

Carta Operacional ATS entre SDP T4 y LEMD

ASUNTO: *Procedimientos relacionados con la coordinación y encaminamiento del movimiento de aeronaves en superficie entre el Servicio de Dirección en la Plataforma de la T4 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 T4 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:

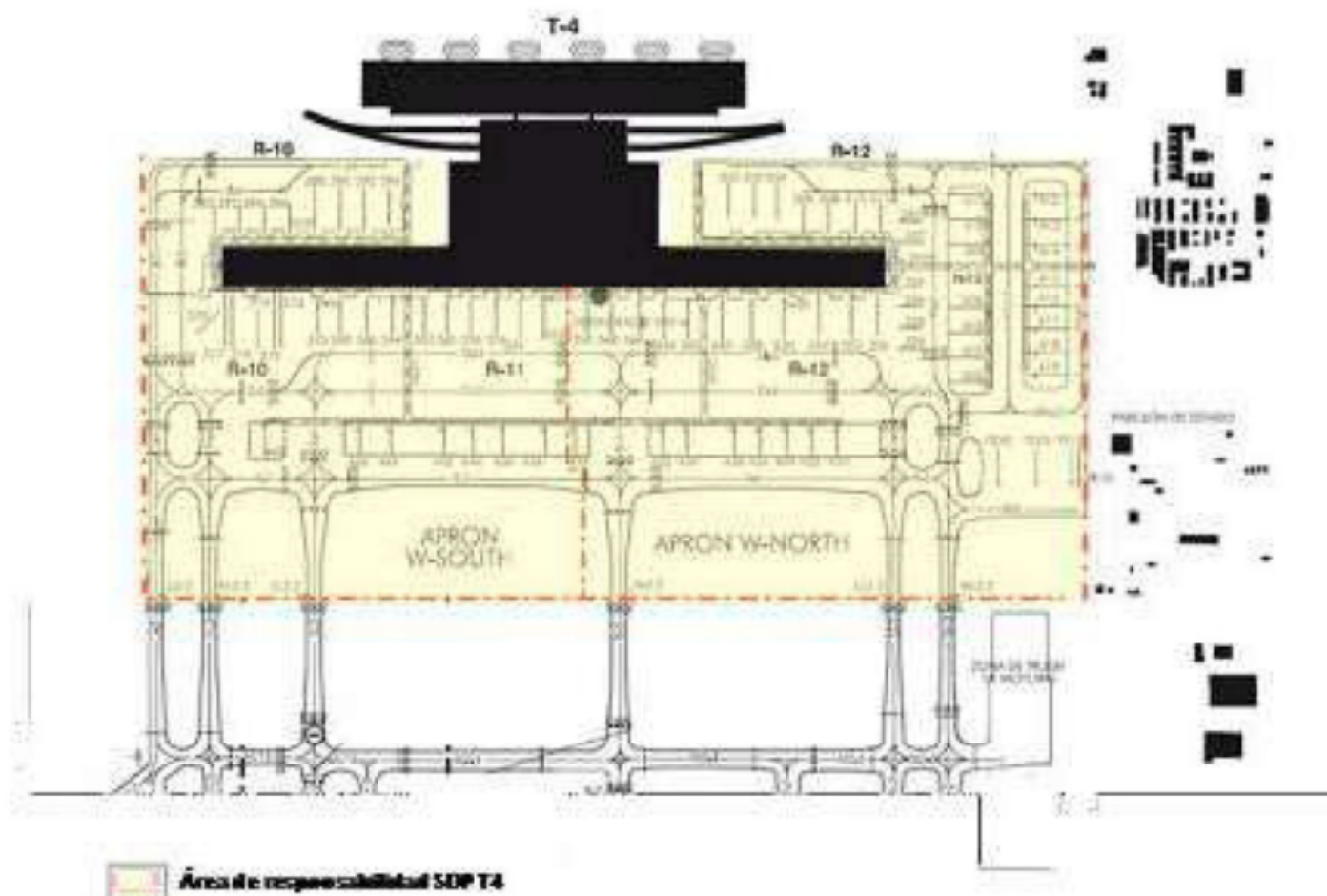
Los procedimientos contenidos en el presente acuerdo se aplicarán al Tránsito Aéreo General (GAT), de acuerdo con las reglas y disposiciones de la reglamentación comunitaria y nacional aplicable, así como a lo publicado en el AIP España y al reglamento de Aeronavegación en el Área de Responsabilidad del Servicio de Dirección en la Plataforma.

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 del área ATC/SDP T4:

El servicio de Dirección en la Plataforma será responsable en el área comprendida entre cualquier puesto de estacionamiento de aeronaves J3, puesto señalado, de las calles de rodaje H3, R3, U3 y W3, denominados J3-2, H3-2, S3-2, R3-2, U3-2 y W3-2 respectivamente, según una línea paralela al propio edificio terminal.



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 normalizadas establecidas en la parte correspondiente del AIP.

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 (salvo fallo del SCV, que se harán a través del comando *.chat*).

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 estándar es posible siempre que exista una coordinación previa entre ambas dependencias (ATC y SDP) considerando, asimismo, la disponibilidad de balizamiento y la posible afectación a la operación en pista y calles de rodaje.

En relación con la Operativa, se tendrá en cuenta los siguientes puntos:

- Todos las posiciones trabajarán con etiqueta radar.
- Cuando no aplique el procedimiento de transferencias silenciosas, la transferencia/liberación de las etiquetas de vuelo de salida y de llegada se llevará a cabo simultáneamente con la de comunicaciones. En ese caso, la transferencia de la etiqueta (ya sean aeronaves 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 estos en cualquier caso como límite de instrucciones de rodaje y en orden de la secuencia de tráfico. Antes de la transferencia y/o liberación, el CTA y el operador SDP comprobará que la ruta indicada en la etiqueta coincide con la ruta actualizada.
- El campo *text* de la etiqueta se completará obligatoriamente cuando los puntos de transferencia sean distintos a los puntos de transferencia normalizados a menos que se haya coordinado previamente.
- La posición aceptante asumirá el tráfico una vez que haya establecido contacto radio con él.
- Como norma general, existe la posibilidad de asumir tráfico liberado por otras posiciones. No se debe asumir ningún tráfico que haya sido liberado por otra posición y que no pertenezca al área de responsabilidad asociado al rol en el que se está trabajando, es decir, no se debe asumir ningún tráfico que no siga su secuencia lógica, salvo coordinación previa.
- Asimismo, ningún CTA/operador SDP anotará ninguna instrucción adicional en la etiqueta de un vuelo que no tenga asumido, salvo coordinación previa.
- Cuando un tráfico requiera ser remolcado, y su ruta afecte a las dos áreas de responsabilidad ATC y SDP, podría crearse un PV abreviado de tipo Carreteo. Esta operativa será también aplicable a aeronaves sin PV que se desplacen utilizando sus propios medios de un lugar a otro del aeropuerto afectando a ambas áreas de responsabilidad. Dado que estos PV abreviados no tienen asignada una ruta de control, será necesario transferirlos manualmente antes de transferir las comunicaciones.
- En LVP, salvo coordinación, se anotarán los límites de rodaje usando el campo *text* en las transferencias de tráfico entre posiciones ATC/SDP, siempre que estos no coincidan con los puntos de transferencia normalizados.

3. 1. 1. Procedimientos estándar de transferencia.

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

Las aeronaves contactarán con la frecuencia correspondiente cuando alcancen el límite de las áreas de responsabilidad sin necesidad de indicación expresa por parte de ATC/SDP, como publicado en en AIP-España AD-LEMD Ítem 20 - APARTADO PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE. ATC/SDP liberará y/o transferirá la etiqueta cuando se encuentren libres de conflicto y entrando en las calles J, H, R, S, U o W. Este procedimiento no será de aplicación cuando estén activos los LVP u otras contingencias coordinadas.

En caso de que ATC o SDP deban dejar de usar alguna de las frecuencias habituales, bien por diferente sectorización o por fallo técnico, ATC y SDP T4 coordinarán para que los tráficos y flujos afectados sean transferidos a la frecuencia que corresponda en ese momento, no aplicando, por tanto, el procedimiento de transferencia silenciosa.

Los vehículos y aeronaves remolcadas no contactarán directamente con la dependencia colateral debiendo ser instruidos al cambio de frecuencia alcanzando el límite de responsabilidad de cada dependencia y libres de conflicto.

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

PUNTOS NORMALIZADOS LÍMITE DE INSTRUCCIONES DE RODAJE SDP T4			
		Pista en uso	Límite de rodaje
CONFIGURACIÓN NORTE	Entradas	32R	H3 corto de X
		32L	J3 corto de X
	Salidas	36R	S3 corto de M
		36L	R3 corto de MZ S3 corto de M en caso de deshielo
CONFIGURACIÓN SUR	Entradas	18R	W3 corto de X
		18L	H3 corto de X
	Salidas	14R	S3* corto de M
		14L	S3 corto de M

**Se utilizará R3 en caso de congestión del punto de espera de la pista 14R o a petición de TWR y, en caso de congestión de S3, a petición del SDP.*

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

En caso de que CLRD revoque la puesta en marcha de una aeronave, informará de este hecho a SDP vía línea caliente.

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 del 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 del ATC. Cuando el SDP aprueba el rodaje o el retroceso según corresponda por la posición de la aeronave se activará la función "P/B y/o TAX" en EuroScope.

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 coordinador SDP comunique al CTA de Torre dicho cambio.

3. 1. 2. Para aeronaves que llegan al área de SDP.

GMC autorizará a la aeronave hasta el límite de instrucción de rodaje indicado anteriormente. Cuando esta alcance las proximidades del mismo, en las condiciones establecidas, GMC transferirá o liberará la etiqueta radar.

Cuando una aeronave aterriza por una pista distinta a la inicialmente prevista y este cambio no figure en EuroScope, ATC lo comunicará lo antes posible a SDP, preferentemente vía línea caliente.

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 una vez haya iniciado el movimiento y tenga la función "TAX", escribirá en el campo *text* "VOLVER AL PARKING" para la correcta gestión del FPL, e informará de este hecho a CLRD vía línea caliente para que CLRD pase a estado "pendiente" el FPL.

Si la aeronave se le ha dado la función P/B o solamente S/U, pero no ha iniciado el movimiento, SDP revocará la función P/B e informará de este hecho a CLRD vía línea caliente para que CLDR revoque la S/U.

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 utilizará el campo *text* de la etiqueta "VOLVER AL PARKING" para la correcta gestión del FPL.

Torre informará de este hecho a SDP lo antes posible vía línea caliente e informará también del punto de transferencia a utilizar y transferirá o liberará la etiqueta al SDP para que este pueda asumirla. Una vez que la aeronave llegue a la posición de estacionamiento se anotará "FIN" y se coordinará con CLRD para que este pase a estado de "pendiente el FPL".

Cualquier otra información transmitida por el piloto que pueda ser de interés para el SDP se comunicará por la misma vía.

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, los datos de la aeronave remolcada, su destino y el punto de transferencia.

La dependencia transferidora creará un PV abreviado de tipo carreteo.

Cuando el remolque/carreteo, se acerque al punto de transferencia y antes de realizar la transferencia de comunicaciones, la dependencia de origen realizará una transferencia manual de la etiqueta de dicho tráfico a la dependencia de destino.

3. 2. Comunicaciones

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

Las comunicaciones serán entre colaterales de GMC y SDP o entre SDP y CLRD.

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 o GMC, decidirá el momento efectivo del cambio de configuración de rodajes, indicando cuándo se ha de cambiar el encaminamiento de las aeronaves en base a la nueva configuración, informando cuál será el último tráfico en la configuración antigua y cuál será el primero en la nueva configuración 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.

Si la aeronave no ha iniciado el retroceso (o el rodaje desde un estacionamiento remoto), el SDP volverá a transferir el tráfico al CLRD 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 (5 min / 10 min desde la ASAT) sin causa que justifique un incumplimiento, se devolverá el vuelo a la frecuencia de CLRD.

En caso de vuelos con CTOT que no hayan iniciado retroceso o rodaje dentro de los 5 min / 10 min desde la ASAT, el SDP informará al CTA de TWR para acordar las medidas a adoptar.

La devolución implica que SDP informará de este hecho a CLRD vía línea caliente.

Para evitar la suspensión de Planes de Vuelo, en caso de que una aeronave sufra alguna incidencia que conlleve una demora, después de haberse la función "TAX" y/o "P/B" el SDP coordinará con el CTA de Torre las acciones que correspondan en función del tiempo estimado de resolución de la incidencia.

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 y se seguirá el mismo procedimiento que en el caso de retorno al puesto de estacionamiento.

3. 6. Coordinación en caso de solicitud de arranque cruzado de motores

Cuando una aeronave solicite arranque cruzado de motores, en la frecuencia de CLRD, el ATC le indicará que lo solicite en la frecuencia de SDP correspondiente.

3. 7. Apertura y cierre de sectores en el área SDP

El SDP comunicará vía línea dedicada al CTA de Torre al cambio de configuración de sectores en el área del 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 hará utilizando los puntos de transferencia específicos para LVP, que coincidirán con el límite de área ATC/SDP correspondiente. Por tanto, la transferencia de un tráfico entre ATC y SDP se realizará con la aeronave detenida en el punto de transferencia correspondiente.

Con LVP en la Plataforma activos o cuando el SDP de esa plataforma lo coordine con el ATC, CLRD confirmará con SDP si puede aceptar una nueva aeronave antes de autorizar su puesta en marcha.

Cuando se apliquen los procedimientos LVP, el campo *text* no deberá ser completado con los puntos de transferencia indicados en la siguiente tabla, dado que son los puntos de transferencia estándar en LVP.

PUNTOS DE TRANSFERENCIA NORMALIZADOS PARA LVP SDP T4			
		Pista en uso	Límite de rodaje
CONFIGURACIÓN NORTE	Entradas	32R	H3-2
		32L	J3-2
	Salidas	36R	S3-2
		36L	R3-2 <i>S3-2 en caso de deshielo</i>
CONFIGURACIÓN SUR	Entradas	18R	W3-2
		18L	H3-2
	Salidas	14R	S3-2
		14L	S3-2

3. 9. Regulación del régimen de puestas en marcha

En caso de que concurran circunstancias que requieran la reducción del régimen de puestas en marcha, el SDP coordinará con el CTA de Torre las acciones que correspondan.

Las coordinaciones se llevarán a cabo por línea dedicada entre el SDP y el CTA de TWR y acotará la duración de la reducción y régimen de puestas en marcha aceptable. E

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 (09/02/2026).

Revision #2

Created 2026-02-09 11:47:46 UTC by Operaciones

Updated 2026-02-09 18:07:21 UTC by Operaciones