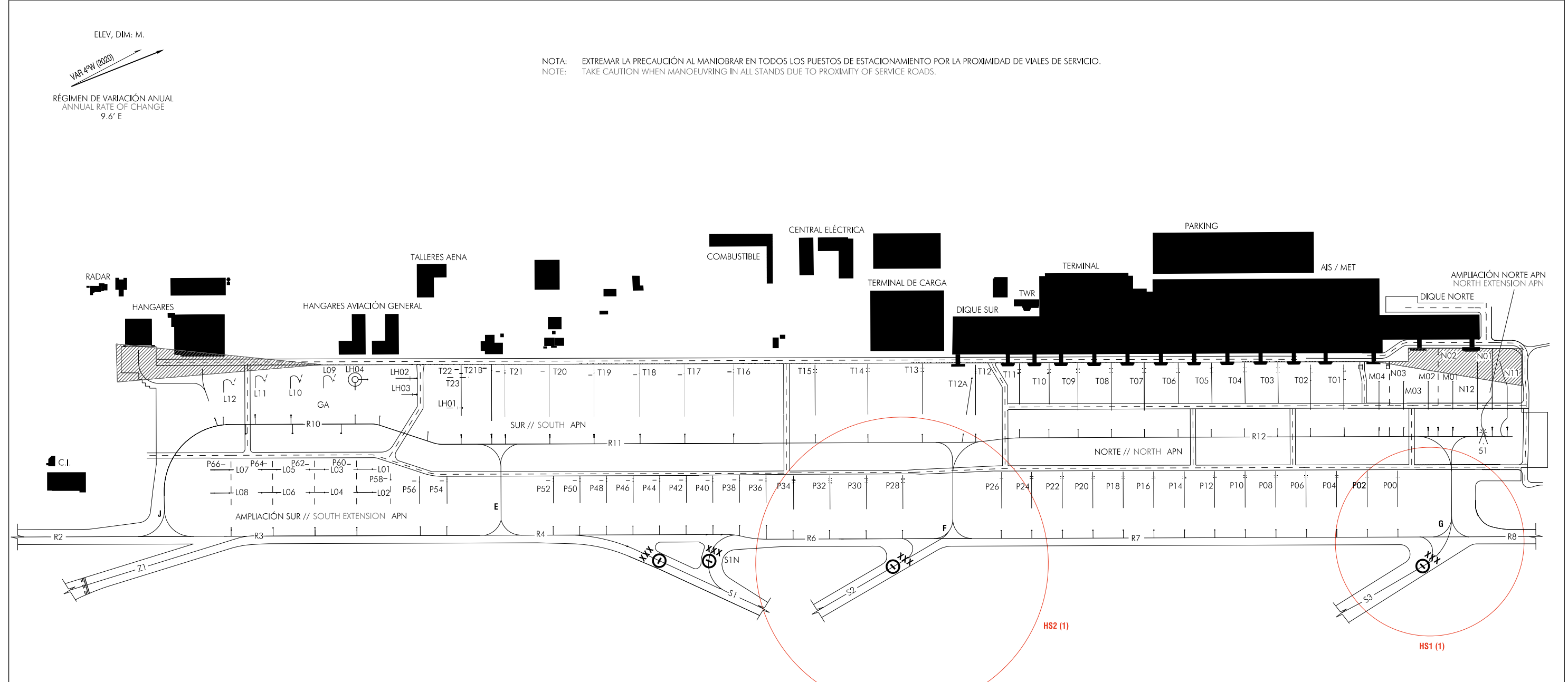


PLANO DE ESTACIONAMIENTO
Y ATRAQUE DE AERONAVES-OACI

ELEV APN
24

TWR 118.300
GMC 121.700

GRAN CANARIA



PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE: VER AD 2-GCLP CASILLA 20.
STANDARD TAXING PROCEDURES: SEE AD 2-GCLP ITEM 20.

PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA: NO DISPONE, VER AD 2-GCLP CASILLA 22.
LOW VISIBILITY PROCEDURES: NOT AVAILABLE, SEE AD 2-GCLP ITEM 22.

RESISTENCIA APN // APN STRENGTH:

SUR // SOUTH:
PCN 112/R/C/W/T
PCN 71/R/C/W/T

AMPLIACIÓN SUR // SOUTH EXTENSION:
PCN 86/R/B/W/T

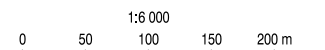
NORTE // NORTH:
PCN 78/R/A/W/T
AMPLIACIÓN NORTE // NORTH EXTENSION:
PCN 97/R/B/W/T

APN LGT: POSTES PROYECTORES // FLOODLIGHTING POLES.

SISTEMA DE GUÍA DE ATRAQUE VISUAL EN PRKG N01, N11, N12, T01 a T13.
VISUAL DOCKING GUIDANCE SYSTEM AT PRKG N01, N11, N12, T01 to T13.

TOMAS DE HIDRANTES EN PRKG M01 a M04, N01, N11, N12, N02, N03, T1 a T13, T14 SOLO HIDRANTE ESTRIBOR (NO REPOSTABLES B767 Y B747), T15 a T22, P00 a P34.
HYDRANT OUTLETS AT PRKG M01 to M04, N01, N11, N12, N02, N03, T1 to T13, T14 ONLY STARBOARD HYDRANT (B767 AND B747 NON REPLENISHABLE), T15 to T22, P00 to P34.

(1) LUGARES CRÍTICOS: VER AD 2-GCLP GMC.
(1) HOT SPOT: SEE AD 2-GCLP GMC.



PRKG	P32
BARRA ANTI-INTRUSIÓN NO-ENTRY BAR	XXX
ZONA NO VISIBLE DESDE TWR AREA NOT VISIBLE FROM TWR	

CAMBIOS: DENOMINACIÓN DE PRKG L1 A L9 QUE PASAN A SER L01 A L09.
CHANGES: NAME OF PRKG L1 TO L9 WHICH BECOME L01 TO L09.

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
L01	–	27°55'37.63"N 015°23'30.42"W	A	AT72	–	(1) (2) INCOMP. P58, P60, P62
L02	–	27°55'37.22"N 015°23'29.23"W	A	AT72	–	(1) (2) INCOMP. P58, P60, P62
L03	–	27°55'35.46"N 015°23'31.38"W	A	AT72	–	(1) (2) INCOMP. P60, P62, P64
L04	–	27°55'35.05"N 015°23'30.19"W	A	AT72	–	(1) (2) INCOMP. P60, P62, P64
L05	–	27°55'33.29"N 015°23'32.33"W	A	AT72	–	(1) (2) INCOMP. P62, P64, P66
L06	–	27°55'32.88"N 015°23'31.15"W	A	AT72	–	(1) (2) INCOMP. P62, P64, P66
L07	–	27°55'31.12"N 015°23'33.29"W	A	AT72	–	(1) (2) INCOMP. P64, P66
L08	–	27°55'30.70"N 015°23'32.11"W	A	AT72	–	(1) (2) INCOMP. P64, P66
L09	–	27°55'37.45"N 015°23'35.76"W	A	FA50	–	(1) (2)
L10	–	27°55'35.96"N 015°23'36.42"W	A	FA50	–	(1) (2)
L11	–	27°55'34.32"N 015°23'37.13"W	A	C421	–	(1) (2)
L12	–	27°55'33.13"N 015°23'37.54"W	A	AT72	–	(1) (2)
LH01	–	27°55'42.61"N 015°23'31.81"W	A	B412	–	INCOMP. T22, T21B
LH02	–	27°55'40.98"N 015°23'34.30"W	A	S61	–	–
LH03	–	27°55'40.80"N 015°23'33.43"W	A	B412	–	–
LH04	–	27°55'38.46"N 015°23'35.35"W	A	B412	–	Puesto de estacionamiento con viraje estacionario // Stationary turn stand
M01	–	27°56'28.30"N 015°23'12.99"W	R	AT72	–	(3) (15) Remoto // Remote. INCOMP. N02
M02	–	27°56'27.18"N 015°23'13.48"W	R	AT72	–	(3) (15) Remoto // Remote. INCOMP. N02
M03	–	27°56'26.06"N 015°23'13.98"W	R	AT72	–	(3) Remoto // Remote. INCOMP. N02, N03
M04	–	27°56'24.94"N 015°23'14.47"W	R	AT72	–	(3) Remoto // Remote. INCOMP. N03
N01	–	27°56'30.57"N 015°23'13.54"W	R	B744	–	(3) (4) (5) (6) 400 Hz – A/C INCOMP. N11, N12
N02	–	27°56'28.11"N 015°23'14.64"W	R	B744	–	(6) INCOMP. M01, M02, M03
N03	–	27°56'25.68"N 015°23'15.03"W	R	B753	–	INCOMP. M03, M04
N11	–	27°56'30.81"N 015°23'13.11"W	R	A21N	–	(3) (4) (5) 400 Hz – A/C INCOMP. N01
N12	–	27°56'29.64"N 015°23'13.10"W	R	A21N	–	(3) (4) (5) 400 Hz – A/C INCOMP. N01
P00	–	27°56'24.11"N 015°23'09.31"W	A	B703	–	(7) (8) (10)
P02	–	27°56'22.73"N 015°23'09.93"W	A	B703	–	(7) (8) (10)
P04	–	27°56'21.33"N 015°23'10.53"W	A	B703	–	(7) (8) (10)
P06	–	27°56'19.96"N 015°23'11.16"W	A	B703	–	(7) (8) (10)
P08	–	27°56'18.57"N 015°23'11.78"W	A	B703	–	(7) (8) (10)
P10	–	27°56'17.18"N 015°23'12.39"W	A	B703	–	(7) (8) (10)
P12	–	27°56'15.79"N 015°23'13.00"W	A	B703	–	(7) (8) (10)

PUESTO STAND	RAMPA RAMP	COORDENADAS COORDINATES	SALIDA EXIT	MAX ACFT	APROAR NOSE TO	OBSERVACIONES REMARKS
P14	—	27°56'14.40"N 015°23'13.61"W	A	B703	—	(7) (8) (10)
P16	—	27°56'13.01"N 015°23'14.23"W	A	B703	—	(7) (8) (10)
P18	—	27°56'11.63"N 015°23'14.84"W	A	B703	—	(7) (8) (10)
P20	—	27°56'10.24"N 015°23'15.45"W	A	B703	—	(7) (8) (10)
P22	—	27°56'08.86"N 015°23'16.06"W	A	B703	—	(7) (8) (10)
P24	—	27°56'07.47"N 015°23'16.68"W	A	B703	—	(7) (8) (10)
P26	—	27°56'06.04"N 015°23'17.19"W	A	AN72	—	(7) (10)
P28	—	27°56'01.55"N 015°23'19.18"W	A	AN12	—	(7) (17)
P30	—	27°55'59.89"N 015°23'19.91"W	A	A310	—	(7) (9)
P32	—	27°55'58.23"N 015°23'20.64"W	A	A310	—	(7) (9)
P34	—	27°55'56.55"N 015°23'21.31"W	A	A310	—	(7) (9) (10)
P36	—	27°55'55.34"N 015°23'21.91"W	A	B739	—	(7) (10) No permitidos // Not allowed: A321, MD83, MD87, MD90.
P38	—	27°55'54.13"N 015°23'22.44"W	A	B738	—	(7) (10) (11) (16)
P40	—	27°55'52.92"N 015°23'22.98"W	A	B738	—	(7) (10) (11) (16)
P42	—	27°55'51.69"N 015°23'23.52"W	A	B738	—	(7) (10) (11) (16)
P44	—	27°55'50.48"N 015°23'24.06"W	A	B738	—	(7) (10) (11) (16)
P46	—	27°55'49.27"N 015°23'24.59"W	A	B738	—	(7) (10) (11) (16)
P48	—	27°55'48.06"N 015°23'25.12"W	A	B738	—	(7) (10) (11) (16)
P50	—	27°55'46.85"N 015°23'25.66"W	A	B738	—	(7) (10) (11) (16)
P52	—	27°55'45.64"N 015°23'26.19"W	A	B738	—	(7) (10) (11) (16)
P54	—	27°55'40.80"N 015°23'28.33"W	A	B738	—	(7) (10) (11) (16)
P56	—	27°55'39.60"N 015°23'29.03"W	A	B738	—	(7) (10) (11)
P58	—	27°55'38.27"N 015°23'29.52"W	A	B738	—	(7) (10) INCOMP. L1, L2
P60	—	27°55'36.97"N 015°23'30.92"W	A	B763	—	(7) NCOMP. L1, L2, L3, L4
P62	—	27°55'35.07"N 015°23'31.76"W	A	B763	—	(7) INCOMP. L1, L2, L3, L4, L5, L6
P64	—	27°55'33.17"N 015°23'32.60"W	A	B763	—	(7) INCOMP. L3, L4, L5, L6, L7, L8
P66	—	27°55'31.26"N 015°23'33.44"W	A	B763	—	(7) INCOMP. L5, L6, L7, L8
T01	—	27°56'23.60"N 015°23'15.89"W	R	B753	—	(3) (4) (5) (10) 400 Hz – A/C
T02	—	27°56'22.10"N 015°23'16.60"W	R	B763	—	(3) (4) (5) (10) 400 Hz – A/C
T03	—	27°56'20.59"N 015°23'17.25"W	R	B763	—	(3) (4) (5) (10) 400 Hz – A/C
T04	—	27°56'19.08"N 015°23'17.92"W	R	B763	—	(3) (4) (5) (10) 400 Hz – A/C
T05	—	27°56'17.56"N 015°23'18.59"W	R	B763	—	(3) (4) (5) (10) 400 Hz – A/C
T06	—	27°56'16.05"N 015°23'19.25"W	R	B763	—	(3) (4) (5) (10) 400 Hz – A/C
T07	—	27°56'14.54"N 015°23'19.92"W	R	B763	—	(3) (4) (5) (10) 400 Hz – A/C
T08	—	27°56'13.03"N 015°23'20.59"W	R	B763	—	(3) (4) (5) (10) 400 Hz – A/C
T09	—	27°56'11.51"N 015°23'21.25"W	R	B763	—	(3) (4) (5) (10) 400 Hz – A/C
T10	—	27°56'10.16"N 015°23'21.79"W	R	A310	—	(3) (4) (5) (10) 400 Hz – A/C

PUESTO STAND	RAMPA RAMP	COORDENADAS COORDINATES	SALIDA EXIT	MAX ACFT	APROAR NOSE TO	OBSERVACIONES REMARKS
T11	—	27°56'08.89"N 015°23'22.17"W	R	A321	—	(3) (4) (5) (10) 400 Hz – A/C
T12	—	27°56'06.83"N 015°23'23.26"W	R	B744	—	(3) (4) (5) (18) 400 Hz – A/C INCOMP. T12A
T12A	—	27°56'06.51"N 015°23'22.88"W	R	A321	—	(3) 400 Hz – A/C INCOMP. T12
T13	—	27°56'04.43"N 015°23'24.43"W	R	B744	—	(3) (5) 400 Hz – A/C
T14	—	27°56'01.95"N 015°23'25.53"W	R	B744	—	(3)
T15	—	27°55'59.60"N 015°23'26.59"W	R	B744	—	(3)
T16	—	27°55'55.83"N 015°23'28.10"W	R	B744	—	(3) INCOMP. T17 (19)
T17	—	27°55'53.56"N 015°23'29.05"W	R	A343	—	(3) (10) INCOMP. T16 (19), P34
T18	—	27°55'51.58"N 015°23'30.13"W	R	B744	—	(3) (10)
T19	—	27°55'49.54"N 015°23'31.03"W	R	B744	—	(3) (10) (13) INCOMP. (14) T20
T20	—	27°55'47.48"N 015°23'31.92"W	R	B744	—	(3) (10) INCOMP. (14) T19, T21, T21B
T21	—	27°55'45.45"N 015°23'32.84"W	R	B744	—	(3) (10) INCOMP. T21B, (14) T20
T21B	—	27°55'44.44"N 015°23'33.26"W	R	A124	—	(3) INCOMP. T21, T22, T23, LH01, (14) T20
T22	—	27°55'43.38"N 015°23'33.55"W	R	B763	—	(3) (10) INCOMP. T21B, T23
T23	—	27°55'43.68"N 015°23'33.18"W	A	CN35	—	INCOMP. T21B, T22

Observaciones // Remarks:

(1)	Aviación general // General aviation.
(2)	Anclaje de aeronaves // Aircraft anchorage.
(3)	Salida retroceso (Powerback previa autorización) // Push-back exit (Powerback prior clearance).
(4)	Pasarela // Bridge.
(5)	Guía de atraque // Docking guidance.
(6)	No permitidos // Not allowed: A340-600.
(7)	Es necesario frenar la aeronave mientras se encuentre estacionada // Aircraft must be braked when parked.
(8)	No permitidos // Not allowed: B753.
(9)	No permitidos // Not allowed: B752, B753, T154, IL62.
(10)	Puesto de estacionamiento sujeto a restricciones por envergadura debido a la superposición lateral con estacionamiento contiguo. MAX ACFT definida en base a estacionamiento contiguo libre // Stand subject to wingspan restrictions due to lateral overlap with another stand. MAX ACFT defined on the basis of the contiguous stands free.
(11)	No permitidos // Not allowed: A321, B727, B739, MD83, MD90, T154.
(12)	No permitidos // Not allowed: A346, B789.
(13)	No permitidos // Not allowed: A330, A340.
(14)	Si aeronave con letra de clave F en puesto de estacionamiento T20 // If code letter F aircraft in stand T20.
(15)	No permitidos // Not allowed: CRJ1, CRJ2, CRJ7, CRJ9, CRJX.
(16)	No permitida // Not allowed: E295.
(17)	No permitidos // Not allowed: T154.
(18)	No permitidos // Not allowed: B773, A346, A35K.
(19)	Si PRKG T16 está ocupado con aeronave de letra de clave F // If PRKG T16 is occupied by a code letter F aircraft.
Extremar la precaución al maniobrar en todos los estacionamientos por la proximidad de viales de servicio // Use extreme caution when manoeuvring in all stands due to the proximity of service roads.	

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 (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:

- Una línea de presentación alfanumérica de 4 caracteres compuesta de LED amarillos, en la que se puede dar diversa información: TIPO DE AERONAVE, STOP, OK, TOO FAR, SLOW DOWN, WAIT TEST, ID FAIL y DOWN GRADE.
- 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.
- Una columna de 3 módulos de LED amarillos en el centro para indicar la distancia al punto de parada.

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 (de forma manual por un operador en tierra) 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 unas 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.

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 (based on a laser radar measurement), that is provided by a display unit, in front of the cockpit.

DISPLAY UNIT

It consists of:

- One alphanumeric presentation line of 4 characters, composed by yellow LED, which can indicate diverse information: AIRCRAFT TYPE, STOP, OK, TOO FAR, SLOW DOWN, WAIT TEST, ID FAIL and DOWN GRADE.
- One line with a unit of yellow LED and 2 units of red/yellow LED for indication of aircraft azimuth and stop indication.
- One column of 3 units of yellow LED in the centre to indicate the distance to the stop position.

PILOT INSTRUCTIONS

GENERAL ADVICE:

When the pilot is not sure about the information shown on the display unit, they must immediately stop the aircraft and obtain further information before proceeding.

1) DOCKING START

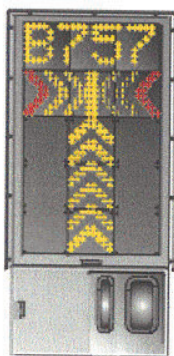
When the system starts up (manually by the ground operator), the WAIT TEST message will flash.

2) CAPTURE

When the system is working in capture mode, seeking approaching aircraft, the system shows some vertical floating arrows.

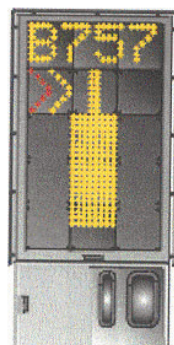
The first line of the display unit will show the AIRCRAFT TYPE.

WARNING: If the system does not show some vertical arrows in movement and the aircraft type of the approaching aircraft, the pilot should not enter the stand point area.



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 direction of turn required in order to line up parallel to the stand edge. If the system does not show the direction line arrows, this means the aircraft is over the centre line.



4) APPROACH RATE

When the aircraft is less than 16 m from the stop point, the approach rate is shown by the turn-off of one LED line of the central column for each 0.7 m covered by the aircraft towards the stop position.

5) REDUZCA VELOCIDAD

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

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. 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.

5) SPEED REDUCTION

If the aircraft approaches the stop point at a greater speed than programmed, the system will display SLOW DOWN as an alert to the pilot.

6) REACHING STOP POINT

When the correct stop point is reached, the display unit shows STOP and the red bar lights come on.

7) DOCKING FINISHED

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

8) OVERSHOOT

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

10) ADVERSE METEOROLOGICAL CONDITIONS

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

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

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK