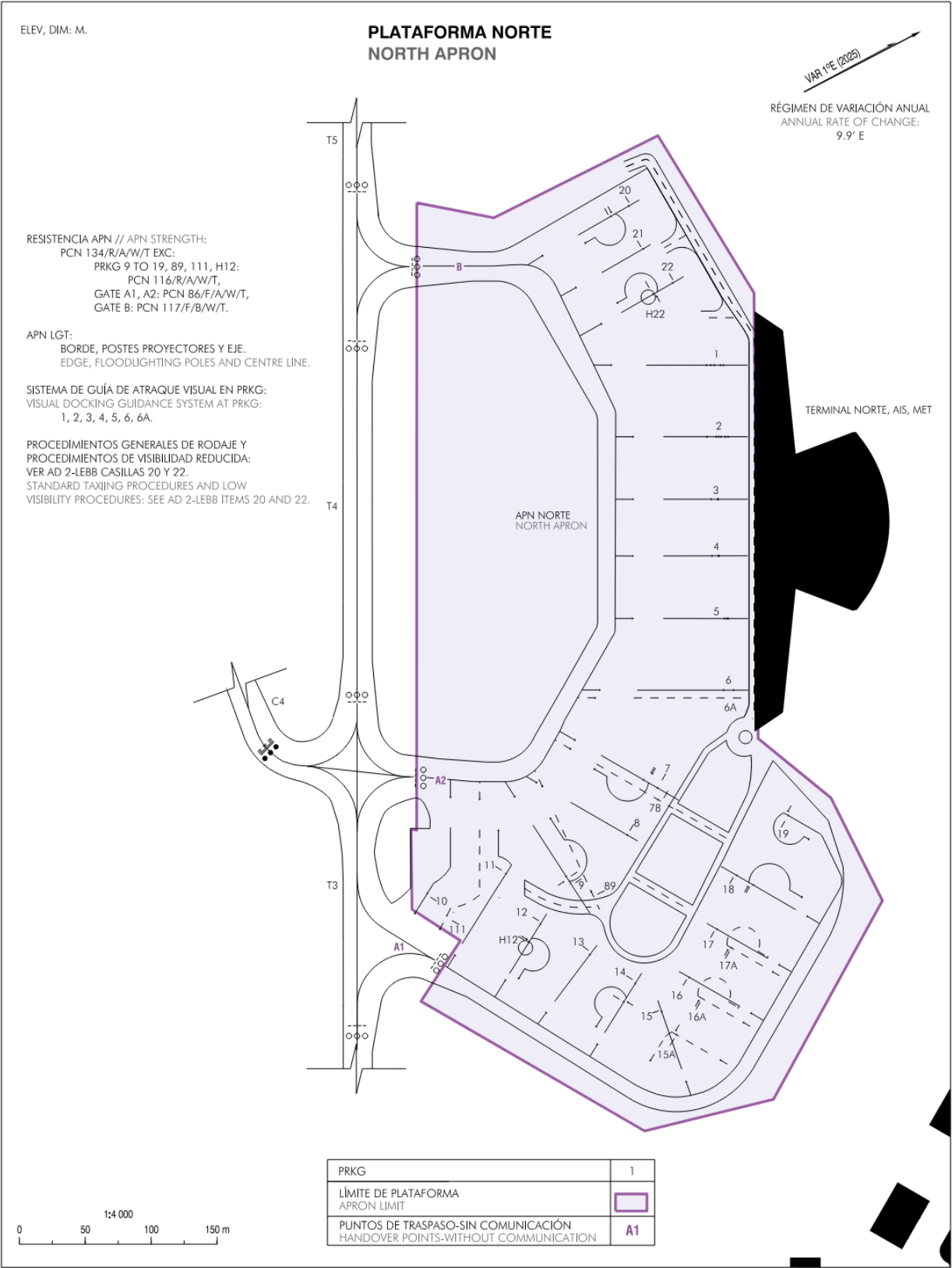


PLANO DE ESTACIONAMIENTO
Y ATRAQUE DE AERONAVES-OACI

ELEV APN
46 m

TWR 118.500 MHz
GMC 121.705 C

BILBAO



CAMBIOS: Reimpresión.

CHANGES Reprint.

CARACTERÍSTICAS DE LOS PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

PRKG	RAMPA	COOR	SALIDA	MAX ACFT	APROAR	OBSERVACIONES
1	–	431817.84N 0025428.69W	R	B763	–	400 Hz - A/C
2	–	431817.12N 0025426.32W	R	B763	–	400 Hz - A/C Max Span 47.57 m (1)
3	–	431816.16N 0025424.49W	R	B752	–	400 Hz - A/C Max Span 38.05 m (1)
4	–	431815.51N 0025422.67W	R	B752	–	400 Hz - A/C Max Span 38.05 m (1)
5	–	431815.00N 0025420.52W	R	B763	–	400 Hz - A/C Max Span 47.57 m (1)
6	–	431814.28N 0025418.18W	R	B764	–	400 Hz - A/C INCOMP. 6A
6A	–	431814.09N 0025417.98W	R	A35K/B744	–	400 Hz - A/C INCOMP. 6
7	–	431811.37N 0025416.26W	A/R	A21N/B3XM	–	INCOMP. 78 PUSH-BACK si PRKG 8 ocupado (2)
8	–	431810.12N 0025415.24W	R	A21N/B3XM	–	INCOMP. 78, 89
9	–	431808.23N 0025414.88W	A/R	A21N/B3XM	–	INCOMP. 89 PUSH-BACK si PRKG 8 ocupado PUSH-BACK para ACFT de letra de clave C si PRKG 11 o 12 ocupado (2)
10	–	431804.78N 0025416.59W	A/R	A21N/B3XM	–	INCOMP. 111 PUSH-BACK para ACFT de letra de clave C si PRKG 11 ocupado
11	–	431806.84N 0025415.95W	R	A21N/B3XM	–	INCOMP. 111
12	–	431807.05N 0025413.80W	A/R	A21N/B3XM	–	INCOMP. H12 PUSH-BACK si PRKG 13 ocupado (3)
13	–	431807.84N 0025412.03W	R	A21N/B3XM	–	
14	–	431808.57N 0025410.39W	A/R	A21N/B3XM	–	PUSH-BACK si PRKG 13 ocupado (3)
15	–	431808.85N 0025409.06W	R	A21N/B3XM	–	INCOMP. 15A
15A	–	431808.92N 0025408.10W	A	G450	–	INCOMP. 15
16	–	431809.89N 0025409.72W	R	A21N/B3XM	–	INCOMP. 16A
16A	–	431809.95N 0025408.82W	A	G450	–	INCOMP. 16
17	–	431811.11N 0025410.80W	R	A21N/B3XM	–	INCOMP. 17A
17A	–	431811.22N 0025409.98W	A	G450	–	INCOMP. 17
18	–	431812.19N 0025412.21W	A/R	A21N/B3XM	–	Salida simultanea incompatible con PRKG 19 PUSH-BACK para ACFT de letra de clave C si PRKG 17 ocupado . (2)
19	–	431814.09N 0025413.29W	A	G450	–	Salida simultanea incompatible con PRKG 18
20	–	431817.50N 0025435.27W	A/R	A21N/B3XM	–	PUSH-BACK si PRKG 21 ocupado (3)
21	–	431817.34N 0025433.68W	R	CRJ9	–	Max span 24 m

PRKG	RAMPA	COORD	SALIDA	MAX ACFT	APROAR	OBSERVACIONES
22	–	431817.63N 0025432.12W	A/R	A21N/B3XM	–	INCOMP. H22 PUSH-BACK si PRKG 21 ocupado (3)
78	–	431811.24N 0025415.88W	R	B763	–	INCOMP. 7, 8
89	–	431808.61N 0025414.02W	R	A359	–	INCOMP. 8, 9
111	–	431804.97N 0025415.56W	A	A35K/B744	–	INCOMP. 10, 11
H12	–	431806.56N 0025413.39W	A	S61	–	INCOMP. 12
H22	–	431817.04N 0025432.07W	A	S61	–	INCOMP. 22
Observaciones:						
(1)	Modelo ACFT sin winglets.					
(2)	Salida remolcada para aeronave mayor que A20N/B38M.					
(3)	Salida remolcada para aeronave mayor que GLF4.					

SISTEMA VISUAL DE GUÍA DE ATRAQUE

GENERALIDADES

La plataforma Norte dispone de Sistema Visual de Guía de Atrache (SVGA) en las posiciones 1 a 6A. 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 cuatro caracteres de presentación alfanumérica, compuesta de LEDs amarillos, en la que se puede dar la siguiente información: número del puesto de estacionamiento (cuando la guía no está activada), tipo de aeronave, inicio del atraque (WAIT TEST), exceso de velocidad en la aproximación (SLOW DOWN), posición de parada (STOP), aeronave estacionada en posición correcta (OK), posición de parada sobrepasada (TOO FAR), pérdida de detección de la aeronave (WAIT), fallo de verificación de aeronave (STOP e ID FAIL), atraque interrumpido (STOP SBU), visibilidad del sistema de atraque reducido por condiciones meteorológicas (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 al punto de parada.

ADVERTENCIAS GENERALES

Si la guía de atraque no está activada, el piloto debe seguir instrucciones manuales del señalero.

Si el piloto no está seguro de la información mostrada en la unidad de presentación de la guía de atraque, debe detener inmediatamente la aeronave y obtener más información para proceder.

El piloto no deberá entrar en la zona del punto de estacionamiento a no ser que primero el sistema de atraque este mostrando flechas verticales moviéndose. El piloto no deberá sobrepasar la pasarela a no ser que esas flechas hayan sido sustituidas por la barra de índice de aproximación.

El piloto no entrará en la zona del punto de estacionamiento a no ser que el tipo de aeronave presentada sea igual al de la aeronave en aproximación.

El mensaje STOP SBU significa que el atraque ha sido interrumpido y que debe ser reanudado sólo por guiado manual. No intente reiniciar el atraque sin guiado manual.

INSTRUCCIONES AL PILOTO

- 1) Comprobar que el tipo de aeronave indicado es el correcto y se muestran las flechas flotantes.

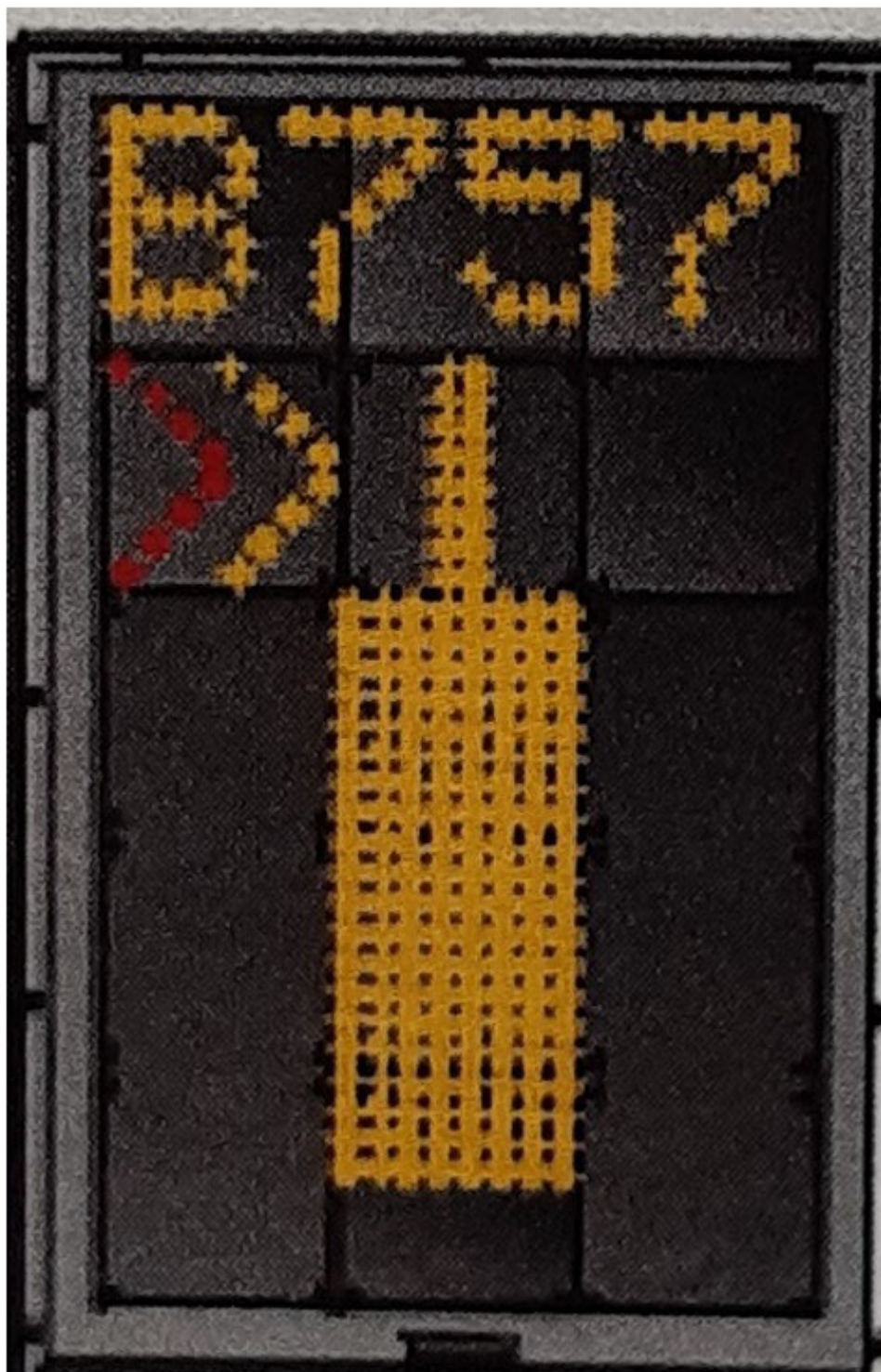


- 2) Rodar alineado con el eje, observando la línea de guía central.

Cuando la aeronave ha sido capturada por el láser, las flechas flotantes son reemplazadas por el indicador amarillo de línea central.

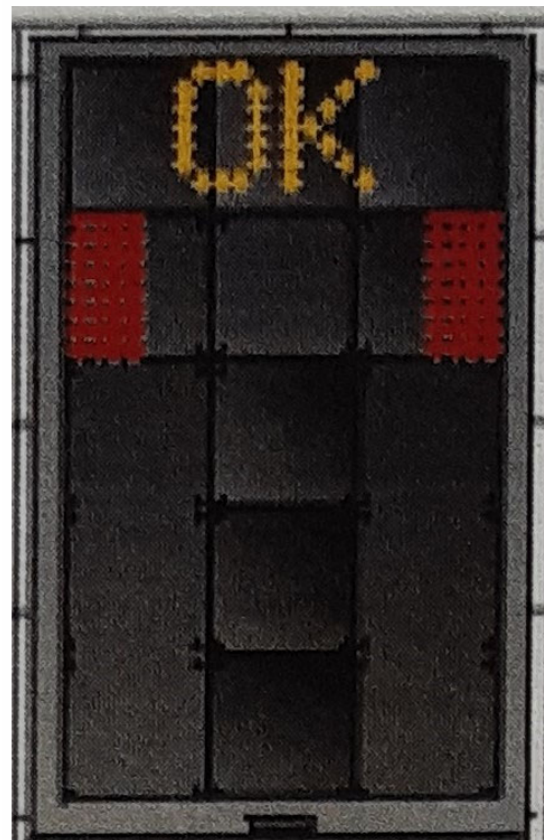
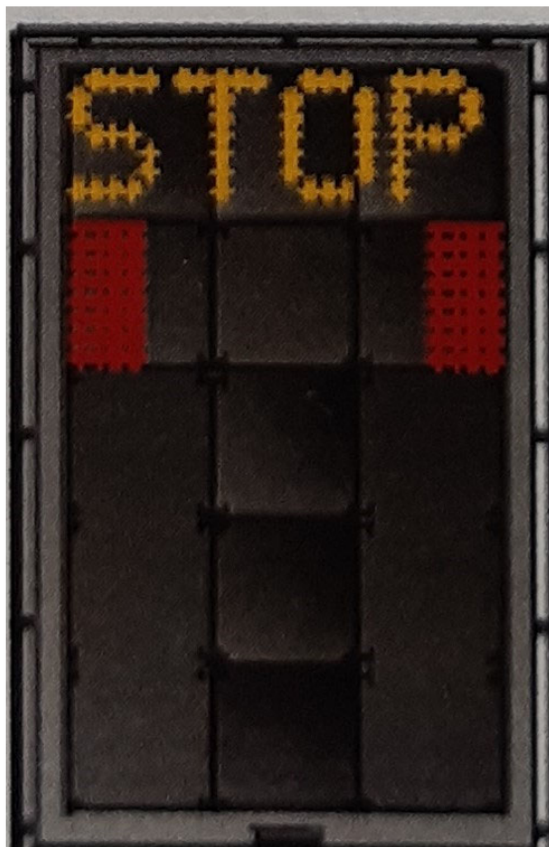
- 3) Observar la guía de azimuth para seguir la dirección y posición correcta. Una flecha roja parpadeante indica la dirección en la que debe virar la aeronave. La ausencia de flechas de dirección indica que la aeronave está sobre la línea central.

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 LEDs del símbolo de línea central por cada 0.7 m de distancia recorrida por la aeronave hacia el punto de parada de la puerta.



4) Si una aeronave se aproxima al punto de parada a mayor velocidad que la programada, el sistema mostrará el mensaje SLOW DOWN como advertencia al piloto y se deberá reducir la velocidad.

5) Cuando se alcanza la posición de parada correcta, la unidad de presentación mostrará el mensaje STOP y se encenderán dos barras rojas. Cuando el avión quede estacionado, se mostrará el mensaje OK.



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

6) Si la aeronave detectada es perdida durante la secuencia de ataque, 12 m antes de STOP, la unidad de presentación mostrará WAIT. El ataque continuará tan pronto como el sistema detecte de nuevo a la aeronave.

7) Durante la entrada al punto de estacionamiento se verificará el tipo de aeronave. Si, por cualquier razón, la verificación de la aeronave no se realiza 12 metros antes del punto de parada, la unidad de presentación mostrará STOP e ID FAIL.

8) Durante nieblas, lluvias o nevadas intensas, la visibilidad del sistema de ataque puede reducirse. Cuando se activa el sistema y está en modo de captura, la unidad de presentación desactivará las flechas flotantes y mostrará el mensaje: "DOWN GRADE". Tan pronto como el sistema detecte una aeronave que se aproxime este mensaje será sustituido por la barra de índice de aproximación.

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.