GCFV AD 2 DATOS DEL AERÓDROMO

GCFV AD 2.1 INDICADOR DE LUGAR Y NOMBRE DEL AERÓDROMO

GCFV - FUERTEVENTURA

GCFV AD 2.2 DATOS GEOGRÁFICOS Y ADMINISTRATIVOS DEL AERÓDROMO

1	ARP	282710N 0135150W. Ver AD 2-GCFV ADC.
2	Distancia y dirección desde la ciudad	5 km SW.
3	Elevación	25 m / 83 ft.
4	Ondulación geoide	44.79 m ± 0.01 m. (1)
5	Temperatura de referencia	28°C.
6	Temperatura baja media	18°C.
7	Declinación magnética	3ºW (2025).
8	Cambio anual	9.5'E.
9	Administración AD	Aena.
10	Dirección	Aeropuerto de Fuerteventura, 35600 Puerto del Rosario (Fuerteventura)
11	TEL	+34-928 860 600/500
12	FAX	+34-928 860 530
13	AFTN	GCFV
14	E-mail	ceopsfue@aena.es
15	Tránsito autorizado	IFR/VFR
16	Observaciones	(1) Para todos los puntos del AD.

GCFV AD 2.3 HORAS DE FUNCIONAMIENTO

1	Aeropuerto	V: 0600-2200 PS PPR 1 HR BFR AD CLSD. I: 0700-2300 PS PPR 1 HR BFR AD CLSD.
2	Aduanas e Inmigración	HR AD.
3	Servicios médicos y de sanidad	Ver casilla 5.
4	AIS	H24 (1)
5	ARO	H24 (2)
6	Información MET	HR AD PS 1 HR BFR.
7	ATS	HR AD.
8	Abastecimiento de combustible	HR AD (3).
9		

	Asistencia en tierra	HR AD.
10	Seguridad	H24.
11	Deshielo	No.
12	Observaciones	(1) Oficina AIO Centralizada - Oficina NOTAM Internacional. • TEL: +34-913 213 137/138 • E-mail: unof@enaire.es (2) Oficina ARO Centralizada zona geográfica 15. • TEL: +34-918 603 570 +34-672 344 494 (solo en contingencia de comunicaciones). • E-mail: arocentralizada@enaire.es Dirección AFTN para gestión de plan de vuelo de GCFV: GCFVZPZX (3) Aeronaves de llegada: Sólo se permitirá el repostaje de combustible a aeronaves siempre que éste se realice dentro del horario operativo (PPR incluido).

GCFV AD 2.4 SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO

1	Instalaciones para el manejo de carga	Elevador, MAX 2000 Kg.
2	Tipos de combustible	JET A-1.
3	Tipos de lubricante	No.
4	Capacidad de reabastecimiento	JET A-1: 4 depósitos, 3000000 L (cada uno), 70 L/s; 2 camiones cuba, 40000 L (cada uno), 20 L/s; 1 camión cuba, 35000 L, 37 L/s; 5 camiones dispensadores, 33 L/s.
5	Instalaciones para el deshielo	No.
6	Espacio disponible en hangar	No.
7	Instalaciones para reparaciones	No.
8	Observaciones	Es obligatorio disponer de servicios de asistencia en tierra para las siguientes operaciones: 1. Vuelos con origen y/o destino en países No Schengen. 2. Aeronaves con MTOW superior a 5.75 TM. 3. Vuelos que transporten pasajeros (según definición de pasajeros de la Ley 1/2011). 4. Aeronaves con reactores. 5. Tripulaciones/acompañantes que requieran desplazamientos internos en plataforma. Agentes de rampa: • AVIAPARTNER FUE ◦ TEL: +34-928 860 612 ◦ Móvil: +34-672 264 206 ◦ E-mail: fue.executive@aviapartner.aero ◦ SITA: FUEAOXH • GROUDNFORCE FUE ◦ TEL: +34-928 860 640 ◦ Móvil: +34-667 405 487 ◦ E-mail: fuegfxh@groundforce.aero ◦

8		SITA: FUEGFXH • Los agentes de rampa pueden atender tanto aviación comercial como aviación general. Agentes de rampa de Aviación General: • GERARDO MELENDEZ o TEL: +34-928 860 678 o FAX: No o Móvil: +34-609 585 148 o E-mail: fueops@gmelendez.com o SITA: HDQGMXH • Combustible: • CMD Aeropuertos Canarios S.L. o TEL: +34-928 543 677 o Móvil: +34-619 230 528 o E-mail: JefeESAFUE@cepsa.com

GCFV AD 2.5 INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA PASAJEROS

1	Hoteles	No.
2	Restaurante	Sí.
3	Transporte	Autobuses, taxis y coches de alquiler.
4	Instalaciones médicas	Servicio de primeros auxilios en horario limitado.
5	Banco/Oficina Postal	Cajero automático/No.
6	Información turística	Sí.
7	Observaciones	Ninguna.

GCFV AD 2.6 SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

1	Categoría de incendios	9. (1) (2)
2	Equipo de salvamento	De acuerdo a la categoría de incendios publicada.
3	Retirada de aeronaves inutilizadas	Se dispone en el Aeropuerto del conjunto de eslingas, vigas, cojines inflables, kits de remolcado con célula de carga, elementos de refuerzo del terreno, elementos de fijación y gato de elevación de aeronaves con lo que se permite el izado y/o arrastre, para cualquier tipo de aeronave a la que le esté permitido operar en el aeropuerto. Datos de contacto local para operación de traslado de aeronaves inutilizadas: • OFICINA CEOPS o TEL.: +34-928 860 518/602 o FAX: +34-928 860 836 o E-mail: ceopsfue@aena.es o AFTN: GCFV
4	Observaciones	(1) El tiempo de respuesta del servicio de salvamento y extinción de incendios hasta extremo RWY 01/19 es menor a 3 minutos, con un objetivo operacional menor a 2 minutos. (2) Admitida degradación de categoría de incendios en periodos de fuerte bajada de tráfico con porcentaje mínimo de aeronaves de categoria superior como

4		consecuencia de una alerta sanitaria, se contemplan escenarios categoría 7 o 5. Las activación o desactivación se harán por suplemento o NOTAM.

GCFV AD 2.7 EVALUACIÓN Y NOTIFICACIÓN DEL ESTADO DE LA SUPERFICIE DE LA PISTA, Y PLAN PARA LA NIEVE

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

GCFV AD 2.8 DATOS SOBRE PLATAFORMAS, CALLES DE RODAJE Y EMPLAZAMIENTOS/POSICIONES DE VERIFICACIÓN DE EQUIPO

1	Plataforma	Superficie: Hormigón hidráulico, EXC PRKG 31 a 36B: asfalto. Resistencia: Plataforma de aviación comercial: PCN 74/R/A/W/T excepto PRKG 31 a 36B y sus puestos de helicópteros asociados: PCN 62/F/A/W/T. Plataforma de carga y aviación general: 89/R/A/W/T.
2	Calles de rodaje	Anchura: 23 m, EXC T4 to T8: 45 m. Superficie: Asfalto, EXC A1, B1, B2 y L1: hormigón hidráulico. A2, A3, L2, L3 y L4: asfalto. Resistencia: • L1: PCN 49/R/A/W/T. • A1: PCN 74/R/A/W/T. • A2, A3, L2, L3, L4: PCN 82/F/B/W/T. • E5, E6, A4, A5 y L5: PCN 49/F/B/W/U. • B1 y B2: PCN 89/R/A/W/T. • B3: PCN 49/F/B/W/U. • E1 y E2: PCN 98/F/A/W/T. • E4: PCN 120/F/A/W/T. • E3, E7, E8, E9, E10, T4 (1), T5, T6, T7 y T8: PCN 105/F/B/W/T. • T1, T2, T3 y T4 (2): PCN 62/F/A/W/T.
3	Posiciones de comprobación	Altímetro: Plataforma 27 m/88 ft, EXC PRKG 11 al 15: 30 m/97 ft, y PRKG 51 al 60: 20 m/65 ft. VOR: TWY A4 (282646.34N 0135203.36W), indicación de radial 354.35° y distancia 0.921NM. INS: Ver AD 2-GCFV PDC.
4	Observaciones	(1) Desde el punto de espera intermedio cercano a TWY L2 hacia el sur. (2) Desde el punto de espera intermedio cercano a TWY L2 hacia el norte. Eje TWY: ver INSIGNIA y Conjunto de Datos.

GCFV AD 2.9 SISTEMA DE GUÍA Y CONTROL DEL MOVIMIENTO EN LA SUPERFICIE Y SEÑALES

1	Sistema de guía de rodaje	Letreros, letreros NO ENTRY, luces de protección de pista en TWY E1, E2, E9, E10 y T2; puntos de espera intermedios, puntos de espera de la pista, barras de parada, barras de no intrusión, sistema visual de guía para el atraque y señales de puesto de estacionamiento.
2	Señalización de RWY	Designadores, umbral, umbral desplazado, faja lateral, eje, punto de visada, zona de toma de contacto y señales indicadoras de calle de salida rápida para las TWY E4 y E7.
3	Señalización de RWY	Eje y faja lateral.
4	Observaciones	Ninguna.

GCFV AD 2.10 OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO

1	Obstáculos que perforan las superficies de transición, horizontal interna, cónica, aproximación, transición interna y ascenso en el despegue establecidas en el Anexo 14 de OACI; y las áreas 2A y 3 establecidas en el anexo 15 de OACI:	Ver Ítem 10 y Conjunto de Datos.
2	Observaciones:	Ver AD 2-GCFV AOC. Se vulnera la superficie de aproximación a RWY 01 por la presencia de aeronaves y vehículos (obstáculos móviles) rodando por TWY T7 y T8 y por penetración por el propio terreno. Las aeronaves y vehículos rodando por TWY T1, E1 y E2 son obstáculos para la aproximación de aeronaves a RWY 19.

GCFV AD 2.11 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA SUMINISTRADA

1	Oficina MET	Fuerteventura EMAe.
2	HR	HR AD PS 1 HR BFR AD CLSD. Fuera de este horario se emitirá METAR AUTO semihorario.
3	METAR	Semihorario.
4	TAF	24 HR.
5	TREND	No.
6	Información	En persona, telefónica y autoservicio meteorológico aeronáutico.
7	Documentación de vuelo/Idioma	Cartas y lenguaje claro / Español.
8	Cartas	Mapas previstos significativos y de viento y temperatura en altitud.
9	Equipo suplementario	Presentador de imágenes de nubes, rayos y de información radar.
10	Dependencia ATS atendida	TWR, APP.
11	Información adicional	Las Palmas OMAe (GCGC): H24 • TEL: +34-928 430 603 Fuerteventura EMAe: HR AD • TEL: +34-928 530 239
12	Observaciones	Existe resumen climatológico de aeródromo. Se hacen avisos aeródromo.

GCFV AD 2.12 CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA

RWY (9)	Orientación	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
RWY (9)	Orientación	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
01 (1)	001.67° GEO / 005° MAG	3405 x 45	282630.74N 0135150.84W	THR: 11.3 m / 37 ft TDZ: 20.3 m / 66 ft	No	60 x 150 (7)	3525 x 280 (6)	Sí	90 x 90	RWY: ASPH — PCN 98/F/A/W/T (4) SWY: No
19 (2)	181.67° GEO / 185° MAG	3405 x 45 (3)	282733.73N 0135148.76W	THR: 25.4 m / 83 ft TDZ: 25.4 m / 83 ft	No	60 x 150 (8)	3525 x 280 (6)	Sí	105 x 90	RWY/SWY: ASPH — PCN 98/F/A/W/T (5)

Observaciones:

(1) THR RWY 01 desplazado 100 1 m. Coordenadas extremo RWY 01: 282748.87N 0135148.25W.

(2) THR RWY 19 desplazado 465 m. Coordenadas extremo RWY 19: 282558.27N 0135151.91W.

(3) RWY 19: Los últimos 1000 m no son utilizables para despegues.

(4) RWY 01: primeros 1000 m PCN 105 F/B/W/T.

(5) RWY 19: últimos 1000 m PCN 105 F/B/W/T.

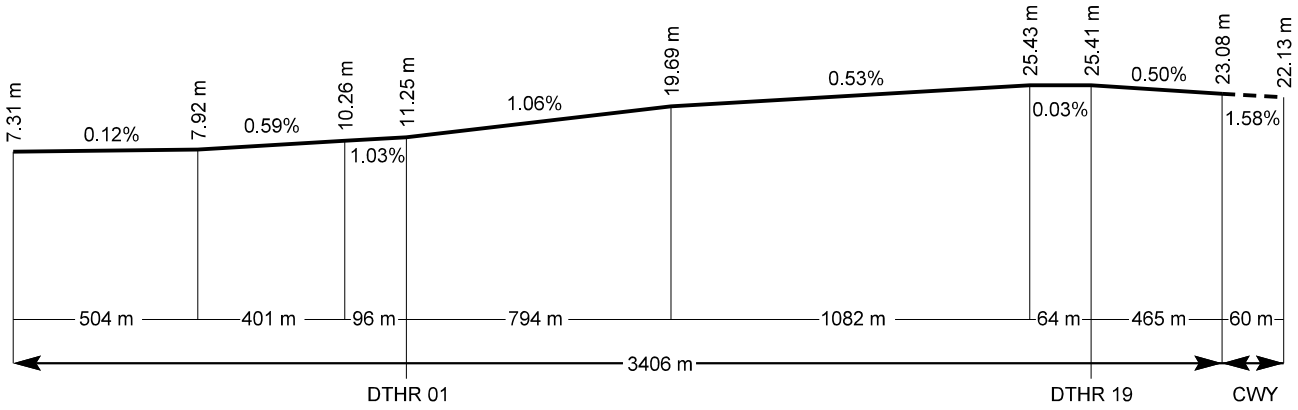
(6) Franja no pavimentada. Ancho de franja en los 60 m anteriores a la cabecera de RWY 01 y primeros 100 1 m de la RWY 01: - margen derecho del eje de pista y su prolongación a lo largo de la franja, en el sentido de la aproximación: 75 m. - margen izquierdo del eje de pista y su prolongación a lo largo de la franja, en el sentido de la aproximación: 140 m.

(7) 45 m simétricos respecto de prolongación eje de pista son de terreno pavimentado, resto de terreno natural compactado.

(8) 75 m simétricos respecto de prolongación eje de pista son de terreno pavimentado, resto de terreno natural compactado.

(9) Los designadores de pista no se corresponden con las orientaciones magnéticas. Los trabajos para el cambio de designadores están pendientes de ejecución por parte del aeropuerto.

12.1 PERFIL



GCFV AD 2.13 DISTANCIAS DECLARADAS

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
01	3405	3465	3405	2404
19	2404 (1)	2464	2404	2940
Observaciones: (1) Debido a que los últimos 1001 m no son utilizables para despegues.				

GCFV AD 2.14 LUCES DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA

1	Pista	01
2	Aproximación	Precisión CAT I, 900 m. Luces de identificación de umbral. (1)
3	PAPI (MEHT)	3° (19.45 m / 64 ft). (2)(3)
4	Umbral	Verdes con barras de ala.
5	Zona de toma de contacto	No.
6	Eje pista	240 4 m: 150 4 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. Distancia entre luces: 15 m.
7	Borde de pista	340 5 m: 1000 m rojas + 180 5 m blancas + 600 m amarillas. Distancia entre luces: 60 m.
8	Extremo de pista	Rojas.
9	Zona de parada	No.
10	Observaciones	(1) Luces blancas de destellos. Luces indicadoras de salida rápida (E4). (2) Se vulnera la superficie de protección contra obstáculos del PAPI por aeronaves y vehículos (obstáculos móviles) rodando por TWY T7 y T8. (3) PAPI no apto para su utilización por la aeronave B744 y aeronaves de letra de clave F.

1	Pista	19
2	Aproximación	Precisión CAT I, 900 m. Luces de identificación de umbral. (1)
3		

	PAPI (MEHT)	3.45° (20.16 m / 66 ft).
4	Umbral	Verdes con barras de ala.
5	Zona de toma de contacto	No.
6	Eje pista	2940 m: 2040 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. Distancia entre luces: 15 m.
7	Borde de pista	340 5 m: 46 5 m rojas + 2340 m blancas + 600 m amarillas. Distancia entre luces: 60 m.
8	Extremo de pista	Rojas.
9	Zona de parada	No.(2)
10	Observaciones	(1) Luces blancas de destellos. Luces indicadoras de salida rápida (E7). (2) Sin luces propias, es iluminada con las luces de eje y borde de RWY.

GCFV AD 2.15 OTROS SISTEMAS DE ILUMINACIÓN Y FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA ELÉCTRICA

1	ABN/IBN	No.
2	WDI	1 cerca THR 01, 1 cerca THR 19, 1 cerca del final RWY 19. LGTD.
3	Iluminación de TWY	Borde: E1, E2, E10, T2, T3, T4, T5, L4 y A5. Eje: A4, A5, E1, E2, E9, E10, L1, L5, T1, T2, T3, T4, T5, T6, T7, T8 y solo unidireccionales de salida RWY en E3, E4, E5, E6, E7 y E8.
4	Iluminación de plataforma	11 postes proyectores: 9 en plataforma comercial y 2 en plataforma de carga y aviación general.
5	Fuente secundaria de energía	Sistema de alimentación ininterrumpida para el balizamiento del campo de vuelo. Resto de sistemas de iluminación: grupos electrógenos que proporcionan un tiempo de conmutación (luz) máximo de 15 segundos.
6	Observaciones	Ninguna.

GCFV AD 2.16 ÁREA DE ATERRIZAJE DE HELICÓPTEROS

1	Situación	Todos los helicópteros que no estén operados por la Guardia Civil en misiones operacionales, deberán despegar y aterrizar usando como FATO la RWY 01/19.
2	Elevación	Ver casilla 12.
3	Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización	Ver casillas 9 y 12.
4	Orientación	RWY 01/19 (ver casilla 12).
5	Distancias declaradas	Ver tablas (*) y (**).
6	Iluminación	Ver casilla 14.
7	Observaciones	Los helicópteros operados por la Guardia Civil en misiones operacionales podrán operar conforme a procedimiento local.

(*) Distancias declaradas, accediendo a/saliendo de RWY 01/19 por sus cabeceras :

	RWY 01	RWY 19

TODAH (m)	346 5	246 4
RTODAH (m)	340 5	240 4
LDAH (m)	240 4	2940

(**) Distancias declaradas, accediendo a/saliendo de RWY 01/19 por TWY E5:

	RWY 01	RWY 19
TODAH (m)	845	1702
RTODAH (m)	785	1642
LDAH (m)	1619	298

GCFV AD 2.17 ESPACIO AÉREO DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

1	Denominación	CTR FUERTEVENTURA.
2	Límites laterales	283751.0N 0135451.0W, 283743.0N 0133958.0W; 283400.0N 0133958.0W;283400.0N 0133800.0W; 282836.0N 0133800.0W; 282836.0N 0133958.0W; 282451.0N 0133958.0W; 282451.0N 0134514.0W; 282138.0N 0134830.0W;281401.0N 0134830.0W; 281406.0N 0135925.0W; 281705.0N 0135925.0W; 282000.0N 0140656.0W; 282731.0N 0140656.0W; 282731.0N 0140245.0W;282337.0N 0135951.0W; 282120.0N 0135504.0W; 283751.0N 0135451.0W.
3	Límites verticales	SFC-3500 ft AMSL. (1)
4	Clase de espacio aéreo	D.
5	Unidad responsable Idioma	CANARIAS APP. ES/EN.
6	Altitud de transición	1850 m/6000ft.
7	Horas de aplicabilidad	-
8	Observaciones	(1) Excepto pasillo VFR S1-S2.

1	Denominación	ATZ FUERTEVENTURA.
2	Límites laterales	283305N 0135455W; arco de 6.5 NM de radio centrado en ARP, sentido horario hasta ; 282118N 0135504W; 283305N 0135455W.
3	Límites verticales	SFC-2500 ft AMSL.
4	Clase de espacio aéreo	D.
5	Unidad responsable Idioma	FUERTEVENTURA TWR. ES/EN.
6	Altitud de transición	-
7	Horas de aplicabilidad	-
8	Observaciones	Ninguna.

1	Denominación	PASILLO VFR S-1-S-2
2	Límites laterales	282337.0N 0135951.0W, 282259.2N 0135831.9W, 281745.0N 0140107.8W, 281817.3N 0140231.3W, 282337.0N 0135951.0W.
3	Límites verticales	SFC-1000 ft AGL.
4	Clase de espacio aéreo	G.
5	Unidad responsable Idioma	-
6	Altitud de transición	-
7	Horas de aplicabilidad	-
8	Observaciones	Ninguna.

GCFV AD 2.18 INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

Servicio	Distintivo llamada	FREQ	HR	Observaciones
APP	Canarias APP	129.300 MHz	HR AD	Canarias ACC
TWR	Fuerteventura TWR	118.475 MHz 119.200 MHz 121.500 MHz 121.700 MHz 257.800 MHz 243.000 MHz	HR AD HR AD HR AD HR AD HR AD HR AD	— Secundaria EMERG GMC MIL EMERG
ATIS	Fuerteventura INFORMATION	118.650 MHz	HR AD	—
D-ATIS	Fuerteventura INFORMATION	NIL	HR AD	Suministro de información ATIS mediante enlace de datos.

GCFV AD 2.19 RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIZAJE

Instalación (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas	ELEV DME	Observaciones
DVOR (3°W)	FTV	114.100 MHz	H24	282550.8N 0135152.2W	-	COV a 40 NM BTN: • R-360/R-210 at 4000 ft AMSL o ABV; • R-210/R-270 a 8000 ft AMSL o ABV; • R-270/R-360 a 12000 ft AMSL o ABV; R-301 COV a: • FL140, 40 NM; • FL160, 48 NM; • FL180, 57.6 NM (LARYS). A 10 NM & 3500 ft AMSL oscilaciones superiores a ±2° BTN R-260/R-265.
DME	FTV	CH 88X	H24	282551.3N 0135152.2W	0 m	COV a 40 NM BTN: • R-360/R-210 a 4000 ft AMSL o ABV; • R-210/R-270 a 8000 ft AMSL o ABV; • R-270/R-360 a 12000 ft AMSL o ABV. R-301 COV a: • FL140, 40 NM; • FL160, 48 NM; • FL180, 57.6 NM (LARYS).
DME	FUE	108.000 MHz/CH				

Instalación (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas	ELEV DME	Observaciones
		17X	H24	282256.9N 0135158.2W	30 m	COV 25 NM AVBL BTN: • R-220/R-230 a 5600 ft AMSL o ABV; • R-230/R-255 U/S a 5600 ft AMSL o BLW; • R-255/R-275 a 5600 ft AMSL o ABV; • R-275/R-300 U/S a 5000 ft AMSL o BLW; • R-300/R-320 a 5600 ft AMSL o ABV; • R-320/R-340 U/S a 5000 ft AMSL o BLW; • R-340/R-220 a 5000 ft AMSL o ABV.
LOC 01 (3°W) ILS CAT I	IFV	109.500 MHz	H24	282754.6N 0135148.1W	-	005° MAG/644 m FM THR 19. COV 17 NM AVBL BTN -30°/+35° FM RCL ABV 2600 ft AMSL.
GP 01		332.600 MHz	H24	282639.0N 0135146.6W	-	3°; RDH 15.54 m; a 257 m FM THR 01 & 108 m FM RCL a la derecha en el sentido de APCH.
ILS/DME 01	IFV	CH 32X	H24	282639.0N 0135146.6W	18 m	REF DME THR 01. COV 17 NM a 2600 ft AVBL BTN -27° & +35° FM RCL.
LOC 19 (3°W) ILS CAT I	IFA	111.300 MHz	H24	282552.8N 0135152.1W	-	185° MAG/1168 m FM THR 01. COV 17 NM BTN -35°/+30° FM RCL AVBL a 3000 ft AMSL o ABV. COV 25 NM BTN ±10° FM RCL AVBL a 4500 ft AMSL o ABV.
GP 19		332.300 MHz	H24	282724.0N 0135145.4W	-	3.45°; RDH 15.19 m; a 297 m FM THR 19 & 100 m FM RCL a la izquierda en el sentido APCH. U/S FM 10 NM BLW 2200 ft AMSL.
ILS/DME 19	IFA	CH 50X	H24	282723.9N 0135146.0W	30 m	REF DME THR 19. COV 17 NM BTN –35°/+20° FM RCL AVBL a 3000 ft AMSL o ABV.
NDB (3°W)	FV	397.000 kHz	H24	282257.3N 0135158.4W	-	185° MAG / 6573 m FM THR 01; COV 25 NM.

GCFV AD 2.20 REGLAMENTO LOCAL DEL AERÓDROMO

No están permitidas las operaciones de arrastre de cartel.

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

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

20.1 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 afección a la seguridad operacional en el que se haya visto involucrado, o sea testigo del mismo.

El objeto de estas notificaciones es la recopilación de la información para la mejora de la seguridad operacional, independientemente de la notificación obligatoria de sucesos ante la autoridad aeronáutica pertinente.

Los datos se podrán enviar en cualquier formato incluyendo al menos la siguiente información:

- Fecha y hora.
- Lugar.

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

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

Seguridad_operacional_FUE@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).

20.2 MOVIMIENTO DE PERSONAL EN PLATAFORMA

Cualquier desplazamiento a pie deberá efectuarse sobre las sendas peatonales señalizadas en vías de servicio fuera de plataforma y únicamente cuando se realice en los casos permitidos por la reglamentación local. La Aviación General y de Negocios deberá realizar los traslados internos de personal, Terminal - Oficina CEOPS - Aeronave, en vehículo, con un agente handling autorizado para ello. Para el desplazamiento a Rampa 1 y Rampa 2B es obligatorio el uso de un vehículo.

20.3 INSTRUCCIONES OPERATIVAS

20.3.1 OPERACIONES EN PISTA DE VUELO

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

20.3.2 OPERACIONES DE ACCESO A PISTA

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

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

20.4 PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE

El uso de las barras de parada de las calles de entrada a la pista E1, E2, E9 y E10 se realiza durante todo el horario operativo y en cualquier condición meteorológica.

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

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

Limitaciones de rodaje:

- Las TWY E3, E4 y E6 a E8 son sólo utilizables para salidas de RWY 01/19. La TWY E5 es sólo utilizable para salidas de RWY 01/19, salvo para helicópteros con autorización previa ATC.
- TWY B3: sólo de rodaje aéreo para helicópteros de la Guardia Civil.
- TWY E2 y E9: limitada a aeronaves de letra de clave D o inferiores.
- TWY A4: limitada a aeronaves de letra de clave C o inferiores.
- Con la RWY 01 operativa, el vehículo "SÍGAME" esperará a la aeronave en la TWY T2, a la altura de su intersección con TWY L1.
- Con la RWY 19 operativa, el vehículo "SÍGAME" esperará a la aeronave en TWY T7, a la altura de su intersección con TWY L5, si el tráfico es de aviación general o carga; o en TWY T6, a la altura de su intersección con TWY L4, si el tráfico es de aviación comercial. En cualquier caso, si la visibilidad no es buena, podrá acudir hasta la salida de la calle que corresponda.
- Con las excepciones previstas en la reglamentación local del Aeropuerto, en general:
  - Apartadero RWY 01 (TWY E9 y E10): Las aeronaves de letra de clave E no pueden coincidir simultáneamente con ningún otro

modelo de aeronave. Las aeronaves de letra de clave D tampoco pueden coincidir simultáneamente con aeronaves de letra de clave D.

- Apartadero RWY 19 (TWY E1 y E2): Las aeronaves de letras de clave D y E no pueden coincidir simultáneamente con ningún otro modelo de aeronave.
- A345, A346, A350, B773, B778, B779 no autorizadas a rodar por TWY E3, E4, E7 y E8.
- A333, A339, B772 no autorizadas a rodar por TWY E4, E7 y E8.
- A330, A343, A345, A346, A350, B773, B778, B779 no autorizadas a rodar por TWY L5 y A5.

Todas las aeronaves de grandes dimensiones, en especial las de letras de clave E y F, deben seguir estrictamente la señalización de eje de calles de rodaje exceptuando en aquellos giros en los que sea necesario realizar maniobra de sobreviraje.

Todas las aeronaves de letra de clave E tendrán que realizar maniobras de sobreviraje en las calles de rodaje en plataforma, giros entre TWY T y L y entre TWY L y A, tanto en sentido de salida como de entrada.

Las aeronaves A345, A346, A35K y B77W tendrán que realizar maniobras de sobreviraje en TWY E10 en el sentido de entrada a pista.

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

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

20.4.1 PUESTA EN MARCHA DE MOTORES/TURBINAS.

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

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

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

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

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

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

C. La solicitud de puesta en marcha deberá efectuarse:

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

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

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

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

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

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

  1. Indicativo de la aeronave conforme al plan de vuelo presentado (FPL)

2. Aeródromo de origen
3. Posición de estacionamiento
4. Aeródromo de destino
5. Letra correspondiente a la información ATIS recibida
6. Designador OACI del tipo de aeronave

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

- El piloto recibirá un mensaje de aceptación "RCD RECEIVED" o de rechazo "RCD REJECTED". Cuando se reciba un mensaje RCD antes de los rangos establecidos en AD 2-GCFV, casilla 20, Procedimientos generales de rodaje, será aceptado el RCD y se enviará CLD con autorización ATC instando a la tripulación a llamar cuando esté listo y de acuerdo a su EOBT/CTOT Cuando se reciba un mensaje RCD dentro de los rangos establecidos en AD 2-GCFV, casilla 20, Procedimientos generales de rodaje, será aceptado el RCD y se enviará CLD con autorización ATC y aprobación de puesta en marcha.
- En caso de aceptación Fuerteventura Autorizaciones emitirá un mensaje CLD con los siguientes campos:

1. Indicativo de la aeronave.
2. Aeródromo de destino.
3. Pista asignada para la salida.
4. Procedimiento de salida (SID). Nota: La altitud inicial será la correspondiente a la SID publicada.
5. Código SSR modo A (SQUAWK).
6. ADT (Approved Departure Time). Nota: ADT = CTOT del vuelo, de tenerlo.
7. Siguiente frecuencia.
8. Letra de la información ATIS vigente.
9. Información adicional, que incluirá la autorización de puesta en marcha o las instrucciones para solicitarla en caso de solicitarse antes de cumplir con los parámetros de aprobación de puesta en marcha indicados en AD 2-GCFV, casilla 20.

- Cuando se reciba un mensaje FSM del tipo "REVERT TO VOICE PROCEDURES" la comunicación vía enlace de datos se dará por concluida y aplicará el procedimiento pasar a voz.
- Cuando se reciba el mensaje CLD, el piloto:

A. Si detecta alguna inconsistencia en el mensaje recibido, pasará a voz para solicitar una nueva autorización.

B. Si considera la autorización del mensaje CLD correcta, responderá vía enlace de datos con un mensaje CDA.

C. Si no se encontrase listo para puesta en marcha, no aceptará la autorización y contactará vía voz con el controlador cuando esté listo.

- Si no se recibe por parte del piloto un mensaje CDA dentro del tiempo de espera, o se recibe un CDA inconsistente con el mensaje CLD previo, la comunicación vía enlace de datos se terminará y se recibirá un mensaje "CDA REJECTED" en el FMS.
- Cuando se reciba un mensaje CDA correcto, el sistema ATC enviará a la aeronave un mensaje "CLEARANCE CONFIRMED" en el FMS y dará por finalizada la comunicación vía enlace de datos.
- La petición de retroceso deberá ser solicitada en la frecuencia informada en el mensaje CLD correspondiente y sólo puede ser aprobada vía voz en dicha frecuencia.

20.4.1.2 PROCEDIMIENTO PASAR A VOZ

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

20.4.1.3 INTERCAMBIO DE DATOS CON NMOC – ADVANCED ATC TWR

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

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

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

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

Desde el momento de la recepción del A-DPI, no se deben modificar los datos del plan de vuelo mediante mensajes de DLA o CHG. 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. 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.

20.4.2 MANIOBRAS DE RETROCESO Y RODAJE

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

Autorizada salida en autónomo desde el PRKG 52 a TWY A4 atravesando PRKG 51 siguiendo señalización horizontal al efecto, previa comprobación de que la zona está libre de obstáculos.

20.4.3 MANIOBRAS DE RETROCESO POR POTENCIA

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

Este tipo de operación sólo está permitido para:

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

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

20.4.4 RODAJE DE HELICÓPTEROS

- No hay definidas rutas de desplazamiento aéreo.
- Solamente se permite el uso para helicópteros de las TWY E1 a E10, T1 a T8, L1, A1, L5 y B3, si bien la TWY B3 es exclusivamente de rodaje aéreo para la operación de helicópteros de la Guardia Civil.
- Los helicópteros no están autorizados a sobrevolar edificios aeroportuarios.
- ATC podrá establecer otras limitaciones al rodaje de helicópteros en función de los procedimientos locales.

20.5 RUTAS DE RODAJE EN PLATAFORMA

1. OPERATIVIDAD RWY 01 (CONFIGURACIÓN NORTE)

Llegadas a plataforma:

Mientras las rutas de rodaje no estén bloqueadas en cuyo caso se aconsejan rutas alternativas siguiendo al señalero en todo momento, se deberán seguir las siguientes rutas:

- Plataforma Comercial:
  - PRKG del 11 al 17: TWY L1 - A1 - puesto de estacionamiento asignado
  - PRKG del 18 al 22B: TWY L2 - A2 - puesto de estacionamiento asignado.
  - PRKG del 23 al 27: TWY L3 - A3 - puesto de estacionamiento asignado.
  - PRKG 28: TWY L4 - PRKG 28.
  - PRKG 31 al 36 (EXC PRKG 33B, 34B, 35B y 36B): FM TWY T3 - puesto de estacionamiento asignado.

- PRKG 33B, 34B, 35B y 36B: TWY L1 - A1- puesto de estacionamiento asignado.
- PRKG del 41 al 44: FM TWY T4 - puesto de estacionamiento asignado.
- PRKG del 45 al 47: FM TWY T5 - puesto de estacionamiento asignado.

- Plataforma de carga:
  - PRKG 51: FM TWY A5 - PRKG 51.
  - PRKG del 52 al 56: TWY B1 - puesto de estacionamiento asignado.
  - PRKG del 57 al 60: TWY B2 - puesto de estacionamiento asignado.

En configuración Norte, se recomienda a las aeronaves de letra de clave C o inferior, su paso por TWY L4. En caso de que afecte a la operativa de la plataforma comercial, se podrá optar por acceder por TWY L5.

Salidas de plataforma:

Mientras las rutas de rodaje no estén bloqueadas en cuyo caso se aconsejan rutas alternativas siguiendo al señalero en todo momento, se deberán seguir las siguientes rutas:

- Plataforma Comercial:
  - PRKG del 11 al 18: puesto de estacionamiento asignado - TWY A1 - L2.
  - PRKG del 19 al 24: puesto de estacionamiento asignado - TWY A2 - L3.
  - PRKG del 25 al 28: puesto de estacionamiento - TWY A3 - L4.
  - PRKG del 31 al 36 (EXC PRKG 33B, 34B, 35B y 36B): puesto de estacionamiento asignado - TWY A1 - L2.
  - PRKG 33B, 34B, 35B y 36B: puesto de estacionamiento asignado - directo TWY T3.
  - PRKG del 41 al 44: puesto de estacionamiento - TWY A2 - L3.
  - PRKG del 45 al 47: puesto de estacionamiento asignado - TWY A3 - L4.
- Plataforma de carga:
  - PRKG 51: PRKG 51 - FM TWY A5.
  - PRKG del 52 al 56: puesto de estacionamiento asignado - TWY B1.
  - PRKG del 57 al 60: puesto de estacionamiento asignado - TWY B2.

2. OPERATIVIDAD RWY 19 (CONFIGURACIÓN SUR)

Llegadas a plataforma:

Mientras las rutas de rodaje no estén bloqueadas en cuyo caso se aconsejan rutas alternativas siguiendo al señalero en todo momento, se deberán seguir las siguientes rutas:

- Plataforma Comercial:
  - PRKG del 11 al 12: TWY L1 - A1 - puesto de estacionamiento asignado.
  - PRKG del 13 al 18: TWY L2 - puesto de estacionamiento asignado.
  - PRKG del 19 al 24: TWY L3 - puesto de estacionamiento asignado.
  - PRKG del 25 al 28: TWY L4 - A3 - puesto de estacionamiento asignado.
  - PRKG del 31 al 36 (EXC 33B, 34B, 35B y 36B): FM TWY T3 - puesto de estacionamiento asignado.
  - PRKG 33B, 34B, 35B y 36B: TWY L2 - A1 - puesto de estacionamiento asignado.
  - PRKG del 41 al 44: FM TWY T4 - puesto de estacionamiento asignado.
  - PRKG del 45 al 47: FM TWY T5 - puesto de estacionamiento asignado.
- Plataforma de carga:
  - PRKG 51: FM TWY A5 - PRKG 51.
  - PRKG del 52 al 56: TWY B1 - puesto de estacionamiento asignado.
  - PRKG del 57 al 60: TWY B2 - puesto de estacionamiento asignado.

Salidas de plataforma:

Mientras las rutas de rodaje no estén bloqueadas en cuyo caso se aconsejan rutas alternativas siguiendo al señalero en todo momento, se deberán seguir las siguientes rutas:

- Plataforma Comercial:
  - PRKG del 11 al 18: puesto de estacionamiento asignado - TWY A1 - L2.
  - PRKG del 19 al 24: puesto de estacionamiento asignado - TWY A2 - L3.
  - PRKG del 25 al 28: puesto de estacionamiento asignado - TWY A3 - L4.
  - PRKG del 31 al 36 (EXC 33B, 34B, 35B y 36B): puesto de estacionamiento asignado - TWY A1 - L2.
  - PRKG 33B, 34B, 35B y 36B: puesto de estacionamiento asignado - directo TWY T3.
  - PRKG del 41 al 44: puesto de estacionamiento asignado - TWY A2 - L3.
  - PRKG del 45 al 47: puesto de estacionamiento asignado - TWY A3 - L4.
- Plataforma de carga:
  - PRKG 51: PRKG 51 - directo TWY A5.
  - PRKG del 52 al 56: puesto de estacionamiento asignado - TWY B1.
  - PRKG del 57 al 60: puesto de estacionamiento asignado - TWY B2.

3. HELICÓPTEROS

Llegadas a plataforma:

- PRKG del H1 al H4, H7 y H8: FM TWY T3 - puesto de estacionamiento asignado.
- PRKG H5 y H6: TWY L1 - A1 - puesto de estacionamiento asignado.

Salidas de plataforma:

- PRKG H1 al H4, H7 y H8: puesto de estacionamiento asignado - directo TWY T3.
- PRKG H5 y H6: puesto de estacionamiento asignado - TWY A1 - L1.

20.6 RESTRICCIONES A PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

1. GENERAL

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

2. AVIACIÓN GENERAL

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

3. HELICÓPTEROS

1. El rodaje desde/hacia los PRKG de helicópteros (H1 a H8) podrá ser terrestre o aéreo, salvo las maniobras de alineamiento y giro de salida en el aparcamiento que han de ser obligatoriamente aéreas. Sólo se permiten operaciones simultáneas independientes para helicópteros en la rampa R1-B, desde/hacia puestos de estacionamiento no contiguos y estando los contiguos libres.

Queda terminantemente prohibido el despegue/aterrizaje desde/en los PRKG: H1 a H8.

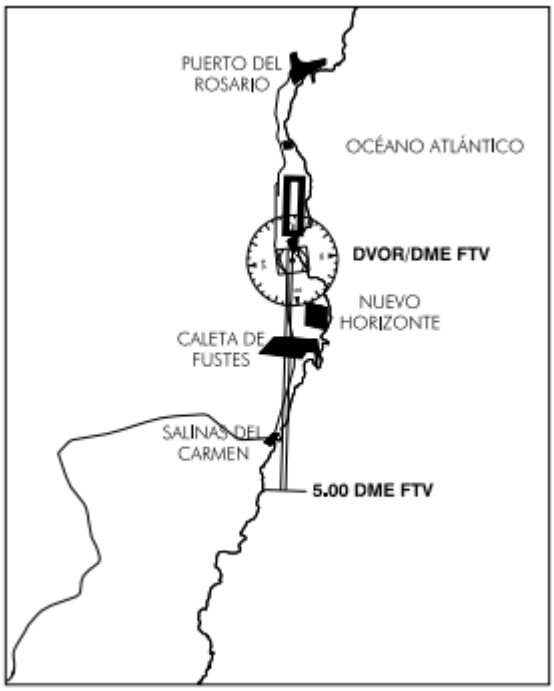
20.7 OPERACIÓN DE AERONAVES DE LETRA DE CLAVE F

- La única aeronave de clave F que admite el aeropuerto es el 747-800. La llegada y la permanencia de aeronaves de letra de clave F en el aeropuerto de Fuerteventura requiere la autorización previa del aeropuerto. Las aeronaves de letra de clave F podrán operar sólo ocasionalmente en el aeropuerto de Fuerteventura, y no podrán programarse dichas operaciones de forma regular.
- Cuando una aeronave de letra de clave F aterrice o despegue no habrá aeronaves rodando por TWY T1 a T8.
- Siempre que sea posible, el despegue de aeronaves de letra de clave F deberá realizarse con potencia reducida.
- Durante el rodaje de aeronaves de letra de clave F por TWY T1 a T8 no podrá haber aeronaves estacionadas en segunda línea (PRKG 31 a 47 y H1 a H4, H7 y H8) ni se realizarán operaciones de despegue o aterrizaje. Una aeronave de letra de clave F nunca invadirá TWY E1 ni E10 esperando fuera de la pista.
- Las aeronaves de letra de clave F sólo podrán rodar por TWY T1 a T8, E1 y E10. En caso de producirse un camibo de configuración de pista durante la escala, podrán rodar también por TWY E4 y E7. En todos los casos, se requerirá que los colectivos aeroportuarios desarrollen tareas previas procedimentadas.
- Las aeronaves de letra de clave F deberán rodar siguiendo con su tren delantero las señales de eje, siempre que no sea necesaria la realización de una maniobra de sobreviraje, y por las calles de rodaje lo harán a baja velocidad, con los motores exteriores al ralentí, extremando precauciones al aplicar empujes asimétricos.
- Una aeronave de letra de clave F sólo podrá estacionar ocupando TWY T4, nunca en plataforma. Mientras esté ahí estacionada constituirá un obstáculo fijo para la operación de aeronaves en RWY.
- No se permiten operaciones de despegue de aeronaves de letra de clave F en condiciones de visibilidad reducida (LVC).
- El piloto de una aeronave no deberá hacer uso de la información proporcionada por los PAPI, para evitar indicaciones incorrectas durante el aterrizaje.
- Todo movimiento de una aeronave de letra de clave F por las calles de rodaje (desde que sale de pista tras el aterrizaje hasta que entra de nuevo en la misma para despegue) requerirá el guiado de un vehículo "SÍGAME".
- Toda aeronave de letra de clave F deberá realizar maniobras de sobreviraje no señalizadas al hacer uso de cualquier TWY E tanto para salir de pista como para entrar en la misma, dado que las anchuras de las calles de rodaje son las correspondientes para aeronaves de letra de clave E.

GCFV AD 2.21 PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DEL RUIDO

Evitar en lo posible el sobrevuelo de núcleos urbanos.

Áreas sensibles al ruido:



21.1 GENERALIDADES

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

21.2 PROCEDIMIENTOS ANTI-RUIDO

21.2.1 DESPEGUES

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

21.2.2 ATERRIZAJES

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

21.3 PRUEBA DE MOTORES EN TIERRA

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

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

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

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

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

OFICINA CEOPS

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

GCFV AD 2.22 PROCEDIMIENTOS DE VUELO

22.1 PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)

El Aeropuerto de Fuerteventura no dispone de procedimientos de baja visibilidad (LVP).

22.2 PROCEDIMIENTO DE PARALIZACIÓN DE OPERACIONES EN EL ÁREA DE MOVIMIENTO (PPOAM)

PROCEDIMIENTO DE PARALIZACIÓN DE LAS OPERACIONES EN EL ÁREA DE MOVIMIENTO PARA RVR< 550 m (PPOAM 550)

El Aeropuerto de Fuerteventura 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 actuaciones de baja visibilidad, el cual consta de las siguientes fases:

FASE I: AVISO

- Se iniciará cuando exista:
- 800 m ≥RVR ≥550 m o
- 1000 m ≥VIS ≥ 800 m .
- 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 .
- TWR no autorizará operaciones mientras persistan estas condiciones, salvo operaciones especiales contempladas en el procedimiento. Si los valores de visibilidad se recuperan a los propios de la Fase I se volverá a dicha Fase I.

FASE III: CANCELACIÓN DE PPOAM 550

- Se iniciará cuando exista:
- RVR > 800 m
- VIS > 1000 m .
- Se cancelan los procedimientos asociados.

Mínimos meteorológicos definidos para el procedimiento:

FASES	RVR (m)	VIS (m)
FASE I: AVISO	800 ≥RVR ≥ 550	1000 ≥ VIS ≥ 800
FASE II: PARALIZACIÓN DE OPERACIONES	RVR < 550	VIS < 800
FASE III: CANCELACIÓN DE PPOAM 550	RVR > 800	VIS > 1000

22.3 PROCEDIMIENTO DE COMUNICACIÓN ABREVIADA

22.3.1 LLEGADAS

En las transferencias de comunicaciones de Sector NORESTE de Canarias (FREQ 129.1) a Aproximación Canarias (FREQ 129.3), la

llamada inicial se limitará al INDICATIVO del vuelo para evitar congestionar la frecuencia:

"Aproximación + Aeroflot 321"

22.3.2 SALIDAS

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

"Canarias, Aeroflot 321, from GCFV"

22.4 SISTEMA DE PRESENTACIÓN RADAR

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

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

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

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

22.5 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 Fuerteventura.

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 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.

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.

22.6 PROCEDIMIENTOS ALTERNATIVOS PARA AERONAVES NO EQUIPADAS RNAV1.

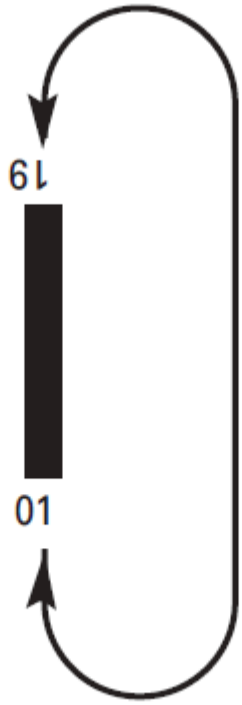
1.LLEGADAS A FUERTEVENTURA:

Las aeronaves sin aprobación operacional RNAV1 lo notificarán al ATC en el momento en el que se les autorice a la STAR RNAV1 correspondiente, y esperarán instrucciones tácticas alternativas por parte de CANARIAS APP.

2.SALIDAS DE FUERTEVENTURA:

Las aeronaves de salida sin aprobación operacional RNAV1 que vayan a proceder por un encaminamiento de salida exclusivo RNAV1 lo notificarán vía voz a Fuerteventura TWR lo antes posible, y serán instruidas a proceder de acuerdo con lo establecido en las salidas de contingencia (ver salida de contingencia (ODP) para la pista en uso en AD2 SID GCFV).

22.7 CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD



GCFV AD 2.23 INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

23.1 ZONAS NO VISIBLES DESDE TORRE

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

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

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

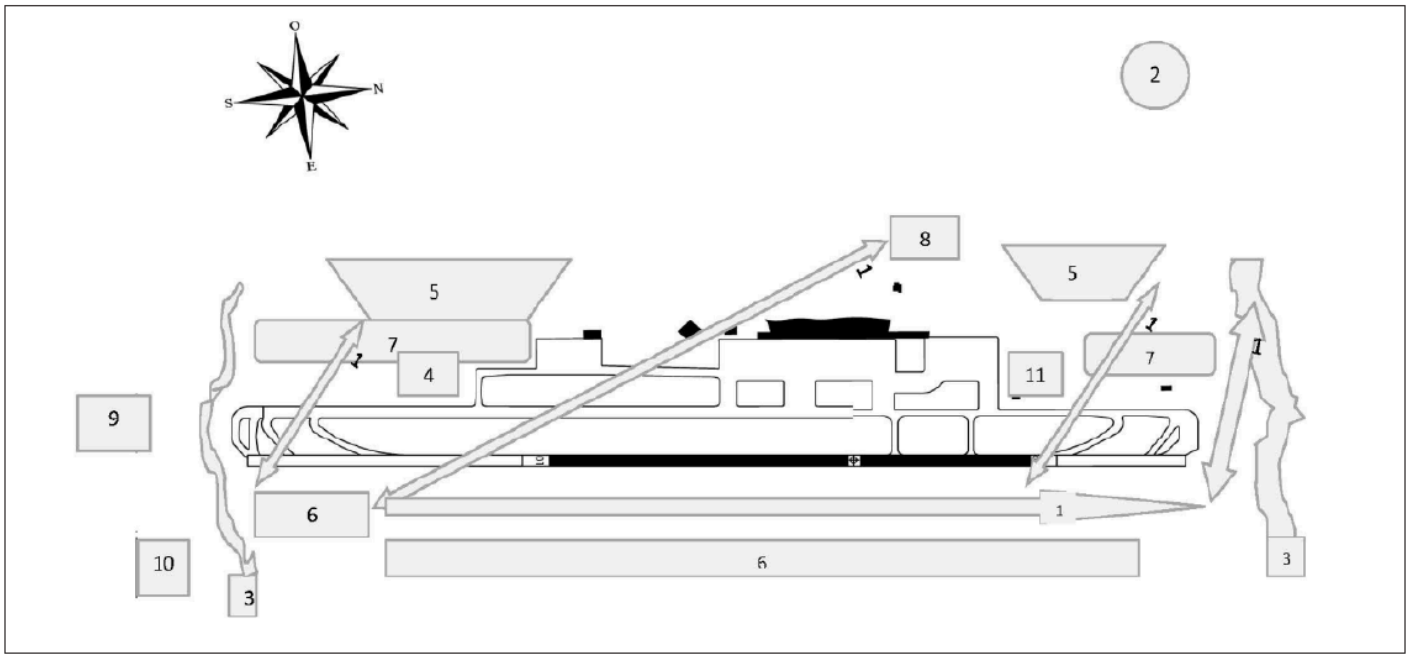
23.2 ZONAS DE CONCENTRACIÓN DE AVES

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

- Zona 1: Flujo de aves en paso, generalmente gaviotas del sureste al nordeste, con tendencia a desvíos hacia el norte y hacia la zona 2.
- Zona 2: Vertedero insular y obras nueva carretera; gran concentración de aves posadas y en vuelo.
- Zona 3: Barrancos que delimitan el norte y el sur del aeropuerto.
  - Al norte: Concentraciones de palomas, garzas, garcetas, gaviotas, guirres, cernícalos, cuervos y ratoneros.
  - Al sur: Barranco que en su desembocadura forma pequeñas marismas, con concentración de garzas, garcetas, gaviotas y chorlitos.
- Zona 4: Depuradora y punto limpio del aeropuerto. Concentración de gallinetas, garzas, palomas y tórtolas. Ocasionalmente patos.
- Zona 5: Núcleos urbanos con palomares en azoteas, concentración de bandadas de palomas en vuelo.
- Zona 6: Zonas costeras de concentración de gaviotas posadas en horas centrales del día en invierno y en verano a cualquier hora.
- Zona 7: Barreras vegetales arboladas, gran concentración de tórtolas, palomas, pequeñas aves.
- Zona 8: Granja. Concentración de aves posadas y en vuelo.

- Zona 9: Campos de golf al sur del aeropuerto, concentración de gaviotas y otras aves.
- Zona 10: Zona ocasional de caravanas, concentración de gaviotas.

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



23.3 FENÓMENOS DE VIENTO

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

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

Adicionalmente, las siguientes circunstancias también pueden favorecer aproximaciones frustradas:

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

GCFV AD 2.24 CARTAS AERONÁUTICAS RELATIVAS A UN AERÓDROMO

El listado de cartas relativas al aeródromo puede encontrarse en el siguiente enlace:

https://aip.enaire.es/AIP/#GCFV

GCFV AD 2.25 PENETRACIÓN DE LA SUPERFICIE DEL TRAMO VISUAL (VSS)

A continuación se incluyen los procedimientos de aproximación instrumental afectados:

IAC 2 RNP Y RWY 01: LNAV, LNAV/VNAV.

IAC 3 ILS Z RWY 01: Aproximación directa.

IAC 4 ILS Y RWY 01: Aproximación directa.

IAC 5 ILS X RWY 01: Aproximación directa.

IAC 6 LOC Z RWY 01: Aproximación directa.

IAC 7 LOC Y RWY 01: Aproximación directa.

IAC 8 VOR RWY 01: Aproximación directa.

IAC 9 NDB RWY 01: Aproximación directa.

IAC 11 RNP Y RWY 19: LNAV, LNAV/VNAV.

IAC 12 ILS Z RWY 19: Aproximación directa.

IAC 13 ILS Y RWY 19: Aproximación directa.

IAC 14 ILS X RWY 19: Aproximación directa.

IAC 15 LOC Z RWY 19: Aproximación directa.

IAC 16 LOC Y RWY 19: Aproximación directa.

IAC 17 VOR RWY 19: Aproximación directa.

IAC 18 NDB RWY 19: Aproximación directa.