

1. INDICADOR DE LUGAR-NOMBRE DEL AERÓDROMO
AERODROME LOCATION INDICATOR - NAME**LETO - MADRID/Torrejón****2. DATOS GEOGRÁFICOS Y DE ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO** **AERODROME GEOGRAPHICAL DATA AND ADMINISTRATION**

ARP: 402948N 0032645W. Ver AD 2-LETO ADC.
Distancia y dirección a la ciudad: 24 km SW.
Elevación: 618 m / 2026 ft.
Ondulación geoid: 51,39 m ± 0,05 m (1).
Temperatura de referencia: 34°C.
Declinación magnética: 2° W (2010).
Cambio anual: 7,4'E.
Administración AD: Ejército del Aire.
Dirección: Base Aérea de Torrejón; Ctra. Madrid-Barcelona km 24,800
28850 Torrejón de Ardoz (Madrid)
TEL: +34-916 274 710 **FAX:** +34-916 274 617
AFTN: LETO **E-mail:** prep_vuelos_letto@ea.mde.es
Tránsito autorizado: IFR/VFR.
Alternativo técnico de Madrid/Barajas AD para ACFT
civiles debidamente autorizados mediante Carta de
Acuerdo con la Jefatura de la Base.
Observaciones: (1) Para todos los puntos del AD.

ARP: 402948N 0032645W. See AD 2-LETO ADC.
Distance and direction to the city: 24 km SW.
Elevation: 618 m / 2026 ft.
Geoid undulation: 51.39 m ± 0.05 m (1).
Reference temperature: 34°C.
Magnetic variation: 2° W (2010).
Annual change: 7.4'E.
AD administration: Ejército del Aire.
Address: Base Aérea de Torrejón; Ctra. Madrid-Barcelona km 24.800
28850 Torrejón de Ardoz (Madrid)
TEL: +34-916 274 710 **FAX:** +34-916 274 617
AFTN: LETO **E-mail:** prep_vuelos_letto@ea.mde.es
Approved traffic: IFR/VFR.
Technical alternate to Madrid/Barajas AD for civil ACFT
duly authorized by Letter of Agreement with the leadership
of the base.
Remarks: (1) For all AD points.

3. HORARIO DE OPERACIÓN **HOURS OF OPERATION**

Aeropuerto: H24 (1).
Aduanas e Inmigración: No.
Servicios médicos y de sanidad: No.
AIS/ARO/OPV: HR AD.
Información MET: HR AD.
ATS: HR AD.
Abastecimiento de combustible: HR AD.
Asistencia en tierra: HR AD.
Seguridad: HR AD.
Deshielo: No.
Observaciones: (1) Aeronaves de Estado extranjeras solicitarán PPR obligatorio
con al menos 72 HR de antelación. No se aceptarán, como norma
general, PPR desde:
V: FRI: 1200 a MON: 0600.
I: FRI: 1300 a MON: 0700.
Las peticiones de PPR se podrán realizar por los siguientes medios:
- AFTN: LETOZPZX.
- E-mail: prep_vuelos_letto@ea.mde.es
- Fax: +34-91 627 47 12

Airport: H24 (1).
Customs and Immigration: No.
Health and Sanitation: No.
AIS/ARO/OPV: HR AD.
MET briefing: HR AD.
ATS: HR AD.
Fuelling: HR AD.
Handling: HR AD.
Security: HR AD.
De-icing: No.
Remarks: (1) Foreign state aircraft will request compulsory PPR at least with
72 HR in advance. As a general rule, PPR will not be accepted
from:
V: FRI: 1200 to MON: 0600.
I: FRI: 1300 to MON: 0700.
PPR request could be carry out by the next ways:
- AFTN: LETOZPZX.
- E-mail: prep_vuelos_letto@ea.mde.es
- Fax: +34-91 627 47 12

4. SERVICIOS E INSTALACIONES DE ASISTENCIA EN TIERRA **HANDLING SERVICES AND FACILITIES**

Instalaciones para el manejo de carga: SATA CAT I.
Medios auxiliares para el manejo de carga:
- Carretillas elevadoras hasta 16 TM.
- Transferidor de carga hasta 16 TM.
Tipos de combustible: F-34.
Tipo de lubricante: O-113, O-133, O-142, O-147, O-148, O-156, O-158, O-190,
O-226, O-228, O-237, O-238, O-1236.
Capacidad de reabastecimiento: cisternas 40.000 L, 22,5 L/s.
cisternas 20.000 L, 16,7 L/s.
cisternas 5000 L, 18,3 L/s.
Instalaciones para el deshielo: No.
Espacio disponible en hangar: No.
Instalaciones para reparaciones: No.
Observaciones: GPU: Unidad de CA (hasta 100 KVA) y CC (hasta 2500 A).

Cargo facilities: SATA CAT I.
Auxiliary means cargo facilities:
- Fork-lift trucks up to 16 TM.
- Cargo transfer truck up to 16 TM.
Fuel types: F-34.
Oil types: O-113, O-133, O-142, O-147, O-148, O-156, O-158, O-190,
O-226, O-228, O-237, O-238, O-1236.
Refuelling capacity: trucks 40,000 L, 22.5 L/s.
trucks 20,000 L, 16.7 L/s.
trucks 5000 L, 18.3 L/s.
De-icing facilities: No.
Hangar space: No.
Repair facilities: No.
Remarks: GPU: Unit of AC (up to 100 KVA) and CC (up to 2500 A).

5. INSTALACIONES PARA LOS PASAJEROS **PASSENGER FACILITIES**

Hoteles: Sí.
Restaurante: Sí.
Transporte: Autobuses y vehículos ligeros a petición.
Instalaciones médicas: Primeros auxilios y ambulancia.
Banco/Oficina Postal: Sí/No.
Información turística: No.
Observaciones: Ninguna.

Hotels: Yes.
Restaurant: Yes.
Transportation: Buses an light vehicles on request.
Medical facilities: First aid and ambulance.
Bank/Post Office: Yes/No.
Tourist information: No.
Remarks: None.

6. SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS **RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICE**

Categoría de incendios: 8.
Equipo de salvamento: De acuerdo a la categoría de incendios publicada.

Fire category: 8.
Rescue equipment: In accordance with the fire category published.

Retirada de aeronaves inutilizadas: Grúa autopropulsada para la elevación de cualquier aeronave de peso no superior a 30 TM. Cojines de baja presión hasta 13 TM. Gatos hidráulicos hasta 15 TM.

Removal of disabled aircraft: Self-propelled crane for the raising of any aircraft with weight not higher than 30 TM. Low pressure bags up to 13 TM. Hydraulic jacks up to 15 TM.

Observaciones: Ninguna.

Remarks: None.

7. DISPONIBILIDAD ESTACIONAL/REMOCIÓN DE OBSTÁCULOS

SEASONAL AVAILABILITY/OBSTACLE CLEARING

Equipo: Máquinas barredoras de aspiración, grúa sobre camión.

Equipment: Snow blower sweepers, breakdown truck.

Prioridad: Pistas, calles de rodaje y plataforma.

Priority: Runways, taxiways and apron.

Observaciones: Ninguna.

Remarks: None.

➔ **8. DETALLES DEL ÁREA DE MOVIMIENTO**

MOVEMENT AREA DETAILS

Plataforma: Superficie: Hormigón.

Apron: Surface: Concrete.

Resistencia: PE 1, 2, 3, 4, 5, 6: PCN 79/R/C/W/T.

Strength: PE 1, 2, 3, 4, 5, 6: PCN 79/R/C/W/T.

PE 7: PCN 61/R/D/W/T.

PE 7: PCN 61/R/D/W/T.

PE 8: PCN 136/R/C/W/T.

PE 8: PCN 136/R/C/W/T.

Calles de rodaje: Anchura: C1: 117 m; C2: 53 m; C3, C63: 44 m; C4, C8: 24 m; C5, C7, C61, C62: 23 m; C6: 22 m.

Taxiways: Width: C1: 117 m; C2: 53 m; C3, C63: 44 m; C4, C8: 24 m; C5, C7, C61, C62: 23 m; C6: 22 m.

Superficie: Asfalto.

Surface: Asphalt.

Resistencia: C1, C6, C7: PCN 136/R/C/W/T.

Strength: C1, C6, C7: PCN 136/R/C/W/T.

C2, C8: PCN 85/F/A/W/T.

C2, C8: PCN 85/F/A/W/T.

C3: PCN 150/F/A/W/T.

C3: PCN 150/F/A/W/T.

C4: PCN 70/F/A/W/T.

C4: PCN 70/F/A/W/T.

C5: PCN 63/R/C/W/T.

C5: PCN 63/R/C/W/T.

C61, C62, C63: PCN 96/F/A/W/T.

C61, C62, C63: PCN 96/F/A/W/T.

Posiciones de comprobación: Altimetro:

Check locations: Altimeter:

Plataforma PE 1: 596,96 m / 1958,51 ft.

Apron PE 1: 596.96 m / 1958.51 ft.

PE 2: 598,11 m / 1962,28 ft.

PE 1: 598.11 m / 1962.28 ft.

PE 3: 598,28 m / 1962,84 ft.

PE 3: 598.28 m / 1962.84 ft.

PE 4: 598,17 m / 1962,48 ft.

PE 4: 598.17 m / 1962.48 ft.

PE 5: 601,03 m / 1971,86 ft.

PE 5: 601.03 m / 1971.86 ft.

PE 6: 603,12 m / 1978,72 ft.

PE 6: 603.12 m / 1978.72 ft.

PE 7: 602,77 m / 1977,57 ft.

PE 7: 602.77 m / 1977.57 ft.

PE 8: 594,99 m / 1952,04 ft.

PE 8: 594.99 m / 1952.04 ft.

VOR: No.

VOR: No.

INS: Ver AD 2 - LETO PDC.

INS: See AD 2 - LETO PDC.

TACAN: THR 23 / 231° 0,88 NM DME.

TACAN: THR 23 / 231° 0.88 NM DME.

Observaciones: Ninguna.

Remarks: None.

9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUÍA DE RODAJE

TAXIING GUIDANCE SYSTEM AND MARKINGS

Sistema de guía de rodaje: Carteles en intersecciones RWY/TWY, carteles de línea de aparcamiento en lateral de TWY, puntos de espera en pista, barras de parada, línea de seguridad de plataforma y puestos de estacionamiento.

Taxiing guidance system: Boards at RWY/TWY intersections, boards of parking line in TWY edge, runway-holding positions, stop bars, apron security line and stands.

Señalización de RWY: Designadores, umbral, eje, borde, zona de toma de contacto, punto de visada, carteles indicadores de distancia remanente, faja lateral y área anterior al umbral.

RWY markings: Designators, threshold, centre line, edge, touchdown zone, aiming point, runway distance remaining sign, side stripe and preceding area to threshold.

Señalización de TWY: Eje y borde.

TWY markings: Centre line and edge.

Observaciones: Ninguna.

Remarks: None.

10. OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO

AERODROME OBSTACLES

En áreas de aproximación y despegue / In approach and take-off areas

En el área de circuito y en el AD / In circling area and at AD

RWY Area	Obstáculo Obstruction	Coordenadas Coordinates	Obstáculo Obstruction	Coordenadas Coordinates
05 APCH/ 23 TKOF	Montículo/Mound 670 m/2198 ft	8.9 km/220° MAG FM THR 05	Barrera de frenado de red / Net arresting gear (AEROZUR-44B)	100 m BFR THR 05 en el sentido de APCH / on APCH direction.
	Curva de nivel/Contour line 650 m/2133 ft	3.3 km/227° MAG FM THR 05		Mástil hidráulico accionado FM TWR / Hydraulic pole activated FM TWR.
23 APCH/ 05 TKOF	Montículo/Mound 820 m/2690 ft	14 km/037° MAG FM THR 23	Cable de frenado / Arresting wire (BAK-12 SERVO)	550 m FM THR 05 en el sentido de APCH / on APCH direction.
	Montículo/Mound 753 m/2470 ft	9.0 km/040° MAG FM THR 23		Cable retractil accionado FM TWR / Retractable wire activated FM TWR.
	Curva de nivel/Contour line 644 m/2113 ft	1.7 km/050° MAG FM THR 23	Cable de frenado / Arresting wire (BAK-12 SERVO)	1829 m FM THR 05 en el sentido de APCH / on APCH direction.
				Cable retractil accionado FM TWR / Retractable wire activated FM TWR.
			Cable de frenado / Arresting wire (BAK-12 SERVO)	560 m FM THR 23 en el sentido de APCH / on APCH direction.
				Cable retractil accionado FM TWR / Retractable wire activated FM TWR.
			Barrera de frenado de red / Net arresting gear (AEROZUR-44B)	40 m BFR THR 23 en el sentido de APCH / on APCH direction.
				Mástil hidráulico accionado FM TWR / Hydraulic pole activated FM TWR.

Montículo/Mound 724 m / 2375 ft	4.8 km / 023° MAG FM THR 23
Meseta/Meseta 789 m / 2589 ft	5.7 km / 170° MAG FM THR 23
Depósito agua/Water reservoir 653 m / 2142 ft	2.4 km / 191° MAG FM THR 23
Antenas radio/Radio antennas 649 m/2129 ft	2.1 km / 236° MAG FM THR 23
Antenas radar/Radar antennas 735 m / 2411 ft	7.1 km/258° MAG FM THR 23

Observaciones: Ver AD 2-LETO AOC.

Remarks: See AD 2-LETO AOC.

➔ **11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO** **METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED**

Oficina MET: OMD de la Base Aérea de Torrejón.
HR: H24.
METAR: Horario.
TAF: 24 HR.
TREND: Sí.
Información: En persona y telefónica.
Documentación de vuelo/Idioma: Lenguaje claro / Español.
Cartas: Mapas significativos, previstos en altitud (viento y temperatura), y de vientos máximos.
Equipo suplementario: Presentador de imágenes de nubes, rayos y de información radar.
Dependencia ATS atendida: TWR, APP, OPV.
Información adicional: Oficina principal Madrid; H24; Tel: +34-915 735 108. Oficina meteorológica OMD Base Aérea de Torrejón, Tel: +34-916 275 209.

MET office: OMD de la Base Aérea de Torrejón.
HR: H24.
METAR: Hourly
TAF: 24 HR.
TREND: Yes.
Briefing: In person and by telephone.
Flight documentation/Language: Plain language / Spanish.
Charts: Significant, forecasted in altitude (wind and temperature) maps and maximum wind maps.
Supplementary equipment: Clouds images, lightning and radar information display.
ATS unit served: TWR, APP, OPV.
Additional information: Main office Madrid; H24; Tel: +34-915 735 108. Meteorological office Torrejón Air Base OMD, Tel: +34-916 275 209.

Observaciones: Ninguna.

Remarks: None.

➔ **12. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA** **RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS**

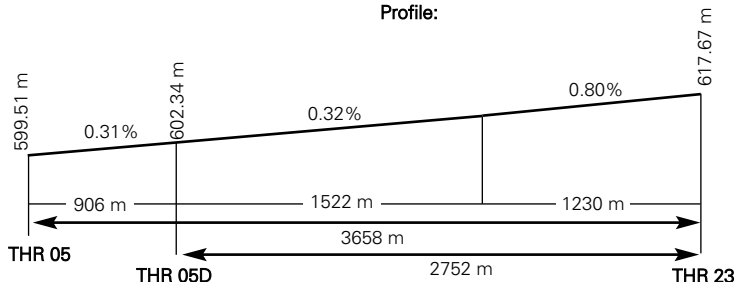
RWY	Orientación Direction	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m) Strip (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
05	043,38° GEO 045° MAG	3658 x 60	402905.18N 0032738.52W	THR: 599.5 m / 1967 ft TDZ: 599.9 m / 1968 ft	85 x 60	No	4338 x 150	No	240 x 150	RWY: Asfalto/Asphalt PCN 136/R/C/W/T (2) PCN 119/F/A/W/T (3) PCN 79/R/C/W/T (4) PCN 80/F/B/W/T (5) PCN 85/F/A/W/T (6) PCN 44/R/C/W/T (7) SWY: Not AVBL
05D (1)	043,38° GEO 045° MAG	2752 x 60	402926.49N 0032712.11W	THR: 602 m / 1976 ft TDZ: No	595 x 60	No	4338 x 150	No	240 x 150	RWY: Asfalto/Asphalt PCN 136/R/C/W/T (2) PCN 119/F/A/W/T (3) PCN 79/R/C/W/T (4) PCN 80/F/B/W/T (5) SWY: Not AVBL
23	223,40° GEO 225° MAG	3658 x 60	403031.39N 0032551.77W	THR: 617.7 m / 2026 ft TDZ: 610.3 m / 2002 ft	85 X 60	No	4338 x 150	No	240 x 150	RWY: Asfalto/Asphalt PCN 136/R/C/W/T (2) PCN 119/F/A/W/T (3) PCN 79/R/C/W/T (4) PCN 80/F/B/W/T (5) PCN 85/F/A/W/T (6) PCN 44/R/C/W/T (7) SWY: Not AVBL

Observaciones: (1) RWY 05D solo utilizable por aeronaves militares y que realicen el viraje dentro de 2,5 DME TJJ o antes de R-144 VTZ para el aterrizaje.
 (2) THR 23 - 145 m RWY 23; 3513 m - 3658 m RWY 05 y 2587 m - 2732 m RWY 05D.
 (3) 145 m - 1310 m RWY 23; 2348 m - 3513 m RWY 05 y 1422 m - 2587 m RWY 05D.
 (4) 1310 m - 1610 m RWY 23; 2048 m - 2348 m RWY 05 y 1122 m - 1422 m RWY 05D.
 (5) 1610 m - 2920 m RWY 23; 738 m - 2048 m RWY 05 y THR 05D - 1122 m.
 (6) 2920 m - 3498 m RWY 23 y 160 m - 738 m RWY 05.
 (7) 3498 m - THR 05 RWY 23 y THR 05 - 160 m RWY 05.

Remarks: (1) RWY 05D only usable by military aircraft making the turn for landing within 2.5 DME TJJ or before R-144 VTZ.
 (2) THR 23 - 145 m RWY 23; 3513 m - 3658 m RWY 05 and 2587 m - 2732 m RWY 05D.
 (3) 145 m - 1310 m RWY 23; 2348 m - 3513 m RWY 05 and 1422 m - 2587 m RWY 05D.
 (4) 1310 m - 1610 m RWY 23; 2048 m - 2348 m RWY 05 and 1122 m - 1422 m RWY 05D.
 (5) 1610 m - 2920 m RWY 23; 738 m - 2048 m RWY 05 and THR 05D - 1122 m.
 (6) 2920 m - 3498 m RWY 23 and 160 m - 738 m RWY 05.
 (7) 3498 m - THR 05 RWY 23 and THR 05 - 160 m RWY 05.

Perfil:

Profile:



13. DISTANCIAS DECLARADAS **DECLARED DISTANCES**

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
05	3658	3658	3743	3658
05D (1)	2752	2752	3347	2752
23	3658	3658	3743	3658

Observaciones: (1) RWY 05D solo utilizable por aeronaves militares y que realicen el viraje dentro de 2,5 DME TJZ o antes de R-144 VTZ para el aterrizaje.
Remarks: (1) RWY 05D only usable by military aircraft making the turn for landing within 2.5 DME TJZ or before R-144 VTZ.

14. ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA **APPROACH AND RUNWAY LIGHTING**

Pista: 05
Aproximación: Precisión CAT I 900 m LIH (1). Luces de identificación de umbral.
PAPI (MEHT): 3° (17,97 m / 59 ft).
Umbral: Verdes.
Zona de toma de contacto: No.
Eje pista: 3658 m: 2758 m blancas + 600 m rojas y blancas + 300 m rojas. LIH (1).
 Distancia entre luces: 30 m.
Borde de pista: 3658 m: 3058 m blancas + 600 m amarillas. LIH (1).
 Distancia entre luces: 50 m.
Extremo de pista: Rojas.
Zona de parada: Rojas.
Observaciones: (1) Intensidad de luces regulable.

Pista: 05D
Aproximación: Sencillo 420 m. Luces de identificación de umbral.
PAPI (MEHT): 3° (13,91 m / 46 ft).
Umbral: Verdes.
Zona de toma de contacto: No.
Eje pista: 2752 m: 1852 m blancas + 600 m rojas y blancas + 300 m rojas. LIH (1).
 Distancia entre luces: 30 m.
Borde de pista: 2752 m: 2152 m blancas + 600 m amarillas. LIH (1).
 Distancia entre luces: 50 m.
Extremo de pista: Rojas.
Zona de parada: Rojas.
Observaciones: (1) Intensidad de luces regulable.

Pista: 23
Aproximación: Precisión CAT I 900 m LIH (1). Luces de identificación de umbral.
PAPI (MEHT): 3° (16,25 m / 53 ft).
Umbral: Verdes con barra de ala.
Zona de toma de contacto: No.
Eje pista: 3658 m: 2758 m blancas + 600 m rojas y blancas + 300 m rojas. LIH (1).
 Distancia entre luces: 30 m.
Borde de pista: 3658 m: 3058 m blancas + 600 m amarillas. LIH (1).
 Distancia entre luces: 50 m.
Extremo de pista: Rojas.
Zona de parada: Rojas.
Observaciones: (1) Intensidad de luces regulable.

Runway: 05
Approach: Precision CAT I 900 m LIH (1). Threshold identification lights.
PAPI (MEHT): 3° (17.97 m / 59 ft).
Threshold: Green.
Touchdown zone: No.
Runway centre line: 3658 m: 2758 m white + 600 m red and white + 300 m red. LIH (1).
 Distance between lights: 30 m.
Runway edge: 3658 m: 3058 m white + 600 m yellow. LIH (1).
 Distance between lights: 50 m.
Runway end: Red.
Stopway: Red.
Remarks: (1) Adjustable lights intensity.

Runway: 05D
Approach: Simple 420 m. Threshold identification lights.
PAPI (MEHT): 3° (13.91 m / 46 ft).
Threshold: Green.
Touchdown zone: No.
Runway centre line: 2752 m: 1852 m white + 600 m red and white + 300 m red. LIH (1).
 Distance between lights: 30 m.
Runway edge: 2752 m: 2152 m white + 600 m yellow. LIH (1).
 Distance between lights: 50 m.
Runway end: Red.
Stopway: Red.
Remarks: (1) Adjustable lights intensity.

Runway: 23
Approach: Precision CAT I 900 m LIH (1). Threshold identification lights.
PAPI (MEHT): 3° (16.25 m / 53 ft).
Threshold: Green with wing bar.
Touchdown zone: No.
Runway centre line: 3658 m: 2758 m white + 600 m red and white + 300 m red. LIH (1).
 Distance between lights: 30 m.
Runway edge: 3658 m: 3058 m white + 600 m yellow. LIH (1).
 Distance between lights: 50 m.
Runway end: Red.
Stopway: Red.
Remarks: (1) Adjustable lights intensity.

15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA **OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY**

ABN: 402921N 0032608W. Ver AD 2-LETO ADC.
 ALTN FLG W/G EV 1,5 s.
WDI/LDI: 1 cerca THR 05, 1 cerca THR 23, 1 cerca TWY C8.
Iluminación de TWY: Borde.
Iluminación de plataforma: PE 1, PE 7 y PE 8: 2 postes proyectores.
 PE 2 y PE3: 1 poste proyector.
 PE 4: 3 postes proyectores.
 PE 5: 4 postes proyectores.
 PE 6: 5 postes proyectores.
Fuente secundaria de energía: Grupos electrógenos que proporcionan a todos los sistemas de iluminación un tiempo de conmutación (luz) máximo de 15 segundos.
Observaciones: Ninguna.

ABN/IBN: 402921N 0032608W. See AD 2-LETO ADC.
 ALTN FLG W/G EV 1.5 s.
WDI/LDI: 1 near THR 05, 1 near THR 23, 1 near TWY C8.
TWY lighting: Edge.
Apron lighting: PE 1, PE 7 and PE 8: 2 Floodlighting poles.
 PE 2 and PE3: 1 Floodlighting pole.
 PE 4: 3 Floodlighting poles.
 PE 5: 4 Floodlighting poles.
 PE 6: 5 Floodlighting poles.
Secondary power supply: Engine generators that provide a maximum switch-over time (light) of 15 seconds for all the lighting systems.
Remarks: None.

➔ **16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS** **HELICOPTER LANDING AREA**

Situación: Al NE del ARP: 40°30'02.550"N 003°27'02.600"W (1)(2).

Elevación: 610 m (2011.29 ft).

Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización:

- Plataforma principal: 24,5 m x 24,5 m, base hormigón.
- Plataforma de aparcamiento: 95,9 m x 199,7 m, base hormigón.
- Líneas amarillas de señalización de las calles de rodaje hasta las zonas de aparcamiento, línea de seguridad de plataforma y señal de estacionamiento.

Orientación: No.

Distancias declaradas: No.

Iluminación: Balizamiento de borde y dos torretas de luces.

Observaciones: (1) Ver LETO ADC.

(2) Sólo de utilización por el Servicio Aéreo de la Guardia Civil.

Position: NE of ARP: 40°30'02.550"N 003°27'02.600"W (1)(2).

Elevation: 610 m (2011.29 ft).

Dimensions, surface, maximum weight, marking:

- Main apron: 24.5 m x 24.5 m, base concrete.
- Parking apron: 95.9 m x 199.7 m, base concrete.
- Yellow lines of taxiway marking to the parking areas, security apron line and parking signal.

Direction: No.

Declared distances: No.

Lighting: Edge marking and two floodlighting poles.

Remarks: (1) See LETO ADC.

(2) Only use by the Guardia Civil air service.

17. ESPACIO AÉREO ATS **ATS AIRSPACE**

Denominación y límites laterales Designation and lateral limits	Límites verticales Vertical limits	Clase de espacio aéreo Airspace class	Unidad responsable Idioma Unit Language	Altitud de transición Transition altitude
MADRID CTR 403301.53N 0034658.39W; arco centrado en / arc centred on DVOR/DME BRA (402808.5N 0033327.6W), de radio / of radius 11.4 NM; 401833.94N 0032520.45W; 400809.08N 0034614.61W; 401320.10N 0035258.35W; 401610.05N 0034934.91W; arco centrado en/arc centred on Madrid/Getafe AD (401738.6N 0034325.4W), de radio / of radius 5.0 NM; 402110.62N 0034820.60W; arco centrado en / arc centred on Madrid/Cuatro Vientos AD (402214.4N 0034706.5W), de radio / of radius 3.0 NM; 402245.73N 0034449.58W; arco centrado en / arc centred on Madrid/Getafe AD (401738.6N 0034325.4W), de radio / of radius 5.0 NM; 402242.34N 0034143.78W; 402308.24N 0034112.60W; 403301.53N 0034658.39W.	1000 ft AGL GND	D (1)	Madrid APP ES/EN	3962 m/13000 ft
➔ MADRID/TORREJÓN ATZ Círculo de 8 km de radio centrado en 402957N 0032634W (2). Circle radius 8 km centred on 402957N 0032634W.(2)	3000 ft AGL (3) GND	D	Torrejón TWR ES/EN	

Observaciones: (1) Sólo se permiten vuelos visuales a aeronaves militares en entrada o salida a las bases aéreas de Torrejón y Getafe.

(2) O la visibilidad horizontal, lo que resulte inferior.

(3) O hasta la elevación del techo de nubes, lo que resulte más bajo.

Remarks: (1) Only military aircraft entering or existing to or from Torrejón and Getafe military air bases are allowed to carry out visual flights.

(2) Or the ground visibility, whichever is lower.

(3) Or up to the clouds ceiling, whichever is lower.

18. INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN ATS **ATS COMMUNICATION FACILITIES**

Servicio Service	Distintivo llamada Call sign	FREQ (MHz)	HR	Observaciones Remarks
➔ APP	Madrid APP	124.225 127.100 127.500 131.175 368.825	H24 H24 H24 H24 H24	APP/L
APP	Torrejón APP	119.950 235.025 339.000	H24 H24 H24	MIL MIL MIL
TWR	Torrejón TWR	118.300 121.500 122.100 138.700 139.300 243.000 257.800 315.300 396.900	H24 H24 H24 H24 H24 H24 H24 H24 H24	GMC EMERG MIL GMC MIL MIL EMERG MIL MIL GMC MIL
GCA	Torrejón GCA	118.900 123.300 125.300 277.925 278.450 369.300	H24 H24 H24 H24 H24 H24	MIL. HR MAINT PAR/ASR: MON 1530-1900 LT MIL MIL MIL MIL MIL

➔ **19. RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIZAJE** **RADIO NAVIGATION & LANDING FACILITIES**

Instalación (VAR) Facility (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas Coordinates	ELEV DME	Observaciones Remarks
DVOR (2° W)	VTZ	115.100 MHz	H24	402832.2N 0032819.3W		HR MAINT: MON 1530-1830 LT MAINT HR: MON 1530-1830 LT
DME	VTZ	CH 98X	H24	402832.2N 0032819.3W	660 m / 2165 ft	HR MAINT: MON 1530-1830 LT MAINT HR: MON 1530-1830 LT
LOC 23 (2° W) ILS CAT I	ITJA	109.500 MHz	H24	402843.1N 0032805.8W		225° MAG / 935 m FM THR 05; COV 25 NM a 9900 ft AMSL y 17 NM a 7400 ft AMSL dentro de 35° a la izquierda y a la derecha / COV 25 NM at 9900 ft AMSL and 17 NM at 7400 ft AMSL within 35° to the left and to the right. HR MAINT: WED 1530-1830 LT MAINT HR: WED 1530-1830 LT
GP 23		332.600 MHz	H24	403024.3N 0032607.1W		3°; RDH 16.8 m; a/at 404 m FM THR 23 & 110 m FM RCL a la derecha en el sentido de APCH / to the right on APCH direction. COV 10 NM a 5200 ft AMSL dentro de 10° a la izquierda y a la derecha / COV 10 NM at 5200 ft AMSL within 10° to the left and to the right. HR MAINT: WED 1530-1830 LT MAINT HR: WED 1530-1830 LT
ILS/DME	ITJA	CH 32X	H24	403024.3N 0032607.1W	622 m / 2041 ft	REF DME THR 23.
TACAN (2° W)	TJZ	CH 72X	H24	402956.0N 0032643.8W	612.87 m / 2011 ft	HR MAINT: MON 1530-1830 LT MAINT HR: MON 1530-1830 LT

➔ **20. REGLAMENTACIÓN LOCAL** **LOCAL REGULATIONS**

PROCEDIMIENTOS ATC

MÍNIMAS REDUCIDAS DE SEPARACIÓN EN LA MISMA PISTA

Aunque la pista se encuentre temporalmente ocupada por una aeronave aterrizando o despegando, puede concederse la autorización para aterrizar a la aeronave subsiguiente siempre que:

- Exista una distancia entre aeronaves como mínimo de 2000 m desde el umbral, y
- El controlador del aeródromo tenga seguridad razonable de que, cuando la aeronave así autorizada cruce el umbral de la pista, existirá separación apropiada respecto de la precedente.

Este procedimiento podrá emplearse sin perjuicio de los requisitos que exige el vigente Reglamento de la Circulación Aérea respecto del uso de frases condicionales para movimientos que afecten a la pista o pistas en actividad.

Tales mínimas sólo se aplicarán entre la salida y la puesta del sol y bajo las condiciones siguientes:

- a) Las mínimas de separación por estela turbulenta deberán mantenerse.
- b) Mientras prevalezcan Condiciones de Vuelo Visual (VMC) en el aeródromo.
- c) Cuando la eficacia de frenado no esté adversamente afectada por la existencia de residuos de precipitación en la pista (nieve fundente, agua, etc.).
- d) Cuando las aeronaves involucradas operen sin anomalías.

Cuando de acuerdo a este procedimiento se expida el permiso para aterrizar se usará la siguiente fraseología: "... (Indicativo) DETRÁS DEL (tipo de aeronave) ATERRIZANDO / DESPEGANDO, AUTORIZADO PARA ATERRIZAR PISTA (número)".

ATC PROCEDURES

REDUCED RUNWAY SEPARATION MINIMA ON THE SAME RUNWAY

Although the runway can be temporarily occupied by an aircraft landing or taking off, clearance to land may be granted to a subsequent aircraft, provided that:

- There exist a distance between aircraft of at least 2000 m from threshold, and
- The aerodrome ATC is certain that, when an aircraft cleared in this way will cross the threshold, the appropriate separation will exist from the preceding one.

This procedure may be used without prejudice to the requirements established in the Reglamento de la Circulación Aérea regarding the use of conditional phrases for movements affecting the runway or runways in activity.

Such minima shall only be applied between sunrise and sunset and under the following conditions:

- a) Wake turbulence separation minima shall be maintained.
- b) While Visual Meteorological Conditions (VMC) prevail in the aerodrome.
- c) When braking action is not adversely affected by rainfall remains on the runway (slush, water, etc.).
- d) When the involved aircraft operate normally.

When issuing the landing clearance according to this procedure, the following instructions shall be used: "... (Call sign) BEHIND LANDING/DEPARTING (aircraft type), CLEARED TO LAND RUNWAY (number)".

➔ **PROCEDIMIENTOS DE FALLO DE COMUNICACIONES AEROTERRESTRES FALLO DE COMUNICACIONES EN EL AIRE**

Si una aeronave experimenta un fallo de comunicaciones deberá responder inmediatamente en la clave SSR 7600.

1.- Vuelo VFR en condiciones VMC.

- Las aeronaves a reacción procederán a través de uno de los dos corredores visuales publicados, sobrevolando la plataforma a 500 ft AGL y alabeando con rumbo 230°. Al llegar a la altura de la TWR comprobarán la pista en servicio. En el caso de que la pista en servicio sea la 23 romperán a la izquierda para incorporarse al tramo de viento en cola, y si la pista en servicio es la 05 invertirán el rumbo realizando una gota de agua para incorporarse al tramo de viento en cola, esperando señales luminosas de TWR.

- Las aeronaves convencionales que procedan por el Pasillo Visual Norte, en Daganzo descenderán a 500 ft AGL, procediendo "ABEAM" viento en cola, alabeando, en dirección hacia la TWR. Una vez comprobada la pista en servicio, esperarán las señales luminosas de la TWR. En el caso que procedan por el Pasillo Visual Sur, en la Meseta de San Juan descenderán a 500 ft AGL, para proceder a sobrevolar la plataforma alabeando con rumbo 230°. Al llegar a la altura de la TWR comprobarán la pista en

AIR/GROUND COMMUNICATIONS FAILURE PROCEDURES

AIR COMMUNICATIONS FAILURE

An aircraft which experiences a communications failure shall immediately respond on the SSR mode 7600.

1. - VFR flight in VMC.

- Jet aircraft will proceed through one of the two published visual corridors and overfly the apron at 500 ft AGL while rolling its wing and maintaining a heading of 230°. When over the TWR, pilots shall check the runway in use. In case of runway 23 is in use, they shall break to the left and enter the traffic pattern tailwind, and in case of runway 05 is in use, they shall reverse to the opposite heading, carry out a drop of water and enter the traffic pattern tailwind while waiting for light signals from TWR.

- Conventional aircraft proceeding through the North visual corridor, over Daganzo, shall descend to 500 ft AGL and fly "ABEAM" downwind and rolling its wings heading for TWR. Once checked the runway in use, they shall wait for light signals from TWR. In case of proceeding through the South visual corridor, over Meseta de San Juan, they shall descend to 500 ft AGL and overfly the apron while rolling its wings heading 230°. When over the TWR, pilots shall check the runway in use, if the runway in

servicio, si la pista en servicio es la 23, romperán a la izquierda para incorporarse al tramo de viento en cola, y si está la pista 05 en servicio invertirán el rumbo realizando una gota de agua para incorporarse al tramo de viento en cola, esperando señales luminosas de TWR.

Nota: En ningún caso se sobrevolará la pista o la prolongación de su eje.

2.- Vuelo VFR (cambio de condiciones meteorológicas de VMC a IMC)

Cuando las condiciones meteorológicas sufrieran un deterioro progresivo tal que no permitieran mantener contacto ininterrumpido con el terreno, las aeronaves procederán al último nivel autorizado del que se haya acusado recibo o a la altitud mínima de seguridad, lo que resulte más alto, manteniendo dicho nivel hasta uno de los puntos de entrada (STAR's), para llegar a DUKKE (IAF). Sobre este punto comenzará el descenso, abandonando la espera a 6000 ft para efectuar una aproximación IFR publicada a la RWY 23. En el caso de estar la pista 05 en servicio, se realizará de igual forma y, con el campo a la vista, se completará con "circuito" a la pista 05.

3.- Vuelo IFR.

- Cuando el fallo ocurre durante el procedimiento STAR antes del IAF:

Proceder al IAF designado (DUKKE) para la STAR autorizada (según FPL), manteniendo el último nivel o altitud autorizada a la que se haya acusado recibo y entrar en espera. Iniciar el descenso tras completar una espera (abandonando la espera a 6000 ft), o a la EAT cuando se haya recibido, lo que sea más tarde, para efectuar una aproximación IFR publicada a la RWY en servicio para llegada y aterrizar antes de los siguientes 30 minutos.

- Cuando el fallo ocurre en vector radar antes del IAF:

Proceder de la manera más directa a interceptar la STAR hasta el IAF, siguiendo el procedimiento de fallo de comunicaciones durante el procedimiento STAR.

- Cuando el fallo ocurre en vector radar después del IAF:

Mantener la última altitud autorizada de la que se ha acusado recibo, proceder a interceptar el curso final de aproximación para completar ésta y aterrizar. Si no es posible, efectuar el procedimiento de aproximación frustrada con fallo de comunicaciones.

- Cuando el fallo ocurre durante la aproximación frustrada:

No iniciar la aproximación frustrada antes del MAPT. Interceptar el procedimiento de aproximación frustrada según carta de aproximación IAC correspondiente. Completar al menos una espera en el fijo de espera, efectuar una nueva aproximación y aterrizar.

- Cuando el fallo ocurre durante la SID:

Continuar la SID hasta el punto de salida del TMA, subiendo al último nivel autorizado del que se haya acusado recibo o la altitud mínima de seguridad, lo que sea más alto; mantener este/a durante 7 minutos, para continuar ascenso respetando en cualquier caso los niveles máximos especificados en las cartas de salida, continuando el vuelo de acuerdo al FPL presentado. En el caso de que la aeronave se encuentre dentro del Espacio Aéreo Delegado a Torrejón, si el Comandante al mando opta por regresar al aeródromo de origen, aplicará el procedimiento adecuado de los anteriormente descritos.

- Cuando el fallo ocurre durante una salida con vector radar:

Dirigirse de la manera más directa a interceptar el último procedimiento SID recibido del ATC y continuar con el procedimiento de fallo de comunicaciones durante la SID. Si no se hubiera recibido una autorización SID, proceder a interceptar la SID apropiada hasta el punto de salida del TMA y de acuerdo al tipo de navegación expresados en el FPL actualizado.

➔ FALLO DE COMUNICACIONES EN TIERRA

En el caso de que una aeronave o vehículo operando en el área de maniobras experimente un fallo en las comunicaciones procederá como sigue:

- Si la aeronave va a salir: continuará por la ruta asignada hasta detenerse en un punto de espera intermedio o el límite del permiso extremando las precauciones para evitar desvíos de la misma. Una vez allí, mantendrá la posición y esperará la llegada de un vehículo "Sigame" que le conducirá a la posición de estacionamiento.
- Si se trata de un vehículo: permanecerá en su posición y esperará la llegada de un vehículo "Sigame" que lo asistirá adecuadamente.

use is 23, they shall break to the left and enter the traffic pattern downwind leg and if runway 05 is in use, they shall reverse to the opposite heading carry out a drop of water and enter the traffic pattern downwind leg while waiting for light signals from TWR.

Note: Neither the runway or its centreline extension will be over flown in any.

2.- VFR flights (Change in the meteorological conditions from VMC to IMC).

When the meteorological conditions suffer such a progressive deterioration which does not allow to maintain uninterrupted visual contact with the ground, aircraft will climb to the last cleared level acknowledged or to the minimum safety altitude, whichever is higher, and must maintain this level until reaching one of the entry points (STAR's), and head to DUKKE (IAF). On this point, the holding pattern at 6000 ft must be abandon and a descent started in order to shoot one of the published IFR approaches in the RWY 23. In the case RWY 05 is in use, the procedure will be carried out in the same way and when the airfield is in sight, a "circling" manoeuvre must be completed in order to land on RWY 05.

3.- IFR flights.

- When the communications failure occurs during the STAR procedure before reaching the IAF:

Proceed to the designated IAF (DUKKE) from the cleared STAR (according to the FPL), maintaining the last assigned level or altitude acknowledged, and enter the holding pattern. Begin the descent after completing one holding pattern turn (leaving the holding pattern at 6000 ft), or at the EAT whichever occurs later, in order to shoot one of the IFR approaches published for the RWY in service and land in the following 30 minutes.

- When the failure occurs during radar vectoring before the IAF:

The aircraft will proceed through the most direct way to intercept the STAR to reaching the IAF, and must follow the communications failure procedure during the STAR manoeuvre.

- When the failure occurs during radar vectoring after crossing the IAF:

The aircraft will maintain the last cleared altitude acknowledged, and proceed to intercept the final approach course and complete the landing manoeuvre. If this is not possible, aircraft will accomplish the communications failure missed approach procedure.

- If the failure occurs during the missed approach, aircraft:

Will not begin the missed approach before the MAPT. Will begin the missed approach procedure according to the corresponding IAC. Complete at least one holding pattern turn over the IAF, in order to shoot the approach and land.

- When the failure occurs during the SID:

The aircraft will continue with the SID up to the TMA exit point, climbing to the last cleared level acknowledged or to the minimum safety altitude, whichever is higher, and maintain this altitude during 7 minutes, in accordance with the maximum levels in the departure charts and continuing the flight with respect to the filed FPL. In case the aircraft is in the Torrejón Delegated Airspace, if the Pilot in Command decides to return to the departure aerodrome, he will follow the appropriate procedure that has been described above.

- When the failure occurs during the departure under radar vectoring:

The aircraft will proceed through the most direct way to intercept the last SID procedure received from ATC, continue with the communications failure procedure during the SID. If not received authorization SID, proceed to intercept the appropriate SID to TMA exit point and according to the type of navigation updated expressed in FPL.

GROUND COMMUNICATIONS FAILURE

In the case of an aircraft or vehicle operating in the maneuvering area experiences a communication failure, proceed as follows:

- If the aircraft is on departure : continue for the assigned route to stop at an intermediate holding position or clearance limit extreme caution to avoid detours . Once there, hold position and wait for the arrival of a vehicle "Follow Me" which will lead you to the parking position.
- In the case of a vehicle will remain in position and wait for the arrival of a vehicle "Follow Me" which will assist appropriately.

VUELO VFR EN CONDICIONES VMC (COMPROBAR RWY EN SERVICIO Y ESPERAR SEÑALES LUMINOSAS) / VFR FLIGHTS IN VMC CONDITIONS (CHECK RWY IN USE AND WAIT FOR LIGHT SIGNALS)		
	RWY 23	RWY 05
AERONAVES A REACCIÓN: Entrada por corredor, sobrevolar plataforma 500 ft y rumbo 230° / JET AIRCRAFT: Entry through corridor, overfly apron 500 ft and heading 230°	Rotura a la izquierda e incorporarse a viento en cola / Break to the left to tailwind	Invertir rumbo (gota de agua) Incorporarse a viento en cola / Reverse to the opposite heading (drop of water) Enter to tailwind
AERONAVES CONVENCIONALES: Entrada por pasillo norte, Daganzo 500 ft AGL / CONVENTIONAL AIRCRAFT: Entry through north corridor, Daganzo at 500 ft AGL	Incorporarse a viento en cola y alabeando / Enter to tailwind while rolling	Incorporarse a viento en cola y alabeando / Enter to down-wind leg while rolling
AERONAVES CONVENCIONALES: Entrada por pasillo sur, Meseta San Juan 500 ft AGL / CONVENTIONAL AIRCRAFT: Entry through south corridor, Meseta San Juan at 500 ft AGL	Rotura a la izquierda e incorporarse a viento en cola / Break to the left to tailwind	Invertir rumbo (gota de agua) Incorporarse a viento en cola / Reverse to the opposite heading (drop of water) Enter to tailwind
VUELO VFR EN CONDICIONES IMC / VFR FLIGHTS IN IMC CONDITIONS		
ACCIONES: Proceder último nivel autorizado o altitud mínima de seguridad (lo más alto), manteniendo nivel hasta punto entrada STAR / ACTIONS: Proceed last cleared level or minimum safety altitude (which is higher), maintaining level to STAR entry point	RWY 23: DUKKE 6000 ft y realizar IAC / RWY 23: DUKKE 6000 ft and carry out IAC	RWY 05: DUKKE 6000 ft y realizar IAC y posterior circuito / RWY 05: DUKKE 6000 ft and carry out IAC and subsequent circling

VUELO IFR / IFR FLIGHT	
MOMENTO FALLO / FAILURE MOMENT	ACCIONES / ACTIONS
STAR ANTES IAF / STAR BEFORE IAF	- Proceder al IAF (DUKKE) mantener último nivel autorizado y entrar en espera / Proceed to IAF (DUKKE) maintain the last cleared level and entry in holding pattern. - Realizar una espera y abandonar la espera a 6000 ft o / Carry out and abandon the holding pattern at 6000 ft or - Antes de los 30 MIN de la EAT, lo que resulta más tarde / Before the 30 MIN of the EAT, whichever occurs later. - Realizar aproximación / Carry out approach
VECTOR RADAR ANTES IAF / RADAR VECTORING BEFORE IAF	- Igual que fallo STAR antes del IAF / Like STAR failure before IAF.
VECTOR RADAR DESPUES IAF / RADAR VECTORING AFTER IAF	- Mantener altitud autorizada / Maintain cleared altitude. - Interceptar el cursor final de APP y completar / Intercept the final APP and complete. - Si no es posible, realizar procedimiento frustrada / If this is not possible, carry out missed approach procedure.
APROXIMACION FRUSTRADA / MISSED APPROACH	- No iniciar frustrada antes MAPT / Not begin missed approach before MAPT. - Seguir procedimiento APP frustrada según IAC / Follow missed approach procedure APP according IAC. - Completar una espera y efectuar nueva aproximación / Complete holding pattern in order to shoot the approach.
DURANTE SID / DURING SID	- Continuar SID hasta punto salida TMA / Continue SID to TMA exit point. - Subir último nivel autorizado o altitud mínima de seguridad, mantener durante 7 MIN para continuar ascenso. Respetar niveles máximos especificados / Climb to the last cleared level or the minimum safety altitude, maintain during 7 MIN for continue climb. Respect maximum specified levels. - Continuar según FPL / Continue according FPL. - Si ocurre dentro de espacio aéreo delegado a Torrejón, decidirá el comandante de la aeronave. Aplicar el procedimiento adecuado según el caso / If occurs inside the Torrejón delegated airspace, the pilot in command decides to follow the appropriate procedure.
SALIDA CON VECTOR RADAR / DEPARTURE UNDER RADAR VECTOR	- Dirigirse directamente e interceptar procedimiento SID recibido por ATC / Proceed directly and intercept the SID procedure received from ATC. - Continuar procedimiento fallo comunicaciones SID / Continue SID communications failure procedure.

21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS

NOISE ABATEMENT PROCEDURES

No.

No.

22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO

FLIGHT PROCEDURES

Todas las aeronaves que vuelen bajo las reglas del RCAO despegando de la pista 23 o en circuito visual sur, no rebasarán 2,5 DME TJZ ó R-144 VTZ al suroeste del campo. En caso de no ser posible, notificarán esta circunstancia a LETO TWR-APP/GCA antes de despegar o antes de entrar en el circuito visual.

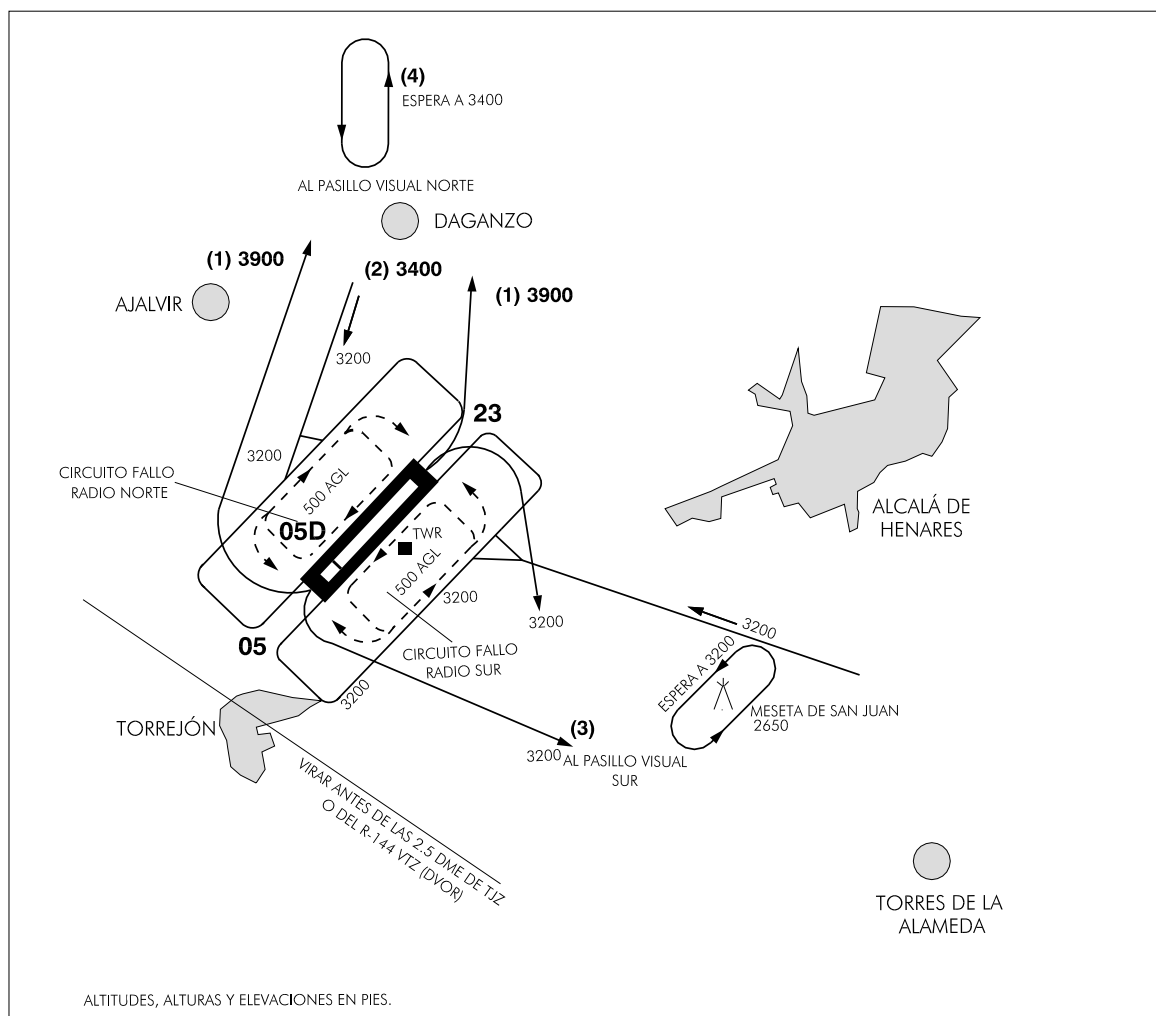
All aircraft flying under the RCAA rules taking-off from runway 23 or in south visual circuit, will not exceed 2.5 DME TJZ or R-144 VTZ southwest side of the aerodrome. In case of not being possible, the aircraft will notify this event to LETO TWR-APP/GCA before taking-off or before entering the visual circuit.

Precaución, tráfico próximo en aproximación o salida del aeropuerto de Madrid/Barajas.

Caution, traffic in approach or departure close to airport Madrid/Barajas.

CIRCUITO MILITAR DE TRÁNSITO DE AD. Aeronaves convencionales.

MILITARY AD TRAFFIC CIRCUIT. Conventional aircraft.

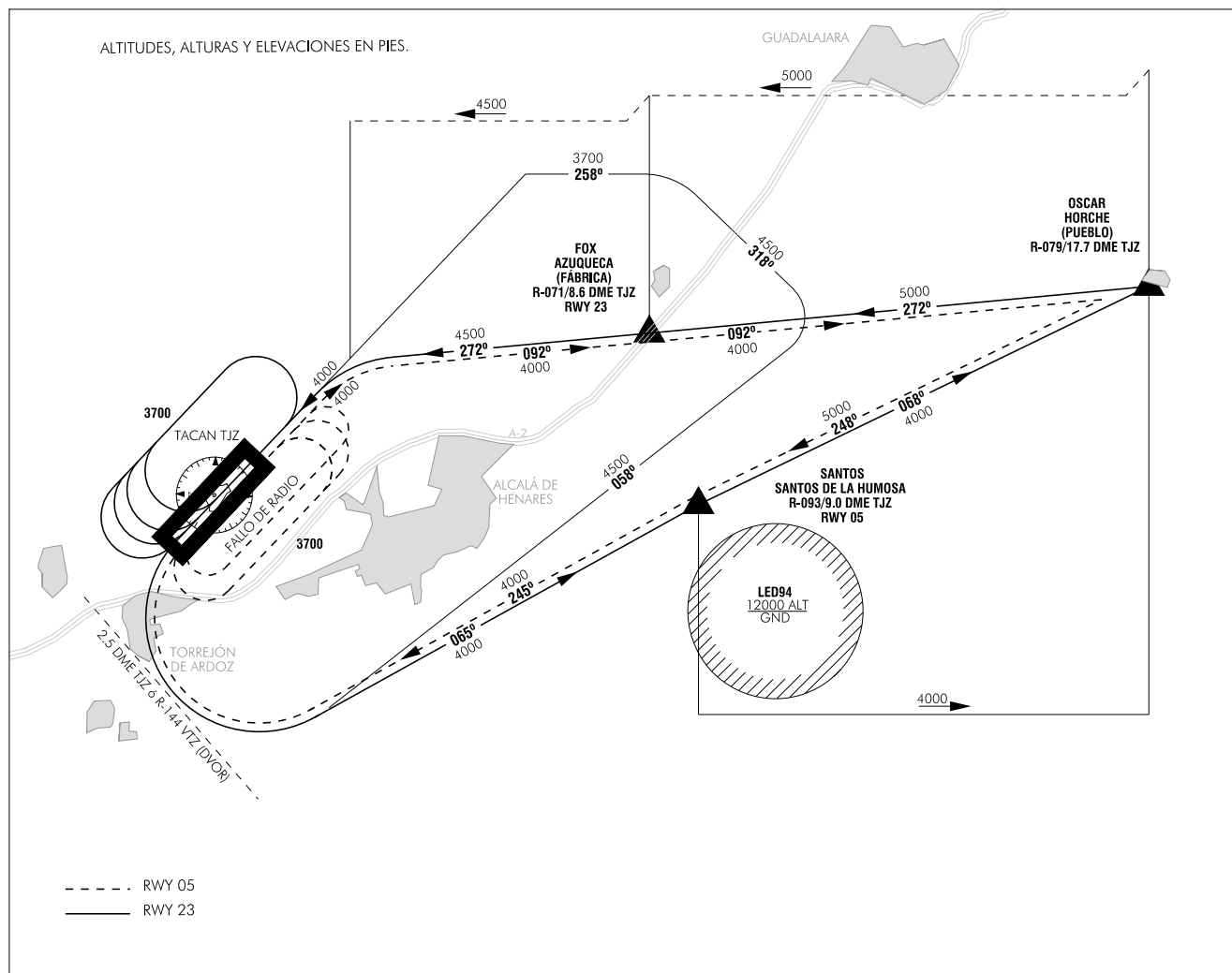


- (1) Aeronaves saliendo de RWY 05/23 con destino el pasillo visual Norte, ascenderán para alcanzar 3900 ft de altitud si no existe instrucción en contra por parte de TWR. Precaución con posibles aeronaves realizando esperas a 3400 ft al Norte de Daganzo.
- (2) Aeronaves procedentes del pasillo visual Norte, en descenso para alcanzar la altitud de tráfico.
- (3) Aeronaves saliendo de RWY 05/23 con destino el pasillo visual Sur, dejarán siempre la Meseta de San Juan a la izquierda.
- (4) Espera al Norte de Daganzo, con virajes a la izquierda a 3400 ft, sin llegar a sobrevolar el pueblo de Daganzo.

- (1) Aircraft departing from RWY 05/23 destination the North visual corridor, will climb to reach 3900 ft altitude unless otherwise instructions by TWR. Caution due to possible traffic in holding pattern at 3400 ft North of Daganzo.
- (2) Aircraft coming from the North visual corridor descending to reach the traffic pattern altitude.
- (3) Aircraft departing from RWY 05/23 destination the South visual corridor, always will leave Meseta de San Juan on the left.
- (4) Holding pattern North of Daganzo, turning left at 3400 ft, without overflying the village of Daganzo.

CIRCUITO MILITAR DE TRÁNSITO DE AD. Reactores.

MILITARY AD TRAFFIC CIRCUIT. Jet aircraft.



➔ 23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

ADDITIONAL INFORMATION

Mínimos de aproximación instrumental radar (Uso exclusivo militar) / Radar instrument approach minima (Exclusive military use).

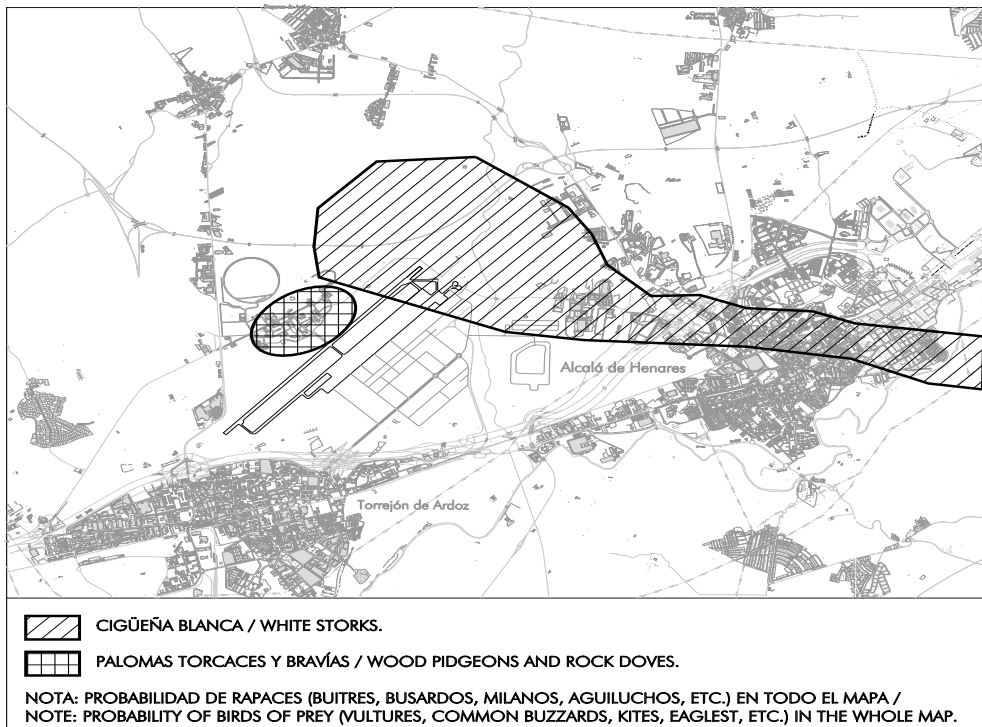
	RWY	GP/TCH/RPI	CAT	DH/MDA-VIS	HAT/HAA	CEIL-VIS
PAR	23	3° / 49 / 1033	A B C D E	2226 - 800 m	200	200 - 800 m
SRE	23		A B	2680 - 800 m (1)	682	700 - 800 m (1)
	23		C	2680 - 2400 m	682	700 - 2400 m (1)
	23		D HPMA	2680 - 2400 m	682	700 - 2400 m (1)
	23		E	2680 - 3200 m	682	700 - 3200 m (1)
SRE	05		A B	2330 - 800 m (1)	363	400 - 800 m (1)
	05		C	2330 - 1200 m (2)	363	400 - 1200 m (2)
	05		D E HPMA	2330 - 1200 m	363	400 - 1200 m (1)
CIR			A	2580 - 1600 m	554	600 - 1600 m
			B	2900 - 2000 m	874	900 - 2000 m
			C	3060 - 4800 m	1034	1100 - 4800 m
			D	3140 - 4800 m	1114	1200 - 4800 m
			HPMA	2900 - 4400 m	874	900 - 4400 m
			E	3370 - 4800 m	1344	1400 - 4800 m

Observaciones: (1) Cuando ALS U/S incrementar VIS en 800 m.
 (2) Cuando ALS U/S incrementar VIS en 400 m.

Remarks: (1) When ALS U/S increase VIS 800 m.
 (2) When ALS U/S increase VIS 400 m.

ZONAS DE CONCENTRACIÓN DE AVES EN EL ENTORNO DE LA BASE
AÉREA DE TORREJÓN

BIRD CONCENTRATION AREAS AROUND THE BASE AEREA DE
TORREJÓN



ZONAS DE CONCENTRACIÓN DE AVES

Zona 1: concentración de estorninos y avefrías.
Zona 2: concentración de palomas torcaces y bravías.

BIRD CONCENTRATION AREAS

Area 1: concentration of starlings and lapwings.
Area 2: concentration of wood pigeons and rock doves.

ZONAS DE ALIMENTACIÓN E INGESTA DE AGUA

Zona I: gramíneas y cultivos de cereales.
Zona II: invertebrados, anfibios, peces y agua.

FEEDING AND WATER INGESTION AREAS

Area I: grass and crops of cereals.
Area II: invertebrates, amphibious, fishes and water.

ZONAS DE MOVIMIENTOS DE AVES

Movimiento A: desplazamiento de buitres y otras rapaces.
Movimiento B: desplazamiento de palomas.
Movimiento C: desplazamiento de estorninos y avefrías (meses de invierno).
Movimiento D: desplazamiento de gaviotas sombrías (meses de invierno).
Movimiento E: desplazamiento de cigüeñas blancas.

BIRDS MOVEMENTS AREAS

Movement A: movement of vultures and other birds of prey.
Movement B: movement of pigeons.
Movement C: movement of starlings and lapwings (winter months).
Movement D: movement of lesser Black-backed gulls (winter months).
Movement E: movement of white storks.

