PLANO DE ESTACIONAMIENTO Y ATRAQUE DE AERONAVES-OACI

ELEV APN
85

TWR 119.655 C
GMC 121.755 C

MENORCA

ELEV, DIM: M.

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

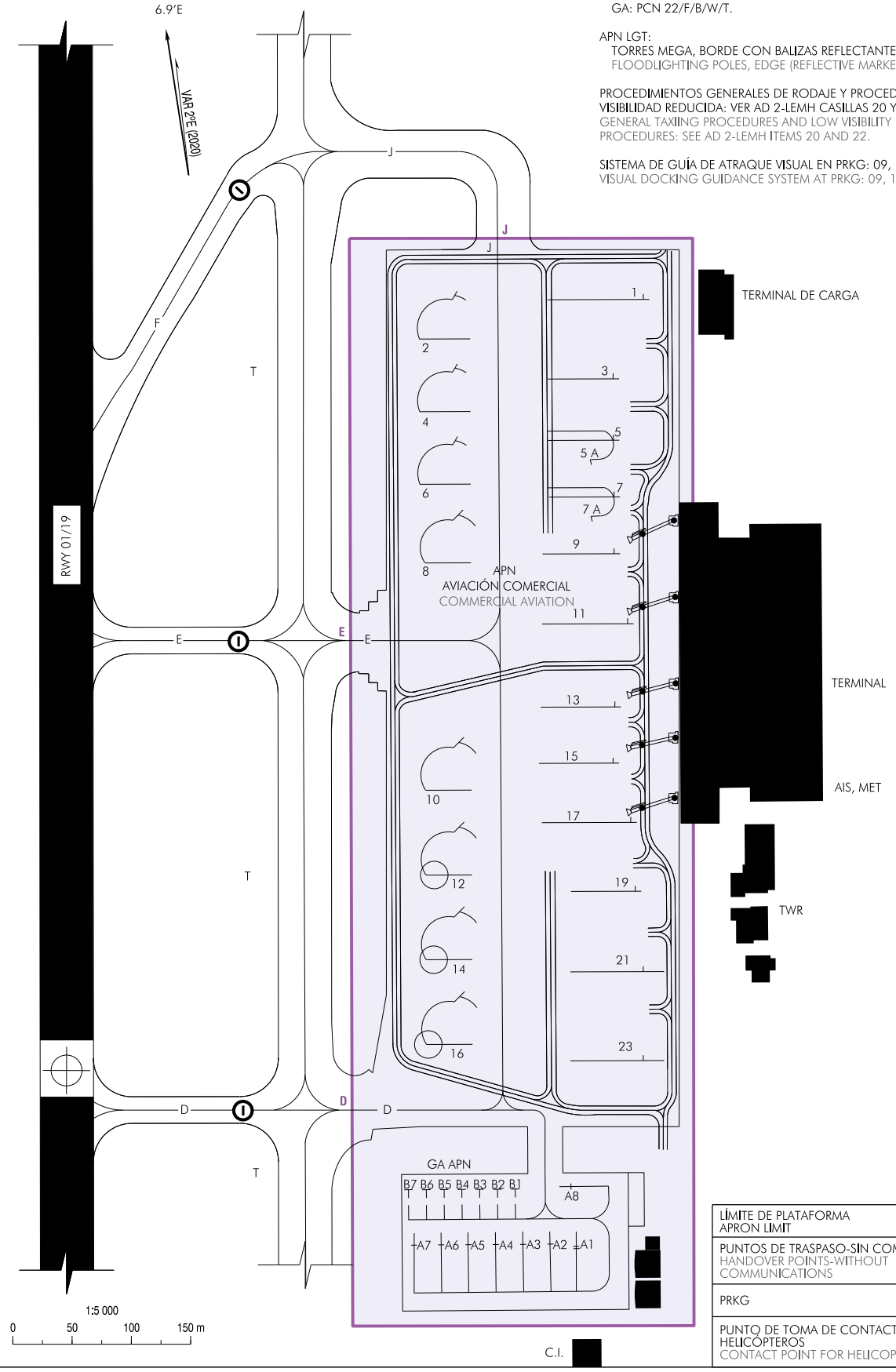
VAR 2°E (2020)

RESISTENCIA APN // APN STRENGTH:
PUERTA // GATE D: PCN 97/F/B/W/T;
AVIACIÓN COMERCIAL // COMMERCIAL AVIATION: PCN 42/R/A/W/T;
GA: PCN 22/F/B/W/T.

APN LGT:
TORRES MEGA, BORDE CON BALIZAS REFLECTANTES.
FLOODLIGHTING POLES, EDGE (REFLECTIVE MARKERS).

PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE Y PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA: VER AD 2-LEMH CASILLAS 20 Y 22.
GENERAL TAXIING PROCEDURES AND LOW VISIBILITY PROCEDURES: SEE AD 2-LEMH ITEMS 20 AND 22.

SISTEMA DE GUÍA DE ATRAQUE VISUAL EN PRKG: 09, 11, 13, 15 & 17.
VISUAL DOCKING GUIDANCE SYSTEM AT PRKG: 09, 11, 13, 15 & 17.



LÍMITE DE PLATAFORMA APRON LIMIT	
PUNTOS DE TRASPASO-SIN COMUNICACIÓN HANDOVER POINTS-WITHOUT COMMUNICATIONS	E
PRKG	2
PUNTO DE TOMA DE CONTACTO PARA HELICÓPTEROS CONTACT POINT FOR HELICOPTERS	

CAMBIOS: LÍMITE DE PLATAFORMA, PUNTOS DE TRASPASO.
CHANGES: APRON LIMIT, HANDOVER POINTS.

CARACTERÍSTICAS DE LOS PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO
AIRCRAFT STANDS CHARACTERISTICS

PRKG	RAMPA RAMP	COORD	SALIDA EXIT	MAX ACFT	APROAR NOSE TO	OBSERVACIONES REMARKS
1	–	395203.51N 0041329.89E	R	B767	–	(5)
2	–	395204.40N 0041323.75E	A	CRJX	–	–
3	–	395201.62N 0041329.18E	R	B752	–	–
4	–	395202.48N 0041323.36E	A	CRJX	–	–
5	–	395159.99N 0041328.36E	R	B752	–	INCOMP. 5A
5A	–	395159.57N 0041327.91E	A	AT72	–	INCOMP. 5
6	–	395200.56N 0041322.96E	A	CRJX	–	–
7	–	395158.29N 0041327.99E	R	B752	–	INCOMP. 7A
7A	–	395157.86N 0041327.56E	A	AT72	–	INCOMP. 7
8	–	395158.63N 0041322.70E	A	B752	–	–
9	–	395156.67N 0041327.65E	R	B738	–	400 Hz – AC VDGS: Si // Yes
10	–	395152.61N 0041321.47E	A	B752	–	–
11	–	395154.98N 0041327.75E	R	B752	–	400 Hz – AC VDGS: Si // Yes
12	–	395150.37N 0041321.01E	A	B752 Sikorsky S-61	(4)	–
13	–	395152.77N 0041326.90E	R	B752	–	400 Hz – AC VDGS: Si // Yes
14	–	395148.13N 0041320.54E	A	B752 Sikorsky S-61	(4)	(1)
15	–	395151.23N 0041326.58E	R	B752	–	400 Hz – AC VDGS: Si // Yes (1)
16	–	395145.89N 0041320.08E	A	B752 Sikorsky S-61	(4)	(1)
17	–	395149.28N 0041326.57E	R	B767	–	400 Hz – AC VDGS: Si // Yes
19	–	395147.30N 0041326.61E	R	B753	–	–
21	–	395145.35N 0041326.69E	R	B767	–	(1), (6)
23	–	395143.01N 0041326.59E	R	B744	–	(6)
A1	–	395138.48N 0041322.94E	–	17 m (2)	N	–
A2	–	395138.66N 0041322.06E	–	20 m (2)	N	–
A3	–	395138.78N 0041321.10E	–	20 m (2)	N	–
A4	–	395138.90N 0041320.15E	–	20 m (2)	N	–
A5	–	395139.01N 0041319.19E	–	20 m (2)	N	–
A6	–	395139.13N 0041318.24E	–	20 m (2)	N	–
A7	–	395139.25N 0041317.28E	–	20 m (2)	N	–
A8	–	395140.12N 0041323.11E	–	15 m (2)	W	–
B1	–	395140.30N 0041321.15E	(3)	12 m (2)	N	–
B2	–	395140.38N 0041320.53E	(3)	12 m (2)	N	–
B3	–	395140.46N 0041319.90E	(3)	12 m (2)	N	–
B4	–	395140.53N 0041319.28E	(3)	12 m (2)	N	–
B5	–	395140.61N 0041318.66E	(3)	12 m (2)	N	–
B6	–	395140.68N 0041318.03E	(3)	12 m (2)	N	–
B7	–	395140.76N 0041317.41E	(3)	12 m (2)	N	–

Observaciones // Remarks:	
(1)	No utilizable si está estacionada en el PRKG 23 una aeronave de envergadura superior a 60.3 m // It will not be usable if an aircraft with wingspan exceeding 60.3 m is parked on PRKG 23.
(2)	Envergadura máxima // Maximum wingspan.
(3)	La salida se efectuará empujando o remolcando la aeronave // Exit will be conducted by pushing or towing the aircraft.
→ (4)	El helicóptero quedará aproado a discreción del piloto en función del viento mediante giro estacionario en el propio stand // The helicopter shall be positioned at the pilot's discretion, taking into account wind conditions, by means of an in-stand hover turn.
→ (5)	Push-back aproar siempre al Norte // Push-back always facing North.
→ (6)	Push-back aproar siempre al Sur // Push-back always facing South.

SISTEMA DE GUÍA DE ATRAQUE VISUAL
VISUAL DOCKING GUIDANCE SYSTEM

GENERALIDADES

→ Disponible en los puestos de estacionamiento 9,11,13,15 y 17. El sistema SAFEDOCK 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 at parking stands 9,11,13,15 and 17. The SAFEDOCK 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), provided by a display unit, in front of the cockpit.

UNIDAD DE PRESENTACIÓN

Consta de:

a) Una línea de presentación alfanumérica de 4 caracteres compuesta de LED amarillos, en la que se puede dar la siguiente información: TIPO DE AERONAVE, STOP, OK, TOO FAR, SLW, WAIT TEST, ID FAIL y DOWN GRADE.

b) Una línea con un módulo de LED amarillo y 2 módulos de LED rojo/amarillo para indicación de azimut de la aeronave e indicación de parada.

c) Una columna de 3 módulos de LED amarillos en el centro para indicar la distancia del punto de parada.

DISPLAY UNIT

Consists of:

a) One alphanumeric presentation line of 4 characters, composed of yellow LEDs, which may indicate the following information: AIRCRAFT TYPE, STOP, OK, TOO FAR, SLW, WAIT TEST, ID FAIL and DOWN GRADE.

b) One line with 1 yellow LED unit and 2 red/yellow LED units for indicating aircraft azimuth and stop indication.

c) One column of 3 yellow LED units in the centre to indicate the distance to the stop position.

INSTRUCCIONES AL PILOTO

ADVERTENCIA GENERAL:

Cuando el piloto no esté seguro de la información mostrada en la unidad de presentación, debe detener inmediatamente la aeronave y obtener más información para proceder.

1) INICIO DE ATRAQUE

Al arrancarse el sistema aparecerá de forma intermitente el mensaje WAIT TEST.

2) CAPTURA

Cuando el sistema está trabajando en modo captura buscando la aeronave que se aproxima, en el sistema aparecen una flechas flotantes verticales.

En la primera fila de la unidad de presentación aparecerá el TIPO DE AERONAVE.

ADVERTENCIA: El piloto no deberá entrar en la zona del punto de estacionamiento a no ser que primero el sistema de atraque esté mostrando flechas verticales moviéndose y que el tipo de aeronave presentada sea igual al de la aeronave en aproximación.

3) SEGUIMIENTO

Cuando la aeronave ha sido capturada por el láser, las flechas flotantes son reemplazadas por el indicador amarillo de línea central. Una flecha roja parpadeante indica al piloto la dirección en la que debe virar la aeronave para quedar alineada con el eje de estacionamiento. La ausencia de flechas de dirección indica que la aeronave está sobre la línea central.

4) ÍNDICE DE APROXIMACIÓN

Cuando la aeronave está a menos de 16 m del punto de parada, el índice de aproximación se indica mediante el apagado de una fila de LED de la columna central por cada 0.7 m de distancia recorrida por la aeronave hacia el punto de parada.

5) REDUZCA VELOCIDAD

Si la velocidad de la aeronave supera 3.5 m/s en la unidad aparecerá "SLOW"; se deberá reducir esta velocidad de aproximación.

6) PUNTO DE PARADA ALCANZADO

Cuando se alcanza el punto de parada correcto, la unidad de presentación muestra STOP y las barras rojas se encienden.

7) ATRAQUE COMPLETADO

Cuando la aeronave ha atracado, se mostrará el mensaje OK.

8) SOBREPASADO

Si la aeronave sobrepasa el punto de parada, aparece el mensaje TOO FAR.

9) ESPERE

Si la aeronave detectada es perdida durante la secuencia del atraque, 12 m antes de STOP, se presentará el mensaje WAIT.

INTRUCTIONS FOR PILOT

GENERAL ADVICE:

When the pilot is not sure about the information showed in the display unit, he/she must immediately stop the aircraft and obtain more information before proceeding.

1) DOCKING START

When the system starts it shows the flashing message: WAIT TEST.

2) CAPTURE

When the system is working in capture mode, looking for the approaching aircraft, the system displays vertical floating arrows.

The first line of the display unit will show the AIRCRAFT TYPE.

WARNING: If the docking system does not show vertical arrows in movement and an aircraft type like the approaching aircraft, the pilot must not enter into the stand point area.

3) MONITORING

When the aircraft has been captured by the laser, the floating arrows are substituted by the yellow indicator on the centre line. A flashing red arrow shows the pilot the direction to turn the aircraft in order to line it up along the stand edge. If the system does not show the direction arrows, this means that the aircraft is over the centre line.

4) APPROACH RATE

When the aircraft is less than 16 m from the stop point, one line of LEDs will turn off on the centre column per 0.7 m covered by the aircraft until it reaches the stop position, showing the approach rate.

5) SPEED REDUCTION

If the aircraft speed exceeds 3.5 m/s the unit display indicates "SLOW"; the approach speed must be reduced.

6) REACHING STOP POINT

When the correct stop point is reached, the display unit shows STOP and the bars of red lights turn on.

7) DOCKING FINISHED

When the aircraft is parked, the display unit shows OK.

8) OVERSHOT

When the aircraft overshoots the stop point, the display unit shows TOO FAR.

9) WAIT

When the detected aircraft is lost during the docking sequence, 12 m before the STOP point, the display unit will show WAIT.

El atraque continuará cuando el sistema detecte de nuevo la aeronave.

10) CONDICIONES METEOROLÓGICAS ADVERSAS

Si por cualquier causa la visibilidad del sistema se reduce se mostrará el mensaje DOWN GRADE. Tan pronto como el sistema detecte la aeronave, esta indicación será sustituida por la barra de índice de aproximación realizándose el atraque normalmente.

ADVERTENCIA: El piloto no debe ir más allá de la pasarela de pasajeros, a menos que el mensaje DOWN GRADE haya sido sustituido por la barra de índice de aproximación.

The docking will continue when the system detects the aircraft again.

10) ADVERSE WEATHER CONDITIONS

When system visibility is reduced due to any reason, the display unit will show DOWN GRADE. As soon as the system identifies the aircraft, the display unit will show the rate approach bar in order to continue with standard docking.

WARNING: The pilot must not exceed the boarding bridge unless the message DOWN GRADE has been substituted by the rate approach bar.