PLANO DE ESTACIONAMIENTO Y ATRAQUE DE AERONAVES-OACI

ELEV
APN
33 m

TWR 118.155 C
GMC 130.655 C

ALICANTE/Alicante-Elche Miguel Hernández

ELEV, DIM: M.

VAR 1ºE (2020)

RÉGIMEN DE VARIACIÓN ANUAL
ANNUAL RATE OF CHANGE:
7.2'E

RESISTENCIA DE APN:
PRKG:
1 A 2, D1, D2, D4, D5, E1 A E3, TWY A, B DE ACCESO A APN: PCN 65/R/A/W/T.
3 A 7, D3, D6, E4 A E6, H1 A H5: PCN 58/R/A/W/T.
8, 9A, 10 A 12, 14, 16, 19, 81, 83, 85, 87, 89, E7 A E9: PCN 58/R/A/W/T.
18, 20, 22 A 29: PCN 68/R/A/W/T.
31 A 49, 200: PCN 62/R/A/W/T.
TWY C DE ACCESO A APN: PCN 64/F/A/W/T.
TWY D DE ACCESO A APN, TWY DE ACCESO A PRKG 31 A 49: PCN 80/F/A/W/T.
CALLE DE RODAJE INTERIOR DE PLATAFORMA: CADA TRAMO TIENE LA RESISTENCIA DE LOS PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO CONTIGUOS, EXC BTN PRKG 31, 49.

APN LGT: 18 POSTES PROYECTORES LIH.

PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE Y PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA: VER AD 2-LEAL CASILLAS 20 Y 22.

SISTEMA DE GUÍA DE ATRAQUE VISUAL EN PRKG:
19, 23, 25, 27, 29, 31, 33, 35, 36, 37, 39, 41, 43, 45, 47, 49, 200.

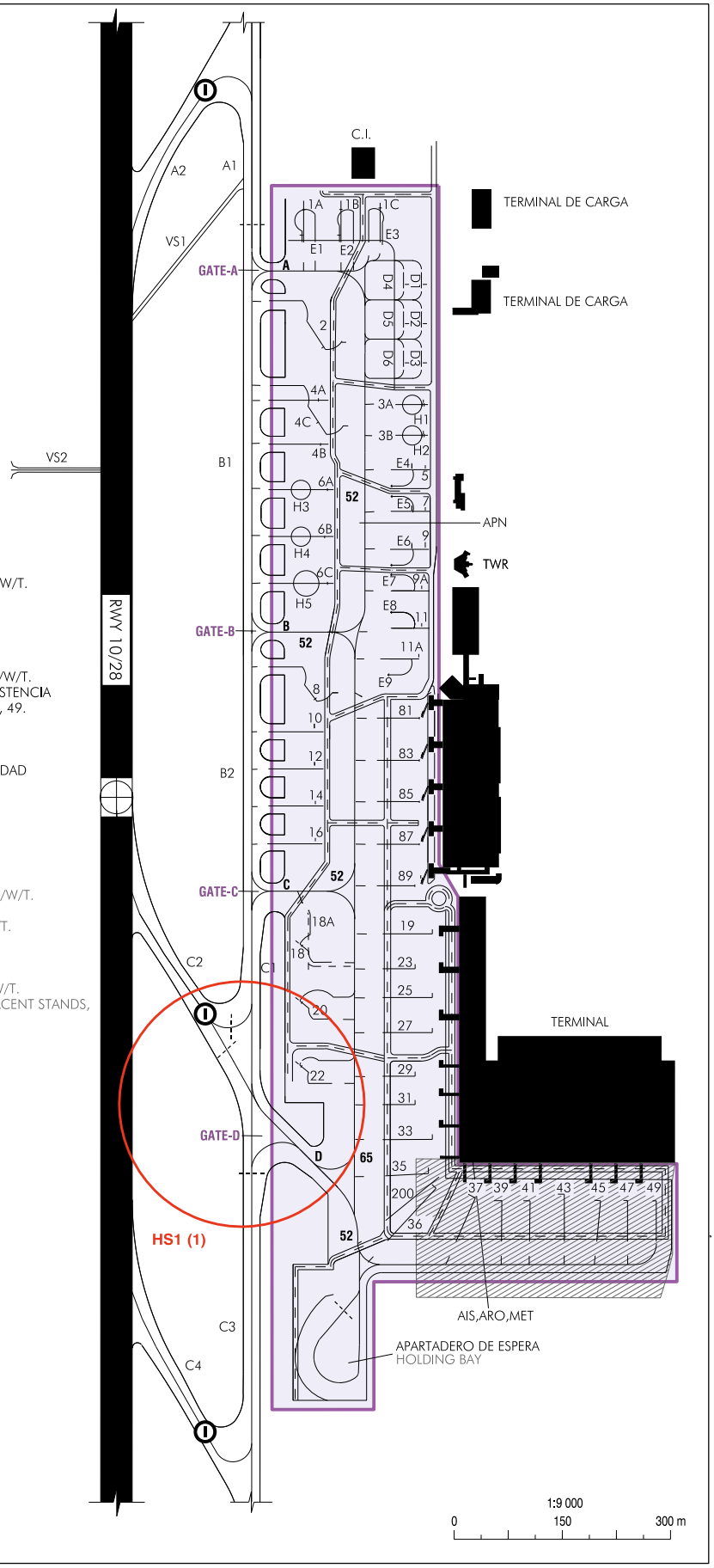
APN STRENGTH:
PRKG:
1 TO 2, D1, D2, D4, D5, E1 TO E3, TWY A, B TO ACCESS APN: PCN 65/R/A/W/T.
3 TO 7, D3, D6, E4 TO E6, H1 TO H5: PCN 58/R/A/W/T.
8, 9A, 10 TO 12, 14, 16, 19, 81, 83, 85, 87, 89, E7 TO E9: PCN 58/R/A/W/T.
18, 20, 22 TO 29: PCN 68/R/A/W/T.
31 TO 49, 200: PCN 62/R/A/W/T.
TWY C TO ACCESS APN: PCN 64/F/A/W/T.
TWY D TO ACCESS APN Y TWY TO ACCESS PRKG 31 TO 49: PCN 80/F/A/W/T.
APRON INNER TAXIWAY: EACH SECTION HAS THE STRENGTH OF THE ADJACENT STANDS, EXC BTN PRKG 31, 49.

APN LGT: 18 FLOODLIGHTING POLES LIH.

STANDARD TAXIING PROCEDURES AND LOW VISIBILITY PROCEDURES:
SEE AD 2-LEAL ITEMS 20 AND 22.

VISUAL DOCKING GUIDANCE SYSTEM AT PRKG:
19, 23, 25, 27, 29, 31, 33, 35, 36, 37, 39, 41, 43, 45, 47, 49, 200.

(1) LUGAR CRÍTICO: VER AD 2-LEAL ADC.
(1) HOT SPOT: SEE AD 2-LEAL ADC.



PRKG	01
ENVERGADURA MAX MAX WINGSPAN	52
ZONA NO VISIBLE DESDE TWR AREA NOT VISIBLE FROM TWR	
LÍMITE DE PLATAFORMA APRON LIMIT	
PUNTOS DE TRASPASO-SIN COMUNICACIÓN HANDOVER POINTS-WITHOUT COMMUNICATION	GATE-A

CAMBIOS: RESISTENCIA APN.
CHANGES: APN STRENGTH.

CARACTERÍSTICAS DE LOS PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO
AIRCRAFT STANDS CHARACTERISTICS

PRKG	RAMPA RAMP	COORD	SALIDA EXIT	MAX ACFT	APROAR NOSE TO	OBSERVACIONES REMARKS
1A	4	381709.10N 0003401.30W	R	B752	S	INCOMP. E1
1B	4	381710.79N 0003400.92W	R	B752	W	INCOMP. E2
1C	4	381712.57N 0003400.54W	R	A321	W	INCOMP. E3
2	3	381708.94N 0003353.26W	A	B744/B748/ A124/A346/ A388	–	–
3A	6	381712.83N 0003348.79W	R	A320	–	INCOMP. H1
3B	6	381712.58N 0003347.00W	R	A320	–	INCOMP. H2
4A	3	381708.35N 0003350.10W	A	B763	–	INCOMP. 4C
4B	3	381707.99N 0003347.54W	A	B763	–	INCOMP. 4C
4C	3	381708.15N 0003348.32W	A	A124/A346/ B744	–	INCOMP. 4A-4B
5	5	381712.34N 0003345.03W	R	B752	–	INCOMP. E4
6A	3	381707.73N 0003344.89W	A	MD11	–	INCOMP. H3
6B	3	381707.36N 0003342.17W	A	MD11	–	INCOMP. H4
6C	3	381706.99N 0003339.46W	A	MD11	–	INCOMP. H5
7	5	381712.00N 0003342.59W	R	B752	–	INCOMP. E5
8	3	381705.65N 0003332.89W	A	B763	–	–
9	5	381711.83N 0003340.42W	R	B752	–	INCOMP. E6
9A	5	381711.36N 0003338.02W	R	A321	–	INCOMP. E7
10	3	381705.40N 0003330.95W	A	B752	–	–
11	5	381711.05N 0003335.85W	R	A321	–	INCOMP. E8
11A	5	381710.68N 0003334.11W	R	A321	–	INCOMP. E9
12	3	381705.10N 0003328.80W	A	B752	–	–
14	3	381704.80N 0003326.65W	A	B752	–	–
16	3	381704.50N 0003324.51W	A	B752	–	–
18	3	381702.96N 0003318.72W	A	A321/B738	–	INCOMP 18A
18A	3	381703.16N 0003317.75W	A	AT72	–	INCOMP 18
19	1	381708.82N 0003318.12W	R	B763	–	400 Hz - A/C
20	3	381702.50N 0003315.42W	A	A321/B738	–	–
22	3	381701.96N 0003311.72W	A	A321/B738	–	–
23	1	381708.14N 0003316.18W	R	A321/B38M	–	400 Hz - A/C
25	1	381708.32N 0003314.42W	R	A321/B38M	–	400 Hz - A/C
27	1	381707.96N 0003312.42W	R	B763	–	400 Hz - A/C
29	1	381707.41N 0003309.95W	R	A321/B38M	–	400 Hz - A/C
31	1	381707.18N 0003308.29W	R	A321/B38M	–	400 Hz - A/C
33	1	381707.12N 0003306.24W	R	B763	E	400 Hz - A/C
→ 35	1	381706.46N 0003304.46W	R	A321/B38M	E	400 Hz - A/C INCOMP. 200 (1)
36	1	381707.36N 0003303.48W	R	A321/B38M	S	400 Hz - A/C INCOMP. 200
37	1	381708.92N 0003302.45W	R	B763	S	400 Hz - A/C
39	1	381710.00N 0003301.86W	R	A321/B38M	S	400 Hz - A/C
41	1	381711.31N 0003301.57W	R	A321/B38M	S	400 Hz - A/C

PRKG	RAMPA RAMP	COORD	SALIDA EXIT	MAX ACFT	APROAR NOSE TO	OBSERVACIONES REMARKS
43	1	381712.94N 0003301.83W	R	B763	S	400 Hz - A/C
45	1	381714.53N 0003300.80W	R	A321/B38M	S	400 Hz - A/C
47	1	381715.77N 0003300.56W	R	A321/B38M	S	400 Hz - A/C
49	1	381717.10N 0003300.42W	R (2)	A321/B38M	S	400 Hz - A/C
81	2	381710.17N 0003330.67W	R	B752	–	–
83	2	381709.83N 0003328.24W	R	B752	–	–
85	2	381709.50N 0003325.85W	R	B752	–	–
87	2	381709.15N 0003323.38W	R	B752	E	–
89	2	381708.82N 0003320.99W	R	B752	E	–
200	1	381707.14N 0003303.82W	R	B744/A342	W	400 Hz - A/C INCOMP. 35-36
D1	7	381713.84N 0003355.73W	A	C212	–	(3)
D2	7	381713.52N 0003353.46W	A	C212	–	(3)
D3	7	381713.20N 0003351.19W	A	C212	–	(3)
D4	7	381713.06N 0003355.90W	A	C212	–	(3)
D5	7	381712.75N 0003353.64W	A	C212	–	(3)
D6	7	381712.43N 0003351.37W	A	C212	–	(3)
E1	4	381708.82N 0003359.86W	A	AT46	–	INCOMP. 1A
E2	4	381710.50N 0003359.46W	A	AT72	–	INCOMP. 1B
E3	4	381712.46N 0003359.04W	A	AT72	–	INCOMP. 1C
E4	5	381711.87N 0003345.13W	A	AT72	–	INCOMP. 5
E5	5	381711.53N 0003342.70W	A	AT72	–	INCOMP. 7
E6	5	381711.23N 0003340.55W	A	AT72	–	INCOMP. 9
E7	5	381710.89N 0003338.12W	A	AT72	–	INCOMP. 9A
E8	5	381710.59N 0003335.96W	A	AT72	–	INCOMP. 11
E9	5	381710.21N 0003334.22W	A	AT72	–	INCOMP. 11A
H1	6	381712.38N 0003348.85W	A (4)	EH10	–	INCOMP. 3A
H2	6	381712.14N 0003347.14W	A (5)	EH10	–	INCOMP. 3B
H3	3	381706.67N 0003345.13W	A	EH10	–	INCOMP. 6A
H4	3	381706.29N 0003342.41W	A	EH10	–	INCOMP. 6B
H5	3	381706.15N 0003339.64W	A	EH10	–	INCOMP. 6C

Observaciones // Remarks:	
(1)	Guía de atraque en posición más elevada de lo esperado. // Docking guide in a higher position than expected.
(2)	Maniobra de EMPUJAR y REMOLCAR con uso de equipo sin barra de remolque. // PUSH and TOW manoeuvre using equipment without towbars.
(3)	Salida hacia el oeste a petición. // Exit towards West on request.
(4)	Salida mediante rodaje aéreo, perpendicularmente hacia calle interior de plataforma. En caso de rodaje terrestre, sólo permitida salida hacia la izquierda en caso de que H2 o 3B esté ocupado. // Exit via aerial taxiing, perpendicular to the inner apron road. In the case of on ground taxiing, only exit to the left if H2 or 3B is occupied.
(5)	Sólo permitida salida mediante rodaje aéreo, perpendicularmente hacia calle interior de plataforma. // Only exit via aerial taxiing, perpendicular to the inner apron road.

SISTEMA DE GUÍA DE ATRAQUE
DOCKING GUIDANCE SYSTEMS

GENERALIDADES

Disponible en los estacionamientos en contacto 19, 23, 25, 27, 29, 31, 33, 35, 36, 37, 39, 41, 43, 45, 47, 49 y 200, este sistema contiene información de guía azimut (muestra la posición de la aeronave en relación con el eje del área de estacionamiento) y de la distancia a la posición de parada (basándose en la medición de un radar láser) que se proporciona a través de una unidad de presentación delante de la cabina de la aeronave.

GENERAL

Available on the stands in contact 19, 23, 25, 27, 29, 31, 33, 35, 36, 37, 39, 41, 43, 45, 47, 49 and 200, this system contains information about azimuthal guidance (aircraft position in relation to the centre line of the parking area) and distance to the stop position (based on a laser radar measurement), shown on a display unit mounted in front of the cockpit.

→ UNIDAD DE PRESENTACIÓN

Consta de:

a) Dos líneas de presentación alfanumérica de 3 paneles con 4 caracteres, compuestas de indicadores fluorescentes amarillos y rojos, en las que se puede dar diversa información: tipo de aeronave, puesto de estacionamiento ("STND"), número de vuelo, origen, destino, hora programada, posición ocupada ("BON" - Block on) y hora de ocupación, calzos puestos ("CHCK ON"), "SLOW", "STOP OK", "TOO FAR", "STOP" (Emergency stop) e información de guía de azimut con indicador de línea (guía de centrado y diseño de flechas de desvío): amarillas y rojas.

b) Indicador de distancia al punto de parada compuesto por una barra vertical amarilla en forma de T.

DISPLAY UNIT

Consists of:

a) Two alphanumeric display lines of 3 panels with 4 characters each, composed of red and yellow fluorescent indicators which can show a variety of information: aircraft type, stand position ("STND", number of flight, origin, destination, scheduled time, stand occupied ("BON" - Block-on) and time of occupancy, chocks-on ("CHCK ON"), "SLOW", "STOP OK", "TOO FAR", "STOP" (emergency stop) and azimuthal guidance display sub-unit with centre line indicator (centring guidance and deviation indication arrows): yellow and red.

b) Distance indicator to stop point composed of a yellow vertical bar in the shape of a T.

→ INSTRUCCIONES AL PILOTO

PILOT INSTRUCTIONS

1) Comprobar que el tipo de aeronave indicado es el correspondiente.



1) Check that the indicated aircraft type is appropriate.

2) Rodar alineado observando la línea de guía central.



2) Taxi in alignment, watching the centre line guide.

3) Si la velocidad de la aeronave supera 3 m/seg, en la unidad aparecerá "SLOW"; se deberá reducir esta velocidad de aproximación.

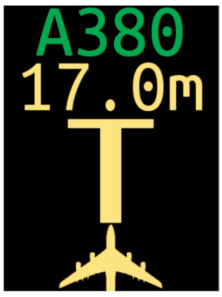
Comprobar que el indicador de distancia está completamente amarillo.



3) If the aircraft speed exceeds 3 m/sec, the unit display will indicate "SLOW"; the entry speed must be reduced.

Check that the distance indicator is completely yellow.

4) El indicador de distancia se activa, como mínimo, a 15 m de la posición de parada reduciendo paulatinamente la longitud de la barra vertical amarilla en forma de T.



4) The distance indicator is activated at a minimum of 15 m before the stop position, changing gradually reducing the length of the yellow vertical T-shaped bar.

5) En la posición de parada el indicador de distancia se muestra totalmente negro y aparece "STOP" en la línea superior de presentación.



5) At the stop position, the distance indicator is shown completely black and "STOP" will appear in the top display line.

6) Si el aparcamiento es correcto aparecerá "OK".



6) If correctly parked, it will show "OK".

7) Si la aeronave sobrepasa en 1 m la posición de parada el indicador mostrará "TOO FAR" y puede que sea necesario retroceder.



7) If the aircraft is more than 1 m from the stop position the indicator will show "TOO FAR" and push-back may be necessary.