PLANO DE AERÓDROMO PARA
MOVIMIENTOS EN TIERRA-OACI

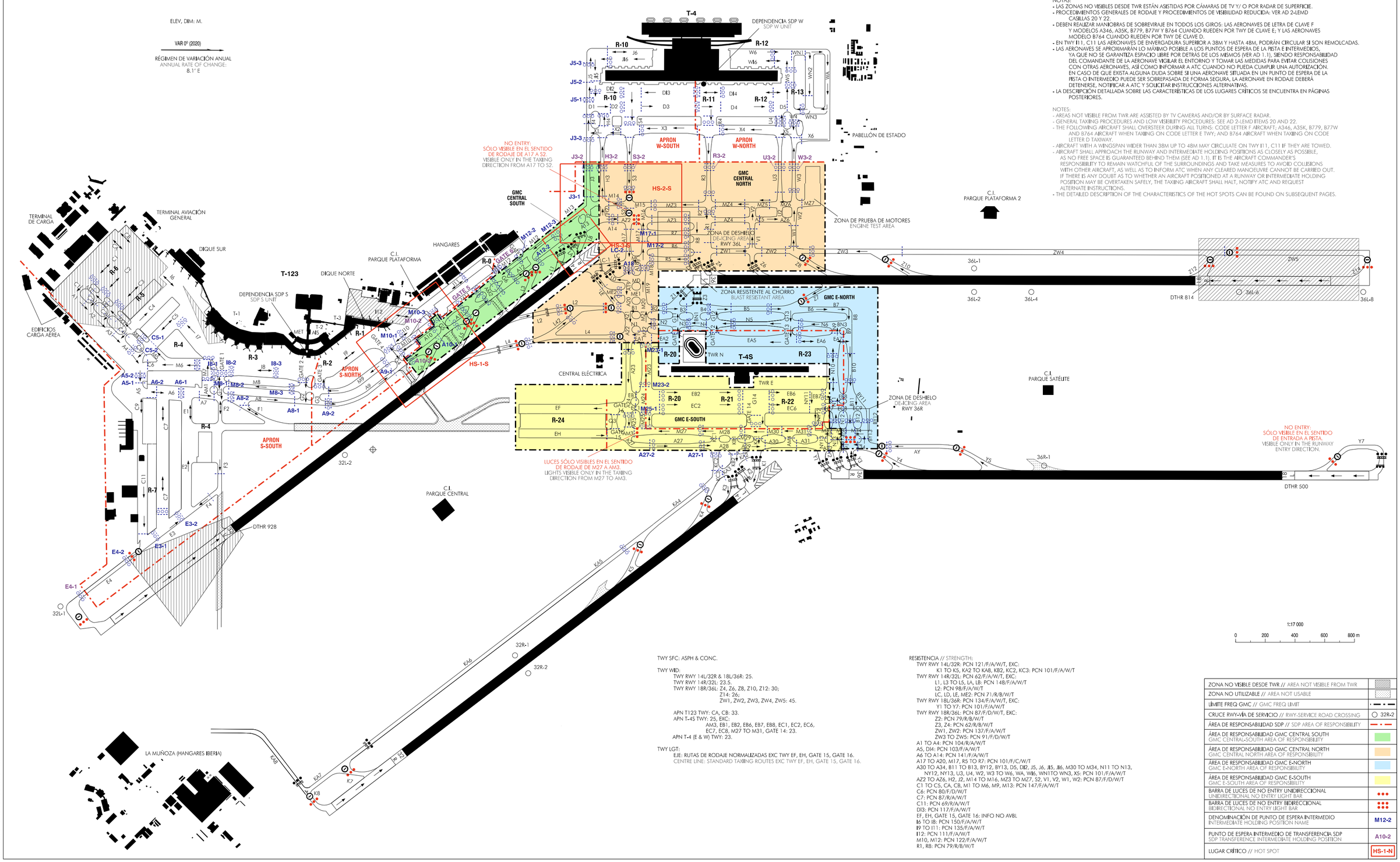
ELEV APN
616 m

ARR 18R/DEP 36L 118.080 C	CLR EAST 130.080 C	ATIS ARR 118.255 C
ARR 32L/DEP 14R 118.155 C	CLR WEST 130.355 C	ATIS DEP 130.855 C
ARR 18L/DEP 36R 118.680 C		
ARR 32R/DEP 14L 118.980 C		

GMC E-SOUTH 121.630 C	APRON S-SOUTH 121.705 C	
GMC E-NORTH 121.755 C	APRON S-NORTH 121.855 C	
GMC CENTRAL-SOUTH 121.980 C	APRON W-SOUTH 123.005 C	
GMC CENTRAL-NORTH 123.155 C	APRON W-NORTH 123.255 C	

MADRID/Adolfo Suárez
Madrid-Barajas

CONFIGURACIÓN SUR // SOUTH 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.

1:17 000
0 200 400 600 800 m

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, 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

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

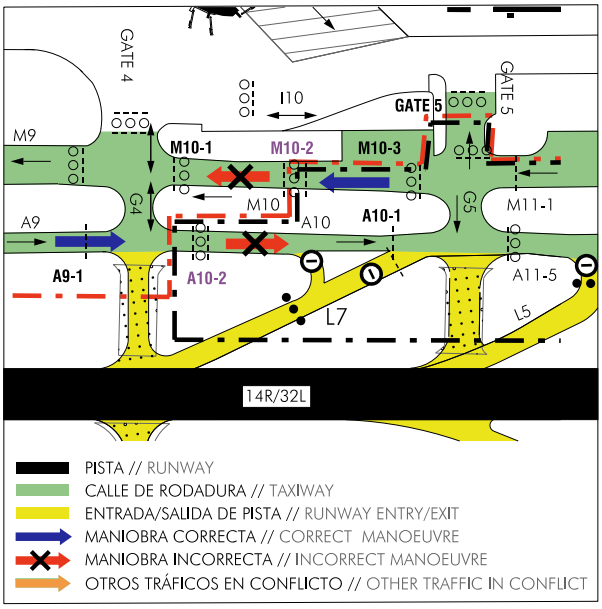
CAMBIOS: CORRECCIÓN GRÁFICA EN C6.
CHANGES: GRAPHIC CORRECTION IN C6.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

LUGARES CRÍTICOS
HOT SPOTS

LUGARES CRÍTICOS EN CONFIGURACIÓN SUR

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

HOT SPOTS ON SOUTH CONFIGURATION

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

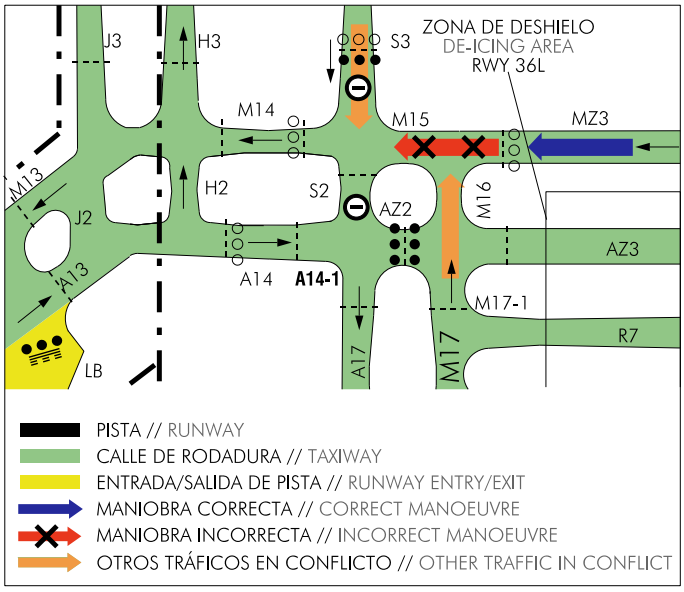
Aircraft taxiing by M10 and A10, without contact with the next unit, **MUST STOP** at transfer points M10-2 and A10-2.

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

Aeronaves provenientes de la RWY 18R por la calle de rodaje MZ,

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

Aircraft coming from RWY 18R by taxiway MZ, instructed to hold

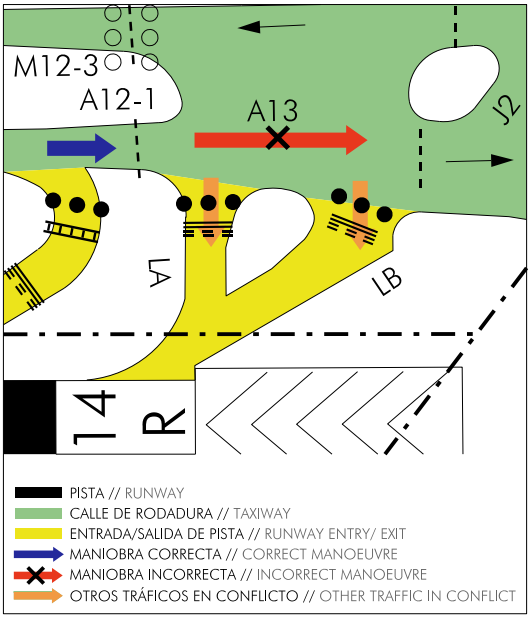


instruidas a esperar cerca de "M", **DEBEN DETENERSE EN EL PUNTO DE ESPERA INTERMEDIO DE MZ3** para evitar conflicto con aeronaves provenientes de las calles de rodaje "M" y "S".

short of "M", **MUST STOP AT THE INTERMEDIATE HOLDING POSITION OF MZ3** to avoid conflict with aircraft coming from taxiways "M" and "S".

→ 3. HS-3-SUR: Zona próxima umbral RWY 14R y TWY LA y LB.

3. HS-3-SOUTH: Area near threshold RWY 14R and TWY LA and LB



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 A.

Aeronaves circulando por TWY A con aeronaves en los puntos de espera de las TWY LA y LB deben asegurarse estar libres de conflicto antes de superarlos por detrás; ante la duda deben mantenerse en el punto de espera A12-1.

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 A.

Aircraft taxiing via TWY A with aircraft at the holding positions of TWY LA and LB must ensure there is no conflict before overtaking from behind; if in doubt they must hold on holding position A12-1.