# PLANO DE ESTACIONAMIENTO Y ATRAQUE DE AERONAVES-OACI

ELEV APN
368 m

TWR 118.755 C
GMC 121.705 C
ATIS 127.755 C

## SANTIAGO/Rosalía de Castro

ELEV, DIM: M.

VAR 1°W (2025)

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

RESISTENCIA APN // APN STRENGTH:
P1: PCN 74/R/A/W/T
P2: PCN 44/F/B/W/T
P3: PCN 69/R/A/W/T
P4: PCN 46/R/A/W/T

APN LGT:
14 TORRES DE ILUMINACIÓN // FLOODLIGHTING POLES.

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

EN LAS ZONAS NO VISIBLES DESDE TWR, LOS PILOTOS DEBERÁN EXTREMAR LA PRECAUCIÓN DURANTE EL RODAJE.

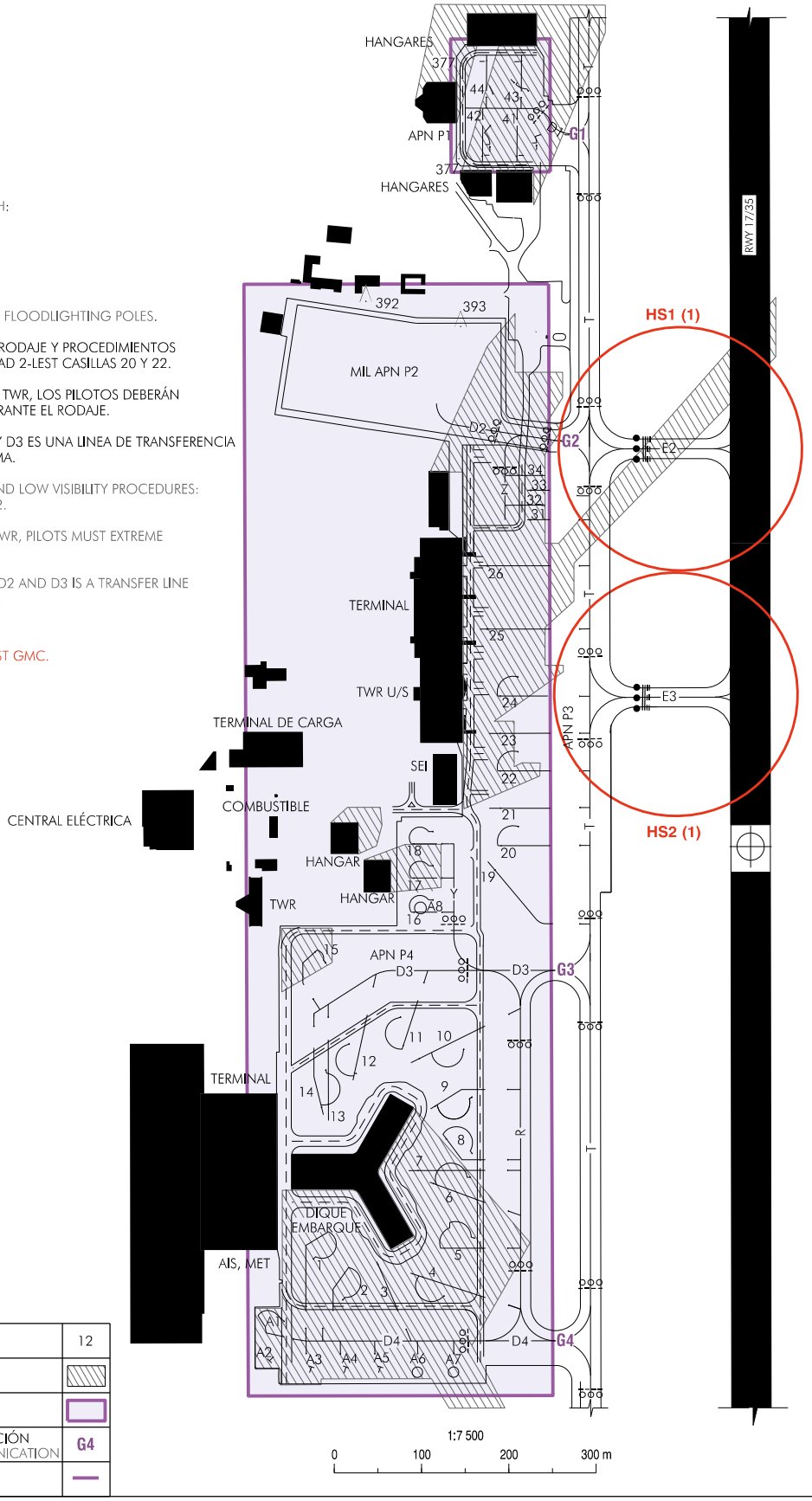
(2) EL BORDE DE TWY T ENTRE D2 Y D3 ES UNA LINEA DE TRANSFERENCIA ENTRE RODADURA Y PLATAFORMA.

GENERAL TAXIING PROCEDURES AND LOW VISIBILITY PROCEDURES: SEE AD 2-LEST ITEMS 20 AND 22.

IN THE AREAS NOT VISIBLE FROM TWR, PILOTS MUST EXTREME CAUTION WHILE TAXIING.

(2) THE EDGE OF TWY T BETWEEN D2 AND D3 IS A TRANSFER LINE BETWEEN TAXIING AND APRON.

**(1)** LUGARES CRÍTICOS: VER AD 2-LEST GMC.
**(1)** HOT SPOT: SEE AD 2-LEST GMC.




| | |
|---|---|
| PRKG | 12 |
| ZONA NO VISIBLE DESDE TWR<br>AREA NOT VISIBLE FROM TWR | |
| LÍMITE DE PLATAFORMA<br>APRON LIMIT | |
| PUNTOS DE TRASPASO-SIN COMUNICACIÓN<br>HANDOVER POINTS-WITHOUT COMMUNICATION | G4 |
| LÍNEA DE TRANSFERENCIA (2)<br>TRANSFER LINE (2) | |

CAMBIOS: PRKG 41, 42, 43, 44.
CHANGES: PRKG 41, 42, 43, 44.

## CARACTERÍSTICAS DE LOS PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO
## AIRCRAFT STAND CHARACTERISTICS

| PRKG | RAMPA<br>RAMP | COORD | SALIDA<br>EXIT | MAX ACFT | APROAR<br>NOSE TO | OBSERVACIONES<br>REMARKS |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | P4 | 425329.25N 0082511.15W | A | CRJ9 | E | (1): CRJ2.<br>400 HZ |
| 2 | P4 | 425328.00N 0082509.22W | A | B738 (2) | E | (3): 1.<br>(4): A321, DH8A, DH8B, DH8C, DH8D, CRJX.<br>(5): 3.<br>(6)<br>400 HZ |
| 3 | P4 | 425328.32N 0082507.62W | R | B738 (2) | E | (6) (15)<br>400 HZ |
| 4 | P4 | 425328.41N 0082505.43W | A | B738 (2) | S/E | (3): 5.<br>(4): MD87, MD88.<br>(6)<br>400 HZ |
| 5 | P4 | 425330.52N 0082504.72W | A | B738 (2) | N/S | (3): 4.<br>400 HZ |
| 6 | P4 | 425331.84N 0082505.67W | R | B738 (2) | N/S | INCOMP. 7.<br>Salida A si PRKG 8 libre. // A exit if PRKG 8 vacated.<br>(3): 5.<br>(4): B727, MD81, MD87, MD88, MD90.<br>(6)<br>400 HZ |
| 7 | P4 | 425332.25N 0082506.72W | R | A343 | N/S | INCOMP. 6, 8.<br>(6)<br>400 HZ |
| 8 | P4 | 425333.60N 0082505.93W | A | B738 (2) | N/S | INCOMP. 7.<br>(3): 6.<br>(4): MD81, MD87, MD88.<br>(7): A.<br>(6)<br>400 HZ |
| 9 | P4 | 425334.68N 0082506.87W | R | B753 | N/S | (6)<br>400 HZ |
| 10 | P4 | 425336.37N 0082508.03W | A | A343 | N/E | (3): 11.<br>(4): B727, MD81, MD87, MD88, MD90.<br>(6) (8) (16)<br>400 HZ |
| 11 | P4 | 425336.59N 0082509.16W | A | B738 (2) | E | (3): 10.<br>(6) (14)<br>400 HZ |
| 12 | P4 | 425335.21N 0082511.22W | A | B738 (2) | E | INCOMP. 13.<br>(3): 14, 11.<br>(4): MD81, MD87, MD88, MD90.<br>(7): A.<br>(6)<br>400 HZ |
| 13 | P4 | 425333.81N 0082512.13W | R | B763 | E | INCOMP. 12, 14, 15.<br>(6)<br>400 HZ |
| 14 | P4 | 425333.81N 0082512.54W | A | B738 (2) | E | INCOMP. 13.<br>(4): MD81, MD87, MD88, MD90.<br>(7): B.<br>(6)<br>400 HZ |
| 15 | P4 | 425339.18N 0082514.60W | A | E145, E45X | E | INCOMP. 13. |
| 16 | P3 | 425341.44N 0082510.26W | A | LJ45 | S | INCOMP. A8.<br>(9) |
| 17 | P3 | 425342.67N 0082510.68W | A | LJ45 | S | (9) (10) |
| 18 | P3 | 425343.90N 0082511.10W | A | LJ45 | S | (9) (10) |
| 19 | P3 | 425343.70N 0082506.78W | R | B747 | N/S | – |
| 20 | P3 | 425344.63N 0082506.80W | A | A321 | N/S | (5): 21. |
| 21 | P3 | 425345.97N 0082507.25W | R | A321 | N/S | – |

| PRKG | RAMPA<br>RAMP | COORD | SALIDA<br>EXIT | MAX ACFT | APROAR<br>NOSE TO | OBSERVACIONES<br>REMARKS |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 22 | P3 | 425347.32N 0082507.70W | A | A321 | N/S | (5): 23. |
| 23 | P3 | 425348.68N 0082508.16W | R | A321 | N/S | – |
| 24 | P3 | 425350.00N 0082508.61W | A | A321 | N/S | – |
| 25 | P3 | 425352.32N 0082510.05W | R | B747 | N/S | – |
| 26 | P3 | 425354.60N 0082510.81W | R | B747 | N/S | – |
| 31 | P3 | 425356.61N 0082509.23W | A | F900 | N/S | (9)<br>(5): 32.<br>(11): A. |
| 32 | P3 | 425357.28N 0082508.85W | A | F900 | N | (9)<br>(5): 31, 33.<br>(11): R. |
| 33 | P3 | 425357.71N 0082509.59W | A | F900 | N/S | (9)<br>(5): 32, 34.<br>(11): A. |
| 34 | P3 | 425358.35N 0082509.21W | A | F900 | N | (9)<br>(5): 33.<br>(11): R. |
| → 41 | P1 | 425409.57N 0082514.40W | A / R | GL7T | E | (9) (10) (17) |
| → 42 | P1 | 425409.21N 0082516.07W | A / R | CN35 | E | (9) (10) (17) |
| → 43 | P1 | 425413.03N 0082515.36W | A / R | GL7T | E | (9) (10) (18) |
| → 44 | P1 | 425412.72N 0082517.07W | A / R | GL7T | E | (9) (10) (18) |
| A1 | P4 | 425325.50N 0082512.94W | A | GLEX | E | GA. (9) |
| A2 | P4 | 425324.00N 0082511.94W | A | C25C | E | GA. (9) |
| A3 | P4 | 425324.14N 0082509.81W | A | BE33 | E | GA. (9) |
| A4 | P4 | 425324.45N 0082508.11W | A | BE33 | E | GA. (9) |
| A5 | P4 | 425324.76N 0082506.42W | A | BE33 | E | GA. (9) |
| A6 | P4 | 425324.90N 0082504.55W | A | R22 | E | HEL. (9) (12) |
| A7 | P4 | 425325.22N 0082502.77W | A | R22 | E | HEL. (9) (12) |
| A8 | P3 | 425341.67N 0082509.98W | A | S61 | S | INCOMP. 16.<br>HEL. (9) (13) |

| Observaciones // Remarks: | |
|---|---|
| (1) | Salida R siempre para aeronaves mayores a las indicadas. // R exit always for aircraft larger than the indicated. |
| (2) | Con winglets. // With winglets. |
| (3) | Salida R si hay aeronave con actividad Handling en cualquiera de los puestos de estacionamiento indicados. // R exit if there is an aircraft with handling activity in any of the indicated stands. |
| (4) | Salida R siempre para las aeronaves indicadas. // R exit always to the indicated aircraft. |
| (5) | Salida R si los puestos de estacionamiento indicados están ocupados. // R exit if the indicated stands are occupied. |
| (6) | Dispone de sistema guía de atraque visual. // Visual docking guidance system available. |
| (7) | Salida R si pasarela en la posición indicada. // R exit if boarding brigde in the indicated position. |
| (8) | Salida R siempre para aeronaves de letras de clave D y E. // R exit always to code letters D and E aircraft. |
| (9) | Deshielo no permitido. // De-icing not allowed. |
| (10) | Puesto de estacionamiento de acceso al hangar. // Stand access to hangar. |
| (11) | Con LVP activo y RVR < 2000 m, la salida indicada no está permitida. // With LVP in force and RVR < 2000 m, indicated exit not allowed. |
| (12) | Salida mediante viraje estacionario. No se permite viraje en tierra. // Exit with stationary turn. Turn in land is not allowed. |
| (13) | S61 MAX ACFT para viraje en tierra. Viraje estacionario permitido para aeronaves de envergadura MAX ≤ 15.5 m. // S61 MAX ACFT for turn in land. Stationary turn is allowed for aircraft with MAX wing span ≤ 15.5 m. |
| → (14) | Durante la entrada y salida al PRKG 10 se parará el proceso de embarque y desembarque a pie al PRKG 11. // During the entry and exit to PRKG 10, the boarding and debarking on foot to PRKG 11 will be stopped. |
| (15) | Repostaje de aviones B738 no permitido en puestos de estacionamiento. // Refuelling of B738 aircraft not permitted at the stand. |
| (16) | Maniobra one engine taxiing out no permitida en puestos de estacionamiento. // One engine taxi-out not permitted at the stand. |

| | |
|---|---|
| (17) | No está permitida la salida del stand 41 simultánea con la entrada o salida al stand 42. // Simultaneous pushback from stand 41 and entry to or pushback from stand 42 is not permitted. |
| (18) | No está permitida la entrada al stand 43 simultánea con la salida del stand 44. // Simultaneous entry to stand 43 and pushback from stand 44 is not permitted. |

# SISTEMA DE GUÍA DE ATRAQUE VISUAL
# VISUAL DOCKING GUIDANCE SYSTEM

## GENERALIDADES

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.

## UNIDAD DE PRESENTACIÓN

Consta de:

a) Una línea de presentación alfanumérica de 4 caracteres, compuesta de indicadores amarillos, en la que se puede dar la siguiente información: tipo de aeronave, posición de estacionamiento (STND), parada (STOP), aeronave aparcada en posición exacta (OK), posición de parada sobrepasada (TOO FAR) y exceso de velocidad en la aproximación (SLOW DOWN).

b) Presentación de guía azimut con indicador de línea central (guía de centrado y diseño de flechas de desvío en colores rojos y amarillos), así como luces rojas cuando indica la detención de la aeronave.

c) Indicador de distancia al punto de parada compuesto por líneas amarillas y negras situadas en una columna vertical centrada.

## INSTRUCCIONES AL PILOTO

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

2) Rodar alineado con el eje, observando la línea de guía central.

3) Comprobar que el indicador de distancia está completamente amarillo. Significa que el sistema está identificando la aeronave.

4) Observar la flecha amarilla en el indicador de línea de guía central, para seguir la dirección y posición correcta. Una flecha roja intermitente indica la dirección del giro.

5) Si la velocidad de la aeronave supera la programada, en la unidad aparecerá "SLOW DOWN" y se deberá reducir esta velocidad de rodaje.

6) El indicador de distancia se activa a 12 m de la posición de parada cambiando paulatinamente las luces amarillas a color negro e indica la distancia restante a la posición de parada al ir apagando las líneas amarillas (cada línea indica 0.5 m recorridos).



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

8) Si el aparcamiento es correcto aparecerá "OK". Si la aeronave sobrepasa la posición de parada el indicador mostrará "TOO FAR".

Cuando el sistema no haya identificado a la aeronave o cuando detecte algún obstáculo durante la entrada al estacionamiento, el panel indicará "STOP". En estos casos, la finalización de la maniobra de la aeronave hasta la posición de parada, previa comunicación con TWR, deberá ser realizada, mediante el guiado del coche "SÍGAME".

## GENERAL

The system contains information about azimuth guidance (shows the aircraft position with relation to the centre line of the parking area) and distance to the stop position (based on a laser radar measurement), that is provided by a display unit, in front of the cockpit.

## DISPLAY UNIT

This consists of:

a) One alphanumeric presentation line of 4 characters, composed by yellow indicators, which can show different information: aircraft type, parking position (STND), stop position (STOP), aircraft parked in correct position (OK), stop position overshot (TOO FAR) and , excess of approach speed (SLOW DOWN).

b) Presentation of azimuth guidance with centreline indicator (centring guidance and red and yellow divert arrow design), as well as red lights when indicating aircraft stop.

c) Distance indicators to the stop position comprised of yellow and black lines located in a centred vertical column.

## INSTRUCTIONS TO PILOTS

1) Check that the aircraft type shown is correct.

2) Taxi along the centreline, observing the central guiding line.

3) Check that the distance indicator is completely yellow. That means the system is identifying the aircraft.

4) Observe the yellow arrow located in the centre line guidance indicator to follow the correct position and direction. A flashing red arrow indicates the direction of the turn.

5) If the aircraft speed exceeds the programmed speed, "SLOW DOWN" will be displayed on the unit and the taxiing speed shall be reduced.

6) The distance indicator is activated at 12 m from the stop position, gradually changing the yellow lights to black, and indicates the remaining distance to the stop position by switching off the yellow lines (each line indicates 0.5 m taxied).

7) At the stop position, the distance indicator is completely black and "STOP" appears on the upper display line.

8) If the parking is correct, "OK" will be displayed. If the aircraft overruns the stop position, the indicator will show "TOO FAR".

When the system has not identified the aircraft or when it detects an obstacle during parking entry, the display will indicate "STOP". In these cases, after communicating with TWR, the aircraft manoeuvre up to the stop position shall be completed with the "FOLLOW ME" vehicle guidance.