PLANO DE ESTACIONAMIENTO Y ATRAQUE DE AERONAVES-OACI

ELEV APN
602 m

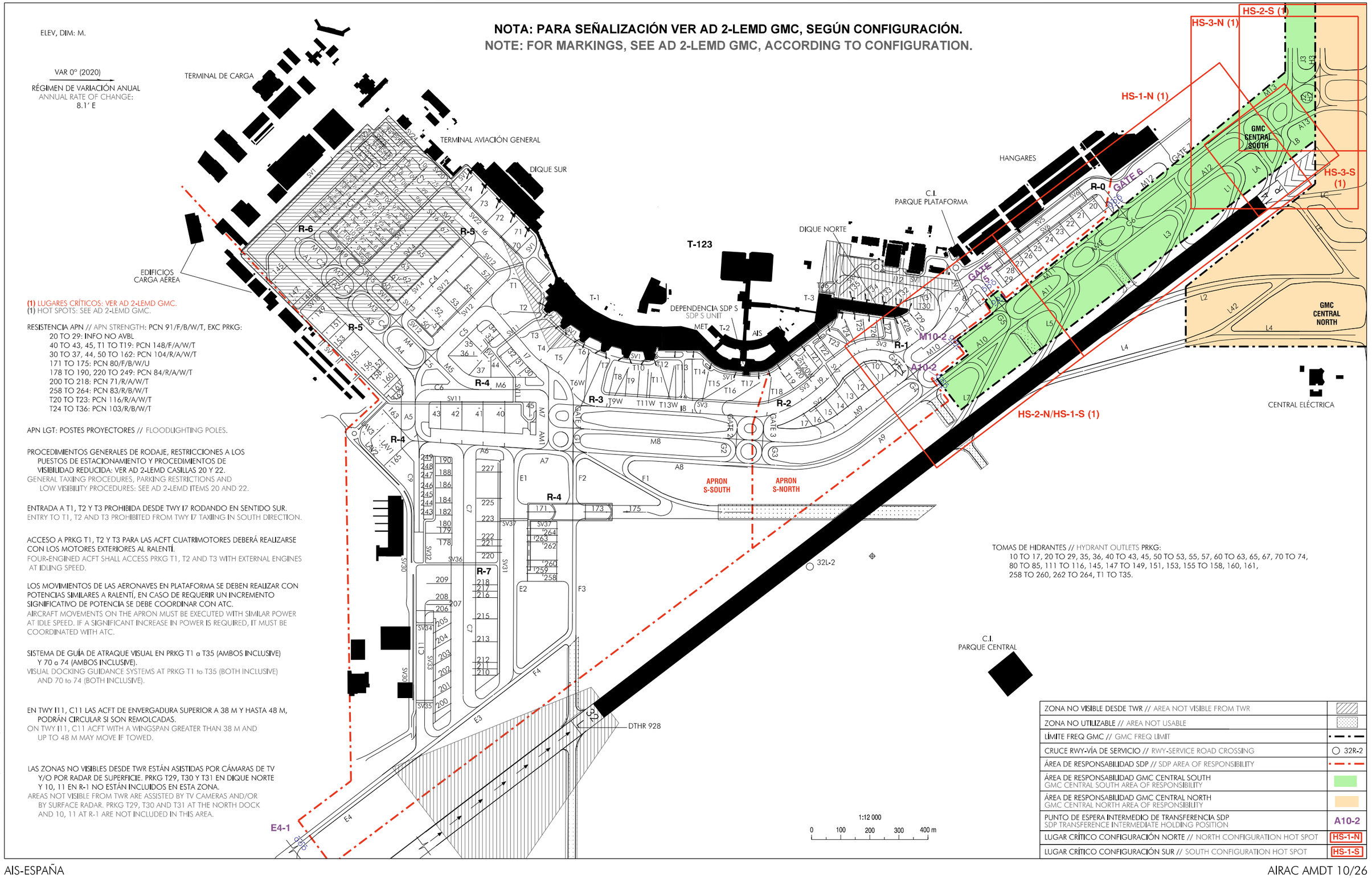
ARR 18R/DEP 36L 118.080 C ARR 32L/DEP 14R 118.155 C ARR 18L/DEP 36R 118.680 C ARR 32R/DEP 14L 118.980 C	CLR EAST 130.080 C CLR WEST 130.355 C	ATIS ARR 118.255 C ATIS DEP 130.855 C	GMC E-SOUTH 121.630 C GMC E-NORTH 121.755 C GMC CENTRAL-SOUTH 121.980 C GMC CENTRAL-NORTH 123.155 C	APRON S-SOUTH 121.705 C APRON S-NORTH 121.855 C APRON W-SOUTH 123.005 C APRON W-NORTH 123.255 C

MADRID/Adolfo Suárez Madrid-Barajas

ELEV, DIM: M.

VAR 0° (2020)
RÉGIMEN DE VARIACIÓN ANUAL
ANNUAL RATE OF CHANGE:
8.1' E

NOTA: PARA SEÑALIZACIÓN VER AD 2-LEMD GMC, SEGÚN CONFIGURACIÓN.
NOTE: FOR MARKINGS, SEE AD 2-LEMD GMC, ACCORDING TO CONFIGURATION.



(1) LUGARES CRÍTICOS: VER AD 2-LEMD GMC.
(1) HOT SPOTS: SEE AD 2-LEMD GMC.

RESISTENCIA APN // APN STRENGTH: PCN 91/F/B/W/T, EXC PRKG:
20 TO 29: INFO NO AVBL
40 TO 43, 45, T1 TO T19: PCN 148/F/A/W/T
30 TO 37, 44, 50 TO 162: PCN 104/R/A/W/T
171 TO 175: PCN 80/F/B/W/U
178 TO 190, 220 TO 249: PCN 84/R/A/W/T
200 TO 218: PCN 71/R/A/W/T
258 TO 264: PCN 83/R/B/W/T
T20 TO T23: PCN 116/R/A/W/T
T24 TO T36: PCN 103/R/B/W/T

APN LGT: POSTES PROYECTORES // FLOODLIGHTING POLES.

PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE, RESTRICCIONES A LOS PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO Y PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA: VER AD 2-LEMD CASILLAS 20 Y 22.
GENERAL TAXIING PROCEDURES, PARKING RESTRICTIONS AND LOW VISIBILITY PROCEDURES: SEE AD 2-LEMD ITEMS 20 AND 22.

ENTRADA A T1, T2 Y T3 PROHIBIDA DESDE TWY I7 RODANDO EN SENTIDO SUR.
ENTRY TO T1, T2 AND T3 PROHIBITED FROM TWY I7 TAXIING IN SOUTH DIRECTION.

ACCESO A PRKG T1, T2 Y T3 PARA LAS ACFT CUATRIMOTORES DEBERÁ REALIZARSE CON LOS MOTORES EXTERIORES AL RALENTÍ.
FOUR-ENGINED ACFT SHALL ACCESS PRKG T1, T2 AND T3 WITH EXTERNAL ENGINES AT IDLING SPEED.

LOS MOVIMIENTOS DE LAS AERONAVES EN PLATAFORMA SE DEBEN REALIZAR CON POTENCIAS SIMILARES A RALENTÍ, EN CASO DE REQUERIR UN INCREMENTO SIGNIFICATIVO DE POTENCIA SE DEBE COORDINAR CON ATC.
AIRCRAFT MOVEMENTS ON THE APRON MUST BE EXECUTED WITH SIMILAR POWER AT IDLE SPEED. IF A SIGNIFICANT INCREASE IN POWER IS REQUIRED, IT MUST BE COORDINATED WITH ATC.

SISTEMA DE GUÍA DE ATRAQUE VISUAL EN PRKG T1 a T35 (AMBOS INCLUSIVE) Y 70 a 74 (AMBOS INCLUSIVE).
VISUAL DOCKING GUIDANCE SYSTEMS AT PRKG T1 to T35 (BOTH INCLUSIVE) AND 70 to 74 (BOTH INCLUSIVE).

EN TWY I11, C11 LAS ACFT DE ENVERGADURA SUPERIOR A 38 M Y HASTA 48 M, PODRÁN CIRCULAR SI SON REMOLCADAS.
ON TWY I11, C11 ACFT WITH A WINGSPAN GREATER THAN 38 M AND UP TO 48 M MAY MOVE IF TOWED.

LAS ZONAS NO VISIBLES DESDE TWR ESTÁN ASISTIDAS POR CÁMARAS DE TV Y/O POR RADAR DE SUPERFICIE. PRKG T29, T30 Y T31 EN DIQUE NORTE Y 10, 11 EN R-1 NO ESTÁN INCLUIDOS EN ESTA ZONA.
AREAS NOT VISIBLE FROM TWR ARE ASSISTED BY TV CAMERAS AND/OR BY SURFACE RADAR. PRKG T29, T30 AND T31 AT THE NORTH DOCK AND 10, 11 AT R-1 ARE NOT INCLUDED IN THIS AREA.

TOMAS DE HIDRANTES // HYDRANT OUTLETS PRKG:
10 TO 17, 20 TO 29, 35, 36, 40 TO 43, 45, 50 TO 53, 55, 57, 60 TO 63, 65, 67, 70 TO 74, 80 TO 85, 111 TO 116, 145, 147 TO 149, 151, 153, 155 TO 158, 160, 161, 258 TO 260, 262 TO 264, T1 TO T35.

ZONA NO VISIBLE DESDE TWR // AREA NOT VISIBLE FROM TWR	
ZONA NO UTILIZABLE // AREA NOT USABLE	
LÍMITE FREQ GMC // GMC FREQ LIMIT	
CRUCE RWY-VÍA DE SERVICIO // RWY-SERVICE ROAD CROSSING	32R-2
ÁREA DE RESPONSABILIDAD SDP // SDP AREA OF RESPONSIBILITY	
ÁREA DE RESPONSABILIDAD GMC CENTRAL SOUTH GMC CENTRAL SOUTH AREA OF RESPONSIBILITY	
ÁREA DE RESPONSABILIDAD GMC CENTRAL NORTH GMC CENTRAL NORTH AREA OF RESPONSIBILITY	
PUNTO DE ESPERA INTERMEDIO DE TRANSFERENCIA SDP SDP TRANSFERENCE INTERMEDIATE HOLDING POSITION	A10-2
LUGAR CRÍTICO CONFIGURACIÓN NORTE // NORTH CONFIGURATION HOT SPOT	HS-1-N
LUGAR CRÍTICO CONFIGURACIÓN SUR // SOUTH CONFIGURATION HOT SPOT	HS-1-S

CAMBIOS: NUEVOS PRKG 27, 28 Y 29. NOTA RESISTENCIA Y TOMAS DE HIDRANTES.
CHANGES: NEW PRKG 27, 28 AND 29, STRENGTH NOTE AND HYDRANT OUTLETS.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

CARACTERÍSTICAS DE LOS PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO
AIRCRAFT STANDS CHARACTERISTICS

PRKG	RAMPA RAMP	COORD	SALIDA EXIT	MAX ACFT	APROAR NOSE TO	OBSERVACIONES REMARKS
7	R-1	402831.61N 0033416.28W	A	–	–	–
8	R-1	402830.81N 0033415.34W	A	–	–	–
9	R-1	402830.09N 0033414.57W	A	–	–	–
10	R-1	402820.89N 0033407.34W	A	–	–	–
11	R-1	402819.28N 0033406.89W	A	–	–	–
12	R-1	402818.56N 0033404.97W	A	–	–	–
13	R-1	402816.94N 0033404.55W	A	–	–	–
14	R-2	402816.23N 0033402.60W	A	–	–	–
15	R-2	402814.60N 0033402.18W	A	–	–	–
16	R-2	402813.71N 0033400.54W	A	–	–	–
17	R-2	402812.47N 0033359.81W	A	–	–	–
20	R-0	402844.67N 0033431.43W	A	–	–	–
21	R-0	402843.27N 0033430.02W	A	–	–	–
22	R-0	402842.12N 0033428.85W	A	–	–	–
23	R-0	402840.96N 0033427.67W	A	–	–	–
24	R-0	402839.81N 0033426.50W	A	–	–	–
25	R-0	402838.52N 0033425.19W	A	–	–	–
26	R-0	402837.48N 0033424.14W	A	–	–	–
→ 27	R-0	402836.45N 0033423.09W	A	–	–	–
→ 28	R-0	402835.41N 0033422.03W	A	–	–	–
→ 29	R-0	402834.01N 0033420.61W	A	–	–	–
30	R-4	402740.57N 0033405.67W	R	–	SW	–
31	R-4	402739.47N 0033406.94W	R	–	SW	–
32	R-4	402738.54N 0033408.35W	R	–	SW	–
33	R-4	402737.28N 0033410.34W	R	–	SW	–
34	R-4	402736.27N 0033411.77W	A-R	–	SW	–
35	R-4	402736.05N 0033409.29W	R	–	SE	–
36	R-4	402735.38N 0033408.21W	R	–	NE	–
37	R4	402736.23N 0033407.34W	R	–	N	–
40	R-4	402738.99N 0033400.45W	A-R	–	–	–
41	R-4	402736.56N 0033400.45W	A	–	–	–
42	R-4	402734.21N 0033400.40W	A	–	–	–
43	R-4	402731.84N 0033400.56W	A	–	–	–
44	R-4	402737.29N 0033407.39W	R	–	N	–
45	R-4	402741.78N 0033359.65W	R	–	N	–
50	R-5	402730.58N 0033412.81W	A	-	-	INCOMP. 51
51	R-5	402731.46N 0033412.89W	A	-	-	INCOMP. 50-52
52	R-5	402731.50N 0033414.04W	A	-	-	INCOMP. 51
53	R-5	402733.23N 0033415.26W	A	-	-	–
55	R-5	402734.88N 0033417.45W	A	-	-	–
57	R-5	402736.53N 0033419.64W	A	-	-	–
60	R-5	402726.39N 0033418.24W	A	-	-	INCOMP. 61
61	R-5	402726.43N 0033419.38W	A	-	-	INCOMP. 60-62
62	R-5	402727.31N 0033419.46W	A	-	-	INCOMP. 61
63	R-5	402728.22N 0033421.74W	A	-	-	–
65	R-5	402729.87N 0033423.93W	A	-	-	–
67	R-5	402731.52N 0033426.12W	A	-	-	–
70	R-5	402741.59N 0033425.39W	R	–	NE	400 Hz-A/C (1)
71	R-5	402740.05N 0033427.72W	R	–	NE	400 Hz-A/C (1)
72	R-5	402738.38N 0033429.89W	R	–	SW	400 Hz-A/C (1)
73	R-5	402736.71N 0033432.06W	R	–	SW	400 Hz-A/C (1)

PRKG	RAMPA RAMP	COORD	SALIDA EXIT	MAX ACFT	APROAR NOSE TO	OBSERVACIONES REMARKS
74	R-5	402735.04N 0033434.23W	R	–	SW	400 Hz-A/C (1)
75	R-6	402730.26N 0033433.46W	A	–	–	–
80	R-6	402722.82N 0033423.14W	R	–	SE	–
81	R-6	402723.64N 0033424.23W	R	–	SE	–
82	R-6	402724.47N 0033425.33W	R	–	SE	–
83	R-6	402725.50N 0033426.69W	R	–	SE	–
84	R-6	402726.32N 0033427.79W	R	–	SE	–
85	R-6	402727.15N 0033428.89W	R	–	SE	–
90	R-6	402722.51N 0033422.76W	R	–	SE	–
91	R-6	402723.04N 0033423.54W	R	–	SE	–
92	R-6	402723.83N 0033424.59W	R	–	SE	–
93	R-6	402724.66N 0033425.69W	R	–	SE	–
94	R-6	402725.25N 0033426.39W	R	–	SE	–
95	R-6	402725.76N 0033427.18W	R	–	SE	–
96	R-6	402726.59N 0033428.27W	R	–	SE	–
97	R-6	402727.33N 0033429.26W	R	–	SE	–
98	R-6	402729.15N 0033430.18W	A	–	–	–
99	R-6	402729.98N 0033431.28W	A	–	–	–
100	R-6	402720.24N 0033425.73W	R	–	SE	–
101	R-6	402720.94N 0033426.46W	R	–	SE	–
102	R-6	402721.97N 0033427.79W	R	–	SE	–
103	R-6	402722.80N 0033428.96W	R	–	SE	–
104	R-6	402723.68N 0033430.11W	R	–	SE	–
105	R-6	402724.32N 0033431.04W	R	–	SE	–
106	R-6	402725.11N 0033432.08W	R	–	SE	–
107	R-6	402725.92N 0033433.72W	R	–	SE	–
108	R-6	402726.75N 0033434.82W	R	–	SE	–
109	R-6	402727.58N 0033435.93W	R	–	SE	(2)
110	R-6	402728.41N 0033437.03W	R	–	SE	(2)
111	R-6	402719.95N 0033426.11W	R	–	SE	–
112	R-6	402721.37N 0033427.16W	R	–	SE	–
113	R-6	402722.26N 0033428.27W	R	–	SE	–
114	R-6	402723.10N 0033429.45W	R	–	SE	–
115	R-6	402723.97N 0033430.60W	R	–	SE	–
116	R-6	402724.84N 0033431.74W	R	–	SE	–
117	R-6	402726.32N 0033434.30W	R	–	SE	–
118	R-6	402727.15N 0033435.43W	R	–	SE	–
119	R-6	402727.99N 0033436.47W	R	–	SE	–
120	R-6	402717.67N 0033428.58W	R	–	SE	INCOMP. 120A, 121A
120A	R-6	402717.48N 0033429.11W	R	–	SE	INCOMP. 120
121	R-6	402718.31N 0033430.20W	R	–	SE	INCOMP. 121A, 121B
121A	R-6	402718.23N 0033429.32W	R	–	SE	INCOMP. 120, 121
121B	R-6	402718.78N 0033430.06W	R	–	SE	INCOMP. 121, 122
122	R-6	402719.34N 0033430.79W	R	–	SE	INCOMP. 121B, 122A, 123A
122A	R-6	402719.14N 0033431.30W	R	–	SE	INCOMP. 122
123	R-6	402719.89N 0033431.53W	R	–	SE	INCOMP. 123A, 123B
123A	R-6	402719.96N 0033432.40W	R	–	SE	INCOMP. 122, 123
123B	R-6	402720.45N 0033432.27W	R	–	SE	INCOMP. 123, 124
124	R-6	402721.00N 0033433.01W	R	–	SE	INCOMP. 123B, 124A, 125A
124A	R-6	402720.77N 0033433.52W	R	–	SE	INCOMP. 124
125	R-6	402721.61N 0033434.60W	R	–	SE	INCOMP. 125A, 125B

PRKG	RAMPA RAMP	COORD	SALIDA EXIT	MAX ACFT	APROAR NOSE TO	OBSERVACIONES REMARKS
125A	R-6	402721.56N 0033433.74W	R	–	SE	INCOMP. 124, 125
125B	R-6	402722.11N 0033434.48W	R	–	SE	INCOMP. 125
126	R-6	402722.67N 0033435.22W	R	–	SE	–
130	R-6	402725.51N 0033437.71W	A	–	NE	–
131	R-6	402723.53N 0033436.04W	R	–	NE	–
132	R-6	402724.75N 0033438.68W	A	–	NE	–
133	R-6	402722.96N 0033436.77W	R	–	NE	–
134	R-6	402723.99N 0033439.66W	A	–	SE	–
135	R-6	402722.40N 0033437.50W	R	–	SE	(3)
136	R-6	402727.03N 0033439.72W	R	–	NE	–
138	R-6	402726.40N 0033440.54W	R	–	NE	–
140	R-6	402725.77N 0033441.35W	R	–	NE	(4)
145	R-6	402713.14N 0033419.22W	R	–	NE/SW/SE	(10)
147	R-6	402715.54N 0033416.27W	R	–	NE/SW	INCOMP. 148
148	R-6	402715.69N 0033415.93W	R	–	NE/SW	INCOMP. 147
149	R-5	402717.29N 0033413.94W	R	–	NE/SW	–
151	R-5	402718.91N 0033411.85W	R	–	NE/SW	–
153	R-5	402720.58N 0033409.70W	R	–	NE/SW	–
155	R-5	402722.25N 0033407.54W	R	–	NE/SW	–
156	R-5	402724.06N 0033406.42W	R	–	NE/SW	INCOMP. 157
157	R-5	402724.06N 0033405.21W	R	–	NE/SW	INCOMP. 156-158
158	R-5	402724.99N 0033405.22W	R	–	NE/SW	INCOMP. 157
160	R-5	402725.92N 0033404.01W	R	–	NE/SW	INCOMP. 161
161	R-5	402725.83N 0033402.83W	R	–	NE/SW	INCOMP. 160-162
162	R-5	402726.51N 0033402.34W	R	–	NE/SW	INCOMP. 161
163	R-4	402725.70N 0033359.93W	R	–	S/E	INCOMP. LAV1, LAV2, LAV3 (5)
LAV1	R-4	402725.09N 0033354.84W	R	–	S/E	INCOMP. 163, LAV2
LAV2	R-4	402724.28N 0033354.97W	R	–	S/E	INCOMP. 163, LAV1, LAV3
LAV3	R-4	402723.34N 0033357.04W	R	–	S/E	INCOMP. 163, LAV2
165	R-4	402725.95N 0033352.60W	R	–	S/E	(6)
171	R-4	402744.08N 0033345.56W	A	–	–	–
173	R-4	402750.40N 0033345.59W	R	–	W	–
175	R-4	402752.67N 0033345.60W	R	–	S	–
178	R-7	402731.79N 0033341.50W	R	–	E	INCOMP. 179
179	R-7	402730.84N 0033342.33W	R	–	E	INCOMP. 178, 180
180	R-7	402731.78N 0033343.22W	R	–	E	INCOMP. 179
182	R-7	402731.77N 0033344.98W	R	–	E	–
184	R-7	402731.76N 0033346.76W	R	–	E	–
186	R-7	402731.75N 0033348.96W	R	–	E	–
188	R-7	402731.74N 0033350.74W	R	–	W	–
190	R-7	402731.73N 0033352.51W	R	–	W	–
200	R-7	402731.83N 0033316.50W	A	–	–	–
201	R-7	402731.83N 0033318.85W	A	–	–	–
202	R-7	402731.83N 0033321.20W	A	–	–	–
203	R-7	402731.82N 0033323.55W	A	–	–	–
204	R-7	402731.82N 0033325.89W	A	–	–	–
205	R-7	402731.82N 0033328.24W	A/R	–	E	(7)
206	R-7	402731.71N 0033330.85W	A/R	–	E	INCOMP. 207 (7)
207	R-7	402730.84N 0033331.94W	R	–	E	INCOMP. 206-208
208	R-7	402731.70N 0033332.56W	A/R	–	E	INCOMP. 207 (7)
209	R-7	402730.83N 0033335.01W	R	–	E	–

PRKG	RAMPA RAMP	COORD	SALIDA EXIT	MAX ACFT	APROAR NOSE TO	OBSERVACIONES REMARKS
210	R-7	402737.58N 0033321.65W	A	–	–	INCOMP. 211
211	R-7	402738.04N 0033322.49W	A	–	–	INCOMP. 210-212
212	R-7	402737.74N 0033323.36W	A	–	–	INCOMP. 211
213	R-7	402738.01N 0033326.78W	A	–	–	–
215	R-7	402737.99N 0033329.86W	A	–	–	–
216	R-7	402737.72N 0033333.06W	A	–	–	INCOMP. 217
217	R-7	402737.98N 0033333.91W	A	–	–	INCOMP. 216-218
218	R-7	402737.71N 0033334.77W	A	–	–	INCOMP. 217
220	R-7	402737.70N 0033340.05W	A	–	–	INCOMP. 221
221	R-7	402737.95N 0033340.92W	A	–	–	INCOMP. 220-222
222	R-7	402737.70N 0033341.76W	A	–	–	INCOMP. 221
223	R-7	402737.93N 0033344.42W	A	–	–	–
225	R-7	402737.91N 0033347.49W	A	–	–	–
227	R-7	402737.90N 0033351.31W	A	–	–	–
243	R-7	402730.77N 0033345.04W	R	–	W	(9)
244	R-7	402730.76N 0033346.31W	R	–	W	–
245	R-7	402730.75N 0033347.58W	R	–	W	–
246	R-7	402730.75N 0033348.86W	R	–	W	–
247	R-7	402730.74N 0033350.41W	R	–	W	–
248	R-7	402730.73N 0033351.68W	R	–	W	–
249	R-7	402730.73N 0033352.96W	R	–	W	–
258	R-7	402743.38N 0033336.45W	A	–	–	INCOMP. 259
259	R-7	402742.46N 0033337.42W	A	–	–	INCOMP. 258, 260 (11)
260	R-7	402743.38N 0033338.39W	A	–	–	INCOMP. 259
262	R-7	402743.37N 0033341.06W	A	–	–	INCOMP. 263
263	R-7	402742.44N 0033342.02W	A	–	–	INCOMP. 262, 264
264	R-7	402743.37N 0033343.00W	A	–	–	INCOMP. 263
T1	R-3	402742.10N 0033416.42W	R	–	SW	400 Hz-A/C (1)
T2	R-3	402742.41N 0033414.59W	R	–	SW	400 Hz-A/C (1)
T3	R-3	402744.10N 0033412.43W	R	–	SW	400 Hz-A/C (1)
T4	R-3	402745.14N 0033411.27W	R	–	SW	400 Hz-A/C (1)
T5	R-3	402746.72N 0033409.75W	R	–	SW	400 Hz-A/C (1)
T6	R-3	402748.13N 0033408.06W	R	–	SW	400 Hz-A/C (1) INCOMP. T6W
T6W	R-3	402748.25N 0033408.59W	R	–	SW	400 Hz-A/C INCOMP T6 y T7 (1)
T7	R-3	402749.54N 0033407.17W	R	–	SW	400 Hz-A/C (1) INCOMP. T6W
T8	R-3	402751.22N 0033406.41W	R	–	S	400 Hz-A/C (1) INCOMP. T9W
T9	R-3	402752.61N 0033406.04W	R	–	S	400 Hz-A/C (1) INCOMP. T9W
T9W	R-3	402752.65N 0033406.31W	R	–	S	400 Hz-A/C (1) INCOMP. T8-T9
T10	R-3	402753.96N 0033405.81W	R	–	S	400 Hz-A/C (1) INCOMP. T11W
T11	R-3	402755.28N 0033405.57W	R	–	S	400 Hz-A/C (1) INCOMP. T11W
T11W	R-3	402754.93N 0033405.79W	R	–	S	400 Hz-A/C (1) INCOMP. T10-T11
T12	R-3	402756.32N 0033406.68W	R	–	S	400 Hz-A/C (1) INCOMP. T13W
T13	R-3	402757.99N 0033406.63W	R	–	S	400 Hz-A/C (1) INCOMP. T13W

PRKG	RAMPA RAMP	COORD	SALIDA EXIT	MAX ACFT	APROAR NOSE TO	OBSERVACIONES REMARKS
T13W	R-3	402757.78N 0033406.52W	R	–	S	400 Hz-A/C (1) INCOMP. T12-T13
T14	R-2	402759.83N 0033407.33W	R	–	N	400 Hz-A/C (1)
T15	R-2	402801.60N 0033405.72W	R	–	N	400 Hz-A/C (1)
T16	R-2	402804.01N 0033404.51W	R	–	N	400 Hz-A/C (1)
T17	R-2	402807.00N 0033404.29W	R	–	S	400 Hz-A/C (1)
T18	R-2	402808.62N 0033404.79W	R	–	SE	400 Hz-A/C (1)
T19	R-2	402809.90N 0033405.88W	R	–	SE	400 Hz-A/C (1)
T20	R-2	402811.47N 0033407.34W	R	–	SE	400 Hz-A/C (1) INCOMP. T20W
T20W	R-2	402811.47N 0033407.61W	R	–	SE	400 Hz-A/C INCOMP T20, T21
T21	R-2	402812.79N 0033408.65W	R	–	SE	400 Hz-A/C (1) INCOMP. T20W
T22	R-1	402814.33N 0033410.35W	R	–	NW	400 Hz-A/C (1)
T23	R-1	402815.10N 0033411.48W	R	–	NW	400 Hz-A/C (1)
T24	R-1	402816.69N 0033413.72W	R	–	NW	400 Hz-A/C (1)
T25	R-1	402818.72N 0033413.56W	R	–	NW	400 Hz-A/C (1)
T26	R-1	402820.25N 0033413.31W	R	–	N	400 Hz-A/C (1)
T27	R-1	402821.78N 0033412.90W	R	–	N	400 Hz-A/C (1)
T28	R-1	402823.05N 0033413.22W	R	–	SE	400 Hz-A/C (1)
T29	R-1	402824.14N 0033414.45W	R	–	SE	400 Hz-A/C (1)
T30	R-1	402824.77N 0033415.45W	R	–	N	400 Hz-A/C (1)
T31	R-1	402823.47N 0033416.63W	R	–	N	400 Hz-A/C (1)
T32	R-1	402821.71N 0033416.88W	R	–	N	400 Hz-A/C (1)
T33	R-1	402820.00N 0033417.22W	R	–	N	400 Hz-A/C (1)
T34	R-1	402818.24N 0033417.55W	R	–	N	400 Hz-A/C (1) (8)
T35	R-1	402816.48N 0033417.83W	R	–	N	400 Hz-A/C (1) (8)
T36	R-1	402814.50N 0033418.56W	R	–	E	–

Observaciones // Remarks:	
(1)	La maniobra de estacionamiento en posiciones de contacto con el edificio terminal (T-1 a T-35 y 70 a 74), solo se realizará si está operativo el sistema de guía de atraque o se cuenta con la asistencia de un señalero. // Parking manoeuvre on stand positions in contact with the terminal building (T-1 to T-35 and 70 to 74) shall be carried out only if the docking guidance system is in service or if the operation is assisted by a marshaller.
(2)	Remolcar por C2 hasta la altura de 108 y desenganchar. // Tow by C2 up to stand 108 level and uncouple.
(3)	Remolcar por CA hasta 118 en C1 aproando hacia SE. // Tow by CA up to 118 on C1 nosing to SE.
(4)	Remolcar por CB hasta 138 y desenganchar. // Tow by CB up to 138 and uncouple.
(5)	En Configuración Norte, aproar al S sobre A6 y en Configuración Sur aproar al E sobre A5. // In North Configuration, nose to S on A6 and in South Configuration nose to E on A5.
(6)	Aeronaves A388 y A124 aproar al E sobre A5. Resto de aeronaves en Configuración Norte aproar al S sobre A6 y en Configuración Sur aproar al E sobre A5. // A388 and A124 aircraft to nose in to E over A5. All other aircraft in the North Configuration to nose in to S over A6 and in the South Configuration, nose in to E over A5.
(7)	Salida remolcada en caso de activación de procedimientos LVP en plataforma. // Towed exit in case of activation of LVP procedures on apron.
(8)	Remolcar por I12 hasta la altura de T-33 y desenganchar. // Tow by I12 up to T-33 level and uncouple.
(9)	Remolcar por C9 hasta la altura de PRKG 244. // Tow by C9 up to PRKG 244 level.
(10)	En el retroceso aproando al NE se debe realizar pull-forward. // Pull forward must be performed during push-back nosing NE.
(11)	PRKG 259: salida hacia el este no permitida. // exit to the East is not allowed.

SISTEMA DE GUÍA DE ATRAQUE
DOCKING GUIDANCE SYSTEM

1. SISTEMA DE GUÍA DE ATRAQUE VISUAL

GENERALIDADES

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.

UNIDAD DE PRESENTACIÓN

Consta de:

a) Una línea de presentación alfanumérica de caracteres compuesta de LED, en la que se puede dar diversa información: TIPO DE AERONAVE, STOP, OK, TOO FAR, SLOW, WAIT, VIEW BLOCK, ID FAIL, GATE BLOCK, CHOCK ON y CHOCK OFF.

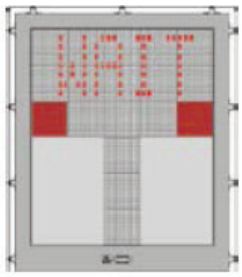
b) Una línea con un módulo de LED amarillo y 2 módulos de LED rojo/amarillo para indicación de azimut de la aeronave e indicación de parada.

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

INSTRUCCIONES AL PILOTO

1) INICIO DE ATRAQUE

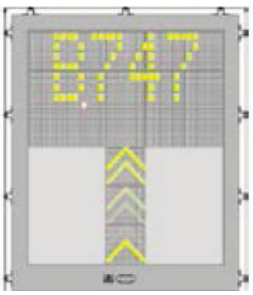
Al arrancarse el sistema, antes de la llegada de la aeronave, aparecerá el mensaje WAIT en rojo. Y a continuación pasará a modo CAPTURA.



2) CAPTURA

Cuando el sistema está trabajando en modo CAPTURA, buscando la aeronave que se aproxima, en el sistema aparecen unas flechas flotantes verticales en movimiento.

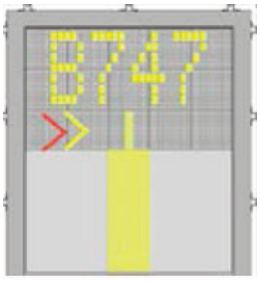
En la primera fila de la unidad de presentación aparecerá el TIPO DE AERONAVE GENÉRICO.



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.



1. VISUAL DOCKING GUIDANCE SYSTEM

GENERAL

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), that is provided by a display unit, in front of the cockpit.

DISPLAY UNIT

Consist of:

a) One alphanumeric presentation line of LED characters, which can indicate several information: AIRCRAFT TYPE, STOP, OK, TOO FAR, SLOW, WAIT, VIEW BLOCK, ID FAIL, GATE BLOCK, CHOCK ON and CHOCK OFF.

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

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

PILOT INSTRUCTIONS

1) DOCKING START

When the system starts, before the arrival of the aircraft, it shows the red message: WAIT. Up next it will follow to CAPTURE mode.

2) CAPTURE

When the system is working in CAPTURE way, looking for the approaching aircraft, the system shows some vertical floating arrows.

In the first line of the display unit will show the GENERIC AIRCRAFT TYPE.

3) MONITORING

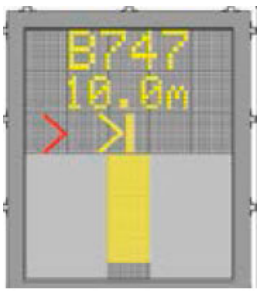
When the aircraft has been captured by the laser, the floating arrows are substituted by the yellow indicator in the centre line. A flashing red arrow shows the pilot the turning direction in order to line-up along the stand edge.

If the system does not show the direction arrows, it means the aircraft is over the centre line.

4) APROXIMACIÓN

Cuando la aeronave está a menos de 20 m del punto de parada, el índice de aproximación se indica mostrando la distancia restante a la barra de parada en metros y disminuyendo el tamaño de la columna central amarilla.

4) APPROACH RATE

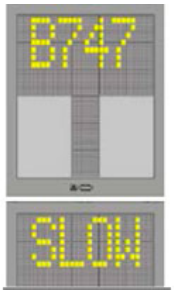


When the aircraft is less than 20 m from the stop position, the approach rate is showed by the remaining distance to the stop point in meters and decreasing the height of the yellow central LED column.

5) REDUZCA VELOCIDAD

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

5) SPEED REDUCTION

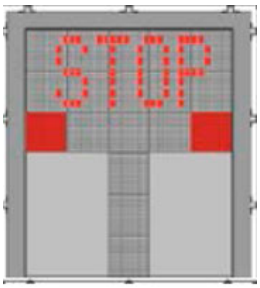


If the aircraft speed exceed 3 m/s the unit display indicates "SLOW"; the entry speed must be reduced.

6) PUNTO DE PARADA ALCANZADO

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

6) REACHED STOP POINT

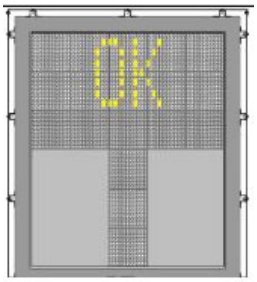


When the correct stop point is reached, the display unit shows a red STOP and red bars lights turns-on.

7) ATRAQUE COMPLETADO

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

7) DOCKING FINISHED

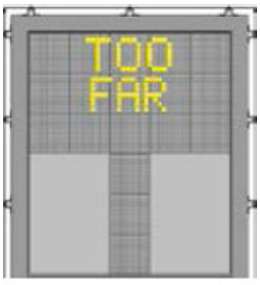


When the aircraft is parked, the display unit shows OK.

8) SOBREPASADO

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

8) EXCEEDED

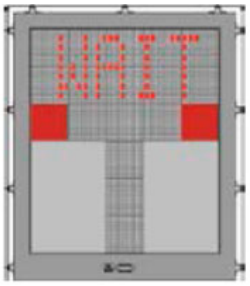


When the aircraft exceeds the stop point, the display unit shows TOO FAR.

9) ESPERE

Si la aeronave detectada es perdida durante la secuencia del atraque, 15 m antes de STOP, se presentará el mensaje WAIT. El atraque continuará cuando el sistema detecte de nuevo la aeronave.

9) WAIT

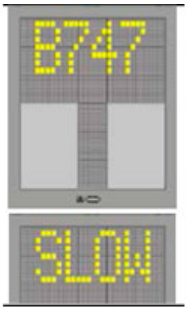


When the detected aircraft is lost during the docking routine, 15 m before the STOP point, the display unit will show WAIT. The routine will continue when the system detects the aircraft again.

10) CONDICIONES METEOROLÓGICAS ADVERSAS

Si por cualquier causa la visibilidad del sistema se reduce, el modo DOWNGRADE mostrará alternativamente el tipo de avión y el mensaje SLOW y desaparecen las flechas flotantes. Tan pronto como el sistema detecte la aeronave, esta indicación será sustituida por la barra de índice de aproximación, realizándose el atraque normalmente.

10) ADVERSE METEOROLOGICAL CONDITIONS



When the system visibility is decreased due to any reason, the downgrade mode will show the aircraft type and SLOW message alternately, also the floating arrows are disabled. As soon the system identifies the aircraft, the display unit will show the rate approach bar in order to continue the docking routine.

11) COLOCACIÓN Y RETIRADA DE CALZOS

Cuando los calzos estén colocados, y se pulse la seta de "Guía de Atraque – Calzos" en el Armario de Operación la pasarela en plataforma, en la guía de atraque aparecerá el mensaje CHOCK-ON y permanecerá durante 120 segundos.

Cuando se retiren los calzos, y se vuelva a pulsar el mismo botón, en la guía de atraque aparecerá el mensaje CHOCK-OFF durante 120 segundos.

11) CHOCKS PLACED AND CHOCKS REMOVED



When the chocks are in place, and after pressing the "Docking Guide – Chocks" button inside the Boarding Bridge platform panel, the docking guidance presents the message CHOCK- ON for 120 seconds.

When the chocks are removed, and the same button pressed again, the docking guidance presents the message CHOCK-OFF for 120 seconds.

12) TOBT (Target Off Block Time) / TSAT (Target Start-up Approval Time)

TOBT se mostrará en la pantalla de las guías siempre que haya desaparecido el mensaje CHOCK ON, durante 15 minutos antes de la hora de salida programada.

El texto TOBT, la hora TOBT y su correspondiente conteo negativo, se muestran hasta 5 minutos antes de dicha hora.

12) TOBT (Target Off Block Time) / TSAT (Target Start-up Approval Time)



TOBT will be shown in the display once the CHOCK ON message has disappeared, for 15 minutes before the programmed departure time.

Text TOBT, the time TOBT and corresponding negative countdown, are shown until 5 minutes before that time

En ese momento pasarían a mostrarse, los mensajes TSAT/hh:mm/-mm (texto/hora TSAT/conteo negativo hasta hora TSAT).



At that moment, will be shown in the display the messages TSAT/hh:mm/-mm (text/time TSAT/negative countdown until time TSAT).

13) ADVERTENCIAS GENERALES

Si se presentan las siguientes circunstancias, el piloto debe parar el procedimiento de atraque, informar del problema a TWR y esperar instrucciones:

- El tipo de aeronave genérico mostrado no coincide con la aeronave que procede a atracar.
- El display no puede leerse, guía apagada.
- El piloto cree que el sistema proporciona información de atraque errónea.
- El display presenta mensajes de error (ID-FAIL, GATE BLOCK, VIEW BLOCK o ERR).

Si aparece el mensaje de WAIT en el display no es necesario informar a TWR, el piloto deberá esperar instrucciones posteriores de la guía de atraque.

13) GENERAL ADVICE

If the following events occur, the pilot must abort the docking procedure, report the problem to TWR and await further instructions:

- Displayed aircraft type is not incoming aircraft.
- Display unit becomes unreadable (loss of display) or is turned off.
- The pilot believes that the system is transmitting erroneous docking data.
- The display shows error messages (ID-FAIL, GATE BLOCK, VIEW BLOCK or ERR).

If there is a WAIT message on the display it is not necessary to inform TWR, the pilot must wait for further instructions from the Docking Guide.

INTERFAZ VISUAL PARA LA TRIPULACIÓN
INDICADOR LUMINOSO EN PASARELA DE EMBARQUE PARA LA APERTURA DE LA PUERTA DE LA AERONAVE
CREW VISUAL INTERFACE
LIGHT INDICATOR ON BOARDING BRIDGE FOR AIRCRAFT DOOR OPENING

GENERAL

A fin de indicar a las tripulaciones el estado del proceso de acoplamiento/desacoplamiento de las pasarelas de embarque, éstas están dotadas de una interfaz visual para la tripulación, consistente en una señal luminosa de dos colores.

Mediante este sistema la tripulación puede conocer cuándo se puede proceder a la apertura de la puerta del avión una vez finalizada la maniobra de acoplamiento de la pasarela de embarque.

GENERAL

To indicate the status of the boarding bridge docking/undocking process to crews, these are equipped with a crew visual interface, consisting of a two-color light signal.

This system allows the crew to know when they are allowed to open the aircraft door, once the boarding bridge docking manoeuvre has been completed.

UNIDAD DE PRESENTACIÓN

La interfaz visual para la tripulación en la pasarela de embarque consiste en una señal luminosa de dos colores: rojo y verde.

Se encuentra situada en el frontal de la pasarela de embarque, y es visible por parte de la tripulación desde el interior de la aeronave, a través de la ventanilla de la puerta a la que se va a acoplar, o a la que está acoplada la pasarela.

DISPLAY UNIT

The crew visual interface on the boarding bridge consists of a two-color light signal: red and green.

It is on the front of the boarding bridge, and is visible to the crew from inside the aircraft through the window of the door where the boarding bridge is going to be docked, or to which it has been docked.

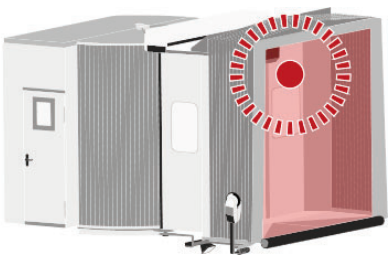


INSTRUCCIONES A LA TRIPULACIÓN

Rojo

Se ilumina en rojo cuando la pasarela está ejecutando la maniobra de acoplamiento o desacoplamiento de la aeronave.

La tripulación de cabina **NO está autorizada a abrir la puerta de la aeronave.**

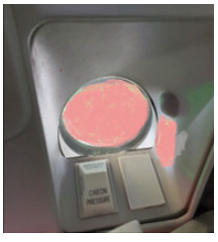


INSTRUCTIONS TO THE CREW

Red

The red light turns on while the boarding bridge is performing the docking or undocking manoeuvre.

The cabin crew is **NOT authorised to open the aircraft door**.



Verde

Se ilumina en verde cuando la pasarela está correctamente acoplada y lista para dar servicio al avión.

La tripulación de cabina **está autorizada a abrir la puerta de la aeronave**.



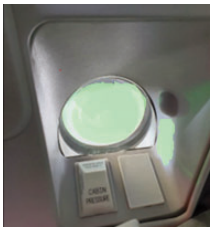
ADVERTENCIAS GENERALES

En caso de ausencia de indicaciones visuales con el código de colores anteriormente descrito, la tripulación deberá esperar a la señal física de "knock-knock" y confirmación por parte del personal de tierra (pulgar arriba) para proceder a la apertura de puerta.

Green

The green light turns on when the boarding bridge is correctly docked and ready to service the aircraft.

The cabin crew **is authorised to open the aircraft door**.



GENERAL ADVICE

In the absence of visual indications with the colour code described above, the crew must wait for the physical "knock-knock" signal and confirmation from the ground staff ("thumbs-up") before proceeding to open the door.