

1. INDICADOR DE LUGAR-NOMBRE DEL AERÓDROMO
AERODROME LOCATION INDICATOR - NAME**GCFV - FUERTEVENTURA****2. DATOS GEOGRÁFICOS Y DE ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO****AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA****ARP:** 282710N 0135150W. Ver AD 2-GCFV ADC.**Distancia y dirección desde la ciudad:** 5 km SW.**Elevación:** 25 m / 83 ft.➔ **Ondulación geoid:** 44.93 m ± 0.10 m. (1)**Temperatura de referencia:** 28°C.**Declinación magnética:** 4°W (2020).**Cambio anual:** 6.6'E.**Administración AD:** Aena.**Dirección:** Aeropuerto de Fuerteventura, 35610 Puerto del Rosario (Fuerteventura).**TEL:** +34-928 860 600/500**FAX:** +34-928 860 530**AFTN:** GCFV**E-mail:** ceopsfue@aena.es**Tránsito autorizado:** IFR/VFR.➔ **Observaciones:** (1) Para todos los puntos del AD.**ARP:** 282710N 0135150W. See AD 2-GCFV ADC.**Distance and direction from the city:** 5 km SW.**Elevation:** 25 m / 83 ft.**Geoid undulation:** 44.93 m ± 0.10 m. (1)**Reference temperature:** 28°C.**Magnetic variation:** 4°W (2020).**Annual change:** 6.6'E.**AD administration:** Aena.**Address:** Aeropuerto de Fuerteventura, 35610 Puerto del Rosario (Fuerteventura).**TEL:** +34-928 860 600/500**FAX:** +34-928 860 530**AFTN:** GCFV**E-mail:** ceopsfue@aena.es**Approved traffic:** IFR/VFR.**Remarks:** (1) For all AD points.**3. HORARIO DE OPERACIÓN****OPERATIONAL HOURS****Aeropuerto:** V: 0600-2130 PS PPR 90 MIN BFR AD CLSD.
I: 0700-2230 PS PPR 90 MIN BFR AD CLSD.**Aduanas e Inmigración:** HR AD.**Servicios médicos y de sanidad:** Ver casilla 5.**AIS/ARO:** HR AD.**Información MET:** HR AD.**ATS:** HR AD.**Abastecimiento de combustible:** HR AD. (1)**Asistencia en tierra:** HR AD.**Seguridad:** HR AD.**Deshielo:** No.**Observaciones:** (1) Aeronaves de llegada: Sólo se permitirá el repostaje de combustible a aeronaves siempre que éste se produzca íntegramente antes del cierre operativo del Aeropuerto (PPR incluido). En ningún caso se permitirá el repostaje de combustible cuando la última operación sea de llegada y posterior a las 23:40 LT.**Airport:** V: 0600-2130 PS PPR 90 MIN BFR AD CLSD.
I: 0700-2230 PS PPR 90 MIN BFR AD CLSD.**Customs and Immigration:** HR AD.**Health and Sanitation:** See item 5.**AIS/ARO:** HR AD.**MET briefing:** HR AD.**ATS:** HR AD.**Fuelling:** HR AD. (1)**Handling:** HR AD.**Security:** HR AD.**De-icing:** No.**Remarks:** (1) Arriving aircraft: Refuelling of aircraft shall only be allowed as long as it is accomplished before the operational closure of the Airport (PPR included). Refuelling shall not be allowed under any circumstances when the final operation is an arrival and later than 23:40 LT.**4. SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO****HANDLING SERVICES AND FACILITIES****Instalaciones para el manejo de carga:** Elevador, MAX 2000 Kg.**Tipos de combustible:** JET A-1.**Tipos de lubricante:** No.**Capacidad de reabastecimiento:**JET A-1: 4 depósitos, 3000000 L (cada uno), 70 L/s;
2 camiones cuba, 40000 L (cada uno), 20 L/s;
1 camión cuba, 38500 L, 37 L/s;
6 camiones dispensadores, 33 L/s;
3 camiones dispensadores, 37 L/s.**Instalaciones para el deshielo:** No.**Espacio disponible en hangar:** No.**Instalaciones para reparaciones:** No.**Observaciones:** Es obligatorio disponer de servicios de asistencia en tierra para las siguientes operaciones:

1. Vuelos con origen y/o destino en países No Schengen.
2. Aeronaves con MTOW superior a 3.5 TM.
3. Vuelos que transporten pasajeros (según definición de pasajeros de la Ley 1/2011).
4. Aeronaves con reactores.

Agentes de rampa:

- AVIAPARTNER FUE

TEL: +34-928 860 612

Móvil: +34-672 264 206

E-mail: fue.executive@aviapartner.aero

SITA: FUEAOXH

- GROUNDFORCE FUE

TEL: +34-928 860 640

Móvil: +34-667 405 487

E-mail: fuegfxh@groundforce.aero

SITA: FUEGFXH

Los agentes de rampa pueden atender tanto aviación comercial como aviación general.

Cargo facilities: Elevator, MAX 2000 Kg.**Fuel types:** JET A-1.**Oil types:** No.**Refuelling capacity:**JET A-1: 4 trucks, 3000000 L (each one), 70 L/s;
2 tankers, 40000 L (each one), 20 L/s;
1 tanker, 38500 L, 37 L/s;
6 dispenser trucks, 33 L/s;
3 dispenser trucks, 37 L/s.**De-icing facilities:** No.**Hangar space:** No.**Repair facilities:** No.**Remarks:** It is mandatory to have a handling agent for the following operations:

1. Flights with origin and/or destination a Non-Schengen country.
2. Aircraft whose MTOW is over 3.5 TM.
3. Flights carrying passengers. (Passengers as defined in Spanish law 1/2011).
4. Jet aircraft.

Ramp agents:

- AVIAPARTNER FUE

TEL: +34-928 860 612

Mobile phone: +34-672 264 206

E-mail: fue.executive@aviapartner.aero

SITA: FUEAOXH

- GROUNDFORCE FUE

TEL: +34-928 860 640

Mobile phone: +34-667 405 487

E-mail: fuegfxh@groundforce.aero

SITA: FUEGFXH

Ramp agents can serve both commercial aviation and general aviation.

Agentes de rampa de Aviación General:

- GERARDO MELENDEZ
 TEL: +34-928 860 678
 FAX: No
 Móvil: +34-609 585 148
 E-mail: fueops@gmelendez.com
 SITA: HDQGMXH

Combustible:

- CMD Aeropuertos Canarias S.L.
 TEL: +34-928 543 677
 Móvil: +34-619 230 528
 E-mail: JefeESAFUE@cepsa.com

- TERMINALES CANARIOS, S.L.

TEL.: +34-928 860 773
 Móvil: +34-648 898 608
 E-mail: supervisor.fue@tcanarios.com

General Aviation Ramp agent:

- GERARDO MELENDEZ
 TEL: +34-928 860 678
 FAX: No
 Mobile phone: +34-609 585 148
 E-mail: fueops@gmelendez.com
 SITA: HDQGMXH

Fuel:

- CMD Aeropuertos Canarias S.L.
 TEL: +34-928 543 677
 Mobile phone: +34-619 230 528
 E-mail: JefeESAFUE@cepsa.com

- TERMINALES CANARIOS, S.L.

TEL.: +34-928 860 773
 Mobile phone: +34-648 898 608
 E-mail: supervisor.fue@tcanarios.com

5. INSTALACIONES PARA LOS PASAJEROS

PASSENGER FACILITIES

Hoteles: No.
Restaurante: Sí.
Transporte: Autobuses, taxis y coches de alquiler.
Instalaciones médicas: Servicio de primeros auxilios en horario limitado.
Banco/Oficina Postal: Cajero automático/No.
Información turística: Sí.
Observaciones: Ninguna.

Hotels: No.
Restaurant: Yes.
Transportation: Buses, taxis and hire cars.
Medical facilities: First aid service during limited hours.
Bank/Post Office: Cash dispenser/No.
Tourist information: Yes.
Remarks: None.

6. SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

Categoría de incendios: 9. (1)
Equipo de salvamento: De acuerdo a la categoría de incendios publicada.
Retirada de aeronaves inutilizadas:
 Se dispone en el Aeropuerto del conjunto de eslingas, vigas, cojines inflables, kits de remolcado con célula de carga, elementos de refuerzo del terreno, elementos de fijación y gato de elevación de aeronaves con lo que se permite el izado y/o arrastre, para cualquier tipo de aeronave a la que le esté permitido operar en el aeropuerto.
Observaciones: (1) Objetivo operacional de tiempo de respuesta hasta extremo RWY 01/19 menor de 3 MIN.

Fire category: 9. (1)
Rescue equipment: In accordance with the fire category published.
Removal of disabled aircraft:
 The Airport holds an array of slings, beams, inflatable bags, towing kits with load cell, ground reinforcement materials, aircraft tethering elements and crane, all of which permit hoisting and/or dragging any kind of aircraft permitted to operate at the Airport.
Remarks: (1) Operational objective of response time up to RWY 01/19 end less than 3 MIN.

→ 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.

Tipo 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.

Type 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 hidráulico, EXC PRKG 31 a 36B: asfalto.
 Resistencia: PRKG 11 a 15, 41 a 47 y H1 a H6: PCN 70/R/A/W/T.
 PRKG 16 y 17: PCN 112/R/C/W/T.
 PRKG 18 a 28, 51 a 60: PCN 83/R/A/W/T.
 PRKG 31 a 36B: PCN 108/F/A/W/T.
Calles de rodaje: Anchura: 23 m, EXC T4 a T8: 45 m.
 Superficie: Asfalto EXC A1, B1, B2 y L1: hormigón hidráulico. A2, A3, L2, L3 y L4: asfalto.
 Resistencia: A1, L1: PCN 70/R/A/W/T.
 A2, A3, L2, L3 y L4: PCN 70/F/A/W/T.
 A4, A5, E3 y E7: PCN 67/F/C/W/T.
 B1 y B2: PCN 83/R/A/W/T.
 B3: PCN 49/F/B/W/U.
 E1, E2, E4, T1, T2, y T3: PCN 88/F/C/W/T.
 E5 y E6: PCN 115/F/A/W/T.
 E8, E9 y E10: PCN 90/F/A/W/T.
 L5, T4, T5, T6, T7 y T8: PCN 82/F/B/W/T.
Posiciones de comprobación: Altimetro: Plataforma 27 m/88 ft, EXC
 PRKG 11 al 15: 30 m/97 ft, y
 PRKG 51 al 60: 20 m/65 ft.
 VOR: TWY A4 (282646.34N 0135203.36W), indicación de radial 354.35° y distancia 0.921NM.
 INS: Ver AD 2-GCFV PDC.
Observaciones: Ninguna.

Apron: Surface: Hydraulic concrete, EXC PRKG 31 to 36B: asphalt.
 Strength: PRKG 11 to 15, 41 to 47 and H1 to H6: PCN 70/R/A/W/T.
 PRKG 16 and 17: PCN 112/R/C/W/T.
 PRKG 18 to 28, 51 to 60: PCN 83/R/A/W/T.
 PRKG 31 to 36B: PCN 108/F/A/W/T.
Taxiways: Width: 23 m, EXC T4 to T8: 45 m.
 Surface: Asphalt EXC A1, B1, B2 and L1: hydraulic concrete. A2, A3, L2, L3 and L4: asphalt.
 Strength: A1, L1: PCN 70/R/A/W/T.
 A2, A3, L2, L3 and L4: PCN 70/F/A/W/T.
 A4, A5, E3 and E7: PCN 67/F/C/W/T.
 B1 and B2: PCN 83/R/A/W/T.
 B3: PCN 49/F/B/W/U.
 E1, E2, E4, T1, T2 and T3: PCN 88/F/C/W/T.
 E5 and E6: PCN 115/F/A/W/T.
 E8, E9 and E10: PCN 90/F/A/W/T.
 L5, T4, T5, T6, T7 and T8: PCN 82/F/B/W/T.
Check locations: Altimeter: Apron: 27 m/88 ft, EXC
 PRKG 11 to 15: 30 m/97 ft, and
 PRKG 51 to 60: 20 m/65 ft.
 VOR: TWY A4 (282646.34N 0135203.36W), radial direction 354.35° and distance 0.921 NM.
 INS: See AD 2-GCFV PDC.
Remarks: None.

9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUÍA DE RODAJE

TAXIING GUIDANCE SYSTEM AND MARKINGS

Sistema de guía de rodaje: Letreros NO ENTRY, puntos de espera intermedios, puntos de espera de pista, luces de protección de pista en TWY E1, E2, E9, E10 y T2, puestos de estacionamiento, barras de parada y barras de no intrusión.

Taxiing guidance system: NO ENTRY boards, intermediate holding positions, runway-holding positions, runway guard lights in TWY E1, E2, E9, E10 and T2, stands, stop bars and non intrusion bars.

Señalización de RWY: Designadores, umbral, umbral desplazado, faja lateral, eje, punto de visada, zona de toma de contacto y señales indicadoras de calle de salida rápida para las TWY E4 y E7.

RWY markings: Designators, threshold, displaced threshold, side stripe, centre line, aiming point, touchdown zone and rapid exit taxiway indicator markings for TWY E4 and E7.

Señalización de TWY: Eje y faja lateral.

TWY markings: Centre line and side stripe.

Observaciones: Ninguna.

Remarks: None.

10. OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO

AERODROME OBSTACLES

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

Obstacles which penetrate transitional, inner horizontal, conical, approach, inner transitional and take-off climb surfaces contained in Annex 14 of ICAO; and areas 2A and 3 contained in Annex 15 of ICAO:

Ver datos digitales "Item 10".

See digital data "Item 10".

Observaciones: Ver AD 2-GCFV AOC.

Se vulnera la superficie de aproximación a RWY 01 por la presencia de aeronaves y vehículos (obstáculos móviles) rodando por TWY T7 y T8 y por penetración por el propio terreno. Las aeronaves y vehículos rodando por TWY T1, E1 y E2 son obstáculos para la aproximación de aeronaves a RWY 19.

Remarks: See AD 2-GCFV AOC.

RWY 01 approach surface is penetrated by aircraft and vehicles (mobile obstacles) taxiing on TWY T7 and T8, and by the ground itself. Aircraft and vehicles taxiing via TWY T1, E1 and E2 are obstacles for aircraft approaching to RWY 19.

11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO

METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED

➔ **Oficina MET:** Fuerteventura EMAe.

MET office: Fuerteventura EMAe.

HR: HR AD. Fuera de este horario se emitirá METAR AUTO semihorario.

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

METAR: Semihorario.

METAR: Half-hourly

TAF: 24 HR.

TAF: 24 HR.

TREND: No.

TREND: No.

Información: En persona, telefónica y autoservicio meteorológico aeronáutico.

Briefing: In person, by telephone and aeronautical meteorological self-service.

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

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

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

Charts: Significant forecasted and wind and temperature in altitude maps.

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

Supplementary equipment: Clouds image, lightnings and radar information display.

Dependencia ATS atendida: TWR, APP.

ATS unit served: TWR, APP.

➔ **Información adicional:** Las Palmas OMAe (GCGC); H24; TEL: +34-928 430 603. Fuerteventura EMAe: HR AD; TEL: +34-928 530 239.

Additional information: Las Palmas OMAe (GCGC); H24; TEL: +34-928 430 603. Fuerteventura EMAe: HR AD; TEL: +34-928 530 239.

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

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
01 (1)	001.67°GEO 006°MAG	3406 x 45	282630.74N 0135150.84W	THR: 11.3 m / 37 ft TDZ: 20.3 m / 66 ft	No	60 x 150 (7)	3526 x 296 (6)	Sí // Yes	90 x 90	RWY: ASPH (9) PCN 130/F/A/W/T (4) SWY: No
19 (2)	181.67°GEO 186°MAG	3406 x 45 (3)	282733.73N 0135148.76W	THR: 25.4 m / 83 ft TDZ: 25.4 m / 83 ft	1000 x 45	60 x 150 (8)	3526 x 296 (6)	Sí // Yes	90 x 90	RWY/SWY: ASPH (9) RWY/SWY: PCN 130/F/A/W/T (5)

Observaciones: (1) THR RWY 01 desplazado 1000 m. Coordenadas extremo RWY 01: 282748.87N 0135148.25W.
(2) THR RWY 19 desplazado 466 m. Coordenadas extremo RWY 19: 282558.27N 0135151.91W.
(3) RWY 19: Los últimos 1000 m no son utilizables para despegues, son SWY.
(4) RWY 01: primeros 1000 m PCN 67/F/C/W/T.
(5) RWY 19: últimos 1000 m PCN 67/F/C/W/T.
(6) Ancho de franja en los 60 m anteriores a la cabecera de RWY 01 y primeros 1000 m de la RWY 01:
- margen derecho del eje de pista y su prolongación a lo largo de la franja, en el sentido de la aproximación: 60 m.
- margen izquierdo del eje de pista y su prolongación a lo largo de la franja, en el sentido de la aproximación: 148 m.
(7) 45 m simétricos respecto de prolongación eje de pista son de terreno pavimentado, resto de terreno natural compactado.
(8) 75 m simétricos respecto de prolongación eje de pista son de terreno pavimentado, resto de terreno natural compactado.

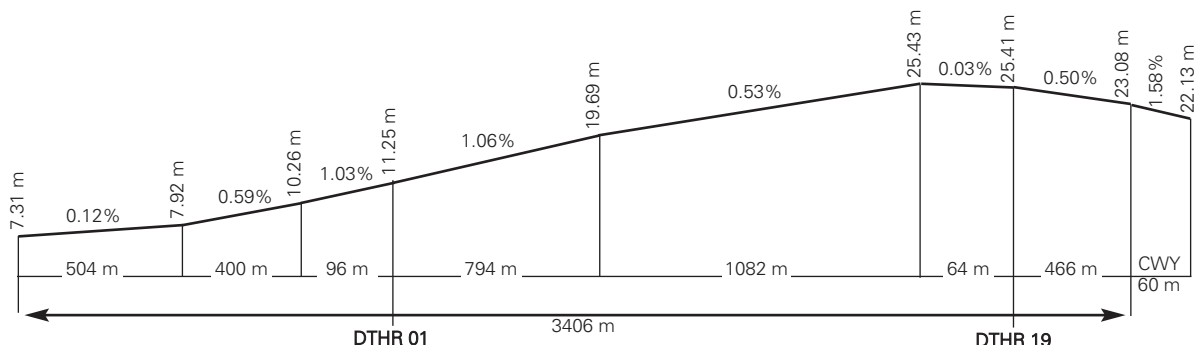
Remarks: (1) THR RWY 01 displaced 1000 m. Coordinates RWY 01 end: 282748.87N 0135148.25W.
(2) THR RWY 19 displaced 466 m. Coordinates RWY 19 end: 282558.27N 0135151.91W.
(3) RWY 19: The last 1000 m are not usable for take-off, they are SWY.
(4) RWY 01: first 1000 m PCN 67/F/C/W/T.
(5) RWY 19: last 1000 m PCN 67/F/C/W/T.
(6) Strip width 60 m before threshold of RWY 01 and first 1000 m of RWY 01:
- right side of runway centre line and its extension throughout the length of the strip in the approach direction: 60 m.
- left side of runway centre line and its extension throughout the length of the strip in the approach direction: 148 m.
(7) 45 m symmetrical with respect to the runway centre line extension is paved, the rest is compacted natural soil.
(8) 75 m symmetrical with respect to the runway centre line extension is paved, the rest is compacted natural soil.

(9) Precaución por mal estado del pavimento alrededor de las luces de eje de RWY 01/19, especialmente entre 750 y 1350 m al norte de THR 01.

(9) Caution due to poor pavement conditions around the centre line lights on RWY 01/19, especially between 750 and 1350 m North of THR 01.

Perfil:

Profile:



NO A ESCALA // NOT TO SCALE

13. DISTANCIAS DECLARADAS

DECLARED DISTANCES

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
01	3406	3466	3406	2406
19	2406 (1)	2466	3406	2940

Observaciones: (1) Debido a que los últimos 1000 m no son utilizables para despegues.

Remarks: (1) Because the last 1000 m are not usable for take-off.

14. ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA

APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

Pista: 01

Aproximación: Precisión CAT I, 900 m. (1) Luces de identificación de umbral. (4)

PAPI (MEHT): 3° (19.45 m / 64 ft). (1) (2) (3)

Umbral: Verdes con barras de ala.

Zona de toma de contacto: No.

Eje pista: 2406 m: 1506 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. (1)
 Distancia entre luces: 15 m.

Borde de pista: 3406 m: 1000 m rojas + 1806 m blancas + 600 m amarillas. (1)
 Distancia entre luces: 60 m.

Extremo de pista: Rojas.

Zona de parada: No.

Observaciones: (1) Luces de intensidad variable.
 Encendido de luces vía radio fuera del horario operativo del AD disponible en 118.475 MHz.
 (2) Se vulnera la superficie de protección contra obstáculos del PAPI por aeronaves y vehículos (obstáculos móviles) rodando por TWY T7 y T8.
 (3) PAPI no apto para su utilización por la aeronave B744 y aeronaves de letra de clave F.
 (4) Luces blancas de destellos.
 Luces indicadoras de salida rápida (E4).

Runway: 01

Approach: Precision CAT I, 900 m. (1) Threshold identification lights. (4)

PAPI (MEHT): 3° (19.45 m / 64 ft). (1) (2) (3)

Threshold: Green with wing bars.

Touchdown zone: No.

Runway centre line: 2406 m: 1506 m white + 600 m white and red + 300 m red. (1). Distance between lights: 15 m.

Runway edge: 3406 m: 1000 m red + 1806 m white + 600 m yellow. (1)
 Distancia entre luces: 60 m.

Runway end: Red.

Stopway: No.

Remarks: (1) Adjustable light intensity.
 Switch on lighting by radio outside AD operational hours available on 118.475 MHz.
 (2) PAPI obstacle protection surface is penetrated by aircraft and vehicles (mobile obstacles) taxiing on TWY T7 and T8.
 (3) PAPI not available for aircraft B744 and code letter F aircraft.
 (4) White flashing lights.
 Rapid exit taxiway indicator lights (E4).

Pista: 19

Aproximación: Precisión CAT I, 900 m. (1) Luces de identificación de umbral. (3)

PAPI (MEHT): 3.45° (20.16 m / 66 ft). (1)

Umbral: Verdes con barras de ala.

Zona de toma de contacto: No.

Eje pista: 2940 m: 2040 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. (1)
 Distancia entre luces: 15 m.

Borde de pista: 3406 m: 466 m rojas + 2340 m blancas + 600 m amarillas. (1)
 Distancia entre luces: 60 m.

Extremo de pista: Rojas.

Zona de parada: No. (2)

Observaciones: (1) Luces de intensidad variable.
 Encendido de luces vía radio fuera del horario operativo del AD disponible en 118.475 MHz.
 (2) Sin luces propias, es iluminada con las luces de eje y borde de RWY.
 (3) Luces blancas de destellos.
 Luces indicadoras de salida rápida (E7).

Runway: 19

Approach: Precision CAT I, 900 m. (1) Threshold identification lights. (3)

PAPI (MEHT): 3.45° (20.16 m / 66 ft). (1)

Threshold: Green with wing bars.

Touchdown zone: No.

Runway centre line: 2940 m: 2040 m white + 600 m white and red + 300 m red. (1). Distance between lights: 15 m.

Runway edge: 3406 m: 466 m red + 2340 m white + 600 m yellow. (1)
 Distancia entre luces: 60 m.

Runway end: Red.

Stopway: No. (2)

Remarks: (1) Adjustable light intensity.
 Switch on lighting by radio out of AD hours of operation available on 118.475 MHz.
 (2) Without lighting of its own, this is lit by RWY centre line and edge lights.
 (3) White flashing lights.
 Rapid exit taxiway indicator lights (E7).

15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA

OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

ABN/IBN: No.

WDI: 1 cerca THR 01, 1 cerca THR 19, 1 cerca del final RWY 19. LGTD.

Iluminación de TWY: Borde, E1, E2, E8 y E10.

Eje: A4, A5, E1, E2, E9, E10, L1, L5, T1, T2, T3, T4, T5, T6, T7, T8 y solo unidireccionales de salida RWY en E3, E4, E5, E6, E7 y E8.

Iluminación de plataforma: 11 postes proyectores: 9 en plataforma comercial y 2 en plataforma de carga y aviación general.

Fuente secundaria de energía: Sistema de alimentación ininterrumpida para el balizamiento del campo de vuelo. Resto de sistemas de iluminación: grupos electrógenos que proporcionan un tiempo de conmutación (luz) máximo de 15 segundos.

Encendido vía radio fuera de horario operativo del AD disponible en 118.475 MHz luces de eje de TWY E1,E2,E3,T1 a T8, L1 y segundo poste proyector de rampa R3.

Observaciones: Ninguna.

ABN/IBN: No.

WDI: 1 near THR 01, 1 near THR 19, 1 RWY 19 end. LGTD.

TWY lighting: Edge, E1, E2, E8 and E10.

Centre line: A4, A5, E1, E2, E9, E10, L1, L5, T1, T2, T3, T4, T5, T6, T7, T8 and only unidirectional of exit from RWY E3, E4, E5, E6, E7 and E8.

Apron lighting: 11 floodlighting poles: 9 in commercial apron and 2 in cargo and general aviation apron.

Secondary power supply: Uninterruptible power supply for airfield lighting. Other lighting systems: stand-by generators which offer a maximum switch-over time (light) of 15 seconds.

Switch-on by radio outside the operational hours of the AD available on 118.475 MHz for centre line lighting of TWY E1, E2, E3, T1 to T8, L1 and second floodlighting pole of ramp R3.

Remarks: None.

16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS

HELICOPTER LANDING AREA

Situación: Todos los helicópteros que no estén operados por la Guardia Civil en misiones operacionales, deberán despegar y aterrizar usando como FATO la RWY 01/19.

Elevación: Ver casilla 12.

Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización: Ver casillas 9 y 12.

Orientación: RWY 01/19 (ver casilla 12).

Distancias declaradas:

Position: All helicopters other than those operated by the Guardia Civil on operational missions should use RWY 01/19 as FATO.

Elevation: See item 12.

Dimensions, surface, maximum weight, marking: See items 9 and 12.

Direction: RWY 01/19 (see item 12).

Declared distances:

Distancias declaradas, accediendo a/saliendo de RWY 01/19 por sus cabeceras Declared distances, accessing/departing from RWY 01/19 via their threshold:		
	RWY 01	RWY 19
TODAH (m)	3466	2466
RTODAH (m)	3406	2406
LDAH (m)	2406	2940

Distancias declaradas, accediendo a/saliendo de RWY 01/19 por TWY E5 Declared distances, accessing/departing from RWY 01/19 via TWY E5:		
	RWY 01	RWY 19
TODAH (m)	740	1595
RTODAH (m)	680	1535
LDAH (m)	1535	215

Iluminación: Ver casilla 14.

Observaciones: Los helicópteros operados por la Guardia Civil en misiones operacionales podrán operar conforme a procedimiento local.

Ligthing: See item 14.

Remarks: Helicopters operated by the Guardia Civil on operational missions, may operate according to local procedure.

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 FUERTEVENTURA 283751N 0135451W; 283748N 0134833W; 283342N 0134836W; 283339N 0134300W; 281839N 0134312W; 281845N 0135506W; 283751N 0135451W.	3500 ft AMSL SFC	D	CANARIAS APP ES/EN	1850 m/6000 ft
ATZ FUERTEVENTURA 283305N 0135455W; arco de 6.5 NM de radio centrado en ARP, sentido horario hasta; 282118N 0135504W; 283305N 0135455W // 283305N 0135455W; arc of 6.5 NM radius centred on ARP, clockwise to; 282118N 0135504W; 283305N 0135455W.	2500 ft AMSL SFC	D	FUERTEVENTURA TWR ES/EN	

Observaciones: Ninguna.

Remarks: None.

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	Canarias ACC
TWR	Fuerteventura TWR	118.475 MHz 119.200 MHz 121.500 MHz 121.700 MHz 257.800 MHz 243.000 MHz	HR AD HR AD HR AD HR AD HR AD HR AD	Secundaria // Secondary EMERG GMC MIL EMERG
ATIS	Fuerteventura Information	118.650 MHz	HR AD	
D-ATIS	Fuerteventura 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)	FTV	114.100 MHz	H24	282550.8N 0135152.2W		COV a // to 40 NM BTN: - R-360/R-210 a // at 4000 ft AMSL o // or ABV. - R-210/R-270 a // at 8000 ft AMSL o // or ABV. - R-270/R-360 a // at 12000 ft AMSL o // or ABV. R-303 COV a // at: - FL140, 40 NM. - FL160, 48 NM. - FL180, 57.6 NM (LARYS).
DME	FTV	CH 88X	H24	282551.3N 0135152.2W	0 m	COV a // to 40 NM BTN: - R-360/R-210 a // at 4000 ft AMSL o // or ABV. - R-210/R-270 a // at 8000 ft AMSL o // or ABV. - R-270/R-360 a // at 12000 ft AMSL o // or ABV. R-303 COV a // at: - FL140, 40 NM. - FL160, 48 NM. - FL180, 57.6 NM (LARYS).
→ DME	FUE	108.000 MHz/CH 17X	H24	282256.9N 0135158.2W	30 m	COV a // to 25 NM, AVBL BTN: - R-024/R-340 CCW, a // at 4000 ft AMSL o // or ABV. - R-340/R-280 CCW, a // at 6000 ft AMSL o // or ABV. - R-280/R-240 CCW, a // at 5000 ft AMSL o // or ABV. - R-240/R-195 CCW, a // at 4000 ft AMSL o // or ABV. - R-195/R-024 CCW, a // at 3100 ft AMSL o // or ABV.
LOC 01 (4°W) ILS CAT I	IFV	109.500 MHz	H24	282754.6N 0135148.1W		006° MAG/644 m FM THR 19. COV 17 NM (15.4 NM DME) AVBL BTN -30°/+35° FM RCL ABV 2600 ft AMSL; COV 25 NM (23.4 NM DME) AVBL BTN -10°/+10° FM RCL ABV 2100 ft AMSL.
GP 01		332.600 MHz	H24	282639.0N 0135146.6W		3°; RDH 15.54 m; a // at 257 m FM THR 01 & 108 m FM RCL a la derecha en el sentido de APCH // To the right on APCH direction.
ILS/DME 01 LOC 19 (4°W) ILS CAT I	IFV IFA	CH 32X 111.300 MHz	H24 H24	282639.0N 0135146.6W 282552.8N 0135152.1W	18 m	REF DME THR 01. 186° MAG/1168 m FM THR 01. U/S BTN +30°/+35° del // of RCL FM 15.5 NM BLW 4000 ft AMSL. U/S BTN +8°/+10° del // of RCL FM 23.5 NM BLW 4000 ft AMSL.
GP 19		332.300 MHz	H24	282724.0N 0135145.4W		3.45°; RDH 15.19 m; a // at 297 m FM THR 19 & 100 m FM RCL a la izquierda en el sentido APCH // to the left on APCH direction. U/S FM 10 NM BLW 2200 ft AMSL.
ILS/DME 19 NDB (4°W)	IFA FV	CH 50X 397.000 kHz	H24 H24	282723.9N 0135146.0W 282257.3N 0135158.4W	30 m	REF DME THR 19. 186° MAG/6573 m FM THR 01; COV 25 NM.

20. REGLAMENTACIÓN LOCAL**LOCAL REGULATIONS**

Cualquier contacto con el Aeropuerto relacionado con la seguridad operacional puede establecerse a través del E-mail: Seguridad_Operacional_FUE@aena.es.

No están permitidas las operaciones de arrastre de cartel.

No se permite la operación programada de forma regular de aeronaves cuyas características sean superiores a la clave de referencia del aeropuerto (letra de clave E).

Aeronaves sin aprobación RNAV1 GNSS y con destino fuera de las islas Canarias deben comunicarlo a la TWR en el momento del arranque de motores.

Any contact with the Airport related to operational safety may be established via the E-mail: Seguridad_Operacional_FUE@aena.es.

Banner-towing operations are not allowed.

The regularly scheduled operation of aircraft whose characteristics are above the airport reference code (code letter E) is not allowed.

Aircraft without RNAV1 GNSS approval, whose destination outside Canarias, should inform TWR at the moment of engine start-up.

MOVIMIENTO DE PERSONAL EN PLATAFORMA

Se prohíben los desplazamientos a pie por plataforma. Cualquier desplazamiento a pie deberá efectuarse sobre las sendas peatonales señalizadas en vías de servicio fuera de plataforma. La aviación general podrá realizar sus desplazamientos CEOPS - Edificio terminal - plataforma de carga y aviación general por dichas sendas peatonales o bien en vehículo, que aporta un agente handling autorizado para ello. Para el desplazamiento CEOPS - Edificio terminal - Rampa 1 y Rampa 2B es obligatorio el uso de un vehículo.

PERSONNEL MOVEMENT IN APRON

Movement on foot through the apron is forbidden. Any movement on foot shall be upon the pedestrian tracks marked on the service roads outside the apron. General aviation may carry out its movements of persons between CEOPS - terminal building - cargo and general aviation apron either along the mentioned pedestrian tracks or else by vehicle, provided by a handling agent authorized for the same. For CEOPS - terminal building - Ramp 1 and Ramp 2B ground movements, using a vehicle is mandatory.

INSTRUCCIONES OPERATIVAS**1. OPERACIONES EN PISTA DE VUELO**

1.1 La TWY E6, solamente para salida de pista, está limitada a aeronaves tipo B737/A320 e inferiores. La TWY E5 solamente está permitida como salida de pista para aviones tipo B737/A320 e inferiores, y como acceso a pista para helicópteros previamente autorizados para ello por ATC.

OPERATIVE INSTRUCTIONS**1. RUNWAY OPERATIONS**

1.1 TWY E6, only for runway exit, is limited to aircraft type B737/A320 and below. TWY E5 is only allowed as runway exit for aircraft type B737/A320 and below, and as runway access for helicopters with prior ATC authorization.

2. OPERACIONES DE ACCESO A PISTA

Las aeronaves no están autorizadas a acceder a pista por las TWY E3, E4 ni E6 a E8. Las aeronaves, excepto helicópteros con autorización previa ATC, no están autorizadas a acceder a pista por la TWY E5. (Existen señales y letreros indicativos).

Una barra de parada apagada en un acceso a pista no implica una autorización de acceso a la misma si no va también acompañada de la correspondiente autorización verbal ATC.

2. RUNWAY ENTRY OPERATIONS

Aircraft are not authorized to access runway via TWY E3, E4 nor E6 to E8. Aircraft, except helicopters with prior ATC authorization, are not authorized to access runway via TWY E5. (There are information markings and boards).

A switched-off stop bar at a runway access does not imply authorization to enter the same if not also accompanied by the corresponding verbal ATC clearance.

PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE

Se autoriza a las aeronaves a superar los puntos de espera de pista señalizados en TWY T6 y L5 siempre que se den condiciones VMC en el Aeropuerto.

No están autorizadas las maniobras de back track en pista para ningún modelo de aeronave.

Limitaciones de rodaje:

- Las TWY E3, E4 y E6 a E8 son sólo utilizables para salidas de RWY 01/19. La TWY E5 es sólo utilizable para salidas de RWY 01/19, salvo para helicópteros con autorización previa ATC.

- TWY B3: sólo de rodaje aéreo para helicópteros de la Guardia Civil.

- TWY A4: limitada a aeronaves de letra de clave C o inferiores.

- Con la RWY 01 operativa, el vehículo "SÍGAME" esperará a la aeronave en la TWY T2, a la altura de su intersección con TWY L1.

Con la RWY 19 operativa, el vehículo "SÍGAME" esperará a la aeronave en TWY T7, a la altura de su intersección con TWY L5, si el tráfico es de aviación general o carga; o en TWY T6, a la altura de su intersección con TWY L4, si el tráfico es de aviación comercial. En cualquier caso, si la visibilidad no es buena, podrá acudir hasta la salida de la calle que corresponda.

- Con las excepciones previstas en la reglamentación local del Aeropuerto, en general:

- Apartadero RWY 01 (TWY E9 y E10): Las aeronaves de letra de clave E no pueden coincidir simultáneamente con ningún otro modelo de aeronave. Las aeronaves de letra de clave D tampoco pueden coincidir simultáneamente con aeronaves de letra de clave D.
- Apartadero RWY 19 (TWY E1 y E2): Las aeronaves de letras de clave D y E no pueden coincidir simultáneamente con ningún otro modelo de aeronave.
- A330-300 y A340-200: No autorizadas a rodar por TWY E2, L4 ni L5.
- A340-300: No autorizada a rodar por TWY E2, E9, L4 ni L5.
- A340-600, A350, B777-300: No autorizadas a rodar por TWY E2, E3, E4, E7, E8, E9, L4 ni L5.
- B747, B767-400, B777-200: No autorizadas a rodar por TWY E2 ni L4.
- B787: No autorizada a rodar por TWY E2.

- Todas las aeronaves de grandes dimensiones, en especial las de letras de clave E y F, deben seguir estrictamente la señalización de eje de calles de rodaje.

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

- Existen puntos de espera intermedios en las calles de salida de pista E3, E4, E5, E6, E7 y E8, a la altura de sus intersecciones con rodadura Tango, que no son de aplicación para aeronaves, sino sólo para vehículos.

STANDARD TAXIING PROCEDURES

Aircraft are authorized to pass the runway holding positions marked at TWY T6 and L5 provided that VMC hold at the Airport.

Back track manoeuvres in runway are not authorized for any type of aircraft.

Taxiing limitations:

- TWY E3, E4 and E6 to E8 are only usable for RWY 01/19 exit. TWY E5 is only usable for RWY 01/19 exit, except for helicopters with prior ATC authorization.

- TWY B3: only for air taxiing of Guardia Civil helicopters.

- TWY A4: restricted to code letter C or lower aircraft.

- With RWY 01 in use, the "FOLLOW ME" vehicle shall wait for the aircraft in TWY T2, near the intersection with TWY L1.

With RWY 19 in use, the "FOLLOW ME" vehicle shall wait for the aircraft in TWY T7, near the intersection with TWY L5, for general aviation or cargo traffic; or in TWY T6, near the intersection with TWY L4, for commercial aviation traffic. In any case, if the visibility is not good, they may go to the exit of the appropriate taxiway.

- Except as provided in the airport local regulations, in general:

- RWY 01 holding bay (TWY E9 and E10): Code letter E aircraft cannot coincide simultaneously with any other aircraft model. Code letter D aircraft cannot either coincide simultaneously with code letter D aircraft.

- RWY 19 holding bay (TWY E1 and E2): Code letters D and E aircraft cannot coincide simultaneously with any other aircraft model.

- A330-300 and A340-200: Not authorized to taxi by TWY E2, L4 or L5.

- A340-300: Not authorized to taxi by TWY E2, E9, L4 or L5.

- A340-600, A350, B777-300: Not authorized to taxi by TWY E2, E3, E4, E7, E8, E9, L4 or L5.

- B747, B767-400, B777-200: Not authorized to taxi by TWY E2 or L4.

- B787: Not authorized to taxi by TWY E2.

- All large aircraft, especially code letters E and F, must strictly follow the taxiway centre line markings.

- Access to stands from taxiways may require the accomplishment of oversteer manoeuvres.

- There exist intermediate holding positions on the runway exit taxiway E3, E4, E5, E6, E7 and E8, at the level of their intersections with Tango taxiway, which are not applicable to aircraft, only vehicles.

1. PUESTA EN MARCHA DE MOTORES/TURBINAS

Se prohíbe la utilización del empuje de reversa para abandonar los puestos de estacionamiento, salvo autorización expresa de la Autoridad Aeroportuaria.

Se prohíbe emplear potencias superiores a ralentí en el arranque de los motores en los puestos de estacionamiento con retroceso remolcado.

2. MANIOBRAS DE RETROCESO Y RODAJE

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

→ Autorizada salida en autónomo desde el PRKG 52 a TWY A5 atravesando PRKG 51 siguiendo señalización horizontal al efecto, previa comprobación de que la zona está libre de obstáculos.

3. MANIOBRAS DE RETROCESO POR POTENCIA

La realización de maniobras de retroceso por potencia requiere la autorización previa de la Dirección del Aeropuerto y se llevan a cabo bajo la entera responsabilidad del explotador de la aeronave.

Este tipo de operación sólo está permitido para:

- Turbohélices de dimensiones menores o iguales al AT72; la solicitud y autorización serán gestionadas en tiempo real.
- Turbohélices de dimensiones mayores al AT72; el representante de la compañía debe solicitar esta operación, con antelación suficiente, en el E-mail: Seguridad_Operacional_FUE@aena.es.

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

4. RODAJE DE HELICÓPTEROS

- No hay definidas rutas de desplazamiento aéreo.

- Solamente se permite el uso para helicópteros de las TWY E1 a E10, T1 a T8, L1, A1, L5 y B3, si bien la TWY B3 es exclusivamente de rodaje aéreo para la operación de helicópteros de la Guardia Civil.

- Los helicópteros no están autorizados a sobrevolar edificios aeroportuarios.

- ATC podrá establecer otras limitaciones al rodaje de helicópteros en función de los procedimientos locales.

RESTRICCIONES A PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

1. GENERAL

- Es obligatorio el uso de las instalaciones de 400 Hz en todo puesto de estacionamiento donde este servicio se encuentre disponible.
- Es obligatorio el uso de las instalaciones de aire acondicionado para aeronaves, siempre que se requiere este servicio, en todo puesto de estacionamiento donde este servicio se encuentre disponible.
- El uso de la Unidad auxiliar de potencia (APU) de aeronaves está prohibido en todo puesto de estacionamiento donde el servicio de 400Hz / aire acondicionado se encuentre disponible, desde 2 minutos después de la puesta de calzos hasta 5 minutos antes de la retirada de los mismos.
- Sólo está autorizado el uso de APU cuando no estén operativas ni las instalaciones de suministro de 400 Hz ni las unidades móviles de potencia, o cuando se requiera el servicio de aire acondicionado y no esté disponible el equipamiento de aire acondicionado.
- Aeronaves operando en puestos de estacionamiento autónomos, deberán hacerlo a la mínima potencia requerida.
- Si una aeronave llega con APU estropeado, le está prohibido mantener encendido el motor de babor en plataforma durante su escala. Única excepción: Modelos de B737, a los que les está permitido mantenerlo encendido (pero apagando el de estribor) solamente durante la desconexión de los servicios de tierra de suministro de energía a las aeronaves. Se exige comunicación previa con mínimo 1 hora de antelación a CEOPS (TEL: +34-928 860 518) de toda aeronave que vaya a operar en el aeropuerto con APU estropeado.
- Se permite el aporado al este de aeronaves de dimensiones AT72 e inferiores en los PRKG 33B, 34B, 35B y 36B, conforme a los procedimientos locales.

2. AVIACIÓN GENERAL

El acceso a todos los PRKG de aviación general, 54 a 60 deberá realizarse a la mínima velocidad de rodaje posible.

3. HELICÓPTEROS

→ 3.1 El rodaje desde/hacia los PRKG de helicópteros (H1 a H8) ha de ser obligatoriamente aéreo. Sólo se permiten operaciones simultáneas independientes para helicópteros en la rampa R1-B desde/hacia puestos de estacionamiento no contiguos y estando los contiguos libres. Queda terminantemente prohibido el despegue/aterrizaje desde/en los PRKG: H1 a H8.

1. START-UP OF ENGINES/TURBINAS

The use of reverse thrust is forbidden to leave the stands, except otherwise authorized by Airport Authority.

Starting up engines higher than idle at towed push-back stands is forbidden.

2. PUSH-BACK MANOEUVRING AND TAXIING

In all stands with autonomous exit, the exit manoeuvre shall be carried out at the minimum power required to initiate taxiing.

Autonomous exit from PRKG 52 to TWY A5 crossing PRKG 51 is authorised following the markings provided, after verification that the zone is clear of obstacles.

3. POWERBACK OPERATIONS

Powerback operations require prior authorization from Aerodrome Management and shall be executed under the sole responsibility of the aircraft operator.

This type of operation is only allowed for:

- Turboprop aircraft smaller than or equal to the dimensions of the AT72: the request and authorization shall be managed in real time.
- Turboprop aircraft larger than AT72 dimensions; the company agent must request this operation in advance from the E-mail: Seguridad_Operacional_FUE@aena.es.

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

4. HELICOPTER TAXIING

- There are no air transit routes defined.

- Helicopters are only authorized to taxi using TWY E1 to E10, T1 to T8, L1, A1, L5 and B3, although TWY B3 is exclusively for air taxiing by Guardia Civil helicopter operations.

- The helicopters are not authorized to overfly airport buildings.

- ATC may establish further restrictions on helicopter taxiing based on local procedures.

RESTRICTIONS ON STANDS

1. GENERAL

- The use of 400 Hz facilities is mandatory at every stand where this service is available.
- The use of the air-conditioning facilities for aircraft is mandatory, whenever this service may be required, at every stand where this service is available.
- The use of the aircraft Auxiliary Power Unit (APU) is forbidden in all stands where the 400Hz / air-conditioning service is available, from 2 minutes after on-blocks to 5 minutes before off-blocks.
- The use of APU is only authorized when the 400 Hz facilities and the mobile power units are out of service, or when the air-conditioning service is required and the air-conditioning equipment is not available.
- Aircraft operating in autonomous stands should do so at the minimum power required.
- When an aircraft arrives with a broken APU, it is prohibited for it to keep the port engine switched on in apron during the stopover. Sole exception: B737 models may maintain this switched on (but switching off the starboard engine), and only while the ground energy supply services for the aircraft are disconnected. Prior communication to CEOPS (TEL: +34-928 860 518) at least one hour in advance is required from all aircraft operating at the airport whose APU is broken.
- Nosing to East is allowed to AT72 aircraft or below in PRKG 33B, 34B, 35B and 36B, according to local procedures.

2. GENERAL AVIATION

Access to all the PRKG for general aviation, 54 to 60 should be carried out with the minimum taxiing speed possible.

3. HELICOPTERS

3.1 Taxiing to/from the PRKG for helicopters (H1 to H8) shall be accomplished mandatorily by air. Simultaneous independent helicopter operations on apron R1-B are only permitted to/from non-contiguous stands with the contiguous ones free.

Take-off/landing from/in these PRKG H1 to H8 are totally forbidden.

OPERACIÓN DE AERONAVES DE LETRA DE CLAVE F

La única aeronave de clave F que admite el aeropuerto es el 747-800. La llegada y la permanencia de aeronaves de letra de clave F en el aeropuerto de Fuerteventura requiere la autorización previa del aeropuerto. Las aeronaves de letra de clave F podrán operar sólo ocasionalmente en el aeropuerto de Fuerteventura, y no podrán programarse dichas operaciones de forma regular.

Cuando una aeronave de letra de clave F aterrice o despegue no habrá aeronaves rodando por TWY T1 a T8.

Siempre que sea posible, el despegue de aeronaves de letra de clave F deberá realizarse con potencia reducida.

Durante el rodaje de aeronaves de letra de clave F por TWY T1 a T8 no podrá haber aeronaves estacionadas en segunda línea (PRKG 31 a 47 y H1 a H4) ni se realizarán operaciones de despegue o aterrizaje. Una aeronave de letra de clave F nunca invadirá TWY E1 ni E10 esperando fuera de la pista.

Las aeronaves de letra de clave F sólo podrán rodar por TWY T1 a T8, E1 y E10. En caso de producirse un cambio de configuración de pista durante la escala, podrán rodar también por TWY E4 y E7. En todos los casos, se requerirá que los colectivos aeroportuarios desarrollen tareas previas procedimentadas.

Las aeronaves de letra de clave F deberán rodar siguiendo con su tren delantero las señales de eje, y por las calles de rodaje lo harán a baja velocidad, con los motores exteriores al ralentí, extremando precauciones al aplicar empujes asimétricos.

Una aeronave de letra de clave F sólo podrá estacionar ocupando TWY T4, nunca en plataforma. Mientras esté ahí estacionada constituirá un obstáculo fijo para la operación de aeronaves en RWY.

No se permiten operaciones de despegue de aeronaves de letra de clave F en condiciones de visibilidad reducida (LVC).

El piloto de una aeronave no deberá hacer uso de la información proporcionada por los PAPI, para evitar indicaciones incorrectas durante el aterrizaje.

Todo movimiento de una aeronave de letra de clave F por las calles de rodaje (desde que sale de pista tras el aterrizaje hasta que entra de nuevo en la misma para despegue) requerirá el guiado de un vehículo "SIGAME".

Toda aeronave de letra de clave F deberá realizar maniobras de sobreviraje no señalizadas al hacer uso de cualquier TWY E tanto para salir de pista como para entrar en la misma, dado que las anchuras de las calles de rodaje son las correspondientes para aeronaves de letra de clave E.

INTERCAMBIO DE DATOS CON NMOC – ADVANCED ATC TWR

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

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

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

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 EOBT del plan de vuelo, junto con el tiempo de rodaje variable, aumentará la precisión de la hora de despegue.

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

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

CODE LETTER F AIRCRAFT OPERATION

The only code letter F aircraft that the airport accepts is 747-800. Code letter F aircraft arrival and stay at Fuerteventura airport requires prior airport authorization. Code letter F aircraft shall operate only occasionally in Fuerteventura airport and their operations cannot be scheduled on a regular basis.

Aircraft shall not taxi by TWY T1 to T8 whenever a code letter F aircraft is landing or taking off.

Whenever possible, code letter F aircraft take-off shall be performed with reduced power.

No aircraft may be parked in the second row (PRKG 31 to 47 and H1 to H4), nor may landing or departure operations be authorized, while a code letter F aircraft is taxiing.

Code letter F aircraft shall taxi only by TWY T1 to T8, E1 and E10. In the event that the runway configuration changes during the stopover, the aircraft may also be authorized to taxi via TWY E4 and E7. In all cases, airport workers will be required to perform procedural tasks in advance

Code letter F aircraft shall taxi following the centre line markings with their forward landing gear, and shall taxi by taxiways at low speed, with their outer engines idling and taking special care while thrusting asymmetrically.

A code letter F aircraft can only be parked on TWY T4, never on the apron. While parked there, aircraft become a fixed obstacle for other aircraft operations on RWY.

Take-off operations for code letter F aircraft in low visibility conditions (LVC) are not allowed.

The pilot of an aircraft shall not use the information provided by the PAPI, to avoid false indications during landing.

Any movement of a code letter F aircraft via the taxiways (from vacating the runway after landing until it enters the same for take-off again), shall require the guidance of a "FOLLOW ME" vehicle.

All code letter F aircraft should perform unmarked oversteer manoeuvres when using any TWY E, both for exiting and leaving the same, given that the widths of the taxiways are appropriate for code letter E aircraft.

EXCHANGE OF DATA WITH NMOC-ADVANCED ATC TWR

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

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

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

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

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

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

21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS

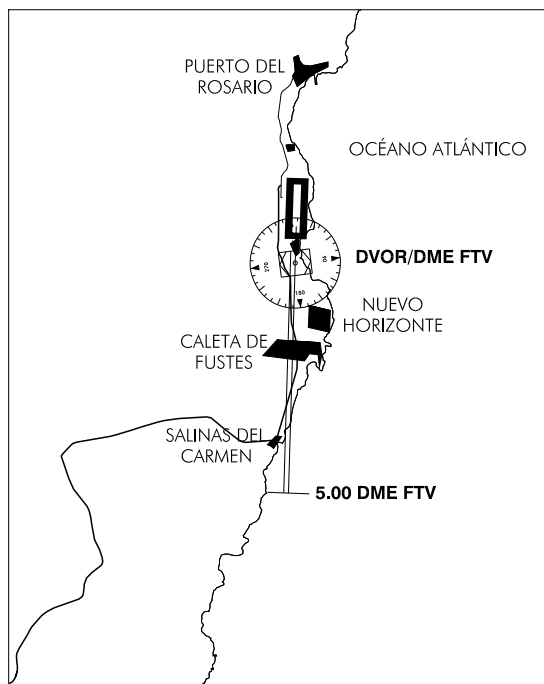
Evitar en lo posible el sobrevuelo de núcleos urbanos.

NOISE ABATEMENT PROCEDURES

Overflying urban centres should be avoided as far as possible.

Áreas sensibles al ruido:

Sensitive areas to noise:



GENERALIDADES

- 1.- Las restricciones enumeradas se aplicarán solo a turborreactores.
- 2.- Estas aeronaves, salvo por razones de seguridad, deberán seguir los procedimientos de atenuación de ruido, según se indica a continuación:

GENERAL

- 1.- The following restrictions shall be only applicable to jets.
- 2.- Except for safety reasons, all those aircraft must follow the noise abatement procedures indicated hereunder:

PROCEDIMIENTOS ANTI-RUIDO

DESPEGUES

- 1.- Las aeronaves que despeguen de la RWY 01 deberán seguir la trayectoria nominal de las SID, no virando a la izquierda antes de sobrevolar el punto ADOVO.
- 2.- Las aeronaves que despeguen de la RWY 19 deberán seguir la trayectoria nominal de las SID, no virando a la derecha antes de 5.0 DME FTV.

NOISE ABATEMENT PROCEDURES

TAKE-OFF

- 1.- Aircraft taking off from RWY 01 must follow the nominal flight path of the SID in use, not turning left before overflying point ADOVO.
- 2.- Aircraft taking off from RWY 19 must follow the nominal flight path of the SID in use, not turning right before 5.0 DME FTV.

ATERRIZAJES

- 1.- Las operaciones de aproximación visuales y/o en contacto con la RWY 01 deberán interceptar el tramo final a más de 5.0 DME FTV.
- 2.- Las operaciones de aproximación y aterrizaje en condiciones meteorológicas visuales se llevarán a cabo con un ángulo igual o superior al definido por el GP del ILS o PAPI de cada pista.

LANDING

- 1.- Visual approach procedures and/or in contact with RWY 01 shall intercept the final approach segment at more than 5.0 DME FTV.
- 2.- Landing and approach procedures in visual meteorological conditions shall be performed with an angle equal to or higher than the ILS GP or PAPI of each runway.

PRUEBA DE MOTORES EN TIERRA

Las pruebas de motores en régimen superior al de ralentí, podrán realizarse de 0830 a 2100 horas, en las zonas habilitadas al efecto; habitualmente en configuración Norte, aprobado al Norte en la zona Norte de la TWY T6 y en configuración Sur, aprobado al Sur en la zona Sur de la TWY T6, siempre conforme a las instrucciones de TWR.

GROUND ENGINE TEST

Engine test at higher than idling, may be performed from 0830 to 2100 hours, in the areas provided for that purpose; usually in North configuration, nosing to North in northern area of TWY T6 and in South configuration, nosing to South in southern area of TWY T6, always following instructions from TWR.

Como caso excepcional, se podrán realizar en pista previa autorización de la Autoridad aeroportuaria.

In exceptional cases, engine tests may be performed in the runway with prior authorization from the Airport Authority.

Durante el desarrollo de la prueba, es obligatorio mantener contacto permanente con TWR en frecuencia de rodadura.

While the test is under way, it is mandatory to maintain permanent contact with TWR on GMC frequency.

El desarrollo se realizará de acuerdo con el procedimiento local: FUE-OPS-10-B, "PRUEBA DE MOTORES".

Test shall be accomplished in accordance with the local procedure: FUE-OPS-10-B, "ENGINE TEST".

Las solicitudes de autorización de pruebas de motor a cualquier régimen, así como cualquier otra consulta sobre el procedimiento pruebas de motor, deberá realizarse a:

Requests for engine test clearance at any power, as well as any question regarding the engine testing procedure, must be addressed to:

OFICINA CEOPS
 TEL: +34-928 860 518
 FAX: +34-928 860 836

CEOPS OFFICE
 TEL: +34-928 860 518
 FAX: +34-928 860 836

22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO

FLIGHT PROCEDURES

PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)

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

LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

Low Visibility Procedures (LVP) are not available at Fuerteventura airport.

El Aeropuerto de Fuerteventura dispone de un Procedimiento de Paralización de Operaciones en el Área de Movimiento para RVR inferior a 600 m (PPOAM 600), el cual consta de las siguientes fases:

At Fuerteventura airport, a Standstill Operations Procedure in the Movement Area is available, when RVR is below to 600 m (PPOAM 600) with the following phases:

FASE 0 - Prealerta: RVR < 1000 m.
FASE I - Cancelación de aterrizajes: RVR < 600 m.
FASE II - Cancelación de despegues: RVR < 400 m.
FASE III - Cancelación del PPOAM: RVR ≥ 1000 m y tendencia firme a mejorar.

PHASE 0 - Pre-alert: RVR < 1000 m.
PHASE I - Cancellation of landing: RVR < 600 m.
PHASE II - Cancellation of take-off: RVR < 400 m.
PHASE III - Cancellation of PPOAM: RVR ≥ 1000 m and the improving trend is strong.

PROCEDIMIENTO DE COMUNICACIÓN ABREVIADA

LLEGADAS

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

“Aproximación + Aeroflot 321”

SALIDAS

Para evitar congestionar la frecuencia en las transferencias de comunicaciones de tráficos en despegue de GCFV TWR a Aproximación Canarias (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 GCFV”

SHORT COMMUNICATION PROCEDURE

ARRIVALS

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

“Approach + Aeroflot 321”

DEPARTURES

To avoid congestion on the frequency in transfers of communications of traffic taking off from GCFV TWR to Approach Canarias (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 GCFV”

➔ **SISTEMA DE PRESENTACIÓN RADAR**

Por encima de 200 ft AMSL, podrán utilizarse sistemas de vigilancia ATS en el suministro del servicio de control de aeródromo para ejecutar las siguientes funciones:

- a) Supervisión de la trayectoria de vuelo de aeronaves en aproximación final;
- b) Supervisión de la trayectoria de vuelo de otras aeronaves en las cercanías del aeródromo a excepción de tránsitos que operen al oeste del campo, a los que se les proporcionará por encima de 1000 ft;
- c) Suministro de asistencia para la navegación a vuelos VFR a excepción de tránsitos que operen al oeste del campo, a los que se le proporcionará por encima de 1000 ft;
- d) Establecimiento de separación radar entre aeronaves sucesivas a la salida por encima de 400 ft AMSL.

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.

RADAR DISPLAY SYSTEM

Above 200 ft AMSL, ATS surveillance systems may be used in supplying the aerodrome control service, for the following purposes:

- a) Supervision of the flight path of aircraft on final approach;
- b) Supervision of the flight path of other aircraft in the vicinity of the aerodrome, except for transits operating to the West of the airfield, to which it will be provided above 1000 ft;
- c) Giving navigation assistance to VFR flights except for transits operating to the West of the airfield, to which it will be provided above 1000 ft;
- d) Establishment of radar separation between successive departing aircraft above 400 ft AMSL.

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 controllers shall maintain all the operations taking place at or in the vicinity of the aerodrome 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.

CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD

AD TRAFFIC CIRCUIT



23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

ADDITIONAL INFORMATION

ZONAS NO VISIBLES DESDE TORRE

El edificio contraincendios impide la visión desde la nueva Torre de Control, de ciertas partes del área de maniobras. Ver AD 2-GCFV ADC / GMC.

La visión desde la Torre de Control está asistida por cámaras de televisión.

Eventualmente, ATC podrá solicitar a las aeronaves que notifiquen pasando el punto de espera situado en el tramo T2 de la calle de rodaje paralela.

AREAS NOT VISIBLE FROM TOWER

The fire fighting service building prevents vision from the new Control Tower, of certain parts of the manoeuvres area. See AD 2-GCFV ADC / GMC.

Vision from the Control Tower is aided by television cameras.

From time to time, ATC may request aircraft to notify when crossing the runway-holding position located in T2 segment of the parallel taxiway.

ZONAS DE CONCENTRACIÓN DE AVES

Se localizan las siguientes zonas de concentración y pasos de aves próximas al recinto aeroportuario:

Zona 1: Flujo de aves en paso, generalmente gaviotas del sureste al nordeste, con tendencia a desvíos hacia el norte y hacia la zona 2.

Zona 2: Vertedero insular, gran concentración de aves posadas y en vuelo.

Zona 3: Barrancos que delimitan el norte y el sur del aeropuerto.

Al norte: Concentraciones de palomas, garzas, garcetas, gaviotas, guirres, cernícalos, cuervos y ratoneros.

BIRD CONCENTRATION AREAS

The following bird concentration and passage areas can be identified near the airport compound:

Area 1: Flow of crossing birds, generally seagulls from south-east to north-east, tending to deviate to the North and to Area 2.

Area 2: Island rubbish tip, high concentration of birds perching and in flight.

Area 3: Gullies delimiting the North and South of the airport.

To the north: Concentrations of pigeons, herons, egrets, seagulls. Egyptian vultures, kestrels, ravens and buzzards.

Al sur: Barranco que en su desembocadura forma pequeñas marismas, con concentración de garzas, garcetas, gaviotas y chorlitos.

Zona 4: Depuradora y punto limpio del aeropuerto. Concentración de gallinetas, garzas, palomas y tórtolas. Ocasionalmente patos.

Zona 5: Núcleos urbanos con palomares en azoteas, concentración de bandadas de palomas en vuelo.

Zona 6: Zonas costeras de concentración de gaviotas posadas en horas centrales del día en invierno y en verano a cualquier hora.

Zona 7: Barreras vegetales arboladas, gran concentración de tórtolas, palomas, pequeñas aves.

Zona 8: Granja. Concentración de aves posadas y en vuelo.

Zona 9: Campos de golf al sur del aeropuerto, concentración de gaviotas y otras aves.

Zona 10: Zona ocasional de caravanas, concentración de gaviotas.

Zona 11: Zona de prácticas de bomberos con encharcamientos que generan pequeñas bandadas de ortegas, gaviotas y palomas.

To the south: Gully which forms small marshes at its mouth, with concentrations of herons, egrets, seagulls and plover.

Area 4: Sewage plant and recycling centre of the airport. Concentration of woodcock, herons, pigeons and turtle doves. Ducks occasionally.

Area 5: Urban centres with dovecots on flat roofs, concentration of flocks of pigeons in flight.

Area 6: Coastal areas with concentration of perching seagulls in the middle of the day in winter and at any time in summer.

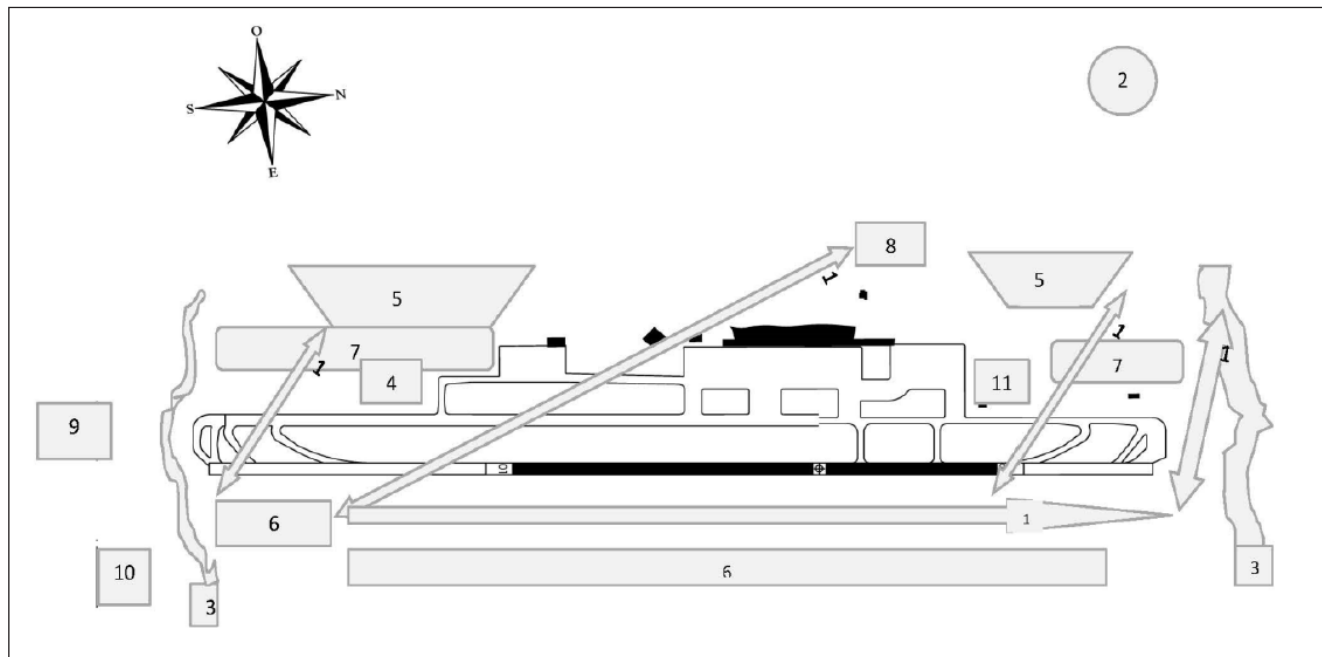
Area 7: Wooded plant barriers, large concentration of turtledoves, pigeons and small birds.

Area 8: Farm. Concentration of birds perched and in flight.

Area 9: Golf courses south of the airport, concentration of seagulls and other birds.

Area 10: Occasional caravanning area, seagull concentration.

Area 11: Firefighters' drill area with pools that give rise to small flocks of sandgrouse, seagulls and pigeons.



FENÓMENOS DE VIENTO

Las condiciones orográficas del entorno aeroportuario y su ubicación favorecen la aparición de fenómenos de cizalladura y turbulencia por debajo de 3000 ft ante las siguientes circunstancias meteorológicas, por lo que, si alguna de ellas se da, puede esperarse una aproximación desestabilizada e incluso la necesidad de frustrar:

- 1.- En general, vientos moderados o racheados.
- 2.- Vientos del primer cuadrante con inversión térmica.
- 3.- Vientos del cuarto cuadrante con velocidad igual o superior a 10 kt.
- 4.- Vientos en superficie flojos de primer o cuarto cuadrantes, pero de componente sur a 2000 ft.
- 5.- En TAFOR, pronóstico de cambio de la dirección del viento (TEMPO o BECMG) mayor de 120° con respecto al viento en superficie.
- 6.- Diferencia mayor a 50° en la dirección del viento entre ambas cabeceras y/o diferencia significativa de las velocidades entre ambas cabeceras.

Adicionalmente, las siguientes circunstancias también pueden favorecer aproximaciones frustradas:

- a) Efecto del encauzamiento del viento por la presencia de barrancos próximos a ambas cabeceras de pista, especialmente en aproximaciones a RWY 19.
- b) Impresión de volar muy alto en aproximaciones a RWY 19, debido al elevado ángulo de descenso requerido.
- c) Efecto óptico causado por la presencia de márgenes de pista de anchura doble de la usual para sus características.
- d) Efecto causado por la relativa proximidad entre umbrales (1940 m) en una pista mucho más larga (3406 m) y con sus cabeceras a menor cota que su zona central.

WIND PHENOMENA

The orographical conditions of the airport setting and its location tend to lead to the appearance of wind shear and turbulence phenomena below 3000 ft under the following meteorological circumstances, so that, if any of them holds, an unstable approach, or even the need to miss, might be expected:

- 1.- In general, moderate or gusting winds.
- 2.- Winds in the first quadrant with thermal inversion.
- 3.- Winds in the fourth quadrant with speed equal to or greater than 10 kt.
- 4.- Light surface winds in the first or fourth quadrants, but with south component at 2000 ft.
- 5.- In the TAFOR, a forecast change in wind direction (TEMPO or BECMG) of greater than 120° with respect to the surface wind.
- 6.- Difference greater than 50° in the wind direction between the two thresholds and/or significant difference of the speeds between the two thresholds.

In addition, the following circumstances might also tend to lead to missed approaches:

- a) Effect of wind funnelling due to the presence of gullies close to both runway thresholds, especially in approaches to RWY 19.
- b) Impression of flying very high in approaches to RWY 19, due to the steep angle of descent required.
- c) Optical effect caused by the presence of runway margins twice as wide as usual, due to their characteristics.
- d) Effect caused by the relative proximity between the two thresholds (1940 m) of one much longer runway (3406 m), both at a lower altitude than the central zone.