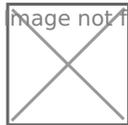


Madrid Control | Madrid - Cantábrico | R1-BLL-SAS

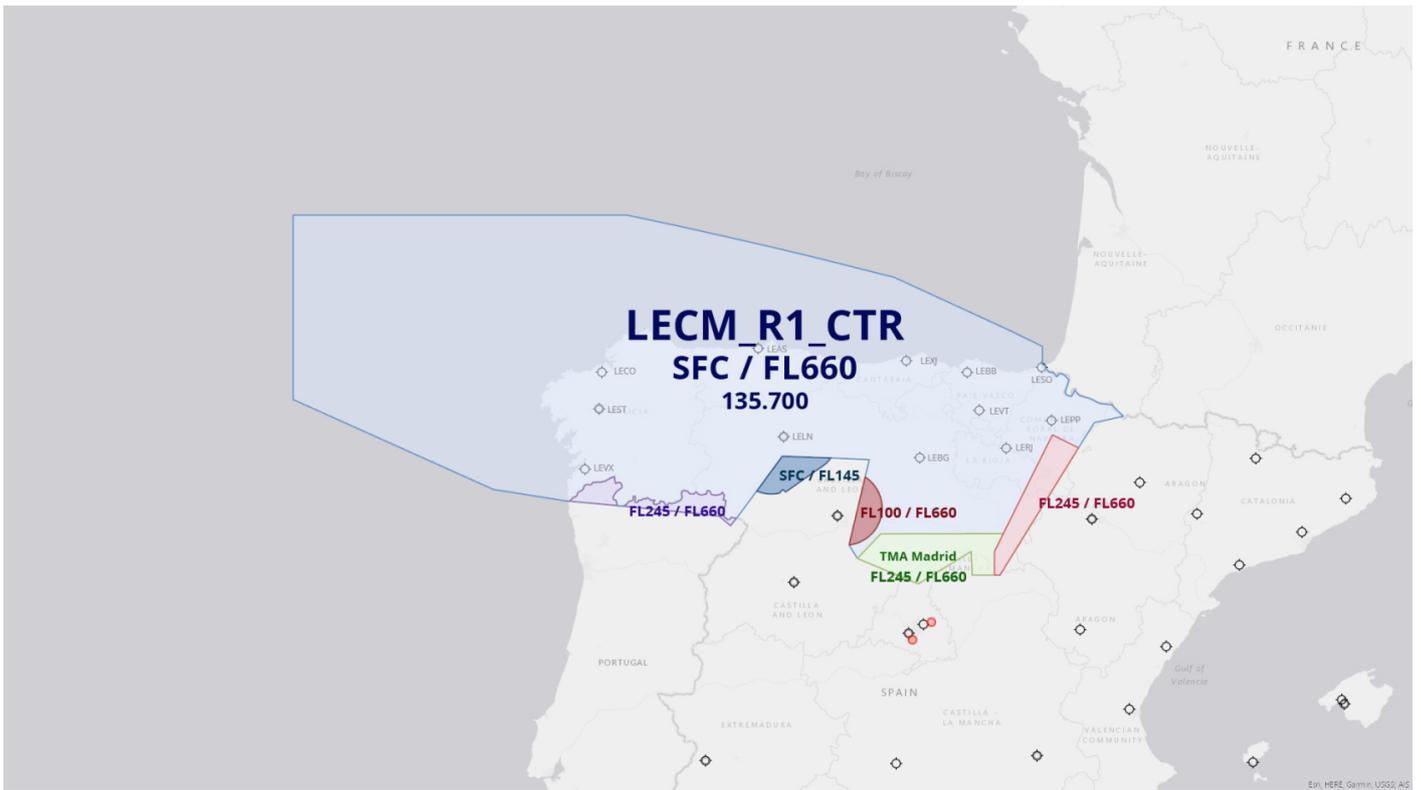
NO VÁLIDO PARA OPERACIONES REALES. SOLO PARA SIMULACIÓN.

La dependencia Madrid Control (apodada popularmente como Ruta 1) presta servicios de navegación aérea a lo largo del espacio Madrid - Cantábrico. Aglutina varios sectores sobre los cielos de toda la costa Cantábrica, desde Santiago de Compostela hasta Pamplona en una única posición activa, con varias posiciones de control y aproximación por debajo de si misma.

Posiciones activas

Registro e indicativo	Frecuencia	FRA	Límites	Notas
LECM_R1_CTR Madrid Control	135.700		De SFO a FL660	Indicativo CPDLC: MDR1

Madrid Control - Ruta 1 dispone de dos desdobles. Estos dos sectores asumen los niveles inferiores de Madrid, asumiendo también la gestión de aeródromos y aproximaciones correspondientes.

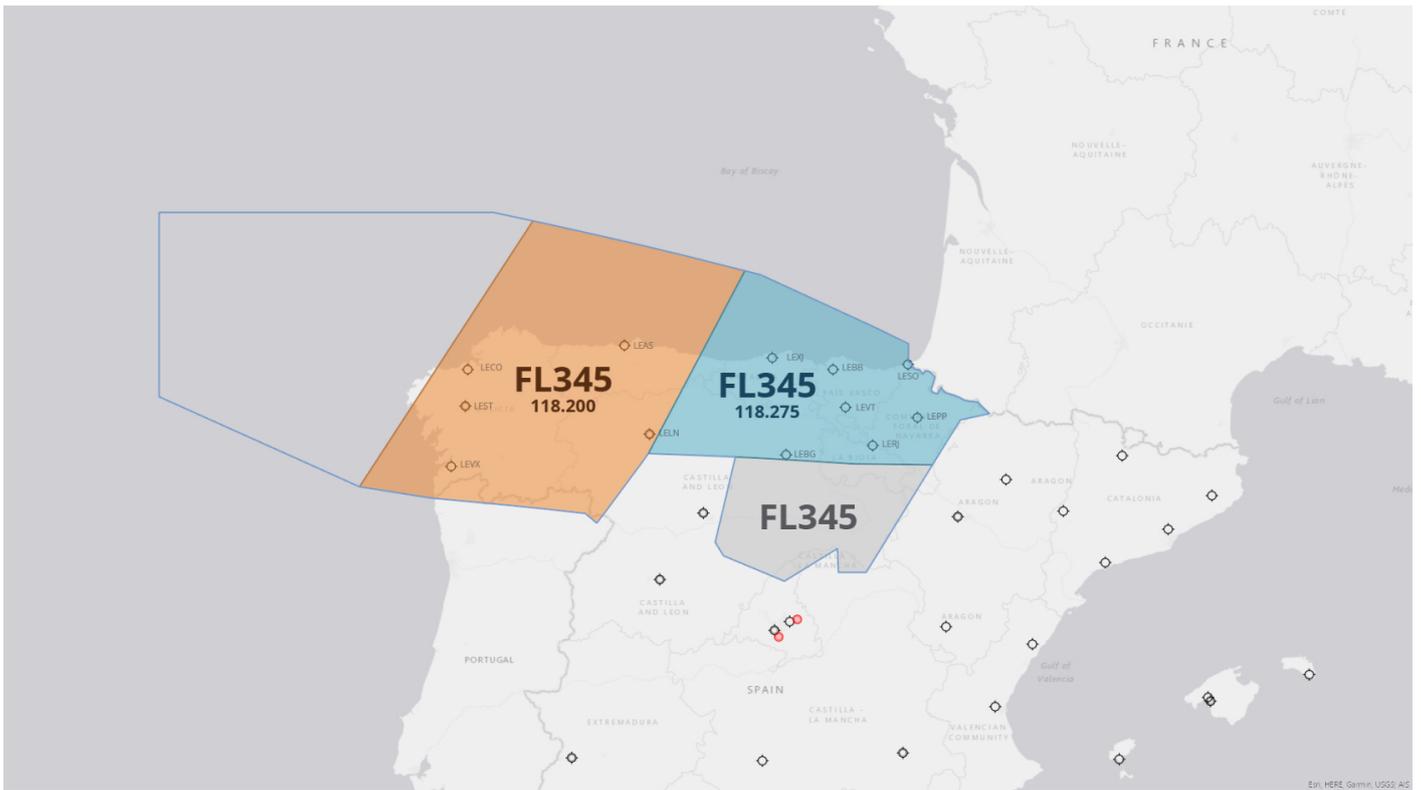


Registro e indicativo	Frecuencia	FRA	Límites	Notas
LECM_BLL_CTR Madrid Control	118.275	 	De SFC a FL345.	Indicativo CPDLC: MBLL
LECM_SAS_CTR Madrid Control	118.200	 	De SFC a FL345.	Indicativo CPDLC: MSAS

Image not found or type unknown



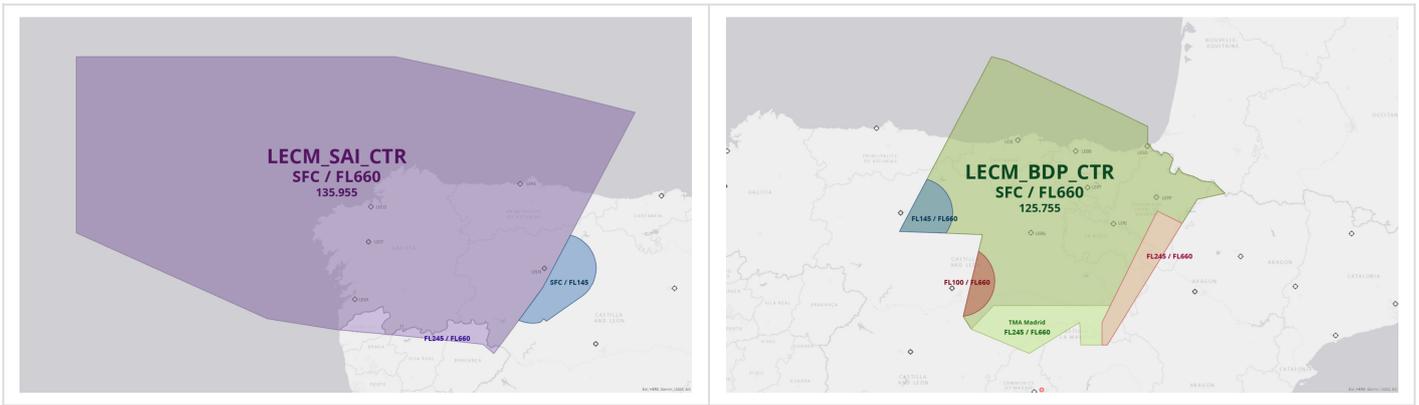
Viernes, sábados y domingos de 14.00 a 20.00 UTC.



Además, existen otros dos sectores activables por NOTAM que se utilizan para asumir el flujo de tránsito concreto para eventos de salida y/o llegada de Madrid-Barajas.

Posiciones no activas

Registro e indicativo	Frecuencia	FRA	Límites	Notas
LECM_BDP_CTR Madrid Control	125.755		De SFC a FL660.	Indicativo CPDLC: MBDP Activable por NOTAM .
LECM_SAI_CTR Madrid Control	135.955		De SFC a FL660.	Indicativo CPDLC: MSAI Activable por NOTAM .
LECM_PL1_CTR Madrid Planner	--			Activable por NOTAM .



Registro e indicativo	Frecuencia	FRA	Límites	Notas
LECM_PL1_CTR Madrid Planner	--			Activable por NOTAM .

La posición de planificador de Ruta actúa en todos los sectores de control de Madrid-Cantábrico

Espacios aéreos

Sector Domingo Bajo (DGL)

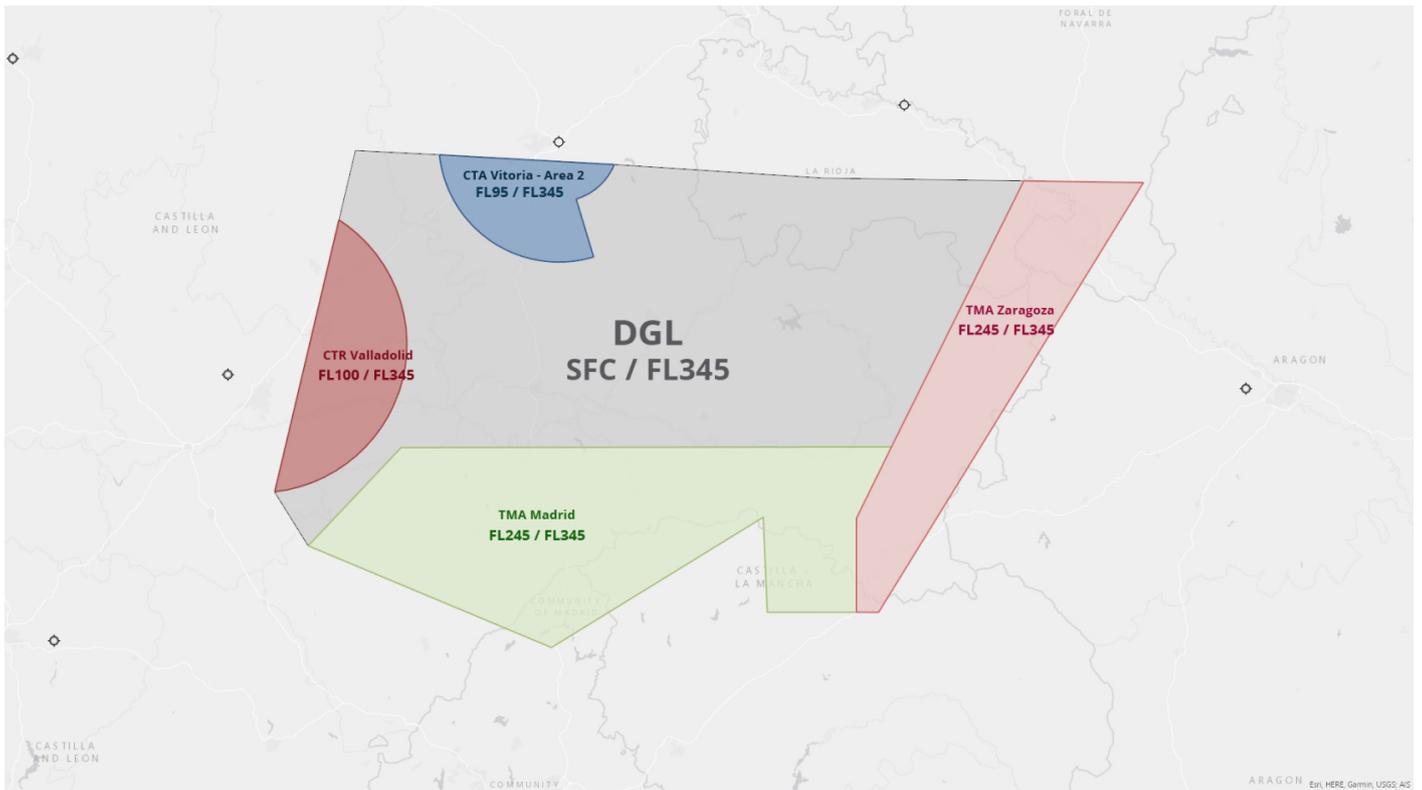
Cuando los sectores de Bilbao (BLL) y Madrid Aproximación estén conectados, el sector Bilbao puede asumir el sector Domingo Lower (DGL) para poder dar servicio completo en la ruta Bilbao <> Barajas sin pasar los tránsitos a UNICOM.

El sector Domingo Lower no es una posición en IVAO. No tiene frecuencia ni se permite conectarse a través de Aurora.

El límite vertical del sector es FL345.

El sector Domingo Bajo también puede ser asumido por Ruta 2 previa coordinación interdependencias si existen suficientes circunstancias que así lo recomienden.

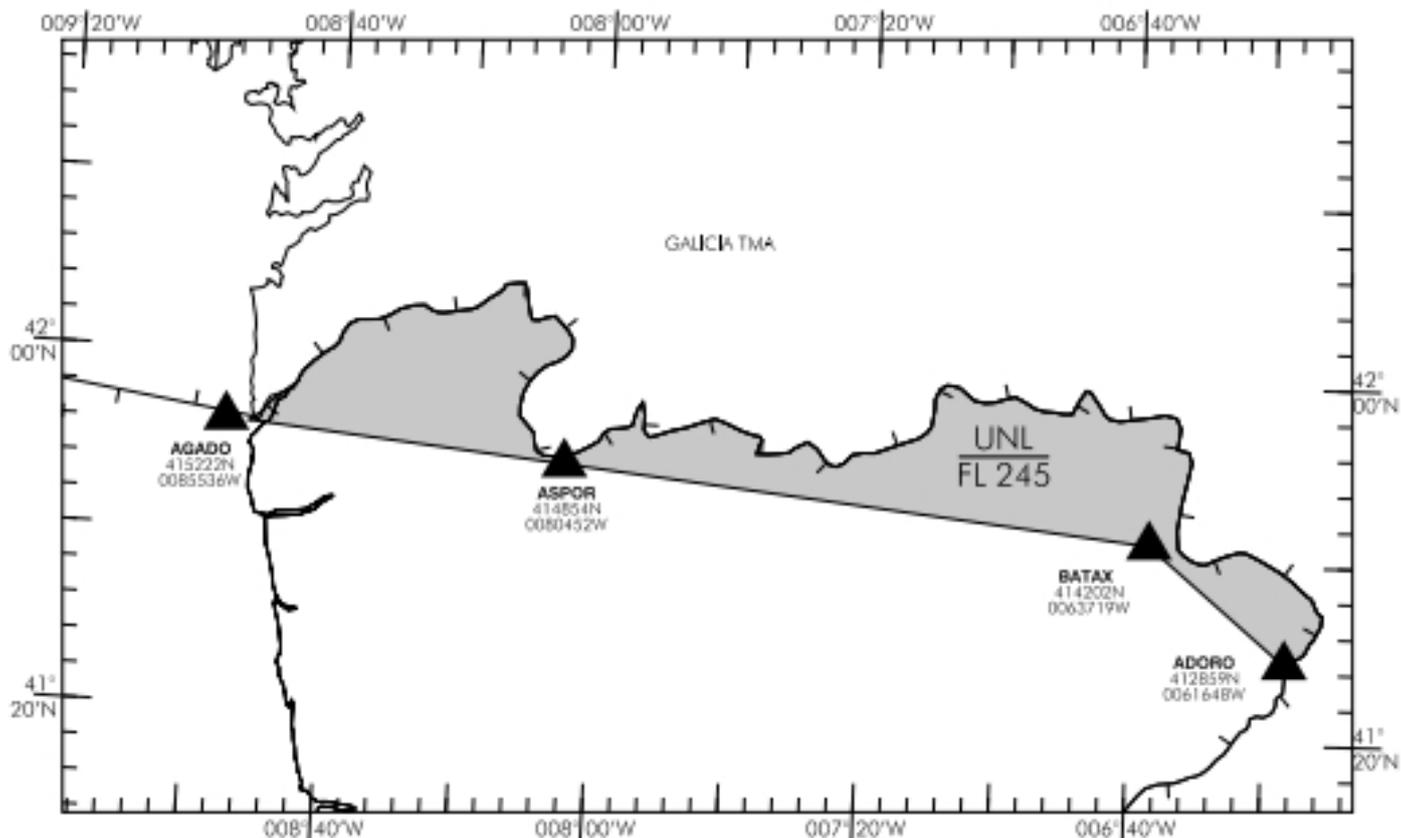
La flexibilidad de la que se le dota al sector Domingo es tener la suficiente capacidad para gestionar el flujo de tránsito de la manera más eficiente posible.



Delegación del espacio aéreo de Lisboa UIR

Lisboa UIR delega a Madrid UIR la zona sombreada de Portugal por encima de FL245 (según [Carta de Acuerdo](#)).

De FL245 hacia abajo el servicio lo proporcionará Lisboa UIR hasta la frontera política con España.



Aglutinamiento de posiciones

Además del servicio en ruta, y conforme a la jerarquía [TopDown](#) en IVAO, en caso de ausencia de controlador en las posiciones inmediatamente inferiores, Madrid UIR asumirá sus responsabilidades y espacios aéreos correspondientes, dentro de sus límites horizontales de servicio.

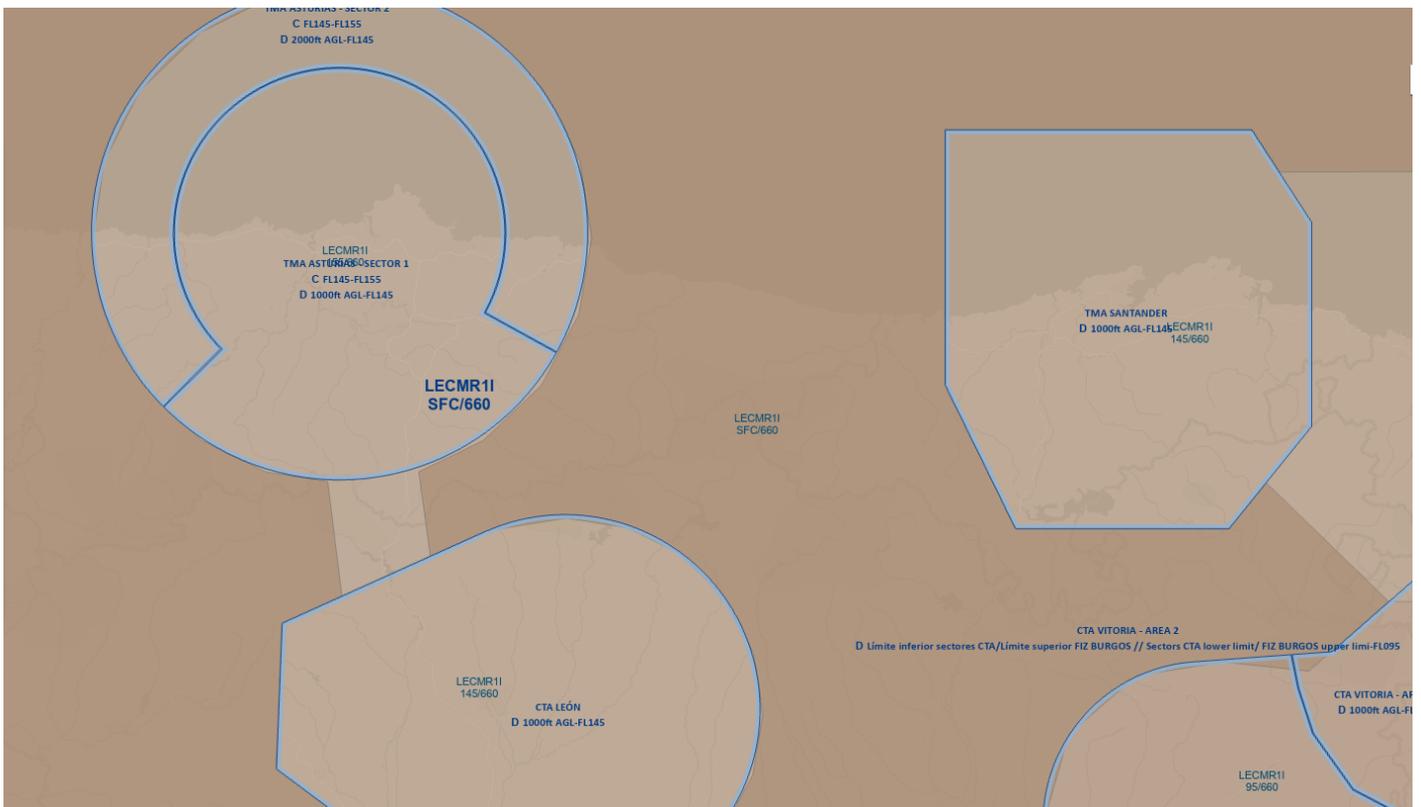
Madrid Control provee de servicio de vigilancia radar en todo el espacio aéreo.

Madrid Control asignará las STAR a los tráficos con destino a Santiago TMA, Bilbao TMA, Madrid TMA y Zaragoza TMA. Para el resto de aeródromos deberá asignar la llegada correspondiente previa coordinación con el controlador colindante.

En el caso de que Madrid Control deba asumir espacios aéreos de dependencias no conectadas y que no ofrezcan servicio de vigilancia radar, Madrid Control no proporcionará este servicio tampoco.

Madrid Control instruirá descenso hasta el límite vertical del siguiente espacio aéreo.

Alcanzando este nivel, Madrid Control informará al tránsito en cuestión de la finalización del servicio de vigilancia radar. A partir de ese momento, Madrid Control utilizará las mismas técnicas de separación que una Torre monoposición.



Mínimas de separación

Madrid Control aplicará las siguientes separaciones vertical y horizontal para todos los tráficos que estén en su espacio aéreo.

Separación horizontal en ruta: 5 nm

Separación vertical: 1000 pies hasta FL410 (espacio RVSM de FL290 a FL410), **excepto entre cualquier tráfico con aeronaves autorizados a volar espacio RVSM sin el equipamiento correspondiente** por encima de FL290 (generalmente tráfico militar), que será de 2000 pies.

Por encima de FL410 la separación vertical será de 2000 pies en todos los casos.

Separación convencional previa entrada al espacio aéreo oceánico.

Cartas operacionales para sectores adyacentes

Los tráficos a destinos cercanos como Madrid TMA o Zaragoza TMA, así como los sobrevuelos dentro del espacio aéreo de responsabilidad, serán transferidos a o de Madrid Control teniendo en cuenta lo siguiente:

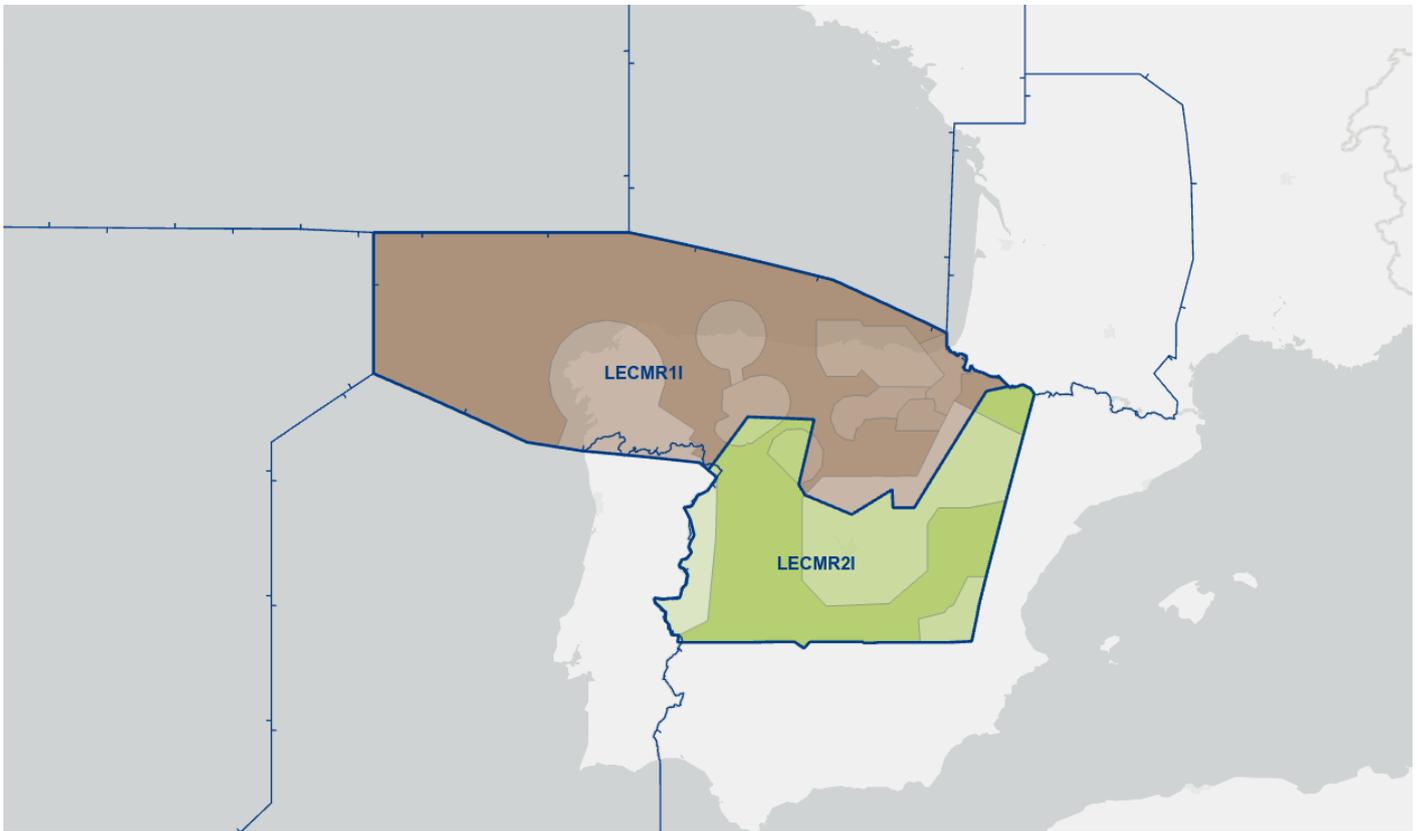
Se transferirán 10 millas antes de la llegada al límite del sector adyacente, siempre libre de tráfico.

Los tráficos que no mantengan el nivel de transferencia acordado deberán ser coordinados previamente entre ambas dependencias.

El sector radar deberá proporcionar información sobre los procedimientos inmediatamente posteriores en sus sectores adyacentes. La siguiente tabla resume la información de los procedimientos a instruir a los tráficos según su sentido y destino:

Destino	Nivel de vuelo	Trasferencia	Notas
---------	----------------	--------------	-------

Sobrevuelo hacia el noroeste	IMPAR	EGXX_CTR	LoA: Madrid-Shanwick Autorización oceánica y FL coordinado.
Destino sector Santiago	FL350	LECM_SAS_CTR	STAR asignada
Sobrevuelo hacia el norte	PAR	LFRR_CTR	LoA: Madrid-Brest
Destino Biarritz	FL150	LFBZ_APP	LoA: Madrid-Burdeos. STAR asignada
Destino Toulouse AD	FL280	LFBB_CTR	LoA: Madrid-Burdeos
Destino Pau-Pirineos y/o Tarbes-Lourdes-Pirineos ADs	FL180	LFBB_CTR	LoA: Madrid-Burdeos
Sobrevuelo hacia el noreste	PAR	LFBB_CTR	LoA: Madrid-Burdeos
Destino ADs sector Bilbao	FL350	LECM_BLL_CTR	STAR asignada
Sobrevuelo hacia el este	PAR	LECM_R2_CTR	-
Destino Zaragoza AD en descenso	FL250	LEZG_APP	STAR asignada
Sobrevuelo hacia el sur	IMPAR	LECM_R2_CTR	-
Destino Madrid TMA (en norte)	FL250	LEMD_APP	STAR asignada
Destino Madrid TMA (en sur)	FL190	LEMD_APP	STAR asignada
Sobrevuelo hacia el suroeste	IMPAR	LPPC_CTR	-
Destino Valladolid AD	FL110	LEVD_TWR	-
Destino Porto AD	FL190	LPPR_APP	LoA: Madrid-Lisboa. STAR asignada
Sobrevuelo y hacia el oeste	IMPAR	LPPO_CTR	LoA: Madrid-Santa María. FL coordinado.



Obtención de autorización oceánica

Todo aquel tránsito prevea ingresar en espacio aéreo oceánico NAT (Atlántico Norte) o a través de rutas aleatorias deberá obtener autorización **40 minutos antes de la entrada** en el mismo, siempre y cuando exista dependencia oceánica abierta. El tráfico solicitará abandonar frecuencia de Madrid Control para contactar con el controlador del sector oceánico, siempre y cuando no haya recibido dicha autorización por Datalink.

Madrid Control proporcionará al tránsito la frecuencia para la autorización oceánica.

Ejemplo:

- **ATC:** "IBE1234 llame Shanwick Radio en 127.650/123.950/127.900."
- **Piloto:** "Contactamos con Shanwick en 127.650/123.950/127.900, IBE1234."

Shanwick Radio recibe al tráfico:

- **Piloto:** "Good morning Shanwick Clearance/Delivery/Control, IBE1234."
- **ATC:** "IBE1234, Shanwick Clearance/Delivery/Control, Good morning go ahead."
- **Piloto:** "IBE1234 requesting clearance to New York via track FOXTROT, Flight Level 380, Mach .83. Estimating PASAS at 1046 zulu."
- **ATC:** "IBE1234 cleared to destination via PASAS, then track FOXTROT, expect FL380, Mach .83, cross PASAS latest at 1048 zulu."

- *Piloto*: "IBE1234 cleared to destination via PASAS, then track FOXTROT , expect FL380, Mach .83, crossing PASAS latest at 1048 zulu, IBE1234."
- *ATC*: "IBE1234, your readback is correct, good morning"

Entonces el tráfico vuelve con Madrid Control:

- *Piloto*: "Madrid Control, IBE1234, en frecuencia."
- *ATC*: "IBE1234, recibido"

Los sectores oceánicos puede ser tanto Shanwick como Santa María, siendo la anterior conversación un mero ejemplo de cómo debe solicitarse una autorización oceánica.

* Algunas imágenes mostradas en esta página web (originales o modificadas) están basadas en cartas aeronáuticas de navegación, publicadas en el AIP o capturas de la aplicación INSIGNIA, con el consentimiento de ENAIRE, titular de los derechos de propiedad intelectual e industrial de dichos sitios web, así como de su contenido. Todo lo expuesto en esta página web es para uso exclusivo en simulación y no se permite su uso operacional.

** Some images shown on this website are based on aeronautical navigation charts, published in the AIP or captured from the INSIGNIA application, with the consent of ENAIRE, owner of the intellectual and industrial property rights of that website, as well as their content. Everything stated on this website is for exclusive use in simulation and its operational use is not allowed.*

NO VÁLIDO PARA OPERACIONES REALES. SOLO PARA SIMULACIÓN.

Última actualización: 14/08/2023 por 631882