

Carta Operacional ATS entre SDP T123 y LEMD

ASUNTO: *Procedimientos relacionados con la coordinación y encaminamiento del movimiento de aeronaves en superficie entre el Servicio de Dirección en la Plataforma del T123 y la Torre de Control de Aeródromo del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas*

1. INTRODUCCIÓN

1.1. Fecha de vigencia: 09/02/2026

1.2. Finalidad:

El propósito de esta Carta Operacional ATS es definir los procedimientos de coordinación a aplicar entre el Servicio de Dirección en la Plataforma de la Terminal T123 del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas y la Torre de Control de Aeródromo para la transferencia del tráfico entre las áreas de responsabilidad definidas para cada dependencia.

1.3. Campo de aplicación:

Los procedimientos contenidos en el presente acuerdo se aplicarán al Tránsito Aéreo General (GAT), de acuerdo con las reglas y disposiciones del RCA y AIP España, y al movimiento de Aeronaves en el Área de Responsabilidad del Servicio de Dirección en la Plataforma, de acuerdo al Manual del Aeropuerto.

1.4. Organismo responsable:

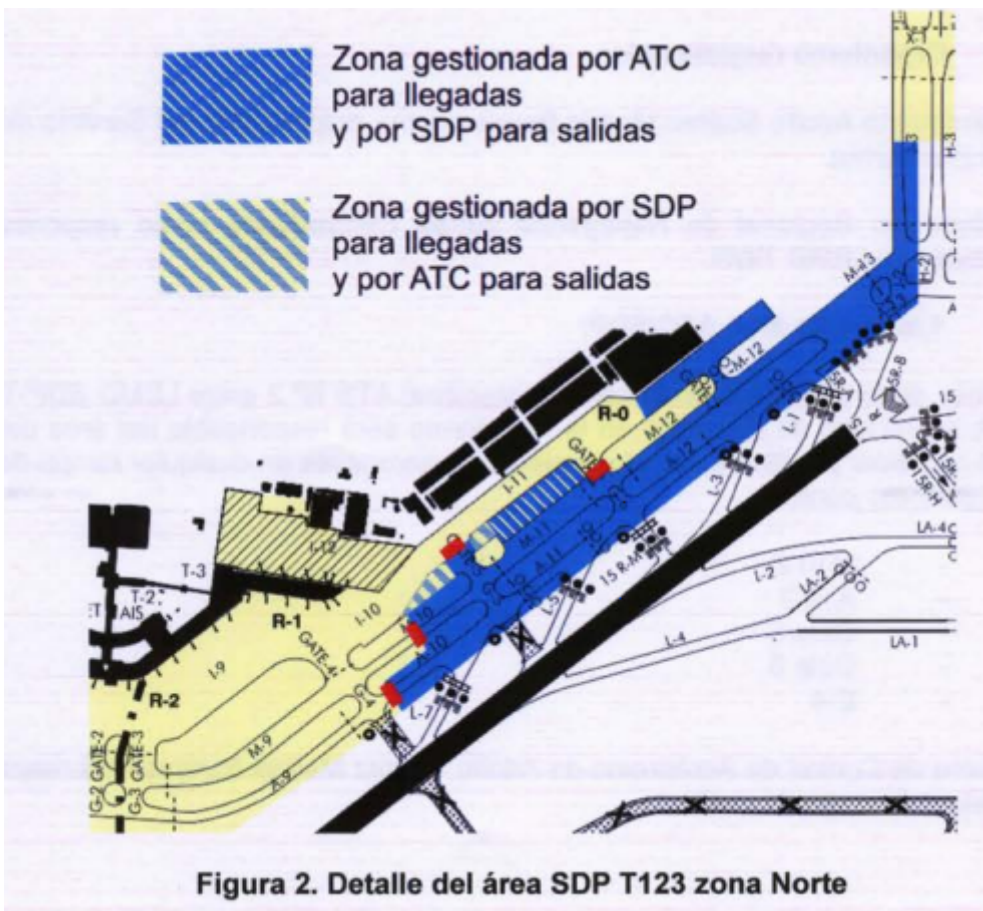
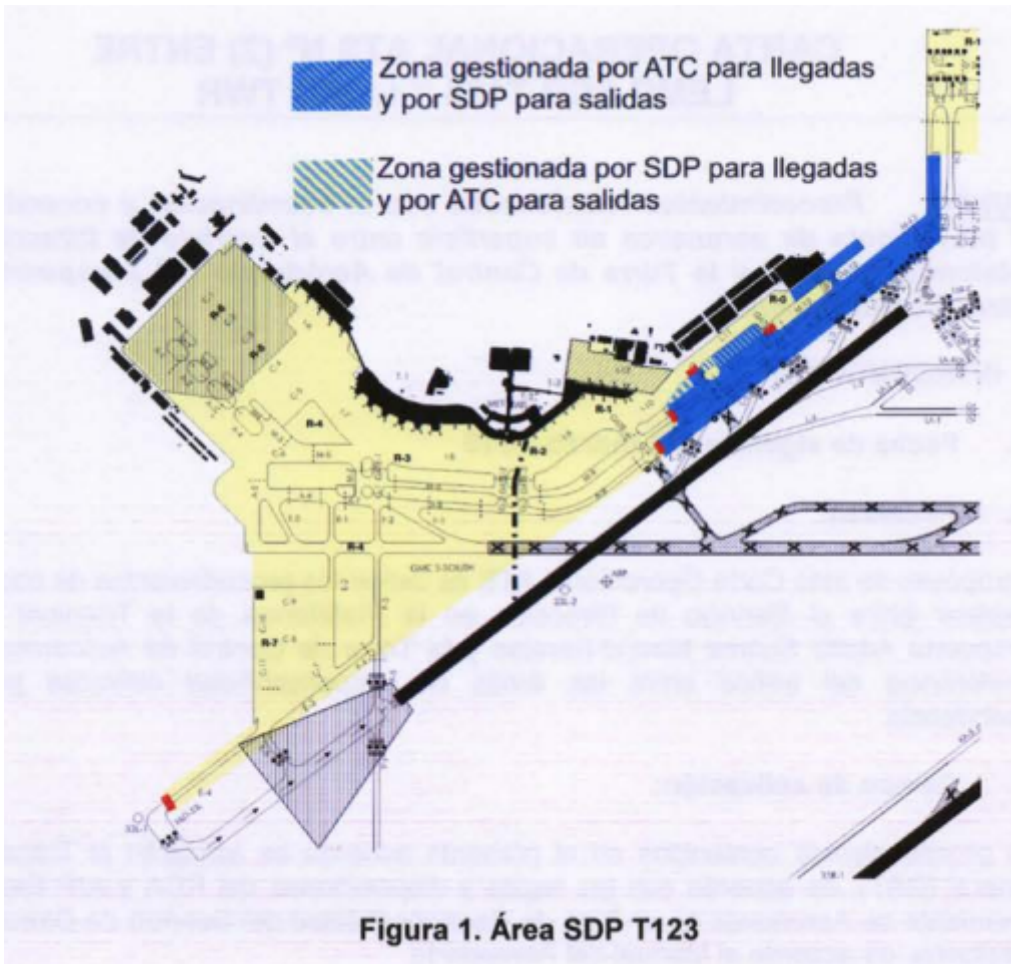
VATSIM Spain será el encargado tanto del control del SDP como de la rodadura de todo el aeropuerto.

1.5. Límites de área ATC/SDP:

Además de lo estipulado en la carta operacional ATS N° 2 entre LEMD SDP-T4 y LEMD TWR, el Servicio de Dirección en la Plataforma será responsable del área comprendida entre cualquier puesto de estacionamiento de aeronaves en cualquier rampa de la T123 y los siguientes puntos:

- M10-2
- A10-2
- Gate 5
- Gate 6
- E-4

La Torre de Control de Aeródromo de Adolfo Suárez Madrid-Barajas será responsable en el resto de campos de vuelo.



1.6. Puntos límite de instrucciones:

Son los puntos en los que, de conformidad con los procedimientos de encaminamiento de esta carta operacional, el tráfico, en ausencia de indicaciones adicionales por parte de ATC/SDP, detendrá su rodaje.

2. PROCEDIMIENTOS DE ENCAMINAMIENTO

Las aeronaves seguirán las rutas de rodaje normalizado establecidas en la parte correspondiente del AIP.

- Las aeronaves que abandonen la pista 32L por L-7 y que tengan como destino la plataforma T4 o la rampa 0 serán instruidas directas a M vía G5.
- Las entradas al extremo y parte trasera del dique norte (de T30 a T40) así como a los estacionamientos 6 a 9, serán instruidas a Gate 5. En caso de que Gate 5 esté ocupado por una aeronave, y no quede libre antes de una segunda llegada deba utilizarlo, se instruirá a la segunda vía A10 (configuración norte) o M10 (configuración sur) según procedimiento de transferencia reflejado en el punto 3 de esta carta operacional.
- Las entradas a los hangares 1 y 2 de Iberia serán instruidas a Gate 6. Se deberá tener en cuenta que este es un punto de transferencia normalizado de salida por lo que la coordinación entre ATC y SDP se debe efectuar con tiempo y ATC no autorizará en ningún caso a cruzar la rodadura M hasta que SDP no acepte el remolcado. Así mismo SDP confirmará a su colateral de TWR por línea caliente cuando el remolque se encuentre en su área de responsabilidad.

3. PROCEDIMIENTOS DE COORDINACIÓN Y TRANSFERENCIA

3.1. Generalidades.

Los procedimientos incluidos en la presente Carta Operacional serán de aplicación general, salvo circunstancias operativas excepcionales que aconsejen otros procedimientos distintos.

Los cambios en los puntos de transferencia y/o límites de instrucciones respecto a los establecidos como normalizados en esta carta operacional requieren una coordinación entre ATC y SDP, que deberá ser a través de línea caliente.

En función de la situación del tráfico, la dependencia colateral podrá aceptar o no el cambio. Para evitar comunicaciones adicionales o que induzcan a error, especialmente a la aeronave, se deberá tomar la decisión con la debida antelación, y comunicarla de forma inmediata.

El empleo de un punto para transferencia entre ATC y SDP, no contemplado en el procedimiento normalizado es posible siempre que exista una coordinación previa entre ambas dependencias (ATC y SDP) considerando, asimismo, la disponibilidad de balizamiento y la posible afección a la operación en pista y calles de rodaje.

Se deberá tener en cuenta que el acceso a los hangares 1 y 2 de Iberia se realizará siempre por Gate 6. Las coordinaciones requeridas para este tipo de operación se realizarán con la suficiente antelación para evitar conflictos en esa puerta. Así mismo SDP confirmará a su colateral de TWR por línea caliente cuando el remolque se encuentre en su área de responsabilidad.

3.1.1. Procedimiento normalizado de transferencia

La coordinación en el procedimiento normalizado de transferencia se realiza de modo silencioso, es decir, sin comunicación entre ATC y el SDP.

La transferencia de aeronaves (ya sean autopropulsadas o remolcadas) y/o vehículos y siempre que sea posible, se efectuará lo antes posible cuando se acerquen a las inmediaciones de los puntos límite de instrucciones de rodaje y libres de conflicto, manteniendo éstos en cualquier caso como límite de instrucciones de rodaje.

Los puntos límite de instrucciones de rodaje normalizados son los recogidos en la siguiente tabla:

PUNTOS NORMALIZADOS LÍMITE DE INSTRUCCIONES DE RODAJE SDP T123			
		Calle/tramo de calle	Stand
CONFIGURACIÓN NORTE	Entradas	Gate 5	Del T30 al T40 y del 6 al 9
		Directos a stand desde M-11*	Del 1 al 5
		Gate 6	Hangares 1 y 2
		A10 corto de G4	Resto de estacionamientos
	Salidas	Gate 6	Del 1 al 5 y del T-30 al T40, Hangares 1 y 2
		Directa sobre M-10 en área de maniobras**	Del 6 al 9
		M10 corto de G5	Resto de estacionamientos
CONFIGURACIÓN SUR	Entradas	Gate 5	Del T30 al T40 y del 6 al 9
		Directos a stand desde M-11*	Del 1 al 5
		Gate 6	Hangares 1 y 2
		M10 corto de G4	Resto de estacionamientos
	Salidas	Gate 6	Del 1 al 5 y del T30 al T40, Hangares 1 y 2
		Directa hacia G-5 (según AIP)**	Del 6 al 9
		A10 corto de G5	Resto de estacionamientos
	Otros	E-4 (Abortos de despegue de 14R)	-

*Las aeronaves que realicen procedimiento "directo a stand", serán instruidas por ATC al parking que les corresponda.

**Las salidas de los estacionamientos 6 a 9 serán directamente al área de maniobras por lo que CLD instruirá a las mismas a contactar con la correspondiente frecuencia GMC una vez les apruebe la puesta en marcha. GMC coordinará con SDP mediante línea caliente las salidas de dichos estacionamientos puesto que las mismas saldrán vía M10 o puerta 5 y no directamente sobre M11. Los tráficos en salida de los stands 7, 8 y 9 contactarán directamente con ATC para iniciar el rodaje.

3.1.1.1. Transferencia en salida:

CLD expedirá la autorización de control de tránsito aéreo y de puesta en marcha para las aeronaves que salen (CLD activará la función de puesta en marcha) e instruirá a la aeronave a que comunique con SDP en la frecuencia correspondiente.

Las aeronaves que rueden por sus propios medios de un estacionamiento a otro del aeropuerto no estarán sujetas a autorización de puesta en marcha por parte de ATC.

SDP será el encargado de expedir las instrucciones y aprobación de retroceso y/o rodaje hacia el punto de transferencia, previa comprobación de la autorización de puesta en marcha por parte de ATC. Cuando el SDP apruebe el rodaje o el retroceso, según corresponda por la posición de la aeronave, activará la Función "TAXI" en EuroScope.

SDP instruirá a la aeronave que contacte con la primera posición de rodadura ATC en la frecuencia correspondiente, considerando los límites de instrucciones de rodaje.

En caso de que la aeronave sufra alguna incidencia o cambio en la hora asignada durante el rodaje hasta el punto de transferencia, el SDP coordinará con el CTA de Torre las acciones que correspondan en función del tiempo estimado de resolución de la incidencia.

En el caso de que se produzcan cambios en algún campo del Plan de Vuelo (en particular cambio o asignación de CTOT y SID, código SSR, tipo de aeronave, etc), antes de la preactivación del FP (activación de la función P/B y o TAX), será necesario que el SDP comunique al CTA de Torre dicho cambio.

3.1.1.1.1. Tráfico de salida en configuración Norte:

Se instruirá a la aeronave a rodar corto de G5. Cuando la aeronave esté cruzando G4, y libre de conflicto, el SDP recordará a la aeronave que debe mantener corto de G5 y le instruirá a contactar con GMC en la frecuencia correspondiente.

3.1.1.1.2. Tráfico de salida en configuración Sur:

Se instruirá a la aeronave a rodar hasta corto de G5. Cuando la aeronave haya cruzado G4, y libre de conflicto, el SDP recordará a la aeronave que debe mantener corto de G5 y le instruirá a contactar con GMC en la frecuencia correspondiente.

3. 1. 1. 2. Transferencia en llegada:

GMC autorizará a la aeronave hasta el límite de instrucciones de rodaje. Cuando ésta alcance las proximidades del mismo, GMC instruirá a la aeronave para que contacte con el SDP en la frecuencia correspondiente.

3.1.1.2.1. Tráfico de llegada en configuración Norte:

GMC autorizará a la aeronave a rodar hasta corto de G4. Cuando la aeronave haya cruzado G5, y libre de conflicto, se recordará a la aeronave que debe mantener corto de G4 y será instruida a contactar con SDP en la frecuencia correspondiente.

3.1.1.2.2. Tráfico de llegada en configuración Sur:

GMC autorizará a la aeronave a rodar hasta corto de G4. Cuando la aeronave haya cruzado G5, y libre de conflicto, se recordará a la aeronave que debe mantener corto de G4 y será instruida a contactar con SDP en la frecuencia correspondiente.

3.1.2. Gestión de retorno de aeronaves al puesto de estacionamiento

3.1.2.1. Aeronaves que no han abandonado el área SDP

Cuando la aeronave comunique al SDP la necesidad de volver al puesto de estacionamiento, SDP revocará la función TAXI en el sistema EuroScope.

SDP informará de este hecho a CLD vía línea caliente y CLD revocará la puesta en marcha si procede.

En caso de que CLD revoque la puesta en marcha a iniciativa propia, informará de este hecho a SDP vía línea caliente.

3.1.2.2. Aeronaves que han abandonado el área SDP

Cuando la aeronave comunique a Torre la necesidad de volver al puesto de estacionamiento, Torre informará de este hecho a SDP lo antes posible vía línea caliente, e informará también del punto de transferencia a utilizar. Cualquier otra información transmitida por el piloto que pueda ser de interés para el SDP se comunicará por la misma vía.

Una vez en el área de responsabilidad del SDP, éste revocará la función TAXI en EuroScope e informará a CLD de la situación vía línea caliente para que revoque la puesta en marcha si procede.

3.1.3. Gestión de aeronaves remolcadas

La dependencia transferidora comunicará vía línea caliente con la dependencia aceptante según la ruta prevista para la aeronave, la existencia del movimiento, su destino, y el punto de transferencia.

3.2. Comunicaciones.

Las comunicaciones necesarias para coordinar transferencias o transmitir cualquier tipo de información que afecte a la operatividad se realizarán por **línea caliente**.

Las comunicaciones serán entre colaterales de **GMC y SDP** o entre **SDP y CLD**.

Las comunicaciones entre el **CTA de Torre** y el **SDP** serán vía **línea dedicada**.

3.3. Cambio de configuración de pista

Si se produce un cambio de pista el **CTA de Torre** avisará al **SDP** vía línea dedicada.

Si una aeronave se encuentra retrocediendo (o ha iniciado el rodaje desde un estacionamiento remoto), se mantendrá el encaminamiento previo al cambio de pista, y se entregará el tráfico en el punto de transferencia original, a no ser que ATC le solicite que lo encamine a un nuevo punto. El CTA de TWR decidirá el momento de cambio de sentido de A y M y lo comunicará con la mayor antelación posible al SDP, coordinando ambos la mejor manera de llevar a cabo las transferencias de los tráficos afectados.

En el punto de transferencia, SDP mantendrá a la aeronave en su frecuencia hasta que el colateral GMC se lo solicite.

Si la aeronave no ha iniciado retroceso (o el rodaje desde un estacionamiento remoto), el SDP volverá a transferir el tráfico al CLD para que le expida la nueva autorización de control de tránsito aéreo para las aeronaves que salen y comience el procedimiento de transferencia.

3.4 Incumplimiento por parte de una aeronave de la tolerancia ASAT

Si un vuelo no ha iniciado el retroceso o rodaje dentro del tiempo estipulado (**5min / 10min desde la ASAT**) sin causa que justifique un incumplimiento, se devolverá el vuelo a la frecuencia de CLD para que revoque la autorización de puesta en marcha.

La devolución implica que, SDP informará de este hecho a CLD vía línea Caliente.

3.5 Procedimiento de coordinación en caso de solicitud de deshielo una vez iniciado el rodaje.

La aeronave que solicite deshielo una vez iniciado el rodaje regresará a la plataforma. TWR y SDP realizarán las coordinaciones necesarias entre sí para dirigir el tráfico de nuevo hacia la plataforma.

3.6 Coordinación en caso de solicitud de arranque cruzado de motores en una posición remota.

Cuando una aeronave solicite arranque cruzado de motores, en la frecuencia de CLD, el ATC informará de esta circunstancia al SDP vía línea Caliente.

3.7. Apertura y cierre de sectores en el área SDP

El SDP comunicará vía línea dedicada al CTA de Torre el cambio de configuración de sectores en el área SDP.

3.8. Procedimiento de actuación en LVC

En caso de LVC, cada dependencia procederá según lo estipulado en los LVPs correspondientes. Las aeronaves que pasen de una jurisdicción a otra lo harán utilizando los puntos de transferencia específicos para LVP, que coincidirán con el límite de área ATC/SDP correspondiente. La dependencia transferidora instruirá a la aeronave para que se detenga en el punto de transferencia, que en LVC coincidirá con el límite de área ATC/SDP, y comunique con la dependencia receptora.

Dependiendo de las condiciones de visibilidad y disponibilidad de sistemas de vigilancia, el SDP y el CTA de Torre coordinarán cuándo es necesario informar de que el punto de transferencia está libre antes de autorizar a la siguiente aeronave al mismo punto.

Todas las transferencias de tráfico se realizarán por A10-2, M10-2 y Gate-6.

Las arribadas por la pista 32L con destino a T4 serán instruidas preferentemente a abandonar la misma utilizando las calles L-2 y L-4. Si las circunstancias del tráfico lo permiten, podrán utilizar L-3 y L-5.

No se permitirá el uso de la calle de salida L-7.

3.9. Aborto de despegue Pista 14R

En estos casos el CTA de TWR informará al SDP, lo antes posible vía línea dedicada e informará también del punto de transferencia a utilizar. Cualquier otra información transmitida por el piloto que pueda ser de interés para el SDP se comunicará por la misma vía.

4. PROCEDIMIENTOS EN CASO DE INCIDENCIA

4. 1. Acceso de una aeronave no autorizada a una dependencia

La situación se da cuando una aeronave accede desde el área de responsabilidad de una dependencia a la colateral sin haber comunicado con la misma ni haber sido autorizada.

Si este hecho es detectado por la dependencia de origen esta comunicará preferentemente vía línea caliente con la dependencia de destino para coordinación las actuaciones a realizar.

Si la situación es detectada por la dependencia de destino solicitará a la de origen que comunique con la aeronave y le dé las correspondientes instrucciones, incluyendo el cambio de frecuencia.

4. 2. Fallo de SCV (Sistema de Comunicaciones Voz) entre SDP y TWR

En caso de fallo de las líneas calientes, la coordinación entre SDP y ATC se llevará a cabo ya sea por medios auxiliares o por mensaje privado.

4. 3. Llamadas de aeronaves en la frecuencia de emergencia (121.500 MHz).

En caso de recibir una llamada en la frecuencia de emergencia (121.500 MHz) por parte de una aeronave, cada dependencia se asegurará de que la aeronave se encuentra en su área de responsabilidad antes de asumir la responsabilidad sobre el tráfico. Adicionalmente, se ocupará la frecuencia el mínimo tiempo imprescindible.

5. Divulgación:

La divulgación de la presente Carta Operacional se divulgará entre los controladores y de VATSIM Spain para su conocimiento y aplicación de estos procedimientos aquí publicados.

Log de versiones

1513609

-

Redacción

inicial

Revision #1

Created 2026-02-09 18:07:49 UTC by Operaciones

Updated 2026-02-09 18:46:21 UTC by Operaciones