

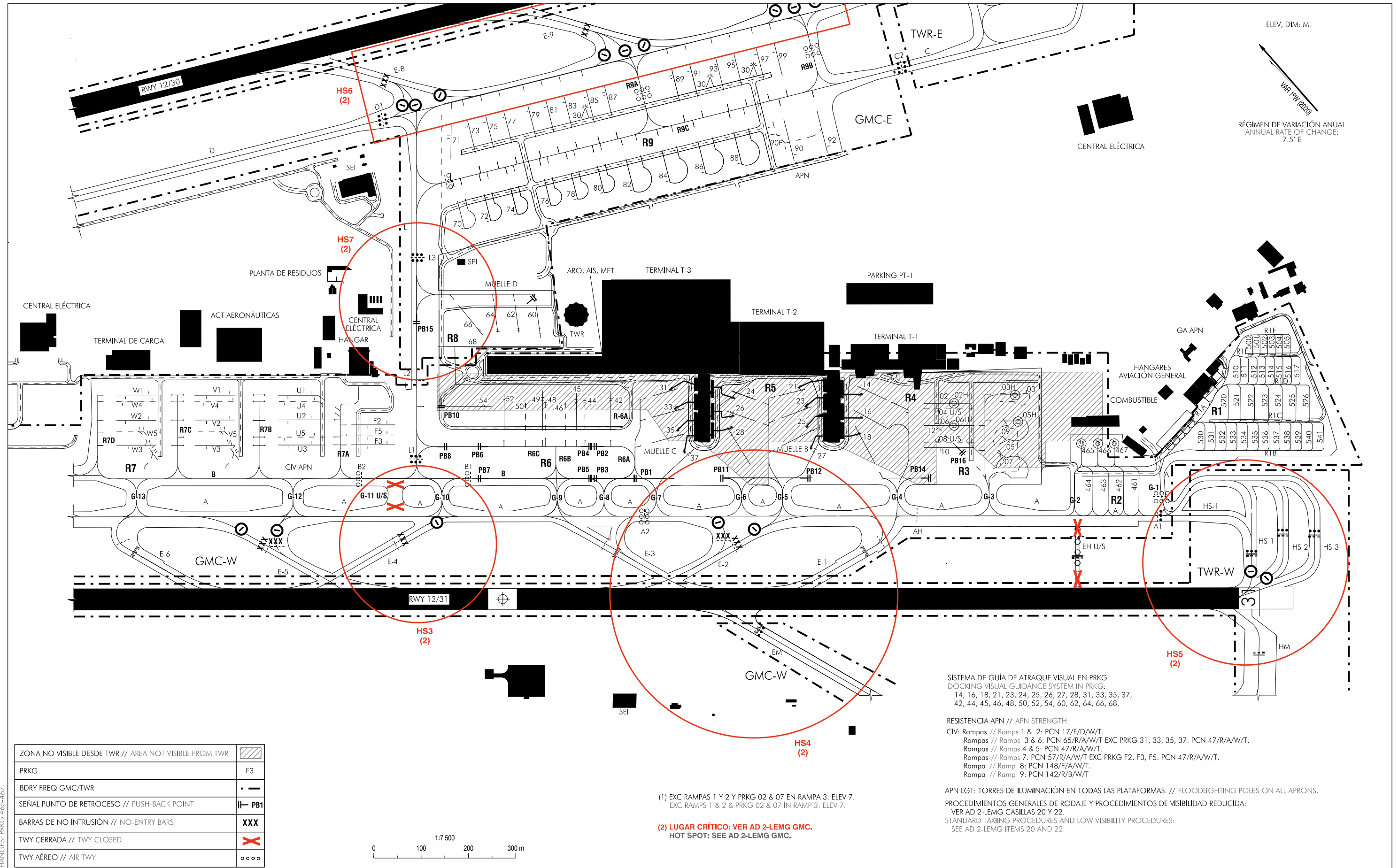
PLANO DE ESTACIONAMIENTO
Y ATRAQUE DE AERONAVES-OACI

ELEV APN
11 (1)
VAR 1°W (2020)

TWR-W (RWY 13/31) 118.150
TWR-E (RWY 12/30) 118.780

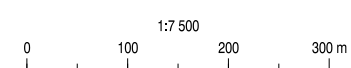
GMC-W 121.705
GMC-E 121.955
CLR 121.880

MÁLAGA/Costa del Sol



ELEV, DIM: M.
VAR 1°W (2020)
RÉGIMEN DE VARIACIÓN ANUAL
ANNUAL RATE OF CHANGE:
7.5° E

ZONA NO VISIBLE DESDE TWR // AREA NOT VISIBLE FROM TWR	
PRKG	F3
BDRY FREQ GMC/TWR	—
SEÑAL PUNTO DE RETROCESO // PUSH-BACK POINT	— PB1
BARRAS DE NO INTRUSIÓN // NO-ENTRY BARS	XXX
TWY CERRADA // TWY CLOSED	X
TWY AÉREO // AIR TWY	○○○○



SISTEMA DE GUÍA DE ATRAQUE VISUAL EN PRKG
DOCKING VISUAL GUIDANCE SYSTEM IN PRKG:
14, 16, 18, 21, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31, 33, 35, 37,
42, 44, 45, 46, 48, 50, 52, 54, 60, 62, 64, 66, 68.

RESISTENCIA APN // APN STRENGTH:
CIV: Rampas // Ramps 1 & 2: PCN 17/F/D/W/T.
Rampas // Ramps 3 & 6: PCN 65/R/A/W/T EXC PRKG 31, 33, 35, 37: PCN 47/R/A/W/T.
Rampas // Ramps 4 & 5: PCN 47/R/A/W/T.
Rampas // Ramps 7: PCN 57/R/A/W/T EXC PRKG F2, F3, F5: PCN 47/R/A/W/T.
Rampa // Ramp 8: PCN 148/F/A/W/T.
Rampa // Ramp 9: PCN 142/R/B/W/T

(1) EXC RAMPAS 1 Y 2 Y PRKG 02 & 07 EN RAMPA 3: ELEV 7.
EXC RAMPAS 1 & 2 & PRKG 02 & 07 IN RAMP 3: ELEV 7.

(2) LUGAR CRÍTICO: VER AD 2-LEMG GMC.
HOT SPOT: SEE AD 2-LEMG GMC.

APN LGT: TORRES DE ILUMINACIÓN EN TODAS LAS PLATAFORMAS. // FLOODLIGHTING POLES ON ALL APRONS.

PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE Y PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA:
VER AD 2-LEMG CASILLAS 20 Y 22.
STANDARD TAXIING PROCEDURES AND LOW VISIBILITY PROCEDURES:
SEE AD 2-LEMG ITEMS 20 AND 22.

CAMBIOS: PRKG 465-467.
CHANGES: PRKG 465-467.

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
02	R3	36°40'19.80"N 004°29'17.90"W	A	B3XM	–	INCOMP. 02H, 04 (1)
02H	R3	36°40'19.40"N 004°29'17.29"W	A	23.5 m	–	INCOMP. 02, 04 Uso exclusivo HEL // Exclusive HEL use
03	R3	36°40'16.41"N 004°29'11.96"W	A	A321	–	INCOMP. 03H, 09 (2) (4)
03H	R3	36°40'16.76"N 004°29'12.53"W	A	25 m	–	INCOMP. 03, 09 Uso exclusivo HEL // Exclusive HEL use
04	R3	36°40'19.81"N 004°29'18.50"W	A	B763	–	INCOMP 02, 02H, 06, 06H, 12 (1) U/S
05	R3	36°40'14.91"N 004°29'15.78"W	A	B3XM	–	INCOMP. 05H, 09 (26)
05H	R3	36°40'15.28"N 004°29'13.90"W	A	24 m	–	INCOMP. 05, 09. Uso exclusivo HEL // Exclusive HEL use
06	R3	36°40'18.71"N 004°29'19.19"W	A	B3XM	–	INCOMP. 04, 06H, 08, 12 (1)
06H	R3	36°40'18.33"N 004°29'18.63"W	A	23.5 m	–	INCOMP. 04, 06, 08, 12. Uso exclusivo HEL // Exclusive HEL use
07	R3	36°40'14.08"N 004°29'16.93"W	A	B3XM	–	INCOMP. 09 (4) (26)
08	R3	36°40'18.00"N 004°29'20.51"W	A	B763	–	INCOMP. 06, 06H, 10, 12 (1) U/S
09	R3	36°40'15.57"N 004°29'15.05"W	A	B748	–	INCOMP. 03, 03H, 05, 05H, 07 (27)
10	R3	36°40'17.61"N 004°29'20.43"W	A	B3XM	–	INCOMP. 08, 12 (1)
12	R3	36°40'18.69"N 004°29'19.51"W	R	B744	N	INCOMP. 04, 06, 06H, 08, 10 (24) (27) MAX ACFT LEN 76.73 m
14	R4	36°40'24.20"N 004°29'22.12"W	R	B3XM	NW	400 Hz - A/C (1) (5)
16	R4	36°40'23.32"N 004°29'23.74"W	R	B779	NW	400 Hz - A/C (5) (25) (27) INCOMP. B77L y // and B744
18	R4	36°40'21.94"N 004°29'24.95"W	R	B744	NW	400 Hz - A/C (5) (25) (27) MAX ACFT LEN 75.36 m
21	R5	36°40'26.89"N 004°29'26.19"W	R	B39M	NW/SE	400 Hz - A/C (4) (6) (22)
23	R5	36°40'25.68"N 004°29'26.82"W	R	B752	NW/SE	400 Hz - A/C (1) (4) (7) (22)
24	R5	36°40'29.83"N 004°29'30.50"W	R	B39M	SE	400 Hz - A/C (4) (8) (22)
25	R5	36°40'24.29"N 004°29'27.63"W	R	B753	NW/SE	400 Hz - A/C (1) (4) (9)
26	R5	36°40'28.99"N 004°29'31.92"W	R	B753	SE	400 Hz - A/C (1) (4) (10)
27	R5	36°40'23.20"N 004°29'28.62"W	R	B77L	SE	400 Hz - A/C (4) (11)
28	R5	36°40'27.99"N 004°29'33.05"W	R	B77L	SE	400 Hz - A/C (4) (11)
31	R6	36°40'32.81"N 004°29'34.51"W	R	B39M	SE	400 Hz - A/C (4) (12) (22)
33	R6	36°40'31.45"N 004°29'35.08"W	R	B39M	SE	400 Hz - A/C (4) (12)
35	R6	36°40'30.09"N 004°29'36.39"W	R	B763	SE	400 Hz - A/C (1) (4) (12) (22)
37	R6	36°40'28.74"N 004°29'36.83"W	R	B744	SE	400 Hz - A/C (4) (13) MAX ACFT LEN 75.36 m
42	R6	36°40'35.19"N 004°29'38.67"W	R	B764	SE	400 Hz - A/C (4) (14)
44	R6	36°40'36.27"N 004°29'40.15"W	R	B39M	NW	400 Hz - A/C INCOMP. 45 (4) (15)
45	R6	36°40'36.75"N 004°29'40.86"W	R	B764	NW	400 Hz - A/C INCOMP. 44, 46 (4) (15)
46	R6	36°40'37.02"N 004°29'41.56"W	R	B39M	NW	400 Hz - A/C INCOMP. 45 (4) (15) (22)
48	R6	36°40'37.97"N 004°29'42.77"W	R	B39M	SE	400 Hz - A/C INCOMP. 49 (4) (16) (22)
49	R6	36°40'38.31"N 004°29'43.03"W	R	B753	SE	400 Hz - A/C INCOMP. 48, 50 (1) (4) (16)
50	R6	36°40'38.78"N 004°29'44.17"W	R	B39M	SE	400 Hz - A/C (4) (16) INCOMP. 49 INCOMP. 52 con ACFT de letra de clave D si PRKG 50 está ocupado // with code letter D ACFT if PRKG 50 occupied.

PUESTO STAND	RAMPA RAMP	COORDENADAS COORDINATES	SALIDA EXIT	MAX ACFT	APROAR NOSE TO	OBSERVACIONES REMARKS
52	R6	36°40'39.93"N 004°29'45.59"W	R	B763	SE	400 Hz - A/C (1) (4) (16) INCOMP. 50 si ACFT de letra de clave D aparcado // if code letter D ACFT parked.
54	R6	36°40'40.75"N 004°29'46.94"W	R	B744	NE	400 Hz - A/C (4) (17) (23)
60	R8	36°40'41.84"N 004°29'39.11"W	R	B39M	W	400 Hz - A/C (4) (18)
62	R8	36°40'43.08"N 004°29'40.21"W	R	B39M	NW	400 Hz - A/C (4) (19)
64	R8	36°40'43.97"N 004°29'41.60"W	R	B39M	NW/NE/SW	400 Hz - A/C (4) (20)
66	R8	36°40'44.57"N 004°29'43.27"W	R	B753	NW/NE/SW	400 Hz - A/C (4) (20)
68	R8	36°40'43.88"N 004°29'43.72"W	R	B744	NE/SW/NW	400 Hz - A/C (4) (21) (23)
70	R9	36°40'50.50"N 004°29'38.44"W	A	B39M	-	(3) MAX ACFT LEN 44.51 m
71	R9	36°40'55.93"N 004°29'34.00"W	A	B39M	-	-
72	R9	36°40'49.69"N 004°29'36.34"W	A	B39M	-	(3) MAX ACFT LEN 44.51 m
73	R9	36°40'55.55"N 004°29'32.34"W	A	B39M	-	-
74	R9	36°40'48.82"N 004°29'34.28"W	A	B39M	-	(3) MAX ACFT LEN 44.51 m
75	R9	36°40'54.93"N 004°29'30.86"W	A	B39M	-	-
76	R9	36°40'47.71"N 004°29'31.65"W	A	B39M	-	(3) MAX ACFT LEN 44.51 m
77	R9	36°40'54.19"N 004°29'29.57"W	A	F50	-	MAX ACFT LEN 45 m
78	R9	36°40'46.85"N 004°29'29.59"W	A	B39M	-	(3) MAX ACFT LEN 44.51 m
79	R9	36°40'53.57"N 004°29'27.63"W	A	B39M	-	-
80	R9	36°40'45.99"N 004°29'27.53"W	A	B39M	-	(3) MAX ACFT LEN 44.51 m
81	R9	36°40'52.94"N 004°29'26.13"W	A	B39M	-	-
82	R9	36°40'44.90"N 004°29'25.41"W	A	B753	-	(3)
83	R9	36°40'52.20"N 004°29'24.85"W	A	F50	-	MAX ACFT LEN 45 m
84	R9	36°40'43.72"N 004°29'22.61"W	A	B753	-	(3)
85	R9	36°40'51.63"N 004°29'23.01"W	A	B39M	-	-
86	R9	36°40'42.54"N 004°29'19.82"W	A	B753	-	(3)
87	R9	36°40'50.90"N 004°29'21.49"W	A	B38M	-	MAX ACFT LEN 40 m
88	R9	36°40'41.37"N 004°29'17.03"W	A	B753	-	(3)
89	R9	36°40'48.84"N 004°29'16.60"W	A	B38M	-	MAX ACFT LEN 40 m
90	R9	36°40'39.42"N 004°29'13.31"W	R	B744	-	INCOMP. 90F (23)
90F	R9	36°40'40.97"N 004°29'13.12"W	A	B748	-	INCOMP. 90, 92. Solo // Only B748
91	R9	36°40'48.29"N 004°29'15.08"W	A	B39M	-	-
92	R9	36°40'38.34"N 004°29'10.72"W	R	B744	-	INCOMP. 90F (23)
93	R9	36°40'47.47"N 004°29'13.13"W	A	B39M	-	-
95	R9	36°40'46.85"N 004°29'11.65"W	A	B39M	-	-
97	R9	36°40'46.10"N 004°29'09.88"W	A	B39M	-	-
99	R9	36°40'45.28"N 004°29'08.53"W	A	B39M	-	-
461	R2	36°40'06.94"N 004°29'09.67"W	-	GL5T	-	MAX ACFT LEN 36.24 m
462	R2	36°40'07.64"N 004°29'10.65"W	-	GL5T	-	MAX ACFT LEN 36.24 m
463	R2	36°40'08.34"N 004°29'11.63"W	-	GL5T	-	MAX ACFT LEN 36.24 m
464	R2	36°40'09.04"N 004°29'12.61"W	-	GL5T	-	MAX ACFT LEN 36.24 m
465	R2	36°40'11.56"N 004°29'11.41"W	-	-	-	Uso exclusivo HEL. // Exclusive HEL use. MAX SPAN 17.25 m.
466	R2	36°40'10.82"N 004°29'10.29"W	-	-	-	Uso exclusivo HEL. // Exclusive HEL use. MAX SPAN 17.25 m

PUESTO STAND	RAMPA RAMP	COORDENADAS COORDINATES	SALIDA EXIT	MAX ACFT	APROAR NOSE TO	OBSERVACIONES REMARKS
467	R2	36°40'10.08"N 004°29'09.32"W	-	-	-	Uso exclusivo HEL. // Exclusive HEL use. MAX SPAN 17.25 m
500	R1	36°40'08.58"N 004°28'54.96"W	A	LJ35	-	-
501	R1	36°40'08.22"N 004°28'54.50"W	A	LJ35	-	-
502	R1	36°40'07.91"N 004°28'54.01"W	A	LJ35	-	-
503	R1	36°40'07.56"N 004°28'53.48"W	A	LJ35	-	-
504	R1	36°40'07.25"N 004°28'52.98"W	A	LJ35	-	-
505	R1	36°40'06.54"N 004°28'52.57"W	A	LJ35	-	-
510	R1	36°40'07.88"N 004°28'57.13"W	A	LJ35	-	-
511	R1	36°40'07.56"N 004°28'56.54"W	A	PA31	-	-
512	R1	36°40'07.16"N 004°28'55.99"W	A	PA31	-	-
513	R1	36°40'06.80"N 004°28'55.42"W	A	PA31	-	-
514	R1	36°40'06.40"N 004°28'54.87"W	A	PA31	-	-
515	R1	36°40'06.01"N 004°28'54.33"W	A	PA31	-	-
516	R1	36°40'05.64"N 004°28'53.76"W	A	PA31	-	-
517	R1	36°40'05.25"N 004°28'52.83"W	A	PA31	-	-
520	R1	36°40'07.89"N 004°28'57.11"W	A	CL60	-	-
521	R1	36°40'06.57"N 004°28'58.51"W	A	GLF4	-	-
522	R1	36°40'05.94"N 004°28'57.63"W	A	GLF4	-	-
523	R1	36°40'05.30"N 004°28'56.75"W	A	GLF4	-	-
524	R1	36°40'04.67"N 004°28'55.88"W	A	GLF4	-	-
525	R1	36°40'03.66"N 004°28'55.43"W	A	GLF4	-	-
526	R1	36°40'02.93"N 004°28'54.69"W	A	GLF4	-	MAX ACFT LEN 27 m
530	R1	36°40'06.11"N 004°29'03.10"W	A	F900	-	-
531	R1	36°40'05.61"N 004°29'02.47"W	A	C56X	-	-
532	R1	36°40'05.13"N 004°29'01.77"W	A	F900	-	-
533	R1	36°40'04.65"N 004°29'01.06"W	A	F900	-	-
534	R1	36°40'04.13"N 004°29'00.45"W	A	C56X	-	-
535	R1	36°40'03.67"N 004°28'59.73"W	A	F900	-	-
536	R1	36°40'03.15"N 004°28'59.07"W	A	F900	-	-
537	R1	36°40'02.68"N 004°28'58.68"W	A	F900	-	-
538	R1	36°40'02.19"N 004°28'57.65"W	A	F900	-	-
539	R1	36°40'01.69"N 004°28'56.95"W	A	F900	-	-
540	R1	36°40'01.17"N 004°28'56.29"W	A	F900	-	-
541	R1	36°40'00.68"N 004°28'55.56"W	A	F900	-	-
F2	R7	36°40'44.75"N 004°29'55.58"W	A	B39M	N	INCOMP. F5
F2	R7	36°40'44.02"N 004°29'54.56"W	A	B39M	S	INCOMP. F5
F3	R7	36°40'43.71"N 004°29'56.72"W	A	B39M	N	INCOMP. F5
F3	R7	36°40'42.98"N 004°29'55.70"W	A	B39M	S	INCOMP. F5
F5	R7	36°40'44.30"N 004°29'56.25"W	A	A306	N	INCOMP. F2, F3
F5	R7	36°40'43.42"N 004°29'55.02"W	A	A306	S	INCOMP. F2, F3
U1	R7	36°40'49.87"N 004°29'58.94"W	A	B753	N	INCOMP. U4 (1)
U1	R7	36°40'48.99"N 004°29'57.71"W	A	B753	S	INCOMP. U4 (1)
U2	R7	36°40'48.61"N 004°30'00.33"W	A	B753	N	INCOMP. U4, U5 (1)
U2	R7	36°40'47.73"N 004°29'59.10"W	A	B753	S	INCOMP. U4, U5 (1)
U3	R7	36°40'47.32"N 004°30'01.75"W	A	B39M	N	INCOMP. U5
U3	R7	36°40'46.44"N 004°30'00.51"W	A	B39M	S	INCOMP. U5
U4	R7	36°40'49.69"N 004°29'59.52"W	A	A333	N	INCOMP. U1, U2
U4	R7	36°40'48.51"N 004°29'57.86"W	A	A333	S	INCOMP. U1, U2

PUESTO STAND	RAMPA RAMP	COORDENADAS COORDINATES	SALIDA EXIT	MAX ACFT	APROAR NOSE TO	OBSERVACIONES REMARKS
U5	R7	36°40'47.88"N 004°30'01.51"W	A	A333	N	INCOMP. U2, U3
U5	R7	36°40'46.70"N 004°29'59.85"W	A	A333	S	INCOMP. U2, U3
V1	R7	36°40'53.57"N 004°30'04.12"W	A	B753	N	INCOMP. V4 (1)
V1	R7	36°40'52.69"N 004°30'02.89"W	A	B753	S	INCOMP. V4 (1)
V2	R7	36°40'52.31"N 004°30'05.52"W	A	B753	N	INCOMP. V4, V5 (1)
V2	R7	36°40'51.41"N 004°30'04.28"W	A	B753	S	INCOMP. V4, V5 (1)
V3	R7	36°40'51.02"N 004°30'06.93"W	A	B39M	N	INCOMP. V5
V3	R7	36°40'50.14"N 004°30'05.70"W	A	B39M	S	INCOMP. V5
V4	R7	36°40'53.39"N 004°30'04.70"W	A	B744	N	INCOMP. V1, V2, V5
V4	R7	36°40'52.21"N 004°30'03.05"W	A	B744	S	INCOMP. V1, V2, V5
V5	R7	36°40'49.68"N 004°30'05.74"W	A	A388	-	INCOMP. V2, V3, V4. MAX ACFT LEN 75.36 m
W1	R7	36°40'57.25"N 004°30'09.28"W	A	B753	N	INCOMP. W4 (1)
W1	R7	36°40'56.37"N 004°30'08.05"W	A	B753	S	INCOMP. W4 (1)
W2	R7	36°40'55.99"N 004°30'10.67"W	A	B753	N	INCOMP. W4, W5 (1)
W2	R7	36°40'55.11"N 004°30'09.44"W	A	B753	S	INCOMP. W4, W5 (1)
W3	R7	36°40'54.56"N 004°30'11.89"W	A	B39M	N	INCOMP. W5
W3	R7	36°40'53.96"N 004°30'11.05"W	A	B39M	S	INCOMP. W5
W4	R7	36°40'57.07"N 004°30'09.86"W	A	B744	N	INCOMP. W1, W2, W5
W4	R7	36°40'55.89"N 004°30'08.22"W	A	B744	S	INCOMP. W1, W2, W5
W5	R7	36°40'53.38"N 004°30'10.92"W	A	A388	-	INCOMP. W2, W3, W4 MAX ACFT LEN 75.36 m

Observaciones // Remarks:	
(1)	Con // with Winglets.
(2)	A321, B739: deben parar en la señal "STOP 2". Durante la salida, seguirán la línea de eje de trazo continua. Resto de aeronaves: deben parar en la señal "STOP 1". Durante la salida, seguirán la línea de eje de trazo discontinuo. // A321, B739: must stop at the "STOP 2" signal. During departure, they will follow the continuous centre line. Other aircraft: must stop at the "STOP 1" signal. During departure, they will follow the dashed centre line.
(3)	Las maniobras en el puesto de estacionamiento requieren giros pronunciados de la rueda de morro. // Manoeuvres at the stand require sharp turns of the nose wheel.
(4)	Disponen de sistema guía de atraque visual sistema "Safedock". // They have a "Safedock" visual docking guidance system.
(5)	Remolcar por R4 hasta PB14 aproando al NW. // Towing via R4 up to PB14, nosing to the NW.
(6)	Remolcar por R5 hasta PB12 aproando al NW. Alternativo: remolcar por R5 hasta PB11 aproando al SE. // Towing via R5 up to PB12, nosing to the NW. Alternative: Towing via R5 up to PB11, nosing to the SE.
(7)	Remolcar por R5 hasta PB12 aproando al NW. Alternativo: remolcar por R5 hasta PB11 aproando al SE o, si MAX SPAN < 36 m, remolcar sobre R5 hasta altura acceso PRKG 24. // Towing via R5 up to PB12, nosing to the NW. Alternative: Towing via R5 up to PB11, nosing to the SE or, if MAX SPAN < 36 m, towing along 5 up to the PRKG 24 access point.
(8)	Remolcar por R5 hasta PB11 aproando al SE. // Towing via R5 up to PB11, nosing to the SE.
(9)	Remolcar por R5 hasta PB12 aproando al NW. Alternativo: remolcar por R5 hasta PB11 aproando al SE o, si MAX SPAN < 41 m, remolcar sobre R5 hasta altura acceso PRKG 26. // Towing via R5 up to PB12, nosing to the NW. Alternative: Towing via R5 up to PB11, nosing to the SE or, if MAX SPAN < 41 m, towing along 5 up to the PRKG 26 access point.
(10)	Remolcar por R5 hasta PB11 aproando al SE. Alternativo: si MAX SPAN < 36 m, remolcar sobre R5 hasta altura acceso PRKG 24. // Towing via R5 up to PB11, nosing to the SE. Alternative: If MAX SPAN < 36 m, towing along R5 up to the PRKG 24 access point.
(11)	Remolcar hasta PB11 aproando al SE. Alternativo: si MAX SPAN < 41 m, remolcar sobre R5 hasta altura acceso PRKG 26. // Towing up to PB11, nosing to the SE. Alternative: If MAX SPAN < 41 m, towing along R5 up to the PRKG 26 access point.
(12)	Remolcar por R6A y B hasta PB3 aproando al SE. Alternativo: remolcar por R6A y R6C hasta PB2 aproando al SE. // Towing via R6A and B up to PB3, nosing to the SE. Alternative: Towing via R6A and R6C up to PB2, nosing to the SE.
(13)	Si aeronave de letra de clave E, remolcar por B hasta PB1 aproando al SE. Para demás aeronaves: remolcar por B hasta PB3 aproando al SE. // For code letter E aircraft, towing via B up to PB1, nosing to the SE. For other aircraft: Towing via B up to PB3, nosing to the SE.
(14)	Remolcar por R6C hasta PB2 aproando al SE. Alternativo: remolcar recto y girar hacia B aproando al SE hasta PB3. // Towing via R6C up to PB2, nosing to the SE. Alternative: Towing straight and turning towards B, nosing to the SE, up to PB3.
(15)	Remolcar por R6C hasta PB4 aproando al NW. Alternativo: remolcar recto y girar hacia B aproando al NW hasta PB5. // Towing via R6C up to PB4, nosing to the NW. Alternative: Towing straight and turning towards B, nosing to the NW, up to PB5.

(16)	Remolcar por R6C hasta PB6 aproando al SE. Alternativo: remolcar recto y girar hacia B aproando al SE hasta PB7. // Towing via R6C up to PB6, nosing to the SE. Alternative: Towing straight and turning towards B, nosing to the SE, up to PB7.
(17)	Si aeronave de letra de clave E, girar dentro del PRKG 54 aproando al NE hasta PB10 y salida hacia TWY L. Para demás aeronaves: Girar aproando al NE hasta R6C sin invadir TWY L, girar aproando hacia NW hasta PB8. // For code letter E aircraft, turning within PRKG 54, nosing to the NE up to PB10 and exit via TWY L. For other aircraft: Turning, nosing to the NE, up to R6C without invading TWY L, then turning, nosing to the NW up to PB8.
(18)	Remolcar aproando al W hasta señal acceso PRKG 60. // Towing, nosing to the W up to the PRKG 60 access marking.
(19)	Remolcar aproando al NW sobre R8. // Towing, nosing to the NW along R8.
(20)	Remolcar aproando al NW sobre R8. Alternativo: en Configuración Norte 2 pistas, remolcar sobre L vía R8 aproando al NE hasta PB15. En Configuración Sur 2 pistas, remolcar sobre L vía R8 aproando al SW hasta L3. // Towing, nosing to the NW along R8. Alternative: In North Configuration, 2 runways, towing along L via R8, nosing to the NE, up to PB15. In South Configuration, 2 runways, towing along L via R8, nosing to the SW, up to L3.
(21)	Si aeronave de letra de clave E, en Configuración Norte 2 pistas, remolcar sobre L aproando al NE. En Configuración Sur 2 pistas, remolcar sobre L aproando al SW. Para las demás aeronaves, remolcar sobre R8 vía L aproando al NW hasta señal de acceso de PRKG 66. Alternativo: en Configuración Norte 2 pistas, remolcar sobre L aproando al NE. En Configuración Sur 2 pistas, remolcar sobre L aproando al SW. // For code letter E aircraft, in North Configuration, 2 runways, towing along L, nosing to the NE. In South Configuration, 2 runways, towing along L, nosing to the SW. For other aircraft, towing along R8 via L, nosing to the NW, up to the PRKG 66 access marking. Alternative: In North Configuration, 2 runways, towing along L, nosing to the NE. In South Configuration, 2 runways, towing along L, nosing to the SW.
(22)	Se aplican márgenes de separación reducidos por presencia del Sistema de Guía de Atraque Visual. // Reduced clearance distances are applied due to presence of the Visual Docking Guidance System.
(23)	Aeronaves de letra de clave E accederán al puesto de estacionamiento con maniobra de SOBREVIRAJE // Code letter E aircraft shall access to the stand with OVERSTEERING manoeuvre.
(24)	Remolcar recto por eje de PRKG 12 hasta PB16 aproando al N. Salida por eje de PRKG 10 hasta R4. // Towing straight via PRKG 12 centre line up to PB16 nosing to the N. Exit via PRKG 10 centre line up to R4.
(25)	Márgenes reducidos por Sistema de Guía de Atraque Visual para aeronaves de letra de clave E y B764. // Margins reduced by Visual Docking Guidance System for letter code E aircraft and B764.
(26)	Línea de viraje existente únicamente para MAX ACFT. // Turning line only present for MAX ACFT.
(27)	Las aeronaves de letra de clave E (A346, A35K, B77W, B778, B779, B78X) deben realizar maniobras de "sobreviraje" en su rodaje por TWY G-3 y G-4. // Code letter E aircraft (A346, A35K, B77W, B778, B779, B78X) must perform oversteering manoeuvres while taxiing via TWY G-3 and G-4.

SISTEMA DE GUÍA DE ATRAQUE VISUAL VISUAL DOCKING GUIDANCE SYSTEM

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:

- 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, 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 mas información para proceder.

1) INICIO DE ATRAQUE

Al arrancarse el sistema 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

The system SAFEDOCK 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

Consists of:

- One alphanumeric presentation line of 4 characters, composed by yellow LED, which can indicate several information: AIRCRAFT TYPE, STOP, OK, TOO FAR, SLOW, 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 showed in the display unit, must immediately stop the aircraft and obtain more information to proceed.

1) DOCKING START

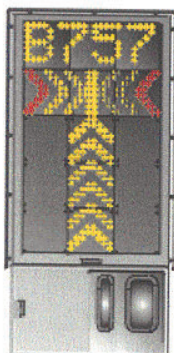
When the system starts, it shows the flashing message: WAIT TEST.

2) CAPTURE

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

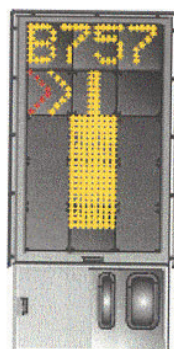
In the first line of the display unit will show the AIRCRAFT TYPE.

ADVICE: If the system does not show a vertical arrows in movement and an aircraft type like the approaching aircraft, the pilot must not enter into 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 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) APPROACH RATE

When the aircraft is less than 16 m from the stop point, the approach rate is showed by one LED line turn-off from the centre line each 0.7 m covered when the aircraft moves until the stop position.

5) REDUZCA VELOCIDAD

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

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

6) REACHING STOP POINT

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

7) DOCKING FINISHED

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

8) EXCEEDED

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

9) WAIT

When the detected aircraft is lost during the docking routine, 12 m before the STOP point, the display unit will show WAIT. The routine 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 rate approach bar in order to continue the docking routine.

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

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK