALA HORIZONTAL 1:5 000

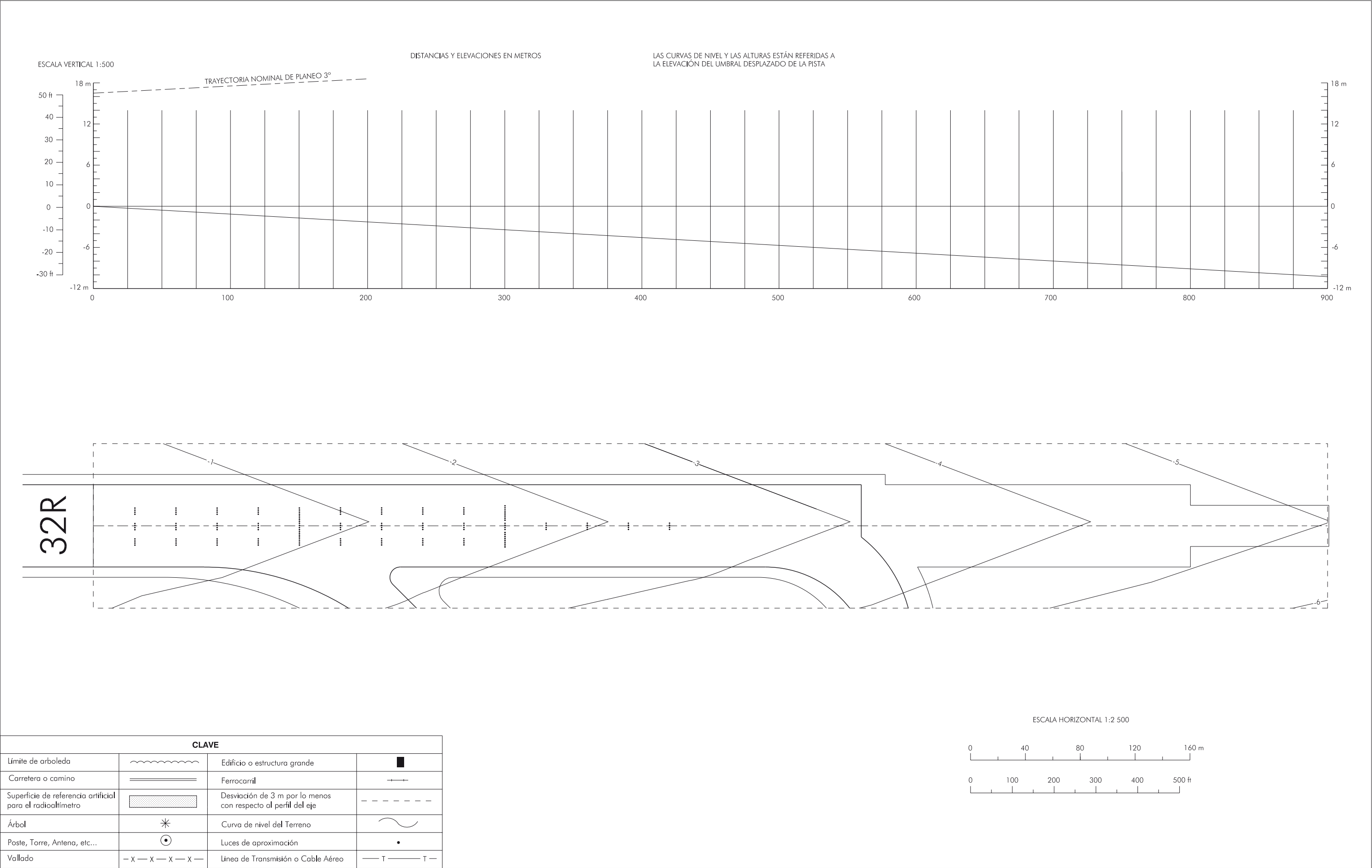


| CLAVE | | | |
|---|--|---|--|
| Límite de arboleda | | Edificio o estructura grande | |
| Carretera o camino | | Ferrocarril | |
| Superficie de referencia artificial para el radiointerferómetro | | Desviación de 3 m por lo menos con respecto al perfil del eje | |
| Árbol | | Curva de nivel del Terreno | |
| Poste, Torre, Antena, etc... | | Luces de aproximación | |
| Vallado | | Línea de Transmisión o Cable Aéreo | |



CAMBIO: DESIGNADOR DE PISTA, SIMBOLOGÍA.

CARTA TOPOGRÁFICA PARA APROXIMACIONES DE PRECISIÓN - OACI



CAMBIO: DESIGNADOR DE PISTA, SIMBOLOGÍA.

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

→ PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS / INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES.

RWY 18L ILS Z, ILS Y

| Punto Point | Latitud Latitude | Longitud Longitude | Azimet Verdadero True bearing | Distancia DME DME distance (NM) |
|--|---------------------|-----------------------|----------------------------------|---------------------------------------|
| DVOR/DME SIE (IAF) | 41°09'06.0"N | 003°36'17.5"W | – | – |
| TAGOM (IAF) | 40°59'01.2"N | 003°25'56.5"W | 241.00° (BAN) | 41.69 DME BAN |
| LALPI (IAF) | 40°57'32.0"N | 003°42'13.3"W | 287.00° (RBO) | 21.73 DME RBO |
| BERUC | 40°53'06.0"N | 003°33'40.8"W | 359.76° (LOC IML) | 21.40 DME ILS |
| IF | 40°42'05.6"N | 003°33'37.1"W | 359.76° (LOC IML) | 10.40 DME ILS |
| FAP | 40°37'56.5"N | 003°33'35.7"W | 359.76° (LOC IML) | 6.25 DME ILS |
| Aproximación final de precisión - Ángulo de descenso (Pendiente) Precision final approach - Descent angle (Slope) | | | | 3.00° (5.24%) |

RWY 18L LOC

| Punto Point | Latitud Latitude | Longitud Longitude | Azimet Verdadero True bearing | Distancia DME DME distance (NM) |
|---|---------------------|-----------------------|----------------------------------|---------------------------------------|
| DVOR/DME SIE (IAF) | 41°09'06.0"N | 003°36'17.5"W | – | – |
| TAGOM (IAF) | 40°59'01.2"N | 003°25'56.5"W | 241.00° (BAN) | 41.69 DME BAN |
| LALPI (IAF) | 40°57'32.0"N | 003°42'13.3"W | 287.00° (RBO) | 21.73 DME RBO |
| BERUC | 40°53'06.0"N | 003°33'40.8"W | 359.76° (LOC IML) | 21.40 DME ILS |
| IF | 40°42'05.6"N | 003°33'37.1"W | 359.76° (LOC IML) | 10.40 DME ILS |
| FAF | 40°36'28.2"N | 003°33'35.3"W | 359.76° (LOC IML) | 4.78 DME ILS |
| MAPT | 40°32'41.3"N | 003°33'34.0"W | 359.76° (LOC IML) | 1.00 DME ILS |
| Aproximación final de no precisión - Ángulo de descenso (Pendiente) Non-precision final approach - Descent angle (Slope) | | | | 3.11° (5.43%) |

RWY 18L VOR

| Punto Point | Latitud Latitude | Longitud Longitude | Azimet Verdadero True bearing | Distancia DME DME distance (NM) |
|---|---------------------|-----------------------|----------------------------------|---------------------------------------|
| TAGOM (IAF) | 40°59'01.2"N | 003°25'56.5"W | 241.00° (BAN) | 41.69 DME BAN |
| LALPI (IAF) | 40°57'32.0"N | 003°42'13.3"W | 287.00° (RBO) | 21.73 DME RBO |
| IF | 40°43'09.2"N | 003°33'48.0"W | 175.84° (SIE) | 26.00 DME SIE |
| FAF | 40°36'38.8"N | 003°33'38.8"W | 359.00° (BRA) | 8.50 DME BRA |
| MAPT | 40°31'50.6"N | 003°33'32.2"W | 359.00° (BRA) | 3.70 DME BRA |
| Aproximación final de no precisión - Ángulo de descenso (Pendiente) Non-precision final approach - Descent angle (Slope) | | | | 3.00° (5.24%) |

RWY 18R ILS Z, ILS Y

| Punto Point | Latitud Latitude | Longitud Longitude | Azimet Verdadero True bearing | Distancia DME DME distance (NM) |
|--|---------------------|-----------------------|----------------------------------|---------------------------------------|
| DVOR/DME SIE (IAF) | 41°09'06.0"N | 003°36'17.5"W | – | – |
| TAGOM (IAF) | 40°59'01.2"N | 003°25'56.5"W | 241.00° (BAN) | 41.69 DME BAN |
| LALPI (IAF) | 40°57'32.0"N | 003°42'13.3"W | 287.00° (RBO) | 21.73 DME RBO |
| MANCO | 40°53'10.6"N | 003°34'36.6"W | 359.75° (LOC IMR) | 21.79 DME ILS |
| IF | 40°42'09.6"N | 003°34'33.0"W | 359.75° (LOC IMR) | 10.78 DME ILS |
| FAP | 40°40'25.8"N | 003°34'32.4"W | 359.75° (LOC IMR) | 9.05 DME ILS |
| Aproximación final de precisión - Ángulo de descenso (Pendiente) Precision final approach - Descent angle (Slope) | | | | 3.00° (5.24%) |

RWY 18R LOC

| Punto Point | Latitud Latitude | Longitud Longitude | Azimet Verdadero True bearing | Distancia DME DME distance (NM) |
|---|---------------------|-----------------------|----------------------------------|---------------------------------------|
| DVOR/DME SIE (IAF) | 41°09'06.0"N | 003°36'17.5"W | – | – |
| TAGOM (IAF) | 40°59'01.2"N | 003°25'56.5"W | 241.00° (BAN) | 41.69 DME BAN |
| LALPI (IAF) | 40°57'32.0"N | 003°42'13.3"W | 287.00° (RBO) | 21.73 DME RBO |
| MANCO | 40°53'10.6"N | 003°34'36.6"W | 359.75° (LOC IMR) | 21.79 DME ILS |
| IF | 40°42'09.6"N | 003°34'33.0"W | 359.75° (LOC IMR) | 10.78 DME ILS |
| FAF | 40°36'34.6"N | 003°34'31.1"W | 359.75° (LOC IMR) | 5.20 DME ILS |
| MAPT | 40°32'22.4"N | 003°34'29.6"W | 359.75° (LOC IMR) | 1.00 DME ILS |
| Aproximación final de no precisión - Ángulo de descenso (Pendiente) Non-precision final approach - Descent angle (Slope) | | | | 3.10° (5.41%) |

RWY 18R VOR

| Punto Point | Latitud Latitude | Longitud Longitude | Azimet Verdadero True bearing | Distancia DME DME distance (NM) |
|---|---------------------|-----------------------|----------------------------------|---------------------------------------|
| TAGOM (IAF) | 40°59'01.2"N | 003°25'56.5"W | 241.00° (BAN) | 41.69 DME BAN |
| LALPI (IAF) | 40°57'32.0"N | 003°42'13.3"W | 287.00° (RBO) | 21.73 DME RBO |
| IF | 40°41'53.3"N | 003°36'54.3"W | 181.00° (SIE) | 27.20 DME SIE |
| FAF | 40°36'59.0"N | 003°35'42.4"W | 349.00° (BRA) | 9.00 DME BRA |
| MAPT | 40°32'04.3"N | 003°34'27.1"W | 349.00° (BRA) | 4.00 DME BRA |
| Aproximación final de no precisión - Ángulo de descenso (Pendiente) Non-precision final approach - Descent angle (Slope) | | | | 3.17° (5.53%) |

RWY 32L ILS Z, ILS W

| Punto Point | Latitud Latitude | Longitud Longitude | Azimet 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 | 142.19° (LOC MAA) | 6.21 DME ILS |
| Aproximación final de precisión - Ángulo de descenso (Pendiente) Precision final approach - Descent angle (Slope) | | | | 3.00° (5.24%) |

RWY 32L LOC

| Punto Point | Latitud Latitude | Longitud Longitude | Azimet 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 | – | – |
| L MA (FAF) | 40°24'02.8"N | 003°29'26.3"W | – | 4.73 DME ILS |
| MAPT | 40°26'53.5"N | 003°32'19.6"W | 142.19° (LOC MAA) | 1.13 DME ILS |
| Aproximación final de no precisión - Ángulo de descenso (Pendiente) Non-precision final approach - Descent angle (Slope) | | | | 3.12° (5.45%) |

RWY 32L VOR

| 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°19'58.7"N | 003°25'26.6"W | 324.00° (PDT) | 5.94 DME PDT |
| L MA (FAF) | 40°24'02.8"N | 003°29'26.3"W | – | 5.12 DME BRA |
| MAPT | 40°26'56.9"N | 003°32'16.1"W | 143.00° (BRA) | 1.50 DME BRA |
| Aproximación final de no precisión - Ángulo de descenso (Pendiente) Non-precision final approach - Descent angle (Slope) | | | | 2.92° (5.11 %) |

RWY 32R ILS Z, ILS W

| 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 | 142.20° (LOC MBB) | 14.25 DME ILS |
| FAP | 40°21'00.0"N | 003°24'39.7"W | 142.20° (LOC MBB) | 9.37 DME ILS |
| Aproximación final de precisión - Ángulo de descenso (Pendiente) Precision final approach - Descent angle (Slope) | | | | 3.00° (5.24 %) |

RWY 32R LOC

| 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 | 142.20° (LOC MBB) | 14.25 DME ILS |
| FAF | 40°24'31.3"N | 003°28'13.5"W | 142.20° (LOC MBB) | 4.92 DME ILS |
| MAPT | 40°27'30.3"N | 003°31'14.9"W | 142.20° (LOC MBB) | 1.15 DME ILS |
| Aproximación final de no precisión - Ángulo de descenso (Pendiente) Non-precision final approach - Descent angle (Slope) | | | | 3.09° (5.40 %) |

RWY 32R VOR

| 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°19'32.6"N | 003°26'26.7"W | 155.00° (SSY) | 14.60 DME SSY |
| FAF | 40°24'04.8"N | 003°29'12.2"W | 155.00° (SSY) | 9.60 DME SSY |
| MAPT | 40°27'37.1"N | 003°31'21.4"W | 155.00° (SSY) | 5.70 DME SSY |
| Aproximación final de no precisión - Ángulo de descenso (Pendiente) Non-precision final approach - Descent angle (Slope) | | | | 2.92° (5.10 %) |



MADRID / Barajas AD

SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID)

PISTA 14R: Utilizable en horario diurno (0700-2300 LT).

SALIDA BARDI UNO SIERRA (BARDI1S). Sujeta a la actividad de la LER71B y LER71C.

Subir en R-145 BRA directo a 4,1 DME BRA / 12,0 DME PDT. Virar a la derecha para seguir R-325 PDT directo a cruzar 5,4 DME PDT a 5000 ft o superior. Virar a la derecha para seguir R-102 NVS directo a cruzar DVOR/DME NVS a 8000 ft o superior. Proceder por R-280 NVS directo a BARDI.

Pendiente mínima de ascenso 5,5% hasta 5000 ft.

Autorización inicial ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

SALIDA CÁCERES UNO SIERRA (CCS1S)

Subir en R-145 BRA directo a 4,1 DME BRA / 12,0 DME PDT. Virar a la derecha para seguir R-325 PDT directo a cruzar 5,4 DME PDT a 5000 ft o superior. Virar a la derecha para seguir R-102 NVS directo a cruzar DVOR/DME NVS a 8000 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir R-064 CCS directo a VOR/DME CCS.

Pendiente mínima de ascenso 5,5% hasta 5000 ft.

Autorización inicial ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

SALIDA NANDO UNO BRAVO (NANDO1B)

Subir en rumbo magnético 130° directo a cruzar 2,4 DME BRA a 2400 ft o superior. Virar a la derecha para seguir R-138 BRA directo a cruzar 8,0 DME BRA a 4500 ft o superior. Virar a la derecha para seguir R-333 PDT directo a cruzar DVOR/DME PDT a 7000 ft o superior. Proceder por R-108 PDT directo a cruzar 15,0 DME PDT a 11000 ft o superior directo a NANDO.

Pendiente mínima de ascenso 6,1% hasta 7000 ft.

Autorización inicial ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

SALIDA PINAR DOS BRAVO (PINAR2B)

Subir en rumbo magnético 130° directo a cruzar 2,4 DME BRA a 2400 ft o superior. Virar a la derecha para seguir R-138 BRA directo a cruzar 8,0 DME BRA a 4500 ft o superior. Virar a la derecha para seguir R-333 PDT directo a cruzar 3,5 DME PDT a 6200 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir R-052 PDT hasta alcanzar 11,7 DME PDT. Virar a la izquierda para seguir R-169 RBO directo a cruzar 17,8 DME RBO a 13000 ft o superior. Directo a DVOR/DME RBO. Proceder por R-077 RBO directo a PINAR.

Pendiente mínima de ascenso 6,1% hasta 13000 ft.

Autorización inicial ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

SALIDA ROBLLEDILLO UNO BRAVO (RBO1B)

Subir en rumbo magnético 130° directo a cruzar 2,4 DME BRA a 2400 ft o superior. Virar a la derecha para seguir R-138 BRA directo a cruzar 8,0 DME BRA a 4500 ft o superior. Virar a la derecha para seguir R-333 PDT directo a cruzar 3,5 DME PDT a 6200 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir R-052 PDT directo a 11,7 DME PDT. Virar a la izquierda para seguir R-169 RBO directo a cruzar 17,8 DME RBO a 13000 ft o superior. Directo a DVOR/DME RBO.

Pendiente mínima de ascenso 6,1% hasta 13000 ft.

Autorización inicial ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

SALIDA SOMOSIERRA DOS SIERRA (SIE2S)

Subir en R-145 BRA directo a 4,1 DME BRA / 12,0 DME PDT. Virar a la derecha para seguir R-325 PDT directo a cruzar 5,4 DME PDT a 5000 ft o superior. Virar a la derecha para seguir R-102 NVS directo a 24,0 DME NVS. Virar a la derecha para seguir R-193 CNR directo a DVOR/DME CNR. Seguir R-193 SIE directo a DVOR/DME SIE.

Pendiente mínima de ascenso 5,5% hasta 5000 ft.

Pendiente mínima de ascenso 4,5% desde 5000 ft hasta FL145.

Autorización inicial ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID)

RUNWAY 14R: Usable at day time (0700-2300 LT).

BARDI ONE SIERRA DEPARTURE (BARDI1S). Subject to LER71B and LER71C activity.

Climb on R-145 BRA direct to 4.1 DME BRA / 12.0 DME PDT. Turn right to follow R-325 PDT direct to cross 5.4 DME PDT at 5000 ft or above. Turn right to follow R-102 NVS direct to cross DVOR/DME NVS at 8000 ft or above. Proceed on R-280 NVS direct to BARDI.

5.5% minimum climb gradient to 5000 ft.

Initial ATC clearance: Maintain 13000 ft and request flight level change en-route.

CÁCERES ONE SIERRA DEPARTURE (CCS1S)

Climb on R-145 BRA direct to 4.1 DME BRA / 12.0 DME PDT. Turn right to follow R-325 PDT direct to cross 5.4 DME PDT at 5000 ft or above. Turn right to follow R-102 NVS direct to cross DVOR/DME NVS at 8000 ft or above. Turn left to follow R-064 CCS direct to VOR/DME CCS.

5.5% minimum climb gradient to 5000 ft.

Initial ATC clearance: Maintain 13000 ft and request flight level change en-route.

NANDO ONE BRAVO DEPARTURE (NANDO1B)

Climb on magnetic heading 130° direct to cross 2.4 DME BRA at 2400 ft or above. Turn right to follow R-138 BRA direct to cross 8.0 DME BRA at 4500 ft or above. Turn right to follow R-333 PDT direct to cross DVOR/DME PDT at 7000 ft or above. Proceed on R-108 PDT direct to cross 15.0 DME PDT at 11000 ft or above direct to NANDO.

6.1% minimum climb gradient to 7000 ft.

Initial ATC clearance: Maintain 13000 ft and request flight level change en-route.

PINAR TWO BRAVO DEPARTURE (PINAR2B)

Climb on magnetic heading 130° direct to cross 2.4 DME BRA at 2400 ft or above. Turn right to follow R-138 BRA direct to cross 8.0 DME BRA at 4500 ft or above. Turn right to follow R-333 PDT direct to cross 3.5 DME PDT at 6200 ft or above. Turn left to follow R-052 PDT to reach 11.7 DME PDT. Turn left to follow R-169 RBO direct to cross 17.8 DME RBO at 13000 ft or above. Direct to DVOR/DME RBO. Proceed on R-077 RBO direct to PINAR.

6.1% minimum climb gradient to 13000 ft.

Initial ATC clearance: Maintain 13000 ft and request flight level change en-route.

ROBLLEDILLO ONE BRAVO DEPARTURE (RBO1B)

Climb on magnetic heading 130° direct to cross 2.4 DME BRA at 2400 ft or above. Turn right to follow R-138 BRA direct to cross 8.0 DME BRA at 4500 ft or above. Turn right to follow R-333 PDT direct to cross 3.5 DME PDT at 6200 ft or above. Turn left to follow R-052 PDT direct to 11.7 DME PDT. Turn left to follow R-169 RBO direct to cross 17.8 DME RBO at 13000 ft or above. Direct to DVOR/DME RBO.

6.1% minimum climb gradient to 13000 ft.

Initial ATC clearance: Maintain 13000 ft and request flight level change en-route.

SOMOSIERRA TWO SIERRA DEPARTURE (SIE2S)

Climb on R-145 BRA direct to 4.1 DME BRA / 12.0 DME PDT. Turn right to follow R-325 PDT direct to cross 5.4 DME PDT at 5000 ft or above. Turn right to follow R-102 NVS direct to 24.0 DME NVS. Turn right to follow R-193 CNR direct to DVOR/DME CNR. Follow R-193 SIE direct to DVOR/DME SIE.

5.5% minimum climb gradient to 5000 ft.

4.5% minimum climb gradient from 5000 ft to FL145.

Initial ATC clearance: Maintain 13000 ft and request flight level change en-route.

SALIDA VILLATOBAS DOS SIERRA (VTB2S)
Subir en R-145 BRA directo a 4,1 DME BRA / 12,0 DME PDT. Virar a la derecha para seguir R-325 PDT directo a cruzar DVOR/DME PDT a 7000 ft o superior. Virar a la derecha para seguir R-012 VTB directo a VOR/DME VTB.
Pendiente mínima de ascenso 5,5% hasta 7000 ft.
Autorización inicial ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

SALIDA ZAMORA UNO SIERRA KILO (ZMR1SK)
Subir en R-145 BRA directo a 4,1 DME BRA / 12,0 DME PDT. Virar a la derecha para seguir R-325 PDT directo a cruzar 5,4 DME PDT a 5000 ft o superior. Virar a la derecha para seguir R-102 NVS directo a cruzar DVOR/DME NVS a 8000 ft o superior. Virar a la derecha para seguir R-139 ZMR directo a DVOR/DME ZMR.
Pendiente mínima de ascenso 5,5% hasta 5000 ft.
Autorización inicial ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

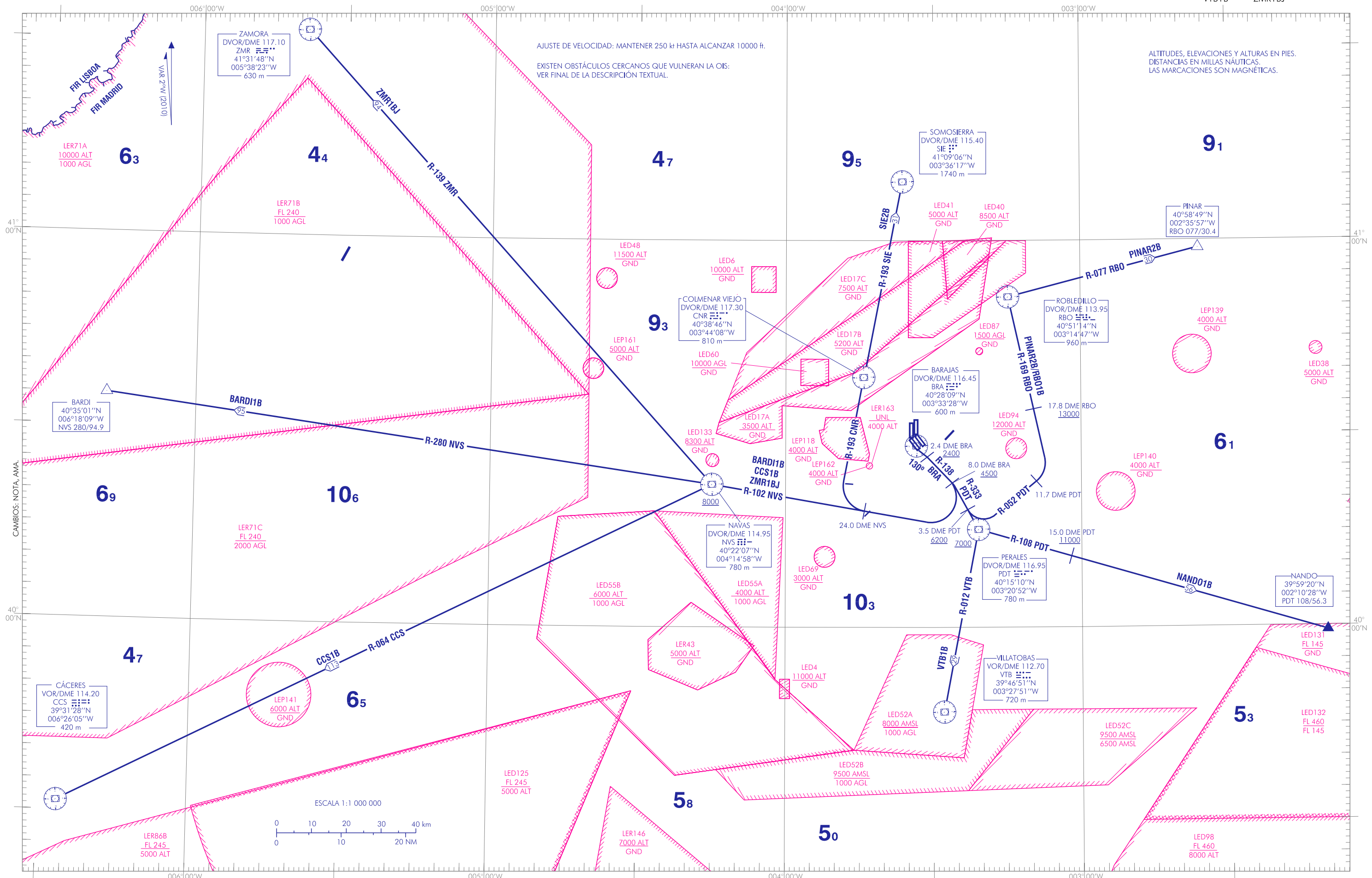
VILLATOBAS TWO SIERRA DEPARTURE (VTB2S)
Climb on R-145 BRA direct to 4.1 DME BRA / 12.0 DME PDT. Turn right to follow R-325 PDT direct to cross DVOR/DME PDT at 7000 ft or above. Turn right to follow R-012 VTB direct to VOR/DME VTB.
5.5% minimum climb gradient to 7000 ft.
Initial ATC clearance: Maintain 13000 ft and request flight level change en-route.

ZAMORA ONE SIERRA KILO DEPARTURE (ZMR1SK)
Climb on R-145 BRA direct to 4.1 DME BRA / 12.0 DME PDT. Turn right to follow R-325 PDT direct to cross 5.4 DME PDT at 5000 ft or above. Turn right to follow R-102 NVS direct to cross DVOR/DME NVS at 8000 ft or above. Turn right to follow R-139 ZMR direct to DVOR/DME ZMR.
5.5% minimum climb gradient to 5000 ft.
Initial ATC clearance: Maintain 13000 ft and request flight level change en-route.

➔

OBSTÁCULOS CERCANOS
CLOSE OBSTACLES

| OBSTÁCULOS OBSTACLES | RWY | COORDENADAS COORDINATES | HGT (ft) | ALT (ft) |
|-------------------------|-----|----------------------------|----------|----------|
| Árbol / Tree | 14R | 40°27'19.2"N 003°32'41.4"W | 30 | 1926 |
| Farola / Lamppost | 14R | 40°27'20.3"N 003°32'39.0"W | – | 1927 |
| Árbol / Tree | 14R | 40°27'11.0"N 003°32'42.1"W | 38 | 1945 |
| Árbol / Tree | 14R | 40°27'11.0"N 003°32'41.0"W | 44 | 1949 |



MADRID / Barajas AD

SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID)

PISTA 14R: Utilizable en horario nocturno (2300-0700 LT).

NOTA APLICABLE A TODAS LAS SID:

No se permiten cambios en la derrota inicial de salida antes del DER (1,0 DME BRA).

DER: Extremo de salida de la pista.

SALIDA BARDI UNO BRAVO (BARDI1B). Sujeta a la actividad de la LER71B y LER71C.

Subir en rumbo magnético 130° directo a cruzar 2,4 DME BRA a 2400 ft o superior. Virar a la derecha para seguir R-138 BRA directo a cruzar 8,0 DME BRA a 4500 ft o superior. Virar a la derecha para seguir R-102 NVS directo a cruzar DVOR/DME NVS a 8000 ft o superior. Proceder por R-280 NVS directo a BARDI.

Pendiente mínima de ascenso 5,5% hasta 5000 ft.

Autorización inicial ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

SALIDA CÁCERES UNO BRAVO (CCS1B)

Subir en rumbo magnético 130° directo a cruzar 2,4 DME BRA a 2400 ft o superior. Virar a la derecha para seguir R-138 BRA directo a cruzar 8,0 DME BRA a 4500 ft o superior. Virar a la derecha para seguir R-102 NVS directo a cruzar DVOR/DME NVS a 8000 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir R-064 CCS directo a VOR/DME CCS.

Pendiente mínima de ascenso 5,5% hasta 5000 ft.

Autorización inicial ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

SALIDA NANDO UNO BRAVO (NANDO1B)

Subir en rumbo magnético 130° directo a cruzar 2,4 DME BRA a 2400 ft o superior. Virar a la derecha para seguir R-138 BRA directo a cruzar 8,0 DME BRA a 4500 ft o superior. Virar a la derecha para seguir R-333 PDT directo a cruzar DVOR/DME PDT a 7000 ft o superior. Proceder por R-108 PDT directo a cruzar 15,0 DME PDT a 11000 ft o superior directo a NANDO.

Pendiente mínima de ascenso 6,1% hasta 7000 ft.

Autorización inicial ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

SALIDA PINAR DOS BRAVO (PINAR2B)

Subir en rumbo magnético 130° directo a cruzar 2,4 DME BRA a 2400 ft o superior. Virar a la derecha para seguir R-138 BRA directo a cruzar 8,0 DME BRA a 4500 ft o superior. Virar a la derecha para seguir R-333 PDT directo a cruzar 3,5 DME PDT a 6200 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir R-052 PDT hasta alcanzar 11,7 DME PDT. Virar a la izquierda para seguir R-169 RBO directo a cruzar 17,8 DME RBO a 13000 ft o superior. Directo a DVOR/DME RBO. Proceder por R-077 RBO directo a PINAR.

Pendiente de ascenso mínima 6,1% hasta 13000 ft.

Autorización inicial ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

SALIDA ROBEDILLO UNO BRAVO (RBO1B)

Subir en rumbo magnético 130° directo a cruzar 2,4 DME BRA a 2400 ft o superior. Virar a la derecha para seguir R-138 BRA directo a cruzar 8,0 DME BRA a 4500 ft o superior. Virar a la derecha para seguir R-333 PDT directo a cruzar 3,5 DME PDT a 6200 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir R-052 PDT directo a 11,7 DME PDT. Virar a la izquierda para seguir R-169 RBO directo a cruzar 17,8 DME RBO a 13000 ft o superior. Directo a DVOR/DME RBO.

Pendiente de ascenso mínima 6,1% hasta 13000 ft.

Autorización inicial ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

SALIDA SOMOSIERRA DOS BRAVO (SIE2B)

Subir en rumbo magnético 130° directo a cruzar 2,4 DME BRA a 2400 ft o superior. Virar a la derecha para seguir R-138 BRA directo a cruzar 8,0 DME BRA a 4500 ft o superior. Virar a la derecha para seguir R-102 NVS directo a 24,0 DME NVS. Virar a la derecha para seguir R-193 CNR directo a DVOR/DME CNR. Seguir R-193 SIE directo a DVOR/DME SIE.

Pendiente mínima de ascenso 5,5% hasta 5000 ft.

Pendiente mínima de ascenso 4,5% desde 5000 ft hasta FL145.

Autorización inicial ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de

STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID)

RUNWAY 14R: Usable at night time (2300-0700 LT).

NOTE APPLICABLE TO ALL SID:

Changes in the initial departure track are not permitted before DER (1.0 DME BRA).

DER: Departure end of the runway.

BARDI ONE BRAVO DEPARTURE (BARDI1B). Subject to LER71B and LER71C activity.

Climb on magnetic heading 130° direct to cross 2.4 DME BRA at 2400 ft or above. Turn right to follow R-138 BRA direct to cross 8.0 DME BRA at 4500 ft or above. Turn right to follow R-102 NVS direct to cross DVOR/DME NVS at 8000 ft or above. Proceed on R-280 NVS direct to BARDI.

5.5% minimum climb gradient to 5000 ft.

Initial ATC clearance: Maintain 13000 ft and request flight level change en-route.

CÁCERES ONE BRAVO DEPARTURE (CCS1B)

Climb on magnetic heading 130° direct to cross 2.4 DME BRA at 2400 ft or above. Turn right to follow R-138 BRA direct to cross 8.0 DME BRA at 4500 ft or above. Turn right to follow R-102 NVS direct to cross DVOR/DME NVS at 8000 ft or above. Turn left to follow R-064 CCS direct to VOR/DME CCS.

5.5% minimum climb gradient to 5000 ft.

Initial ATC clearance: Maintain 13000 ft and request flight level change en-route.

NANDO ONE BRAVO DEPARTURE (NANDO1B)

Climb on magnetic heading 130° direct to cross 2.4 DME BRA at 2400 ft or above. Turn right to follow R-138 BRA direct to cross 8.0 DME BRA at 4500 ft or above. Turn right to follow R-333 PDT direct to cross DVOR/DME PDT at 7000 ft or above. Proceed on R-108 PDT direct to cross 15.0 DME PDT at 11000 ft or above direct to NANDO.

6.1% minimum climb gradient to 7000 ft.

Initial ATC clearance: Maintain 13000 ft and request flight level change en-route.

PINAR TWO BRAVO DEPARTURE (PINAR2B)

Climb on magnetic heading 130° direct to cross 2.4 DME BRA at 2400 ft or above. Turn right to follow R-138 BRA direct to cross 8.0 DME BRA at 4500 ft or above. Turn right to follow R-333 PDT direct to cross 3.5 DME PDT at 6200 ft or above. Turn left to follow R-052 PDT to reach 11.7 DME PDT. Turn left to follow R-169 RBO direct to cross 17.8 DME RBO at 13000 ft or above. Direct to DVOR/DME RBO. Proceed on R-077 RBO direct to PINAR.

6.1% minimum climb gradient to 13000 ft.

Initial ATC clearance: Maintain 13000 ft and request flight level change en-route.

ROBEDILLO ONE BRAVO DEPARTURE (RBO1B)

Climb on magnetic heading 130° direct to cross 2.4 DME BRA at 2400 ft or above. Turn right to follow R-138 BRA direct to cross 8.0 DME BRA at 4500 ft or above. Turn right to follow R-333 PDT direct to cross 3.5 DME PDT at 6200 ft or above. Turn left to follow R-052 PDT direct to 11.7 DME PDT. Turn left to follow R-169 RBO direct to cross 17.8 DME RBO at 13000 ft or above. Direct to DVOR/DME RBO.

6.1% minimum climb gradient to 13000 ft.

Initial ATC clearance: Maintain 13000 ft and request flight level change en-route.

SOMOSIERRA TWO BRAVO DEPARTURE (SIE2B)

Climb on magnetic heading 130° direct to cross 2.4 DME BRA at 2400 ft or above. Turn right to follow R-138 BRA direct to cross 8.0 DME BRA at 4500 ft or above. Turn right to follow R-102 NVS direct to 24.0 DME NVS. Turn right to follow R-193 CNR direct to DVOR/DME CNR. Follow R-193 SIE direct to DVOR/DME SIE.

5.5% minimum climb gradient to 5000 ft.

4.5% minimum climb gradient from 5000 ft to FL145.

Initial ATC clearance: Maintain 13000 ft and request flight level

nivel en ruta.

SALIDA VILLATOBAS UNO BRAVO (VTB1B)
Subir en rumbo magnético 130° directo a cruzar 2,4 DME BRA a 2400 ft o superior. Virar a la derecha para seguir R-138 BRA directo a cruzar 8,0 DME BRA a 4500 ft o superior. Virar a la derecha para seguir R-333 PDT directo a cruzar DVOR/DME PDT a 7000 ft o superior. Virar a la derecha para seguir R-012 VTB directo a VOR/DME VTB.

Pendiente mínima de ascenso 6,1% hasta 7000 ft.

Autorización inicial ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

SALIDA ZAMORA UNO BRAVO JULIETT (ZMR1BJ)
Subir en rumbo magnético 130° directo a cruzar 2,4 DME BRA a 2400 ft o superior. Virar a la derecha para seguir R-138 BRA directo a cruzar 8,0 DME BRA a 4500 ft o superior. Virar a la derecha para seguir R-102 NVS directo a cruzar DVOR/DME NVS a 8000 ft o superior. Virar a la derecha para seguir R-139 ZMR directo a DVOR/DME ZMR.

Pendiente mínima de ascenso 5,5% hasta 5000 ft.

Autorización inicial ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

change en-route.

VILLATOBAS ONE BRAVO DEPARTURE (VTB1B)
Climb on magnetic heading 130° direct to cross 2.4 DME BRA at 2400 ft or above. Turn right to follow R-138 BRA direct to cross 8.0 DME BRA at 4500 ft or above. Turn right to follow R-333 PDT direct to cross DVOR/DME PDT at 7000 ft or above. Turn right to follow R-012 VTB direct to VOR/DME VTB.

6.1% minimum climb gradient to 7000 ft.

Initial ATC clearance: Maintain 13000 ft and request flight level change en-route.

ZAMORA ONE BRAVO JULIETT DEPARTURE (ZMR1BJ)
Climb on magnetic heading 130° direct to cross 2.4 DME BRA at 2400 ft or above. Turn right to follow R-138 BRA direct to cross 8.0 DME BRA at 4500 ft or above. Turn right to follow R-102 NVS direct to cross DVOR/DME NVS at 8000 ft or above. Turn right to follow R-139 ZMR direct to DVOR/DME ZMR.

5.5% minimum climb gradient to 5000 ft.

Initial ATC clearance: Maintain 13000 ft and request flight level change en-route.

➔

| OBSTÁCULOS CERCANOS CLOSE OBSTACLES | | | | |
|--|-----|----------------------------|----------|----------|
| OBSTÁCULOS OBSTACLES | RWY | COORDENADAS COORDINATES | HGT (ft) | ALT (ft) |
| Árbol / Tree | 14R | 40°27'19.2"N 003°32'41.4"W | 30 | 1926 |
| Farola / Lamppost | 14R | 40°27'20.3"N 003°32'39.0"W | – | 1927 |
| Árbol / Tree | 14R | 40°27'11.0"N 003°32'42.1"W | 38 | 1945 |
| Árbol / Tree | 14R | 40°27'11.0"N 003°32'41.0"W | 44 | 1949 |



MADRID / Barajas AD

SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID)

PISTA 14L: Utilizable en horario diurno (0700-2300 LT).

NOTA APLICABLE A TODAS LAS SID:

No se permiten cambios en la derrota inicial de salida antes del DER (5,0 DME SSY).

DER: Extremo de salida de pista.

NOTA:

Atención, tráfico próximo en aproximación o en salida de la Base Aérea de Madrid/Torrejón. Manténgase en todo momento dentro de los términos del procedimiento.

SALIDA BARDI UNO VICTOR (BARDI1V). Sujeta a la actividad de la LER71B y LER71C.

Subir en rumbo de pista directo a cruzar 5,4 DME PDT a 5000 ft o superior. Virar a la derecha para seguir R-102 NVS directo a cruzar DVOR/DME NVS a 8000 ft o superior. Proceder por R-280 NVS directo a BARDI.

Pendiente mínima de ascenso 5,5% hasta 5000 ft.

Autorización inicial ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

SALIDA CÁCERES UNO VICTOR (CCS1V)

Subir en rumbo de pista directo a cruzar 5,4 DME PDT a 5000 ft o superior. Virar a la derecha para seguir R-102 NVS directo a cruzar DVOR/DME NVS a 8000 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir R-064 CCS directo a VOR/DME CCS.

Pendiente mínima de ascenso 5,5% hasta 5000 ft.

Autorización inicial ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

SALIDA NANDO UNO UNIFORM VICTOR (NANDO1UV)

Subir en rumbo magnético 129° directo a cruzar 10,0 DME BRA a 4800 ft o superior. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-125 BRA directo a cruzar 33,0 DME BRA a 9300 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir R-108 PDT directo a NANDO.

Pendiente mínima de ascenso 7,0% hasta 2200 ft.

Pendiente mínima de ascenso 5,8% desde 2200 ft hasta 4800 ft.

Autorización inicial ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

SALIDA PINAR UNO UNIFORM VICTOR (PINAR1UV)

Subir en rumbo magnético 129° directo a cruzar 10,0 DME BRA a 4800 ft o superior. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-125 BRA directo a cruzar 22,0 DME BRA a 7200 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir R-169 RBO directo a cruzar 17,8 DME RBO a 13000 ft o superior. Directo a DVOR/DME RBO. Proceder por R-077 RBO directo a PINAR.

Pendiente mínima de ascenso 7,0% hasta 2200 ft.

Pendiente mínima de ascenso 6,0% desde 2200 ft hasta 13000 ft.

Autorización inicial ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

SALIDA ROBLEDILLO UNO UNIFORM VICTOR (RBO1UV)

Subir en rumbo magnético 129° directo a cruzar 10,0 DME BRA a 4800 ft o superior. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-125 BRA directo a cruzar 22,0 DME BRA a 7200 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir R-169 RBO directo a cruzar 17,8 DME RBO a 13000 ft o superior. Directo a DVOR/DME RBO.

Pendiente mínima de ascenso 7,0% hasta 2200 ft.

Pendiente mínima de ascenso 6,0% desde 2200 ft hasta 13000 ft.

Autorización inicial ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

SALIDA SOMOSIERRA DOS VICTOR (SIE2V)

Subir en rumbo de pista directo a cruzar 5,4 DME PDT a 5000 ft o superior. Virar a la derecha para seguir R-102 NVS hasta alcanzar 24,0 DME NVS. Virar a la derecha para seguir R-193 CNR directo a DVOR/DME CNR. Seguir R-193 SIE directo a DVOR/DME SIE.

Pendiente mínima de ascenso 5,5% hasta 5000 ft.

Autorización inicial ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID)

RUNWAY 14L: Usable at day time (0700-2300 LT).

NOTE APPLICABLE TO ALL SID:

Changes in the initial departure track are not permitted before DER (5.0 DME SSY).

DER: Departure end of the runway.

NOTE:

Warning, nearby traffic on approach or departure to/from Madrid/Torrejón air base. Stay at all times within the terms of the procedure.

BARDI ONE VICTOR DEPARTURE (BARDI1V). Subject to LER71B and LER71C activity.

Climb on runway heading direct to cross 5.4 DME PDT at 5000 ft or above. Turn right to follow R-102 NVS direct to cross DVOR/DME NVS at 8000 ft or above. Proceed on R-280 NVS direct to BARDI.

5.5% minimum climb gradient to 5000 ft.

Initial ATC clearance: Maintain 13000 ft and request flight level change en-route.

CÁCERES ONE VICTOR DEPARTURE (CCS1V)

Climb on runway heading direct to cross 5.4 DME PDT at 5000 ft or above. Turn right to follow R-102 NVS direct to cross DVOR/DME NVS at 8000 ft or above. Turn left to follow R-064 CCS direct to VOR/DME CCS.

5.5% minimum climb gradient to 5000 ft.

Initial ATC clearance: Maintain 13000 ft and request flight level change en-route.

NANDO ONE UNIFORM VICTOR DEPARTURE (NANDO1UV)

Climb on magnetic heading 129° direct to cross 10.0 DME BRA at 4800 ft or above. Turn left to intercept and follow R-125 BRA direct to cross 33.0 DME BRA at 9300 ft or above. Turn left to follow R-108 PDT direct to NANDO.

7.0% minimum climb gradient to 2200 ft.

5.8% minimum climb gradient from 2200 ft to 4800 ft.

Initial ATC clearance: Maintain 13000 ft and request flight level change en-route.

PINAR ONE UNIFORM VICTOR DEPARTURE (PINAR1UV)

Climb on magnetic heading 129° direct to cross 10.0 DME BRA at 4800 ft or above. Turn left to intercept and follow R-125 BRA direct to cross 22.0 DME BRA at 7200 ft or above. Turn left to follow R-169 RBO direct to cross 17.8 DME RBO at 13000 ft or above. Direct to DVOR/DME RBO. Proceed on R-077 RBO direct to PINAR.

7.0% minimum climb gradient to 2200 ft.

6.0% minimum climb gradient from 2200 ft to 13000 ft.

Initial ATC clearance: Maintain 13000 ft and request flight level change en-route.

ROBLEDILLO ONE UNIFORM VICTOR DEPARTURE (RBO1UV)

Climb on magnetic heading 129° direct to cross 10.0 DME BRA at 4800 ft or above. Turn left to intercept and follow R-125 BRA direct to cross 22.0 DME BRA at 7200 ft or above. Turn left to follow R-169 RBO direct to cross 17.8 DME RBO at 13000 ft or above. Direct to DVOR/DME RBO.

7.0% minimum climb gradient to 2200 ft.

6.0% minimum climb gradient from 2200 ft to 13000 ft.

Initial ATC clearance: Maintain 13000 ft and request flight level change en-route.

SOMOSIERRA TWO VICTOR DEPARTURE (SIE2V)

Climb on runway heading direct to cross 5.4 DME PDT at 5000 ft or above. Turn right to follow R-102 NVS to reach 24.0 DME NVS. Turn right to follow R-193 CNR direct to DVOR/DME CNR. Follow R-193 SIE direct to DVOR/DME SIE.

5.5% minimum climb gradient to 5000 ft.

Initial ATC clearance: Maintain 13000 ft and request flight level change en-route.

SALIDA VILLATOBAS UNO VICTOR (VTB1V)
Subir en rumbo de pista directo a cruzar 5,4 DME PDT a 5000 ft o superior. Virar a la derecha para seguir R-338 PDT directo a DVOR/DME PDT. Virar a la derecha para seguir R-012 VTB directo a VOR/DME VTB.
Pendiente mínima de ascenso 5,5% hasta 5000 ft.
Autorización inicial ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

SALIDA ZAMORA UNO VICTOR (ZMR1V)
Subir en rumbo de pista directo a cruzar 5,4 DME PDT a 5000 ft o superior. Virar a la derecha para seguir R-102 NVS directo a cruzar DVOR/DME NVS a 8000 ft o superior. Virar a la derecha para seguir R-139 ZMR directo a DVOR/DME ZMR.
Pendiente mínima de ascenso 5,5% hasta 5000 ft.
Autorización inicial ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

SALIDA DE CONTINGENCIA (Baja DVOR/DME BRA ó PDT). Antes de iniciar despegue comprobar frecuencia de despegue.
Subir en rumbo de pista hasta alcanzar 5000 ft y esperar instrucciones ATC.
Pendiente mínima de ascenso 5,5%.
En caso de fallo de comunicaciones, proceder según lo establecido en la sección ENR 1.8, apartado “Fallo de comunicaciones aerotermestres” de AIP-ESPAÑA.

VILLATOBAS ONE VICTOR DEPARTURE (VTB1V)
Climb on runway heading direct to cross 5.4 DME PDT at 5000 ft or above. Turn right to follow R-338 PDT direct to DVOR/DME PDT. Turn right to follow R-012 VTB direct to VOR/DME VTB.
5.5% minimum climb gradient to 5000 ft.
Initial ATC clearance: Maintain 13000 ft and request flight level change en-route.

ZAMORA ONE VICTOR DEPARTURE (ZMR1V)
Climb on runway heading direct to cross 5.4 DME PDT at 5000 ft or above. Turn right to follow R-102 NVS direct to cross DVOR/DME NVS at 8000 ft or above. Turn right to follow R-139 ZMR direct to DVOR/DME ZMR.
5.5% minimum climb gradient to 5000 ft.
Initial ATC clearance: Maintain 13000 ft and request flight level change en-route.

CONTINGENCY DEPARTURE (DVOR/DME BRA or PDT out of service). Verify take-off frequency, before starting take-off.
Climb on runway heading to 5000 ft and hold ATC instructions.
5.5% minimum climb gradient.
In case of communications failure, proceed according to what is established on section ENR 1.8, item “Air-ground communications failure” of AIP-ESPAÑA.

➔

OBSTÁCULOS CERCANOS
CLOSE OBSTACLES

| OBSTÁCULOS OBSTACLES | RWY | COORDENADAS COORDINATES | HGT (ft) | ALT (ft) |
|-------------------------|-----|-----------------------------|----------|----------|
| Terreno / Ground | 14L | 40°27'50.3"N 003°31'15.2"W | 0 | 1968 |
| Terreno / Ground | 14L | 40°27'56.0"N 003°31'25.0"W | 0 | 1903 |
| Terreno / Ground | 14L | 40°27'44.5"N 003°31'13.0"W | 0 | 2002 |
| Terreno / Ground | 14L | 40°27'48.0"N 003°31'11.3"W | 0 | 1997 |
| Terreno / Ground | 14L | 40°27'44.6"N 003°31'14.0"W | 0 | 1998 |
| Terreno / Ground | 14L | 40°27'45.6"N 003°31'14.4"W | 0 | 1997 |
| Terreno / Ground | 14L | 40°27'47.7"N 003°31'11.3"W | 0 | 1997 |
| Terreno / Ground | 14L | 40°27'41.1"N 003°31'02.6"W | 0 | 2000 |
| Terreno / Ground | 14L | 40°27'50.0 "N 003°31'09.0"W | 0 | 2024 |
| Terreno / Ground | 14L | 40°27'49.0"N 003°31'09.0"W | 0 | 2027 |
| Terreno / Ground | 14L | 40°27'50.0"N 003°31'07.0"W | 0 | 2041 |
| Edificio / Building | 14L | 40°27'50.0"N 003°31'04.0"W | – | 2060 |



MADRID / Barajas AD

SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID)

PISTA 14L: Utilizable en horario diurno (0700-2300 LT).

NOTA APLICABLE A TODAS LAS SID:

No se permiten cambios en la derrota inicial de salida antes del DER (5,0 DME SSY).

DER: Extremo de salida de pista.

NOTA:

Atención, tráfico próximo en aproximación o en salida de la Base Aérea de Madrid/Torrejón. Manténgase en todo momento dentro de los términos del procedimiento.

SALIDA BARDI UNO VICTOR (BARDI1V). Sujeta a la actividad de la LER71B y LER71C.

Subir en rumbo de pista directo a cruzar 5,4 DME PDT a 5000 ft o superior. Virar a la derecha para seguir R-102 NVS directo a cruzar DVOR/DME NVS a 8000 ft o superior. Proceder por R-280 NVS directo a BARDI.

Pendiente mínima de ascenso 5,5% hasta 5000 ft.

Autorización inicial ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

SALIDA CÁCERES UNO VICTOR (CCS1V)

Subir en rumbo de pista directo a cruzar 5,4 DME PDT a 5000 ft o superior. Virar a la derecha para seguir R-102 NVS directo a cruzar DVOR/DME NVS a 8000 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir R-064 CCS directo a VOR/DME CCS.

Pendiente mínima de ascenso 5,5% hasta 5000 ft.

Autorización inicial ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

SALIDA NANDO UNO UNIFORM VICTOR (NANDO1UV)

Subir en rumbo magnético 129° directo a cruzar 10,0 DME BRA a 4800 ft o superior. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-125 BRA directo a cruzar 33,0 DME BRA a 9300 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir R-108 PDT directo a NANDO.

Pendiente mínima de ascenso 7,0% hasta 2200 ft.

Pendiente mínima de ascenso 5,8% desde 2200 ft hasta 4800 ft.

Autorización inicial ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

SALIDA PINAR UNO UNIFORM VICTOR (PINAR1UV)

Subir en rumbo magnético 129° directo a cruzar 10,0 DME BRA a 4800 ft o superior. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-125 BRA directo a cruzar 22,0 DME BRA a 7200 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir R-169 RBO directo a cruzar 17,8 DME RBO a 13000 ft o superior. Directo a DVOR/DME RBO. Proceder por R-077 RBO directo a PINAR.

Pendiente mínima de ascenso 7,0% hasta 2200 ft.

Pendiente mínima de ascenso 6,0% desde 2200 ft hasta 13000 ft.

Autorización inicial ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

SALIDA ROBLEDILLO UNO UNIFORM VICTOR (RBO1UV)

Subir en rumbo magnético 129° directo a cruzar 10,0 DME BRA a 4800 ft o superior. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-125 BRA directo a cruzar 22,0 DME BRA a 7200 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir R-169 RBO directo a cruzar 17,8 DME RBO a 13000 ft o superior. Directo a DVOR/DME RBO.

Pendiente mínima de ascenso 7,0% hasta 2200 ft.

Pendiente mínima de ascenso 6,0% desde 2200 ft hasta 13000 ft.

Autorización inicial ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

SALIDA SOMOSIERRA DOS VICTOR (SIE2V)

Subir en rumbo de pista directo a cruzar 5,4 DME PDT a 5000 ft o superior. Virar a la derecha para seguir R-102 NVS hasta alcanzar 24,0 DME NVS. Virar a la derecha para seguir R-193 CNR directo a DVOR/DME CNR. Seguir R-193 SIE directo a DVOR/DME SIE.

Pendiente mínima de ascenso 5,5% hasta 5000 ft.

Autorización inicial ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID)

RUNWAY 14L: Usable at day time (0700-2300 LT).

NOTE APPLICABLE TO ALL SID:

Changes in the initial departure track are not permitted before DER (5.0 DME SSY).

DER: Departure end of the runway.

NOTE:

Warning, nearby traffic on approach or departure to/from Madrid/Torrejón air base. Stay at all times within the terms of the procedure.

BARDI ONE VICTOR DEPARTURE (BARDI1V). Subject to LER71B and LER71C activity.

Climb on runway heading direct to cross 5.4 DME PDT at 5000 ft or above. Turn right to follow R-102 NVS direct to cross DVOR/DME NVS at 8000 ft or above. Proceed on R-280 NVS direct to BARDI.

5.5% minimum climb gradient to 5000 ft.

Initial ATC clearance: Maintain 13000 ft and request flight level change en-route.

CÁCERES ONE VICTOR DEPARTURE (CCS1V)

Climb on runway heading direct to cross 5.4 DME PDT at 5000 ft or above. Turn right to follow R-102 NVS direct to cross DVOR/DME NVS at 8000 ft or above. Turn left to follow R-064 CCS direct to VOR/DME CCS.

5.5% minimum climb gradient to 5000 ft.

Initial ATC clearance: Maintain 13000 ft and request flight level change en-route.

NANDO ONE UNIFORM VICTOR DEPARTURE (NANDO1UV)

Climb on magnetic heading 129° direct to cross 10.0 DME BRA at 4800 ft or above. Turn left to intercept and follow R-125 BRA direct to cross 33.0 DME BRA at 9300 ft or above. Turn left to follow R-108 PDT direct to NANDO.

7.0% minimum climb gradient to 2200 ft.

5.8% minimum climb gradient from 2200 ft to 4800 ft.

Initial ATC clearance: Maintain 13000 ft and request flight level change en-route.

PINAR ONE UNIFORM VICTOR DEPARTURE (PINAR1UV)

Climb on magnetic heading 129° direct to cross 10.0 DME BRA at 4800 ft or above. Turn left to intercept and follow R-125 BRA direct to cross 22.0 DME BRA at 7200 ft or above. Turn left to follow R-169 RBO direct to cross 17.8 DME RBO at 13000 ft or above. Direct to DVOR/DME RBO. Proceed on R-077 RBO direct to PINAR.

7.0% minimum climb gradient to 2200 ft.

6.0% minimum climb gradient from 2200 ft to 13000 ft.

Initial ATC clearance: Maintain 13000 ft and request flight level change en-route.

ROBLEDILLO ONE UNIFORM VICTOR DEPARTURE (RBO1UV)

Climb on magnetic heading 129° direct to cross 10.0 DME BRA at 4800 ft or above. Turn left to intercept and follow R-125 BRA direct to cross 22.0 DME BRA at 7200 ft or above. Turn left to follow R-169 RBO direct to cross 17.8 DME RBO at 13000 ft or above. Direct to DVOR/DME RBO.

7.0% minimum climb gradient to 2200 ft.

6.0% minimum climb gradient from 2200 ft to 13000 ft.

Initial ATC clearance: Maintain 13000 ft and request flight level change en-route.

SOMOSIERRA TWO VICTOR DEPARTURE (SIE2V)

Climb on runway heading direct to cross 5.4 DME PDT at 5000 ft or above. Turn right to follow R-102 NVS to reach 24.0 DME NVS. Turn right to follow R-193 CNR direct to DVOR/DME CNR. Follow R-193 SIE direct to DVOR/DME SIE.

5.5% minimum climb gradient to 5000 ft.

Initial ATC clearance: Maintain 13000 ft and request flight level change en-route.

SALIDA VILLATOBAS UNO VICTOR (VTB1V)
Subir en rumbo de pista directo a cruzar 5,4 DME PDT a 5000 ft o superior. Virar a la derecha para seguir R-338 PDT directo a DVOR/DME PDT. Virar a la derecha para seguir R-012 VTB directo a VOR/DME VTB.
Pendiente mínima de ascenso 5,5% hasta 5000 ft.
Autorización inicial ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

SALIDA ZAMORA UNO VICTOR (ZMR1V)
Subir en rumbo de pista directo a cruzar 5,4 DME PDT a 5000 ft o superior. Virar a la derecha para seguir R-102 NVS directo a cruzar DVOR/DME NVS a 8000 ft o superior. Virar a la derecha para seguir R-139 ZMR directo a DVOR/DME ZMR.
Pendiente mínima de ascenso 5,5% hasta 5000 ft.
Autorización inicial ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

SALIDA DE CONTINGENCIA (Baja DVOR/DME BRA ó PDT). Antes de iniciar despegue comprobar frecuencia de despegue.
Subir en rumbo de pista hasta alcanzar 5000 ft y esperar instrucciones ATC.
Pendiente mínima de ascenso 5,5%.
En caso de fallo de comunicaciones, proceder según lo establecido en la sección ENR 1.8, apartado “Fallo de comunicaciones aerotermestres” de AIP-ESPAÑA.

VILLATOBAS ONE VICTOR DEPARTURE (VTB1V)
Climb on runway heading direct to cross 5.4 DME PDT at 5000 ft or above. Turn right to follow R-338 PDT direct to DVOR/DME PDT. Turn right to follow R-012 VTB direct to VOR/DME VTB.
5.5% minimum climb gradient to 5000 ft.
Initial ATC clearance: Maintain 13000 ft and request flight level change en-route.

ZAMORA ONE VICTOR DEPARTURE (ZMR1V)
Climb on runway heading direct to cross 5.4 DME PDT at 5000 ft or above. Turn right to follow R-102 NVS direct to cross DVOR/DME NVS at 8000 ft or above. Turn right to follow R-139 ZMR direct to DVOR/DME ZMR.
5.5% minimum climb gradient to 5000 ft.
Initial ATC clearance: Maintain 13000 ft and request flight level change en-route.

CONTINGENCY DEPARTURE (DVOR/DME BRA or PDT out of service). Verify take-off frequency, before starting take-off.
Climb on runway heading to 5000 ft and hold ATC instructions.
5.5% minimum climb gradient.
In case of communications failure, proceed according to what is established on section ENR 1.8, item “Air-ground communications failure” of AIP-ESPAÑA.

➔

OBSTÁCULOS CERCANOS
CLOSE OBSTACLES

| OBSTÁCULOS OBSTACLES | RWY | COORDENADAS COORDINATES | HGT (ft) | ALT (ft) |
|-------------------------|-----|-----------------------------|----------|----------|
| Terreno / Ground | 14L | 40°27'50.3"N 003°31'15.2"W | 0 | 1968 |
| Terreno / Ground | 14L | 40°27'56.0"N 003°31'25.0"W | 0 | 1903 |
| Terreno / Ground | 14L | 40°27'44.5"N 003°31'13.0"W | 0 | 2002 |
| Terreno / Ground | 14L | 40°27'48.0"N 003°31'11.3"W | 0 | 1997 |
| Terreno / Ground | 14L | 40°27'44.6"N 003°31'14.0"W | 0 | 1998 |
| Terreno / Ground | 14L | 40°27'45.6"N 003°31'14.4"W | 0 | 1997 |
| Terreno / Ground | 14L | 40°27'47.7"N 003°31'11.3"W | 0 | 1997 |
| Terreno / Ground | 14L | 40°27'41.1"N 003°31'02.6"W | 0 | 2000 |
| Terreno / Ground | 14L | 40°27'50.0 "N 003°31'09.0"W | 0 | 2024 |
| Terreno / Ground | 14L | 40°27'49.0"N 003°31'09.0"W | 0 | 2027 |
| Terreno / Ground | 14L | 40°27'50.0"N 003°31'07.0"W | 0 | 2041 |
| Edificio / Building | 14L | 40°27'50.0"N 003°31'04.0"W | – | 2060 |



MADRID/Barajas AD

SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID)

PISTA 14L: Utilizable en horario nocturno (2300-0700 LT).

NOTA:

Atención, tráfico próximo en aproximación o en salida de la Base Aérea de Madrid/Torrejón. Manténgase en todo momento dentro de los términos del procedimiento.

SALIDA BARDI UNO VICTOR (BARDI1V). Sujeta a la actividad de la LER71B y LER71C.

Subir en rumbo de pista directo a cruzar 5,4 DME PDT a 5000 ft o superior. Virar a la derecha para seguir R-102 NVS directo a cruzar DVOR/DME NVS a 8000 ft o superior. Proceder por R-280 NVS directo a BARDI.

Pendiente mínima de ascenso 5,5% hasta 5000 ft.

Autorización inicial ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

SALIDA CÁCERES UNO VICTOR (CCS1V)

Subir en rumbo de pista directo a cruzar 5,4 DME PDT a 5000 ft o superior. Virar a la derecha para seguir R-102 NVS directo a cruzar DVOR/DME NVS a 8000 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir R-064 CCS directo a VOR/DME CCS.

Pendiente mínima de ascenso 5,5% hasta 5000 ft.

Autorización inicial ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

SALIDA NANDO UNO VICTOR X-RAY (NANDO1VX)

Subir en rumbo de pista directo a cruzar 5,4 DME PDT a 5000 ft o superior. Virar a la derecha para seguir R-338 PDT directo a DVOR/DME PDT. Proceder por R-108 PDT directo a cruzar 15,0 DME PDT a 11000 ft o superior, directo a NANDO.

Pendiente mínima de ascenso 7,0% hasta 2200 ft.

Pendiente mínima de ascenso 5,5% hasta 11000 ft.

Autorización inicial ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

SALIDA PINAR UNO VICTOR X-RAY (PINAR1VX)

Subir en rumbo de pista directo a cruzar 5,4 DME PDT a 5000 ft o superior. Virar a la derecha para seguir R-338 PDT directo a 3,7 DME PDT. Virar a la izquierda para seguir R-052 PDT directo a 11,7 DME PDT. Virar a la izquierda para seguir R-169 RBO directo a cruzar 17,8 DME RBO a 13000 ft o superior. Directo a DVOR/DME RBO. Proceder por R-077 RBO directo a PINAR.

Pendiente mínima de ascenso 7,0% hasta 2200 ft.

Pendiente mínima de ascenso 6,0% hasta 13000 ft.

Autorización inicial ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

SALIDA ROBLEDILLO UNO VICTOR X-RAY (RBO1VX)

Subir en rumbo de pista directo a cruzar 5,4 DME PDT a 5000 ft o superior. Virar a la derecha para seguir R-338 PDT directo a 3,7 DME PDT. Virar a la izquierda para seguir R-052 PDT directo a 11,7 DME PDT. Virar a la izquierda para seguir R-169 RBO directo a cruzar 17,8 DME RBO a 13000 ft o superior. Directo a DVOR/DME RBO.

Pendiente mínima de ascenso 7,0% hasta 2200 ft.

Pendiente mínima de ascenso 5,0% hasta 13000 ft.

Autorización inicial ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

SALIDA SOMOSIERRA DOS VICTOR (SIE2V)

Subir en rumbo de pista directo a cruzar 5,4 DME PDT a 5000 ft o superior. Virar a la derecha para seguir R-102 NVS directo a 24,0 DME NVS. Virar a la derecha para seguir R-193 CNR directo a DVOR/DME CNR. Seguir R-193 SIE directo a DVOR/DME SIE.

Pendiente mínima de ascenso 5,5% hasta 5000 ft.

Autorización inicial ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

SALIDA VILLATOBAS UNO VICTOR (VTB1V)

Subir en rumbo de pista directo a cruzar 5,4 DME PDT a 5000 ft o superior. Virar a la derecha para seguir R-338 PDT directo a DVOR/DME PDT. Virar a la derecha para seguir R-012 VTB directo a VOR/DME VTB.

STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID)

RUNWAY 14L: Usable at night time (2300-0700 LT).

NOTE:

Warning, nearby traffic on approach or departure to/from Madrid/Torrejón air base. Stay at all times within the terms of the procedure.

BARDI ONE VICTOR DEPARTURE (BARDI1V). Subject to LER71B and LER71C activity.

Climb on runway heading direct to cross 5.4 DME PDT at 5000 ft or above. Turn right to follow R-102 NVS direct to cross DVOR/DME NVS at 8000 ft or above. Proceed on R-280 NVS direct to BARDI.

5.5% minimum climb gradient to 5000 ft.

Initial ATC clearance: Maintain 13000 ft and request flight level change en-route.

CÁCERES ONE VICTOR DEPARTURE (CCS1V)

Climb on runway heading direct to cross 5.4 DME PDT at 5000 ft or above. Turn right to follow R-102 NVS direct to cross DVOR/DME NVS at 8000 ft or above. Turn left to follow R-064 CCS direct to VOR/DME CCS.

5.5% minimum climb gradient to 5000 ft.

Initial ATC clearance: Maintain 13000 ft and request flight level change en-route.

NANDO ONE VICTOR X-RAY DEPARTURE (NANDO1VX)

Climb on runway heading direct to cross 5.4 DME PDT at 5000 ft or above. Turn right to follow R-338 PDT direct to DVOR/DME PDT. Proceed on R-108 PDT direct to cross 15.0 DME PDT at 11000 ft or above direct to NANDO.

7.0% minimum climb gradient to 2200 ft.

5.5% minimum climb gradient to 11000 ft.

Initial ATC clearance: Maintain 13000 ft and request flight level change en-route.

PINAR ONE VICTOR X-RAY DEPARTURE (PINAR1VX)

Climb on runway heading direct to cross 5.4 DME PDT at 5000 ft or above. Turn right to follow R-338 PDT direct to 3.7 DME PDT. Turn left to follow R-052 PDT direct to 11.7 DME PDT. Turn left to follow R-169 RBO direct to cross 17.8 DME RBO at 13000 ft or above. Direct to DVOR/DME RBO. Proceed on R-077 RBO direct to PINAR.

7.0% minimum climb gradient to 2200 ft.

6.0% minimum climb gradient to 13000 ft.

Initial ATC clearance: Maintain 13000 ft and request flight level change en-route.

ROBLEDILLO ONE VICTOR X-RAY DEPARTURE (RBO1VX)

Climb on runway heading direct to cross 5.4 DME PDT at 5000 ft or above. Turn right to follow R-338 PDT direct to 3.7 DME PDT. Turn left to follow R-052 PDT direct to 11.7 DME PDT. Turn left to follow R-169 RBO direct to cross 17.8 DME RBO at 13000 ft or above. Direct to DVOR/DME RBO.

7.0% minimum climb gradient to 2200 ft.

5.0% minimum climb gradient to 13000 ft.

Initial ATC clearance: Maintain 13000 ft and request flight level change en-route.

SOMOSIERRA TWO VICTOR DEPARTURE (SIE2V)

Climb on runway heading direct to cross 5.4 DME PDT at 5000 ft or above. Turn right to follow R-102 NVS direct to 24.0 DME NVS. Turn right to follow R-193 CNR direct to DVOR/DME CNR. Follow R-193 SIE direct to DVOR/DME SIE.

5.5% minimum climb gradient to 5000 ft.

Initial ATC clearance: Maintain 13000 ft and request flight level change en-route.

VILLATOBAS ONE VICTOR DEPARTURE (VTB1V)

Climb on runway heading direct to cross 5.4 DME PDT at 5000 ft or above. Turn right to follow R-338 PDT direct to DVOR/DME PDT. Turn right to follow R-012 VTB direct to VOR/DME VTB.

Pendiente mínima de ascenso 5,5% hasta 5000 ft.
Autorización inicial ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

SALIDA ZAMORA UNO VICTOR (ZMR1V)
Subir en rumbo de pista directo a cruzar 5,4 DME PDT a 5000 ft o superior. Virar a la derecha para seguir R-102 NVS directo a cruzar DVOR/DME NVS a 8000 ft o superior. Virar a la derecha para seguir R-139 ZMR directo a DVOR/DME ZMR.
Pendiente mínima de ascenso 5,5% hasta 5000 ft.
Autorización inicial ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

SALIDA DE CONTINGENCIA (Baja DVOR/DME PDT). Antes de iniciar despegue comprobar frecuencia de despegue
Subir en rumbo de pista hasta alcanzar 5000 ft y esperar instrucciones ATC.
Pendiente mínima de ascenso 5,5%.
En caso de fallo de comunicaciones, proceder según lo establecido en la sección ENR 1.8, apartado "Fallo de comunicaciones aerotrestres" de AIP-ESPAÑA.

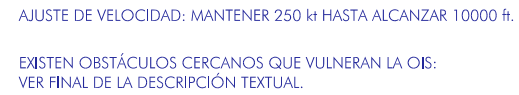
5.5% minimum climb gradient to 5000 ft.
Initial ATC clearance: Maintain 13000 ft and request flight level change en-route.

ZAMORA ONE VICTOR DEPARTURE (ZMR1V)
Climb on runway heading direct to cross 5.4 DME PDT at 5000 ft or above. Turn right to follow R-102 NVS direct to cross DVOR/DME NVS at 8000 ft or above. Turn right to follow R-139 ZMR direct to DVOR/DME ZMR.
5.5% minimum climb gradient to 5000 ft.
Initial ATC clearance: Maintain 13000 ft and request flight level change en-route.

CONTINGENCY DEPARTURE (DVOR/DME PDT out of service). Verify take-off frequency, before starting take-off
Climb on runway heading to 5000 ft and hold ATC instructions.
5.5% minimum climb gradient.
In case of communications failure, proceed according to what is established on section ENR 1.8, item "Air-ground communications failure" of AIP-ESPAÑA.

➔

| OBSTÁCULOS CERCANOS CLOSE OBSTACLES | | | | |
|--|-----|----------------------------|----------|----------|
| OBSTÁCULOS OBSTACLES | RWY | COORDENADAS COORDINATES | HGT (ft) | ALT (ft) |
| Terreno / Ground | 14L | 40°27'50.3"N 003°31'15.2"W | 0 | 1968 |
| Terreno / Ground | 14L | 40°27'56.0"N 003°31'25.0"W | 0 | 1903 |
| Terreno / Ground | 14L | 40°27'44.5"N 003°31'13.0"W | 0 | 2002 |
| Terreno / Ground | 14L | 40°27'48.0"N 003°31'11.3"W | 0 | 1997 |
| Terreno / Ground | 14L | 40°27'44.6"N 003°31'14.0"W | 0 | 1998 |
| Terreno / Ground | 14L | 40°27'45.6"N 003°31'14.4"W | 0 | 1997 |
| Terreno / Ground | 14L | 40°27'47.7"N 003°31'11.3"W | 0 | 1997 |
| Terreno / Ground | 14L | 40°27'41.1"N 003°31'02.6"W | 0 | 2000 |



ALTITUDES, ELEVACIONES Y ALTURAS EN PIES.
DISTANCIAS EN MILLAS NÁUTICAS.
LAS MARCACIONES SON MAGNÉTICAS.

MADRID / Barajas AD

SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID).

PISTA 36R: Utilizable en horario diurno (0700-2300 LT).

NOTA APLICABLE A TODAS LAS SID:

- No se permiten cambios en la derrota inicial de salida antes del DER (4,0 DME BRA).

DER: Extremo de salida de la pista.

SALIDA BARDI UNO WHISKEY (BARDI1W). Sujeta a la actividad de la LED60, LER71B y LER71C.

Subir en rumbo de pista directo a 5,0 DME BRA para interceptar y seguir R-002 BRA directo a cruzar 12,0 DME BRA a 4500 ft o superior. Virar a la izquierda (IAS MAX en viraje 240 kt) directo a cruzar 5,0 DME CNR a 6500 ft o superior directo a DVOR/DME CNR. Proceder por R-270 CNR directo a cruzar ÁVILA a 12000 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir R-054 CCS directo a cruzar LONGA a 13000 ft o superior. Virar a la derecha para seguir R-280 NVS directo a BARDI.

Pendiente mínima de ascenso 5,5% hasta 7000 ft.

Autorización inicial ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

SALIDA CÁCERES UNO WHISKEY (CCS1W). Sujeta a la actividad de la LED60.

Subir en rumbo de pista directo a 5,0 DME BRA para interceptar y seguir R-002 BRA directo a cruzar 12,0 DME BRA a 4500 ft o superior. Virar a la izquierda (IAS MAX en viraje 240 kt) directo a cruzar 5,0 DME CNR a 6500 ft o superior. Directo a DVOR/DME CNR. Proceder en R-270 CNR directo a cruzar ÁVILA a 12000 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir R-054 CCS directo a VOR/DME CCS.

Pendiente mínima de ascenso 5,5% hasta 7000 ft.

Autorización inicial ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

**→ SALIDA NANDO CUATRO ROMEO (NANDO4R)**

Subir en rumbo magnético 017° directo a cruzar 5,8 DME BRA a 2600 ft o superior, para interceptar y seguir R-223 RBO directo a cruzar 10,0 DME RBO a 7000 ft o superior. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 230 kt) para interceptar y seguir R-009 PDT directo a cruzar DVOR/DME PDT a 13000 ft o superior. Proceder por R-108 PDT directo a NANDO.

Pendiente mínima de ascenso 6,0% hasta 9000 ft.

Autorización inicial ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

**→ SALIDA PINAR DOS ROMEO (PINAR2R)**

Subir en rumbo magnético 017° directo a cruzar 5,8 DME BRA a 2500 ft o superior, para interceptar y seguir R-223 RBO directo a cruzar DVOR/DME RBO a 8000 ft o superior. Proceder por R-077 RBO directo a PINAR.

Pendiente mínima de ascenso 5,0% hasta 8000 ft.

Autorización inicial ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

SALIDA ROBEDILLO UNO ROMEO (RBO1R)

Subir en rumbo magnético 017° directo a cruzar 5,8 DME BRA a 2500 ft o superior, para interceptar y seguir R-223 RBO directo a cruzar DVOR/DME RBO a 8000 ft o superior.

Pendiente mínima de ascenso 5,0% hasta 8000 ft.

Autorización inicial ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

SALIDA SOMOSIERRA UNO WHISKEY (SIE1W)

Subir en rumbo de pista directo a 5,0 DME BRA para interceptar y seguir R-002 BRA directo a cruzar 21,0 DME BRA a 8000 ft o superior. Directo a cruzar 26,0 DME BRA a 9000 ft o superior. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-174 SIE directo a cruzar DVOR/DME SIE a 12000 ft o superior.

Pendiente mínima de ascenso 6,4% hasta 8000 ft.

Autorización inicial ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES DEPARTURE (SID).

RUNWAY 36R: Usable at day time (0700-2300 LT).

NOTE APPLICABLE TO ALL SID:

Changes in the initial departure track are not permitted before DER (4.0 DME BRA).

DER: Departure end of the runway.

BARDI ONE WHISKEY DEPARTURE (BARDI1W). Subject to LED60, LER71B and LER71C activity.

Climb on runway heading direct to 5.0 DME BRA to intercept and follow R-002 BRA direct to cross 12.0 DME BRA at 4500 ft or above. Turn left (turning IAS MAX 240 kt) direct to cross 5.0 DME CNR at 6500 ft or above direct to DVOR/DME CNR. Proceed on R-270 CNR direct to cross ÁVILA at 12000 ft or above. Turn left to follow R-054 CCS direct to cross LONGA at 13000 ft or above. Turn right to follow R-280 NVS direct to BARDI.

5.5% minimum climb gradient to 7000 ft.

Initial ATC clearance: Maintain 13000 ft and request flight level change en-route.

CÁCERES ONE WHISKEY DEPARTURE (CCS1W). Subject to LED60 activity.

Climb on runway heading direct to 5.0 DME BRA to intercept and follow R-002 BRA direct to cross 12.0 DME BRA at 4500 ft or above. Turn left (turning IAS MAX 240 kt) direct to cross 5.0 DME CNR at 6500 ft or above. Direct to DVOR/DME CNR. Proceed on R-270 CNR direct to cross ÁVILA at 12000 ft or above. Turn left to follow R-054 CCS direct to VOR/DME CCS.

5.5% minimum climb gradient to 7000 ft.

Initial ATC clearance: Maintain 13000 ft and request flight level change en-route.

NANDO FOUR ROMEO DEPARTURE (NANDO4R)

Climb on magnetic heading 017° direct to cross 5.8 DME BRA at 2600 ft or above, to intercept and follow R-223 RBO direct to cross 10.0 DME RBO at 7000 ft or above. Turn right (turning IAS MAX 230 kt) to intercept and follow R-009 PDT direct to cross DVOR/DME PDT at 13000 ft or above. Proceed on R-108 PDT direct to NANDO.

6.0% minimum climb gradient to 9000 ft.

Initial ATC clearance: Maintain 13000 ft and request flight level change en-route.

PINAR TWO ROMEO DEPARTURE (PINAR2R)

Climb on magnetic heading 017° direct to cross 5.8 DME BRA at 2500 ft or above, to intercept and follow R-223 RBO direct to cross DVOR/DME RBO at 8000 ft or above. Proceed on R-077 RBO direct to PINAR.

5.0% minimum climb gradient to 8000 ft.

Initial ATC clearance: Maintain 13000 ft and request flight level change en-route.

ROBEDILLO ONE ROMEO DEPARTURE (RBO1R)

Climb on magnetic heading 017° direct to cross 5.8 DME BRA at 2500 ft or above, to intercept and follow R-223 RBO direct to cross DVOR/DME RBO at 8000 ft or above.

5.0% minimum climb gradient to 8000 ft.

Initial ATC clearance: Maintain 13000 ft and request flight level change en-route.

SOMOSIERRA ONE WHISKEY DEPARTURE (SIE1W)

Climb on runway heading direct to 5.0 DME BRA to intercept and follow R-002 BRA direct to cross 21.0 DME BRA at 8000 ft or above. Direct to cross 26.0 DME BRA at 9000 ft or above. Turn left to intercept and follow R-174 SIE direct to cross DVOR/DME SIE at 12000 ft or above.

6.4% minimum climb gradient to 8000 ft.

Initial ATC clearance: Maintain 13000 ft and request flight level change en-route.

➔ **SALIDA VILLATOBAS UNO ROMEO (VTB1R)**
Subir en rumbo magnético 017° directo a cruzar 5,8 DME BRA a 2600 ft o superior, para interceptar y seguir R-223 RBO directo a cruzar 10,0 DME RBO a 7000 ft o superior. Virar a la derecha (IAS MAX en viraje 230 kt) para interceptar y seguir R-009 PDT directo a cruzar DVOR/DME PDT a 13000 ft o superior. Proceder por R-012 VTB directo a VOR/DME VTB.
Pendiente mínima de ascenso 6,0% hasta 9000 ft.
Autorización inicial ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

SALIDA ZAMORA UNO WHISKEY (ZMR1W)
Subir en rumbo de pista directo a 5,0 DME BRA para interceptar y seguir R-002 BRA directo a cruzar 21,0 DME BRA a 8000 ft o superior. Directo a cruzar 26,0 DME BRA a 9000 ft o superior. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-174 SIE directo a cruzar DVOR/DME SIE a 12000 ft o superior. Proceder por R-286 SIE directo a ORBIS. Directo a DVOR/DME ZMR.
Pendiente mínima de ascenso 6,4% hasta 8000 ft.
Autorización inicial ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

VILLATOBAS ONE ROMEO DEPARTURE (VTB1R)
Climb on magnetic heading 017° direct to cross 5.8 DME BRA at 2600 ft or above, to intercept and follow R-223 RBO direct to cross 10.0 DME RBO at 7000 ft or above. Turn right (turning IAS MAX 230 kt) to intercept and follow R-009 PDT direct to cross DVOR/DME PDT at 13000 ft or above. Proceed on R-012 VTB direct to VOR/DME VTB.
6.0% minimum climb gradient to 9000 ft.
Initial ATC clearance: Maintain 13000 ft and request flight level change en-route.

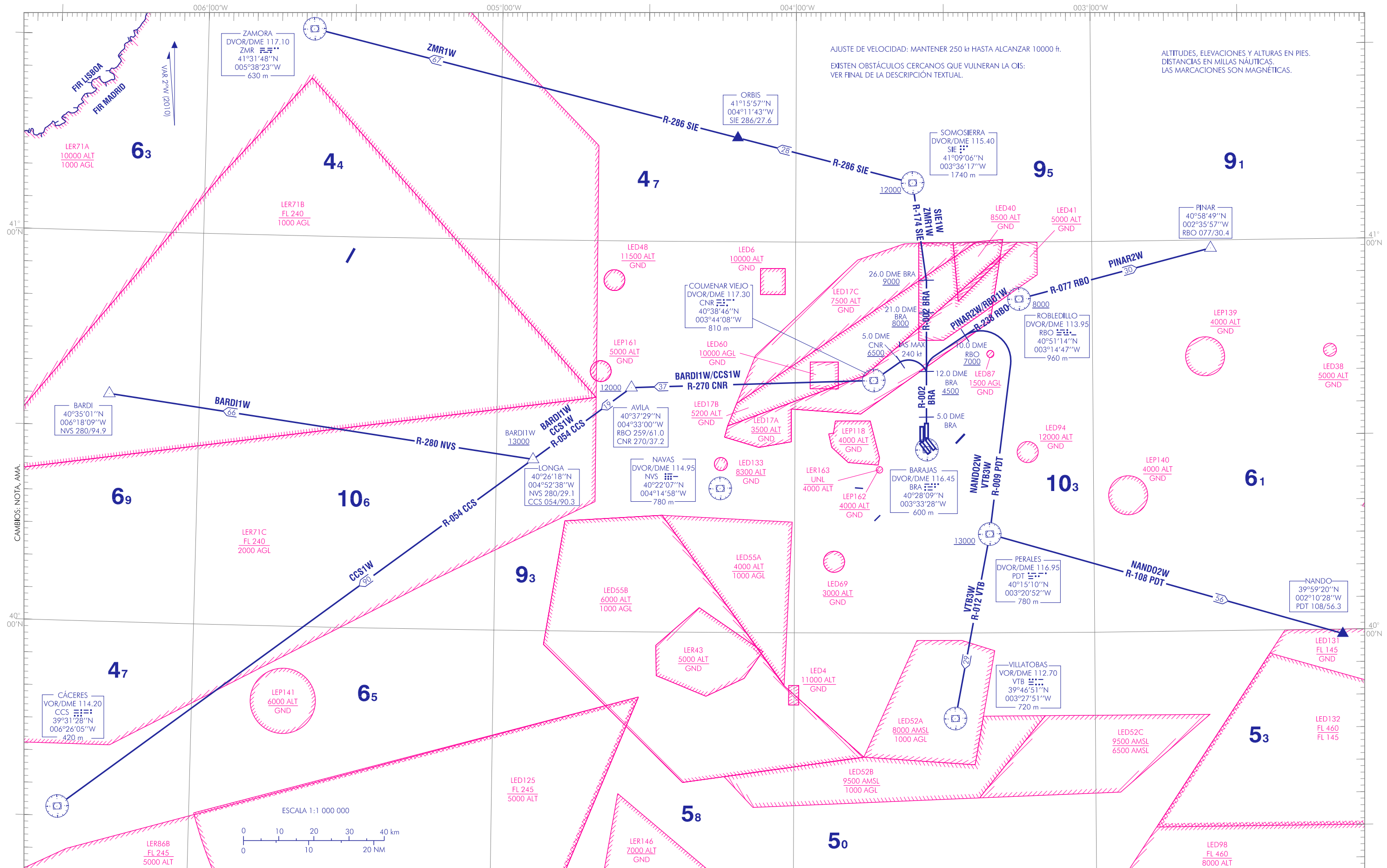
ZAMORA ONE WHISKEY DEPARTURE (ZMR1W)
Climb on runway heading direct to 5.0 DME BRA to intercept and follow R-002 BRA direct to cross 21.0 DME BRA at 8000 ft or above. Direct to cross 26.0 DME BRA at 9000 ft or above. Turn left to intercept and follow R-174 SIE direct to cross DVOR/DME SIE at 12000 ft or above. Proceed on R-286 SIE direct to ORBIS. Direct to DVOR/DME ZMR.
6.4% minimum climb gradient to 8000 ft.
Initial ATC clearance: Maintain 13000 ft and request flight level change en-route.

➔ **OBSTÁCULOS CERCANOS
CLOSE OBSTACLES**

| OBSTÁCULOS OBSTACLES | RWY | COORDENADAS COORDINATES | HGT (ft) | ALT (ft) |
|-------------------------|-----|----------------------------|----------|----------|
| Árbol / Tree | 36R | 40°32'06.8"N 003°33'23.0"W | 60 | 1967 |
| Antena / Antenna | 36R | 40°32'39.9"N 003°33'54.2"W | 112 | 2050 |
| Árbol / Tree | 36R | 40°32'01.1"N 003°33'25.1"W | 68 | 1966 |

➔ **OBSTÁCULOS SIGNIFICATIVOS
SIGNIFICANT OBSTACLES**

| OBSTÁCULOS OBSTACLES | RWY | COORDENADAS COORDINATES | HGT (ft) | ALT (ft) |
|----------------------------------|-----|----------------------------|----------|----------|
| Torre eléctrica / Electric tower | 36R | 40°33'09.9"N 003°32'36.1"W | – | 2227 |
| Terreno / Ground | 36R | 40°43'47.2"N 003°42'36.9"W | 0 | 4675 |



MADRID/Barajas AD

SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID).

PISTA 36R: Utilizable en horario nocturno (2300-0700 LT).

SALIDA BARDI UNO WHISKEY (BARDI1W). Sujeta a la actividad de la LED60, LER71B y LER71C.

Subir en rumbo de pista directo a 5,0 DME BRA para interceptar y seguir R-002 BRA directo a cruzar 12,0 DME BRA a 4500 ft o superior. Virar a la izquierda (IAS MAX en viraje 240 kt) directo a cruzar 5,0 DME CNR a 6500 ft o superior directo a DVOR/DME CNR. Proceder por R-270 CNR directo a cruzar ÁVILA a 12000 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir R-054 CCS directo a cruzar LONGA a 13000 ft o superior. Virar a la derecha para seguir R-280 NVS directo a BARDI.

Pendiente mínima de ascenso 5,5% hasta 7000 ft.

Autorización inicial ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

SALIDA CÁCERES UNO WHISKEY (CCS1W). Sujeta a la actividad de la LED60.

Subir en rumbo de pista directo a 5,0 DME BRA para interceptar y seguir R-002 BRA directo a cruzar 12,0 DME BRA a 4500 ft o superior. Virar a la izquierda (IAS MAX en viraje 240 kt) directo a cruzar 5,0 DME CNR a 6500 ft o superior. Directo a DVOR/DME CNR. Proceder en R-270 CNR directo a cruzar ÁVILA a 12000 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir R-054 CCS directo a VOR/DME CCS.

Pendiente mínima de ascenso 5,5% hasta 7000 ft.

Autorización inicial ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

➔ **SALIDA NANDO DOS WHISKEY (NANDO2W)**

Subir en rumbo de pista directo a 5,0 DME BRA para interceptar y seguir R-002 BRA directo a cruzar 12,0 DME BRA a 4500 ft o superior. Virar a la derecha para seguir R-238 RBO directo a cruzar 10,0 DME RBO a 7000 ft o superior. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-009 PDT directo a cruzar DVOR/DME PDT a 13000 ft o superior. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-108 PDT directo a NANDO.

Pendiente mínima de ascenso 6,0% hasta 9000 ft.

Autorización inicial ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

**SALIDA PINAR DOS WHISKEY (PINAR2W)**

Subir en rumbo de pista directo a 5,0 DME BRA para interceptar y seguir R-002 BRA directo a cruzar 12,0 DME BRA a 4500 ft o superior. Virar a la derecha para seguir R-238 RBO directo a cruzar DVOR/DME RBO a 8000 ft o superior. Proceder por R-077 RBO directo a PINAR.

Pendiente mínima de ascenso 5,5% hasta 8000 ft.

Autorización inicial ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

SALIDA ROBLEDILLO UNO WHISKEY (RBO1W)

Subir en rumbo de pista directo a 5,0 DME BRA para interceptar y seguir R-002 BRA directo a cruzar 12,0 DME BRA a 4500 ft o superior. Virar a la derecha para seguir R-238 RBO directo a cruzar DVOR/DME RBO a 8000 ft o superior.

Pendiente mínima de ascenso 5,5% hasta 8000 ft.

Autorización inicial ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

SALIDA SOMOSIERRA UNO WHISKEY (SIE1W)

Subir en rumbo de pista directo a 5,0 DME BRA para interceptar y seguir R-002 BRA directo a cruzar 21,0 DME BRA a 8000 ft o superior. Directo a cruzar 26,0 DME BRA a 9000 ft o superior. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-174 SIE directo a cruzar DVOR/DME SIE a 12000 ft o superior.

Pendiente mínima de ascenso 6,4% hasta 8000 ft.

Autorización inicial ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES DEPARTURE (SID).

RUNWAY 36R: Usable at night time (2300-0700 LT).

BARDI ONE WHISKEY DEPARTURE (BARDI1W). Subject to LED60, LER71B and LER71C activity.

Climb on runway heading direct to 5.0 DME BRA to intercept and follow R-002 BRA direct to cross 12.0 DME BRA at 4500 ft or above. Turn left (turning IAS MAX 240 kt) direct to cross 5.0 DME CNR at 6500 ft or above direct to DVOR/DME CNR. Proceed on R-270 CNR direct to cross ÁVILA at 12000 ft or above. Turn left to follow R-054 CCS direct to cross LONGA at 13000 ft or above. Turn right to follow R-280 NVS direct to BARDI.

5.5% minimum climb gradient to 7000 ft.

Initial ATC clearance: Maintain 13000 ft and request flight level change en-route.

CÁCERES ONE WHISKEY DEPARTURE (CCS1W). Subject to LED60 activity.

Climb on runway heading direct to 5.0 DME BRA to intercept and follow R-002 BRA direct to cross 12.0 DME BRA at 4500 ft or above. Turn left (turning IAS MAX 240 kt) direct to cross 5.0 DME CNR at 6500 ft or above. Direct to DVOR/DME CNR. Proceed on R-270 CNR direct to cross ÁVILA at 12000 ft or above. Turn left to intercept and follow R-054 CCS direct to VOR/DME CCS.

5.5% minimum climb gradient to 7000 ft.

Initial ATC clearance: Maintain 13000 ft and request flight level change en-route.

NANDO TWO WHISKEY DEPARTURE (NANDO2W)

Climb on runway heading direct to 5.0 DME BRA to intercept and follow R-002 BRA direct to cross 12.0 DME BRA at 4500 ft or above. Turn right to follow R-238 RBO direct to cross 10.0 DME RBO at 7000 ft or above. Turn right to intercept and follow R-009 PDT direct to cross DVOR/DME PDT at 13000 ft or above. Turn left to intercept and follow R-108 PDT direct to NANDO.

6.0% minimum climb gradient to 9000 ft.

Initial ATC clearance: Maintain 13000 ft and request flight level change en-route.

PINAR TWO WHISKEY DEPARTURE (PINAR2W)

Climb on runway heading direct to 5.0 DME BRA to intercept and follow R-002 BRA direct to cross 12.0 DME BRA at 4500 ft or above. Turn right to follow R-238 RBO direct to cross DVOR/DME RBO at 8000 ft or above. Proceed on R-077 RBO direct to PINAR.

5.5% minimum climb gradient to 8000 ft.

Initial ATC clearance: Maintain 13000 ft and request flight level change en-route.

ROBLEDILLO ONE WHISKEY DEPARTURE (RBO1W)

Climb on runway heading direct to 5.0 DME BRA to intercept and follow R-002 BRA direct to cross 12.0 DME BRA at 4500 ft or above. Turn right to follow R-238 RBO direct to cross DVOR/DME RBO at 8000 ft or above.

5.5% minimum climb gradient to 8000 ft.

Initial ATC clearance: Maintain 13000 ft and request flight level change en-route.

SOMOSIERRA ONE WHISKEY DEPARTURE (SIE1W)

Climb on runway heading direct to 5.0 DME BRA to intercept and follow R-002 BRA direct to cross 21.0 DME BRA at 8000 ft or above. Direct to cross 26.0 DME BRA at 9000 ft or above. Turn left to intercept and follow R-174 SIE direct to cross DVOR/DME SIE at 12000 ft or above.

6.4% minimum climb gradient to 8000 ft.

Initial ATC clearance: Maintain 13000 ft and request flight level change en-route.

SALIDA VILLATOBAS TRES WHISKEY (VTB3W)
Subir en rumbo de pista directo a 5,0 DME BRA para interceptar y seguir R-002 BRA directo a cruzar 12,0 DME BRA a 4500 ft o superior. Virar a la derecha para seguir R-238 RBO directo a cruzar 10,0 DME RBO a 7000 ft o superior. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-009 PDT directo a cruzar DVOR/DME PDT a 13000 ft o superior. Proceder por R-012 VTB directo a VOR/DME VTB.
Pendiente mínima de ascenso 5,5% hasta 8000 ft.
Autorización inicial ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

SALIDA ZAMORA UNO WHISKEY (ZMR1W)
Subir en rumbo de pista directo a 5,0 DME BRA para interceptar y seguir R-002 BRA directo a cruzar 21,0 DME BRA a 8000 ft o superior. Directo a cruzar 26,0 DME BRA a 9000 ft o superior. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-174 SIE directo a cruzar DVOR/DME SIE a 12000 ft o superior. Proceder por R-286 SIE directo a ORBIS. Directo a DVOR/DME ZMR.
Pendiente mínima de ascenso 6,4% hasta 8000 ft.
Autorización inicial ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

VILLATOBAS THREE WHISKEY DEPARTURE (VTB3W)
Climb on runway heading direct to 5.0 DME BRA to intercept and follow R-002 BRA direct to cross 12.0 DME BRA at 4500 ft or above. Turn right to follow R-238 RBO direct to cross 10.0 DME RBO at 7000 ft or above. Turn right to intercept and follow R-009 PDT direct to cross DVOR/DME PDT at 13000 ft or above. Proceed on R-012 VTB direct to VOR/DME VTB.
5.5% minimum climb gradient to 8000 ft.
Initial ATC clearance: Maintain 13000 ft and request flight level change en-route.

ZAMORA ONE WHISKEY DEPARTURE (ZMR1W)
Climb on runway heading direct to 5.0 DME BRA to intercept and follow R-002 BRA direct to cross 21.0 DME BRA at 8000 ft or above. Direct to cross 26.0 DME BRA at 9000 ft or above. Turn left to intercept and follow R-174 SIE direct to cross DVOR/DME SIE at 12000 ft or above. Proceed on R-286 SIE direct to ORBIS. Direct to DVOR/DME ZMR.
6.4% minimum climb gradient to 8000 ft.
Initial ATC clearance: Maintain 13000 ft and request flight level change en-route.

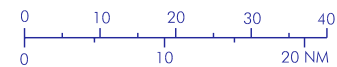
➔

| OBSTÁCULOS CERCANOS CLOSE OBSTACLES | | | | |
|--|-----|----------------------------|----------|----------|
| OBSTÁCULOS OBSTACLES | RWY | COORDENADAS COORDINATES | HGT (ft) | ALT (ft) |
| Torre eléctrica / Electric tower | 36R | 40°33'11.3"N 003°33'03.6"W | 168 | 2099 |

➔

| OBSTÁCULOS SIGNIFICATIVOS SIGNIFICANT OBSTACLES | | | | |
|--|-----|----------------------------|----------|----------|
| OBSTÁCULOS OBSTACLES | RWY | COORDENADAS COORDINATES | HGT (ft) | ALT (ft) |
| Terreno / Ground | 36R | 40°43'47.2"N 003°42'36.9"W | 0 | 4675 |

ALTITUDES, ELEVACIONES Y ALTURAS EN PIES.
DISTANCIAS EN MILLAS NÁUTICAS.
LAS MARCACIONES SON MAGNÉTICAS.



MADRID/Barajas AD

SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID).

PISTA 36L: Utilizable en horario diurno (0700-2300 LT).

→ SALIDA BARDI UNO X-RAY (BARDI1X). Sujeta a la actividad de la LER71B y LER71C. Obligatoria para aeronaves listadas en AD 2-LEMD casilla 21.

Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME SSY. Proceder en R-002 SSY directo a 2,7 DME SSY. Virar a la derecha para seguir rumbo magnético 027° hasta interceptar y seguir R-002 BRA directo a cruzar 15,0 DME BRA a 6500 ft o superior. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-259 RBO directo a cruzar ÁVILA a 12000 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir R-054 CCS directo a cruzar LONGA a 13000 ft o superior. Virar a la derecha para seguir R-280 NVS directo a BARDI.

Pendiente mínima de ascenso 6,4% hasta 10000 ft.

Autorización inicial ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

NOTA: IAS MAX en viraje 205 kt sobre DVOR/DME SSY para aeronaves CAT D.

→ SALIDA BARDI UNO YANKEE (BARDI1Y). Sujeta a la actividad de la LED60, LER71B y LER71C. Sólo aeronaves autorizadas, ver AD 2-LEMD casilla 21.

Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME SSY. Virar a la izquierda (ver valores de IAS MAX) a rumbo magnético 292° para interceptar y seguir R-322 SSY directo a cruzar 5,7 DME SSY a 5000 ft o superior. Virar a la izquierda (IAS MAX en viraje 240 kt) para seguir R-270 CNR directo a cruzar ÁVILA a 12000 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir R-054 CCS directo a cruzar LONGA a 13000 ft o superior. Virar a la derecha para seguir R-280 NVS directo a BARDI.

IAS MAX para aeronaves que desarrollen un alabeo en viraje de 15°-180 kt.

IAS MAX para aeronaves que desarrollen un alabeo en viraje de 20°-210 kt.

IAS MAX para aeronaves que desarrollen un alabeo en viraje de 25°-240 kt.

Pendiente mínima de ascenso 7,5% hasta 4500 ft.

Autorización inicial ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

→ SALIDA CÁCERES UNO X-RAY (CCS1X). Obligatoria para aeronaves listadas en AD 2-LEMD casilla 21.

Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME SSY. Proceder por R-002 SSY directo a 2,7 DME SSY. Virar a la derecha para seguir rumbo magnético 027° hasta interceptar y seguir R-002 BRA directo a cruzar 15,0 DME BRA a 6500 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir R-259 RBO directo a cruzar ÁVILA a 12000 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir R-054 CCS directo a VOR/DME CCS.

Pendiente mínima de ascenso 6,4% hasta 10000 ft.

Autorización inicial ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

→ SALIDA CÁCERES UNO YANKEE (CCS1Y). Sujeta a la actividad de la LED60. Sólo aeronaves autorizadas, ver AD 2-LEMD casilla 21.

Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME SSY. Virar a la izquierda (ver valores de IAS MAX) a rumbo magnético 292° para interceptar y seguir R-322 SSY directo a cruzar 5,7 DME SSY a 5000 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir R-270 CNR directo a cruzar ÁVILA a 12000 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir R-054 CCS directo a VOR/DME CCS.

IAS MAX para aeronaves que desarrollen un alabeo en viraje de 15°-180 kt.

IAS MAX para aeronaves que desarrollen un alabeo en viraje de 20°-210 kt.

IAS MAX para aeronaves que desarrollen un alabeo en viraje de 25°-240 kt.

Pendiente mínima de ascenso 7,5% hasta 4500 ft.

Autorización inicial ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES DEPARTURE (SID).

RUNWAY 36L: Usable at day time (0700-2300 LT).

BARDI ONE X-RAY DEPARTURE (BARDI1X). Subject to LER71B and LER71C activity. Mandatory for aircraft listed on AD 2-LEMD item 21.

Climb on runway heading direct to DVOR/DME SSY. Proceed on R-002 SSY direct to 2.7 DME SSY. Turn right to follow magnetic heading 027° to intercept and follow R-002 BRA direct to cross 15.0 DME BRA at 6500 ft or above. Turn left to intercept and follow R-259 RBO direct to cross AVILA at 12000 ft or above. Turn left to follow R-054 CCS direct to cross LONGA at 13000 ft or above. Turn right to follow R-280 NVS direct to BARDI.

6.4% minimum climb gradient to 10000 ft.

Initial ATC clearance: Maintain 13000 ft and request flight level change en-route.

NOTE: Turning IAS MAX 205 kt over DVOR/DME SSY for aircraft CAT D.

BARDI ONE YANKEE DEPARTURE (BARDI1Y). Subject to LED60, LER71B and LER71C activity. Only authorized aircraft, see AD 2-LEMD item 21.

Climb on runway heading direct to DVOR/DME SSY. Turn left (see IAS MAX values) to magnetic heading 292° to intercept and follow R-322 SSY direct to cross 5.7 DME SSY at 5000 ft or above. Turn left (turning IAS MAX 240 kt) to follow R-270 CNR direct to cross AVILA at 12000 ft or above. Turn left to follow R-054 CCS direct to cross LONGA at 13000 ft or above. Turn right to follow R-280 NVS direct to BARDI.

IAS MAX for aircraft that develop a banking in turn of 15°-180 kt.

IAS MAX for aircraft that develop a banking in turn of 20°-210 kt.

IAS MAX for aircraft that develop a banking in turn of 25°-240 kt.

7.5% minimum climb gradient to 4500 ft.

Initial ATC clearance: Maintain 13000 ft and request flight level change en-route.

CÁCERES ONE X-RAY DEPARTURE (CCS1X). Mandatory for aircraft listed on AD 2-LEMD item 21.

Climb on runway heading direct to DVOR/DME SSY. Proceed on R-002 SSY direct to 2.7 DME SSY. Turn right to follow magnetic heading 027° to intercept and follow R-002 BRA direct to cross 15.0 DME BRA at 6500 ft or above. Turn left to follow R-259 RBO direct to cross AVILA at 12000 ft or above. Turn left to follow R-054 CCS direct to VOR/DME CCS.

6.4% minimum climb gradient to 10000 ft.

Initial ATC clearance: Maintain 13000 ft and request flight level change en-route.

CÁCERES ONE YANKEE DEPARTURE (CCS1Y). Subject to LED60 activity. Only authorized aircraft, see AD 2-LEMD item 21.

Climb on runway heading direct to DVOR/DME SSY. Turn left (see IAS MAX values) to magnetic heading 292° to intercept and follow R-322 SSY direct to cross 5.7 DME SSY at 5000 ft or above. Turn left to follow R-270 CNR direct to cross AVILA at 12000 ft or above. Turn left to follow R-054 CCS direct to VOR/DME CCS.

IAS MAX for aircraft that develop a banking in turn of 15°-180 kt.

IAS MAX for aircraft that develop a banking in turn of 20°-210 kt.

IAS MAX for aircraft that develop a banking in turn of 25°-240 kt.

7.5% minimum climb gradient to 4500 ft.

Initial ATC clearance: Maintain 13000 ft and request flight level change en-route.

→ **SALIDA NANDO DOS NOVEMBER (NANDO2N)**
Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME SSY. Proceder por R-018 SSY directo a 10,0 DME BRA/5,6 DME SSY. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-006 BRA directo a 12,0 DME BRA. Virar a la derecha para seguir R-238 RBO directo a cruzar 10,0 DME RBO a 7000 ft o superior. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-009 PDT directo a cruzar DVOR/DME PDT a 13000 ft o superior. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-108 PDT directo a NANDO.

Pendiente mínima de ascenso 6,6% hasta 8000 ft.

Autorización inicial ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

← **SALIDA PINAR DOS NOVEMBER (PINAR2N)**
Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME SSY. Proceder por R-018 SSY directo a 10,0 DME BRA/5,6 DME SSY. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-006 BRA directo a 12,0 DME BRA. Virar a la derecha para seguir R-238 RBO directo a cruzar DVOR/DME RBO a 8000 ft o superior. Proceder por R-077 RBO directo a cruzar PINAR a 13000 ft o superior.

Pendiente mínima de ascenso 6,6% hasta 8000 ft.

Autorización inicial ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

SALIDA ROBLELILLO UNO NOVEMBER (RBO1N)

Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME SSY. Proceder por R-018 SSY directo a 10,0 DME BRA/5,6 DME SSY. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-006 BRA directo a 12,0 DME BRA. Virar a la derecha para seguir R-238 RBO directo a cruzar DVOR/DME RBO a 8000 ft o superior.

Pendiente mínima de ascenso 6,6% hasta 8000 ft.

Autorización inicial ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

→ **SALIDA SOMOSIERRA DOS LIMA (SIE2L). Sólo aeronaves autorizadas, ver AD 2-LEMD casilla 21.**

Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME SSY. Virar a la izquierda (ver valores de IAS MAX) a rumbo magnético 292° para interceptar y seguir R-322 SSY directo a cruzar 5,7 DME SSY a 5200 ft o superior. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-188 SIE directo a cruzar DVOR/DME SIE a 12000 ft o superior.

IAS MAX para aeronaves que desarrollen un alabeo en viraje de 15°-180 kt.

IAS MAX para aeronaves que desarrollen un alabeo en viraje de 20°-210 kt.

IAS MAX para aeronaves que desarrollen un alabeo en viraje de 25°-240 kt.

Pendiente mínima de ascenso 7,5% hasta 10000 ft.

Autorización inicial ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

→ **SALIDA SOMOSIERRA UNO X-RAY (SIE1X). Obligatoria para aeronaves listadas en AD 2-LEMD casilla 21.**

Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME SSY. Proceder por R-002 SSY directo a 2,7 DME SSY. Virar a la derecha para seguir rumbo magnético 027° hasta interceptar y seguir R-002 BRA directo a cruzar 21,0 DME BRA a 8000 ft o superior. Directo a cruzar 26,0 DME BRA a 9000 ft o superior. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-174 SIE directo a cruzar DVOR/DME SIE a 12000 ft o superior.

Pendiente mínima de ascenso 6,4% hasta 8000 ft.

Autorización inicial ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

→ **SALIDA VILLATOBAS UNO X-RAY ECHO (VTB1XE). Obligatoria para aeronaves listadas en AD 2-LEMD casilla 21.**

Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME SSY. Proceder por R-002 SSY directo a 2,7 DME SSY. Virar a la derecha para seguir rumbo magnético 027° hasta interceptar y seguir R-002 BRA directo a cruzar 15,0 DME BRA a 6500 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir R-259 RBO directo a cruzar 21,0 DME RBO a 9700 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir R-346 VTB para interceptar y seguir R-309 BRA directo a DVOR/DME BRA. Virar a la derecha para seguir R-356 VTB directo a cruzar VOR/DME VTB a 12000 ft o superior.

Pendiente mínima de ascenso 6,4% hasta 10000 ft.

Autorización inicial ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

NANDO TWO NOVEMBER DEPARTURE (NANDO2N)

Climb on runway heading direct to DVOR/DME SSY. Proceed on R-018 SSY direct to 10.0 DME BRA/5.6 DME SSY. Turn left to intercept and follow R-006 BRA direct to 12.0 DME BRA. Turn right to follow R-238 RBO direct to cross 10.0 DME RBO at 7000 ft or above. Turn right to intercept and follow R-009 PDT direct to cross DVOR/DME PDT at 13000 or above. Turn left to intercept and follow R-108 PDT direct to NANDO.

6.6% minimum climb gradient to 8000 ft.

Initial ATC clearance: Maintain 13000 ft and request flight level change en-route.

PINAR TWO NOVEMBER DEPARTURE (PINAR2N)

Climb on runway heading direct to DVOR/DME SSY. Proceed on R-018 SSY direct to 10.0 DME BRA/5.6 DME SSY. Turn left to intercept and follow R-006 BRA direct to 12.0 DME BRA. Turn right to follow R-238 RBO direct to cross DVOR/DME RBO at 8000 ft or above. Proceed on R-077 RBO direct to cross PINAR at 13000 ft or above.

6.6% minimum climb gradient to 8000 ft.

Initial ATC clearance: Maintain 13000 ft and request flight level change en-route.

ROBLELILLO ONE NOVEMBER DEPARTURE (RBO1N)

Climb on runway heading direct to DVOR/DME SSY. Proceed on R-018 SSY direct to 10.0 DME BRA/5.6 DME SSY. Turn left to intercept and follow R-006 BRA direct to 12.0 DME BRA. Turn right to follow R-238 RBO direct to cross DVOR/DME RBO at 8000 ft or above.

6.6% minimum climb gradient to 8000 ft.

Initial ATC clearance: Maintain 13000 ft and request flight level change en-route.

SOMOSIERRA TWO LIMA DEPARTURE (SIE2L). Only authorized aircraft, see AD 2-LEMD item 21.

Climb on runway heading direct to DVOR/DME SSY. Turn left (see IAS MAX values) to magnetic heading 292° to intercept and follow R-322 SSY direct to cross 5.7 DME SSY at 5200 ft or above. Turn right to intercept and follow R-188 SIE direct to cross DVOR/DME SIE at 12000 ft or above.

IAS MAX for aircraft that develop a banking in turn of 15°-180 kt.

IAS MAX for aircraft that develop a banking in turn of 20°-210 kt.

IAS MAX for aircraft that develop a banking in turn of 25°-240 kt.

7.5% minimum climb gradient to 10000 ft.

Initial ATC clearance: Maintain 13000 ft and request flight level change en-route.

SOMOSIERRA ONE X-RAY DEPARTURE (SIE1X). Mandatory for aircraft listed on AD 2-LEMD item 21.

Climb on runway heading direct to DVOR/DME SSY. Proceed on R-002 SSY direct to 2.7 DME SSY. Turn right to follow magnetic heading 027° to intercept and follow R-002 BRA direct to cross 21.0 DME BRA at 8000 ft or above. Direct to cross 26.0 DME BRA at 9000 ft or above. Turn left to intercept and follow R-174 SIE direct to cross DVOR/DME SIE to 12000 ft or above.

6.4% minimum climb gradient to 8000 ft.

Initial ATC clearance: Maintain 13000 ft and request flight level change en-route.

VILLATOBAS ONE X-RAY ECHO DEPARTURE (VTB1XE). Mandatory for aircraft listed on AD 2-LEMD item 21.

Climb on runway heading direct to DVOR/DME SSY. Proceed on R-002 SSY direct to 2.7 DME SSY. Turn right to follow magnetic heading 027° to intercept and follow R-002 BRA direct to cross 15.0 DME BRA at 6500 ft or above. Turn left to follow R-259 RBO direct to cross 21.0 DME RBO at 9700 ft or above. Turn left to follow R-346 VTB to intercept and follow R-309 BRA direct to DVOR/DME BRA. Turn right to follow R-356 VTB direct to cross VOR/DME VTB at 12000 ft or above.

6.4% minimum climb gradient to 10000 ft.

Initial ATC clearance: Maintain 13000 ft and request flight level change en-route.

SALIDA VILLATOBAS UNO YANKEE DELTA (VTB1YD). Sólo aeronaves autorizadas, ver AD 2-LEMD casilla 21.
Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME SSY. Virar a la izquierda (ver valores de IAS MAX) a rumbo magnético 292° para interceptar y seguir R-322 SSY directo a cruzar 6,8 DME SSY a 5600 ft o superior. Virar a la izquierda (IAS MAX en viraje 230 kt) para seguir R-309 BRA directo a cruzar DVOR/DME BRA a 12000 ft o superior. Virar a la derecha para seguir R-356 VTB directo a cruzar VOR/DME VTB a 13000 ft o superior.
IAS MAX para aeronaves que desarrollen un alabeo en viraje de 15°-180 kt.
IAS MAX para aeronaves que desarrollen un alabeo en viraje de 20°-210 kt.
IAS MAX para aeronaves que desarrollen un alabeo en viraje de 25°-240 kt.
Pendiente mínima de ascenso 7,5% hasta 10000 ft.
Autorización inicial ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

SALIDA ZAMORA DOS LIMA (ZMR2L). Sólo aeronaves autorizadas, ver AD 2-LEMD casilla 21.
Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME SSY. Virar a la izquierda (ver valores de IAS MAX) a rumbo magnético 292° para interceptar y seguir R-322 SSY directo a cruzar 5,7 DME SSY a 5200 ft o superior. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-188 SIE directo a cruzar DVOR/DME SIE a 12000 ft o superior. Proceder por R-286 SIE directo a ORBIS. Directo a DVOR/DME ZMR.
IAS MAX para aeronaves que desarrollen un alabeo en viraje de 15°-180 kt.
IAS MAX para aeronaves que desarrollen un alabeo en viraje de 20°-210 kt.
IAS MAX para aeronaves que desarrollen un alabeo en viraje de 25°-240 kt.
Pendiente mínima de ascenso 7,5% hasta 10000 ft.
Autorización inicial ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

SALIDA ZAMORA UNO X-RAY NOVEMBER (ZMR1XN). Obligatoria para aeronaves listadas en AD 2-LEMD casilla 21.
Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME SSY. Proceder por R-002 SSY directo a 2,7 DME SSY. Virar a la derecha para seguir rumbo magnético 027° hasta interceptar y seguir R-002 BRA directo a cruzar 21,0 DME BRA a 8000 ft o superior. Directo a cruzar 26,0 DME BRA a 9000 ft o superior. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-174 SIE directo a cruzar DVOR/DME SIE a 12000 ft o superior. Proceder por R-286 SIE directo a ORBIS. Directo a DVOR/DME ZMR.
Pendiente mínima de ascenso 6,4% hasta 10000 ft.
Autorización inicial ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

VILLATOBAS ONE YANKEE DELTA DEPARTURE (VTB1YD). Only authorized aircraft, see AD 2-LEMD item 21.
Climb on runway heading direct to DVOR/DME SSY. Turn left (see IAS MAX values) to magnetic heading 292° to intercept and follow R-322 SSY direct to cross 6.8 DME SSY at 5600 ft or above. Turn left (turning IAS MAX 230 kt) to follow R-309 BRA direct to cross DVOR/DME BRA at 12000 ft or above. Turn right to follow R-356 VTB direct to cross VOR/DME VTB at 13000 ft or above.
IAS MAX for aircraft that develop a banking in turn of 15°-180 kt.
IAS MAX for aircraft that develop a banking in turn of 20°-210 kt.
IAS MAX for aircraft that develop a banking in turn of 25°-240 kt.
7.5% minimum climb gradient to 10000 ft.
Initial ATC clearance: Maintain 13000 ft and request flight level change en-route.

ZAMORA TWO LIMA DEPARTURE (ZMR2L). Only authorized aircraft, see AD 2-LEMD item 21.
Climb on runway heading direct to DVOR/DME SSY. Turn left (see IAS MAX values) to magnetic heading 292° to intercept and follow R-322 SSY direct to cross 5.7 DME SSY at 5200 ft or above. Turn right to intercept and follow R-188 SIE direct to cross DVOR/DME SIE at 12000 ft or above. Proceed on R-286 SIE direct to ORBIS. Direct to DVOR/DME ZMR.
IAS MAX for aircraft that develop a banking in turn of 15°-180 kt.
IAS MAX for aircraft that develop a banking in turn of 20°-210 kt.
IAS MAX for aircraft that develop a banking in turn of 25°-240 kt.
7.5% minimum climb gradient to 10000 ft.
Initial ATC clearance: Maintain 13000 ft and request flight level change en-route.

ZAMORA ONE X-RAY NOVEMBER DEPARTURE (ZMR1XN). Mandatory for aircraft listed on AD 2-LEMD item 21.
Climb on runway heading direct to DVOR/DME SSY. Proceed on R-002 SSY direct to 2.7 DME SSY. Turn right to follow magnetic heading 027° to intercept and follow R-002 BRA direct to cross 21.0 DME BRA at 8000 ft or above. Direct to cross 26.0 DME BRA at 9000 ft or above. Turn left to intercept and follow R-174 SIE direct to cross DVOR/DME SIE at 12000 ft or above. Proceed on R-286 SIE direct to ORBIS. Direct to DVOR/DME ZMR.
6.4% minimum climb gradient to 10000 ft.
Initial ATC clearance: Maintain 13000 ft and request flight level change en-route.



**OBSTÁCULOS CERCANOS
CLOSE OBSTACLES**

| OBSTÁCULOS OBSTACLES | RWY | COORDENADAS COORDINATES | HGT (ft) | ALT (ft) |
|----------------------------------|-----|----------------------------|----------|----------|
| Torre eléctrica / Electric tower | 36L | 40°32'16.1"N 003°34'38.5"W | 37 | 2055 |



**OBSTÁCULOS SIGNIFICATIVOS
SIGNIFICANT OBSTACLES**

| OBSTÁCULOS OBSTACLES | RWY | COORDENADAS COORDINATES | HGT (ft) | ALT (ft) |
|----------------------------------|-----|----------------------------|----------|----------|
| Torre eléctrica / Electric tower | 36L | 40°33'02.7"N 003°36'23.0"W | – | 2333 |
| Torre eléctrica / Electric tower | 36L | 40°32'47.9"N 003°36'07.0"W | – | 2272 |
| Terreno / Ground | 36L | 40°43'47.2"N 003°42'36.9"W | 0 | 4675 |
| Antena / Antenna | 36L | 40°48'56.0"N 003°53'05.0"W | 328 | 8268 |
| Terreno / Ground | 36L | 40°48'57.5"N 003°49'34.4"W | 0 | 6906 |



MADRID/Barajas AD

SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID).

PISTA 36L: Utilizable en horario nocturno (2300-0700 LT).

SALIDA BARDI UNO NOVEMBER (BARDI1N). Sujeta a la actividad de la LER71B y LER71C.

Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME SSY. Proceder por R-018 SSY directo a 10,0 DME BRA/5,6 DME SSY. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-006 BRA directo a cruzar 12,0 DME BRA a 5500 ft o superior. Virar a la izquierda (IAS MAX en viraje 240 kt) para interceptar y seguir R-060 CNR directo a DVOR/DME CNR. Proceder por R-270 CNR directo a cruzar ÁVILA a 12000 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir R-054 CCS directo a cruzar LONGA a 13000 ft o superior. Virar a la derecha para seguir R-280 NVS directo a BARDI.

Pendiente mínima de ascenso 7,0% hasta 6000 ft.

Autorización inicial ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

NOTA: IAS MAX en viraje 205 kt sobre DVOR/DME SSY para aeronaves CAT D.

SALIDA CÁCERES TRES NOVEMBER (CCS3N)

Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME SSY. Proceder por R-018 SSY directo a 10,0 DME BRA/5,6 DME SSY. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-006 BRA directo a cruzar 12,0 DME BRA a 5500 ft o superior. Virar a la izquierda (IAS MAX en viraje 240 kt) para interceptar y seguir R-060 CNR directo a DVOR/DME CNR. Proceder por R-270 CNR directo a cruzar ÁVILA a 12000 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir R-054 CCS directo a VOR/DME CCS.

Pendiente mínima de ascenso 7,0% hasta 6000 ft.

Autorización inicial ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

NOTA: IAS MAX en viraje 205 kt sobre DVOR/DME SSY para aeronaves CAT D.

NOTA: Posibles fluctuaciones en la señal del VOR en el R-270 CNR entre 7,0 y 9,0 DME CNR.

SALIDA NANDO DOS NOVEMBER (NANDO2N)

Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME SSY. Proceder por R-018 SSY directo a 10,0 DME BRA/5,6 DME SSY. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-006 BRA directo a 12,0 DME BRA. Virar a la derecha para seguir R-238 RBO directo a cruzar 10,0 DME RBO a 7000 ft o superior. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-009 PDT directo a cruzar DVOR/DME PDT a 13000 ft o superior. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-108 PDT directo a NANDO.

Pendiente mínima de ascenso 5,5% hasta 8000 ft.

Autorización inicial ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

SALIDA PINAR DOS NOVEMBER (PINAR2N)

Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME SSY. Proceder por R-018 SSY directo a 10,0 DME BRA/5,6 DME SSY. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-006 BRA directo a 12,0 DME BRA. Virar a la derecha para seguir R-238 RBO directo a cruzar DVOR/DME RBO a 8000 ft o superior. Proceder por R-077 RBO directo a cruzar PINAR a 13000 ft o superior.

Pendiente mínima de ascenso 5,5% hasta 8000 ft.

Autorización inicial ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

SALIDA ROBLEDILLO UNO NOVEMBER (RBO1N)

Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME SSY. Proceder por R-018 SSY directo a 10,0 DME BRA/5,6 DME SSY. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-006 BRA directo a 12,0 DME BRA. Virar a la derecha para seguir R-238 RBO directo a cruzar DVOR/DME RBO a 8000 ft o superior.

Pendiente mínima de ascenso 5,5% hasta 8000 ft.

Autorización inicial ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES DEPARTURE (SID).

RUNWAY 36L: Usable at night time (2300-0700 LT).

BARDI ONE NOVEMBER DEPARTURE (BARDI1N). Subject to LER71B and LER71C activity.

Climb on runway heading direct to DVOR/DME SSY. Proceed on R-018 SSY direct to 10.0 DME BRA/5.6 DME SSY. Turn left to intercept and follow R-006 BRA direct to cross 12.0 DME BRA at 5500 ft or above. Turn left (turning IAS MAX 240 kt) to intercept and follow R-060 CNR direct to DVOR/DME CNR. Proceed on R-270 CNR direct to cross ÁVILA at 12000 ft or above. Turn left to follow R-054 CCS direct to cross LONGA at 13000 ft or above. Turn right to follow R-280 NVS direct to BARDI.

7.0% minimum climb gradient to 6000 ft.

Initial ATC clearance: Maintain 13000 ft and request flight level change en-route.

NOTE: Turning IAS MAX 205 kt over DVOR/DME SSY for aircraft CAT D.

CÁCERES THREE NOVEMBER DEPARTURE (CCS3N)

Climb on runway heading direct to DVOR/DME SSY. Proceed on R-018 SSY direct to 10.0 DME BRA/5.6 DME SSY. Turn left to intercept and follow R-006 BRA direct to cross 12.0 DME BRA at 5500 ft or above. Turn left (turning IAS MAX 240 kt) to intercept and follow R-060 CNR direct to DVOR/DME CNR. Proceed on R-270 CNR direct to cross ÁVILA at 12000 ft or above. Turn left to follow R-054 CCS direct to VOR/DME CCS.

7.0% minimum climb gradient to 6000 ft.

Initial ATC clearance: Maintain 13000 ft and request flight level change en-route.

NOTE: Turning IAS MAX 205 kt over DVOR/DME SSY for aircraft CAT D.

NOTE: Fluctuations may be observed flying R-270 CNR between 7.0 and 9.0 DME CNR.

NANDO TWO NOVEMBER DEPARTURE (NANDO2N)

Climb on runway heading direct to DVOR/DME SSY. Proceed on R-018 SSY direct to 10.0 DME BRA/5.6 DME SSY. Turn left to intercept and follow R-006 BRA direct to 12.0 DME BRA. Turn right to follow R-238 RBO direct to cross 10.0 DME RBO at 7000 ft or above. Turn right to intercept and follow R-009 PDT direct to cross DVOR/DME PDT at 13000 ft or above. Turn left to intercept and follow R-108 PDT direct to NANDO.

5.5% minimum climb gradient to 8000 ft.

Initial ATC clearance: Maintain 13000 ft and request flight level change en-route.

PINAR TWO NOVEMBER DEPARTURE (PINAR2N)

Climb on runway heading direct to DVOR/DME SSY. Proceed on R-018 SSY direct to 10.0 DME BRA/5.6 DME SSY. Turn left to intercept and follow R-006 BRA direct to 12.0 DME BRA. Turn right to follow R-238 RBO direct to cross DVOR/DME RBO at 8000 ft or above. Proceed on R-077 RBO direct to cross PINAR at 13000 ft or above.

5.5% minimum climb gradient to 8000 ft.

Initial ATC clearance: Maintain 13000 ft and request flight level change en-route.

ROBLEDILLO ONE NOVEMBER DEPARTURE (RBO1N)

Climb on runway heading direct to DVOR/DME SSY. Proceed on R-018 SSY direct to 10.0 DME BRA/5.6 DME SSY. Turn left to intercept and follow R-006 BRA direct to 12.0 DME BRA. Turn right to follow R-238 RBO direct to cross DVOR/DME RBO at 8000 ft or above.

5.5% minimum climb gradient to 8000 ft.

Initial ATC clearance: Maintain 13000 ft and request flight level change en-route.

SALIDA SOMOSIERRA UNO NOVEMBER QUEBEC (SIE1NQ)
Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME SSY. Proceder por R-018 SSY directo a 10,0 DME BRA/5,6 DME SSY. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-006 BRA directo a cruzar 17,0 DME BRA a 6500 ft o superior. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-174 SIE directo a cruzar 15,0 DME SIE a 9000 ft o superior. Directo a cruzar DVOR/DME SIE a 12000 ft o superior.
Pendiente mínima de ascenso 6,4% hasta 8000 ft.
Autorización inicial ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.
NOTA: Posibles fluctuaciones en el seguimiento del R-174 SIE entre 11,0 y 7,0 DME. Alternativamente sígase rumbo magnético 354° hasta la estabilización de la señal del VOR.

SALIDA VILLATOBAS DOS NOVEMBER FOXTROT (VTB2NF)
Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME SSY. Proceder por R-018 SSY directo a 10,0 DME BRA/5,6 DME SSY. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-006 BRA directo a 12,0 DME BRA. Virar a la derecha para seguir R-238 RBO directo a cruzar 10,0 DME RBO a 7000 ft o superior. Virar a la derecha para interceptar y seguir R-009 PDT directo a cruzar DVOR/DME PDT a 13000 ft o superior. Proceder por R-012 VTB directo a VOR/DME VTB.
Pendiente mínima de ascenso 5,5% hasta 8000 ft.
Autorización inicial ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

SALIDA ZAMORA UNO NOVEMBER ZULU (ZMR1NZ)
Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME SSY. Proceder por R-018 SSY directo a 10,0 DME BRA/5,6 DME SSY. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-006 BRA directo a cruzar 17,0 DME BRA a 6500 ft o superior. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-174 SIE directo a cruzar 15,0 DME SIE a 9000 ft o superior. Directo a cruzar DVOR/DME SIE a 12000 ft o superior. Proceder por R-286 SIE directo a ORBIS. Directo a DVOR/DME ZMR.
Pendiente mínima de ascenso 6,4% hasta 8000 ft.
Autorización inicial ATC: Mantener 13000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.
NOTA: Posibles fluctuaciones en el seguimiento del R-174 SIE entre 11,0 y 7,0 DME. Alternativamente sígase rumbo magnético 354° hasta la estabilización de la señal del VOR.

SALIDA DE CONTINGENCIA (Baja DVOR/DME BRA). Antes de iniciar despegue comprobar frecuencia de despegue
Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME SSY. Proceder por R-018 SSY directo a SSY 018/5,6. Virar a la izquierda para interceptar y seguir R-176 SIE hasta alcanzar 8500 ft y esperar instrucciones ATC.
Pendiente mínima de ascenso 6,4%.
En caso de fallo de comunicaciones, proceder según lo establecido en la sección ENR 1.8, apartado “Fallo de comunicaciones aerotestres” de AIP-ESPAÑA.

SOMOSIERRA ONE NOVEMBER QUEBEC DEPARTURE (SIE1NQ)
Climb on runway heading direct to DVOR/DME SSY. Proceed on R-018 SSY direct to 10.0 DME BRA/5.6 DME SSY. Turn left to intercept and follow R-006 BRA direct to cross 17.0 DME BRA at 6500 ft or above. Turn left to intercept and follow R-174 SIE direct to cross 15.0 DME SIE at 9000 ft or above. Direct to cross DVOR/DME SIE at 12000 ft or above.
6.4% minimum climb gradient to 8000 ft.
Initial ATC clearance: Maintain 13000 ft and request flight level change en-route.
NOTE: Fluctuations may be observed flying R-174 SIE between 11.0 and 7.0 DME. Alternatively, follow magnetic heading 354° until the VOR signal become stabilized.

VILLATOBAS TWO NOVEMBER FOXTROT DEPARTURE (VTB2NF)
Climb on runway heading direct to DVOR/DME SSY. Proceed on R-018 SSY direct to 10.0 DME BRA/5.6 DME SSY. Turn left to intercept and follow R-006 BRA direct to 12.0 DME BRA. Turn right to follow R-238 RBO direct to cross 10.0 DME RBO at 7000 ft or above. Turn right intercept and follow R-009 PDT direct to cross DVOR/DME PDT at 13000 or above. Proceed on R-012 VTB direct to VOR/DME VTB.
5.5% minimum climb gradient to 8000 ft.
Initial ATC clearance: Maintain 13000 ft and request flight level change en-route.

ZAMORA ONE NOVEMBER ZULU DEPARTURE (ZMR1NZ)
Climb on runway heading direct to DVOR/DME SSY. Proceed on R-018 SSY direct to 10.0 DME BRA/5.6 DME SSY. Turn left to intercept and follow R-006 BRA direct to cross 17.0 DME BRA at 6500 ft or above. Turn left to intercept and follow R-174 SIE direct to cross 15.0 DME SIE at 9000 ft or above. Direct to cross DVOR/DME SIE at 12000 ft or above. Proceed on R-286 SIE direct to ORBIS. Direct to DVOR/DME ZMR.
6.4% minimum climb gradient to 8000 ft.
Initial ATC clearance: Maintain 13000 ft and request flight level change en-route.
NOTE: Fluctuations may be observed flying R-174 SIE between 11.0 and 7.0 DME. Alternatively, follow magnetic heading 354° until the VOR signal become stabilized.

CONTINGENCY DEPARTURE (DVOR/DME BRA out of service). Verify take-off frequency, before starting take-off
Climb on runway heading direct to DVOR/DME SSY. Proceed on R-018 SSY direct to SSY 018/5.6. Turn left to intercept and follow R-176 SIE to reach 8500 ft and hold ATC instructions.
6.4% minimum climb gradient.
In case of communications failure, proceed according to what is established on section ENR 1.8, item “Air-ground communications failure” of AIP-ESPAÑA.

➔

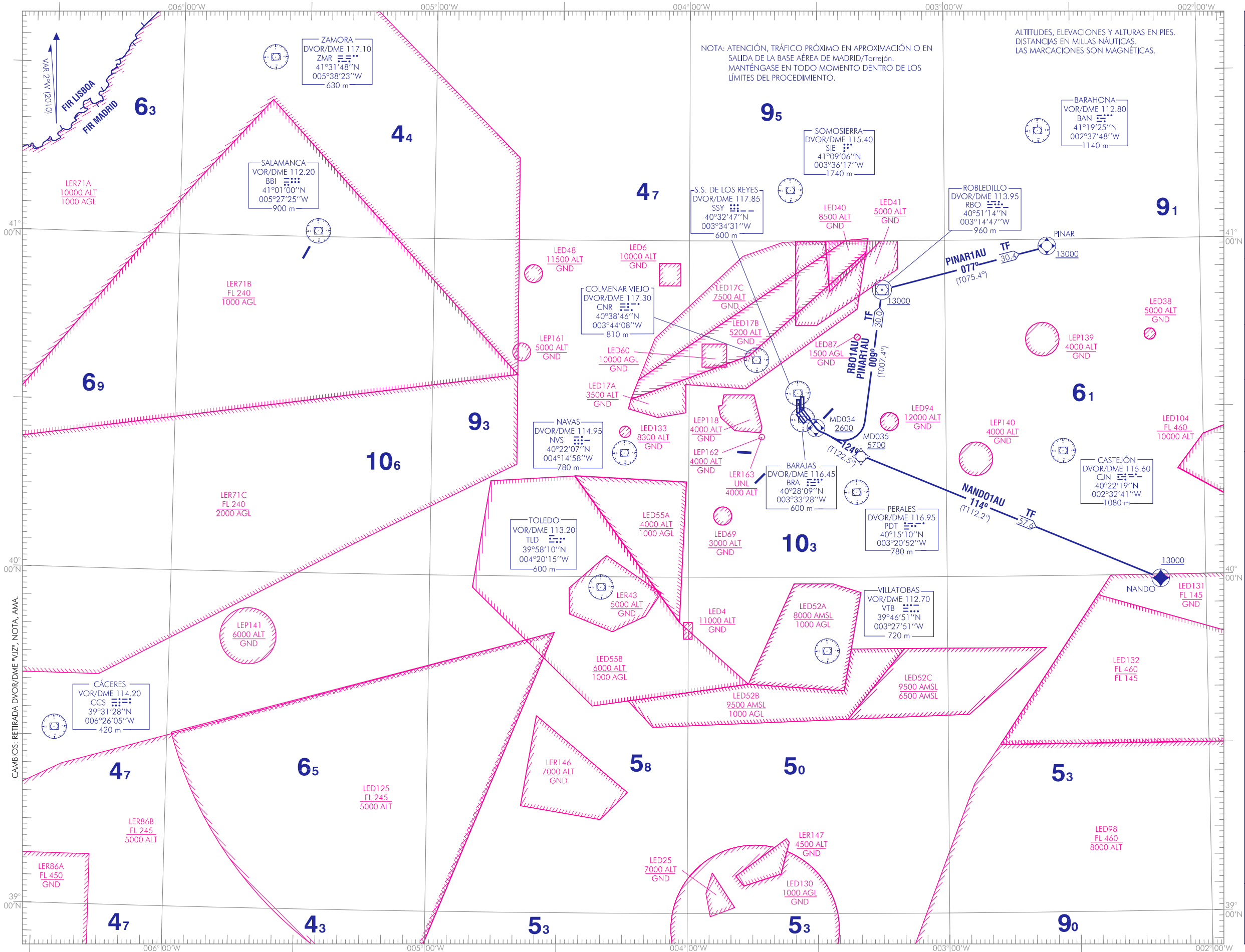
OBSTÁCULOS CERCANOS
CLOSE OBSTACLES

| OBSTÁCULOS OBSTACLES | RWY | COORDENADAS COORDINATES | HGT (ft) | ALT (ft) |
|----------------------------------|-----|----------------------------|----------|----------|
| Torre eléctrica / Electric tower | 36L | 40°32'16.1"N 003°34'38.5"W | 37 | 2055 |

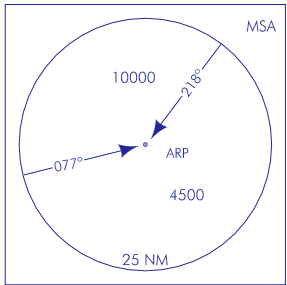
➔

OBSTÁCULOS SIGNIFICATIVOS
SIGNIFICANT OBSTACLES

| OBSTÁCULOS OBSTACLES | RWY | COORDENADAS COORDINATES | HGT (ft) | ALT (ft) |
|-------------------------|-----|----------------------------|----------|----------|
| Terreno / Ground | 36L | 40°43'47.2"N 003°42'36.9"W | 0 | 4675 |



PROCEDIMIENTOS DE SALIDA P-RNAV
RWY 14L Diurno



AD ELEV: 1998 ft

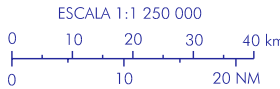
Se requiere aprobación P-RNAV/
P-RNAV approval required.

IAS MAX 250 kt hasta alcanzar 10000 ft/
IAS MAX 250 kt to reach 10000 ft.

Existen obstáculos cercanos que vulneran la OIS: Ver
final de la descripción textual/
Close obstacles exist which penetrate the OIS: See end
of textual description.

PUNTOS P-RNAV:

MD034: 40°26'37.3164"N 003°30'21.2360"W
MD035: 40°21'30.9920"N 003°19'52.5450"W
NANDO: 39°59'19.8750"N 002°10'28.4090"W
PINAR: 40°58'49.0620"N 002°35'56.9980"W



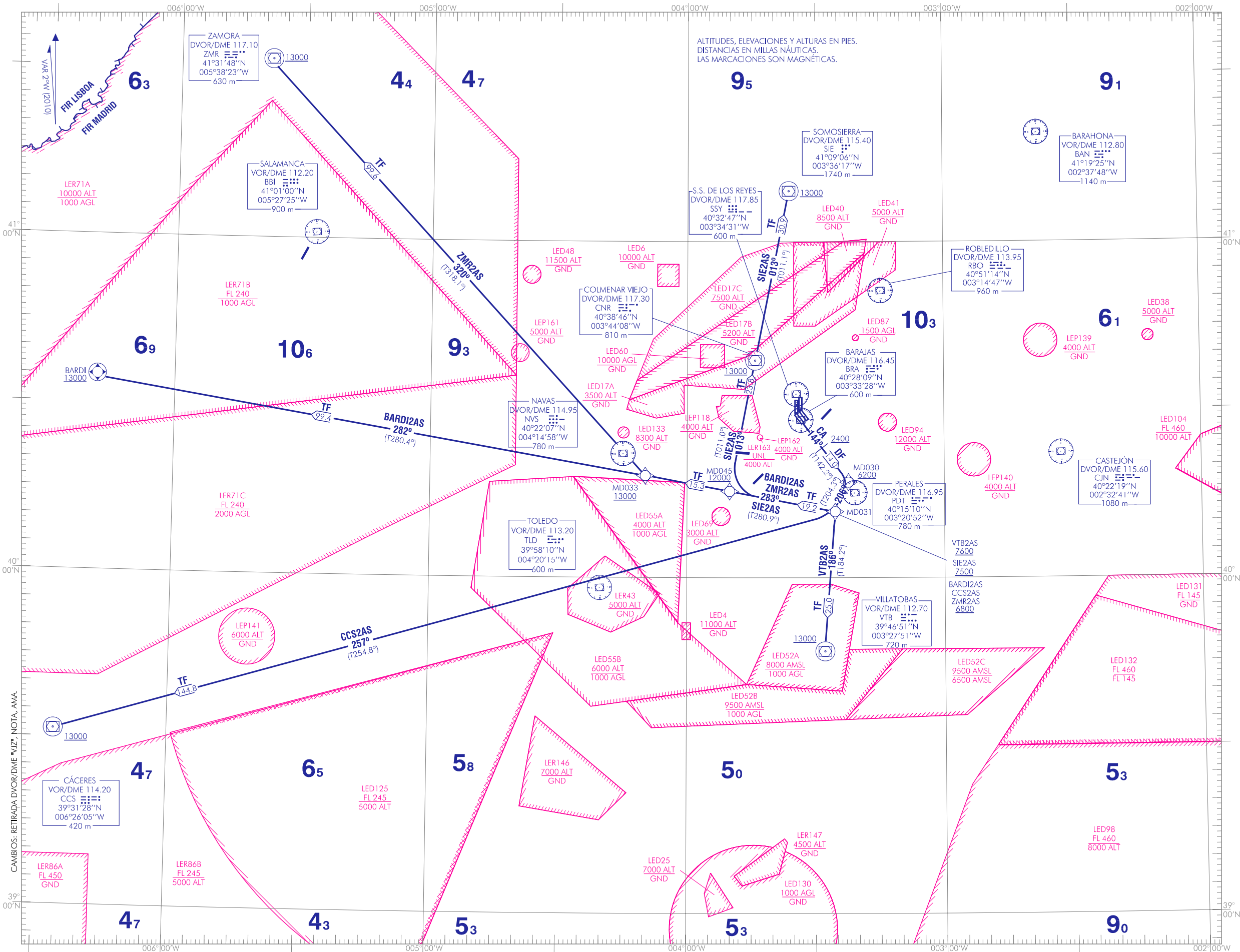
MADRID/Barajas AD
RWY 14L DiurnoSALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID) RNAV (DME/DME)
STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID) RNAV (DME/DME)

| DEFINICIÓN DEL TEXTO — TEXTUAL DESCRIPTION | TEXTO ABREVIADO — ABBREVIATED DESCRIPTION | Código Path Terminator Previsto/ Expected Path Terminator Coding | Fly-Over Requerido/ Fly-Over Required |
|---|--|---|--|
| NOTAS APLICABLES A TODAS LAS SID / NOTES APPLICABLE TO ALL SID: - SE REQUIERE APROBACION P-RNAV / P-RNAV APPROVAL REQUIRED. - IAS MAX 250 kt HASTA ALCANZAR 10.000 ft / IAS MAX 250 kt TO REACH 10,000 ft. - AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: MANTENER 13.000 ft Y SOLICITAR CAMBIO DE NIVEL EN RUTA / INITIAL ATC CLEARANCE: MAINTAIN 13,000 ft AND REQUEST FLIGHT LEVEL CHANGE EN-ROUTE - ATENCIÓN, TRÁFICO PRÓXIMO EN APROXIMACIÓN O EN SALIDA DE LA BASE AÉREA DE MADRID/TORREJÓN. MANTÉNGASE EN TODO MOMENTO DENTRO DE LOS TÉRMINOS DEL PROCEDIMIENTO / WARNING, NEARBY TRAFFIC ON APPROACH OR DEPARTURE TO/FROM MADRID/TORREJÓN AIR BASE. STAY AT ALL TIMES WITHIN THE TERMS OF THE PROCEDURE. | | | |
| NANDO1AU RNAV (DME/DME) | | | |
| A <u>MD034</u> en rumbo 144°M a 2600 ft o superior, virar a la izquierda. A MD035 a 5700 ft o superior, virar a la izquierda. A <u>NANDO</u> a 13000 ft o superior. To <u>MD034</u> on heading 144°M at 2600 ft or above, turn left. To MD035 at 5700 ft or above, turn left. To <u>NANDO</u> at 13000 ft or above. | <u>MD034</u> [M144;A2600+;L] - MD035 [A5700+;L] - <u>NANDO</u> [A13000+]. | CF TF TF | Y — Y |
| PINAR1AU RNAV (DME/DME) | | | |
| A <u>MD034</u> en rumbo 144°M a 2600 ft o superior, virar a la izquierda. A MD035 a 5700 ft o superior, virar a la izquierda. A <u>RBO</u> a 13000 ft o superior, virar a la derecha. A <u>PINAR</u> a 13000 ft o superior. To <u>MD034</u> on heading 144°M at 2600 ft or above, turn left. To MD035 at 5700 ft or above, turn left. To <u>RBO</u> at 13000 ft or above, turn right. To <u>PINAR</u> at 13000 ft or above. | <u>MD034</u> [M144;A2600+;L] - MD035 [A5700+;L] - <u>RBO</u> [A13000+;R] - <u>PINAR</u> [A13000+]. | CF TF TF TF | Y — Y Y |
| RBO1AU RNAV (DME/DME) | | | |
| A <u>MD034</u> en rumbo 144°M a 2600 ft o superior, virar a la izquierda. A MD035 a 5700 ft o superior, virar a la izquierda. A <u>RBO</u> a 13000 ft o superior. To <u>MD034</u> on heading 144°M at 2600 ft or above, turn left. To MD035 at 5700 ft or above, turn left. To <u>RBO</u> at 13000 ft or above. | <u>MD034</u> [M144;A2600+;L] - MD035 [A5700+;L] - <u>RBO</u> [A13000+]. | CF TF TF | Y — Y |



OBSTÁCULOS CERCANOS
CLOSE OBSTACLES

| OBSTÁCULOS OBSTACLES | RWY | COORDENADAS COORDINATES | HGT (ft) | ALT (ft) |
|-------------------------|-----|----------------------------|----------|----------|
| Terreno / Ground | 14L | 40°27'50.3"N 003°31'15.2"W | 0 | 1968 |
| Terreno / Ground | 14L | 40°27'56.0"N 003°31'25.0"W | 0 | 1903 |
| Terreno / Ground | 14L | 40°27'44.5"N 003°31'13.0"W | 0 | 2002 |
| Terreno / Ground | 14L | 40°27'48.0"N 003°31'11.3"W | 0 | 1997 |
| Terreno / Ground | 14L | 40°27'44.6"N 003°31'14.0"W | 0 | 1998 |
| Terreno / Ground | 14L | 40°27'45.6"N 003°31'14.4"W | 0 | 1997 |
| Terreno / Ground | 14L | 40°27'47.7"N 003°31'11.3"W | 0 | 1997 |
| Terreno / Ground | 14L | 40°27'41.1"N 003°31'02.6"W | 0 | 2000 |



MADRID/Barajas AD
RWY 14R DiurnoSALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID) RNAV (DME/DME)
STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID) RNAV (DME/DME)

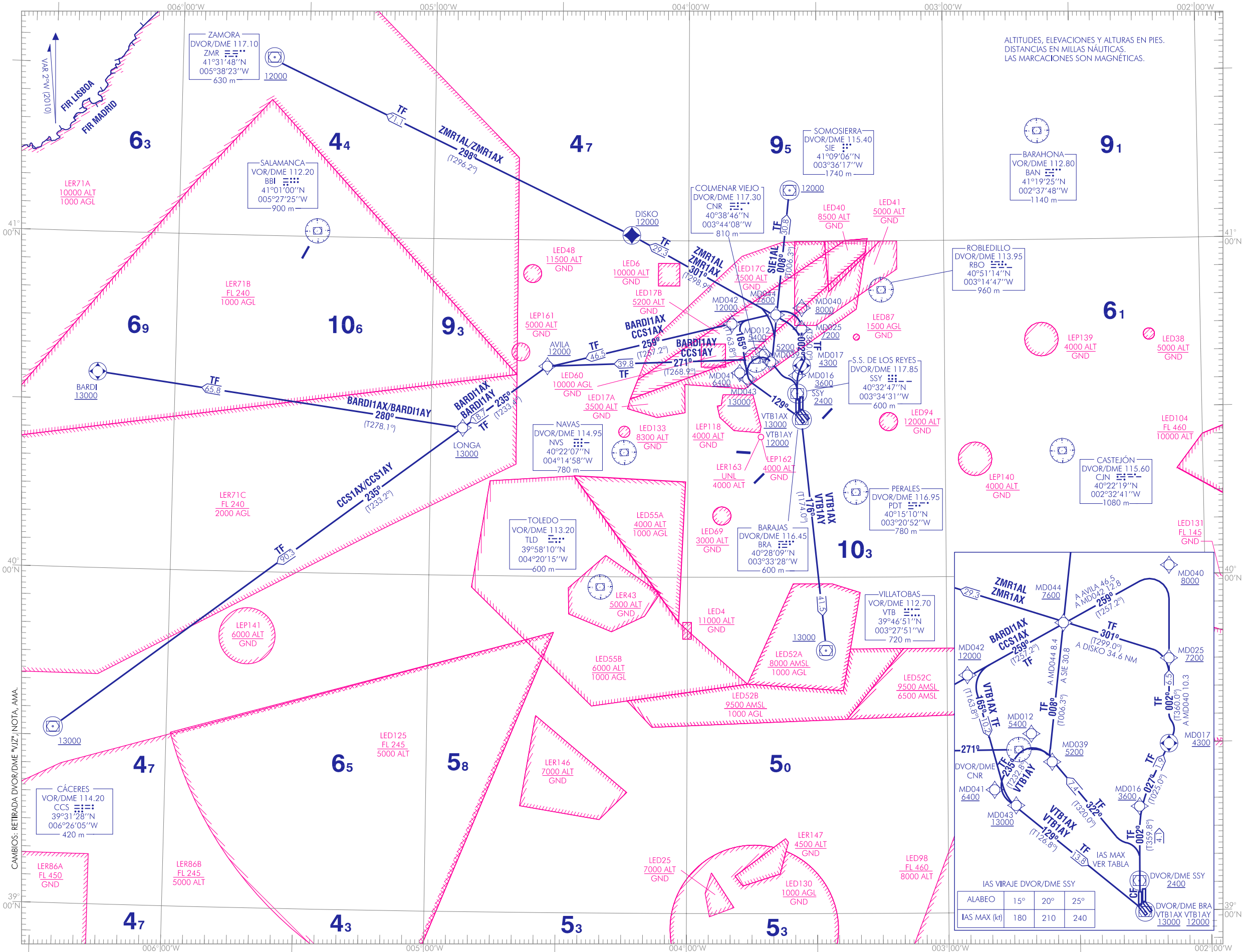
| DEFINICIÓN DEL TEXTO — TEXTUAL DESCRIPTION | TEXTO ABREVIADO — ABBREVIATED DESCRIPTION | Código Path Terminator Previsto/ Expected Path Terminator Coding | Fly-Over Requerido/ Fly-Over Required |
|---|--|---|--|
| NOTAS APLICABLES A TODAS LAS SID / NOTES APPLICABLE TO ALL SID: - SE REQUIERE APROBACIÓN P-RNAV / P-RNAV APPROVAL REQUIRED. - IAS MAX 250 kt HASTA ALCANZAR 10.000 ft / IAS MAX 250 kt TO REACH 10,000 ft. - AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: MANTENER 13.000 ft Y SOLICITAR CAMBIO DE NIVEL EN RUTA / INITIAL ATC CLEARANCE: MAINTAIN 13,000 ft AND REQUEST FLIGHT LEVEL CHANGE EN-ROUTE | | | |
| BARDI2AS RNAV (DME/DME) | | | |
| NOTA: Sujeta a la actividad de la LER71B/C. Ascenso en derrota 144°M, a o por encima de 2400 ft. Directo a MD030 a 6200 ft o superior, virar a la derecha. A MD031 a 6800 ft o superior, virar a la derecha. A <u>BARDI</u> a 13000 ft o superior. NOTE: Liable to the LER71B/C activity. Climb on track 144°M, at or above 2400 ft. Direct to MD030 at 6200 ft or above, turn right. To MD031 at 6800 ft or above, turn right. To <u>BARDI</u> at 13000 ft or above. | [M144;A2400+] - MD030 [A6200+;R] - MD031 [A6800+;R] - <u>BARDI</u> [A13000+]. | CA DF TF TF | — — — Y |
| CCS2AS RNAV (DME/DME) | | | |
| Ascenso en derrota 144°M, a o por encima de 2400 ft. Directo a MD030 a 6200 ft o superior, virar a la derecha. A MD031 a 6800 ft o superior, virar a la derecha. A <u>CCS</u> a 13000 ft o superior. Climb on track 144°M, at or above 2400 ft. Direct to MD030 at 6200 ft or above, turn right. To MD031 at 6800 ft or above, turn right. To <u>CCS</u> at 13000 ft or above. | [M144;A2400+] - MD030 [A6200+;R] - MD031 [A6800+;R] - <u>CCS</u> [A13000+]. | CA DF TF TF | — — — Y |
| SIE2AS RNAV (DME/DME) | | | |
| Ascenso en derrota 144°M, a o por encima de 2400 ft. Directo a MD030 a 6200 ft o superior, virar a la derecha. A MD031 a 7500 ft o superior, virar a la derecha. A MD045 a 12000 ft o superior, virar a la derecha. A <u>CNR</u> a 13000 ft o superior. A <u>SIE</u> a 13000 ft o superior. Climb on track 144°M, at or above 2400 ft. Direct to MD030 at 6200 ft or above, turn right. To MD031 at 7500 ft or above, turn right. To MD045 at 12000 ft or above, turn right. To <u>CNR</u> at 13000 ft or above. To <u>SIE</u> at 13000 ft or above. | [M144;A2400+] - MD030 [A6200+;R] - MD031 [A7500+;R] - MD045 [A12000+;R] - <u>CNR</u> [A13000+] - <u>SIE</u> [A13000+]. | CA DF TF TF TF TF | — — — — Y Y |
| VTB2AS RNAV (DME/DME) | | | |
| Ascenso en derrota 144°M, a o por encima de 2400 ft. Directo a MD030 a 6200 ft o superior, virar a la derecha. A MD031 a 7600 ft o superior, virar a la izquierda. A <u>VTB</u> a 13000 ft o superior. Climb on track 144°M, at or above 2400 ft. Direct to MD030 at 6200 ft or above, turn right. To MD031 at 7600 ft or above, turn left. To <u>VTB</u> at 13000 ft or above. | [M144;A2400+] - MD030 [A6200+;R] - MD031 [A7600+;L] - <u>VTB</u> [A13000+]. | CA DF TF TF | — — — Y |
| ZMR2AS RNAV (DME/DME) | | | |
| Ascenso en derrota 144°M, a o por encima de 2400 ft. Directo a MD030 a 6200 ft o superior, virar a la derecha. A MD031 a 6800 ft o superior, virar a la derecha. A MD033 a 13000 ft o superior, virar a la derecha. A <u>ZMR</u> a 13000 ft o superior. Climb on track 144°M, at or above 2400 ft. Direct to MD030 at 6200 ft or above, turn right. To MD031 at 6800 ft or above, turn right. To MD033 at 13000 ft or above, turn right. To <u>ZMR</u> at 13000 ft or above. | [M144;A2400+] - MD030 [A6200+;R] - MD031 [A6800+;R] - MD033 [A13000+;R] - <u>ZMR</u> [A13000+]. | CA DF TF TF TF | — — — — Y |

| Path Terminator | Nombre del/ Name of Waypoint | Fly Over | Marcación/Derrota Rumbo Course/Track/Heading ° M (° T) ⁴ | Dirección del viraje — Turn Direction | Limitación Altitud — Altitude Constraint | Limitación velocidad — Speed Constraint | Radioayuda requerida — Required Navaid | Rumbo distancia a la radioayuda — Bearing Range to Navaid | Ángulo de senda vertical — Vertical Path Angle |
|---|------------------------------|----------|---|---------------------------------------|--|---|--|---|--|
| NOTAS APLICABLES A TODAS LAS SID / NOTES APPLICABLE TO ALL SID: - SE REQUIERE APROBACIÓN P-RNAV / P-RNAV APPROVAL REQUIRED. - IAS MAX 250 kt HASTA ALCANZAR 10.000 ft / IAS MAX 250 kt TO REACH 10,000 ft. - AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: MANTENER 13.000 ft Y SOLICITAR CAMBIO DE NIVEL EN RUTA / INITIAL ATC CLEARANCE: MAINTAIN 13,000 ft AND REQUEST FLIGHT LEVEL CHANGE EN-ROUTE | | | | | | | | | |
| BARDI2AS RNAV (DME/DME) | | | | | | | | | |
| CA | — | — | 144 (142.2) | — | +2400 | — | — | — | 5.5% |
| DF | MD030 | — | — | R | +6200 | — | — | — | 5.5% |
| TF | MD031 | — | 206 (204.3) | R | +6800 | — | — | — | 3.3% |
| TF | BARDI | Y | 283 (280.9) | — | +13000 | — | — | — | 3.3% |
| CCS2AS RNAV (DME/DME) | | | | | | | | | |
| CA | — | — | 144 (142.2) | — | +2400 | — | — | — | 5.5% |
| DF | MD030 | — | — | R | +6200 | — | — | — | 5.5% |
| TF | MD031 | — | 206 (204.3) | R | +6800 | — | — | — | 3.3% |
| TF | CCS | Y | 257 (254.8) | — | +13000 | — | — | — | 3.3% |
| SIE2AS RNAV (DME/DME) | | | | | | | | | |
| CA | — | — | 144 (142.2) | — | +2400 | — | — | — | 5.5% |
| DF | MD030 | — | — | R | +6200 | — | — | — | 5.5% |
| TF | MD031 | — | 206 (204.3) | R | +7500 | — | — | — | 4.5% |
| TF | MD045 | — | 283 (280.9) | R | +12000 | — | — | — | 4.5% |
| TF | CNR | Y | 013 (010.9) | — | +13000 | — | — | — | 4.5% |
| TF | SIE | Y | 013 (011.1) | — | +13000 | — | — | — | — |
| VTB2AS RNAV (DME/DME) | | | | | | | | | |
| CA | — | — | 144 (142.2) | — | +2400 | — | — | — | 5.5% |
| DF | MD030 | — | — | R | +6200 | — | — | — | 5.5% |
| TF | MD031 | — | 206 (204.3) | L | +7600 | — | — | — | 5.5% |
| TF | VTB | Y | 186 (184.2) | — | +13000 | — | — | — | 3.3% |
| ZMR2AS RNAV (DME/DME) | | | | | | | | | |
| CA | — | — | 144 (142.2) | — | +2400 | — | — | — | 5.5% |
| DF | MD030 | — | — | R | +6200 | — | — | — | 5.5% |
| TF | MD031 | — | 206 (204.3) | R | +6800 | — | — | — | 3.3% |
| TF | MD033 | — | 283 (280.9) | R | +13000 | — | — | — | 3.3% |
| TF | ZMR | Y | 320 (318.1) | — | +13000 | — | — | — | — |

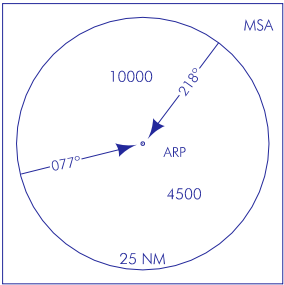


OBSTÁCULOS CERCANOS
CLOSE OBSTACLES

| OBSTÁCULOS OBSTACLES | RWY | COORDENADAS COORDINATES | HGT (ft) | ALT (ft) |
|-------------------------|-----|----------------------------|----------|----------|
| Árbol / Tree | 14R | 40°27'19.2"N 003°32'41.4"W | 30 | 1926 |
| Farola / Lamppost | 14R | 40°27'20.3"N 003°32'39.0"W | – | 1927 |
| Árbol / Tree | 14R | 40°27'11.0"N 003°32'42.1"W | 38 | 1945 |
| Árbol / Tree | 14R | 40°27'11.0"N 003°32'41.0"W | 44 | 1949 |



PROCEDIMIENTOS DE SALIDA P-RNAV
RWY 36L Diurno



AD ELEV: 1998 ft

Se requiere aprobación P-RNAV/
P-RNAV approval required.

IAS MAX 250 kt hasta alcanzar 10000 ft/
IAS MAX 250 kt to reach 10000 ft.

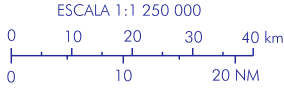
ASCENSO INICIAL:
Mantener rumbo de pista hasta el DER (DER 36L).
Volar directo a SSY en rumbo magnético 002° para
cruzarlo a 2400 ft o superior. IAS MAX 240 kt.
No virar hasta alcanzar 2400 ft o superior.

INITIAL CLIMBING:
Maintain runway heading to DER (DER 36L).
Flight direct to SSY on magnetic heading 002° to
cross at 2400 ft or above. IAS MAX 240 kt.
Do not turn to reach 2400 ft or above.

Existen obstáculos cercanos que vulneran la OIS: Ver
final de la descripción textual/
Close obstacles exist which penetrate the OIS: See end
of textual description.

PUNTOS P-RNAV:

| | | |
|--------|-----------------|------------------|
| MD012: | 40°39'47.1355"N | 003°42'13.8894"W |
| MD016: | 40°36'00.4850"N | 003°34'30.8205"W |
| MD017: | 40°37'44.5729"N | 003°33'27.1281"W |
| MD025: | 40°44'16.5062"N | 003°33'27.4331"W |
| MD039: | 40°38'25.5697"N | 003°40'43.6159"W |
| MD040: | 40°48'02.4958"N | 003°33'27.5277"W |
| MD041: | 40°36'27.6675"N | 003°47'58.2296"W |
| MD042: | 40°45'11.5795"N | 003°49'49.7934"W |
| MD043: | 40°35'22.8899"N | 003°46'04.8588"W |
| MD044: | 40°46'49.4119"N | 003°39'30.9911"W |
| AVILA: | 40°37'28.6420"N | 004°32'59.6290"W |
| BARDI: | 40°35'00.5510"N | 006°18'08.8480"W |
| DISKO: | 41°00'54.8800"N | 004°13'23.6570"W |
| LONGA: | 40°26'18.1429"N | 004°52'37.6031"W |



MADRID/Barajas AD
RWY 36L DiurnoSALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID) RNAV (DME/DME)
STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID) RNAV (DME/DME)

| DEFINICIÓN DEL TEXTO — TEXTUAL DESCRIPTION | TEXTO ABREVIADO — ABBREVIATED DESCRIPTION | Código Path Terminator Previsto/ Expected Path Terminator Coding | Fly-Over Requerido/ Fly-Over Required |
|---|---|---|--|
| NOTAS APLICABLES A TODAS LAS SID / NOTES APPLICABLE TO ALL SID: - SE REQUIERE APROBACIÓN P-RNAV / P-RNAV APPROVAL REQUIRED. - IAS MAX 250 kt HASTA ALCANZAR 10.000 ft / IAS MAX 250 kt TO REACH 10,000 ft. - AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: MANTENER 13.000 ft Y SOLICITAR CAMBIO DE NIVEL EN RUTA / INITIAL ATC CLEARANCE: MAINTAIN 13,000 ft AND REQUEST FLIGHT LEVEL CHANGE EN-ROUTE | | | |
| BARDI1AX RNAV (DME/DME) | | | |
| → NOTA: Obligatoria para aeronaves listadas en AD 2-LEMD casilla 21. Sujeta a la actividad de la LER71B y LED71C. A MD016 en rumbo 002°M para cruzarlo a 3600 ft o superior, virar a la derecha. A MD017 a 4300 ft o superior, virar a la izquierda. A MD040 a 8000 ft o superior, virar a la izquierda. A AVILA a 12000 ft o superior, virar a la izquierda. A LONGA a 13000 ft o superior, virar a la derecha. A BARDI a 13000 ft o superior. → NOTE: Mandatory for aircraft listed on AD 2-LEMD item 21. Subject to LER71B and LER71C activity. To MD016 on heading 002°M at 3600 ft or above, turn right. To MD017 at 4300 ft or above, turn left. To MD040 at 8000 ft or above, turn left. To AVILA at 12000 ft or above, turn left. To LONGA at 13000 ft or above, turn right. To BARDI at 13000 ft or above. | MD016 [M002;A3600+;R] - MD017 [A4300+;L] - MD040 [A8000+;L] - AVILA [A12000+;L] - LONGA [A13000+;R] - BARDI [A13000+] | CF TF TF TF TF TF | — Y — — — Y |
| BARDI1AY RNAV (DME/DME) | | | |
| → NOTA: Sólo aeronaves autorizadas, ver AD 2-LEMD casilla 21. Sujeta a la actividad de la LED60, LER71B y LED71C. ASCENSO INICIAL: Mantener rumbo de pista hasta el DER (DER 36L). No virar hasta alcanzar 2400 ft o superior. A SSY en rumbo 002°M a 2400 ft o superior, virar a la izquierda. A MD039 a 5200 ft o superior, virar a la izquierda. A AVILA a 12000 ft o superior, virar a la izquierda. A LONGA a 13000 ft o superior, virar a la derecha. A BARDI a 13000 ft o superior. → NOTE: Only authorized aircraft, see AD 2-LEMD item 21. Subject to LED60, LER71B and LER71C activity. INITIAL CLIMBING: maintain runway heading until DER (DER 36L). Do not turn to reach 2400 ft or above. To SSY on heading 002°M at 2400 ft or above, turn left. To MD039 at 5200 ft or above, turn left. To AVILA at 12000 ft or above, turn left. To LONGA at 13000 ft or above, turn right. To BARDI at 13000 ft or above. | SSY [M002;A2400+;L;K180] - MD039 [A5200+;L] - AVILA [A12000+;L] - LONGA [A13000+;R] - BARDI [A13000+] | CF TF TF TF TF | Y — — — Y |
| CCS1AX RNAV (DME/DME) | | | |
| → NOTA: Obligatoria para aeronaves listadas en AD 2-LEMD casilla 21. A MD016 en rumbo 002°M para cruzarlo a 3600 ft o superior, virar a la derecha. A MD017 a 4300 ft o superior, virar a la izquierda. A MD040 a 8000 ft o superior, virar a la izquierda. A AVILA a 12000 ft o superior, virar a la izquierda. A LONGA a 13000 ft o superior. A CCS a 13000 ft o superior. → NOTE: Mandatory for aircraft listed on AD 2-LEMD item 21. To MD016 on heading 002°M at 3600 ft or above, turn right. To MD017 at 4300 ft or above, turn left. To MD040 at 8000 ft or above, turn left. To AVILA at 12000 ft or above, turn left. To LONGA at 13000 ft or above. To CCS at 13000 ft or above. | MD016 [M002;A3600+;R] - MD017 [A4300+;L] - MD040 [A8000+;L] - AVILA [A12000+;L] - LONGA [A13000+] - CCS [A13000+] | CF TF TF TF TF TF | — Y — — — Y |

| DEFINICIÓN DEL TEXTO — TEXTUAL DESCRIPTION | TEXTO ABREVIADO — ABBREVIATED DESCRIPTION | Código Path Terminator Previsto/ Expected Path Terminator Coding | Fly-Over Requerido/ Fly-Over Required |
|---|--|---|--|
| CCS1AY RNAV (DME/DME) | | | |
| → NOTA: Sólo aeronaves autorizadas, ver AD 2-LEMD casilla 21. Sujeta a la actividad de la LED60. ASCENSO INICIAL: Mantener rumbo de pista hasta el DER (DER 36L). No virar hasta alcanzar 2400 ft o superior. A <u>SSY</u> en rumbo 002°M a 2400 ft o superior, virar a la izquierda. A MD039 a 5200 ft o superior, virar a la izquierda. A AVILA a 12000 ft o superior, virar a la izquierda. A LONGA a 13000 ft o superior. A <u>CCS</u> a 13000 ft o superior. NOTE: Only authorized aircraft, see AD 2-LEMD item 21. → Subject to LED60 activity. INITIAL CLIMBING: maintain runway heading until DER (DER 36L). Do not turn to reach 2400 ft or above. To <u>SSY</u> on heading 002°M at 2400 ft or above, turn left. To MD039 at 5200 ft or above, turn left. To AVILA at 12000 ft or above, turn left. To LONGA at 13000 ft or above. To <u>CCS</u> at 13000 ft or above. | <u>SSY</u> [M002;A2400+;L;K180] - MD039 [A5200+;L] - AVILA [A12000+;L] - LONGA [A13000+] - <u>CCS</u> [A13000+] | CF TF TF TF TF | Y — — — Y |
| SIE1AL RNAV (DME/DME) | | | |
| → NOTA: Sólo aeronaves autorizadas, ver AD 2-LEMD casilla 21. ASCENSO INICIAL: Mantener rumbo de pista hasta el DER (DER 36L). No virar hasta alcanzar 2400 ft o superior. A <u>SSY</u> en rumbo 002°M a 2400 ft o superior, virar a la izquierda. A MD039 a 5200 ft o superior, virar a la derecha. A <u>SIE</u> a 12000 ft o superior. → NOTE: Only authorized aircraft, see AD 2-LEMD item 21. INITIAL CLIMBING: maintain runway heading until DER (DER 36L). Do not turn to reach 2400 ft or above. To <u>SSY</u> on heading 002°M at 2400 ft or above, turn left. To MD039 at 5200 ft or above, turn right. To <u>SIE</u> at 12000 ft or above. | <u>SSY</u> [M002;A2400+;L;K180] - MD039 [A5200+;R] - <u>SIE</u> [A12000+] | CF TF TF | Y — Y |
| VTB1AX RNAV (DME/DME) | | | |
| → NOTA: Obligatoria para aeronaves listadas en AD 2-LEMD casilla 21. A MD016 en rumbo 002°M para cruzarlo a 3600 ft o superior, virar a la derecha. A <u>MD017</u> a 4300 ft o superior, virar a la izquierda. A MD040 a 8000 ft o superior, virar a la izquierda. A MD042 a 12000 ft o superior, virar a la izquierda. A MD043 a 13000 ft o superior, virar a la izquierda. A BRA a 13000 ft o superior, virar a la derecha. A <u>VTB</u> a 13000 ft o superior. → NOTE: Mandatory for aircraft listed on AD 2-LEMD item 21. To MD016 on heading 002°M at 3600 ft or above, turn right. To <u>MD017</u> at 4300 ft or above, turn left. To MD040 at 8000 ft or above, turn left. To MD042 at 12000 ft or above, turn left. To MD043 at 13000 ft or above, turn left. To BRA at 13000 ft or above, turn right. To <u>VTB</u> at 13000 ft or above. | MD016 [M002;A3600+;R] - <u>MD017</u> [A4300+;L] - MD040 [A8000+;L] - MD042 [A12000+;L] - MD043 [A13000+;L] - BRA [A13000+;R] - <u>VTB</u> [A13000+] | CF TF TF TF TF TF TF | — Y — — — — Y |
| VTB1AY RNAV (DME/DME) | | | |
| → NOTA: Sólo aeronaves autorizadas, ver AD 2-LEMD casilla 21. ASCENSO INICIAL: Mantener rumbo de pista hasta el DER (DER 36L). No virar hasta alcanzar 2400 ft o superior. A <u>SSY</u> en rumbo 002°M a 2400 ft o superior, virar a la izquierda. A MD012 a 5400 ft o superior, virar a la izquierda (IAS MAX en viraje 240 kt). A MD041 a 6400 ft o superior, virar a la izquierda (IAS MAX en viraje 240 kt). A BRA a 12000 ft o superior, virar a la derecha. A <u>VTB</u> a 13000 ft o superior. → NOTE: Only authorized aircraft, see AD 2-LEMD item 21. INITIAL CLIMBING: maintain runway heading until DER (DER 36L). Do not turn to reach 2400 ft or above. To <u>SSY</u> on heading 002°M at 2400 ft or above, turn left. To MD012 at 5400 ft or above, turn left (turning IAS MAX 240 kt). To MD041 at 6400 ft or above, turn left (turning IAS MAX 240 kt). To BRA at 12000 ft or above, turn right. To <u>VTB</u> at 13000 ft or above. | <u>SSY</u> [M002;A2400+;L;K180] - MD012 [A5400+;L;K240] - MD041 [A6400+;L;K240] - BRA [A12000+;R] - <u>VTB</u> [A13000+] | CF TF TF TF TF | Y — — — Y |

| DEFINICIÓN DEL TEXTO — TEXTUAL DESCRIPTION | TEXTO ABREVIADO — ABBREVIATED DESCRIPTION | Código Path Terminator Previsto/ Expected Path Terminator Coding | Fly-Over Requerido/ Fly-Over Required |
|---|--|---|--|
| ZMR1AL RNAV (DME/DME) | | | |
| <p>→ NOTA: Sólo aeronaves autorizadas, ver AD 2-LEMD casilla 21.</p> <p>ASCENSO INICIAL: Mantener rumbo de pista hasta el DER (DER 36L). No virar hasta alcanzar 2400 ft o superior. A <u>SSY</u> en rumbo 002°M a 2400 ft o superior, virar a la izquierda. A MD039 a 5200 ft o superior, virar a la derecha. A MD044 a 7600 ft o superior, virar a la izquierda. A <u>DISKO</u> a 12000 ft o superior. A <u>ZMR</u> a 12000 ft o superior.</p> <p>→ NOTE: Only authorized aircraft, see AD 2-LEMD item 21.</p> <p>INITIAL CLIMBING: maintain runway heading until DER (DER 36L). Do not turn to reach 2400 ft or above. To <u>SSY</u> on heading 002°M at 2400 ft or above, turn left. To MD039 at 5200 ft or above, turn right. To MD044 at 7600 ft or above, turn left. To <u>DISKO</u> at 12000 ft or above. To <u>ZMR</u> at 12000 ft or above.</p> | <p><u>SSY</u> [M002;A2400+;L;K180] - MD039 [A5200+;R] - MD044 [A7600+;L] - <u>DISKO</u> [A12000+] - <u>ZMR</u> [A12000+]</p> | <p>CF TF TF TF TF</p> | <p>Y — — Y Y</p> |
| ZMR1AX RNAV (DME/DME) | | | |
| <p>→ NOTA: Obligatorio para aeronaves listadas en AD 2-LEMD casilla 21.</p> <p>A MD016 en rumbo 002°M a 3600 ft o superior, virar a la derecha. A <u>MD017</u> a 4300 ft o superior, virar a la izquierda. A MD025 a 7200 ft o superior, virar a la izquierda. A <u>DISKO</u> a 12000 ft o superior. A <u>ZMR</u> a 12000 ft o superior.</p> <p>→ NOTE: Mandatory for aircraft listed on AD 2-LEMD item 21.</p> <p>To MD016 on heading 002°M at 3600 ft or above, turn right. To <u>MD017</u> at 4300 ft or above, turn left. To MD025 at 7200 ft or above, turn left. To <u>DISKO</u> at 12000 ft or above. To <u>ZMR</u> at 12000 ft or above.</p> | <p>MD016 [M002;A3600+;R] - <u>MD017</u> [A4300+;L] - MD025 [A7200+;L] - <u>DISKO</u> [A12000+] - <u>ZMR</u> [A12000+]</p> | <p>CF TF TF TF TF</p> | <p>— Y — Y Y</p> |

| Path Terminator | Nombre del/ Name of Waypoint | Fly Over | Marcación/Derrota Rumbo Course/Track/ Heading ° M (° T) 4 | Dirección del viraje — Turn Direction | Limitación Altitud — Altitude Constraint | Limitación velocidad — Speed Constraint | Radioayuda requerida — Required Navaid | Rumbo distancia a la radioayuda — Bearing Range to Navaid | Ángulo de senda vertical — Vertical Path Angle |
|---|---------------------------------|----------|---|---|--|---|--|---|--|
| NOTAS APLICABLES A TODAS LAS SID / NOTES APPLICABLE TO ALL SID: - SE REQUIERE APROBACIÓN P-RNAV / P-RNAV APPROVAL REQUIRED. - IAS MAX 250 kt HASTA ALCANZAR 10.000 ft / IAS MAX 250 kt TO REACH 10,000 ft. - AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: MANTENER 13.000 ft Y SOLICITAR CAMBIO DE NIVEL EN RUTA / INITIAL ATC CLEARANCE: MAINTAIN 13,000 ft AND REQUEST FLIGHT LEVEL CHANGE EN-ROUTE | | | | | | | | | |
| BARDI1AX RNAV (DME/DME) | | | | | | | | | |
| CF | MD016 | — | 002 (359.8) | R | +3600 | — | — | — | 6.4% |
| TF | MD017 | Y | 027 (025.0) | L | +4300 | — | — | — | 6.4% |
| TF | MD040 | — | 002 (360.0) | L | +8000 | — | — | — | 6.4% |
| TF | AVILA | — | 259 (257.2) | L | +12000 | — | — | — | 6.4% |
| TF | LONGA | — | 235 (233.4) | R | +13000 | — | — | — | 3.3% |
| TF | BARDI | Y | 280 (278.1) | — | +13000 | — | — | — | — |
| BARDI1AY RNAV (DME/DME) | | | | | | | | | |
| CF | SSY | Y | 002 (359.8) | L | +2400 | 180/15 210/20 240/25 | — | — | 7.5% |
| TF | MD039 | — | 322 (320.0) | L | +5200 | | — | — | 6.0% |
| TF | AVILA | — | 271 (268.9) | L | +12000 | | — | — | 6.0% |
| TF | LONGA | — | 235 (233.4) | R | +13000 | | — | — | 6.0% |
| TF | BARDI | Y | 280 (278.1) | — | +13000 | | — | — | — |
| CCS1AX RNAV (DME/DME) | | | | | | | | | |
| CF | MD016 | — | 002 (359.8) | R | +3600 | — | — | — | 6.4% |
| TF | MD017 | Y | 027 (025.0) | L | +4300 | — | — | — | 6.4% |
| TF | MD040 | — | 002 (360.0) | L | +8000 | — | — | — | 6.4% |
| TF | AVILA | — | 259 (257.2) | L | +12000 | — | — | — | 6.4% |
| TF | LONGA | — | 235 (233.4) | — | +13000 | — | — | — | 3.3% |
| TF | CCS | Y | 235 (233.2) | — | +13000 | — | — | — | — |
| CCS1AY RNAV (DME/DME) | | | | | | | | | |
| CF | SSY | Y | 002 (359.8) | L | +2400 | 180/15 210/20 240/25 | — | — | 7.5% |
| TF | MD039 | — | 322 (320.0) | L | +5200 | | — | — | 6.0% |
| TF | AVILA | — | 271 (268.9) | L | +12000 | | — | — | 6.0% |
| TF | LONGA | — | 235 (233.4) | — | +13000 | | — | — | 6.0% |
| TF | CCS | Y | 235 (233.2) | — | +13000 | | — | — | — |
| SIE1AL RNAV (DME/DME) | | | | | | | | | |
| CF | SSY | Y | 002 (359.8) | L | +2400 | 180/15 210/20 240/25 | — | — | 7.5% |
| TF | MD039 | — | 322 (320.0) | R | +5200 | | — | — | 7.5% |
| TF | SIE | Y | 008 (006.3) | — | +12000 | | — | — | 6.0% |
| VTB1AX RNAV (DME/DME) | | | | | | | | | |
| CF | MD016 | — | 002 (359.8) | R | +3600 | — | — | — | 6.4% |
| TF | MD017 | Y | 027 (025.0) | L | +4300 | — | — | — | 6.4% |
| TF | MD040 | — | 002 (360.0) | L | +8000 | — | — | — | 6.4% |
| TF | MD042 | — | 259 (257.2) | L | +12000 | — | — | — | 6.4% |
| TF | MD043 | — | 165 (163.8) | L | +13000 | — | — | — | 3.3% |
| TF | BRA | — | 129 (126.8) | R | +13000 | — | — | — | 3.3% |
| TF | VTB | Y | 176 (174.0) | — | +13000 | — | — | — | — |
| VTB1AY RNAV (DME/DME) | | | | | | | | | |
| CF | SSY | Y | 002 (359.8) | L | +2400 | 180/15 210/20 240/25 | — | — | 7.5% |
| TF | MD012 | — | 322 (320.0) | L | +5400 | | — | — | 7.5% |
| TF | MD041 | — | 235 (232.8) | L | +6400 | | — | — | 6.0% |
| TF | BRA | — | 129 (126.8) | R | +12000 | | — | — | 6.0% |
| TF | VTB | Y | 176 (174.0) | — | +13000 | | — | — | 3.3% |

| Path Terminator | Nombre del/ Name of Waypoint | Fly Over | Marcación/Derrota Rumbo Course/Track/ Heading ° M (° T) 4 | Dirección del viraje — Turn Direction | Limitación Altitud — Altitude Constraint | Limitación velocidad — Speed Constraint | Radioayuda requerida — Required Navaid | Rumbo distancia a la radioayuda — Bearing Range to Navaid | Ángulo de senda vertical — Vertical Path Angle |
|------------------------------|------------------------------------|----------|---|---|--|---|--|---|--|
| ZMR1AL RNAV (DME/DME) | | | | | | | | | |
| CF | <u>SSY</u> | Y | 002 (359.8) | L | +2400 | 180/15 210/20 240/25 | — | — | 75% |
| TF | MD039 | — | 322 (320.0) | R | +5200 | | — | — | 75% |
| TF | MD044 | — | 008 (006.3) | L | +7600 | | — | — | 6.0% |
| TF | <u>DISKO</u> | Y | 301 (298.9) | — | +12000 | | — | — | 6.0% |
| TF | <u>ZMR</u> | Y | 298 (296.2) | — | +12000 | | — | — | — |
| ZMR1AX RNAV (DME/DME) | | | | | | | | | |
| CF | MD016 | — | 002 (359.8) | R | +3600 | — | — | — | 70% |
| TF | <u>MD017</u> | Y | 027 (025.0) | L | +4300 | — | — | — | 70% |
| TF | MD025 | — | 002 (360.0) | L | +7200 | — | — | — | 70% |
| TF | <u>DISKO</u> | Y | 301 (299.0) | — | +12000 | — | — | — | 3.3% |
| TF | <u>ZMR</u> | Y | 298 (296.2) | — | +12000 | — | — | — | — |



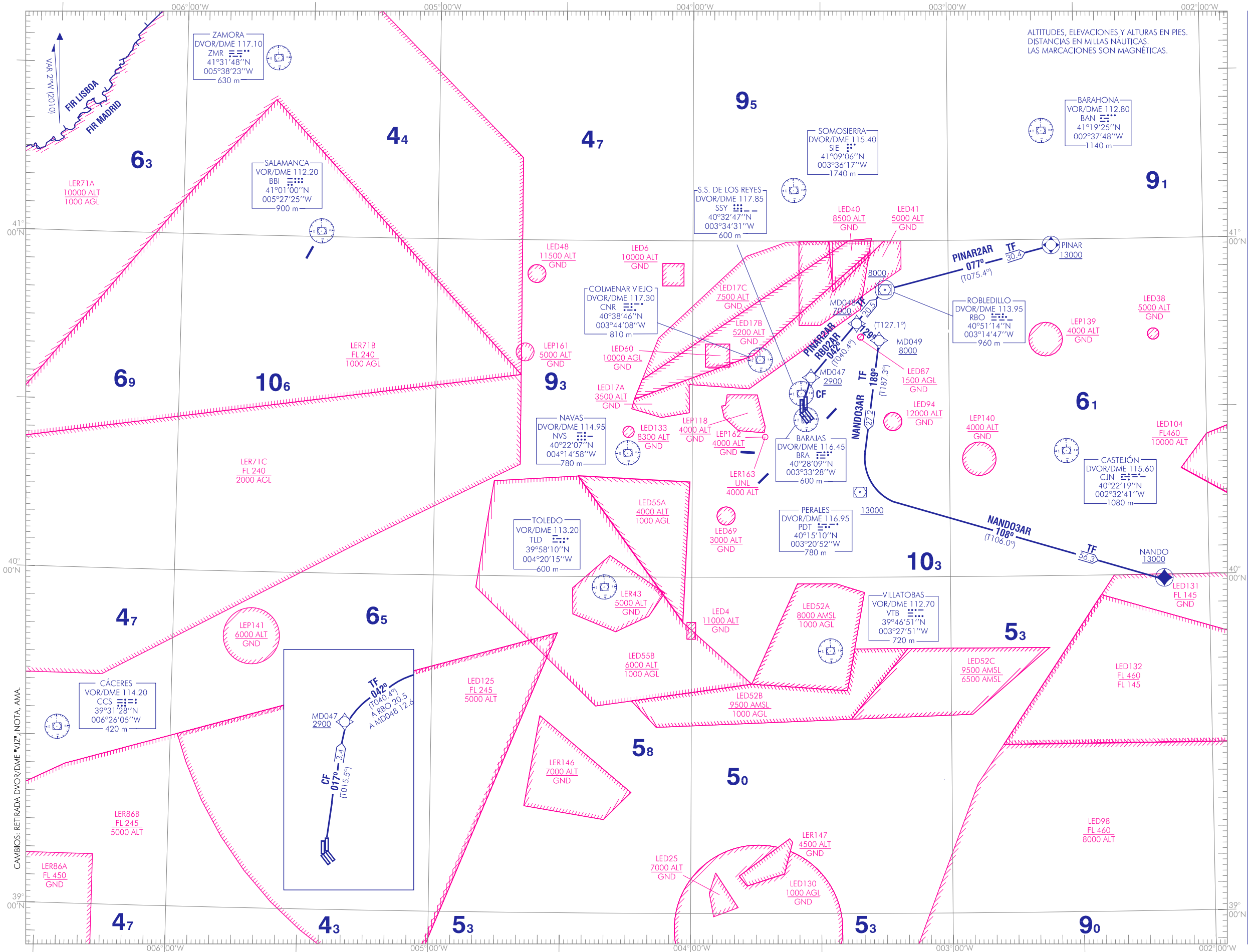
OBSTÁCULOS CERCANOS
CLOSE OBSTACLES

| OBSTÁCULOS OBSTACLES | RWY | COORDENADAS COORDINATES | HGT (ft) | ALT (ft) |
|----------------------------------|-----|----------------------------|----------|----------|
| Árbol /Tree | 36L | 40°32'31.0"N 003°35'10.2"W | – | 2163 |
| Torre eléctrica / Electric tower | 36L | 40°32'16.9"N 003°34'46.0"W | 69 | 2087 |
| Torre eléctrica / Electric tower | 36L | 40°32'16.1"N 003°34'38.5"W | 37 | 2055 |

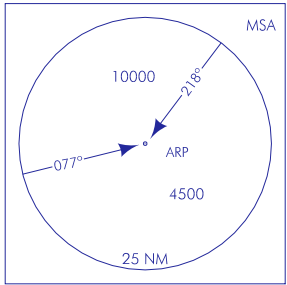


OBSTÁCULOS SIGNIFICATIVOS
SIGNIFICANT OBSTACLES

| OBSTÁCULOS OBSTACLES | RWY | COORDENADAS COORDINATES | HGT (ft) | ALT (ft) |
|----------------------------------|-----|----------------------------|----------|----------|
| Terreno / Ground | 36L | 40°43'47.2"N 003°42'36.3"W | 0 | 4675 |
| Antena / Antenna | 36L | 40°33'28.3"N 003°36'56.2"W | 259 | 2388 |
| Torre eléctrica / Electric tower | 36L | 40°33'10.6"N 003°36'16.2"W | – | 2282 |
| Terreno / Ground | 36L | 40°38'18.7"N 003°55'03.1"W | 0 | 4603 |
| Terreno / Ground | 36L | 40°43'01.7"N 003°42'46.2"W | 0 | 3806 |
| Terreno / Ground | 36L | 40°48'57.5"N 003°49'34.5"W | 0 | 6906 |



PROCEDIMIENTOS DE SALIDA P-RNAV
RWY 36R Diurno



AD ELEV: 1998 ft

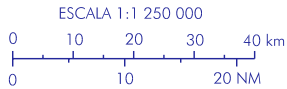
Se requiere aprobación P-RNAV/
P-RNAV approval required.

IAS MAX 250 kt hasta alcanzar 10000 ft./
IAS MAX 250 kt to reach 10000 ft.

Existen obstáculos cercanos que vulneran la OIS: Ver
final de la descripción textual/
Close obstacles exist which penetrate the OIS: See end
of textual description.

PUNTOS P-RNAV:

MD047: 40°35'37.1000"N 003°32'17.6000"W
MD048: 40°45'13.2000"N 003°21'33.3000"W
MD049: 40°42'12.4278"N 003°16'19.8780"W
NANDO: 39°59'19.8750"N 002°10'28.4090"W
PINAR: 40°58'49.0620"N 002°35'56.9980"W



MADRID/Barajas AD
RWY 36R DiurnoSALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID) RNAV (DME/DME)
STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID) RNAV (DME/DME)

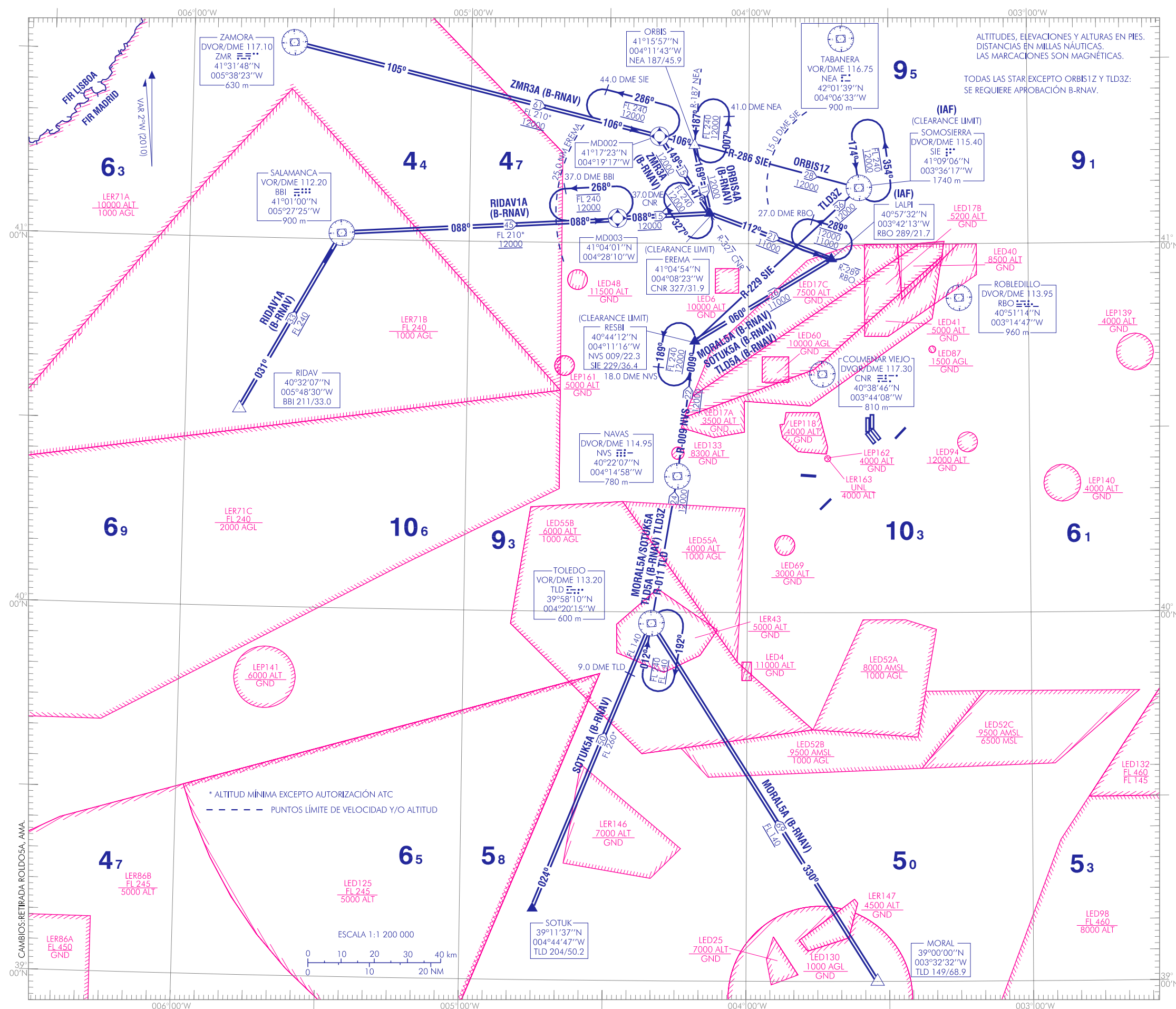
| DEFINICIÓN DEL TEXTO — TEXTUAL DESCRIPTION | TEXTO ABREVIADO — ABBREVIATED DESCRIPTION | Código Path Terminator Previsto/ Expected Path Terminator Coding | Fly-Over Requerido/ Fly-Over Required |
|---|--|---|--|
| NOTAS APLICABLES A TODAS LAS SID / NOTES APPLICABLE TO ALL SID: - SE REQUIERE APROBACIÓN P-RNAV / P-RNAV APPROVAL REQUIRED. - IAS MAX 250 kt HASTA ALCANZAR 10.000 ft / IAS MAX 250 kt TO REACH 10,000 ft. - AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: MANTENER 13.000 ft Y SOLICITAR CAMBIO DE NIVEL EN RUTA / INITIAL ATC CLEARANCE: MAINTAIN 13,000 ft AND REQUEST FLIGHT LEVEL CHANGE EN-ROUTE | | | |
| NANDO3AR RNAV (DME/DME) | | | |
| → A MD047 en rumbo 017°M a 2900 ft o superior, virar a la derecha. A MD048 a 7000 ft o superior, virar a la derecha. A MD049 a 8000 ft o superior, virar a la derecha. A PDT a 13000 ft o superior, virar a la izquierda. A <u>NANDO</u> a 13000 ft o superior. → To MD047 on heading 017°M at 2900 ft or above, turn right. To MD048 at 7000 ft or above, turn right. To MD049 at 8000 ft or above, turn right. To PDT at 13000 ft or above, turn left. To <u>NANDO</u> at 13000 ft or above. | MD047 [M017;A2900+;R] - MD048 [A7000+;R] - MD049 [A8000+;R] - PDT [A13000+;L] - <u>NANDO</u> [A13000+] | CF TF TF TF TF | — — — — Y |
| PINAR2AR RNAV (DME/DME) | | | |
| A MD047 en rumbo 017°M a 2900 ft o superior, virar a la derecha. A <u>RBO</u> a 8000 ft o superior, virar a la derecha. A <u>PINAR</u> a 13000 ft o superior. To MD047 on heading 017°M at 2900 ft or above, turn right. To <u>RBO</u> at 8000 ft or above, turn right. To <u>PINAR</u> at 13000 ft or above. | MD047 [M017;A2900+;R] - <u>RBO</u> [A8000+;R] - <u>PINAR</u> [A13000+] | CF TF TF | — Y Y |
| RBO2AR RNAV (DME/DME) | | | |
| A MD047 en rumbo 017°M a 2900 ft o superior, virar a la derecha. A <u>RBO</u> a 8000 ft o superior. To MD047 on heading 017°M at 2900 ft or above, turn right. To <u>RBO</u> at 8000 ft or above. | MD047 [M017;A2900+;R] - <u>RBO</u> [A8000+] | CF TF | — Y |

**OBSTÁCULOS CERCANOS
CLOSE OBSTACLES**

| OBSTÁCULOS OBSTACLES | RWY | COORDENADAS COORDINATES | HGT (ft) | ALT (ft) |
|----------------------------------|-----|----------------------------|----------|----------|
| Torre eléctrica / Electric tower | 36R | 40°33'11.3"N 003°33'03.6"W | 168 | 2099 |
| Terreno / Ground | 36R | 40°32'58.5"N 003°32'47.8"W | 0 | 2034 |

**OBSTÁCULOS SIGNIFICATIVOS
SIGNIFICANT OBSTACLES**

| OBSTÁCULOS OBSTACLES | RWY | COORDENADAS COORDINATES | HGT (ft) | ALT (ft) |
|----------------------------------|-----|----------------------------|----------|----------|
| Torre eléctrica / Electric tower | 36R | 40°33'13.8"N 003°32'43.7"W | – | 2176 |



LOS PERFILES DE DESCENSO SE ADECUARÁN A ESTAS RESTRICCIONES DE TAL MODO QUE SE REDUZCA EN LO POSIBLE, TANTO EL CONSUMO DE COMBUSTIBLE, COMO EL IMPACTO ACÚSTICO Y MEDIOAMBIENTAL AL ENTORNO AEROPORTUARIO.

| STAR | POSICIÓN | VELOCIDAD | ALT/FL |
|--------------------|---------------|------------|------------|
| MORAL5A SOTUK5A | TLD | IAS 250 kt | MAX FL 210 |
| | NVS | IAS 250 kt | |
| | RESBI | IAS 220 kt | MAX FL 160 |
| | LALPI | IAS 220 kt | |
| ORBIS4A | ORBIS | IAS 250 kt | MAX FL 190 |
| | EREMA | IAS 220 kt | MAX FL 160 |
| | LALPI | IAS 220 kt | |
| ORBIS1Z | ORBIS | | MAX FL 190 |
| | 15.0 DME SIE | IAS 250 kt | |
| | SIE | IAS 220 kt | |
| RIDAV1A | 25.0 NM EREMA | | MAX FL 240 |
| | MD003 | IAS 250 kt | |
| | EREMA | IAS 220 kt | MAX FL 160 |
| | LALPI | IAS 220 kt | |
| TLD5A | TLD | IAS 250 kt | MAX FL 210 |
| | NVS | IAS 250 kt | |
| | RESBI | IAS 220 kt | MAX FL 160 |
| | LALPI | IAS 220 kt | |
| TLD3Z | TLD | IAS 250 kt | MAX FL 210 |
| | NVS | IAS 250 kt | |
| | RESBI | IAS 220 kt | MAX FL 160 |
| | SIE | IAS 220 kt | |
| ZMR3A | 25.0 NM EREMA | | MAX FL 240 |
| | MD002 | IAS 250 kt | |
| | EREMA | IAS 220 kt | MAX FL 160 |
| | LALPI | IAS 220 kt | |

AVISO: NO ABANDONAR EL CLEARANCE LIMIT SIN AUTORIZACIÓN ATC.

MADRID / Barajas AD

LLEGADAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (STAR)

NOTA:

Los pilotos deben planificar su perfil de descenso para cumplir con las siguientes restricciones de velocidad y/o nivel/altitud en los puntos especificados, o posiciones equivalentes.

Si no es posible cumplir, avise al ATC.

Los perfiles de descenso se adecuarán a estas restricciones de tal modo, que se reduzca en lo posible, tanto el consumo de combustible, como el impacto acústico y medioambiental al entorno aeroportuario.

STANDARD INSTRUMENT ARRIVALS (STAR)

NOTE:

Pilot must plan the descent profile to comply with the following speed restrictions and/or level/altitude at specified points, or equivalent positions.

If it is not possible to comply, then advise ATC of it.

Descent profiles will adjust to these restrictions to reduce, where it is possible, either fuel consumption, or acoustic and environmental impact in the airport vicinity.

| STAR | POSICIÓN / POSITION | VELOCIDAD / SPEED | ALT / FL |
|--------------------|---------------------|-------------------|------------|
| MORAL5A SOTUK5A | TLD | IAS 250 kt | MAX FL 210 |
| | NVS | IAS 250 kt | |
| | RESBI | IAS 220 kt | MAX FL 160 |
| | LALPI | IAS 220 kt | |
| ORBIS4A | ORBIS | IAS 250 kt | MAX FL 190 |
| | EREMA | IAS 220 kt | MAX FL 160 |
| | LALPI | IAS 220 kt | |
| ORBIS1Z | ORBIS | | MAX FL 190 |
| | 15.0 DME SIE | IAS 250 kt | |
| | SIE | IAS 220 kt | |
| RIDAV1A | 25.0 NM EREMA | | MAX FL 240 |
| | MD003 | IAS 250 kt | |
| | EREMA | IAS 220 kt | MAX FL 160 |
| | LALPI | IAS 220 kt | |
| TLD5A | TLD | IAS 250 kt | MAX FL 210 |
| | NVS | IAS 250 kt | |
| | RESBI | IAS 220 kt | MAX FL 160 |
| | LALPI | IAS 220 kt | |
| TLD3Z | TLD | IAS 250 kt | MAX FL 210 |
| | NVS | IAS 250 kt | |
| | RESBI | IAS 220 kt | MAX FL 160 |
| | SIE | IAS 220 kt | |
| ZMR3A | 25.0 NM EREMA | | MAX FL 240 |
| | MD002 | IAS 250 kt | |
| | EREMA | IAS 220 kt | MAX FL 160 |
| | LALPI | IAS 220 kt | |

AVISO: No abandonar el límite de autorización sin autorización ATC.

WARNING: Do not leave the clearance limit with out ATC clearance.

PISTA 18L/18R (CONFIGURACIÓN SUR)

LLEGADA MORAL CINCO ALPHA (MORAL5A). (B-RNAV). Se requiere aprobación B-RNAV

Tráfico procedente de: N/UN-865.

MORAL, VOR/DME TLD, DVOR/DME NVS, RESBI (límite de autorización), LALPI (IAF).

LLEGADA ORBIS CUATRO ALPHA (ORBIS4A). (B-RNAV). Se requiere aprobación B-RNAV

Tráfico procedente de: B-42, UN-864.

ORBIS, EREMA (límite de autorización), LALPI (IAF)

LLEGADA ORBIS UNO ZULU (ORBIS1Z)

Tráfico procedente de: B-42, UN-864.

ORBIS, DVOR/DME SIE (IAF) (límite de autorización).

LLEGADA RIDAV UNO ALPHA (RIDAV1A). (B-RNAV). Se requiere aprobación B-RNAV.

Tráfico procedente de: B-47, UM-191.

RIDAV, VOR/DME BBI, MD003, EREMA (límite de autorización), LALPI (IAF).

RUNWAY 18L/18R (SOUTH CONFIGURATION)

MORAL FIVE ALPHA ARRIVAL (MORAL5A). (B-RNAV). B-RNAV approval required.

Traffic arriving from: N/UN-865.

MORAL, VOR/DME TLD, DVOR/DME NVS, RESBI (clearance limit), LALPI (IAF).

ORBIS FOUR ALPHA ARRIVAL (ORBIS4A). (B-RNAV). B-RNAV approval required.

Traffic arriving from: B-42, UN-864.

ORBIS, EREMA (clearance limit), LALPI (IAF).

ORBIS ONE ZULU ARRIVAL (ORBIS1Z)

Traffic arriving from: B-42, UN-864.

ORBIS, DVOR/DME SIE (IAF) (clearance limit).

RIDAV ONE ALPHA ARRIVAL (RIDAV1A). (B-RNAV). B-RNAV approval required.

Traffic arriving from: B-47, UM-191.

RIDAV, VOR/DME BBI, MD003, EREMA (clearance limit), LALPI (IAF).

← **LLEGADA SOTUK CINCO ALPHA (SOTUK5A). (B-RNAV). Se requiere aprobación B-RNAV**
Tráfico procedente de: UZ-165, Z/UZ-230.
SOTUK, VOR/DME TLD, DVOR/DME NVS, RESBI (límite de autorización), LALPI (IAF).

LLEGADA TOLEDO CINCO ALPHA (TLD5A). (B-RNAV). Se requiere aprobación B-RNAV
Tráfico procedente de: G-7, UN-858, Z/UZ-405, Z/UZ-409.
VOR/DME TLD, DVOR/DME NVS, RESBI (límite de autorización), LALPI (IAF).

LLEGADA TOLEDO TRES ZULU (TLD3Z)
Tráfico procedente de: G-7, UN-858, Z/UZ-405, Z/UZ-409.
VOR/DME TLD, DVOR/DME NVS, RESBI, DVOR/DME SIE (IAF) (límite de autorización)

LLEGADA ZAMORA TRES ALPHA (ZMR3A). (B-RNAV). Se requiere aprobación B-RNAV
Tráfico procedente de: A-33, A-43, G-52, UL-155, UM-30, UN-733, UN-745, UN-873, R-107, Z/UZ-406.
DVOR/DME ZMR, MD002, EREMA (límite de autorización), LALPI (IAF).

SOTUK FIVE ALPHA ARRIVAL (SOTUK5A). (B-RNAV). B-RNAV approval required.
Traffic arriving from: UZ-165, Z/UZ-230.
SOTUK, VOR/DME TLD, DVOR/DME NVS, RESBI (clearance limit), LALPI (IAF).

TOLEDO FIVE ALPHA ARRIVAL (TLD5A). (B-RNAV). B-RNAV approval required.
Traffic arriving from: G-7, UN-858, Z/UZ-405, Z/UZ-409.
VOR/DME TLD, DVOR/DME NVS, RESBI (clearance limit), LALPI (IAF).

TOLEDO THREE ZULU ARRIVAL (TLD3Z)
Traffic arriving from: G-7, UN-858, Z/UZ-405, Z/UZ-409.
VOR/DME TLD, DVOR/DME NVS, RESBI, DVOR/DME SIE (IAF) (clearance limit).

ZAMORA THREE ALPHA ARRIVAL (ZMR3A). (B-RNAV). B-RNAV approval required.
Traffic arriving from: A-33, A-43, G-52, UL-155, UM-30, UN-733, UN-745, UN-873, R-107, Z/UZ-406.
DVOR/DME ZMR, MD002, EREMA (clearance limit), LALPI (IAF).

MADRID / Barajas AD

LLEGADAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (STAR)

NOTA:

Los pilotos deben planificar su perfil de descenso para cumplir con las siguientes restricciones de velocidad y/o nivel de vuelo/altitud en los puntos especificados, o posiciones equivalentes.

Si no es posible cumplir, avise al ATC.

Los perfiles de descenso se adecuarán a estas restricciones de tal modo, que se reduzca en lo posible, tanto el consumo de combustible, como el impacto acústico y medioambiental al entorno aeroportuario.

STANDARD INSTRUMENT ARRIVALS (STAR)

NOTE:

Pilot must plan the descent profile to comply with the following speed restrictions and/or flight level/altitude at specified points, or equivalent positions.

If it is not possible to comply, then advise ATC of it.

Descent profiles will adjust to these restrictions to reduce, where it is possible, either fuel consumption, or acoustic and environmental impact in the airport vicinity.

| STAR | POSICIÓN / POSITION | VELOCIDAD / SPEED | ALT / FL |
|---------|------------------------------|-------------------|------------|
| ADUXO2B | ADUXO | | MAX FL 210 |
| | 15.0 NM NOSKO / 37.8 DME RBO | IAS 250 kt | |
| | NOSKO | IAS 220 kt | MAX FL 160 |
| | TAGOM | IAS 220 kt | 10.000 ft |
| BAN3B | BAN | IAS 250 kt | MAX FL 190 |
| | OBIKI | IAS 220 kt | MAX FL 160 |
| | TAGOM | IAS 220 kt | 10.000 ft |
| NASOS2A | 30.0 DME CJN | | MAX FL 210 |
| | 15.0 NM NOSKO / 6.3 DME CJN | IAS 250 kt | |
| | NOSKO | IAS 220 kt | MAX FL 160 |
| | TAGOM | IAS 220 kt | 10.000 ft |
| PRADO2E | PRADO | | MAX FL 210 |
| | 15.0 NM NOSKO / 6.3 DME CJN | IAS 250 kt | |
| | NOSKO | IAS 220 kt | MAX FL 160 |
| | TAGOM | IAS 220 kt | 10.000 ft |
| TERSA2E | TERSA | | MAX FL 210 |
| | 15.0 NM NOSKO / 37.8 DME RBO | IAS 250 kt | |
| | NOSKO | IAS 220 kt | MAX FL 160 |
| | TAGOM | IAS 220 kt | 10.000 ft |
| VILLA2E | VILLA | | MAX FL 210 |
| | 15.0 NM NOSKO / 6.3 DME CJN | IAS 250 kt | |
| | NOSKO | IAS 220 kt | MAX FL 160 |
| | TAGOM | IAS 220 kt | 10.000 ft |

AVISO: No abandonar el límite de autorización sin autorización ATC.

WARNING: Do not leave the clearance limit with out ATC clearance.

PISTA 18L/18R (CONFIGURACIÓN SUR)

LLEGADA ADUXO DOS BRAVO (ADUXO2B)

Tráfico procedente de: A-869, G-7, UN-869, UN-975.

ADUXO, R-071/11.6 DME CJN, R-123 RBO, NOSKO (límite de autorización), DVOR/DME RBO, R-333/8.1 DME RBO, R-243 BAN, TAGOM (IAF).

LLEGADA BARAHONA TRES BRAVO (BAN3B)

Tráfico procedente de: R-10, UN-10, UN-857.

VOR/DME BAN, OBIKI (límite de autorización), TAGOM (IAF).

LLEGADA NASOS DOS ALPHA (NASOS2A)

Tráfico procedente de: G-5, UL-27, UN-869.

NASOS, DVOR/DME CJN, R-331/17.6 DME CJN, R-123 RBO, NOSKO (límite de autorización), DVOR/DME RBO, R-333/8.1 DME RBO, R-243 BAN, TAGOM (IAF).

LLEGADA PRADO DOS ECHO (PRADO2E)

Tráfico procedente de: A-33, UN-733.

→ PRADO, DVOR/DME CJN, R-331/17.6 DME CJN, R-123 RBO, NOSKO (límite de autorización), DVOR/DME RBO, R-333/8.1 DME RBO, R-243 BAN, TAGOM (IAF).

RUNWAY 18L/18R (SOUTH CONFIGURATION)

ADUXO TWO BRAVO ARRIVAL (ADUXO2B)

Traffic arriving from: A-869, G-7, UN-869, UN-975.

ADUXO, R-071/11.6 DME CJN, R-123 RBO, NOSKO (clearance limit), DVOR/DME RBO, R-333/8.1 DME RBO, R-243 BAN, TAGOM (IAF).

BARAHONA THREE BRAVO ARRIVAL (BAN3B)

Traffic arriving from: R-10, UN-10, UN-857.

VOR/DME BAN, OBIKI (clearance limit), TAGOM (IAF).

NASOS TWO ALPHA ARRIVAL (NASOS2A)

Traffic arriving from: G-5, UL-27, UN-869.

NASOS, DVOR/DME CJN, R-331/17.6 DME CJN, R-123 RBO, NOSKO (clearance limit), DVOR/DME RBO, R-333/8.1 DME RBO, R-243 BAN, TAGOM (IAF).

PRADO TWO ECHO ARRIVAL (PRADO2E)

Traffic arriving from: A-33, UN-733.

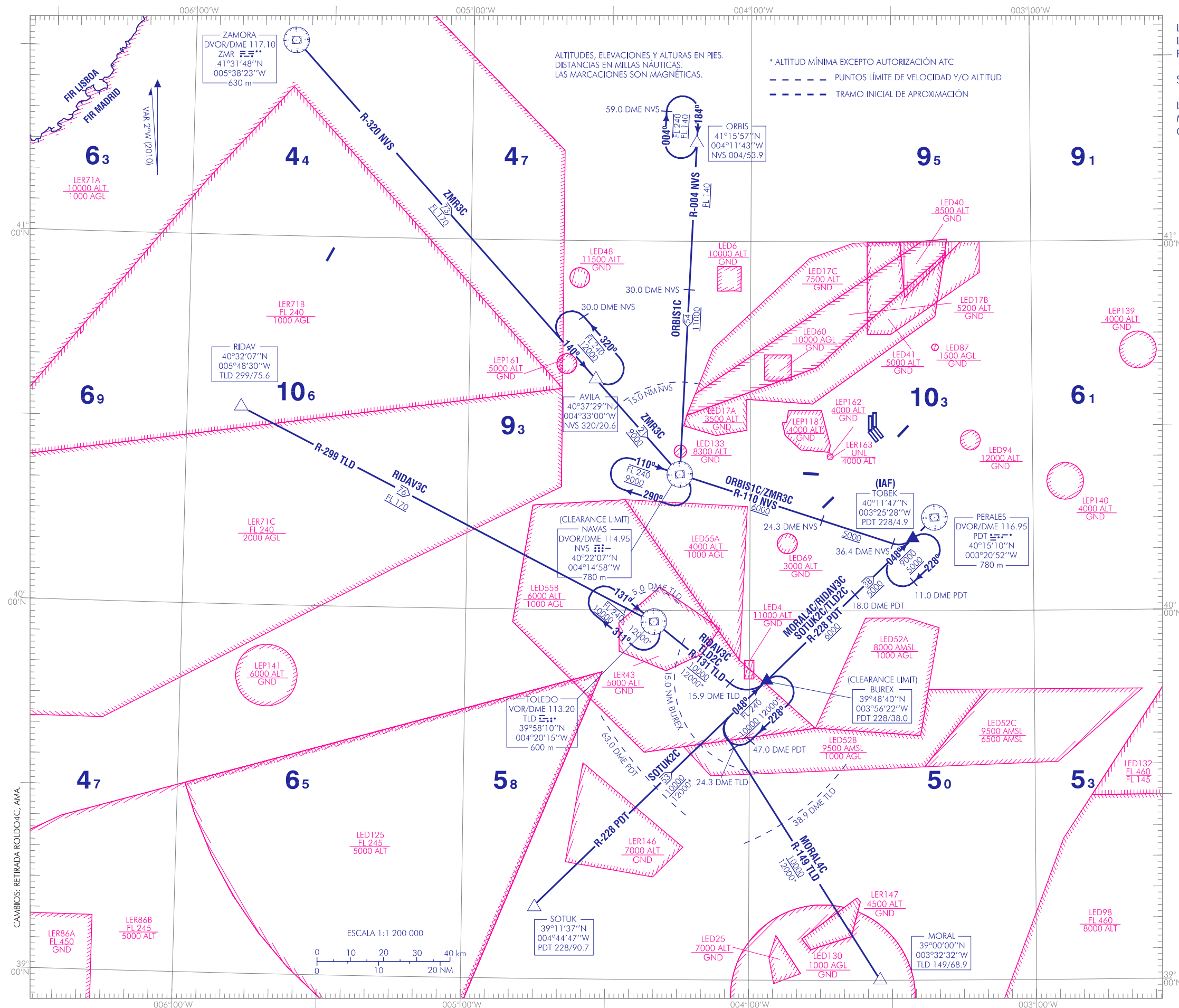
PRADO, DVOR/DME CJN, R-331/17.6 DME CJN, R-123 RBO, NOSKO (clearance limit), DVOR/DME RBO, R-333/8.1 DME RBO, R-243 BAN, TAGOM (IAF).

LLEGADA TERSA DOS ECHO (TERSA2E)
Tráfico procedente de: Z/UZ-245, Z/UZ-596.
TERSA, R-043/10.6 DME CJN, R-123 RBO, NOSKO (límite de autorización), DVOR/DME RBO, R-333/8.1 DME RBO, R-243 BAN, TAGOM (IAF).

LLEGADA VILLA DOS ECHO (VILLA2E)
Tráfico procedente de: L/UL-150.
VILLA, DVOR/DME CJN, R-331/17.6 DME CJN, R-123 RBO, NOSKO (límite de autorización), DVOR/DME RBO, R-333/8.1 DME RBO, R-243 BAN, TAGOM (IAF).

TERSA TWO ECHO ARRIVAL (TERSA2E)
Traffic arriving from: Z/UZ-245, Z/UZ-596.
TERSA, R-043/10.6 DME CJN, R-123 RBO, NOSKO (clearance limit), DVOR/DME RBO, R-333/8.1 DME RBO, R-243 BAN, TAGOM (IAF).

VILLA TWO ECHO ARRIVAL (VILLA2E)
Traffic arriving from: L/UL-150.
VILLA, DVOR/DME CJN, R-331/17.6 DME CJN, R-123 RBO, NOSKO (clearance limit), DVOR/DME RBO, R-333/8.1 DME RBO, R-243 BAN, TAGOM (IAF).



SI NO ES POSIBLE CUMPLIR, AVISE AL ATC.

LOS PERFILES DE DESCENSO SE ADECUARÁN A ESTAS RESTRICCIONES DE TAL MODO QUE SE REDUZCA EN LO POSIBLE, TANTO EL CONSUMO DE COMBUSTIBLE, COMO EL IMPACTO ACÚSTICO Y MEDIOAMBIENTAL AL ENTORNO AEROPORTUARIO

| STAR | POSICIÓN | VELOCIDAD | ALT/FL |
|---------|-----------------------------|------------|------------|
| MORAL4C | 38.9 DME TLD | | MAX FL 210 |
| | 15.0 NM BUREX/ 28.9 DME TLD | IAS 250 kt | |
| | BUREX | IAS 220 kt | MAX FL 140 |
| | TOBEK | IAS 220 kt | 5000 ft |
| ORBIS1C | ORBIS | | MAX FL 240 |
| | 15.0 DME NVS | IAS 250 kt | |
| | NVS | IAS 220 kt | MAX FL 140 |
| | TOBEK | IAS 220 kt | 5000 ft |
| RIDAV3C | 5.0 DME TLD | | MAX FL 210 |
| | 15.0 NM BUREX/ 5.9 DME TLD | IAS 250 kt | |
| | BUREX | IAS 220 kt | MAX FL 140 |
| | TOBEK | IAS 220 kt | 5000 ft |
| SOTUK2C | 63.0 DME PDT | | MAX FL 210 |
| | 15.0 NM BUREX/ 5.3 DME PDT | IAS 250 kt | |
| | BUREX | IAS 220 kt | MAX FL 140 |
| | TOBEK | IAS 220 kt | 5000 ft |
| TLD2C | TLD | | MAX FL 210 |
| | 15.0 NM BUREX/ 5.9 DME TLD | IAS 250 kt | |
| | BUREX | IAS 220 kt | MAX FL 140 |
| | TOBEK | IAS 220 kt | 5000 ft |
| ZMR3C | AVILA | | MAX FL 210 |
| | 15.0 DME NVS | IAS 250 kt | |
| | NVS | IAS 220 kt | MAX FL 140 |
| | TOBEK | IAS 220 kt | 5000 ft |

AVISO: NO ABANDONAR EL CLEARANCE LIMIT SIN AUTORIZACIÓN ATC.

NOTA: EN UN CÍRCULO DE 10 NM CENTRADO EN DVOR/DME PDT ENTRE R-250/R-074 Y 4000 ft Y 5000 ft DE ALTITUD PUEDEN PRODUCIRSE FALSAS ALARMAS DEL EQUIPO GPWS DEBIDO A LAS CARACTERÍSTICAS OROGRÁFICAS DEL TERRENO.

MADRID / Barajas AD

LLEGADAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (STAR)

NOTA:

Los pilotos deben planificar su perfil de descenso para cumplir con las siguientes restricciones de velocidad y/o nivel/altitud en los puntos especificados, o posiciones equivalentes.

Si no es posible cumplir, avise al ATC.

Los perfiles de descenso se adecuarán a estas restricciones de tal modo, que se reduzca en lo posible, tanto el consumo de combustible, como el impacto acústico y medioambiental al entorno aeroportuario.

STANDARD INSTRUMENT ARRIVALS (STAR)

NOTE:

Pilot must plan the descent profile to comply with the following speed restrictions and/or level/altitude at specified points, or equivalent positions.

If it is not possible to comply, then advise ATC of it.

Descent profiles will adjust to these restrictions to reduce, where it is possible, either fuel consumption, or acoustic and environmental impact in the airport vicinity.

| STAR | POSICIÓN / POSITION | VELOCIDAD / SPEED | ALT / FL |
|---------|------------------------------|-------------------|------------|
| MORAL4C | 38.9 DME TLD | | MAX FL 210 |
| | 15.0 NM BUREX / 28.9 DME TLD | IAS 250 kt | |
| | BUREX | IAS 220 kt | MAX FL 140 |
| | TOBEK | IAS 220 kt | 5000 ft |
| ORBIS1C | ORBIS | | MAX FL 240 |
| | 15.0 DME NVS | IAS 250 kt | |
| | NVS | IAS 220 kt | MAX FL 140 |
| | TOBEK | IAS 220 kt | 5000 ft |
| RIDAV3C | 5.0 DME TLD | | MAX FL 210 |
| | 15.0 NM BUREX / 5.9 DME TLD | IAS 250 kt | |
| | BUREX | IAS 220 kt | MAX FL 140 |
| | TOBEK | IAS 220 kt | 5000 ft |
| SOTUK2C | 63.0 DME PDT | | MAX FL 210 |
| | 15.0 NM BUREX / 5.3 DME PDT | IAS 250 kt | |
| | BUREX | IAS 220 kt | MAX FL 140 |
| | TOBEK | IAS 220 kt | 5000 ft |
| TLD2C | TLD | | MAX FL 210 |
| | 15.0 NM BUREX / 5.9 DME TLD | IAS 250 kt | |
| | BUREX | IAS 220 kt | MAX FL 140 |
| | TOBEK | IAS 220 kt | 5000 ft |
| ZMR3C | AVILA | | MAX FL 210 |
| | 15.0 DME NVS | IAS 250 kt | |
| | NVS | IAS 220 kt | MAX FL 140 |
| | TOBEK | IAS 220 kt | 5000 ft |

AVISO: No abandonar el límite de autorización sin autorización ATC.

WARNING: Do not leave the clearance limit with out ATC clearance.

PISTA 32L/32R (CONFIGURACIÓN NORTE)

LLEGADA MORAL CUATRO CHARLIE (MORAL4C)

Tráfico procedente de: N/UN-865.

MORAL, R-149/24.3 DME TLD, R-228 PDT, BUREX (límite de autorización), TOBEK (IAF).

LLEGADA ORBIS UNO CHARLIE (ORBIS1C)

Tráfico procedente de: B-42, UN-864.

ORBIS, DVOR/DME NVS (límite de autorización), R-110/36.4 DME NVS, R-228 PDT, TOBEK (IAF).

LLEGADA RIDAV TRES CHARLIE (RIDAV3C)

Tráfico procedente de: B-47, UM-191.

RIDAV, VOR/DME TLD, R-131/15.9 DME TLD, R-228 PDT, BUREX (límite de autorización), TOBEK (IAF).

LLEGADA SOTUK DOS CHARLIE (SOTUK2C)

Tráfico procedente de: UZ-165, Z/UZ-230.

SOTUK, BUREX (límite de autorización), TOBEK (IAF).

LLEGADA TOLEDO DOS CHARLIE (TLD2C)

Tráfico procedente de: G-7, UN-858, Z/UZ-405, Z/UZ-409.

VOR/DME TLD, R-131/15.9 DME TLD, R-228 PDT, BUREX (límite de autorización), TOBEK (IAF).

RUNWAY 32L/32R (NORTH CONFIGURATION)

MORAL FOUR CHARLIE ARRIVAL (MORAL4C)

Traffic arriving from: N/UN-865.

MORAL, R-149/24.3 DME TLD, R-228 PDT, BUREX (clearance limit), TOBEK (IAF).

ORBIS ONE CHARLIE ARRIVAL (ORBIS1C)

Traffic arriving from: B-42, UN-864.

ORBIS, DVOR/DME NVS (clearance limit), R-110/36.4 DME NVS, R-228 PDT, TOBEK (IAF).

RIDAV THREE CHARLIE ARRIVAL (RIDAV3C)

Traffic arriving from: B-47, UM-191.

RIDAV, VOR/DME TLD, R-131/15.9 DME TLD, R-228 PDT, BUREX (clearance limit), TOBEK (IAF).

SOTUK TWO CHARLIE ARRIVAL (SOTUK2C)

Traffic arriving from: UZ-165, Z/UZ-230.

SOTUK, BUREX (clearance limit), TOBEK (IAF).

TOLEDO TWO CHARLIE ARRIVAL (TLD2C)

Traffic arriving from: G-7, UN-858, Z/UZ-405, Z/UZ-409.

VOR/DME TLD, R-131/15.9 DME TLD, R-228 PDT, BUREX (clearance limit), TOBEK (IAF).

LLEGADA ZAMORA TRES CHARLIE (ZMR3C)
Tráfico procedente de: A-33, A-43, G-52, UL-155, UM-30, UN-733, UN-745, UN-873, R-107, Z/UZ-406.
DVOR/DME ZMR, AVILA, DVOR/DME NVS (límite de autorización), R-110/36.4 DME NVS, R-228 PDT, TOBEK (IAF).

ZAMORA THREE CHARLIE ARRIVAL (ZMR3C)
Traffic arriving from: A-33, A-43, G-52, UL-155, UM-30, UN-733, UN-745, UN-873, R-107, Z/UZ-406.
DVOR/DME ZMR, AVILA, DVOR/DME NVS (clearance limit), R-110/36.4 DME NVS, R-228 PDT, TOBEK (IAF).

CARTA DE LLEGADA NORMALIZADA
VUELO POR INSTRUMENTOS (STAR)-OACI

TA 13000

APP 118.750
124.025
134.950
127.100

ATIS 118.250

MADRID/Barajas
RWY 32L/32R (CONFIGURACIÓN NORTE)

ADUXO1D TERSA1D BAN4D TERSA2Z NASOS1D VILLA1D PRADO1D

LOS PILOTOS DEBEN PLANIFICAR SU PERFIL DE DESCENSO PARA CUMPLIR CON LAS SIGUIENTES RESTRICCIONES DE VELOCIDAD Y/O NIVEL/ALTITUD EN LOS PUNTOS ESPECIFICADOS O POSICIONES EQUIVALENTES.

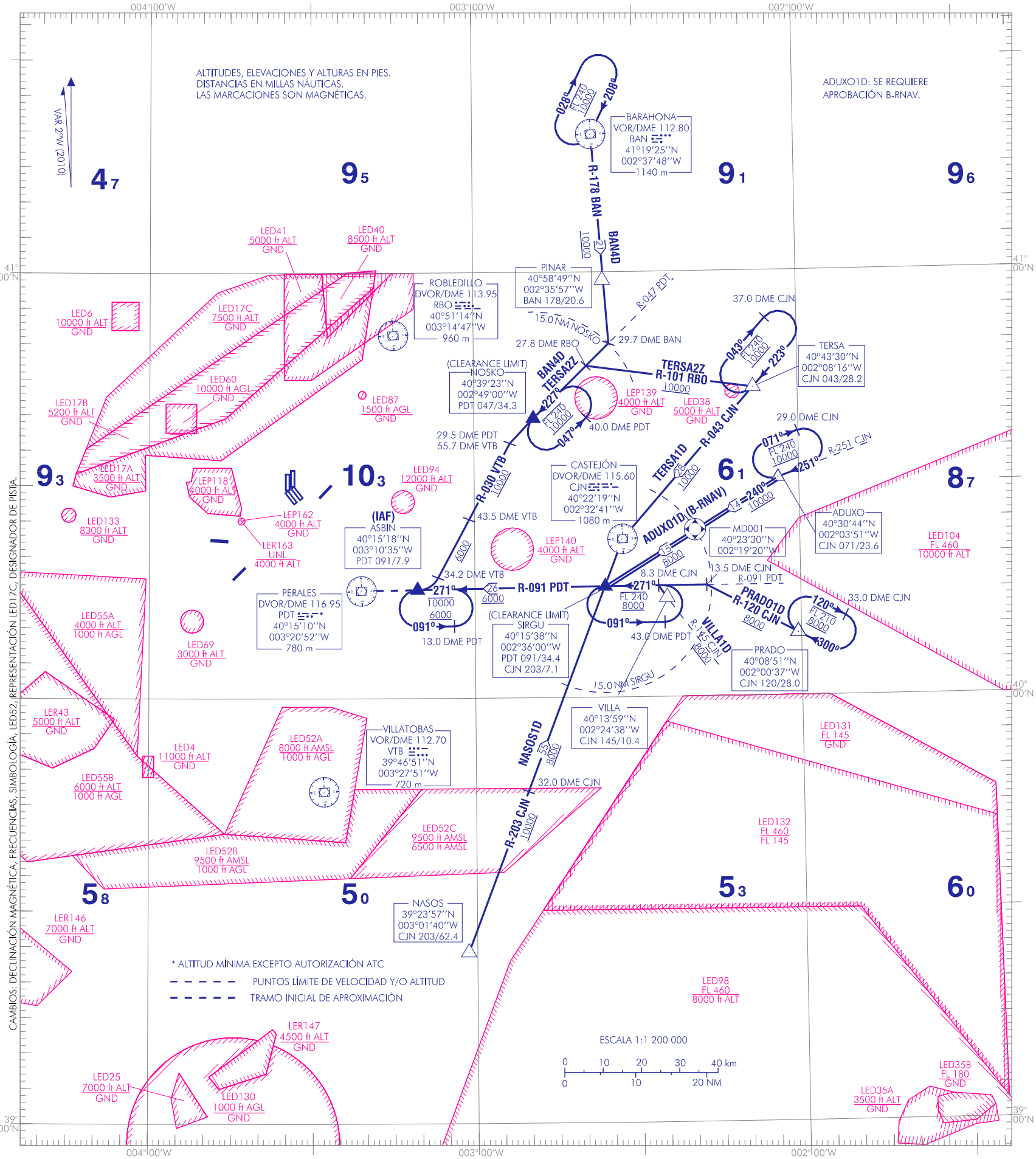
SI NO ES POSIBLE CUMPLIR, AVISE AL ATC.

LOS PERFILES DE DESCENSO SE ADECUARÁN A ESTAS RESTRICCIONES DE TAL MODO QUE SE REDUZCA EN LO POSIBLE, TANTO EL CONSUMO DE COMBUSTIBLE, COMO EL IMPACTO ACÚSTICO Y MEDIOAMBIENTAL AL ENTORNO AEROPORTUARIO.

| STAR | POSICIÓN | VELOCIDAD | ALT/FL |
|---------|-----------------------------|------------|------------|
| ADUXO1D | ADUXO | | MAX FL 210 |
| | MD001 | IAS 250 kt | |
| | SIRGU | IAS 220 kt | MAX FL 140 |
| | ASBIN | IAS 220 kt | |
| BAN4D | BAN | | MAX FL 240 |
| | 15.0 NM NOSKO/ 29.7 DME BAN | IAS 250 kt | |
| | NOSKO | IAS 220 kt | MAX FL 140 |
| | ASBIN | IAS 220 kt | |
| NASOS1D | 32.0 DME CJN | | MAX FL 210 |
| | 15.0 NM SIRGU/ 22.2 DME CJN | IAS 250 kt | |
| | SIRGU | IAS 220 kt | MAX FL 140 |
| | ASBIN | IAS 220 kt | |
| PRADO1D | PRADO | | MAX FL 210 |
| | 15.0 NM SIRGU/ 14.2 DME CJN | IAS 250 kt | |
| | SIRGU | IAS 220 kt | MAX FL 140 |
| | ASBIN | IAS 220 kt | |
| TERSA1D | TERSA | | MAX FL 200 |
| | 15.0 NM SIRGU/ 8.0 DME CJN | IAS 250 kt | |
| | SIRGU | IAS 220 kt | MAX FL 140 |
| | ASBIN | IAS 220 kt | |
| TERSA2Z | TERSA | | MAX FL 200 |
| | 15.0 NM NOSKO/ 33.2 DME RBO | IAS 250 kt | |
| | NOSKO | IAS 220 kt | MAX FL 140 |
| | ASBIN | IAS 220 kt | |
| VILLA1D | VILLA | IAS 250 kt | MAX FL 190 |
| | SIRGU | IAS 220 kt | MAX FL 140 |
| | ASBIN | IAS 220 kt | |

AVISO: NO ABANDONAR EL CLEARANCE LIMIT SIN AUTORIZACIÓN ATC.

NOTA: EN UN CÍRCULO DE 10 NM CENTRADO EN DVOR/DME PDT ENTRE R-250/R-074 Y 4000 ft Y 5000 ft DE ALTITUD PUEDEN PRODUCIRSE FALSAS ALARMAS DEL EQUIPO GPWS DEBIDO A LAS CARACTERÍSTICAS OROGRÁFICAS DEL TERRENO.



MADRID / Barajas AD

LLEGADAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (STAR)

NOTA:

Los pilotos deben planificar su perfil de descenso para cumplir con las siguientes restricciones de velocidad y/o nivel de vuelo/altitud en los puntos especificados, o posiciones equivalentes.

Si no es posible cumplir, avise al ATC.

Los perfiles de descenso se adecuarán a estas restricciones de tal modo, que se reduzca en lo posible, tanto el consumo de combustible, como el impacto acústico y medioambiental al entorno aeroportuario.

STANDARD INSTRUMENT ARRIVALS (STAR)

NOTE:

Pilot must plan the descent profile to comply with the following speed restrictions and/or flight level/altitude at specified points, or equivalent positions.

If it is not possible to comply, then advise ATC of it.

Descent profiles will adjust to these restrictions to reduce, where it is possible, either fuel consumption, or acoustic and environmental impact in the airport vicinity.

| STAR | POSICIÓN / POSITION | VELOCIDAD / SPEED | ALT / FL |
|---------|------------------------------|-------------------|------------|
| ADUXO1D | ADUXO | | MAX FL 210 |
| | MD001 | IAS 250 kt | |
| | SIRGU | IAS 220 kt | MAX FL 140 |
| | ASBIN | IAS 220 kt | |
| BAN4D | BAN | | MAX FL 240 |
| | 15.0 NM NOSKO / 29.7 DME BAN | IAS 250 kt | |
| | NOSKO | IAS 220 kt | MAX FL 140 |
| | ASBIN | IAS 220 kt | |
| NASOS1D | 32.0 DME CJN | | MAX FL 210 |
| | 15.0 NM SIRGU / 22.2 DME CJN | IAS 250 kt | |
| | SIRGU | IAS 220 kt | MAX FL 140 |
| | ASBIN | IAS 220 kt | |
| PRADO1D | PRADO | | MAX FL 210 |
| | 15.0 NM SIRGU / 14.2 DME CJN | IAS 250 kt | |
| | SIRGU | IAS 220 kt | MAX FL 140 |
| | ASBIN | IAS 220 kt | |
| TERSA1D | TERSA | | MAX FL 200 |
| | 15.0 NM SIRGU / 8.0 DME CJN | IAS 250 kt | |
| | SIRGU | IAS 220 kt | MAX FL 140 |
| | ASBIN | IAS 220 kt | |
| TERSA2Z | TERSA | | MAX FL 200 |
| | 15.0 NM NOSKO / 33.2 DME RBO | IAS 250 kt | |
| | NOSKO | IAS 220 kt | MAX FL 140 |
| | ASBIN | IAS 220 kt | |
| VILLA1D | VILLA | IAS 250 kt | MAX FL 190 |
| | SIRGU | IAS 220 kt | MAX FL 140 |
| | ASBIN | IAS 220 kt | |

AVISO: No abandonar el límite de autorización sin autorización ATC.

WARNING: Do not leave the clearance limit with out ATC clearance.

➔ PISTA 32L/32R (CONFIGURACIÓN NORTE)

LLEGADA ADUXO UNO DELTA (ADUXO1D). (B-RNAV). Se requiere aprobación B-RNAV.

Tráfico procedente de: A-869, G-7, UN-869, UN-975.

ADUXO, MD001, SIRGU (límite de autorización), ASBIN (IAF).

LLEGADA BARAHONA CUATRO DELTA (BAN4D)

Tráfico procedente de: R-10, UN-10, UN-857.

VOR/DME BAN, PINAR, R-178/29.7 DME BAN, R-047 PDT, NOSKO (límite de autorización), R-047/29.5 DME PDT, R-030/34.2 DME VTB, R-091 PDT, ASBIN (IAF).

LLEGADA NASOS UNO DELTA (NASOS1D)

Tráfico procedente de: G-5, UL-27, UN-869.

NASOS, SIRGU (límite de autorización), ASBIN (IAF).

LLEGADA PRADO UNO DELTA (PRADO1D)

Tráfico procedente de: A-33, UN-733.

➔ PRADO, R-120/13.5 DME CJN, R-091 PDT, SIRGU (límite de autorización), ASBIN (IAF).

RUNWAY 32L/32R (NORTH CONFIGURATION)

ADUXO ONE DELTA ARRIVAL (ADUXO1D). (B-RNAV). B-RNAV approval required.

Traffic arriving from: A-869, G-7, UN-869, UN-975.

ADUXO, MD001, SIRGU (clearance limit), ASBIN (IAF)

BARAHONA FOUR DELTA ARRIVAL (BAN4D)

Traffic arriving from: R-10, UN-10, UN-857.

VOR/DME BAN, PINAR, R-178/29.7 DME BAN, R-047 PDT, NOSKO (clearance limit), R-047/29.5 DME PDT, R-030/34.2 DME VTB, R-091 PDT, ASBIN (IAF).

NASOS ONE DELTA ARRIVAL (NASOS1D)

Traffic arriving from: G-5, UL-27, UN-869.

NASOS, SIRGU (clearance limit), ASBIN (IAF).

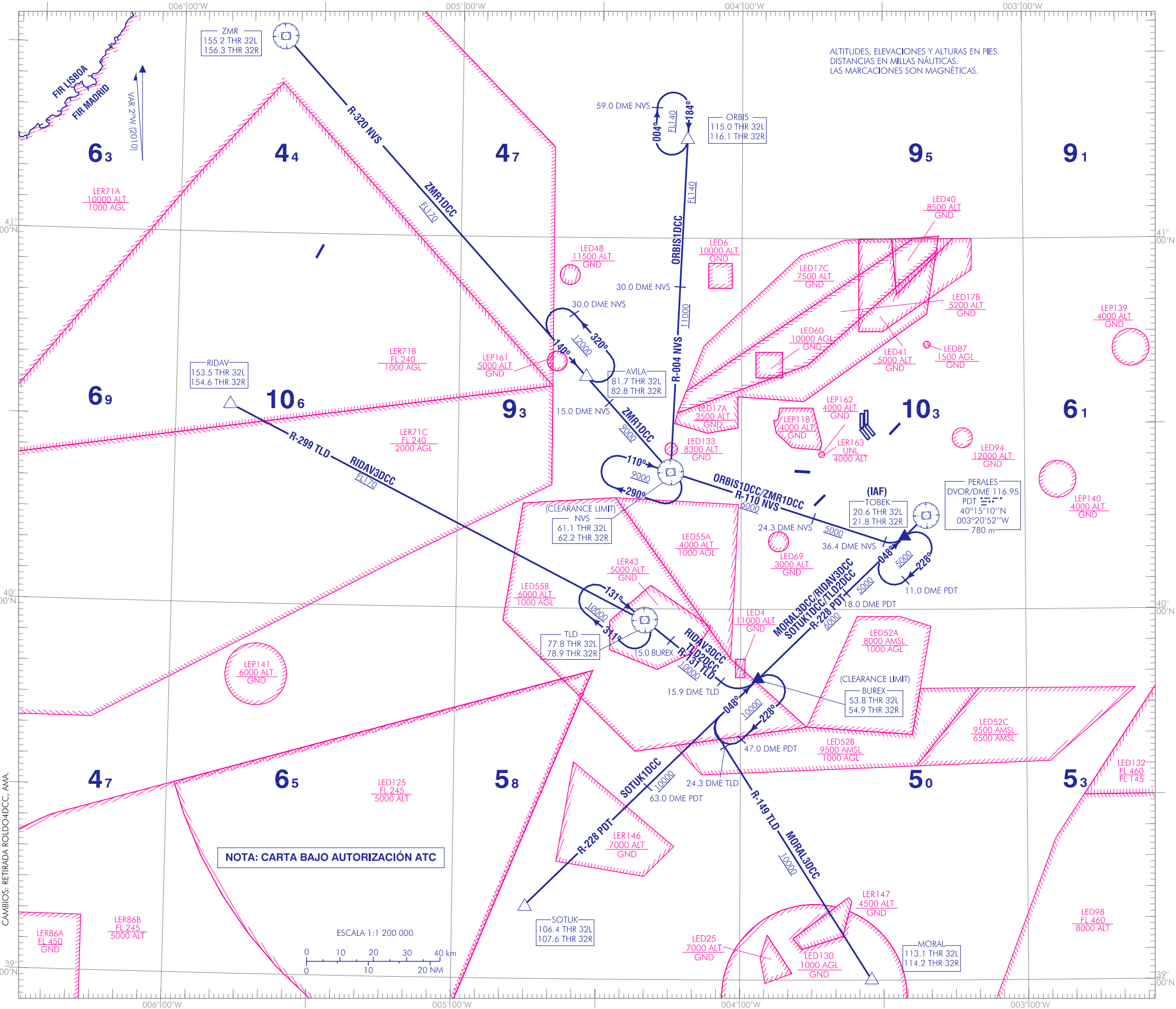
PRADO ONE DELTA ARRIVAL (PRADO1D)

Traffic arriving from: A-33, UN-733.

PRADO, R-120/13.5 DME CJN, R-091 PDT, SIRGU (clearance limit), ASBIN (IAF).

- ➔ **LLEGADA TERSA UNO DELTA (TERSA1D)**
Tráfico procedente de: Z/UZ-245, Z/UZ-596.
TERSA, DVOR/DME CJN, SIRGU (límite de autorización), ASBIN (IAF).
- ➔ **LLEGADA TERSA DOS ZULU (TERSA2Z)**
Tráfico procedente de: Z/UZ-245, Z/UZ-596.
TERSA, R-101/27.8 DME RBO, R-047 PDT, NOSKO (límite de autorización), R-047/29.5 DME PDT, R-030/34.2 DME VTB, R-091 PDT, ASBIN (IAF).
- ➔ **LLEGADA VILLA UNO DELTA (VILLA1D)**
Tráfico procedente de: L/UL-150.
VILLA, R-145/8.3 DME CJN, R-091 PDT, SIRGU (límite de autorización), ASBIN (IAF).

- TERSA ONE DELTA ARRIVAL (TERSA1D)**
Traffic arriving from: Z/UZ-245, Z/UZ-596.
TERSA, DVOR/DME CJN, SIRGU (clearance limit), ASBIN (IAF).
- TERSA TWO ZULU ARRIVAL (TERSA2Z)**
Traffic arriving from: Z/UZ-245, Z/UZ-596.
TERSA, R-101/27.8 DME RBO, R-047 PDT, NOSKO (clearance limit), R-047/29.5 DME PDT, R-030/34.2 DME VTB, R-091 PDT, ASBIN (IAF).
- VILLA ONE DELTA ARRIVAL (VILLA1D)**
Traffic arriving from: L/UL-150.
VILLA, R-145/8.3 DME CJN, R-091 PDT, SIRGU (clearance limit), ASBIN (IAF).



HORARIO DE OPERACIÓN DEL PROCEDIMIENTO

V: 22:00 - 05:00 ; I: 23:00 - 06:00

| IDENTIFICACIÓN | COORDENADAS | |
|----------------|---------------|----------------|
| AVILA | 40° 37' 29" N | 004° 33' 00" W |
| BUREX | 39° 48' 40" N | 003° 56' 22" W |
| MORAL | 39° 00' 00" N | 003° 32' 32" W |
| ORBIS | 41° 15' 57" N | 004° 11' 43" W |
| RIDAV | 40° 32' 07" N | 005° 48' 30" W |
| SOTUK | 39° 11' 37" N | 004° 44' 47" W |
| TOBEK | 40° 11' 47" N | 003° 25' 28" W |
| DVOR/DME ZMR | 41° 31' 48" N | 005° 38' 23" W |
| DVOR/DME NVS | 40° 22' 07" N | 004° 14' 58" W |
| VOR/DME TLD | 39° 58' 10" N | 004° 20' 15" W |
| DVOR/DME PDT | 40° 15' 10" N | 003° 20' 52" W |

AVISO: NO ABANDONAR EL CLEARANCE LIMIT SIN AUTORIZACIÓN ATC.

NOTA: EN UN CÍRCULO DE 10 NM CENTRADO EN DVOR/DME PDT ENTRE R-250/R-074 Y 4000 ft Y 5000 ft DE ALTITUD PUEDEN PRODUCIRSE FALSAS ALARMAS DEL EQUIPO GPWS DEBIDO A LAS CARACTERÍSTICAS OROGRÁFICAS DEL TERRENO.

MADRID / Barajas AD

LLEGADAS POR INSTRUMENTOS - DESCENSO CONTINUO (CDA)

INSTRUMENT ARRIVALS - CONTINUOUS DESCENT (CDA)

HORARIO DE OPERACIÓN DEL PROCEDIMIENTO:
V: 22:00 - 05:00; I: 23:00 - 06:00

PROCEDURE HOURS OF OPERATION:
V: 22:00 - 05:00; I: 23:00 - 06:00

NOTA: CARTA BAJO AUTORIZACIÓN ATC.

NOTE: CHART UNDER ATC CLEARANCE.

PISTA 32L/32R (CONFIGURACIÓN NORTE)

RUNWAY 32L/32R (NORTH CONFIGURATION)

LLEGADA MORAL TRES DELTA CHARLIE CHARLIE (MORAL3DCC)
MORAL, BUREX (límite de autorización), TOBEK (IAF).

MORAL THREE DELTA CHARLIE CHARLIE ARRIVAL (MORAL3DCC)
MORAL, BUREX (clearance limit), TOBEK (IAF).

LLEGADA ORBIS UNO DELTA CHARLIE CHARLIE (ORBIS1DCC)
ORBIS, DVOR/DME NVS (límite de autorización), TOBEK (IAF).

ORBIS ONE DELTA CHARLIE CHARLIE ARRIVAL (ORBIS1DCC)
ORBIS, DVOR/DME NVS (clearance limit), TOBEK (IAF).

LLEGADA RIDAV TRES DELTA CHARLIE CHARLIE (RIDAV3DCC)
RIDAV, VOR/DME TLD, BUREX (límite de autorización), TOBEK (IAF).

RIDAV THREE DELTA CHARLIE CHARLIE ARRIVAL (RIDAV3DCC)
RIDAV, VOR/DME TLD, BUREX (clearance limit), TOBEK (IAF).

LLEGADA SOTUK UNO DELTA CHARLIE CHARLIE (SOTUK1DCC)
SOTUK, BUREX (límite de autorización), TOBEK (IAF).

SOTUK ONE DELTA CHARLIE CHARLIE ARRIVAL (SOTUK1DCC)
SOTUK, BUREX (clearance limit), TOBEK (IAF).

LLEGADA TOLEDO DOS DELTA CHARLIE CHARLIE (TLD2DCC)
VOR/DME TLD, BUREX (límite de autorización), TOBEK (IAF).

TOLEDO TWO DELTA CHARLIE CHARLIE ARRIVAL (TLD2DCC)
VOR/DME TLD, BUREX (clearance limit), TOBEK (IAF).

LLEGADA ZAMORA UNO DELTA CHARLIE CHARLIE (ZMR1DCC)
DVOR/DME ZMR, AVILA, DVOR/DME NVS (límite de autorización),
TOBEK (IAF).

ZAMORA ONE DELTA CHARLIE CHARLIE ARRIVAL (ZMR1DCC)
DVOR/DME ZMR, AVILA, DVOR/DME NVS (clearance limit),
TOBEK (IAF).

CARTA DE LLEGADA
VUELO POR INSTRUMENTOS - DESCENSO CONTINUO (CDA)

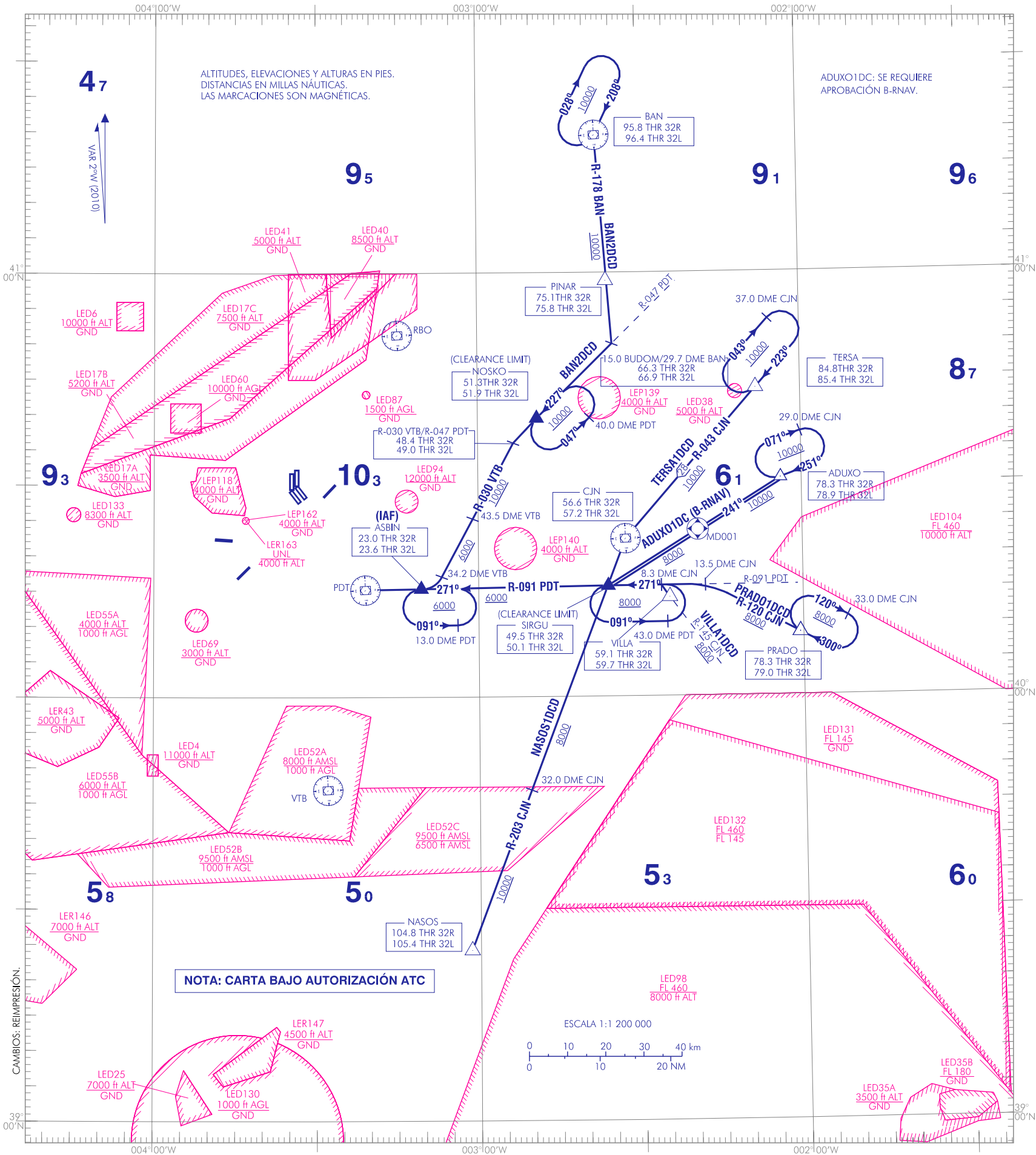
TA 13000

APP 118.750
124.025
134.950
127.100

ATIS 118.250

MADRID/Barajas
RWY 32L/32R (CONFIGURACIÓN NORTE)

ADUXO1DCD BAN2DCD NASOS1DCD
PRADO1DCD TERSA1DCD VILLA1DCD



HORARIO DE OPERACIÓN DEL PROCEDIMIENTO

V: 22:00 - 05:00 ; I: 23:00 - 06:00

| IDENTIFICACIÓN | COORDENADAS | |
|----------------|---------------|----------------|
| | | |
| ADUXO | 40° 30' 44" N | 002° 03' 51" W |
| ASBIN | 40° 15' 18" N | 003° 10' 35" W |
| MD001 | 40° 23' 30" N | 002° 19' 20" W |
| NASOS | 39° 23' 57" N | 003° 01' 40" W |
| NOSKO | 40° 39' 23" N | 002° 49' 00" W |
| PINAR | 40° 58' 49" N | 002° 35' 57" W |
| PRADO | 40° 08' 51" N | 002° 00' 37" W |
| SIRGU | 40° 15' 38" N | 002° 36' 00" W |
| TERSA | 40° 43' 30" N | 002° 08' 16" W |
| VILLA | 40° 13' 59" N | 002° 24' 38" W |
| VOR/DME BAN | 41° 19' 25" N | 002° 37' 48" W |
| DVOR/DME CJN | 40° 22' 19" N | 002° 32' 41" W |
| DVOR/DME PDT | 40° 15' 10" N | 003° 20' 52" W |
| DVOR/DME RBO | 40° 51' 14" N | 003° 14' 47" W |
| VOR/DME VTB | 39° 46' 51" N | 003° 27' 51" W |

AVISO: NO ABANDONAR EL CLEARANCE LIMIT SIN AUTORIZACIÓN ATC.

NOTA: EN UN CÍRCULO DE 10 NM CENTRADO EN DVOR/DME PDT ENTRE R-250/R-074 Y 4000 ft Y 5000 ft DE ALTITUD PUEDEN PRODUCIRSE FALSAS ALARMAS DEL EQUIPO GPWS DEBIDO A LAS CARACTERÍSTICAS OROGRÁFICAS DEL TERRENO.

MADRID / Barajas AD

➔ LLEGADAS POR INSTRUMENTOS - DESCENSO CONTINUO (CDA)

HORARIO DE OPERACIÓN DEL PROCEDIMIENTO:
V: 22:00 - 05:00; I: 23:00 - 06:00

NOTA: CARTA BAJO AUTORIZACIÓN ATC.

INSTRUMENT ARRIVALS - CONTINUOUS DESCENT (CDA)

PROCEDURE HOURS OF OPERATION:
V: 22:00 - 05:00; I: 23:00 - 06:00

NOTE: CHART UNDER ATC CLEARANCE.

➔ PISTA 32L/32R (CONFIGURACIÓN NORTE)

LLEGADA ADUXO UNO DELTA CHARLIE DELTA (ADUXO1DCD).
(B-RNAV). Se requiere aprobación B-RNAV.
ADUXO, MD001, SIRGU (límite de autorización), ASBIN (IAF).

LLEGADA BARAHONA DOS DELTA CHARLIE DELTA (BAN2DCD)
VOR/DME BAN, PINAR, 15.0 NOSKO / 29.7 DME BAN, NOSKO (lí-
mite de autorización), R-030 VTB/R-047 PDT, ASBIN (IAF).

LLEGADA NASOS UNO DELTA CHARLIE DELTA (NASOS1DCD)
NASOS, SIRGU (límite de autorización), ASBIN (IAF).

LLEGADA PRADO UNO DELTA CHARLIE DELTA (PRADO1DCD)
PRADO, R-121 / R-091 PDT, SIRGU (límite de autorización), ASBIN
(IAF).

LLEGADA TERSA UNO DELTA CHARLIE DELTA (TERSA1DCD)
TERSA, DVOR/DME CJN, SIRGU (límite de autorización), ASBIN (IAF).

LLEGADA VILLA UNO DELTA CHARLIE DELTA (VILLA1DCD)
VILLA, SIRGU (límite de autorización), ASBIN (IAF).

RUNWAY 32L/32R (NORTH CONFIGURATION)

ADUXO ONE DELTA CHARLIE DELTA ARRIVAL (ADUXO1DCD).
(B-RNAV). B-RNAV approval required.
ADUXO, MD001, SIRGU (clearance limit), ASBIN (IAF).

BARAHONA TWO DELTA CHARLIE DELTA ARRIVAL (BAN2DCD)
VOR/DME BAN, PINAR, 15.0 NOSKO / 29.7 DME BAN, NOSKO
(clearance limit), R-030 VTB/R-047 PDT, ASBIN (IAF).

NASOS ONE DELTA CHARLIE DELTA ARRIVAL (NASOS1DCD)
NASOS, SIRGU (clearance limit), ASBIN (IAF).

PRADO ONE DELTA CHARLIE DELTA ARRIVAL (PRADO1DCD)
PRADO, R-121 / R-091 PDT, SIRGU (clearance limit), ASBIN (IAF).

TERSA ONE DELTA CHARLIE DELTA ARRIVAL (TERSA1DCD)
TERSA, DVOR/DME CJN, SIRGU (clearance limit), ASBIN (IAF).

VILLA ONE DELTA CHARLIE DELTA ARRIVAL (VILLA1DCD)
VILLA, SIRGU (clearance limit), ASBIN (IAF).

MADRID/Barajas
ILS Z
RWY 18L



| | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------|--------|--------|--------|--------|-------|-------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------|---------------|
| GS | | | | kt | 80 | 100 | 120 | 140 | 160 | 180 | | |
| FAP-THR: 6.2 NM | | | | min:s | 4:41 | 3:45 | 3:07 | 2:41 | 2:21 | 2:05 | | |
| FAF-MAPT: | | | | min:s | | | | | | | | |
| ROD: 5.2% | | | | ft/min | 425 | 531 | 637 | 743 | 849 | 955 | | |
| ALT/HGT DME (ILS) FNA | | | | | | | | | | | | |
| 13 DME | 12 DME | 11 DME | 10 DME | 9 DME | 8 DME | 7 DME | 6 DME | 5 DME | 4 DME | 3 DME | 2 DME | 1 DME |
| | | | | | | | 3920 (2000) | 3590 (1670) | 3270 (1350) | 2940 (1020) | 2620 (700) | 2300 (380) |

MADRID/Barajas
ILS Z
RWY 18L



| | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------|--------|--------|--------|--------|-------|-------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------|---------------|
| GS | | | | kt | 80 | 100 | 120 | 140 | 160 | 180 | | |
| FAP-THR: 6.2 NM | | | | min:s | 4:41 | 3:45 | 3:07 | 2:41 | 2:21 | 2:05 | | |
| FAF-MAPT: | | | | min:s | | | | | | | | |
| ROD: 5.2% | | | | ft/min | 425 | 531 | 637 | 743 | 849 | 955 | | |
| ALT/HGT DME (ILS) FNA | | | | | | | | | | | | |
| 13 DME | 12 DME | 11 DME | 10 DME | 9 DME | 8 DME | 7 DME | 6 DME | 5 DME | 4 DME | 3 DME | 2 DME | 1 DME |
| | | | | | | | 3920 (2000) | 3590 (1670) | 3270 (1350) | 2940 (1020) | 2620 (700) | 2300 (380) |

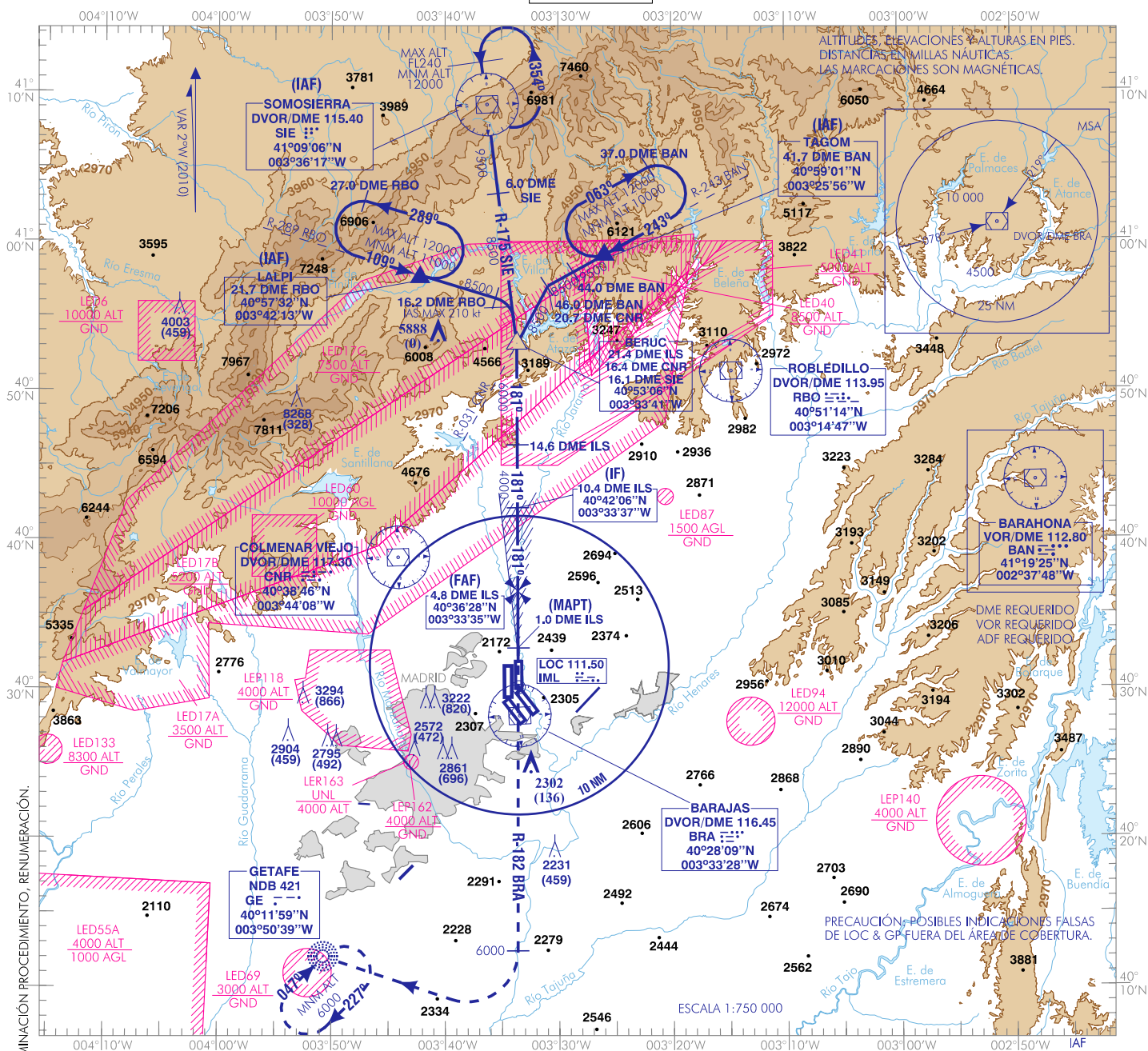
CARTA DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD
1998

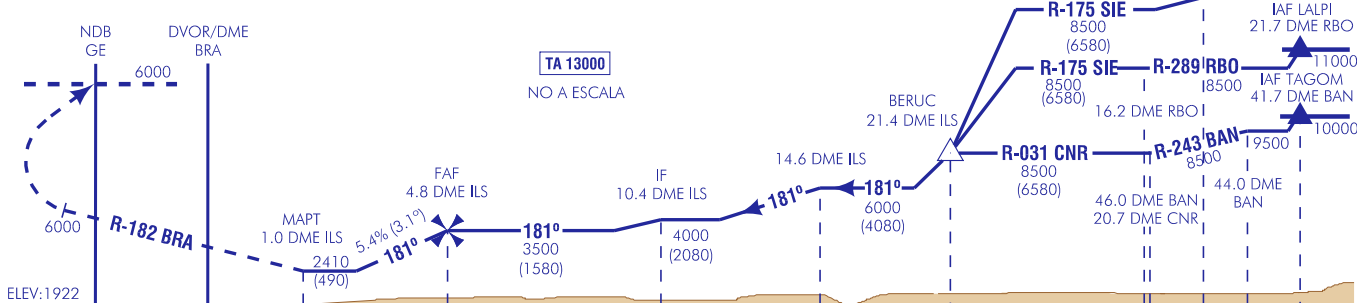
APP 134.950
128.700
127.100
127.500

TWR 118.675
ATIS 118.250

MADRID/Barajas
LOC
RWY 18L



FRUSTRADA: SUBIR EN RUMBO DE PISTA HASTA CRUZAR DVOR/DME BRA. CONTINUAR EN R-182 BRA HASTA ALCANZAR 6000 ft. VIRAR A LA DERECHA DIRECTO AL NDB GE PARA INTEGRARSE A LA ESPERA A 6000 ft. NOTA: DURANTE LA MANIOBRA NO SUPERAR 6000 ft.



ELEV: 1922

THR DESPLAZADO RWY 18L

HGT REF ELEV THR DESPLAZADO RWY 18L

| OCA/H | A | B | C | D |
|-------------------------------|---------------|---------------|----------------|----------------|
| 2.5% | 2410 (490) | | | |
| STA | | | | |
| En circuito (H) sobre 1998 | 2720 (730) | 2860 (870) | 3280 (1290) | 3620 (1630) |

| GS | kt | 80 | 100 | 120 | 140 | 160 | 180 |
|-----------------------|----------------|---------------|--------|-------|-------|-------|-------|
| FAF-THR: | min:s | | | | | | |
| FAF-MAPT: 3.8 NM | min:s | 2:50 | 2:16 | 1:53 | 1:37 | 1:25 | 1:16 |
| ROD: 5.4% | ft/min | 440 | 550 | 660 | 770 | 880 | 990 |
| ALT/HGT DME (ILS) FNA | | | | | | | |
| 13 DME | 12 DME | 11 DME | 10 DME | 9 DME | 8 DME | 7 DME | 6 DME |
| 3300 (1380) | 2970 (1050) | 2640 (720) | | | | | |

WFF 22-AUG-13 (AIRAC AMDT 08/13)

AIP - ESPAÑA

AD 2- LEMD IAC/3

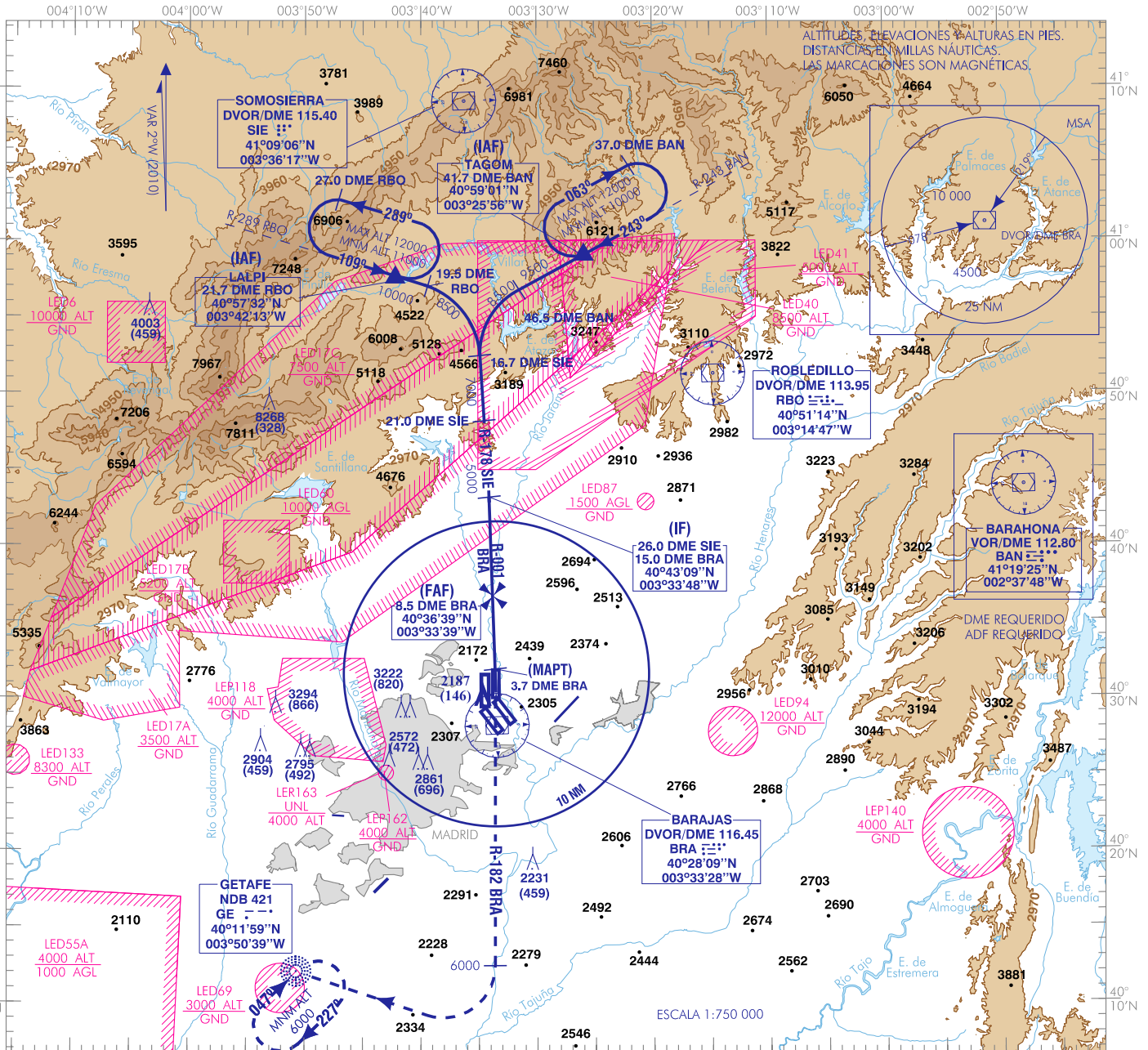
CARTA DE APROXIMACIÓN
POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD
1998

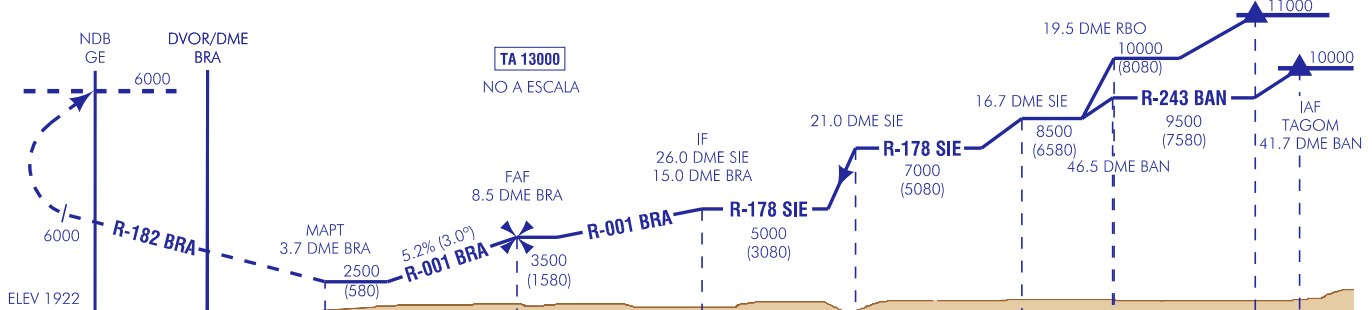
APP 134.950
128.700
127.100
127.500

TWR 118.675
ATIS 118.250

MADRID/Barajas
VOR
RWY 18L



FRUSTRADA: SUBIR EN R-001 BRA HASTA CRUZAR DVOR/DME BRA. CONTINUAR EN R-182 BRA HASTA ALCANZAR 6000 ft. VIRAR A LA DERECHA DIRECTO AL NDB GE PARA INTEGRARSE A LA ESPERA A 6000 ft. NOTA: DURANTE LA MANIOBRA NO SUPERAR 6000 ft.



ELEV 1922

THR DESPLAZADO RWY 18L

HGT REF ELEV THR DESPLAZADO RWY 18L

| OCA/H | A | B | C | D |
|-------------------------------|---------------|---------------|----------------|----------------|
| 2.5% | 2500 (580) | | | |
| STA | | | | |
| En circuito (H) sobre 1998 | 2720 (730) | 2860 (870) | 3280 (1290) | 3620 (1630) |

| GS | kt | 80 | 100 | 120 | 140 | 160 | 180 |
|-----------------------|----------------|---------------|--------|-------|-------|-------|-------|
| FAF-THR: | min:s | | | | | | |
| FAF-MAPT: 4.8 NM | min:s | 3:36 | 2:53 | 2:24 | 2:03 | 1:48 | 1:36 |
| ROD: 5.2% | /min | 424 | 530 | 636 | 742 | 848 | 954 |
| ALT/HGT DME (BRA) FNA | | | | | | | |
| 13 DME | 12 DME | 11 DME | 10 DME | 9 DME | 8 DME | 7 DME | 6 DME |
| 3400 (1480) | 3080 (1160) | 2760 (840) | | | | | |

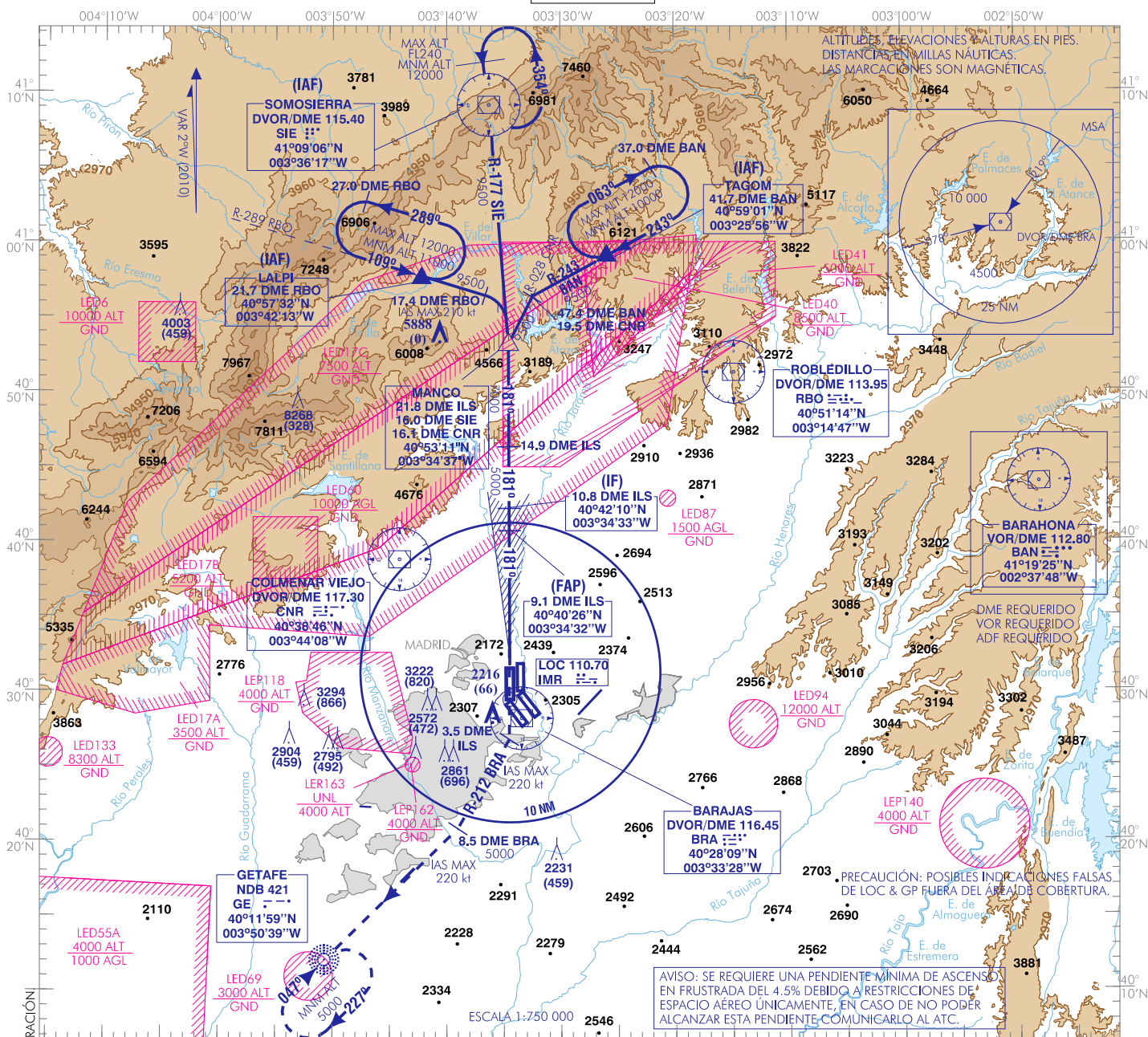
CARTA DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD
1998

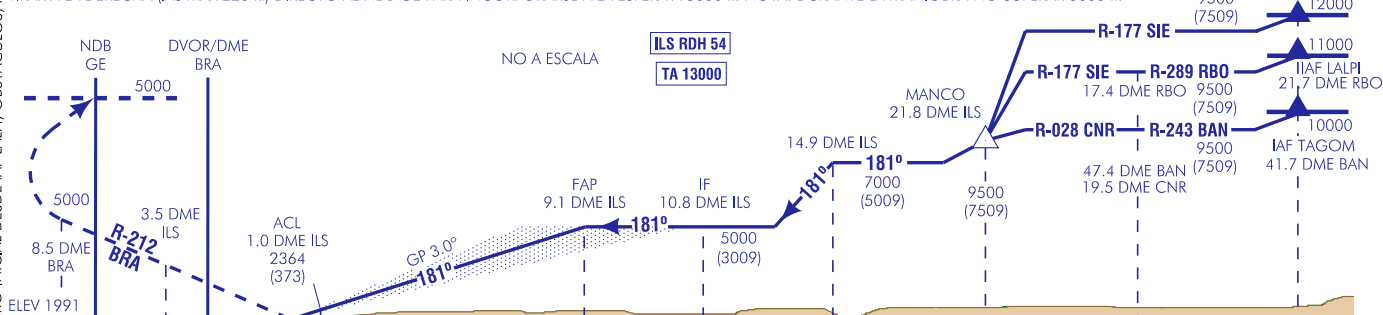
APP 134.950
128.700
127.100
127.500

TWR 118.075
ATIS 118.250

MADRID/Barajas
ILS Z
RWY 18R



FRUSTRADA: SUBIR EN RUMBO DE PISTA HASTA 3.5 DME ILS. VIRAR A LA DERECHA (IAS MAX 220 kt) PARA SEGUIR R-212 BRA DIRECTO A CRUZAR 8.5 DME BRA A 5000 ft. VIRAR A LA DERECHA (IAS MAX 220 kt) DIRECTO AL NDB GE PARA INCORPORARSE A LA ESPERA A 5000 ft. NOTA: DURANTE LA MANIOBRA NO SUPERAR 5000 ft.



THR DESPLAZADO RWY 18R

HGT REF ELEV THR DESPLAZADO RWY 18R

| OCA/H | A | B | C | D |
|-------------------------------|---------------|---------------|----------------|----------------|
| CAT I | 2149 (158) | 2161 (170) | 2169 (178) | 2179 (188) |
| CAT II | (70) | (87) | (99) | (113) |
| En circuito (H) sobre 1998 | 2720 (730) | 2860 (870) | 3280 (1290) | 3620 (1630) |

| GS | kt | 80 | 100 | 120 | 140 | 160 | 180 |
|-----------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------|
| FAP-THR: 9.1 NM | min:s | 6:47 | 5:26 | 4:32 | 3:53 | 3:24 | 3:01 |
| FAF-MAPT: | min:s | | | | | | |
| ROD: 5.2% | ft/min | 425 | 531 | 637 | 743 | 849 | 955 |
| ALT/HGT DME (ILS) FNA | | | | | | | |
| 13 DME | 12 DME | 11 DME | 10 DME | 9 DME | 8 DME | 7 DME | 6 DME |
| 4990 (3000) | 4650 (2660) | 4320 (2330) | 3990 (2000) | 3660 (1670) | 3340 (1350) | 3010 (1020) | 2690 (700) |
| 2370 (380) | 2370 (380) | 2370 (380) | 2370 (380) | 2370 (380) | 2370 (380) | 2370 (380) | 2370 (380) |

WFF 22-AUG-13 (AIRAC AMDT 08/13)

AIP - ESPAÑA

AD 2- LEMD IAC/5

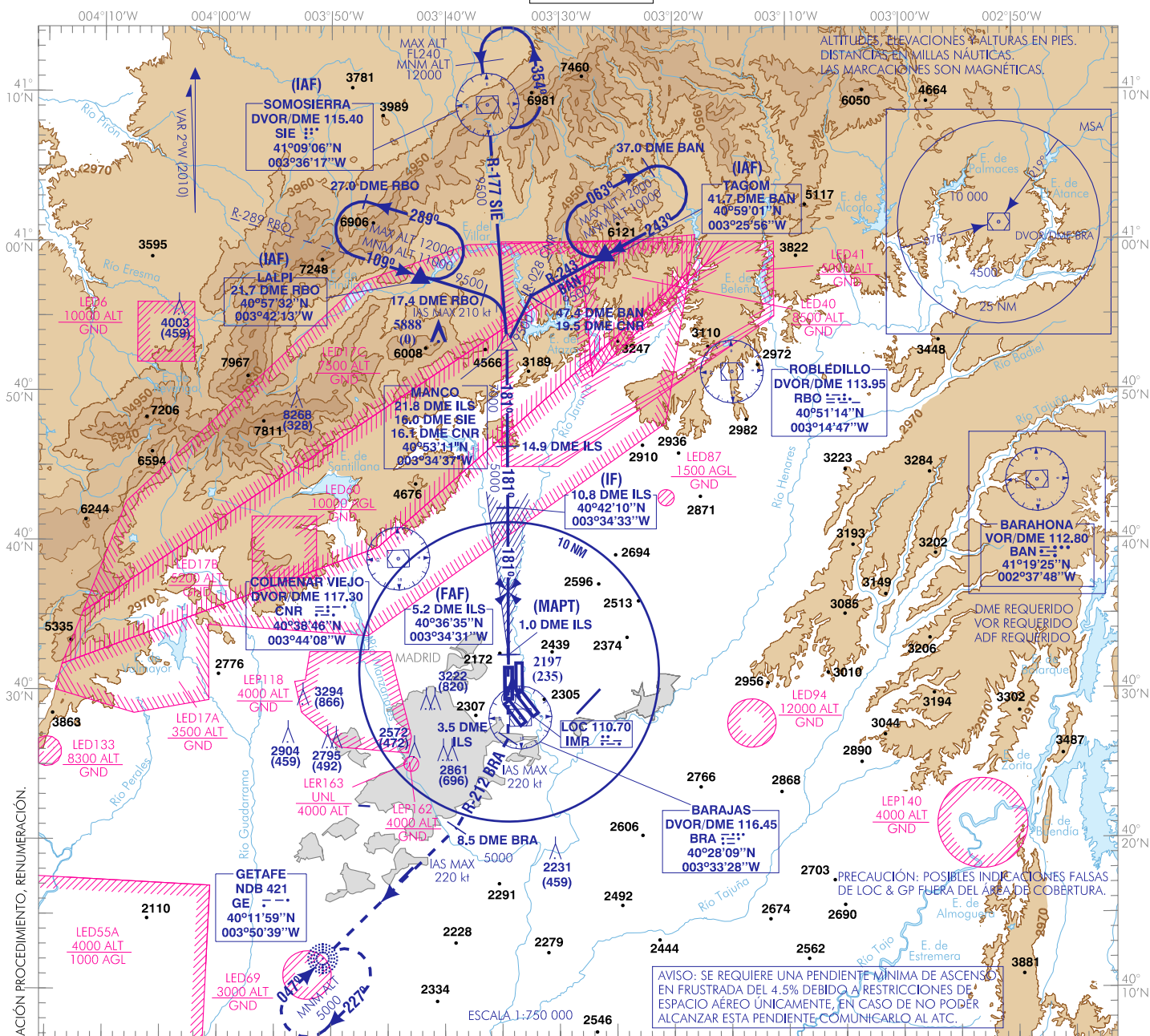
CARTA DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD
1998

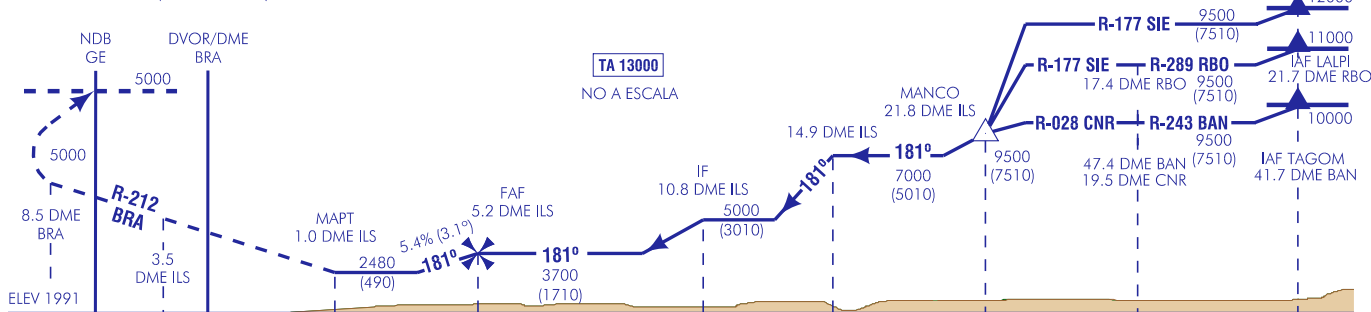
APP 134.950
128.700
127.100
127.500

TWR 118.075
ATIS 118.250

MADRID/Barajas
LOC
RWY 18R



FRUSTRADA: SUBIR EN RUMBO DE PISTA HASTA 3.5 DME ILS. VIRAR A LA DERECHA (IAS MAX 220 kt) PARA SEGUIR R-212 BRA DIRECTO A CRUZAR 8.5 DME BRA A 5000 ft. VIRAR A LA DERECHA (IAS MAX 220 kt) DIRECTO AL NDB GE PARA INCORPORARSE A LA ESPERA A 5000 ft. NOTA: DURANTE LA MANIOBRA NO SUPERAR 5000 ft.



THR DESPLAZADO RWY 18R

HGT REF ELEV AD

| OCA/H | A | B | C | D |
|--------------------------|---------------|---------------|----------------|----------------|
| 2.5% | 2480 (490) | | | |
| STA | | | | |
| En circuito (H) sobre | 2720 (730) | 2860 (870) | 3280 (1290) | 3620 (1630) |

| GS | kt | 80 | 100 | 120 | 140 | 160 | 180 |
|-----------------------|----------------|----------------|---------------|-------|-------|-------|-------|
| FAF-THR: | min:s | | | | | | |
| FAF-MAPT: 4.2 NM | min:s | 3:09 | 2:31 | 2:06 | 1:48 | 1:34 | 1:24 |
| ROD: 5.4% | ft/min | 438 | 548 | 657 | 767 | 876 | 986 |
| ALT/HGT DME (ILS) FNA | | | | | | | |
| 13 DME | 12 DME | 11 DME | 10 DME | 9 DME | 8 DME | 7 DME | 6 DME |
| 3690 (1700) | 3360 (1370) | 3030 (1040) | 2700 (710) | | | | |

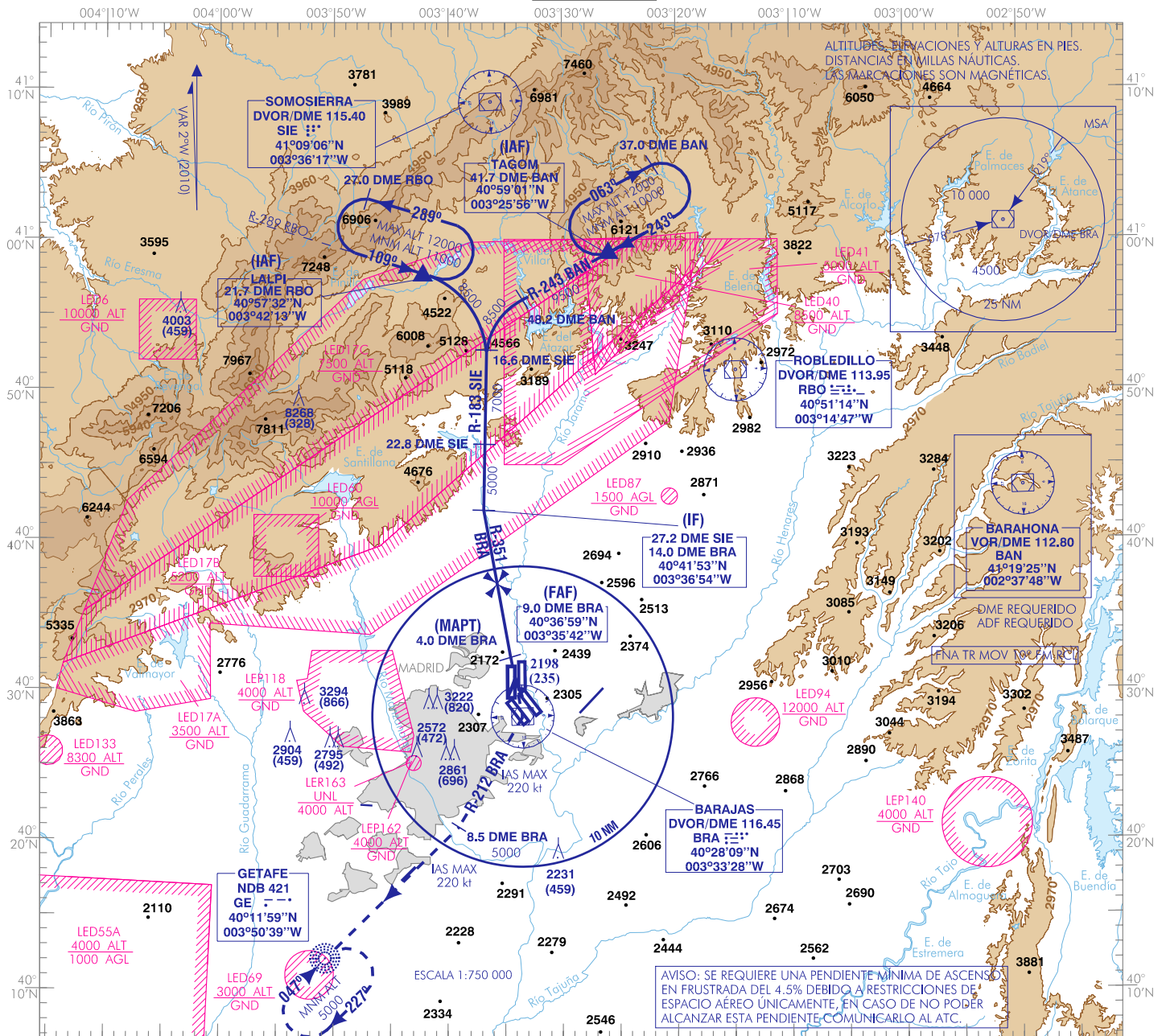
CARTA DE APROXIMACIÓN
POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD
1998

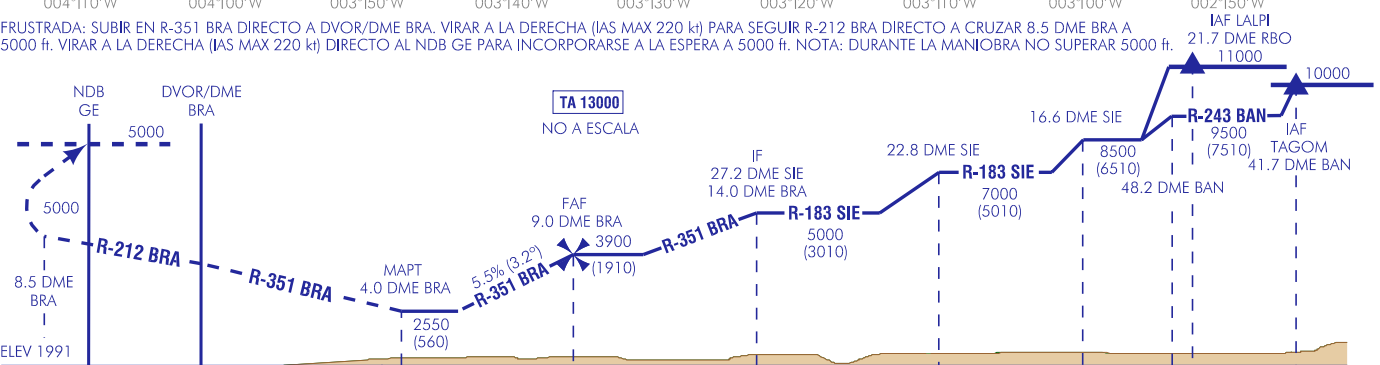
APP 134.950
128.700
127.100
127.500

TWR 118.075
ATIS 118.250

MADRID/Barajas
VOR
RWY 18R



CAMBIO: DENOMINACIÓN PROCEDIMIENTO, RENÚMERO.



THR DESPLAZADO RWY 18R
HGT REF ELEV AD

| OCA/H | A | B | C | D |
|--------------------------|---------------|---------------|----------------|----------------|
| 2.5% | 2550 (560) | | | |
| STA | | | | |
| En circuito (H) sobre | 2720 (730) | 2860 (870) | 3280 (1290) | 3620 (1630) |

| GS | kt | 80 | 100 | 120 | 140 | 160 | 180 |
|-----------------------|----------------|---------------|---------------|-------|-------|-------|-------|
| FAF-THR: | min:s | | | | | | |
| FAF-MAPT: 5.0 NM | min:s | 3:45 | 3:00 | 2:30 | 2:09 | 1:53 | 1:40 |
| ROD: 5.5% | ft/min | 448 | 560 | 672 | 784 | 896 | 1008 |
| ALT/HGT DME (BRA) FNA | | | | | | | |
| 13 DME | 12 DME | 11 DME | 10 DME | 9 DME | 8 DME | 7 DME | 6 DME |
| 3620 (1630) | 3280 (1290) | 2950 (960) | 2610 (620) | | | | |

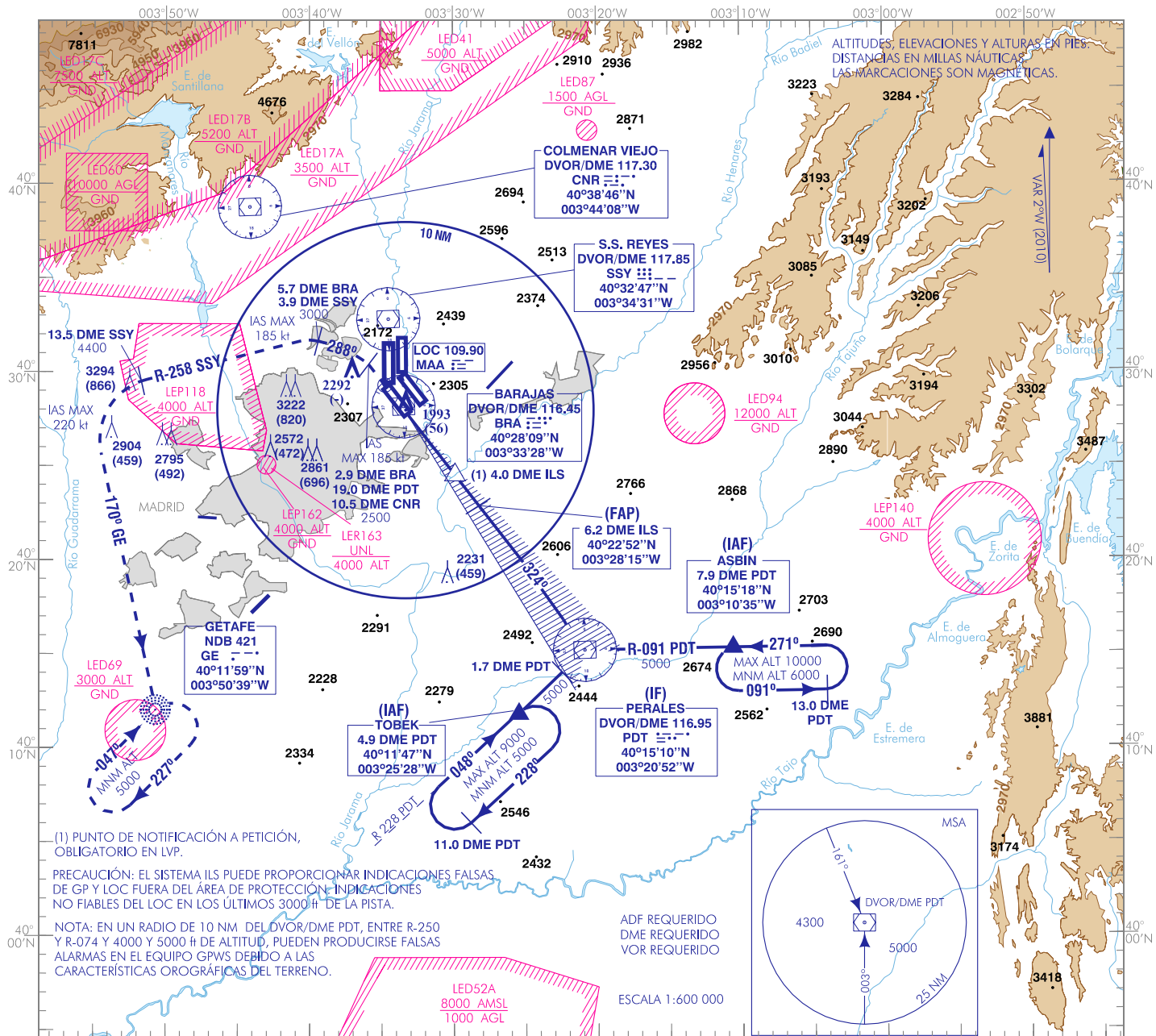
CARTA DE APROXIMACIÓN
POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD
1998

APP 134.950
128.700
127.100
127.500

TWR 118.150
ATIS 118.250

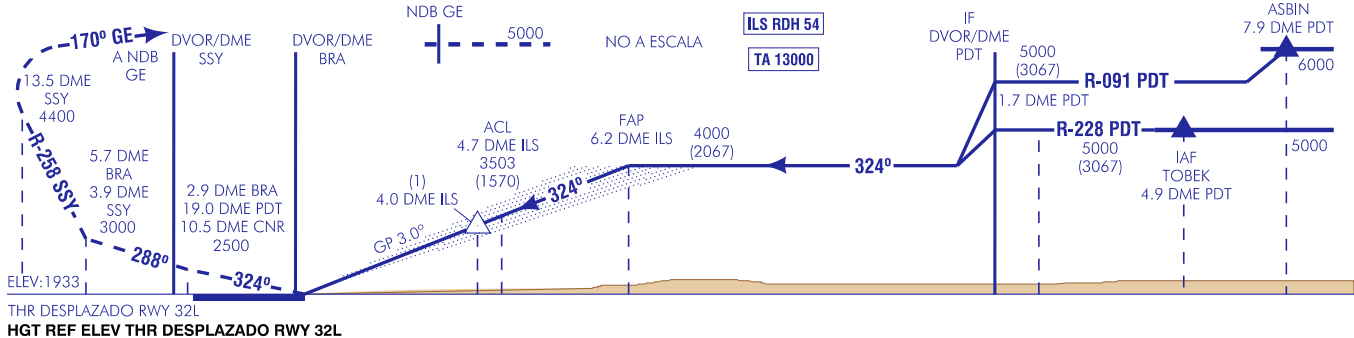
MADRID/Barajas
ILS Z
RWY 32L



FRUSTRADA: SUBIR EN RUMBO DE PISTA HASTA 2.9 DME BRA (19.0 DME PDT/10.5 DME CNR) PARA CRUZARLO A 2500 FT O SUPERIOR. VIRAR A LA IZQUIERDA (IAS MAX 185 kt) PARA SEGUIR RUMBO MAGNÉTICO 288° HASTA CRUZAR 5.7 DME BRA (3.9 DME SSV) A 3000 FT O SUPERIOR. VIRAR A LA IZQUIERDA (IAS MAX EN VIRAJE 185 kt) PARA SEGUIR EN R-258 SSV HASTA ALCANZAR 13.5 DME SSV A 4400 FT O SUPERIOR. VIRAR A LA IZQUIERDA (IAS MAX 220 kt) PARA SEGUIR RUMBO MAGNÉTICO 170° NDB GE PARA INTEGRARSE A LA ESPERA A 5000 FT.

NOTA: DURANTE LA MANIOBRA NO SUPERAR 5000 FT.

CAMBIO: FRUSTRADA, OBSTÁCULOS.



| OCA/H | A | B | C | D |
|-------------------------------|---------------|---------------|----------------|----------------|
| CAT I | 2183 (250) | 2195 (262) | 2203 (270) | 2214 (281) |
| CAT II | (148) | (165) | (177) | (191) |
| En circuito (H) sobre 1998 | 2720 (730) | 2860 (870) | 3280 (1290) | 3620 (1630) |

| GS | kt | 80 | 100 | 120 | 140 | 160 | 180 |
|-----------------------|--------|--------|--------|-------|-------|-------|----------------|
| FAP-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 % | /min | 425 | 531 | 637 | 743 | 849 | 955 |
| ALT/HGT DME (ILS) FNA | | | | | | | |
| 13 DME | 12 DME | 11 DME | 10 DME | 9 DME | 8 DME | 7 DME | 6 DME |
| | | | | | | | 3930 (2000) |
| | | | | | | | 3610 (1680) |
| | | | | | | | 3280 (1350) |
| | | | | | | | 2960 (1030) |
| | | | | | | | 2630 (700) |
| | | | | | | | 2310 (380) |

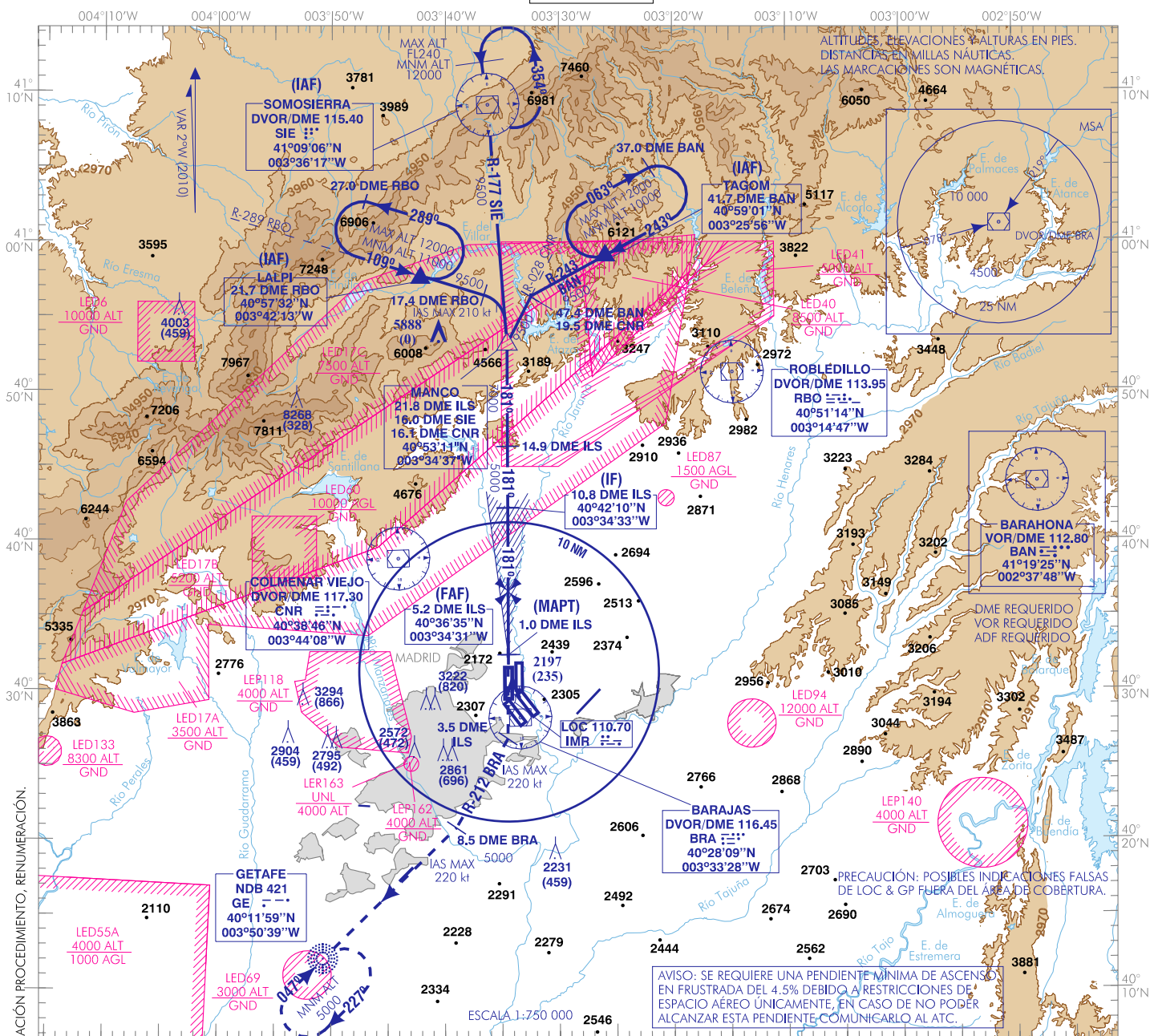
CARTA DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD
1998

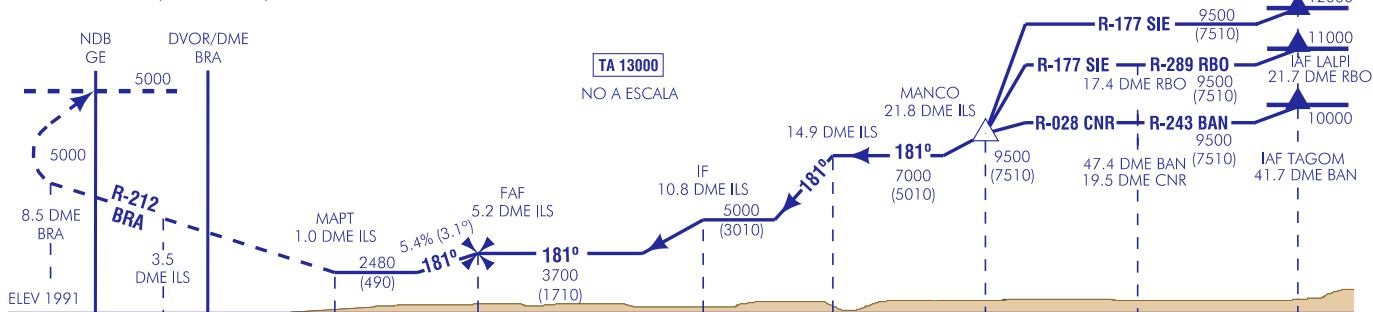
APP 134.950
128.700
127.100
127.500

TWR 118.075
ATIS 118.250

MADRID/Barajas
LOC
RWY 18R



FRUSTRADA: SUBIR EN RUMBO DE PISTA HASTA 3.5 DME ILS. VIRAR A LA DERECHA (IAS MAX 220 kt) PARA SEGUIR R-212 BRA DIRECTO A CRUZAR 8.5 DME BRA A 5000 ft. VIRAR A LA DERECHA (IAS MAX 220 kt) DIRECTO AL NDB GE PARA INCORPORARSE A LA ESPERA A 5000 ft. NOTA: DURANTE LA MANIOBRA NO SUPERAR 5000 ft.



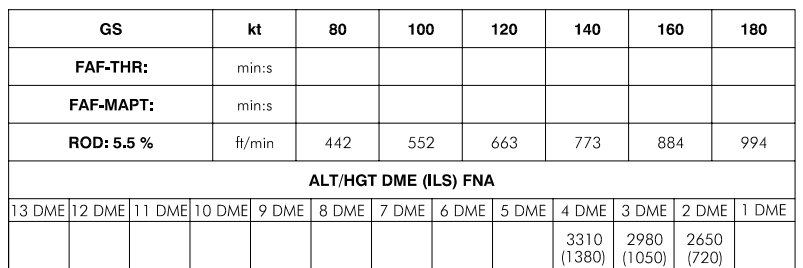
THR DESPLAZADO RWY 18R

HGT REF ELEV AD

| OCA/H | A | B | C | D |
|--------------------------|---------------|---------------|----------------|----------------|
| 2.5% | 2480 (490) | | | |
| STA | | | | |
| En circuito (H) sobre | 2720 (730) | 2860 (870) | 3280 (1290) | 3620 (1630) |

| GS | kt | 80 | 100 | 120 | 140 | 160 | 180 |
|-----------------------|----------------|----------------|---------------|-------|-------|-------|-------|
| FAF-THR: | min:s | | | | | | |
| FAF-MAPT: 4.2 NM | min:s | 3:09 | 2:31 | 2:06 | 1:48 | 1:34 | 1:24 |
| ROD: 5.4% | ft/min | 438 | 548 | 657 | 767 | 876 | 986 |
| ALT/HGT DME (ILS) FNA | | | | | | | |
| 13 DME | 12 DME | 11 DME | 10 DME | 9 DME | 8 DME | 7 DME | 6 DME |
| 3690 (1700) | 3360 (1370) | 3030 (1040) | 2700 (710) | | | | |

MADRID/Barajas
LOC
RWY 32L



MADRID/Barajas
VOR
RWY 32L



| GS | | kt | 80 | 100 | 120 | 140 | 160 | 180 | | | | |
|-----------------------|--------|--------|--------|-------|-------|-------|-------|----------------|----------------|---------------|---------------|-------|
| FAF-THR: | | min:s | | | | | | | | | | |
| FAF-MAPT: 3.6 NM | | min:s | 2:43 | 2:10 | 1:49 | 1:33 | 1:21 | 1:12 | | | | |
| ROD: 5.1 % | | ft/min | 414 | 517 | 620 | 724 | 827 | 931 | | | | |
| ALT/HGT DME (BRA) FNA | | | | | | | | | | | | |
| 13 DME | 12 DME | 11 DME | 10 DME | 9 DME | 8 DME | 7 DME | 6 DME | 5 DME | 4 DME | 3 DME | 2 DME | 1 DME |
| | | | | | | | | 3420 (1490) | 3110 (1180) | 2800 (870) | 2490 (560) | |

MADRID/Barajas
ILS Z
RWY 32R



| GS | | kt | 80 | 100 | 120 | 140 | 160 | 180 | | | | |
|-----------------------|--------|--------|--------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------|---------------|
| FAP-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 | | | | |
| ALT/HGT DME (ILS) FNA | | | | | | | | | | | | |
| 13 DME | 12 DME | 11 DME | 10 DME | 9 DME | 8 DME | 7 DME | 6 DME | 5 DME | 4 DME | 3 DME | 2 DME | 1 DME |
| | | | | 4880 (3000) | 4550 (2670) | 4220 (2340) | 3890 (2010) | 3560 (1680) | 3230 (1350) | 2910 (1030) | 2590 (710) | 2260 (380) |

MADRID/Barajas
VOR
RWY 32R

| GS | | | | kt | 80 | 100 | 120 | 140 | 160 | 180 | | |
|-----------------------|--------|--------|--------|----------------|----------------|---------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| FAF-THR: | | | | min:s | | | | | | | | |
| FAF-MAPT: | | | | min:s | | | | | | | | |
| ROD: 5.1 % | | | | ft/min | 413 | 516 | 619 | 723 | 826 | 929 | | |
| ALT/HGT DME (SSY) FNA | | | | | | | | | | | | |
| 13 DME | 12 DME | 11 DME | 10 DME | 9 DME | 8 DME | 7 DME | 6 DME | 5 DME | 4 DME | 3 DME | 2 DME | 1 DME |
| | | | | 3270 (1390) | 2960 (1080) | 2650 (770) | | | | | | |

