GCRR AD 2 DATOS DEL AERÓDROMO

GCRR AD 2.1 INDICADOR DE LUGAR Y NOMBRE DEL AERÓDROMO

GCRR - LANZAROTE/César Manrique Lanzarote

GCRR AD 2.2 DATOS GEOGRÁFICOS Y ADMINISTRATIVOS DEL AERÓDROMO

1	ARP	285644N 0133619W. Ver AD 2-GCRR ADC.
2	Distancia y dirección desde la ciudad	5 km SW.
3	Elevación	15 m / 48 ft.
4	Ondulación geoide	45.04 m ± 0.10 m (1).
5	Temperatura de referencia	29°C.
6	Temperatura baja media	17°C.
7	Declinación magnética	3° W (2025).
8	Cambio anual	9.5'E.
9	Administración AD	CIV: Aena. MIL: Ejército del Aire y del Espacio.
10	Dirección	CIV: Oficinas Aena Aeropuertos. • 35509 San Bartolomé - Lanzarote - Las Palmas. MIL: Aeródromo militar de Lanzarote. Carretera del Aeropuerto S/N. • 35550 - San Bartolomé. Las Palmas.
11	TEL	CIV: +34-928 846 000/006 MIL: +34-928 846 800
12	FAX	CIV: +34-928 846 004 MIL: +34-928 846 827
13	AFTN	GCRR
14	E-mail	Aceceops@aena.es
15	Tránsito autorizado	IFR/VFR diurno (2).
16	Observaciones	(1) Para todos los puntos del AD. (2) Ver casilla 20: Reglamentación Local.

GCRR AD 2.3 HORAS DE FUNCIONAMIENTO

1	Aeropuerto	V: 0600-0000; I: 0700-0100.
2	Aduana e Inmigración	HR AD.
3	Sanidad y Salud	Ver casilla 5.
4	OPV	HR AD.
5	AIS	H24. (1)
6		

	ARO	H24. (2)
7	Información MET	HR AD PS 1 HR BFR.
8	ATS	HR AD.
9	Abastecimiento de combustible	HR AD.
10	Asistencia en tierra	HR AD.
11	Seguridad	H24.
12	Deshielo	No.
13	Observaciones	Aeronaves de Estado extranjeras, ver casilla 20: Reglamentación Local. (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 gestión Plan Vuelo GCRR: GCRRZPZX

GCRR AD 2.4 SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO

1	Instalaciones para el manejo de carga	CIV: Hasta 5000 kg. MIL: Hasta 6000 Kg.
2	Tipos de combustible	CIV: 100LL, JET A-1. MIL: 100LL, F-34.
3	Tipo de lubricante	No.

4	Capacidad de reabastecimiento	• CIV: 100LL:
		  ◦ 1 cisterna 2500 L, 100 L/min.
		  ◦ 1 cisterna 1500 L, 100 L/min.
		• JET A-1:
		  ◦ 3 cisternas 60000 L, 2000 L/min
		  ◦ 4 cisternas de 35000 L, 1500 L/min.
		  ◦ 1 cisterna de 30000 L, 1000 L/min.
		  ◦ MIL: Cisternas 20000 L, 17 L/s.

5	Instalaciones para el deshielo	No.
6	Espacio disponible en hangares	6 aeronaves envergadura MAX 11.90 m.
7	Instalaciones para reparaciones	No.
8	Observaciones	Agentes de rampa: AVIAPARTNER: • TEL: +34-928 846 111; +34-671 644 547 • Fax: No. • E-mail: mustafa.milud@aviapartner.aero • SITA: ACEAOXH • GROUNDFORCE ACE 2023 UTE: • TEL: +34-928 846 141; +34-655 831 871

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

GCRR AD 2.5 INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA PASAJEROS

1	Hoteles	MIL: Sí.
2	Restaurante	Sí.
3	Transporte	CIV: Taxis, vehículos de alquiler y autobuses. MIL: Autobuses y vehículos ligeros disponibles a petición.
4	Instalaciones médicas	Primeros auxilios en horario limitado.
5	Banco/Oficina de correos	Cajero automático.
6	Información turística	Sí.
7	Observaciones	Ninguna.

GCRR AD 2.6 SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

1	Categoría de incendios	CIV: 9. (1) MIL: 5.
2	Equipo de salvamento	MIL & CIV: De acuerdo a la categoría de incendios publicada.
3	Retirada de aeronaves inutilizadas	• Conjunto de izado para ACFT CAT I, II y III. (2) • Gato de elevación. • 2 carros de recuperación de 30 Tm de capacidad. • 1 carro de recuperación de 10 Tm de capacidad. • 1 equipo de arrastre (debogging) de 110 Tm por línea de remolque. • 1 equipo de arrastre (debogging) de 40 Tm por línea de remolque. • Esteras para refuerzo de suelo blando. • Camiones grúa externos al AD con capacidad máxima de elevación de 220 Tm.
4	Observaciones	(1) El tiempo de respuesta del servicio de salvamento y extinción de incendios es menor a 3 minutos, con un objetivo operacional menor a 2 minutos. (2) Datos de contacto local para operación de traslado de aeronaves inutilizadas: Oficina CEOPS (Centro de operaciones de AENA - ACE): • TEL: +34-928 846 006 • FAX: +34-928 846 004 • E-mail: ACECEOPS@aena.es

GCRR 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.

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

1	Plataforma	Superficie: Hormigón y asfalto. Resistencia: CIV: Aviación Comercial: • PCN 61 F/A/W/T. • PCN 147/F/A/W/T. • PCN 59/R/C/W/T. • PCN 61/R/A/W/T. • PCN 68/R/C/W/T. • PCN 79/R/B/W/T. • PCN 112/F/B/W/T. Aviación General: • PCN 27/F/A/W/T. • PCN 58/F/A/W/T. MIL: PCN 40/R/B/W/T.
2	Calles de Rodaje	Anchura: 23 m EXC EM 22 m. Superficie: Asfalto. Resistencia: E1, E4, R2, R3, R4 & R5: PCN 85/F/C/W/T. E2: PCN 41/F/B/W/T. E3: PCN 69/F/D/W/T (1) & PCN 111/F/C/W/T (2). EM: PCN 15/R/A/W/T. R1: PCN 138/F/A/W/T.
3	Apartaderos de espera	Resistencia: RWY 03: PCN 40/R/A/W/T. RWY 21: PCN 150/F/A/W/T.
4	Puntos de verificación	Altímetro: Plataforma: ELEV 18 m/56 ft. VOR: No. INS: Ver AD 2-GCRR PDC.
5	Observaciones	(1) En cruce con TWY. (2) En cruce con RWY. (3) Eje TWY: ver INSIGNIA y Conjunto de Datos.

GCRR 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, puntos de espera en pista, luces de protección de pista en E1 y E4, barras anti-intrusión en E2, E3 y EM, puntos de espera intermedios LGTD, puestos de estacionamiento.
2		

	Señalización de RWY	Área anterior al umbral, designadores, eje, punto de visada, faja lateral, umbral, umbral desplazado, zona de toma de contacto, señales indicadoras de calle de salida rápida en RWY 03 (E2).
3	Señalización de TWY	Faja lateral y eje. Borde con balizas reflectantes.
4	Observaciones	Ninguna.

GCRR AD 2.10 OBSTÁCULOS DEL 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 item 10 y Conjunto de Datos.
2	Observaciones	Ver AD 2-GCRR AOC.

GCRR AD 2.11 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA SUMINISTRADA

1	Oficina MET	Lanzarote EMAe.
2	HR	HR AD PS 1 HR BFR. Fuera de este horario, se emitirá METAR AUTO semihorario.
3	METAR	Semihorario.
4	TAF	24HR.
5	TREND	No.
6	Información	En persona y telefónica.
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 Lanzarote EMAe: HR AD • TEL: +34-928 821 897
12	Observaciones	Existe resumen climatológico de aeródromo. Se hacen avisos de aeródromo.

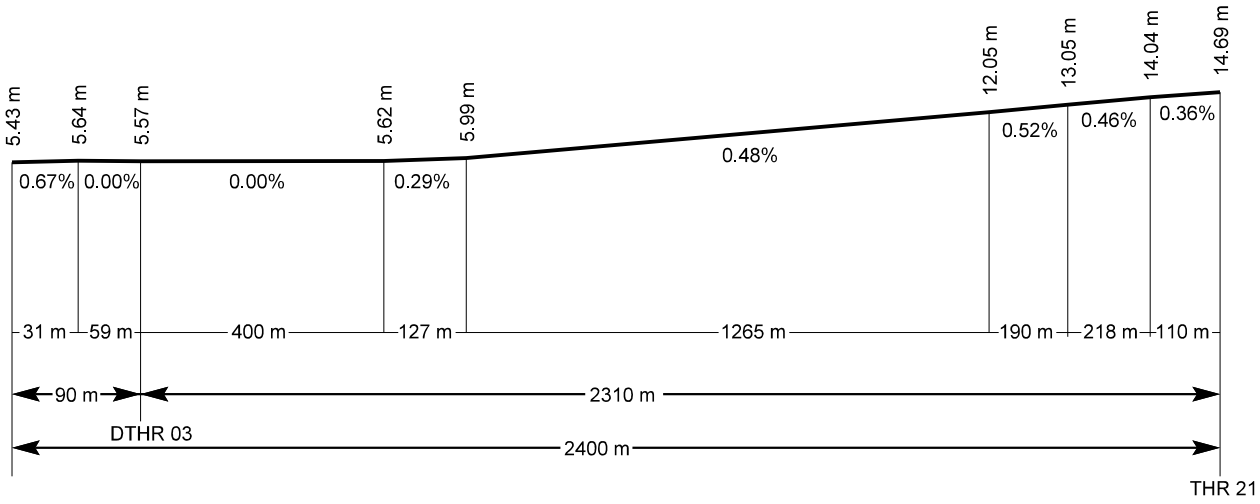
GCRR AD 2.12 CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA

RWY	Dirección	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN

RWY	Dirección	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
03 (1) (2)	027.01° GEO 030° MAG	2400 x 45	285611.5771N 0133637.4079W	THR: 5.6 m / 19 ft TDZ: 7.8 m / 26 ft	No	60 x 150	2460 x 300 (4)	No	90 x 90	RWY: ASPH PCN 103/F/A/W/T SWY: No
21 (3)	207.02°GEO 210° MAG	2400 x 45 (3)	285718.42N 0133558.66W	THR: 15m / 48 ft TDZ: No	No	150 x 150	2430 x 300 (5)	No	90 x 90	RWY: ASPH PCN 103/F/A/W/T SWY: No

Observaciones:
(1) THR RWY 03 desplazado 90 m.
(2) Coordenadas del inicio del recorrido de despegue RWY 03: 285611.58N 0133637.41W.
(3) Los últimos 90 m de RWY 21 no son utilizables ni para despegues ni para aterrizajes. Coordenadas extremo RWY 21: 285611.58N 0133637.41W.
(4) Primeros 882 m con semiancho derecho de 75 m debido a la cercanía de la costa.
(5) Primeros 1578 m con anchura de 150 m a cada lado del eje. El resto con semiancho izquierdo de 75 m y semiancho derecho de 150 m.

12.1 PERFIL



GCRR AD 2.13 DISTANCIAS DECLARADAS

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
03	2400	2460	2400	2310 (1)
21	2310 (2)	2460 (2)	2310 (2)	2310 (2)
Observaciones	(1) THR RWY 03 desplazado 90 m. (2) Los últimos 90 m de RWY 21 no son utilizables ni para despegues ni para aterrizajes.			

GCRR AD 2.14 LUCES DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA

1		

	Pista	03
2	Aproximación	Sencillo, 510 m. LIH. Luces de identificación de umbral. (1)
3	PAPI (MEHT)	3° (19.26 m/63 ft).
4	Umbral	Verdes con barra de ala. LIH.
5	Zona de toma de contacto	No.
6	Eje de pista	2400 m: 1500 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH. (2) Distancia entre luces: 15 m.
7	Borde de pista	2400 m: 90 m rojas +1710 m blancas + 600 m amarillas. LIH. (2) Distancia entre luces: 50 m.
8	Extremo de pista	Rojas.
9	Zona de parada	No.
10	Observaciones	Luces indicadoras de salida rápida (E2). (1) Barra transversal a 377 m del umbral. (2) THR RWY 03 desplazado 90 m.

1	Pista	21
2	Aproximación	Sencillo, 420 m. LIH. Luces de identificación de umbral.
3	PAPI (MEHT)	3.7° (21.41 m/70 ft). (1)
4	Umbral	Verdes con barra de ala. LIH.
5	Zona de toma de contacto	No.
6	Eje de pista	2400 m: 1500 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH. (2) Distancia entre luces: 15 m.
7	Borde de pista	2400 m: 1800 m blancas + 600 m amarillas. LIH. (2) Distancia entre luces: 50 m.
8	Extremo de pista	Rojas.
9	Zona de parada	No.
10	Observaciones	(1) Cobertura angular restringida a 5° a la derecha del RCL en el sentido de la APCH. (2) Los últimos 90 m de RWY 21 no son utilizables ni para despegues ni para aterrizajes.

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

1	ABN/IBN	No.
2	WDI	1 cerca THR 03, 1 cerca THR 21, 1 cerca plataforma. LGTD.
3	Iluminación de TWY	Eje.
4	Iluminación de plataforma	Postes proyectores.
5	Fuente secundaria de energía	Equipos SAI (sistema de alimentación ininterrumpida) sin tiempo de conmutación para las ayudas visuales. Grupos electrógenos para el resto de instalaciones del

5		recinto aeroportuario y que proporcionan un tiempo de conmutación (luz) de máximo 15 segundos para el resto de los sistemas de iluminación.
6	Observaciones	Ninguna.

GCRR AD 2.16 ÁREA DE ATERRIZAJE DE HELICÓPTEROS

1	Posición	CIV: FATO: RWY 03/21. Coordenadas THR 03 y THR 21, ver casilla 12. Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 03/21. Coordenadas 285644N 133619W (coincide con ARP). Rodaje aéreo: TLOF coincide con PRKG 15, 16, 19 y 24. MIL: Aparcamiento S-W del aeropuerto, zona militar, coordenadas: 285639N 0133637W.
2	Elevación	CIV: FATO: RWY 03/21. Elevación THR 03 y THR 21, ver casilla 12. Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 03/21. Elevación 8.70 m (coincide con ARP). Rodaje aéreo: TLOF coincide PRKG 15, 16, 19 y 24. Ver tabla. (*) MIL: 5.49 m.
3	Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización	CIV: FATO: RWY 03/21. Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 03/21, ver casilla 12. Rodaje aéreo: TLOF coincide con PRKG. PRKG 15, 16 y 24: Hormigón hidráulico PCN 73/R/A/W/T. Faja circular de 50 cm de ancho y diámetro interior 11.40 m. PRKG 19: Hormigón hidráulico PCN 124/R/A/W/T. Faja circular de 50 cm de ancho y diámetro interior 11.40 m. MIL: 25 x 25 m.
4	Dirección	CIV: No. MIL: 029° / 209°.
5	Distancias declaradas	No.
6	Iluminación	CIV: No. MIL: Balizas, eje y borde de plataforma.
7	Observaciones	CIV: Dimensiones máximas de helicópteros. Ver AD 2-GCRR PDC 1.3. Operación de helicópteros. Ver AD 2-GCRR 8. Casilla 20. Iluminación de plataforma. MIL: Uso exclusivo de helicópteros militares y Guardia Civil. Condiciones VMC.

(*)

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

GCRR AD 2.17 ESPACIO AÉREO DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

1	Designación	CTR LANZAROTE.
2	Límites laterales	291022N 0133459W; 290543N 0132436W; 285903N 0132828W; 285646N 0132455W, arco de 10 NM de radio centrado en ARP en sentido horario hasta : 285124N 0134558W; 291022N 0133459W. (1)
3		

	Límites verticales	SFC-3500 ft AMSL.
4	Clase de espacio aéreo	D.
5	Unidad responsable Idioma	CANARIAS APP. ES/EN.
6	Altitud de transición	1850 m / 6000 ft.
7	Horas de aplicabilidad	-
8	Observaciones	(1) NO ADQ.

1	Designación	ATZ LANZAROTE
2	Límites laterales	290237N 0133929W; arco de 6.5 NM de radio centrado en ARP en sentido horario hasta: 285531N 0134336W; 290237N 0133929W.
3	Límites verticales	SFC-2800 ft AMSL.
4	Clase de espacio aéreo	D.
5	Unidad responsable Idioma	LANZAROTE TWR. ES/EN.
6	Altitud de transición	-
7	Horas de aplicabilidad	-
8	Observaciones	Ninguna.

GCRR 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	-
TWR	Lanzarote TWR	120.700 MHz	HR AD	-
		124.000 MHz	HR AD	RESERVA
		121.500 MHz	HR AD	EMERG
		121.800 MHz	HR AD	GMC
		243.000 MHz	HR AD	EMERG
		257.800 MHz	HR AD	MIL
ATIS	Lanzarote Information	118.625 MHz	HR AD	-
D-ATIS	Lanzarote Information	NIL	HR AD	Suministro de información ATIS mediante enlace de datos.

GCRR AD 2.19 RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIZAJE

Instalación (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas	ELEV DME	Observaciones
DVOR (3° W)	LTE	114.400 MHz	H24	285653.5N 0133604.8W		U/S a : • 10 NM BTN R-310/R-325 BLW 5000 ft AMSL; • 25 NM BTN R-280/R-360 BLW 12000 ft AMSL.
DME	LTE	CH 91X	H24	285653.1N 0133604.4W	0 m	U/S a : • 10 NM BTN R-310/R-325 BLW 5000 ft AMSL;

Instalación (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas	ELEV DME	Observaciones
						• 25 NM BTN R-280/R-360 BLW 12000 ft AMSL.
DVOR (3° W)	LZR	115.200 MHz	H24	290957.6N 0133038.6W		COV 40 NM BTN: • R-045/R-075 a FL080 o ABV; • R-075/R-185 a 3500 ft AMSL o ABV; • R-185/R-205 a 5500 ft AMSL o ABV; • R-205/R-045 a 3500 ft AMSL o ABV; • R-060 COV a : 6000 ft AMSL 30 NM; o FL090 46 NM; o FL110 54 NM; o FL120 60 NM (punto KORAL).
DME	LZR	CH 99X	H24	290956.4N 0133039.6W	540 m	COV 40 NM BTN: • R-045/R-075 a FL080 o ABV; • R-075/R-185 a 3500 ft AMSL o ABV; • R-185/R-205 a 5500 ft AMSL o ABV; • R-205/R-045 a 3500 ft AMSL o ABV; • R-060 COV a : 6000 ft AMSL 30 NM; o FL090 46 NM; o FL110 54 NM; o FL120 60 NM (punto KORAL).
LOC 03 (3° W) ILS CAT I	IRR	109.100 MHz	H24	285723.3N 0133555.8W		030° MAG / 175 m FM THR 21.
GP 03		331.400 MHz	H24	285622.3N 0133634.5W		3°; RDH 15.1 m; a 330 m FM THR 03 & 80 m FM RCL a la izquierda en el sentido de APCH
ILS/DME 03	IRR	CH 28X	H24	285622.6N 0133634.8W	12 m	REF DME THR 03.
TACAN (3° W)	TLZ	CH 94X	H24	285641.4N 0133625.2W	19.95 m	NO AVBL BTN 310°-330° BLW 4500 ft.

GCRR AD 2.20 REGLAMENTO LOCAL DEL AERÓDROMO

Las aeronaves sin aprobación RNAV1 GNSS y con destino fuera de Canarias, deberán comunicarlo a la TWR en el momento de la puesta en marcha.

20.1 MANIOBRA RNP APCH+VPT

En relación a la maniobra RNP APCH seguida del tramo de derrotas prescritas VPT, se recuerda que el aeropuerto de Lanzarote tiene unas características topográficas que requieren procedimientos y métodos operativos específicos. Las tripulaciones deberían familiarizarse con ellos antes de volar a GCRR. Esta disposición es particularmente importante para los pilotos no familiarizados con este aeropuerto.

Asimismo, se debe prestar una especial consideración a la información publicada mediante Circular de Información Aeronáutica (AIC) relativa a las características y la operación de las maniobras RNP APCH+VPT. Además, para esta maniobra en particular se recomienda que el sistema EGPWS se encuentre disponible y activo.

20.2 PISTAS PREFERENTES

Se proporcionará a las tripulaciones la información de las condiciones de la pista que corresponda según los procedimientos de aplicación.

No están autorizados despegues desde intersecciones de pista.

El punto de espera de la pista para acceso a RWY 03 está ubicado en la TWY E4 mientras que el punto de espera de la pista para RWY 21 está ubicado en TWY E1.

Durante el alineamiento de tráfico en RWY 03 vía TWY E4, se pueden producir fluctuaciones en la señal del GP.

20.3 REGLAMENTACIÓN PARA VUELOS DE AVIACIÓN GENERAL

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

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

Oficina de Operaciones:

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

Incluyendo la siguiente información:

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

ASISTENCIA EN TIERRA A LA AVIACIÓN GENERAL

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

El uso de calzos es obligatorio.

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

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

RESTRICCIONES A PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

En los PRKG del T1 al T7:

- Es obligatorio el uso de las instalaciones de suministro de corriente de 400 Hz.
- El uso de las instalaciones de aire acondicionado será obligatorio si existe necesidad de climatización de la aeronave.
- El uso de la APU del avión está prohibido en estos puestos de estacionamiento dentro del periodo comprendido entre 2 minutos después de calzos a la llegada y 5 minutos antes de la retirada de calzos a la salida.
- La APU del avión sólo podrá utilizarse cuando no estén operativas las instalaciones de suministro de corriente 400 Hz ni las unidades móviles, o cuando se requiera el servicio de aire acondicionado y no esté disponible el equipamiento de aire acondicionado de Aena, ni la unidad móvil de los agentes de handling.

20.4 TIEMPOS MÍNIMOS DE OCUPACIÓN DE PISTA

Salidas

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

20.5 GUIADO Y ESTACIONAMIENTO

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

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

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

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

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

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

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

Los pilotos deberán:

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

Siempre que la aeronave sea capaz de notificar la Identificación de Aeronave (por ejemplo, el indicativo usado durante el vuelo), ésta debería introducirse (a través del FMS o del Panel de Control del Respondedor) desde el momento de la solicitud de retroceso remolcado o de rodaje, lo que ocurra antes.

La tripulación deberá utilizar el formato definido por OACI para introducir la Identificación de la Aeronave (por ejemplo, NAY123, RSC630,...).

Para asegurar que el comportamiento de los sistemas basados en frecuencias SSR (incluyendo equipos TCAS y radares SSR) no se ve afectado, el TCAS no debería seleccionarse antes de recibir la autorización de rodaje a posición, y debería deseleccionarse una vez abandonada la pista.

Para la realización de mantenimiento de sistemas TCAS que requieran su encendido, éstos deberán realizarse previa coordinación con el aeropuerto. Las aeronaves en rodaje sin plan de vuelo, deberían seleccionar el código 2000 en Modo A.

20.7 PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE

20.7.1 PUESTA EN MARCHA DE MOTORES/TURBINAS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- En caso de aceptación, Lanzarote Autorizaciones emitirá un mensaje CLD con los siguientes campos:

1. Indicativo de la aeronave
2. Aeródromo de destino.
3. Pista asignada para la salida.
4. Procedimiento de salida (SID).

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

5. Código SSR modo A (SQUAWK).
6. ADT (Approved Departure Time).

Nota: ADT = CTOT del vuelo, de tenerlo.

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

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

1. Si detecta alguna inconsistencia en el mensaje recibido, pasará a voz para solicitar una nueva autorización.
2. Si considera la autorización del mensaje CLD correcta, responderá vía enlace de datos con un mensaje CDA.

3. 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.

20.7.1.1 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.

20.7.1.1 INTERCAMBIO DE DATOS CON NMOC – ADVANCED ATC TWR

El aeropuerto de LANZAROTE/César Manrique Lanzarote intercambia información para los vuelos de salida aplicando los procedimientos Advanced ATC TWR.

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

- A-DPI

- C-DPI

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

20.7.2 LIMITACIONES DE RODAJE

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

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

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

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

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

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

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

  En RB aproado al norte: Se permite MD81, MD83 y MD87.
  Envergadura MAX: 36 m.

  Aproadas al Sur (RWY 03 operativa): Aeronave máxima B757-200 con winglets, aproada al sur, en punto de espera intermedio

RA. Vehículo TOAM guiará la maniobra.

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

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

Aproadas al norte (en caso de saturación de plataforma): Simultáneamente B737-600 en RC y A321-200 con sharklets o B737- 800W en RD, o bien una única aeronave B757-300 sin winglets en RD. Envergadura MAX: 38 m.

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

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

20.7.3 MANIOBRAS DE SALIDA DE PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

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

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

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

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

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

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

20.7.4 RUTAS DE RODAJE ESTANDARIZADAS

El aeropuerto César Manrique-Lanzarote no tiene definidas rutas de rodaje estandarizadas.

20.7.5 PROCEDIMIENTOS DE RODAJE SEGÚN TIPO DE AERONAVE

PROCEDIMIENTOS DE RODAJE PARA A320

LLEGADAS

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

PROCEDIMIENTOS DE RODAJE PARA B752

LLEGADAS

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

PROCEDIMIENTOS DE RODAJE PARA B753

LLEGADAS

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

PROCEDIMIENTOS DE RODAJE PARA B763

LLEGADAS

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

PROCEDIMIENTOS DE RODAJE PARA B764

LLEGADAS

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

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

SALIDAS

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

PROCEDIMIENTOS DE RODAJE PARA MD11

LLEGADAS

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

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

SALIDAS

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

20.7.6 OPERACIÓN DE HELICÓPTEROS

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

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

RUTAS DE RODAJE

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

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

LLEGADAS

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

PRKG 24: entrada a plataforma por puerta C.

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

PRKG 24: entrada a plataforma por puerta C.

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

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

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

SALIDAS

Ante petición del piloto y autorización ATC:

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

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

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

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

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

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

20.8 PROCEDIMIENTOS DE OPERACIÓN DE AERONAVES QUE SUPERAN LAS CARACTERÍSTICAS DE DISEÑO CERTIFICADAS DEL AERÓDROMO

20.8.1 GENERALIDADES

Se permite la operación de aeronaves que superan las características de diseño certificadas del aeródromo hasta el B747-400.

Para que una aeronave que supera las características de diseño certificadas del aeródromo pueda operar es obligatoria la solicitud previa por parte de la compañía aérea o el agente handling y una autorización explícita por parte del Centro de Operaciones del Aeropuerto.

20.8.2 PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

Los puestos de estacionamiento destinados a las aeronaves que superan las características de diseño certificadas del aeródromo son T1, T7 y 14.

20.8.3 MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

a) Llegada

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

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

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

b) Salida

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

20.8.4 RESTRICCIONES

La salida de pista EM no es utilizable por aeronaves que superan las características de diseño certificadas del aeródromo. En caso de haber una aeronave que supera las características de diseño certificadas del aeródromo en el punto de espera intermedio de la Puerta A y/o de la Puerta C, no podrá haber rodaje simultáneo de ninguna aeronave por la zona de la calle de rodaje interior cruzando dicha Puerta A y/o C.

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

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

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

20.8.5 MANIOBRAS DE SOBREVIRAJE PARA CORREGIR LA TRAYECTORIA

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

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

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

20.9 AERONAVES DE ESTADO EXTRANJERAS

Zona militar:

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

- AFTN: GCRRYXYX
- FAX: +34-928 846 827
- E-mail: boc_b.a.lanzarote@mde.es

20.10 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 la recepción de las notificaciones de seguridad operacional, es la siguiente:

Seguridad_Operacional_ACE@aena.es

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

20.11 PUNTO DE ENTRADA DE VIAJEROS CON ANIMALES DE COMPAÑIA 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, como parte del equipaje de los pasajeros, los animales (mascotas) recogidos en el Anexo I del citado Reglamento debe tener contratado un agente handling que se encargue de la gestión de los mismos en los casos en que, durante los controles llevados a cabo por el Resguardo Fiscal de la Guardia Civil o el Personal de la Aduana en las Terminales de Viajeros del Aeropuerto Cesar Manrique Lanzarote, detecten un incumplimiento de los requisitos sanitarios fijados en la citada normativa que provoquen su rechazo en frontera. La gestión del animal rechazado en frontera incluirá, al menos, el traslado hasta las instalaciones designadas para su estancia temporal en el aeropuerto, su manutención, cuidado veterinario y bienestar animal, e incluso su devolución a origen en los plazos establecidos por las autoridades sanitarias.

GCRR AD 2.21 PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DEL RUIDO

No.

GCRR AD 2.22 PROCEDIMIENTOS DE VUELO

22.1 PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)

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

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

El Aeropuerto de LANZAROTE/César Manrique Lanzarote dispone de un "Procedimiento de Paralización de las Operaciones en el Área de Movimiento para visibilidad inferior a 800 m" para mantener la seguridad en el área de movimiento ante situaciones de baja visibilidad, el cual consta de las siguientes fases:

FASE I: AVISO

Se iniciará cuando exista:

• 900 m ≥ VIS ≥ 800 m o cuando siendo la visibilidad predominante mayor a 900 m, exista una visibilidad inferior a ese valor en dirección NNE-SSW.

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

FASE II: PARALIZACIÓN DE OPERACIONES

Se iniciará cuando exista:

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

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

FASE III: REANUDACIÓN DE OPERACIONES

Se iniciará cuando exista:

• VIS ≥ 900 m y tendencia firme a la mejoría.

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

FASES	VIS (1)
FASE I: AVISO	900 m ≥ VIS ≥ 800 m
FASE II: PARALIZACIÓN DE OPERACIONES	VIS < 800 m
FASE III: REANUDACIÓN DE OPERACIONES	VIS > 900 m
(1) Ver descripción textual de las fases.	

22.3 FALLO DE COMUNICACIONES

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

22.4 PROCEDIMIENTO DE COMUNICACIÓN ABREVIADA

LLEGADAS

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

"Aproximación + Aeroflot 321"

SALIDAS

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

"Canarias, Aeroflot 321, de GCRR"

22.5 SISTEMA DE PRESENTACIÓN RADAR

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

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

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

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

22.6 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 LANZAROTE/César Manrique Lanzarote.

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.

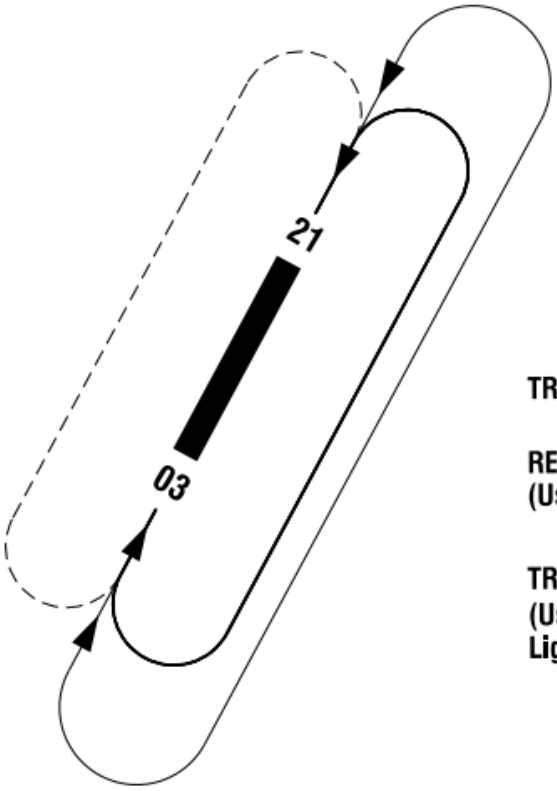
Todas las restricciones de velocidad deben volarse con la mayor precisión posible.

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.

22.7 CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD



TRÁNSITO REGULAR // REGULAR TRAFFIC

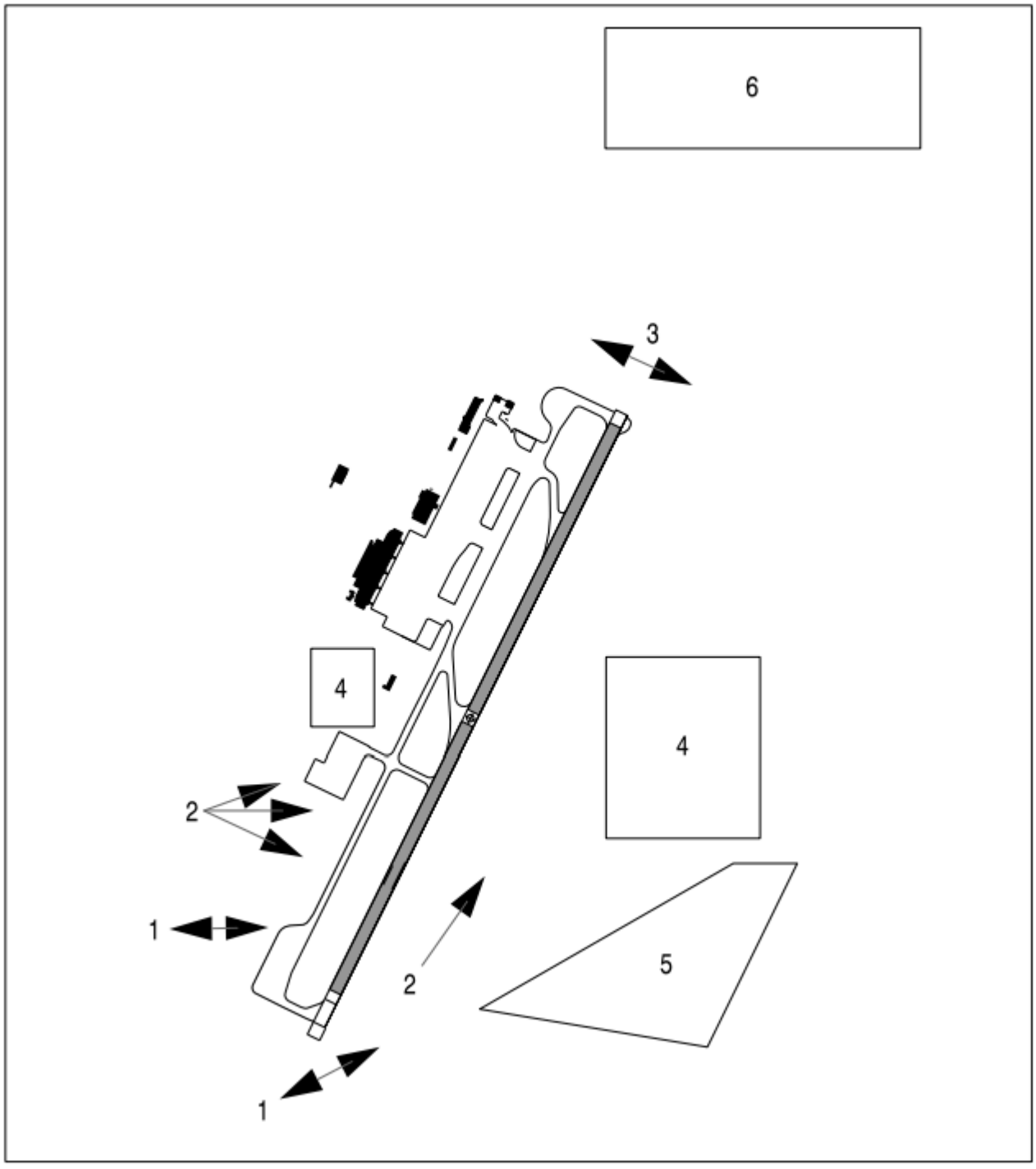
REACTORES // JET ENGINES
(Uso exclusivo militar // Military use only)

TRÁNSITO REGULAR // REGULAR TRAFFIC
(Uso exclusivo tráfico ligero visual CAT A, B y H //
Light VFR traffic CAT A, B and H use only)

GCRR AD 2.23 INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

23.1 ZONAS DE CONCENTRACIÓN DE AVES

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



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

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

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

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

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

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

23.2 SISTEMAS DE FRENADO

Nomenclatura: GCRR-01-C-B.

Tipo: BARRERA DE CABLE BIDIRECCIONAL. (1)

Localización en:

- RWY 03 THR + 465 m.
- RWY 21 THR + 1845 m.

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

Disponible para:

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

Vuelos no programados:

- De 0730 LT 1400 LT, 10 minutos de demora desde la declaración de emergencia en frecuencias del BOC (Centro de Operaciones de la Base Aérea).
- Después de este período la demora será de 1 hora.

Observaciones: (1) Señalización vertical a ambos lados de la RWY, en el punto de localización del sistema de frenado.

23.3 LUCES ENRASADAS

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

GCRR 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/#GCRR

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

A continuación se incluyen los procedimientos de aproximación instrumental afectados:

- IAC 1 RNP Z RWY 03 (LPV ONLY): LPV.
- IAC 2 RNP Y RWY 03: LNAV, LNAV/VNAV.
- IAC 3 ILS Z RWY 03: Aproximación directa.
- IAC 4 LOC Z RWY 03: Aproximación directa.
- IAC 5 VOR Z RWY 03: Aproximación directa.
- IAC 6 VOR Y RWY 03: Aproximación directa.