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

GCTS - TENERIFE SUR

2. DATOS GEOGRÁFICOS Y DE ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO

ARP: 280240N 0163421W. Ver AD 2-GCTS ADC.
Distancia y dirección desde la ciudad: 60 km SW.
Elevación: 64 m / 209 ft.
Ondulación geoide: 44.39 m ± 0.10 m (1).
Temperatura de referencia: 28°C.
Temperatura baja media: 18ºC.
Declinación magnética: 5°W (2020).
Cambio anual: 9.6'E.
Administración AD: Aena.
Dirección: Aeropuerto de Tenerife Sur - 38610 Granadilla de Abona Tenerife.
TEL: +34-922 759 000 **FAX:** +34-922 759 247
AFTN: GCTS **E-mail:** tfsopya@aena.es
Tránsito autorizado: IFR/VFR.
Observaciones: Centro de Operaciones:
SITA: TFSOPYA. FAX: +34-922 759 188.
TEL: +34-922 759 233; E-mail: tfsopya@aena.es
(1) Para todos los puntos del AD.

AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA

ARP: 280240N 0163421W. See AD 2-GCTS ADC.
Distance and direction from the city: 60 km SW.
Elevation: 64 m / 209 ft.
Geoid undulation: 44.39 m ± 0.10 m (1).
Reference temperature: 28°C.
Low average temperature: 18ºC.
Magnetic variation: 5°W (2020).
Annual change: 9.6'E.
AD administration: Aena.
Address: Aeropuerto de Tenerife Sur - 38610 Granadilla de Abona Tenerife.
TEL: +34-922 759 000 **FAX:** +34-922 759 247
AFTN: GCTS **E-mail:** tfsopya@aena.es
Approved traffic: IFR/VFR.
Remarks: Operations Centre:
SITA: TFSOPYA. FAX: +34-922 759 188.
TEL: +34-922 759 233; E-mail: tfsopya@aena.es
(1) For all AD points.

3. HORARIO DE OPERACIÓN

Aeropuerto: H24.
Aduanas e Inmigración: HR AD.
Servicios médicos y de sanidad: Ver GEN 1.4.
AIS/ARO: HR AD.
Información MET: HR AD.
ATS: HR AD.
Abastecimiento de combustible: HR AD.
Asistencia en tierra: HR AD.
Seguridad: HR AD.
Deshielo: No.
Observaciones: Ninguna.

OPERATIONAL HOURS

Airport: H24.
Customs and Immigration: HR AD.
Health and Sanitation: See GEN 1.4.
AIS/ARO: HR AD.
MET briefing: HR AD.
ATS: HR AD.
Fuelling: HR AD.
Handling: HR AD.
Security: HR AD.
De-icing: No.
Remarks: None.

4. SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO

Instalaciones para el manejo de carga: Sin limitaciones.
Tipos de combustible: JET A-1.
Tipos de lubricante: Ninguno.
Capacidad de reabastecimiento: Sin limitaciones.
Instalaciones para el deshielo: No.
Espacio disponible en hangar: No.
Instalaciones para reparaciones: No.
Observaciones: Los agentes de rampa pueden atender tanto aviación comercial como aviación general.

Agentes de rampa:

- IBERIA
  TEL: +34-922 759 378 / 232
  Móvil: +34-629 228 860
  E-mail: tfski@iberia.es
  SITA: TFSKQIB
- AVIAPARTNER
  TEL: +34-922 759 041 / 040 / 197
  Móvil 1: +34-673 747 345
  Móvil 2: +34-637 784 177
  Móvil 3: +34-673 747 286
  E-mail: tfs.ops@aviapartner.aero
  SITA: TFSAOXH

Agentes handling de Aviación General y de Negocios:

- AVIAPARTNER EXECUTIVE (AviaVIP)
  TEL: +34-922 759 041
  Móvil: 24/7 +34-634 698 181
  E mail: tfs.executive@aviapartner.aero
  SITA: TFSAOXH
- GERARDO MELÉNDEZ
  TEL: +34-922 392 064
  FAX: +34-922 392 247
  Móvil: +34-696 987 046
  E-mail: tfsops@gmelendez.com
  SITA: TFSGMXH

HANDLING SERVICES AND FACILITIES

Cargo facilities: No limitations.
Fuel types: JET A-1.
Oil types: None.
Refuelling capacity: No limitations.
De-Icing facilities: No.
Hangar space: No.
Repair facilities: No.
Remarks: Ramp agents may attend both commercial and general aviation.

Ramp agents:

- IBERIA
  TEL: +34-922 759 378 / 232
  Mobile phone: +34-629 228 860
  E-mail: tfski@iberia.es
  SITA: TFSKQIB
- AVIAPARTNER
  TTEL: +34-922 759 041 / 040 / 197
  Mobile phone 1: +34-673 747 345
  Mobile phone 2: +34-637 784 177
  Mobile phone 3: +34-673 747 286
  E-mail: tfs.ops@aviapartner.aero
  SITA: TFSAOXH

Handling agents for General and Business Aviation:

- AVIAPARTNER EXECUTIVE (AviaVIP)
  TEL: +34-922 759 041
  Mobile phone: 24/7 +34-634 698 181
  E mail: tfs.executive@aviapartner.aero
  SITA: TFSAOXH
- GERARDO MELÉNDEZ
  TEL: +34-922 392 064
  FAX: +34-922 392 247
  Mobile phone: +34-696 987 046
  E-mail: tfsops@gmelendez.com
  SITA: TFSGMXH

- SWISSPORT
  TEL: +34-922 759 237
  FAX: +34-922 759 238
  Móvil: +34-629 762 215
  +34-620 831 002
  E-mail: TFS.Ops@swissport.com
  SITA: TFSAPXH
- BROK-AIR FBO
  Móvil: +34-608 684 773
  +34-616 810 849
  E-mail: ops@brok-air.com
  SITA: No.

Combustible:

- CMD
  TEL: +34-922 392 008
  FAX: +34-922 392 180
  Móvil: +34-619 885 143
  E-mail: tfs@cepsa.com
- TERMINALES CANARIOS
  TEL: +34-922 392 010
  FAX: + 34-922 392 094
  Móvil: + 34-677 448 517
  E-mail: supervisor.tfs@tcanarios.com

Agentes handling de mantenimiento de aeronaves:

- TOTAL AVIATION SERVICES
  TEL: +34-922 397 141
  FAX: N/A
  Móvil: +34-609 879 980
  E-mail: tfsline@tassl.eu
- HLA - HISPANO-LUSITANA AVIACIÓN, S.L.
  TEL: +34-922 397 032
  FAX: +34-922 759 418
  Móvil 1: +34-655 505 367
  Móvil 2: +34-691 066 700
  E-mail: hla.tenerifesur@h-la.es
- BROK-AIR TECHNICS
  Móvil: +34-630 006 307
- BLUE TEAM FLIGHT SCHOOL, S.L
  Aviones con una masa máxima de despegue (MTOM) igual o inferior a 2730 kg.
  TEL: +34-922 400 010
  Móvil: +34-634 515 005
  E-mail: mantenimiento@blueteam.es

- SWISSPORT
  TEL: +34-922 759 237
  FAX: +34-922 759 238
  Mobile phone: +34-629 762 215
  +34-620 831 002
  E-mail: TFS.Ops@swissport.com
  SITA: TFSAPXH
- BROK-AIR FBO
  Mobile phone: +34-608 684 773
  +34-616 810 849
  E-mail: ops@brok-air.com
  SITA: No.

Fuel:

- CMD
  TEL: +34-922 392 008
  FAX: +34-922 392 180
  Mobile phone: +34-619 885 143
  E-mail: tfs@cepsa.com
- TERMINALES CANARIOS
  TEL: +34-922 392 010
  FAX: + 34-922 392 094
  Mobile phone: + 34-677 448 517
  E-mail: supervisor.tfs@tcanarios.com

Handling agents for aircraft maintenance:

- TOTAL AVIATION SERVICES
  TEL: +34-922 397 141
  FAX: N/A
  Mobile phone: +34-609 879 980
  E-mail: tfsline@tassl.eu
- HLA - HISPANO-LUSITANA AVIACIÓN, S.L.
  TEL: +34-922 397 032
  FAX: +34-922 759 418
  Mobile phone 1: +34-655 505 367
  Mobile phone 2: +34-691 066 700
  E-mail: hla.tenerifesur@h-la.es
- BROK-AIR TECHNICS
  Mobile phone: +34-630 006 307
- BLUE TEAM FLIGHT SCHOOL, S.L
  Planes with a maximum take-off mass (MTOM) less or equal to 2730 kg.
  TEL: +34-922 400 010
  Mobile phone: +34-634 515 005
  E-mail: mantenimiento@blueteam.es

5. INSTALACIONES PARA LOS PASAJEROS

Hoteles: No.
Restaurante: Sí.
Transporte: Autobuses, taxis, coches de alquiler.
Instalaciones médicas: Primeros auxilios. 1 ambulancia.
Banco/Oficina Postal: Cajeros automáticos / No.
Información turística: Sí.
Observaciones: Ninguna.

PASSENGER FACILITIES

Hotels: No.
Restaurant: Yes.
Transportation: Buses, taxis and hire cars.
Medical facilities: First aid. 1 ambulance.
Bank/Post Office: Cash dispensers / No.
Tourist information: Yes.
Remarks: None.

6. SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

Categoría de incendios: 9 (1).
Equipo de salvamento: De acuerdo con la categoría de incendios publicada.
Retirada de aeronaves inutilizadas:

Barras de arrastre, retroceso convencional hasta B747-400 y A340-600 por parte de los agentes handling.

El aeropuerto dispone de equipos para elevación y traslado de ACFT CAT I/II/III a disposición del propietario registrado o explotador afectado de la ACFT:

- Sistemas de remolque de: 40 TM (20 TM en cada línea); 110 TM (55 TM en cada línea).
- Gatos elevadores: hasta 16 TM, altura mínima 158 mm; hasta 90 TM, altura mínima 70 mm.
- Cojines neumáticos de elevación (CAT I/II/III).
- Tres equipos de transición de fuselaje de 12 TM, 30 TM y 55 TM respectivamente.
- Equipo de transición de ala de 60 TM.
- Tres remolques recuperadores de 40 TM, 80 TM Y 90 TM respectivamente.
- Dolly para movimiento de ACFT hasta 10 TM.
- Carro V1 para movimiento de ACFT con tren delantero y principal de rodadura inutilizado, hasta 30 TM.
- Carro V2 para movimiento de ACFT con tren delantero y principal de rodadura inutilizado, en conjunto con carro V1 hasta 60 TM.
- Sistema de eslingas de elevación hasta: 25 TM (CAT I/II), hasta 55 TM (CAT III).
- Sistema de eslingas de elevación de fuselajes (anchura fuselaje entre 3700 mm y 6500 mm), carga límite 33 TM (CAT III).
- Placas para el refuerzo de terreno blando hasta carga 110 TM el m^2.
- Grúas hasta 400 TM externas al AD.

RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

Fire category: 9 (1).
Rescue equipment: In accordance with the fire category published.
Removal of disabled aircraft:

Dragging bars, conventional push-back up to B747-400 and A340-600 by handling agents.

The airport has lifting and moving gear for ACFT of CAT I/II/III available for the registered owner or operator of the ACFT affected:

- Tug systems of: 40 TM (20 TM for each line); 110 TM (55 TM for each line).
- Hydraulic jacks 16 TM, minimum height 158 mm; up to 90 TM, minimum height 70 mm.
- Pneumatic lifting bags (CAT I/II/III).
- Three fuselage transition equipments of 12 TM, 30 TM and 55 TM respectively.
- Wing transition equipment of 60 TM.
- Three recovery tugs of 40 TM, 80 TM and 90 TM respectively.
- Dolly for movement of ACFT up to 10 TM.
- V1 trolley for moving ACFT with disabled front and main landing gear, up to 30 TM.
- V2 trolley for moving ACFT with disabled front and main landing gear, up to 60 TM in conjunction with the V1 trolley.
- Lifting sling systems up to 25 TM (CAT I/II), up to 55 TM (CAT III).
- Fuselage lifting sling system (fuselage width between 3700 mm and 6500 mm), maximum load 33 TM (CAT III).
- Mats to reinforce soft ground for loads up to 110 TM per m^2.
- Cranes up to 400 TM external to the AD.

- Dos dollies para movimiento de ACFT hasta 5 TM.

Observaciones:

- Datos de contacto para el traslado de ACFT inutilizadas:
  Persona de contacto: Ejecutivo de servicio.
  TEL: +34-922 759 239
  E-mail: tfs.ejecutivos@aena.es
  Sólo se requerirá autorización previa por parte del Ejecutivo de Servicio en caso de necesitar los medios suministrados por el aeropuerto para el traslado de ACFT inutilizadas.

(1) Nivel de protección: 9.

- Two dollies for moving ACFT up to 5 TM.

Remarks:

- Contact details for disabled ACFT removal:
  Contact person: Executive on duty.
  TEL: +34-922 759 239
  E-mail: tfs.ejecutivos@aena.es
  Prior permission from the executive on duty required only in the case that the means supplied by the airport for movement of disabled ACFT are needed.

(1) Level of protection: 9.

7. EVALUACIÓN Y NOTIFICACIÓN DEL ESTADO DE LA SUPERFICIE DE LA PISTA Y PLAN PARA LA NIEVE

Tipos de equipamiento de limpieza: No aplica.

Prioridades de limpieza: No aplica.

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

Pistas de invierno especialmente preparadas: No aplica.

Observaciones: Evaluación y notificación del estado de la superficie de la pista de acuerdo a la metodología del Global Reporting Format (GRF) descrita en AD 1.2.2.

Aeródromo en servicio durante todas las estaciones del año.

RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN

Types of clearing equipment: Not applicable.

Clearance priorities: Not applicable.

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

Specially prepared winter runways: Not applicable.

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

Aerodrome in service during all seasons of the year.

8. DETALLES DEL ÁREA DE MOVIMIENTO

Plataforma: Superficie: Hormigón hidráulico.
Resistencia: PCN 85/R/A/W/T, EXC PRKG AG1 a AG5, E64 a E70, S41, H44, R45, H46, R47 y G48: PCN 72/R/B/W/T. PRKG R19 a G25 y E49 a E52: PCN 76/R/A/W/T.

Calles de rodaje: Anchura: 23 m.
Superficie: Hormigón asfáltico.
Resistencia: T: PCN 101/F/B/W/T, EXC BTN TWY D1-D6: PCN 109/F/C/W/T.
B0 y B3: PCN 121/F/A/W/T.
B1: PCN 86/F/A/W/T.
B2 y B5: PCN 51/F/A/W/T.
B4, B6 y B7: PCN 106/F/A/W/T.

Posiciones de comprobación: Altímetro: Plataforma ELEV 64 m / 210 ft.
VOR: No.
INS: Ver AD 2-GCTS PDC.

Observaciones: Ninguna.

MOVEMENT AREA DETAILS

Apron: Surface: Hydraulic concrete.
Strength: PCN 85/R/A/W/T, EXC PRKG AG1 to AG5, E64 to E70, S41, H44, R45, H46, R47 and G48: PCN 72/R/B/W/T. PRKG R19 to G25 and E49 to E52: PCN 76/R/A/W/T.

Taxiways: Width: 23 m.
Surface: Asphaltic concrete.
Strength: T: PCN 101/F/B/W/T, EXC BTN TWY D1-D6: PCN 109/F/C/W/T.
B0 and B3: PCN 121/F/A/W/T.
B1: PCN 86/F/A/W/T.
B2 and B5: PCN 51/F/A/W/T.
B4, B6 and B7: PCN 106/F/A/W/T.

Check locations: Altimeter: Apron ELEV 64 m / 210 ft.
VOR: No.
INS: See AD 2-GCTS PDC.

Remarks: None.

9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUÍA DE RODAJE

Sistema de guía de rodaje: Puntos de espera de la pista, puntos de espera intermedios, letreros de información y PROHIBIDA LA ENTRADA, luces de protección de pista, barras de no intrusión, luces de puntos de espera intermedios y señales de puestos de estacionamiento.

Señalización de RWY: Umbral, designadores, eje, zona de toma de contacto, punto de visada, faja lateral y señales indicadoras de calle de rodaje de salida rápida.

Señalización de TWY: Eje y faja lateral, borde con balizas reflectantes.

Observaciones: Ninguna.

TAXIING GUIDANCE SYSTEM AND MARKINGS

Taxiing guidance system: Runway-holding positions, intermediate holding positions, NO ENTRY and information signs, runway guard lights, no intrusion bars, intermediate holding positions lights and aircraft stands markings.

RWY markings: Threshold, designators, centre line, touchdown zone, aiming point, side stripe and rapid exit taxiway indicator lights.

TWY markings: Centre line and side stripe, edge with reflective markers.

Remarks: None.

10. OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO

Obstáculos que perforan las Superficies de Transición, Cónica, Despegue, Horizontal Interna y Aproximación establecidas en el Anexo 14 de OACI; y las superficies Área 2A, Área 3 y Área 4 establecidas en el Anexo 15 de OACI.

Ver Ítem 10 y apartado Conjunto de Datos.

Observaciones: Ver AD 2-GCTS AOC.

AERODROME OBSTACLES

Obstacles which penetrate Transitional, Conical, Take-off, Inner Horizontal and Approach, surfaces contained in Annex 14 of ICAO; and Area 2A, Area 3 and Area 4 surfaces contained in Annex 15 of ICAO.

See Item 10 and Data Sets section.

Remarks: See AD 2-GCTS AOC.

11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO

Oficina MET: Tenerife Sur EMAe.

HR: H24.

METAR: Semihorario.

TAF: 24 HR.

TREND: Si.

Información: En persona y por teléfono.

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

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

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

Dependencia ATS atendida: TWR, APP.

Información adicional: Las Palmas OMAe (GCGC); H24; TEL: +34-928 430 603.
Tenerife Sur EMAe: H24; TEL: +34-922 759 205.

METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED

MET office: Tenerife Sur EMAe.

HR: H24.

METAR: Half-hourly.

TAF: 24 HR.

TREND: Yes.

Briefing: In person and by telephone.

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

Charts: Forecast significant, wind and temperature at altitude maps.

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

ATS unit served: TWR, APP.

Additional information: Las Palmas OMAe (GCGC); H24; TEL: +34-928 430 603.
Tenerife Sur EMAe: H24; TEL: +34-922 759 205.

Observaciones: Existe resumen climatológico del aeródromo. Se hacen avisos de aeródromo.
Existe un sistema automático de detección de cizalladura a bajo nivel (LLWAS) que genera alarmas de cizalladura.
Disponible guía MET de aeródromo.

Remarks: Aerodrome climatological summary available. Aerodrome warnings available.
There is a low level wind shear alert system (LLWAS) that generates wind shear alarms.
Aerodrome MET guide available.

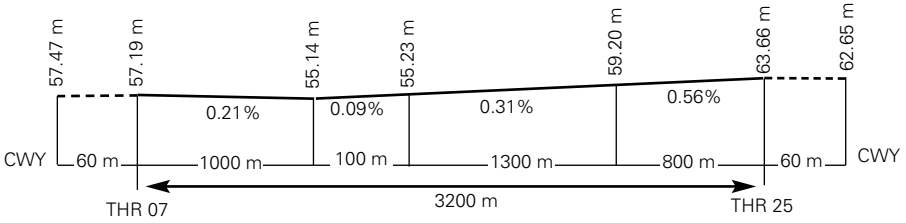
12. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA — RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

RWY	Orientación Direction	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m) Strip (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
07	068.57°GEO 073°MAG	3200 x 45	280221.14N 0163515.50W	THR: 57.2 m/188 ft TDZ: 57.2 m/188 ft	No	60 x 150	3320 x 300	No	240 x 150	RWY: ASPH PCN 94/F/A/W/T (1) SWY: No
25	248.59°GEO 253°MAG	3200 x 45	280259.10N 0163326.43W	THR: 63.7 m/209 ft TDZ: 63.7 m/209 ft	No	60 x 150	3320 x 300	No	227 x 137	RWY: ASPH PCN 94/F/A/W/T (2) SWY: No

Observaciones: (1) Primeros 242 m RWY 07 PCN 142/F/A/W/T.
(2) Primeros 190 m RWY 25 PCN 142/F/A/W/T.

Remarks: (1) First 242 m RWY 07 PCN 142/F/A/W/T.
(2) First 190 m RWY 25 PCN 142/F/A/W/T.

Perfil: **Profile:**



NO A ESCALA // NOT TO SCALE

13. DISTANCIAS DECLARADAS — DECLARED DISTANCES

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
07	3200	3260	3200	3200
25	3200	3260	3200	3200
07 INT B2	3060	3120	3060	–
25 INT B6	3105	3165	3105	–

Observaciones: Ninguna.

Remarks: None.

14. ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA — APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

Pista: 07
Aproximación: Precisión CAT I, 900 m. LIH.
PAPI (MEHT): 3° (19.67 m / 65 ft). (1)
Umbral: Verdes con barra de ala.
Zona de toma de contacto: No.
Eje pista: 3200 m: 2300 m blancas+600 m blancas y rojas+300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m.
Borde de pista: 3200 m: 2600 m blancas + 600 m amarillas. LIH. Distancia entre luces: 50 m.
Extremo de pista: Rojas.
Zona de parada: No.
Observaciones: (1) PAPI no utilizable por ACFT de letra de clave F, excepto A380.
Luces indicadoras de salida rápida (B4, B5).

Runway: 07
Approach: Precision CAT I, 900 m. LIH.
PAPI (MEHT): 3° (19.67 m / 65 ft). (1)
Threshold: Green with wing bars.
Touchdown zone: No.
Runway centre line: 3200 m: 2300 m white+600 m white and red+300 m red. LIH. Distance between lights: 15 m.
Runway edge: 3200 m: 2600 m white + 600 m yellow. LIH. Distance between lights: 50 m.
Runway end: Red.
Stopway: No.
Remarks: (1) PAPI not usable by code letter F ACFT, except for the A380.
Rapid exit indicator lights (B4, B5).

Pista: 25
Aproximación: Precisión CAT I, 720 m. LIH.
PAPI (MEHT): 3° (19.44 m / 64 ft). (1)
Umbral: Verdes con barra de ala.
Zona de toma de contacto: No.
Eje pista: 3200 m: 2300 m blancas+600 m blancas y rojas+300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m.
Borde de pista: 3200 m: 2600 m blancas + 600 m amarillas. LIH. Distancia entre luces: 50 m.
Extremo de pista: Rojas.
Zona de parada: No.
Observaciones: (1) PAPI no utilizable por la ACFT B747-400 por no cumplir los requisitos de margen vertical entre las ruedas y el THR, ni por ACFT de letra de clave F, excepto A380.
Luces indicadoras de salida rápida (B3).

Runway: 25
Approach: Precision CAT I, 720 m. LIH.
PAPI (MEHT): 3° (19.44 m / 64 ft). (1)
Threshold: Green with wing bars.
Touchdown zone: No.
Runway centre line: 3200 m: 2300 m white+600 m white and red+300 m red. LIH. Distance between lights: 15 m.
Runway edge: 3200 m: 2600 m white + 600 m yellow. LIH. Distance between lights: 50 m.
Runway end: Red.
Stopway: No.
Remarks: (1) PAPI not usable by ACFT B747-400 as these do not meet the wheel clearance over THR requirements. Nor by code letter F ACFT, except for the A380.
Rapid exit indicator lights (B3).

15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA

ABN/IBN: No.

WDI: 1 cerca ARP, 1 cerca de THR 07, 1 cerca de THR 25. LGTD.

Iluminación de TWY: Eje.

Iluminación de plataforma: Postes proyectores y borde en el lado este, balizas reflectantes en el lado oeste.

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 (luz) de 15 segundos.

Observaciones: Iluminación LED en barras de no intrusión y puntos de espera intermedios.

OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

ABN/IBN: No.

WDI: 1 near ARP, 1 near THR 07, 1 near THR 25. LGTD.

TWY lighting: Centre line.

Apron lighting: Floodlighting poles and edge at the East side, reflective markers at the West side.

Secondary power supply: Visual aids system: uninterruptible power supply. Terminal building and apron lighting: emergency engine generatos which provide a switch-over time (light) of 15 seconds.

Remarks: LED lighting on no intrusion bars and intermediate holding positions.

16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS

Situación:
- Ondulación del geoide: ver apartado 2.
- FATO: RWY 07/25.
- Coordenadas THR 07 y THR 25, ver apartado 12.
- Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 07/25.
- Rodaje aéreo: TLOF coincide con los PRKG AG5, AG2, J22, R19 y E49.

Elevación:
- FATO: ver apartado 12.
- Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 07/25. Ver apartado 12.
- Rodaje aéreo: TLOF coincide con los PRKG AG5, AG2, J22, R19 y E49. Ver apartado 8.

Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización:
- FATO: ver apartado 12.
- Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 07/25. Ver apartado 12.
- Rodaje aéreo: TLOF coincide con los PRKG J22, R19 y E49. Ver apartado 8
- Señalización:
  FATO: ver apartado 9.
  AG2 y AG5: Faja circular de 50 cm de ancho y diámetro interior de 6.35 m.
  J22, R19 y E49: Faja circular interior de 50 cm de ancho y diámetro interior de 11.75 m.

Iluminación: ver apartados 14 y 15.

Orientación:
- FATO: ver apartado 12.

Distancias declaradas:

HELICOPTER LANDING AREA

Situation:
- Geoid undulation: see item 2.
- FATO: RWY 07/25.
- Coordinates THR 07 and THR 25, see item 12.
- Ground taxiing: TLOF same as RWY 07/25.
- Air taxiing: TLOF same as PRKG AG5, AG2, J22, R19 and E49.

Elevation:
- FATO: see item 12.
- Ground taxiing: TLOF same as RWY 07/25. See item 12.
- Air taxiing: TLOF same as PRKG AG5, AG2, J22, R19 and E49. See item 8.

Dimensions, surface, maximum weight, markings:
- FATO: see item 12.
- Ground taxiing: TLOF same as RWY 07/25. See item 12.
- Air taxiing: TLOF same as PRKG J22, R19 and E49. See item 8.
- Markings:
  FATO: see item 9.
  AG2 and AG5: Circular strip 50 cm wide and inner diameter 6.35 m.
  J22, R19 and E49: Circular strip 50 cm wide and inner diameter 11.75 m.

Lighting: see items 14 and 15.

Direction:
- FATO: see item 12.

Declared distances:

RWY	RTODAH (m)	TODAH (m)	LDAH (m)
07 INT B6	95	95	95
07 INT B2	3060	3060	3060
25 INT B6	3105	3105	3105
25 INT B2	140	140	140

Observaciones: Los helicópteros que operen al amparo de una carta de exenciones deben consultar el apartado 20 para mayor información.

Remarks: Helicopters operating with a letter of exemption should consult item 20 for further information.

17. ESPACIO AEREO ATS

ATS AIRSPACE

Denominación y límites laterales Designation and lateral limits	Límites verticales Vertical limits	Clase de espacio aéreo Airspace class	Unidad responsable Idioma Unit Language	Altitud de transición Transition altitude
CTR TENERIFE SUR 280234N 0164755W; 280431N 0163846W; arco de 8 km centrado en // arc of 8 km centred on GCTS ARP CW to 280519N 0163029W; 281001N 0162336W; arco de 12 NM centrado en // arc of 12 NM centred on GCTS ARP CW to 280234N 0164755W.	1000 ft AGL - 1650 ft AMSL (1) SFC	D	TENERIFE SUR APP ES/EN	1850 m/6000 ft
ATZ TENERIFE SUR Círculo de 8 km de radio centrado en ARP. // Circle radius 8 km centred on ARP. (2)	3000 ft HGT (3) SFC	D	TENERIFE SUR TWR ES/EN	

Observaciones: (1) Lo que resulte mayor.
(2) O la visibilidad horizontal, lo que resulte inferior.
(3) O hasta la elevación del techo de nubes, lo que resulte más bajo.

Remarks: (1) Whichever is higher.
(2) Or the ground visibility, whichever is lower.
(3) Or up to the clouds ceiling, whichever is lower.

18. INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN ATS — ATS COMMUNICATION FACILITIES

Servicio Service	Distintivo llamada Call sign	FREQ	HR	Observaciones Remarks
APP	Tenerife Sur APP	127.700 MHz	H24	APP/L Primaria // Primary
		128.125 MHz	H24	APP Secundaria // Secondary
TWR	Tenerife Sur TWR	119.000 MHz	H24	
		120.300 MHz	H24	BACKUP
		121.750 MHz	H24	CLR
		121.900 MHz	H24	GMC
		121.500 MHz	H24	EMERG
		243.000 MHz	H24	EMERG
ATIS	Tenerife Sur Information	118.675 MHz	H24	
D-ATIS	Tenerife Sur Information	NIL	H24	Suministro de información ATIS mediante enlace de datos. // Provision of ATIS information via data link.

19. RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIZAJE — RADIO NAVIGATION & LANDING FACILITIES

Instalación (VAR) Facility (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas Coordinates	ELEV DME	Observaciones Remarks
DVOR (5º W)	TFS	116.400 MHz	H24	280008.8N 0164116.5W		COV 10NM oscilaciones // signal fluctuations BTN R-030/R-360 CCW BLW 15000 ft AMSL; COV 40 NM BTN: - R-270/R-090 CCW a // at 4000 ft AMSL o // or ABV; - R-090/R-040 CCW a // at 14500 ft AMSL o // or ABV; - R-040/R-340 CCW a // at 27000 ft AMSL o // or ABV; - R-340/R-310 CCW a // at 14500 ft AMSL o // or ABV; - R-310/R-270 CCW a // at 6100 ft AMSL o // or ABV.
DME	TFS	CH 111X	H24	280008.8N 0164115.0W	30 m	COV 40 NM BTN: - R-270/R-090 CCW a // at 4000 ft AMSL o // or ABV; - R-090/R-040 CCW a // at 14500 ft AMSL o // or ABV; - R-040/R-340 CCW a // at 27000 ft AMSL o // or ABV; - R-340/R-310 CCW a // at 14500 ft AMSL o // or ABV; - R-310/R-270 CCW a // at 6100 ft AMSL o // or ABV.
LOC 07 (5º W) ILS CAT I	ITS	109.700 MHz	H24	280302.9N 0163315.5W		073º MAG / 319 m FM THR 25 No // Not AVBL: BTN ± 35º del // of RCL FM 17 NM BLW 4000 ft AMSL, BTN ± 10º del // of RCL FM 25 NM BLW 2500 ft AMSL.
GP 07		333.200 MHz	H24	280221.6N 0163501.1W		3°; RDH 15.3 m; a // at 372 m FM THR 07 & 130 m FM RCL a la derecha en el sentido de APCH // To the right on APCH direction. Pueden no recibirse indicaciones de FLY-UP a fondo de escala BLW GP FM 4º a la derecha del RCL // It may not be received FLY-UP indications up to bottom BLW GP FM 4° at right of RCL.
ILS/DME 07	ITS	CH 34X	H24	280221.6N 0163501.1W	60 m	REF DME THR 07
LOC 25 (5º W) ILS CAT I	ISUR	110.900 MHz	H24	280217.5N 0163525.8W		253º MAG / 303 m FM THR 07 AVBL BTN ± 35º de // of RCL FM 17 NM (15.4 NM DME) & ABV 4000 ft AMSL & ± 10º de // of RCL FM 25 NM (23.4 NM DME) & ABV de // of 2300 ft AMSL.
GP 25		330.800 MHz	H24	280251.7N 0163337.0W		3°; RDH 15.5 m; a // at 352 m FM THR 25 & 107 m FM RCL a la izquierda en el sentido de APCH // to the left on APCH direction. Pueden no recibirse indicaciones de FLY-UP a fondo de escala BLW GP FM 6º a la izquierda del RCL // It may not be received full FLY-UP indications BLW GP FM 6º left of RCL.
ILS/DME 25	ISUR	CH 46X	H24	280251.7N 0163337.0W	66 m	REF DME THR 25

20. REGLAMENTACIÓN LOCAL

AVIACIÓN GENERAL Y DE NEGOCIOS

Todas las Operaciones de Aviación General y de Negocios, requerirán la prestación de los servicios de asistencia en tierra obligatoriamente.

Se prohibe cruzar a pie las calles de rodaje en plataforma.

PROCEDIMIENTOS ATC

Aunque la pista se encuentre temporalmente ocupada por una ACFT aterrizando o despegando, puede concederse la autorización para aterrizar a la ACFT subsiguiente siempre que el controlador del aeródromo tenga seguridad razonable de que, cuando la ACFT así autorizada cruce el umbral de la pista, existirá separación apropiada respecto de la precedente.

Cuando se expida una "Autorización para Aterrizar basada en Separación Anticipada", se utilizará la siguiente fraseología:

"...(Indicativo) DETRÁS DEL (tipo de ACFT) ATERRIZANDO/DESPEGANDO, AUTORIZADO PARA ATERRIZAR PISTA (número)".

Este procedimiento podrá emplearse entre la salida y la puesta del sol y sin perjuicio de los requisitos que exige el vigente Reglamento de la Circulación Aérea (párrafo 4.10.2.4, Libro Cuarto, Capítulo 10) respecto del uso de frases condicionales para movimientos que afecten a la pista o pistas en actividad.

PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE

1. PUESTA EN MARCHA

A.- Los pilotos solicitarán permiso para puesta en marcha a CLR en la frecuencia correspondiente o mediante DCL. Cuando se solicite dicho permiso, la ACFT debe estar completamente lista para puesta en marcha, teniendo en cuenta que la ACFT debe abandonar el puesto de estacionamiento 10 minutos antes del CTOT.

B.- El permiso se expedirá tan pronto se solicite, a menos que se prevean demoras superiores a 15 minutos en cuyo caso el ATC indicará la hora en la que puede efectuarse la puesta en marcha. En ese momento se dará la autorización ATC.

1.1. SOLICITUD DE AUTORIZACIÓN ATC Y PUESTA EN MARCHA VÍA ENLACE DE DATOS

Los pilotos podrán solicitar autorización ATC y permiso para puesta en marcha en la frecuencia correspondiente o mediante enlace de datos (DCL).

Para más información sobre el servicio DCL, ver AIP-España ENR 1.5 apartado 3. VUELOS QUE SALEN, Autorización ATC y puesta en marcha vía enlace de datos (DCL).

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 en 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. CTOT, 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 la 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.

LOCAL REGULATIONS

GENERAL AND BUSINESS AVIATION

It is mandatory to have a handling agent for all General and Business Aviation operations.

It is forbidden to cross the taxiways in the apron on foot.

ATC PROCEDURES

Even if the runway is temporarily occupied by other traffic, landing clearance may be issued to an arriving ACFT if the controller is satisfied that at the time the ACFT crosses the threshold of the runway in use, the prescribed separation from the preceding ACFT shall exist.

When issuing a "Landing Clearance based on Anticipated Separation", ATC shall use the following phrasing:

"...(Call sign) BEHIND LANDING/DEPARTING (ACFT type) CLEARED TO LAND RUNWAY (number)".

This procedure may be used between sunrise and sunset and without detriment to the requirements established in the Reglamento de la Circulación Aérea (paragraph 4.10.2.4, Fourth Book, Chapter 10) referring to the use of conditional phrases for movements affecting the runway or runways in activity.

STANDARD TAXIING PROCEDURES

1. START-UP

A.- Pilots shall request clearance to start up from CLR on the appropriate frequency or DCL. On requesting this clearance, the ACFT must be completely ready to start up, considering that the ACFT must leave the stand 10 minutes before the CTOT.

B.- Clearance shall be issued as soon as requested. When delays are expected to exceed 15 minutes, ATC shall provide the appropriate start up time. At that moment, ATC clearance shall be issued.

1.1. REQUEST FOR ATC CLEARANCE AND START-UP VIA DATA LINK

Pilots may request ATC clearance and permission to start up on the corresponding frequency or data link (DCL).

For more information about the DCL service, see AIP ENR 1.5, section 3. DEPARTING FLIGHTS: ATC and start-up clearance via data link (DCL).

In cases of discrepancies, voice commands will always prevail over data link.

The pilot may request ATC clearance via DCL no earlier than 30 minutes before the EOBT.

- The pilot shall request ATC and start-up clearance simultaneously via RCD. The RCD message should contain the following data:
  1. Aircraft call sign according to the submitted flight plan (FPL).
  2. Aerodrome of origin.
  3. Stand occupied.
  4. Destination aerodrome.
  5. Letter corresponding to the ATIS information received.
  6. ICAO aircraft type designator.

  Any free text sent via the RCD bv the pilot will not be considered by ATC. Special requests must always be made via voice command.
- The pilot will receive a message of acceptance, "RCD RECEIVED", or cancellation, "RCD REJECTED".
- In the case of acceptance, ATC will issue a CLD message with the following fields:
  1. Aircraft call sign.
  2. Destination aerodrome.
  3. Runway assigned for departure.
  4. Departure procedure (SID). Note: The initial altitude will be that of the published SID.
  5. SSR code mode A (SQUAWK).
  6. CTOT, if one is held.
  7. Next frequency.
  8. Letter of the current ATIS information.
  9. Additional information, which shall include clearance to start up or instructions for requesting this, in the case of failure to comply with the start-up approval parameters in accordance with the EOBT.
- When an RCD message is sent in the valid range of EOBT, ATC and start-up clearance will be received. If the pilot is not ready for start-up, he/she shall not accept the clearance and shall contact the controller by voice when ready.
- When an FSM message of the type "REVERT TO VOICE PROCEDURES" is received, data link communication will be terminated and the revert to voice procedure shall apply.

- 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.

1.2. INTERCAMBIO DE DATOS CON NMOC – ADVANCED ATC TWR

En Tenerife Sur se aplican los procedimientos establecidos para los aeropuertos con torres con ATC avanzado por lo que, por medio de un mensaje A-DPI, se suministra al Centro de Operaciones del Gestor de Red (NMOC) la hora objetivo de despegue (TTOT) calculada a partir de la hora real de fuera de calzos (AOBT) de todos los vuelos instrumentales de salida.

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. 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.

2. MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

Las ACFT que estén abandonando pista tendrán preferencia de circulación sobre las que estén rodando por TWY T.

2.1. Salidas

Los pilotos comunicarán con TWR para solicitar permiso de remolcado, retroceso por potencia y/o rodaje.

2.1.1 Maniobras de retroceso y rodaje

A. El retroceso es obligatorio en la totalidad de los puestos frontales y se realizará de manera que el avión quede aproado a la cabecera en uso y dejando libres las puertas "D" de plataforma, excepto que:
- ATC indique lo contrario por razones operativas o de seguridad.
- Existan limitaciones en el arranque de motores, circunstancia que deberá ser previamente comunicada a ATC.
- Los retrocesos de los estacionamientos R19, G20, AG21 y J22 se realizarán aproando al THR 25.

A1. No se permite el retroceso simultáneo de los puestos adyacentes, ni el retroceso desde un puesto con entrada simultánea al puesto adyacente, excepto que se cumpla lo siguiente:
- Ambas aeronaves estén informadas de la maniobra.
- En el caso de retrocesos simultáneos en el mismo sentido, de manera que una de las aeronaves inicie el retroceso primero y efectúe un retroceso largo y la otra haga un retroceso corto; o bien, una aeronave realice un retroceso aproando a la cabecera en uso y la otra lo realice aproando a la cabecera contraria, siempre y cuando exista una puerta de plataforma disponible entre ambas aeronaves.
- Se tendrá en cuenta que las maniobras de entrada y/o salida simultánea desde los puestos adyacentes G10 y H37, y desde los puestos adyacentes G2 y J1 son incompatibles.

A2. Evitar colisiones con otras ACFT y obstáculos es responsabilidad de:
- Los pilotos en el rodaje en plataforma.
- Las compañías de asistencia en tierra durante la maniobra de retroceso o salida del puesto de estacionamiento.

B. Las salidas autónomas se realizarán empleando el arranque a la mínima potencia posible y de forma que al realizar el viraje no se sobrepase la potencia de ralentí (idle). La salida se realizará aproando a la cabecera en uso excepto desde el puesto de estacionamiento E49 donde se realizará aproando a la RWY07.

La instrucción anterior podrá modificarse en caso de que existan razones operativas o de seguridad en contra en las que ATC podrá decidir el uso de otro sentido de rodaje en plataforma.

2.1.2. 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 para el análisis de la seguridad de la operación.

2.1.3. Maniobra de push and hold

Cuando una aeronave en una posición que requiera retroceso remolcado esté afectada por regulaciones y completamente lista para operar (puesta en marcha), el piloto podrá pedir un "Push and Hold" a ATC. Siempre que exista disponibilidad, CEOPS asignará un puesto de estacionamiento remoto con salida autónoma del E64 al E70.

- When a CLD message is received:
  A. If any inconsistency is detected in the received message, the pilot shall revert to voice procedures and request a new clearance.
  B. If the pilot considers the CLD clearance message to be correct, he/she must respond via data link with a CDA message (Departure Clearance Echoback).
- If the ATC system does not receive a CDA message from the pilot within the waiting time, or a CDA inconsistent with the previous CLD message is received, communication via data link will be terminated and a "CDA REJECTED" message will be received in the FMS.
- When a correct CDA message is received, the ATC system will send the aircraft a "CLEARANCE CONFIRMED" message in the FMS and will terminate the communication via data link.

1.2. INTERCHANGE OF DATA WITH NMOC – ADVANCED ATC TWR

In Tenerife Sur the procedures established for airports with Advanced ATC Tower are applied. Therefore, by means of A-DPI message, the target take-off time (TTOT) calculated from actual off-block time (AOBT) of all departure instrumental flights is provided to the Network Manager Operations Center (NMOC).

From the moment of the A-DPI reception, neither DLA nor CHG messages modifying flight plan data will be accepted. If it is regulated, the assigned CTOT prior to the A-DPI reception is maintained.

If an aircraft has to abort taxiing due to technical reasons, the airport will send a C-DPI message to NMOC. As a result of that C-DPI, the flight plan will be suspended and the operator will be informed by a FLS message with the remark "Suspended by departure airport". The flight plan can be activated again by means of an updated EOBT with a DLA message.

2. GROUND MOVEMENT

ACFT vacating runway take precedence over those taxiing on TWY T.

2.1. Departures.

Pilots shall communicate with TWR to request towing, powerback and/or taxiing permission.

2.1.1 Push-back and taxiing manoeuvre

A. Pushback is obligatory in all front stands and shall be performed such that the aircraft remains nosing to the threshold in use and leaving apron gates "D" free, except when:
- ATC indicates otherwise for operational or security reasons.
- There are limitations on engine starts, which must be communicated to ATC in advance.
- Pushbacks on parking stands R19, G20, AG21, and J22 shall be performed nosing to THR 25.

A1. Simultaneous pushback on adjacent stands is not permitted, nor is pushback from a stand with a simultaneous entry to the adjacent stand, unless the following criteria are met:
- Both aircraft are informed of the manoeuvre.
- In the event of simultaneous pushbacks in the same direction, such that one aircraft initiates the pushback first and performs a long pushback and the other performs a short pushback; or one aircraft performs a pushback nosing to the threshold in use and the other performs a pushback nosing to the opposite threshold, provided that an apron gate is available between the two aircraft.
- It should be borne in mind that simultaneous arrival and/or departure manoeuvres from adjacent stands G10 and H37, and from adjacent stands G2 and J1 are incompatible.

A2. Avoiding collisions with other ACFT and obstacles is the responsibility of:
- Pilots, when taxiing on the apron.
- Ground handling companies during parking stand push-back exit manoeuvres.

B. Autonomous exits shall be made using the lowest possible starting power and in such a way that the idle power is not exceeded when turning. Departure shall be performed nosing to the threshold in use except from parking stand E49 where it shall be performed nosing to RWY07.

The previous instruction may be amended in in the event of conflicting operational or safety reasons where ATC may decide to use another taxiing direction on the apron.

2.1.2. Powered pushback manoeuvre (powerback)

The performance of powered pushback manoeuvres (powerback) requires prior clearance from Airport Management and shall be performed under the full responsibility of the aircraft operator. The company representative must request this operation, in good time, from Airport Management for the safety analysis of the operation.

2.1.3. Push and hold manoeuvre

When an aircraft in a position requiring towed pushback is affected by regulations and fully ready to operate (start-up), the pilot may request a "Push and Hold" from ATC. Provided that there is availability, CEOPS shall assign a remote parking stand with autonomous exit from E64 to E70.

Esta maniobra estará limitada a aeronaves cuyas dimensiones sean iguales o inferiores a las de la MAX AFCT de los puestos de estacionamiento autorizados.

2.2. Llegadas

Las ACFT notificarán al ATC pista libre.

En general el rodaje entre la puerta de plataforma y el puesto de estacionamiento se realizará acompañado por el vehículo "SÍGAME", siendo la supervisión del mismo imprescindible para el atraque o estacionamiento.

No se permite la entrada simultánea de aeronaves en puestos adyacentes, ni la entrada a un puesto con retroceso simultáneo desde el puesto adyacente, excepto que ambas aeronaves estén informadas de la maniobra.

Se tendrá en cuenta que las maniobras de entrada y/o salida simultánea desde los puestos adyacentes G10 y H37, y desde los puestos adyacentes G2 y J1 son incompatibles

This manoeuvre is limited to aircraft whose dimensions are equal to or less than those of the MAX AFCT of the cleared parking stands.

2.2. Arrivals

The ACFT shall notify the ATC runway vacated.

In general, taxiing between the apron gate and the parking stand shall be performed accompanied by the "FOLLOW ME" vehicle, supervision of which is essential for docking or parking.

Simultaneous arrival of aircraft in adjacent stands is not permitted, nor is arrival to a stand with simultaneous pushback from an adjacent stand, except when both aircraft are informed of the manoeuvre.

It should be borne in mind that simultaneous arrival and/or departure manoeuvres from adjacent stands G10 and H37, and from adjacent stands G2 and J1 are incompatible.

3. LIMITACIONES DE RODAJE

Entradas/salidas de la pista:

TWY	AERONAVE MÁXIMA PERMITIDA Y OTRAS RESTRICCIONES MAXIMUM AIRCRAFT ALLOWED AND OTHER RESTRICTIONS
B1	D
B2	Entrada a pista: D y máxima longitud 50 m y máxima envergadura 51 m (salida de pista sin restricciones) // Runway entry: D and maximum length 50 m and maximum span 51 m (runway exit without restrictions).
B3 (salida rápida RWY 25 // RWY 25 rapid exit)	Giro de salida hacia el este: D (resto sin restricciones) // Exit turn to the East: D (others without restrictions).
B5 (salida rápida RWY 07 // RWY 07 rapid exit)	No utilizable por A-340-600 y B-777-300. // Not usable by A-340-600 and B-777-300
B6	D salvo B-767-400. Entrada a pista longitud máxima. 58 m. // D except B-767-400. Runway entry maximum length. 58 m.

Entradas/salidas de la plataforma:

Salvo para guiado por parte de los señaleros se aplicarán las siguientes restricciones:

Apron entry/exit:

With the exception of traffic guided by signal man, the following restrictions shall be apply:

TWY	AERONAVE MÁXIMA PERMITIDA Y OTRAS RESTRICCIONES MAXIMUM AIRCRAFT ALLOWED AND OTHER RESTRICTIONS
D1	Entrada procedente de RWY 25, que haya abandonado pista por TWY B1 o B2: D salvo B-767 Salida hacia RWY 07: D salvo B-767 // Entry from RWY 25 which have vacated the runway via TWY B1 or B2: D except B-767 Exit to RWY 07: D except B-767.
D6	Salida hacia RWY 25: D salvo B-767-400 // Exit to RWY 25: D except B-767-400.

Las calles de rodaje de aviación general (GA) están limitadas a una envergadura máxima de 22 m.

Taxiways for general aviation (GA) are limited to aircraft with maximum wingspan of 22 m.

LAVADO DE AERONAVES

Se han habilitado varios puestos de estacionamiento para este fin, las compañías que deseen realizar lavados de fuselaje en plataforma, deberán solicitar autorización a:

Centro de Operaciones (CEOPS)
TEL: +34-922 759 233
E-mail: tfsopya@aena.es

AIRCRAFT WASHING

Several stands have been enabled for this purpose, for companies who wish to perform washing of fuselages on the apron, shall request clearance from:

Centro de Operaciones (CEOPS)
TEL: +34-922 759 233
E-mail: tfsopya@aena.es

RESTRICCIONES A PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

En los PRKG J-1, G-2, J-3, G-4, J-5, R-5A, G-6, J7, J8, G9 y G10:

- Es obligatorio el uso de las instalaciones de 400 Hz.
- El uso de las instalaciones de aire acondicionado será obligatorio si existe necesidad de climatización de la ACFT.
- El uso de la APU del avión está prohibido en estas posiciones dentro del período 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 podrá utilizarse sólo cuando no estén operativas ni las instalaciones de suministro de 400 Hz ni las unidades móviles, o cuando se requiera el servicio de aire acondicionado y no esté disponible el equipamiento de aire acondicionado.

  En caso de que la APU de la ACFT esté inoperativa, se deberá comunicar a CEOPS dicha incidencia.

RESTRICTIONS ON STANDS

On PRKG J-1, G-2, J-3, G-4, J-5, R-5A, G-6, J7, J8, G9 and G10:

- It is mandatory to use the 400 Hz facilities.
- The use of the air conditioning facilities shall be mandatory when the ACFT air conditioning is needed.
- The use of the aircraft APU is forbidden at these stands in the period between 2 minutes after blocks upon arrival and 5 minutes before off-block at departure.

  The aircraft APU can only be used when the 400 Hz facilities and the mobile units are not operative, or when the air conditioning service is needed and the air conditioning equipment is not available.

  ACFT with inoperative APU must communicate this incident to CEOPS.

PROCEDIMIENTO DE PRUEBA DE MOTORES

Las pruebas de motores podrán realizarse en plataforma y en el apartadero de espera A2, en función de la categoría del avión y del régimen de potencia solicitado.

Las pruebas de motores a ralentí podrán ser autorizadas en plataforma sólo en los PRKG de segunda línea: E49, E50, E51, E52, E53, E54, E55, E56, E57, E58, E59, E60, E61, E62, E63, E64, E65, E66, E67, E68, E69, E70 y plataforma de aviación general: PRKG AG1, AG2, AG3, AG4 y AG5.

ENGINE TEST PROCEDURE

Engine tests may be performed on the apron and on the A2 holding bay, depending on the category of the aircraft and engine speed requested.

Idle power engine tests may be authorised on the apron only on the second line PRKG: E49, E50, E51, E52, E53, E54, E55, E56, E57, E58, E59, E60, E61, E62, E63, E64, E65, E66, E67, E68, E69, E70 and general aviation apron: PRKG AG1, AG2, AG3, AG4 and AG5.

Las pruebas de motores a ralentí y a potencia media en primera línea no están autorizadas.

Las pruebas de motores a máxima potencia sólo podrán realizarse en el apartadero de espera A2.

Las pruebas de motores en régimen superior al ralentí están prohibidas entre las 0000 y las 0600 LT. En este intervalo sólo se admitirá la prueba en régimen superior al ralentí si es esencial para la ACFT del vuelo de salida y su hora programada de despegue está comprendida entre las 0400 y las 0600 LT.

Para realizar la prueba de motores se debe solicitar autorización al centro de operaciones (CEOPS).

TEL: +34-922 759 233
E-mail: tfsopya@aena.es

First line idle and average power engine tests are not authorised.

Full power engine tests may only be performed on the A2 holding bay.

Engine tests at higher than idle speed are prohibited between 0000 and 0600 LT. In this range, the only tests admitted in higher than idle speed are those that are essential for ACFT flight departure and scheduled time of take-off between 0400 and 0600 LT.

Clearance must be requested from the operations centre (CEOPS) in order to perform engine tests.

TEL: +34-922 759 233
E-mail: tfsopya@aena.es

OPERACIÓN DE HELICÓPTEROS

1. GENERALIDADES

1.1. De forma general, al no estar definida en el aeropuerto otra zona específica para operar con helicópteros distinta de la RWY 07/25, todos los vuelos serán tratados como ACFT de ala fija y autorizados por ATC a despegar y aterrizar en esta pista. Así, se define una FATO en la RWY 07/25 que abarca la zona existente entre ambos umbrales. Los helicópteros en misión operacional o aquellos que lo requieran por motivos excepcionales de seguridad o performance, podrán operar conforme a procedimiento local siguiendo instrucciones ATC.

1.2. El horario de operación en el que se pueden realizar operaciones con helicópteros es H24 (operacionales especiales cuya carta de exenciones así lo contemple e IFR). En los casos de vuelos visuales, el horario será de orto a ocaso.

2. PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

2.1. Los puestos de estacionamiento de helicópteros se ubican en la zona este y oeste de la plataforma (ver AD 2-GCTS PDC).

2.2. Las características de los helicópteros que pueden operar, en función de los posibles puestos de estacionamiento asignables, son:

OPERATION OF HELICOPTERS

1. GENERAL

1.1. In general, as no specific zone to operate with helicopters is defined other than RWY 07/25, all flights will be treated as for fixed-wing ACFT and shall be cleared by ATC to take off and land on that runway. Thus, a FATO is defined on RWY 07/25 which covers the zone lying between the two thresholds. Helicopters on operational missions, or those so requiring for reasons of safety or performance, may operate according to local procedures following ATC instructions.

1.2. The operational schedule for helicopter operations is H24 (special operational ones whose letter of exemption so permits, and IFR). In cases of visual flights, the schedule shall be sunrise to sunset.

2. STANDS

2.1. The stands for helicopters are located in the East and West zones of the apron (see AD 2-GCTS PDC).

2.2. The characteristics of the helicopters that can operate, as determined by the possible stands assignable, are:

	PRKG	Modelo // Model
Plataforma este // East apron	E49	AW-101
	R19	AW-101
	J22	AW-101
Plataforma Aviación General // General Aviation apron	AG2	SA-316
	AG5	SA-316

3. RESTRICCIONES OPERATIVAS

3.1. El rodaje podrá ser aéreo o en tierra, dependiendo del tipo de helicóptero y se efectuará por las calles de rodaje que también están destinadas al uso de ACFT de ala fija. El piloto al mando tendrá en cuenta los anchos de las rutas de rodaje definidas y las dimensiones del puesto de estacionamiento asignado y su área de seguridad.

3.2. No se podrá realizar rodaje en tierra o aéreo de salida o entrada al puesto de estacionamiento si en el puesto adyacente hubiera una ACFT embarcando o desembarcando pasaje.

3. OPERATIONAL RESTRICTIONS

3.1. Either air or ground taxiing is permitted, depending on the type of helicopter, and this shall be accomplished using the taxiways also assigned to the use of fixed-wing ACFT. The pilot-in-command shall take into account the widths of the taxiing routes defined and the dimensions of the assigned stand and their safety area.

3.2. Neither air nor ground taxiing of entry or exit to the stand are permitted while an ACFT is boarding or disembarking passengers at adjacent stand.

4. DESCRIPCIÓN DE LA OPERATIVA

4.1. ATERRIZAJE EN PISTA Y ESTACIONAMIENTO EN PLATAFORMA CIVIL

Sentido 07: los helicópteros procederán, siguiendo instrucciones ATC, a aproximación final a la RWY 07.

- PRKG asignado AG2 o AG5. Los helicópteros librarán pista, preferentemente, por B2 y serán autorizados por ATC a rodar por TWY T en dirección este hasta la puerta D1, donde les esperará un vehículo "SÍGAME" que les guiará hasta el puesto de estacionamiento.
- PRKG asignado R19 o J22. Los helicópteros librarán pista, preferentemente, por B4 y serán autorizados por ATC a rodar por la TWY T en dirección oeste hasta la puerta D6, donde les esperará un vehículo "SÍGAME" que les guiará hasta el puesto de estacionamiento.
- PRKG asignado E49. Los helicópteros librarán pista, preferentemente, por B4 y serán autorizados por ATC a rodar por la TWY T en dirección oeste hasta el eje del propio puesto de estacionamiento, donde les esperará un vehículo "SÍGAME" que les guiará en la maniobra de estacionamiento.

Sentido 25: los helicópteros procederán, siguiendo instrucciones ATC, a aproximación final a la RWY 25.

- PRKG asignado AG2 o AG5. Los helicópteros librarán pista, preferentemente, por B3 y serán autorizados por ATC a rodar por la TWY T en dirección oeste hasta la puerta D2, donde les esperará un vehículo "SÍGAME" que les guiará hasta el puesto de estacionamiento.
- PRKG asignado R19 o J22. Los helicópteros librarán pista, preferentemente, por B4 y serán autorizados por ATC a rodar por la TWY T en dirección oeste hasta la puerta D6, donde les esperará un vehículo "SÍGAME" que les guiará hasta el puesto de estacionamiento.
- PRKG asignado E49. Los helicópteros librarán pista, preferentemente, por B4 y serán autorizados por ATC a rodar por la TWY T en dirección

4. DESCRIPTION OF THE OPERATION

4.1. LANDING ON RUNWAY AND PARKING ON CIVIL APRON

Direction 07: helicopters shall proceed, following ATC instructions, to final approach to RWY 07.

- Assigned PRKG AG2 or AG5. Helicopters shall vacate the runway, preferably, via B2, and shall be cleared by ATC to taxi via TWY T in direction East up to gate D1, where a "FOLLOW ME" vehicle will be waiting to guide them up to the stand.
- Assigned PRKG R19 or J22. Helicopters shall vacate the runway, preferably, via B4, and shall be cleared by ATC to taxi via TWY T in direction West up to gate D6, where a "FOLLOW ME" vehicle will be waiting to guide them up to the stand.
- Assigned PRKG E49. Helicopters shall vacate the runway, preferably, via B4, and shall be cleared by ATC to taxi via TWY T in direction West up to the centre line of the stand itself, where a "FOLLOW ME" vehicle will be waiting to guide them in the parking manoeuvre.

Direction 25: helicopters shall proceed, following ATC instructions, to final approach to RWY 25.

- Assigned PRKG AG2 or AG5. Helicopters shall vacate the runway, preferably, via B3, and shall be cleared by ATC to taxi via TWY T in direction West up to gate D2, where a "FOLLOW ME" vehicle will be waiting to guide them up to the stand.
- Assigned PRKG R19 or J22. Helicopters shall vacate the runway, preferably, via B4, and shall be cleared by ATC to taxi via TWY T in direction West up to gate D6, where a "FOLLOW ME" vehicle will be waiting to guide them up to the stand.
- Assigned PRKG E49. Helicopters shall vacate the runway, preferably, via B4, and shall be cleared by ATC to taxi via TWY T in direction West up to

oeste hasta el eje del propio puesto de estacionamiento, donde les esperará un vehículo "SÍGAME" que les guiará en la maniobra de estacionamiento.

4.2. ESTACIONAMIENTO EN PLATAFORMA CIVIL Y DESPEGUE DESDE PISTA

Sentido 07:

- PRKG asignado AG2 o AG5. Previa autorización ATC, preferentemente, los helicópteros rodarán siguiendo el eje de la plataforma hasta la puerta D1, luego por TWY T para acceder a pista por B2 para despegue.
- PRKG asignado R19, J22 o E49. Previa autorización ATC, preferentemente, los helicópteros rodarán hasta puerta D6, TWY T para acceder a pista por B6 para despegue.

Sentido 25:

- PRKG asignado AG2 o AG5. Previa autorización ATC, preferentemente, los helicópteros rodarán siguiendo el eje de la plataforma hasta la puerta D1, TWY T para acceder a pista por B2 para despegue.
- PRKG asignado R19, J22 o E49. Previa autorización ATC, preferentemente, los helicópteros rodarán hasta puerta D6, TWY T para acceder a pista por B6 para despegue.

the centre line of the stand itself, where a "FOLLOW ME" vehicle will be waiting to guide them in the parking manoeuvre.

4.2. PARKING ON CIVIL APRON AND TAKE-OFF FROM RUNWAY

Direction 07:

- Assigned PRKG AG2 or AG5. Subject to ATC clearance, preferably, helicopters shall taxi along the apron centre line up to gate D1, then TWY T to access runway via B2 for take-off.
- Assigned PRKG R19, J22 or E49. Subject to ATC clearance, preferably, helicopters shall taxi up to gate D6, TWY T to access runway via B6 for take-off.

Direction 25:

- Assigned PRKG AG2 or AG5. Subject to ATC clearance, preferably, helicopters shall taxi along the apron centre line up to gate D1, TWY T to access runway via B2 for take-off.
- Assigned PRKG R19, J22 or E49. Subject to ATC clearance, preferably, helicopters shall taxi up to gate , TWY T to access runway via B6 for take-off.

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: B748, A124, A225 y A388.

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

B748 y A124

Los puestos de estacionamiento asignados son el S41 y el R19.

Los rodajes de las aeronaves de clave F (B748 y A124) irán siempre acompañadas de un coche "SÍGAME", que les asistirá durante el rodaje desde el puesto de estacionamiento hasta TWY T, así como de los puntos de espera en plataforma (D6 y D1) hasta el puesto de estacionamiento a la llegada.

OPERATION OF CODE LETTER F AIRCRAFT

The procedure described below is valid for occasional operations of the following code letter F aircraft: B748, A124, A225 and A388.

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

B748 and A124

The assigned stands are S41 and R19.

Taxiing by code letter F aircraft (B748 and A124) shall always be with the accompaniment of a "FOLLOW ME" vehicle, which will attend them throughout taxiing from the stand up to TWY T, as well as from the apron holding positions (D6 and D1) to the stand, upon arrival.

PISTA EN USO RUNWAY IN USE	ARR / DEP	RUTA DE RODAJE TAXI ROUTE	PRKG
07	ARR	Abandona por TWY B7, TWY T hasta punto de espera intermedio antes de D6, rodaje guiado hasta PRKG vía D2 // Vacate via TWY B7, then TWY T up to intermediate holding position before D6, guided taxiing to PRKG via D2	S41
	DEP	Abandona guiado por D2 hasta TWY T, TWY B0 // Guided exit via D2 up to TWY T, TWY B0	
	ARR	Abandona por TWY B7, TWY T hasta punto de espera intermedio antes de D6, rodaje guiado hasta PRKG vía D6 // Vacate via TWY B7, then TWY T up to intermediate holding position before D6, guided taxiing to PRKG via D6	R19
	DEP	Abandona guiado por D6 hasta TWY T, TWY B0 // Guided exit via D6 up to TWY T, TWY B0	
25	ARR	Abandona por TWY B2, TWY T hasta punto de espera D1, rodaje guiado hasta PRKG vía D2 // Vacate via TWY B2, then TWY T up to holding position D1, guided taxiing to PRKG via D2	S41
	DEP	Abandona por D2 hasta TWY T, TWY B7 // Exit via D2 up to TWY T, TWY B7	
	ARR	Abandona por TWY B2, TWY T hasta punto de espera D1, rodaje guiado hasta D6 hasta PRKG // Vacate via TWY B2, then TWY T up to holding position D1, guided taxiing to D6 to PRKG	R19
	DEP	Abandona por D6 hasta TWY T, TWY B7 // Exit via D6 up to TWY T, TWY B7	

AN225 y A388

El puesto de estacionamiento asignado es el S41.

Los rodajes de las aeronaves de letra de clave F (A225 y A388) irán siempre acompañadas de un coche "SÍGAME", que les asistirá durante el rodaje desde el puesto de estacionamiento hasta los puntos de espera en plataforma a la salida, así como desde los puntos de espera de la pista, una vez abandonada, hasta el puesto de estacionamiento a la llegada. En el caso de la llegada del A388 por THR 25, la aeronave irá guiada de un coche "SIGAME" desde la salida de pista hasta el puesto de estacionamiento.

AN225 and A388

The assigned stand is S41.

Taxiing by code letter F aircraft (A225 and A388) shall always be with the accompaniment of a "FOLLOW ME" vehicle, which will attend them throughout taxiing from the stand up to the runway-holding positions upon departure, while for arrivals, once they have left the runway, guidance shall be from the apron holding positions to the stand. In the case of arrival of an A388 via threshold THR 25, the aircraft will be guided by a "FOLLOW ME" vehicle from runway exit to the stand.

PISTA EN USO RUNWAY IN USE	ARR / DEP	RUTA DE RODAJE TAXI ROUTE	PRKG
07	ARR	Abandona por TWY B7, rodaje guiado desde TWY B6 a RWY 07, TWY B3 y vía D2 hasta PRKG // Vacate via TWY B7, guided taxiing from TWY B6 to RWY 07, TWY B3 and via D2 up to PRKG	S41
	DEP	Abandona por D2 hasta TWY T, TWY B0 // Exit via D2 up to TWY T, TWY B0	
25	ARR	Abandona por TWY B2 hasta D1, rodaje guiado hasta PRKG. Excepto A388 rodaje guiado hasta PRKG desde TWY B2 // Vacate via TWY B2 up to D1, guided taxiing to PRKG. Except for A388: Guided taxiing up to PRKG from TWY B2	
	DEP	Abandona por D2, rodaje guiado por TWY T hasta D1, accede a pista por TWY B2, abandona por TWY B5, y rueda hasta TWY B7 // Exit via D2, guided taxiing via TWY T up to D1, access RWY via TWY B2, exit it via TWY B5, and taxi up to TWY B7	

Restricciones Operativas y de Rodaje:

- Las indicaciones del PAPI no pueden ser utilizadas por las aeronaves de letra de clave F, excepto la A388.
- Se requiere maniobra de sobreviraje para corregir la trayectoria en los tramos curvos de las calles de rodaje.
  B748 y A124: TWY B2, B7, D2 y D6.
  A388 y A225: TWY B2, B3, B5, B6, B7 y D2.
- De forma previa a la operación (llegada/salida) de una aeronave de letra de clave F, un vehículo "SIGAME" inspeccionará, en función de la pista en uso y del puesto de estacionamiento asignado, el recorrido que seguirá la aeronave, incluyendo la pista.
- Después del despegue, un vehículo "SIGAME" inspeccionará la ruta seguida, incluyendo la pista.
- Las aeronaves de letra de clave F realizarán el rodaje a velocidad reducida, con los motores al ralentí (cuando sea posible) y con los motores exteriores apagados para evitar la ingestión y generación de FOD.

Operational and Taxiing Restrictions:

- The PAPI indications cannot be used by code letter F aircraft, except for the A388.
- Oversteering manoeuvres are required to correct the path on curved sections of the taxiways.
  B748 and A124: TWY B2, B7, D2 and D6.
  A388 and A225: TWY B2, B3, B5, B6, B7 and D2.
- Prior to the operation (arrival/departure) of a code letter F aircraft, a "FOLLOW ME" vehicle will inspect the route to be taken by the aircraft, including the runway, as determined by the runway in use and the stand assigned.
- After take-off, a "FOLLOW ME" vehicle shall inspect the route taken, including the runway.
- Code letter F aircraft shall taxi at reduced speed, with the engines idling (whenever possible) and with the outer engines off so as to avoid the intake and generation of FOD.

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, ACFT…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_TFS@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

OPERATIONAL SAFETY REPORTS

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

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

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

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

Seguridad_Operacional_TFS@aena.es

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

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

canariassafetymanagement@enaire.es

TIEMPO MÍNIMO DE OCUPACIÓN DE LA PISTA

LLEGADAS

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

- Siempre que las condiciones de la pista lo permitan, utilizar las siguientes calles de rodaje de salida/RET, salvo otra indicación ATC. En caso contrario, notificarlo a ATC en primera comunicación con TWR.

MINIMUM RUNWAY OCCUPANCY TIME

ARRIVALS

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

- Whenever the conditions of the runway so allow, they should use the following exit taxiways/RET, unless otherwise instructed by ATC. Otherwise, they must notify ATC in the first communication with TWR.

CATEGORIA DE AERONAVE POR ESTELA TURBULENTA AIRCRAFT CATEGORY DUE TO WAKE TURBULENCE	RWY 07 DIST THR-RET/EXIT	RWY 25 DIST THR-RET/EXIT
CUATRIMOTOR CON FUSELAJE ANCHO // FOUR-ENGINED WITH WIDE-BODY	B4 1800 m	B3 2000 m
PESADA // HEAVY	B4 1800 m	B3 2000 m
MEDIA (REACTORES) // MEDIUM (JETS)	B4 1800 m	B3 2000 m

- 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 calle de rodaje de salida/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.

SALIDAS

- Los pilotos estarán preparados para salir cuando lleguen al punto de espera de la pista.
- Cuando reciban la autorización para 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 de aterrizaje.
- 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 y esperarán instrucciones. En caso necesario, ATC podrá cancelar la autorización e instruir a la aeronave a abandonar la pista.

- To vacate the runway rapidly and at the highest possible speed without prejudice to safety.
- To adjust the taxiing speed on the runway after touchdown if they are sure they will not be able to use the planned exit taxiway/RET, avoiding low speeds on the runway.
- To vacate the runway completely before stopping. Should they not be able to contact GMC, after leaving the runway free, they should hold position until they establish that communication.

DEPARTURES

- Pilots shall be ready for departure when they reach the runway holding position.
- When they receive clearance to line up, pilots must be ready to taxi and line up on the runway as soon as the preceding aircraft has started its take-off run or landing roll.
- Pilots who require additional separation (because of wake turbulence or some other reason), shall notify ATC as soon as possible, and always before entering the runway.
- Pilots shall start the take-off run immediately after receiving clearance for take-off.
- Pilots who cannot comply with this requirement shall inform ATC as soon as possible and await instructions. If necessary, ATC may cancel the clearance and instruct the aircraft to vacate the runway.

21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS

GENERALIDADES

1. Los procedimientos siguientes se han establecido para evitar ruidos excesivos en los alrededores del aeropuerto de Tenerife Sur.
2. Los procedimientos se aplicarán a los aterrizajes y despegues dentro de los períodos indicados, y su incumplimiento ocasionará sanciones a los operadores de aeronaves.
3. Los pilotos y el ATC podrán omitir estos procedimientos solo por razones de seguridad.
4. El término noche se aplica al período de tiempo comprendido entre 2300-0700 LT.
5. Quedan prohibidos durante la noche los vuelos de entrenamiento o de prueba, tanto sujetos a reglas VFR o IFR, para aeronaves de letra de clave C o superior.
6. Los operadores que no puedan cumplir con estos procedimientos, someterán a la autoridad correspondiente los que puedan aplicar a estos fines para su posible aprobación.
7. Las restricciones enumeradas para aterrizajes y despegues se aplicarán solo a turborreactores.

PRUEBA DE MOTORES EN TIERRA

Ver AD 2-GCTS casilla 20, "PROCEDIMIENTO DE PRUEBA DE MOTORES".

PROCEDIMIENTOS ANTI-RUIDO

A - DESPEGUES

1. Potencia de despegue. FLAP/SLAT de despegue.
   Acelerar hasta V2 + 10 kt.
   Subir a 1500 ft AGL manteniendo V2 + 10 kt.
2. A 1500 ft
   Reducir a potencia de ascenso.
   Acelerar hasta VZF + 10 kt manteniendo una pendiente mínima de ascenso de 500 ft/min. (VZF: velocidad de maniobra de seguridad de mínimo flap).
   Retracción de FLAP/SLAT, según necesidad.
3. HASTA 6000 ft
   No sobrepasar 250 kt y continuar SID en vigor, excepto autorización ATC.
4. Los aviones que despeguen de la RWY 07 deberán mantener R-073 TFS hasta 10.0 DME TFS antes de efectuar cualquier viraje a la derecha.
5. Los aviones que despeguen de la RWY 25 con salida que sobrevuele DVOR/DME TFS, no virarán a la derecha antes de pasar esta radioayuda.

B - ATERRIZAJES

1. En horario nocturno, las aproximaciones visuales evitarán el sobrevuelo de núcleos habitados.
2. En horario nocturno, las aproximaciones visuales a la RWY 25 procedentes del oeste (GANTA-DVOR/DME TFS), no iniciarán el viraje a la izquierda antes de 10.0 DME TFS.
3. Las operaciones de aproximación y aterrizaje en condiciones meteorológicas visuales se llevarán a cabo con un ángulo igual o superior al definido por el GP del ILS o PAPI de cada pista.

NOISE ABATEMENT PROCEDURES

GENERAL

1. The following procedures have been established to avoid excessive noise in the surroundings of Tenerife Sur airport.
2. These procedures are applicable to all landings and departures during the indicated time period. Non-compliance with these procedures shall give rise to sanctions upon to the aircraft operator.
3. Pilots and ATC may omit these procedures only for safety reasons.
4. The term night is applicable to the time period comprised between 2300-0700 LT.
5. VFR or IFR test or training flights are forbidden at night time for aircraft with code letter C or higher.
6. Operators which cannot comply with these procedures shall submit the procedure that they can apply for this purpose to the corresponding authority for its possible approval.
7. The restrictions for landing and take-off are only applicable to jets.

GROUND ENGINE TEST

See AD 2-GCTS item 20. "ENGINE TEST PROCEDURE".

NOISE ABATEMENT PROCEDURES

A - TAKE-OFF

1. Take-off power. Take-off FLAP/SLAT.
   Accelerate up to V2 + 10 kt.
   Climb up to 1500 ft AGL maintaining V2 + 10 kt.
2. At 1500 ft
   Reduce to climbing power.
   Accelerate up to VZF + 10 kt maintaining a minimum climb gradient of 500 ft/min. (VZF: Minimum flap safety manoeuvre speed).
   Retract FLAP/SLAT, according to need.
3. UP TO 6000 ft
   Do not exceed 250 kt and continue SID in force, except with ATC clearance.
4. Aircraft taking off from RWY 07 shall maintain R-073 TFS up to 10.0 DME TFS before any right turn is initiated.
5. Aircraft taking off from RWY 25 and overflying DVOR/DME TFS shall not turn right before going past this radioaid.

B - LANDING

1. At night time, visual approaches shall avoid overflying inhabited areas.
2. At night time, visual approaches to RWY 25 coming from the West (GANTA-DVOR/DME TFS), shall not initiate the left turn before 10.0 DME TFS.
3. Landing and approach procedures under visual meteorological conditions shall be performed with an angle equal to or greater than the ILS GP or PAPI of each runway.

USO DEL IDIOMA INGLÉS EN RADIOCOMUNICACIONES

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.

USE OF ENGLISH LANGUAGE IN RADIO COMMUNICATIONS

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

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

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

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

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

22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO

FLIGHT PROCEDURES

SISTEMAS DE VIGILANCIA ATS

Se emplea 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) Establecimiento de separación, establecido en el R.C.A. apartado 4.6.7.3, entre aeronaves sucesivas a la salida; y
d) Suministro de asistencia para la navegación a vuelos VFR.

No obstante, no se garantiza la provisión de las funciones b) y d) en la mitad sur del ATZ por debajo de 500 ft AMSL y en la mitad norte del ATZ por debajo de 2400 ft AMSL siempre que esté disponible el radar del Pozo de las Nieves.

En caso de que únicamente esté disponible el radar de Tenerife Sur, no se garantiza la provisión de las funciones b) y d) en la mitad sur del ATZ por debajo de 800 ft AMSL, y en la mitad norte del ATZ por debajo de 2800 ft AMSL.

En caso de indisponibilidad simultánea de los radares de Tenerife Sur y Pozo de las Nieves, se suspenderán todas las funciones (a), b), c) y d)).

ATS SURVEILLANCE SYSTEMS

ATS surveillance systems are used in the provision of the aerodrome control service, to perform the following functions:

a) Flight path monitoring of aircraft on final approach;
b) Flight path monitoring of other aircraft in the vicinity of the aerodrome;
c) Establishing the separation specified in article 4.6.7.3 of the R.C.A between consecutive departing aircraft;
d) Providing navigation assistance to VFR flights.

However, the provision of functions b) and d) in the southern half of the ATZ below 500 ft AMSL and in the northern half of the ATZ, below 2400 ft AMSL, is not guaranteed whenever the Pozo de las Nieves RADAR is available.

In the case that only the Tenerife Sur RADAR is available, the provision of functions b) and d) in the southern half of the ATZ below 800 ft AMSL and in the northern half of the ATZ, below 2800 ft AMSL, is not guaranteed.

All the functions (a), b), c) and d) will be suspended in the event of a simultaneous unavailability of the Tenerife Sur and Pozo de las Nieves RADAR.

PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)

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

LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

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

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

El Aeropuerto de Tenerife Sur dispone de un Procedimiento de Paralización de las Operaciones en el Área de Movimiento (PPOAM) para RVR inferior a 550 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:

- 800 m > RVR >= 550 m,
- 1000 m > VIS >= 800 m, en caso de no estar disponible valor de RVR.

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.

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 >= 550 m, o
- VIS >= 800 m, en caso de no estar disponible valor de RVR.

MOVEMENT AREA OPERATIONAL STANDSTILL PROCEDURE (PPOAM)

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

PHASE I: NOTICE

This will be initiated when:

- 800 m > RVR > 550 m,
- 1000 m > VIS > 800 m, if the RVR value is not available.

Notification to all concerned services and users to prepare.

PHASE II: OPERATIONAL STANDSTILL

This will be initiated when:

- RVR < 550 m or
- VIS < 800 m, if the RVR value is not available.

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

PHASE III: RESUMPTION OF OPERATIONS

This will be initiated when:

- RVR > 550 m or
- VIS > 800 m, if the RVR value is not available.

Información para pilotos:

Mínimos meteorológicos definidos para el procedimiento.

Information for pilots:

Defined meteorological minima for procedure.

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

INFORMACIÓN PARA PILOTOS

Incertidumbre respecto de la posición en el área de maniobras:

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

– si se reconoce que no está en pista, inmediatamente, detendrá la ACFT y notificará a ATC esta circunstancia (incluida la última posición conocida).
– si se reconoce que 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 TWY cercana apropiada, a menos que ATC indique otra cosa; y después, detendrá la ACFT.

AVERÍA DE UNA AERONAVE:

Notificará la situación a ATC y esperará la llegada de asistencia. En caso de encontrarse en una pista, si es posible y a menos que ATC indique lo contrario, la evacuará.

PÉRDIDA DE CONTACTO VISUAL ENTRE MOVILES:

En caso de pérdida de contacto visual de una ACFT con otra o con un vehículo con el que mantenga propia separación, se informará inmediatamente a ATC y se detendrá la ACFT.

FALLO DE COMUNICACIONES:

– ACFT en salida: la ACFT continuará por la ruta asignada hasta detenerse en el límite de la autorización ATC, extremando las precauciones, donde mantendrá posición y esperará la llegada de un vehículo de asistencia.
– ACFT de llegada: si la ACFT acaba de aterrizar, mantendrá posición al abandonar pista y esperará la llegada de un vehículo de asistencia.Si la ACFT ya tuviera una autorización de rodaje ATC, continuará por la ruta asignada hasta el límite de dicha autorización, extremando las precauciones, donde mantendrá posición y esperará la llegada de un vehículo de asistencia.

INFORMATION FOR PILOTS

Uncertainty about position in the manoeuvring area:

In the face of doubt about the position of the ACFT in relation to the manoeuvring area:

– If you recognise that you are not on a runway, halt the ACFT immediately and notify this circumstance to ATC (including the last known position).
– If you recognise that you are on a runway, immediately notify this circumstance to ATC (including the last known position), and vacate the runway as soon as possible, if you can find an appropriate TWY nearby, unless ATC should indicate otherwise, and then, halt the ACFT.

BREAKDOWN OF AN AIRCRAFT:

Notify the situation to ATC and await the arrival of assistance. In the event of being on a runway, if possible and unless ATC should indicate otherwise, vacate it.

LOSS OF VISUAL CONTACT BETWEEN MOVING ELEMENTS:

In the event of loss of visual contact by an ACFT with another or with a vehicle with which it is maintaining its own separation, ATC shall be informed immediately and the ACFT halted.

COMMUNICATIONS FAILURE:

– Departing ACFT: the ACFT shall continue by the assigned route and halt at the limit of ATC clearance, taking extreme care, where it shall maintain its position and await the arrival of an assistance vehicle.
– Arriving ACFT: if the ACFT has just touched down, it will maintain its position on vacating the runway and await the arrival of an assistance vehicle.If the ACFT already holds ATC taxiing clearance, it shall continue by the assigned route and halt at the limit of that clearance, taking extreme care, where it shall maintain its position and await the arrival of an assistance vehicle.

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.

CONTINUOUS DESCENT OPERATIONS

Depending on traffic situation, and if no need for interrupting the descent is foreseen, aircraft will be cleared to proceed to a standard arrival (STAR), or by means of a "direct to" clearance to an intermediate fix of the STAR, to the IAF, to an intermediate approach fix or to the IF, to the minimum altitude of the IAF or the IF of the instrumental procedure (IAC), in order to allow a continuous descent operation.

INFORMACIÓN ADICIONAL SOBRE LAS MANIOBRAS RNP Z RWY 07 (LPV ONLY) Y RNP Z RWY 25 (LPV ONLY)

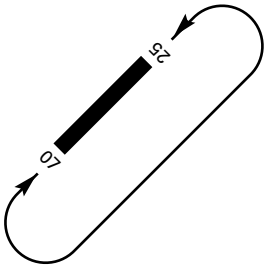
Según la versión más reciente del EGNOS SoL SDD, el aeropuerto de Tenerife sur se encuentra dentro de un área con un riesgo de continuidad aceptable, pero superior al comprometido para el servicio APV-I en la mayor parte del territorio (continental e insular) de los estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC). Teniendo en cuenta la circunstancia anteriormente expuesta, las aeronaves con capacidad de utilizar el sistema EGNOS podrían experimentar pérdidas de continuidad con mayor frecuencia de lo habitual en el tramo final de los procedimientos de aproximación RNP Z RWY 07 (LPV ONLY) y RNP Z RWY 25 (LPV ONLY). No obstante, en caso de indisponibilidad del sistema EGNOS estarían disponibles aproximaciones RNP con otro tipo de mínimos (LNAV/VNAV o LNAV, presentes en la RNP Y RWY 07 y la RNP Y RWY 25) y aproximaciones convencionales. Se recuerda la importancia de comprobar en prevuelo si las predicciones de disponibilidad de la señal EGNOS son adecuadas para la operación prevista en el destino. Consúltese la AIC "Implantación de maniobras de aproximación RNP APCH publicadas con el título RNP" para más detalles al respecto. Para información adicional sobre predicciones de disponibilidad EGNOS, consúltese la AIC "Medios de notificación relacionados con la disponibilidad/estado operativo de los sistemas de navegación por satélite (GNSS) y los procedimientos instrumentales con uso de GNSS autorizado."

ADDITIONAL INFORMATION ABOUT RNP Z RWY 07 (LPV ONLY) AND RNP Z RWY 25 (LPV ONLY) MANOEUVRES

According to the most recent version of the EGNOS SoL SDD, Tenerife sur Airport is located within an area lie with a continuity risk that is acceptable, but higher than that committed for APV-I service in the greater part of the territory (mainland and islands) of the member states of the European Civil Aviation Conference (ECAC). Taking into account the stated above circumstance, aircraft with capacity to use the EGNOS system might suffer losses of continuity more frequently than normal on the final section of RNP Z RWY 07 (LPV ONLY) and RNP Z RWY 25 (LPV ONLY) approach procedure. Nevertheless, in the event of unavailability of the EGNOS system, RNP approaches with other types of minima (LNAV/VNAV, LNAV, present in the RNP Y RWY 07 y la RNP Y RWY 25) y and conventional approaches would be available. Crews are reminded of the importance of checking during pre-flight whether the EGNOS signal availability predictions are appropriate for the operation envisaged at the destination. Consult the AIC "Implementation of RNP APCH manoeuvres published under the title RNP" for more details. For further information about predictions of EGNOS availability, consult the AIC "Means of notification of the availability/operational status of satellite navigation systems (GNSS) and instrument procedures with authorized use of GNSS"

CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD

AD TRAFFIC CIRCUIT



23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

ADDITIONAL INFORMATION

Precaución por posibles deslumbramientos por lásers de mano.

Las tripulaciones deberán informar de los hechos y del posible punto de origen a los servicios ATC.

Caution: glare may be produced by hand-held lasers.

Crew should report any such event and its possible location to ATC services.

SERVICIO DE CONTROL DE FAUNA

Horario: de orto a ocaso.

ZONA DE CONCENTRACIÓN DE AVES

Se localizan las siguientes zonas de concentración y pasos de gabiota patiamarilla en las proximidades del recinto aeroportuario:

- **Zona 1:** montaña de Guaza (a 6.3 NM).
- **Zona 2:** campo de golf (a 1.1 NM del THR 07).
- **Zona 3:** charcas de riego (a 0.9 NM del THR 25).
- **Zona 4:** invernaderos al sur del aeropuerto (a 0.31 NM de la pista).
- **Zona 5:** Complejo Ambiental de Tenerife (a 5.4 NM).

MOVIMIENTO DE AVES

- **Movimiento A:** desplazamiento de gaviota patiamarilla. Esta especie está de forma permanente en la zona.
- **Movimiento A1:** desplazamiento de gaviota patiamarilla, más frecuente entre febrero y julio.

WILDLIFE CONTROL SERVICE

Hours: from sunrise to sunset.

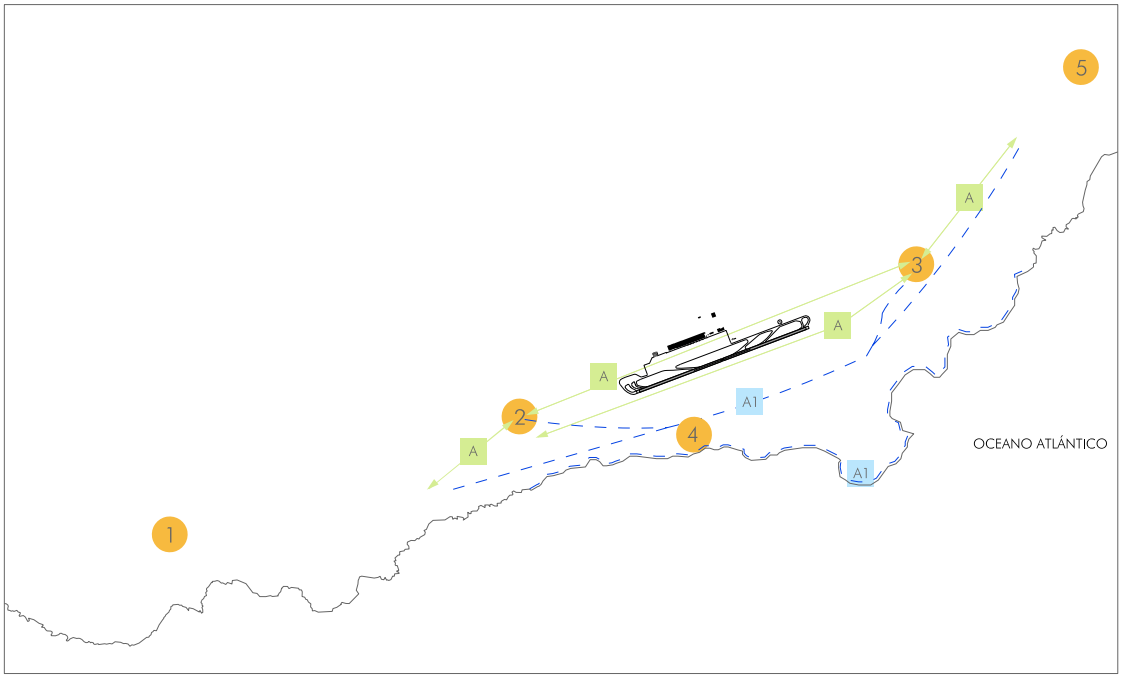
BIRD CONCENTRATION AREAS

The following yellow-legged gull concentration and passage areas can be identified near the airport compound:

- **Area 1:** montain Guaza (at 6.3 NM).
- **Area 2:** golf course (at 1.1 NM from THR 07).
- **Area 3:** irrigation ponds (at 0.9 NM from THR 25).
- **Area 4:** greenhouses located to the south of the airport (at 0.31 NM from the runway).
- **Area 5:** Enviromental Complex of Tenerife (at 5.4 NM).

MOVEMENTS OF BIRDS

- **Movement A:** movement of yellow-legged gull. This specie is permanently in the area.
- **Movement A1:** movement of yellow-legged gull, more frequent between February and July.



FENÓMENOS DE VIENTO

Las condiciones orográficas de la isla de Tenerife y la situación del aeropuerto favorecen que, en determinadas circunstancias, aparezcan fenómenos de cizalladura y turbulencia.

CIZALLADURA OROGRÁFICA EN RÉGIMEN DE ALISIO, AFECTANDO PRINCIPALMENTE A RWY 07

Bajo condiciones de viento alisio (NE-E) como consecuencia de la topografía de la isla es frecuente la aparición de cizalladura orográfica.

La cizalladura es apreciable en aproximación final (por debajo de los 1600 ft) a la RWY 07 o en pista, positiva y con mayor frecuencia de aparición en la época

WIND PHENOMENA

Orographical conditions on the island of Tenerife and the airport situation favour the appearance, in certain circumstances, of wind shear and turbulence phenomena.

OROGRAPHICAL WIND SHEAR IN TRADE WIND REGIME, MAINLY AFFECTING RWY 07

Under trade wind conditions (NE-E), due to the topography of the island, the occurrence of orographical wind shear is frequent.

Wind shear is appreciable on final approach (below 1600 ft) to the RWY 07 or on runway, being positive and more frequent in the summer. The surface wind

estival. Las intensidades de viento en superficie han de ser del orden de 15 kt y de dirección NE-E, para que pueda aparecer el efecto (cizalladura positiva de 15 a 35 kt). En aproximación a la RWY 07, por debajo de los 2100 ft, el viento suele ser variable o con intensidades del orden de los 5-10 kt y con dirección SW-NW (viento en cola), pasando a ser de dirección NE-E (viento de morro) y con intensidades de al menos 10 kt al encontrar la cortante de viento, en torno a los 1000-500 ft AGL.

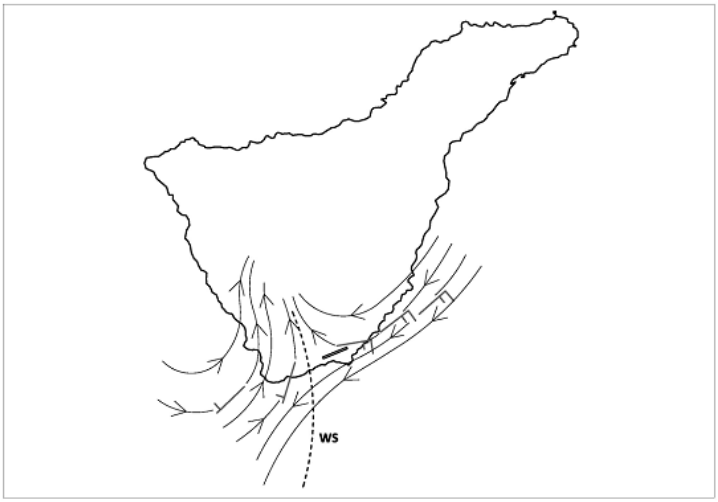
Este efecto de cizalladura es más notorio, en situaciones de alisio (NE-E) con entrada de aire sahariano, pudiendo presentarse también, el efecto de turbulencia en aproximación final. Valores de temperatura por encima de los 30ºC, pueden dar una indicación de estas situaciones. Es importante tener presente los posibles avisos de inversión, que suelen indicar también estas advecciones de aire cálido.

Con intensidades de viento de más de 25 kt suele ser más frecuente la aparición de turbulencia mecánica que de cizalladura en aproximación final.

intensities must be around 15 kt and NE-E direction for the effect to appear (positive wind shear 15 to 35 kt). On approach to RWY 07 below 2100 ft, the wind is usually variable or with intensities of the order of 5-10 kt and SW-NW direction (tailwind), becoming NE-E direction (headwind) and with intensities of at least 10 kt when wind shear is encountered, around 1000-500 ft AGL.

This wind shear effect is most obvious in trade wind (NE-E) situations with incoming air from the Sahara, when there may also occur turbulence on final approach. Values of temperature above 30°C can give an indication of these situations. It is important to be aware of possible inversion warnings, which usually also indicate these advections of warm air.

With wind intensities over 25 kt, occurrence of mechanical turbulence is usually more frequent than wind shear on final approach.

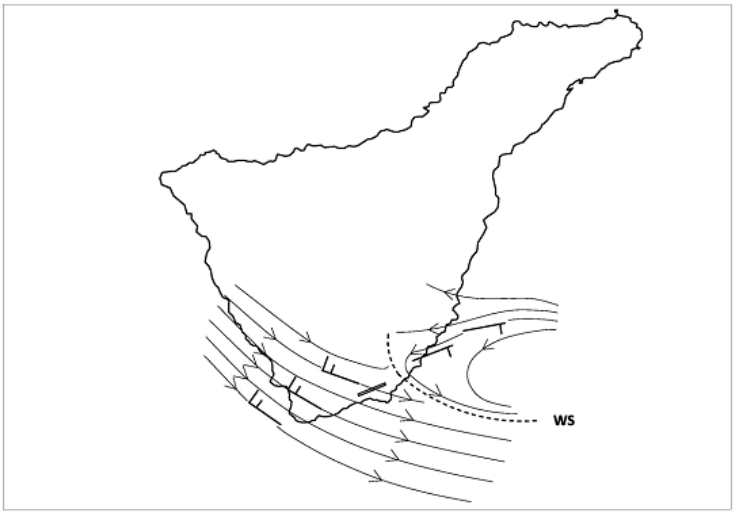


CIZALLADURA OROGRÁFICA EN SITUACION DE SISTEMA DE BAJA PRESION EN SUPERFICIE (BORRASCA), AFECTANDO PRINCIPALMENTE A RWY 25

En situaciones de bajas presiones afectando a las islas, con viento sinóptico del SW-NW, el patrón de cizalladura orográfica se puede invertir, apareciendo en aproximación final por debajo de los 1600 ft, a la RWY 25, con intensidades de viento en pista de más de 15 kt y dirección SW-NW. La cizalladura suele ser positiva y del orden de 15 a 30 kt. Con estas situaciones se pueden dar también frentes de racha en el entorno del aeródromo, asociadas a actividad convectiva.

OROGRAPHICAL WIND SHEAR SITUATION OF LOW PRESSURE SYSTEM AT THE SURFACE (STORM), MAINLY AFFECTING RWY 25

In situations of low pressure affecting the islands, with synoptic wind SW-NW, the orographical wind shear pattern can be reversed, appearing on final approach to the RWY 25 below 1600 ft, with wind intensities on runway higher than 15 kt and SW-NW direction. The wind shear is usually positive and in the range of 15 to 30 kt. These situations may also generate gust fronts in the vicinity of the aerodrome, associated with convective activity.



MEDICIÓN DEL COEFICIENTE DE ROZAMIENTO

El Aeropuerto dispone de un vehículo medidor del coeficiente de rozamiento modelo SARSYS Surface Volvo Friction Tester V70 (SVFT).

En el caso de que el equipo medidor de coeficiente de rozamiento se encuentre fuera de servicio, esta información será emitida mediante NOTAM.

MEASUREMENT OF THE FRICTION COEFFICIENT

The airport has a friction coefficient measuring vehicle model SARSYS Surface Volvo Friction Tester V70 (SVFT).

In the case that the friction coefficient measuring equipment is not available, this information shall be issued by NOTAM.

24. CARTAS RELATIVAS AL AERÓDROMO

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

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

CHARTS RELATED TO THE AERODROME

The list of charts related to the aerodrome can be found on the link below:

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

25. PENETRACIÓN DE LA SUPERFICIE DEL TRAMO VISUAL (VSS)

A continuación se incluyen los obstáculos que penetran la superficie del tramo visual, así como los procedimientos de aproximación instrumental afectados:

VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION

Obstacles penetrating the visual segment surface, as well as the instrument approach procedures affected, can be found below:

IAC/1 ILS Z RWY 07

IAC/2 ILS Y RWY 07

IAC/3 LOC RWY 07

IAC/5 RNP Z RWY 07 (LPV Only)

OBST	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Armario // Cabinet	28º02'19.5''N	016º35'17.2''W	2	188
Luz APCH // APCH light	28º02'20.5''N	016º35'17.6''W	0	188
Luz APCH // APCH light	28º02'20.4''N	016º35'17.6''W	0	188
RCL	28º02'20.4''N	016º35'17.6''W	0	188
Luz APCH // APCH light	28º02'20.4''N	016º35'17.6''W	0	188
Luz APCH // APCH light	28º02'20.3''N	016º35'17.6''W	0	188

IAC/4 VOR RWY 07

OBST	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
RCL	28º02'24.6''N	016º35'19.5''W	0	196
Cota // Spot elevation	28º02'23.0''N	016º35'18.8''W	0	193
Armario // Cabinet	28º02'19.5''N	016º35'17.2''W	2	188
GCTS-OBS-00218-000-2017	28º02'19.5''N	016º35'17.2''W	1	197
Luz APCH // APCH light	28º02'20.5''N	016º35'17.6''W	0	188
RCL	28º02'20.4''N	016º35'17.6''W	0	188
Luz APCH // APCH light	28º02'20.4''N	016º35'17.6''W	0	188
Luz APCH // APCH light	28º02'20.4''N	016º35'17.6''W	0	188
Luz APCH // APCH light	28º02'20.3''N	016º35'17.6''W	0	188

IAC/6 RNP Y RWY 07

OBST	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Eje de TWY//TWY centre line	28º02'24.6''N	016º35'19.5''W	0	196
Cota // Spot elevation	28º02'23.0''N	016º35'18.8''W	0	193
Armario // Cabinet	28º02'19.5''N	016º35'17.2''W	2	188
Letrero // Board	28º02'24.0''N	016º35'22.4''W	3	197
Luz APCH // APCH light	28º02'20.5''N	016º35'17.6''W	0	188
Luz APCH // APCH light	28º02'20.4''N	016º35'17.6''W	0	188
RCL	28º02'20.4''N	016º35'17.6''W	0	188
Luz APCH // APCH light	28º02'20.4''N	016º35'17.6''W	0	188
Luz APCH // APCH light	28º02'20.3''N	016º35'17.6''W	0	188

IAC/7 ILS Z RWY 25

IAC/8 ILS Y RWY 25

IAC/9 LOC RWY 25

IAC/11 RNP Z RWY 25 (LPV Only)

OBST	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Luz APCH // APCH light	28º02'59.8"N	016º33'24.3"W	3	209
Luz APCH // APCH light	28º02'59.8"N	016º33'24.4"W	3	209
Luz APCH // APCH light	28º02'59.8"N	016º33'24.4"W	3	209
Luz APCH // APCH light	28º02'59.8"N	016º33'24.4"W	3	209
Luz APCH // APCH light	28º02'59.9"N	016º33'24.4"W	3	209

IAC/10 VOR RWY 25

OBST	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Luz APCH // APCH light	28º02'59.8"N	016º33'24.3"W	3	209
Luz APCH // APCH light	28º02'59.8"N	016º33'24.4"W	3	209
Luz APCH // APCH light	28º02'59.8"N	016º33'24.4"W	3	209
Luz APCH // APCH light	28º02'59.8"N	016º33'24.4"W	3	209
Luz APCH // APCH light	28º02'59.9"N	016º33'24.4"W	3	209
Camino // Path	28º03'05.5"N	016º33'23.8"W	16	227
Camino // Path	28º03'05.1"N	016º33'23.0"W	16	225
Cota // Spot elevation	28º03'02.5"N	016º33'25.5"W	0	215
Camino // Path	28º02'56.2"N	016º33'22.5"W	16	212
Cota // Spot elevation	28º03'04.2"N	016º33'26.1"W	0	217
Cota // Spot elevation	28º03'02.6"N	016º33'25.1"W	0	213
Cota // Spot elevation	28º03'03.4"N	016º33'25.1"W	0	213
Cota // Spot elevation	28º03'04.3"N	016º33'25.2"W	0	213
Cota // Spot elevation	28º03'01.8"N	016º33'25.1"W	0	210

IAC/12 RNP Y RWY 25

OBST	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Luz APCH // APCH light	28º02'59.8"N	016º33'24.3"W	3	209
Luz APCH // APCH light	28º02'59.8"N	016º33'24.4"W	3	209
Luz APCH // APCH light	28º02'59.8"N	016º33'24.4"W	3	209
Luz APCH // APCH light	28º02'59.8"N	016º33'24.4"W	3	209
Luz APCH // APCH light	28º02'59.9"N	016º33'24.4"W	3	209
Camino // Path	28º03'05.5"N	016º33'23.8"W	16	227
Camino // Path	28º03'05.1"N	016º33'23.0"W	16	225
Cota // Spot elevation	28º03'02.5"N	016º33'25.5"W	0	215
Camino // Path	28º02'56.2"N	016º33'22.5"W	16	212
Cota // Spot elevation	28º03'04.2"N	016º33'26.1"W	0	217
Cota // Spot elevation	28º03'02.6"N	016º33'25.1"W	0	213
Cota // Spot elevation	28º03'03.4"N	016º33'25.1"W	0	213
Cota // Spot elevation	28º03'04.3"N	016º33'25.2"W	0	213
Cota // Spot elevation	28º03'01.8"N	016º33'25.1"W	0	210