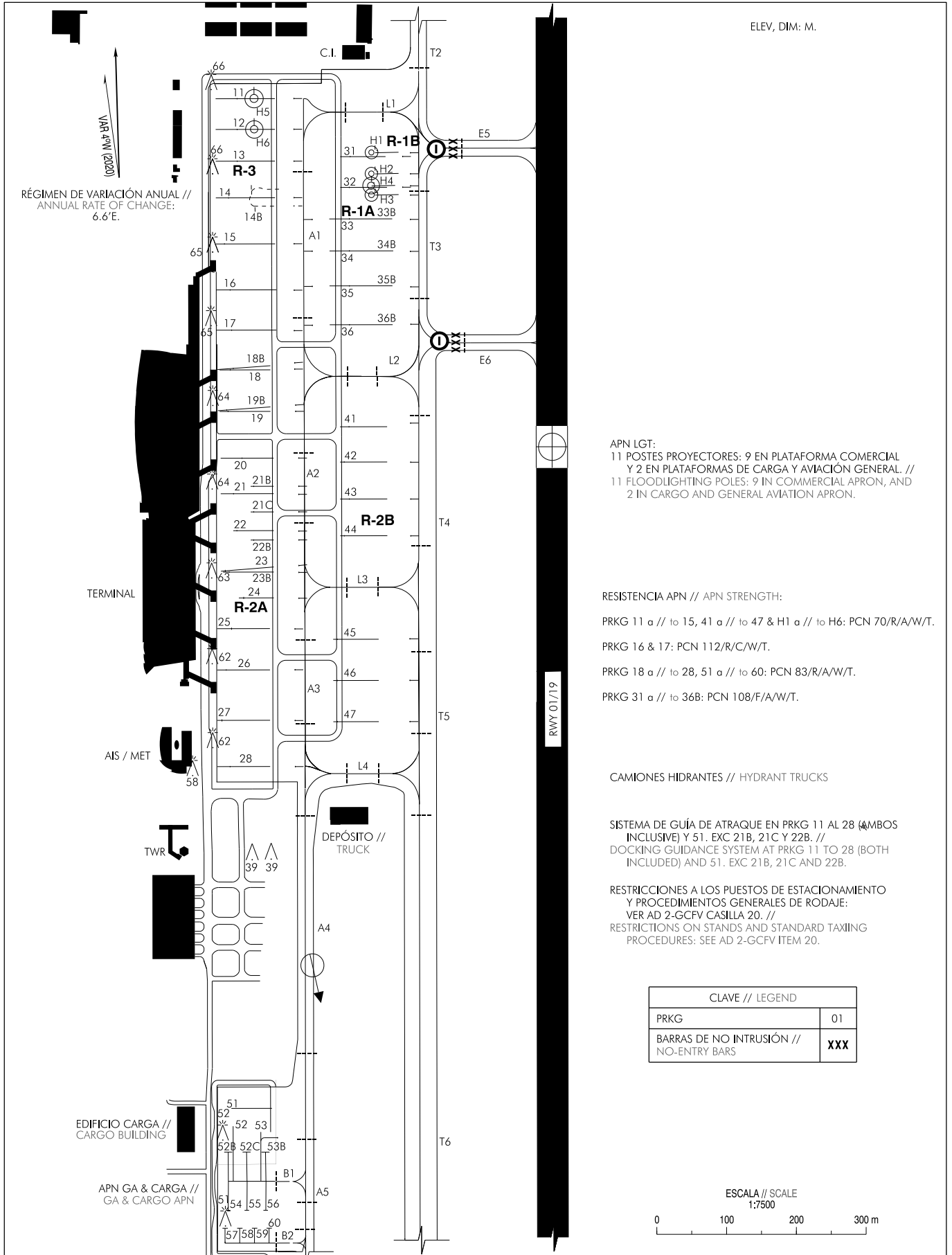


PLANO DE ESTACIONAMIENTO
Y ATRAQUE DE AERONAVES-OACI

APN ELEV
27

TWR 118.475
GMC 121.700

FUERTEVENTURA



ELEV, DIM: M.

RÉGIMEN DE VARIACIÓN ANUAL //
ANNUAL RATE OF CHANGE:
6.6'E.

CAMBIOS: DECLINACIÓN MAGNÉTICA, RÉGIMEN DE VARIACIÓN ANUAL //
CHANGES: MAGNETIC VARIATION, ANNUAL RATE OF CHANGE.

APN LGT:
11 POSTES PROYECTORES: 9 EN PLATAFORMA COMERCIAL
Y 2 EN PLATAFORMAS DE CARGA Y AVIACIÓN GENERAL. //
11 FLOODLIGHTING POLES: 9 IN COMMERCIAL APRON, AND
2 IN CARGO AND GENERAL AVIATION APRON.

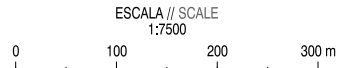
RESISTENCIA APN // APN STRENGTH:
PRKG 11 a // to 15, 41 a // to 47 & H1 a // to H6: PCN 70/R/A/W/T.
PRKG 16 & 17: PCN 112/R/C/W/T.
PRKG 18 a // to 28, 51 a // to 60: PCN 83/R/A/W/T.
PRKG 31 a // to 36B: PCN 108/F/A/W/T.

CAMIONES HIDRANTES // HYDRANT TRUCKS

SISTEMA DE GUÍA DE ATRAQUE EN PRKG 11 AL 28 (AMBOS
INCLUSIVE) Y 51. EXC 21B, 21C Y 22B. //
DOCKING GUIDANCE SYSTEM AT PRKG 11 TO 28 (BOTH
INCLUDED) AND 51. EXC 21B, 21C AND 22B.

RESTRICCIONES A LOS PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO
Y PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE:
VER AD 2-GCFV CASILLA 20. //
RESTRICTIONS ON STANDS AND STANDARD TAXIING
PROCEDURES: SEE AD 2-GCFV ITEM 20.

CLAVE // LEGEND	
PRKG	01
BARRAS DE NO INTRUSIÓN // NO-ENTRY BARS	XXX



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

CARACTERÍSTICAS DE LOS PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO
AIRCRAFT STANDS CHARACTERISTICS

PUESTO STAND	RAMPA RAMP	COORDENADAS COORDINATES	SALIDA EXIT	MAX ACFT	APROAR NOSE TO	OBSERVACIONES REMARKS
11	R-3	28°27'26.42"N 013°52'05.50"W	Push-Back R (1)	A321	W	INCOMP. H5 (3)
12	R-3	28°27'24.99"N 013°52'05.54"W	Push-Back R (1)	B757	W	INCOMP. H6 (3)
13	R-3	28°27'23.51"N 013°52'05.59"W	Push-Back R (1)	B757	W	(3)
14	R-3	28°27'21.81"N 013°52'05.65"W	Push-Back R (1)	B767	W	INCOMP. 14B (3)
14B	R-3	–	A	CL-600	N	INCOMP 14 (4)
15	R-3	28°27'19.66"N 013°52'05.72"W	Push-Back R (1)	B747	W	400 Hz (3)
16	R-3	28°27'17.52"N 013°52'05.89"W	Push-Back R (1)	B767	W	400 Hz (3)
17	R-3	28°27'15.65"N 013°52'05.95"W	Push-Back R (1)	B763	W	400 Hz (3)
18	R-2A	28°27'13.81"N 013°52'06.07"W	Push-Back R (1)	B767	W	400 Hz - A/C INCOMP. 18B, 19B (3)
18B	R-2A	28°27'13.89"N 013°52'05.97"W	Push-Back R (1)	B757	W	400 Hz - A/C INCOMP. 18 (3)
19	R-2A	28°27'11.87"N 013°52'05.96"W	Push-Back R (1)	B767	W	400 Hz - A/C INCOMP. 19B (3)
19B	R-2A	28°27'11.96"N 013°52'06.60"W	Push-Back R (1)	B747	W	400 Hz - A/C INCOMP. 18, 19 (3)
20	R-2A	28°27'09.69"N 013°52'06.03"W	Push-Back R (1)	A320	W	400 Hz - A/C (3)
21	R-2A	28°27'08.02"N 013°52'06.09"W	Push-Back R (1)	B763	W	400 Hz - A/C INCOMP. 21B, 21C (3)
21B	R-2A	–	R (1)	ATR72	W	INCOMP. 21
21C	R-2A	–	R (1)	ATR72	W	INCOMP. 21, 22
22	R-2A	28°27'06.31"N 013°52'06.14"W	Push-Back R (1)	B757	W	400 Hz - A/C INCOMP. 21C, 22B (3)
22B	R-2A	28°27'06.17"N 013°52'05.53"W	R (1)	ATR72	W	INCOMP. 22
23	R-2A	28°27'04.49"N 013°52'06.56"W	Push-Back R (1)	A321	W	400 Hz - A/C INCOMP. 23B (3)
23B	R-2A	28°27'04.41"N 013°52'06.89"W	Push-Back R (1)	B747	W	400 Hz - A/C INCOMP. 23, 24 (3)
24	R-2A	28°27'03.18"N 013°52'06.03"W	Push-Back R (1)	A321	W	INCOMP. 23B (3)
25	R-2A	28°27'01.77"N 013°52'06.28"W	Push-Back R (1)	B757	W	400 Hz - A/C (3)
26	R-2A	28°26'59.87"N 013°52'06.39"W	Push-Back R (1)	B747	W	400 Hz - A/C (3)
27	R-2A	28°26'57.51"N 013°52'06.53"W	Push-Back R (1)	B747	W	(3)
28	R-2A	28°26'55.36"N 013°52'06.51"W	Push-Back R (1)	B763	W	(3)
31	R-1A	–	A	ATR72	W	INCOMP. H1, H2, H4
32	R-1A	–	A	B757	W	INCOMP. H1, H2, H3, H4
33	R-1A	28°27'20.67"N 013°51'59.87"W	A	A321	W	INCOMP. 33B, H3, H4
33B	R-1A	28°27'20.65"N 013°51'59.07"W	A	AT72	E	INCOMP. 33, H3, H4
34	R-1A	28°27'19.19"N 013°51'59.91"W	A	B757	W	INCOMP. 34B
34B	R-1A	28°27'19.17"N 013°51'59.12"W	A	AT72	E	INCOMP. 34
35	R-1A	28°27'17.55"N 013°51'59.96"W	A	B763	W	INCOMP. 35B
35B	R-1A	28°27'17.53"N 013°51'59.18"W	A	AT72	E	INCOMP. 35
36	R-1A	28°27'15.75"N 013°52'00.01"W	A	B763	W	INCOMP. 36B
36B	R-1A	28°27'15.73"N 013°51'59.23"W	A	AT72	E	INCOMP. 36

PUESTO STAND	RAMPA RAMP	COORDENADAS COORDINATES	SALIDA EXIT	MAX ACFT	APROAR NOSE TO	OBSERVACIONES REMARKS
41	R-2B	28°27'11.01"N 013°52'00.20"W	A	B757	W	–
42	R-2B	28°27'09.38"N 013°52'00.25"W	A	B763	W	–
43	R-2B	28°27'07.66"N 013°52'00.30"W	A	B757	W	–
44	R-2B	28°27'05.95"N 013°52'00.36"W	A	B763	W	–
45	R-2B	28°27'01.12"N 013°52'00.51"W	A	B763	W	–
46	R-2B	28°26'59.20"N 013°52'00.57"W	A	B763	W	–
47	R-2B	28°26'57.29"N 013°52'00.63"W	A	B763	W	–
51	–	28°26'39.44"N 013°52'06.92"W	Push-Back R (1)	B767	W	(3)
52	–	28°26'37.94"N 013°52'07.46"W	Push-Back	A321	N	INCOMP. 52B, 52C
52B	–	28°26'37.44"N 013°52'07.74"W	Push-Back R (2)	24 m	N	INCOMP. 52
52C	–	28°26'37.41"N 013°52'06.75"W	Push-Back R (2)	24 m	N	INCOMP. 52, 53
53	–	28°26'37.90"N 013°52'06.01"W	Push-Back A (5)	A320	N	INCOMP. 52C, 53B
53B	–	28°26'37.39"N 013°52'05.76"W	Push-Back R (2)	24 m	N	INCOMP. 53
54	–	28°26'34.72"N 013°52'07.83"W	Push-Back R (2)	24 m	S	–
55	–	28°26'34.70"N 013°52'06.84"W	Push-Back R (2)	24 m	S	–
56	–	28°26'34.67"N 013°52'05.85"W	Push-Back R (2)	24 m	S	–
57	–	28°26'33.89"N 013°52'08.02"W	R (2)	15 m	N	–
58	–	28°26'33.87"N 013°52'07.25"W	R (2)	15 m	N	–
59	–	28°26'33.85"N 013°52'06.48"W	R (2)	15 m	N	–
60	–	28°26'33.83"N 013°52'05.72"W	R (2)	15 m	N	–
H1	R-1B	28°27'23.85"N 013°51'58.57"W	–	15 m	N	INCOMP. 31, 32
H2	R-1B	28°27'22.87"N 013°51'58.60"W	–	15 m	N	INCOMP. 31, 32, H4
H3	R-1B	28°27'21.88"N 013°51'58.63"W	–	15 m	N	INCOMP. 32, 33, 33B, H4
H4	R-1B	28°27'22.35"N 013°51'58.65"W	–	20 m	N	INCOMP. 31, 32, 33, 33B, H2, H3
H5	R-3	28°27'26.59"N 013°52'04.65"W	–	22 m	N	INCOMP. 11
H6	R-3	28°27'25.15"N 013°52'04.70"W	–	21 m	N	INCOMP. 12

Observaciones // Remarks:

(1)	Por potencia. // By power.
(2)	Manual. // Manual.
(3)	Guía de atraque. // Docking guidance.
(4)	Uso prioritario para aviones ambulancia. // Priority use for air ambulance.
(5)	Envergadura MAX 26 m. // MAX wingspan 26 m.

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

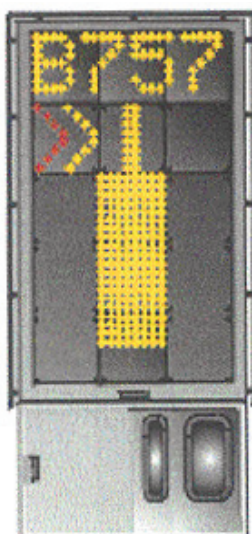
UNIDAD DE PRESENTACIÓN

Consta de

- a) Una línea de presentación alfanumérica, 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.

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.



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.

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 yellow and black lines located in a centred vertical column.

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.