

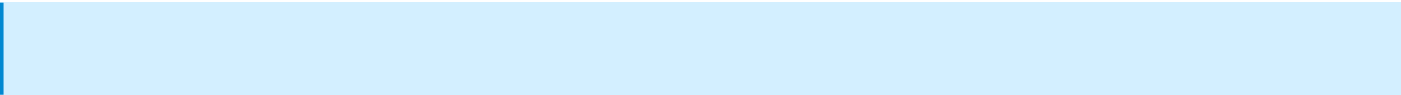
Plataforma y Rodadura

Barajas Plataforma/Apron y Rodadura/Ground son los responsables de proveer a Madrid Barajas con el servicio de SDP en las plataformas y de asegurar una operación segura en el área de movimientos.

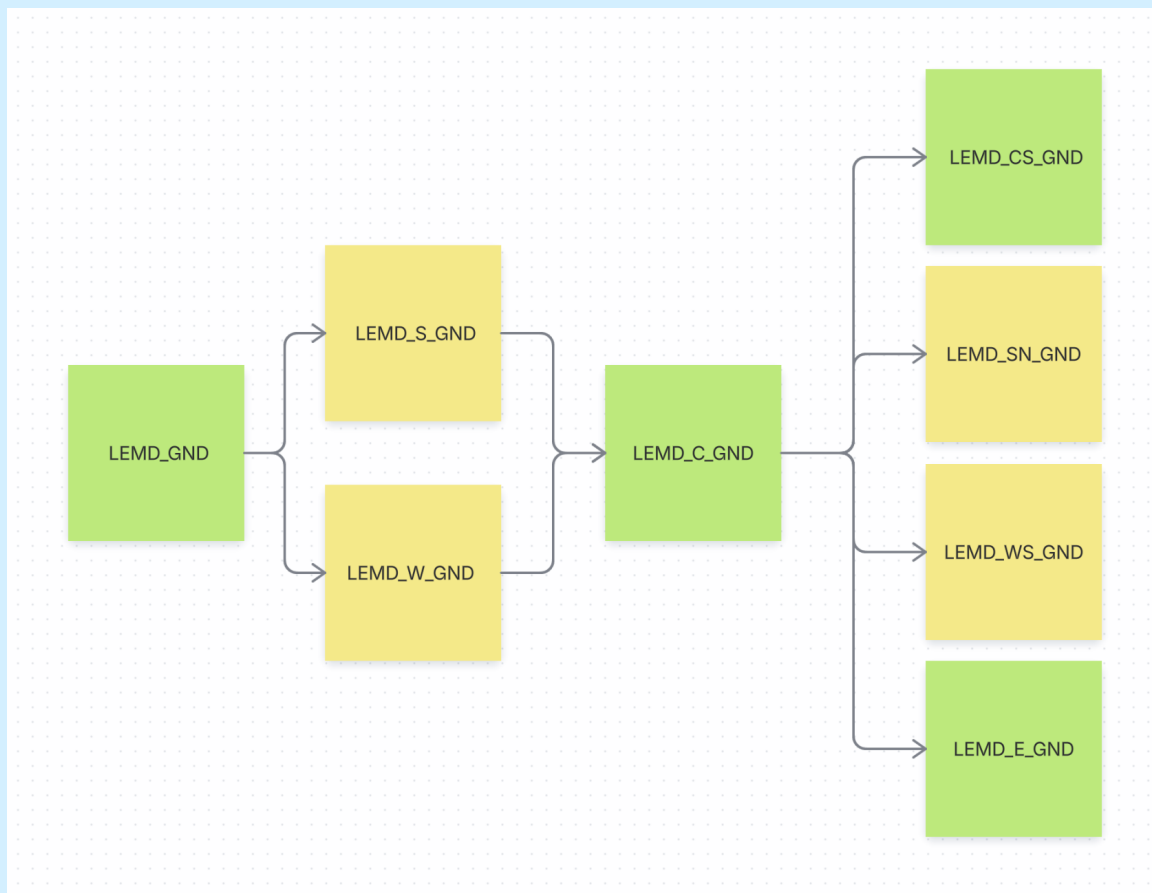
GENERALIDADES

POSICIONES

POSICIÓN	INDICATIVO	FRECUENCIA	ÁREA RESPONSABLE	COMENTARIOS
? RODADURA (ATC) ?				
LEMD_GND	Barajas Ground	121.630	GMC ES	Posición principal, asume las demás cuando no están conectadas.
LEMD_C_GND	Barajas Ground	123.155	GMC CN	Asume GMC CS si LEMD_CS_GND no está conectado. Asume las plataformas si no están conectadas.
LEMD_CS_GND	Barajas Ground	121.980	GMC CS	-
LEMD_E_GND	Barajas Ground	121.755	GMC EN	-
? PLATAFORMA (SDP) ?				
LEMD_S_GND	Barajas Apron	121.705	Apron SS	Asume Apron SN cuando no esté conectado.
LEMD_SN_GND	Barajas Apron	121.855	Apron SN	Asume Apron SS cuando no esté conectado.
LEMD_W_GND	Barajas Apron	123.255	Apron WN	Asume Apron WS cuando no esté conectado.
LEMD_WS_GND	Barajas Apron	123.005	Apron WS	Asume Apron WN cuando no esté conectado.

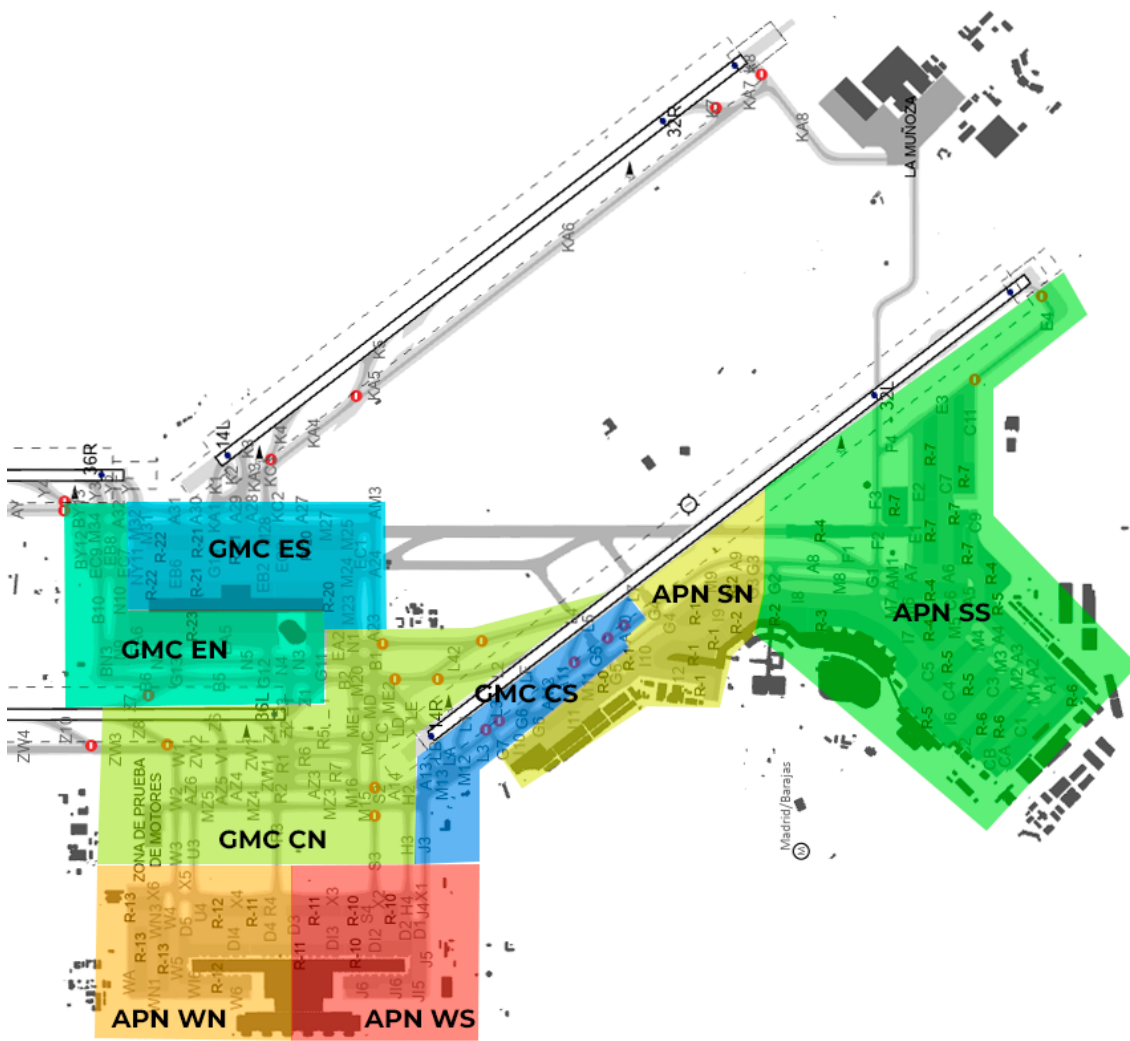


La división de responsabilidades en las plataformas y rodaduras de Barajas es bastante compleja, por esto es importante conocer bien el ownership de cada posición para poder dividir las áreas de responsabilidad de una manera coherente. A continuación se propone una secuencia lógica de apertura de posiciones:



Esta es una secuencia recomendada de apertura, sin embargo, si se conoce correctamente la división de responsabilidades de cada posición, se pueden lograr otras combinaciones coherentes también.

DIAGRAMA ÁREAS DE RESPONSABILIDAD



SERVICIO DE DIRECCIÓN DE PLATAFORMA (SDP)

El **Servicio de Dirección en Plataforma (SDP)** en Adolfo Suárez Madrid-Barajas se presta en las áreas de plataforma correspondientes a las terminales **T123**, **T4**, **CARGO** y **FBO** del aeropuerto.

De acuerdo con lo dispuesto en el **Real Decreto 1238/2011**, el SDP debe garantizar en todo momento la **continuidad, eficiencia y seguridad de las operaciones** en el aeropuerto.

El **SDP** tiene como objeto:

- Ordenar y coordinar el movimiento de aeronaves en las áreas de plataforma bajo su responsabilidad.
- Asegurar la fluidez y seguridad de las operaciones de rodaje inicial, salida de estacionamiento y maniobras de retroceso.
- Facilitar la integración de las aeronaves en el sistema de control de tránsito aéreo, cediendo la responsabilidad al servicio de **Rodadura** o al que corresponda.

Los **pilotos** mantienen en todo momento la responsabilidad de la separación en plataforma, pero deben ajustarse a las **instrucciones impartidas por el SDP**, que serán de obligado cumplimiento.

CONTROL DE MOVIMIENTO DE SUPERFICIE (GMC-ATC)

El control de movimiento de superficie transmitirá información y expedirá autorizaciones a las aeronaves bajo su control, con el objeto de garantizar un movimiento seguro, ordenado y eficiente en el **área de maniobras**, y de **prevenir colisiones entre**:

1. Aeronaves que ruedan hacia o desde las pistas de aterrizaje y las plataformas.
2. Aeronaves que realizan maniobras en calles de rodaje.
3. Aeronaves que ruedan y vehículos que operan en el área de maniobras.
4. Aeronaves que ruedan y obstáculos presentes en dicha área.
5. Vehículos autorizados a circular en el área de maniobras.

Ref. [ICAO 4444 PANS-ATM 7.1.1.1](#)

En concreto, en Madrid-Barajas, las responsabilidades serán las siguientes:

1. 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.
2. Expedir aprobaciones para el retroceso remolcado e instrucciones de rodaje a las aeronaves, así como en los puestos de estacionamiento **PRKG 7 a 9 de la plataforma T-123**.
3. Comunicar a las aeronaves los puestos de estacionamiento que asigne EuroScope en los puestos **PRKG 20 a 26 de la plataforma T-123**.

PROCEDIMIENTOS ESTÁNDAR DE RODAJE

GENERALIDADES

En el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid - Barajas, el flujo principal de rodaje discurre por las calles A y M. Estas calles cambian su sentido de circulación según la configuración. En configuración norte, la preferente, será A hacia el SUR y M hacia el NORTE; en configuración sur, se invierte el sentido.

SALIDAS RÁPIDAS DE PISTA

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.

MANIOBRAS DE RETROCESO

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 que el Servicio de Dirección en la Plataforma (SDP) estime oportuno otro procedimiento.

DESIGNADORES DE RUTAS ESTÁNDAR

Se han definido **designadores de rutas estándar (STR)** para las aeronaves en arribada, desde la pista en servicio hasta los puntos de transferencia entre dependencias.

El controlador de **TWR-ATC** podrá instruir a las aeronaves que aterricen a seguir la **STR correspondiente**, en función del punto límite al que se dirigen, garantizando en todo momento que la ruta asignada esté libre de conflicto con otras aeronaves y/o vehículos en el área de maniobras.

1. CONFIGURACIÓN NORTE

1. NORTH CONFIGURATION:

RWY	DESTINO // DESTINATION	DESIGNADOR STR	DESCRIPCIÓN RUTA // ROUTE DESCRIPTION
32 L	T-123 (exc PRKG T30-T36 y Rampa // and Ramp 0)	APOLO 1	Tras abandonar RWY 32L por TWY L7, L5 o L3 incorporarse a TWY A hacia la izquierda y continuar hasta punto de transferencia A10-2. // After vacating RWY 32L via L7, L5 or L3 taxi left onto TWY A and continue to transfer point A10-2.
32 L	T4	JULIET 3	Tras abandonar RWY 32L por L7 o L5 rodar por TWY A hasta G5 para incorporarse a M11 hacia la derecha, continuar por M hasta M13 y girar a la izquierda en J3 hasta punto de transferencia J3-2. // After vacating RWY 32L via L7 or L5 taxi along TWY A until G5 and taxi right onto M11, continue along M to M13 and turn left at J3 to transfer point J3-2
32 R	T-123 (exc PRKG T30-T36 y Rampa // and Ramp 0)	APOLO 2	Tras abandonar RWY 32R por K5, rodar por KA4, girar a la izquierda por KC3, o si se abandona por K4 directamente rodar por KC3 y a continuación, girar a la izquierda para incorporarse a A27. Continuar por A hasta punto de transferencia A10-2, ceder paso a tráfico que desocupa pista. // After vacating RWY 32R via K5, taxi along KA4, turn left onto at KC3, or if vacating via K4, taxi on KC3 and then turn left to join A27. Continue along A to transfer point A10-2, giving way to traffic vacating the runway
32 R	T4S (PRKG 500 – 539)	14 WEST	Tras abandonar RWY 32R por K5 o K4 incorporarse a KA por la derecha hasta KA1, cruzar A y M para entrar por GATE 14, girar a la derecha por EC6, en EC7 girar a la izquierda en N11 hasta N10 (acceso a PRKG 537-539), o girar izquierda por EA6 y proceder a PRKG asignado (500-536). // After vacating RWY 32R via K5 or K4 join KA on the right to KA1, cross A and M to enter through GATE 14, turn right onto EC6, at EC7 turn left at N11 until N10 (access PRKG 537-539), or turn left at EA6 and proceed to assigned PRKG (500-536).

2. CONFIGURACIÓN SUR

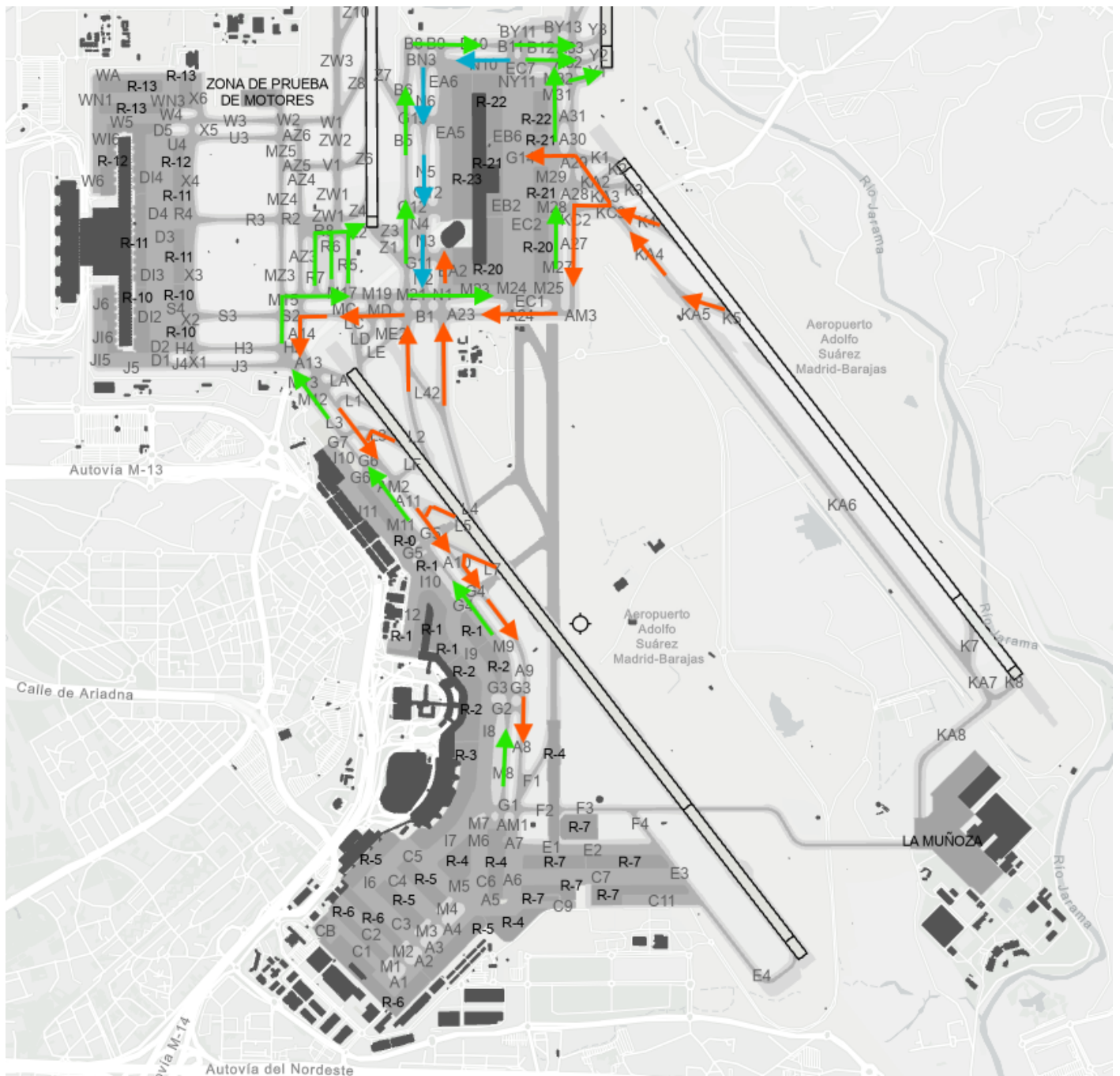
2. SOUTH CONFIGURATION:

RWY	DESTINO // DESTINATION	DESIGNADOR STR	DESCRIPCIÓN RUTA // ROUTE DESCRIPTION
18 L	T-123 (exc PRKG T30-T36 y Rampa // and Ramp 0)	MARTE 1	Tras abandonar RWY 18L por Y5 rodar por AY, o si abandona directamente por Y4, continuar a la derecha en BY13 e inmediatamente a la izquierda para incorporarse a M34. Proseguir por M hasta punto de transferencia M10-2. // After vacating RWY 18L via Y5, taxi via AY, or if vacating via Y4, continue right at BY13 and immediately left to join M34. Continue on M to transfer point M10-2.
18 L	T4	HOTEL 3	Tras abandonar RWY 18L por Y5 rodar por AY, o si abandona directamente por Y4, continuar a la derecha en BY13 e inmediatamente girar a la izquierda para incorporarse a M34. Proseguir por M hasta M14 y girar a la derecha en H3 hasta punto de transferencia H3-2. // After vacating RWY 18L via Y5, taxi on AY, or if vacating via Y4, continue right at BY13 and immediately turn left to join M34. Continue on M to M14 and turn right onto H3 to transfer point H3-2.
18 R	T-123 (exc PRKG T30-T36 y Rampa // and Ramp 0)	MARTE 2	Tras abandonar RWY 18R por Z10 continuar por ZW3, o si abandona directamente por Z8, girar a la derecha a W1, en W2 girar a la izquierda por MZ6 hasta MZ3, incorporarse de frente a M en M15 y continuar hasta el punto de transferencia M10-2. // After vacating RWY 18R via Z10 continue via ZW3, or if vacating via Z8, turn right onto W1, at W2 turn left via MZ6 to MZ3, join M straight ahead at M15 and continue to transfer point M10-2.
18 R	T4S (PRKG 500 – 539)	N WEST	Tras abandonar RWY 18L por Y5 rodar por AY, o si abandona directamente por Y4, continuar a la derecha en BY13 e inmediatamente girar a la izquierda para incorporarse a M34. En M33 girar a la derecha por N12 hasta N10 (acceso PRKG 537-539), o girar a la izquierda por EA6 para proceder a PRKG asignado (500-536). // After vacating RWY 18L via Y5, taxi via AY, or if vacating via Y4, continue right at BY13 and immediately turn left to join M34. At M33 turn right via N12 to N10 (access PRKG 537-539), or turn left via EA6 to proceed to assigned PRKG (500-536).

CONFIGURACIÓN NORTE - RUTAS ESTÁNDAR

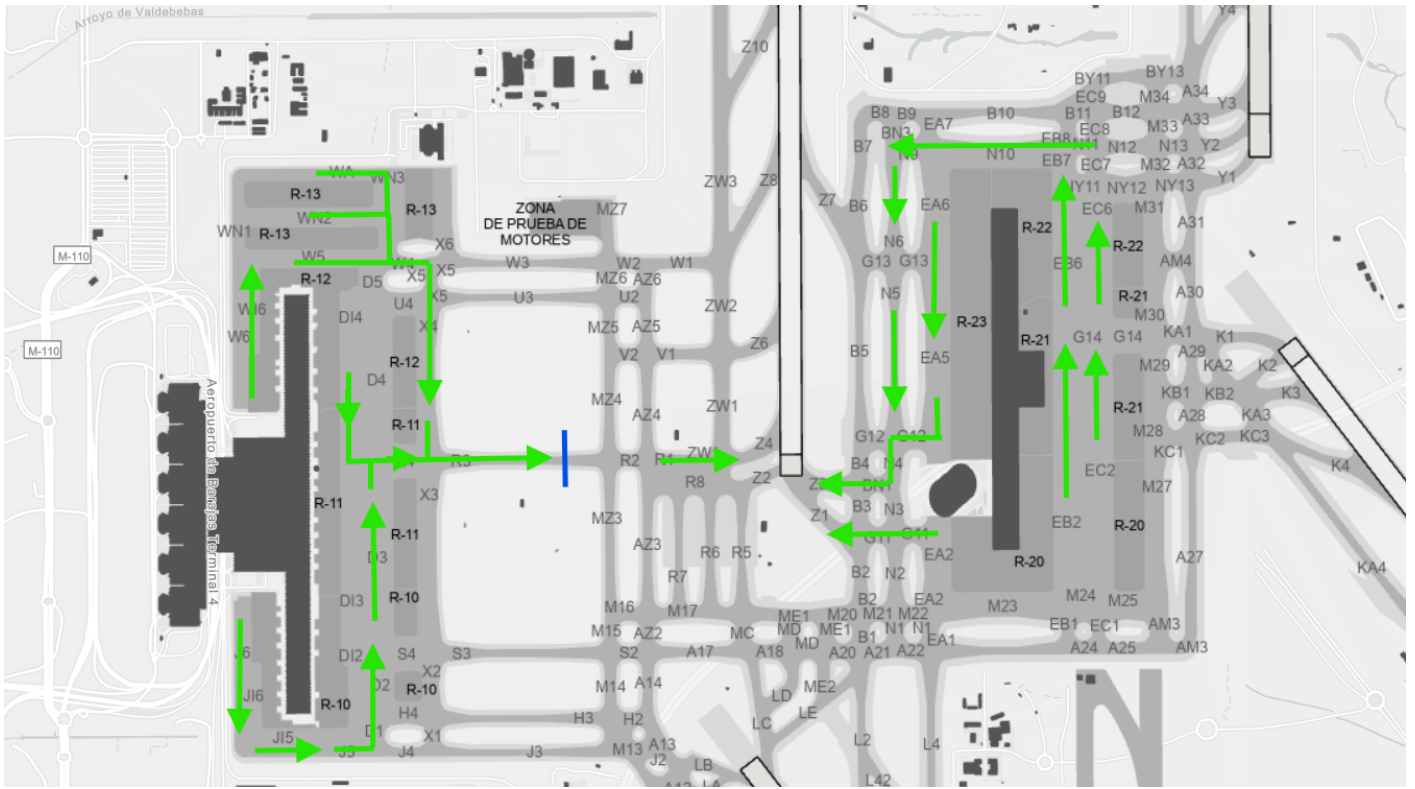
En esta sección se presentan unos diagramas a modo de resumen de las rutas más comunes. Puedes revisar los procedimientos completos en la carta de [datos del aeródromo](#) y [GMC](#)

FLUJO GENERAL A/M



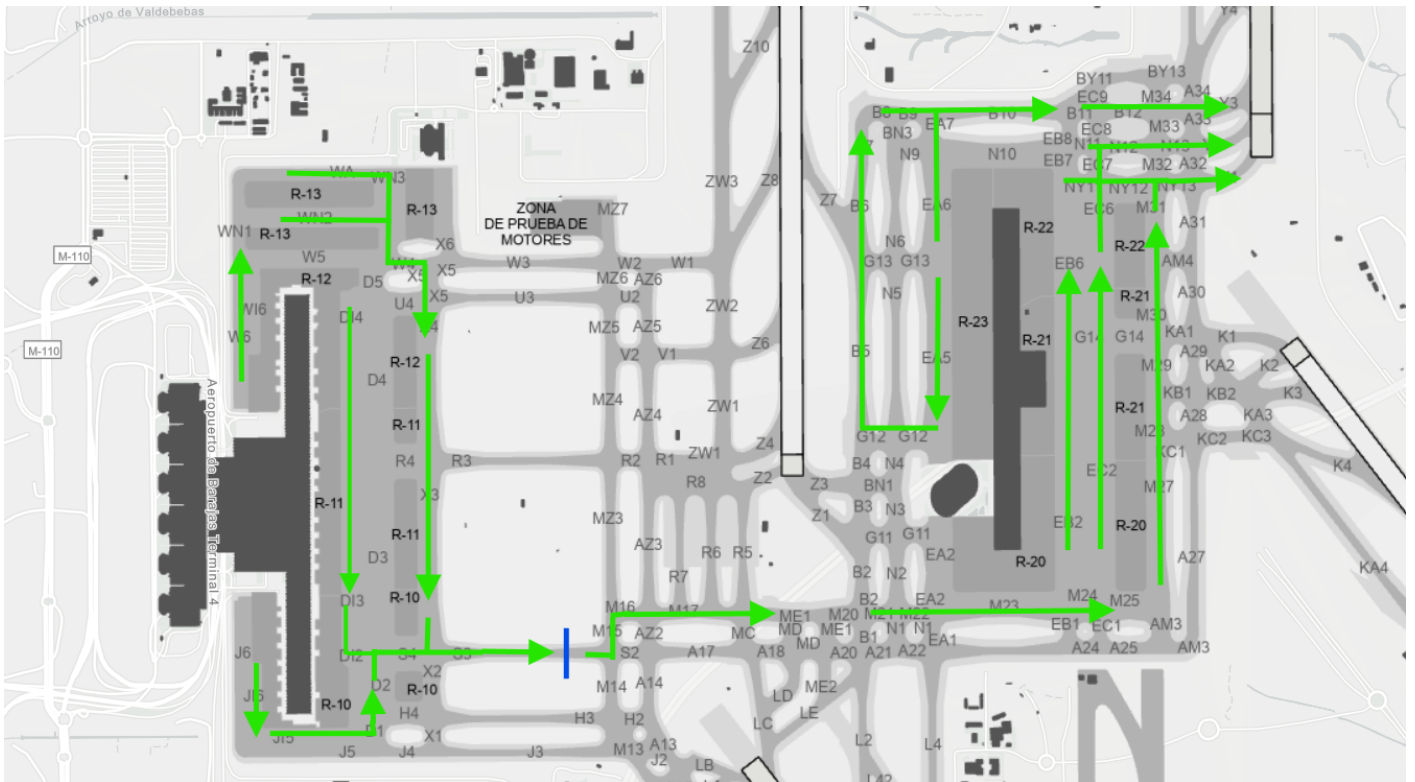
El flujo principal será M al norte y A al sur.

NORTE SALIDAS T1,2,3



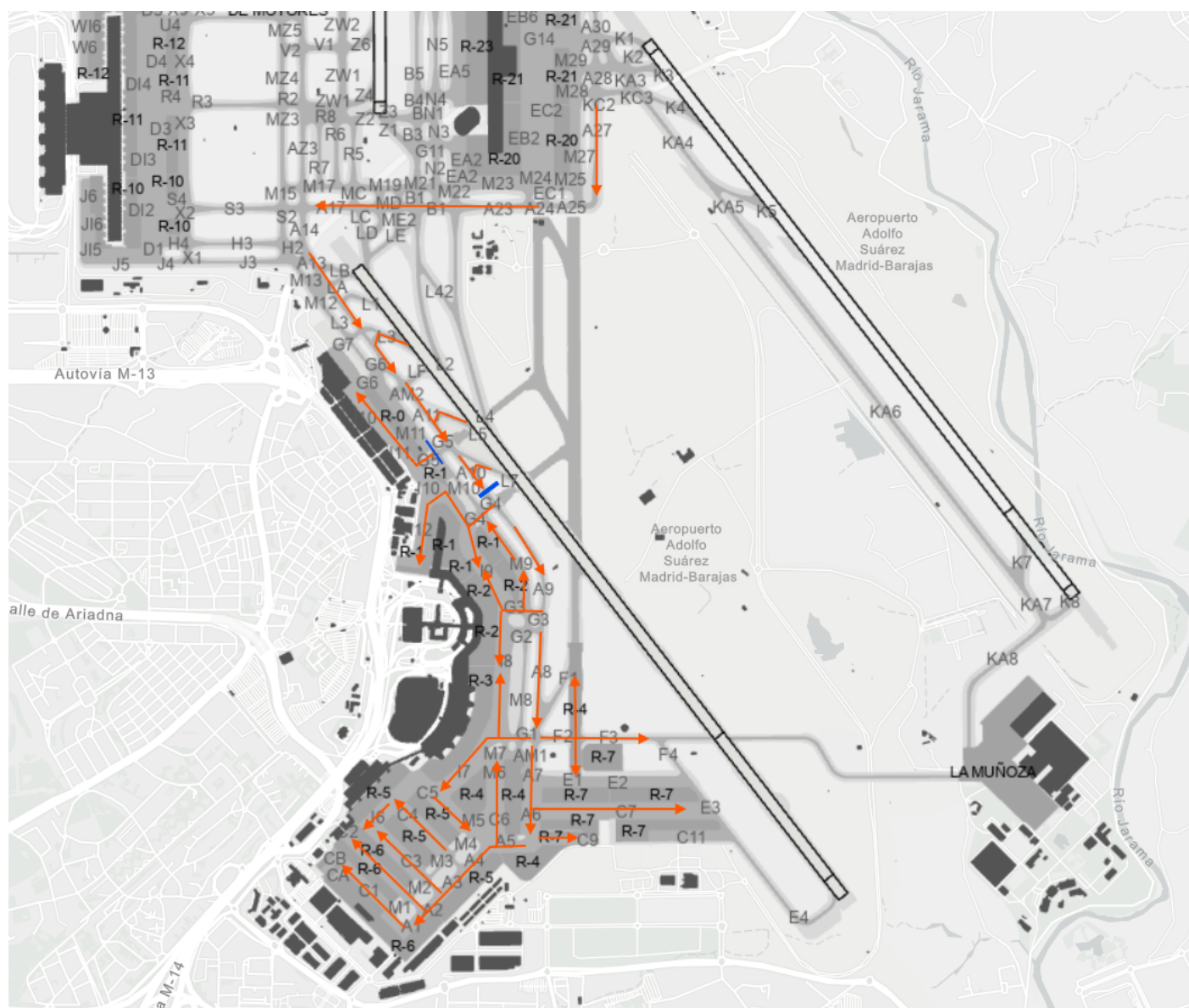
El flujo principal será salidas T4 via R, donde ocurrirá la transferencia entre SDP y ATC (barra azul). El flujo para TS4 en salida a la 36R será principalmente EB y EC al norte hacia los puntos de espera via N SUR.

36R



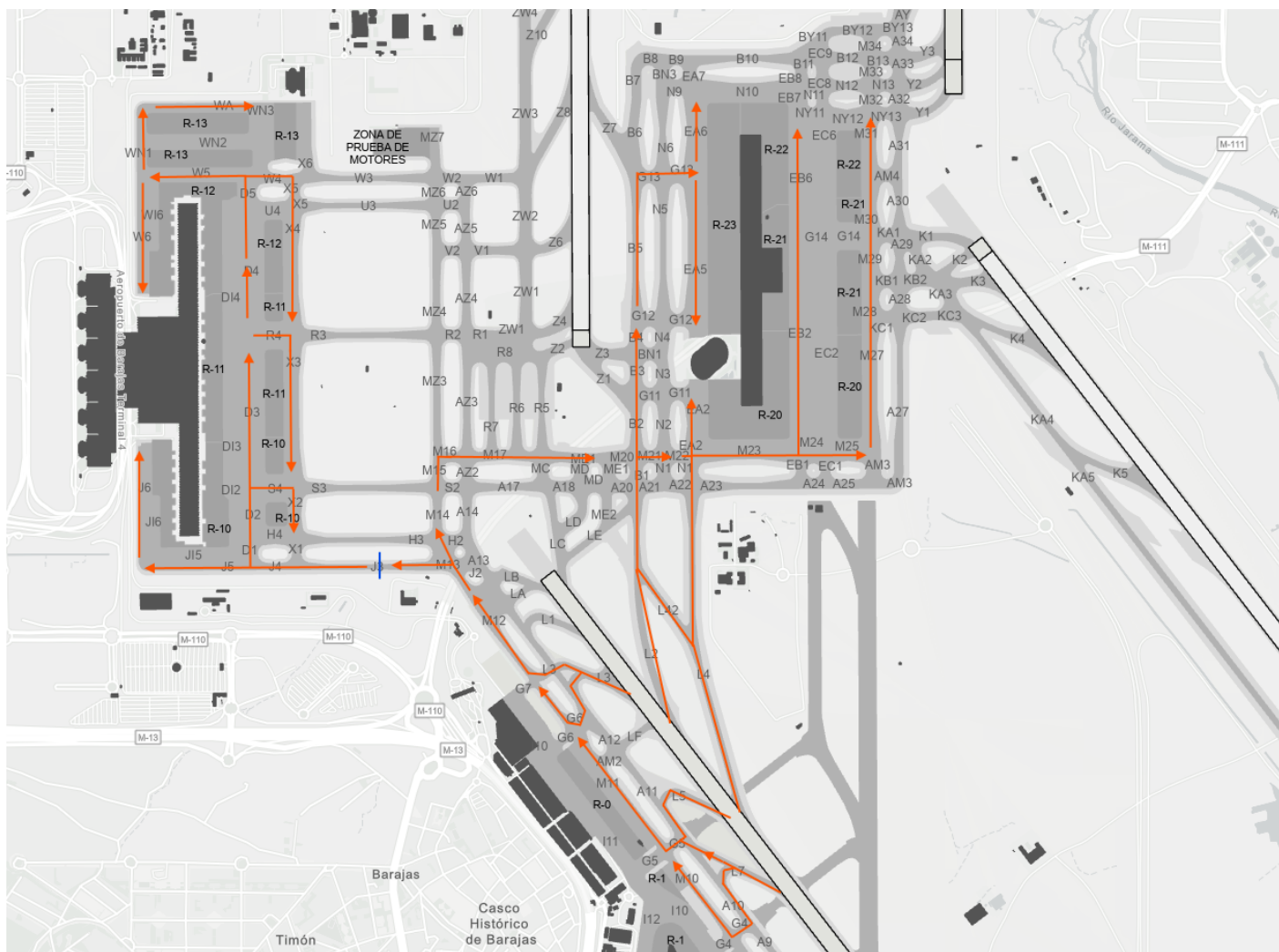
El flujo principal será salidas T4 via S, donde ocurrirá la transferencia entre SDP y ATC (barra azul). El flujo para T4S en salida a la 36R será principalmente G12->B, EA7->B, EB y EC al norte hacia los puntos de espera.

NORTE LLEGADAS T1,2,3

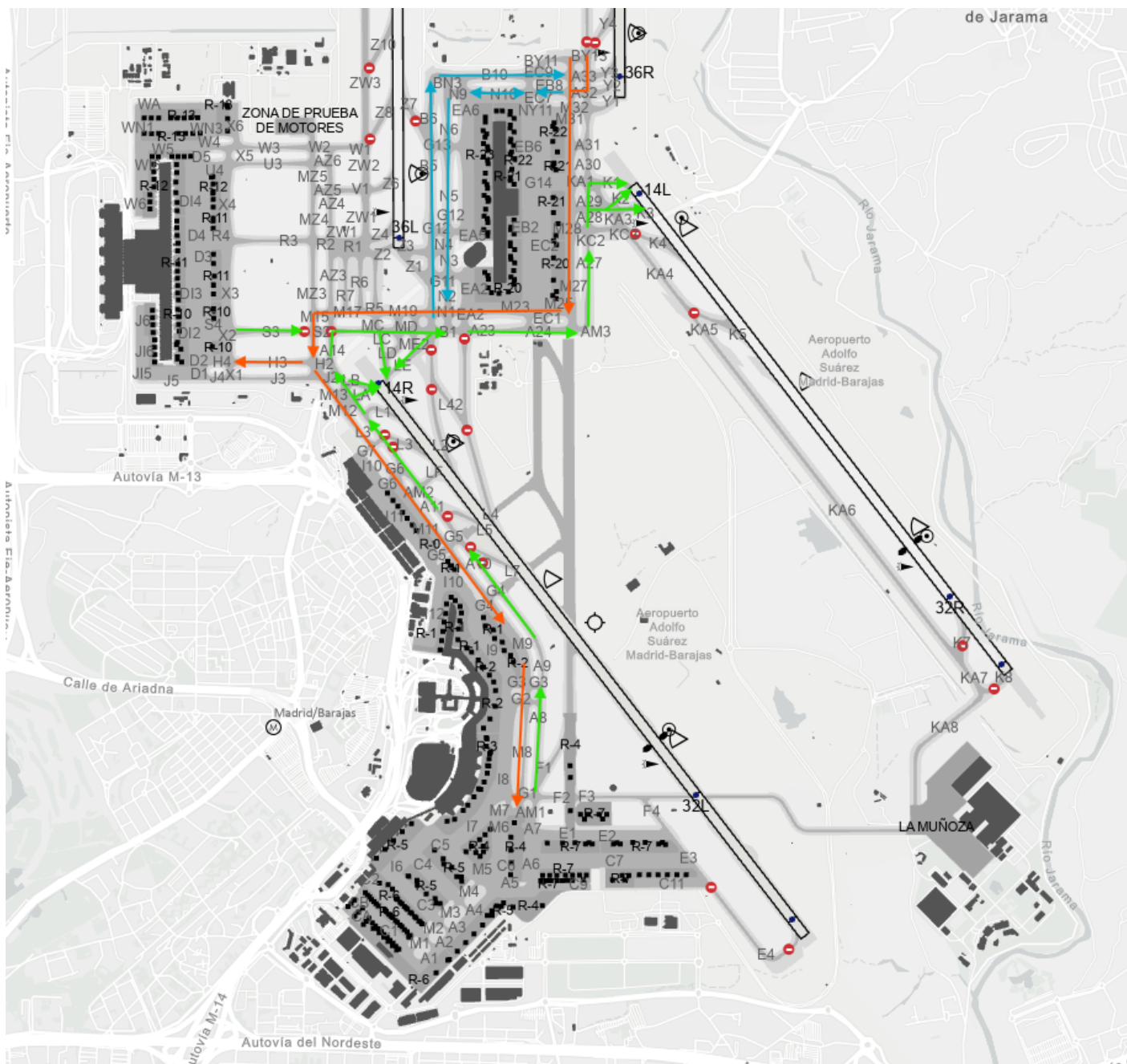


El flujo principal será rodar A al sur y usar GATE1, GATE3, GATE4 o GATE5 según corresponda para T123; FBO y CARGO será A al sur. La transferencia entre SDP y ATC (barra azul) ocurrirá en A10 (A10-2) o GATE 5, como corresponda.

NORTE LLEGADAS T4, T4S



El flujo principal será rodar A al sur hasta integrarse M al norte lo antes posible, se usará J para acceder a la plataforma de la T4 o EA, GATE13 -> EA, EB según corresponda para T4S. La transferencia entre SDP y ATC (barra azul) ocurrirá en J3 (J3-2) para la T4.

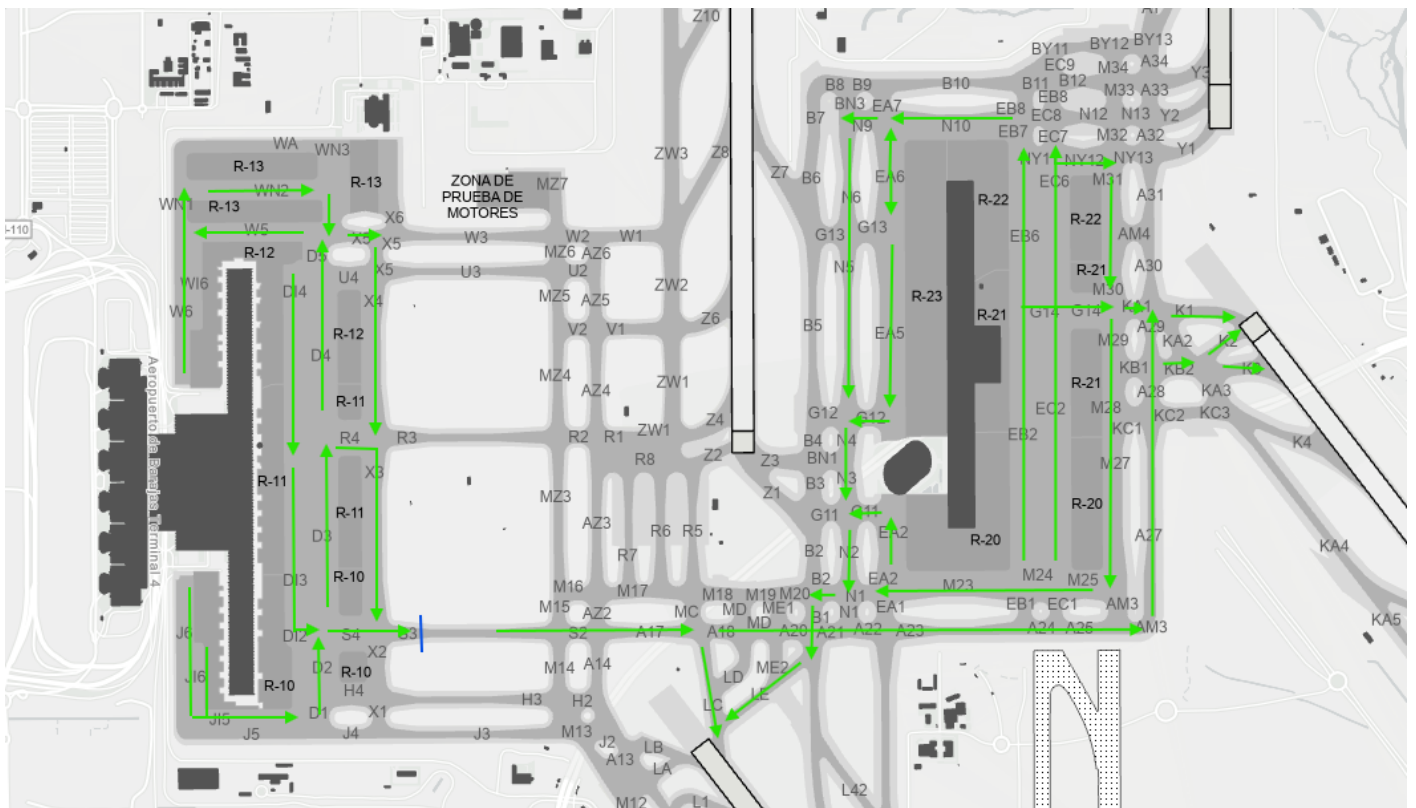


SUR SALIDAS T1,2,3



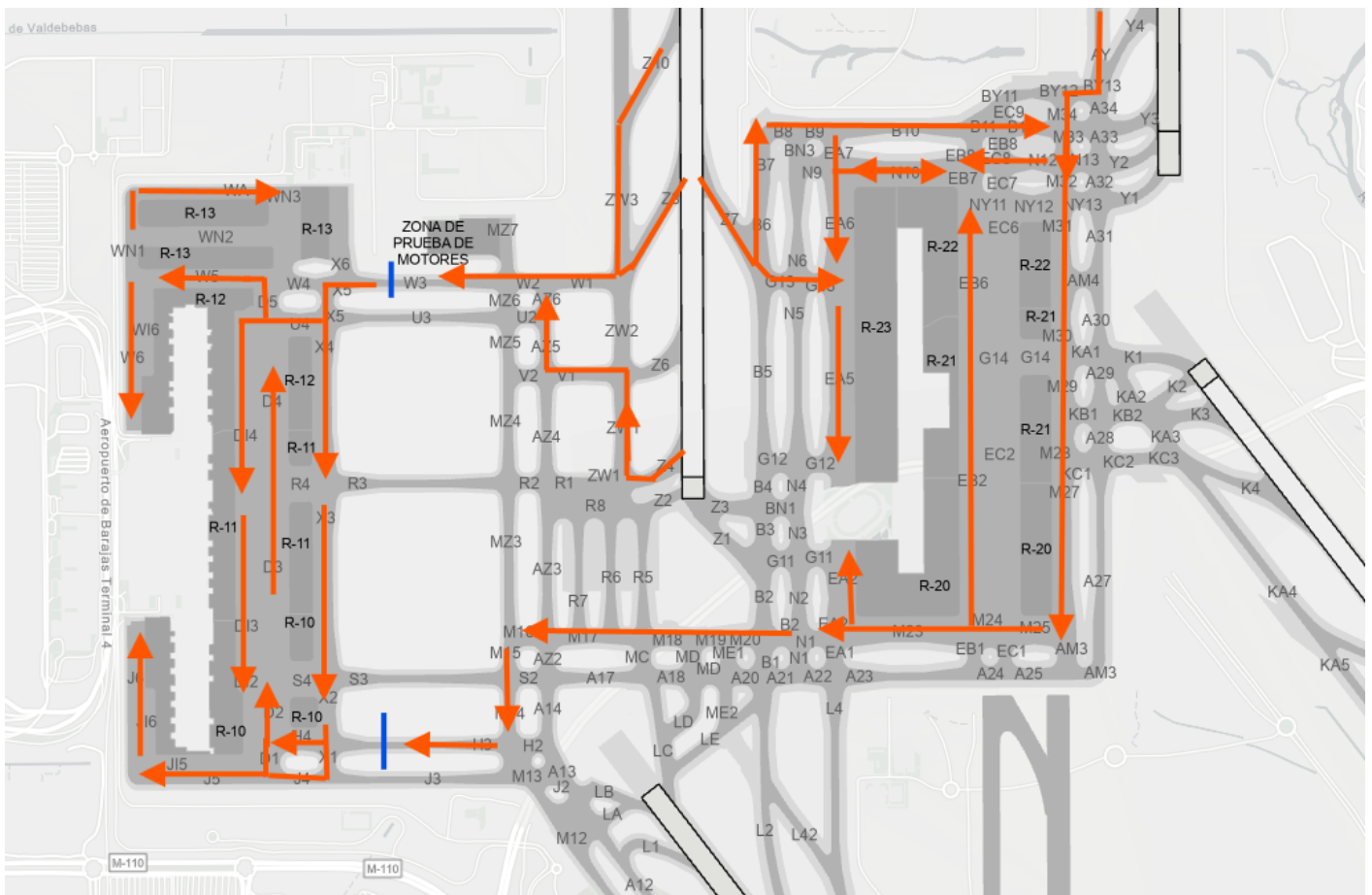
El flujo principal será salidas T1 via G1 -> A, T2 via G2 -> A principalmente, T3 via G4 -> A y G6 -> A. La transferencia entre SDP y ATC (barra azul) ocurrirá en G6 o A10 (A10-2), dependiendo de la terminal de salida.

SUR SALIDAS T4, T4S



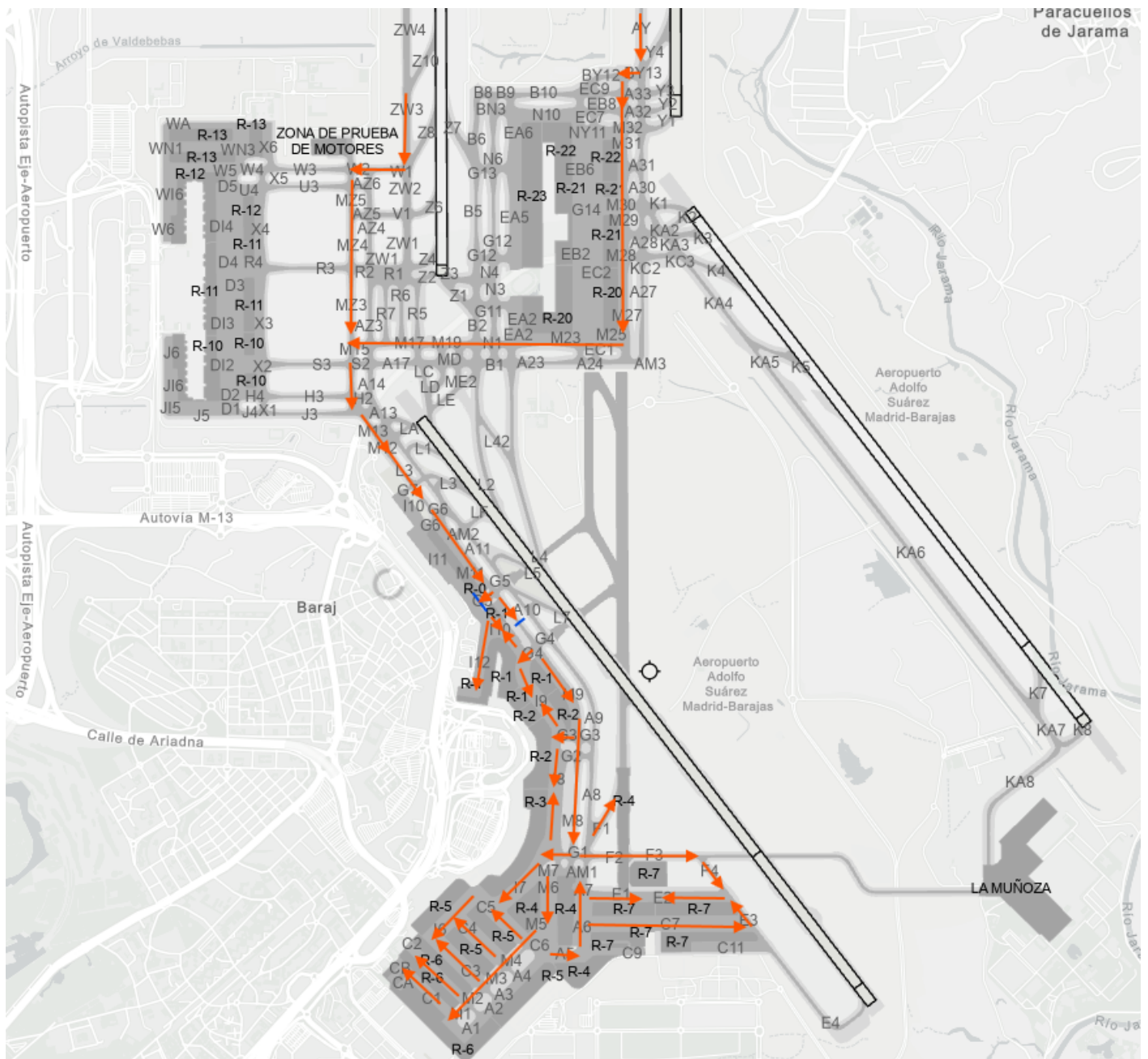
El flujo principal será salidas T4 via S, donde ocurrirá la transferencia entre SDP y ATC (barra azul) en S3-2. El flujo para T4S en salida a la 14R o 14L será principalmente EB y EC al norte hacia los puntos de espera via N SUR o M SUR via GATE 14.

SUR LLEGADAS T4, T4S



El flujo principal desde la 18L a la T4 será rodar M al sur hasta M14 para acceder via H a la plataforma de la T4. Para acceder a la T4 desde la 18R será vía W, hasta el punto de transferencia SDP W3-2. Para acceder a la T4S desde la 18L será via N12, N11, N10, EA o M EB/EA. Desde la 18R será via G13, EA6/EA5 o B, M, EB o EA.

SUR LLEGADAS T1,2,3



El flujo principal de llegadas a T1, T2 , T3 será via M al sur y entradas por las puertas GATE5 (transferencia SDP), GATE4. GATE3, GATE1. La transferencia SDP en M será en el punto intermedio M10-2.

HOT SPOTS

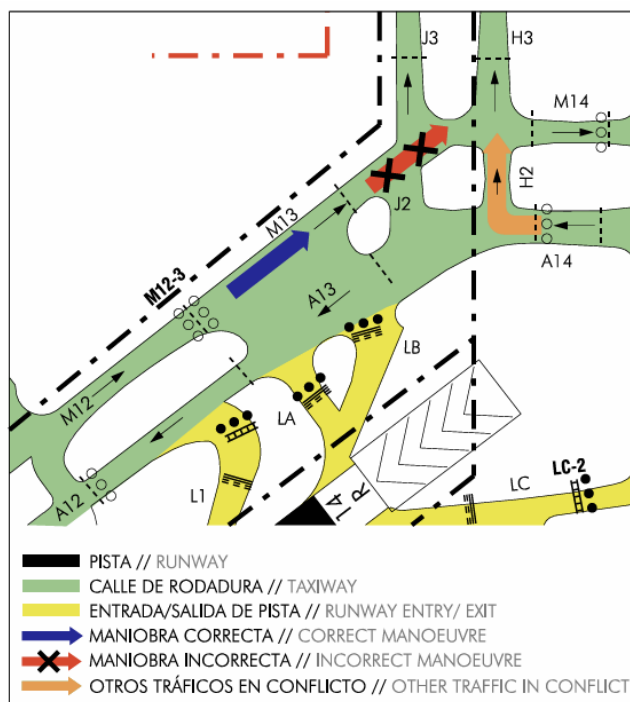
Dada la complejidad de la rodadura de Madrid-Barajas, existen definidos en Barajas multitud de lugares críticos "hot spots" donde situaciones de riesgo pueden ocurrir fácilmente. En esta sección revisaremos los aspectos aplicables a VATSIM y cómo mitigar el riesgo.

NORTE

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

Es importante que, en los casos que esta transferencia deba realizarse, **se recuerde a los tráficos su límite de autorización de rodaje.**

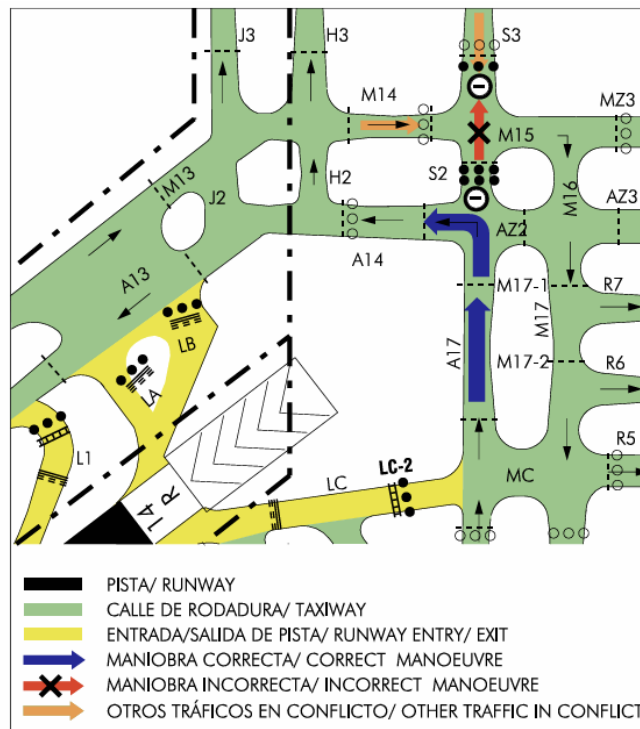
HOT-SPOT 3: Zona Oeste próxima al umbral RWY 14R/32L. TWY M13.



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.

En VATSIM, y cuando sea necesario instruir la detención, es recomendable instruir mantener "cortos de J". Hay tráficos que tienen escenarios sin el punto de espera intermedio de M13, por tanto, "cortos de J" es una instrucción más precisa.

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

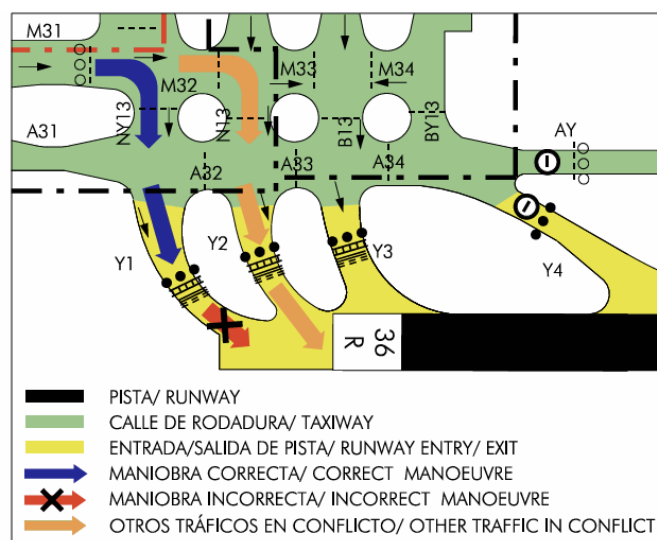


Aeronaves rodando por A17 DEBEN GIRAR A LA IZQUIERDA EN A14 y no continuar de frente, para evitar conflicto con aeronaves en rodaje provenientes de S3 y "M".

Es importante vigilar este punto, y actuar con rapidez cuando un tráfico rodando por A esté entrando ya a S2, antes de cruzar M. **Puesto que cuando la aeronave cruce M, la situación es irreversible.**

En este mismo punto, en VATSIM, es común que los pilotos que no están familiarizados con LEMD. Cuando ruedan al norte por M y llegan a M15 no giren hacia M16, si no que por error entran a MZ3. Es importante vigilar y en la medida de lo posible intentar prevenir esta confusión.

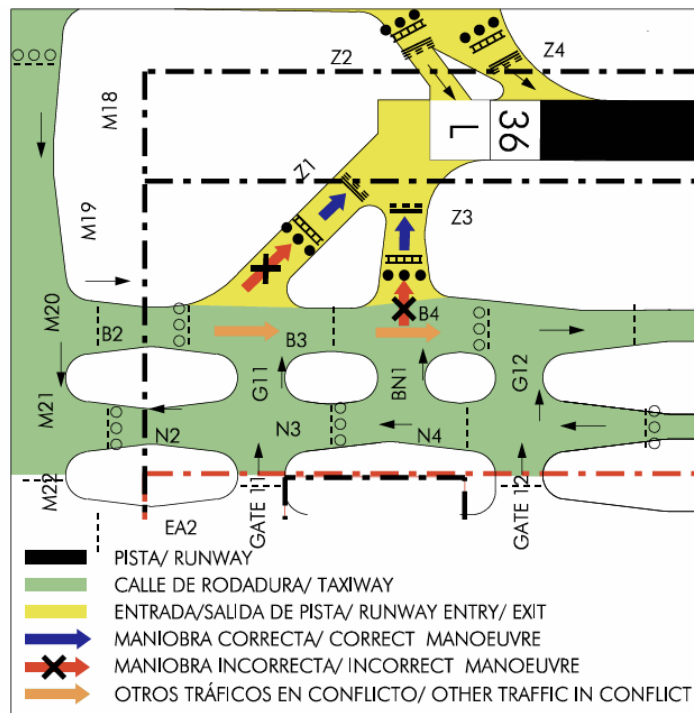
HOT-SPOT 5: Zona próxima al umbral RWY 36R. TWY Y1, Y2 y Y3.



Dada la gran posibilidad de desorientación por parte de los pilotos en esta zona, **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.**

HOT-SPOT 6: Zona próxima al umbral RWY 36L y TWY Z3 y Z1.



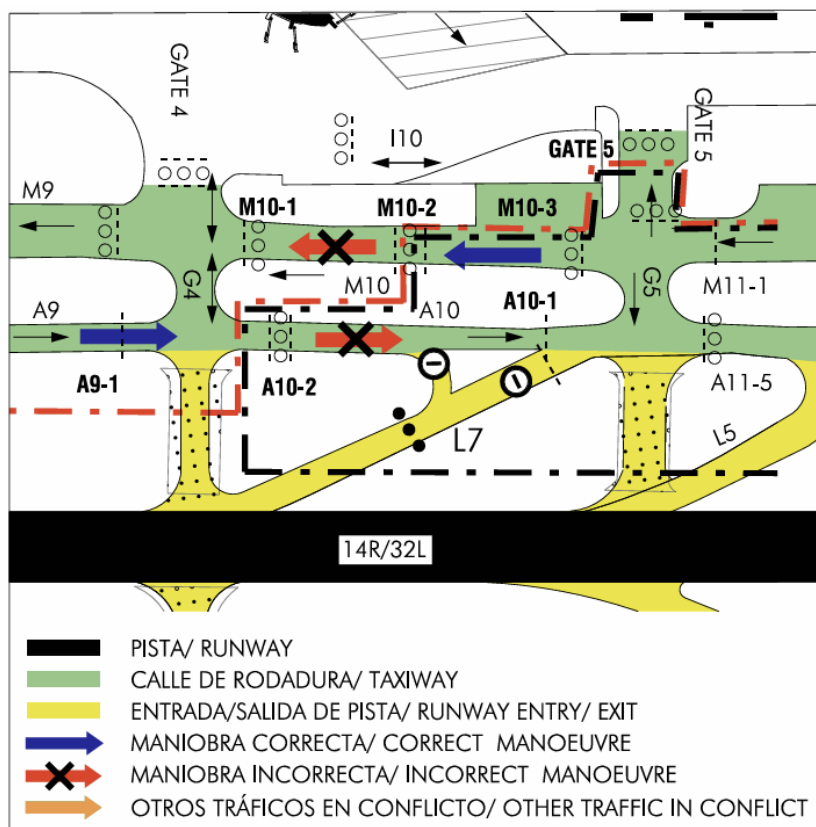
Aeronaves posicionándose en los puntos de espera de la pista, deben pararse **LO MÁS PRÓXIMO POSIBLE AL PUNTO DE ESPERA DE LA PISTA** para permitir la mayor distancia libre tras ella para la circulación de tráfico por TWY B.

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.

En VATSIM, puede haber tráficos que por desconocimiento mantenga en el punto de espera de la pista CAT I. En estos casos, deberemos instruir a los tráficos a continuar hasta el punto de espera ordinario de la pista, sin instruirle a cruzar la barra de parada.

SUR

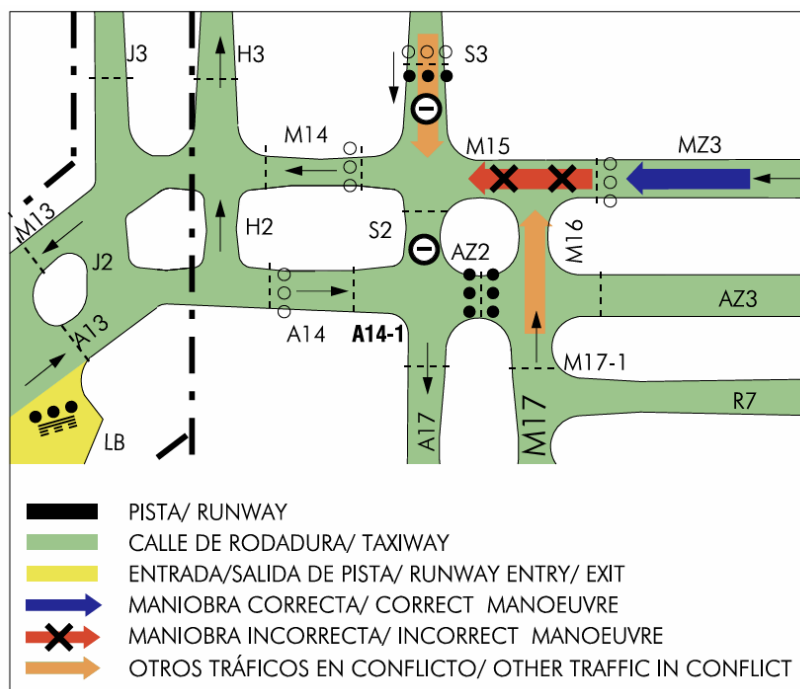
HOT-SPOT 1: Zona Oeste RWY 14R/32L. TWY M10 y A10 (puntos de transferencia SDP-ATC M10-2 y A10-2)



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.**

Es importante que, en los casos que esta transferencia deba realizarse, **se recuerde a los tráficos su límite de autorización de rodaje.**

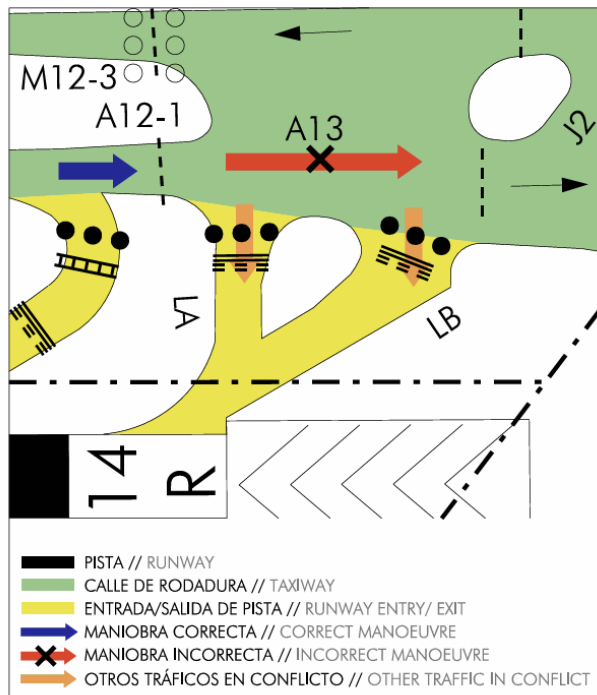
HOT-SPOT 2: Zona Oeste próxima al umbral RWY 14R. TWY MZ3 y M



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

HOT-SPOT 3: Zona próxima umbral RWY 14R y TWY LA y 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.

En VATSIM, puede haber tráficos que por desconocimiento mantenga en el punto de espera de la pista CAT I. En estos casos, deberemos instruir a los tráficos a continuar hasta el punto de espera ordinario de la pista, sin instruirle a cruzar la barra de parada.

OPERACIÓN DEL RESPONDEDOR EN MODO S EN TIERRA

Con el fin de permitir la cooperación necesaria con el **Sistema Avanzado de Vigilancia basado en Modo S**, el controlador deberá asegurarse de que las aeronaves que operen mantengan activado el transpondedor Modo S en tierra, salvo cuando se encuentren totalmente estacionadas.

Durante la solicitud de puesta en marcha, retroceso o rodaje, el ATCO verificará que el piloto ha seleccionado el código Modo A asignado en posición **AUTO** o, en su defecto, en posición **ON (XPDR)**. Esta configuración deberá mantenerse desde la autorización inicial hasta que la aeronave se encuentre detenida en su puesto de estacionamiento, momento en el cual el piloto deberá pasar el transpondedor a **STBY**.

En caso de aeronaves en rodaje sin plan de vuelo, el ATCO instruirá la selección del **código 2000 en Modo A**.

OPERACIONES DE DESHIELO DE AERONAVES

PROCEDIMIENTO DE SOLICITUD

En caso de que la aeronave solicite el deshielo una vez iniciado el retroceso o el rodaje, GMC o SDP, dependiendo del área donde se encuentre la aeronave, le dirigirán para que regrese a plataforma a un puesto de estacionamiento disponible. Una vez allí, el piloto, deberá contactar de nuevo con Autorizaciones y modificar el plan de vuelo si fuera necesario.

No se admitirán solicitudes de deshielo para vuelos con autorización de puesta en marcha recibida. Ni se admitirán solicitudes de deshielo vía TWR.

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 y M16 a AZ3 en caso de habilitación.
 - Configuración Sur:
 - Vía R8 a R5, R6 y R7 y AZ3 en caso de habilitación.
- Entrada a zona de deshielo próxima a la cabecera de RWY 36R:
 - Configuración Norte:
 - Vía B10 a BY12, B12, EB8 a N12 y NY12 en caso de habilitación. Vía M29, KA1 a A30 y M30, AM4 a A31 aproando la aeronave al norte (en caso de habilitación).
 - Configuración Sur:
 - Vía B10 a BY12, B12, EB8 a N12 y NY12 en caso de habilitación. Vía A29 a A30 y A31 en caso de habilitación.

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.

INFORMACIÓN ADICIONAL

Si has encontrado información errónea en esta página o hay algo que crees que podrías mejorar, comunicalo por [email a operaciones](#).

Log de versiones

(ACCSP54) 1558357 - Redacción inicial. (16/11/2025)

Revision #50

Created 2025-09-08 16:24:08 UTC by Operaciones

Updated 2026-04-01 07:49:56 UTC by Operaciones