

1. INDICADOR DE LUGAR-NOMBRE DEL AERÓDROMO
AERODROME LOCATION INDICATOR - NAME**GCRR - LANZAROTE/César Manrique Lanzarote****2. DATOS GEOGRÁFICOS Y DE ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO**

ARP: 285644N 0133619W. Ver AD 2-GCRR ADC.
Distancia y dirección desde la ciudad: 5 km SW.
Elevación: 14 m / 47 ft.
Ondulación geoid: 45.04 m ± 0.10 m (1).
Temperatura de referencia: 29°C.
Temperatura baja media: 17°C.
Declinación magnética: 4° W (2020).
Cambio anual: 9.6E.
Administración AD: CIV: Aena.
MIL: Ejército del Aire y del Espacio.
Dirección: CIV: Oficinas Aena Aeropuertos.
35509 San Bartolomé - Lanzarote - Las Palmas.
MIL: Aeródromo militar de Lanzarote.
Carretera del Aeropuerto S/N.
35550 - San Bartolomé. Las Palmas.
TEL: CIV: +34-928 846 000/006. **FAX:** CIV: +34-928 846 004.
MIL: +34-928 846 800. MIL: +34-928 846 827.
AFTN: GCRR. **E-mail:** Aceceops@aena.es
Tránsito autorizado: IFR/VFR diurno (2).
Observaciones: (1) Para todos los puntos del AD.
(2) Ver casilla 20: Reglamentación Local.

AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA

ARP: 285644N 0133619W. See AD 2-GCRR ADC.
Distance and direction from the city: 5 km SW.
Elevation: 14 m / 47 ft.
Geoid undulation: 45.04 m ± 0.10 m (1).
Reference temperature: 29°C.
Low average temperature: 17°C.
Magnetic variation: 4° W (2020).
Annual change: 9.6E.
AD administration: CIV: Aena.
MIL: Ejército del Aire y del Espacio.
Address: CIV: Oficinas Aena Aeropuertos.
35509 San Bartolomé - Lanzarote - Las Palmas.
MIL: Aeródromo militar de Lanzarote.
Carretera del Aeropuerto S/N.
35550 - San Bartolomé. Las Palmas.
TEL: CIV: +34-928 846 000/006. **FAX:** CIV: +34-928 846 004.
MIL: +34-928 846 800. MIL: +34-928 846 827.
AFTN: GCRR. **E-mail:** Aceceops@aena.es
Approved traffic: IFR/VFR day time (2).
Remarks: (1) For all AD points.
(2) See item 20: Local Regulation.

3. HORARIO DE OPERACIÓN

Aeropuerto: V: 0600-0000; I: 0700-0100.
Aduanas e Inmigración: HR AD.
Servicios médicos y de sanidad: Ver casilla 5.
→ **OPV:** HR AD.
→ **AIS/ARO:** H24. (1)
Información MET: HR AD PS 1 HR BFR.
ATS: HR AD.
Abastecimiento de combustible: HR AD.
Asistencia en tierra: HR AD.
Seguridad: H24.
Deshielo: No.
Observaciones: Aeronaves de estado extranjeras, ver casilla 20:
Reglamentación local.
(1) 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 GCRR: GCRRZPX
Oficina AIO Centralizada - Oficina NOTAM Internacional
TEL: +34-913 213 137/138
E-mail: unof@enaire.es
→

OPERATIONAL HOURS

Airport: V: 0600-0000; I: 0700-0100.
Customs and Immigration: HR AD.
Health and Sanitation: See item 5.
OPV: HR AD.
AIS/ARO: H24. (1)
MET briefing: HR AD PS 1 HR BFR.
ATS: HR AD.
Fuelling: HR AD.
Handling: HR AD.
Security: H24.
De-icing: No.
Remarks: Foreign state aircraft, see item 20: Local regulations.
(1) Centralised ARO office geographical area 15
TEL: +34-918 603 570
+34-672 344 494 (only for communications contingency).
E-mail: arocentralizada@enaire.es
AFTN flight plan management GCRR: GCRRZPX
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

Instalaciones para el manejo de carga: CIV: Hasta 5000 kg.
MIL: Hasta 6000 Kg.
Tipos de combustible: CIV: 100LL, JET A-1.
MIL: 100LL, F-34.
Tipo de lubricante: No.
Capacidad de reabastecimiento: CIV: 100LL: 1 cisterna 10000 L, 10 L/s.
JET A-1: 5 cisternas 40000 L, 30 L/s.
2 cisternas 60000 L, 40 L/s.
2 cisternas 65000 L, 53 L/s.
MIL: Cisternas 20000 L, 17 L/s.
Instalaciones para el deshielo: No.
Espacio disponible en hangar: 6 aeronaves envergadura MAX 11.90 m.
Instalaciones para reparaciones: No.
Observaciones: Agentes de rampa:
- AVIAPARTNER
TEL: +34-928 846 111
+34-671 644 547
FAX: No.
E-mail: mustafa.milud@aviapartner.aero
SITA: ACEAOXH
- GROUNDFORCE ACE 2023 UTE
TEL: +34-928 846 141
+34-655 831 871
FAX: NO.
E-mail: ACEJTURNOS@GROUNDFORCE.AERO
SITA: ACEGFXH

HANDLING SERVICES AND FACILITIES

Cargo facilities: CIV: Up to 5000 kg.
MIL: Up to 6000 Kg.
Fuel types: CIV: 100LL, JET A-1.
MIL: 100LL, F-34.
Oil types: No.
Refuelling capacity: CIV: 100LL: 1 truck 10000 L, 10 L/s.
JET A-1: 5 trucks 40000 L, 30 L/s.
2 trucks 60000 L, 40 L/s.
2 trucks 65000 L, 53 L/s.
MIL: Trucks 20000 L, 17 L/s.
De-icing facilities: No.
Hangar space: 6 aircraft MAX wingspan 11.90 m.
Repair facilities: No.
Remarks: Ramp agents:
- AVIAPARTNER
TEL: +34-928 846 111
+34-671 644 547
FAX: No.
E-mail: mustafa.milud@aviapartner.aero
SITA: ACEAOXH
- GROUNDFORCE ACE 2023 UTE
TEL: +34-928 846 141
+34-655 831 871
FAX: NO.
E-mail: ACEJTURNOS@GROUNDFORCE.AERO
SITA: ACEGFXH

- GERARDO MELÉNDEZ (Solo Aviación General)
TEL: +34-928 846 235
+34-636 283 747
FAX: +34-928 846 237
E-mail: aceops@gmelendez.com
SITA: ACEMEXH

- GERARDO MELÉNDEZ (Only General Aviation)
TEL: +34-928 846 235
+34-636 283 747
FAX: +34-928 846 237
E-mail: aceops@gmelendez.com
SITA: ACEMEXH

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

Hoteles: MIL: Si.
Restaurante: Si.
Transporte: CIV: Taxis, coches de alquiler y autobuses.
MIL: Autobuses y vehículos ligeros disponibles a petición.
Instalaciones médicas: Primeros auxilios en horario limitado.
Banco/Oficina Postal: Cajero automático.
Información turística: Si.
Observaciones: Ninguna.

Hotels: MIL: Yes.
Restaurant: Yes.
Transportation: CIV: Taxis, hire cars and buses.
MIL: Buses and light vehicles available on request.
Medical facilities: First aid on limited schedule.
Bank/Post Office: Cash dispenser.
Tourist information: Yes.
Remarks: None.

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

Categoría de incendios: CIV: 9. (1)
MIL: 7.
Equipo de salvamento: MIL & CIV: De acuerdo a la categoría de incendios publicada.
Retirada de aeronaves inutilizadas:
Conjunto de izado para ACFT CAT I, II y III. (2)
2 carros de recuperación de 30 Tm de capacidad.
1 carro de recuperación de 10 Tm de capacidad.
1 equipo de arrastre (debogging) de 55 Tm por línea de remolque.
1 equipo de arrastre (debogging) de 20 Tm por línea de remolque.
Esteras para refuerzo de suelo blando.
Camiones grúa externos al AD con capacidad máxima de elevación de 220 Tm.
Observaciones: (1) El tiempo de respuesta del servicio de salvamento y extinción de incendios es menor a 3 minutos, con un objetivo operacional menor a 2 minutos.
(2) Datos de contacto local para operación de traslado de aeronaves inutilizadas:
Oficina CEOPS (Centro de operaciones de AENA - ACE):
TEL: +34-928 846 006
FAX: +34-928 846 004
E-mail: ACECEOPS@aena.es

Fire category: CIV: 9. (1)
MIL: 7.
Rescue equipment: MIL & CIV: According to the published fire category.
Removal of disabled aircraft:
Hoists for CAT I, II and III ACFT. (2)
2 recovery trolleys with 30 Tm of capacity.
1 recovery trolley with 10 Tm of capacity.
1 towing (debogging) unit of 55 Tm per towing line.
1 towing (debogging) unit of 20 Tm per towing line.
Mats to reinforce soft ground.
Crane trucks external to the AD with a maximum lifting capacity of 220 Tm.
Remarks: (1) The response time of the rescue and fire fighting service is less than 3 minutes, with an operational objective of less than 2 minutes.
(2) Local contact details for the operation of removal of disabled aircraft:
CEOPS Office (Operations Center of AENA - ACE):
TEL: +34-928 846 006
FAX: +34-928 846 004
E-mail: ACECEOPS@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: Hormigón y asfalto.
Resistencia: CIV: Aviación Comercial: PCN 61 F/A/W/T.
PCN 147/F/A/W/T.
PCN 59/R/C/W/T.
PCN 61/R/A/W/T.
PCN 68/R/C/W/T.
PCN 79/R/B/W/T.
PCN 112/F/B/W/T.
Aviación General: PCN 27/F/A/W/T.
PCN 58/F/A/W/T.
MIL: PCN 40/R/B/W/T.
Calles de rodaje: Anchura: 23 m EXC EM 22 m.
Superficie: Asfalto.
Resistencia: E1, E4, R2, R3, R4 & R5: PCN 85/F/C/W/T.
E2: PCN 41/F/B/W/T.
E3: PCN 69/F/D/W/T (1) & PCN 111/F/C/W/T (2).
EM: PCN 15/R/A/W/T.
R1: PCN 138/F/A/W/T.
Apartaderos de espera: Resistencia: RWY 03: PCN 40/R/A/W/T.
RWY 21: PCN 150/F/A/W/T.
Posiciones de comprobación: Altimetro: Plataforma: ELEV 18 m/56 ft.
VOR: No.
INS: Ver AD 2-GCRR PDC.
Observaciones: (1) En cruce con TWY.
(2) En cruce con RWY.

Apron: Surface: Concrete and asphalt.
Strength: CIV: Commercial Aviation: PCN 61 F/A/W/T.
PCN 147/F/A/W/T.
PCN 59/R/C/W/T.
PCN 61/R/A/W/T.
PCN 68/R/C/W/T.
PCN 79/R/B/W/T.
PCN 112/F/B/W/T.
General Aviation: PCN 27/F/A/W/T.
PCN 58/F/A/W/T.
MIL: PCN 40/R/B/W/T.
Taxiways: Width: 23 m EXC EM 22 m.
Surface: Asphalt.
Strength: E1, E4, R2, R3, R4 & R5: PCN 85/F/C/W/T.
E2: PCN 41/F/B/W/T.
E3: PCN 69/F/D/W/T (1) & PCN 111/F/C/W/T (2).
EM: PCN 15/R/A/W/T.
R1: PCN 138/F/A/W/T.
Holding bays: Strength: RWY 03: PCN 40/R/A/W/T.
RWY 21: PCN 150/F/A/W/T.
Check locations: Altimeter: Apron: ELEV 18 m/56 ft.
VOR: No.
INS: See AD 2-GCRR PDC.
Remarks: (1) At the intersection with TWY.
(2) At the intersection with RWY.

9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUÍA DE RODAJE

Sistema de guía de rodaje: Letreros, letreros NO ENTRY, puntos de espera en pista, luces de protección de pista en E1 y E4, barras anti-intrusión en E2, E3 y EM, puntos de espera intermedios LGTD, puestos de estacionamiento.

Señalización de RWY: Área anterior al umbral, designadores, eje, punto de visada, faja lateral, umbral, umbral desplazado, zona de toma de contacto, señales indicadoras de calle de salida rápida en RWY 03 (E2).

Señalización de TWY: Faja lateral y eje. Borde con balizas reflectantes.

Observaciones: Ninguna.

TAXIING GUIDANCE SYSTEM AND MARKINGS

Taxiing guidance system: Boards, NO ENTRY boards, runway-holding positions, runway guard lights in E1 and E4, anti-intrusion bars in E2, E3 and EM, intermediate holding positions LGTD, stands.

RWY markings: Pre-threshold area, designators, centre line, aiming point, side stripe, threshold, displaced threshold, touchdown zone, rapid exit marking indicator on RWY 03 (E2).

TWY markings: Side stripe and centre line. Reflective markers on edge.

Remarks: None.

10. OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO

Obstáculos que perforan las Superficies de Aproximación, Ascenso en el Despegue, 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 la OACI:

Ver ítem 10 y apartados digitales.

Observaciones: Ver AD 2-GCRR AOC.

AERODROME OBSTACLES

Obstacles which penetrate Approach, Take-off climb, 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 ítem 10 and Digital Data section.

Remarks: See AD 2-GCRR AOC.

11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO

Oficina MET: Lanzarote EMAe.

→ **HR:** HR AD PS 1 HR BFR. Fuera de este horario, se emitirá METAR AUTO semihorario.

METAR: Semihorario.

TAF: 24HR.

TREND: No.

Información: En persona y telefónica.

Documentación de vuelo/Idioma: Cartas y lenguaje claro / Español.

Cartas: Mapas previstos significativos y de viento y temperatura en altitud.

Equipo suplementario: Presentador de imágenes de nubes, rayos y de información radar.

Dependencia ATS atendida: TWR, APP.

Información adicional: Las Palmas OMAe (GCGC); H24; TEL: +34-928 430 603. Lanzarote EMAe: HR AD; TEL: +34-928 821 897.

Observaciones: Existe resumen climatológico de aeródromo. Se hacen avisos de aeródromo.

METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED

MET office: Lanzarote EMAe.

HR: HR AD PS 1 HR BFR. Outside of this schedule, a half-hourly METAR AUTO will be issued.

METAR: Half-hourly.

TAF: 24HR.

TREND: No.

Briefing: In person and by telephone.

Flight documentation/Language: Charts and plain language / Spanish.

Charts: Forecasted significant and wind and temperature in altitude maps.

Supplementary equipment: Clouds, lightning images and radar information display.

ATS unit served: TWR, APP.

Additional information: Las Palmas OMAe (GCGC); H24; TEL: +34-928 430 603. Lanzarote EMAe: HR AD; TEL: +34-928 821 897.

Remarks: Aerodrome climatological summary available. Aerodrome warnings 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
03 (1) (2)	027.01° GEO 031° MAG	2400 x 45	285611.5590N 0133637.4275W	THR: 5.6 m / 19 ft TDZ: 7.8 m / 26 ft	No	60 x 150	2460 x 300 (4)	No	90 x 90	RWY: ASPH PCN 103/F/A/W/T SWY: No
21 (3)	207.02° GEO 211° MAG	2400 x 45 (3)	285718.40N 0133558.67W	THR: 14 m / 47 ft TDZ: No	No	150 x 150	2430 x 300 (5)	No	90 x 90	RWY: ASPH PCN 103/F/A/W/T SWY: No

Observaciones:

- (1) THR RWY 03 desplazado 90 m.
- (2) Coordenadas del inicio del recorrido de despegue RWY 03: 285608.96N 0133638.94W.
- (3) Los últimos 90 m de RWY 21 no son utilizables ni para despegues ni para aterrizajes. Coordenadas extremo RWY 21: 285611.56N 0133637.43W.
- (4) Primeros 882 m con semiancho derecho de 75 m debido a la cercanía de la costa.
- (5) Primeros 1578 m con anchura de 150 m a cada lado del eje. El resto con semiancho izquierdo de 75 m y semiancho derecho de 150 m.

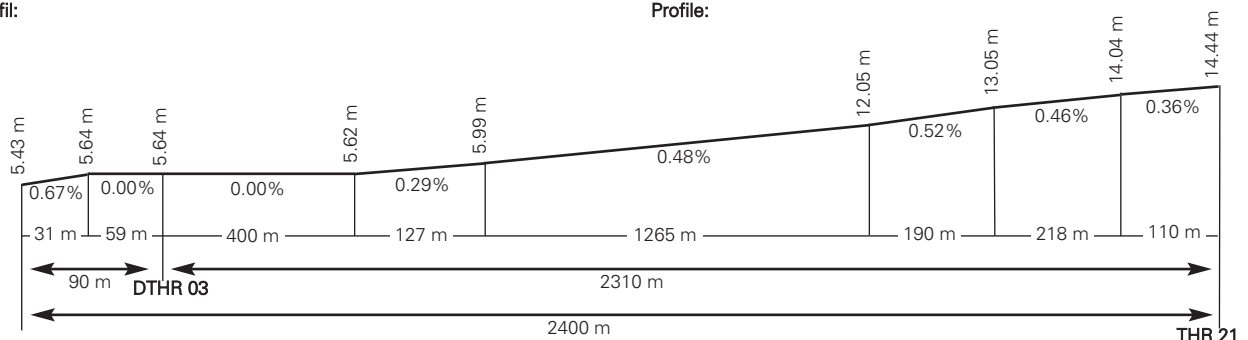
Perfil:

Remarks:

- (1) THR RWY 03 displaced 90 m.
- (2) Coordinates of start of RWY 03 take-off run: 285608.96N 0133638.94W.
- (3) The last 90 m of RWY 21 are not usable for take-off and landing.

End of RWY 21 coordinates: 285611.56N 0133637.43W.
- (4) First 882 m with right half-width of 75 m due to the proximity to the coast.
- (5) First 1578 m with width of 150 m on each side of the centre line. The rest with left half-width of 75 m and right half-width of 150 m.

Profile:



NO A ESCALA // NOT TO SCALE

13. DISTANCIAS DECLARADAS			DECLARED DISTANCES	
RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
03	2400	2460	2400	2310 (1)
21	2310 (2)	2460 (2)	2310 (2)	2310 (2)

Observaciones: (1) THR RWY 03 desplazado 90 m.
(2) Los últimos 90 m de RWY 21 no son utilizables ni para despegues ni para aterrizajes.

Remarks: (1) THR RWY 03 displaced 90 m.
(2) The last 90 m of RWY 21 are not usable for take-off and landing.

14. ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA		APPROACH AND RUNWAY LIGHTING	
Pista: 03 Aproximación: Sencillo, 510 m. LIH. Luces de identificación de umbral. (1) PAPI (MEHT): 3° (19.26 m/63 ft). Umbral: Verdes con barra de ala. LIH. Zona de toma de contacto: No. Eje pista: 2400 m: 1500 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH. (2) Distancia entre luces: 15 m. Borde de pista: 2400 m: 90 m rojas +1710 m blancas + 600 m amarillas. LIH. (2) Distancia entre luces: 50 m. Extremo de pista: Rojas. Zona de parada: No. Observaciones: Luces indicadoras de salida rápida (E2). (1) Barra transversal a 377 m del umbral. (2) THR RWY 03 desplazado 90 m.		Runway: 03 Approach: Simple, 510 m. LIH. Threshold identification lights. (1) PAPI (MEHT): 3° (19.26 m/63 ft). Threshold: Green with wing bars. LIH. Touchdown zone: No. Runway centreline: 2400 m: 1500 m white + 600 m white and red + 300 m red. LIH. (2) Distance between lighting: 15 m. Runway edge: 2400 m: 90 m red +1710 m white + 600 m yellow. LIH. (2) Distance between lights: 50 m. Runway end: Red. Stopway: No. Remarks: Rapid exit taxiway indicator lights (E2). (1) Crossbar to 377 m of threshold. (2) THR RWY 03 displaced 90 m.	
Pista: 21 Aproximación: Sencillo, 420 m. LIH. Luces de identificación de umbral. ➔ PAPI (MEHT): 3.7° (21.41 m/70 ft). (1) Umbral: Verdes con barra de ala. LIH. Zona de toma de contacto: No. ➔ Eje pista: 2400 m: 1500 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH. (2) Distancia entre luces: 15 m. ➔ Borde de pista: 2400 m: 1800 m blancas + 600 m amarillas. LIH. (2) Distancia entre luces: 50 m. Extremo de pista: Rojas. Zona de parada: No. ➔ Observaciones: (1) Cobertura angular restringida a 5° a la derecha del RCL en el sentido de la APCH. (2) Los últimos 90 m de RWY 21 no son utilizables ni para despegues ni para aterrizajes.		Runway: 21 Approach: Simple, 420 m. LIH. Threshold identification lights. PAPI (MEHT): 3.7° (21.41 m/70 ft). (1) Threshold: Green with wing bars. LIH. Touchdown zone: No. Runway centreline: 2400 m: 1500 m white + 600 m white and red + 300 m red. LIH. (2) Distance between lights: 15 m. Runway edge: 2400 m: 1800 m white + 600 m yellow. LIH. (2) Distance between lights: 50 m. Runway end: Red. Stopway: No. Remarks: (1) Angular coverage restricted to 5° to the right side of RCL in direction of APCH. (2) The last 90 m of RWY 21 are not usable for take-off and landing.	

15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA		OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY	
ABN/IBN: No. WDI: 1 cerca THR 03, 1 cerca THR 21, 1 cerca plataforma. LGTD. Iluminación de TWY: Eje. Iluminación de plataforma: Postes proyectores. Fuente secundaria de energía: Equipos SAI (sistema de alimentación ininterrumpida) sin tiempo de conmutación para las ayudas visuales. Grupos electrógenos para el resto de instalaciones del recinto aeroportuario y que proporcionan un tiempo de conmutación (luz) de máximo 15 segundos para el resto de los sistemas de iluminación. Observaciones: Ninguna.		ABN/IBN: No. WDI: 1 near THR 03, 1 near THR 21, 1 near apron. LGTD. TWY lighting: Centre line. Apron lighting: Floodlighting poles. Secondary power supply: UPS equipment (uninterrupted power supply) without switch-over time for visual aids. Standby equipment for the rest of the facilities in the airport area providing a maximum switch-over time (light) of 15 seconds to the rest of the lighting systems. Remarks: None.	

16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS		HELICOPTER LANDING AREA	
Situación: CIV: – FATO: RWY 03/21. Coordenadas THR 03 y THR 21, ver casilla 12. – Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 03/21. Coordenadas 285644N 133619W (coincide con ARP). – Rodaje aéreo: TLOF coincide con PRKG 15, 16, 19 y 24. MIL: – Aparcamiento S-W del aeropuerto, zona militar, coordenadas: 285639N 0133637W. Elevación: CIV: – FATO: RWY 03/21. Elevación THR 03 y THR 21, ver casilla 12. – Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 03/21. Elevación 8.70 m (coincide con ARP).		Position: CIV: – FATO: RWY 03/21. THR 03 and THR 21 coordinates, see item 12. – Ground taxiing: TLOF same as RWY 03/21. Coordinates 285644N 133619W (same as ARP). – Air taxiing: TLOF same as PRKG 15, 16, 19 and 24. MIL: – Airport S-W parking, military area, coordinates: 285639N 0133637W. Elevation: CIV: – FATO: RWY 03/21. Elevation THR 03 and THR 21, see item 12. – Ground taxiing: TLOF same as RWY 03/21. Elevation 8.70 m (same as ARP).	

– Rodaje aéreo: TLOF coincide PRKG 15, 16, 19 y 24.

– Air taxiing: TLOF same as PRKG 15, 16, 19 and 24.

PUESTO DE ESTACIONAMIENTO STAND	ELEVACIÓN // ELEVATION (m)
15	16.09
16	16.59
19	16.70
24	16.07

MIL:

– 5.49 m.

Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización:

CIV:

– FATO: RWY 03/21.

– Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 03/21, ver casilla 12.

– Rodaje aéreo: TLOF coincide con PRKG.

PRKG 15, 16 y 24: Hormigón hidráulico PCN 73/R/A/W/T. Faja circular de 50 cm de ancho y diámetro interior 11.40 m.

PRKG 19: Hormigón hidráulico PCN 124/R/A/W/T. Faja circular de 50 cm de ancho y diámetro interior 11.40 m.

MIL:

– 25 x 25 m.

Orientación: CIV: No.

MIL: 029° / 209°.

Distancias declaradas: No.**Iluminación:** CIV: No.

MIL: Balizas, eje y borde de plataforma.

Observaciones: CIV: Dimensiones máximas de helicópteros. Ver AD 2-GCRR PDC 1.3. Operación de helicópteros. Ver AD 2-GCRR 8. Casilla 20. Iluminación de plataforma.

MIL: Uso exclusivo de helicópteros militares y Guardia Civil. Condiciones VMC.

MIL:

– 5.49 m

Dimensions, surface, maximum weight, marking:

CIV:

– FATO: RWY 03/21.

– Ground taxiing: TLOF same as RWY 03/21, see item 12.

– Air Taxiing: TLOF same as PRKG.

PRKG 15, 16 and 24: Hydraulic concrete PCN 73/R/A/W/T. Circular strip of 50 cm width and inner diameter of 11.40 m.

PRKG 19: Hydraulic concrete PCN 124/R/A/W/T. Circular strip of 50 cm width and inner diameter of 11.40 m.

MIL:

– 25 x 25 m.

Direction: CIV: No.

MIL: 029° / 209°.

Declared distances: No.**Lighting:** CIV: No.

MIL: Markers, centre line and apron edge.

Remarks: CIV: Helicopters maximum dimensions: see AD 2-GCRR PDC 1.3. Helicopter Operation: see AD 2-GCRR 8. Item 20. Apron lighting.

MIL: Exclusively for military helicopters and Guardia Civil. VMC conditions.

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 LANZAROTE 291022N 0133459W; 290543N 0132436W; 285903N 0132828W; 285646N 0132455W, arco de 10 NM de radio centrado en ARP en sentido horario hasta // arc of 10 NM radius centred on ARP clockwise to: 285124N 0134558W; 291022N 0133459W. (1)	<u>3500 ft AMSL</u> SFC	D	CANARIAS APP ES/EN	1850 m/6000 ft
ATZ LANZAROTE 290237N 0133929W; arco de 6.5 NM de radio centrado en ARP en sentido horario hasta // arc of 6.5 NM radius centred on ARP clockwise to: 285531N 0134336W; 290237N 0133929W.	<u>2800 ft AMSL</u> SFC	D	LANZAROTE TWR ES/EN	
Observaciones: (1) NO ADQ.				

Remarks: (1) NO ADQ.**18. INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN ATS****ATS COMMUNICATION FACILITIES**

Servicio Service	Distintivo llamada Call sign	FREQ	HR	Observaciones Remarks
APP	Canarias APP	129.300 MHz	HR AD	
TWR	Lanzarote TWR	120.700 MHz	HR AD	
		124.000 MHz	HR AD	BACKUP
		121.500 MHz	HR AD	EMERG
		121.800 MHz	HR AD	GMC
		243.000 MHz	HR AD	EMERG
		257.800 MHz	HR AD	MIL
ATIS	Lanzarote Information	118.625 MHz	HR AD	
D-ATIS	Lanzarote Information	NIL	HR AD	Suministro de información ATIS mediante enlace de datos. // Provision of ATIS information via data link.

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)	LTE	114.400 MHz	H24	285653.4N 0133604.8W		U/S a // at: - 10 NM BTN R-310/R-325 BLW 5000 ft AMSL, - 25 NM BTN R-280/R-360 BLW 12000 ft AMSL.
DME	LTE	CH 91X	H24	285653.1N 0133604.4W	0 m	U/S a // at: - 12 NM BTN R-310/R-320 BLW 7000 ft AMSL, - 25 NM BTN R-280/R-360 BLW 12000 ft AMSL.
DVOR (4° W)	LZR	115.200 MHz	H24	290957.6N 0133038.5W		COV 40 NM BTN: - R-045/R-075 a // at FL080 o // or ABV; - R-075/R-185 a // at 3500 ft AMSL o // or ABV; - R-185/R-205 a // at 5500 ft AMSL o // or ABV; - R-205/R-045 a // at 3500 ft AMSL o // or ABV; - R-059 COV a // at: 6000 ft AMSL 30 NM; FL090 46 NM; FL110 54 NM; FL120 60 NM (punto // point KORAL);
DME	LZR	CH 99X	H24	290956.4N 0133039.5W	540 m	COV 40 NM BTN: - R-045/R-075 a // at FL080 o // or ABV; - R-075/R-185 a // at 3500 ft AMSL o // or ABV; - R-185/R-205 a // at 5500 ft AMSL o // or ABV; - R-205/R-045 a // at 3500 ft AMSL o // or ABV; - R-059 COV a // at: 6000 ft AMSL 30 NM; FL090 46 NM; FL110 54 NM; FL120 60 NM (punto // point KORAL);
LOC 03 (4° W) ILS CAT I	IRR	109.100 MHz	H24	285723.4N 0133555.8W		031° MAG / 175 m FM THR 21. - COV 17 NM (15.4 DME ILS) AVBL BTN +/-35° FM RCL a // at 3000 ft AMSL o // or ABV; - COV 25 NM (23.4 DME ILS) AVBL BTN +/-10° FM RCL a // at 2100 ft AMSL o // or ABV.
GP 03		331.400 MHz	H24	285622.3N 0133634.5W		3°; RDH 15.1 m; a // at 330 m FM THR 03 & 80 m FM RCL a la izquierda en el sentido de APCH // To the left on APCH direction.
ILS/DME 03	IRR	CH 28X	H24	285622.6N 0133634.8W	12 m	REF DME THR 03.
TACAN (4° W)	TLZ	CH 94X	H24	285641.4N 0133625.2W	19.95 m	NO AVBL BTN 310°-330° BLW 4500 ft.

20. REGLAMENTACIÓN LOCAL		LOCAL REGULATIONS
Las aeronaves sin aprobación RNAV1 GNSS y con destino fuera de Canarias, deberán comunicarlo a la TWR en el momento de la puesta en marcha.		Aircraft without RNAV1 GNSS authorisation with a destination outside of the Canary Islands shall notify the TWR at the start-up time.
➔ MANIOBRA RNP APCH+VPT	RNP APCH + VPT MANOEUVRE	
En relación a la maniobra RNP APCH seguida del tramo de derrota prescritas VPT, se recuerda que el aeropuerto de Lanzarote tiene unas características topográficas que requieren procedimientos y métodos operativos específicos. Las tripulaciones deberían familiarizarse con ellos antes de volar a GCRR. Esta disposición es particularmente importante para los pilotos no familiarizados con este aeropuerto.	With regard to the RNP APCH manoeuvre followed by the prescribed track section VPT, pilots are reminded that Lanzarote airport has topographical characteristics which require specific operational procedures and methods. Crew should become familiar with these before flying to GCRR. This provision is particularly important for pilots who are not familiar with this airport.	
Asimismo, se debe prestar una especial consideración a la información publicada mediante Circular de Información Aeronáutica (AIC) relativa a las características y la operación de las maniobras RNP APCH+VPT. Además, para esta maniobra en particular se recomienda que el sistema EGPWS se encuentre disponible y activo.	Likewise, special attention should be paid to the information published in Aeronautical Information Circulars (AIC), about the characteristics and operation of RNP APCH+VPT manoeuvres. Moreover, for this particular manoeuvre, it is recommended that the EGPWS system should be available and active.	
PISTAS PREFERENTES	PREFERENTIAL RUNWAYS	
Se proporcionará a las tripulaciones la información de las condiciones de la pista que corresponda según los procedimientos de aplicación.	Crews will be provided with information on the runway conditions according to the procedures applicable.	
No están autorizados despegues desde intersecciones de pista.	Take-offs from runway intersections are not permitted.	
El punto de espera de la pista para acceso a RWY 03 está ubicado en la TWY E4 mientras que el punto de espera de la pista para RWY 21 está ubicado en TWY E1.	The access to runway-holding position for RWY 03 is located on TWY E4 while the runway-holding position for RWY 21 is located on TWY E1.	
Durante el alineamiento de tráfico en RWY 03 vía TWY E4, se pueden producir fluctuaciones en la señal del GP.	GP signal may fluctuate while traffic aligns with RWY 03 from TWY E4.	

REGLAMENTACIÓN PARA VUELOS DE AVIACIÓN GENERAL

Tráfico de Aviación General IFR (Excepto: vuelos hospital, militares, SAR y de Estado): restringido previa solicitud de slot.

SITA: MADGSYA.

Tráfico de Aviación General VFR (Excepto: vuelos hospital, militares, SAR y de Estado): está exento de la obligatoriedad de disponer de un slot aeroportuario. Se requiere informar a la oficina de Operaciones del Aeropuerto 24 horas antes de la operación.

Oficina de Operaciones:
TEL: +34-928 846 011 / 006
SITA: ACEAPYF
E-mail: ACECEOPS@aena.es

Incluyendo la siguiente información:

- Día del vuelo.
- Código OACI de la aeronave y envergadura.
- Matrícula.
- Origen y ETA a GCRR.
- Destino y ETD de GCRR.

ASISTENCIA EN TIERRA A LA AVIACIÓN GENERAL

Deberán contratar obligatoriamente el servicio de un agente handling (ver casilla 4).

El uso de calzos es obligatorio.

Existen puntos de anclaje en posiciones de plataforma de aviación general.

No se pueden hacer giros de 180° en el puesto de estacionamiento. En la plataforma de aviación general la aeronave deberá sacarse hasta la calle de rodaje con motor apagado o mediante powerback. En la plataforma de aviación comercial se realizará la maniobra estándar publicada.

RESTRICCIONES A PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

En los PRKG del T1 al T7:

- Es obligatorio el uso de las instalaciones de suministro de corriente de 400 Hz.
- El uso de las instalaciones de aire acondicionado será obligatorio si existe necesidad de climatización de la aeronave.
- El uso de la APU del avión está prohibido en estos puestos de estacionamiento dentro del periodo comprendido entre 2 minutos después de calzos a la llegada y 5 minutos antes de la retirada de calzos a la salida.
- 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 de aire acondicionado de Aena, ni la unidad móvil de los agentes de handling.

TIEMPOS MÍNIMOS DE OCUPACIÓN DE PISTA

Salidas

El ATC considerará que toda aeronave que llega al punto de espera está completamente lista para rodar a posición en pista y comenzar el despegue inmediatamente después de recibir la autorización correspondiente. Las aeronaves que no puedan cumplir este requisito informarán al ATC antes de alcanzar dicho punto de espera.

GUIADO Y ESTACIONAMIENTO

Se prestará servicio de guiado y estacionamiento asistido por vehículo "SIGAME" a todos los tráficos durante el horario operativo del aeropuerto para su acceso a los estacionamientos de las plataformas de aviación comercial y aviación general.

La asignación de puestos de estacionamiento es realizada desde la dependencia CEOPS, que la comunica al servicio de guiado y estacionamiento asistido por vehículo "SIGAME" y servicio ATC.

Los puntos de recogida por parte del TOAM de una arribada serán, salvo indicación contraria de ATC:

- Punto de espera intermedio R4-2 para aeronaves que libren pista por TWY E3, EM o E4.
- Señal de punto de espera ("pista libre") de E2 para aeronaves que libren pista por esta calle.
- Punto de espera intermedio en TWY R1 para aeronaves que libren pista por TWY E1.

En caso de activación del procedimiento de saturación de plataforma, los puntos de recogida serán, salvo indicación contraria de ATC, la señales de puntos de pista libre de las calles de salida.

➔ 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 Lanzarote, se asegurarán de que el respondedor modo S está disponible para operar cuando la aeronave esté en tierra.

GENERAL AVIATION FLIGHTS REGULATIONS

General Aviation IFR traffic (Except: hospital, military, SAR and State flights): restricted upon slot request.

SITA: MADGSYA.

General Aviation VFR traffic (Except: hospital, military, SAR and State flights): exempt from the requirement of having a slot. The Airport Operations Office must be notified 24 hours before the operation.

Operations Office:
TEL: +34-928 846 011 / 006
SITA: ACEAPYF
E-mail: ACECEOPS@aena.es

Including the following information:

- Flight date.
- Aircraft ICAO code and wingspan.
- Aircraft registration number.
- Origin and ETA to GCRR.
- Destination and ETD from GCRR.

HANDLING SERVICES TO GENERAL AVIATION

Hiring of a handling agent (see item 4) is mandatory for.

The use of chocks is mandatory.

There are anchor points at positions on the general aviation apron.

Turns of 180° shall not be performed in the stand. On the general aviation apron, the aircraft must be taken out to the taxiway with engines off or using powerback. On the commercial aviation apron, the standard published manoeuvre shall be used.

RESTRICTIONS TO STANDS

In the PRKG T1 to T7:

- Use of the 400 Hz current supply facilities is mandatory.
- The use of the air conditioning facilities is mandatory if the aircraft needs to be air-conditioned.
- The use of the aircraft APU is prohibited at these stands within the period between 2 minutes after blocks-on for arrivals and 5 minutes before off-blocks for departures.
- The 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 Aena air-conditioning equipment or handling agent mobile units are unavailable.

MINIMUM RUNWAY OCCUPANCY TIME

Departures

ATC will consider that every aircraft at the holding position is able to commence line up on the runway and the take-off roll immediately after take-off clearance is issued. Pilots unable to comply with this requirement shall notify ATC before reaching the holding position.

GUIDANCE AND PARKING

Guidance and parking service assisted by a "FOLLOW ME" vehicle will be provided to all traffic during the operational hours of the airport, for access to the stands on the commercial aviation and general aviation aprons.

The allocation of stands will be made by the CEOPS unit, which will communicate this to the guidance and parking service assisted by a "FOLLOW ME" vehicle and ATC service.

The collection points by the TOAM for arriving aircraft, unless otherwise indicated by ATC, shall be:

- Intermediate holding position R4-2 for aircraft vacating runway via TWY E3, EM or E4.
- E2 holding position signal ("runway vacated") for aircraft vacating runway via this taxiway.
- Intermediate holding position on TWY R1 for aircraft vacating runway via TWY E1.

If the apron saturation procedure is activated, the collections points shall be, unless otherwise indicated by ATC, the signals of runway vacated points of the exit taxiways.

MODE S TRANSPONDER OPERATION WHEN THE AIRCRAFT IS ON GROUND

In order to cooperate Advanced Surveillance System, aircraft operators intending to use Lanzarote airport shall ensure that the Mode S transponder is able to operate when the aircraft is on the ground.

Los pilotos deberán:

- Seleccionar el Modo AUTO y el código del Modo A asignado.
- Si el modo AUTO no está disponible, se seleccionará ON (p.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, NAY123, RSC630,...).

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.

Pilots shall:

- Select AUTO mode and assigned Mode A code.
- If AUTO mode is not available, select ON (e.g. XPDR) and assigned Mode A code:

From the request for towed push-back or taxi, whichever is earlier.

After landing, continuously until the aircraft is fully parked in its stand.

- When the aircraft is fully parked, they shall select STBY.

Whenever the aircraft is capable of reporting Aircraft Identification (e.g. callsign used in flight), this should also be entered (by means of the FMS or the Transponder Control Panel) from the request for towed push-back or taxi, whichever is earlier.

Air crew must use the ICAO defined format to enter the Aircraft Identification (e.g. NAY123,RSC630...).

In order to ensure that the performance of systems based on SSR frequencies (including airborne TCAS units and SSR radar) is not affected, TCAS should not be selected before receiving the clearance to line-up and wait, and should be deselected after vacating the runway.

To carry out maintenance works on TCAS systems that require them to be on, they shall be conducted with prior coordination with the Airport. Aircraft taxiing without flight plan should select Mode A code 2000.

PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE

1. PUESTA EN MARCHA DE MOTORES/TURBINAS

Nota: En este apartado se utilizan abreviaturas definidas en ENR 1.5.

Para evitar que los planes de vuelo sean suspendidos automáticamente, se deberá mantener actualizada la EOBT.

A.- Se solicitará permiso para poner en marcha los motores/turbinas en la frecuencia informada mediante ATIS o mensaje CLD. Cuando se solicite dicho permiso, la aeronave deberá estar completamente lista para la puesta en marcha inmediata.

B.- En caso de solicitud vía voz, los pilotos notificarán a ATC el indicativo completo de la aeronave, el puesto de estacionamiento que ocupan y el mensaje ATIS recibido.

C.- La solicitud de puesta en marcha deberá efectuarse:

- Aeronaves sin CTOT asignado: Desde 15 minutos antes de su EOBT hasta 15 minutos después de su EOBT.
- Aeronaves con CTOT asignado: Desde 20 minutos antes de su CTOT hasta 10 minutos antes de su CTOT.
- Para mejorar la predictibilidad de la TTOT, ATC podrá instruir para que se solicite el permiso de puesta en marcha a una hora determinada.
- En periodos de alta demanda ATC pueden aplicar otros valores que garanticen el cumplimiento de la ventana de tolerancia del vuelo.

D.- Salvo instrucciones en contra del GMC, los retrocesos remolcados se efectuarán según AD 2-GCRR PDC.

E.- En todos los puestos de estacionamiento en contacto con el edificio terminal queda prohibida la puesta en marcha de motores en régimen superior al ralentí hasta que la aeronave esté alineada en la calle de rodaje.

F.- Se prohíbe la utilización del empuje de reversa o cualquier otra maniobra distinta a la del remolcado para abandonar los puestos de estacionamiento que requieran normalmente el uso del tractor (push-back), salvo autorización expresa de ATC.

F1.- Se considerará una excepción a esta norma, para los PRKG del 7 al 12, 13B y 13C, en los cuales se podrá emplear la reversa, para aeronaves tipo ATR o inferiores.

1.1 SOLICITUD DE AUTORIZACION ATC Y PUESTA EN MARCHA VIA ENLACE DE DATOS

En el aeropuerto de Lanzarote se aplican procedimientos de salida vía DCL para los servicios de autorización ATC y puesta en marcha. Para más información sobre el servicio DCL, ver AIP ENR 1.5, apartado 3. VUELOS QUE SALEN, Autorización ATC y puesta en marcha vía enlace de datos.

En caso de discrepancia la voz **siempre prevalecerá sobre el enlace de datos**.

El piloto podrá solicitar la autorización ATC por DCL con una antelación máxima de 30 minutos respecto de la EOBT. Se facilitará la aprobación de puesta en marcha junto con la autorización ATC siempre que se cumplan los parámetros establecidos en AD 2-GCRR, casilla 20, Procedimientos generales de rodaje, 1.A y 1.C.

- El piloto solicitará la autorización ATC y puesta en marcha conjuntamente vía RCD. El mensaje RCD deberá contener los siguientes datos:

- 1.- Indicativo de la aeronave conforme al plan de vuelo presentado (FPL).
- 2.- Aeródromo de origen.
- 3.- Posición de estacionamiento.
- 4.- Aeródromo de destino.
- 5.- Letra correspondiente a la información ATIS recibida.
- 6.- Designador OACI del tipo de aeronave.

El texto libre enviado en el RCD por el piloto no será considerado por el ATC. Los requerimientos especiales se harán siempre vía voz.

STANDARD TAXIING PROCEDURES

1. START-UP OF ENGINES/TURBINES

Nota: This section uses abbreviations defined in ENR 1.5.

To avert the automatic cancellation of flight plans, the EOBT must be maintained up-to-date.

A.- Permission to start up engines/turbines shall be requested on the frequency stated via ATIS or CLD message. When this permission is requested, the aircraft must be completely ready to start up immediately.

B.- For requests by voice, pilots must indicate the full aircraft call sign to ATC, together with the stand occupied and the ATIS message received.

C.- Start-up must be requested as follows:

- Aircraft without assigned CTOT: From 15 minutes before their EOBT until 15 minutes after their EOBT.
- Aircraft with assigned CTOT: From 20 minutes before their CTOT until 10 minutes before their CTOT.
- In order to better predict TTOT, ATC may instruct that start-up clearance be requested at a specific time.
- In periods of high demand, ATC may apply other values to ensure that flights comply with their Slot Tolerance Window.

D.- Towed push-back manoeuvres will be accomplished according to AD 2-GCRR PDC, unless GMC advises otherwise.

E.- Engine start-up at higher than idle power is prohibited at all stands in contact with the terminal until the aircraft is lined-up with the taxiway.

F.- The use of reverse thrust or any manoeuvres other than towing to leave the stands that normally require the use of push-back, are prohibited without express clearance of from the ATC.

F1.- PRKG 7 to 12, 13B and 13C are excluded from this rule, the use of reverse power allowed for ATR

1.1 ATC CLEARANCE REQUEST AND START-UP VIA DATA LINK

Data Link departure procedures are applied at Lanzarote Airport in the provision of ATC clearance and start-up services. For more information on the DCL service, see AIP ENR 1.5, section 3. DEPARTING FLIGHTS, ATC clearance and start-up via data link (DCL).

In case of discrepancies, voice **communications will always prevail over data link**.

The pilot may request ATC clearance via DCL with a maximum advance of 30 minutes before their TOBT. Start-up approval together with ATC clearance shall be given, provided the parameters established in AD 2-GCRR, item 20, General Taxiing Procedures, 1.A and 1.C are met.

- The pilot shall request ATC clearance and start-up simultaneously via RCD. The RCD message (Departure Clearance Request) shall contain the following data:

1. Call sign according to the submitted flight plan (FPL).
2. Departure aerodrome.
3. Parking position.
4. Destination aerodrome.
5. Letter corresponding to the ATIS information received.
6. ICAO aircraft type.

Any free text sent via the RCD by the pilot will not be considered by ATC. Special requests will always be made via voice communications.

- El piloto recibirá un mensaje de aceptación “RCD RECEIVED” o de rechazo “RCD REJECTED”. Cuando se reciba un mensaje RCD antes de los rangos establecidos en AD 2-GCRR, casilla 20, Procedimientos generales de rodaje, 1.C, será aceptado el RCD y se enviará CLD con autorización ATC instando a la tripulación a llamar cuando esté listo y de acuerdo a su EOB/CTOT.

Cuando se reciba un mensaje RCD dentro de los rangos establecidos en AD 2-GCRR, casilla 20, Procedimientos generales de rodaje, 1.C, será aceptado el RCD y se enviará CLD con autorización ATC y aprobación de puesta en marcha.

- En caso de aceptación, Lanzarote Autorizaciones emitirá un mensaje CLD con los siguientes campos:
 - 1.-Indicativo de la aeronave.
 - 2.-Aeródromo de destino.
 - 3.-Pista asignada para la salida.
 - 4.-Procedimiento de salida (SID).

Nota: La altitud inicial será la correspondiente a la SID publicada.

5.-Código SSR modo A (SQUAWK).

6.-ADT (Approved Departure Time).

Nota: ADT = CTOT del vuelo, de tenerlo.

7.-Siguiente frecuencia.

8.-Letra de la información ATIS vigente.

9.-Información adicional, que incluirá la autorización de puesta en marcha o las instrucciones para solicitarla en caso de solicitarse antes de cumplir con los parámetros de aprobación de puesta en marcha indicados en AD 2-GCRR, casilla 20, 1.C.

- Cuando se reciba un mensaje FSM del tipo “REVERT TO VOICE PROCEDURES” la comunicación vía enlace de datos se dará por concluida y aplicará el procedimiento pasar a voz.
- Cuando se reciba el mensaje CLD, el piloto:
 - A. Si detecta alguna inconsistencia en el mensaje recibido, pasará a voz para solicitar una nueva autorización.
 - B. Si considera la autorización del mensaje CLD correcta, responderá vía enlace de datos con un mensaje CDA.
 - C. Si no se encontrase listo para puesta en marcha, no aceptará la autorización y contactará vía voz con el controlador cuando esté listo.
- Si no se recibe por parte del piloto un mensaje CDA dentro del tiempo de espera, o se recibe un CDA inconsistente con el mensaje CLD previo, la comunicación vía enlace de datos se terminará y se recibirá un mensaje “CDA REJECTED” en el FMS.
- Cuando se reciba un mensaje CDA correcto, el sistema ATC enviará a la aeronave un mensaje “CLEARANCE CONFIRMED” en el FMS y dará por finalizada la comunicación vía enlace de datos.

La petición de retroceso deberá ser solicitada en la frecuencia informada en el mensaje CLD correspondiente y sólo puede ser aprobada vía voz en dicha frecuencia.

1.2 PROCEDIMIENTO PASAR A VOZ

Al recibir un mensaje del tipo “REVERT TO VOICE PROCEDURES”, o ante cualquier inconsistencia en la autorización recibida, el piloto contactará vía voz con el controlador y solicitará una nueva autorización.

1.3 INTERCAMBIO DE DATOS CON NMOC – ADVANCED ATC TWR

El aeropuerto de LANZAROTE/César Manrique Lanzarote 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

- C-DPI

Una vez aprobada la puesta en marcha, cuando 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 EOB/CTOT 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 EOB/CTOT con un mensaje DLA o de CHG.

2. LIMITACIONES DE RODAJE

- A.- El rodaje en plataforma entre la puerta A y la B y entre la puerta B y la C, está prohibido para aeronaves con envergadura superior a 52 m. El rodaje en plataforma por la puerta B está prohibido para aeronaves con envergadura superior a 50 m.

- The pilot will receive a message of acceptance, “RCD RECEIVED”, or of rejection, “RCD REJECTED”. When an RCD message is received before the intervals established in AD 2-GCRR, item 20, General Taxiing Procedures 1.C, the RCD shall be accepted and a CLD with ATC clearance shall be sent, directing the flight crew to call when they are ready and according to their EOB/CTOT.

When an RCD message is received within the intervals established in AD 2-GCRR, item 20, General Taxiing Procedures 1.C, the RCD shall be accepted and a CLD with ATC clearance and start-up approval shall be sent.

- If accepted, Lanzarote Autorizaciones shall transmit a CLD message with the following fields:
 1. Aircraft call sign.
 2. Destination aerodrome.
 3. Assigned runway for departure.
 4. Departure procedure (SID).

Note: The initial altitude will correspond to the published SID.

5. SSR code mode A (SQUAWK).

6. ADT (Approved Departure Time).

Note: ADT = CTOT of the flight, if applicable.

7. Next frequency.

8. Current ATIS information letter.

9. Additional information, which will include start-up clearance or instructions to request it in the case of failure to comply with the start-up approval parameters indicated in AD 2, item 20, 1.C.

- When an FSM message of the type “REVERT TO VOICE PROCEDURES” is received, the data link communication will be deemed to have concluded and the revert to voice procedures will be applied.
- When the CLD message is received, the pilot:
 - A. If any inconsistencies in the received message are detected, the pilot must revert to voice procedures and request a new clearance.
 - B. If the pilot considers the CLD clearance message to be correct, he/she must respond via data link with a CDA message.
 - C. If it is not ready for start-up, the clearance shall not be accepted and the air controller shall be contacted by voice when ready.
- If a CDA message is not received by the pilot within the waiting time, or a CDA that is inconsistent with the previous CLD message is received, communication via data link will be terminated and a “CDA REJECTED” message will be received in the FMS.
- When a correct CDA message is received, the ATC system will send the aircraft a “CLEARANCE CONFIRMED” message in the FMS and will terminate the communication via data link.

Push-back must be requested on the frequency stated in the appropriate CLD message, and it may only be approved via voice on that frequency.

1.2 REVERT TO VOICE PROCEDURES

Upon receiving a message of the type “REVERT TO VOICE PROCEDURES”, or in the event of any inconsistency in the clearance received, the pilot will contact the controller via voice and request a new clearance.

1.3 EXCHANGE OF DATA WITH NMOC – ADVANCED ATC TWR

The airport of LANZAROTE/César Manrique Lanzarote 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

- C-DPI

Once start-up has been cleared, when 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 ADPI message. The use of the actual off-block time (AOBT) instead of the EOB/CTOT 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 EOB/CTOT with a DLA or CHG message.

2. TAXIING RESTRICTIONS

- A.- Taxiing on the apron between gates A and B, and between gates B and C, is prohibited for aircraft with a wingspan greater than 52 m. Taxiing on apron via gate B is prohibited for aircraft with a wingspan greater than 50 m.

B.- El rodaje en plataforma en el acceso a la plataforma de Aviación General está prohibido para aeronaves con envergadura superior a 15 m.

C.- La utilización de la calle de salida E3 debe estar autorizada por TWR. Con RWY 21 operativa sólo se podrá autorizar el uso diurno de esta calle de salida.

D.- Salvo indicación en contra de ATC, las aeronaves que tras aterrizar abandonen pista por la calle de salida rápida E2 y por TWY E3, rodarán a TWY R sin detenerse en la intersección entre esas calles de rodaje de salida y TWY R.

E.- Procedimientos de limitaciones de rodaje para aeronaves de ala fija:

1.- Apartadero de espera en RWY 21. Puntos de espera intermedios RA y RB:

Aproadas al Norte (en operativa normal): Aeronave máxima A321-200 con sharklets ó B737-800W, aproada al Norte, en punto de espera intermedio RB, y simultáneamente ATR72, aproada al Norte en punto de espera intermedio RA.

En RB aproado al norte: Se permite MD81, MD83 y MD87.

Envergadura MAX: 36 m.

Aproadas al Sur (RWY 03 operativa): Aeronave máxima B757-200 con winglets, aproada al sur, en punto de espera intermedio RA. Vehículo TOAM guiará la maniobra.

2.- Apartadero de espera en RWY 03. Puntos de espera intermedios RD y RC:

Aproadas al Sur (en operativa normal): Simultáneamente A321-200 con sharklets ó B737-800W en punto de espera intermedio RC y A321-200 sin sharklets ó B737-800W sin winglets en punto de espera intermedio RD. O una única aeronave B757-300 sin winglets en punto de espera intermedio RC.

Aproadas al norte (en caso de saturación de plataforma): Simultáneamente B737-600 en RC y A321-200 con sharklets o B737-800W en RD, o bien una única aeronave B757-300 sin winglets en RD.

Envergadura MAX: 38 m.

La TWY de salida de pista EM se puede utilizar sin restricciones por aviación general, cazas, helicópteros y modelos ATR-72, CN-212, C-235, C-295, EMBRAER-135, EMBRAER-145 y GULFSTREAM II, o cualquier otra con ACN inferior a estas y distancia entre ejes inferior a 18 m.

Aviones con ACN superior a los citados pero distancia entre ejes inferior a 18 m (B738W, A320S, A321S, por ejemplo) deberán contar con autorización por parte de TWR. Aeronaves con distancia entre ejes igual o superior a 18 m (B737 MAX 10 o superior) no pueden utilizar la TWY EM.

3. MANIOBRAS DE SALIDA DE PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

A.- La salida de los PRKG 20 y 21 se realizará obligatoriamente aproando hacia SW, para ACFT B733, B734 y B735.

B.- La salida del PRKG 23 se realizará aproando al NE, para ACFT B752.

C.- No se puede hacer un viraje de 180° en los puestos de estacionamiento, prestar atención especial a los PRKG: 15, 16, 20 y 23.

D.- Las salidas autónomas se realizarán empleando en el arranque la mínima potencia posible y de forma que, al realizar el viraje, no se sobrepase la potencia mínima de ralentí (idle).

E.- Evitar colisiones con otras aeronaves y obstáculos es responsabilidad de:

- Los pilotos en el rodaje de plataforma.
- Las compañías de asistencia en tierra durante la maniobra de retroceso o salida del puesto de estacionamiento.

4. RUTAS DE RODAJE ESTANDARIZADAS

- Ruta normalizada ATR por puerta A (Configuración RWY 03).

Salvo indicación contraria de ATC, se establece como ruta normalizada, en configuración con RWY 03, la entrada de los ATR por la puerta A.

- Ruta normalizada ATR por puerta B (Configuración RWY 21).

Salvo indicación contraria de ATC, se establece como ruta normalizada, en configuración con RWY 21, la entrada de los ATR por la puerta B.

5. PROCEDIMIENTOS DE RODAJE SEGÚN TIPO DE AERONAVE

PROCEDIMIENTOS DE RODAJE PARA A320

LLEGADAS

En la zona de TWY R2 para la entrada al PRKG 18, se realizará la maniobra de sobreviraje para corregir la trayectoria.

PROCEDIMIENTOS DE RODAJE PARA B752

LLEGADAS

Proveniente de E1, en la TWY R1, para la entrada al PRKG 15 se realizará maniobra de sobreviraje para corregir la trayectoria.

PROCEDIMIENTOS DE RODAJE PARA B753

LLEGADAS

Proveniente de la puerta A o de la puerta B, en la TWY interior de plataforma, para la entrada al PRKG 11 se realizará maniobra de sobreviraje para corregir la trayectoria.

B.- Taxiing on the apron at the access to General Aviation apron is prohibited for aircraft with a wingspan greater than 15 m.

C.- Use of the exit taxiway E3 must be cleared by TWR. With RWY 21 operational, only daytime use of this exit taxiway may be cleared.

D.- Unless otherwise indicated by ATC, aircraft vacating the runway via rapid exit taxiway E2 and TWY E3, after landing shall taxi to TWY R without stopping at the intersection between those exit taxiways and TWY R.

E.- Taxiing restriction procedure for fixed-wing aircraft:

1.- Holding bay on RWY 21. Intermediate holding positions RA and RB:

Nosed North (under normal operation): Maximum aircraft A321-200 with sharklets or B737-800W, nosed North, in intermediate holding position RB, and simultaneously aircraft ATR72, nosed North, in intermediate holding position RA.

At RB nosed to the North: MD81, MD83 and MD87 are permitted.

MAX wingspan: 36 m.

Nosed South (RWY 03 operational): Maximum aircraft B757-200 with winglets, nosed south, at intermediate holding position RA. TOAM vehicle will guide the manoeuvre.

2.- Holding bay on RWY 03. Intermediate holding positions RD and RC:

Nosed South (under normal operation): A321-200 with sharklets or B737-800W simultaneously at intermediate holding position RC and A321-200 without sharklets or B737-800W without winglets at intermediate holding position RD. Or a single B757-300 aircraft without winglets at intermediate holding position RC.

Nosed to the North (in the case of apron saturation): Simultaneously, B737-600 at RC and A321-200 with sharklets or B737-800W at RD, or else a single B757-300 aircraft without winglets at RD.

MAX wingspan: 38 m.

The runway exit TWY EM can be used without restrictions by general aviation, fighter aircraft, helicopters and models ATR-72, CN-212, C-235, C-295, EMBRAER-135, EMBRAER-145 and GULFSTREAM II, or any other with ACN lower than these and wheelbase lower than 18 m.

Aircraft with ACN higher than those cited but wheelbase lower than 18 m (B738W, A320S, A321S, for instance), must hold clearance from TWR. Aircraft with wheelbase of 18 m or higher (B737 MAX 10 or higher) cannot use the TWY EM.

3. EXIT MANOEUVRING FROM STANDS

A.- Exit from PRKG 20 and 21 must be completed nosing SW for ACFT B733, B734 and B735.

B.- Exit from PRKG 23 must be completed nosing NE for ACFT B752.

C.- No 180° turns may be carried out at the stands, pay special attention to the PRKG : 15, 16, 20 and 23.

D.- Autonomous exits shall be carried out using the minimum power possible during start-up and in a way that, while making the turn, minimum power idle speed will not be exceeded.

E.- Collision avoidance with other aircraft and obstacles is the responsibility of:

- Pilots when taxiing on apron.
- The handling companies during push-back manoeuvre or exiting the stand.

4. STANDARD TAXIING ROUTES

- Standard ATR route by gate A (Configuration RWY 03).

Unless otherwise indicated by ATC, entry of ATR by gate A is established as the standard route, in RWY 03 configuration.

- Standard ATR route by gate B (Configuration RWY 21).

Unless otherwise indicated by ATC, entry of ATR by gate B is established as the standard route, in RWY 21 configuration.

5. TAXIING PROCEDURES ACCORDING TO AIRCRAFT TYPE

TAXIING PROCEDURES FOR A320 AIRCRAFT

ARRIVALS

Oversteering manoeuvre shall be used to correct the trajectory when the aircraft enters PRKG 18 from TWY R2.

TAXIING PROCEDURES FOR B752 AIRCRAFT

ARRIVALS

Oversteering manoeuvre shall be used to correct the trajectory when the aircraft enters PRKG 15 from TWY R1 from E1.

TAXIING PROCEDURES FOR B753 AIRCRAFT

ARRIVALS

Oversteering manoeuvre shall be used to correct the trajectory when the aircraft enters PRKG 11 from inner TWY on apron from the gate A or B.

PROCEDIMIENTOS DE RODAJE PARA B763

LLEGADAS

B767-300 deberá hacer maniobra de sobreviraje al entrar o salir por puerta B, o al entrar por puerta C proveniente de TWY R4 o al salir por la puerta C cuando se dirija a TWY R4, independientemente del puesto estacionamiento de origen.

PROCEDIMIENTOS DE RODAJE PARA B764

LLEGADAS

Proveniente de TWY A3, en la maniobra de entrada a TWY E3 y posteriormente en rodaje hacia TWY R3 hacer sendas maniobras de sobreviraje.

Proveniente de TWY E2 en rodaje hacia TWY R2 hacer maniobra de sobreviraje.

SALIDAS

Proveniente de TWY R5 en rodaje hacia TWY E4 hacer maniobra de sobreviraje.

PROCEDIMIENTOS DE RODAJE PARA MD11

LLEGADAS

Desde la TWY R1 o R2 para entrada por puerta A, o desde TWY R2 o R3 para entrada por puerta B, o desde TWY R3. o R4 para entrada por puerta C se realizará maniobra de sobreviraje para corregir la trayectoria.

En el enlace curvo de TWY E2 hacia TWY R2 se realizará maniobra de sobreviraje para corregir la trayectoria.

SALIDAS

Desde la TWY interior de plataforma para salida por puertas B o C se realizará maniobra de sobreviraje para corregir la trayectoria.

6. OPERACIÓN DE HELICÓPTEROS

Este apartado define la operación para todos los helicópteros que operen en el aeropuerto de LANZAROTE/César Manrique Lanzarote. Serán autorizados por ATC a despegar y aterrizar en las pistas de vuelos. La operación habitual será por la RWY 03.

Los puestos de estacionamiento de helicópteros de la plataforma civil coinciden con los PRKG para aeronaves de ala fija nº 15, 16, 19 y 24.

RUTAS DE RODAJE

Los rodajes se realizarán por las calles de rodaje destinadas al uso de aeronaves de ala fija.

En el caso de que un helicóptero S-61 o superior emplee la TWY EM deberá hacerlo en rodaje terrestre exclusivamente.

LLEGADAS

Los helicópteros aterrizarán normalmente por la RWY 03, serán autorizados por ATC a librar pista por la calle de rodaje que designe ATC y rodar por la rodadura exterior R hasta el puesto de estacionamiento asignado.

PRKG 24: entrada a plataforma por puerta C.

Los helicópteros podrán aterrizar por RWY 21. En tal caso, serán autorizados por ATC a librar pista por la calle de rodaje que designe ATC y rodar por la rodadura exterior R hasta el puesto de estacionamiento asignado.

PRKG 24: entrada a plataforma por puerta C.

Helicópteros militares, salvo indicación contraria de ATC, aterrizarán por la pista en uso y librarán pista por TWY EM.

Tanto para el procedimiento de Pista en uso 03, como para el de Pista en uso 21:

- La llegada se hará minimizando los giros dentro del propio puesto de estacionamiento.
- No se realizarán rodajes de helicópteros por la rodadura interior de la plataforma civil.

SALIDAS

Ante petición del piloto y autorización ATC:

RWY 03 en uso: los helicópteros de salida serán autorizados por ATC a rodar desde el puesto de estacionamiento por la rodadura exterior hasta el punto de espera de acceso a pista E1 en THR 21, donde esperarán instrucciones de ATC para entrar en pista, posicionándose en el THR 21 para despegar por RWY 03 o bien serán autorizados por ATC a rodar desde el puesto de estacionamiento por la rodadura exterior hasta acceso a pista por TWY E4 y despegue por RWY 03.

Desde el PRKG 24 se llegará a rodadura exterior a través de Puerta C.

RWY 21 en uso: los helicópteros de salida serán autorizados por ATC a rodar desde el puesto de estacionamiento por la rodadura exterior hasta el punto de espera de acceso a pista E4 en THR 03, donde esperarán instrucciones de ATC para entrar en pista, posicionándose en el umbral de RWY 03 para despegar por RWY 21 o bien serán autorizados por ATC a rodar desde el puesto de estacionamiento por la rodadura exterior hasta acceso a pista por TWY E1 y despegue por RWY 21.

Desde el PRKG 24 se llegará a rodadura exterior a través de puerta C.

Tanto para el procedimiento de Pista en uso 03, como para el de Pista en uso 21:

- La salida se hará minimizando los giros dentro del propio puesto de estacionamiento.
- Se minimizarán los rodajes de helicópteros por la rodadura interior de la plataforma, saliendo por la puerta más cercana de la plataforma.

PROCEDIMIENTOS DE OPERACIÓN DE AERONAVES 4E

1. GENERALIDADES

Se permite la operación de aeronaves de clave 4E hasta el B747-400.

TAXIING PROCEDURES FOR B763 AIRCRAFT

ARRIVALS

B767-300 shall use oversteering manoeuvre to enter or exit by gate B, or to enter by gate C from TWY R4 or to exit by gate C when going to TWY R4, regardless of which stand it comes from.

TAXIING PROCEDURES FOR B764 AIRCRAFT

ARRIVALS

Oversteering manoeuvre shall be used when taxiing from TWY A3, in the enters manoeuvre to TWY E3 and taxiing later to TWY R3.

Oversteering manoeuvre shall be used when taxiing from TWY E2 to TWY R2.

DEPARTURES

Oversteering manoeuvre shall be used when taxiing from TWY R5 to TWY E4.

TAXIING PROCEDURES FOR MD11 AIRCRAFT

ARRIVALS

Oversteering manoeuvre shall be used to correct the trajectory when the aircraft enters Gate A from TWY R1 or R2, Gate B from TWY R2 or R3, or Gate C from TWY R3 or R4.

Oversteering manoeuvre shall be used to correct the trajectory in the curved connection from TWY E2 to TWY R2

DEPARTURES

Oversteering manoeuvre shall be used to correct the trajectory to exit by Gate B or C from inner TWY on apron.

6. HELICOPTER OPERATIONS

This section defines the operation for all helicopters operating at LANZAROTE/César Manrique Lanzarote airport. Helicopters shall be cleared by ATC for take-off and landing on flight runways. They will usually operate on RWY 03.

The helicopters stands on the civil aviation apron coincide with fixed-wing aircraft PRKG 15, 16, 19 and 24.

TAXIING ROUTES

The taxiing shall be made by taxiways intended for use by fixed-wing aircraft.

When S-61 helicopter or larger uses the EM TWY, it must taxi on the ground only.

ARRIVALS

Helicopters will normally land on RWY 03, will be cleared by ATC to vacate the runway and taxi by the taxiway designated by ATC and to taxi by outer taxiway R to the assigned stand.

PRKG 24: Entry to apron by gate C.

The helicopters may land on RWY 21. In this case, they will be cleared by ATC to vacate the runway by the taxiway designated by ATC and to taxi by outer taxiway R to the assigned stand.

PRKG 24: Entry to apron by gate C.

Military helicopters, unless otherwise indicated by ATC, shall land on the runway in use and vacate it via TWY EM.

Procedure whether runway 03 or 21 is in use:

- Arrivals shall minimise turns at the stand itself.

- Helicopter taxiing through inner taxiway of civil aviation apron is not allowed.

DEPARTURES

On pilot request and ATC clearance:

RWY 03 in use: departing helicopters shall be cleared by ATC to taxi from the stand by the outer taxiway until holding position E1 in THR 21, they shall await ATC instructions to enter the runway, holding at the threshold of RWY 21 to take-off by RWY 03 or they will be cleared by ATC to taxi from the stand via the outer taxiway until access to runway by TWY E4 and take-off by RWY 03.

From PRKG 24, they will reach the outer taxiway via gate C.

RWY 21 in use: departing helicopters shall be cleared by ATC to taxi from the stand by the outer taxiway until holding position E4 in THR 03, where they shall await ATC instructions to enter the runway, holding at the threshold of RWY 03 to take-off by RWY 21 or they will be cleared by ATC to taxi from the stand via the outer taxiway until access to runway by TWY E1 and take-off by RWY21.

From PRKG 24, they will reach the outer taxiway via gate C.

Procedure whether runway 03 or 21 is in use:

- Departures shall minimise the turns at the stand itself.

- Helicopters taxiing on the inner taxiway of the apron shall be minimised, leaving the apron by the nearest gate.

4E AIRCRAFT OPERATION PROCEDURES

1. GENERAL

The operation of code 4E aircraft up to B747-400 is allowed.

Para que una aeronave de tipo clave 4E pueda operar es obligatoria la solicitud previa por parte de la compañía aérea o el agente handling y una autorización explícita por parte del Centro de Operaciones del Aeropuerto.

2. PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

Los puestos de estacionamiento destinados a las aeronaves de clave 4E son T1, T7 y 14.

3. MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

a) Llegada

- Aterrizando por RWY 03, salida de pista por TWY E2 o E1
- Aterrizando por RWY 21, salida de pista por TWY E4,

y en ambos casos rodaje por la calle de rodaje exterior (R) hasta puerta C hacia los PRKG T1 o T7 o hasta puerta A hacia puesto el PRKG 14.

En la puerta de acceso a plataforma esperará al vehículo "SÍGAME" para dirigirse al puesto de estacionamiento asignado.

b) Salida

Salida de plataforma por puerta C procedente de PRKG T1 o T7 o por puerta A procedente de PRKG 14 y rodaje por la calle de rodaje exterior (R) hasta TWY E1 o E4 (en función de si el despegue es por RWY 21 o 03).

4. RESTRICCIONES

La salida de pista EM no es utilizable por aeronaves de letra de clave E. En caso de haber una aeronave de letra de clave E en el punto de espera intermedio de la Puerta A y/o de la Puerta C, no podrá haber rodaje simultáneo de ninguna aeronave por la zona de la calle de rodaje interior cruzando dicha Puerta A y/o C.

Los apartaderos de espera no son utilizables en ninguna de sus configuraciones (hacia el Norte o hacia el Sur) por aeronaves de letra de clave E.

No se permitirá el rodaje por la TWY interior de plataforma, debiéndose entrar o salir por la puerta más cercana al puesto de estacionamiento asignado (Puerta C para PRKG T1 o T7 y Puerta A para PRKG 14).

Siempre, en caso de avión cuatrimotor, y a criterio de ATC, en caso de avión bimotor, realizará el rodaje a velocidad reducida, con la mínima potencia posible. En caso de disponer de 4 motores, y siempre que sea posible, la aeronave irá con los motores externos apagados.

5. MANIOBRAS DE SOBREVIRAJE PARA CORREGIR LA TRAYECTORIA

- Procedente de TWY R1 al entrar por Puerta A
- Al salir por TWY E2 y dirigirse a TWY R2
- Procedente de TWY R3 o R4 al entrar por Puerta C
- Al acceder al PRKG T1

6. MARGEN DE FRANQUEAMIENTO DE OBSTÁCULOS EN APROXIMACIÓN A RWY 03.

La señal del PAPI proporciona al Boeing 747-400 un margen de 5.71 m de franqueamiento de obstáculos en la aproximación a RWY 03.

AERONAVES DE ESTADO EXTRANJERAS

Zona militar:

Las aeronaves de Estado extranjeras solicitarán PPR con al menos 24 horas de antelación o un mínimo de dos días laborables, en el caso de que dichas aeronaves transporten mercancías peligrosas, a la siguiente dirección:

AFTN: GCRRYXX
FAX: +34-928 846 827
E-mail: boc_a.m.lanzarote@ea.mde.es

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 aficción a la seguridad operacional en el que se haya visto 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_ACE@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).

Code 4E aircraft operation requires prior request from the airline or handling agent and explicit clearance from the Airport Operation Centre.

2. STANDS

The stands for code 4E aircraft are T1, T7 and 14.

3. GROUND MOVEMENT

a) Arrival

- Landing on RWY 03, runway exit via TWY E2 or E1
- Landing on RWY 21, runway exit via TWY E4

and in both cases, taxiing via outer taxiway (R) until gate C towards PRKG T1 or T7 or until gate A towards PRKG 14.

At the apron access gate, they shall await the "FOLLOW ME" vehicle to be guided to the assigned stand.

b) Departure

Apron exit from PRKG T1 or T7 via gate C or from PRKG 14 via gate A and taxiing on outer taxiway (R) until TWY E1 or E4 (depending if take-off is from RWY 21 or 03).

4. RESTRICTIONS

The runway exit EM may not be used by code letter E aircraft. If a code letter E aircraft is at the intermediate holding position of gate A and/or gate C, simultaneous taxiing is not allowed for any aircraft in the area of inner taxiway crossing gate A and/or gate C.

The holding bays may not be used by code letter E aircraft in any configuration (North or South).

Taxiing through inner TWY on apron is not allowed, entering and exiting shall be performed via the nearest to the assigned stand gate (gate C for PRKG T1 or T7 and gate A for PRKG 14).

Four-engine aircraft shall taxi at reduced speed with the minimum possible power, and twin-engine aircraft shall proceed as directed by ATC decision. In the case of four-engine aircraft and whenever possible, aircraft shall taxi with outer engines off.

5. OVERSTEERING MANOEUVRE TO CORRECT THE TRAJECTORY

- From TWY R1 to entry via gate A
- To exit via TWY E2 and head to TWY R2
- From TWY R3 or R4 to entry via gate C
- To access PRKG T1

6. OBSTACLE CLEARANCE MARGIN IN APPROACH TO RWY 03.

The PAPI signal provides a Boeing 747-400 with a 5.71 m obstacle clearance margin during the approach to RWY 03.

FOREIGN STATE AIRCRAFT

Military area:

Foreign state aircraft shall request PPR at least 24 hours in advance or a minimum of two working days, when transporting hazardous freight. Requests shall be submitted to:

AFTN: GCRRYXX
FAX: +34-928 846 827
E-mail: boc_a.m.lanzarote@ea.mde.es

OPERATIONAL SAFETY REPORTS

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

The aim of these reports is to compile the information in order to improve operational safety, independently of the mandatory 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 involved.
- Description of the facts.
- Any other data considered relevant (e.g. lighting conditions, weather, phase of the operation such as take-off/landing/stopover, pavement conditions ...).

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

Seguridad_Operacional_ACE@aena.es

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

**PUNTO DE ENTRADA DE VIAJEROS CON ANIMALES DE COMPAÑÍA
PROCEDENTES DE TERCEROS PAÍSES**

Para garantizar el cumplimiento del Reglamento (UE) N° 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, como parte del equipaje 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 Cesar Manrique Lanzarote, 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.

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 (dogs, cats and ferrets), must have engaged a handling agent who to be responsible for handling 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 Cesar Manrique Lanzarote Airport, some breach of the health requirements established in the cited regulations is detected which prompts the animal's rejection at the border. The handling of an animal rejected at the border shall include, at least, its removal to the facilities of the Border Inspection Service at the cargo terminal in question, its subsistence, veterinary care and animal welfare, and even its return to the point of origin within the periods established by the health authorities.

21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS**NOISE ABATEMENT PROCEDURES**

No.

No.

22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO**FLIGHT PROCEDURES****PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)**

El aeropuerto de LANZAROTE/César Manrique Lanzarote no dispone de Procedimientos de Visibilidad Reducida (LVP), siendo sustituido por un procedimiento de paralización de operaciones en caso de baja visibilidad.

LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

Low Visibility Procedures (LVP) are not available at LANZAROTE/César Manrique Lanzarote airport, being substituted by an operational standstill procedure in the event of low visibility.

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

El Aeropuerto de LANZAROTE/César Manrique Lanzarote dispone de un "Procedimiento de Paralización de las Operaciones en el Área de Movimiento para visibilidad inferior a 800 m" 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:

- $900\text{ m} \geq \text{VIS} \geq 800\text{ m}$ o cuando siendo la visibilidad predominante mayor a 900 m, exista una visibilidad inferior a ese valor en dirección NNE-SSW.

En esta fase se dará aviso a todos los servicios y usuarios implicados para preparación.

FASE II: PARALIZACIÓN DE OPERACIONES

Se iniciará cuando exista:

- $\text{VIS} < 800\text{ m}$ o cuando siendo la visibilidad predominante mayor a 800 m, exista una visibilidad inferior a ese valor en dirección NNE-SSW.

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

FASE III: REANUDACIÓN DE OPERACIONES

Se iniciará cuando exista:

- $\text{VIS} \geq 900\text{ m}$ y tendencia firme a la mejora.

Se informará a los pilotos sobre los mínimos meteorológicos definidos para el procedimiento.

STANDSTILL OF OPERATIONS IN THE MOVEMENT AREA PROCEDURE (PPOAM)

LANZAROTE/César Manrique Lanzarote Airport has a "Standstill of Operations in the Movement Area Procedure for visibility lower than 800 m" for maintaining safety in the movement area in low visibility conditions, consisting of the following phases:

PHASE I: WARNING

This will be initiated when:

- $900\text{ m} \geq \text{VIS} \geq 800\text{ m}$, or when the prevailing visibility is greater than 900 m, but the visibility in the direction NNE-SSW is lower.

In this phase, all the services and users involved will be informed for the purposes of preparation.

PHASE II: STANDSTILL OF OPERATIONS

This will be initiated when:

- $\text{VIS} < 800\text{ m}$, or when the prevailing visibility is greater than 800 m, but the visibility in the direction NNE-SSW is lower.

While these conditions prevail, TWR will not clear operations, except for special operations envisaged in the procedure.

PHASE III: RESUMPTION OF OPERATIONS

This will be initiated when:

- $\text{VIS} \geq 900\text{ m}$ and there is a firm improving trend.

Pilots will be informed about the meteorological minima defined for the procedure.

FASES // PHASES	VIS (1)
FASE I: AVISO PHASE I: WARNING	$900\text{ m} \geq \text{VIS} \geq 800\text{ m}$
FASE II: PARALIZACIÓN DE OPERACIONES PHASE II: STANDSTILL OF OPERATIONS	$\text{VIS} < 800\text{ m}$
FASE III: REANUDACIÓN DE OPERACIONES PHASE III: RESUMPTION OF OPERATIONS	$\text{VIS} > 900\text{ m}$

(1) Ver descripción textual de las fases.

(1) See textual description of the phases.

FALLO DE COMUNICACIONES

Se continuará por la ruta asignada hasta el límite de la autorización ATC extremando las precauciones, donde mantendrá posición y esperará la llegada del vehículo TOAM que le guiará al puesto de estacionamiento o apartadero asignado.

COMMUNICATIONS FAILURE

Aircraft shall continue by the designated route up to the limit of ATC clearance, where they shall hold and await the arrival of the TOAM vehicle which will guide them to the assigned stand or holding bay.

PROCEDIMIENTO DE COMUNICACIÓN ABREVIADA**LLEGADAS**

En las transferencias de comunicaciones de Sector NORESTE de Canarias (FREQ 129.1) a Canarias APP (FREQ 129.3), la llamada inicial se limitará al INDICATIVO del vuelo para evitar congestionar la frecuencia:

"Aproximación + Aeroflot 321"

SHORT COMMUNICATION PROCEDURE**ARRIVALS**

In transfers of communications from the Sector NORTH-EAST of Canarias (FREQ 129.1) to Canarias APP (FREQ 129.3), the initial call shall be limited to the flight CALL SIGN to avoid congestion on the frequency:

"Approach + Aeroflot 321"

SALIDAS

Para evitar congestionar la frecuencia en las transferencias de comunicaciones de tráficos en despegue de Lanzarote TWR a Canarias APP (FREQ 129.3), la llamada inicial será nombre de la dependencia a la que se llama e indicativo de la aeronave que llama:

“Canarias, Aeroflot 321, de GCRR”

SISTEMA DE PRESENTACIÓN RADAR

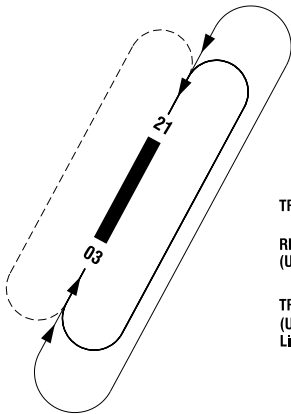
Por encima de 500 ft AMSL, podrán utilizarse sistemas de vigilancia ATS en el suministro del servicio de control de aeródromo para ejecutar las siguientes funciones:

- 1. Supervisión de la trayectoria de vuelo de aeronaves en aproximación final por encima de 500 ft AMSL para la RWY 03 y por encima de 1500 ft AMSL para la RWY 21.
- 2. Supervisión de la trayectoria de vuelo de otras aeronaves en las cercanías del aeródromo, a excepción de tráficos que operen en las cercanías del punto N y al oeste del campo, a los que se les proporcionará por encima de 1500 ft AMSL,
- 3. Suministro de asistencia para la navegación a vuelos VFR, a excepción de tráficos que operen en las cercanías del punto N y al oeste del campo, a los que se les proporcionará por encima de 1500 ft AMSL.
- 4. Establecimiento de separación radar entre aeronaves sucesivas a la salida por encima de 500 ft AMSL de la RWY 21 y de 1500 ft AMSL de la RWY 03.

En función de la disponibilidad de los radares que proporcionan cobertura al ATZ, podrían verse afectadas las áreas o alturas en las que se suministran las mencionadas funciones de radar.

Los controladores de aeródromo mantendrán bajo vigilancia visual constante todas las operaciones que se efectúen en el aeródromo o en su proximidad, disponiendo de un sistema de vigilancia ATS en apoyo de dicha observación visual, según lo estipulado en el artículo 4.5.1.3. del Reglamento de la Circulación Aérea. Todo ello en función de las limitaciones del equipo.

CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD



DEPARTURES

To avoid congestion on the frequency in transfers of communications for traffic taking off from Lanzarote TWR to Canarias APP (FREQ 129.3), the initial call shall be the name of the unit being called and the call sign of the calling aircraft:

“Canarias, Aeroflot 321, from GCRR”

RADAR DISPLAY SYSTEM

Above 500 ft AMSL, ATS surveillance systems may be used in supplying the aerodrome control service to execute the following functions:

- 1. Supervision of the flight path of aircraft on final approach, above 500 ft AMSL for RWY 03 and above 1500 ft AMSL for RWY 21.
- 2. Supervision of the flight paths of other aircraft in the vicinity of the aerodrome, except for transits operating in the vicinity of the point N and the West of the airfield, which will be provided with the service above 1500 ft AMSL.
- 3. Provision of navigation assistance to VFR flights, except for transits operating in the vicinity of the point N and the West of the airfield, which will be provided with the service above 1500 ft AMSL.
- 4. Establishing radar separation between succeeding departing aircraft above 500 ft AMSL of RWY 21 and 1500 ft AMSL of RWY 03.

Depending on the availability of the radars which provide coverage to the ATZ, the areas or heights for which the indicated uses of the radar are supplied may vary.

The aerodrome air traffic controllers shall maintain all the operations taking place at the aerodrome or in the vicinity under constant visual surveillance, with access to an ATS surveillance system to support that visual observation, as stipulated in article 4.5.1.3 of the Reglamento de la Circulación Aérea. All of the foregoing shall depend on the limitations of the equipment.

AD TRAFFIC CIRCUIT

- TRÁNSITO REGULAR // REGULAR TRAFFIC _____
- REACTORES // JET ENGINES
(Uso exclusivo militar // Military use only) _____
- TRÁNSITO REGULAR // REGULAR TRAFFIC
(Uso exclusivo tráfico ligero visual CAT A, B y H // Light VFR traffic CAT A, B and H use only) - - - - -

23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

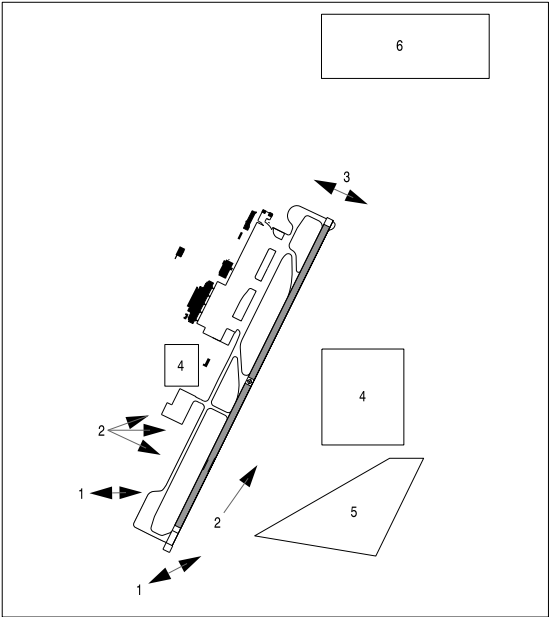
ADDITIONAL INFORMATION

ZONAS DE CONCENTRACIÓN DE AVES

Concentración de palomas en las proximidades del aeródromo; los pilotos deben tener precaución al aterrizar/despegar.

BIRD CONCENTRATION AREAS

Pigeon concentration in the vicinity of the aerodrome; pilots must proceed with caution while landing/taking-off.



Zona 1: paso de gaviotas al amanecer y atardecer siendo en invierno el número mayor debido a la gaviota sombría emigrante en esta época del año.

Zona 2: paso de palomas mensajeras debido a las sueltas colombófilas. Meses fuertes de paso noviembre-diciembre y febrero, marzo y abril.

Zona 3: paso de garcillas buayeras al amanecer y atardecer.

Zona 4: zona de campeo y caza de cernícalos, alcaudones, garcillas buayeras, abubillas y rara vez alcaravanes.

Zona 5: zona de costa, paso de garcetas comunes, gaviotas, charranes, garzas reales límícolas y poco frecuentes de espátulas comunes.

Zona 6: Complejo Ambiental de Zonzamas (vertedero insular). Gran concentración de gaviotas, garzas y pequeñas rapaces (THR 21).

Area 1: crossing of seagulls at sunrise and sunset. The number is greater in winter due to the migration of the lesser black-backed gull in that season.

Area 2: crossing of homing pigeons due to pigeon breeding releases. Significant crossing months are November-December and February, March and April.

Area 3: crossing of cattle egrets at sunrise and sunset.

Area 4: overflying and hunting area of kestrels, woodchat shrike, cattle egrets, hoopoe and exceptionally stone curlew.

Area 5: coastal area, crossing of egrets, seagulls, terns, grey herons and infrequently common spoonbills.

Zone 6: Zonzamas Environmental Complex (island landfill). Major concentration of gulls, herons and small birds of prey (THR 21).

SISTEMAS DE FRENADO

Nomenclatura: GCRR-01-C-B.

Tipo: BARRERA DE CABLE BIDIRECCIONAL.

Localización en: RWY 03 THR + 465 m.
RWY 21 THR + 1845 m.

Estado de disponibilidad: Sólo para aeronaves militares. Sistema normalmente replegado. Disponible para:

Vuelos programados con 10 minutos de demora desde la declaración de emergencia.

Vuelos no programados

- De 0730 LT 1400 LT, 10 minutos de demora desde la declaración de emergencia en frecuencias del BOC (Centro de Operaciones de la Base Aérea).

- Después de este período la demora será de 1 hora.

ARRESTING SYSTEMS

Nomenclature: GCRR-01-C-B.

Type: CABLE BARRIER BIDIRECTIONAL.

Location on: RWY 03 THR + 465 m.
RWY 21 THR + 1845 m.

Readiness status: Only for military aircraft. System normally retracted. Available for:

Scheduled flights 10-minute delay from declaring the emergency on BOC (Air Base Operations Centre) frequencies.

Non-scheduled flights

- From 0730 LT to 1400 LT, will have the same delay from declaring emergency in BOC (Air Base Operations Center) frequencies.

- After this period, the delay is 1 hour.

LUCES ENRASADAS

A partir de 318 m del DTHR 03 existe un tramo de 285 m de luces enrasadas de eje de pista (tipo full-flush) que podrían resultar total o parcialmente NO visibles (zona oscura) durante las operaciones de aproximación y en el rodaje desde distancias superiores o cercanas a los 100 m de las mismas, extremen la precaución.

INSET LIGHTS

At a distance of 318 m from DTHR 03 there exists a section of 285 m of inset runway centre line lights (full-flush type) which may be completely or partially INVISIBLE (dark area) during approach operations or while taxiing, from distances of around 100 m or more away: take extreme care.

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/#GCRR>

The list of charts related to the aerodrome can be found on the link below:

<https://aip.enaire.es/AIP/#GCRR>

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 1 ILS Z RWY 03
IAC 4 LOC Z RWY 03

OBST	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Terreno // Ground	285610.1N	0133639.6W	0	19

IAC 2 RNP Z RWY 03 (LPV ONLY)

OBST	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Eje calle de rodaje // Taxiway centre line	285610.0N	0133639.1W	0	19

IAC 3 RNP Y RWY03

OBST	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Valla // Fence	285607.5N	0133635.1W	11	22
Edificio // Building	285605.3N	0133648.1W	22	57
Antena sobre edificio // Antenna on building	285605.0N	0133648.3W	31	67
Antena sobre edificio // Antenna on building	285605.3N	0133648.1W	31	67
Antena sobre edificio // Antenna on building	285605.0N	0133647.9W	27	59
Depósito // Tank	285605.0N	0133648.0W	23	56
Camino perimetral // Perimetral road	285607.2N	0133635.4W	16	29
Camino perimetral // Perimetral road	285606.4N	0133635.9W	16	29
Camino perimetral // Perimetral road	285606.0N	0133636.5W	16	29
Letrero // Board	285610.8N	0133644.2W	3	25
Letrero // Board	285610.8N	0133644.2W	3	25
Letrero // Board	285611.5N	0133643.5W	0	23
Eje calle de rodaje // Taxiway centre line	285610.0N	0133639.1W	0	19
Eje calle de rodaje // Taxiway centre line	285610.6N	0133641.7W	0	21
Eje calle de rodaje // Taxiway centre line	285611.0N	0133642.5W	0	21
Eje calle de rodaje // Taxiway centre line	285611.2N	0133643.0W	0	22
Punto de espera de la pista // Runway-holding position	285611.5N	0133643.5W	0	23

IAC 5 VOR Z RWY 03
IAC 6 VOR Y RWY 03

OBST	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Antena sobre edificio // Antenna on building	285605.0N	0133648.3W	31	67
Antena sobre edificio // Antenna on building	285605.3N	0133648.1W	31	67
Árbol // Tree	285606.8N	0133647.8W	22	55
Antena sobre edificio // Antenna on building	285605.0N	0133647.9W	27	59
Edificio // Building	285605.3N	0133648.1W	22	57
Depósito // Tank	285605.0N	0133648.0W	23	56
Depósito // Tank	285607.2N	0133647.6W	18	49
Edificio // Building	285606.9N	0133647.6W	17	49
Camino perimetral // Perimetral road	285607.2N	0133635.4W	16	29
Camino perimetral // Perimetral road	285606.4N	0133635.9W	16	29
Camino perimetral // Perimetral road	285606.0N	0133636.5W	16	29
Letrero // Board	285610.8N	0133644.2W	3	25
Letrero // Board	285610.8N	0133644.2W	3	25
Valla // Fence	285607.5N	0133635.1W	11	22
Letrero // Board	285610.3N	0133643.0W	3	23