



MANUAL DE
PROCEDIMIENTOS PARA LA
ASIGNACION DE POSCIONES
EN PLATAFORMA Y
OPERACIÓN DE MUELLES DE
ABORDAJE

ANEXO 1- OPS 2

GUATEMALA, ENERO 2020

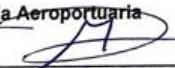
INDICE

| | |
|--|----|
| INDICE | 1 |
| 1. LISTADO DE PAGINAS EFECTIVAS | 2 |
| 2. SISTEMA DE REVISION Y EDICION | 4 |
| 3. LISTA DE DISTRIBUCION | 5 |
| 4. INTRODUCCION..... | 6 |
| 5. OBJETIVOS | 7 |
| 6. INFORMACION GENERAL | 8 |
| 7. ACRONIMOS | 10 |
| 8. BASE LEGAL | 11 |
| 9. GENERALIDADES | 12 |
| 10. POLITICAS RELATIVAS A LA OPERACIÓN DE MUELLES DE ABORDAJE .. | 13 |
| 11. NORMATIVA RELATIVA A SITUACION ESPECÍFICAS..... | 16 |
| 12. PROCEDIMIENTOS..... | 21 |
| 13. FLUJOGRAMA DE PROCEDIMIENTOS..... | 31 |
| 14. ADJUNTOS..... | 41 |

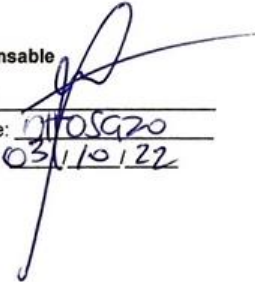
1. LISTADO DE PAGINAS EFECTIVAS

| CAPÍTULO | NUM. PAGINA | NUM. REV. | FECHA REVISION | CAPÍTULO | NUM. PAGINA | NUM. REV. | FECHA REVISION |
|-------------------------------|-------------|-----------|----------------|---|----------------------------|----------------------------|---|
| Caratula | Portada | 01 | 20-ENE-20 | 6 | | | |
| Índice | 01 | 02 | 01-SEP-22 | Información General | 08 09 | 01 01 | 20-ENE-20 20-ENE-20 |
| 1 | | | | 7 | | | |
| Listado | 02 | 02 | 01-SEP-22 | Acrónimos | 10 | 01 | 20-ENE-20 |
| Páginas Efectivas | 03 | 02 | 01-SEP-22 | 8 | | | |
| 2 | | | | Base Legal | 11 | 01 | 20-ENE-20 |
| Sistema de Revisión y Edición | 04 | 02 | 01-SEP-22 | 9 | | | |
| 3 | | | | Generalidades | 12 | 01 | 20-ENE-20 |
| Lista de Distribución | 05 | 01 | 20-ENE-20 | 10 | | | |
| 4 | | | | Políticas Relativas a la Operación de Muelles de Abordaje | 13 14 15 | 01 01 01 | 20-ENE-20 20-ENE-20 20-ENE-20 |
| Introducción | 06 | 01 | 20-ENE-20 | 11 | | | |
| 5 | | | | Normativa Relativa a Situaciones Específicas | 16 17 18 19 20 | 01 01 01 01 01 | 20-ENE-20 20-ENE-20 20-ENE-20 07-ENE-22 20-ENE-20 |
| Objetivos | 07 | 01 | 20-ENE-20 | | | | |

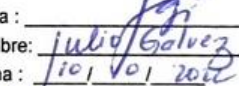
Gerencia Aeroportuaria

Firma : 
Nombre: Edy Puyes
Fecha : 03/10/22

Responsable

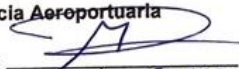
Firma: 
Nombre: J. TORRES
Fecha : 03/10/22

Aprobado DGAC


Firma : 
Nombre: Julio Galvez
Fecha : 10/10/2022

| CAPÍTULO | NUM. PAGINA | NUM. REV. | FECHA REVISION | CAPÍTULO | NUM. PAGINA | NUM. REV. | FECHA REVISION |
|---------------------------------------|-------------|-----------|----------------|----------------|-------------|-----------|----------------|
| 12 Procedimientos | 21 | 01 | 20-ENE-20 | 14 Adjuntos | 51 | 01 | 20-ENE-20 |
| | 22 | 01 | 20-ENE-20 | | 52 | 01 | 20-ENE-20 |
| | 23 | 01 | 20-ENE-20 | | 53 | 02 | 01-SEP-22 |
| | 24 | 01 | 20-ENE-20 | | 54 | 01 | 20-ENE-20 |
| | 25 | 01 | 20-ENE-20 | | 55 | 02 | 01-SEP-22 |
| | 26 | 01 | 20-ENE-20 | | 56 | 02 | 01-SEP-22 |
| | 27 | 02 | 01-SEP-22 | | 57 | 02 | 01-SEP-22 |
| | 28 | 02 | 01-SEP-22 | | 58 | 02 | 01-SEP-22 |
| | 29 | 02 | 01-SEP-22 | | 59 | 02 | 01-SEP-22 |
| 13 Flujograma de Procedimientos | 32 | 01 | 20-ENE-20 | | 60 | 02 | 01-SEP-22 |
| | 33 | 01 | 20-ENE-20 | | 61 | 02 | 01-SEP-22 |
| | 34 | 01 | 20-ENE-20 | | 62 | 02 | 01-SEP-22 |
| | 35 | 01 | 20-ENE-20 | | 63 | 02 | 01-SEP-22 |
| | 36 | 01 | 20-ENE-20 | | 64 | 02 | 01-SEP-22 |
| | 37 | 01 | 20-ENE-20 | | 65 | 02 | 01-SEP-22 |
| | 38 | 02 | 01-SEP-22 | | 66 | 02 | 01-SEP-22 |
| | 39 | 02 | 01-SEP-22 | | 67 | 02 | 01-SEP-22 |
| | 40 | 02 | 01-SEP-22 | | | | |
| | 40 | 01 | 20-ENE-20 | | | | |
| 14 Adjuntos | 41 | 01 | 20-ENE-20 | | | | |
| | 42 | 01 | 20-ENE-20 | | | | |
| | 43 | 01 | 20-ENE-20 | | | | |
| | 44 | 01 | 20-ENE-20 | | | | |
| | 45 | 01 | 20-ENE-20 | | | | |
| | 46 | 01 | 20-ENE-20 | | | | |
| | 47 | 01 | 20-ENE-20 | | | | |
| | 48 | 01 | 20-ENE-20 | | | | |
| | 49 | 01 | 20-ENE-20 | | | | |
| | 50 | 01 | 20-ENE-20 | | | | |

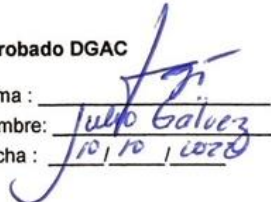
Gerencia Aeroportuaria

Firma: 
Nombre: Edy Payes
Fecha: 03/10/22

Responsable

Firma: 
Nombre: Otilio Soto
Fecha: 03/10/22

Aprobado DGAC

Firma: 
Nombre: Julio Galvez
Fecha: 10/10/2022

2. SISTEMA DE REVISION Y EDICION

Todas las revisiones, modificaciones y publicaciones de este manual son responsabilidad de la administración aeropuerto Internacional La Aurora a través del departamento de Operaciones Aéreas.

La administración del AILA exige que cada depositario de este manual lo mantenga actualizado en todo momento, esto se logra insertando de manera pronta las páginas efectivas revisadas y aprobadas. Para cualquier enmienda o revisión dirigirse al apéndice 1 "Procedimientos Administrativos" del MOA.

| No. De Rev. | FECHA DE REVISIÓN | DESCRIPCIÓN | INSERTADA POR |
|-------------|-------------------|--|--|
| 01 | 02/01/2020 | Reestructura del documento, cambio de logos, pies de página, encabezados y formas. | Santiago Nájera |
| 02 | 07/01/2022 | Procedimientos para vuelos privados (01) | Otto Sazo /OPS Jennifer Fernandez/UGSO |
| 03 | 01/09/2022 | Se modificó tipo de aeronaves en posiciones, vuelos privados y se agregó forma 06 (02) | Otto Sazo /OPS Jennifer Fernandez/UGSO |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

3. LISTA DE DISTRIBUCION

| DEPENDENCIA | PUESTO | FECHA |
|---|---|-------|
| Gerencia del Aeropuerto Internacional La Aurora | Gerente del AILA | |
| Departamento de Operaciones Aéreas | Jefe del departamento de Operaciones Aéreas | |
| Servicios de Tránsito Aéreo | Jefe de Tránsito Aéreo | |
| Unidad de la Gestión de la Seguridad Operacional SMS AILA | Coordinador SMS AILA | |
| Biblioteca Técnica DGAC | Encargado de Biblioteca | |

EL presente Manual de Procedimientos para la Operación de Muelles de Abordaje es propiedad de la Administración Aeropuerto Internacional La Aurora, y ha sido consignado para las personas que ocupan las posiciones antes indicadas.

El procedimiento debe mantenerse en lugar accesible para rápida consulta y debe promoverse su divulgación verbal y escrita entre el personal subordinado.

4. INTRODUCCION

El presente manual de procedimientos para la operación de muelles de abordaje ha sido elaborado con la finalidad de proveer al usuario, la metodología necesaria para el buen manejo y funcionamiento operacional de los muelles de abordaje, y contribuir a la eficiencia y seguridad del aeropuerto internacional La Aurora

El presente documento contiene información secuencial de los diferentes pasos y/o actividades a realizar en el proceso de asignación, acople, desacople, seguridad y emergencia en la operación de los muelles de abordaje, mismos que serán de soporte al personal en la ejecución de sus labores.

El presente Anexo 1 OPS-02 es parte íntegra del Manual de Operaciones de Aeródromo MOA y es donde se desarrollan los procedimientos para la asignación de posiciones en plataformas y operación de muelles de abordaje.

Se desea mantener actualizado este manual. Las futuras ediciones mejorarán probablemente a base de las experiencias adquiridas y de los comentarios y sugerencias que envíen los usuarios de este manual. Por consiguiente, se invita a los lectores del documento a que proporcionen a la Gerencia del Aeropuerto Internacional "La Aurora" sus opiniones, comentarios y/o sugerencias respecto al mismo.

5. OBJETIVOS

A. OBJETIVO GENERAL

Crear métodos que contribuyan a la eficiencia de las operaciones de aeronaves que utilicen muelles de abordaje del aeropuerto internacional La Aurora.

B. OBJETIVOS ESPECIFICOS

1. Regular el uso de los muelles de abordaje del AILA.
2. Establecer procedimientos de emergencia que ayuden a disminuir los riesgos del servicio.
3. Proveer documentación que sirva como material de apoyo para que el personal de nuevo ingreso y que el personal actual conozca los procedimientos a seguir.
4. Establecer los procedimientos necesarios para la asignación de los muelles de abordaje, para el mejor funcionamiento de los mismos.

6. INFORMACION GENERAL

A. DEFINICIONES

Cuando los términos indicados a continuación figuren en el contenido del presente manual, tendrán el siguiente significado:

Aeródromo. Área definida de tierra o agua que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.

Aeropuerto Internacional. Es el aeródromo de uso público, que cuenta con edificaciones, instalaciones, equipos y servicios destinados de forma habitual a la llegada, salida y movimiento de aeronaves, pasajeros y carga, donde se prestan servicios de aduana, sanidad, migración y otros complementos.

Aeródromo Certificado. Aeródromo a cuyo gestor se le ha otorgado un certificado de aeródromo.

Ansiolíticos. La palabra ansiolítico proviene del latín “anxius” que significa angustiado, el ansiolítico es un medicamento con acción que deprime el sistema nervioso central, destinado a reducir o eliminar los síntomas de la ansiedad.

Área de maniobras. Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, excluyendo las plataformas.

Área de movimiento. Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, integrada por el área de maniobras y plataformas.

Autoridad Aeronáutica. Es la Dirección General de Aeronáutica Civil de Guatemala.

Breakers. Es un dispositivo capaz de interrumpir o abrir un circuito eléctrico cuando la intensidad de la corriente que circula por el exceda de un determinado valor o en el que se ha producido un cortocircuito, con el objetivo de evitar daños en el equipo.

Dirección General de Aeronáutica Civil. Es el órgano encargado de normar, supervisar, vigilar, certificar y regular con base en la Ley de Aviación Civil, los servicios aeroportuarios, reglamentos, regulaciones y disposiciones complementarias de aviación civil en Guatemala.

Equipo Terrestre. Equipos utilizados por prestadores de servicios de naturaleza técnica aeronáutica para realizar operaciones vinculadas directamente con las aeronaves.

F.O.D. (Foreign Object Damage) es el daño que pueden producir aquellos elementos extraños a las aeronaves, que pueden ser originados por causas como el descuido del personal que opera en una línea aérea, una falla de supervisión en labores de prevención, falta de aseo y orden, mantenimiento inapropiado, deterioro de las instalaciones o prácticas operacionales inadecuada

Joystick Dispositivo o palanca de mando, que se conecta con un ordenador para controlar de una forma manual un software.

La Ley. Ley de aviación civil o cualquier otra ley que contenga preceptos relacionados con la aviación.

Muelles de abordaje (Pasarela de embarque): Rampa actuada mecánicamente y ajustable, para proporcionar a los pasajeros acceso directo entre las aeronaves y los edificios o vehículos.

Manual de operación de aeródromo (MOA). Documento que contiene toda la información que acredita que un aeródromo, sus instalaciones, servicios, equipo, sistemas y procedimientos operacionales, se ajustan a lo dispuesto en este reglamento y que el aeródromo es adecuado para las operaciones de las aeronaves que operan en él. El procedimiento forma parte de la solicitud de un certificado de aeródromo.

Operador Terrestre. Persona natural o jurídica, que se dedica, o propone dedicarse, a la explotación de equipos terrestres.

Pista. Área rectangular definida de un aeródromo terrestre preparada para el aterrizaje y el despegue de las aeronaves.

Plataforma. Área definida en un aeródromo terrestre, destinada a dar cabida a las aeronaves para los fines de embarque o desembarque de pasajeros, correo o carga, abastecimiento de combustible, estacionamiento o mantenimiento.

PLC (programmable logic controller) Controlador lógico programable, es una computadora utilizada en la ingeniería automática para automatizar procesos electromecánicos.

Taxeo de Aeronaves. Movimiento autopropulsado de una aeronave sobre la superficie de un aeródromo, excluidos el despegue y el aterrizaje/ también aplica el concepto a la acción de utilizar señales por medio de lámparas visibles, para dirigir a una aeronave a un puesto de estacionamiento asignado.

7. ACRONIMOS

Los acrónimos empleados en este manual tienen el siguiente significado:

| | | | |
|--------------------------------|--|--------------|--|
| AILA | Aeropuerto Internacional La Aurora. | OACI | Organización de Aviación Civil Internacional |
| ATS | Air Traffic Service(s) (Servicios de Tránsito Aéreo). | PLC | (programmable logic controller) Controlador lógico programable |
| CIMC | China International Marine Containers (Empresa fabricante de muelles de abordaje). | RAC | Regulaciones de Aviación Civil. |
| DGAC | Dirección General de Aeronáutica Civil. | SARPS | Normas y métodos recomendados. |
| FOD | Foreign Object Debris, | SOA | Supervisor de Operaciones Aéreas |
| JSA/ AVSEC AILA | Jefatura de Seguridad Aeroportuaria AILA. | MOA | Manual de Operaciones de Aeródromo |
| SMS | Safety Managment System | OPS | Departamento de Operaciones Aéreas |
| UCE | Unidad de Coordinación de Emergencias | UCF | Unidad de Control de Fauna |
| UGSO | Unidad de gestión de la Seguridad Operacional | | |

8. BASE LEGAL

A. NACIONAL

| ENTIDAD | DOCUMENTO |
|--|--|
| Dirección General de Aeronáutica Civil | RAC 139. "Certificación, operación y vigilancia de aeródromos" |

B. INTERNACIONAL

| ENTIDAD | DOCUMENTO |
|---------|---|
| OACI | Anexos al Convenio Sobre Aviación Civil Internacional y Documentos OACI. Doc. 9774 AN/969 Manual de Certificación de Aeródromos. |

9. GENERALIDADES

El presente manual de procedimientos para la operación de muelles de abordaje, ha sido diseñado para ayudar al personal del Departamento de Operaciones Aéreas a conocer la normativa y procedimientos a seguir en la asignación de posiciones en plataforma y operación de muelles de abordaje.

ALCANCE

El contenido del presente documento, es aplicable a todo el personal de OPS, y todas las entidades que desarrollan actividades relacionadas con el servicio.

RESPONSABILIDADES

1. El departamento de Operaciones Aéreas tendrá la responsabilidad de asegurar la aplicación óptima de los procedimientos establecidos en este manual.
2. Las disposiciones que emanan del manual deben ser de pleno conocimiento del personal que directa o indirectamente esté afectado por la misma, correspondiendo a los respectivos ejecutivos o funcionarios.
 - Promover la debida divulgación verbal o escrita entre el personal que está subordinado.
 - Facilitar la rápida consulta del procedimiento, manteniendo siempre un ejemplar en un lugar fácilmente accesible.
3. El manual es preparado y actualizado por la administración aeropuerto internacional La Aurora, a través de OPS.
4. Los operadores terrestres son los responsables del taxeo de aeronaves por lo tanto deben instruir a su personal para la ejecución de dicha actividad.
5. Alegar ignorancia de las disposiciones emanadas de este documento no es justificación para su incumplimiento.

10. POLITICAS RELATIVAS A LA OPERACIÓN DE MUELLES DE ABORDAJE

1. No es permitido la permanencia de personas, equipaje u objetos en las escalerillas del muelle, al momento de la operación de atraque (acople y desacople).
2. No se permitirá abrir la puerta de acceso a la escalerilla, hasta que desembarque el último pasajero, a excepción de una emergencia o mantenimiento emergente del mismo.
3. No se permitirá el ingreso de personal de limpieza al muelle, durante la operación.
4. No se permitirá el ingreso de personal de limpieza de la aeronave ni la permanencia en las escalerillas hasta que se sea autorizado por el capitán a bordo.
5. No se permitirá la permanencia de sillas de ruedas, carruajes y equipaje, que no estén en servicio, dentro de las pasarelas.
6. No se permitirán grupos mayores de 20 pasajeros en el muelle de Abordaje, al momento del embarque.
7. Está prohibido el ingreso de personas ajenas a la operación del muelle de abordaje al momento de embarque o desembarque de los pasajeros.
8. No está permitido el ingreso, al muelle de abordaje, personas que porten armas de fuego, incluyendo al personal de seguridad pública. Salvo previa coordinación con la autoridad competente.
9. No está permitido colocar objetos sobre las consolas de mando de las pasarelas, como líquidos, papelería, tablillas u otros.
10. Cuando una aeronave pernocte en una posición de estacionamiento asociada a un muelle de abordaje, las puertas de la aeronave deberán permanecer cerradas y el muelle de abordaje en su respectiva posición de descanso, (TOTALMENTE RETIRADO), con la puerta de acceso cerrada.
11. Durante la noche deberán utilizarse los reflectores de muelles de abordaje, hasta que la aeronave se encuentre en posición de atraque.

12. Se colocará el muelle de abordaje siempre que esté presente un delegado o personal de seguridad de la aerolínea.
13. Se colocara el muelle de abordaje una hora antes de la salida de la aeronave.
14. No se permitirá cualquier tipo de mantenimiento de la aeronave, con el muelle atracado.
15. Se prohíbe el ingreso y permanencia de personas ajenas a la sección de operaciones a los muelles de abordaje cuando este no tenga ninguna operación.
16. Personal del Departamento de Operaciones son los únicos encargados de mantener con llave las puertas de acceso de la rampa al muelle en todas las pasarelas de abordaje.
17. Cuando una aeronave tenga el muelle acoplado es responsabilidad de la aerolínea proveer a personal de seguridad en la puerta del muelle de abordaje.
18. Se prohíbe entrada y salida de equipaje por la puerta del muelle, para fines de inspección de seguridad por parte de la línea aérea, sin previa autorización con el SOA encargado de la operación el cual a su vez le informara a AVSEC sobre la inspección.
19. Durante el embarque y desembarque de pasajeros, puesta y retirada del muelle la puerta de acceso debe permanecer cerrada (sin llave ya que sirve como salida rápida en caso de emergencia).
20. Personal de aerolíneas, empresas de apoyo de servicios terrestres y demás personal autorizado que deseen ingresar al muelle de abordaje durante el desembarque de pasajeros deberán esperar en la rampa a que este termine, y no mantenerse en espera en la escalerilla ya que esta se considera como una salida de emergencia y obstaculizaría el paso de personas si ocurriese una emergencia.
21. No se permitirá mantener por un largo periodo de tiempo la colocación de dispensadores de comida con rodos, dentro del muelle de abordaje.
22. No se permitirá sacar la basura del avión por el muelle de abordaje.

23. No se permitirá la mala manipulación del Termostato y demás accesorios del muelle de abordaje por personal ajeno al Departamento de Operaciones.
24. Es prohibido depositar basura en el contenedor de la zapata de seguridad de los muelles de abordaje.
25. Todo personal ajeno a toda la operación en cualquier posición, (desacople, acople, desembarque, embarque, etc.), deberá mantenerse fuera del perímetro del muelle de abordaje.
26. Cuando personal de la línea aérea solicite la colocación extra del muelle de abordaje, la persona que lo solicita deberá firmar la Bitácora del muelle de abordaje, para dejar constancia de la solicitud.
27. Cuando la línea aérea solicite el servicio de Aire Acondicionado y/o Planta Eléctrica del muelle de abordaje es responsabilidad de los mecánicos de las empresas de apoyo de servicio terrestres colocar y retirar el equipo y el personal del departamento de Operaciones supervisara que la manguera de aire acondicionado se encuentre correctamente posicionada en la canasta y que el cable de la planta de electricidad esté debidamente colocado en la percha, si en casos especiales la percha no funcionara se colocará ordenadamente en la canasta junto a la manguera de aire acondicionado y también la correcta manipulación del equipo por parte de los mecánicos.
28. Es prohibido arrastrar el equipo de aire acondicionado y de la planta eléctrica por parte de los mecánicos de las empresas de apoyo de servicios terrestres, el SOA es el encargado de que esto se cumpla.
29. En casos de pernocta de aeronaves pasado el tiempo estipulado de servicio de muelles de 2 horas se procederá a retirarlo, si se necesitara por más tiempo el muelle, la persona que emite la solicitud deberá dejarlo por escrito y firmado en la Bitácora del muelle.
30. Es responsabilidad del SOA estar pendiente de la existencia y buen estado del equipo de extintor en el muelle de abordaje, y deberá verificar que exista extintores en cada operación en plataforma, debiendo las empresas de servicios terrestres enviar mensualmente listados donde indiquen el buen funcionamiento y servicios de sus equipos extintores.

11. NORMATIVA RELATIVA A SITUACION ESPECÍFICAS

A. NORMAS RELATIVAS A LA ASIGNACION DE POSICIONES EN PUERTAS DE ABORDAJE

1. Toda asignación de posiciones debe ser autorizada por el Jefe de Operaciones Aéreas.
2. Cuando se tendrá una nueva frecuencia o inicie operaciones una línea aérea, no se brindará posiciones, sin obtener antes la solicitud por parte del operador aéreo.
3. Antes de asignar la posición se debe verificar la de categoría a la que pertenece la aeronave descrita en la solicitud.
4. Se debe respetar la posición a la cual pertenece la aeronave a asignar, tomando en cuenta la categoría de aeronave que puede albergar dicha posición.
5. Cuando por razones de mantenimiento o saturación de posiciones se utilice una posición que no está destinada para la categoría de aeronave que pretende utilizar, se debe realizar un análisis de riesgo y tomar las medidas correctivas para no afectar la seguridad operacional en plataforma y comunicarlo a la industria.
6. La asignación de los muelles de abordaje será atribución exclusiva del departamento de Operaciones Aéreas.
7. La asignación del muelle de abordaje, se realizara según horario de los vuelos programados.

B. NORMAS RELATIVAS A LA ASIGNACION DE POSICIONES PARA VUELOS BIG CARGO Y COURIER

1. La asignación de posiciones en plataforma para vuelos Big Cargo y Courier serán efectuadas exclusivamente por el personal SOA.
2. Los aspirantes a SOA que se encuentran en entrenamiento, no pueden asignar posiciones en plataforma/rampa sin la estricta supervisión de un SOA certificado.
3. Las aerolíneas no tienen la potestad de auto asignarse posiciones de parqueo en plataforma.
4. Antes de asignar alguna posición en cualquiera de las plataformas, el SOA deberá, asegurarse que las condiciones de espacio sean las más adecuadas al tipo de aeronaves y su correspondiente maniobra.
5. Las solicitudes de asignación de posición en las plataformas se deberá presentar al SOA con 2 horas de anticipación a la llegada del vuelo.
6. Para la asignación de las posiciones se debe registrar los datos de la aeronave en la forma OPS-AILA-05. Ver Adjunto IV.

C. NORMAS RELATIVAS A LA OPERACIÓN DE MUELLE DE ABORDAJE

1. Durante las maniobras para el embarque y/o desembarque de pasajeros realizadas en los muelles de abordaje del AILA, las aeronaves debe ajustarse a las normas de seguridad operativa establecidas por el AILA y las autoridades del aeropuerto.
2. Las aeronaves deben respetar la señalización guía hasta el muelle de abordaje asignado.
3. El estacionamiento de aeronaves en el muelle de abordaje asignado deberá ajustarse al tiempo y tarifa establecidos por el AILA. En caso que el estacionamiento se prolongue por más tiempo que el fijado, y si no se requiere la posición para otra operación, la aeronave podrá permanecer conectado al muelle, haciéndose los ajustes de pago correspondientes a la fracción de tiempo adicional.
4. Si el muelle se requiere para otra operación programada y no se tiene disponibilidad, se podrá disponer previa coordinación con el operador aéreo, el traslado de la Aeronave fuera del muelle. El traslado desde y hacia el muelle estará a cargo del Operador Aéreo.
5. En el muelle de abordaje asignado a la aeronave únicamente pueden realizarse las actividades normales de embarque y desembarque de pasajeros, apoyo, mantenimiento de rutina y abastecimiento.
6. Las operaciones de mantenimiento que no sean de rutina sólo podrán ser efectuadas en el puesto de estacionamiento asignado por la autoridad correspondiente.
7. El operador aéreo velará que sus colaboradores y proveedores no generen FOD tales como papeles, bolsas, basuras, etc. o produzcan derrames de combustible o sustancias peligrosas en la zona de maniobra de los muelles ó del área de movimiento. De producirse tal situación deberán realizar las tareas de eliminación y/o mantenimiento del sector afectado.
8. La asignación del muelle de abordaje se realizara según horario de los vuelos programados.
9. La operación de los muelles de abordaje es exclusiva del personal de Operaciones Aéreas.
10. No debe operarse ningún muelle de abordaje, sin antes cerciorarse de que este se encuentre en óptimas condiciones, como constancia de funcionamiento, llenar la forma checklist de operación (Forma OPS-AILA-03).
11. El encargado de acoplar el muelle de abordaje deberá estar veinte (20) minutos antes dentro de la cabina de mando del muelle, para cada operación.
12. Los operadores y técnicos de muelles de abordaje deben ajustarse, para su operación, al manual de operación de muelles de abordaje proporcionado por el fabricante.
13. Los operadores y los técnicos no deben estar bajo efectos de medicamentos ansiolíticos, estimulantes, antidepresivos o bebidas embriagantes, que

- puedan entorpecer o poner en riesgo la operación de atraque de los muelles de abordaje.
14. El entrenamiento sobre la operación de muelles de abordaje puede ser impartido por el fabricante, sí el fabricante no tuviera la disponibilidad es responsabilidad del personal del Departamento de Operaciones Aéreas, previa autorización de la Gerencia del AILA.
 15. El personal de OPS, debe ser certificado por la Gerencia del AILA para operar los muelles de abordaje.
 16. Para los aspirantes a operar muelles de abordaje en fase de entrenamiento, no pueden maniobrar los muelles de abordaje sin la estricta supervisión de personal certificado.
 17. Las aerolíneas no tienen la potestad de auto asignarse salas o muelles de abordaje.
 18. El Operador Aéreo que utilice una posición de muelle de abordaje, es responsable de cuidar y vigilar que los proveedores de servicios de abastecimiento, mantenimiento de rutina y operadores terrestres de las aeronaves a su servicio o bajo su responsabilidad actúen de conformidad con las disposiciones operativas en materia de seguridad vigentes, para todo esto debe haber un SOA en el área supervisando que dichas disposiciones su cumplan.
 19. Por ningún motivo se debe operar el muelle de abordaje si hay equipos estacionados dentro del área de seguridad del muelle evitando así una colisión.
 20. Cuando existan cortes en el suministro de electricidad dentro del AILA todo el personal de Operaciones Aéreas debe dirigirse a comprobar la operatividad de los muelles de abordaje.
 21. Solo personal autorizado podrá subir al techo del muelle de abordaje.
 22. No se permitirá el estacionamiento y paso de vehículos por debajo de un muelle de abordaje.
 23. Todo encendido de motores a mínima potencia se realizará con el muelle de abordaje retirado.
 24. El personal de mantenimiento de muelles de abordaje es el único encargado de dar mantenimiento a las pasarelas de abordaje.
 25. Cualquier lavado a una aeronave no podrá iniciarse hasta que se retire **COMPLETAMENTE** el muelle de abordaje para así evitar daños a los sensores u otras partes, de esto supervisara, después de terminado el lavado, el personal de operaciones de que todo esté bien y que no hayan dañado o ensuciado la parte física del muelle de abordaje.
 26. Siempre que se opere el muelle de abordaje hay que presionar la parte superior del joystick para que este entre en movimiento, colocar la cinta de seguridad en muelles Thyssen Krupp, cerrar bien la puerta de acceso del túnel hacia la aeronave, mantener cerrada la puerta al plc, mantener cerrada la puerta de los breakers dentro de la pasarela todo lo anterior en muelles CIMC, caso contrario el muelle nunca se moverá.
 27. En los muelles de abordaje marca Thyssen, en casos de emergencia en los cuales es necesario retirar el muelle de abordaje urgentemente se podrá accionar y mantener presionado el pulsador de seguridad o "prioridad de

28. retorno" y el mando de control (joystick) hacia atrás de esta manera se evitará ingresar la contraseña para iniciar el movimiento del muelle de abordaje.

D. NORMATIVA RELATIVA A OPERACIÓN DE VUELOS PRIVADOS

1. Los vuelos privados serán atendidos en la rampa sur internacional del AILA.
2. Personal de OPS serán los responsables de las operaciones en el área.
3. Los FBO'S son los encargados de posicionar las aeronaves en los puestos de parqueo asignados por el SOA.
4. El SOA encargado de vuelos privados velara porque los FBO cumplan los procedimientos establecidos, así como el uso del equipo requerido.

E. NORMAS RELATIVAS DE SEGURIDAD Y EMERGENCIAS EN LOS MUELLES DE ABORDAJE

- a) PERSONA ARMADA EN EL MUELLE DE ABORDAJE O SALA DE ESPERA
 1. Solo se permitirá, la presencia de personas armadas en los muelles, previa autorización de la Jefatura de Seguridad AVSEC/ AILA en coordinación con Operaciones Aéreas y la Línea Aérea.
 2. Adicional al personal de operaciones, solamente se permitirá en el muelle 2 personas, el Despachador de Vuelo, y una persona de Seguridad de la aerolínea.
 3. Si se observa en el muelle alguna persona armada, el SOA informara de inmediato a la Jefatura de Seguridad AVSEC/AILA o al supervisor de turno para tomar las medidas correspondientes.
- b) PRESENCIA DE PERSONA SOSPECHOSA EN AREA DE ABORDAJE (MUELLE, SALA Y/O AREA INTERNACIONAL)
 1. Ante la observancia de persona o personas sospechosa en el área de abordaje se deberá informar de inmediato a la JSA.
- c) PASAJERO VIOLENTO E INCONFORME QUE GENEREN PANICO DIRIGIDO
 1. Ante la presencia de pasajeros violentos en el área de abordaje se llamará a la Jefatura de Seguridad Aeroportuaria de inmediato y se le notificara a la línea aérea del incidente.
- d) MASCOTA QUE ESCAPO DE SU JAULA AL MOMENTO DEL EMBARQUE O DESEMBARQUE
 1. Cuando una mascota se escapa de su jaula será la línea aérea la responsable de re-capturarlo, de no ser posible, se solicitará de inmediato la colaboración de personal de UCF, UCE y/o JSA/AILA.

- e) DERRAME DE LIQUIDOS EN EL MUELLE DE ABORDAJE, FILTRACION DE AGUA POR LLUVIA U OTRA CAUSA
1. Ante el derrame de líquidos en el muelle de abordaje se deberá informar al personal de la línea aérea y al personal de mantenimiento de la terminal aérea para que proceda a la limpieza adecuada.
- f) ACCIDENTES DENTRO DEL MUELLE O DENTRO DEL PERIMETRO DEL MISMO
2. Ante un accidente dentro del muelle o en su perímetro, se deberá llamaran de inmediato a la UCE del AILA.
 3. El SOA deberá tomar toda la información necesaria del percance para hacer el reporte a operaciones.

12. PROCEDIMIENTOS

A. ASIGNACION DE POSICIONES PARA VUELOS BIG CARGO Y COURIER

1. Para la asignación de posiciones en plataforma para vuelos big cargo y Courier el departamento de Operaciones Aéreas, a través del SOA o el Coordinador de vuelos cargueros, procederá de la siguiente forma:
 - a) La aerolínea carguera solicita posición al SOA o al coordinador de vuelos cargueros, por medio de la forma OPS-AILA-05;
 - b) El SOA, revisa la forma para determinar si contiene la información necesaria para su registro (Matricula, tipo de aeronave, ruta, hora estimada de llegada, empresa que prestara los servicios en tierra, tiempo estimado de servicio);
 - c) Después de haber revisado la forma, en la misma, asigna la posición, firma y sella la forma;
 - d) Remite forma firmada a la aerolínea;
 - e) Registrar los datos obtenidos en la forma OPS-AILA-05. (Ver ADJUNTO IV);
 - f) Verificar las plataformas que se encuentran libres para la ubicación de la aeronave.
 - g) Establecer la posición, teniendo confirmada la hora de arribo, la posición de ubicación de la aeronave. (Basados en disponibilidad).
 - h) Informar a los servicios de tránsito aéreo (control de superficie) vía telefónica, o por cualquier otro medio, la posición que ocupará la aeronave.
 - i) Verificar que la aeronave fue parqueada en la posición asignada. De no ser así, se ordenara el traslado a la posición asignada;
 - j) Archivar forma OPS-AILA-05 en el expediente de la línea aérea.

B. ASIGNACION DE MUELLES DE ABORDAJE

1. El departamento de Operaciones Aéreas, a través del Jefe de OPS, para la asignación de muelles de abordaje, debe proceder de la siguiente forma:
 - a). Llevar el control y asignación de los muelles de abordaje, de acuerdo a las posiciones referidas en el adjunto II y el análisis del adjunto V.
 - b). Recibir itinerarios que presentan las líneas aéreas autorizadas para operar en el aeropuerto internacional La Aurora.
 - c). Elaborar la asignación, diariamente, de manera que resulte compatible con los requerimientos operativos de las líneas aéreas y el movimiento interno de la plataforma.
 - d). Enviar, la lista de asignación de muelles de abordaje a los Servicios de Tránsito Aéreo quienes podrán analizarlo y comunicar cualquier observación pertinente.
 - e). Modificar el listado de asignación cuando sea necesaria una adaptación a la operación vigente. Así como cerciorarse de que se cumpla con la utilización de las puertas y Muelles de conformidad a como han sido asignados.
 - f). Comunicarle a la industria semanalmente la asignación de posiciones.

C. ASIGNACION DE POSICIONES DE ABORDAJE PARA AERONAVES U OPERADORES DE NUEVO INGRESO

1. El interesado en obtener una posición de abordaje, solicita la posición a través de un oficio dirigido a la Gerencia del Aeropuerto Internacional La Aurora.
2. El Gerente Aeroportuario recibe, autoriza y traslada la autorización al Jefe de OPS.
3. La asistente de operaciones aéreas recibe el oficio autorizado.
4. La asistente analiza la solicitud en conjunto con el técnico de muelles de abordaje y verifica a que categoría pertenece la aeronave descrita en la solicitud mediante el análisis de lo descrito en el adjunto V "Estudio de posiciones del Aeropuerto Internacional La Aurora"
5. Verificada la categoría de aeronave, se verifica la disponibilidad de posiciones en la programación semanal de puertas de abordaje.
6. Asignada la posición de abordaje, se ingresa la aeronave en la programación semanal de puertas de abordaje.

7. Se notifica el cambio por medio electrónico a la Gerencia de Navegación Aérea, Torre de Control, Operadores Aéreos, Operadores Terrestres, Jefatura de Seguridad AVSEC/AILA y el Departamento de Operaciones Aéreas.

D. ACOPLAMIENTO DE MUELLE DE ABORDAJE

1. El departamento de Operaciones Aéreas, a través del SOA, para el acople del muelle de abordaje deberá proceder de la forma siguiente:
 - a) Tener una copia impresa de la lista de asignación de muelles de abordaje, para las diversas aeronaves.
 - b) Inspeccionar el área de maniobra en la plataforma antes de proceder a atracar el muelle, verificar que ésta se encuentre libre de obstáculos y objetos extraños.
 - c) Verificar que la aeronave no tenga golpes, rayones o abolladuras, antes de atracar el muelle de abordaje.
 - d) Encender las luces del pre-puente de abordaje y hacer su operación de seguridad correspondiente.
 - e) Activar y revisar el muelle y cerciorarse que todos sus controles funcionen en óptimas condiciones.
 - f) Verificar la posición de las llantas del muelle, al hacer la primera maniobra con la palanca de dirección (Joystick).
 - g) Verificar que personal ajeno a OPS permanezca en la sala de abordaje, al momento de la maniobra de acople a la aeronave.
 - h) Hacer el acercamiento hacia la aeronave a una velocidad moderada y teniendo la precaución de no golpear antenas o sensores en el fuselaje. Centrar la cavidad de la cabina del muelle con la puerta de la aeronave, dejándolo a una distancia de por lo menos una (1) pulgada del fuselaje de la aeronave.
 - i) Atracar el muelle, hasta que los motores o turbinas de la aeronave estén completamente desactivados y con los calzos puestos en las ruedas.
 - j) Colocar la zapata de seguridad bajo la puerta de la aeronave cuando ésta se abra y observar el desembarque de los pasajeros.

E. DESACOPLAMIENTO Y/O RETIRO DEL MUELLE DE ABORDAJE

1. El departamento de Operaciones Aéreas, a través del SOA, para el desacople del muelle de abordaje proceder de la siguiente forma:

- a) Permanecer en el muelle observando el final del embarque de los pasajeros.
- b) Cerciorarse de que todo está en orden y que el despachador procederá al cierre de la puerta.
- c) Cerciorarse de que el personal que se encuentra en el muelle esté en la entrada del mismo.
- d) Cerciorarse que no existan personas en la escalerilla ó en los alrededores del área de maniobra del muelle.
- e) Tomar en cuenta las normas de seguridad para el retiro de del muelle, de acuerdo al Manual de Operación del fabricante.
- f) Verificar que se retire la zapata y colocarla en su respectivo lugar.
- g) Colocar la cinta o faja de seguridad en la rendija de activación.
- h) Retirar el muelle en línea recta.
- i) Colocar el muelle en su lugar de descanso, dejándolo a una altura nivelada y en línea recta.
- j) Desactivar y apagar el muelle, cerciorándose de que todas las luces de cabina y exteriores estén apagadas.
- k) Cerrar la puerta con llave y bajar la persiana del pupitre hasta que la aeronave este ya en retro-empuje.
- l) Colocar nuevamente el muelle a la aeronave cuando el delegado de la aerolínea lo solicite.
- m) Informar al jefe de OPS cualquier tipo de irregularidad.

F. CHOQUE DE VEHICULO DE APOYO TERRESTRE CON LOS MUELLES

1. El departamento de Operaciones Aéreas, a través del SOA, ante la eventualidad de choque de vehículos con el muelle de abordaje procederá de la forma siguiente:
 - a). Presentarse inmediatamente en el lugar del incidente.
 - b). Recabar y anotar, de inmediato, los datos del conductor y del vehículo, así como tomar las fotografías necesarias para archivo e investigaciones de las causas.
 - c). Llamar a la Jefatura de Seguridad AVSEC/AILA para que efectúe los procedimientos correspondientes.

- d). Verificar si el conductor del vehículo posee licencia de conducir, gafete de autorización para ingreso al aeropuerto y que no está bajo ninguna clase de sustancias tóxicas.
- e). Notificar de inmediato al Técnico de mantenimiento de muelles de turno.
- f). Avisar al encargado de la empresa a la que pertenece el vehículo, requiriendo su presencia inmediata.
- g). Informar al coordinador de grupo en turno, quien informará de inmediato al Jefe de OPS, y a la Gerencia de Aeropuerto, para tomar las medidas correspondientes, incluso las relacionadas con los seguros de responsabilidad de la operación.
- h). Dejar el muelle inactivo hasta que el técnico de mantenimiento de muelles del AILA realice el peritaje y las reparaciones del mismo si fuera necesario.
- i). Activar el muelle cuando el técnico de mantenimiento de muelles del AILA lo recomiende.
- j). Elaborar reporte de lo sucedido.

G. INCENDIO EN EL MUELLE

1. Operaciones Aéreas, a través del SOA, ante la eventualidad de un incendio en el muelle de abordaje deberá proceder de la forma siguiente:
 - a). Apagar de manera inmediata el muelle.
 - b). Evacuar a los pasajeros que se encuentren embarcando o desembarcando por la salida de emergencia.
 - c). Proceder al uso de extinguidores.
 - d). Ordenar el retiro inmediato de cualquier aeronave y vehículo que se encuentre en el muelle del incidente.
 - e). Dar la alerta, de inmediato al SEI. Así como, al personal de la UCE.
 - f). Activar el muelle de abordaje hasta que éste ha sido revisado y se reporte por parte del técnico de mantenimiento de muelles del AILA, que ya no exista peligro.
 - g). Elabora reporte de lo sucedido.

H. CHOQUE DE AERONAVE CON MUELLE

1. Operaciones Aéreas, a través del SOA, ante la eventualidad de un choque de aeronaves con los muelles debe proceder de la forma siguiente:
 - a). Detener la operación del muelle de manera inmediata.
 - b). Informar de inmediato a la Jefatura de AVSEC/AILA y al supervisor de turno para que efectúe los procedimientos correspondientes.
 - c). Informar al Coordinador de grupo de turno, al Jefe de OPS y la Gerencia Aeroportuaria, para que se tomen las medidas correspondientes, incluso las relacionadas con los seguros de responsabilidad de la operación.
 - d). Informar al Departamento de Accidentes de la DGAC.
 - e). Requerir la presencia inmediata del Gerente de Estación o de seguridad de la aerolínea involucrada.
 - f). Tomar y anotar los datos de la aeronave y tomar fotografías de todas las áreas dañadas del muelle.
 - g). Dejar el muelle inactivo hasta que el técnico de mantenimiento de muelles del AILA haga el peritaje de condición y reparación del mismo.
 - h). Activar el muelle cuando el técnico de mantenimiento de muelles del AILA lo notifique.
 - i). Elaborar reporte de lo sucedido.

I. CHOQUE DE MUELLE CON AERONAVE

1. Operaciones Aéreas, a través del SOA, ante la eventualidad de un choque de muelles con las aeronaves procederá de la forma siguiente:
 - a. Detener la operación del muelle de manera inmediata.
 - b. Informar de inmediato a la Jefatura de Seguridad AVSEC/AILA y al supervisor de turno para que efectúe los procedimientos correspondientes.
 - c. Informar de inmediato al coordinador de grupo de turno, al Jefe de OPS y la Gerencia Aeroportuaria, para que se tomen las medidas correspondientes, incluso las relacionadas con los seguros de responsabilidad de la operación.
 - d. Informar al Departamento de Accidentes de la DGAC.

- e. Requerir la presencia inmediata del Gerente de Estación o de seguridad de la aerolínea involucrada.
- f. Tomar y anotar los datos de la aeronave y tomar fotografías de todas las áreas dañadas del muelle.
- g. Dejar el muelle inactivo hasta que un técnico de mantenimiento de muelles del AILA haga el peritaje de condición y reparación del mismo.
- h. Activar el muelle hasta que el técnico de mantenimiento de muelles del AILA lo notifique.
- i. Elaborar reporte de lo sucedido.

J. PROCEDIMIENTO PARA VUELOS PRIVADOS

1. El Departamento de Operaciones Aéreas, a través del SOA es el encargado de vigilar las operaciones y asignar la posición de parqueo en el área de vuelos privados, y procederá de la siguiente manera:

- a. El FBO notificara al SOA por medio de la forma OPS-AILA-13, al menos 30 minutos antes sobre alguna operación privada.
- b. El SOA recibirá la forma OPS-AILA-13 y procederá a asignar una posición de parqueo dependiendo del tipo de aeronave y tipo de operación.
- c. El FBO se preparará únicamente por medio del señalero para recibir la aeronave, la cual conducirá hasta la posición de estacionamiento en rampa sur internacional asignado por el SOA a través de señalizaciones en tierra.
- d. El señalero por parte del FBO debe de utilizar todo el equipo de protección personal, incluyendo bastones para señalar (luminosos cuando sea necesario).
- e. El FBO indicara en la forma OPS-AILA-13, si utilizara vehículo previamente autorizado (anexo 1 OPS 5) para su operación.

- f. El piloto de la aeronave deberá seguir en todo momento las indicaciones realizadas por el FBO, que realiza la función de señalero, y respetar las mismas.
- g. Una vez el señalero indique apagar los motores de la aeronave y hasta que estos estén completamente detenidos, se podrá acercarse el equipo de soporte en tierra, deberán colocarse todas las medidas de seguridad operacional (calzas, conos de delimitación en la aeronave, extintor y áreas que representen peligro operacional).
- h. Hasta ese momento deberán dirigirse a la puerta de la aeronave para abrir la misma y que los pasajeros puedan descender.
- i. Todas las personas que viajan a bordo de la aeronave deben descender de la misma, así como también su equipaje.
- j. Al momento de descender los pasajeros de la aeronave, el personal del FBO deberá conducirlos hacia el área señalada (pasos de cebra) para que los pasajeros se movilicen en rampa, el cual está marcado al sur de la rampa internacional de vuelos privados.
- k. Todos los pasajeros se dirigirán al edificio de vuelos privados, en donde se encuentran las instituciones del estado que deben realizar su protocolo de actuación de acuerdo a este.
- l. Una vez revisados los pasajeros en la sala de vuelos privados, el FBO deberá acompañar a los pasajeros de regreso a la aeronave, asegurando que estos se movilicen por el área señalada y que ingresen a la aeronave por detrás de la misma.
- m. El SOA verificará que todos los pasajeros hayan ingresado a la aeronave con su equipaje y la puerta de la misma está cerrada, y que los agentes de FBO hayan quitado las calzas y conos para que el piloto pueda encender motores y se retire del área de vuelos privados.
- n. Al momento que los pasajeros regresen a la aeronave, los agentes de FBO deberán demostrar al SOA la documentación de los vuelos con los respectivos sellos de AIS, para que la aeronave se pueda retirar.
- o. El FBO será el responsable de velar y asegurarse de que la aeronave en su retiro de plataforma sur internacional no interfiera, afecte y/o cause daños a otras aeronaves estacionadas.

- p. el tiempo máximo de estacionamiento en la plataforma sur internacional es de 120 minutos/ 2 horas, el FBO es el responsable de notificarle al piloto el movimiento de su aeronave a rampa remota norte o rampa del este dependiendo de disponibilidad, con autorización de operaciones aéreas por medio del SOA.
- q. El FBO solicitara parqueo en remoto norte por medio de un oficio a operaciones aéreas, indicando matrícula, tipo de aeronave, y tiempo de estacionamiento.
- r. Si en dado caso el FBO no realiza la solicitud de posición por medio de la forma OPS-AILA-13, la aeronave será redirigida a una posición remota hasta que se le asigne una posición en plataforma sur internacional dependiendo de disponibilidad.
- s. Está totalmente prohibido dejar equipo en plataforma sin supervisión a excepción de los conos de delimitación, extintor y calzas que estén de uso.
- t. Si existiera demora en los vuelos el FBO es el responsable de notificar y solicitar nuevamente la posición en plataforma. u. El uso de paso peatonal/paso de cebrera es para todo personal, pasajero que labore en rampa.

2. Instrucciones de coordinación

- a. Los FBOS deberán notificar al SOA al menos 30 minutos antes de cada operación haciendo la solicitud de estacionamiento en el área de vuelos privados, por medio de la forma OPS-AILA-13.
- b. Operaciones aéreas es el único ente encargado de asignar posiciones de parqueo en la plataforma internacional, por medio de la forma OPS-AILA-13.
- c. Todos los pilotos de las aeronaves deberán de seguir las indicaciones que serán realizadas por el FBO.
- d. Si la aeronave va ser internada para realizar vuelos dentro de los 15 días autorizados por DGAC, estos deberán de llenar la forma 2 del departamento de AIS. Los cuales deberán ser presentados a los SOA quienes procederán a revisar la aeronave y firmar dicha forma.
- e. El FBO debe de seguir todos los lineamientos que el SOA le indique

J. PROCEDIMIENTO PARA PRUEBA DE MOTORES

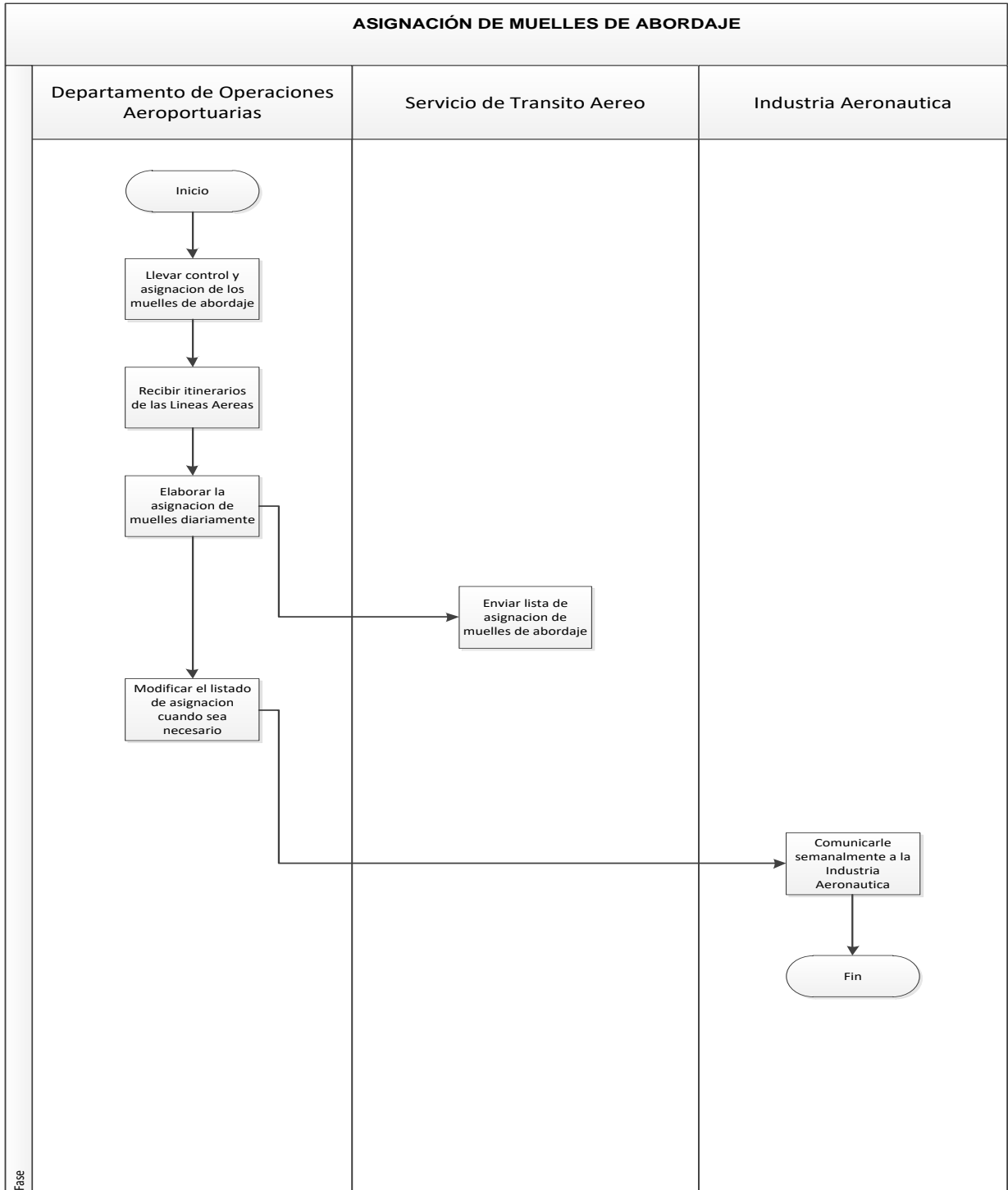
1. En caso fuera necesario realizar una prueba de motores de alguna aeronave, el mecánico o encargado de mantenimiento de la línea aérea solicita al departamento de Operaciones el permiso para dicha prueba.
2. Operaciones, verifica si es una prueba a ¿máxima o a mínima potencia?
3. De ser una prueba a mínima, el coordinador de turno procede a hacer la coordinación con el ATC, si este lo autoriza el SOA encargado de la operación procede al lugar de aparcamiento de la aeronave para indicarles en qué posición se debe realizar dicha prueba.
4. Se verifica que la aeronave cumpla con todas las normas de seguridad en proceso para lograr hacer la prueba solicitada.
Dichas normas son las siguientes:
 - a) Extintores en su lugar.
 - b) Calzas en su lugar.
 - c) Muelle de abordaje retirado.
 - d) Señaleros en posición.
 - e) Vehículos en posiciones adecuadas.
5. La aeronave procede a realizar la prueba, y posterior retorna a su posición en su puerta asignada.
6. De ser el caso una prueba a máxima, se solicita coordinación con torre de control para que asigne la posición para dicha prueba. Las cuales podrían realizarse en cabecera 02 y 20 de la pista activa.
7. El encargado de turno Operaciones espera que se realice dicha prueba para verificar que la aeronave regresa a su lugar.
8. Se realiza el informe de dicha operación.

Nota: Todo los operadores de aeronaves que tengan turbinas y motores de pistón que realicen pruebas. Estas quedan autorizadas en horario de 20:00 UTC a 22:00 UTC y de 05:00 UTC a 11:00 UTC:

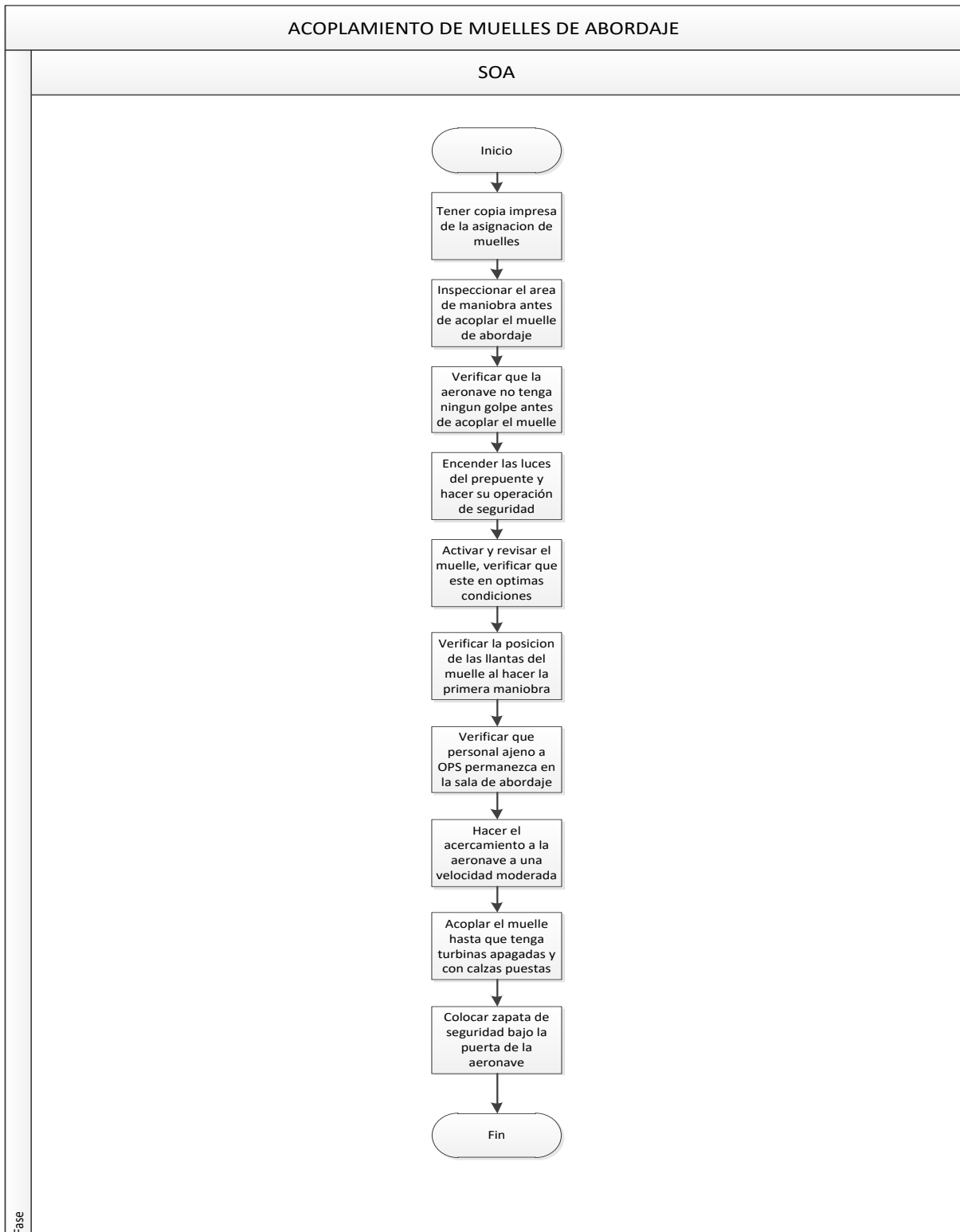
- Si está en uso la pista 02, el punto de espera será en la pista 20 para cualquier categoría de aeronave (A,B,C,D)
- Si está en uso la pista 20, el punto de espera será en la pista 02 del lado oeste W, para cualquier categoría de aeronave (A,B,C,D)
- En el horario nocturno las pruebas podrían efectuarse sobre la pista para cualquier categoría de aeronave (A,B,C,D)

13. FLUJOGRAMA DE PROCEDIMIENTOS

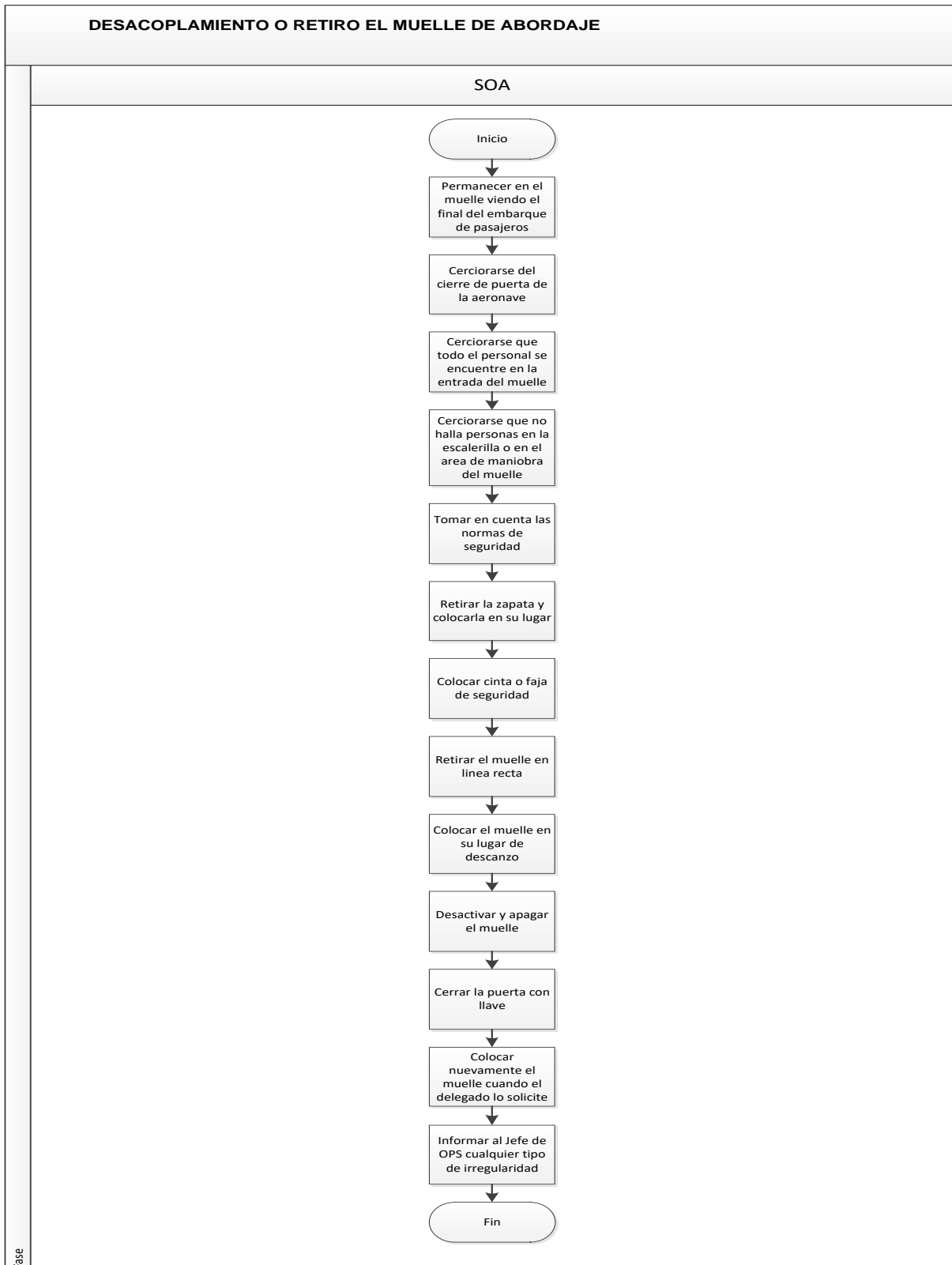
A. ASIGNACION DE MUELLES DE ABORDAJE



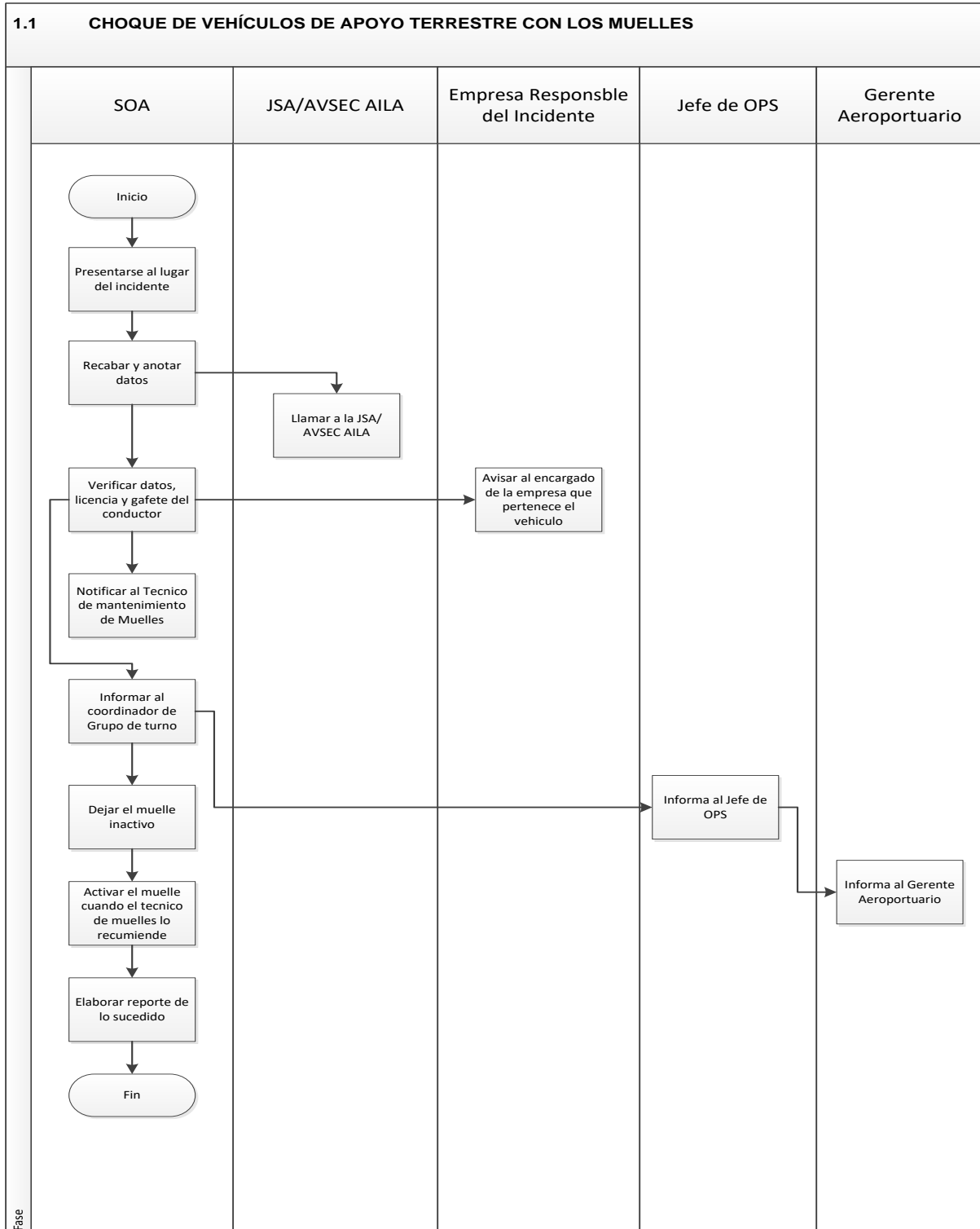
B. ACOPLAMIENTO DEL MUELLE DE ABORDAJE



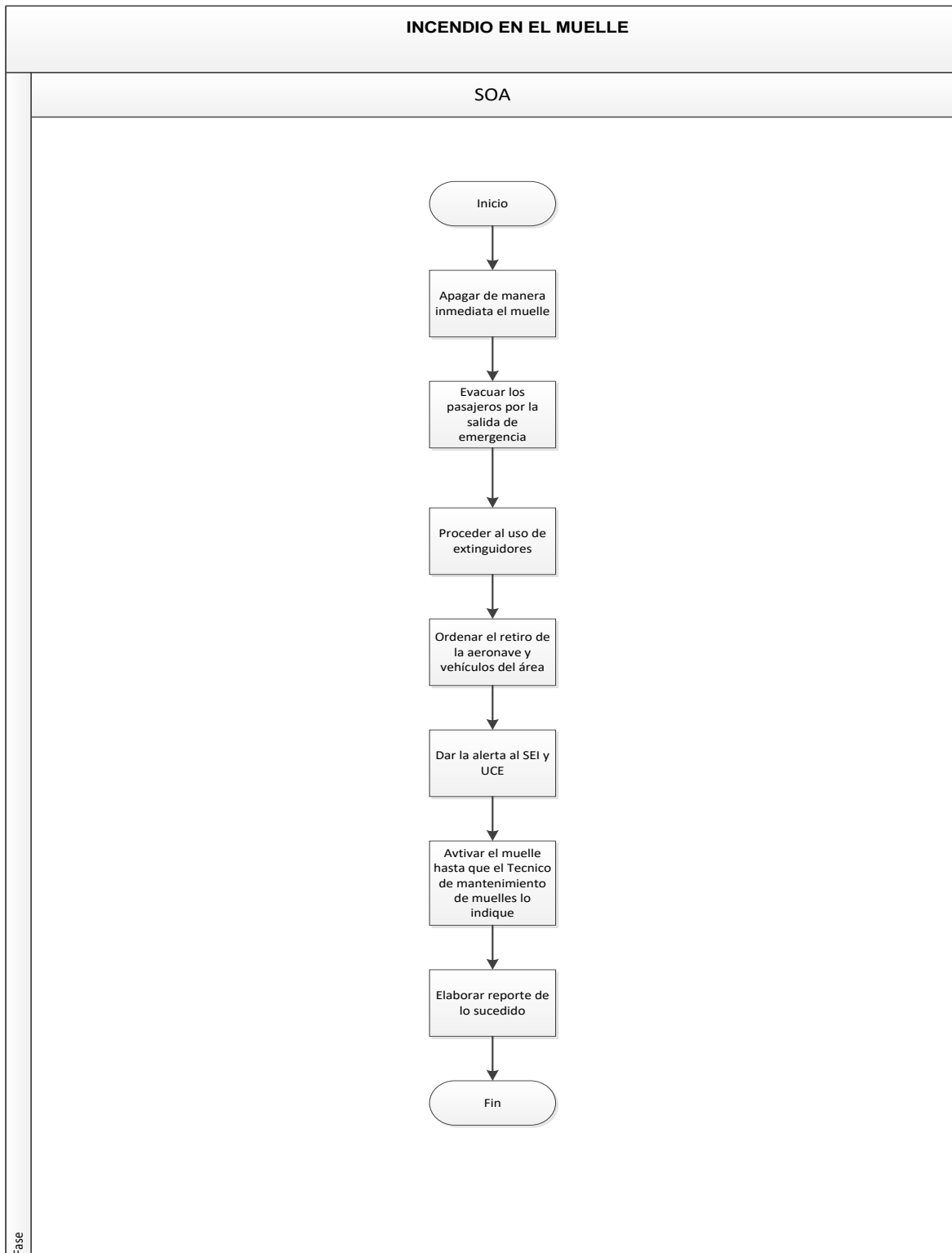
C. DESACOPLAMIENTO O RETIRO DE MUELLE DE ABORDAJE



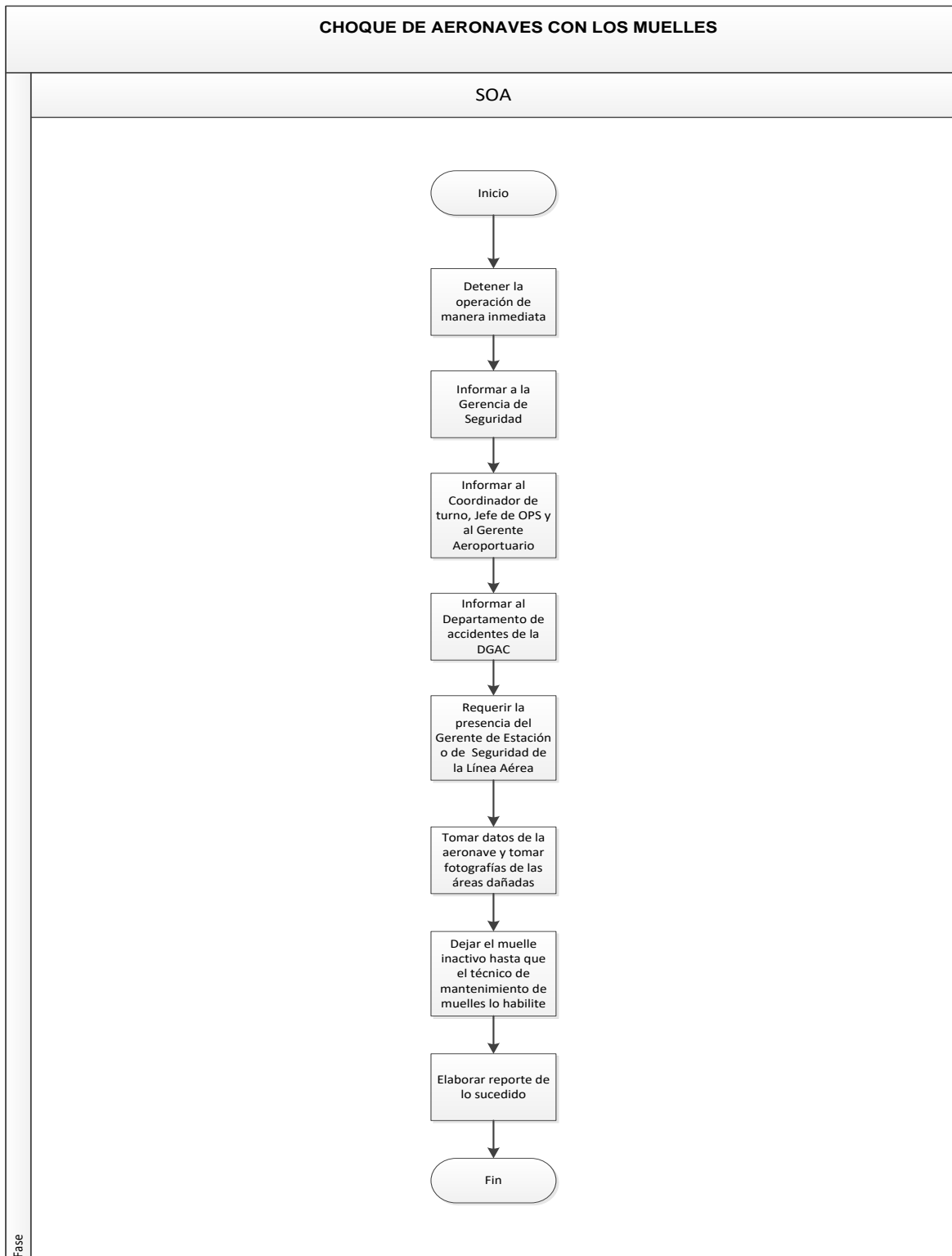
D. CHOQUE DE VEHICULOS DE APOYO TERRESTRE CON LOS MUELLES



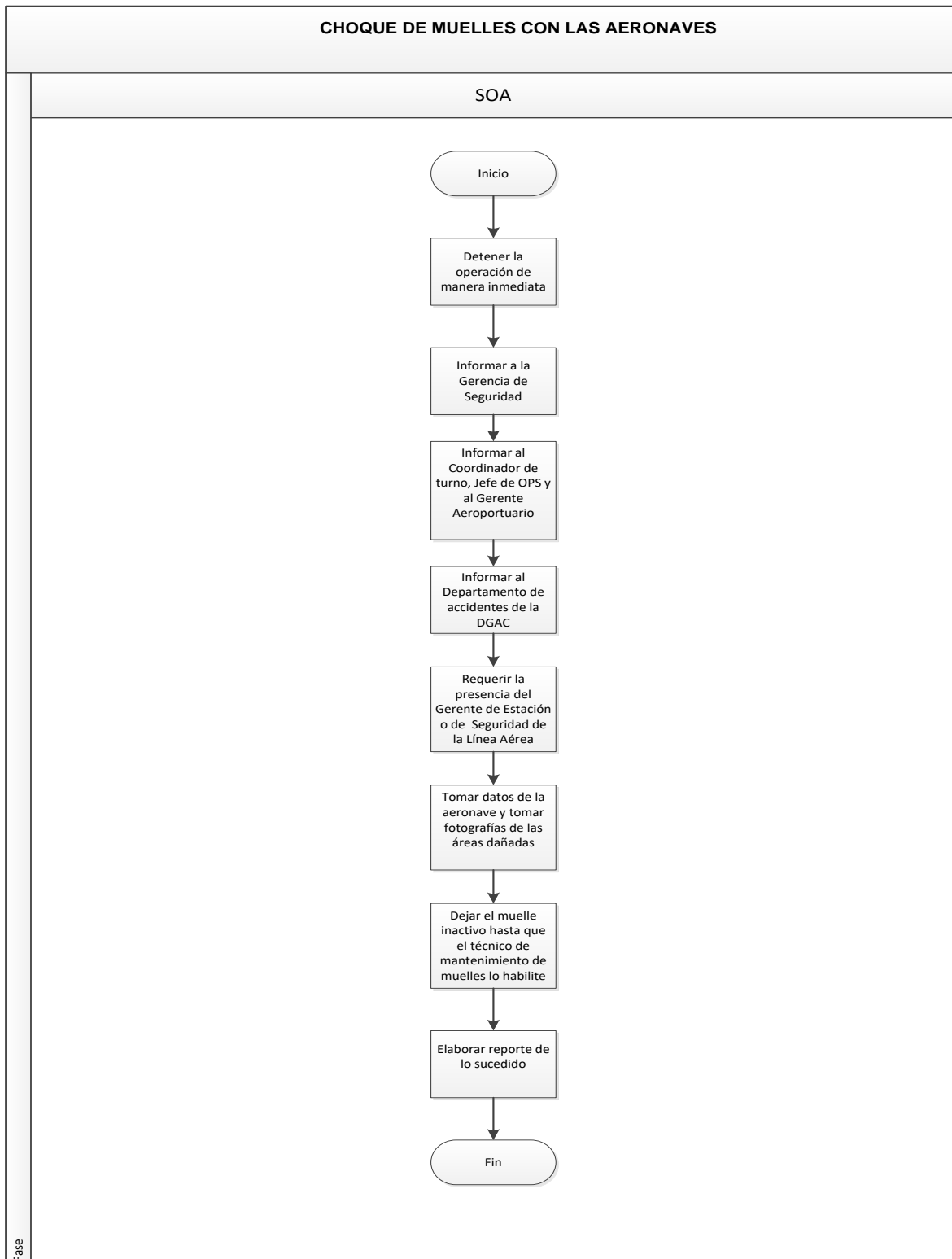
E. INDENDIO EN EL MUELLE



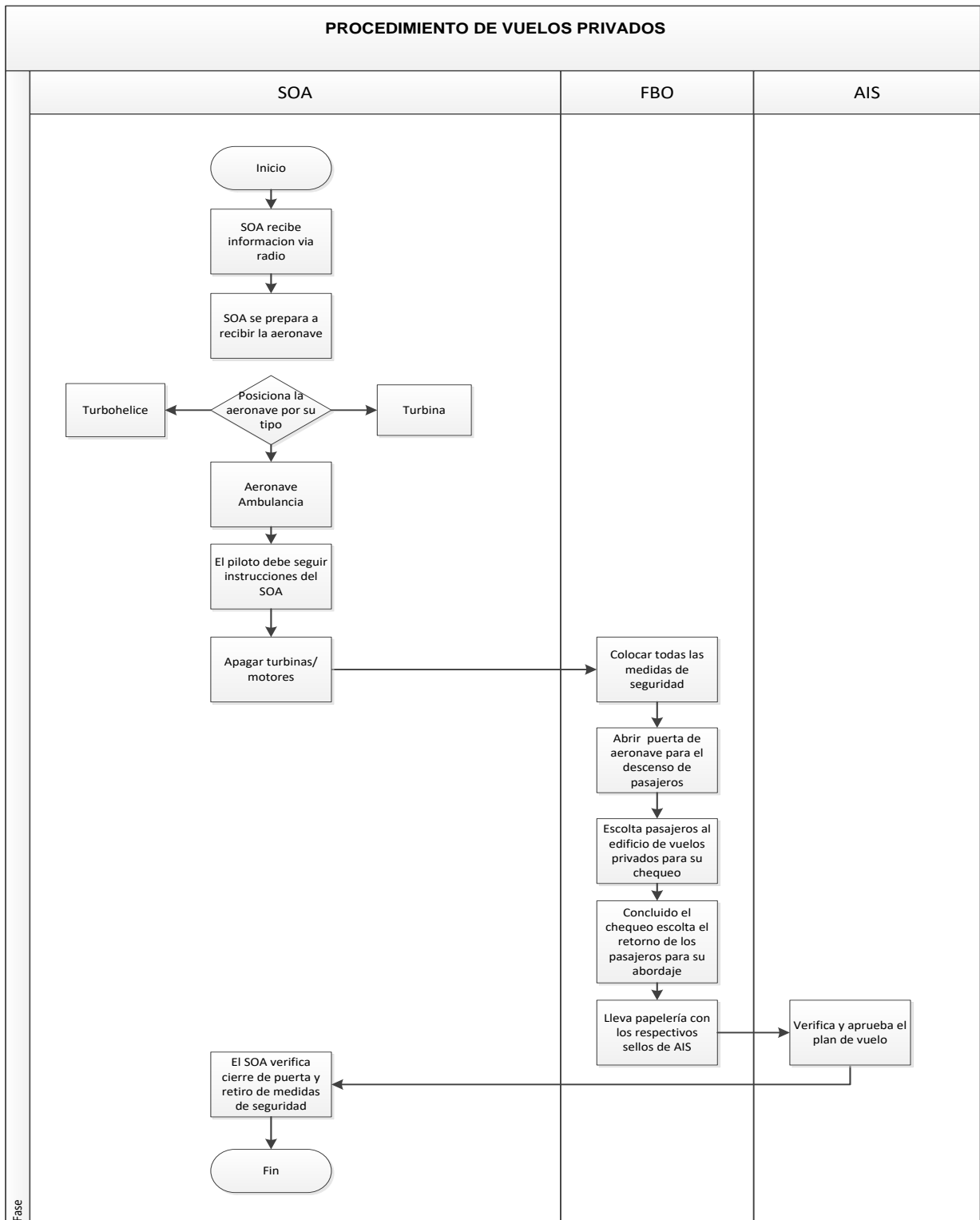
F. CHOQUE DE AERONAVES CON LOS MUELLES



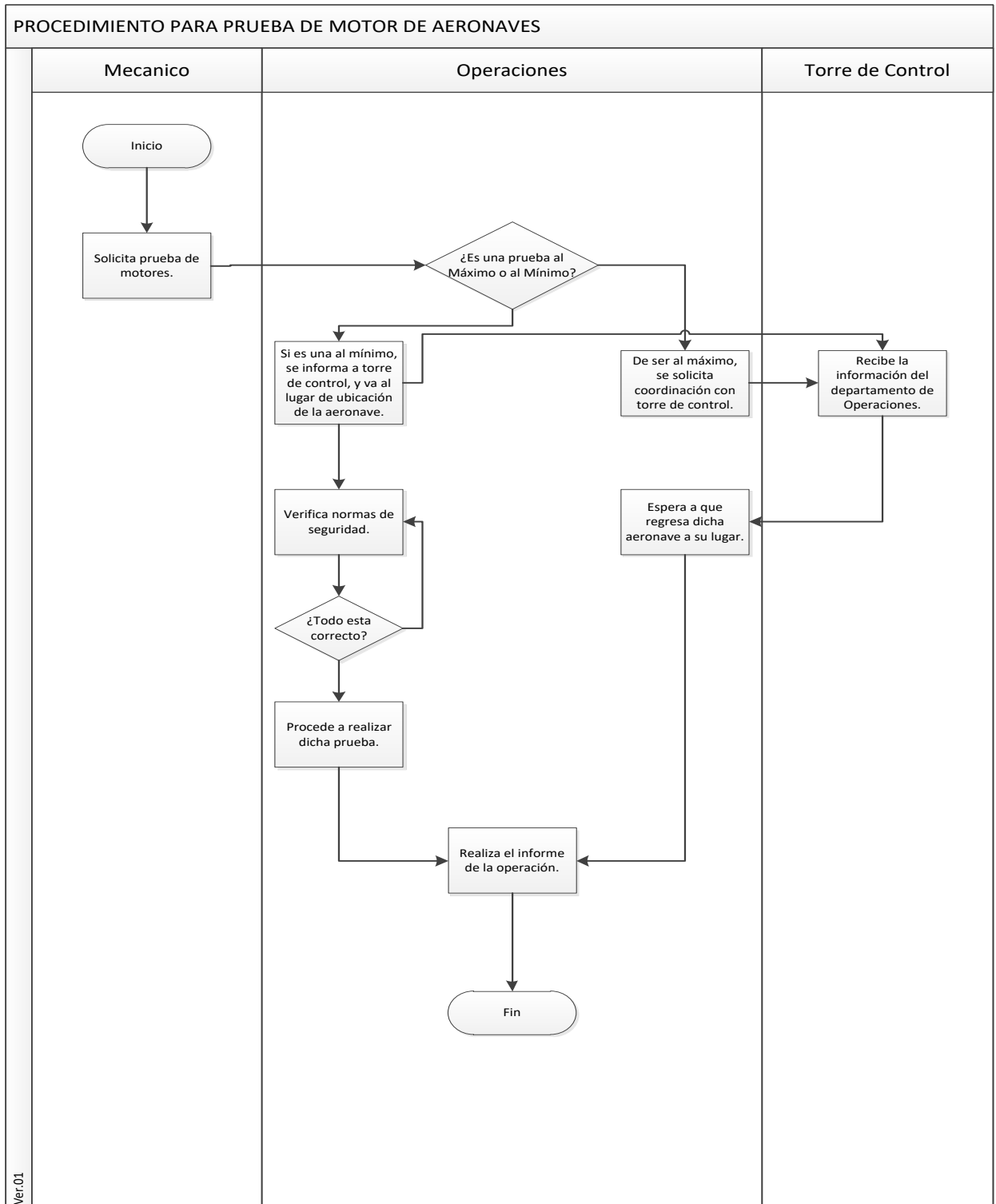
G. CHOQUE DE MUELLE CON LAS AERONAVES



H. PROCEDIMIENTO DE VUELOS PRIVADOS



I. PROCEDIMIENTO PARA PRUEBA DE MOTOR DE AERONAVES




Ver.01

14. ADJUNTOS

- Adjunto I: Forma OPS-AILA-03 “Chequeo de Operaciones de Muelles de Abordaje, Embarque y Desembarque de Pasajeros”
- Adjunto II: Plano de posiciones de Muelles de Abordaje
- Adjunto III: Forma OPS-AILA-04 “Chequeo de Operaciones Vuelos Big Cargo y Courier”
- Adjunto IV: Forma OPS-AILA-05 “Asignación de Posiciones en Plataforma”
- Adjunto V: Estudio de Posiciones en el AILA

ADJUNTO I



OPS-AILA-03
Rev. 01
Numero: _____

CHEQUEO DE OPERACIONES DE MUELLE DE ABORDAJE, EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE PASAJEROS

LINEA AEREA QUE SE LE BRINDA EL SERVICIO: _____

Fecha: ____/____/____

Hora de Atraco del Puente: _____ Fue Puntal: SI ____ NO ____

Hora de Retiro del Puente: _____ Fue Puntal: SI ____ NO ____

Matricula de la Aeronave: _____ Tipo de Aeronave: _____ Pax: _____

Puerta que Utilizo: ____ Nombre del Delegado de la Línea Aérea: _____

| | <i>CHEQUEO DE MUELLES DE ABORDAJE</i> | <i>SI</i> | <i>NO</i> | <i>OBSERVACION</i> |
|----|---|-----------|-----------|--------------------|
| 1 | Se hizo Chequeo exterior | | | |
| 2 | Se Inspecciono el área de maniobra en 360° alrededor del muelle | | | |
| 3 | Se hizo chequeo interior | | | |
| 4 | Encendido Correctamente | | | |
| 5 | Se chequeo la nivelación | | | |
| 6 | Se chequeo el canopy | | | |
| 7 | Se chequeo la nivelación de piso | | | |
| 8 | Se chequeo la zapata de seguridad | | | |
| 9 | Se chequeo el brazo nivelador | | | |
| 10 | Se verifico la limpieza de recipientes de la zapata | | | |
| 11 | Se verifico el giro de cabina | | | |
| 12 | Cuenta con su respectivo extintor | | | |
| 13 | Funciona correctamente el botón de paro de emergencia | | | |
| 14 | Se encendió el GPU HORA DE INICIO SERVICIO | | | |
| 15 | Funciona Correctamente el GPU | | | |
| 16 | Se apagó el GPU HORA DE FINALIZACION SERVICIO | | | |
| 17 | Se chequeo que el cable se encuentre en su amés y altura de GPU | | | |
| 18 | Funciona Correctamente el aire acondicionado | | | |
| 19 | Se usó el aire acondicionado | | | |
| 20 | Se encuentra la manguera de a/c en su canasta y asegurado | | | |
| 21 | Hora en que se inició el servicio | | | |
| 22 | Hora de finalización del servicio | | | |
| 23 | Funcionamiento de lámparas interiores | | | |
| 24 | Funcionamiento de lámparas exteriores | | | |
| 25 | Se encuentra el muelle limpio antes de la operación | | | |
| 26 | Queda limpio el muelle después de la operación | | | |
| 27 | Limpieza adecuada de sala de muelle | | | |
| 28 | Se encontró la puerta con llave | | | |
| 29 | Se posiciono el muelle a la altura de descansos(3mts) | | | |
| 30 | Chequeo de posición de llantas de muelle(dirección de manga) | | | |
| 31 | Queda la puerta con llave | | | |

SEGURIDAD EN RAMPA DONDE SE REALIZA LA OPERACIÓN **SI** **NO** **OBSERVACIONES**

| | | | | |
|----|---|--|--|--|
| 32 | Se observó F.O.D. en rampa antes de la llegada del vuelo | | | |
| 33 | Verificación de la posición del equipo es la adecuada | | | |
| 34 | Hombres bandera y Marshall contaban con lámparas de taxeo | | | |
| 35 | La realización de señales es adecuada para el taxeo de la aeronave | | | |
| 36 | Verificación de posición de la aeronave es la correcta(diamante, línea) | | | |
| 37 | La operación contaba con extintores tipo robot | | | |
| 38 | El área de operación fue delimitada con conos de seguridad | | | |
| 39 | Se verifico la operación de carga y descarga | | | |
| 40 | El acercamiento de vehículos se realizó con Marshall o guía | | | |
| 41 | Los operadores debidamente acreditados | | | |
| 42 | ¿Se hizo inspección que asegure el área libre de F.O.D? | | | |
| 43 | ¿Los agentes cuentan con orejeras, chalecos, cinturones, botas seguridad? | | | |
| 44 | ¿El personal de rampa cuenta con licencia para utilizar equipo? | | | |
| 45 | ¿Están los vehículos y equipo en buen estado? | | | |
| 46 | ¿Los vehículos se encuentran libres de F.OD? | | | |
| 47 | ¿Se coloca las cuñas del tren de nariz y tren principal correctamente? | | | |
| 48 | ¿Se efectúa las 3 pruebas de frenos al acoplar vehículos a la aeronave? | | | |
| 49 | ¿Están los frenos puestos y los motores apagados del equipo estacionado? | | | |
| 50 | ¿El estibado del equipaje en las carretas es el correcto? | | | |
| 51 | ¿Las unidades de agua potable tienen sus tapones en la manguera y están puestos? | | | |
| 52 | ¿Se utilizan guantes y mascara protectora para drenar la aeronave? | | | |
| 53 | ¿Se retira el equipo terrestre correctamente y con guía de apoyo? | | | |
| 54 | ¿Se efectúa procedimiento de F.O.D., previo a la salida? | | | |
| 55 | ¿El acople de la barra de retroempuje y el remolque es el correcto? | | | |
| 56 | ¿Los aleros cumplen con el procedimiento de pushback? | | | |
| 57 | ¿Se retira el equipo utilizado en la operación inmediatamente al término de ésta? | | | |

CHECK LIST DE OPERACIÓN

EQUIPO UTILIZADO EN LA OPERACIÓN **SI** **NO** **OBSERVACIONES**

| | | | | |
|----|--|--|--|--|
| 58 | El equipo terrestre contaba con calcomanía de circulación | | | |
| 59 | El equipo terrestre contaba con luces operativas para su circulación | | | |
| 60 | Camión Escalera (En buen estado) (Le colocaron calzas) | | | |
| 61 | Fajas (En buen estado) (Le colocaron calzas) | | | |
| 62 | Tractor remolque (En buen estado) (Le colocaron calzas) | | | |
| 63 | Barra (En buen estado) (Le colocaron calzas) | | | |
| 64 | Carretas (En buen estado) (Le colocaron calzas) | | | |
| 65 | Loaders (En buen estado) (Le colocaron calzas) | | | |
| 66 | Montacargas (En buen estado) (Le colocaron calzas) | | | |
| 67 | Dollies (En buen estado) (Le colocaron calzas) | | | |
| 68 | Planta neumática (En buen estado) (Le colocaron calzas) | | | |
| 69 | Planta eléctrica (En buen estado) (Le colocaron calzas) | | | |
| 70 | El equipo utilizado contaba con su respectivo extintor | | | |
| 71 | Drenadora de aguas azules en buen estado | | | |
| 72 | Que el agente de Seguridad de la línea Aérea no esté sobre los equipos | | | |

Abastecimiento de combustible Unidad No. _____ Empresa _____ SI NO OBSERVACIONES

| | | | | |
|----|---|--|--|--|
| 73 | Cuenta el camión cisterna con sistema de luces en buen estado | | | |
| 74 | En la aproximación del camión intervino un hombre guía | | | |
| 75 | Se delimitó el área de abastecimiento con conos | | | |
| 76 | Cuenta el abastecedor con uniforme adecuado | | | |
| 77 | Le colocaron calzas al camión | | | |
| 78 | Se colocó tierra física | | | |
| 79 | Se colocó extintor en el área de abastecimiento | | | |
| 80 | El funcionamiento de la torre es adecuado | | | |
| 81 | Se hizo uso de celular o radio durante el abastecimiento | | | |
| 82 | Nombre de la persona que uso el celular o radio Empresa _____ Gafete No. _____ | | | |
| 83 | El abastecedor estuvo acompañado de terceras personas | | | |
| 84 | Se utilizó escalera | | | |

Catering Unidad No. _____ Empresa _____ SI NO OBSERVACIONES

| | | | | |
|----|--|--|--|--|
| 85 | Cuenta la unidad con sistema de luces operativas | | | |
| 86 | Intervino un hombre guía para la aproximación | | | |
| 87 | Se le colocó calzas | | | |
| 88 | Hizo uso de estabilizadores adecuadamente | | | |
| 89 | El funcionamiento de la cama elevadiza es adecuado | | | |
| 90 | Cuenta con extintor | | | |

Por parte del mecánico: Empresa _____ SI NO OBSERVACIONES

| | | | | |
|----|--|--|--|--|
| 91 | Realiza el 360 al ingresar la aeronave | | | |
| 92 | Realiza el 360 al salir la aeronave | | | |
| 93 | Reporta el piloto algún problema mecánico en la aeronave o durante el aterrizaje | | | |

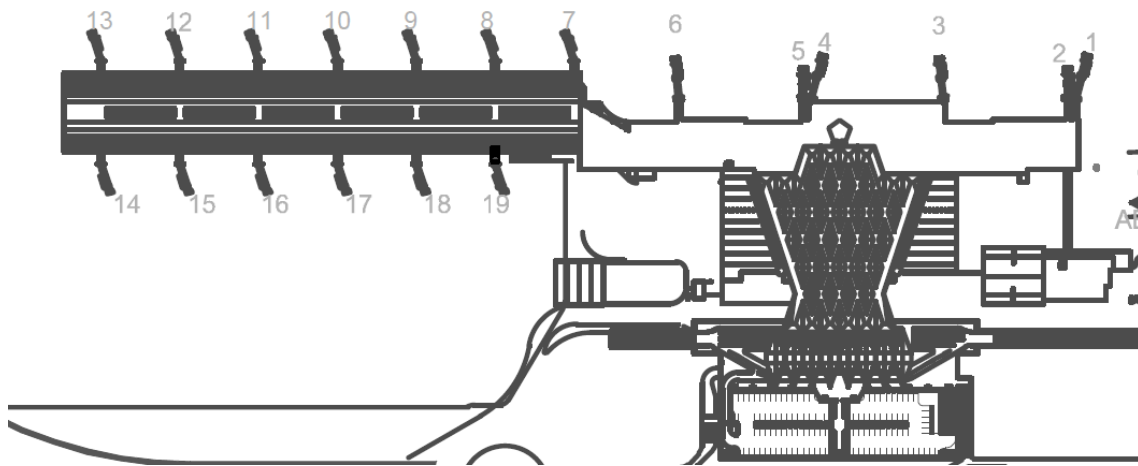
OBSERVACIONES GENERALES

SOA Responsable de la Operación: _____


Grupo: _____

Firma: _____

ADJUNTO II



ADJUNTO III



OPS-AILA-04
Rev. 01

CHEQUEO DE OPERACIONES DE VUELOS BIG CARGO Y COURIER

Línea Aérea: _____ Fecha: ___/___/___

Hora de Arribo: _____ Hora de Despegue: _____

Número de Registro: _____ Tipo de Aeronave: _____

Lugar de Origen: _____ Lugar de Destino: _____

Posición Asignada: _____

Nombre del Delegado de la Aerolínea: _____

| SEGURIDAD OPERACIONAL | | SI | NO | OBSERVACIONES |
|-----------------------|--|----|----|---------------|
| 1 | Se realizó FOD antes de la Operación | | | |
| 2 | Verificación del equipo en Posición | | | |
| 3 | Contaban con hombres bandera y Marshall | | | |
| 4 | Se contaba con extintores en la operación | | | |
| 5 | Se verifico la carga y descarga del avión | | | |
| 6 | El personal contaba con gafetes y chalecos | | | |


| Equipo Utilizado en la Operación. | | CANTIDAD | No. DE UNIDAD |
|-----------------------------------|--|----------|---------------|
| 7 | Dollies | | |
| 8 | Carretas | | |
| 9 | Monta Cargas | | |
| 10 | Loaders | | |
| 11 | Tracto Remolques | | |
| 12 | Fajas Transbordadoras | | |
| 13 | Remolque de Avión | | |
| 14 | Barra | | |
| 15 | Planta Eléctrica | | |
| 16 | Planta Neumática | | |
| 17 | El equipo contaba con su calcomanía D.G.A.C. | | |
| 18 | Escalera de abordaje manual | | |
| 20 | Camión escalera | | |

| ABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLE | | SI | NO | OBSERVACIONES |
|-------------------------------|---|----|----|---------------|
| 21 | No. De Unidad utilizada | | | |
| 22 | Empresa | | | |
| 23 | Se delimito el área con conos | | | |
| 24 | Se colocaron calzas al camión | | | |
| 25 | Se colocó tierra física | | | |
| 26 | Se colocó extintor en el área | | | |
| 27 | El funcionamiento de la torre es adecuado | | | |

| DOCUMENTOS DE VUELOS CARGUEROS Y COURIER | | SI | NO | OBSERVACIONES |
|--|--|----|----|---------------|
| 28 | Plan de vuelo | | | |
| 29 | Declaración General | | | |
| 30 | Manifiestos de exportación e Importación | | | |
| 31 | Peso y balance | | | |

Nombre y Firma del SOA a Cargo de la Operación:

ADJUNTO IV



OPS-AILA-05
Rev. 01

ASIGNACION DE POSICIONES EN PLATAFORMAS

Guatemala _____ de _____ del _____

| Datos de la Linea Aerea de Carga/Courier | |
|---|----------|
| Nombre de la Empresa: | |
| Nombre del Supervisor de Turno que Solicita Posicion para la Operación: | |
| Telefono: | Celular: |
| Datos de la Aeronave | |
| Matricula de la Aeronave: | |
| Tipo de Aeronave: | |
| Ruta: | |
| Hora Estimada de Llegada: | |
| Empresa que Prestara Servicios en Tierra: | |
| Tiempo Estimado del Servicio: | |

Firma del Solicitante
Sello de la Empresa

SECCION SUPERVISOR DE OPERACIONES AÉREAS

Posicion Asignada: _____ Rampa: _____

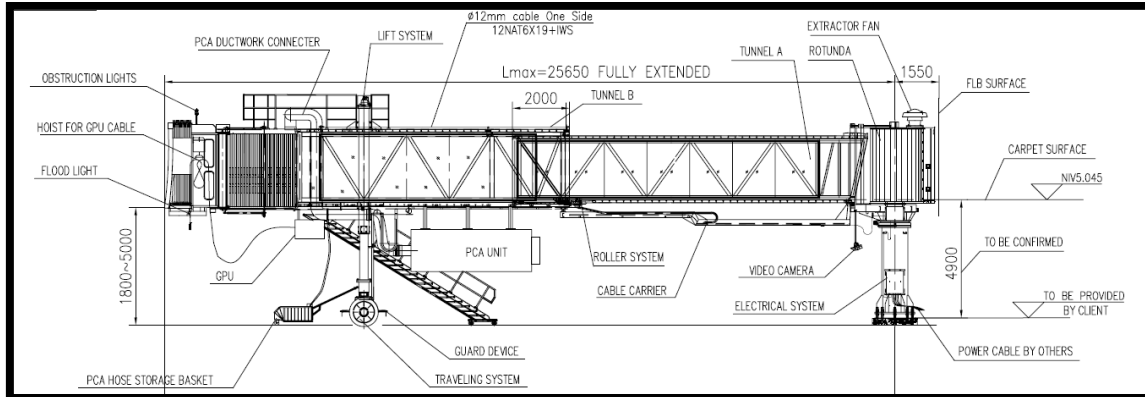
Nombre del Supervisor de Turno que Asigno Posicion:

_____ Grupo: _____

Firma del SOA
Sello

ADJUNTO V

ESTUDIO DE POSICIONES DE MUELLES DE ABORDAJE AILA



ESTUDIO DE LAS POSICIONES 3 A 6

El grupo de puestos situado en la parte central del edificio, posiciones 3 a 6, consta de un total de 6 posiciones (al ser la nº 3 y la nº5 dobles).

Por su posición serán las de uso más frecuente, ya que admiten mayor mezcla de aeronaves, están más próximas a los accesos a la calle de rodaje y más próximas al edificio central. Estas 6 posiciones no son independientes, existiendo ciertas restricciones dependiendo de la categoría de las aeronaves utilizadas.

Los puestos 3 y 5, pueden ser utilizados para aeronaves de categoría D ó E con dos pasarelas sirviendo cada puesto, lo que permite disminuir el tiempo de embarque y/o desembarque. En el caso de aeronaves tipo C los puestos 3 y 5 se pueden desdoblar en 3A, 3B y 5A y 5B, pudiendo servir a 4 aeronaves tipo C.

El puesto número 4 puede servir aeronaves tipo E ó menores. Sin embargo, no es compatible el uso de la posición 4 con una aeronave E y el uso de las posiciones 3A y 5B.

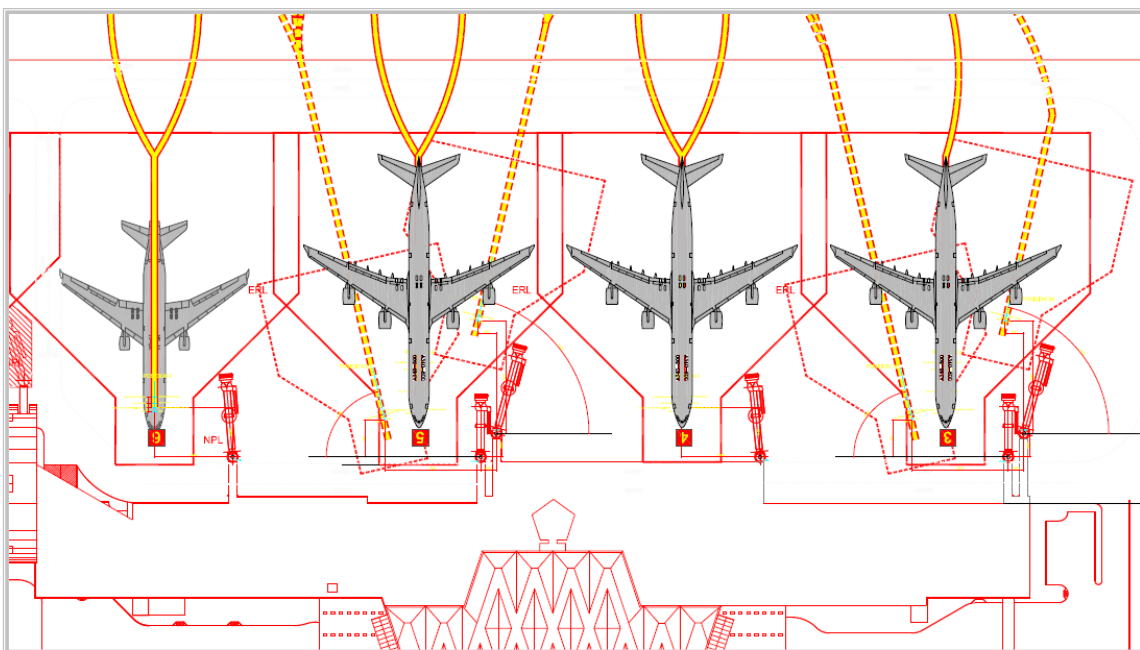
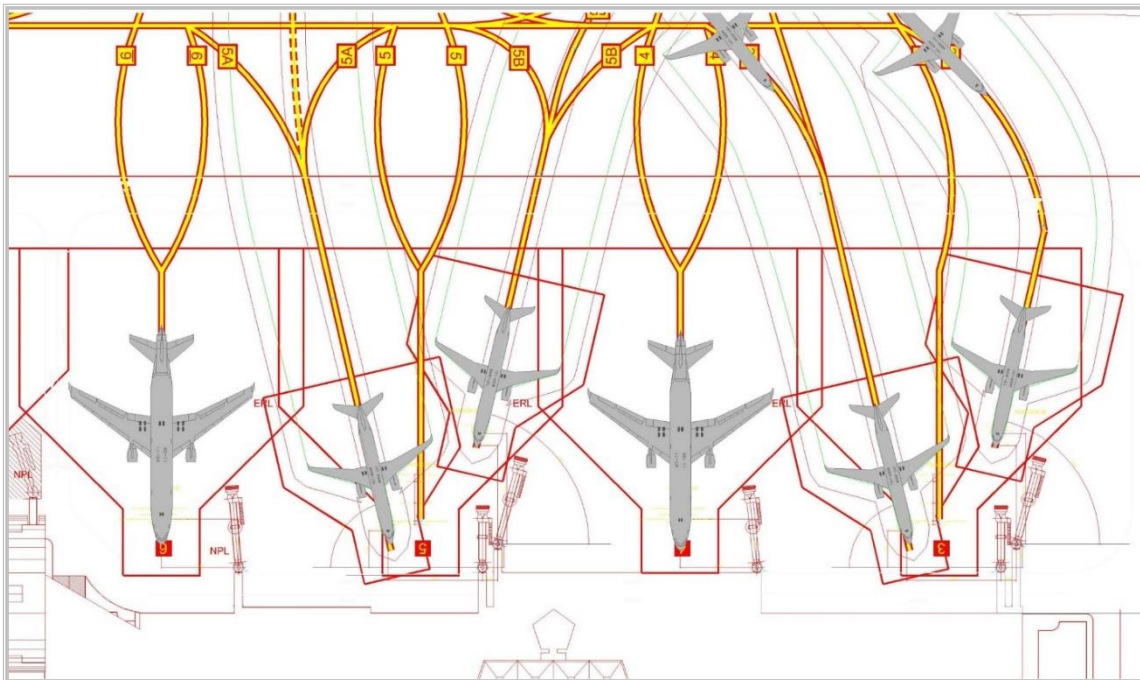
El puesto número 6 puede servir aeronaves tipo D o menores, por lo que es independiente al resto de posiciones.

Por lo tanto, hay dos configuraciones de máximo uso de los puentes 3 a 6 serían:

Opción nº1: 6 Aeronaves, (4 CAT C y 2 CAT D).

Opción nº 2: 4 Aeronaves, (1 CAT D y 3 CAT E).

Ambas opciones se han dibujado sobre los planos originales (REF 3).

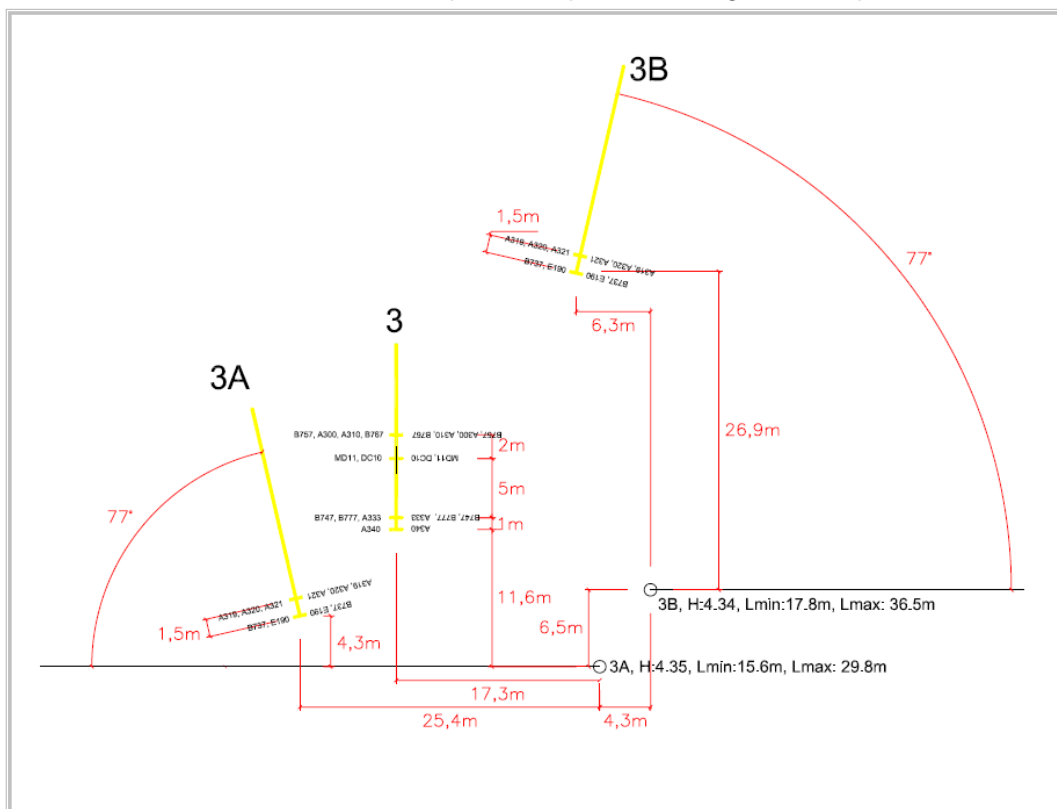


PUESTO 3A

- Aeronaves tipo C: A218, A319, A320, B737 y E 190 (este último incluido a solicitud del proyecto).
- Distancia puerta-rotonda: varía entre 24 y 26 m, dependiendo de la aeronave, en todo caso dentro del rango de alcance de la rotonda correspondiente (de 15.6m 29.8m).
- La altura de puerta varía dependiendo de la aeronave, en todo caso el valor más crítico para las aeronaves consideradas es de 2.46m.
- Considerando que la altura de la rotonda es de 4.35m, se obtienen pendiente máxima de 8%, lo cual se considera ACEPTABLE.
- El uso de 3A penaliza 4, limitando la categoría de esta a D.

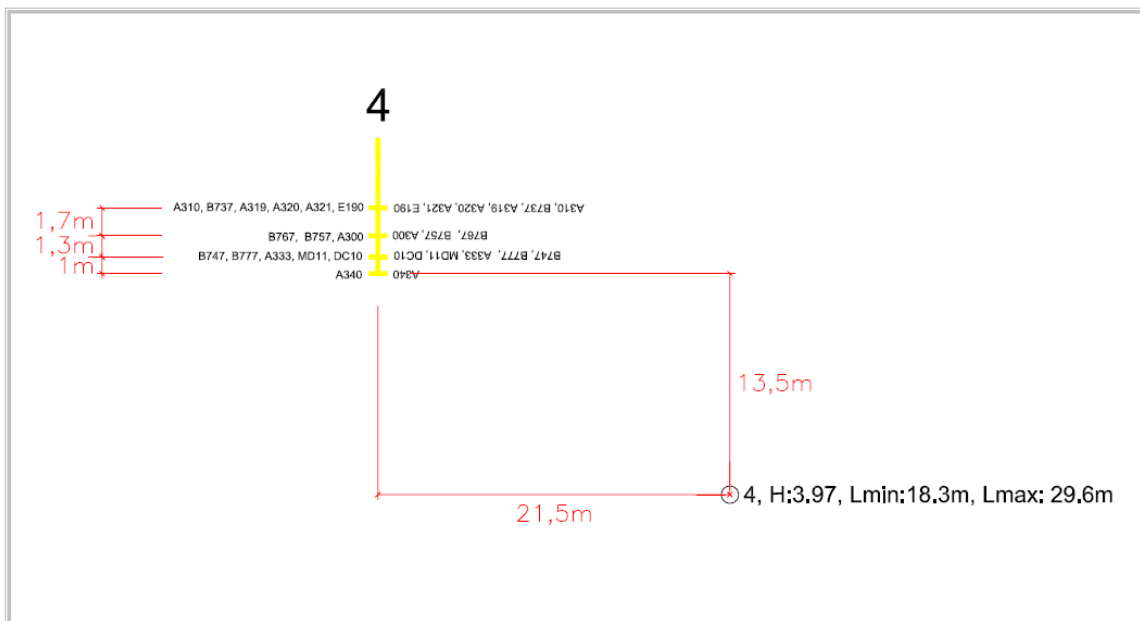
PUESTO 3B

- Aeronaves tipo C: A218, A319, A320, B737 y E 190 (este último incluido a solicitud del proyecto).
- Distancia puerta-rotonda: varía entre 27 y 30 m, dependiendo de la aeronave, en todo caso dentro del rango de alcance de la rotonda correspondiente (de 17.8m 36.5m).
- La altura de puerta varía dependiendo de la aeronave, en todo caso el valor más crítico para las aeronaves consideradas es de 2.46m.
- Considerando que la altura de la rotonda es de 4.34m, se obtienen pendientes máximas de 7%, lo cual se considera ACEPTABLE.
- El uso de 3B con aeronaves tipo C, no penaliza ninguna otra posición.



PUESTO 4

- Aeronaves tipo C: A218, A319, A320 y B737. Aeronaves tipo D: A300, A310, B757, B767, MD11 y DC10. Aeronaves tipo E: A330-300, A340, B777 y B747.
- Distancia puerta-rotonda: varía entre 22 y 26 m, dependiendo de la aeronave, en todo caso dentro del rango de alcance de la rotonda correspondiente (de 18.3m 29.6m).
- La altura de puerta varía dependiendo de la aeronave, en todo caso el valor más crítico para las aeronaves consideradas es de 4.96m.
- Considerando que la altura de la rotonda es de 3.97m, se obtienen pendiente máxima de **8%**, lo cual se considera **ACEPTABLE**.
- El uso de 4 con aeronaves tipo D, es compatible con posiciones 3A y 5B, el uso de la posición 4 con aeronaves tipo E, anula uso de posiciones 3A y 5B.

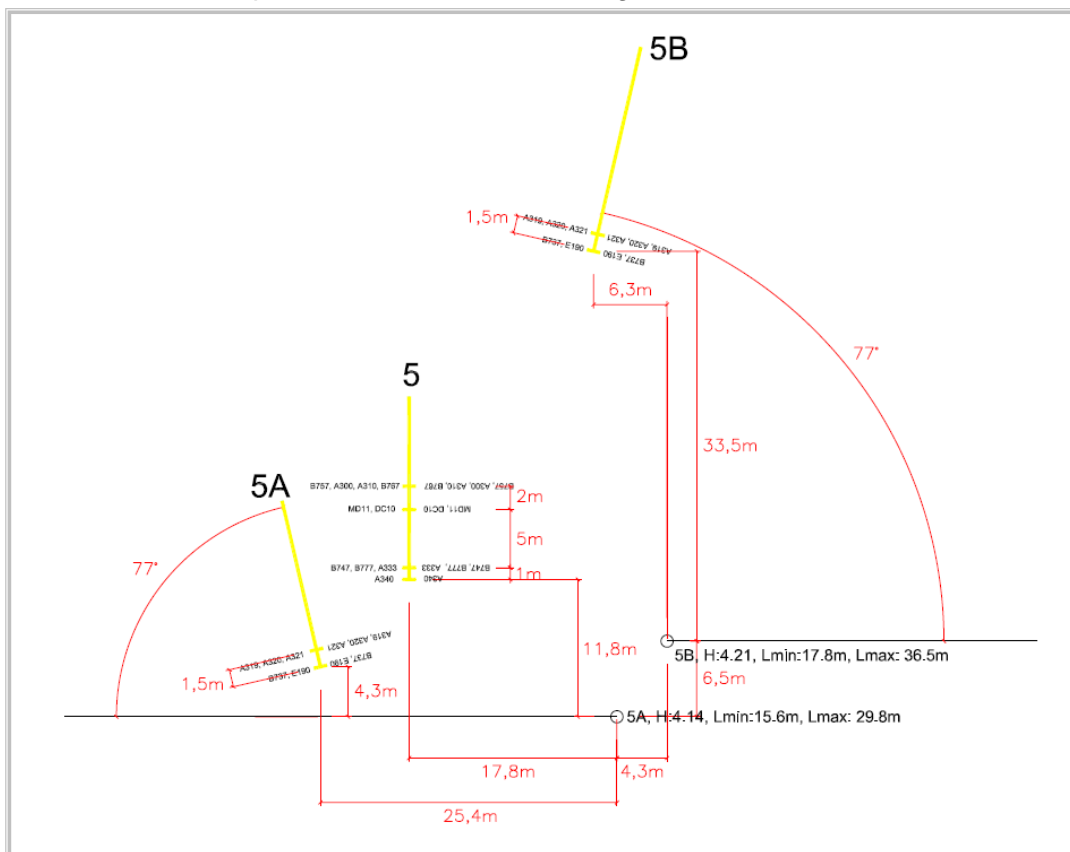


PUESTO 5

- Aeronaves tipo C: A218, A319, A320, B737 y E 190 (este último incluido a solicitud del proyecto).
- Distancia puerta-rotonda: varía entre 24 y 26 m, dependiendo de la aeronave, en todo caso dentro del rango de alcance de la rotonda correspondiente (de 15.6m 29.8m).
- La altura de puerta varía dependiendo de la aeronave, en todo caso el valor más crítico para las aeronaves consideradas es de 2.46m.
- Considerando que la altura de la rotonda es de 4.14m, se obtienen pendiente máxima de 8%, lo cual se considera ACEPTABLE.
- El uso de 5A con aeronaves tipo C, no penaliza ninguna otra posición.

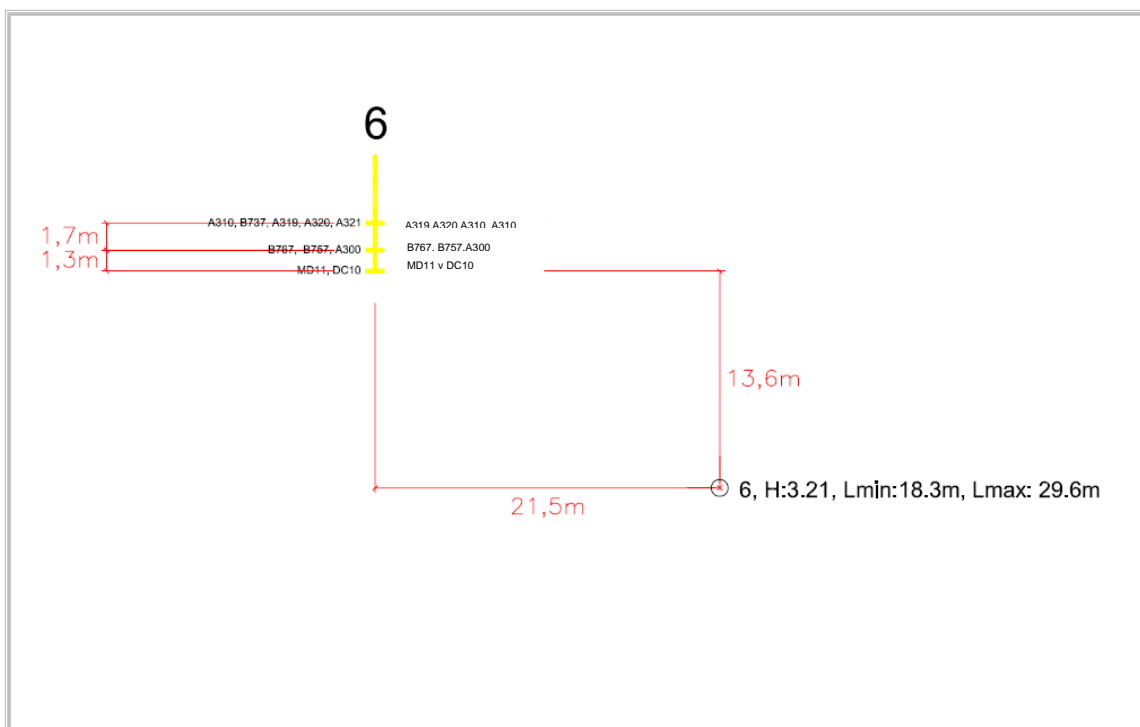
PUESTO 5B

- Aeronaves tipo C: A218, A319, A320, B737 y E 190 (este último incluido a solicitud del proyecto).
- Distancia puerta-rotonda: varía entre 33 y 35 m, dependiendo de la aeronave, en todo caso dentro del rango de alcance de la rotonda correspondiente (de 17.8m 36.5m).
- La altura de puerta varía dependiendo de la aeronave, en todo caso el valor más crítico para las aeronaves consideradas en de 2.46m.
- Considerando que la altura de la rotonda es de 4.21m, se obtienen pendientes máximas de 7%, lo cual se considera ACEPTABLE.
- El uso de 5B penaliza 4, limitando la categoría de esta a D.



PUESTO 6

- Aeronaves tipo C:A218,A319,A320 y B737
- Aeronaves tipo D: A300, A310, B757, B767, MD11 y DC10. (Siempre y cuando no estén ocupadas las posiciones de al lado)
- Aeronaves tipo E: A330-300, A340, B777 y B747.(
- Distancia puerta-rotonda: varía entre 22 y 26 m, dependiendo de la aeronave, en todo caso dentro del rango de alcance de la rotonda correspondiente (de 18.3m 29.6m).
- La altura de puerta varía dependiendo de la aeronave, en todo caso el valor más crítico para las aeronaves consideradas es de 4.47m.
- Considerando que la altura de la rotonda es de 3.21m, se obtienen pendiente máxima de 6%, lo cual se considera ACEPTABLE.
- El uso de la posición 6 es independiente al resto de posiciones por lo que no tiene ninguna restricción de uso.



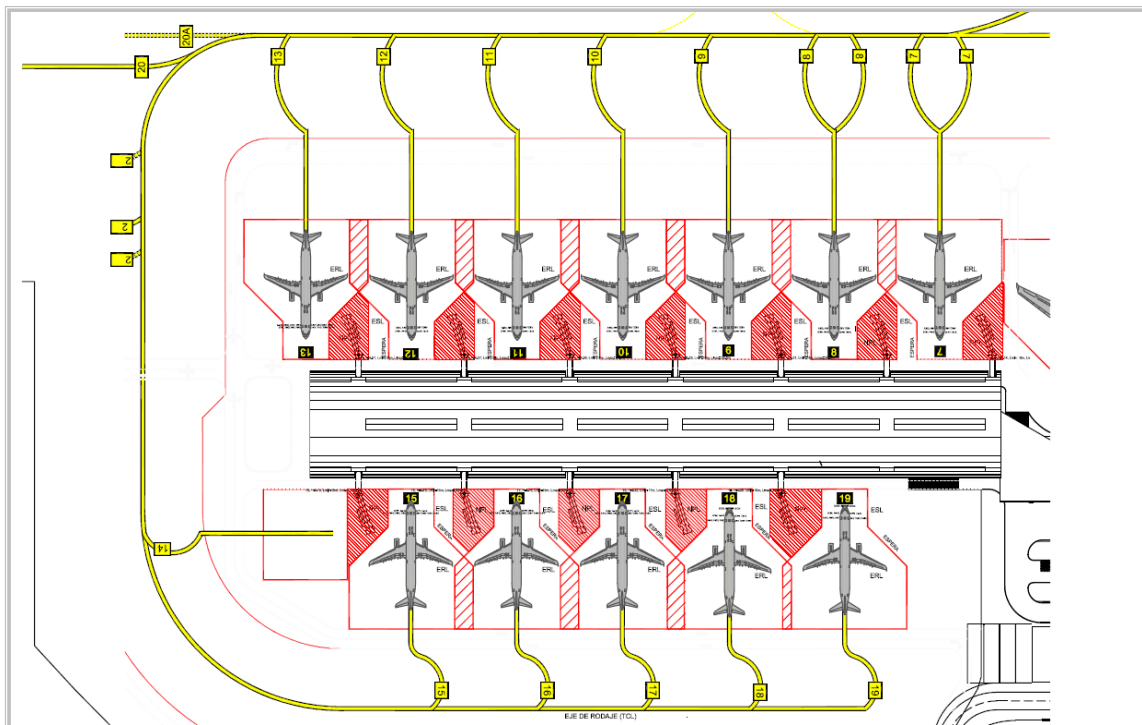
ESTUDIO DE LAS POSICIONES 7 AL 19

El grupo de puestos situado en la parte norte del edificio, posiciones 7 a 19, consta de un total de 12 posiciones con muelle de abordaje y 1 posición remota (posición 14).

Estas 13 posiciones son independientes, por lo que pueden ser utilizadas simultáneamente en su totalidad.

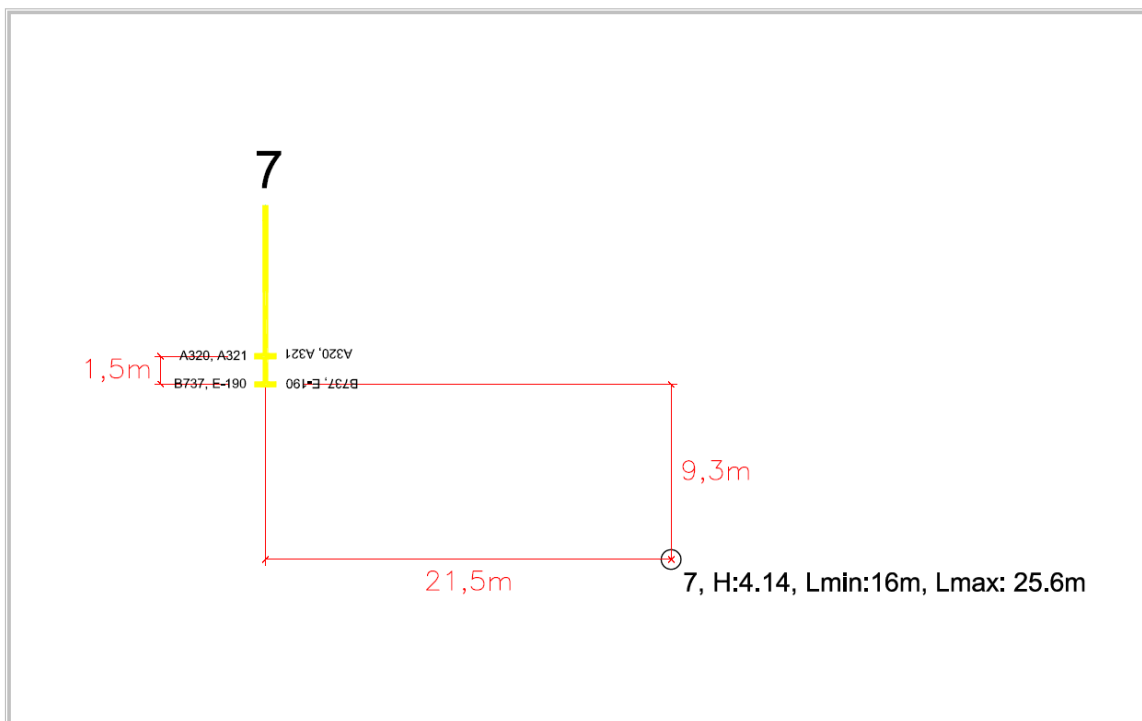
Los puestos 7 a 19, exceptuando la posición 14 pueden ser utilizados para aeronaves de categoría C

Por lo tanto, hay una configuración de máximo uso de los puentes 7 a 19 el cual se ha dibujado sobre los planos originales (REF 3).



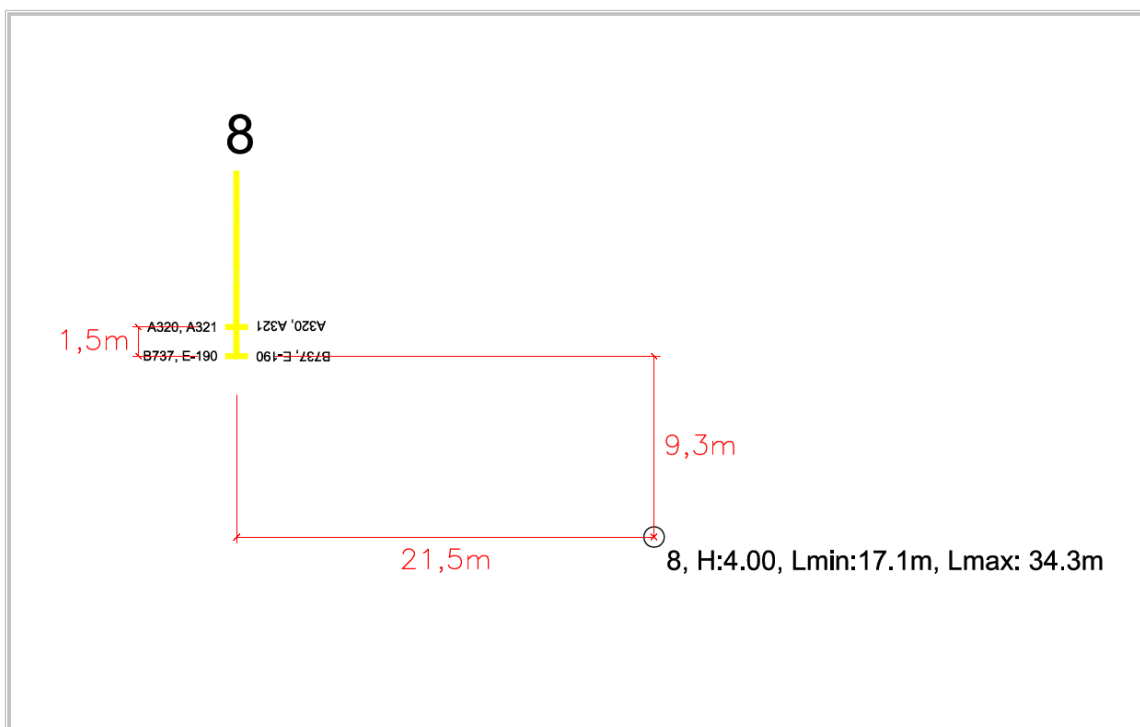
PUESTO 7

- Aeronaves tipo C: A320, A321, B737, B737-MAX y E 190 (este último incluido a solicitud del proyecto).
- Distancia puerta-rotonda: varía entre 21 y 23 m, dependiendo de la aeronave, en todo caso dentro del rango de alcance de la rotonda correspondiente (de 16m a 25.6m).
- La altura de puerta varía dependiendo de la aeronave, en todo caso el valor más crítico para las aeronaves consideradas es de 2.46m.
- Considerando que la altura de la rotonda es de 4.14m, se obtienen pendiente máxima de 9%, lo cual se considera **ACEPTABLE**.



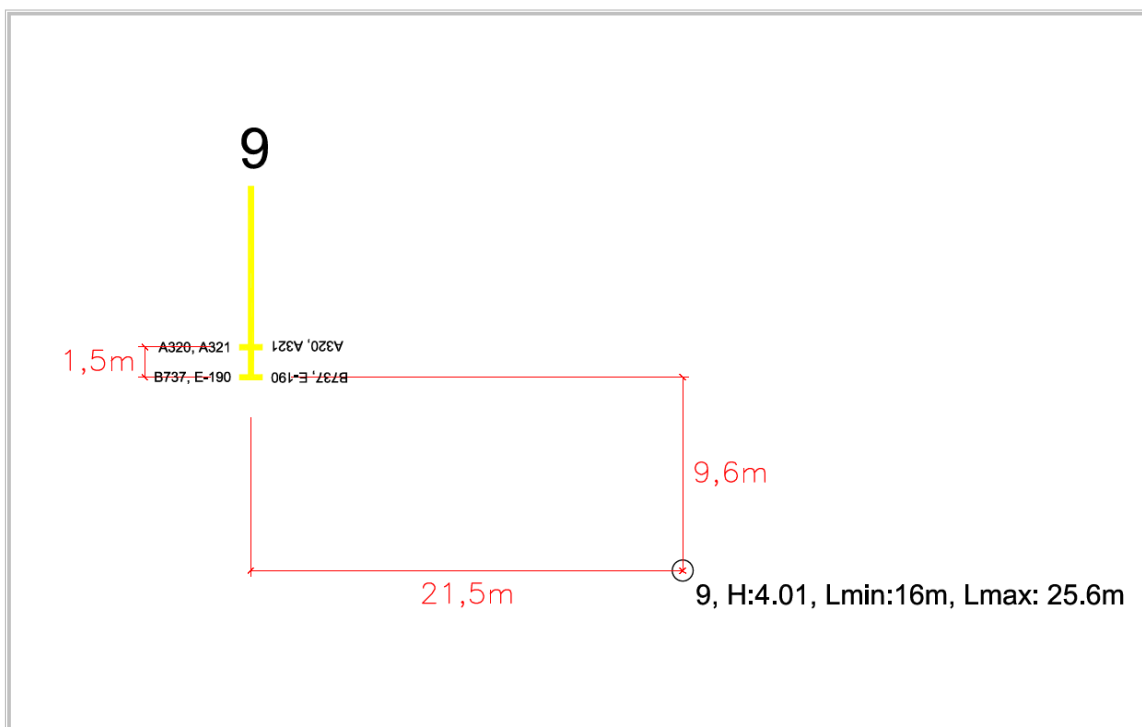
PUESTO 8

- Aeronaves tipo C: A218, A319, A320 Y B737.
- Aeronaves tipo D: A300, A310, B757, MD11 Y DC10 (Siempre Y cuando no estén ocupadas las posiciones de al lado).
- Aeronaves tipo E: a330-300, A340, B777 y B747. (Siempre Y cuando no estén ocupadas las posiciones de al lado).
- Distancia puerta-rotonda: varía entre 21 y 23 m, dependiendo de la aeronave, en todo caso dentro del rango de alcance de la rotonda correspondiente (de 17.4m 34.3m).
- La altura de puerta varía dependiendo de la aeronave, en todo caso el valor más crítico para las aeronaves consideradas es de 2.46m.
- Considerando que la altura de la rotonda es de 4.00m, se obtienen pendiente máxima de 7%, lo cual se considera **ACEPTABLE**.



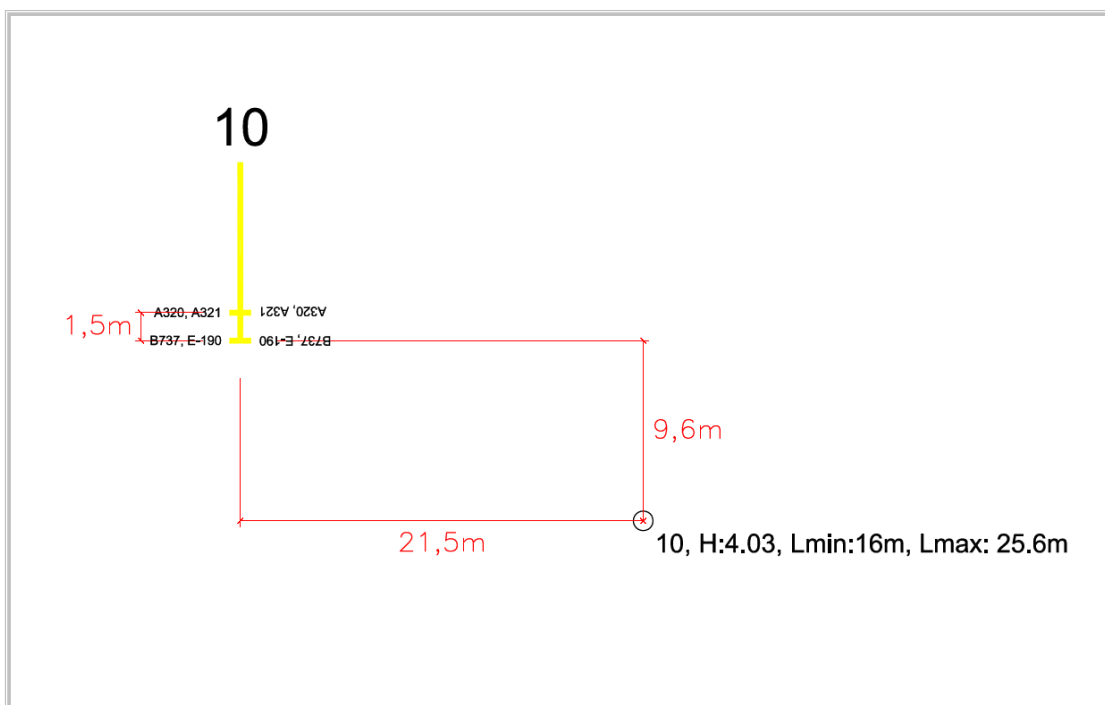
PUESTO 9

- Aeronaves tipo C: A320, A321, B737 y E 190 (este último incluido a solicitud del proyecto).
- Distancia puerta-rotonda: varía entre 21 y 23 m, dependiendo de la aeronave, en todo caso dentro del rango de alcance de la rotonda correspondiente (de 16m a 25.6m).
- La altura de puerta varía dependiendo de la aeronave, en todo caso el valor más crítico para las aeronaves consideradas es de 2.46m.
- Considerando que la altura de la rotonda es de 4.01m, se obtienen pendiente máxima de 9%, lo cual se considera **ACEPTABLE**.



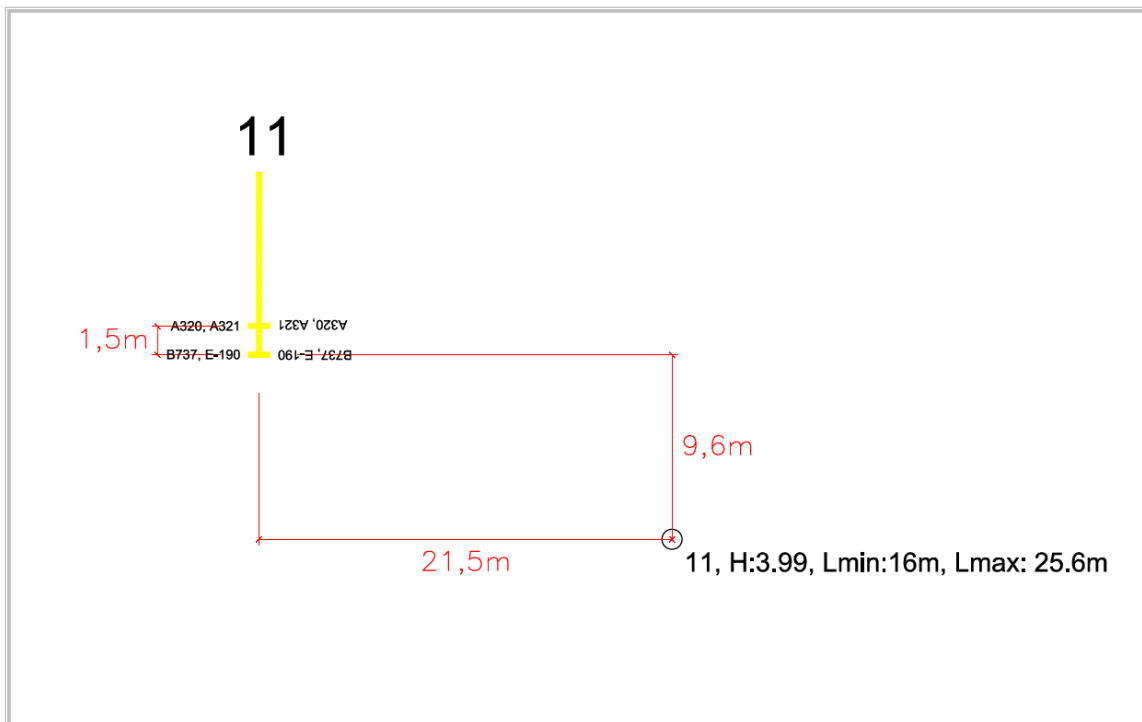
PUESTO 10

- Aeronaves tipo C: A320, A321, B737, B737-MAX y E 190 (este último incluido a solicitud del proyecto).
- Distancia puerta-rotonda: varía entre 21 y 23 m, dependiendo de la aeronave, en todo caso dentro del rango de alcance de la rotonda correspondiente (de 16m 25.6m).
- La altura de puerta varía dependiendo de la aeronave, en todo caso el valor más crítico para las aeronaves consideradas es de 2.46m.
- Considerando que la altura de la rotonda es de 4.03m, se obtienen pendiente máxima de 9%, lo cual se considera **ACEPTABLE**.



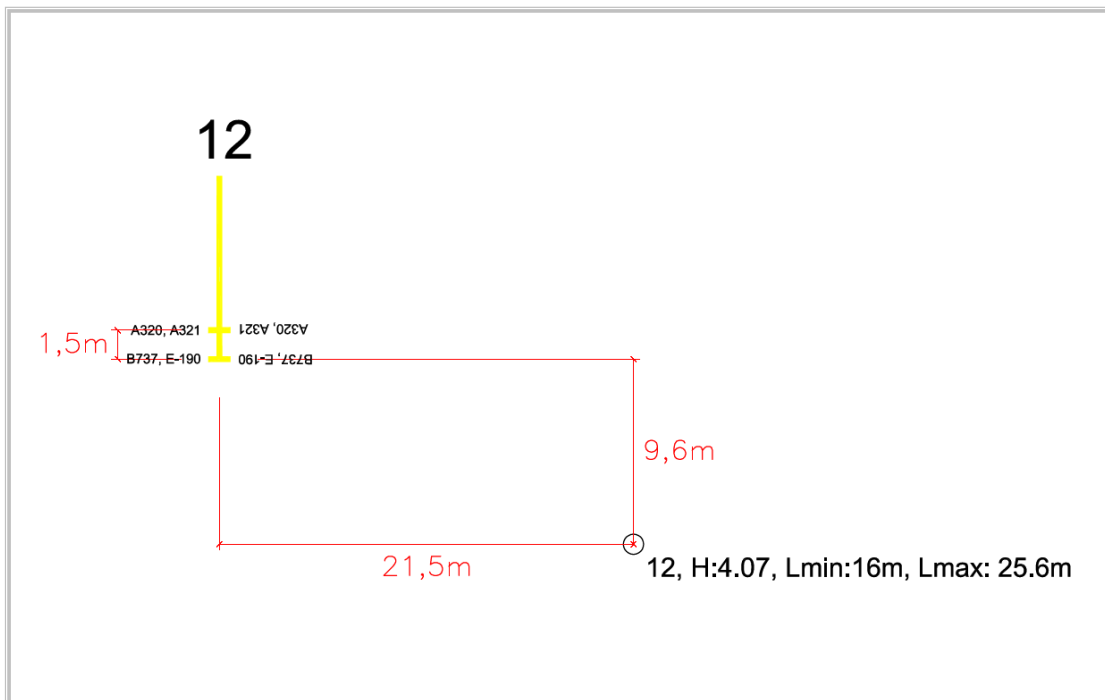
PUESTO 11

- Aeronaves tipo C: A320, A321, B737 y E 190 (este último incluido a solicitud del proyecto).
- Distancia puerta-rotonda: varía entre 21 y 23 m, dependiendo de la aeronave, en todo caso dentro del rango de alcance de la rotonda correspondiente (de 16m a 25.6m).
- La altura de puerta varía dependiendo de la aeronave, en todo caso el valor más crítico para las aeronaves consideradas es de 2.46m.
- Considerando que la altura de la rotonda es de 3.99m, se obtienen pendiente máxima de 9%, lo cual se considera **ACEPTABLE**.



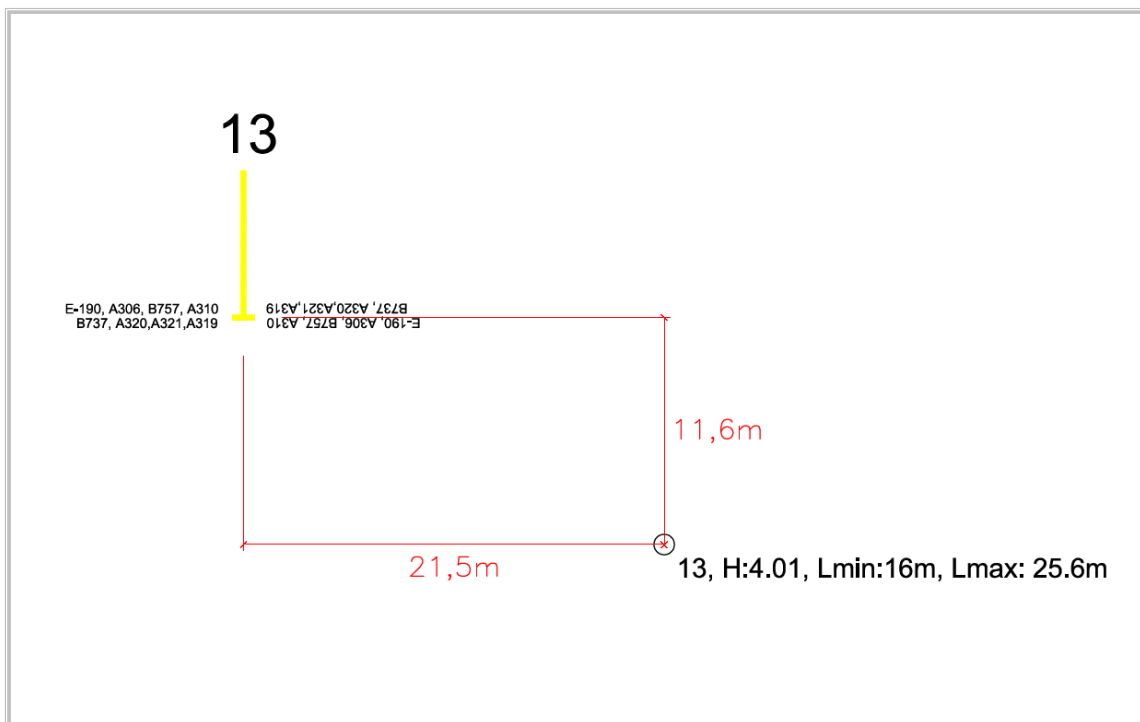
PUESTO 12

- Aeronaves tipo C: A320, A321, B737 y E 190 (este último incluido a solicitud del proyecto).
- Distancia puerta-rotonda: varía entre 21 y 23 m, dependiendo de la aeronave, en todo caso dentro del rango de alcance de la rotonda correspondiente (de 16m a 25.6m).
- La altura de puerta varía dependiendo de la aeronave, en todo caso el valor más crítico para las aeronaves consideradas es de 2.46m.
- Considerando que la altura de la rotonda es de 4.07m, se obtienen pendiente máxima de 9%, lo cual se considera **ACEPTABLE**.



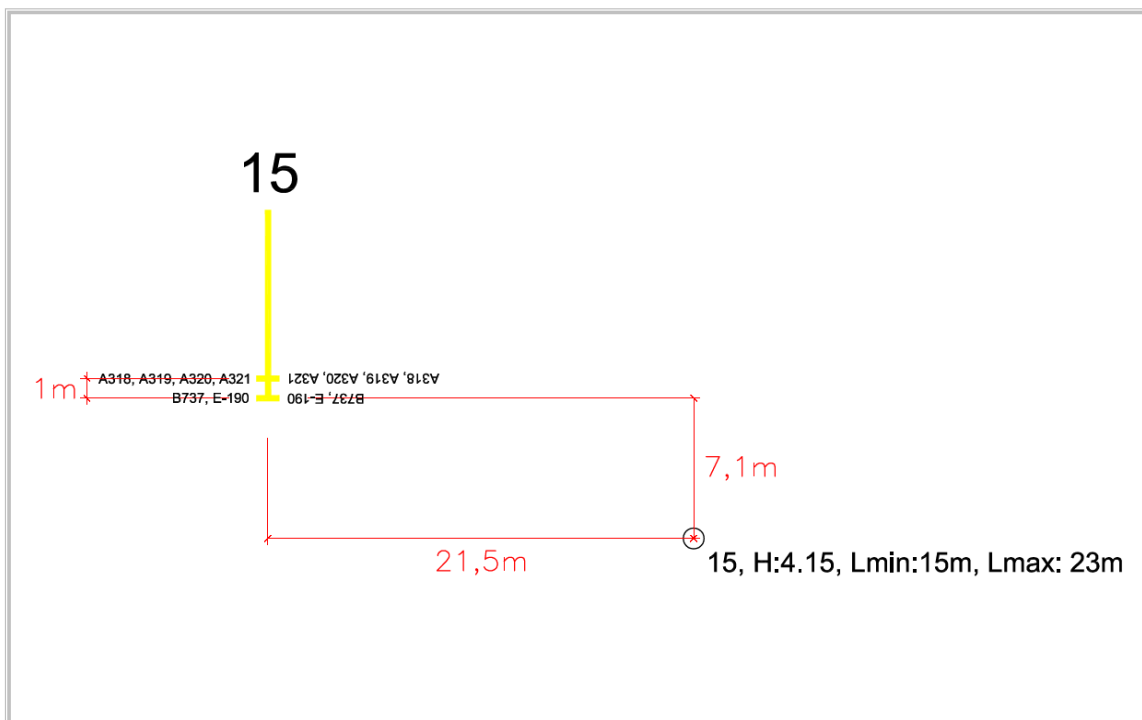
PUESTO 13

- Aeronaves tipo C: A218, A319, A320 Y B737.
- Aeronaves tipo D: A300, A310, B757, MD11 Y DC10 (Siempre Y cuando no estén ocupadas las posiciones de al lado).
- Aeronaves tipo E: a330-300, A340, B777 y B747. (Siempre Y cuando no estén ocupadas las posiciones de al lado).
- Distancia puerta-rotonda: varía entre 21 y 23 m, dependiendo de la aeronave, en todo caso dentro del rango de alcance de la rotonda correspondiente (de 16m 25.6m).
- La altura de puerta varía dependiendo de la aeronave, en todo caso el valor más crítico para las aeronaves consideradas es de 2.46m.
- Considerando que la altura de la rotonda es de 4.01m, se obtienen pendiente máxima de 9%, lo cual se considera **ACEPTABLE**.



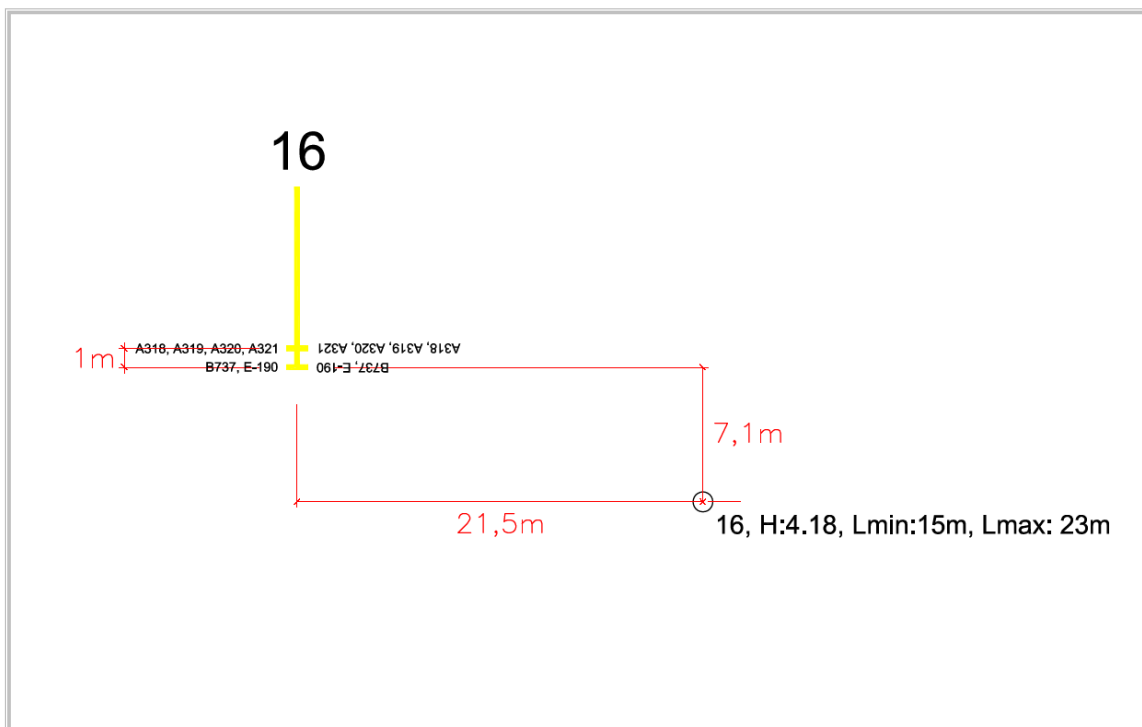
PUESTO 15

- Aeronaves tipo C: A318, A319, A320, A321, B737 y E 190 (este último incluido a solicitud del proyecto).
- Distancia puerta-rotonda: varía entre 21 y 23 m, dependiendo de la aeronave, en todo caso dentro del rango de alcance de la rotonda correspondiente (de 15m a 23m).
- La altura de puerta varía dependiendo de la aeronave, en todo caso el valor más crítico para las aeronaves consideradas es de 2.46m.
- Considerando que la altura de la rotonda es de 4.15m, se obtienen pendiente máxima de 10%, lo cual se considera **ACEPTABLE**.



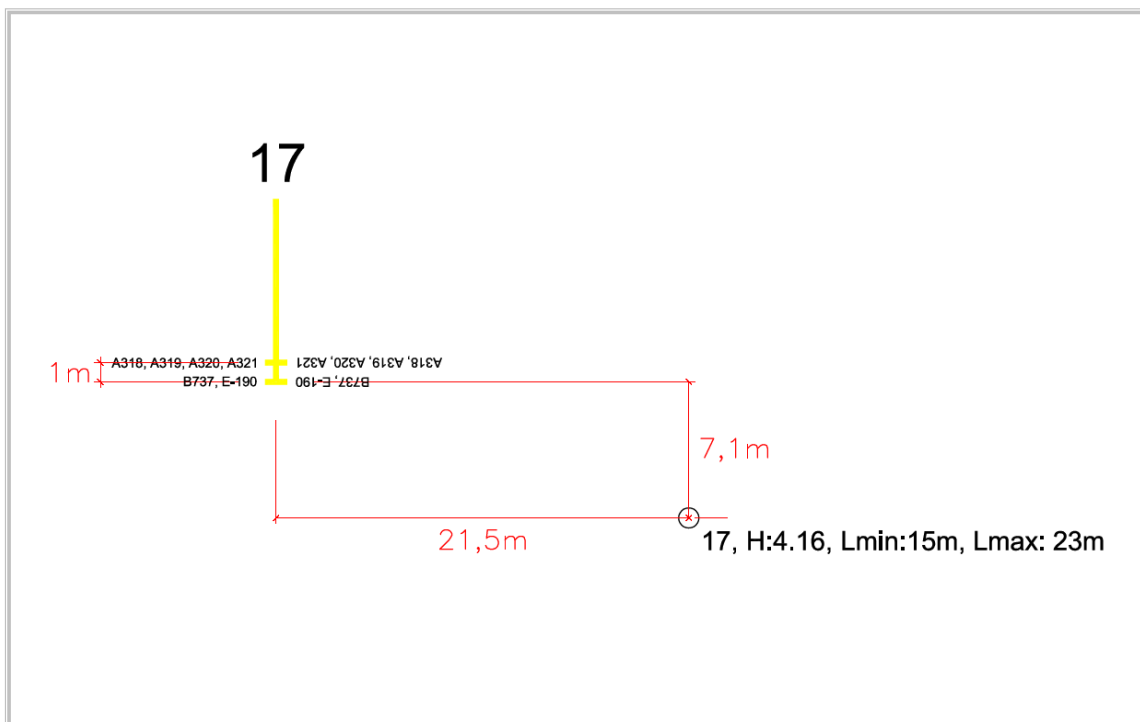
PUESTO 16

- Aeronaves tipo C: A318, A319, A320, A321, B737 y E 190 (este último incluido a solicitud del proyecto).
- Distancia puerta-rotonda: varía entre 21 y 23 m, dependiendo de la aeronave, en todo caso dentro del rango de alcance de la rotonda correspondiente (de 15m 23m).
- La altura de puerta varía dependiendo de la aeronave, en todo caso el valor más crítico para las aeronaves consideradas es de 2.46m.
- Considerando que la altura de la rotonda es de 4.18m, se obtienen pendiente máxima de 10%, lo cual se considera **ACEPTABLE**.



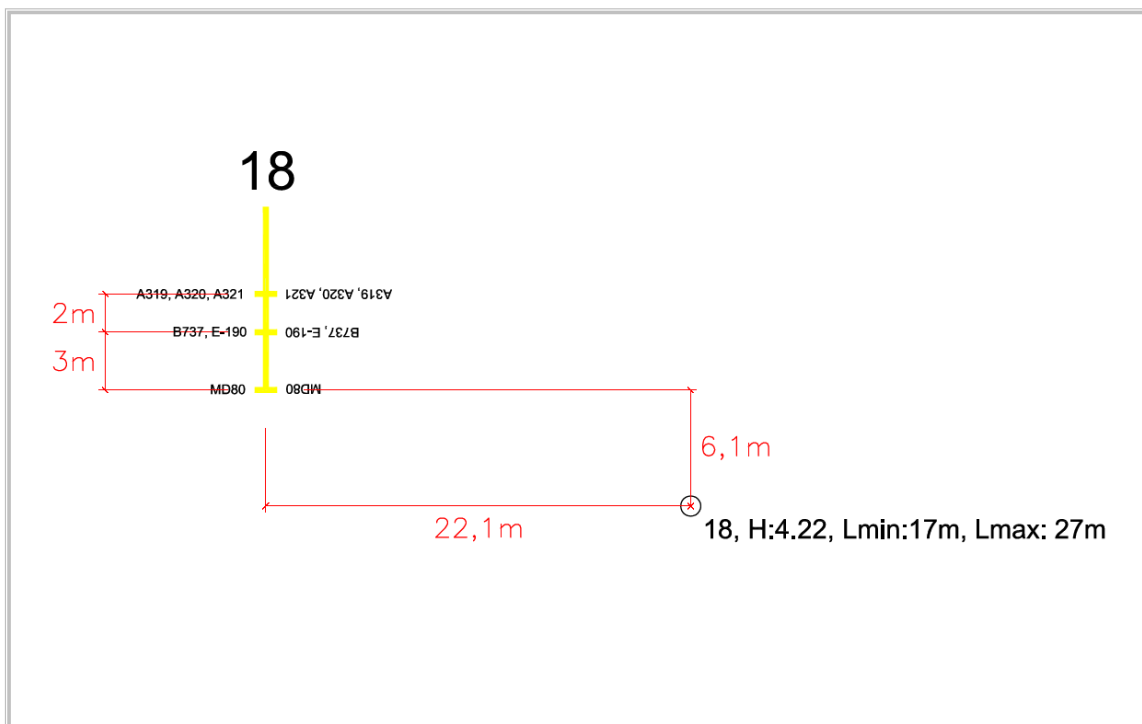
PUESTO 17

- Aeronaves tipo C: A318, A319, A320, A321, B737 y E 190 (este último incluido a solicitud del proyecto).
- Distancia puerta-rotonda: varía entre 21 y 23 m, dependiendo de la aeronave, en todo caso dentro del rango de alcance de la rotonda correspondiente (de 15m a 23m).
- La altura de puerta varía dependiendo de la aeronave, en todo caso el valor más crítico para las aeronaves consideradas es de 2.46m.
- Considerando que la altura de la rotonda es de 4.16m, se obtienen pendiente máxima de 10%, lo cual se considera **ACEPTABLE**.



PUESTO 18

- Aeronaves tipo C: A319, A320, A321, MD80, B737 y E 190 (este último incluido a solicitud del proyecto).
- Distancia puerta-rotonda: varía entre 22 y 27 m, dependiendo de la aeronave, en todo caso dentro del rango de alcance de la rotonda correspondiente (de 17m 27m).
- La altura de puerta varía dependiendo de la aeronave, en todo caso el valor más crítico para las aeronaves consideradas es de 2.46m.
- Considerando que la altura de la rotonda es de 4.22m, se obtienen pendiente máxima de 9%, lo cual se considera **ACEPTABLE**.



PUESTO 19

- Aeronaves tipo C: A319, A320, A321, MD80, B737 y E 190 (este último incluido a solicitud del proyecto).
- Distancia puerta-rotonda: varía entre 22 y 27 m, dependiendo de la aeronave, en todo caso dentro del rango de alcance de la rotonda correspondiente (de 19m 31m).
- La altura de puerta varía dependiendo de la aeronave, en todo caso el valor más crítico para las aeronaves consideradas es de 2.46m.
- Considerando que la altura de la rotonda es de 4.20m, se obtienen pendiente máxima de 8%, lo cual se considera **ACEPTABLE**.

