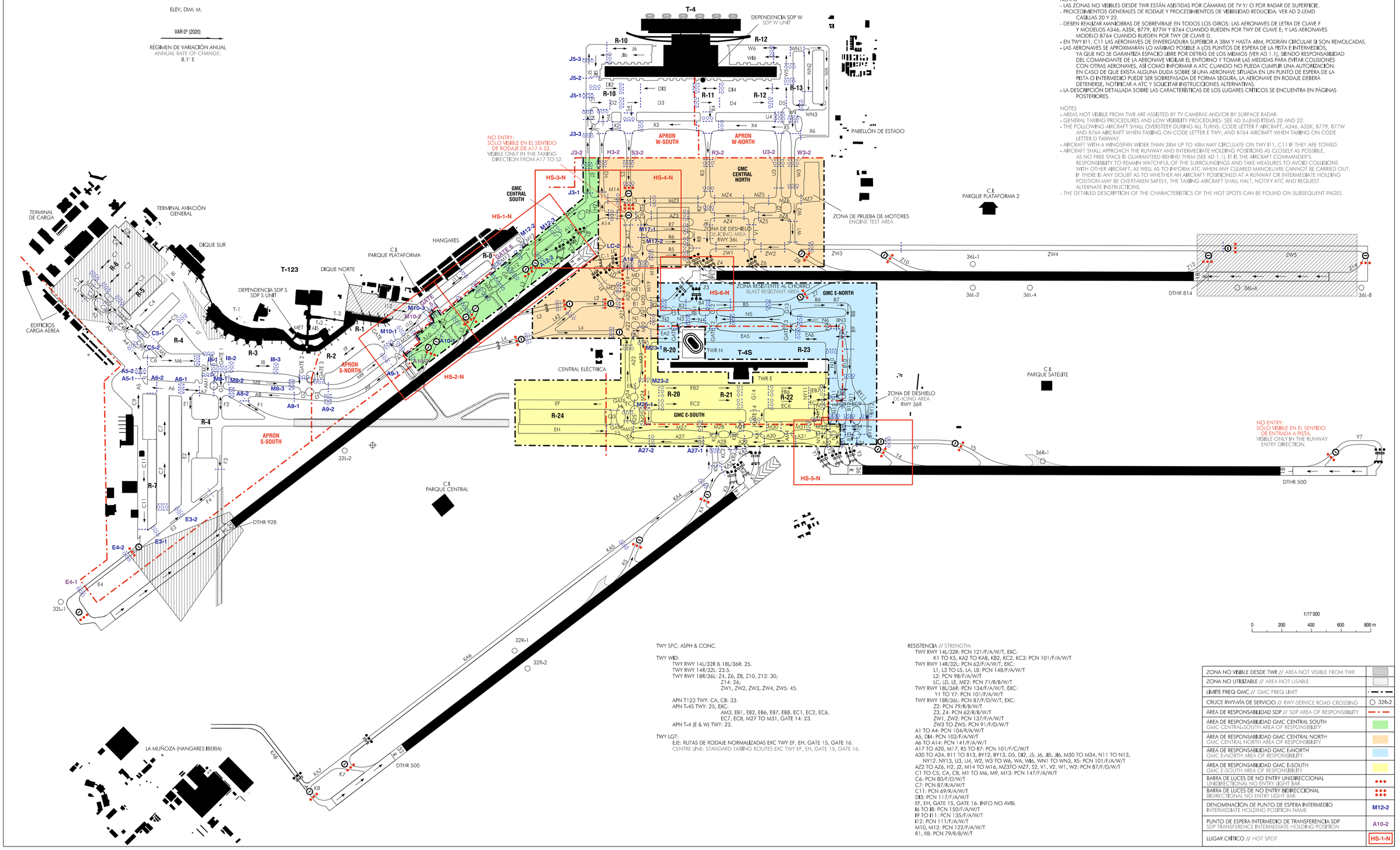
PLANO DE AERÓDROMO PARA
MOVIMIENTOS EN TIERRA-OACI

ELEV APN
616 m

ARR 18R/DEP 36L 118.080 C ARR 32L/DEP 14R 118.155 C ARR 18L/DEP 36R 118.680 C ARR 32R/DEP 14L 118.980 C	CLR EAST 130.080 C CLR WEST 130.355 C	ATIS ARR 118.255 C ATIS DEP 130.855 C	GMC E-SOUTH 121.630 C GMC E-NORTH 121.755 C GMC CENTRAL-SOUTH 121.980 C GMC CENTRAL-NORTH 123.155 C	APRON S-SOUTH 121.705 C APRON S-NORTH 121.855 C APRON W-SOUTH 123.005 C APRON W-NORTH 123.255 C	

MADRID/Adolfo Suárez
Madrid-Barajas

CONFIGURACIÓN NORTE // NORTH CONFIGURATION



NOTAS
- 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.
- DEBEN REALIZAR MANIOBRAS DE SOBREVIRAJE EN TODOS LOS GIROS: LAS AERONAVES DE LETRA DE CLAVE F Y MODELOS A346, A35K, B779, B77W Y B764 CUANDO RUEDEN POR TWY DE CLAVE E; Y LAS AERONAVES MODELO B764 CUANDO RUEDEN POR TWY DE CLAVE D.
- EN TWY I11, C11 LAS AERONAVES DE ENVERGADURA SUPERIOR A 38M Y HASTA 48M, PODRÁN CIRCULAR SI SON REMOLCADAS.
- LAS AERONAVES SE APROXIMARÁN LO MÁXIMO POSIBLE A LOS PUNTOS DE ESPERA DE LA PISTA E INTERMEDIOS, YA QUE NO SE GARANTIZA ESPACIO LIBRE POR DETRÁS DE LOS MISMOS (VER AD 1.1), SIENDO RESPONSABILIDAD DEL COMANDANTE DE LA AERONAVE VIGILAR EL ENTORNO Y TOMAR LAS MEDIDAS PARA EVITAR COLISIONES CON OTRAS AERONAVES, ASÍ COMO INFORMAR A ATC CUANDO NO PUEDA CUMPLIR UNA AUTORIZACIÓN. EN CASO DE QUE EXISTA ALGUNA DUDA SOBRE SI UNA AERONAVE SITUADA EN UN PUNTO DE ESPERA DE LA PISTA O INTERMEDIO PUEDE SER SOBREPASADA DE FORMA SEGURA, LA AERONAVE EN RODAJE DEBERÁ DETENERSE, NOTIFICAR A ATC Y SOLICITAR INSTRUCCIONES ALTERNATIVAS.
- LA DESCRIPCIÓN DETALLADA SOBRE LAS CARACTERÍSTICAS DE LOS LUGARES CRÍTICOS SE ENCUENTRA EN PÁGINAS POSTERIORES.

NOTES
- AREAS NOT VISIBLE FROM TWR ARE ASSISTED BY TV CAMERAS AND/OR BY SURFACE RADAR.
- GENERAL TAXIING PROCEDURES AND LOW VISIBILITY PROCEDURES: SEE AD 2-LEMD ITEMS 20 AND 22.
- THE FOLLOWING AIRCRAFT SHALL OVERSTEER DURING ALL TURNS: CODE LETTER F AIRCRAFT; A346, A35K, B779, B77W AND B764 AIRCRAFT WHEN TAXIING ON CODE LETTER E TWY; AND B764 AIRCRAFT WHEN TAXIING ON CODE LETTER D TAXIWAY.
- AIRCRAFT WITH A WINGSPAN WIDER THAN 38M UP TO 48M MAY CIRCULATE ON TWY I11, C11 IF THEY ARE TOWED.
- AIRCRAFT SHALL APPROACH THE RUNWAY AND INTERMEDIATE HOLDING POSITIONS AS CLOSELY AS POSSIBLE, AS NO FREE SPACE IS GUARANTEED BEHIND THEM (SEE AD 1.1). IT IS THE AIRCRAFT COMMANDER'S RESPONSIBILITY TO REMAIN WATCHFUL OF THE SURROUNDINGS AND TAKE MEASURES TO AVOID COLLISIONS WITH OTHER AIRCRAFT, AS WELL AS TO INFORM ATC WHEN ANY CLEARED MANOEUVRE CANNOT BE CARRIED OUT. IF THERE IS ANY DOUBT AS TO WHETHER AN AIRCRAFT POSITIONED AT A RUNWAY OR INTERMEDIATE HOLDING POSITION MAY BE OVERTAKEN SAFELY, THE TAXIING AIRCRAFT SHALL HALT, NOTIFY ATC AND REQUEST ALTERNATE INSTRUCTIONS.
- THE DETAILED DESCRIPTION OF THE CHARACTERISTICS OF THE HOT SPOTS CAN BE FOUND ON SUBSEQUENT PAGES.

TWY SFC: ASPH & CONC.

TWY WID:
TWY RWY 14L/32R & 18L/36R: 25.
TWY RWY 14R/32L: 23.5.
TWY RWY 18R/36L: Z4, Z6, Z8, Z10, Z12: 30;
Z14: 26;
ZW1, ZW2, ZW3, ZW4, ZW5: 45.

APN T123 TWY: CA, CB: 33.
APN T-4S TWY: 25, EXC:
AM3, EB1, EB2, EB6, EB7, EB8, EC1, EC2, EC6, EC7, EC8, M27 TO M31, GATE 14: 23.
APN T-4 (E & W) TWY: 23.

TWY LGT:
EJE: RUTAS DE RODAJE NORMALIZADAS EXC TWY EF, EH, GATE 15, GATE 16.
CENTRE LINE: STANDARD TAXIING ROUTES EXC TWY EF, EH, GATE 15, GATE 16.

RESISTENCIA // STRENGTH:
TWY RWY 14L/32R: PCN 121/F/A/W/T, EXC:
K1 TO K5, KA2 TO KA8, KB2, KC2, KC3: PCN 101/F/A/W/T
TWY RWY 14R/32L: PCN 62/F/A/W/T, EXC:
L1, L3 TO L5, LA, LB: PCN 148/F/A/W/T
L2: PCN 98/F/A/W/T
LC, LD, LE, ME2: PCN 71/R/B/W/T
TWY RWY 18L/36R: PCN 134/F/A/W/T, EXC:
Y1 TO Y7: PCN 101/F/A/W/T
TWY RWY 18R/36L: PCN 87/F/D/W/T, EXC:
Z2: PCN 79/R/B/W/T
Z3, Z4: PCN 62/R/B/W/T
ZW1, ZW2: PCN 137/F/A/W/T
ZW3 TO ZW5: PCN 91/F/D/W/T
A1 TO A4: PCN 104/R/A/W/T
A5, DI4: PCN 103/F/A/W/T
A6 TO A14: PCN 141/F/A/W/T
A17 TO A20, M17, R5 TO R7: PCN 101/F/C/W/T
A30 TO A34, B11 TO B13, BY12, BY13, D5, DI2, J5, J6, JI5, JI6, M30 TO M34, N11 TO N13, NY12, NY13, U3, U4, W2, W3 TO W6, WA, WI6, WN1 TO WN3, X5: PCN 101/F/A/W/T
AZ2 TO AZ6, H2, J2, M14 TO M16, MZ3TO MZ7, S2, V1, V2, W1, W2: PCN 87/F/D/W/T
C1 TO C5, CA, CB, M1 TO M6, M9, M13: PCN 147/F/A/W/T
C6: PCN 80/F/D/W/T
C7: PCN 87/R/A/W/T
C11: PCN 69/R/A/W/T
DI3: PCN 117/F/A/W/T
EF, EH, GATE 15, GATE 16: INFO NO AVBL
I6 TO I8: PCN 150/F/A/W/T
I9 TO I11: PCN 135/F/A/W/T
I12: PCN 111/F/A/W/T
M10, M12: PCN 122/F/A/W/T
R1, R8: PCN 79/R/B/W/T

ZONA NO VISIBLE DESDE TWR // AREA NOT VISIBLE FROM TWR	
ZONA NO UTILIZABLE // AREA NOT USABLE	
LÍMITE FREQ GMC // GMC FREQ LIMIT	
CRUCE RWY-VÍA DE SERVICIO // RWY-SERVICE ROAD CROSSING	32R-2
ÁREA DE RESPONSABILIDAD SDP // SDP AREA OF RESPONSIBILITY	
ÁREA DE RESPONSABILIDAD GMC CENTRAL SOUTH GMC CENTRAL-SOUTH AREA OF RESPONSIBILITY	
ÁREA DE RESPONSABILIDAD GMC CENTRAL NORTH GMC CENTRAL NORTH AREA OF RESPONSIBILITY	
ÁREA DE RESPONSABILIDAD GMC E-NORTH GMC E-NORTH AREA OF RESPONSIBILITY	
ÁREA DE RESPONSABILIDAD GMC E-SOUTH GMC E-SOUTH AREA OF RESPONSIBILITY	
BARRA DE LUCES DE NO ENTRY UNIDIRECCIONAL UNIDIRECTIONAL NO ENTRY LIGHT BAR	
BARRA DE LUCES DE NO ENTRY BIDIRECCIONAL BIDIRECTIONAL NO ENTRY LIGHT BAR	
DENOMINACIÓN DE PUNTO DE ESPERA INTERMEDIO INTERMEDIATE HOLDING POSITION NAME	M12-2
PUNTO DE ESPERA INTERMEDIO DE TRANSFERENCIA SDP SDP TRANSFERENCE INTERMEDIATE HOLDING POSITION	A10-2
LUGAR CRÍTICO // HOT SPOT	HS-1-N

CAMBIOS: ACTUALIZACIÓN RAMPA 0.
CHANGES: UPDATE OF RAMP 0.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

PLANO DE AERÓDROMO PARA
MOVIMIENTOS EN TIERRA-OACI

ELEV APN
616 m

ARR 18R/DEP 36L 118.080 C	CLR EAST 130.080 C	ATIS ARR 118.255 C	GMC E-SOUTH 121.630 C	APRON S-SOUTH 121.705 C
ARR 32L/DEP 14R 118.155 C	CLR WEST 130.355 C	ATIS DEP 130.855 C	GMC E-NORTH 121.755 C	APRON S-NORTH 121.855 C
ARR 18L/DEP 36R 118.680 C			GMC CENTRAL-SOUTH 121.980 C	APRON W-SOUTH 123.005 C
ARR 32R/DEP 14L 118.980 C			GMC CENTRAL-NORTH 123.155 C	APRON W-NORTH 123.255 C

MADRID/Adolfo Suárez
Madrid-Barajas

CONFIGURACIÓN SUR // SOUTH CONFIGURATION

ELEV, DIM: M.

VAR 0° (2020)

RÉGIMEN DE VARIACIÓN ANUAL
ANNUAL RATE OF CHANGE:
8.1° E

NOTAS:
- 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.
- DEBEN REALIZAR MANIOBRAS DE SOBREVIRAJE EN TODOS LOS GIROS: LAS AERONAVES DE LETRA DE CLAVE F Y MODELOS A346, A35K, B779, B77W Y B764 CUANDO RUEDEN POR TWY DE CLAVE E; Y LAS AERONAVES MODELO B764 CUANDO RUEDEN POR TWY DE CLAVE D.
- EN TWY I11, C11 LAS AERONAVES DE ENVERGADURA SUPERIOR A 38M Y HASTA 48M, PODRÁN CIRCULAR SI SON REMOLCADAS.
- LAS AERONAVES SE APROXIMARÁN LO MÁXIMO POSIBLE A LOS PUNTOS DE ESPERA DE LA PISTA E INTERMEDIOS, YA QUE NO SE GARANTIZA ESPACIO LIBRE POR DETRÁS DE LOS MISMOS (VER AD 1.1), SIENDO RESPONSABILIDAD DEL COMANDANTE DE LA AERONAVE VIGILAR EL ENTORNO Y TOMAR LAS MEDIDAS PARA EVITAR COLISIONES CON OTRAS AERONAVES, ASÍ COMO INFORMAR A ATC CUANDO NO PUEDA CUMPLIR UNA AUTORIZACIÓN. EN CASO DE QUE EXISTA ALGUNA DUDA SOBRE SI UNA AERONAVE SITUADA EN UN PUNTO DE ESPERA DE LA PISTA O INTERMEDIO PUEDE SER SOBREPASADA DE FORMA SEGURA, LA AERONAVE EN RODAJE DEBERÁ DETENERSE, NOTIFICAR A ATC Y SOLICITAR INSTRUCCIONES ALTERNATIVAS.
- LA DESCRIPCIÓN DETALLADA SOBRE LAS CARACTERÍSTICAS DE LOS LUGARES CRÍTICOS SE ENCUENTRA EN PÁGINAS POSTERIORES.

NOTES:
- AREAS NOT VISIBLE FROM TWR ARE ASSISTED BY TV CAMERAS AND/OR BY SURFACE RADAR.
- GENERAL TAXIING PROCEDURES AND LOW VISIBILITY PROCEDURES: SEE AD 2-LEMD ITEMS 20 AND 22.
- THE FOLLOWING AIRCRAFT SHALL OVERSTEER DURING ALL TURNS: CODE LETTER F AIRCRAFT; A346, A35K, B779, B77W AND B764 AIRCRAFT WHEN TAXIING ON CODE LETTER E TWY; AND B764 AIRCRAFT WHEN TAXIING ON CODE LETTER D TAXIWAY.
- AIRCRAFT WITH A WINGSPAN WIDER THAN 38M UP TO 48M MAY CIRCULATE ON TWY I11, C11 IF THEY ARE TOWED.
- AIRCRAFT SHALL APPROACH THE RUNWAY AND INTERMEDIATE HOLDING POSITIONS AS CLOSELY AS POSSIBLE, AS NO FREE SPACE IS GUARANTEED BEHIND THEM (SEE AD 1.1). IT IS THE AIRCRAFT COMMANDER'S RESPONSIBILITY TO REMAIN WATCHFUL OF THE SURROUNDINGS AND TAKE MEASURES TO AVOID COLLISIONS WITH OTHER AIRCRAFT, AS WELL AS TO INFORM ATC WHEN ANY CLEARED MANOEUVRE CANNOT BE CARRIED OUT. IF THERE IS ANY DOUBT AS TO WHETHER AN AIRCRAFT POSITIONED AT A RUNWAY OR INTERMEDIATE HOLDING POSITION MAY BE OVERTAKEN SAFELY, THE TAXIING AIRCRAFT SHALL HALT, NOTIFY ATC AND REQUEST ALTERNATE INSTRUCTIONS.
- THE DETAILED DESCRIPTION OF THE CHARACTERISTICS OF THE HOT SPOTS CAN BE FOUND ON SUBSEQUENT PAGES.

TWY SFC: ASPH & CONC.

TWY WID:
TWY RWY 14L/32R & 18L/36R: 25.
TWY RWY 14R/32L: 23.5.
TWY RWY 18R/36L: Z4, Z6, Z8, Z10, Z12: 30;
Z14: 26;
ZW1, ZW2, ZW3, ZW4, ZW5: 45.

APN T123 TWY: CA, CB: 33.
APN T-4S TWY: 25, EXC:
AM3, EB1, EB2, EB6, EB7, EB8, EC1, EC2, EC6,
EC7, EC8, M27 TO M31, GATE 14: 23.
APN T-4 (E & W) TWY: 23.

TWY LGT:
EJE: RUTAS DE RODAJE NORMALIZADAS EXC TWY EF, EH, GATE 15, GATE 16.
CENTRE LINE: STANDARD TAXIING ROUTES EXC TWY EF, EH, GATE 15, GATE 16.

RESISTENCIA // STRENGTH:
TWY RWY 14L/32R: PCN 121/F/A/W/T, EXC:
K1 TO K5, KA2 TO KA8, KB2, KC2, KC3: PCN 101/F/A/W/T
TWY RWY 14R/32L: PCN 62/F/A/W/T, EXC:
L1, L3 TO L5, LA, LB: PCN 148/F/A/W/T
L2: PCN 98/F/A/W/T
LC, LD, LE, ME2: PCN 71/R/B/W/T
TWY RWY 18L/36R: PCN 134/F/A/W/T, EXC:
Y1 TO Y7: PCN 101/F/A/W/T
TWY RWY 18R/36L: PCN 87/F/D/W/T, EXC:
Z2: PCN 79/R/B/W/T
Z3, Z4: PCN 62/R/B/W/T
ZW1, ZW2: PCN 137/F/A/W/T
ZW3 TO ZW5: PCN 91/F/D/W/T
A1 TO A4: PCN 104/R/A/W/T
A5, DI4: PCN 103/F/A/W/T
A6 TO A14: PCN 141/F/A/W/T
A17 TO A20, M17, R5 TO R7: PCN 101/F/C/W/T
A30 TO A34, B11 TO B13, BY12, BY13, D5, DI2, J5, J6, J15, J16, M30 TO M34, N11 TO N13, NY12, NY13, U3, U4, W2, W3 TO W6, WA, WI6, WN1TO WN3, X5: PCN 101/F/A/W/T
AZ2 TO AZ6, H2, J2, M14 TO M16, MZ3 TO MZ7, S2, Y1, W2, W1, W2: PCN 87/F/D/W/T
C1 TO C5, CA, CB, M1 TO M6, M9, M13: PCN 147/F/A/W/T
C6: PCN 80/F/D/W/T
C7: PCN 87/R/A/W/T
C11: PCN 69/R/A/W/T
DI3: PCN 117/F/A/W/T
EF, EH, GATE 15, GATE 16: INFO NO AVBL
I6 TO I8: PCN 150/F/A/W/T
I9 TO I11: PCN 135/F/A/W/T
I12: PCN 111/F/A/W/T
M10, M12: PCN 122/F/A/W/T
R1, R8: PCN 79/R/B/W/T

1:17 000
0 200 400 600 800 m

ZONA NO VISIBLE DESDE TWR // AREA NOT VISIBLE FROM TWR	
ZONA NO UTILIZABLE // AREA NOT USABLE	
LÍMITE FREQ GMC // GMC FREQ LIMIT	
CRUCE RWY-VÍA DE SERVICIO // RWY-SERVICE ROAD CROSSING	32R-2
ÁREA DE RESPONSABILIDAD SDP // SDP AREA OF RESPONSIBILITY	
ÁREA DE RESPONSABILIDAD GMC CENTRAL SOUTH GMC CENTRAL-SOUTH AREA OF RESPONSIBILITY	
ÁREA DE RESPONSABILIDAD GMC CENTRAL NORTH GMC CENTRAL NORTH AREA OF RESPONSIBILITY	
ÁREA DE RESPONSABILIDAD GMC E-NORTH GMC E-NORTH AREA OF RESPONSIBILITY	
ÁREA DE RESPONSABILIDAD GMC E-SOUTH GMC E-SOUTH AREA OF RESPONSIBILITY	
BARRA DE LUCES DE NO ENTRY UNIDIRECCIONAL UNIDIRECTIONAL NO ENTRY LIGHT BAR	
BARRA DE LUCES DE NO ENTRY BIDIRECCIONAL BIDIRECTIONAL NO ENTRY LIGHT BAR	
DENOMINACIÓN DE PUNTO DE ESPERA INTERMEDIO INTERMEDIATE HOLDING POSITION NAME	M12-2
PUNTO DE ESPERA INTERMEDIO DE TRANSFERENCIA SDP SDP TRANSFERENCE INTERMEDIATE HOLDING POSITION	A10-2
LUGAR CRÍTICO // HOT SPOT	HS-1-N

CAMBIOS: ACTUALIZACIÓN RAMPA 0.
CHANGES: UPDATE OF RAMP 0.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

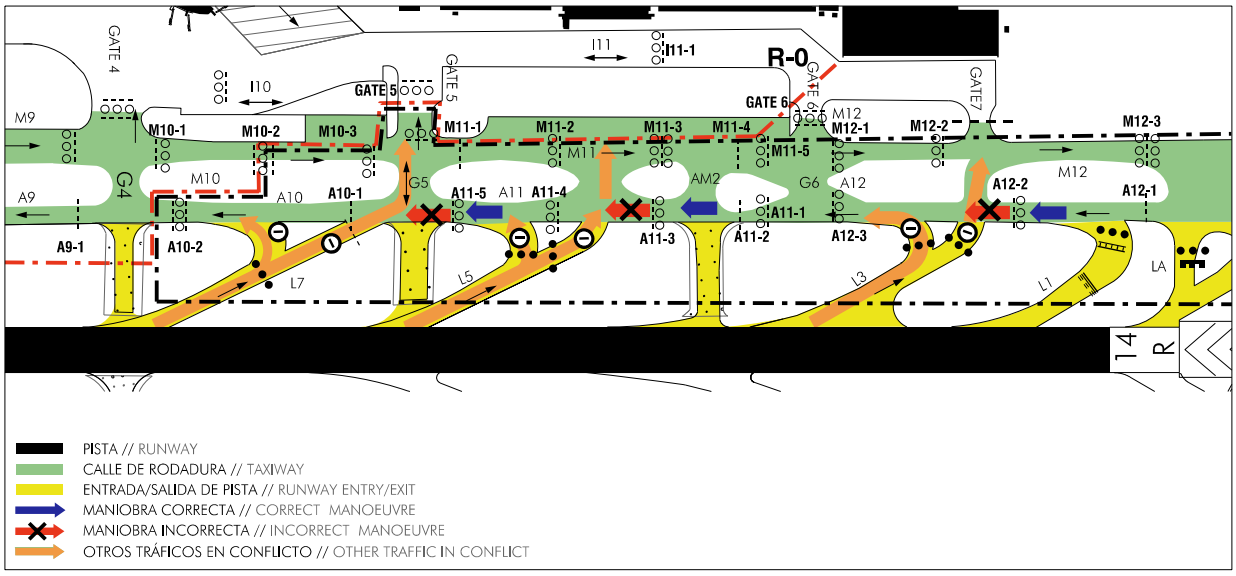
LUGARES CRÍTICOS
HOT SPOTS

LUGARES CRÍTICOS EN CONFIGURACIÓN NORTE

1. HS-1-NORTE: Zona Oeste RWY 14R/32L. TWY M10-M11 y TWY A10, A11 y A12.

HOT SPOTS ON NORTH CONFIGURATION

1. HS-1-NORTH: West area RWY 14R/32L. TWY M10-M11 and TWY A10, A11 and A12.

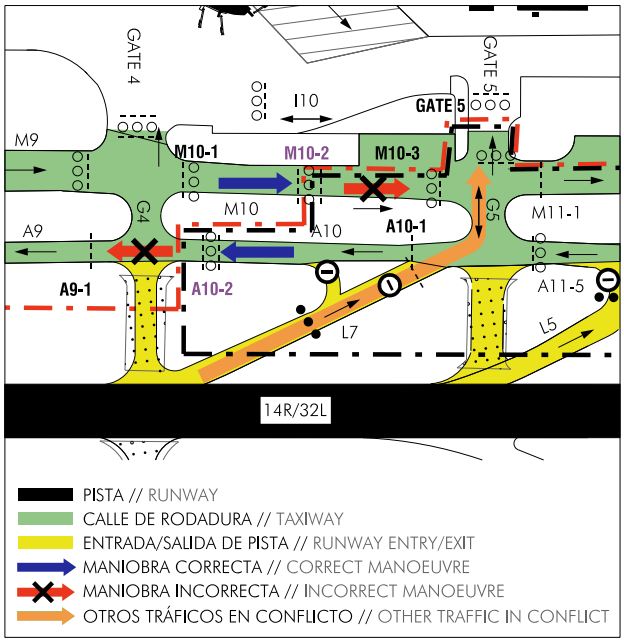


Aeronaves siguiendo la calle de rodaje "A" **DEBEN CEDER EL PASO** a las aeronaves que abandonan pista por las salidas rápidas L3, L5 y L7.

Aircraft along taxiway "A" **MUST GIVE WAY** to aircraft vacating runway by rapid exits L3, L5 and L7.

2. HS-2-NORTE: Zona Oeste RWY 14R/32L. Puntos de transferencia SDP–ATC (A10-2 y M10-2).

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

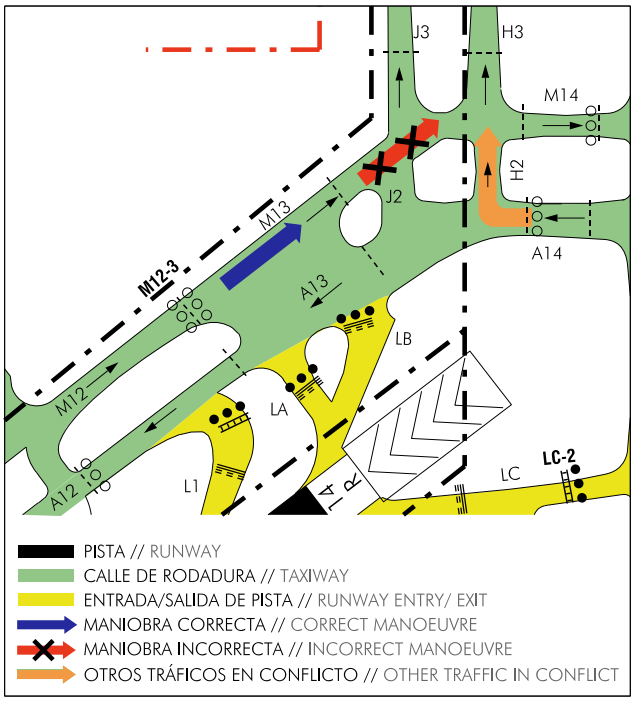


Aeronaves que circulan por M10 y A10, sin contacto con la siguiente dependencia, **DEBEN DETENERSE** en puntos de transferencia M10-2 y A10-2.

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

3. HS-3-NORTE: Zona Oeste próxima al umbral RWY 14R/32L. TWY M13.

3. HS-3-NORTH: West area near threshold RWY 14R/32L. TWY M13.

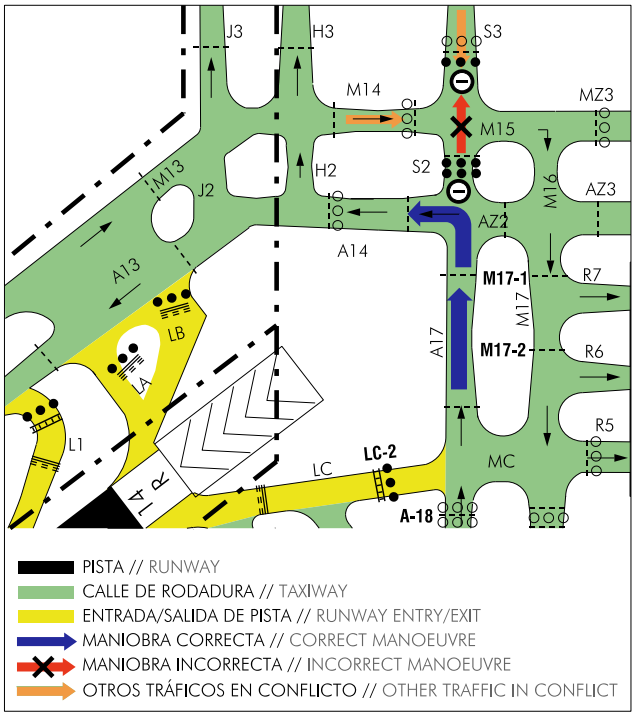


Aeronaves rodando por M13 instruidas a detenerse deben realizarlo **EN EL PUNTO DE ESPERA INTERMEDIO DE M13**, para evitar conflictos con tráficos rodando por la calle de rodaje "H" hacia la terminal T4.

Aircraft taxiing by M13 instructed to stop must do so **AT THE INTERMEDIATE HOLDING POINT OF M13**, to avoid conflicts with traffic taxiing by taxiway "H" towards terminal T4.

4. HS-4-NORTE: Zona Noroeste próxima al umbral RWY 14R/32L. Cercana a TWY A17 y S2.

4. HS-4-NORTH: North-west area near threshold RWY 14R/32L. Close to TWY A17 and S2.

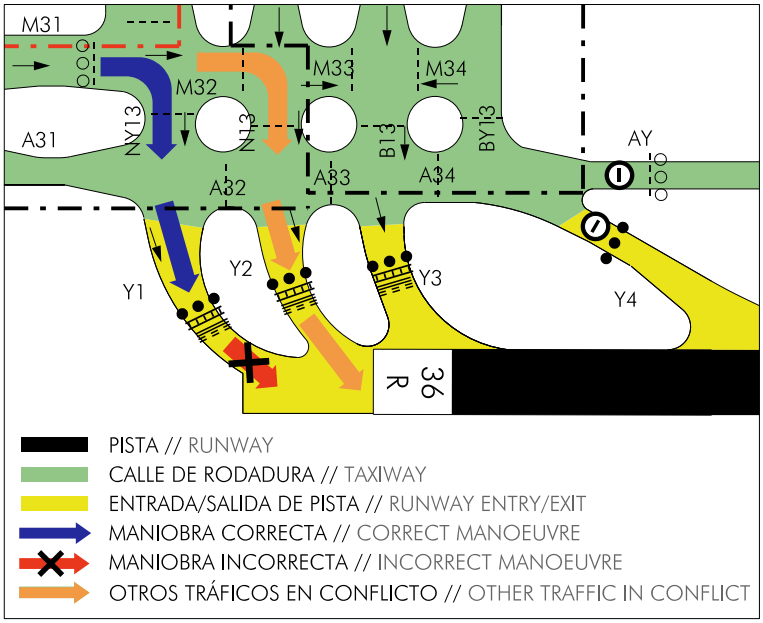


Aeronaves rodando por A17 **DEBEN GIRAR A LA IZQUIERDA EN A14** y no continuar de frente, para evitar conflicto con aeronaves en rodaje provenientes de S3 y "M".

Aircraft taxiing by A17 **MUST TURN LEFT ON A14** and not go straight ahead, to avoid conflict with aircraft taxiing from S3 and "M".

5. HS-5-NORTE: Zona próxima al umbral RWY 36R. TWY Y1, Y2 y Y3.

5. HS-5-NORTH: Area near threshold RWY 36R. TWY Y1, Y2 and Y3.

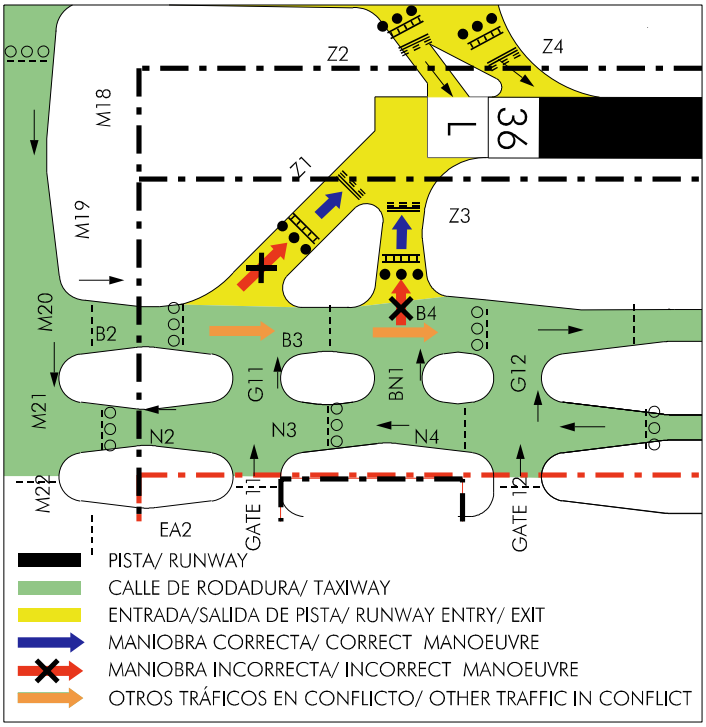


Se recomienda el uso del **idioma inglés** cuando se expidan autorizaciones **condicionales de entrada en pista** para aeronaves situadas o alcanzando los puntos de espera Y1,Y2 o Y3 indicando el **MODELO DE AERONAVE Y/O LIBREA Y/O POSICIÓN**. En caso de duda mantener posición y preguntar siempre a ATC para aclaración.

The use of the **English language** is recommended when issuing **conditional runway entry clearances** for aircraft located at or reaching holding points Y1,Y2 or Y3 indicating the **AIRCRAFT MODEL AND/OR LIVERY AND/OR POSITION**. In case of doubt maintain position and always request clarification from ATC.

6. HS-6-NORTE: Zona próxima al umbral RWY 36L y TWY Z3 y Z1.

6. HS-6-NORTH: Area near threshold RWY 36L and TWY Z3 and Z1.



Aeronaves posicionándose en los puntos de espera de la pista, deben pararse LO MÁS PRÓXIMO POSIBLE AL PUNTO DE ESPERA DE LA PISTA para permitir la mayor distancia libre tras ella para la circulación de tráfico por TWY B.

Aeronaves circulando por TWY B con aeronaves en los puntos de espera de la pista en TWY Z3 deben asegurarse estar libres de conflicto antes de superarlos por detrás; ante la duda deben esperar cerca de TWY Z1 o Z3.

NOTA: Imagen ejemplo con el punto de espera de la pista CAT I.

Aircraft positioning themselves at the runway holding positions must stop AS CLOSE TO THE RUNWAY HOLDING POSITION AS POSSIBLE to permit the maximum clear distance behind for traffic taxiing via TWY B.

Aircraft taxiing via TWY B with aircraft at the runway holding positions of TWY Z3 must ensure that there is no conflict before overtaking from behind; if in doubt, they must hold short of TWY Z1 or Z3.

NOTE: Example picture with the CAT I runway holding position.