

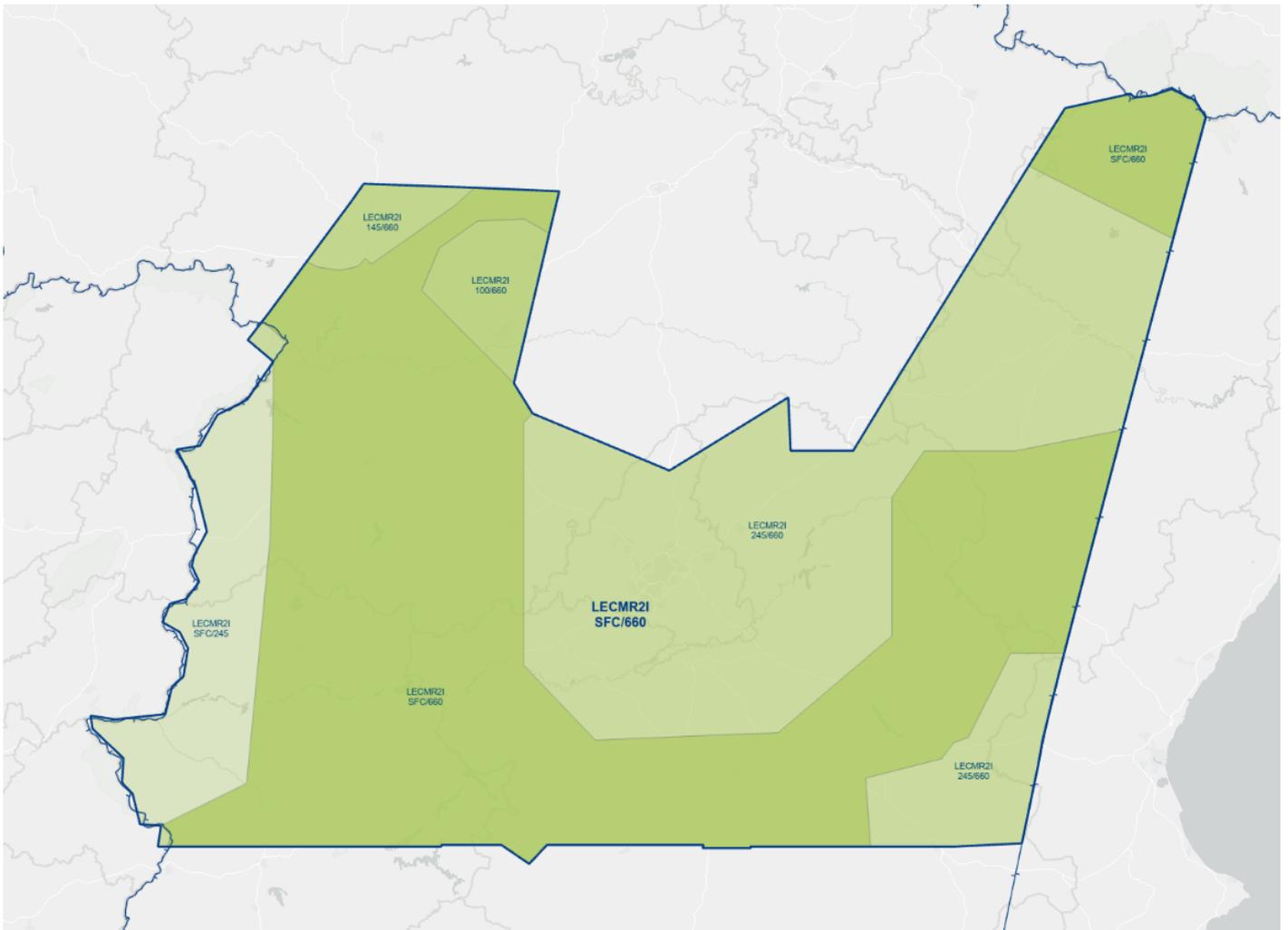
# Madrid Control | Madrid-Interior | R2

**NO VÁLIDO PARA OPERACIONES REALES. SOLO PARA SIMULACIÓN.**

El segundo sector de ruta de Madrid presta servicio radar al centro peninsular, aglutinando sectores sobre los cielos de Valladolid, Salamanca, Madrid, Teruel o Zaragoza en una única posición activa.

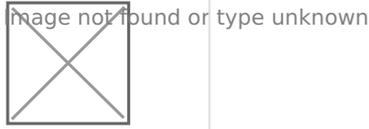
## Posiciones activas

Registro e indicativo	Frecuencia	FRA	Límite vertical	Notas
LECM_R2_CTR <i>Madrid Control</i>	133.755		De SFO a FL660	Indicativo CPDLC: MDR2

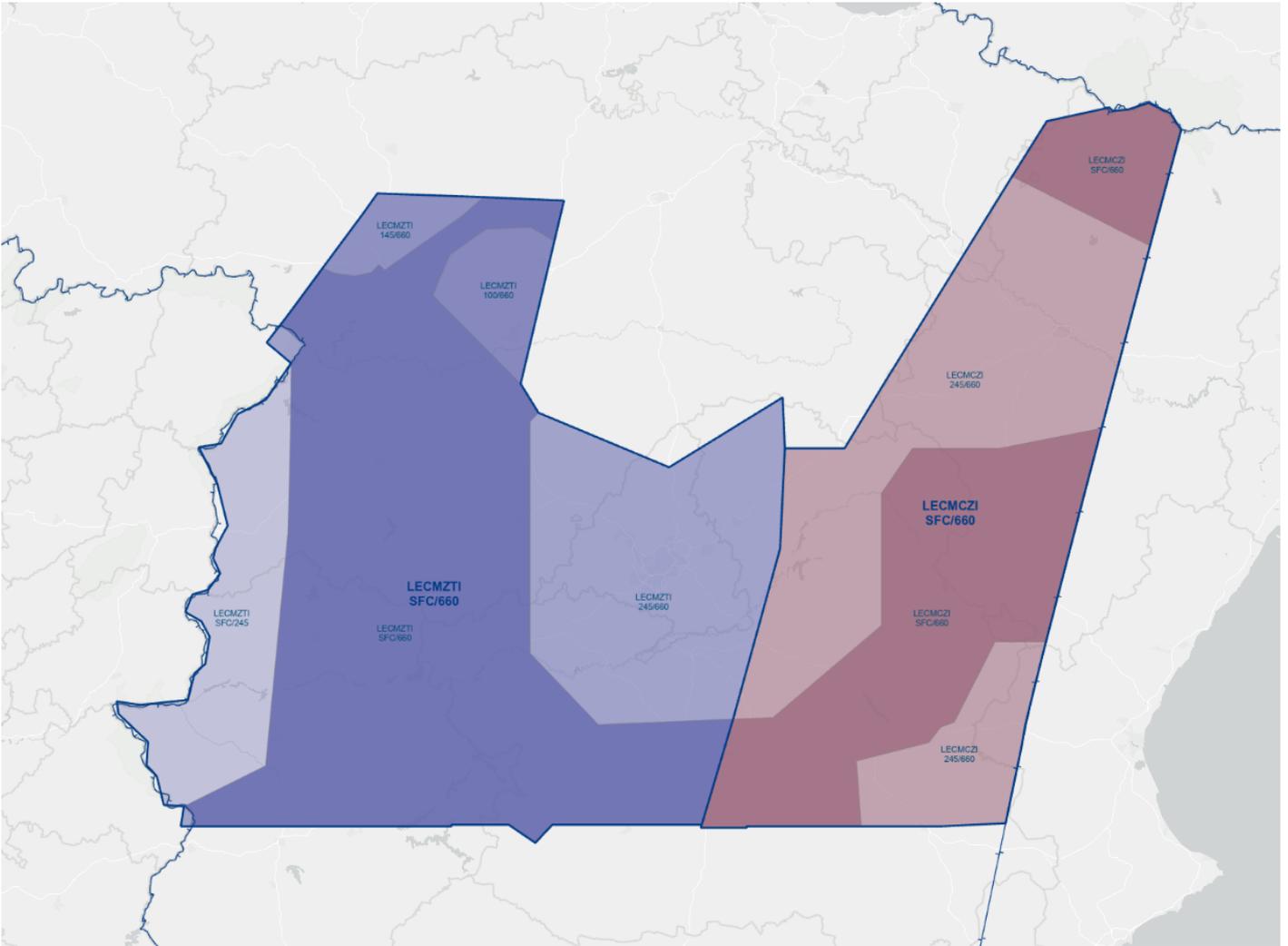


## Posiciones no activas

Registro e indicativo	Frecuencia	FRA	Límite vertical	Notas
LECM_ZTI_CTR <i>Madrid Control</i>	127.325		De SFC a FL660	Activable por <b>NOTAM</b> . Indicativo CPDLC: MDZT
LECM_CZI_CTR <i>Madrid Control</i>	132.980		De SFC a FL660	Activable por <b>NOTAM</b> . Indicativo CPDLC: MDCZ



La posición de Planificador de Ruta actúa en todos los sectores de control de Madrid-Interior (R2)



## Apertura e integración de los sectores Zamora-Toledo y Castejón-Zaragoza

Los sectores Zamora-Toledo y Castejón-Zaragoza buscan bifurcar la carga de trabajo del controlador de área cuando el sector Ruta 2 opera únicamente en situaciones de extrema carga de trabajo.

Madrid Aproximación ejerce de posición llave para estos dos sectores.

Los dos sectores **no** son dependientes el uno del otro. Pueden activarse independientemente uno del otro.

Madrid Control (R2) **no** ejerce de sector llave para abrir alguno de los dos sectores.

El sector **Zamora - Toledo** asumirá la gestión de los aeropuertos de Valladolid y Salamanca si sus respectivas posiciones no estuviesen conectadas.

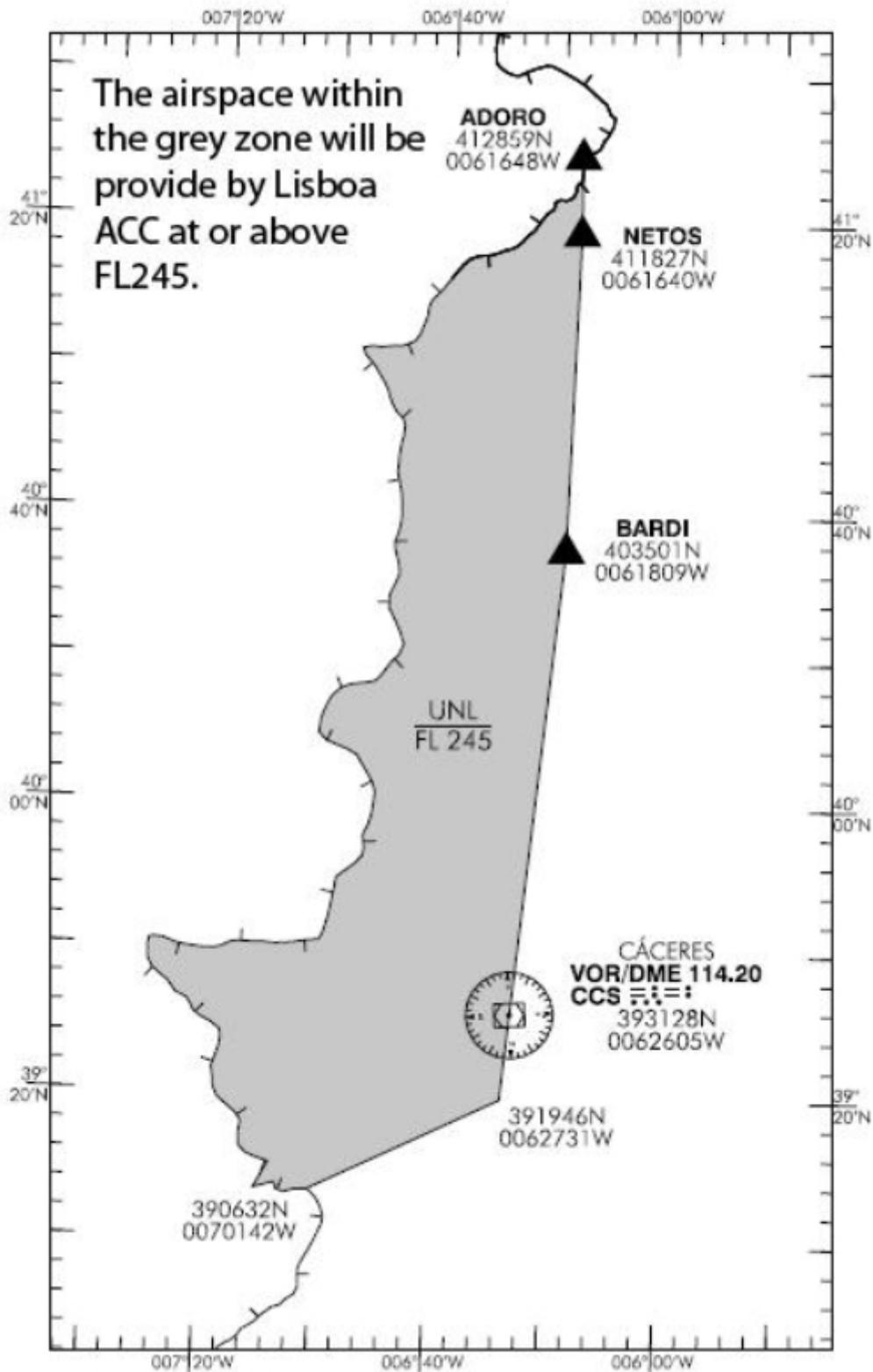
El sector **Castejón - Zaragoza** asumirá el control del aeropuerto de Zaragoza, la información del aeropuerto de Huesca y Teruel si sus respectivas posiciones no estuviesen conectadas.

Cualquier observación añadida para estos sectores, será detallada en el NOTAM de apertura de las posiciones.

## Delegación de espacio a Lisboa UIR

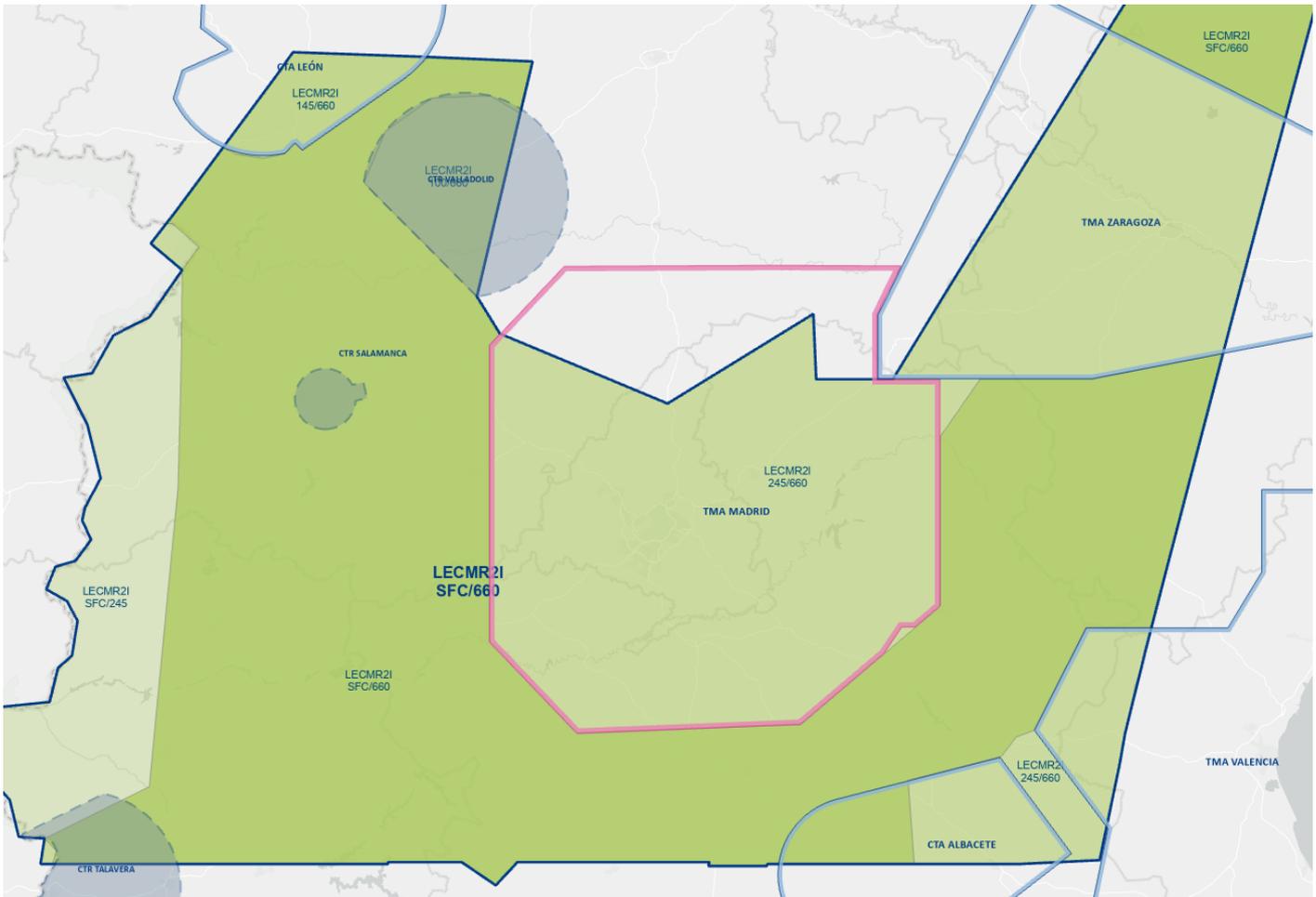
Madrid Control delega sobre Lisboa Control la zona sombreada de la imagen desde FL245 hasta FL660 (según [Carta de Acuerdo](#)).

De FL245 hacia abajo el servicio lo proporcionará Madrid UIR hasta la frontera política con Portugal.



De Madrid Control a Valencia TACC de la zona coloreada en morado únicamente hasta FL245 se delega el tramo de la aerovía L150 entre MOTIL y ASTRO. Por encima de FL245 el servicio lo proporcionará Madrid Control hasta ASTRO (aerovía UL150) normalmente, al igual que sobre los CTA-TMA de Albacete y Valencia.





## Procedimientos de Gestión de Tráfico

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

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 técnicas de separación propias de una dependencia con control por procedimientos..

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

---

# Mínimas de separación

Madrid Control aplicará las siguientes separaciones vertical y horizontal para todos los tránsitos 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.

---

# Cartas Operacionales para sectores adyacentes

Los tráficos a destinos cercanos como Sevilla TMA, Málaga TMA, Valencia TACC, Zaragoza TMA, Santiago TACC, Barcelona TMA y Bilbao 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 tránsitos según su sentido y destino:

<b>Destino</b>	<b>Nivel de vuelo</b>	<b>Transferencia</b>	<b>Observaciones</b>
Destino ADs sector Santiago	FL290 o nivel inferior impar	LECM_SAS_CTR	Extremar precaución con tránsitos en evolución. Transferir en niveles estables, no en evolución.
Destino León AD	FL150	LELN_TWR	STAR asignada
Destino Salamanca AD	FL110	LESA_APP	STAR asignada
Destino Valladolid AD	FL110	LEVD_TWR	STAR asignada
Sobrevuelo hacia el norte	PAR	LECM_R1_CTR	-
Sobrevuelo hacia el noreste	PAR	LFBB_CTR	<a href="#">LoA: Madrid-Burdeos</a>
Destino Zaragoza AD	FL250	LEZG_APP	STAR asignada
Sobrevuelo hacia el este	PAR	LECB_W_CTR	-
Sobrevuelo por ASTRO	IMPAR	LECB_W_CTR	
Destino Barcelona TMA	PAR*	LECB_W_CTR	Nivel de vuelo 300 ó inferior
Destino Albacete AD	FL240	LEAB_APP	STAR asignada
Destino Madrid TMA	FL250	LEMD_W_APP	STAR asignada
Sobrevuelo hacia el sur	IMPAR	LECS_CTR	-
Destino Málaga TMA	IMPAR*	LECS_CTR	Por debajo de FL305, transferir con LECS_MAR_CTR si activo
Destino Sevilla TMA	IMPAR*	LECS_CTR	Por debajo de FL305, transferir con LECS_SEL_CTR si activo
Destino Badajoz AD	FL250	LEBZ_APP	STAR asignada
Sobrevuelo hacia el oeste	IMPAR	LPPC_CTR	-
Destino Lisboa AD	FL330	LPPC_CTR	<a href="#">LoA: Madrid-Lisboa</a>
Destino Oporto AD	FL330	LPPC_CTR	<a href="#">LoA: Madrid-Lisboa</a>

\* 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: 01/09/2023 por 631882