

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

GCLP - GRAN CANARIA

## 2. DATOS GEOGRÁFICOS Y DE ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO

## AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA

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

Distancia y dirección desde la ciudad: 19 km S.

→ Elevación: 24 m / 77 ft.

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

Temperatura de referencia: 28°C.

→ Declinación magnética: 4° W (2020).

→ Cambio anual: 9.6' E.

Administración AD: CIV: Aena.

MIL: Ejército del Aire.

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

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

TEL: CIV: +34-928 579 000.

FAX: CIV: +34-928 579 117.

MIL: +34-928 328 300.

MIL: +34-928 328 296.

AFTN: GCLP

E-mail: lpainfo@aena.es

Tránsito autorizado: IFR/VFR. (2)

Observaciones: SITA: LPAAPYF.

(1) Para todos los puntos del AD.

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

Las operaciones VFR con destino/salida al Aeropuerto de Gran Canaria se notificarán con una antelación superior a 24h a la dirección gclp\_atssup@enaire.es.

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

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

Distance and direction from the city: 19 km S.

Elevation: 24 m / 77 ft.

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

Reference temperature: 28°C.

Magnetic variation: 4° W (2020).

Annual change: 9.6' E.

AD administration: CIV: Aena.

MIL: Ejército del Aire.

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

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

TEL: CIV: +34-928 579 000.

FAX: CIV: +34-928 579 117.

MIL: +34-928 328 300.

MIL: +34-928 328 296.

AFTN: GCLP

E-mail: lpainfo@aena.es

Approved traffic: IFR/VFR. (2)

Remarks: SITA: LPAAPYF.

(1) For all AD points.

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

VFR operations with destination/departure from Gran Canaria Airport must be reported no less than 24h in advance to gclp\_atssup@enaire.es.

Exception: hospital, SAR, emergency and State flights.

## 3. HORARIO DE OPERACIÓN

## OPERATIONAL HOURS

Aeropuerto: H24. (1)

Aduanas e Inmigración: H24.

Servicios médicos y de sanidad: Ver GEN 1.4.

AIS/ARO/OPV: H24.

Información MET: H24.

ATS: H24.

Abastecimiento de combustible: H24.

Asistencia en tierra: H24.

Seguridad: H24.

Deshielo: No.

Observaciones: (1) Ver casilla 20 "Reglamentación Local".

Airport: H24. (1)

Customs and Immigration: H24.

Health and Sanitation: See GEN 1.4.

AIS/ARO/OPV: H24.

MET briefing: H24.

ATS: H24.

Fuelling: H24.

Handling: H24.

Security: H24.

De-icing: No.

Remarks: (1) See Item 20 "Local Regulations".

## 4. SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO

## HANDLING SERVICES AND FACILITIES

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

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

MIL: F-34.

Tipos de lubricante: No.

Capacidad de reabastecimiento: CIV: 17 dispensers 63 L/s;

1 cisterna 12500 L; 10 L/s;

1 cisterna 25000 L; 16 L/s;

2 cisternas 40000 L; 16 L/s;

1 cisterna 45000 L; 33 L/s;

2 cisternas 80000 L; 33 L/s.

MIL: 6 cisternas 20000 L; 15 L/s.

1 cisterna 40000 L; 15 L/s.

1 cisterna 35000 L; 15 L/s.

Instalaciones para el deshielo: No.

Espacio disponible en hangar: No.

Instalaciones para reparaciones: No.

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

Agentes de rampa:

IBERIA

TEL.: +34-928 574 232

+34-928 579 185

FAX: +34-928 579 255

Móvil: +34-660 511 957

E-mail: lpaki4@iberia.es

SITA: LPAKIIB

Cargo facilities: MIL: Up to 8000 kg.

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

MIL: F-34.

Oil types: No.

Refuelling capacity: CIV: 17 hydrant servicers 63 L/s;

1 truck 12500 L; 10 L/s;

1 truck 25000 L; 16 L/s;

2 trucks 40000 L; 16 L/s;

1 truck 45000 L; 33 L/s;

2 trucks 80000 L; 33 L/s.

MIL: 6 trucks 20000 L; 15 L/s.

1 truck 40000 L; 15 L/s.

1 truck 35000 L; 15 L/s.

De-icing facilities: No.

Hangar space: No.

Repair facilities: No.

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

Ramp agents:

IBERIA

TEL.: +34-928 574 232

+34-928 579 185

FAX: +34-928 579 255

Mobile phone: +34-660 511 957

E-mail: lpaki4@iberia.es

SITA: LPAKIIB

GROUNDFORCE  
 TEL.: +34-928 579 167  
 FAX: +34-928 574 572  
 Móvil: +34-662 310 241  
 E-mail: lpajturno@groundforce.aero  
 SITA: LPAGFXH

Aviación General:  
 BROK-AIR FBO  
 TEL: +34-922 397 105  
 FAX: +34-922 397 132  
 Móvil: +34-608 684 773  
 +34-626 227 761  
 E-mail: ops@brok-air.com  
 gclp@brok-air.com

CANAVIA HANDLING  
 TEL.: +34-928 939 369  
 FAX: +34-928 132 170  
 Móvil: +34-619 043 049  
 E-mail: handling@canavia.es

MAAT AIRLINES REP.  
 TEL.: +34-928 579 738  
 FAX: +34-928 579 746  
 Móvil: +34-610 782 243  
 E-mail: Maat.air.rep@gmail.com  
 SITA: LPAWMXH

MELÉNDEZ, S.L.  
 TEL.: +34-928 579 495  
 FAX: +34-928 579 570  
 Móvil: +34-638 783 802  
 E-mail: lpaops@gmelendez.com  
 SITA: HDQGMXH

SERVISAIR  
 TEL.: +34-928 579 573  
 FAX: +34-928 575 048  
 Móvil: +34-629 393 599  
 +34-620 977 393  
 +34-683 159 277  
 E-mail: laspalmas@es.servisair.com  
 SITA: LPAAPXH

Combustible:  
 CMD AEROPUERTOS CANARIOS, S.L.  
 TEL.: +34-928 574 270  
 FAX: +34-928 574 316  
 Móvil: +34-619 891 611  
 E-mail: lpa@cepsa.com

TERMINALES CANARIOS, S.L.  
 TEL.: +34-928 574 326  
 +34-928 574 864  
 FAX: +34-928 574 858  
 Móvil: +34-666 430 158  
 E-mail: Supervisor.agc@tcanarios.com

Agentes handling de mantenimiento de aeronaves:  
 BINTERTECHNIC (MIAAS)  
 Centro de Mantenimiento aprobado EASA  
 Organización de Diseño aprobado EASA (DOA)  
 Organización de Instrucción aprobada EASA  
 TEL.: +34-928 579 652  
 FAX: +34-928 579 605  
 Móvil: +34-682 776 908  
 E-mail: routing@bintertech.com

BROKAIR TECHNICS  
 Line Maintenance EASA part 145  
 TEL.: +34-646 257 723  
 FAX: +34-922 397 132  
 Móvil MOC (Centro Operaciones Mantenimiento):  
 +34-630 006 307  
 E-mail: moc@brok-air.com

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

GROUNDFORCE  
 TEL.: +34-928 579 167  
 FAX: +34-928 574 572  
 Mobile phone: +34-662 310 241  
 E-mail: lpajturno@groundforce.aero  
 SITA: LPAGFXH

General Aviation:  
 BROK-AIR FBO  
 TEL: +34-922 397 105  
 FAX: +34-922 397 132  
 Mobile phone: +34-608 684 773  
 +34-626 227 761  
 E-mail: ops@brok-air.com  
 gclp@brok-air.com

CANAVIA HANDLING  
 TEL.: +34-928 939 369  
 FAX: +34-928 132 170  
 Mobile phone: +34-619 043 049  
 E-mail: handling@canavia.es

MAAT AIRLINES REP.  
 TEL.: +34-928 579 738  
 FAX: +34-928 579 746  
 Mobile phone: +34-610 782 243  
 E-mail: Maat.air.rep@gmail.com  
 SITA: LPAWMXH

MELÉNDEZ, S.L.  
 TEL.: +34-928 579 495  
 FAX: +34-928 579 570  
 Mobile phone: +34-638 783 802  
 E-mail: lpaops@gmelendez.com  
 SITA: HDQGMXH

SERVISAIR  
 TEL.: +34-928 579 573  
 FAX: +34-928 575 048  
 Mobile phone: +34-629 393 599  
 +34-620 977 393  
 +34-683 159 277  
 E-mail: laspalmas@es.servisair.com  
 SITA: LPAAPXH

Fuelling:  
 CMD AEROPUERTOS CANARIOS, S.L.  
 TEL.: +34-928 574 270  
 FAX: +34-928 574 316  
 Mobile phone: +34-619 891 611  
 E-mail: lpa@cepsa.com

TERMINALES CANARIOS, S.L.  
 TEL.: +34-928 574 326  
 +34-928 574 864  
 FAX: +34-928 574 858  
 Mobile phone: +34-666 430 158  
 E-mail: Supervisor.agc@tcanarios.com

Handling agents for aircraft maintenance:  
 BINTERTECHNIC (MIAAS)  
 EASA approved Maintenance Center  
 EASA approved Design Organization (DOA)  
 EASA approved Instruction Organization  
 TEL.: +34-928 579 652  
 FAX: +34-928 579 605  
 Mobile phone: +34-682 776 908  
 E-mail: routing@bintertech.com

BROKAIR TECHNICS  
 Line Maintenance EASA part 145  
 TEL.: +34-646 257 723  
 FAX: +34-922 397 132  
 MOC (Maintenance Operations Centre) mobile phone:  
 +34-630 006 307  
 E-mail: moc@brok-air.com

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

5. INSTALACIONES PARA LOS PASAJEROS

PASSENGER FACILITIES

**Hoteles:** MIL: No.

**Hotels:** MIL: No.

**Restaurante:** Si.

**Restaurant:** Yes.

**Transporte:** CIV: Autobuses, taxis, coches de alquiler.  
 MIL: No.

**Transportation:** CIV: Buses, taxis, hire cars.  
 MIL: No.

**Instalaciones médicas:** Primeros auxilios H24, 1 ambulancia de 06:00 a 22:00 LT.

**Medical facilities:** First aid H24, 1 ambulance from 06:00 to 22:00 LT.

**Banco/Oficina Postal:** Cajeros automáticos/Sí.

**Bank/Post Office:** Banking machines/Yes.

**Información turística:** Si.

**Tourist information:** Yes.

**Observaciones:** Ninguna.

**Remarks:** None.

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

**Categoría de incendios:** CIV: 9.  
MIL: 7.

**Fire category:** CIV: 9.  
MIL: 7.

**Equipo de salvamento:** De acuerdo a la categoría de incendios publicada.

**Rescue equipment:** In accordance with the fire category published.

**Retirada de aeronaves inutilizadas:****Removal of disabled aircraft:**

CIV: Barras de arrastre, push-back convencional, vehículo de remolque sin barra, gatos hidráulicos, compresores, por parte de los agentes Handling.

CIV: Towing bars, conventional push-back, towing vehicle without bar, hydraulic jacks and compressors, for use by handling agents.

El aeropuerto dispone de equipos específicos para el alzamiento y remolque de ACFT a disposición del propietario registrado o explotador de la ACFT afectada:

The airport has specific equipment for lifting and towing ACFT available for the registered owner or operator of the ACFT affected:

- Sistema de remolque de emergencia de aeronaves con capacidad limitada a 40 TM (20 TM en cada línea de remolque).
- Sistema de remolque de emergencia de aeronaves con capacidad limitada a 110 TM (55 TM en cada línea de remolque).
- Cojines neumáticos de recuperación para aeronaves categorías I, II y III.
- Remolque para traslado de aeronaves inhabilitadas por colapso de tren de morro con capacidad de 12 TM.
- Remolque para traslado de aeronaves inhabilitadas por colapso de tren de morro con capacidad de 55 TM.
- Sistema de eslingas de elevación de fuselajes para aeronaves categoría III (anchura de fuselaje de entre 3700 mm y 6550 mm, capacidad máxima de elevación 33 TM).
- Plataforma de recuperación para tren delantero y principal de rodadura inutilizado, hasta 10 TM.
- Plataforma de recuperación para tren delantero y principal de rodadura inutilizado, hasta 30 TM.
- Barra de remolcado para plataforma de recuperación hasta 10 TM.
- Barra de remolcado para plataforma de recuperación hasta 30 TM.
- Placas para el refuerzo de tierra blanda con una capacidad de 120 TM el m<sup>2</sup>.
- Grúa hasta 300 TM externa al AD.
- Gato elevador hidráulico de mantenimiento de capacidad de 90 Tm disponible en el aeropuerto.

- Emergency towing system for aircraft limited to 40 TM (20 TM for each towing line).
- Emergency towing system for aircraft limited to 110 TM (55 TM for each towing line).
- Pneumatic lifting bags for category I, II and III aircraft.
- Dollies for moving aircraft disabled by folded nose landing gear, with capacity of 12 TM.
- Dollies for moving aircraft disabled by folded nose landing gear, with capacity of 55 TM.
- Sling lifting system for fuselage of category III aircraft (fuselage body width between 3700 mm and 6550 mm, maximum hoisting capacity 33 TM).
- Recovering flatbed truck for ACFT with disabled front and main taxiing gear up to 10 TM.
- Recovering flatbed truck for ACFT with disabled front and main taxiing gear up to 30 TM.
- Towing bar for recovering flatbed truck up to 10 TM.
- Towing bar for recovering flatbed truck up to 30 TM.
- Soft ground reinforcement mats with a capacity of 120 TM per m<sup>2</sup>.
- Crane up to 300 TM external to the AD.
- Hydraulic maintenance crane with capacity 90 tonnes available at the airport.

MIL: Grúa.

MIL: Crane.

**Observaciones:** Datos de contacto local para operación de traslado de aeronaves inutilizadas:

Oficina CECO (Centro de Coordinación del aeropuerto):  
TEL.: +34-928 579 093 / 97 / 98  
FAX: +34-928 579 313  
E-mail: lpaopsita@aena.es

**Remarks:** Local contact details for disabled aircraft removal operation:

Office CECO (Airport coordination centre):  
TEL.: +34-928 579 093 / 97 / 98  
FAX: +34-928 579 313  
E-mail: lpaopsita@aena.es

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

**Tipos de equipamiento de limpieza:** No aplica.

**Types of clearing equipment:** Not applicable.

**Prioridades de limpieza:** No aplica.

**Clearance priorities:** Not applicable.

**Material usado para el tratamiento de la superficie del área de movimiento:** No aplica.

**Use of material for movement area surface treatment:** Not applicable.

**Pistas de invierno especialmente preparadas:** No aplica.

**Specially prepared winter runways:** Not applicable.

**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.

**Remarks:** Runway surface condition assessment and reporting in accordance with the Global Reporting Format (GRF) methodology described in AD 1.2.2.

Aeródromo en servicio durante todas las estaciones del año.

Aerodrome in service during all seasons of the year.

**8. DETALLES DEL ÁREA DE MOVIMIENTO****MOVEMENT AREA DETAILS**

**Plataforma:** Superficie: Hormigón hidráulico.

**Apron:** Surface: Hydraulic concrete.

Resistencia: PCN 74/R/B/W/T; PCN 87/R/B/W/T; PCN 67/R/C/W/T, PCN 92/R/A/W/T.

Strength: PCN 74/R/B/W/T; PCN 87/R/B/W/T; PCN 67/R/C/W/T, PCN 92/R/A/W/T.

Plataforma norte: PCN 46/R/A/W/T.

North apron: PCN 46/R/A/W/T.

**Calles de rodaje:** Anchura: 23 m.

**Taxiways:** Width: 23 m.

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

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

Resistencia: K: PCN 52/F/A/W/T.

Strength: K: PCN 52/F/A/W/T.

R1R: PCN 72/F/A/W/T, PCN 58/F/A/W/T.

R1R: PCN 72/F/A/W/T, PCN 58/F/A/W/T.

R1L y R2: PCN 72/F/A/W/T.

R1L and R2: PCN 72/F/A/W/T.

R3, R4 y R6: PCN 93/F/A/W/T.

R3, R4 and R6: PCN 93/F/A/W/T.

R7, R9L, R11 y R12: PCN 74/R/B/W/T.

R7, R9L, R11 and R12: PCN 74/R/B/W/T.

R8, R9R: PCN 94/F/A/W/T.

R8, R9R: PCN 94/F/A/W/T.

R10: PCN 67/R/C/W/T, PCN 87/R/B/W/T.

R10: PCN 67/R/C/W/T, PCN 87/R/B/W/T.

R13 a R15: PCN 21/F/A/W/T.

R13 to R15: PCN 21/F/A/W/T.

R17: PCN 47/R/A/W/T.

R17: PCN 47/R/A/W/T.

R18: PCN 76/R/B/W/T.

R18: PCN 76/R/B/W/T.

S1 y S1N: PCN 103/F/A/W/T.

S1 and S1N: PCN 103/F/A/W/T.

S2: PCN 66/F/C/W/T, PCN 103/F/A/W/T.

S2: PCN 66/F/C/W/T, PCN 103/F/A/W/T.

S3: PCN 66/F/C/W/T.

S3: PCN 66/F/C/W/T.

S4 y S7: PCN 50/F/C/W/T.

S4 and S7: PCN 50/F/C/W/T.

S5: PCN 89/F/C/W/T.

S5: PCN 89/F/C/W/T.

S6: PCN 94/F/A/W/T.

S6: PCN 94/F/A/W/T.

S8: PCN 69/F/B/W/T.

S8: PCN 69/F/B/W/T.

**Posiciones de comprobación:** Altimetro: Plataforma: ELEV 24 m/79 ft  
EXC PRKG L11, L12: 28 m/91 ft.  
VOR. No.  
INS: Ver AD 2-GCLP PDC.

**Check locations:** Altimeter: Apron: ELEV 24 m/79 ft  
EXC PRKG L11, L12: 28 m/91 ft.  
VOR: No.  
INS: See AD 2-GCLP PDC.

**Observaciones:** Ninguna.

**Remarks:** None.

**9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUÍA DE RODAJE**

**TAXIING GUIDANCE SYSTEM AND MARKINGS**

**Sistema de guía de rodaje:** Indicadores de posición LGTD, letreros NO ENTRY, letreros de instrucciones obligatorias e información LGTD, puntos de espera de la pista, barras de parada, barras de no intrusión, indicador de dispositivo de frenado, sistema de guía visual de atraque, luces de protección de pista y puestos de estacionamiento.

**Taxiing guidance system:** LGTD position indicators, NO ENTRY boards, LGTD mandatory instructions and information signs, runway holding positions, stop bars, no intrusion bars, docking guidance system, runway guard lights and stands.

**Señalización de RWY:** Área anterior al umbral, designadores, eje, umbral, zona de toma de contacto, faja lateral y punto de visada.

**RWY markings:** Pre-threshold area, designators, centre line, threshold, touchdown zone, side stripe and aiming point.

**Señalización de TWY:** Eje, faja lateral.

**TWY markings:** Centre line, side stripe.

**Observaciones:** Ninguna.

**Remarks:** None.

**10. OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO**

**AERODROME OBSTACLES**

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

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

Ver Ítem 10 y apartado Datos Digitales.

See Item 10 and Digital Data section.

**Observaciones:** Ver AD 2-GCLP AOC.

**Remarks:** See AD 2-GCLP AOC.

**11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO**

**METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED**

**Oficina MET:** CIV: Gran Canaria MET.  
MIL: OMD de la Base Aérea de Gando.

**MET office:** CIV: Gran Canaria MET.  
MIL: OMD of Gando Air Base.

**HR:** CIV: H24.  
MIL: 7.5 HR (0730-1500 LT).

**HR:** CIV: H24.  
MIL: 7.5 HR (0730-1500 LT).

**METAR:** Semihorario.

**METAR:** Half-hourly.

**TAF:** 24 HR.

**TAF:** 24 HR.

**TREND:** Sí.

**TREND:** Yes.

**Información:** Autoservicio meteorológico aeronáutico. En persona y telefónica.

**Briefing:** Aeronautical meteorological self-service: In person and by telephone.

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

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

**Cartas:** Mapas significativos, previstos en altitud (viento y temperatura)

**Charts:** Significant, forecasted at altitude (wind and temperature).

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

**Supplementary equipment:** Cloud, lightnings and radar information image display.

**Dependencia ATS atendida:** TWR, APP, OPV.

**ATS unit served:** TWR, APP, OPV.

**Información adicional:** Las Palmas OMAe (GCGC); H24; TEL: +34-928 430 603.  
Gran Canaria MET: H24; TEL: +34-928 579 917.

**Additional information:** Las Palmas OMAe (GCGC); H24; TEL: +34-928 430 603.  
Gran Canaria MET: H24; TEL: +34-928 579 917.

**Observaciones:** Existe resumen climatológico de aeródromo. Se hacen avisos de aeródromo. Disponible Guía MET de aeródromo.

**Remarks:** Aerodrome climatological summary available. Aerodrome warnings available. Aerodrome MET Guide available.

**12. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA**

**RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS**

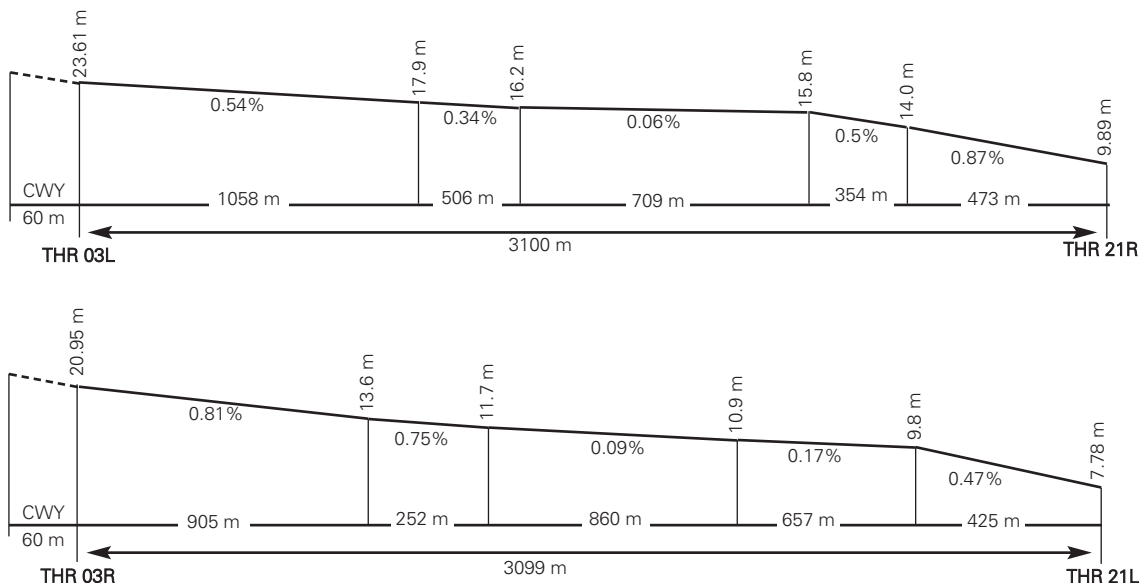
RWY	Orientación Dirección	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m) Strip (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
03L	021.43°GEO 026°MAG	3100 x 45	275507.93N 0152332.44W	THR: 23.6 m / 77 ft TDZ: 23.6 m / 77 ft	No	No	3220 x 300	No	140 x 150	ASPH CONC PCN 102/F/A/W/T SWY: No
21R	201.43°GEO 206°MAG	3100 x 45	275641.69N 0152251.00W	THR: 9.9 m / 32 ft TDZ: INFO NO AVBL	No	60 x 150	3220 x 300	No	140 x 150	ASPH CONC PCN 102/F/A/W/T SWY: No
03R	021.42°GEO 026°MAG	3099 x 45	275505.46N 0152325.27W	THR: 21 m / 69 ft TDZ: No	No	No	3219 x 300	No	140 x 120	ASPH CONC (1) SWY: No
21L	201.43°GEO 206°MAG	3099 x 45	275639.20N 0152243.86W	THR: 8 m / 26 ft TDZ: No	No	60 x 150	3219 x 300	No	140 x 150	ASPH CONC (1) SWY: No

**Observaciones:** (1) Midiendo desde THR 03R:  
- Primeros 300 m PCN 100/R/A/W/T;  
- De 300 m hasta 2800 m PCN 89/F/A/W/T;  
- De 2800 m hasta THR 21L PCN 124/R/B/W/T.

**Remarks:** (1) Measured from THR 03R:  
- First 300 m PCN 100/R/A/W/T;  
- From 300 m up to 2800 m PCN 89/F/A/W/T;  
- From 2800 m up to THR 21L PCN 124/R/B/W/T.

Perfil:

Profile:



NO A ESCALA // NOT TO SCALE

13. DISTANCIAS DECLARADAS

DECLARED DISTANCES

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
03L	3100	3100	3100	3100
21R	3100	3160	3100	3100
→ 03R	3099	3099	3099	3099
→ 21L	3099	3159	3099	3099
21L INT GCLP-02-C-B (1)	2592	2652	2592	-

Observaciones: (1) GCLP-02-C-B. Barrera de cable bidireccional. LOC 508 m FM THR 21L. Ver casilla 23.

Remarks: (1) GCLP-02-C-B. Bidirectional cable barrier. LOC: 508 m FM THR 21L. See item 23.

14. ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA

APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

Pista: 03L

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

PAPI (MEHT): 3° (18.40 m / 60 ft). (1)

Umbral: Verdes.

Zona de toma de contacto: No.

Eje pista: 3100 m: 2200 m blancas+600 m blancas y rojas+300 m rojas (LIH).

Distancia entre luces: 15 m.

Borde de pista: 3100 m blancas (LIH).

Distancia entre luces: 50 m.

Extremo de pista: Rojas.

Zona de parada: No.

Observaciones: Luces indicadoras de calle de salida rápida (S2, S3).

(1) PAPI no apto para su utilización por aeronaves tipo B743, B744, B748 y A124

Runway: 03L

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

PAPI (MEHT): 3° (18.40 m / 60 ft). (1)

Threshold: Green.

Touchdown zone: No.

Runway centre line: 3100 m: 2200 m white+600 m white and red+300 m red (LIH).

Distance between lights: 15 m.

Runway edge: 3100 m white (LIH).

Distance between lights: 50 m.

Runway end: Red.

Stopway: No.

Remarks: Rapid exit taxiway indicator lights (S2, S3).

(1) PAPI not suitable for use by aircraft type B743, B744, B748 and A124.

Pista: 21R

Aproximación: PALS CAT I reducido 300 m. Luces de identificación de umbral.

PAPI (MEHT): 3° (24.61 m / 81 ft).

Umbral: Verdes.

Zona de toma de contacto: No.

Eje pista: 3100 m: 2200 m blancas+600 m blancas y rojas+300 m rojas (LIH).

Distancia entre luces: 15 m.

Borde de pista: 3100 m blancas (LIH).

Distancia entre luces: 50 m.

Extremo de pista: Rojas.

Zona de parada: No.

Observaciones: Luces indicadoras de calle de salida rápida (S1).

Runway: 21R

Approach: PALS CAT I reduced 300 m. Threshold identification lights.

PAPI (MEHT): 3° (24.61 m / 81 ft).

Threshold: Green.

Touchdown zone: No.

Runway centre line: 3100 m: 2200 m white+600 m white and red+300 m red (LIH).

Distance between lights: 15 m.

Runway edge: 3100 m white (LIH).

Distance between lights: 50 m.

Runway end: Red.

Stopway: No.

Remarks: Rapid exit taxiway indicator lights (S1).

**Pista:** 03R

**Aproximación:** Precisión CAT I, 900 m (LIH). Luces de identificación de umbral.  
**PAPI (MEHT):** 3° (20.45 m / 67 ft).  
**Umbral:** Verdes.  
**Zona de toma de contacto:** No.  
**Eje pista:** 3100 m: 2200 m blancas+600 m blancas y rojas+300 m rojas (LIH).

Distancia entre luces: 15 m.

**Borde de pista:** 3100 m: 2500 m blancas+600 m amarillas (LIH).  
 Distancia entre luces: 50 m.

**Extremo de pista:** Rojas.

**Zona de parada:** No.

**Observaciones:** Luces indicadoras de calle de salida rápida (S6).

**Pista:** 21L

**Aproximación:** Sencillo, 210 m (LIH). Luces de identificación de umbral.  
**PAPI (MEHT):** 3° (21.43 m / 70 ft).  
**Umbral:** Verdes.  
**Zona de toma de contacto:** No.  
**Eje pista:** 3100 m: 2200 m blancas+600 m blancas y rojas+300 m rojas (LIH).

Distancia entre luces: 15 m.

**Borde de pista:** 3100 m: 2500 m blancas+600 m amarillas (LIH).  
 Distancia entre luces: 50 m.

**Extremo de pista:** Rojas.

**Zona de parada:** No.

**Observaciones:** Luces indicadoras de calle de salida rápida (S5).

**Runway:** 03R

**Approach:** Precision CAT I, 900 m (LIH). Threshold identification lights.  
**PAPI (MEHT):** 3° (20.45 m / 67 ft).  
**Threshold:** Green.  
**Touchdown zone:** No.  
**Runway centre line:** 3100 m: 2200 m white+600 m white and red+300 m red (LIH).

Distance between lights: 15 m.

**Runway edge:** 3100 m: 2500 m white+600 m yellow (LIH).  
 Distance between lights: 50 m.

**Runway end:** Red.

**Stopway:** No.

**Remarks:** Rapid exit taxiway indicator lights (S6).

**Runway:** 21L

**Approach:** Simple, 210 m (LIH). Threshold identification lights.  
**PAPI (MEHT):** 3° (21.43 m / 70 ft).  
**Threshold:** Green.  
**Touchdown zone:** No.  
**Runway centre line:** 3100 m: 2200 m white+600 m white and red+300 m red (LIH).

Distance between lights: 15 m.

**Runway edge:** 3100 m: 2500 m white+600 m yellow (LIH).  
 Distance between lights: 50 m.

**Runway end:** Red.

**Stopway:** No.

**Remarks:** Rapid exit taxiway indicator lights (S5).

**15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA**

**OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY**

**ABN/IBN:** No.

**ABN/IBN:** No.

**WDI:** 1 cerca de THR 03L, 1 cerca de THR 21R, 1 cerca de ARP. LGTD.

**WDI:** 1 near THR 03L, 1 near THR 21R, 1 near ARP. LGTD.

→ **Iluminación de TWY:** Borde, R17 solo en lado oeste. Eje excepto en R13, R14, R16, R18.

**TWY lighting:** Edge, R17 only in the west side. Centre line except in R13, R14, R16, R18.

**Iluminación de plataforma:** Postes proyectores.

**Apron lighting:** Floodlighting poles.

**Fuente secundaria de energía:** Sistema de ayudas visuales: sistema de alimentación ininterrumpida. Edificio terminal e iluminación de plataforma: grupos electrógenos de emergencia con tiempo de conmutación de 20 segundos.

**Secondary power supply:** Visual aid systems: uninterruptible power supply. Terminal building and apron lights: emergency stand-by equipment with a switch-over time of 20 seconds.

**Observaciones:** Ninguna.

**Remarks:** None.

**16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS**

**HELICOPTER LANDING AREA**

**Situación:**

- Ondulación geoide: ver apartado 2.
- FATO: RWY 03L/21R.  
 Coordenadas THR 03L y THR 21R, ver apartado 12.  
 Intersección de RWY 03L con TWY S1: en proximidades de ARP.  
 Intersección de RWY 21R con TWY S2: en proximidades de ARP.
- Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 03L/21R.  
 Coordenadas ARP, ver apartado 2.
- Rodaje Aéreo: TLOF coincide con los PRKG LH01, LH02, LH03 y LH04.

**Position:**

- Geoid undulation: see item 2.
- FATO: RWY 03L/21R.  
 Coordinates THR 03L and THR 21R, see item 12.  
 Intersection between RWY 03L and TWY S1: in the vicinity of ARP.  
 Intersection between RWY 21R and TWY S2: in the vicinity of ARP.
- Ground taxiing: TLOF coincides with RWY 03L/21R.  
 ARP coordinates, see item 2.
- Air taxiing: TLOF coincides with PRKG LH01, LH02, LH03 and LH04.

**Elevación:**

- FATO: RWY 03L/21R. Elevación THR 03L y THR 21R, ver apartado 12.
- Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 03L/21R.  
 Elevación de ARP, ver apartado 2.
- Rodaje Aéreo: TLOF coincide con los PRKG LH01, LH02, LH03 y LH04.  
 Elevación de los PRKG LH01, LH02, LH03 y LH04, ver apartado 8.

**Elevation:**

- FATO: RWY 03L/21R. Elevation THR 03L and THR 21R, see item 12.
- Ground taxiing: TLOF coincides with RWY 03L/21R.  
 ARP elevation, see item 2.
- Air taxiing: TLOF coincides with PRKG LH01, LH02, LH03 and LH04.  
 PRKG LH01, LH02, LH03 and LH04 elevation, see item 8.

**Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización:**

- FATO: RWY 03L/21R. Características físicas de RWY 03L/21R, ver apartado 12.
- Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 03L/21R, ver apartado 12.
- Rodaje Aéreo: TLOF coincide con los PRKG LH01, LH02, LH03 y LH04.
- PRKG LH01, LH02, LH03 y LH04: Hormigón hidráulico PCN 87/R/B/W/T.
- Señalización: LH01, LH02 y LH03. INFO NO AVBL.
- Señalización: LH04. Faja circular interior de 50 cm de ancho y diámetro interior de 7 m y faja circular exterior de 10 cm de ancho y diámetro interior de 23 m.

**Dimensions, surface, maximum weight, marking:**

- FATO: RWY 03L/21R. RWY 03L/21R physical characteristics, see item 12.
- Ground taxiing: TLOF coincides with RWY 03L/21R, see item 12.
- Air taxiing: TLOF coincides with PRKG LH01, LH02, LH03 and LH04.
- PRKG LH01, LH02, LH03 and LH04: Hydraulic concrete PCN 87/R/B/W/T.
- Marking: LH01, LH02 and LH03. INFO NO AVBL.
- Marking: LH04. Circular inner strip 50 cm wide and inner diameter of 7 m and circular outer strip 10 cm wide and inner diameter of 23 m.

**Orientación:** INFO NO AVBL.

**Direction:** INFO NO AVBL.

**Distancias declaradas:** TODAH, RTODAH y LDAH: ver apartado 20 para distancias declaradas desde las intersecciones de RWY 03L/21R con TWY S1 y S2; ver 13 para TODA y LDA de RWY 03L/21R, coincidentes con TODAH y LDAH.

**Declared distances:** TODAH, RTODAH and LDAH: see item 20 for declared distances of RWY 03L/21R intersections with TWY S1 and S2; see item 13 for TODA and LDA of RWY 03L/21R, matching TODAH and LDAH.

**Iluminación:** Ver apartado 14 para iluminación de RWY 03L/21R y apartado 15 para iluminación de plataforma.

**Lighting:** See item 14 for RWY 03L/21R lighting and item 15 for apron lighting.

**Observaciones:** Rodaje aéreo: Dimensiones máximas de helicópteros permitidos.  
 Ver AD 2-GCLP PDC 1. Iluminación de plataforma.

**Remarks:** Air taxiing: Maximum dimensions of helicopters allowed.

See AD 2-GCLP PDC 1. Apron lighting.

**Situación:** TWY R15.  
**Elevación:** INFO NO AVBL.  
**Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización:**  
Anchura: 23 m, Hormigón, asfáltico.  
PCN 21/F/A/W/T, eje y borde.  
**Orientación:** 021.42° GEO (026° MAG).  
**Distancias declaradas:** INFO NO AVBL.  
**Iluminación:** Eje y borde.  
**Observaciones:** Uso exclusivo de helicópteros militares y en condiciones VMC.

**Position:** TWY R15.  
**Elevation:** INFO NO AVBL.  
**Dimensions, surface, maximum weight, marking:**  
Width: 23 m, Asphaltic, concrete.  
PCN 21/F/A/W/T, centre line and edge.  
**Direction:** 021.42° GEO (026° MAG).  
**Declared distances:** INFO NO AVBL.  
**Lighting:** Edge and centre line.  
**Remarks:** Exclusively for military helicopters under VMC.

**Situación:** TWY R18.  
**Elevación:** INFO NO AVBL.  
**Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización:**  
Anchura: 23 m, Hormigón, hidráulico.  
PCN 76/R/B/W/T, eje y borde.  
**Orientación:** 201.43° GEO (206° MAG).  
**Distancias declaradas:** INFO NO AVBL.  
**Iluminación:** Eje y borde.  
**Observaciones:** Uso exclusivo de helicópteros militares y en condiciones VMC.

**Position:** TWY R18.  
**Elevation:** INFO NO AVBL.  
**Dimensions, surface, maximum weight, marking:**  
Width: 23 m, Hydraulic concrete  
PCN 76/R/B/W/T, centre line and edge.  
**Direction:** 201.43° GEO (206° MAG).  
**Declared distances:** INFO NO AVBL.  
**Lighting:** Edge and centre line.  
**Remarks:** Exclusively for military helicopters under VMC.

**Situación:** PUERTA K.  
**Elevación:** INFO NO AVBL.  
**Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización:**  
INFO NO AVBL EXC PCN 52/F/A/W/T.  
**Orientación:** 021.42° GEO (026° MAG) y 201.43° GEO (206° MAG).  
**Distancias declaradas:** INFO NO AVBL.  
**Iluminación:** Borde.  
**Observaciones:** Zona de despegue y aterrizaje para helicópteros sin señalización.  
Uso exclusivo de helicópteros militares y en condiciones VMC.

**Position:** GATE K.  
**Elevation:** INFO NO AVBL.  
**Dimensions, surface, maximum weight, marking:**  
INFO NO AVBL EXC PCN 52/F/A/W/T.  
**Direction:** 021.42° GEO (026° MAG) and 201.43° GEO (206° MAG).  
**Declared distances:** INFO NO AVBL.  
**Lighting:** Edge.  
**Remarks:** Helicopter take-off and landing area without marking.  
Exclusively for military helicopters under VMC.

17. ESPACIO AÉREO ATS

ATS AIRSPACE

Denominación y límites laterales Designation and lateral limits	Límites verticales Vertical limits	Clase de espacio aéreo Airspace class	Unidad responsable Idioma Unit Language	Altitud de transición Transition altitude
CTR GRAN CANARIA Círculo de 15 NM de radio centrado en ARP. Circle radius 15 NM centred on ARP.	1000 ft AGL-1650 ft AMSL (1) SFC	D	GRAN CANARIA APP ES/EN	1850 m / 6000 ft
ATZ GRAN CANARIA Círculo de 8 km de radio centrado en ARP. (2) Circle radius 8 km centred on ARP. (2)	3000 ft HGT (3) SFC	D	GRAN CANARIA TWR ES/EN	
<b>Observaciones:</b> (1) Lo que resulte mayor. (2) O la visibilidad horizontal, lo que resulte inferior. (3) O hasta la elevación del techo de nubes, lo que resulte más bajo.				<b>Remarks:</b> (1) Whichever is higher. (2) Or the ground visibility, whichever is lower. (3) Or up to the cloud ceiling, whichever is lower.

18. INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN ATS

ATS COMMUNICATION FACILITIES

Servicio Service	Distintivo llamada Call sign	FREQ	HR	Observaciones Remarks
APP	Gran Canaria APP	121.300 MHz 124.300 MHz 124.700 MHz 363.550 MHz	H24 H24 H24 H24	MIL
TWR	Gran Canaria TWR	118.300 MHz 121.700 MHz 125.000 MHz 127.175 MHz 121.500 MHz 243.000 MHz 257.800 MHz	H24 H24 (1) (2) H24 H24 H24 H24	GMC Autorizaciones // Clearance BACK UP EMERG EMERG MIL
ATIS	Gran Canaria Information	118.600 MHz	H24	(1) O según ATC o ATIS // Or according to ATC or ATIS. (2) HR según ATC o ATIS // HR according to ATC or ATIS.
D-ATIS	Gran Canaria Information	NIL	H24	Suministro de información ATIS mediante enlace de datos // 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)	GDV	112.900 MHz	H24	280437.5N 0152544.4W		R-191 U/S FM 120 NM BLW FL280. R-210/265: NO AVBL FM 8 NM BLW 8500 ft AMSL. R-218: - AVBL FM 25.5 NM a // at FL105; - U/S FM 60 NM a // at FL280. R-236: - Errores de marcación de más de // Bearing errors higher than ± 4° BTN 8 & 10 NM a // at FL110; - U/S FM 18 NM. R-356: Mala // Poor COV FM 100 NM ascendiendo a // climbing to FL280.
DME	GDV	CH 76X	H24	280437.6N 0152542.8W	240 m	R-191 U/S FM 120 NM BLW FL280. R-210/265: NO AVBL FM 8 NM BLW 8500 ft AMSL. R-218: - AVBL FM 23 NM a // at FL105; - U/S FM 60 NM a // at FL280. R-236: U/S FM 18 NM. R-356: - Mala // Poor COV FM 100 NM ascendiendo a // climbing to FL280; - Errores de pérdida de señal // loss of signal errors FM 160 NM a // at FL280.
DVOR (4° W)	LPC	115.000 MHz	H24	274942.7N 0152556.1W		
DME	LPC	CH 97X	H24	274943.2N 0152555.9W	60 m	
LOC 21R (4° W)	RLP	110.700 MHz	H24	275457.4N 0152337.1W		206° MAG / 347 m FM THR 03L; COV 25 NM
ILS CAT I						
GP 21R		330.200 MHz	H24	275632.1N 0152250.7W		3°; RDH 16.45m; a // at 272 m FM THR 21R & 116 m FM RCL a la izquierda en el sentido de APCH // To the left in direction APCH. Pueden no recibirse indicaciones de FLY-UP a fondo de escala BLW GP FM 2° a la izquierda del RCL // FLY-UP indications may not be received at full scale BLW GP FM 2° to the left side of RCL.
ILS/DME 21R	RLP	CH 44X	H24	275632.1N 0152250.7W	15 m	REF DME THR 21R
LOC 03L (4° W)	ILP	109.900 MHz	H24	275648.8N 0152247.8W		026° MAG / 234 m FM THR 21R; COV 25 NM No // Not AVBL BTN -35°/+35° de // from RCL, FM 15.4 NM DME BLW 5400 ft AMSL. No // Not AVBL BTN -10°/+10° de // from RCL, FM 23.4 NM DME BLW 4000 ft AMSL.
ILS CAT I						
GP 03L		333.800 MHz	H24	275518.5N 0152323.6W		3°; RDH 16.02 m; a // at 392 m FM THR 03L & 107 m FM RCL a la derecha en el sentido de APCH // To the right in direction APCH. A 10 NM pueden no recibirse indicaciones de FLY-UP a fondo de escala a 1600 ft FM 7° a la izquierda del RCL // At 10 NM FLY-UP indications may not be received at full scale at 1600 ft FM 7° to the left side of RCL.
ILS/DME 03L	ILP	CH 36X	H24	275518.5N 0152323.6W	27 m	REF DME THR 03L
L (4° W)	VR	365.000 kHz	H24	275124.6N 0152511.6W		206° MAG // 7388 m FM THR 03L. U/S BTN 280°/330°.
TACAN (4°W)	TGN	CH 103X	H24	275524.3N 0152322.2W		

**20. REGLAMENTACIÓN LOCAL LOCAL REGULATIONS**

AD cerrado para aeronaves sin radiocomunicación en ambos sentidos.  
 No se permiten despegues o aterrizajes de aeronaves remolcando carteles publicitarios u otros objetos.  
 Teléfonos de contacto con TWR a utilizar en caso de fallo de comunicaciones:  
 TEL: +34-928 577 143 / +34-928 577 204.

**PISTAS PREFERENTES**

La configuración Norte será preferente. Salvo autorización ATC, se operará en base a la siguiente asignación:  
 1.- Configuración Norte:  
 Llegadas: RWY 03L  
 Salidas: RWY 03R

AD closed to aircraft without two-way radiocommunication.  
 Take-off or landing of any aircraft towing advertising posters or other objects are not allowed.  
 TWR contact phone numbers to be used in case of communications failure:  
 TEL: +34-928 577 143 / +34-928 577 204.

**PREFERENTIAL RUNWAYS**

North configuration shall be preferential. Other than with ATC clearance, operations shall be carried out on the basis of the following allocation:  
 1.- North configuration:  
 Arrivals: RWY 03L  
 Departures: RWY 03R



2.- Configuración Sur:  
Llegadas: RWY 21R  
Salidas: RWY 21L

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

Los pilotos que soliciten el uso de una pista distinta a la correspondiente según la asignación descrita, deberán asumir las posibles demoras.

#### TIEMPO MÍNIMO DE OCUPACIÓN DE PISTA

##### LLEGADAS

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

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

Llegadas por RWY 03R

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

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

##### SALIDAS

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

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

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

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

Salidas por RWY 21L

En caso de que un tráfico que vaya a despegar por RWY 21L requiera rodar hasta sobrepasar el cable de frenado fijo de dicha pista (GCLP-02-C-B), lo hará saber a ATC lo antes posible y, en cualquier caso, antes de entrar en pista.

La posición del cable de frenado fijo de RWY 21L (GCLP-02-C-B) y la distancia declarada para la operación desde dicho punto vienen recogidas en las casillas 23 y 13 respectivamente.

#### PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE

##### 1. PUESTA EN MARCHA

- A.- Las aeronaves deben estar completamente listas para puesta en marcha antes de llamar a la frecuencia correspondiente: CLR (125.000 MHz), GMC (121.700 MHz) o LCL/TWR (118.300 MHz). Se informará vía ATIS, tanto cuando la frecuencia de CLR esté operativa como cuando se hayan unificado frecuencias en (TWR).
- B.- Las aeronaves deberán estar listas para puesta en marcha no más tarde de su hora estimada de fuera de calzos (EOBT).
- C.- Al solicitar la puesta en marcha, los pilotos notificarán al ATC el indicativo completo, tipo de aeronave y serie, el puesto de estacionamiento que ocupan y el mensaje ATIS recibido.
- D.- En caso de aeronaves con envergadura igual o superior a 52 m, el piloto notificará a ATC que se trata de una aeronave de letra de clave E/F, según corresponda.
- E.- Todo piloto u operador de aeronaves que considere que su carrera de despegue en pista pudiera ser inferior a 300 m, deberá notificarlo a ATC lo antes posible y en cualquier caso antes de acceder a la pista en servicio.
- F.- El permiso de puesta en marcha será expedido por ATC tan pronto se solicite, a menos que se prevean demoras superiores a 15 minutos, en cuyo caso ATC indicará la hora en la que podrá efectuarse la puesta en marcha.

2.- South configuration:  
Arrivals: RWY 21R  
Departures: RWY 21L

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

Pilots asking for the use of a runway different from the one assigned, shall be responsible for the possible delays.

#### MINIMUM RUNWAY OCCUPANCY TIME

##### ARRIVAL

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

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

Arrivals to RWY 03R

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

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

##### DEPARTURES

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

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

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

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

Departures from RWY 21L

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

The position of the fixed braking cable on RWY 21L (GCLP-02-C-B) and the declared distance for operation from that point are stated in items 23 and 13, respectively.

#### STANDARD TAXIING PROCEDURES

##### 1. START-UP

- A.- Aircraft must be ready to start-up before calling on the appropriate frequency: CLR (125.000 MHz), GMC (121.700 MHz) or LCL/TWR (118.300 MHz). When CLR frequency is in service or frequencies are unified into TWR it shall be reported by ATIS.
- B.- Aircraft should be ready for start-up no later than their estimated off-block time (EOBT).
- C.- On requesting start-up clearance, pilots shall report to ATC the complete call sign, aircraft type and series, stand occupied and the ATIS message received.
- D.- In case of aircraft with 52 m or longer wingspan, pilot shall report it is a code letter aircraft E/F as appropriate.
- E.- Pilots or aircraft operators who consider that their take-off run may be less than 300 m should notify ATC as soon as possible and should do so in any case before accessing the runway in service.
- F.- Start-up clearance shall be issued as soon as requested, unless delays are expected to exceed 15 minutes, in which case ATC shall provide the appropriate engine start-up time.

G.- Generalmente, cuando se expida el permiso de puesta en marcha u hora en la que podrá efectuarse, GRAN CANARIA TWR expedirá la autorización ATC.

H.- En la maniobra de puesta en marcha y retroceso simultáneo con APU autónoma, las aeronaves mantendrán potencia a ralentí hasta estar posicionadas en la calle de rodaje en plataforma.

I.- Para realización de la maniobra de puesta en marcha con GPU en las posiciones con pasarela se requerirá permiso previo de CECO. Las aeronaves se asegurarán de que la pasarela está desconectada. A menos que desde TWR se autorice lo contrario, pondrán en marcha el motor ubicado al lado contrario de la pasarela, harán la maniobra de retroceso manteniendo potencia a ralentí, y una vez posicionadas en la calle de rodaje en plataforma podrán incrementar la potencia lo estrictamente necesario para poner en marcha el resto de motores.

#### 1.1. INTERCAMBIO DE DATOS CON NMOC – ADVANCED ATC TWR

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

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

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

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

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

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

## 2. MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

Evitar colisiones con otras aeronaves y obstáculos es responsabilidad de:

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

A.- A excepción de los vehículos de salvamento y extinción de incendios en el desarrollo de sus misiones específicas, todos los movimientos en superficie de aeronaves, aeronaves remolcadas, personas y vehículos en el área de maniobras están sujetas a autorización previa de ATC.

B.- GMC es responsable de:

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

C.- Uso de barras de parada:

El aeropuerto de Gran Canaria dispone de barras de parada en las calles de acceso a pista R1R; R1L; R13; R9L; R9R; R18, así como en las salidas rápidas S4 y S7 en sentido 03L/21R hacia 03R/21L, de apagado manual y encendido automático.

El uso de barras de parada va asociado a:

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

### 2.1 Maniobras de retroceso y rodaje

A.- Las aeronaves deberán estar listas para retroceso remolcado o rodaje dentro de los 5 minutos siguientes a la hora aprobada de puesta en marcha; en caso contrario el piloto lo notificará a ATC.

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

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

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

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

### 2.2 Maniobras de retroceso con motor (powerback)

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

G.- Usually, once engine start-up clearance or expected time has been provided, GRAN CANARIA TWR will issue the corresponding ATC clearance.

H.- In the start-up engines and simultaneous push-back with autonomous APU manoeuvre, aircraft shall maintain the idle regime until being lined-up with the apron taxiway.

I.- In the start-up engine manoeuvre with GPU at stands with boarding bridges, prior CECO approval is required. Aircraft shall ensure the boarding bridge is disconnected. Unless otherwise authorized by TWR, they shall start-up the engine located on the opposite side of the boarding bridge, shall accomplish the push-back manoeuvre maintaining the idle regime, and once lined-up with the apron taxiway, they will may increase the power to start-up the rest of engines.

#### 1.1. EXCHANGE OF DATA WITH NMOC – ADVANCED ATC TWR

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

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

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

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

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

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

## 2. GROUND MOVEMENT

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

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

A.- Except for rescue and fire fighting vehicles on the accomplishment of their specific missions, all surface movements of aircraft, towed aircraft, personnel and vehicles on the manoeuvring area are subject to ATC clearance.

B.- GMC is responsible for:

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

C.- Use of stop bars:

The airport of Gran Canaria has stop bars on the access-to-runway taxiways R1R; R1L; R13; R9L; R9R; R18, as well as on the rapid exit taxiways S4 and S7 in the direction 03L/21R towards 03R/21L, of manual switch-off and automatic switch-on.

The use of stop bars is associated to:

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

### 2.1 Push-back manoeuvring and taxiing

A.- Aircraft must be ready for towed push-back or taxiing within the next 5 minutes to the approved start-up time, pilots shall contact ATC if otherwise.

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

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

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

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

### 2.2. Powerback operations

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

Este tipo de operación sólo está permitida para:

- Turbohélices de dimensiones menores o iguales al AT72.
- Para turboprop de dimensiones mayores al AT72 el representante de la compañía deberá consultar previamente la viabilidad de esta operación, con antelación suficiente, a la dirección de correo electrónico: lpaopestructura@aena.es

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

2.3. Maniobra de push and hold

Cuando una aeronave esté completamente lista para operar (puesta en marcha) y se haya adelantado al SLOT asignado, el piloto podrá pedir un "Push and Hold" a ATC. Si procede, un equipo para el retroceso le sacará del PRKG T (Tango), y una vez en la calle de rodaje, el señalero le guiará hasta un puesto de estacionamiento remoto con salida autónoma, con el fin de que si a la compañía le conceden una mejora de su SLOT (REA), pueda salir del puesto de estacionamiento y de esta manera acortar el tiempo de llegada a la cabecera. Cuando la aeronave solicite "Push and Hold", el CECO, siempre que exista disponibilidad, asignará un puesto de estacionamiento intermedio en posición remota previa a su salida final. Los puestos de estacionamiento remotos posibles para la realización de esta maniobra son:

Con RWY 03L/R en servicio: Del P36 al P56.

Con RWY 21L/R en servicio: Del P00 al P24.

2.4. Maniobra de acceso a puestos de estacionamiento

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

3. CARACTERISTICAS DE LOS PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

Ver AD 2-GCLP PDC.

4. RESTRICCIONES A PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

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

5. LIMITACIONES DE RODAJE

- Pista en uso 03
- Incompatibilidades de TWY R1L con TWY R2 y R1R:

Letra de clave de aeronave esperando en en TWY R1L Aircraft code letter holding at TWY R1L	MAX ACFT que puede rodar de TWY R2 a TWY R1R MAX ACFT allowed to taxi from TWY R2 to TWY R1R
A (LJ55; C421) (MAX envergadura // wingspan 14.57 m)	TODAS // ALL (MAX envergadura // wingspan 64.40 m)
B (CRJ2; E145; SW4) (MAX envergadura // wingspan 23.72 m)	TODAS // ALL (MAX envergadura // wingspan 64.40 m)
C (B738; A321; AT72) (MAX envergadura // wingspan 35.80 m)	TODAS // ALL (MAX envergadura // wingspan 64.40 m)
D (B753; B763; C130) (MAX envergadura // wingspan 51.90 m)	B738 / A321 (MAX envergadura // wingspan 35.80 m)
E (1) (A330; A340; B744) (MAX envergadura // wingspan 64.40 m)	B738 / A321 (MAX envergadura // wingspan 35.80 m)

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

- Para evitar este tipo de incompatibilidades, las aeronaves de letra de clave D o E (B752 o mayor) serán preferentemente autorizadas al punto de espera "ROMEO 1 ROMEO" de RWY 03. Precaución al acceder a R1R con aeronaves en R1L.
- Punto de espera en TWY S4: si hay una aeronave en TWY S4 esperando cerca de RWY 03R/21L, ATC considerará ocupada la RWY 03L/21R.
- Punto de espera en TWY S6: si hay una aeronave en TWY S6 esperando cerca de RWY 03L/21R, ATC considerará ocupada la RWY 03R/21L.

This type of operation is only allowed for:

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

lpaopestructura@aena.es

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

2.3. Push and hold manoeuvring

When an aircraft is completely ready to operate (start-up) before the allocated slot, the pilot may request a "Push and Hold" to ATC. If appropriate, equipment for push-back will tow the aircraft out of PRKG T (Tango), and once in the taxiway, marshaller will guide it to a remote parking position with autonomous exit, so that if the company is granted an improved SLOT (REA), it may exit the stand and in this way shorten the time to get to the threshold. When the aircraft requests "Push and Hold", the CECO, subject to availability, will assign an intermediate stand in a remote position prior to its final exit. Possible remote stand to perform this manoeuvre are:

With RWY 03L/R in service: From P36 to P56.

With RWY 21L/R in service: From P00 to P24.

2.4. Access to stands manoeuvring

Access to stands from taxiways may require oversteer manoeuvres.

3. AIRCRAFT STANDS CHARACTERISTICS

See AD 2-GCLP PDC.

4. RESTRICTIONS TO STANDS

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

5. TAXIING RESTRICTIONS

- Runway in use 03
- Incompatibilities of TWY R1L with TWY R2 and R1R:

- In order to prevent these incompatibilities, code letter D or E aircraft (B752 or bigger) shall usually be cleared to RWY 03 holding position at "ROMEO 1 ROMEO". Caution when accessing R1R with aircraft in R1L.
- Holding position on TWY S4: if there is an aircraft at TWY S4 holding short of RWY 03R/21L, ATC shall consider RWY 03L/21R occupied.
- Holding position on TWY S6: if there is an aircraft at TWY S6 holding short of RWY 03L/21R, ATC shall consider RWY 03R/21L occupied.

- Pista en uso 21
- Incompatibilidades de TWY R9R con TWY R8 y R9L:

- Runway in use 21
- Incompatibilities of TWY R9R with TWY R8 and R9L:

Letra de clave de aeronave esperando en TWY R9R Aircraft code letter holding at TWY R9R	MAX ACFT que puede rodar de TWY R8 a TWY R9L MAX ACFT taxiing from TWY R8 to TWY R9L
A (LJ55; C421) (MAX envergadura // wingspan 14.57 m)	TODAS // ALL (MAX envergadura // wingspan 64.40 m)
B (CRJ2; E145; SW4) (MAX envergadura // wingspan 23.72 m)	TODAS // ALL (MAX envergadura // wingspan 64.40 m)
C (B738; A321; AT72) (MAX envergadura // wingspan 35.80 m)	B764 (MAX envergadura // wingspan 51.90 m)
D (B753; B763; C130) (MAX envergadura // wingspan 51.90 m)	B738 / A321 (MAX envergadura // wingspan 35.80 m)
E (1) (A330; A340; B744) (MAX envergadura // wingspan 64.40 m)	LJ55 / C421 (MAX envergadura // wingspan 14.57 m)

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

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

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

6. RUTAS DE RODAJE NORMALIZADAS

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

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

6.1. CONFIGURACIÓN NORTE RWY 03

Llegadas:

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

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

6. STANDARD TAXIING ROUTES

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

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

6.1. NORTH CONFIGURATION RWY 03

Arrivals:

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

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

LLEGADAS // ARRIVALS RWY 03L		
A // to	De // From	
	S3/R8	S2
P00-P26	R7	R7
P28-P52	R7-R4	R6-R4
P54-P66, L2, L4, L6, L8	R7-R3	R6-R3
L1, L3, L5, L7, L9-L12	R7, Puerta // Gate F, R11-R10	Puerta // Gate F, R11-R10
T01-T11 M01-M04 N01, N11, N12, N02, N03	Puerta // Gate G, R12	R7, Puerta // Gate G, R12
T12-T21	R7, Puerta // Gate F, R11	Puerta // Gate F, R11
T21B-T23	R7, Puerta // Gate F, R11-R10	Puerta // Gate F, R11-R10

Salidas:

Departures:

SALIDAS CONFIGURACIÓN NORTE (RWY 03L o 03R) DEPARTURES NORTH CONFIGURATION (RWY 03L or 03R)	
De // From	A // to
	R1R / R1L
N01, N11, N12, N02, N03 M01-M04 T01-T12/T12A T15-T23 P00-P26 P28-P52	R12-R11, Puerta // Gate E, R3-R2
T13-T14	R11, Puerta // Gate F*, R6-R2
P54-P66 L1, L3, L5, L7, L9-L12	R10, Puerta // Gate J, R2
L2, L4, L6, L8	R3-R2

\* Precaución: No entrar en TWY S2 al ser instruido a rodar por Puerta F // Caution: Do not enter TWY S2 when instructed to taxi via Gate F.

6.2. CONFIGURACIÓN SUR RWY 21

6.2. SOUTH CONFIGURATION RWY 21

Llegadas:

Arrivals:

LLEGADAS // ARRIVALS RWY 21R			
A // to	De // from		
	R2	S1	S1N
P00-P26	R3-R7	R4, Puerta // Gate E, R11, Puerta // Gate F, R7	R6-R7
P28-P40	R3-R6	R4, Puerta // Gate E, R11, Puerta // Gate F, R6	R6
P42-P44	R3-R4	R4, Puerta // Gate E, R11, Puerta // Gate F, R6-R4	R6, Puerta // Gate F, R11, Puerta // Gate E, R4
P46-P52	R3-R4	R4	R6, Puerta // Gate F, R11, Puerta // Gate E, R4
P54-P66	R3	R4-R3	R6, Puerta // Gate F, R11, Puerta // Gate E, R3
L1, L3, L5, L7, L9-L12	Puerta // Gate J, R10	R4, Puerta // Gate E, R10	R6, Puerta // Gate F, R11-R10
L2, L4, L6, L8	R3	R4-R3	R6, Puerta // Gate F, R11, Puerta // Gate E, R3
T01-T12A M01-M04 N01, N11, N12, N02, N03	R3, Puerta // Gate E, R11-R12	R4, Puerta // Gate E, R10-R12	R6, Puerta // Gate F, R12
T13-T21	R3, Puerta // Gate E, R11	R4, Puerta // Gate E, R11	R6, Puerta // Gate F, R11
T21B-T23	R3, Puerta // Gate E, R10	R4, Puerta // Gate E, R10	R6, Puerta // Gate F, R11-R10

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

- Abandonarán pista por el final y esperarán cerca de RWY 03L en el punto de espera en TWY S4 y, tras la autorización expresa de ATC en la frecuencia de LCL/TWR (118.300 MHz) procederán por TWY S4 a cruzar RWY 21R/03L y seguirán por TWY R2 los encaminamientos definidos para RWY 21R.

Salidas:

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

- They shall vacate the runway at the end, hold short of RWY 03L at runway-holding position on TWY S4 and, after express clearance from ATC on the LCL/TWR frequency (118.300 MHz), they shall proceed via TWY S4 to cross RWY 21R/03L and continue via TWY R2 along the routings defined for RWY 21R.

Departures:

SALIDAS CONFIGURACIÓN SUR (RWY 21R o 21L) // DEPARTURES SOUTH CONFIGURATION (RWY 21R or 21L)	
De // From	A // o
	R9R / R9L
N01, N11, N12, N02, N03 M01-M04 T01-T11 P00-HP26	R12, Puerta // Gate G (1), R8
T12-T23 P28-P52, P54-P66 L1, L3, L5, L7, L9-L12	R10-R11, Puerta // Gate F (2), R7-R8
L2, L4, L6, L8	R3-R8

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

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

7. OPERACIÓN DE HELICÓPTEROS

7.1. Helicópteros militares:

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

- Puerta K
- TWY R15
- TWY R18.

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

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

7.2. Helicópteros civiles:

Los helicópteros podrán operar en horario H24.

Los puestos de estacionamiento para este tipo de aeronaves se ubican en la zona suroeste de la plataforma civil.

Se dispone de un puesto de estacionamiento sin maniobra de viraje para helicóptero máximo SIKORSKY S-61N, y dos puestos de estacionamiento sin maniobra de viraje para helicóptero máximo BELL 412 EP y un puesto de estacionamiento con maniobra de viraje para helicóptero máximo BELL 412 EP (ver AD 2-GCLP PDC).

7.2.1. Los helicópteros por lo general serán instruidos a aterrizar o despegar desde la FATO definida en la pista en servicio, preferentemente, en RWY 03L/21R. Se definen los siguientes puntos posibles de despegue/aterrizaje de helicópteros en la pista:

- a) THR (03L en configuración norte o 21R en configuración sur).
- b) Proximidades del ARP.

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

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

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

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

Generalmente, serán de aplicación los siguientes procedimientos:

CONFIGURACIÓN NORTE (RWY 03L):

SALIDAS:

- a) Autorización ATC para TWY R10 - Puerta J - TWY R2 - R1L/R1R y esperar posterior autorización para despegar en sentido RWY 03L, o bien
- b) Autorización ATC para TWY R10 - Puerta E y esperar posterior autorización para rodar por TWY R4-S1 y despegar en sentido RWY 03L INT TWY S1 en proximidades de ARP.

LLEGADAS:

- a) Autorización ATC para aterrizar en RWY 03L, abandonar vía TWY R1R o R1L, posterior TWY R2 y esperar autorización ATC para entrar en plataforma vía Puerta J, siguiendo instrucciones de vehículo "SÍGAME" vía TWY R10 hasta el puesto de estacionamiento, o bien
- b) Autorización ATC para aterrizar en RWY 03L INT TWY S2 en proximidades de ARP, posterior TWY S2 y esperar autorización ATC para entrar en plataforma vía Puerta F, siguiendo instrucciones de vehículo "SÍGAME" vía TWY R11-R10 hasta el puesto de estacionamiento.

CONFIGURACIÓN SUR (RWY 21R):

SALIDAS:

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

LLEGADAS:

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

8. OPERACIÓN DE AERONAVES DE LETRA DE CLAVE F

7. OPERATION OF HELICOPTERS

7.1. Military Helicopters:

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

- Gate K
- TWY R15
- TWY R18.

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

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

7.2. Civil helicopters:

Helicopters can operate in a 24H schedule.

The stands for this type of aircraft are in the south-west zone of the civil apron.

There is one stand without turning manoeuvre for helicopters of a maximum of SIKORSKY S-61N, and two stands without turning manoeuvre for a maximum helicopters type BELL 412 EP and one stands with turning manoeuvre for a maximum helicopter type BELL 412 EP (see AD 2-GCLP PDC).

7.2.1. Helicopters shall generally be instructed to land or take-off from the FATO defined at the runway in service, preferably in RWY 03L/21R. The following possible landing/take-off points for helicopters on the runway are defined below:

- a) THR (03L in north configuration or 21R in south configuration).
- b) Proximities of the ARP.

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

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

Declared distances, considered exclusively for operating helicopters:

The following procedures shall generally be applied:

NORTH CONFIGURATION (RWY 03L):

DEPARTURES:

- a) ATC clearance for TWY R10 - Gate J - TWY R2 - R1L/R1R and wait for following clearance to take-off in RWY 03L direction, or
- b) ATC clearance for TWY R10 - Gate E and wait for following clearance to taxi via TWY R4-S1 and take-off in RWY 03L INT TWY S1 direction, in the vicinity of ARP.

ARRIVALS:

- a) ATC clearance to land at RWY 03L, leave runway via TWY R1R or R1L, following TWY R2 and wait for ATC clearance to enter apron via Gate J, following the instructions of "FOLLOW ME" vehicle, via TWY R10 to the stand, or
- b) ATC clearance to land at RWY 03L INT TWY S2, in the vicinity of ARP, following TWY S2 and wait for ATC clearance to enter apron via Gate F, following the instructions of "FOLLOW ME" vehicle, via TWY R11-R10 to the stand.

SOUTH CONFIGURATION (RWY 21R):

DEPARTURES:

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

ARRIVALS:

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

8. OPERATION OF CODE LETTER F AIRCRAFT

El procedimiento descrito a continuación es válido para la operación esporádica de las siguientes aeronaves de letra de clave F: A124, B748 y A388. La operación de aeronaves de longitud y/o envergadura superior a las antes indicadas (ej.: A225) requerirán un análisis específico previo.

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

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

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

A124 y B748

El puesto de estacionamiento preferente es el T21B, quedando fuera de servicio (libre sin aeronave estacionada) los PRKG LH01, T20, T21, T22 y T23.

Se dispone de otro puesto de estacionamiento con capacidad para aeronaves de envergadura mayor que 65 m, el T20, quedando fuera de servicio los PRKG T19, T21 y T21B.

The procedure described below is valid for occasional operations of the following code letter F aircraft: A124, B748 and A388. The operation of aircraft of a length and/or wingspan greater than the one indicated (e.g. A225) requires specific prior analysis.

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

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

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

A124 and B748

The preferred aircraft stand is T21B, leaving PRKG LH01, T20, T21, T22 and T23 out of service (free without parked aircraft).

Another aircraft stand is available with a capacity for aircraft with a wingspan over 65 m, T20, leaving PRKG T19, T21 and T21B out of service.

A124 – B748			
Pista en uso Runway in use	ARR / DEP	Ruta de rodaje Taxi route	Estacionamiento Parking
03L (preferente // preferred)	ARR	Abandona por final de pista, TWY R9R, R8-R6, Puerta E y TWY R10 // Vacate at end of runway, TWY R9R, R8-R6, Gate E and TWY R10	T21B (preferente // preferred) o // or T20
	DEP	TWY R10, Puerta // Gate E, TWY R4-R1L	
21R (preferente // preferred)	ARR	Abandona por final de pista, TWY R1L, R2-R4, Puerta E y TWY R10 // Vacate at end of runway, TWY R1L, R2-R4, Gate E and TWY R10	
	DEP	TWY R10, Puerta // Gate E, TWY R6-R8 & R9R	
03R	ARR	Abandona por final de pista, TWY S7, R9R, R8-R6, Puerta E y TWY R10 // Vacate at end of runway, TWY S7, R9R, R8-R6, Gate E and TWY R10	
	DEP	TWY R10, Puerta // Gate E, TWY R4-R2, R1L & S4	
21L	ARR	Abandona por final de pista, TWY S4, R1L, R2-R4, Puerta E y TWY R10 // Vacate at end of runway, TWY S4, R1L, R2-R4, Gate E and TWY R10	
	DEP	TWY R10, Puerta // Gate E, TWY R6-R8, R9R & S7	

A388

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

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

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

A388

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

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

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

A388			
Pista en uso Runway in use	ARR / DEP	Ruta de rodaje Taxi route	Estacionamiento Parking
03L (preferente // preferred)	ARR	Abandona por final de pista, TWY R9R, R8 y Puerta G // Vacate at end of runway, TWY R9R, R8 and Gate G	N02
	DEP	Puerta G, TWY R8, R9R, S7, back-track por RWY 03R/21L y TWY S4 // Gate G, TWY R8, R9R, S7, back-track via RWY 03R/21L and TWY S4	
21R (preferente // preferred)	ARR	Abandona por final de pista, TWY S4, back-track por RWY 21L/03R, TWY S6, cruce de RWY 21R/03L, TWY S3 y Puerta G // Vacate at end of runway, TWY S4, back-track via RWY 21L/03R, TWY S6, RWY 21R/03L crossing, TWY S3 and Gate G	
	DEP	Puerta // Gate G, TWY R8 & R9R	
03R	ARR	Abandona por final de pista, TWY S7, R9R, R8 y Puerta G // Vacate at end of runway, TWY S7, R9R, R8 and Gate G	
	DEP	Puerta G, TWY R8, R9R, back-track por RWY 03L/21R y TWY S4 // Gate G, TWY R8, R9R, back-track via RWY 03L/21R and TWY S4	
21L	ARR	Abandona por final de pista, TWY S4, back-track por RWY 21R/03L, TWY S3 y Puerta G // Vacate at end of runway, TWY S4, back-track via RWY 21R/03L, TWY S3 and Gate G	
	DEP	Puerta // Gate G, TWY R8, R9R & S7	

Restricciones Operativas y de Rodaje:

- Cuando una aeronave de letra de clave F opere en el aeropuerto de Gran Canaria, sólo se moverá una aeronave por vez en el área de movimiento.
- En ningún caso una aeronave de letra de clave F abandonará pista por una calle de salida rápida si estuviera aterrizando, únicamente podrá abandonar pista por sus extremos (TWY R1L, S4 o R9R).
- Se recomienda no utilizar las señales del PAPI para evitar indicaciones

Operational and Taxiing Restrictions:

- When a code letter F aircraft operates in the airport of Gran Canaria, only one aircraft at a time shall move in the movement area.
- Under no circumstances, a code letter F aircraft will vacate runway via rapid exit taxiway when landing, it may only vacate the runway via its ends only (TWY R1L, S4 or R9R).
- The use of PAPI signals is not recommended, to prevent incorrect

- incorrectas durante el aterrizaje.
- Durante el rodaje, si la aeronave de letra de clave F es un cuatrimotor, mantendrá los motores exteriores a ralentí para evitar la ingestión de FOD.
  - Se requiere maniobra de sobreviraje para corregir la trayectoria en los tramos curvos de las calles de rodaje.
  - A124 y B748: accederán/saldrán de plataforma vía Puerta E.
  - A388: accederá/saldrá de plataforma vía Puerta G.
  - Tras la operación (aterrizaje, despegue, rodaje) de una aeronave de letra de clave F, se inspeccionarán la ruta de rodaje seguida y la pista.

#### NOTIFICACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL

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

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

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

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

Seguridad\_Operacional\_LPA@aena.es

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

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

canariassafetymanagement@enaire.es

#### USO DEL IDIOMA INGLÉS EN RADIO-COMUNICACIONES

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

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

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

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

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

- instructions during landing.
- During taxiing, if the code letter F aircraft is a four-engined model, it shall keep the outer engines idling to prevent the intake of FOD.
  - Oversteering manoeuvres are required to correct the path on curved sections of the taxiway.
  - A124 and B748: apron access/exit via Gate E.
  - A388: apron access/exit via Gate G.
  - After the operation (landing, take-off, taxiing) of a code letter F aircraft, the taxiing route and runway shall be inspected.

#### OPERATIONAL SAFETY REPORTS

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

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

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

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

Seguridad\_Operacional\_LPA@aena.es

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

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

canariassafetymanagement@enaire.es

#### USE OF ENGLISH LANGUAGE IN RADIO COMMUNICATIONS

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

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

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

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

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

## 21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS

## NOISE ABATEMENT PROCEDURES

### PRUEBAS DE MOTORES EN TIERRA

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

CECOA / CEOPS  
SITA: LPAAPYF  
EMAIL: lpaopsita@aena.es

Las solicitudes de autorización de pruebas de motor a ralentí, así como

### GROUND ENGINE TEST

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

CECOA / CEOPS  
SITA: LPAAPYF  
EMAIL: lpaopsita@aena.es

Requests for engine performance testings at idling, as well as any questions



cualquier consulta sobre el procedimiento de pruebas de motor, podrán realizarse además contactando en los siguientes teléfonos del CECO/CEOPS:

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

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

Las pruebas de potencia se autorizarán entre las 06:00 y las 23:00 horas en la TWY autorizada por TWR: TWY R1R o R9L.

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

Evitar en lo posible el sobrevuelo de núcleos urbanos.

Áreas sensibles al ruido:

regarding engine testing procedures, may also be made by contacting CECO/CEOPS on the following phone numbers:

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

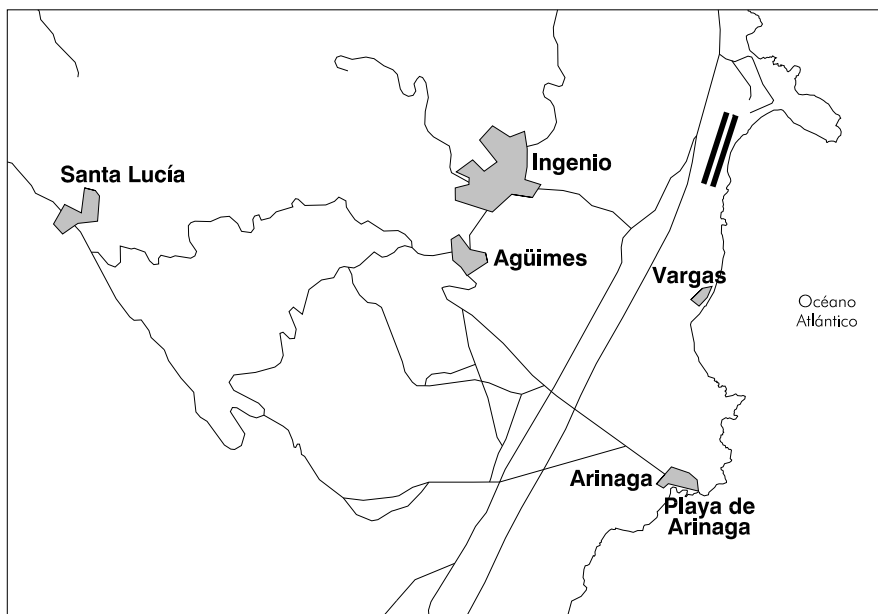
Engine performance tests at idling will be authorized in schedule H24 and may be conducted at any PRKG, excluding: T01 to T12, T12A, N11, N12, N01 to N03 and M01 to M04.

Run-up testing will only be authorized between 06:00 and 23:00 hours at the TWY cleared by TWR: TWY R1R or R9L.

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

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

Zones sensitive to noise:



## 22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO

## FLIGHT PROCEDURES

### SISTEMAS DE VIGILANCIA ATS

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

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

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

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

### PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP).

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

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

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

### ATS SURVEILLANCE SYSTEMS

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

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

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

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

### LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

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

### THE MOVEMENT AREA OPERATIONAL STANDSTILL PROCEDURE (PPOAM)

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

**FASE I: AVISO**

Se iniciará cuando exista:

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

Aviso a todos los servicios y usuarios implicados para preparación.

**FASE II: PARALIZACIÓN DE OPERACIONES**

Se iniciará cuando exista:

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

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

**FASE III: REANUDACIÓN DE OPERACIONES**

Se iniciará cuando exista:

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

Mínimos meteorológicos definidos para el procedimiento.

**PHASE I: NOTICE**

This will be initiated when:

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

Notification to all concerned services and users to prepare.

**PHASE II: OPERATIONAL STANDSTILL**

This will be initiated when:

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

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

**PHASE III: RESUMPTION OF OPERATIONS**

This will be initiated when:

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

Defined meteorological minima for procedure.

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

**Incertidumbre respecto de la posición en el área de maniobras**

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

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

**Uncertainty regarding the position on the manoeuvring area**

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

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

**CONTROL DE VELOCIDAD**

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

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

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

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

- Para maniobras ILS y LOC.
- IAS MAX 250 kt a FL100 o IAS MAX correspondiente en los puntos designados.
- IAS 210 kt a 12.0 DME ILS.
- IAS 190 kt a 9.0 DME ILS.
- IAS 160 kt a 4.0 DME ILS;
- o distancia equivalente al umbral en caso de DME ILS U/S.

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

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

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

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

**SPEED CONTROL**

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

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

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

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

- For ILS and LOC manoeuvres.
- MAX IAS 250 kt at FL100 or IAS MAX corresponding to the designated points.
- IAS 210 kt at 12.0 DME ILS.
- IAS 190 kt at 9.0 DME ILS.
- IAS 160 kt at 4.0 DME ILS;
- or equivalent distance to threshold in case of DME ILS U/S.

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

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

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

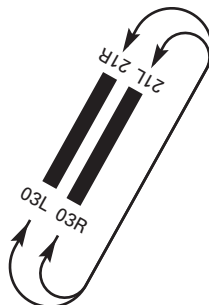
In the event of a new (non speed related) ATC clearance being issued, pilots are not absolved from the requirement to maintain a previously allocated speed.

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

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

CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD

AD TRAFFIC CIRCUIT



23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

ADDITIONAL INFORMATION

OPERACIÓN DE AERONAVES MILITARES

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

Operaciones militares de aeronaves con mercancía peligrosa clase 1.1-1.2 y 1.5: únicamente podrán autorizarse las aeronaves con llegada posterior a las 16:00 LT del viernes, y la salida antes de las 12:00 LT del domingo, previa solicitud de PPR a la Base aérea de Gando.

Previa autorización de la Base Aérea de Gando, las operaciones militares de aeronaves con mercancía peligrosa clase 1.1-1.2 y 1.5 podrán autorizarse de lunes a jueves si la operación está comprendida entre las 16:00 LT del día de su llegada y las 06:30 LT del día siguiente.

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

MILITARY AIRCRAFT OPERATION

Military hours of operation: Foreign State aircraft shall request PPR at least 72 hours in advance, Monday through Friday from 0730 to 1400 LT, from the AFTN address: GCLPYXYX. If that system is unavailable, it must be requested by FAX (+34-928 328 296) or by e-mail to: pvuelosgando@mde.es.

Military operations of aircraft carrying dangerous goods classes 1.1-1.2 and 1.5: Aircraft may only be authorised for arrival after 16:00 LT on Friday, and departure before 12:00 LT on Sunday, subject to PPR from Gando Air Base.

Subject to prior authorisation by Gando Air Base, military operations of aircraft carrying dangerous goods classes 1.1-1.2 and 1.5 may be authorised from Monday to Thursday if the operation is between 16:00 LT on the arrival day and 06:30 LT on the following day.

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

SISTEMAS DE FRENADO PARA AERONAVES MILITARES

Nomenclatura: GCLP-01-C-B.

Tipo: BARRERA DE CABLE RETRÁCTIL BIDIRECCIONAL.

Localización en: RWY 03R THR + 561 m/1840 ft.  
RWY 21L THR + 2540 m/8333 ft.

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

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

ARRESTING SYSTEMS FOR MILITARY AIRCRAFT

Nomenclature: GCLP-01-C-B.

Type: BIDIRECTIONAL RETRACTABLE CABLE BARRIER.

Location on: RWY 03R THR + 561 m/1840 ft.  
RWY 21L THR + 2540 m/8333 ft.

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

Readiness status: Permanently available at pilot request.

Nomenclatura: GCLP-02-C-B.

Tipo: BARRERA DE CABLE BIDIRECCIONAL.

Localización en: RWY 03R THR + 2592 m/8503 ft.  
RWY 21L THR + 508 m/1666 ft.

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

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

Nomenclature: GCLP-02-C-B.

Type: BIDIRECTIONAL CABLE BARRIER.

Location on: RWY 03R THR + 2592 m/8503 ft.  
RWY 21L THR + 508 m/1666 ft.

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

Readiness status: Permanently available at pilot request.

Nomenclatura: GCLP-03-R-U.

Tipo: BARRERA DE RED UNIDIRECCIONAL.

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

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

Nomenclature: GCLP-03-R-U.

Type: UNIDIRECTIONAL NET BARRIER.

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

Readiness status: Permanently available at pilot request.

OBLIGACIÓN DE ASISTENCIA DE AGENTE HANDLING

Todos los vuelos que no sean operados por compañías u organismos basados en el aeropuerto y que dispongan de las necesarias autorizaciones de Aena Aeropuertos en vigor, deberán disponer de un agente handling contratado que se responsabilice del traslado de los pasajeros y tripulantes dentro de las áreas restringidas de seguridad del aeropuerto.

OBLIGATORY USE OF HANDLING AGENT

All flights not operated by companies or organizations based at the airport, and holding the necessary authorizations from Aena Airports in force, must use a handling agent, who will be responsible for the transfer of passengers and crew within the restricted airport safety areas.

**SERVICIO DE CONTROL DE FAUNA**

Horario: De orto a ocaso.

**ZONAS DE CONCENTRACIÓN DE AVES:**

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

- Posible presencia de las gaviotas, especialmente de la especie residente gaviota patiamarilla, cuyas poblaciones, nidificantes en acantilados del entorno aeroportuario, se refuerzan con la presencia de gaviotas sombrías durante la invernada. Pasos diarios al amanecer y al atardecer, hacia el norte (Ecoparque Gran Canaria Norte) y el sur (Ecoparque Juan Grande) a lo largo de la costa, y cruzando THR 21 hacia las balsas de riego situadas en el interior de la isla.
- Posible presencia de palomas bravías, siendo mayor la incidencia del grupo de palomas mensajeras, especialmente por la presencia de palomares en poblaciones cercanas al aeropuerto. Cruce por ambas cabeceras.
- Posible presencia de tórtolas asociadas a palmerales y al pinar de casuarinas del aeropuerto.
- Posible presencia de garzas asociadas a desplazamientos entre la playa de Ojos de Garza y zonas intermareales de la Punta de Gando.
- Posible presencia de pequeñas rapaces, asociadas a parejas territoriales de cernícalo vulgar, y otras aves en el pinar de casuarinas.

**ANIMAL CONTROL SERVICE**

Opening times: From sunrise to sunset.

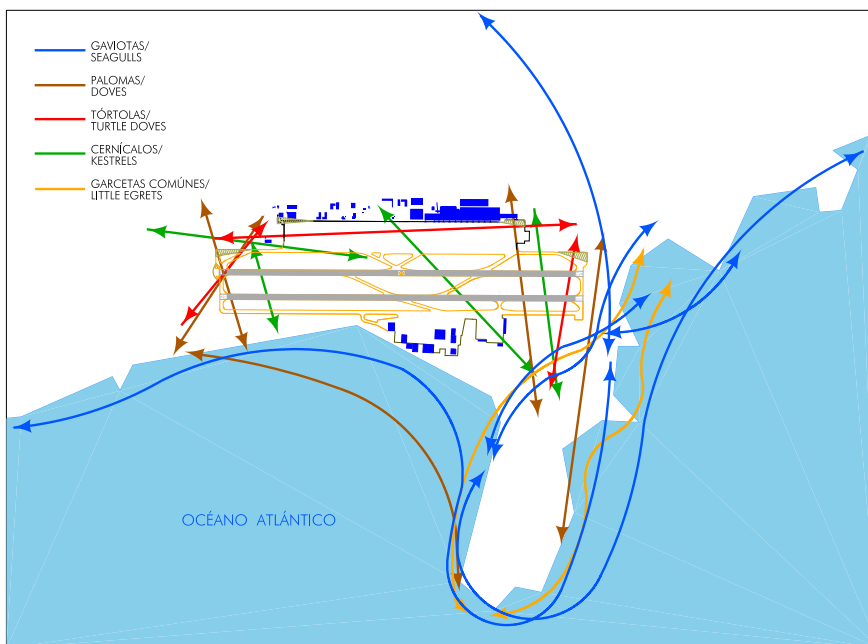
**AREAS WHERE BIRDS GATHER:**

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

- Possible presence of seagulls, especially the resident species yellow-legged gull, with nesting populations on the cliffs in the airport surroundings, with a greater presence of lesser black-backed gulls during the winter. Daily crossing at sunrise and sunset, to the North (Ecoparque Gran Canaria Norte) and to the South (Ecoparque Juan Grande), along the coast and crossing THR 21 towards the irrigation pools in the island inland.
- Possible presence of wild rock doves, with homing pigeons representing the largest group, especially with the presence of dovecotes in towns near the airport. Crossing by both thresholds.
- Possible presence of turtle doves associated with palm groves and casuarina groves at the airport.
- Possible presence of egrets associated with movements between Ojos de Garza beach and intertidal areas of Punta de Gando.
- Possible presence of small birds of prey, with resident pairs of common kestrels and other birds in the casuarina pine forest.

**MOVIMIENTOS DE AVES**

**MOVEMENT OF BIRDS**



**FENÓMENOS DE VIENTO**

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

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

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

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

**WIND PHENOMENA**

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

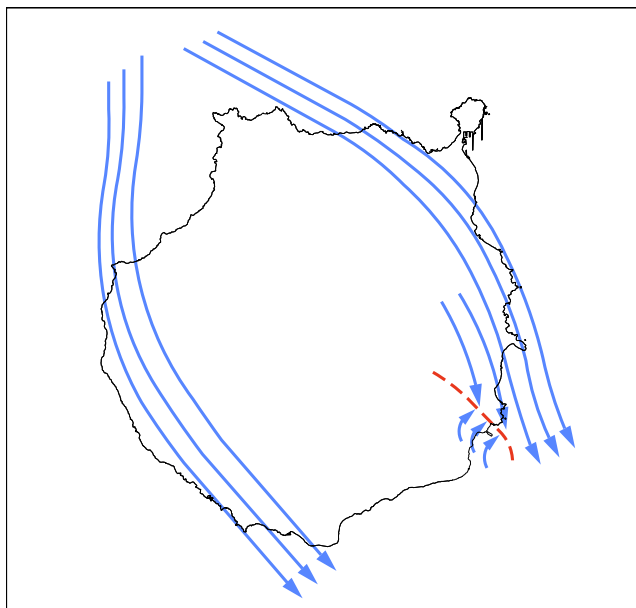
**North configuration (RWY 03). Situation of reinforced N-NW trade wind**

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

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

principalmente el de Tirajana y el de Guayadeque en app RWY 03 y el de Silva en la aproximación a RWY 21, acentuándose la cizalladura en estas zonas.

Guayadeque on the approach to RWY 03, and Silva on the approach to RWY 21, accentuating the wind shear in those areas.

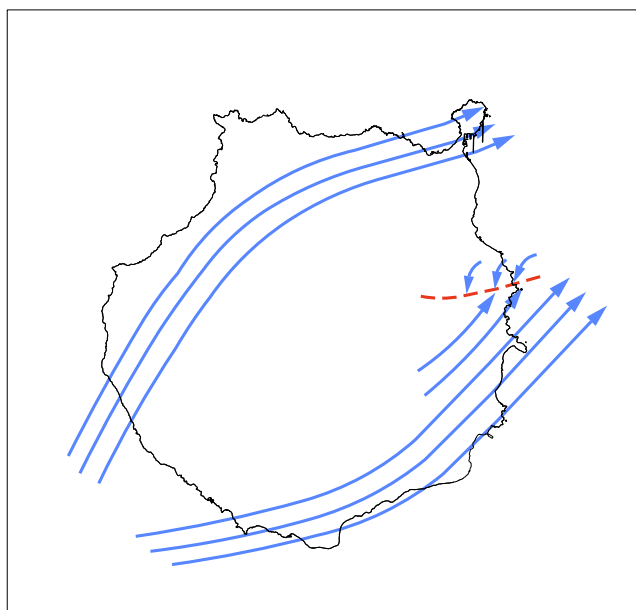


**Configuración sur (RWY 21). Situación de viento de componente SW**

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

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

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



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

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

**INTENCIONADAMENTE EN BLANCO**  
**INTENTIONALLY BLANK**