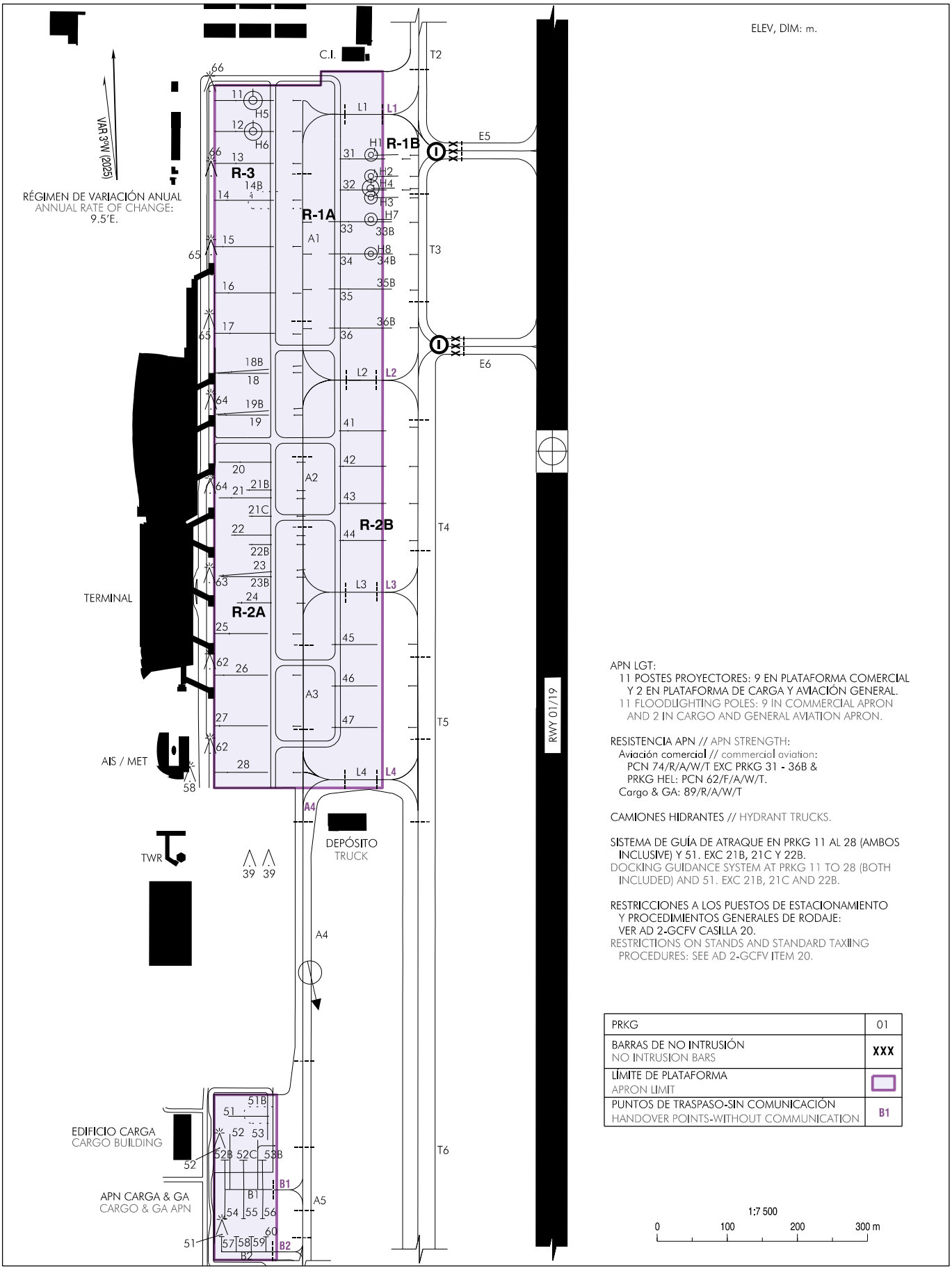
PLANO DE ESTACIONAMIENTO Y ATRAQUE DE AERONAVES-OACI

APN ELEV
27 m

TWR 118.475 MHz
GMC 121.700 MHz

FUERTEVENTURA



CAMBIOS: DECLINACIÓN MAGNÉTICA Y VARIACIÓN ANUAL.
CHANGES: MAGNETIC VARIATION AND ANNUAL CHANGE.

CARACTERÍSTICAS DE LOS PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO
AIRCRAFT STANDS CHARACTERISTICS

PRKG	RAMPA RAMP	COORD	SALIDA EXIT	MAX ACFT	APROAR NOSE TO	OBSERVACIONES REMARKS
11	R-3	282726.42N 0135205.50W	Push-Back R (1)	A321	W	INCOMP. H5 (2)
12	R-3	282724.99N 0135205.54W	Push-Back R (1)	B757	W	INCOMP. H6 (2)
13	R-3	282723.51N 0135205.59W	Push-Back R (1)	B757	W	(2)
14	R-3	282721.81N 0135205.65W	Push-Back R (1)	B767	W	INCOMP. 14B (2)
14B	R-3	282721.99N 0135204.87W	A	CL-600	N	INCOMP 14 (3)
15	R-3	282719.66N 0135205.72W	Push-Back R (1)	B747	W	400 Hz (2)
16	R-3	282717.52N 0135205.89W	Push-Back R (1)	B767	W	400 Hz (2)
17	R-3	282715.65N 0135205.95W	Push-Back R (1)	B763	W	400 Hz (2)
18	R-2A	282713.81N 0135206.07W	Push-Back R (1)	B767	W	400 Hz - A/C INCOMP. 18B, 19B (2)
18B	R-2A	282713.89N 0135205.97W	Push-Back R (1)	B757	W	400 Hz - A/C INCOMP. 18 (2)
19	R-2A	282711.87N 0135205.96W	Push-Back R (1)	B767	W	400 Hz - A/C INCOMP. 19B (2)
19B	R-2A	282711.96N 0135206.60W	Push-Back R (1)	B747	W	400 Hz - A/C INCOMP. 18, 19 (2)
20	R-2A	282709.69N 0135206.03W	Push-Back R (1)	A320	W	400 Hz - A/C (2)
21	R-2A	282708.02N 0135206.09W	Push-Back R (1)	B763	W	400 Hz - A/C INCOMP. 21B, 21C (2)
21B	R-2A	282708.39N 0135205.46W	R (1)	ATR72	W	INCOMP. 21
21C	R-2A	282707.29N 0135205.50W	R (1)	ATR72	W	INCOMP. 21, 22
22	R-2A	282706.31N 0135206.14W	Push-Back R (1)	B757	W	400 Hz - A/C INCOMP. 21C, 22B (2)
22B	R-2A	282706.17N 0135205.53W	R (1)	ATR72	W	INCOMP. 22
23	R-2A	282704.49N 0135206.56W	Push-Back R (1)	A321	W	400 Hz - A/C INCOMP. 23B (2)
23B	R-2A	282704.41N 0135206.89W	Push-Back R (1)	B747	W	400 Hz - A/C INCOMP. 23, 24 (2)
24	R-2A	282703.18N 0135206.03W	Push-Back R (1)	A321	W	INCOMP. 23B (2)
25	R-2A	282701.77N 0135206.28W	Push-Back R (1)	B757	W	400 Hz - A/C (2)
26	R-2A	282659.87N 0135206.39W	Push-Back R (1)	B747	W	400 Hz - A/C (2)
27	R-2A	282657.51N 0135206.53W	Push-Back R (1)	B747	W	(2)
28	R-2A	282655.36N 0135206.51W	Push-Back R (1)	B763	W	(2)
31	R-1A	282723.57N 0135159.73W	A	ATR72	W	INCOMP. H1, H2, H4
32	R-1A	282722.14N 0135159.84W	A	B757	W	INCOMP. H1, H2, H3, H4
33	R-1A	282720.67N 0135159.87W	A	A321	W	INCOMP. 33B, H3, H4, H7
33B	R-1A	282720.65N 0135159.07W	A	AT72	E	INCOMP. 33, H3, H4, H7
34	R-1A	282719.19N 0135159.91W	A	B757	W	INCOMP. 34B, H8
34B	R-1A	282719.17N 0135159.12W	A	AT72	E	INCOMP. 34, H8
35	R-1A	282717.55N 0135159.96W	A	B763	W	INCOMP. 35B
35B	R-1A	282717.53N 0135159.18W	A	AT72	E	INCOMP. 35
36	R-1A	282715.75N 0135200.01W	A	B763	W	INCOMP. 36B
36B	R-1A	282715.73N 0135159.23W	A	AT72	E	INCOMP. 36
41	R-2B	282711.01N 0135200.20W	A	B757	W	–
42	R-2B	282709.38N 0135200.25W	A	B763	W	–
43	R-2B	282707.66N 0135200.30W	A	B757	W	–
44	R-2B	282705.95N 0135200.36W	A	B763	W	–
45	R-2B	282701.12N 0135200.51W	A	B763	W	–
46	R-2B	282659.20N 0135200.57W	A	B763	W	–
47	R-2B	282657.29N 0135200.63W	A	B763	W	–
51	–	282639.44N 0135206.92W	Push-Back R (1)	B767	W	INCOMP. 51B (2)

PRKG	RAMPA RAMP	COORD	SALIDA EXIT	MAX ACFT	APROAR NOSE TO	OBSERVACIONES REMARKS
51B		282639.64N 0135206.22W	A	CL-600	N	INCOMP. 51
52	–	282637.94N 0135207.46W	Push-Back R / A (4)	A321	N	INCOMP. 52B, 52C
52B	–	282637.44N 0135207.74W	Push-Back R (5)	24 m	N	INCOMP. 52
52C	–	282637.41N 0135206.75W	Push-Back R (5)	24 m	N	INCOMP. 52, 53
53	–	282637.90N 0135206.01W	Push-Back R (6) / A (7)	A320	N	INCOMP. 52C, 53B
53B	–	282637.39N 0135205.76W	Push-Back R (5)	24 m	N	INCOMP. 53
54	–	282634.72N 0135207.83W	Push-Back R (5)	24 m	S	–
55	–	282634.70N 0135206.84W	Push-Back R (5)	24 m	S	–
56	–	282634.67N 0135205.85W	Push-Back R (5)	24 m	S	–
57	–	282633.89N 0135208.02W	R (5)	15 m	N	–
58	–	282633.87N 0135207.25W	R (5)	15 m	N	–
59	–	282633.85N 0135206.48W	R (5)	15 m	N	–
60	–	282633.83N 0135205.72W	R (5)	15 m	N	–
H1	R-1B	282723.85N 0135158.57W	–	15 m	N	INCOMP. 31, 32
H2	R-1B	282722.87N 0135158.60W	–	15 m	N	INCOMP. 31, 32, H4
H3	R-1B	282721.88N 0135158.63W	–	15 m	N	INCOMP. 32, 33, 33B, H4
H4	R-1B	282722.35N 0135158.65W	–	20 m	N	INCOMP. 31, 32, 33, 33B, H2, H3
H5	R-3	282726.59N 0135204.65W	–	22 m	N	INCOMP. 11
H6	R-3	282725.15N 0135204.70W	–	21 m	N	INCOMP. 12
H7	R-1B	282720.73N 0135158.89W	–	25.4 m	N	INCOMP. 33, 33B (8)
H8	R-1B	282719.16N 0135158.76W	–	20 m	N	INCOMP. 34, 34B (8)

Observaciones // Remarks:	
(1)	Por potencia. // By power.
(2)	Guía de atraque. // Docking guidance.
(3)	Uso prioritario para aviones ambulancia. // Priority use for air ambulance.
(4)	Push-Back a TWY B1, autónomo a TWY A5 si los PRKG 51 y 51B están libres. // Push-Back to TWY B1, autonomous to TWY A5 if PRKG 51 and 51B are vacant.
(5)	Manual. // Manual.
(6)	Envergadura MAX 26 m. // MAX wingspan 26 m.
(7)	MAX ACFT CN295.
(8)	Sólo helicópteros de rueda // Only for wheel helicopters.

SISTEMA DE GUÍA DE ATRAQUE VISUAL
VISUAL DOCKING GUIDANCE SYSTEM

NOTA:

Una aeronave con fuselaje de color oscuro puede causar información inexacta en el Sistema de Guía de Atraque Visual. Por lo tanto, los pilotos con aeronaves con fuselaje de color oscuro no utilizarán el Sistema de Guía de Atraque Visual y solicitarán la asistencia del señalero en todo momento al atracar.

NOTE:

Aircraft with dark-coloured fuselages may lead to inaccurate information in the Visual Docking Guidance System. Therefore, pilots of aircraft with dark-coloured fuselages shall not use the Visual Docking Guidance System and shall request assistance from the signalman at all times when docking.

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 que se proporciona a través de una unidad de presentación delante de la cabina de la aeronave.

GENERAL

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

UNIDAD DE PRESENTACIÓN

Consta de

a) Una línea de presentación alfanumérica, compuesta de indicadores amarillos, en la que se puede dar la siguiente información: tipo de aeronave, posición de estacionamiento, posición de parada ("STOP"), aeronave estacionada en posición correcta ("OK"), posición de parada sobrepasada ("TOO FAR"), exceso de velocidad en la aproximación ("SLOW DOWN"), pérdida de aeronave detectada ("WAIT"), error de identificación (STOP - ID FAIL) y necesidad de guiado manual (STOP SBU).

b) Presentación de guía azimut (línea de eje y flechas indicadoras del sentido a seguir para el centrado), así como barras rojas cuando indica la detención de la aeronave.

c) Indicador de distancia al punto de parada compuesto por líneas amarillas formando una columna vertical centrada.

DISPLAY UNIT

Consist of:

a) One alphanumeric presentation line, composed by yellow indicators, which can indicate the following information: aircraft type, stand position, stop position ("STOP"), aircraft parked in the correct position ("OK"), surpassed stop position ("TOO FAR"), speed exceeding in the approach ("SLOW DOWN"), lost of detected aircraft ("WAIT"), lost of aircraft type identification (STOP ID - FAIL) and need of manual guidance (STOP SBU).

b) Azimuth guidance display (centre line and arrows indicating the direction to follow to be centred), as well as red bars when stop aircraft is indicated.

c) Distance indicators to the stop position composed by yellowand black lines located in a centred vertical column.

INSTRUCCIONES AL PILOTO

1) Si en algún momento el piloto no está seguro de la información mostrada en los indicadores, deberá detener inmediatamente la aeronave y requerir presencia de señalero para guiado manual.

2) El piloto no deberá acceder al estacionamiento si el sistema no está mostrando flechas verticales en desplazamiento (modo de búsqueda de la aeronave).

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

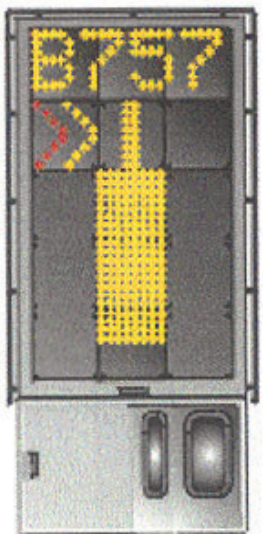
4) Rodar alineado con el eje, observando la línea de guía central.

5) Comprobar que el indicador de distancia está completamente amarillo. Significa que el sistema ha capturado la aeronave.

6) Observar la flecha amarilla en el indicador de línea de guía central, para seguir la dirección y posición correcta. Unas flechas rojas intermitentes indican la separación lateral respecto al eje.

7) Si la velocidad de la aeronave supera los 3 m/s, en la unidad aparecerá "SLOW DOWN" y se deberá reducir esta velocidad de rodaje.

8) El indicador de distancia se activa a 16 metros de la posición de parada y, a medida que la aeronave se aproxima, se van apagando paulatinamente las líneas amarillas indicando la distancia restante a la posición de parada (cada línea indica 0.7 m recorridos).



9) El piloto nunca deberá sobrepasar la línea de la pasarela del estacionamiento si su aeronave no ha sido correctamente capturada.

PILOT INSTRUCTIONS

1) If in any moment, the pilot is not sure about the information shown, he will stop the aircraft immediately and will request signalman presence for manual guidance.

2) The pilot will not proceed to the stand position if the system is not showing vertical arrows for movement (aircraft searching mode).

3) Check that the indicated aircraft type is the appropriate.

4) Taxi in-line watching centre line guidance.

5) Check that the distance indicator is completely yellow. It means that the system has captured the aircraft.

6) Observe the yellow arrow located in the centre line guidance indicator to follow the correct position and direction. Any flashing red arrows indicates the lateral deviation regarding the centre line.

7) If the aircraft speed exceeds 3 m/s, the unit display indicates "SLOW DOWN" and the taxi speed must be reduced.

8) The distance indicator is activated at 16 metres before the stop position and, as the aircraft is approaching, the yellow lines are switched-off gradually showing the rest distances to the stop position (each line indicates 0.7 m run).

9) The pilot will never exceed the boarding bridge corresponding to the stand position if the aircraft has not been correctly identified.

10) Cuando se alcanza la posición de parada correcta, el indicador de distancia se muestra totalmente apagado y aparece "STOP" en la línea superior de presentación y barras rojas en la guía de azimut.

11) Si el aparcamiento es correcto aparecerá "OK" y se mantendrán encendidas las barras rojas. Si la aeronave sobrepasa la posición de parada el indicador mostrará "TOO FAR". En estas circunstancias no puede garantizarse la conexión de las pasarelas al avión.

12) Si la aeronave detectada es perdida durante la secuencia de atraque, 12 m antes del punto de parada asignado la unidad mostrará "WAIT" y la aeronave deberá parar. El atraque continuará tan pronto como el sistema detecte de nuevo la aeronave.

13) Si la verificación de la aeronave no se completa 12 m antes del punto de parada asignado, la unidad mostrará "STOP" e "ID FAIL". El piloto deberá solicitar la ayuda del señalero.

14) El mensaje "STOP SBU" significa que el atraque ha sido interrumpido y que sólo puede ser reanudado por guiado manual. El piloto deberá solicitar la ayuda del señalero.

10) When the stop position is reached, the distance indicator is shown completely switched-off and "STOP" will appear in the upper presentation line and red bars will be lighted at azimuth guidance.

11) If the parking manoeuvre is correct, the unit display shows "OK" and red bars will remain lighted. If the aircraft exceeds the stop position the indicator will show "TOO FAR". Under this circumstance, the joint between the aircraft and the boarding bridge can not be guaranteed.

12) If the aircraft detected is lost during the docking manoeuvre, the , the unit display will indicate "WAIT" 12 m before the stop position and the aircraft will stop. The docking will continue as soon as the system will detect the aircraft again.

13) If the aircraft type verification is not established within 12 m from the stop position assigned, the unit display will indicate "STOP" and "ID FAIL". The pilot will request the signalman attendance.

14) The message "STOP SBU" means that the docking has been interrupted and it can be only resumed with manual guidance. The pilot will request the signalman attendance.