

1. INDICADOR DE LUGAR-NOMBRE DEL AERODROMO
AERODROME LOCATION INDICATOR - NAME

GCLP - GRAN CANARIA

2. DATOS GEOGRÁFICOS Y DE ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO

AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA

ARP: 275555N 0152312W. Ver AD 2-GCLP ADC.

Distancia y dirección desde la ciudad: 19 km S.

Elevación: 24 m / 77 ft.

Ondulación geoid: 43.90 m ± 0.10 m. (1)

Temperatura de referencia: 28°C.

Temperatura baja media: 18°C.

Declinación magnética: 4° W (2020).

Cambio anual: 9.6' E.

Administración AD: CIV: Aena.

MIL: Ejército del Aire y del Espacio.

Dirección: CIV: Aeropuerto de Gran Canaria, 35230 Las Palmas.

MIL: Base Aérea de Gando. 35230 - Telde (Las Palmas).

TEL: CIV: +34-928 579 000.

FAX: CIV: +34-928 579 117.

MIL: +34-928 328 300.

MIL: +34-928 328 296.

AFTN: GCLP

E-mail: Información general: lpainfo@aena.es

Consultas específicas aeronáuticas: lpaopestructura@aena.es y

lpaopsita@aena.es.

Tránsito autorizado: IFR/VFR. (2)

Observaciones: SITA: LPAAPYF.

(1) Para todos los puntos del AD.

(2) Debido a razones de capacidad de tráfico los vuelos VFR con origen o destino GCLP podrán no ser autorizados en horas de alta demanda de tráfico IFR.

Las operaciones VFR con destino/salida el Aeropuerto de Gran Canaria se deberán coordinar consultando con al menos dos días de antelación la programación prevista de vuelos a través de la dirección LPAopprog@aena.es y se informará de las ventanas previstas de operación por e-mail a las direcciones: gclp_atssup@enaire.es, lpaopestructura@aena.es y lpaopcpo@aena.es con una antelación superior a 24 HR, para que se analice la viabilidad de las operaciones, que no podrán coordinarse (slot previo al plan de vuelo) sin la confirmación por parte del aeropuerto.

Excepto: vuelos hospital, SAR, emergencias y de Estado.

ARP: 275555N 0152312W. See AD 2-GCLP ADC.

Distance and direction from the city: 19 km S.

Elevation: 24 m / 77 ft.

Geoid undulation: 43.90 m ± 0.10 m. (1)

Reference temperature: 28°C.

Low average temperature: 18°C.

Magnetic variation: 4° W (2020).

Annual change: 9.6' E.

AD administration: CIV: Aena.

MIL: Ejército del Aire y del Espacio.

Address: CIV: Aeropuerto de Gran Canaria, 35230 Las Palmas.

MIL: Base Aérea de Gando. 35230 - Telde (Las Palmas).

TEL: CIV: +34-928 579 000.

FAX: CIV: +34-928 579 117.

MIL: +34-928 328 300.

MIL: +34-928 328 296.

AFTN: GCLP

E-mail: General information: lpainfo@aena.es

Specific aeronautical queries: lpaopestructura@aena.es and

lpaopsita@aena.es

Approved traffic: IFR/VFR. (2)

Remarks: SITA: LPAAPYF.

(1) For all AD points.

(2) For reasons of traffic capacity, VFR flights originating from or with destination in GCLP may not be granted authorisation during hours of high IFR traffic demand.

VFR operations with arrival at/departure from Gran Canaria Airport must be coordinated by consulting the flight schedule at least two days in advance via the e-mail address LPAopprog@aena.es, and information regarding planned operational windows shall be communicated by e-mail at the following addresses: gclp_atssup@enaire.es, lpaopestructura@aena.es and lpaopcpo@aena.es more than 24 HR in advance, so that the feasibility of the operations may be analysed, which may not be coordinated (slot prior to flight plan) without confirmation from the airport.

Except: hospital, SAR, emergency and State flights.

3. HORARIO DE OPERACIÓN

OPERATIONAL HOURS

Aeropuerto: H24. (1)

Aduanas e Inmigración: H24.

Servicios médicos y de sanidad: Ver GEN 1.4.

AIS/ARO: H24. (2)

OPV: H24.

Información MET: H24.

ATS: H24.

Abastecimiento de combustible: H24.

Asistencia en tierra: H24.

Seguridad: H24.

Deshielo: No.

Observaciones:

(1) Aeronaves de Estado/militares extranjeras solicitarán PPR con al menos 72 horas de antelación, en horario de lunes a viernes de 0730 a 1400 LT, a la dirección AFTN: GCLPYXYX. En caso de no disponer de dicho sistema, lo solicitarán por FAX (+34-928 328 296), o a la dirección de correo electrónico: pvuelosgando@mde.es.

Plataforma militar: operaciones aeronaves militares con mercancía peligrosa y sistema de frenado para aeronaves militares. Ver casilla 20 "Reglamentación Local".

(2) Oficina ARO Centralizada zona geográfica 15.

TEL: +34-918 603 570.

+34-672 344 494 (solo en contingencia de comunicaciones).

E-mail: arocentralizada@enaire.es

Dirección AFTN gestión Plan Vuelo GCLP: GCLPZPX.

Oficina AIO Centralizada - Oficina NOTAM Internacional

TEL: +34-913 213 137/138

E-mail: unof@enaire.es

Airport: H24. (1)

Customs and Immigration: H24.

Health and Sanitation: See GEN 1.4.

AIS/ARO: H24. (2)

OPV: H24.

MET briefing: H24.

ATS: H24.

Fuelling: H24.

Handling: H24.

Security: H24.

De-icing: No.

Remarks:

(1) Foreign State/military aircraft will request PPR at least 72 hours in advance, Monday to Friday from 0730 to 1400 (LT), from the AFTN address: GCLPYXYX. If this means is not available, it will be requested via FAX (+34-928 328 296), or to the e-mail: pvuelosgando@mde.es.

Military apron: military operations of aircraft carrying dangerous goods and arresting systems for military aircraft. See Item 20 "Local Regulations".

(2) Centralised ARO Office Geographical Area 15.

TEL: +34-918 603 570.

+34-672 344 494 (only in communications contingencies).

E-mail: arocentralizada@enaire.es

GCLP AFTN Address for Flight Plan Management: GCLPZPX.

Centralised AIO Office - International NOTAM Office

TEL: +34-913 213 137/138

E-mail: unof@enaire.es

4. SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO

HANDLING SERVICES AND FACILITIES

Instalaciones para el manejo de carga: MIL: Hasta 8000 kg.

Tipos de combustible: CIV: JET A-1, AVGAS.

MIL: F-34.

Tipos de lubricante: No.

Cargo facilities: MIL: Up to 8000 kg.

Fuel types: CIV: JET A-1, AVGAS.

MIL: F-34.

Oil types: No.

Capacidad de reabastecimiento:

CIV: Terminales Canarias: 1 cisterna 18000 L; 14 L/s.
1 cisterna 45000 L; 50 L/s.
4 dispensers 3000 L; 50 L/s.
4 dispensers 2725 L; 45 L/s.

CMD: 9 dispensers 3488 L/min.
1 cisterna 10000 L.
1 cisterna 18000 L; 1320 L/min.
1 cisterna 35000 L; 2611 L/min.
1 cisterna 44000 L; 2043 L/min.
1 cisterna 60000 L; 3263 L/min.

MIL: 6 cisternas 20000 L; 15 L/s.
1 cisterna 40000 L; 15 L/s.
1 cisterna 35000 L; 15 L/s.

Instalaciones para el deshielo: No.

Espacio disponible en hangar: No.

Instalaciones para reparaciones: No.

Observaciones: MIL: GPU: Unidad de CA (hasta 100 KVA) y CC (hasta 2500 A).

Los agentes de rampa están autorizados a realizar servicios de handling tanto de Aviación General como Comercial.

Agentes de rampa:

- GROUNDFORCE

TEL.: +34-928 579 164

Móvil: +34-662 310 241

E-mail: lpajturnos@groundforce.aero

SITA: LPAGFXH

- MENZIES AVIATION

TEL.: +34-928 578 748

Móvil: +34-620 816 761

+34-608 722 681

+34-680 291 114

E-mail: ops.lpa@menziesaviation.com
ramp.lpa@menziesaviation.com

SITA: LPAMA7X

Aviación General:

- BROK-AIR FBO

Móvil: +34-616 810 849

+34-616 679 011

E-mail: ops@brok-air.com
gclp@brok-air.com

- CANAVIA HANDLING

TEL.: +34-928 939 369

Móvil: +34-646 079 881

E-mail: handling@canavia.es

- UNITED AVIATION SERVICES, S.L.

TEL: +34-913 936 775 (OCC)

Móvil: +34-610 782 243 (H24)

E-mail: ops.lpa@unitedaviation.es

- MELÉNDEZ, S.L.

TEL.: +34-928 579 495

FAX: +34-928 579 570

Móvil: +34-638 783 802

E-mail: lpaops@gmelendez.com

SITA: HDQGMXH

- SWIFTAIR

TEL.: +34-928 579 759

FAX: +34-928 579 760

Móvil: +34-639 244 849

+34-646 512 966

E-mail: lpa.notificacion@swiftair.com

Combustible:

- CMD AEROPUERTOS CANARIOS, S.L.

TEL.: +34-928 574 270

FAX: +34-928 574 316

Móvil: +34-619 891 611

E-mail: lpa@cepsa.com

- TERMINALES CANARIOS, S.L.

TEL.: +34-928 574 326

+34-928 574 864

FAX: +34-928 574 858

Móvil: +34-699 272 879

E-mail: Supervisor.agc@tcanarios.com

Agentes handling de mantenimiento de aeronaves:

- BINTER TECHNIC

Centro de Mantenimiento aprobado EASA

Organización de Instrucción aprobada EASA

FAX: +34-928 579 605

Móvil: +34-636 821 688

+34-629 679 306

E-mail: mcc@isaerotec.com

- BROKAIR TECHNICS

Line Maintenance EASA part 145

Móvil MOC (Centro Operaciones Mantenimiento):

+34-630 006 307

E-mail: moc@brok-air.com

Refuelling capacity:

CIV: Terminales Canarias: 1 truck 18000 L; 14 L/s.
1 truck 45000 L; 50 L/s.
4 hydrant servicers 3000 L; 50 L/s.
4 hydrant servicers 2725 L; 45 L/s.

CMD: 9 hydrant servicers 3488 L/min.
1 truck 10000 L.
1 truck 18000 L; 1320 L/min.
1 truck 35000 L; 2611 L/min.
1 truck 44000 L; 2043 L/min.
1 truck 60000 L; 3263 L/min.

MIL: 6 trucks 20000 L; 15 L/s.
1 truck 40000 L; 15 L/s.
1 truck 35000 L; 15 L/s.

De-icing facilities: No.

Hangar space: No.

Repair facilities: No.

Remarks: MIL: GPU: Unit of AC (up to 100 KVA) and DC (up to 2500 A).

Ramp agents are authorized to perform handling service to both commercial as well as general aviation.

Ramp agents:

- GROUNDFORCE

TEL.: +34-928 579 164

Mobile phone: +34-662 310 241

E-mail: lpajturnos@groundforce.aero

SITA: LPAGFXH

- MENZIES AVIATION

TEL.: +34-928 578 748

Mobile phone: +34-620 816 761

+34-608 722 681

+34-680 291 114

E-mail: ops.lpa@menziesaviation.com
ramp.lpa@menziesaviation.com

SITA: LPAMA7X

General Aviation:

- BROK-AIR FBO

Móvil: +34-616 810 849

+34-616 679 011

E-mail: ops@brok-air.com
gclp@brok-air.com

- CANAVIA HANDLING

TEL.: +34-928 939 369

Mobile phone: +34-646 079 881

E-mail: handling@canavia.es

- UNITED AVIATION SERVICES, S.L.

TEL: +34-913 936 775 (OCC)

Mobile phone: +34-610 782 243 (H24)

E-mail: ops.lpa@unitedaviation.es

- MELÉNDEZ, S.L.

TEL.: +34-928 579 495

FAX: +34-928 579 570

Mobile phone: +34-638 783 802

E-mail: lpaops@gmelendez.com

SITA: HDQGMXH

- SWIFTAIR

TEL.: +34-928 579 759

FAX: +34-928 579 760

Móvil: +34-639 244 849

+34-646 512 966

E-mail: lpa.notificacion@swiftair.com

Fuelling:

- CMD AEROPUERTOS CANARIOS, S.L.

TEL.: +34-928 574 270

FAX: +34-928 574 316

Mobile phone: +34-619 891 611

E-mail: lpa@cepsa.com

- TERMINALES CANARIOS, S.L.

TEL.: +34-928 574 326

+34-928 574 864

FAX: +34-928 574 858

Mobile phone: +34-699 272 879

E-mail: Supervisor.agc@tcanarios.com

Handling agents for aircraft maintenance:

- BINTER TECHNIC

EASA approved Maintenance Center

EASA approved Instruction Organization

FAX: +34-928 579 605

Mobile phone: +34-636 821 688

+34-629 679 306

E-mail: mcc@isaerotec.com

- BROKAIR TECHNICS

Line Maintenance EASA part 145

MOC (Maintenance Operations Centre) mobile phone:

+34-630 006 307

E-mail: moc@brok-air.com

- HLA - HISPANO-LUSITANA AVIACIÓN, S.L.
Mantenimiento EASA Parte 145
TEL/FAX: +34-928 574 476
Móvil: +34-645 936 230
+34-655 505 348
E-mail: hla.laspalmas@h-la.es

- SERVICIOS AEROTÉCNICOS INSULARES S.L. (SATI)
Centro de Mantenimiento EASA ES.145.216
TEL.: +34-928 305 105
Móvil: +34-638 608 041
+34-639 903 954
E-mail: oficinatecnica@sati.aero.com

- HLA - HISPANO-LUSITANA AVIACIÓN, S.L.
Maintenance EASA Part 145
TEL/FAX: +34-928 574 476
Mobile phone: +34-645 936 230
+34-655 505 348
E-mail: hla.laspalmas@h-la.es

- SERVICIOS AEROTÉCNICOS INSULARES S.L. (SATI)
EASA Maintenance Centre ES.145.216
TEL.: +34-928 305 105
Mobile phone: +34-638 608 041
+34-639 903 954
E-mail: oficinatecnica@sati.aero.com

5. INSTALACIONES PARA LOS PASAJEROS**PASSENGER FACILITIES**

Hoteles: No.
Restaurante: Si.
Transporte: CIV: Autobuses, taxis, coches de alquiler.
MIL: No.
Instalaciones médicas: Primeros auxilios H24, 1 ambulancia de 06:00 a 22:00 LT.
Banco/Oficina Postal: Cajeros automáticos/No.
Información turística: Si.
Observaciones: Ninguna.

Hoteles: No.
Restaurant: Yes.
Transportation: CIV: Buses, taxis, hire cars.
MIL: No.
Medical facilities: First aid H24, 1 ambulance from 06:00 to 22:00 LT.
Bank/Post Office: Banking machines/No.
Tourist information: Yes.
Remarks: None.

6. SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS**RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES**

Categoría de incendios: CIV: 9.
MIL: 7.
Equipo de salvamento: De acuerdo a la categoría de incendios publicada.
Retirada de aeronaves inutilizadas:
CIV: Barras de arrastre, push-back convencional, vehículo de remolque sin barra, gatos hidráulicos, compresores, por parte de los agentes Handling.
El aeropuerto dispone de equipos específicos para el alzamiento y remolque de ACFT a disposición del propietario registrado o explotador de la ACFT afectada:
- Sistema de remolque de emergencia de aeronaves con capacidad limitada a 40 TM (20 TM en cada línea de remolque).
- Sistema de remolque de emergencia de aeronaves con capacidad limitada a 110 TM (55 TM en cada línea de remolque).
- Cojines neumáticos de recuperación para aeronaves categorías I, II y III.
- Remolque para traslado de aeronaves inhabilitadas por colapso de tren de morro con capacidad de 12 TM.
- Remolque para traslado de aeronaves inhabilitadas por colapso de tren de morro con capacidad de 55 TM.
- Sistema de eslingas de elevación de fuselajes para aeronaves categoría III (anchura de fuselaje de entre 3700 mm y 6550 mm, capacidad máxima de elevación 33 TM).
- Plataforma de recuperación para tren delantero y principal de rodadura inutilizado, hasta 10 TM.
- Plataforma de recuperación para tren delantero y principal de rodadura inutilizado, hasta 30 TM.
- Barra de remolcado para plataforma de recuperación hasta 10 TM.
- Barra de remolcado para plataforma de recuperación hasta 30 TM.
- Placas para el refuerzo de tierra blanda con una capacidad de 120 TM el m².
- Grúa hasta 300 TM externa al AD.
- Gato elevador hidráulico de mantenimiento de capacidad de 90 TM disponible en el aeropuerto.
MIL: Autogrúa RSL-45900/A, capacidad de izado de hasta 30 TM (CRASH RECOVERY).

Observaciones: Datos de contacto local para operación de traslado de aeronaves inutilizadas:
Oficina CECO (Centro de Coordinación del aeropuerto):
TEL.: +34-928 579 093 / 97 / 98
FAX: +34-928 579 313
E-mail: lpaopsita@aena.es

Fire category: CIV: 9.
MIL: 7.
Rescue equipment: In accordance with the fire category published.
Removal of disabled aircraft:
CIV: Towing bars, conventional push-back, towing vehicle without bar, hydraulic jacks and compressors, for use by handling agents.
The airport has specific equipment for lifting and towing ACFT available for the registered owner or operator of the ACFT affected:
- Emergency towing system for aircraft limited to 40 TM (20 TM for each towing line).
- Emergency towing system for aircraft limited to 110 TM (55 TM for each towing line).
- Pneumatic lifting bags for category I, II and III aircraft.
- Dollies for moving aircraft disabled by folded nose landing gear, with capacity of 12 TM.
- Dollies for moving aircraft disabled by folded nose landing gear, with capacity of 55 TM.
- Sling lifting system for fuselage of category III aircraft (fuselage body width between 3700 mm and 6550 mm, maximum hoisting capacity 33 TM).
- Recovering flatbed truck for ACFT with disabled front and main taxiing gear up to 10 TM.
- Recovering flatbed truck for ACFT with disabled front and main taxiing gear up to 30 TM.
- Towing bar for recovering flatbed truck up to 10 TM.
- Towing bar for recovering flatbed truck up to 30 TM.
- Soft ground reinforcement mats with a capacity of 120 TM per m².
- Crane up to 300 TM external to the AD.
- Hydraulic maintenance crane with capacity 90 TM available at the airport.
MIL: Truck-mounted crane RSL-45900/A with a maximum lifting capacity of 30 TM (CRASH RECOVERY).

Remarks: Local contact details for disabled aircraft removal operation:
Office CECO (Airport coordination centre):
TEL.: +34-928 579 093 / 97 / 98
FAX: +34-928 579 313
E-mail: lpaopsita@aena.es

7. EVALUACIÓN Y NOTIFICACIÓN DEL ESTADO DE LA SUPERFICIE DE LA PISTA Y PLAN PARA LA NIEVE**RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN**

Tipos de equipamiento de limpieza: No aplica.
Prioridades de limpieza: No aplica.
Material usado para el tratamiento de la superficie del área de movimiento: No aplica.
Pistas de invierno especialmente preparadas: No aplica.
Observaciones: Evaluación y notificación del estado de la superficie de la pista de acuerdo a la metodología del Global Reporting Format (GRF) descrita en AD 1.2.2.
Aeródromo en servicio durante todas las estaciones del año.

Types of clearing equipment: Not applicable.
Clearance priorities: Not applicable.
Use of material for movement area surface treatment: Not applicable.
Specially prepared winter runways: Not applicable.
Remarks: Runway surface condition assessment and reporting in accordance with the Global Reporting Format (GRF) methodology described in AD 1.2.2.
Aerodrome in service during all seasons of the year.

8. DETALLES DEL ÁREA DE MOVIMIENTO

MOVEMENT AREA DETAILS

Plataforma: Superficie:

CIV: Hormigón hidráulico.
MIL: Hormigón hidráulico.

Resistencia:

CIV: Sur: PCN 112/R/C/W/T.
PCN 71/R/C/W/T.

Ampliación Sur: PCN 86/R/B/W/T.

Norte: PCN 78/R/A/W/T.

Ampliación Norte: PCN 97/R/B/W/T.

MIL: PCN 85/R/C/W/T.

PCN 38/R/C/W/T.

PCN 28/R/C/W/T.

PCN 110/R/B/W/T.

Calles de rodaje: Anchura: 23 m.

Superficie: Hormigón asfáltico, excepto TWY R6, R7, R8, R9L, R9R, S1 y R18 Hormigón hidráulico.

Resistencia:

CIV: R1, Z3-Z7: PCN 88/F/C/W/T.

R2-R4: PCN 94/F/A/W/T.

R6, R7: PCN 78/R/A/W/T.

R9L: PCN 38/R/C/W/T.

R10: PCN 86/R/B/W/T.

R11: PCN 71/R/C/W/T.

R12: PCN 66/R/A/W/T.

R13/03R: PCN 40/F/B/W/T.

S1: PCN 70/F/A/W/T.

S2: PCN 86/F/A/W/T, PCN 44/F/A/W/T.

S3: PCN 86/F/A/W/T.

S5: PCN 44/F/A/W/T.

S6, S7, R8, R9R: PCN 141/F/A/W/T.

S8: PCN 29/F/A/W/T.

Z1: PCN 48/F/C/W/T.

Z2: PCN 66/F/C/W/T.

MIL: K: PCN 40/F/A/W/T.

R13/R14: PCN 29/F/A/W/T.

R15: PCN 28/R/C/W/T.

R17: PCN 110/R/B/W/T, PCN 85/R/C/W/T.

R18: PCN 24/R/C/W/T.

Z8: PCN 60/F/A/W/T.

Posiciones de comprobación: Altimetro: Plataforma: ELEV 24 m/79 ft
EXC PRKG L11, L12: 28 m/91 ft.

VOR: No.

INS: Ver AD 2-GCLP PDC.

Observaciones: Ninguna.

Apron: Surface:

CIV: Hidraulic concrete.
MIL: Hidraulic concrete.

Strength:

CIV: South: PCN 112/R/C/W/T.
PCN 71/R/C/W/T.

South extension: PCN 86/R/B/W/T.

North: PCN 78/R/A/W/T.

North extension: PCN 97/R/B/W/T.

MIL: PCN 85/R/C/W/T.

PCN 38/R/C/W/T.

PCN 28/R/C/W/T.

PCN 110/R/B/W/T.

Taxiways: Width: 23 m.

Surface: Asphaltic concrete, except TWY R6, R7, R8, R9L, R9R, S1 and R18 Hydraulic concrete.

Strength:

CIV: R1, Z3-Z7: PCN 88/F/C/W/T.

R2-R4: PCN 94/F/A/W/T.

R6, R7: PCN 78/R/A/W/T.

R9L: PCN 38/R/C/W/T.

R10: PCN 86/R/B/W/T.

R11: PCN 71/R/C/W/T.

R12: PCN 66/R/A/W/T.

R13/03R: PCN 40/F/B/W/T.

S1: PCN 70/F/A/W/T.

S2: PCN 86/F/A/W/T, PCN 44/F/A/W/T.

S3: PCN 86/F/A/W/T.

S5: PCN 44/F/A/W/T.

S6, S7, R8, R9R: PCN 141/F/A/W/T.

S8: PCN 29/F/A/W/T.

Z1: PCN 48/F/C/W/T.

Z2: PCN 66/F/C/W/T.

MIL: K: PCN 40/F/A/W/T.

R13/R14: PCN 29/F/A/W/T.

R15: PCN 28/R/C/W/T.

R17: PCN 110/R/B/W/T, PCN 85/R/C/W/T.

R18: PCN 24/R/C/W/T.

Z8: PCN 60/F/A/W/T.

Check locations: Altimeter: Apron: ELEV 24 m/79 ft
EXC PRKG L11, L12: 28 m/91 ft.

VOR: No.

INS: See AD 2-GCLP PDC.

Remarks: None.

9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUÍA DE RODAJE

TAXIING GUIDANCE SYSTEM AND MARKINGS

Sistema de guía de rodaje: Indicadores de posición LGTD, letreros NO ENTRY, letreros de instrucciones obligatorias e información LGTD, puntos de espera de la pista, barras de parada, barras de no intrusión, sistema visual de guía para el atraque (1), indicador de dispositivo de frenado, luces de protección de pista y puestos de estacionamiento.**Señalización de RWY:** Área anterior al umbral, designadores, eje, umbral, zona de toma de contacto, faja lateral y punto de visada.**Señalización de TWY:** Eje, faja lateral.

Observaciones:

Sistemas con iluminación LED:

Luces de puntos de espera de vehículos en: sur de TWY Z7, norte de TWY Z6, norte y sur de TWY Z8.

Luces de protección de pista en: ambos lados de las TWY R9L, R9R, S7 hacia RWY 21L, S7 hacia RWY 21R, R18, GATE K, S6, S5, Z1, Z2, R1, Z7, Z6 hacia RWY 03R y Z6 hacia RWY 03L y solo en lado norte de TWY R13.

Barras de parada de TWY: K, R1, R13, R18, R9L, R9R, S7, Z1, Z2, Z6 RWY 03L, Z6 RWY 03R, TWY Z7.

Barras contra intrusión de TWY: S1N, S1S, S2, S3, S8, Z3, Z5.

(1) Ver AD 2-GCLP PDC.

Taxiing guidance system: LGTD position indicators, NO ENTRY boards, LGTD mandatory instructions and information signs, runway holding positions, stop bars, no intrusion bars, visual guidance docking system (1), runway guard lights and stands.**RWY markings:** Pre-threshold area, designators, centre line, threshold, touchdown zone, side stripe and aiming point.**TWY markings:** Centre line, side stripe.

Remarks:

LED lighting systems:

Lights at vehicle holding position at: south of TWY Z7, north of TWY Z6, north and south of TWY Z8.

Runway guard lights at: both sides of TWY R9L, R9R, S7 towards RWY 21L, S7 towards RWY 21R, R18, GATE K, S6, S5, Z1, Z2, R1, Z7, Z6 towards RWY 03R and Z6 towards RWY 03L and only on the north side of TWY R13.

TWY stop bars: K, R1, R13, R18, R9L, R9R, S7, Z1, Z2, Z6 RWY 03L, Z6 RWY 03R, TWY Z7.

TWY anti-intrusion bars: S1N, S1S, S2, S3, S8, Z3, Z5.

(1) See AD 2-GCLP PDC.

10. OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO

AERODROME OBSTACLES

Obstáculos que perforan las superficies de aproximación, aproximación interna, ascenso en el despegue, aterrizaje interrumpido, cónica, horizontal interna, transición y transición interna establecidas en el Anexo 14 de OACI; y las áreas 2A y 3 establecidas en el anexo 15 de OACI:

Ver Ítem 10 y apartado Conjunto de Datos.

Observaciones: Balizas de obstáculo tipo LED en: Montañas de Arinaga, Ámbar, Gando y Montaña Vista Alegre Oeste THR 03R, Vallado Perimetral Sur, mangas de viento y Torres de iluminación de Plataforma.**Obstacles which penetrate approach, inner approach, take-off climb, balked landing, conical, inner horizontal, transitional and inner transitional surfaces contained in Annex 14 of ICAO; and areas 2A and 3 contained in Annex 15 of ICAO:**

See Item 10 and Data Sets section.

Remarks: LED obstacle marker at: Mountains of Arinaga, Ámbar, Gando and Mountains of Vista Alegre Oeste THR 03R, South perimeter fencing, windsocks and apron lighting tower.

11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO

METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED

Oficina MET: CIV: EMAe Gran Canaria.
MIL: OMD de la Base Aérea de Gando.
HR: CIV: H24.
MIL: 7.5 HR (0730-1500 LT).
METAR: Semihorario.
TAF: 24 HR.
TREND: Sí.
Información: Autoservicio meteorológico aeronáutico. En persona y telefónica.
Documentación de vuelo/Lidioma: Cartas y lenguaje claro / Español.
Cartas: Mapas significativos, previstos en altitud (viento y temperatura)
Equipo suplementario: Presentador de imágenes de nubes, rayos y de información radar.
Dependencia ATS atendida: TWR, APP, OPV.
Información adicional: OMAe Las Palmas (GCGC); H24; TEL: +34-928 430 603.
EMAe Gran Canaria: H24; TEL: +34-928 579 917.
Observaciones: Existe resumen climatológico de aeródromo. Se hacen avisos de aeródromo. Disponible Guía MET de aeródromo.

MET office: CIV: EMAe Gran Canaria.
MIL: OMD of Gando Air Base.
HR: CIV: H24.
MIL: 7.5 HR (0730-1500 LT).
METAR: Half-hourly.
TAF: 24 HR.
TREND: Yes.
Briefing: Aeronautical meteorological self-service: In person and by telephone.
Flight documentation/Language: Charts and plain language / Spanish.
Charts: Significant, forecasted at altitude (wind and temperature).
Supplementary equipment: Cloud, lightnings and radar information image display.
ATS unit served: TWR, APP, OPV.
Additional information: OMAe Las Palmas (GCGC); H24; TEL: +34-928 430 603.
EMAe Gran Canaria: H24; TEL: +34-928 579 917.
Remarks: Aerodrome climatological summary available. Aerodrome warnings available. Aerodrome MET Guide available.

12. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA

RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

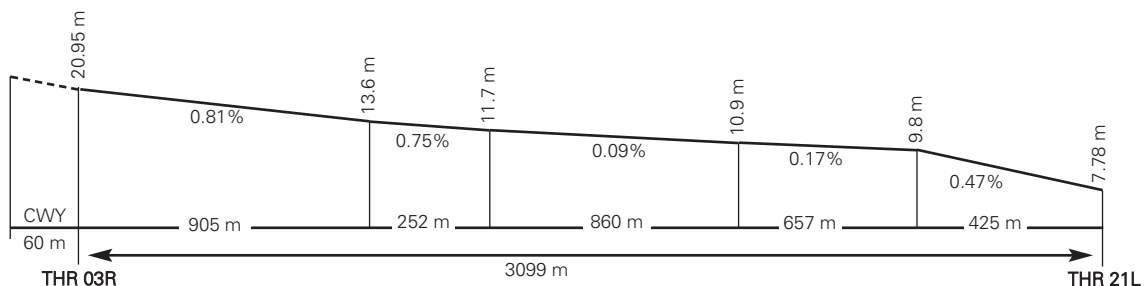
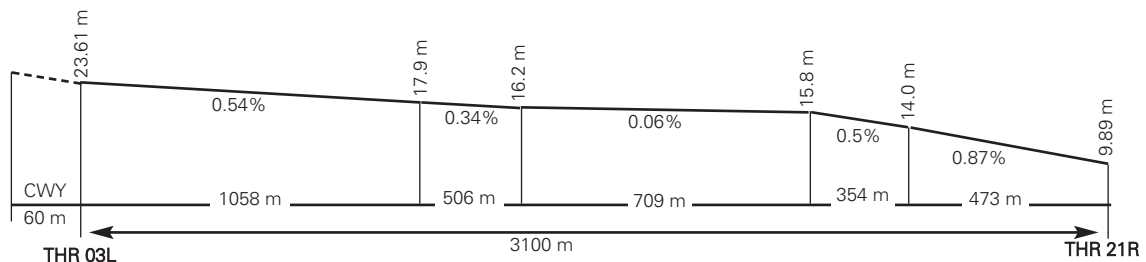
RWY	Orientación Direction	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m) Strip (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
03L	021.43°GEO 026°MAG	3100 x 45	275507.93N 0152332.44W	THR: 23.6 m / 77 ft TDZ: 23.6 m / 77 ft	No	No	3220 x 280	No	140 x 150	ASPH CONC (1) SWY: No
21R	201.43°GEO 206°MAG	3100 x 45	275641.69N 0152251.00W	THR: 9.9 m / 32 ft TDZ: INFO NO AVBL	No	60 x 150	3220 x 280	No	140 x 150	ASPH CONC (1) SWY: No
03R (3)	021.42°GEO 026°MAG	3099 x 45	275505.46N 0152325.27W	THR: 21 m / 69 ft TDZ: No	No	No	3219 x 280	No	140 x 120	ASPH CONC (2) SWY: No
21L (3)	201.43°GEO 206°MAG	3099 x 45	275639.20N 0152243.86W	THR: 8 m / 26 ft TDZ: No	No	60 x 150	3219 x 280	No	140 x 150	ASPH CONC (2) SWY: No

Observaciones: (1) RWY 03L/21R
Desde THR 03L: 0 - 320 m PCN 100/F/D/W/T.
320 - 1360 m PCN 94/F/A/W/T.
1360 - 3100 m PCN 129/F/A/W/T.
(2) RWY 03R/21L
Desde THR 03R: 0 - 310 m PCN 118/F/D/W/T.
310 - 2800 m PCN 141/F/A/W/T.
2800 - 3099 m PCN 97/R/B/W/T.
(3) Exención requisito normativo relativo a la separación entre eje de la calle de rodaje y del eje de pista (175m): la distancia entre TWY R13 hasta TWY R18 a RWY 03R/21L es de 123 m.

Remarks: (1) RWY 03L/21R
From THR 03L: 0 - 320 m PCN 100/F/D/W/T.
320 - 1360 m PCN 94/F/A/W/T.
1360 - 3100 m PCN 129/F/A/W/T.
(2) RWY 03R/21L
From THR 03R: 0 - 310 m PCN 118/F/D/W/T.
310 - 2800 m PCN 141/F/A/W/T.
2800 - 3099 m PCN 97/R/B/W/T.
(3) Exemption from the regulatory requirement concerning the separation between the taxiway centre line and the runway centre line (175m): the distance between TWY R13 and TWY R18 at RWY 03R/21L is 123 m.

Perfil:

Profile:



NO A ESCALA // NOT TO SCALE

13. DISTANCIAS DECLARADAS		DECLARED DISTANCES		
RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
03L	3100	3100	3100	3100
21R	3100	3160	3100	3100
03R	3099	3099	3099	3099
21L	3099	3159	3099	3099
21L INT GCLP-02-C-B (1)	2593	2653	2593	-

Observaciones: (1) GCLP-02-C-B. Barrera de cable bidireccional. LOC 506 m FM THR 21L. Ver casilla 20.
En caso de que un tráfico que vaya a despegar por RWY 21L requiera rodar hasta sobrepasar el cable de frenado fijo de dicha pista (GCLP-02-C-B), lo notificará a ATC en la solicitud de autorización ATC y, en cualquier caso, antes de comenzar el rodaje.

Remarks: (1) GCLP-02-C-B. Bidirectional cable barrier. LOC 506 m FM THR 21L. See item 20.
In the event that traffic taking off via RWY 21L requires taxiing until it crosses the runway arresting gear of said runway (GCLP-02-C-B), it shall notify ATC in the request for ATC clearance and, in any case, before commencing taxiing.

14. ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA		APPROACH AND RUNWAY LIGHTING		
<p>Pista: 03L Aproximación: Precisión CAT I, 900 m (LIH). Luces de identificación de umbral. PAPI (MEHT): 3° (18.40 m / 60 ft). (1) Umbral: Verdes. Zona de toma de contacto: No. Eje pista: 3100 m: 2200 m blancas+600 m blancas y rojas+300 m rojas (LIH). Distancia entre luces: 15 m. Borde de pista: 3100 m: 2500 m blancas+600 m amarillas (LIH). Distancia entre luces: 50 m. Extremo de pista: Rojas. Zona de parada: No. Observaciones: Luces indicadoras de calle de salida rápida (S2, S3). (1) PAPI no apto para su utilización por aeronaves tipo B743, B744, B748 y A124</p>		<p>Runway: 03L Approach: Precision CAT I, 900 m (LIH). Threshold identification lights. PAPI (MEHT): 3° (18.40 m / 60 ft). (1) Threshold: Green. Touchdown zone: No. Runway centre line: 3100 m: 2500 m white+600 m yellow (LIH). Distance between lights: 15 m. Runway edge: 3100 m: 2500 m white+600 m yellow (LIH). Distance between lights: 50 m. Runway end: Red. Stopway: No. Remarks: Rapid exit taxiway indicator lights (S2, S3). (1) PAPI not suitable for use by aircraft type B743, B744, B748 and A124.</p>		
<p>Pista: 21R Aproximación: PALS CAT I reducido 300 m. Luces de identificación de umbral. PAPI (MEHT): 3° (24.61 m / 81 ft). (1) Umbral: Verdes. Zona de toma de contacto: No. Eje pista: 3100 m: 2200 m blancas+600 m blancas y rojas+300 m rojas (LIH). Distancia entre luces: 15 m. Borde de pista: 3100 m: 2500 m blancas+600 m amarillas (LIH). Distancia entre luces: 50 m. Extremo de pista: Rojas. Zona de parada: No. Observaciones: Luces indicadoras de calle de salida rápida (S1). (1) Con iluminación LED.</p>		<p>Runway: 21R Approach: PALS CAT I reduced 300 m. Threshold identification lights. PAPI (MEHT): 3° (24.61 m / 81 ft). (1) Threshold: Green. Touchdown zone: No. Runway centre line: 3100 m: 2200 m white+600 m white and red+300 m red (LIH). Distance between lights: 15 m. Runway edge: 3100 m: 2500 m white+600 m yellow (LIH). Distance between lights: 50 m. Runway end: Red. Stopway: No. Remarks: Rapid exit taxiway indicator lights (S1). (1) LED lighting.</p>		
<p>Pista: 03R Aproximación: Precisión CAT I, 900 m (LIH). Luces de identificación de umbral. PAPI (MEHT): 3° (20.45 m / 67 ft). Umbral: Verdes. Zona de toma de contacto: No. Eje pista: 3100 m: 2200 m blancas+600 m blancas y rojas+300 m rojas (LIH). Distancia entre luces: 15 m. Borde de pista: 3100 m: 2500 m blancas+600 m amarillas (LIH). Distancia entre luces: 50 m. Extremo de pista: Rojas. Zona de parada: No. Observaciones: Luces indicadoras de calle de salida rápida (S6).</p>		<p>Runway: 03R Approach: Precision CAT I, 900 m (LIH). Threshold identification lights. PAPI (MEHT): 3° (20.45 m / 67 ft). Threshold: Green. Touchdown zone: No. Runway centre line: 3100 m: 2200 m white+600 m white and red+300 m red (LIH). Distance between lights: 15 m. Runway edge: 3100 m: 2500 m white+600 m yellow (LIH). Distance between lights: 50 m. Runway end: Red. Stopway: No. Remarks: Rapid exit taxiway indicator lights (S6).</p>		
<p>Pista: 21L Aproximación: Sencillo, 210 m (LIH). Luces de identificación de umbral. PAPI (MEHT): 3° (21.43 m / 70 ft). Umbral: Verdes. Zona de toma de contacto: No. Eje pista: 3100 m: 2200 m blancas+600 m blancas y rojas+300 m rojas (LIH). Distancia entre luces: 15 m. Borde de pista: 3100 m: 2500 m blancas+600 m amarillas (LIH). Distancia entre luces: 50 m. Extremo de pista: Rojas. Zona de parada: No. Observaciones: Luces indicadoras de calle de salida rápida (S5).</p>		<p>Runway: 21L Approach: Simple, 210 m (LIH). Threshold identification lights. PAPI (MEHT): 3° (21.43 m / 70 ft). Threshold: Green. Touchdown zone: No. Runway centre line: 3100 m: 2200 m white+600 m white and red+300 m red (LIH). Distance between lights: 15 m. Runway edge: 3100 m: 2500 m white+600 m yellow (LIH). Distance between lights: 50 m. Runway end: Red. Stopway: No. Remarks: Rapid exit taxiway indicator lights (S5).</p>		

15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA	OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY
<p>ABN/IBN: No.</p> <p>WDI: 1 cerca de THR 03L, 1 cerca de THR 21R, 1 cerca de ARP. LGTD.</p> <p>Iluminación de TWY: Borde, R17 solo en lado oeste. Eje excepto en R13, R14, R18.</p> <p>Iluminación de plataforma: Postes proyectores.</p> <p>Fuente secundaria de energía: Sistema de ayudas visuales: sistema de alimentación ininterrumpida. Edificio terminal e iluminación de plataforma: grupos electrógenos de emergencia con tiempo de conmutación de 15 segundos.</p> <p>Observaciones: Iluminación LED en torres de plataforma (TM02-TM07) y mangas de viento.</p>	<p>ABN/IBN: No.</p> <p>WDI: 1 near THR 03L, 1 near THR 21R, 1 near ARP. LGTD.</p> <p>TWY lighting: Edge, R17 only in the west side. Centre line except in R13, R14, R18.</p> <p>Apron lighting: Floodlighting poles.</p> <p>Secondary power supply: Visual aid systems: uninterruptible power supply. Terminal building and apron lights: emergency stand-by equipment with a switch-over time of 15 seconds.</p> <p>Remarks: LED lighting on apron towers (TM02-TM07) and windsocks.</p>
16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS	HELICOPTER LANDING AREA
<p>Situación:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Ondulación geoide: ver apartado 2. – FATO: RWY 03L/21R. Coordenadas THR 03L y THR 21R, ver apartado 12. Intersección de RWY 03L con TWY S1: en proximidades de ARP. Intersección de RWY 21R con TWY S2: en proximidades de ARP. – Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 03L/21R. Coordenadas ARP, ver apartado 2. – Rodaje Aéreo: TLOF coincide con los PRKG LH01, LH02, LH03 y LH04. <p>Elevación:</p> <ul style="list-style-type: none"> – FATO: RWY 03L/21R. Elevación THR 03L y THR 21R, ver apartado 12. – Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 03L/21R. Elevación de ARP, ver apartado 2. – Rodaje Aéreo: TLOF coincide con los PRKG LH01, LH02, LH03 y LH04. Elevación de los PRKG LH01, LH02, LH03 y LH04, ver apartado 8. <p>Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización:</p> <ul style="list-style-type: none"> – FATO: RWY 03L/21R. Características físicas de RWY 03L/21R, ver apartado 12. – Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 03L/21R, ver apartado 12. – Rodaje Aéreo: TLOF coincide con los PRKG LH01, LH02, LH03 y LH04. – PRKG LH01, LH02, LH03 y LH04: Hormigón hidráulico PCN 87/R/B/W/T. – Señalización: LH01, LH02 y LH03. INFO NO AVBL. – Señalización: LH04. Faja circular interior de 50 cm de ancho y diámetro interior de 7 m y faja circular exterior de 10 cm de ancho y diámetro interior de 23 m. <p>Orientación: INFO NO AVBL.</p> <p>Distancias declaradas: TODAH, RTODAH y LDAH: ver apartado 20 para distancias declaradas desde las intersecciones de RWY 03L/21R con TWY S1 y S2; ver 13 para TODA y LDA de RWY 03L/21R, coincidentes con TODAH y LDAH.</p> <p>Iluminación: Ver apartado 14 para iluminación de RWY 03L/21R y apartado 15 para iluminación de plataforma.</p> <p>Observaciones: Rodaje aéreo: Dimensiones máximas de helicópteros permitidos. Ver AD 2-GCLP PDC 1. Iluminación de plataforma.</p> <p>Situación: TWY R15.</p> <p>Elevación: INFO NO AVBL.</p> <p>Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización: Anchura: 23 m, Hormigón, asfáltico. PCN 21/F/A/W/T, eje y borde.</p> <p>Orientación: 021.42° GEO (026° MAG).</p> <p>Distancias declaradas: INFO NO AVBL.</p> <p>Iluminación: Eje y borde.</p> <p>Observaciones: Uso exclusivo de helicópteros militares y en condiciones VMC.</p> <p>Situación: TWY R18.</p> <p>Elevación: INFO NO AVBL.</p> <p>Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización: Anchura: 23 m, Hormigón, hidráulico. PCN 76/R/B/W/T, eje y borde.</p> <p>Orientación: 201.43° GEO (206° MAG).</p> <p>Distancias declaradas: INFO NO AVBL.</p> <p>Iluminación: Eje y borde.</p> <p>Observaciones: Uso exclusivo de helicópteros militares y en condiciones VMC.</p> <p>Situación: GATE K.</p> <p>Elevación: INFO NO AVBL.</p> <p>Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización: INFO NO AVBL EXC PCN 52/F/A/W/T.</p> <p>Orientación: 021.42° GEO (026° MAG) y 201.43° GEO (206° MAG).</p> <p>Distancias declaradas: INFO NO AVBL.</p>	<p>Position:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Geoid undulation: see item 2. – FATO: RWY 03L/21R. Coordinates THR 03L and THR 21R, see item 12. Intersection between RWY 03L and TWY S1: in the vicinity of ARP. Intersection between RWY 21R and TWY S2: in the vicinity of ARP. – Ground taxiing: TLOF coincides with RWY 03L/21R. ARP coordinates, see item 2. – Air taxiing: TLOF coincides with PRKG LH01, LH02, LH03 and LH04. <p>Elevation:</p> <ul style="list-style-type: none"> – FATO: RWY 03L/21R. Elevation THR 03L and THR 21R, see item 12. – Ground taxiing: TLOF coincides with RWY 03L/21R. ARP elevation, see item 2. – Air taxiing: TLOF coincides with PRKG LH01, LH02, LH03 and LH04. PRKG LH01, LH02, LH03 and LH04 elevation, see item 8. <p>Dimensions, surface, maximum weight, marking:</p> <ul style="list-style-type: none"> – FATO: RWY 03L/21R. RWY 03L/21R physical characteristics, see item 12. – Ground taxiing: TLOF coincides with RWY 03L/21R, see item 12. – Air taxiing: TLOF coincides with PRKG LH01, LH02, LH03 and LH04. – PRKG LH01, LH02, LH03 and LH04: Hydraulic concrete PCN 87/R/B/W/T. – Marking: LH01, LH02 and LH03. INFO NO AVBL. – Marking: LH04. Circular inner strip 50 cm wide and inner diameter of 7 m and circular outer strip 10 cm wide and inner diameter of 23 m. <p>Direction: INFO NO AVBL.</p> <p>Declared distances: TODAH, RTODAH and LDAH: see item 20 for declared distances of RWY 03L/21R intersections with TWY S1 and S2; see item 13 for TODA and LDA of RWY 03L/21R, matching TODAH and LDAH.</p> <p>Lighting: See item 14 for RWY 03L/21R lighting and item 15 for apron lighting.</p> <p>Remarks: Air taxiing: Maximum dimensions of helicopters allowed. See AD 2-GCLP PDC 1. Apron lighting.</p> <p>Position: TWY R15.</p> <p>Elevation: INFO NO AVBL.</p> <p>Dimensions, surface, maximum weight, marking: Width: 23 m, Asphaltic, concrete. PCN 21/F/A/W/T, centre line and edge.</p> <p>Direction: 021.42° GEO (026° MAG).</p> <p>Declared distances: INFO NO AVBL.</p> <p>Lighting: Edge and centre line.</p> <p>Remarks: Exclusively for military helicopters under VMC.</p> <p>Position: TWY R18.</p> <p>Elevation: INFO NO AVBL.</p> <p>Dimensions, surface, maximum weight, marking: Width: 23 m, Hydraulic concrete PCN 76/R/B/W/T, centre line and edge.</p> <p>Direction: 201.43° GEO (206° MAG).</p> <p>Declared distances: INFO NO AVBL.</p> <p>Lighting: Edge and centre line.</p> <p>Remarks: Exclusively for military helicopters under VMC.</p> <p>Position: GATE K.</p> <p>Elevation: INFO NO AVBL.</p> <p>Dimensions, surface, maximum weight, marking: INFO NO AVBL EXC PCN 52/F/A/W/T.</p> <p>Direction: 021.42° GEO (026° MAG) and 201.43° GEO (206° MAG).</p> <p>Declared distances: INFO NO AVBL.</p>

Iluminación: Borde. **Lighting:** Edge.
Observaciones: Zona de despegue y aterrizaje para helicópteros sin señalización. **Remarks:** Helicopter take-off and landing area without marking.
 Uso exclusivo de helicópteros militares y en condiciones VMC. Exclusively for military helicopters under VMC.

17. ESPACIO AÉREO ATS **ATS AIRSPACE**

Denominación y límites laterales Designation and lateral limits	Límites verticales Vertical limits	Clase de espacio aéreo Airspace class	Unidad responsable Idioma Unit Language	Altitud de transición Transition altitude
CTR GRAN CANARIA 280938N 0152045W; 280713N 0151342W; 280207N 0150554W; 274333N 0151800W; 274255N 0152610W; 274433N 0153047W; 274918N 0152850W; 275055N 0152729W; 275117N 0152831W; 280359N 0152552W; 280938N 0152045W.	3100 ft AMSL SFC	D	GRAN CANARIA APP ES/EN	1850 m / 6000 ft
CTR GRAN CANARIA ZONA A 274833.0N 0152919.9W; desde este punto siguiendo un arco de circunferencia de // from this point following an arc of 2NM de radio centrado en // radius centred on 274646.7N 0153024.0W y sentido horario hasta // and clockwise to 274449.2N 0153051.9W; 274833.0N 0152919.9W.	500 ft AGL-AMSL (3) SFC	D	GRAN CANARIA APP ES/EN	
ATZ GRAN CANARIA Círculo de 8 km de radio centrado en ARP. (1) Circle radius 8 km centred on ARP. (1)	3000 ft HGT (2) SFC	D	GRAN CANARIA TWR ES/EN	
Observaciones: (1) O la visibilidad horizontal, lo que resulte inferior. (2) O hasta la elevación del techo de nubes, lo que resulte más bajo. (3) Lo que resulte mayor.			Remarks: (1) Or the ground visibility, whichever is lower. (2) Or up to the cloud ceiling, whichever is lower. (3) Whichever is higher.	

18. INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN ATS **ATS COMMUNICATION FACILITIES**

Servicio Service	Distintivo llamada Call sign	FREQ	HR	Observaciones Remarks
APP	Gran Canaria APP	121.300 MHz 124.300 MHz 124.700 MHz 363.550 MHz	H24 H24 H24 H24	MIL
TWR	Gran Canaria TWR	118.300 MHz 121.700 MHz 125.000 MHz 127.175 MHz 121.500 MHz 243.000 MHz 257.800 MHz	H24 H24 (1) (2) H24 H24 H24 H24	GMC Autorizaciones // Clearance BACK UP EMERG EMERG MIL
ATIS	Gran Canaria Information	118.600 MHz	H24	(1) O según ATC o ATIS // Or according to ATC or ATIS. (2) HR según ATC o ATIS // HR according to ATC or ATIS.
→ D-ATIS	Gran Canaria Information	NIL	H24	Suministro de información ATIS mediante enlace de datos no disponible // Provision of ATIS information via data link not available.

19. RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIZAJE **RADIO NAVIGATION & LANDING FACILITIES**

Instalación (VAR) Facility (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas Coordinates	ELEV DME	Observaciones Remarks
DVOR (4° W)	GDV	112.900 MHz	H24	280437.5N 0152544.4W		R-190 U/S FM 120 NM BLW FL280. R-210/R-265: NO AVBL FM 8 NM BLW 8500 ft AMSL. R-217: - COV FL105 25.5 NM; - U/S FM 60 NM a // at FL280. R-235: - Errores de marcación de más de // Bearing errors higher than ± 4° BTN 8 & 10 NM a // at FL110; - U/S FM 18 NM. R-355: Mala // Poor COV FM 100 NM ascendiendo a // climbing to FL280. R-119: COV FL100 60 NM, FL120 80 NM, FL130 101.4 NM (COSTI).
DME	GDV	CH 76X	H24	280437.6N 0152542.8W	240 m	R-190 U/S FM 120 NM BLW FL280. R-210/R-265: NO AVBL FM 8 NM BLW 8500 ft AMSL. R-217: - COV FL105 25.5 NM; - U/S FM 60 NM a // at FL280. R-235: U/S FM 18 NM. R-355: - Mala // Poor COV FM 100 NM ascendiendo a // climbing to FL280;

- Errores de pérdida de señal // loss of signal errors FM 160 NM a // at FL280.
R-119: COV FL100 60 NM, FL120 80 NM, FL130 101.4 NM (COSTI).

DVOR (4° W)	LPC	115.000 MHz	H24	274942.7N	0152556.1W	
DME	LPC	CH 97X	H24	274943.2N	0152555.9W	60 m
LOC 21R (4° W)	RPL	110.700 MHz	H24	275457.4N	0152337.1W	
ILS CAT I						

206° MAG / 347 m FM THR 03L;
COV 17 NM AVBL BTN 35° a la izquierda y 32° a la derecha FM RCL a 2100 ft AMSL. // COV 17 NM AVBL BTN 35° left & 32° right FM RCL at 2100 ft AMSL.

GP 21R		330.200 MHz	H24	275632.1N	0152250.7W	
--------	--	-------------	-----	-----------	------------	--

3°; RDH 16.45 m; a // at 271 m FM THR 21R & 115 m FM RCL a la izquierda en el sentido de APCH // To the left in direction APCH.

Pueden no recibirse indicaciones de FLY-UP a fondo de escala BLW GP a partir de 5° a la izquierda FM RCL. // Full FLY-UP indications may not be received BLW GP beyond 5° left FM RCL.

ILS/DME 21R	RPL	CH 44X	H24	275632.0N	0152250.4W	18 m
LOC 03L (4° W)	ILP	109.900 MHz	H24	275648.8N	0152247.8W	
ILS CAT I						

REF DME THR 21R

026° MAG / 234 m FM THR 21R; COV 25 NM.

No // Not AVBL BTN -35°/+35° de // from RCL, FM 15.4 NM DME BLW 5400 ft AMSL.

No // Not AVBL BTN -10°/+10° de // from RCL, FM 23.4 NM DME BLW 4000 ft AMSL.

GP 03L		333.800 MHz	H24	275518.5N	0152323.6W	
--------	--	-------------	-----	-----------	------------	--

3°; RDH 16.02 m; a // at 392 m FM THR 03L & 107 m FM RCL a la derecha en el sentido de APCH // To the right in direction APCH.

A 10 NM pueden no recibirse indicaciones de FLY-UP a fondo de escala a 1600 ft FM 7° a la izquierda del RCL // At 10 NM FLY-UP indications may not be received at full scale at 1600 ft FM 7° to the left side of RCL.

ILS/DME 03L	ILP	CH 36X	H24	275518.5N	0152323.6W	27 m
TACAN (4°W)	TGN	CH 103X	H24	275524.3N	0152322.2W	

REF DME THR 03L

20. REGLAMENTACIÓN LOCAL

LOCAL REGULATIONS

AD cerrado para aeronaves sin radiocomunicación en ambos sentidos.

AD closed to aircraft without two-way radiocommunication.

No se permiten despegues o aterrizajes de aeronaves remolcando carteles publicitarios u otros objetos.

Take-off or landing of any aircraft towing advertising posters or other objects are not allowed.

Teléfonos de contacto con TWR a utilizar en caso de fallo de comunicaciones:
TEL: +34-928 577 143 / +34-928 574 312.

TWR contact phone numbers to be used in case of communications failure:
TEL: +34-928 577 143 / +34-928 574 312.

PISTAS PREFERENTES

PREFERENTIAL RUNWAYS

La configuración Norte será preferente. Salvo autorización ATC, se operará en base a la siguiente asignación:

North configuration shall be preferential. Other than with ATC clearance, operations shall be carried out on the basis of the following allocation:

1.- Configuración Norte:

Llegadas: RWY 03L

Salidas: RWY 03R

1.- North configuration:

Arrivals: RWY 03L

Departures: RWY 03R

2.- Configuración Sur:

Llegadas: RWY 21R

Salidas: RWY 21L

2.- South configuration:

Arrivals: RWY 21R

Departures: RWY 21L

El uso descrito de las pistas conlleva una posible invasión de zona crítica del ILS, por lo que es posible que se den fluctuaciones de la señal del mismo en aproximación final.

The described use of runways involves a possible invasion of the ILS critical area, so signal fluctuations may be observed on final approach.

Los pilotos que soliciten el uso de una pista distinta a la correspondiente según la asignación descrita, deberán hacerlo cuando soliciten la puesta en marcha y asumir las posibles demoras.

Pilots asking for the use of a runway different from the one described, must do so on requesting start-up and shall be responsible for the possible delays.

TIEMPO MÍNIMO DE OCUPACIÓN DE PISTA

MINIMUM RUNWAY OCCUPANCY TIME

LLEGADAS

ARRIVAL

Para minimizar el tiempo de ocupación de pista y la posibilidad de "motor y al aire", se recuerda a los pilotos:

To minimise the runway occupancy time and the possibility of "go-around", pilots are reminded:

- Abandonar la pista con celeridad y a la mayor velocidad posible sin perjuicio de la seguridad.
- Ajustar la velocidad de rodaje en pista tras la toma cuando se tenga la certeza de no poder utilizar la RET planificada, evitando velocidades bajas en pista.
- Abandonar completamente la pista antes de detenerse. En caso de no poder contactar con GMC, tras dejar libre la pista, mantener posición hasta establecer dicha comunicación.
- Notificar pista libre en frecuencia LCL/TWR antes de cambiar a frecuencia GMC.

- To vacate the runway rapidly and at the highest possible speed without prejudice to safety.
- To adjust taxi speed after touchdown when it is evident that the aircraft will miss the planned RET, avoiding low speeds on the runway.
- To vacate the runway completely before halting. Should they not be able to contact GMC, after leaving the runway free, they should hold until they establish that communication.
- Report runway vacated on the LCL/TWR frequency before changing to the GMC frequency.

Llegadas por RWY 03R

En caso de que un tráfico que haya aterrizado por RWY 03R no pueda rodar por encima del cable, lo hará saber a ATC lo antes posible y en caso necesario se les instruirá a:

- Abandonar RWY 03R por TWY S6-S3 si está disponible.
- Abandonar RWY 03R por TWY S8 o GATE K para proceder por TWY R18 y esperar autorización de ATC para cruzar pistas y proceder por TWY R9-R8.

SALIDAS

Los pilotos estarán preparados para salir cuando lleguen al punto de espera de la pista en uso.

Cuando reciban la autorización de alinearse, los pilotos deben estar listos para rodar y alinearse en pista tan pronto como la aeronave precedente haya comenzado la carrera de despegue o en caso de arribada, ésta haya rebasado su posición en el punto de espera.

Los pilotos que requieran separación adicional (por estela turbulenta u otro motivo), lo notificarán a ATC lo antes posible y siempre antes de entrar en pista.

Los pilotos iniciarán la carrera de despegue inmediatamente después de recibir la autorización para despegar. Los pilotos que no puedan cumplir este requisito, lo comunicarán a ATC lo antes posible, en cualquier caso antes de entrar en pista y esperarán instrucciones. En caso necesario, ATC podrá cancelar la autorización e instruir a la aeronave a abandonar la pista.

Salidas por RWY 21L

En caso de que un tráfico que vaya a despegar por RWY 21L requiera rodar hasta sobrepasar el cable de frenado fijo de dicha pista (GCLP-02-C-B), lo notificará a ATC en la solicitud de autorización ATC y, en cualquier caso, antes de comenzar el rodaje.

La posición del cable de frenado fijo de RWY 21L (GCLP-02-C-B) y la distancia declarada para la operación desde dicho punto vienen recogidas en las casillas 20 y 13 respectivamente.

PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE

1. PUESTA EN MARCHA

- A.- ATC expedirá autorizaciones de puesta en marcha e instrucciones de retroceso y rodaje de aeronaves. Igualmente, expedirá las instrucciones de rodaje a las aeronaves que entren y salgan de la plataforma. Entre sus cometidos estará la gestión del proceso de arranque de motores, retroceso, remolcado y/o rodaje de las aeronaves atendiendo a las horas previstas de despegue. De este modo, organizará la secuencia de retroceso/rodaje junto con el tráfico de llegada en la plataforma, para conseguir una secuencia segura, ordenada y óptima tras solicitud por parte de las tripulaciones.
- B.- Las aeronaves deben estar completamente listas para puesta en marcha antes de llamar a la frecuencia correspondiente: CLR (125.000 MHz), GMC (121.700 MHz) o LCL/TWR (118.300 MHz). Se informará vía ATIS, tanto cuando la frecuencia de CLR esté operativa como cuando se hayan unificado frecuencias en (TWR).
- C.- Las aeronaves deberán estar listas para puesta en marcha no más tarde de su hora estimada de fuera de calzos (EOBT).
- D.- Los pilotos contactarán con GRAN CANARIA RODADURA (GMC 121.700 MHz) para solicitar permiso de puesta en marcha. Al solicitar la puesta en marcha, los pilotos notificarán al ATC el indicativo completo, tipo de aeronave y serie, el puesto de estacionamiento que ocupan y el mensaje ATIS recibido.
- E.- En caso de aeronaves con envergadura igual o superior a 52 m, el piloto notificará a ATC que se trata de una aeronave de letra de clave E/F, según corresponda.
- F.- Todo piloto u operador de aeronaves que considere que su carrera de despegue en pista pudiera ser inferior a 300 m, deberá notificarlo a ATC lo antes posible y en cualquier caso antes de acceder a la pista en servicio.
- G.- El permiso de puesta en marcha será expedido por ATC tan pronto se solicite, a menos que se prevean demoras superiores a 15 minutos, en cuyo caso ATC indicará la hora en la que podrá efectuarse la puesta en marcha.
- H.- Generalmente, cuando se expida el permiso de puesta en marcha u hora en la que podrá efectuarse, GRAN CANARIA TWR expedirá la autorización ATC.
- I.- En la maniobra de puesta en marcha y retroceso simultáneo con APU autónoma, las aeronaves mantendrán potencia a ralentí hasta estar posicionadas en la calle de rodaje en plataforma.
- J.- Para realización de la maniobra de puesta en marcha con GPU en las posiciones con pasarela y/o arranque cruzado en la calle de rodaje se requerirá permiso previo de CECSA. Las aeronaves se asegurarán de que la pasarela está desconectada. A menos que desde TWR se autorice lo contrario, pondrán en marcha el motor ubicado al lado contrario de la pasarela, harán la maniobra de retroceso manteniendo potencia a ralentí, y una vez posicionadas en la calle de rodaje en plataforma podrán incrementar la potencia lo estrictamente necesario para poner en marcha el resto de motores. En este último caso, el piloto informará a TWR de la intención de hacer arranque cruzado incrementando la potencia del motor en la calle de rodaje, antes de iniciar el retroceso.

Arrivals to RWY 03R

In the event that an aircraft that has landed on RWY 03R cannot taxi over the cable, they must inform ATC as soon as possible, and where necessary they will be instructed to:

- Vacate RWY 03R via TWY S6-S3 if it is available.
- Vacate RWY 03R via TWY S8 or GATE K to proceed via TWY R18, and await ATC clearance to cross the runways and proceed via TWY R9-R8.

DEPARTURES

Pilots should be ready for departure when reaching the runway-holding position.

On receipt of line-up clearance pilots should ensure that they are able to taxi and line-up on the runway as soon as the preceding aircraft has commenced either its take-off roll or, in the case of an arrival, it has passed their location at the holding position.

Pilots who require additional separations (due to wake turbulence or other reason), shall notify ATC as soon as possible and before entering the runway.

Pilots should be able to commence the take-off roll immediately when take-off Clearance is issued. Pilots unable to comply with this requirement shall notify ATC as soon as possible, in any case, before entering the runway, and await instructions. When appropriate, ATC could cancel the clearance and instruct the aircraft to vacate runway.

Departures from RWY 21L

In the case that an aircraft that is to take off from RWY 21L requires to taxi beyond the fixed braking cable on that runway (GCLP-02-C-B), it shall notify ATC in the request for ATC clearance and, in any case, before commencing taxiing.

The position of the fixed braking cable on RWY 21L (GCLP-02-C-B) and the declared distance for operation from that point are stated in items 20 and 13, respectively.

STANDARD TAXIING PROCEDURES

1. START-UP

- A.- ATC will issue aircraft start-up clearances and aircraft push-back and taxi instructions. It will also issue taxiing instructions to aircraft entering and leaving the apron. Its tasks will include managing the process of engine start-up, push-back, towing and/or taxiing of aircraft, following the scheduled take-off times. In this way, it will organise the sequence of push-back/taxiing together with the arrival traffic on the apron, to achieve a safe, organised and optimal sequence upon request by the crews.
- B.- Aircraft must be ready to start-up before calling on the appropriate frequency: CLR (125.000 MHz), GMC (121.700 MHz) or LCL/TWR (118.300 MHz). When CLR frequency is in service or frequencies are unified into TWR it shall be reported by ATIS.
- C.- Aircraft should be ready for start-up no later than their estimated off-block time (EOBT).
- D.- Pilots will contact GRAN CANARIA RODADURA (GMC 121.700 MHz) to request permission to start-up. On requesting start-up clearance, pilots shall report to ATC the complete call sign, aircraft type and series, stand occupied and the ATIS message received.
- E.- In case of aircraft with 52 m or longer wingspan, pilot shall report it is a code letter aircraft E/F as appropriate.
- F.- Pilots or aircraft operators who consider that their take-off run may be less than 300 m should notify ATC as soon as possible and should do so in any case before accessing the runway in service.
- G.- Start-up clearance shall be issued as soon as requested, unless delays are expected to exceed 15 minutes, in which case ATC shall provide the appropriate engine start-up time.
- H.- Usually, once engine start-up clearance or expected time has been provided, GRAN CANARIA TWR will issue the corresponding ATC clearance.
- I.- In the start-up engines and simultaneous push-back with autonomous APU manoeuvre, aircraft shall maintain the idle regime until being lined-up with the apron taxiway.
- J.- In the start-up engine manoeuvre with GPU at stands with boarding bridges and/or cross-bleed start in the taxiway, prior CECSA approval is required. Aircraft shall ensure the boarding bridge is disconnected. Unless otherwise authorized by TWR, they shall start-up the engine located on the opposite side of the boarding bridge, shall accomplish the push-back manoeuvre maintaining the idle regime, and once lined-up with the apron taxiway, they will may increase the power to start-up the rest of engines. In this final case, the pilot shall inform TWR of their intention to perform cross-bleed start, increasing engine power in the taxiway before starting push-back.

1.1. INTERCAMBIO DE DATOS CON NMOC – ADVANCED ATC TWR

El aeropuerto de Gran Canaria intercambia información para los vuelos de salida aplicando los procedimientos Advanced ATC TWR.

El intercambio de mensajes desde el sistema local a la red ATM utiliza el estándar Europeo para aeropuertos A-CDM, usando los siguientes tipos de mensaje:

- A-DPI para todos los vuelos instrumentales de salida.
- C-DPI cuando se requiere.

Cuando la aprobación de puesta en marcha esté publicada y la aeronave comience la salida del estacionamiento, la hora objetivo de despegue (TTOT) se calculará y transmitirá a NMOC (Network Manager Operations Center) a través del mensaje A-DPI. El uso de la hora real de fuera de calzos (AOBT) en lugar de la EOBT del plan de vuelo, junto con el tiempo de rodaje variable, aumentará la precisión de la hora de despegue.

Desde el momento de la recepción del A-DPI, no se aceptarán mensajes DLA o CHG que modifiquen datos del plan de vuelo. Si estuviera regulado, se mantendrá la CTOT asignada previa a la recepción del A-DPI.

Si una aeronave tuviera que abortar el rodaje por causas técnicas, el aeropuerto enviará al NMOC un mensaje C-DPI (mensajes de cancelación de información de planificación de salidas). Como consecuencia de dicho C-DPI, el plan de vuelo se suspenderá informándose al operador por medio de un mensaje FLS con la observación "Suspended by Departure airport". El plan de vuelo podrá ser activado de nuevo a través de una actualización de la EOBT con un mensaje DLA o de CHG.

2. MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

Evitar colisiones con otras aeronaves y obstáculos es responsabilidad de:

- Los pilotos en el rodaje en plataforma y en las zonas no visibles desde TWR.
- Las compañías de asistencia en tierra, durante la maniobra de retroceso y/o salida del puesto de estacionamiento.

A.- Todos los movimientos en superficie de aeronaves, aeronaves remolcadas, personas y vehículos en el área de maniobras están sujetos a autorización previa de ATC.

B.- GMC es responsable de:

- El control de todos los movimientos de aeronaves, personas y vehículos que se efectúen en el área de maniobras a excepción de la pista o pistas en uso.
- Expedir autorizaciones e instrucciones para el retroceso remolcado y rodaje de aeronaves.

C.- Uso de barras de parada:

El aeropuerto de Gran Canaria dispone de barras de parada en las calles de acceso a pista Z1, Z2, R1, Z6 (sentido hacia RWY 03L y hacia RWY 03R), Z7; R13; R9L; R9R; R18, así como en S7 en sentido RWY 03L/21R hacia RWY 03R/21L, de apagado manual y encendido automático.

El uso de barras de parada va asociado a:

- Cruce y ocupación de pista: en el caso de cierres de pista por revisión, similar u obras.
- Como resultado del deterioro de las condiciones meteorológicas y, en cualquier caso, en la Fase I (Aviso) del PPOAM (ver casilla 22).

2.1 Maniobras de retroceso y rodaje

A.- Las aeronaves deberán estar listas para rodaje dentro de los 5 minutos siguientes a la hora aprobada de puesta en marcha (con o sin retroceso). En el caso de compañías operando aeronaves que requieren mayor tiempo, deben informar previamente a ATC.

B.- En todos los puestos de estacionamiento con salida autónoma, la maniobra de salida se realizará a la mínima potencia requerida para iniciar rodaje.

C.- Todas las aeronaves seguirán las instrucciones de ATC para alcanzar el punto de espera de la pista o pistas en uso.

D.- Las Aeronaves notificarán a ATC que están abandonando pista. ATC les informará de su puesto previsto de estacionamiento y de cualquier aclaración sobre la ruta de rodaje a seguir.

E.- Las autorizaciones e instrucciones de ATC deben ser colacionadas de forma completa.

2.2. Maniobras de retroceso con motor (powerback)

La realización de maniobras de retroceso con motor (powerback) requiere la autorización previa de la Dirección del Aeropuerto y se llevarán a cabo bajo la entera responsabilidad del explotador de la aeronave. El representante de la compañía debe solicitar esta operación, con antelación suficiente, a la Dirección del Aeropuerto.

Este tipo de operación sólo está permitida para:

- Turboprop de dimensiones menores o iguales al AT72 en los PRKG M (M01, M02, M03 y M04).

- Para turboprop de dimensiones mayores al AT72 el representante de la compañía deberá consultar previamente la viabilidad de esta operación, con antelación suficiente, a la dirección de correo electrónico:

lpaopestructura@aena.es

El aeropuerto analizará la seguridad de la operación y la contaminación acústica producida por la misma.

2.3. Maniobra de push and hold

Cuando una aeronave esté completamente lista para operar (puesta en marcha) y se haya adelantado al SLOT asignado, el piloto podrá pedir un "Push and Hold" a ATC. Si procede, un equipo para el retroceso le sacará del PRKG T (Tango), y una vez en la calle de rodaje, el señalero le guiará hasta un

1.1. EXCHANGE OF DATA WITH NMOC – ADVANCED ATC TWR

The airport of Gran Canaria exchanges information for departure flights by applying the Advanced ATC TWR procedures.

Message exchanges from the local system to the ATM network uses the European standard for A-CDM airports, using the following message types:

- A-DPI for all instrumental departure flights.
- C-DPI when required.

When start-up approval has been announced and the aircraft starts to exit the stand, the target take-off time (TTOT) is calculated and transmitted to NMOC (Network Manager Operations Center) via an A-DPI message. The use of the actual off-block time (AOBT) instead of the EOBT of the flight plan, along with the variable taxiing time, increases the precision of the take-off time.

After reception of the A-DPI, DLA or CHG messages that change the flight plan data shall not be accepted. If regulated, the CTOT assigned before receiving the A-DPI shall be maintained.

If an aircraft has to abort taxiing for technical reasons, the airport shall send a C-DPI message to the NMOC (cancellation message of departure flight planning information). The result of the C-DPI is that the flight plan shall be suspended by informing the operator via an FLS message with the comment "Suspended by Departure airport". The flight plan can be activated again by updating the EOBT with a DLA or CHG message.

2. GROUND MOVEMENT

Avoidance of collisions with other aircraft or obstacles is the responsibility of:

- Pilots, when taxiing on the apron and in the zones not visible from TWR.
- Ground handling companies, during the push-back manoeuvre and/or exit from the stand.

A.- All surface movements of aircraft, towed aircraft, personnel and vehicles on the manoeuvring area are subject to ATC clearance.

B.- GMC is responsible for:

- The control of every aircraft, personnel, and vehicles movement on the manoeuvring area except for the runway or runways in use.
- To issue clearances and instructions for towed push-back and taxiing of aircraft.

C.- Use of stop bars:

The airport of Gran Canaria has stop bars on the access-to-runway taxiways Z1, Z2, R1, Z6 (towards RWY 03L and towards RWY 03R), Z7, R13; R9L; R9R; R18, as well as on the taxiway S7 in the direction RWY 03L/21R towards RWY 03R/21L, of manual switch-off and automatic switch-on.

The use of stop bars is associated to:

- Runway crossing and occupancy: In cases of runway closures for inspection or similar activities, or works.
- As a result of deterioration in the weather conditions and, in any case, in Phase I (Warning) of the PPOAM (see item 22).

2.1 Push-back manoeuvring and taxiing

A.- Aircraft must be ready for taxiing within the next 5 minutes to the approved start-up time (with or without push-back). In the case of carriers operating aircraft that require more time, ATC should be informed in advance.

B.- In all stands with autonomous exit, the exit manoeuvre shall be carried out at the minimum regime to initiate taxiing.

C.- All aircraft shall observe ATC instructions to reach the runway-holding position or runways in use.

D.- Aircraft shall report ATC vacating runway, and will be informed of their expected stand and any further instruction, if required to reach the stand.

E.- ATC clearances and instructions must be completely read-back.

2.2. Powerback operations

Powerback operations require prior authorization of the Aerodrome Management and will be executed under the sole responsibility of the aircraft operator. The company agent must request this operation well in advance to the Aerodrome Management.

This type of operation is only allowed for:

- Turboprop aircraft smaller than or equal to AT72 dimensions in the PRKG M (M01, M02, M03 and M04).

- Turboprop aircraft larger than AT72 dimensions, the company agent must request well in advance the feasibility of this operation to e-mail:

lpaopestructura@aena.es

The airport shall analyze the safety of the operation and the noise pollution caused by it.

2.3. Push and hold manoeuvring

When an aircraft is completely ready to operate (start-up) before the allocated slot, the pilot may request a "Push and Hold" to ATC. If appropriate, equipment for push-back will tow the aircraft out of PRKG T (Tango), and once in the taxiway, marshaller will guide it to a remote

puesto de estacionamiento remoto con salida autónoma, con el fin de que si a la compañía le conceden una mejora de su SLOT (REA), pueda salir del puesto de estacionamiento y de esta manera acortar el tiempo de llegada a la cabecera. Cuando la aeronave solicite "Push and Hold", el CECOA, siempre que exista disponibilidad, asignará un puesto de estacionamiento intermedio en posición remota previa a su salida final. Los puestos de estacionamiento remotos posibles para la realización de esta maniobra son:

- Con RWY 03L/R en servicio: Del P36 al P56.
- Con RWY 21L/R en servicio: Del P00 al P24.

2.4. Maniobra de acceso a puestos de estacionamiento

El acceso a puestos de estacionamiento desde calles de rodaje puede exigir la realización de maniobras con sobregiro (oversteer).

3. CARACTERISTICAS DE LOS PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

Ver AD 2-GCLP PDC.

4. RESTRICCIONES A PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

- A.- Es obligatorio el uso de las instalaciones de 400 Hz en todo puesto de estacionamiento donde este servicio se encuentre disponible.
- B.- El uso de la unidad auxiliar de potencia (APU) de aeronaves está prohibido en todo puesto de estacionamiento donde el servicio de 400 Hz / aire acondicionado se encuentre disponible, desde 2 minutos después de la puesta de calzos hasta 5 minutos antes de la retirada de los mismos.
- C.- La APU del avión sólo podrá utilizarse cuando no estén operativas las instalaciones de suministro de corriente 400 Hz ni las unidades móviles, o cuando se requiera el servicio de aire acondicionado y no esté disponible el equipamiento correspondiente.
- D.- Las aeronaves operando en puestos de estacionamiento autónomos deberán hacerlo a la mínima potencia requerida.
- E.- Durante la temporada de invierno, no se autoriza la permanencia de aeronaves en la plataforma los sábados entre las 10:00 y las 19:00, o por periodos superiores a un día si se ve comprometida la capacidad de la plataforma.

5. LIMITACIONES DE RODAJE

- Pista en uso 03

En las calles de rodaje existen las siguientes restricciones debido al radio de giro existente:

- El giro desde la TWY S2 hacia la TWY R6 podrá ser realizado por aeronaves de letra de clave C o inferior.
- El giro desde la TWY R10 vía GATE J hacia la TWY R2 no podrá ser realizado por aeronaves tipo B777, A350 y A340.
- El giro desde la TWY S3 hacia la TWY R7 podrá ser realizado por aeronaves de letra de clave C o inferior.

En las calles de rodaje existen las siguientes restricciones debidas a las dimensiones de las aeronaves:

- La TWY Z1 servirá para dar acceso a aeronaves de letra de clave D o inferior desde la TWY R3 a la RWY 03L.
- Existen restricciones al uso simultáneo de las siguientes calles de rodaje:

parking position with autonomous exit, so that if the company is granted an improved SLOT (REA), it may exit the stand and in this way shorten the time to get to the threshold. When the aircraft requests "Push and Hold", the CECOA, subject to availability, will assign an intermediate stand in a remote position prior to its final exit. Possible remote stand to perform this manoeuvre are:

- With RWY 03L/R in service: From P36 to P56.
- With RWY 21L/R in service: From P00 to P24.

2.4. Access to stands manoeuvring

Access to stands from taxiways may require oversteer manoeuvres.

3. AIRCRAFT STANDS CHARACTERISTICS

See AD 2-GCLP PDC.

4. RESTRICTIONS TO STANDS

- A.- The use of 400 Hz facilities is mandatory at every stand where this service is available.
- B.- The use of the aircraft Auxiliary Power Unit (APU) is forbidden in all stands where the 400 Hz / air-conditioning service is available, from 2 minutes after on-block to 5 minutes before off-block.
- C.- Aircraft APU may only be used when the 400 Hz current supply facilities or mobile units are non-operational, or when the air-conditioning service is required and the equipment is not available.
- D.- Aircraft operating at autonomous stands shall do it at the minimum regime required.
- E.- During the winter season, aircraft shall not be cleared to remain on the apron on Saturdays between 10:00 and 19:00, or for periods longer than one day, if the apron capacity is adversely affected.

5. TAXIING RESTRICTIONS

- Runway in use 03

The following restrictions due to turning radius exist on taxiways:

- The turn from TWY S2 to TWY R6 may be made by code letter C or lower aircraft.
- The turn from TWY R10 by GATE J to TWY R2 may not be made by aircraft as B777, A350 and A340.
- The turn from TWY S3 to TWY R7 may be made by code letter C or lower aircraft .

The following restrictions due to aircraft dimensions exist on taxiways:

- TWY Z1 shall serve to give access to RWY 03L from TWY R3 for code letter D or lower aircraft.
- There exist restrictions on the simultaneous use of the following taxiways:

Letra de clave de aeronave esperando en TWY Z1 Aircraft code letter holding at TWY Z1	MAX ACFT que puede rodar de TWY R3 a TWY R2 MAX ACFT allowed to taxi from TWY R3 to TWY R2
A (LJ55; C421) (MAX envergadura // wingspan 14.57 m)	TODAS // ALL (MAX envergadura // wingspan 64.40 m)
B (CRJ2; E145; SW4) (MAX envergadura // wingspan 23.72 m)	TODAS // ALL (MAX envergadura // wingspan 64.40 m)
C (B738; A321; AT72) (MAX envergadura // wingspan 35.80 m)	TODAS // ALL (MAX envergadura // wingspan 64.40 m)
D (B753; B763; C130) (MAX envergadura // wingspan 51.90 m)	TODAS // ALL (MAX envergadura // wingspan 64.40 m)

(1) Las aeronaves de letra de clave F seguirán su propio procedimiento // Code letter F aircraft shall follow their own procedure.

Letra de clave de aeronave esperando en TWY Z2 Aircraft code letter holding at TWY Z2	MAX ACFT que puede rodar de TWY R2 a TWY R1 MAX ACFT allowed to taxi from TWY R2 to TWY R1
A (LJ55; C421) (MAX envergadura // wingspan 14.57 m)	TODAS // ALL (MAX envergadura // wingspan 64.40 m)
B (CRJ2; E145; SW4) (MAX envergadura // wingspan 23.72 m)	TODAS // ALL (MAX envergadura // wingspan 64.40 m)
C (B738; A321; AT72) (MAX envergadura // wingspan 35.80 m)	TODAS // ALL (MAX envergadura // wingspan 64.40 m)
D (B753; B763; C130) (MAX envergadura // wingspan 51.90 m)	D (B753; B763; C130) (MAX envergadura // wingspan 51.90 m)
E (1) (A330; A340; B744) (MAX envergadura // wingspan 64.40 m)	C (B738; A321; AT72) (MAX envergadura // wingspan 35.80 m)

(1) Las aeronaves de letra de clave F seguirán su propio procedimiento // Code letter F aircraft shall follow their own procedure.

- Punto de espera en TWY S6: si hay una aeronave en TWY S6 esperando cerca de RWY 03L/21R, ATC considerará ocupada la RWY 03R/21L.
- Se establece una coordinación entre las calles de rodaje desde TWY R13 hasta TWY R18 y RWY 03R/21L durante las operaciones de aeronaves de letra de clave E, de forma que no se produzca simultaneidad en las operaciones en la pista y en las calles de rodaje, de aeronaves de letra de clave E y aeronaves de letra de clave C o superior.
- Pista en uso Z1
- El giro desde la TWY R2 vía GATE J hacia la TWY R10 no podrá ser realizado por aeronaves tipo B777, A350 y A340.
- La TWY Z1 podrá ser utilizada por aeronaves de letra de clave D o inferior para abandonar RWY 21R.
- Incompatibilidades de TWY R9R con TWY R8 y R9L:

- Holding position on TWY S6: if there is an aircraft at TWY S6 holding short of RWY 03L/21R, ATC shall consider RWY 03R/21L occupied.
- A form of coordination is established between the taxiways from TWY R13 up to TWY R18 and RWY 03R/21L during the operation of code letter E aircraft, in such a way as to ensure there are no simultaneous operations on the runway and taxiways by the code letter E aircraft and code letter C or higher aircraft.
- Runway in use Z1
- The turn from TWY R2 by GATE J to TWY R10 may not be made by aircraft as B777, A350 and A340.
- TWY Z1 may be used by code letter D or lower aircraft to vacate RWY 21R.
- Incompatibilities of TWY R9R with TWY R8 and R9L:

Letra de clave de aeronave esperando en TWY R9R Aircraft code letter holding at at TWY R9R	MAX ACFT que puede rodar de TWY R8 a TWY R9L MAX ACFT taxiing from TWY R8 to TWY R9L
A (LJ55; C421) (MAX envergadura // wingspan 14.57 m)	TODAS // ALL (MAX envergadura // wingspan 64.40 m)
B (CRJ2; E145; SW4) (MAX envergadura // wingspan 23.72 m)	TODAS // ALL (MAX envergadura // wingspan 64.40 m)
C (B738; A321; AT72) (MAX envergadura // wingspan 35.80 m)	D (B753; B763; C130) (MAX envergadura // wingspan 51.90 m)
D (B753; B763; C130) (MAX envergadura // wingspan 51.90 m)	C (B738; A321) (MAX envergadura // wingspan 35.80 m)
E (1) (A330; A340; B744) (MAX envergadura // wingspan 64.40 m)	A (LJ55; C421) (MAX envergadura // wingspan 14.57 m)

(1) Las aeronaves de letra de clave F seguirán su propio procedimiento // Code letter F aircraft shall follow their own procedure.

- Para evitar este tipo de incompatibilidades, las aeronaves de categoría de letra de clave D o E (B752 o superior) serán por lo general autorizadas al punto de espera de RWY 21 en "ROMEO 9 LIMA".
- Precaución al acceder a R9L con aeronaves en R9R.
- Punto de espera en TWY S7: si hay una aeronave en TWY S7 esperando cerca de RWY 21L/03R, ATC considerará ocupada la RWY 21R/03L.
- Punto de espera en TWY S5: si hay una aeronave en TWR S5 esperando cerca de RWY 21R/03L, ATC considerará ocupada la RWY 21L/03R.

- In order to prevent these incompatibilities, code letter D or E aircraft (B752 or bigger) shall usually be cleared to RWY 21 holding position at "ROMEO 9 LIMA".
- Caution when accessing R9L with aircraft on R9R.
- Holding position on TWY S7: If there is an aircraft at TWY S7 holding short of RWY 21L/03R, ATC shall consider RWY 21R/03L occupied.
- Holding position on TWY S7: If there is an aircraft at TWY S5 holding short of RWY 21R/03L, ATC shall consider RWY 21L/03R occupied.

6. RUTAS DE RODAJE

Los puntos de transferencia principales entre el área de maniobra y la plataforma coinciden con las gates de entrada/salida de la plataforma.

No se realiza transferencia de aeronaves entre los servicios de tránsito aéreo y los servicios de plataforma, en cuanto a comunicaciones se refiere.

Una vez llega la aeronave a alguno de los puntos de transferencia, el vehículo "SIGAME" comienza el guiado sobre el eje de la correspondiente calle de rodaje en plataforma, manteniendo distancias con el resto de las aeronaves y vehículos. En caso de que detectase alguna maniobra no permitida o autorizada detendrá el vehículo, señalizando a la aeronave guiada la parada.

Preferentemente, las puertas de entrada y salida de plataforma serán las siguientes:

- Configuración NORTE RWY 03: salida por GATE E y J (EXC aeronaves tipo B777, A350 y A340), entrada por GATE F y G.
- Configuración SUR RWY 21: salida por GATE F y G, entrada por GATE J (EXC aeronaves tipo B777, A350 y A340), E y F.

Las aeronaves rodarán siguiendo los encaminamientos estándar aquí definidos, a menos que reciban de ATC otra instrucción diferente.

Si una aeronave procediera hasta su puesto de estacionamiento sin guiado por parte del señalero, deberá en todo caso esperar cerca del mismo. A la llegada del señalero, éste asistirá para garantizar el estacionado correcto y seguro de la aeronave.

6.1. CONFIGURACIÓN NORTE RWY 03

Llegadas:

Adicionalmente, en el caso de aeronaves que hayan sido autorizadas a aterrizar por RWY 03R:

- Abandonarán RWY 03R, en la medida de lo posible, por TWY S6 y, si no reciben autorización expresa de ATC, esperarán cerca de RWY 03L/21R en punto de espera TWY S6. Una vez autorizados en la frecuencia de LCL/TWR (118.300 MHz), cruzarán RWY 03L/21R y abandonarán por TWY S3, siguiendo a partir de este momento los encaminamientos definidos para RWY 03L.
- Si la aeronave abandona por el final de RWY 03R, esperará cerca de RWY 21L en punto de espera en TWY S7 y, tras la autorización expresa de ATC en la frecuencia de LCL/TWR (118.300 MHz), procederán por TWY S7 a cruzar RWY 03L/21R y seguirán por TWY R9R/L y R8 los encaminamientos definidos para RWY 03L.

6. TAXIING ROUTES

The main transfer points between the manoeuvring area and the apron coincide with the entry/exit gates of the apron.

There is no transfer of aircraft between air traffic services and apron services, as far as communications are concerned.

Once the aircraft arrives at one of the transfer points, the "FOLLOW ME" vehicle begins to guide it along the axis of the corresponding taxiway on the apron, keeping its distance from the rest of the aircraft and vehicles. If it detects any unauthorised manoeuvre, it will stop the vehicle, signalling the guided aircraft to stop.

Preferably, the apron entry and exit gates will be as follows:

- NORTH configuration RWY 03: exit via GATE E and J (EXC aircraft as B777, A350 and A340), entry via GATE F and G
- SOUTH configuration RWY 21: exit via GATE F and G, entry via GATE J (EXC aircraft as B777, A350 and A340), E and F.

Unless ATC advises differently, aircraft shall taxi following the standard taxiing routes defined hereafter.

Aircraft going to stand without signalman guidance must hold short of this point in all cases, and wait for the arrival of a marshaller in order to ensure the proper and safe aircraft parking.

6.1. NORTH CONFIGURATION RWY 03

Arrivals:

Additionally, in the case of aircraft which have been cleared to land on RWY 03R:

- They shall vacate RWY 03R, whenever possible, via TWY S6 and, if they do not receive express clearance from ATC, they shall hold short of RWY 03L/21R at runway-holding position TWY S6. Once cleared on the LCL/TWR frequency (118.300 MHz), they shall cross RWY 03L/21R and vacate via TWY S3, following from that moment the routings defined for RWY 03L.
- If the aircraft vacates runway RWY 03R at the end, it shall hold short of runway RWY 21L at runway-holding position on TWY S7 and, after express clearance from ATC on the LCL/TWR frequency (118.300 MHz), it shall proceed via TWY S7 to cross RWY 03L/21R and continue via TWY R9R/L and R8 along the routing defined for RWY 03L.

LLEGADAS RWY 03L - AERONAVES DE LETRA DE CLAVE C o INFERIOR (1) ARRIVALS RWY 03L - CODE LETTER C or LOWER AIRCRAFT (1)		
A // to	De // From	
	S3/R8	S2
P00-P26	R7	R7
P28-P52	R7-R4	R6-R4
P54-P66, L02, L04, L06, L08	R7-R3	R6-R3
L01, L03, L05, L07, L09-L12	R7, GATE F, R11-R10	GATE F, R11-R10
T01-T11 M01-M04 N01, N11, N12, N02, N03	GATE G, R12	R7, GATE G, R12 Alternativa // Alternative: GATE F, R12
T12-T21	R7, GATE F, R11 Alternativa // Alternative: GATE G, R12-R11	GATE F, R11
T21B-T23	R7, GATE F, R11-R10 Alternativa // Alternative: GATE G, R12-R10	GATE F, R11-R10

LLEGADAS RWY 03L - AERONAVES DE LETRA DE CLAVE D o SUPERIOR (1) ARRIVALS RWY 03L - CODE LETTER D or GREATER AIRCRAFT (1)			
A // to	De // From		
	R8	S3	S2
P00-P26	R7	GATE G-R12-GATE F-R7	R7
P28-P52	R7-R4	GATE G-R12-GATE F-R4	GATE F-R11-GATE E-R4
P54-P66	R7-R3	GATE G-R12-GATE F/GATE E-R3	GATE F-R11-GATE E-R3
T01-T11 N01, N11, N12, N02, N03	GATE G, R12	GATE G-R12	R7, GATE G, R12 Alternativa // Alternative: GATE F, R12
T12-T21	R7, GATE F, R11 Alternativa // Alternative: GATE G, R12-R11-R10	GATE G, R12-R11	GATE F, R11
T21B-T23	R7, GATE F, R11-R10 Alternativa // Alternative: GATE G, R12-R11-R10	GATE G-R12-R11-R10	GATE F, R11-R10

(1) Ver apartado 5, LIMITACIONES DE RODAJE, restricciones de giro TWY S3-R7 y TWY S2-R6. // See section 5, TAXIING RESTRICTIONS, TWY S3-R7 and TWY S2-R6 turning restrictions.

Salidas:

Departures:

SALIDAS CONFIGURACIÓN NORTE (RWY 03L o 03R) DEPARTURES NORTH CONFIGURATION (RWY 03L or 03R)	
De // From	A // To
	R1, Z2
N01, N11, N12, N02, N03 M01-M04 P00-P26	R12-R11, GATE E, R3-R2 Alternativa // Alternative: R12, GATE G, R7-R6-R4-R3-R2 Alternativa // Alternative: R12, GATE F, R7-R6-R4-R3-R2 Alternativa // Alternative: R12-R11-R10, GATE J, R2
T01-T11	R12-R11, GATE E, R3-R2 Alternativa // Alternative: R12, GATE F, R6-R4-R3-R2 Alternativa // Alternative: R12-R11-R10, GATE J, R2
T12/T12A-T14	R11, GATE F (1), R6-R2 Alternativa // Alternative: R12-R11, GATE E, R3-R2 Alternativa // Alternative: R11-R10, GATE J, R2
T15-T23 P28-P52	R11, GATE F (1), R6-R2 Alternativa // Alternative: R11, GATE E, R3-R2. Alternativa // Alternative: R11-R10, GATE J, R2
P54-P66 L01, L03, L05, L07, L09-L12	R10, GATE J, R2 (salida hacia Z2 por GATE E // exit to Z2 via GATE E).
L02, L04, L06, L08	R3-R2

(1) Precaución: No entrar en TWY S2 al ser instruido a rodar por GATE F // Caution: Do not enter TWY S2 when instructed to taxi via GATE F.

6.2. CONFIGURACIÓN SUR RWY 21

6.2. SOUTH CONFIGURATION RWY 21

Llegadas:

Arrivals:



LLEGADAS // ARRIVALS RWY 21R			
A // to	De // From		
	R2	S1	S1N
P00-P26	R3-R7	R4, GATE E, R11, GATE F, R7	R6-R7
P28-P40	R3-R6	R4, GATE E, R11, GATE F, R6	R6
P42-P44	R3-R4	R4, GATE E, R11, GATE F, R6-R4	R6, GATE F, R11, GATE E, R4
P46-P52	R3-R4	R4	R6, GATE F, R11, GATE E, R4
P54-P66	R3	R4-R3	R6, GATE F, R11, GATE E, R3
L01, L03, L05, L07, L09-L12	GATE J, R10	R4, GATE E, R10	R6, GATE F, R11-R10
L02, L04, L06, L08	R3	R4-R3	R6, GATE F, R11, GATE E, R3
T01-T12A M01-M04 N01, N11, N12, N02, N03	R3, GATE E, R11-R12 Alternativa // Alternative: R3-R6, GATE F, R12	R4, GATE E, R10-R12	R6, GATE F, R12
T13-T21	R3, GATE E, R11	R4, GATE E, R11	R6, GATE F, R11
T21B-T23	R3, GATE E, R10	R4, GATE E, R10	R6, GATE F, R11-R10

Adicionalmente, en el caso de aeronaves que hayan sido autorizadas a aterrizar por la RWY 21L:

- De forma preferente, TWY Z6-Z2: Esperará en punto de espera Z6 hasta ser autorizada a cruzar RWY 21R, RWY 21L, TWY Z6 y proceder a TWY Z2.
- De forma alternativa, abandonarán pista por el final y esperarán cerca de RWY 03L en el punto de espera en TWY Z7 y, tras la autorización expresa de ATC en la frecuencia de LCL/TWR (118.300 MHz) procederán por TWY Z7/Z4 y seguirán por TWY R1 los encaminamientos definidos para RWY 21R.

Salidas:

Additionally, in the case of aircraft which have been cleared to land on RWY 21L:

- Preferably, TWY Z6-Z2: It will wait at holding point Z6 until it is authorized to cross RWY 21R, RWY 21L, TWY Z6 and proceed to TWY Z2.
- Alternatively, they shall vacate the runway at the end, hold short of RWY 03L at runway-holding position on TWY Z7 and, after express clearance from ATC on the LCL/TWR frequency (118.300 MHz), they shall proceed via TWY Z7/Z4 and continue via TWY R1 along the routings defined for RWY 21R.

Departures:

SALIDAS CONFIGURACIÓN SUR (RWY 21R o 21L) // DEPARTURES SOUTH CONFIGURATION (RWY 21R or 21L)	
De // From	A // To
	R9R / R9L
N01, N11, N12, N02, N03 M01-M04 T01-T11	R12, GATE G (1), R8
P00-P26	R12, GATE G (1), R8 Alternativa // Alternative: R12, GATE F (2), R7-R8
T12-T23 P28-P52 P54-P66 L01, L03, L05, L07, L09-L12	R10-R11, GATE F (2), R7-R8
L02, L04, L06, L08	R3-R8

(1) Precaución: No entrar en TWY S3 al ser instruido a rodar por GATE G // Caution: Do not enter TWY S3 when instructed to taxi via GATE G.

(2) Precaución: No entrar en TWY S2 al ser instruido a rodar por GATE F // Caution: Do not enter TWY S2 when instructed to taxi via GATE F.

7. OPERACIÓN DE HELICÓPTEROS

7. OPERATION OF HELICOPTERS

7.1. Helicópteros militares:

7.1. Military Helicopters:

Las zonas de despegue/aterrizaje para la operación de helicópteros militares serán, de conformidad con lo establecido en la casilla 16:

- GATE K.
- TWY R15.
- TWY R18.

The take-off/landing zones for the operation of military helicopters shall be, in accordance with the provisions of item 16:

- GATE K.
- TWY R15.
- TWY R18.

Los helicópteros militares que procedan en emergencia realizarán la aproximación a pista, excepto:

Military helicopters proceeding in emergency shall perform the approach to runway, except:

- Cuando la emergencia se produzca en la fase de aproximación final a TWY R15 o TWY R18 en cuyo caso completarán la maniobra.
- Cuando exista pérdida de maniobrabilidad o performance que no permita realizarla en pista.

- When the emergency occurs during final approach to TWY R15 or TWY R18, in which case they shall finish the manoeuvre.
- When loss of manoeuvrability or performance does not allow to perform it in the runway.

7.2. Helicópteros civiles:

Los helicópteros podrán operar en horario H24.
Los puestos de estacionamiento para este tipo de aeronaves se ubican en la zona suroeste de la plataforma civil.
Se dispone de un puesto de estacionamiento sin maniobra de viraje para helicóptero máximo SIKORSKY S-61N, y dos puestos de estacionamiento sin maniobra de viraje para helicóptero máximo BELL 412 EP y un puesto de estacionamiento con maniobra de viraje para helicóptero máximo BELL 412 EP (ver AD 2-GCLP PDC).

7.2.1. Los helicópteros por lo general serán instruidos a aterrizar o despegar desde la FATO definida en la pista en servicio, preferentemente, en RWY 03L/21R. Se definen los siguientes puntos posibles de despegue/aterrizaje de helicópteros en la pista:
a) THR (03L en configuración norte o 21R en configuración sur).
b) Proximidades del ARP.

7.2.2. Los helicópteros que operen al amparo de una carta de exenciones (vuelos operacionales en misiones como las de atender a emergencias) u otros que lo requieran por circunstancias especiales (intensidad de viento superior a 20 kt), en performance 1, con base en GCLP, y que sean del tipo SK61 o menor y previa coordinación con ATC, podrán operar en las FATO E o FATO J.

Los helicópteros recibirán de ATC, en primera comunicación, información meteorológica y, en base a dicha información, coordinarán con ATC la FATO en la que requieren operar.

Distancias declaradas, de consideración exclusivamente para la operación de helicópteros:

7.2. Civil helicopters:

Helicopters can operate in a 24H schedule.
The stands for this type of aircraft are in the south-west zone of the civil apron.
There is one stand without turning manoeuvre for helicopters of a maximum of SIKORSKY S-61N, and two stands without turning manoeuvre for a maximum helicopters type BELL 412 EP and one stands with turning manoeuvre for a maximum helicopter type BELL 412 EP (see AD 2-GCLP PDC).

7.2.1. Helicopters shall generally be instructed to land or take-off from the FATO defined at the runway in service, preferably in RWY 03L/21R. The following possible landing/take-off points for helicopters on the runway are defined below:
a) THR (03L in north configuration or 21R in south configuration).
b) Proximities of the ARP.

7.2.2. Helicopters operating under a letter of exemptions (operational flights on missions such as attending emergencies) or others as required due to special circumstances (wind intensity greater than 20 kt) in performance 1, based on GCLP, and which are type SK61 or smaller and with prior coordination with ATC, may operate in the FATO E or FATO J.

Helicopters shall receive weather information in a first communication from ATC, and according to said information shall coordinate with ATC the FATO in which they are required to operate.

Declared distances, considered exclusively for operating helicopters:

RWY	RTODAH (m)	TODAH (m)	LDAH (m)
03L INT S1 (ARP)	1550	1550	1550
21R INT S2 (ARP)	1550	1550	1550

Generalmente, serán de aplicación los siguientes procedimientos:

CONFIGURACIÓN NORTE (RWY 03L):

SALIDAS:

- a) Autorización ATC para TWY R10 - GATE J - TWY R2 - Z2 y esperar posterior autorización para despegar en sentido RWY 03L, o bien
- b) Autorización ATC para TWY R10 - GATE E y esperar posterior autorización para rodar por TWY R4-S1 y despegar en sentido RWY 03L INT TWY S1 en proximidades de ARP.

LLEGADAS:

- a) Autorización ATC para aterrizar en RWY 03L, abandonar vía TWY Z2, posterior TWY R2 y esperar autorización ATC para entrar en plataforma vía GATE J, siguiendo instrucciones de vehículo "SÍGAME" vía TWY R10 hasta el puesto de estacionamiento, o bien
- b) Autorización ATC para aterrizar en RWY 03L INT TWY S2 en proximidades de ARP, posterior TWY S2 y esperar autorización ATC para entrar en plataforma vía GATE F, siguiendo instrucciones de vehículo "SÍGAME" vía TWY R11-R10 hasta el puesto de estacionamiento.

CONFIGURACIÓN SUR (RWY 21R):

SALIDAS:

- a) Autorización ATC para TWY R10 - GATE E - TWY R4 - R6 - R7 - R8 - R9R/R9L y esperar posterior autorización para despegar en sentido RWY 21R o bien
- b) Autorización ATC para TWY R10-R11- GATE F y esperar posterior autorización ATC para rodar por TWY S2 y despegar en sentido RWY 21R INT TWY S2 en proximidades de ARP.

LLEGADAS:

- a) Autorización ATC para aterrizar en RWY 21R, posterior TWY S1 y esperar autorización ATC para entrar en plataforma vía GATE E, siguiendo instrucciones de vehículo "SÍGAME" vía TWY R10 hasta el puesto de estacionamiento.
- b) Autorización ATC para aterrizar en RWY 21R INT TWY S1 en proximidades de ARP, posterior TWY S1 y esperar autorización ATC para entrar en plataforma vía GATE E, siguiendo instrucciones de vehículo "SÍGAME" vía TWY R10 hasta el puesto de estacionamiento.

8. OPERACIÓN DE AERONAVES DE LETRA DE CLAVE F

El procedimiento descrito a continuación es válido para la operación esporádica de las siguientes aeronaves de letra de clave F: A124, B748 y A380. La operación de aeronaves de longitud y/o envergadura superior a las antes indicadas (ej.: A225) requerirán un análisis específico previo.

No se autoriza ni la llegada ni la permanencia de aeronaves de letra de clave F si no es con la autorización previa de la Dirección del Aeropuerto.

No se autorizarán dos operaciones con aeronaves de letra de clave F permaneciendo de forma simultánea en el aeropuerto durante parte o todo el tiempo de escala.

En caso de tener que atender una operación no prevista de este tipo de aeronaves (ej. emergencias) se coordinarán las medidas oportunas, que tratarán de ajustarse a lo indicado en este procedimiento.

The following procedures shall generally be applied:

NORTH CONFIGURATION (RWY 03L):

DEPARTURES:

- a) ATC clearance for TWY R10 - GATE J - TWY R2 - Z2 and wait for following clearance to take-off in RWY 03L direction, or
- b) ATC clearance for TWY R10 - GATE E and wait for following clearance to taxi via TWY R4-S1 and take-off in RWY 03L INT TWY S1 direction, in the vicinity of ARP.

ARRIVALS:

- a) ATC clearance to land at RWY 03L, leave runway via TWY Z2, following TWY R2 and wait for ATC clearance to enter apron via GATE J, following the instructions of "FOLLOW ME" vehicle, via TWY R10 to the stand, or
- b) ATC clearance to land at RWY 03L INT TWY S2, in the vicinity of ARP, following TWY S2 and wait for ATC clearance to enter apron via GATE F, following the instructions of "FOLLOW ME" vehicle, via TWY R11-R10 to the stand.

SOUTH CONFIGURATION (RWY 21R):

DEPARTURES:

- a) ATC clearance for TWY R10 - GATE E - TWY R4 - R6 - R7 - R8 - R9R/R9L and wait for the following clearance to take-off in RWY 21R direction, or
- b) ATC clearance for TWY R10-R11- GATE F and wait for the following ATC clearance to taxi via TWY S2 and take-off in RWY 21R INT TWY S2 direction, in the vicinity of ARP.

ARRIVALS:

- a) ATC clearance to land in RWY 21R, then TWY S1 and await ATC clearance to enter apron via GATE E, and then as instructed by the "FOLLOW ME" vehicle, via TWY R10, up to the stand.
- b) ATC clearance to land in RWY 21R INT TWY S1 in proximities of ARP, then TWY S1 and await ATC clearance to enter apron via GATE E, and then as instructed by the "FOLLOW ME" vehicle, via TWY R10, up to the stand.

8. OPERATION OF CODE LETTER F AIRCRAFT

The procedure described below is valid for occasional operations of the following code letter F aircraft: A124, B748 and A380. The operation of aircraft of a length and/or wingspan greater than the one indicated (e.g. A225) requires specific prior analysis.

The arrival or stop over of code letter F aircraft is not authorised if it has not received prior authorisation by the Airport Management.

Two operations with aircraft with a code letter F will not be authorized while simultaneously staying at the airport for part or all of the stopover time.

In the event of an unexpected operation for this type of aircraft (e.g. emergencies), the appropriate measures shall be taken and coordinated in line with this procedure.

- Pistas: las aeronaves de letra de clave F operarán, preferentemente, en la RWY 03L/21R. Si fuera necesario, se puede operar en la RWY 03R/21L.
- Estacionamiento: la salida del puesto de estacionamiento de las aeronaves contempladas en este procedimiento se realizará mediante retroceso, aproando según indique ATC.

A124 y B748

El puesto de estacionamiento preferente es el T21B, quedando fuera de servicio (libre sin aeronave estacionada) los PRKG LH01, T21, T22 y T23. Se dispone de otro puesto de estacionamiento con capacidad para aeronaves de envergadura mayor que 65 m, el T20, quedando fuera de servicio los PRKG T19, T21 y T21B.

- Runways: Code letter F aircraft shall preferably operate on RWY 03L/21R. If necessary, they can operate on RWY 03R/21L.
- Parking: Exit of the aircraft included in this procedure from the aircraft stand shall be carried out using push-back, nosing as per ATC instructions.

A124 and B748

The preferred aircraft stand is T21B, leaving PRKG LH01, T21, T22 and T23 out of service (free without parked aircraft). Another aircraft stand is available with a capacity for aircraft with a wingspan over 65 m, T20, leaving PRKG T19, T21 and T21B out of service.

A124 – B748			
Pista en uso Runway in use	ARR / DEP	Ruta de rodaje Taxi route	PRKG
03L (preferente // preferred)	ARR	Abandona por final de pista, TWY R9R, R8 ... , GATE E // Vacate at end of runway, TWY R9R, R8 ... , GATE E	T21B o // or T20
	DEP	TWY R10, GATE E, TWY R4, R3, R2, Z2	
21R (preferente // preferred)	ARR	Abandona por final de pista, TWY Z3, R1, (alternativa Z2), R2-R4, GATE E y TWY R10 // Vacate at end of runway, TWY Z3, R1, (alternative Z2), R2-R4, GATE E and TWY R10	
	DEP	TWY R10, GATE E, TWY R6-R8 & R9R	
03R	ARR	Abandona por final de pista, TWY S7, R9R, R8-R6, GATE E y TWY R10 // Vacate at end of runway, TWY S7, R9R, R8-R6, GATE E and TWY R10	
	DEP	TWY R10, GATE E, TWY R4-R2, R1, Z4 & Z7	
21L	ARR	Abandona por final de pista, TWY Z6, Z2 (alternativa Z7, Z4, R1), R2-R4, GATE E y TWY R10 // Vacate at end of runway, TWY Z6, Z2 (alternative Z7, Z4, R1), R2-R4, GATE E and TWY R10	
	DEP	TWY R10, GATE E, TWY R6-R8, R9R & S7	

A380

Estacionará en el PRKG N02, quedando fuera de servicio (libre sin aeronave estacionada) los PRKG M01, M02, M03, M04, N11, N12, N01, N03 y P00, P02, P04.

- Rodajes: las aeronaves irán siempre acompañadas de un coche "SIGAME", que las asistirá durante el rodaje desde el puesto de estacionamiento hasta los puntos de espera de la pista a la salida, así como desde los puntos de espera de la pista, una vez abandonada, hasta el puesto de estacionamiento a la llegada.

Las rutas de rodaje permitidas según el tipo de aeronave son:

A380

This aircraft shall park in PRKG N02, leaving PRKG M01, M02, M03, M04, N11, N12, N01, N03 and P00, P02, P04 out of service (free without parked aircraft).

- Taxiing: aircraft shall always be accompanied by a "FOLLOW ME" vehicle, which shall go with the aircraft from the aircraft stand to the runway-holding positions, as well as from the runway-holding positions, after vacating it, to the stand on arrival.

The permitted taxi routes according to the type of aircraft are:

A380			
Pista en uso Runway in use	ARR / DEP	Ruta de rodaje Taxi route	PRKG
03L	ARR	Abandona por final de pista, TWY R9R, R8 y GATE G // Vacate at end of runway, TWY R9R, R8 and GATE G	N02
	DEP	GATE G, TWY R8, R9R, S7, back-track por RWY 03R/21L y TWY Z6 hasta RWY 03L // GATE G, TWY R8, R9R, S7, back-track via RWY 03R/21L and TWY Z6 up to RWY 03L	
21R	ARR	Abandona por final de pista, TWY Z6 o por TWY Z5, Z7, back-track por RWY 21L/03R, TWY S6, cruce de RWY 21R/03L, TWY S3 y GATE G, o por final de pista // Vacate at end of runway, TWY Z6 or by TWY Z5, Z7, back-track via RWY 21L/03R, TWY S6, RWY 21R/03L crossing, TWY S3 and GATE G, or by end of the runway	
	DEP	GATE G, TWY R8 & R9R	
03R	ARR	Abandona por final de pista, TWY S7, R9R, R8 y GATE G // Vacate at end of runway, TWY S7, R9R, R8 and GATE G	
	DEP	GATE G, TWY R8, R9R, back-track por RWY 03L/21R y TWY Z6 o por TWY Z5, Z7 // GATE G, TWY R8, R9R, back-track via RWY 03L/21R and TWY Z6 or by TWY Z5, Z7	
21L	ARR	Abandona por final de pista, TWY Z6, back-track por RWY 21R/03L, TWY S3 y GATE G, o por final de pista // Vacate at end of runway, TWY Z6, back-track via RWY 21R/03L, TWY S3 and GATE G, or by end of the runway	
	DEP	GATE G, TWY R8, R9R & S7	

Restricciones Operativas y de Rodaje:

- En ningún caso una aeronave de letra de clave F abandonará pista por una calle de salida rápida si estuviera aterrizando, únicamente podrá abandonar pista por sus extremos (TWY R1, Z2 o R9R).
- Se recomienda no utilizar las señales del PAPI para evitar indicaciones incorrectas durante el aterrizaje.
- Durante el rodaje, si la aeronave de letra de clave F es un cuatrimotor, mantendrá los motores exteriores a ralentí para evitar la ingestión de FOD.
- Se requiere maniobra de sobreviraje para corregir la trayectoria en algunos tramos curvos de las calles de rodaje.
- A124 y B748: accederán/saldrán de plataforma vía GATE E.
- A388: accederá/saldrá de plataforma vía GATE G.
- Tras la operación (aterrizaje, despegue, rodaje) de una aeronave de letra de clave F, se inspeccionarán la ruta de rodaje seguida y la pista.

Operational and Taxiing Restrictions:

- Under no circumstances, a code letter F aircraft will vacate runway via rapid exit taxiway when landing, it may only vacate the runway via its ends only (TWY R1, Z2 or R9R).
- The use of PAPI signals is not recommended, to prevent incorrect instructions during landing.
- During taxiing, if the code letter F aircraft is a four-engined model, it shall keep the outer engines idling to prevent the intake of FOD.
- Oversteering manoeuvres are required to correct the path on some curved sections of the taxiway.
- A124 and B748: apron access/exit via GATE E.
- A388: apron access/exit via GATE G.
- After the operation (landing, take-off, taxiing) of a code letter F aircraft, the taxiing route and runway shall be inspected.

9. NOTIFICACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL

Los pilotos/compañía deberán comunicar lo antes posible al aeropuerto el accidente, incidente y suceso o evento que pueda tener alguna potencial afectación a la seguridad operacional en el que se haya involucrado o sea testigo del mismo.

El objeto de estas notificaciones es la recopilación de la información para la mejora de la seguridad operacional, independientemente de la notificación obligatoria de sucesos ante la autoridad aeronáutica pertinente. Los datos se podrán enviar en cualquier formato incluyendo al menos la siguiente información:

- Fecha y hora.
- Lugar.
- Implicados (datos para identificar los vehículos, aeronaves ... implicados).
- Empresas involucradas.
- Descripción de los hechos.
- Cualquier otro dato que se considere relevante (ej: condiciones de iluminación, meteorológicas, fase de la operación como despegue / aterrizaje / escala, estado del pavimento...).

La dirección de correo electrónico del aeropuerto, para la recepción de las notificaciones de seguridad operacional, es la siguiente:

Seguridad_Operacional_LPA@aena.es

Además de notificar al aeropuerto mediante el sistema indicado, es necesario enviar al menos los datos básicos del accidente, incidente, suceso o evento al proveedor de servicios de control de tránsito aéreo (ATC).

En el caso específico de notificaciones de seguridad relacionadas con el proveedor de servicios de control de tránsito aéreo (área de maniobras, fases de vuelo y espacio aéreo ATS) pueden remitirse a la dirección de correo electrónico:

canariassafetymanagement@enaire.es

9. OPERATIONAL SAFETY REPORTS

Pilots/operator shall report to the airport as soon as possible about any accidents, incidents, occurrences or events which may have a potential operational impact and in which they have been involved or witnessed.

The aim of these reports is the compilation of the information in order to improve operational safety, independently of the compulsory report of the occurrence to the appropriate aeronautical authority. Data may be sent in any format, including at least the following information:

- Date and time.
- Site.
- Parties involved (data used to identify vehicles, aircraft ... involved).
- Companies implicated.
- Description of the facts.
- Any other data considered relevant (e.g. lighting conditions, weather, phase of the operation such as takeoff / landing / stopover, pavement conditions...).

Contact e-mail address of the airport, for the reception of operational safety reports, is the following:

Seguridad_Operacional_LPA@aena.es

In addition to notifying the airport by means of the indicated system, it is necessary to send at least basic data of the accident, incident, occurrence or event to the air traffic control service provider (ATC).

On the specific instance of safety reports related with the air traffic control service provider (manoeuvring area, flight phases and ATS airspace) these may be sent to the e-mail address:

canariassafetymanagement@enaire.es

10. USO DEL IDIOMA INGLÉS EN RADIO-COMUNICACIONES

Siempre que en la/s frecuencia/s bajo la/s que se encuentra el área de maniobras exista un piloto que no sea de habla castellana, será obligatorio el uso del inglés en las comunicaciones tierra-aire entre aeronave y dependencia ATS; sin perjuicio de la aplicación de lo establecido en SERA.2010 'Responsabilidades del piloto al mando' y de las decisiones que adopte el piloto al mando en tales circunstancias, así como ante las situaciones de emergencia que puedan surgir a bordo de la aeronave, y de la adopción por el controlador de tránsito aéreo de las medidas que estime necesarias para mantener la seguridad.

Esto es de aplicación, cuando corresponda, en los escenarios operativos descritos en el Anexo IV del Real Decreto 1180/2018:

1. Las siguientes operaciones de aterrizaje y despegue:
 - a) Autorizaciones de aterrizaje con tráfico en el punto de espera.
 - b) Autorizaciones de despegue con tráfico en final.
 - c) Autorizaciones para entrar y alinear desde puntos de espera congestionados.
2. Las operaciones en que haya aeronaves que transiten por la pista activa, pero que no vayan ni a aterrizar o a despegar. Típicamente estas operaciones son de rodaje por la pista activa o cruce de la pista activa.

En los escenarios operativos anteriores podrá utilizarse el castellano en las comunicaciones tierra-aire entre las dependencias de control de tránsito de aeródromo y los vuelos que operan conforme a las reglas de vuelo visual (VFR), siempre que los pilotos no dispongan de competencia lingüística en inglés.

Las operaciones especiales, en los escenarios operativos anteriores, quedan exentas de aplicar lo indicado en este apartado relativo a comunicaciones tierra-aire entre aeronave y dependencia ATS.

11. PUNTO DE ENTRADA DE VIAJEROS CON ANIMALES DE COMPAÑÍA PROCEDENTES DE TERCEROS PAÍSES

Para garantizar el cumplimiento del Reglamento (UE) No 576/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo de 12 de junio de 2013 relativo a los desplazamientos sin ánimo comercial de animales de compañía y por el que se deroga el Reglamento (CE) No 998/2003, toda Compañía Aérea que desee operar en el Aeropuerto y transporte en cabina, como parte del equipaje de mano de los pasajeros, los animales (mascotas) recogidos en el Anexo I del citado Reglamento, debe tener contratado un agente handling que se encargue de la gestión de los mismos en los casos en que, durante los controles llevados a cabo por el Resguardo Fiscal de la Guardia Civil o el Personal de la Aduana en las Terminales de Viajeros del Aeropuerto de Gran Canaria, detecten un incumplimiento de los requisitos sanitarios fijados en la citada normativa que provoquen su rechazo en frontera.

La gestión del animal rechazado en frontera incluirá, al menos, el traslado hasta las instalaciones designadas para su estancia temporal en el aeropuerto, su manutención, cuidado veterinario y bienestar animal, e incluso su devolución a origen en los plazos establecidos por las autoridades sanitarias.

10. USE OF ENGLISH LANGUAGE IN RADIO COMMUNICATIONS

Whenever there is a pilot on the frequency/frequencies in use in the manoeuvring area who does not speak Spanish, the use of English in ground-air communications between aircraft and the ATS unit shall be mandatory; without prejudice to the application of the provisions in SERA.2010 under 'Responsibilities of the pilot in command', and the decisions which may be taken by the pilot in command in such circumstances, and likewise in the emergency situations which could arise on board the aircraft, and in the adoption by the air traffic controller of the measures it may deem necessary to maintain safety.

This is applicable, as appropriate, in the operational scenarios described in Annex IV to the Real Decreto 1180/2018:

1. The following operations of landing and take-off:
 - a) Clearances to land with traffic in the holding position.
 - b) Clearances to take off with traffic on final approach.
 - c) Clearances to enter and line up from congested holding positions.
2. Operations in which there are aircraft entering the active runway, but which are neither going to land or to take off. Typically, these operations are taxiing along the active runway or crossing the active runway.

In the foregoing operational scenarios, Spanish may be used in ground-air communications between the aerodrome traffic control units and flights operating under visual flight rules (VFR), always provided that the pilots do not possess appropriate English language proficiency.

Special operations, in the foregoing operational scenarios, are exempt from applying what is indicated in this section in relation to ground-air communication between aircraft and ATS unit.

11. POINT OF ENTRY FOR PASSENGERS WITH PET ANIMALS FROM THIRD COUNTRIES

To guarantee compliance with the Regulation (EU) No 576/2013 of the European Parliament and of the Council of 12 June 2013 on the non-commercial movement of pet animals and repealing Regulation (EC) No 998/2003, any Air Carrier wishing to operate at the Airport and transporting in the cabin, as a part of passenger hand baggage, the animals (pets) set out in part A of Annex I to the mentioned Regulation, must have engaged a handling agent who is to be responsible for managing the same in those cases where, during the checks undertaken by the Resguardo Fiscal of the Guardia Civil or Customs Personnel of the Passenger Terminal of Gran Canaria Airport, some breach of the health requirements established in the cited regulations is detected, prompting the animal's rejection at the point of entry.

The management for animal rejected at the border shall include, at least, transport to the designated facilities for its temporary stay at the airport, its subsistence, veterinary care and animal welfare, and even its return to the point of origin within the periods established by the public health authorities.

12. OPERACIÓN DEL RESPONDEDOR EN MODO S CUANDO LA AERONAVE ESTÉ EN TIERRA

Para permitir la cooperación necesaria con los sistemas de vigilancia en superficie, los operadores de aeronaves que pretendan utilizar el aeropuerto de Gran Canaria, se asegurarán de que el respondedor modo S está disponible para operar cuando la aeronave esté en tierra.

Los pilotos deberán:

- Seleccionar el Modo AUTO y el código del Modo A asignado.
- Si el modo AUTO no está disponible, se seleccionará ON (i.e. XPDR) y el código del modo A asignado:
 - Desde la solicitud de retroceso remolcado o rodaje, lo que ocurra antes.
 - Después del aterrizaje e ininterrumpidamente hasta que la aeronave se encuentre totalmente aparcada en su puesto de estacionamiento.

- Cuando la aeronave se encuentre totalmente estacionada, se seleccionará STBY.

Siempre que la aeronave sea capaz de notificar la Identificación de Aeronave (por ejemplo, el indicativo usado durante el vuelo), ésta debería introducirse (a través del FMS o del Panel de Control del Respondedor) desde el momento de la solicitud de retroceso remolcado o de rodaje, lo que ocurra antes.

La tripulación deberá utilizar el formato definido por OACI para introducir la Identificación de la Aeronave (por ejemplo, BAW123, AFR6380,...).

Para asegurar que el comportamiento de los sistemas basados en frecuencias SSR (incluyendo equipos TCAS y radares SSR) no se ve afectado, el TCAS no debería seleccionarse antes de recibir la autorización de rodaje a posición, y debería deseleccionarse una vez abandonada la pista.

Para la realización de mantenimiento de sistemas TCAS que requieran su encendido, éstos deberán realizarse previa coordinación con el aeropuerto.

Las aeronaves en rodaje sin plan de vuelo, deberían seleccionar el código 2000 en Modo A.

➔ OPERACIÓN DE AERONAVES MILITARES

Operaciones militares de aeronaves con mercancía peligrosa clase 1.1-1.2 y 1.5: únicamente podrán autorizarse las aeronaves con llegada posterior a las 18:00 LT del viernes, y la salida antes de las 12:00 LT del domingo, previa solicitud de PPR a la Base aérea de Gando.

Previo autorización de la Base Aérea de Gando, las operaciones militares de aeronaves con mercancía peligrosa clase 1.1-1.2 y 1.5 podrán autorizarse de lunes a jueves si la operación está comprendida entre las 18:00 LT del día de su llegada y las 06:30 LT del día siguiente.

Aeronaves militares con carga caliente o peligrosa no permitidas en plataforma civil.

➔ SISTEMAS DE FRENADO PARA AERONAVES MILITARES

Nomenclatura: GCLP-01-C-B.

Tipo: BARRERA DE CABLE RETRACTIL BIDIRECCIONAL.

Localización en: RWY 03R THR + 559 m/1834 ft.

RWY 21L THR + 2540 m/8333 ft.

Características: Cable de acero de 1.25 pulgadas, situado bajo el pavimento dentro de foso en situación de "armado y abajo" (rigged and down).

Estado de disponibilidad: Permanentemente disponible, a requerimiento del piloto.

Nomenclatura: GCLP-02-C-B.

Tipo: BARRERA DE CABLE BIDIRECCIONAL.

Localización en: RWY 03R THR + 2593 m/8507 ft.

RWY 21L THR + 506 m/1660 ft.

PRECAUCIÓN: Cable de acero de 1.25 pulgadas, situado permanentemente en posición "armado y arriba" (rigged and up) a una altura entre 0 y 8 cm por encima del pavimento, sustentado sobre "doughnuts" separados entre sí 1.5 m.

Estado de disponibilidad: Permanentemente disponible, a requerimiento del piloto.

Nomenclatura: GCLP-03-R-U.

Tipo: BARRERA DE RED UNIDIRECCIONAL.

Localización en: RWY 03R THR + 3135 m/10285 ft.

Estado de disponibilidad: Permanentemente disponible, a requerimiento del piloto.

12. OPERATION OF TRANSPONDER IN MODE S WHEN THE AIRCRAFT IS ON THE GROUND

To enable the necessary cooperation with ground surveillance systems, aircraft operators seeking to use Gran Canaria airport shall ensure that the transponder mode S is available for operation when the aircraft is on the ground.

Pilots shall:

- Select AUTO Mode and the assigned Mode A code.
- Should AUTO Mode be unavailable, select ON (for example, XPDR) and the Mode A code assigned:
 - From the pushback or taxiing request, whichever comes first.
 - After landing, and uninterruptedly until the aircraft is completely parked at its stand.

- When the aircraft is completely parked, STBY shall be selected.

Provided the aircraft is capable of reporting its Aircraft Identification (for instance, the indicator used during the flight), this must be entered (using the FMS or Transponder Control Panel) from the moment of the pushback or taxiing request, whichever comes first.

The crew shall use the format defined by the ICAO to enter the Aircraft Identification (e.g., BAW123, AFR6380,...).

To ensure that the behaviour of the systems based on SSR frequencies (including TCAS equipment and SSR sets) is unaffected, the TCAS must not be selected before receiving clearance to line up, and must then be deselected after vacating the runway.

For the maintenance of TCAS systems that require power-up, these shall be carried out in coordination with the airport.

Taxiing aircraft without a flight plan, shall select code 2000 in Mode A.

MILITARY AIRCRAFT OPERATION

Military operations of aircraft carrying dangerous goods classes 1.1-1.2 and 1.5: Aircraft may only be authorised for arrival after 18:00 LT on Friday, and departure before 12:00 LT on Sunday, subject to PPR from Gando Air Base.

Subject to prior authorisation by Gando Air Base, military operations of aircraft carrying dangerous goods classes 1.1-1.2 and 1.5 may be authorised from Monday to Thursday if the operation is between 18:00 LT on the arrival day and 06:30 LT on the following day.

Military aircraft with hot or dangerous cargo are not allowed in the civil apron.

ARRESTING SYSTEMS FOR MILITARY AIRCRAFT

Nomenclature: GCLP-01-C-B.

Type: BIDIRECTIONAL RETRACTABLE CABLE BARRIER.

Location on: RWY 03R THR + 559 m/1834 ft.

RWY 21L THR + 2540 m/8333 ft.

Characteristics: 1.25-inch steel cable, located below the pavement in the pit area, in the "rigged and down" position.

Readiness status: Permanently available at pilot request.

Nomenclature: GCLP-02-C-B.

Type: BIDIRECTIONAL CABLE BARRIER.

Location on: RWY 03R THR + 2593 m/8507 ft.

RWY 21L THR + 506 m/1660 ft.

CAUTION: 1.25-inch steel cable located permanently in "rigged and up" position at a height of between 0 and 8 cm above the pavement, held on "doughnuts support" with a 1.5 m separation.

Readiness status: Permanently available at pilot request.

Nomenclature: GCLP-03-R-U.

Type: UNIDIRECTIONAL NET BARRIER.

Location on: RWY 03R THR + 3135 m/10285 ft.

Readiness status: Permanently available at pilot request.

21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS**PRUEBAS DE MOTORES EN TIERRA**

Las solicitudes de autorización de pruebas de motor a potencia deberán realizarse por escrito contactando con:

CECOA / CEOPS
SITA: LPAAPYF
E-mail: lpaopsita@aena.es

Las solicitudes de autorización de pruebas de motor a ralentí, así como cualquier consulta sobre el procedimiento de pruebas de motor, podrán realizarse además contactando en los siguientes teléfonos del CECOA/CEOPS:

NOISE ABATEMENT PROCEDURES**GROUND ENGINE TEST**

Request for engine testing clearance under power must be submitted in writing to:

CECOA / CEOPS
SITA: LPAAPYF
E-mail: lpaopsita@aena.es

Requests for engine performance testings at idling, as well as any questions regarding engine testing procedures, may also be made by contacting CECOA/CEOPS on the following phone numbers:

TEL: +34-928 579 097 / 098
 Extensión telefónica: 79097 / 79098
 FAX: +34-928 579 424

TEL: +34-928 579 097 / 098
 Telephone extension: 79097 / 79098
 FAX: +34-928 579 424

Las pruebas a régimen de ralentí se autorizarán en horario H24, pudiendo realizarse en cualquier PRKG, excluidos: T01 a T12, T12A, N11, N12, N01 a N03 y M01 a M04.

Engine performance tests at idling will be authorized in schedule H24 and may be conducted at any PRKG, excluding: T01 to T12, T12A, N11, N12, N01 to N03 and M01 to M04.

Las pruebas de potencia se autorizarán entre las 06:00 y las 23:00 horas en la TWY autorizada por TWR: TWY R9L o R1.

Run-up testing will only be authorized between 06:00 and 23:00 hours at the TWY cleared by TWR: TWY R9L or R1.

Excepcionalmente, se autorizarán pruebas de potencia en horario de 23:00 horas a 06:00 horas bajo petición vía télex o FAX al CECOA / CEOPS. Estas pruebas solo podrán realizarse en la TWY R9L, aproando las aeronaves al viento reinante en el momento de realizarlas.

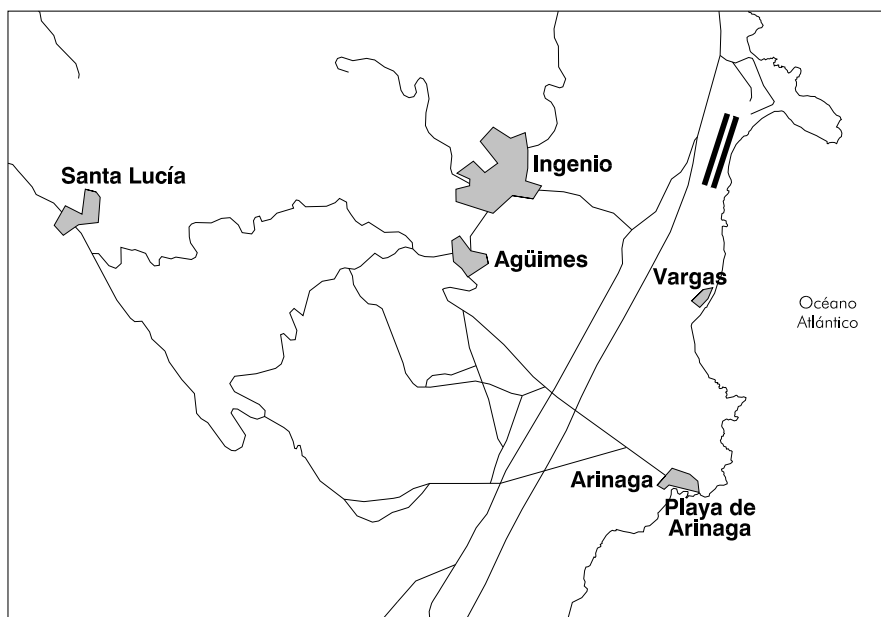
Exceptionally, run-up testing will be authorized between 23:00 and 06:00 hours subject to prior request by telex or FAX to CECOA / CEOPS. These tests will only be conducted at TWY R9L, with the aircraft nosing into the wind prevailing at the moment of testing.

Evitar en lo posible el sobrevuelo de núcleos urbanos.

Overflying the urban centres should be avoided as far as possible.

Áreas sensibles al ruido:

Zones sensitive to noise:



22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO

FLIGHT PROCEDURES

SISTEMAS DE VIGILANCIA ATS

En el aeropuerto de Gran Canaria podrán utilizarse sistemas de vigilancia ATS en el suministro del servicio de control de aeródromo para ejecutar las siguientes funciones:

- Supervisión de la trayectoria de vuelo de aeronaves en aproximación final;
- Supervisión de la trayectoria de vuelo de otras aeronaves en las cercanías del aeródromo;
- Aplicación de separación, establecida en RCA-4.6.7.3 entre aeronaves sucesivas a la salida; y
- Suministro de asistencia para la navegación a vuelos VFR.

En caso de indisponibilidad del radar de Gran Canaria, se suspenderán todas las funciones anteriores.

Asimismo, no se garantiza la provisión de las funciones b) y d) en la mitad este del ATZ por debajo de 400 ft AMSL y en la mitad oeste del ATZ por debajo de 2300 ft AMSL.

ATS SURVEILLANCE SYSTEMS

ATS surveillance systems at Gran Canaria Airport may be used in the provision of the aerodrome control service to carry out the following tasks:

- Supervision of flight paths of aircraft on final approach;
- Supervision of flight paths of other aircraft in the vicinity of the aerodrome;
- Application of separation between consecutive departing aircraft, as laid down in RCA-4.6.7.3; and
- Provision of navigation assistance to VFR flights.

All the functions above will be suspended in the event of a simultaneous unavailability of Gran Canaria radar.

Likewise, the provision of functions b) and d) in the eastern half of the ATZ below 400 ft AMSL and in the western half of the ATZ below 2300 ft AMSL, is not guaranteed.

PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)

El aeropuerto de Gran Canaria no dispone de Procedimientos de Visibilidad Reducida (LVP).

LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

Low Visibility Procedures (LVP) are not available at Gran Canaria Airport.

PROCEDIMIENTO DE PARALIZACIÓN DE OPERACIONES EN EL ÁREA DE MOVIMIENTOS (PPOAM)

El Aeropuerto de Gran Canaria dispone de un "Procedimiento de Paralización de las Operaciones en el Área de Movimiento para RVR inferior a 550 m (PPOAM 550)" para mantener la seguridad en el área de movimiento ante situaciones de baja visibilidad, el cual consta de las siguientes fases:

FASE I: AVISO

Se iniciará cuando exista:

- 800 m \geq RVR \geq 550 m,
- 1000 m \geq VIS \geq 800 m, en caso de no estar disponible valor de RVR, o cuando siendo la visibilidad predominante mayor a 1000 m, exista una visibilidad inferior a ese valor en dirección NNE-SSW.

Aviso a todos los servicios y usuarios implicados para preparación.

THE MOVEMENT AREA OPERATIONAL STANDSTILL PROCEDURE (PPOAM)

Gran Canaria Airport has a "Movement Area Operational Standstill Procedure when RVR is lower than 550 m (PPOAM 550)" to maintain safety in the movement area in circumstances of low visibility, which consists of the following phases:

PHASE I: NOTICE

This will be initiated when:

- 800 m \geq RVR \geq 550 m,
- 1000 m \geq VIS \geq 800 m, if the RVR value is not available, or, the prevailing visibility being greater than 1000 m, the visibility in the NNE-SSW direction is lower.

Notification to all concerned services and users to prepare.

FASE II: PARALIZACIÓN DE OPERACIONES

Se iniciará cuando exista:

- RVR < 550 m o
- VIS < 800 m, en caso de no estar disponible valor de RVR, o cuando siendo la visibilidad predominante mayor a 800 m, exista una visibilidad inferior a ese valor en dirección NNE-SSW.

TWR no autorizará operaciones mientras persistan estas condiciones, salvo operaciones especiales contempladas en el procedimiento.

FASE III: REANUDACIÓN DE OPERACIONES

Se iniciará cuando exista:

- RVR \geq 800 m, o
- VIS \geq 1000 m, predominante o en dirección NNE-SSW (en caso de no estar disponible valor de RVR) Información para pilotos:

Mínimos meteorológicos definidos para el procedimiento.

PHASE II: OPERATIONAL STANDSTILL

This will be initiated when:

- RVR < 550 m or
- VIS < 800 m, if the RVR value is not available, or, the prevailing visibility being greater than 800 m, the visibility in the NNE-SSW direction is lower.

TWR shall not authorize operations while these conditions persist, except special operations provided for in the procedure.

PHASE III: RESUMPTION OF OPERATIONS

This will be initiated when:

- RVR \geq 800 m or
- VIS \geq 1000 m, either the prevailing or in the NNE-SSW direction (if the RVR value is not available) Information for pilots:

Defined meteorological minima for procedure.

FASES PHASES	RVR (m)	VIS (1)
Fase I - AVISO Phase I - NOTICE	< 800 y/and \geq 550 m	1000 m \geq VIS \geq 800 m
Fase II - PARALIZACIÓN DE OPERACIONES Phase II - OPERATIONAL STANDSTILL	< 550 m	VIS < 800 m
Fase III - REANUDACIÓN DE OPERACIONES Phase III - RESUMPTION OF OPERATIONS	\geq 800 m	VIS \geq 1000 m
(1) Valores de VIS aplicables sólo en el caso de que no esté disponible valor de RVR // VIS values only applicable when the RVR value is not available		

Incertidumbre respecto de la posición en el área de maniobras

Ante la duda respecto de la posición de la aeronave en relación con el área de maniobras:

- Si se reconoce que no está en pista, inmediatamente, detendrá la aeronave y notificará a ATC esta circunstancia (incluida la última posición conocida).
- Si se reconoce que la aeronave se encuentra en una pista, inmediatamente, lo notificará a ATC (incluida la última posición conocida), evacuará, lo antes posible, la pista, si es capaz de localizar una calle de rodaje cercana apropiada, a menos que ATC indique otra cosa; y después, detendrá la aeronave.

Uncertainty regarding the position on the manoeuvring area

When in doubt about the position of the aircraft relative to the manoeuvring area:

- if you recognize that it is not on a runway, stop the aircraft and notify ATC immediately (including the last known position).
- if you recognize that it is on a runway, notify ATC immediately (including the last known position) and vacate the runway as soon as possible, if you can find an appropriate taxiway nearby, unless ATC indicates otherwise, and then stop the aircraft.

DESPLAZAMIENTO LATERAL EN MANIOBRAS CONVENCIONALES

En el aeropuerto de Gran Canaria, al existir pistas paralelas, se podrá autorizar la realización de aproximaciones a las cabeceras 03L y 21R, con desplazamiento lateral para aterrizar, respectivamente, en la 03R y en la 21L.

El servicio de control de aproximación podrá autorizar a una maniobra de aproximación convencional con DESPLAZAMIENTO LATERAL a la pista paralela en los siguientes procedimientos:

- LOC Z RWY 03L
- LOC Y RWY 03L
- LOC X RWY 03L
- VOR RWY 03L
- LOC Z RWY 21R
- LOC Y RWY 21R
- VOR RWY 21R

En todos los casos, las altitudes mínimas de aproximación que serán de utilización para poder realizar el DESPLAZAMIENTO LATERAL serán las de circuito.

En caso de efectuar aproximación frustrada se procederá según lo establecido en la IAC a la que la aeronave fue autorizada.

SIDE STEP IN CONVENTIONAL MANOEUVRES

As there are parallel runways at Gran Canaria Airport, approaches to Thresholds 03L and 21R with side step may be cleared respectively on 03R and 21L.

The approach control service may clear a conventional approach manoeuvre with SIDE STEP to the parallel runway in the following procedures:

- LOC Z RWY 03L
- LOC Y RWY 03L
- LOC X RWY 03L
- VOR RWY 03L
- LOC Z RWY 21R
- LOC Y RWY 21R
- VOR RWY 21R

In all cases, the approach altitude minima to be used to SIDE STEP shall be those of the circling.

In the event of a missed approach, the procedure shall be according to the IAC for which the aircraft was cleared.

CONTROL DE VELOCIDAD

El Control de Velocidad es esencial para las operaciones seguras y fluidas, especialmente en condiciones de tránsito denso y durante la fase de aproximación final.

El espaciamiento entre aeronaves persigue alcanzar la máxima utilización de pista dentro de los parámetros de separación mínima (incluyendo separación por estela).

Estas velocidades son obligatorias para garantizar la separación y la aplicación de procedimientos estandarizados de aproximación en el Aeropuerto de Gran Canaria.

Excepto que se reciban otras instrucciones por parte del ATC, los pilotos cumplirán con las siguientes restricciones de velocidad:

- Para maniobras ILS y LOC.
- IAS MAX 250 kt a FL100 o IAS MAX correspondiente en los puntos designados.
- IAS 210 kt a 12.0 DME ILS.
- IAS 190 kt a 9.0 DME ILS.
- IAS 160 kt a 4.0 DME ILS;

SPEED CONTROL

Speed Control is essential for safe and smooth operations, especially in dense traffic and during final approach phase.

Spacing provided between aircrafts aims to achieve maximum runway utilization within the parameters of minimum separation (including wake turbulence separation).

These speeds are mandatory for separation purposes and standardized approach procedures at Gran Canaria Airport.

Except otherwise instructed by ATC, pilots shall comply with the following speed restrictions:

- For ILS and LOC manoeuvres.
- MAX IAS 250 kt at FL100 or MAX IAS corresponding to the designated points.
- IAS 210 kt at 12.0 DME ILS.
- IAS 190 kt at 9.0 DME ILS.
- IAS 160 kt at 4.0 DME ILS;

o distancia equivalente al umbral en caso de DME ILS U/S.

Para el resto de maniobras, las restricciones de velocidad aparecerán en su carta correspondiente.

Todas las restricciones de velocidad deben volarse con la mayor precisión posible.

Las aeronaves que no puedan cumplir con las restricciones de velocidad debido a condiciones meteorológicas, prestaciones de la aeronave u otros motivos operacionales, deberán informar al ATC inmediatamente indicando las velocidades que pueden utilizarse.

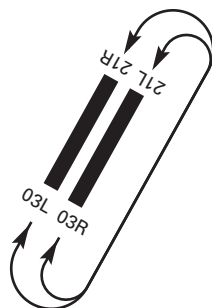
En caso de emitirse una nueva autorización ATC (no relacionada con velocidad), los pilotos no están exentos de cumplir con la velocidad asignada previamente.

El incumplimiento de las instrucciones de control de velocidad puede llevar a que una aeronave tenga que ser excluida de la secuencia de aproximación prevista.

OPERACIONES DE DESCENSO CONTINUO

Dependiendo de las condiciones del tránsito, y siempre que se prevea que no vaya a ser necesario interrumpir un descenso, las aeronaves serán autorizadas a proceder por una llegada estándar (STAR) o mediante una autorización del tipo "directo" a un fijo intermedio de la STAR, al IAF, a un fijo de la aproximación intermedia o al IF, a la mínima altitud del IAF o del IF del procedimiento instrumental (IAC) de manera que la operación de descenso pueda ejecutarse de manera continua.

CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD



or equivalent distance to threshold in case of DME ILS U/S.

For the rest of manoeuvres, the speed restrictions will appear on your corresponding chart.

All speed restrictions are to be flown as accurately as possible.

Aircraft unable to conform to these speeds due to weather conditions, aircraft performance or other operational reasons, should inform ATC immediately and state what speeds might be used.

In the event of a new (non speed related) ATC clearance being issued, pilots are not absolved from the requirement to maintain a previously allocated speed.

Non-compliance with speed control instructions may lead an aircraft to be excluded from the planned approach sequence.

CONTINUOUS DESCENT OPERATIONS

Depending on traffic situation, and if no need for interrupting the descent is foreseen, aircraft will be cleared to proceed to a standard arrival (STAR), or by means of a "direct to" clearance to an intermediate fix of the STAR, to the IAF, to an intermediate approach fix or to the IF, to the minimum altitude of the IAF or the IF of the instrumental procedure (IAC), in order to allow a continuous descent operation.

AD TRAFFIC CIRCUIT

23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

ADDITIONAL INFORMATION

OBLIGACIÓN DE ASISTENCIA DE AGENTE HANDLING

Todos los vuelos autorizados a operar en el aeropuerto deberán disponer de un agente handling de rampa autorizado contratado, que se responsabilice del traslado de los pasajeros y/o tripulantes dentro de las áreas restringidas o controladas de seguridad, así como del posible carreteo o traslado de la aeronave en caso de emergencia o necesidad por requerimiento del aeropuerto. Es obligatorio que se aseguren de contar con los medios adecuados para efectuar dichos carreteos.

OBLIGATORY USE OF HANDLING AGENT

All flights authorized to operate at the airport must have engaged an authorized ground Handling Agent, to be responsible for the transfer of passengers and/or flight crew within the restricted areas or those with security controls, as well as for possible carriage or movement of the aircraft in cases of emergency or when so requested by the airport. It is mandatory to ensure that they possess the appropriate means for such carriage.

SERVICIO DE CONTROL DE FAUNA

Horario: De orto a ocaso.

ANIMAL CONTROL SERVICE

Opening times: From sunrise to sunset.

ZONAS DE CONCENTRACIÓN DE AVES:

Posible presencia de aves debida a los distintos focos de atracción en el interior del aeropuerto y en el entorno cercano, según se describe a continuación:

AREAS WHERE BIRDS GATHER:

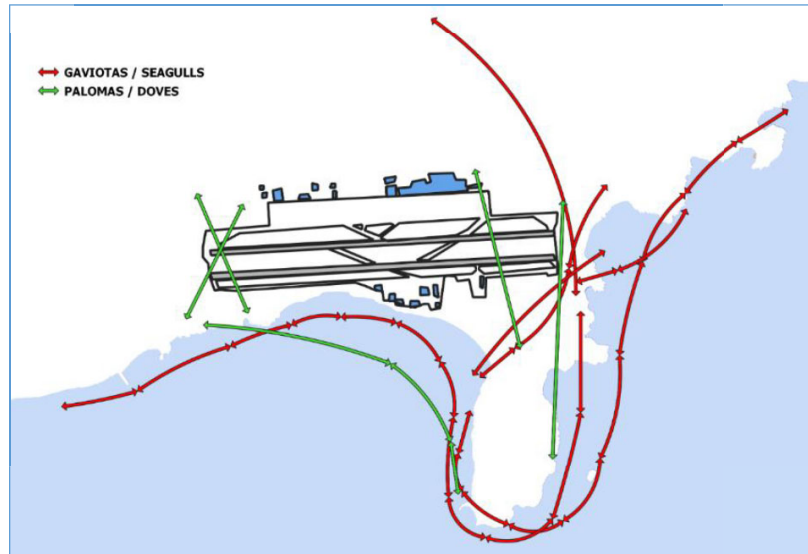
Possible presence of birds due to the different points of attraction inside the airport and in the nearby environment, as described below:

- Posible presencia de las gaviotas, especialmente de la especie residente gaviota patiamarilla, cuyas poblaciones, nidificantes en acantilados del entorno aeroportuario, se refuerzan con la presencia de gaviotas sombrías durante la invernada. Pasos diarios al amanecer y al atardecer, hacia el norte (Ecoparque Gran Canaria Norte) y el sur (Ecoparque Juan Grande) a lo largo de la costa, y cruzando THR 21 hacia las balsas de riego situadas en el interior de la isla.
- Posible presencia de palomas bravías, siendo mayor la incidencia del grupo de palomas mensajeras, especialmente por la presencia de palomares en poblaciones cercanas al aeropuerto. Cruce por ambas cabeceras.
- Posible presencia de pequeñas rapaces como el cernícalo vulgar, especialmente durante los primeros vuelos de pollos y dispersión de juveniles, entre mayo y julio.

- Possible presence of seagulls, especially the resident species yellow-legged gull, with nesting populations on the cliffs in the airport surroundings, with a greater presence of lesser black-backed gulls during the winter. Daily crossing at sunrise and sunset, to the North (Ecoparque Gran Canaria Norte) and to the South (Ecoparque Juan Grande), along the coast and crossing THR 21 towards the irrigation pools in the island inland.
- Possible presence of wild rock doves, with homing pigeons representing the largest group, especially with the presence of dovecotes in towns near the airport. Crossing by both thresholds.
- Possible presence of small birds of prey such as the common kestrel, especially during the first flights of chicks and the dispersion of juveniles, between May and July.

MOVIMIENTOS DE AVES

MOVEMENT OF BIRDS



FENÓMENOS DE VIENTO

La forma y elevación de la isla de Gran Canaria (1950 m), la ubicación del aeropuerto y la orografía de las proximidades son factores determinantes que hacen de la cizalladura orográfica el fenómeno meteorológico de mayor impacto en el aeropuerto, aunque sólo en situaciones excepcionales llega a afectar a su operatividad de forma importante.

WIND PHENOMENA

The shape and elevation of Gran Canaria island (1950 m), the location of the airport and the relief of its surroundings are decisive factors which make relief wind shear the meteorological phenomenon of greatest impact at the airport, although only in exceptional circumstances does it come to have a significant effect on operations.

Configuración norte (RWY 03). Situación de Alisio reforzado de N-NW

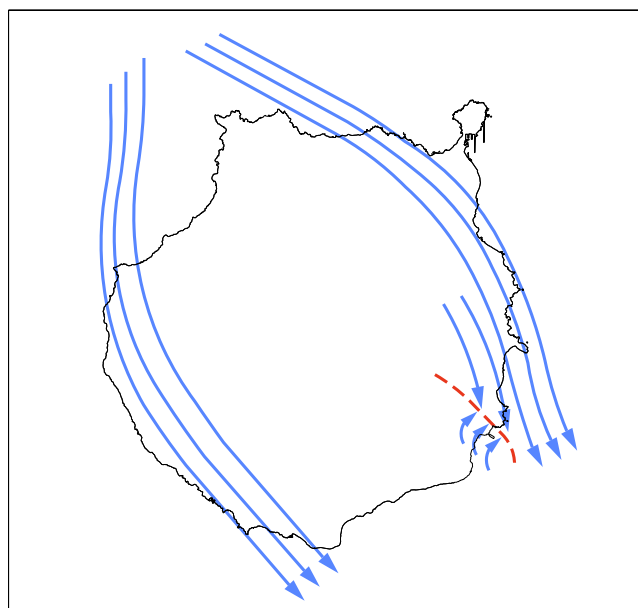
La difluencia a barlovento de la isla del viento Alisio (~70% del año) de marcada componente N-NW, con mayor incidencia en primavera y principio de verano, genera una línea de convergencia al sur del aeropuerto, cuya posición puede oscilar dependiendo de la dirección del viento sinóptico, con presencia de cizalladura orográfica en distintos sectores de la aproximación, entre Castillo de Romeral y RWY 03. Los aviones pueden verse afectados por viento de cola en parte de su trayectoria de aproximación y al cruzar la línea de convergencia encontrar cizalladura positiva originada por el salto brusco de viento de cola a morro. Esta cizalladura se ve reforzada por vientos racheados en muchas ocasiones, superiores a 40 kt, con una mayor afección a la operatividad del aeropuerto.

North configuration (RWY 03). Situation of reinforced N-NW trade wind

The windward diffluence of the trade wind (~70% of the year), with a strong N-NW component, and most common in spring and early summer, generates a convergence line to the South of the airport, whose position may oscillate, depending on the direction of the synoptic wind, with relief wind shear present during different sectors of the approach, between Castillo de Romeral and RWY 03. Aircraft may find they are affected by tailwind during part of their approach path, and on crossing the convergence line, meet positive wind shear prompted by the sudden switch from tailwind to headwind. This wind shear is often reinforced by gusting winds, of more than 40 kt, with greater impact on operations at the airport.

La altura de la inversión térmica típica del Alisio es un factor añadido a la perturbación del flujo por el efecto isla. Cuando la inversión se encuentra por debajo de los 2000 m, el viento difluente a barlovento de la isla se acelera en los flancos, al estar comprimido en niveles muy bajos (en ocasiones la inversión puede estar por debajo de los 500 m). Por el contrario, cuando la capa de inversión se encuentra por encima de los 2000 m y el viento sinóptico supera los 15-20 kt, parte del flujo es capaz de superar la orografía, generándose viento descendente fuerte y racheado que a menudo se canaliza por los barrancos que desembocan en las proximidades del aeropuerto, principalmente el de Tirajana y el de Guayadeque en app RWY 03 y el de Silva en la aproximación a RWY 21, acentuándose la cizalladura en estas zonas.

The height of the thermal inversion typical of the trade wind is a factor which increases the disturbance of the flow due to the island effect. When the inversion is below 2000 m, the windward diffluence of the island is accelerated on the flanks, because it has been compressed at very low levels (on occasions, the inversion may be below 500 m). On the other hand, when the inversion layer is above 2000 m, and the synoptic wind exceeds 15-20 kt, part of the flow may be able to surmount the relief, giving rise to a strong, gusting downhill wind, which is often channelled along the gullies which open out in the vicinity of the airport, principally those of Tirajana and Guayadeque on the approach to RWY 03, and Silva on the approach to RWY 21, accentuating the wind shear in those areas.

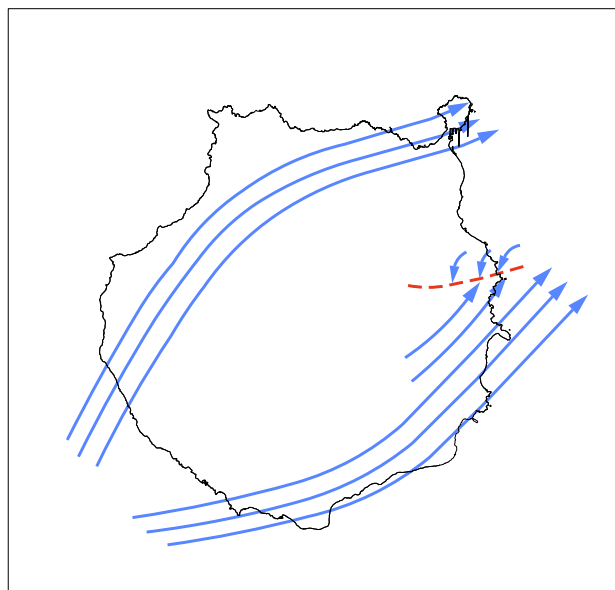


Configuración sur (RWY 21). Situación de viento de componente SW

La situación meteorológica más frecuente se corresponde con una borrasca al W o NW de Canarias, quedando las islas en el sector de vientos del SW. Se genera una perturbación del viento en la costa este de la isla de Gran Canaria, con una línea de convergencia al norte del aeropuerto, en la trayectoria de aproximación a RWY 21, y presencia de cizalladura orográfica que afecta a los aviones en la senda de planeo. En estas situaciones además se superpone la inestabilidad asociada a la borrasca, con cizalladura convectiva añadida a la orográfica, e incluso rachas de vientos descendentes de ladera o microeventos según la posición de la propia borrasca y de sus frentes asociados. En ausencia de inversión, el viento intenso, unido a la perturbación orográfica que sufre y a la cizalladura vertical convectiva asociada a las tormentas, hace que estas situaciones altamente inestables sean las que pueden generar cizalladura de mayor impacto; hecho que se evidencia por el gran número de operaciones frustradas asociadas a este tipo de borrascas en los últimos años. Se presentan estas situaciones preferentemente en otoño e invierno.

South configuration (RWY 21). Situation of wind of SW component

The most common general synopsis is a squall to the W or NW of Canarias, with the islands standing in the sector of SW winds. A disturbance of the wind is generated on the East coast of the island of Gran Canaria, with a convergence line to the North of the airport, on the approach path to RWY 21, and the presence of relief wind shear which affects aircraft on the glide path. In these situations, the instability associated to the squall is superimposed, adding convective wind shear to that of the relief, and even gusts blowing down the slope or microbursts, depending on the position of the squall itself and its associated fronts. In the absence of inversion, the strong wind, in combination with the relief perturbation suffered and the convective vertical wind shear associated to the storms, makes these highly unstable situations those which may cause the wind shear of greatest impact, a fact underlined by the large number of missed operations prompted by this kind of squall in recent years. These circumstances tend to arise in autumn and winter.



Al margen de estas situaciones, se puede generar cizalladura por efecto de brisa marina de componente este en situaciones de pantano barométrico, especialmente al final del verano y principio de otoño. Vientos del oeste puros, pueden generar cizalladura en la pista, con viento de componente sur en RWY 03 y de norte en RWY 21, encontrándose la línea de convergencia en el propio aeropuerto, justo entre las dos cabeceras.

Apart from these situations, sea breeze wind shear may arise in circumstances of barometric swamp, especially at the end of the summer and early autumn. Pure West winds could prompt wind shear on the runway, with a wind of South component for RWY 03 or North for RWY 21, the convergence line being found at the airport itself, just between the two thresholds.

24. CARTAS RELATIVAS AL AERÓDROMO

CHARTS RELATED TO THE AERODROME

El listado de cartas relativas al aeródromo puede encontrarse en el siguiente enlace:
<https://aip.enaire.es/AIP/#GCLP>

The list of charts related to the aerodrome can be found on the link below:
<https://aip.enaire.es/AIP/#GCLP>

➔ **25. PENETRACIÓN DE LA SUPERFICIE DEL TRAMO VISUAL (VSS)**

VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION

A continuación se incluyen los obstáculos que penetran la superficie del tramo visual, así como los procedimientos de aproximación instrumental afectados:

Obstacles penetrating the visual segment surface, as well as the instrument approach procedures affected, can be found below:

- IAC 3 ILS X RWY 03L
- IAC 6 LOC X RWY 03L

OBST	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Luz APCH // APCH Light	275506.0N	0152333.3W	2	80

IAC 7 VOR RWY03L

OBST	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Torre eléctrica // Electricity pylon	275446.4N	0152350.9W	115	193
Árbol // Tree	275453.1N	0152347.9W	75	153
Árbol // Tree	275450.5N	0152347.3W	82	160
Farola // Lampost	275437.5N	0152357.8W	135	213
Farola // Lampost	275429.9N	0152402.7W	164	242
Árbol // Tree	275450.7N	0152347.1W	77	155
Farola // Lampost	275435.8N	0152358.3W	138	215
Árbol // Tree	275451.2N	0152346.4W	73	151
Farola // Lampost	275434.2N	0152358.7W	140	218
Árbol // Tree	275451.0N	0152346.7W	72	150
Farola // Lampost	275428.3N	0152403.3W	164	242
Árbol // Tree	275451.6N	0152345.8W	69	147
Árbol // Tree	275450.3N	0152347.6W	75	153
Árbol // Tree	275452.2N	0152344.9W	65	143
Árbol // Tree	275451.5N	0152345.9W	68	146
Farola // Lampost	275425.8N	0152358.8W	165	243
Árbol // Tree	275452.1N	0152345.1W	65	143
Árbol // Tree	275452.6N	0152345.6W	63	141
Farola // Lampost	275432.7N	0152359.2W	142	220
Farola // Lampost	275426.0N	0152402.2W	167	245
Árbol // Tree	275456.6N	0152342.9W	44	122
Terreno // Ground	275507.4N	0152338.5W	4	82
Torre eléctrica // Electricity pylon	275440.0N	0152352.7W	109	187
Farola // Lampost	275431.3N	0152359.6W	144	221
Luz APCH // APCH Light	275506.0N	0152333.3W	2	80
Valla // Fence	275455.0N	0152346.4W	52	130
Árbol // Tree	275455.8N	0152346.0W	49	127
Torre eléctrica // Electricity pylon	275429.8N	0152353.5W	141	219
Árbol // Tree	275456.5N	0152343.8W	43	121
Terreno // Ground	275507.4N	0152337.6W	1	79

IAC 13 ILS Y RWY21R

IAC 15 LOC Y RWY 21R

OBST	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Terreno // Ground	275644.2N	0152252.2W	0	33

IAC 16 VOR RWY 21R

OBST	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Árbol // Tree	275647.2N	0152253.7W	21	54
Árbol // Tree	275646.3N	0152254.2W	16	48
Árbol // Tree	275647.1N	0152252.9W	19	51
Árbol // Tree	275646.7N	0152253.0W	17	50
Árbol // Tree	275647.4N	0152253.2W	19	51
Árbol // Tree	275646.4N	0152254.8W	13	46
Árbol // Tree	275648.2N	0152253.3W	20	53
Árbol // Tree	275646.3N	0152253.6W	13	46
Árbol // Tree	275647.0N	0152252.8W	15	48
Árbol // Tree	275647.5N	0152252.7W	16	49
Árbol // Tree	275648.1N	0152252.4W	17	50
Árbol // Tree	275648.7N	0152252.1W	14	47
Terreno // Ground	275644.2N	0152252.2W	0	33
Caseta // Stand	275644.2N	0152244.4W	12	38
Caseta // Stand	275640.2N	0152238.4W	3	29
Terreno // Ground	275642.6N	0152247.7W	1	26
Terreno // Ground	275641.8N	0152244.9W	1	26

IAC 19 RNP A

OBST	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Torre eléctrica // Electricity pylon	275446.4N	0152350.9W	54	194
Árbol // Tree	275450.5N	0152347.3W	27	160
Farola // Lampost	275435.8N	0152358.3W	49	216
Árbol // Tree	275450.7N	0152347.1W	24	156
Árbol // Tree	275451.2N	0152346.4W	21	151
Farola // Lampost	275428.3N	0152403.3W	71	243
Farola // Lampost	275434.2N	0152358.7W	49	218
Árbol // Tree	275451.0N	0152346.7W	20	150
Farola // Lampost	275425.8N	0152358.8W	80	244
Árbol // Tree	275450.3N	0152347.6W	21	153
Árbol // Tree	275451.6N	0152345.8W	19	147
Farola // Lampost	275426.0N	0152402.2W	73	245
Árbol // Tree	275452.2N	0152344.9W	18	143
Árbol // Tree	275451.5N	0152345.9W	17	146
Farola // Lampost	275432.7N	0152359.2W	49	220
Árbol // Tree	275452.1N	0152345.1W	18	143
Árbol // Tree	275452.6N	0152345.6W	14	142
Torre eléctrica // Electricity pylon	275440.0N	0152352.7W	46	187
Farola // Lampost	275431.3N	0152359.6W	49	222
Torre eléctrica // Electricity pylon	275429.8N	0152353.5W	75	219
Árbol // Tree	275448.9N	0152349.5W	12	151

IAC 20 RNP B

OBST	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Terreno // Ground	275454.9N	0152323.2W	0	124
Valla // Fence	275452.1N	0152324.5W	9	132
Valla // Fence	275451.6N	0152325.2W	9	128
Torre eléctrica // Electricity pylon	275429.8N	0152353.5W	75	219
Camino // Path	275451.0N	0152326.3W	16	122
Camino // Path	275450.6N	0152326.7W	16	119