GCLP AD 2 DATOS DEL AERÓDROMO

GCLP AD 2.1 INDICADOR DE LUGAR Y NOMBRE DEL AERÓDROMO

GCLP - GRAN CANARIA

GCLP AD 2.2 DATOS GEOGRÁFICOS Y ADMINISTRATIVOS DEL AERÓDROMO

1	ARP	275555N 0152312W. Ver AD 2-GCLP ADC.
2	Distancia y dirección desde la ciudad	19 km S.
3	Elevación	24 m / 77 ft.
4	Ondulación geoide	43.90 m ± 0.10 m. (1)
5	Temperatura de referencia	28°C.
6	Temperatura baja media	18ºC.
7	Declinación magnética	3ºW (2025).
8	Cambio anual	9.6' E.
9	Administración AD	CIV: Aena. MIL: Ejército del Aire y del Espacio.
10	Dirección	CIV: Aeropuerto de Gran Canaria, 35230 Las Palmas. MIL: Base Aérea de Gando. 35230 - Telde (Las Palmas).
11	TEL	CIV: +34-928 579 000 MIL: +34-928 328 300
12	FAX	CIV: +34-928 579 117 MIL: +34-928 328 296
13	AFTN	GCLP
14	E-mail	Información general y consultas específicas aeronáuticas: lpaopestructura@aena.es; lpaopcpo@aena.es; lpaopsita@aena.es
15	Tránsito autorizado	IFR/VFR. (2)
16	Observaciones	SITA: LPAAPYF. (1) Para todos los puntos del AD. (2) Debido a razones de capacidad de tráfico los vuelos VFR con origen o destino GCLP podrán no ser autorizados en horas de alta demanda de tráfico IFR. Las operaciones VFR con destino/salida el Aeropuerto de Gran Canaria se deberán coordinar consultando con al menos 72 horas de antelación la programación prevista de vuelos a través de las direcciones: gclp_atssup@enaire.es; lpaopestructura@aena.es y lpaopcpo@aena.es, para que se analice la viabilidad de las operaciones, que no podrán coordinarse (slot previo al plan de vuelo) sin la confirmación por parte del aeropuerto. En caso de incumplir el tiempo de antelación, se denegará el permiso. Excepto: vuelos hospital, SAR, emergencias y de Estado.

GCLP AD 2.3 HORAS DE FUNCIONAMIENTO

1		

	Aeropuerto	H24 (1).
2	Aduanas e Inmigración	H24.
3	Servicios médicos y de sanidad	Ver GEN 1.4.
4	AIS	H24 (2).
5	ARO	H24 (3).
6	OPV	H24.
7	Información MET	H24.
8	ATS	H24.
9	Abastecimiento de combustible	H24.
10	Asistencia en tierra	H24.
11	Seguridad	H24.
12	Deshielo	No.
13	Observaciones	(1) Aeronaves de Estado/militares extranjeras solicitarán PPR con al menos 72 horas de antelación, en horario de lunes a viernes de 0730 a 1400 LT, a la dirección AFTN: GCLPYXYX. En caso de no disponer de dicho sistema, lo solicitarán por FAX (+34-928 328 296), o a la dirección de correo electrónico: pvuelosgando@mde.es Plataforma militar: operaciones aeronaves militares con mercancía peligrosa y sistema de frenado para aeronaves militares. Ver casilla 20 "Reglamentación Local". (2) Oficina AIO Centralizada - Oficina NOTAM Internacional. • TEL: +34-913 213 137/138 • E-mail: unof@enaire.es (3) Oficina ARO Centralizada zona geográfica 15. • TEL: +34-918 603 570; +34-672 344 494 (solo en contingencia de comunicaciones). • E-mail: arocentralizada@enaire.es • Dirección AFTN gestión Plan Vuelo GCLP: GCLPZPZX

GCLP AD 2.4 SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO

1	Instalaciones para el manejo de carga	MIL: Hasta 8000 kg.
2	Tipos de combustible	CIV: JET A-1, AVGAS. MIL: F-34.
3	Tipos de lubricante	No.
4	Capacidad de reabastecimiento	CIV: Terminales Canarios: • 1 cisterna 18000 L; 14 L/s. • 1 cisterna 45000 L; 50 L/s. • 4 dispensers 3000 L; 50 L/s. • 4 dispensers 2725 L; 45 L/s. CMD: • 9 dispensers 3488 L/min. • 1 cisterna 10000 L.

4		• 1 cisterna 18000 L; 1320 L/min. • 1 cisterna 35000 L; 2611 L/min. • 1 cisterna 44000 L; 2043 L/min. • 1 cisterna 60000 L; 3263 L/min. MIL: • 6 cisternas 20000 L; 15 L/s. • 1 cisterna 40000 L; 15 L/s. • 1 cisterna 35000 L; 15 L/s.
5	Instalaciones para el deshielo	No.
6	Espacio disponible en hangar	No.
7	Instalaciones para reparaciones	No.

8	Observaciones	MIL: GPU: Unidad de CA (hasta 100 KVA) y CC (hasta 2500 A).
		Los agentes de rampa están autorizados a realizar servicios de handling tanto de Aviación General como Comercial.
		Agentes de rampa:
		• GROUNDFORCE
		  ◦ TEL.: +34-928 579 164
		  ◦ Móvil: +34-662 310 241
		  ◦ E-mail: lpajturnos@groundforce.aero
		  ◦ SITA: LPAGFXH
		• MENZIES AVIATION
		  ◦ TEL.: +34-928 578 748
		  ◦ Móvil: +34-620 816 761; +34-608 722 681; +34-680 291 114
		  ◦ E-mail: ops.lpa@menziesaviation.com; ramp.lpa@menziesaviation.com
		  ◦ SITA: LPAMA7X
		Aviación General:
		• BROK-AIR FBO
		  ◦ Móvil: +34-616 810 849; +34-616 679 011
		  ◦ E-mail: ops@brok-air.com; gclp@brok-air.com
		• CANAVIA HANDLING
		  ◦ TEL.: +34-928 939 369
		  ◦ Móvil: +34-646 079 881
		  ◦ E-mail: handling@canavia.es
		• UNITED AVIATION SERVICES, S.L.
		  ◦ TEL: +34-913 936 775 (OCC)
		  ◦ Móvil: +34-610 782 243 (H24)
		  ◦ E-mail: ops.lpa@unitedaviation.es
		• MELÉNDEZ, S.L.
		  ◦ TEL.: +34-928 579 495
		  ◦ FAX: +34-928 579 570
		  ◦ Móvil: +34-638 783 802
		  ◦ E-mail: lpaops@gmelendez.com
		  ◦ SITA: HDQGMXH
		• SWIFTAIR
		  ◦ TEL.: +34-928 579 759
		  ◦ FAX: +34-928 579 760
		  ◦ Móvil: +34-639 244 849; +34-646 512 966
		  ◦ E-mail: lpa.notificacion@swiftair.com

8		• AviaVIP LPA
		  ◦ TEL: +34-691 129 146; +34-634 698 181 (H24)
		  ◦ E-mail: gclp@aviavip.com
		Combustible:
		• CMD AEROPUERTOS CANARIOS, S.L.
		  ◦ TEL.: +34-928 574 270
		  ◦ FAX: +34-928 574 316
		  ◦ Móvil: +34-619 891 611
		  ◦ E-mail: lpa@cepsa.com
		• TERMINALES CANARIOS, S.L.
		  ◦ TEL: +34-928 574 326; +34-928 574 864
		  ◦ FAX: +34-928 574 858
		  ◦ Móvil: +34-699 272 879
		  ◦ E-mail: Supervisor.agc@tcanarios.com

9	Observaciones (cont)	Agentes handling de mantenimiento de aeronaves:
		• BINTER TECHNIC
		  ○ Centro de Mantenimiento aprobado EASA
		  ○ Organización de Instrucción aprobada EASA
		  ○ FAX: +34-928 579 605
		  ○ Móvil: +34-636 821 688; +34-629 679 306
		  ○ E-mail: mcc@isaerotec.com
		• BROKAIR TECHNICS
		  ○ Line Maintenance EASA part 145
		  ○ Móvil MOC (Centro Operaciones Mantenimiento):TEL: +34-630 006 307
		  ○ E-mail: moc@brok-air.com
		• HLA - HISPANO-LUSITANA AVIACIÓN, S.L.
		  ○ Mantenimiento EASA Parte 145
		  ○ TEL/FAX: +34-928 574 476
		  ○ Móvil: +34-645 936 230; +34-655 505 348
		  ○ E-mail: hla.laspalmas@h-la.es
		• SERVICIOS AEROTÉCNICOS INSULARES S.L. (SATI)
		  ○ Centro de Mantenimiento EASA ES.145.216
		  ○ TEL.: +34-928 305 105
		  ○ Móvil: +34-638 608 041; +34-639 903 954
		  ○ E-mail: oficinatecnica@satiaero.com

GCLP AD 2.5 INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA PASAJEROS

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

GCLP AD 2.6 SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

1	Categoría de incendios	CIV: 9. MIL: 7.
2	Equipo de salvamento	De acuerdo a la categoría de incendios publicada.
3	Retirada de aeronaves inutilizadas	CIV: Barras de arrastre, push-back convencional, vehículo de remolque sin barra, gatos hidráulicos, compresores, por parte de los agentes Handling. El aeropuerto dispone de equipos específicos para el alzamiento y remolque de ACFT a disposición del propietario registrado o explotador de la ACFT afectada: • Sistema de remolque de emergencia de aeronaves con capacidad limitada a 40 TM (20 TM en cada línea de remolque). • Sistema de remolque de emergencia de aeronaves con capacidad limitada a 110 TM (55 TM en cada línea de remolque). • Cojines neumáticos de recuperación para aeronaves categorías I, II y III.

3		• Remolque para traslado de aeronaves inhabilitadas por colapso de tren de morro con capacidad de 12 TM. • Remolque para traslado de aeronaves inhabilitadas por colapso de tren de morro con capacidad de 55 TM. • Sistema de eslingas de elevación de fuselajes para aeronaves categoría III (anchura de fuselaje de entre 3700 mm y 6550 mm, capacidad máxima de elevación 33 TM). • Plataforma de recuperación para tren delantero y principal de rodadura inutilizado, hasta 10 TM. • Plataforma de recuperación para tren delantero y principal de rodadura inutilizado, hasta 30 TM. • Barra de remolcado para plataforma de recuperación hasta 10 TM. • Barra de remolcado para plataforma de recuperación hasta 30 TM. • Placas para el refuerzo de tierra blanda con una capacidad de 120 TM el m². • Grúa hasta 300 TM externa al AD. • Gato elevador hidráulico de mantenimiento de capacidad de 90 TM disponible en el aeropuerto. MIL: Autogrúa RSL-45900/A, capacidad de izado de hasta 30 TM (CRASH RECOVERY).
4	Observaciones	Datos de contacto local para operación de traslado de aeronaves inutilizadas: Oficina CECOA (Centro de Coordinación del aeropuerto): • TEL.: +34-928 579 093 / 97 / 98 • FAX: +34-928 579 313 • E-mail: lpaopsita@aena.es

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

1	Tipos 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.

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

1	Plataforma	Superficie: CIV: Hormigón hidráulico. MIL: Hormigón hidráulico. Resistencia: CIV: Sur: • PCN 112/R/C/W/T. • PCN 71/R/C/W/T. • Ampliación Sur: PCN 86/R/B/W/T.

1		Norte: PCN 78/R/A/W/T. • Ampliación Norte: PCN 97/R/B/W/T. MIL: • PCN 85/R/C/W/T. • PCN 38/R/C/W/T. • PCN 28/R/C/W/T. • PCN 110/R/B/W/T.
2	Calles de rodaje	Anchura: 23 m. Superficie: Hormigón asfáltico, excepto TWY R6, R7, R8, R9L, R9R, S1 y R18 Hormigón hidráulico. Resistencia: CIV: • R1, Z3-Z7: PCN 88/F/C/W/T. • R2-R4: PCN 94/F/A/W/T. • R6, R7: PCN 78/R/A/W/T. • R9L: PCN 38/R/C/W/T. • R10: PCN 86/R/B/W/T. • R11: PCN 71/R/C/W/T. • R12: PCN 66/R/A/W/T. • R13/03R: PCN 40/F/B/W/T. • S1: PCN 70/F/A/W/T. • S2: PCN 86/F/A/W/T, PCN 44/F/A/W/T. • S3: PCN 86/F/A/W/T. • S5: PCN 44/F/A/W/T. • S6, S7, R8, R9R: PCN 141/F/A/W/T. • S8: PCN 29/F/A/W/T. • Z1: PCN 48/F/C/W/T. • Z2: PCN 66/F/C/W/T. MIL: • K: PCN 40/F/A/W/T. • R13/R14: PCN 29/F/A/W/T. • R15: PCN 28/R/C/W/T. • R17: PCN 110/R/B/W/T, PCN 85/R/C/W/T. • R18: PCN 24/R/C/W/T. • Z8: PCN 60/F/A/W/T.
3	Posiciones de comprobación	Altímetro: Plataforma: ELEV 24 m/79 ft EXC PRKG L11, L12: 28 m/91 ft. VOR: No. INS: Ver AD 2-GCLP PDC.
4	Observaciones	Ninguna.

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

1	Sistema de guía de rodaje	Indicadores de posición LGTD, letreros NO ENTRY, letreros de instrucciones obligatorias e información LGTD, puntos de espera de la pista, barras de parada, barras de no intrusión, sistema visual de guía para el atraque (1), indicador de dispositivo de frenado, luces de protección de pista y puestos de estacionamiento.
2		

	Señalización de RWY	Área anterior al umbral, designadores, eje, umbral, zona de toma de contacto, faja lateral y punto de visada.
3	Señalización de TWY	Eje, faja lateral.
4	Observaciones	Sistemas con iluminación LED: Luces de puntos de espera de vehículos en: sur de TWY Z7, norte de TWY Z6, norte y sur de TWY Z8. Luces de protección de pista en: ambos lados de las TWY R9L, R9R, S7 hacia RWY 21L, S7 hacia RWY 21R, R18, GATE K, S6, S5, Z1, Z2, R1, Z7, Z6 hacia RWY 03R y Z6 hacia RWY 03L y solo en lado norte de TWY R13. Barras de parada de TWY: K, R1, R13, R18, R9L, R9R, S7, Z1, Z2, Z6 RWY 03L, Z6 RWY 03R, TWY Z7. Barras contra intrusión de TWY: S1N, S1S, S2, S3, S8, Z3, Z5. (1) Ver AD 2-GCLP PDC.

GCLP AD 2.10 OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO

1	Obstáculos en las Superficies de Aproximación, Ascenso en el Despegue, Cónica, Horizontal interna, Transición, Transición Interna y aterrizaje interrumpido establecidas en el Anexo 14 de OACI; y las áreas 2A y 3 establecidas en el Anexo 15 de la OACI. Los que perforan estas superficies se identifican en el fichero CSV como "Relevante_Relevant = Si/Yes".	Ver Ítem 10 y Conjunto de Datos.
2	Observaciones	Balizas de obstáculo tipo LED en: Montañas de Arinaga, Ámbar, Gando y Montaña Vista Alegre Oeste THR 03R, Vallado Perimetral Sur, mangas de viento y Torres de Iluminación de Plataforma.

GCLP AD 2.11 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA SUMINISTRADA

1	Oficina MET	CIV: EMAe Gran Canaria. MIL: OMD de la Base Aérea de Gando.
2	HR	CIV: H24. MIL: 7.5 HR (0730-1500 LT).
3	METAR	Semihorario.
4	TAF	24 HR.
5	TREND	Sí.
6	Información	Autoservicio metereológico aeronáutico. En persona y telefónica.
7	Documentación de vuelo/Idioma	Cartas y lenguaje claro / Español.
8	Cartas	Mapas significativos, previstos en altitud (viento y temperatura)
9	Equipo suplementario	Presentador de imágenes de nubes, rayos y de información radar.
10	Dependencia ATS atendida	TWR, APP, OPV.
11	Información adicional	OMAe Las Palmas (GCGC); H24 • TEL: +34-928 430 603 EMAe Gran Canaria: H24 • TEL: +34-928 579 917

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

GCLP AD 2.12 CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA

RWY	Orientación	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
03L (1)	021.43°GEO 025°MAG	3100 x 45	275507.94N 0152332.42W	THR: 23.6 m / 77 ft TDZ: 23.6 m / 77 ft	No	No	3220 x 280	No	140 x 150	ASPH CONC (2) SWY: No
21R (1)	201.43°GEO 205°MAG	3100 x 45	275641.70N 0152250.98W	THR: 9.9 m / 32 ft TDZ: INFO NO AVBL	No	60 x 150	3220 x 280	No	140 x 150	ASPH CONC (2) SWY: No
03R (1) (3)	021.42°GEO 025°MAG	3099 x 45	275505.48N 0152325.25W	THR: 21 m / 69 ft TDZ: No	No	No	3219 x 280	No	140 x 120	ASPH CONC (4) SWY: No
21L (1) (3)	201.43°GEO 205°MAG	3099 x 45	275639.21N 0152243.84W	THR: 8 m / 26 ft TDZ: No	No	60 x 150	3219 x 280	No	140 x 150	ASPH CONC (4) SWY: No

Observaciones:

(1) 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.

(2) RWY 03L/21R Desde THR 03L:

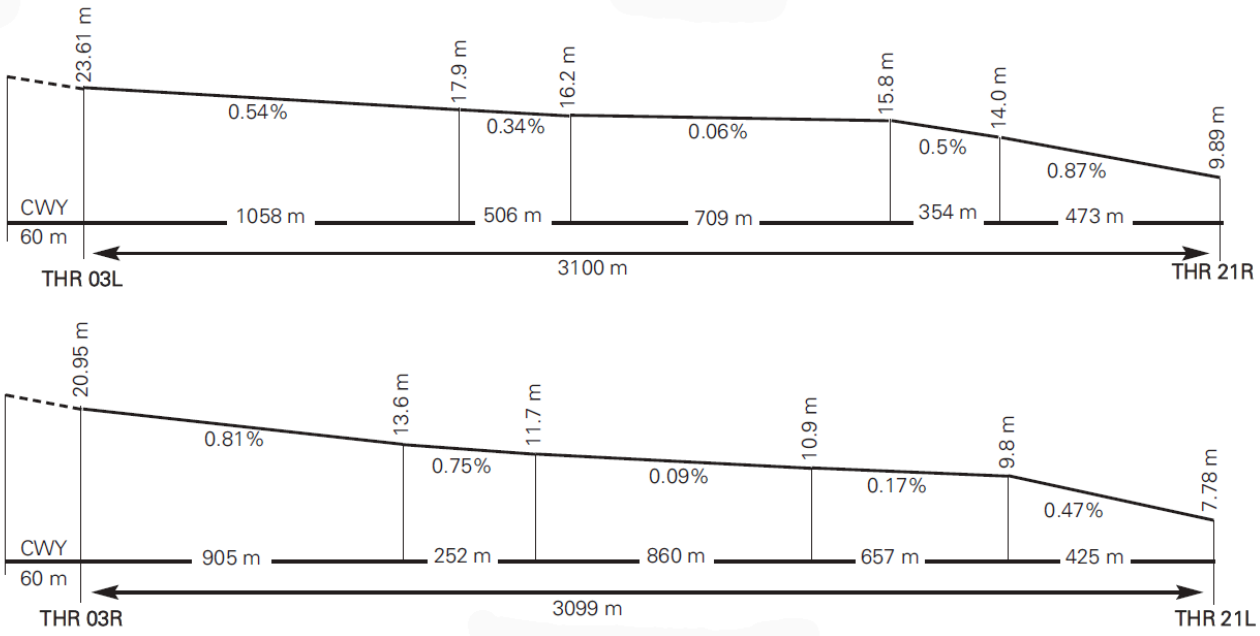
- 0 - 320 m PCN 100/F/D/W/T.
- 320 - 1360 m PCN 94/F/A/W/T.
- 1360 - 3100 m PCN 129/F/A/W/T.

(3) Exención requisito normativo relativo a la separación entre eje de la calle de rodaje y del eje de pista (175m): la distancia entre TWY R13 hasta TWY R18 a RWY 03R/21L es de 123 m.

(4) RWY 03R/21L Desde THR 03R:

- 0 - 310 m PCN 118/F/D/W/T.
- 310 - 2800 m PCN 141/F/A/W/T.
- 2800 - 3099 m PCN 97/R/B/W/T.

12.1 PERFIL



GCLP AD 2.13 DISTANCIAS DECLARADAS

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

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)

Observaciones:

(1) GCLP-02-C-B. Barrera de cable bidireccional. LOC 506 m FM THR 21L. Ver casilla 20.

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

GCLP AD 2.14 LUCES DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA

1	Pista	03L
2	Aproximación	Precisión CAT I, 900 m (LIH). Luces de identificación de umbral.
3	PAPI (MEHT)	3° (18.40 m / 60 ft). (1)
4	Umbral	Verdes.
5	Zona de toma de contacto	No.
6	Eje pista	3100 m: 2200 m blancas+600 m blancas y rojas+300 m rojas (LIH). Distancia entre luces: 15 m.
7	Borde de pista	3100 m: 2500 m blancas+600 m amarillas (LIH). Distancia entre luces: 50 m.
8	Extremo de pista	Rojas.
9	Zona de parada	No.
10	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

1	Pista	21R
2	Aproximación	PALS CAT I 300 m. Luces de identificación de umbral.
3	PAPI (MEHT)	3° (24.61 m / 81 ft). (1)
4	Umbral	Verdes.
5	Zona de toma de contacto	No.
6	Eje pista	3100 m: 2200 m blancas+600 m blancas y rojas+300 m rojas (LIH). Distancia entre luces: 15 m.
7	Borde de pista	3100 m: 2500 m blancas+600 m amarillas (LIH). Distancia entre luces: 50 m.
8	Extremo de pista	Rojas.
9	Zona de parada	No.
10	Observaciones	Luces indicadoras de calle de salida rápida (S1). (1) Con iluminación LED.

1	Pista	03R
2	Aproximación	Precisión CAT I, 900 m (LIH). Luces de identificación de umbral.
3	PAPI (MEHT)	3° (20.45 m / 67 ft).

4	Umbral	Verdes.
5	Zona de toma de contacto	No.
6	Eje pista	3100 m: 2200 m blancas+600 m blancas y rojas+300 m rojas (LIH). Distancia entre luces: 15 m.
7	Borde de pista	3100 m: 2500 m blancas+600 m amarillas (LIH). Distancia entre luces: 50 m.
8	Extremo de pista	Rojas.
9	Zona de parada	No.
10	Observaciones	Luces indicadoras de calle de salida rápida (S6).

1	Pista	21L
2	Aproximación	Sencillo, 210 m (LIH). Luces de identificación de umbral.
3	PAPI (MEHT)	3° (21.43 m / 70 ft).
4	Umbral	Verdes.
5	Zona de toma de contacto	No.
6	Eje pista	3100 m: 2200 m blancas+600 m blancas y rojas+300 m rojas (LIH). Distancia entre luces: 15 m.
7	Borde de pista	3100 m: 2500 m blancas+600 m amarillas (LIH). Distancia entre luces: 50 m.
8	Extremo de pista	Rojas.
9	Zona de parada	No.
10	Observaciones	Luces indicadoras de calle de salida rápida (S5).

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

1	ABN/IBN	No.
2	WDI	1 cerca de THR 03L, 1 cerca de THR 21R, 1 cerca de ARP. LGTD.
3	Iluminación de TWY	Borde, R17 solo en lado oeste. Eje excepto en R13, R14, R18.
4	Iluminación de plataforma	Postes proyectores.
5	Fuente secundaria de energía	Sistema de ayudas visuales: sistema de alimentación ininterrumpida. Edificio terminal e iluminación de plataforma: grupos electrógenos de emergencia con tiempo de conmutación de 15 segundos.
6	Observaciones	Iluminación LED en torres de plataforma (TM02-TM07) y mangas de viento.

GCLP AD 2.16 ÁREA DE ATERRIZAJE DE HELICÓPTEROS

1	Situación	• Ondulación geoide: ver apartado 2. • FATO: RWY 03L/21R.

1		• 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.
2	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.
3	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.
4	Orientación	INFO NO AVBL.
5	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.
6	Iluminación	Ver apartado 14 para iluminación de RWY 03L/21R y apartado 15 para iluminación de plataforma.
7	Observaciones	Rodaje aéreo: Dimensiones máximas de helicópteros permitidos. Ver AD 2-GCLP PDC 1. Iluminación de plataforma.

1	Situación	TWY R15.
2	Elevación	INFO NO AVBL.
3	Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización	Anchura: 23 m, Hormigón, asfáltico. PCN 21/F/A/W/T, eje y borde.
4	Orientación	021.42° GEO (025° MAG).
5	Distancias declaradas	INFO NO AVBL.
6	Iluminación	Eje y borde.
7	Observaciones	Uso exclusivo de helicópteros militares y en condiciones VMC.

1	Situación	TWY R18.
2	Elevación	INFO NO AVBL.
3	Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización	Anchura: 23 m, Hormigón, hidráulico. PCN 76/R/B/W/T, eje y borde.
4	Orientación	201.43° GEO (205° MAG).
5		

	Distancias declaradas	INFO NO AVBL.
6	Iluminación	Eje y borde.
7	Observaciones	Uso exclusivo de helicópteros militares y en condiciones VMC.

1	Situación	GATE K.
2	Elevación	INFO NO AVBL.
3	Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización	INFO NO AVBL EXC PCN 52/F/A/W/T.
4	Orientación	021.42° GEO (025° MAG) y 201.43° GEO (205° MAG).
5	Distancias declaradas	INFO NO AVBL.
6	Iluminación	Borde.
7	Observaciones	Zona de despegue y aterrizaje para helicópteros sin señalización. Uso exclusivo de helicópteros militares y en condiciones VMC.

GCLP AD 2.17 ESPACIO AÉREO DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

1	Denominación	CTR GRAN CANARIA.
2	Límites laterales	280938N 0152045W; 280713N 0151342W;280207N 0150554W; 274333N 0151800W; 274255N 0152610W; 274433N 0153047W; 274918N 0152850W; 275055N 0152729W; 275117N 0152831W; 280359N 0152552W; 280938N 0152045W.
3	Límites verticales	SFC-3100ft AMSL.
4	Clase de espacio aéreo	D.
5	Dependencia Idioma	GRAN CANARIA APP. ES/EN.
6	Altitud de transición	1850 m/6000 ft.
7	Horas de aplicabilidad	H24
8	Observaciones	Ninguna.

1	Denominación	CTR GRAN CANARIA ZONA A.
2	Límites laterales	274833.0N 0152919.9W; desde este punto siguiendo un arco de circunferencia de 2NM de radio centrado en 274646.7N 0153024.0W y sentido horario hasta 274449.2N 0153051.9W; 274833.0N 0152919.9W.
3	Límites verticales	SFC-500 ft AGL-AMSL (1).
4	Clase de espacio aéreo	D.
5	Dependencia Idioma	GRAN CANARIA APP. ES/EN.
6	Altitud de transición	-
7	Horas de aplicabilidad	H24
8		

	Observaciones	(1) Lo que resulte mayor.

1	Denominación	ATZ GRAN CANARIA.
2	Límites laterales	Círculo de 8 km de radio centrado en ARP (1).
3	Límites verticales	SFC-3000 ft HGT (2).
4	Clase de espacio aéreo	D.
5	Dependencia Idioma	GRAN CANARIA TWR. ES/EN.
6	Altitud de transición	-
7	Horas de aplicabilidad	H24
8	Observaciones	(1) O la visibilidad horizontal, lo que resulte inferior. (2) O hasta la elevación del techo de nubes, lo que resulte más bajo.

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

Servicio	Distintivo llamada	FREQ	HR	Observaciones
APP	Gran Canaria APP	121.300 MHz	H24	-
		124.300 MHz	H24	-
		124.700 MHz	H24	-
		363.550 MHz	H24	MIL
TWR	Gran Canaria TWR	118.300 MHz	H24	-
		121.700 MHz	H24 (1)	GMC
		125.000 MHz	(2)	Autorizaciones
		127.175 MHz	H24	BACK UP
		121.500 MHz	H24	EMERG
		243.000 MHz	H24	EMERG
		257.800 MHz	H24	MIL
ATIS	Gran Canaria Information	118.600 MHz	H24	
				(1) O según ATC o ATIS. (2) HR según ATC o ATIS.
D-ATIS	Gran Canaria Information	NIL	H24	Suministro de información ATIS mediante enlace de datos no disponible.

GCLP AD 2.19 RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIZAJE

Instalación (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas	ELEV DME	Observaciones

DVOR (3° W)	GDV	112.900 MHz	H24	280437.5N 0152544.4W	-	• R-118: COV FL100 60 NM, FL120 80 NM, FL130 101.4 NM (COSTI).
						• R-189 U/S FM 120 NM BLW FL280.
						• R-210/R-265: NO AVBL FM 8 NM BLW 8500 ft AMSL.
						• R-217:
						  ○ COV FL105 25.5 NM;
						  ○ U/S FM 60 NM a FL280.
						• R-234:
						  ○ Errores de marcación de más de ± 4° BTN 8 & 10 NM a FL110;

Instalación (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas	ELEV DME	Observaciones
						◦ U/S FM 18 NM. • R-354: mala COV FM 100 NM ascendiendo a FL280.
DME	GDV	CH 76X	H24	280437.6N 0152542.8W	240 m	• R-118: COV FL100 60 NM, FL120 80 NM, FL130 101.4 NM (COSTI). • R-189 U/S FM 120 NM BLW FL280. • R-210/R-265: NO AVBL FM 8 NM BLW 8500 ft AMSL. • R-217: ◦ COV FL105 25.5 NM; ◦ U/S FM 60 NM a FL280. • R-234: ◦ U/S FM 18 NM. • R-354: mala COV FM 100 NM ascendiendo a FL280. Errores y pérdida de señal del DME FM 160 NM a FL280.
DVOR (3° W)	LPC	115.000 MHz	H24	274942.7N 0152556.1W	-	-
DME	LPC	CH 97X	H24	274943.2N 0152555.9W	60 m	-
LOC 21R (3° W) ILS CAT I	RLP	110.700 MHz	H24	275457.4N 0152337.1W	-	205° MAG / 347 m FM THR 03L; COV 17 NM AVBL BTN 35° a la izquierda y 32° a la derecha FM RCL a 2100 ft AMSL.
GP 21R		330.200 MHz	H24	275632.1N 0152250.7W	-	3°; RDH 16.45 m; a 271 m FM THR 21R & 115 m FM RCL a la izquierda en el sentido de APCH. Pueden no recibirse indicaciones de FLY-UP a fondo de escala BLW GP a partir de 5° a la izquierda FM RCL.
ILS/DME 21R	RLP	CH 44X	H24	275632.0N 0152250.4W	18 m	REF DME THR 21R.
LOC 03L (3° W) ILS CAT I	ILP	109.900 MHz	H24	275648.8N 0152247.8W	-	025° MAG / 234 m FM THR 21R; COV 25 NM. COV 25 NM No AVBL BTN ±10° del RCL BLW 4000ft AMSL. COV 17 NM No AVBL BTN ±35° del RCL BLW 5400ft AMSL.
GP 03L		333.800 MHz	H24	275518.5N 0152323.6W	-	3°; RDH 16.02 m; a 392 m FM THR 03L & 107 m FM RCL a la derecha en el sentido de 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.
ILS/DME 03L	ILP	CH 36X	H24	275518.5N 0152323.6W	27 m	REF DME THR 03L.
TACAN (3°W)	TGN	CH 103X	H24	275524.3N 0152322.2W	-	-

GCLP AD 2.20 REGLAMENTO LOCAL DEL AERÓDROMO

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; +34-928 574 312

20.1 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

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 hacerlo cuando soliciten la puesta en marcha y asumir las posibles demoras.

20.2 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 GATE K para proceder por TWY R18 y esperar autorización de ATC para cruzar pistas y proceder por TWY R9-R8.

SALIDAS

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

Cuando reciban la autorización de 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 notificará a ATC en la solicitud de autorización ATC y, en cualquier caso, antes de comenzar el rodaje.

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

20.3 PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE

20.3.1 PUESTA EN MARCHA

A. ATC expedirá autorizaciones de puesta en marcha e instrucciones de retroceso y rodaje de aeronaves. Igualmente, expedirá las instrucciones de rodaje a las aeronaves que entren y salgan de la plataforma. Entre sus cometidos estará la gestión del proceso de arranque de motores, retroceso, remolcado y/o rodaje de las aeronaves atendiendo a las horas previstas de despegue. De este modo, organizará la secuencia de retroceso/rodaje junto con el tráfico de llegada en la plataforma, para conseguir una secuencia segura, ordenada y óptima tras solicitud por parte de las tripulaciones.

B. Las aeronaves deben estar completamente listas para puesta en marcha antes de realizar la solicitud mediante DCL o de llamar a la frecuencia correspondiente: CLR (125.000 MHz), GMC (121.700 MHz) o LCL/TWR (118.300 MHz). Se informará vía ATIS, tanto cuando la frecuencia de CLR esté operativa como cuando se hayan unificado frecuencias en (TWR).

C. Las aeronaves deberán estar listas para puesta en marcha no más tarde de su hora estimada de fuera de calzos (EOBT).

D. Los pilotos contactarán con GRAN CANARIA RODADURA (GMC 121.700 MHz) para solicitar permiso de puesta en marcha. Al solicitar la puesta en marcha, los pilotos notificarán al ATC el indicativo completo, tipo de aeronave y serie, el puesto de estacionamiento que ocupan y el mensaje ATIS recibido.

E. En caso de aeronaves con envergadura igual o superior a 52 m, el piloto notificará a ATC que se trata de una aeronave de letra de clave E/F, según corresponda.

F. Todo piloto u operador de aeronaves que considere que su carrera de despegue en pista pudiera ser inferior a 300 m, deberá notificarlo a ATC lo antes posible y en cualquier caso antes de acceder a la pista en servicio.

G. El permiso de puesta en marcha será expedido por ATC tan pronto se solicite, a menos que se prevean demoras superiores a 15 minutos, en cuyo caso ATC indicará la hora en la que podrá efectuarse la puesta en marcha.

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

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

J. Para realización de la maniobra de puesta en marcha con GPU en las posiciones con pasarela y/o arranque cruzado en la calle de rodaje se requerirá permiso previo de CECOA. Las aeronaves tras coordinación y aprobación de CECOA, se asegurarán de que la pasarela está desconectada y no haya embarque / desembarque a pie en stands T01 o N12 (M04 y N11 respectivamente). A menos que desde TWR se comunique lo contrario, pondrán en marcha el motor ubicado al lado contrario de la pasarela, harán la maniobra de retroceso manteniendo potencia a ralentí, y una vez posicionadas en la calle de rodaje en plataforma podrán incrementar la potencia lo estrictamente necesario para poner en marcha el resto de motores. En este último caso, el piloto informará a TWR de la intención de hacer arranque cruzado incrementando la potencia del motor en la calle de rodaje, antes de iniciar el retroceso.

K. El rodaje tras la puesta en marcha autónoma desde los PRKG P00 a P58 se realizará alineada con el eje del puesto de estacionamiento y se realizará el giro respetando la señalización horizontal para evitar afecciones por chorro de motor a equipos y aeronaves que puedan estar estacionadas en puestos aledaños.

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

En el aeropuerto de Gran Canaria 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.

- 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 cancelación "RCD REJECTED".
- En caso de aceptación, ATC 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 no cumplirse los parámetros de aprobación de puesta en marcha acorde a EOBT

- Cuando se envíe un mensaje RCD en el rango válido de EOBT, se recibirá autorización ATC y puesta en marcha. Si no se encontrase listo para puesta en marcha, el piloto no aceptará la autorización y contactará vía voz con el controlador cuando esté listo.
- 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 (Departure Clearance Echoback).

- Si el sistema ATC no 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.

20.3.1.2 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.

20.3.2 MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

Evitar colisiones con otras aeronaves y obstáculos es responsabilidad de:

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

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

B. GMC es responsable de:

- El control de todos los movimientos de aeronaves, personas y vehículos que se efectúen en el área de maniobras a

excepción de la pista o pistas en uso.

- Expedir autorizaciones e instrucciones para el retroceso remolcado y rodaje de aeronaves.

C. Uso de barras de parada:

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

El uso de barras de parada va asociado a:

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

20.3.2.1 Maniobras de retroceso y rodaje

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

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

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

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

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

F. Como norma general, la maniobra de retroceso en estacionamientos T (excepto T12 y T13 en configuración norte) se realizará aproando hacia la cabecera en uso. En caso de requerir retroceso en dirección opuesta se deberá comunicar a TWR al solicitar autorización IFR ATC. Esta maniobra no estándar puede implicar demoras superiores a 15 minutos.

20.3.2.2 Maniobras de retroceso con motor (powerback)

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

Este tipo de operación sólo está permitida para:

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

20.3.2.3 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 CECOA, siempre que exista disponibilidad, asignará un puesto de estacionamiento intermedio en posición remota previa a su salida final.

Los puestos de estacionamiento remotos posibles para la realización de esta maniobra son:

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

20.3.2.4 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).

20.3.3 CARACTERISTICAS DE LOS PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

Ver AD 2-GCLP PDC.

20.3.4 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 autorizan pernoctas nuevas, con hora de llegada en el intervalo de 10:00 a 19:00 UTC, tanto aviación general como comercial (noche de viernes a sábado y de sábado a domingo),
- No se autoriza la permanencia de aeronaves en la plataforma los sábados y domingos, entre las 10:00 y las 19:00 UTC, con escalas superiores a 4 horas o por periodos superiores a un día si se ve comprometida la capacidad de la plataforma, tanto de aviación general como comercial.

20.3.5 LIMITACIONES DE RODAJE

- Pista en uso 03

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

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

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

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

Letra de clave de aeronave esperando en TWY Z1	MAX ACFT que puede rodar de TWY R3 a TWY R2
A (LJ55; C421) (MAX envergadura 14.57 m)	TODAS (MAX envergadura 64.40 m)
B (CRJ2; E145; SW4) (MAX envergadura 23.72 m)	TODAS (MAX envergadura 64.40 m)
C (B738; A321; AT72) (MAX envergadura 35.80 m)	TODAS (MAX envergadura 64.40 m)
D (B753; B763; C130) (MAX envergadura 51.90 m)	TODAS (MAX envergadura 64.40 m)
(1) Las aeronaves de letra de clave F seguirán su propio procedimiento.	

Letra de clave de aeronave esperando en TWY Z2	MAX ACFT que puede rodar de TWY R2 a TWY R1
A (LJ55; C421) (MAX envergadura 14.57 m)	TODAS (MAX envergadura 64.40 m)
B (CRJ2; E145; SW4) (MAX envergadura 23.72 m)	TODAS (MAX envergadura 64.40 m)

Letra de clave de aeronave esperando en TWY Z2	MAX ACFT que puede rodar de TWY R2 a TWY R1
C (B738; A321; AT72) (MAX envergadura 35.80 m)	TODAS (MAX envergadura 64.40 m)
D (B753; B763; C130) (MAX envergadura 51.90 m)	D (B753; B763; C130) (MAX envergadura 51.90 m)
E (1) (A330; A340; B744) (MAX envergadura 64.40 m)	C (B738; A321; AT72) (MAX envergadura 35.80 m)
(1) Las aeronaves de letra de clave F seguirán su propio procedimiento.	

- Punto de espera en TWY S6: si hay una aeronave en TWY S6 esperando cerca de RWY 03L/21R, ATC considerará ocupada la RWY 03R/21L.
- Se establece una coordinación entre las calles de rodaje desde TWY R13 hasta TWY R18 y RWY 03R/21L durante las operaciones de aeronaves de letra de clave E, de forma que no se produzca simultaneidad en las operaciones en la pista y en las calles de rodaje, de aeronaves de letra de clave E y aeronaves de letra de clave C o superior.

- Pista en uso 21
  - El giro desde la TWY R2 vía GATE J hacia la TWY R10 no podrá ser realizado por aeronaves tipo B777, A350 y A340.
  - La TWY Z1 podrá ser utilizada por aeronaves de letra de clave D o inferior para abandonar RWY 21R.
  - Incompatibilidades de TWY R9R con TWY R8 y R9L:
- Letra de clave de aeronave esperando en TWY R9R

  MAX ACFT que puede rodar de TWY R8 a TWY R9L

A (LJ55; C421) (MAX envergadura 14.57 m)	TODAS (MAX envergadura 64.40 m)
B (CRJ2; E145; SW4) (MAX envergadura 23.72 m)	TODAS (MAX envergadura 64.40 m)
C (B738; A321; AT72) (MAX envergadura 35.80 m)	D (B753; B763; C130) (MAX envergadura 51.90 m)
D (B753; B763; C130) (MAX envergadura 51.90 m)	C (B738; A321) (MAX envergadura 35.80 m)
E (1) (A330; A340; B744) (MAX envergadura 64.40 m)	A (LJ55; C421) (MAX envergadura 14.57 m)

(1) Las aeronaves de letra de clave F seguirán su propio procedimiento.

  - 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.

20.3.6 RUTAS DE RODAJE

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

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

Una vez llega la aeronave a alguno de los puntos de transferencia, el vehículo "SÍGAME" comienza el guiado sobre el eje de la

correspondiente calle de rodaje en plataforma, manteniendo distancias con el resto de las aeronaves y vehículos. En caso de que detectase alguna maniobra no permitida o autorizada detendrá el vehículo, señalizando a la aeronave guiada la parada.

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

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

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

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

20.3.6.1 CONFIGURACIÓN NORTE RWY 03

Llegadas:

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

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

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

LLEGADAS RWY 03L - AERONAVES DE LETRA DE CLAVE D o SUPERIOR (1)			
A	De		
	R8	S3	S2
P00-P26	R7	GATE G-R12-GATE F-R7	R7
P28-P52	R7-R4	GATE G-R12-GATE F-R4	GATE F-R11-GATE E-R4
P54-P66	R7-R3	GATE G-R12-GATE F/GATE E-R3	GATE F-R11-GATE E-R3
T01-T11 N01, N11, N12, N02, N03	GATE G, R12	GATE G-R12	R7, GATE G, R12 Alternativa: GATE F, R12

LLEGADAS RWY 03L - AERONAVES DE LETRA DE CLAVE D o SUPERIOR (1)			
A	De		
	R8	S3	S2
T12-T21	R7, GATE F, R11 Alternativa: GATE G, R12-R11-R10	GATE G, R12-R11	GATE F, R11
T21B-T23	R7, GATE F, R11-R10 Alternativa: GATE G, R12-R11-R10	GATE G-R12-R11-R10	GATE F, R11-R10
(1) Ver apartado 5, LIMITACIONES DE RODAJE, restricciones de giro TWY S3-R7 y TWY S2-R6.			

Salidas:

SALIDAS CONFIGURACIÓN NORTE (RWY 03L o 03R)	
De	A
	R1, Z2
N01, N11, N12, N02, N03 M01-M04 P00-P26	R12-R11, GATE E, R3-R2 Alternativa: R12, GATE G, R7-R6-R4-R3-R2 Alternativa: R12, GATE F, R7-R6-R4-R3-R2 Alternativa: R12-R11-R10, GATE J, R2
T01-T11	R12-R11, GATE E, R3-R2 Alternativa: R12, GATE F, R6-R4-R3-R2 Alternativa: R12-R11-R10, GATE J, R2
T12/T12A-T14	R11, GATE F (1), R6-R2 Alternativa: R12-R11, GATE E, R3-R2 Alternativa: R11-R10, GATE J, R2
T15-T23 P28-P52	R11, GATE F (1), R6-R2 Alternativa: R11, GATE E, R3-R2. Alternativa: R11-R10, GATE J, R2
P54-P66 L01, L03, L05, L07, L09-L12	R10, GATE J, R2 (salida hacia Z2 por GATE E).
L02, L04, L06, L08	R3-R2
(1) Precaución: No entrar en TWY S2 al ser instruido a rodar por GATE F. (2) Único acceso a la RWY 03L a través de la TWY Z2.	

20.3.6.2 CONFIGURACIÓN SUR RWY 21

Llegadas:

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

LLEGADAS RWY 21R			
A	De		
	R2	S1	S1N
T13-T21	R3, GATE E, R11	R4, GATE E, R11	R6, GATE F, R11
T21B-T23	R3, GATE E, R10	R4, GATE E, R10	R6, GATE F, R11-R10

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

- Abandonarán pista por el final y esperarán cerca de RWY 03L en el punto de espera en TWY Z7 y, tras la autorización expresa de ATC en la frecuencia de LCL/TWR (118.300 MHz) procederán por TWY Z7/Z4 y seguirán por TWY R1 los encaminamientos definidos para RWY 21R.

Salidas:

SALIDAS CONFIGURACIÓN SUR (RWY 21R o 21L)	
De	A
	R9R / R9L
N01, N11, N12, N02, N03 M01-M04 T01-T11	R12, GATE G (1), R8
P00-P26	R12, GATE G (1), R8 Alternativa: R12, GATE F (2), R7-R8
T12-T23 P28-P52 P54-P66 L01, L03, L05, L07, L09-L12	R10-R11, GATE F (2), R7-R8
L02, L04, L06, L08	R3-R8
(1) Precaución: No entrar en TWY S3 al ser instruido a rodar por GATE G. (2) Precaución: No entrar en TWY S2 al ser instruido a rodar por GATE F.	

20.3.7 OPERACIÓN DE HELICÓPTEROS

20.3.7.1 Helicópteros militares:

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

- GATE 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.

20.3.7.2 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 S61-SIKORSKY S-61N (LH02), y dos puestos de estacionamiento sin maniobra de viraje para helicóptero máximo A139-AGUSTAWESTLAND AW139 (LH01 y LH03) y un puesto de estacionamiento con maniobra de viraje para helicóptero máximo S61-SIKORSKY S-61N (LH04), (ver AD 2-GCLP PDC).

1. Los helicópteros serán instruidos a aterrizar o despegar desde la FATO definida en la pista 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.

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:

Los helicópteros de salida serán autorizados por ATC a rodar desde el puesto de estacionamiento a TWY R10 y, salir de plataforma por las siguientes vías, que vendrán determinadas por ATC y los operadores en función de las condiciones de viento:

a. GATE J, rodar por TWY R2 hasta el punto de espera en TWY Z2, donde esperarán instrucción de ATC para entrar en RYW 03L/21R y despegar en sentido RYW 03L.

b. GATE E, donde esperarán instrucciones de ATC para poder rodar por R4 hasta R9R/R9L, hasta el punto de espera en TWY R9R/R9L, donde esperarán instrucción de ATC para entrar en RWY 03L/21R y despegar en sentido RYW 03L. Esta ruta solo se usará solo cuando las condiciones de viento impidan el rodaje establecido en el punto anterior.

LLEGADAS:

Los helicópteros de llegada podrán realizar los siguientes procedimientos:

a. Aterrizarán por cabecera 03L, librarán pista por calle de salida Z2-R2 y serán autorizados por ATC a entrar en plataforma vía GATE J donde seguirán las indicaciones del vehículo SIGAME para guiado por R10 hasta el puesto de estacionamiento.

b. Aterrizarán en el ARP, librarán pista por S2 y serán autorizados por ATC a entrar en plataforma vía GATE F donde seguirán las indicaciones del vehículo SIGAME para guiado por R10 hasta el puesto de estacionamiento.

CONFIGURACIÓN SUR (RWY 21R):

SALIDAS:

Los helicópteros de salida serán autorizados por ATC a rodar desde el puesto de estacionamiento a TWY R10 y, salir de plataforma por las siguientes vías, que vendrán determinadas por ATC y los operadores en función de las condiciones de viento:

a. GATE E, rodar por TWY R4-R6-R7-R8 al punto de espera en TWY R9R/R9L, donde esperarán instrucciones de ATC para entrar en RWY 03R/21R, despegando en sentido RWY 21R.

b. GATE J, donde esperarán instrucciones de ATC para poder rodar por TWY R2-Z2, hasta el punto de espera en TWY Z2, donde esperarán instrucciones de ATC para entrar en RWY 03L/21R, despegando en sentido RWY 21L. Esta ruta se usará solo cuando las condiciones de viento impidan el rodaje establecido en el punto anterior.

LLEGADAS:

Los helicópteros de llegada podrán realizar los siguientes procedimientos:

a. Aterrizarán normalmente en el ARP, librarán pista por TWY S1-R4 y serán autorizados por ATC a entrar en plataforma vía GATE E donde seguirán las indicaciones del vehículo SIGAME para guiado por TWY R10 hasta el puesto de estacionamiento.

b. Aterrizaje en cabecera de RWY 21R: una vez autorizado por ATC, el helicóptero abandonará RWY 03R/21L vía TWY R9R/R9L, para continuar rodaje vía TWY R8-R7-R6-R4, accediendo a plataforma por GATE E. Desde aquí seguirá indicaciones del

vehículo SIGAME vía TWY R11-R10 hasta el estacionamiento.

20.3.8 OPERACIÓN DE AERONAVES DE LETRA DE CLAVE F

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

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

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

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

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

A124 y B748

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

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

A124 – B748			
Pista en uso	ARR / DEP	Ruta de rodaje	PRKG
03L preferente	ARR	Abandona por final de pista, TWY R9R, R8 …, GATE E.	T21B o T20
	DEP	TWY R10, GATE E, TWY R4, R3, R2, Z2.	
21R preferente	ARR	Abandona por final de pista, TWY Z3, R1, (alternativa Z2), R2-R4, GATE E y TWY R10.	
	DEP	TWY R10, GATE E, TWY R6-R8 & R9R.	
03R	ARR	Abandona por final de pista, TWY S7, R9R, R8-R6, GATE E y TWY R10.	
	DEP	TWY R10, GATE E, TWY R4-R2, R1, Z4 & Z7.	
21L	ARR	Abandona por final de pista, (Z7, Z4, R1), R2-R4, GATE E y TWY R10.	
	DEP	TWY R10, GATE E, TWY R6-R8, R9R & S7.	

A380

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

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

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

A380			
Pista en uso	ARR / DEP	Ruta de rodaje	PRKG
03L	ARR	Abandona por final de pista, TWY R9R, R8 y GATE G.	N02
	DEP	GATE G, TWY R8, R9R, S7, back-track por RWY 03R/21L y TWY Z7-TWY Z5 hasta RWY 03L.	
21R	ARR	Abandona por final de pista, TWY Z5, Z7, back-track por RWY 21L/03R, TWY S6, cruce de RWY 21R/03L, TWY S3 y GATE G, o por final de pista.	
	DEP	GATE G, TWY R8 & R9R.	
03R	ARR	Abandona por final de pista, TWY S7, R9R, R8 y GATE G.	
	DEP	GATE G, TWY R8, R9R, back-track por RWY 03L/21R y por TWY Z5, Z7.	
21L	ARR	Abandona por final de pista, TWY Z7-TWY Z5.	
	DEP	GATE G, TWY R8, R9R & S7.	

Restricciones Operativas y de Rodaje:

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

20.4 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 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

20.5 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.

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

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

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

20.7 OPERACIÓN DEL RESPONDEDOR EN MODO S CUANDO LA AERONAVE ESTÉ EN TIERRA

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

Los pilotos deberán:

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

Siempre que la aeronave sea capaz de notificar la Identificación de Aeronave (por ejemplo, el indicativo usado durante el vuelo), ésta debería introducirse (a través del FMS o del Panel de Control del Respondedor) desde el momento de la solicitud de retroceso remolcado o de rodaje, lo que ocurra antes. La tripulación deberá utilizar el formato definido por OACI para introducir la Identificación de la Aeronave (por ejemplo, BAW123, AFR6380,...).

Para asegurar que el comportamiento de los sistemas basados en frecuencias SSR (incluyendo equipos TCAS y radares SSR) no se ve afectado, el TCAS no debería seleccionarse antes de recibir la autorización de rodaje a posición, y debería deseleccionarse una vez abandonada la pista. Para la realización de mantenimiento de sistemas TCAS que requieran su encendido, éstos deberán realizarse previa coordinación con el aeropuerto.

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

20.8 OPERACIÓN DE AERONAVES MILITARES

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

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 18:00 LT del día de su llegada y las 06:30 LT del día siguiente.

Además de los horarios de restricción de aeronaves con HAZMAT(DG), éstos quedarán supeditados al consentimiento expreso y al compromiso del solicitante de, en caso necesario y según criterio del Jefe de Unidad, descargar la carga para su traslado al punto que se designe.

Queda denegado el uso de plataforma militar/calles de rodaje a aeronaves cuyo MTOW superé las limitaciones de ACN/PCN de las mismas, salvo solicitud expresa del interesado por PPR, asumiendo la limitación, y autorización expresa del Jefe de Unidad. Aeronaves con CAT E o superior, requerirán autorización de la Base. Aeronaves militares con carga caliente o peligrosa no permitidas en plataforma civil.

20.9 SISTEMAS DE FRENADO PARA AERONAVES MILITARES

1	Nomenclatura	GCLP-01-C-B.
2	Tipo	BARRERA DE CABLE RETRÁCTIL BIDIRECCIONAL.
3	Localización en	RWY 03R THR + 559 m/1834 ft. RWY 21L THR + 2540 m/8333 ft.
4	Características	Cable de acero de 1.25 pulgadas, situado bajo el pavimento dentro de foso en situación de "armado y abajo" (rigged and down).
5	Estado de disponibilidad	Permanentemente disponible, a requerimiento del piloto.

1	Nomenclatura	GCLP-02-C-B.
2	Tipo	BARRERA DE CABLE BIDIRECCIONAL.
3	Localización en	RWY 03R THR + 2593 m/8507 ft. RWY 21L THR + 506 m/1660 ft.
4	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.
5	Estado de disponibilidad	Permanentemente disponible, a requerimiento del piloto.

1	Nomenclatura	GCLP-03-R-U.
2	Tipo	BARRERA DE RED UNIDIRECCIONAL.
3	Localización en	RWY 03R THR + 3135 m/10285 ft.
4	Estado de disponibilidad	Permanentemente disponible, a requerimiento del piloto.

20.10 REVISIONES DE PISTA DIARIAS (LUNES A VIERNES)

Indisponibilidad de pistas debido a mantenimiento programado:

- RWY 03L/21R: Cerrada de lunes a viernes de 07:15 a 07:35 (LT) para inspección y mantenimiento de ayudas visuales.
- RWY 03R/21L: Cerrada de lunes a viernes de 07:45 a 08:05 (LT) para inspección y mantenimiento de ayudas visuales, excepto emergencia militar con tiempo de abandono de pista de 5 minutos.

Durante estos periodos, las pistas indicadas podrán no estar disponibles para operaciones de despegue o aterrizaje. Se recomienda a las compañías aéreas y tripulaciones planificar sus operaciones teniendo en cuenta la posibilidad de cambio de pista de salida o llegada.

La coordinación con el control de tránsito aéreo (ATC) garantizará un flujo de tráfico seguro y eficiente durante las ventanas de mantenimiento.

GCLP AD 2.21 PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DEL RUIDO

21.1 PRUEBAS DE MOTORES EN TIERRA

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

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

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

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

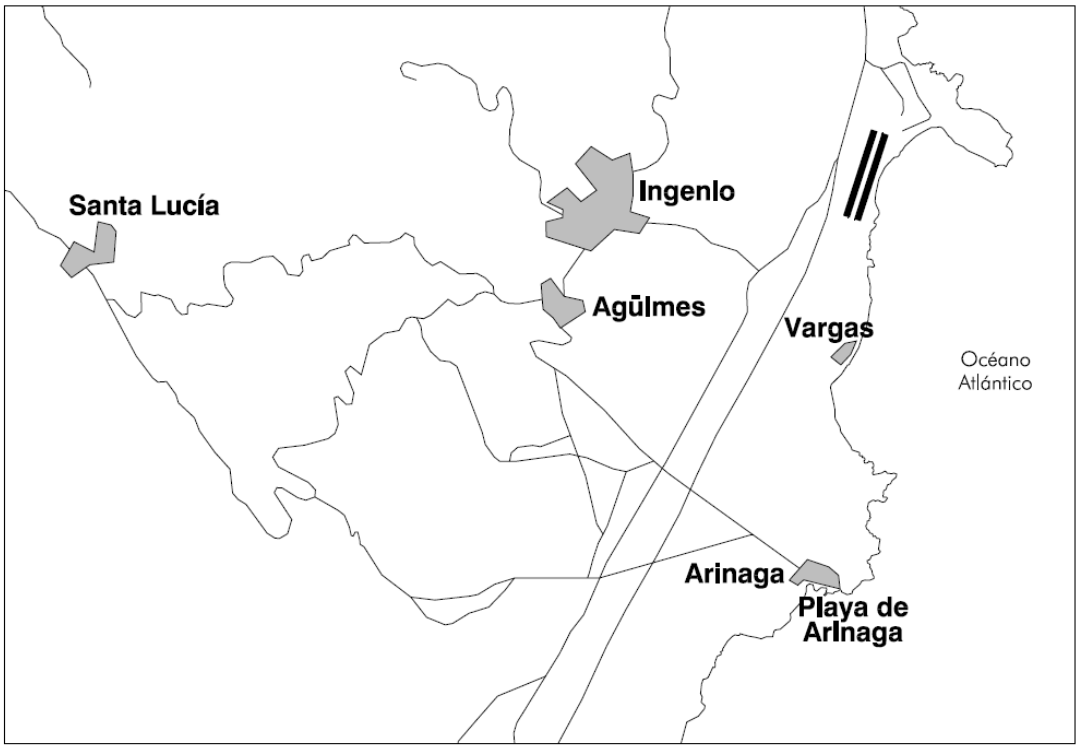
Las pruebas a régimen de ralentí se autorizarán en horario H24, pudiendo realizarse en cualquier PRKG, excluidos: T01 a T12, T12A, N11, N12, N01 a N03 y M01 a M04.

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

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

Evitar en lo posible el sobrevuelo de núcleos urbanos.

Áreas sensibles al ruido:



GCLP AD 2.22 PROCEDIMIENTOS DE VUELO

22.1 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:

a. Supervisión de la trayectoria de vuelo de aeronaves en aproximación final;

b. Supervisión de la trayectoria de vuelo de otras aeronaves en las cercanías del aeródromo;

c. Aplicación de separación, establecida en RCA-4.6.7.3 entre aeronaves sucesivas a la salida; y

d. 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.

22.2 PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)

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

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

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

FASE I: AVISO

Se iniciará cuando exista:

- 800 m ≥ RVR ≥ 550 m,

- 1000 m ≥ VIS ≥ 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 ≥ 800 m, o
- VIS ≥ 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.

FASES	RVR (m)	VIS (1)
Fase I - AVISO	< 800 y/and ≥ 550 m	1000 m ≥ VIS ≥ 800 m
Fase II - PARALIZACIÓN DE OPERACIONES	< 550 m	VIS < 800 m
Fase III - REANUDACIÓN DE OPERACIONES	≥ 800 m	VIS ≥ 1000 m
(1) Valores de VIS aplicables sólo en el caso de que no esté disponible valor de RVR.		

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.

22.4 DESPLAZAMIENTO LATERAL EN MANIOBRAS CONVENCIONALES

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

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

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

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

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

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 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.

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 GRAN CANARIA:

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 GRAN CANARIA APP.

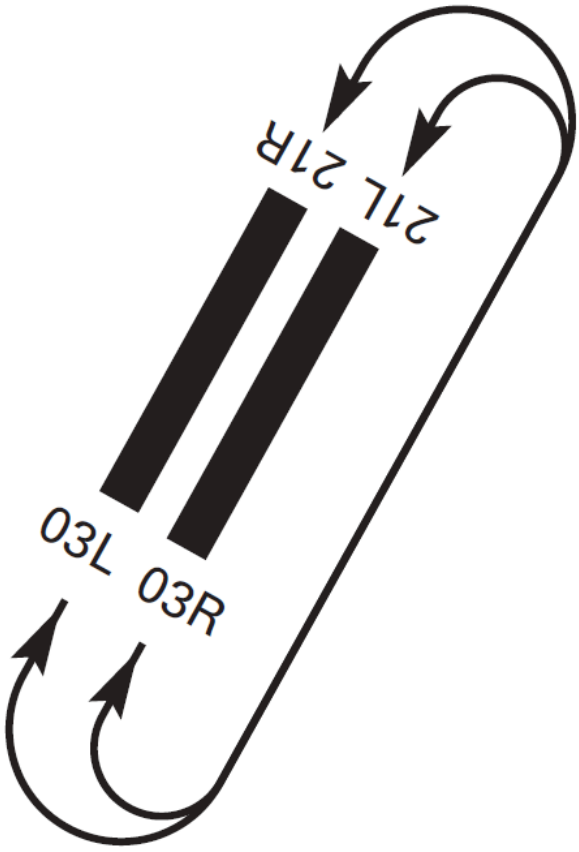
2.SALIDAS DE GRAN CANARIA:

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

22.7 OPERACIONES DE DESCENSO CONTINUO

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

22.8 CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD



POSIBILIDAD DE INTERFERENCIA DEL ILS

Debido a las aeronaves que cruzan pista o la abandonan por el final, es posible que se produzcan interferencias de corta duración en la señal de la senda de planeo o del localizador.

GCLP AD 2.23 INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

23.1 OBLIGACIÓN DE ASISTENCIA DE AGENTE HANDLING

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

23.2 SERVICIO DE CONTROL DE FAUNA

Horario: De orto a ocaso.

ZONAS DE CONCENTRACIÓN DE AVES

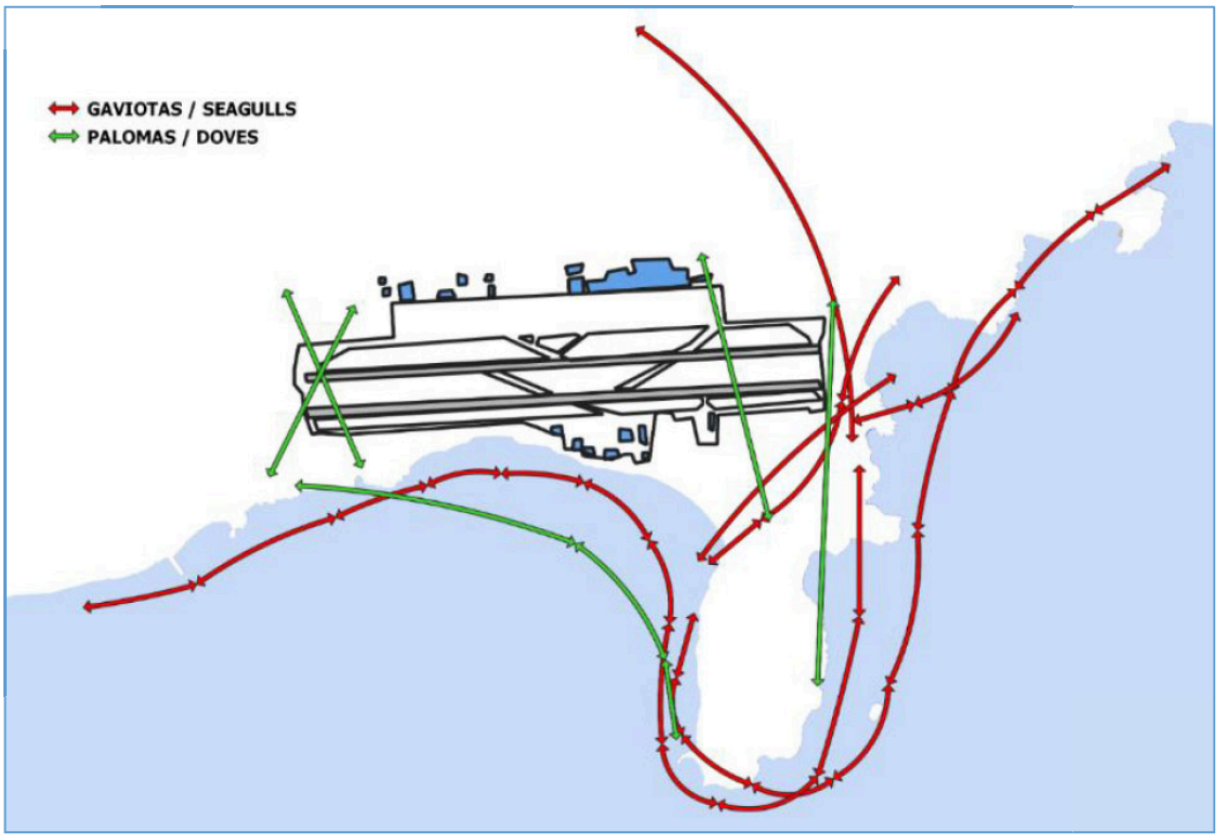
Posible presencia de aves debida a los distintos focos de atracción en el interior del aeropuerto y en el entorno cercano, según se describe a continuación:

- 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 pequeñas rapaces como el cernícalo vulgar, especialmente durante los primeros vuelos de pollos y dispersión de juveniles, entre mayo y julio.

MOVIMIENTOS DE AVES



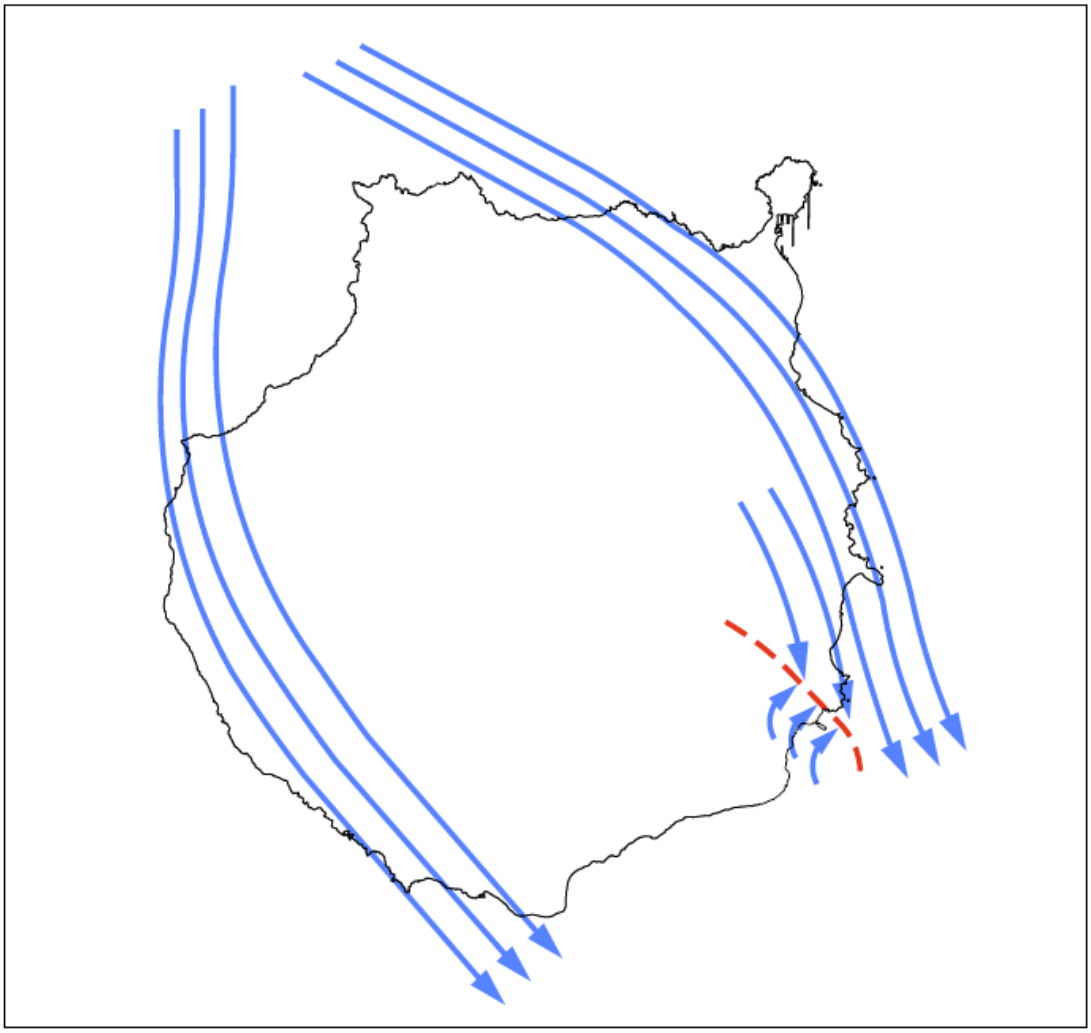
23.3 FENÓMENOS DE VIENTO

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

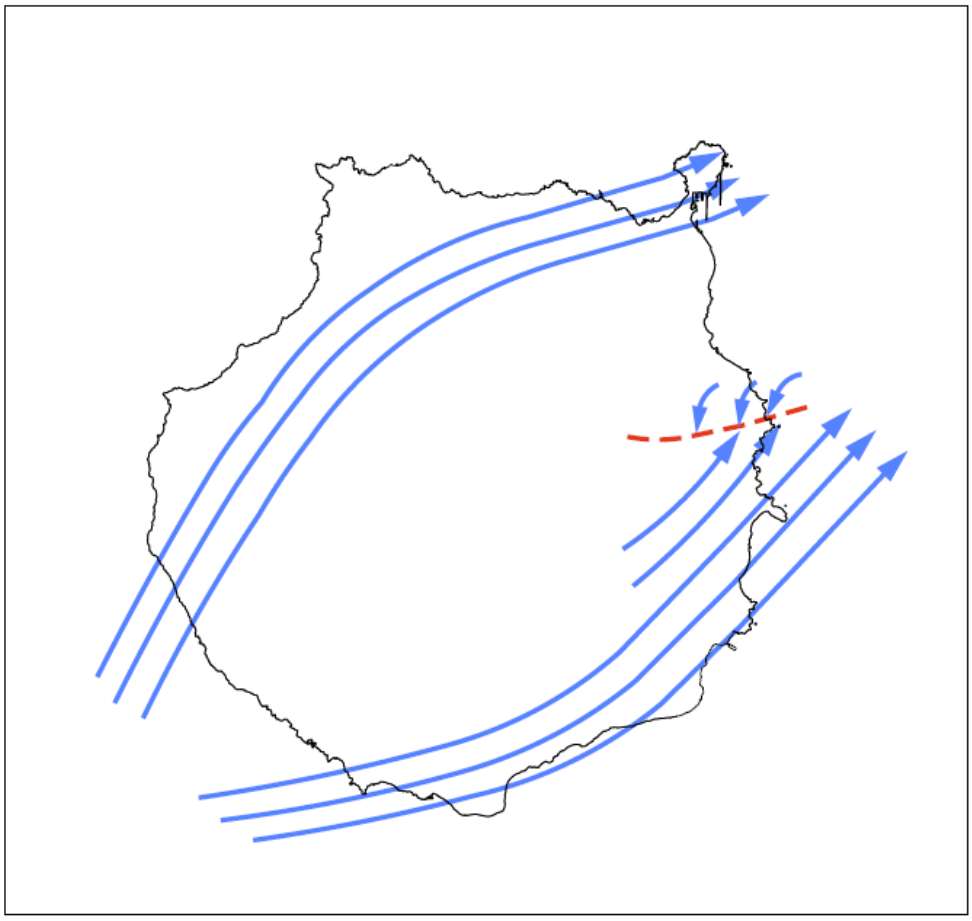
La difluencia a barlovento de la isla del viento Alisio (~70% del año) de marcada componente N-NW, con mayor incidencia en primavera y principio de verano, genera una línea de convergencia al sur del aeropuerto, cuya posición puede oscilar dependiendo de la dirección del viento sinóptico, con presencia 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, 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.



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.



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.

GCLP 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/#GCLP

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

A continuación se incluyen los procedimientos de aproximación instrumental afectados:

IAC 1 ILS Z RWY 03L: aproximación directa.

IAC 2 ILS Y RWY 03L: aproximación directa.

IAC 3 ILS X RWY 03L: aproximación directa.

IAC 4 LOC Z RWY 03L: aproximación directa.

IAC 5 LOC Y RWY 03L: aproximación directa.

IAC 6 LOC X RWY 03L: aproximación directa.

IAC 8 RNP (LPV ONLY) RWY 03L: LPV.

IAC 9 RNP (LPV ONLY) RWY 03R: LPV.

IAC 11 RNP Y RWY 21L: LNAV, LNAV/VNAV.

IAC 16 VOR RWY 21R: aproximación directa.

IAC 18 RNP Y RWY 21R: LNAV, LNAV/VNAV.