GCXO AD 2 DATOS DEL AERÓDROMO

GCXO AD 2.1 INDICADOR DE LUGAR Y NOMBRE DEL AERÓDROMO

GCXO - TENERIFE NORTE/Ciudad de La Laguna

GCXO AD 2.2 DATOS GEOGRÁFICOS Y ADMINISTRATIVOS DEL AERÓDROMO

1	ARP	282858N 0162030W. Ver AD 2-GCXO ADC.
2	Distancia y dirección desde la ciudad	13 km W.
3	Elevación	633 m / 2076 ft.
4	Ondulación geoide	45.00 ± 0.10 m (1).
5	Temperatura de referencia	26C.
6	Temperatura baja media	13°C.
7	Declinación magnética	4°W (2025).
8	Cambio anual	9.8'E.
9	Administración AD	Aena S.M.E., S.A.
10	AFTN	GCXO.
11	Tránsito autorizado	IFR/VFR (2).
12	Observaciones	(1) Para todos los puntos del AD (2) Tráfico de Aviación General IFR/VFR (excepto vuelos hospital, militares, búsqueda y salvamento, aeronaves de estado y aeronaves basadas en el propio aeropuerto) restringido excepto previa solicitud 24 HR antes a: Oficina de Operaciones. TEL: +34-922 635 866 SITA: TFNOPYA

GCXO AD 2.3 HORAS DE FUNCIONAMIENTO

1	Aeropuerto	Horario operativo para llegadas: V: 0600-2200, I: 0700-2300; PS 1 HR PPR. Horario operativo para salidas: V: 0545-2200, I: 0645-2300; PS 1 HR PPR. (1)
2	Aduanas e Inmigración	HR AD.
3	Servicios médicos y de sanidad	Ver GEN 1.4.
4	AIS/ARO	H24 (2).
5	Información MET	V: 0500-2200, I: 0600-2300; PS 1 HR PPR.
6	ATS	V: 0545-2220; I: 0645-2320. En caso de activación PPR: V: 0545-2320, I: 0645-0020.
7	Abastecimiento de combustible	HR AD.
8	Asistencia en tierra	HR AD.
9	Seguridad	HR AD.

10	Deshielo	No.
11	Observaciones	Horario de actividad del aeropuerto: V: 0545-2220, I: 0645-2320. En caso de activación PPR: V: 0545-2320, I: 0645-0020. (1) Durante los siguientes tramos horarios: V: de 0545 hasta 0600, I: de 0645 hasta 0700, solamente de autorizará puesta en marcha y rodaje no admitiéndose despegues en esa franja horaria. (2) Oficina ARO Centralizada zona geográfica 15 • TEL: +34-918 603 570; +34-672 344 494 (solo en contingencia de comunicaciones). • E-mail: arocentralizada@enaire.es • Dirección AFTN gestión Plan Vuelo GCXO: GCXOZPZX. Oficina AIO Centralizada - Oficina NOTAM Internacional • TEL: +34-913 213 137/138 • E-mail: unof@enaire.es

GCXO AD 2.4 SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO

1	Instalaciones para el manejo de carga	Sin limitaciones.
2	Tipos de combustible	JET A-1; AVGAS 100LL.
3	Tipos de lubricante	No.
4	Capacidad de reabastecimiento	Sin limitaciones.
5	Instalaciones para el deshielo	No.
6	Espacio disponible en hangar	No.
7	Instalaciones para reparaciones	No.
8	Observaciones	Es obligatoria la contratación de servicios de asistencia en tierra excepto para operaciones tanto de aeronaves militares que utilicen el Sector Aéreo para acceder a plataforma como del Aeroclub, y en cualquiera de los casos, siempre y cuando dispongan los medios necesarios para la correcta separación de flujos con la aviación comercial y únicamente para sus propias operaciones. Agentes de rampa de Aviación Comercial y General: SOUTH • TEL: +34-922 635 028 Jefe de Servicio; +34-608 431 619; +34-922 635 961 Operaciones • E-mail: tfncicops@southeu.com • SITA: TFNKQIB MENZIES GROUND SERVICE TENERIFE NORTE • TEL: +34-639172168; +34 696 914 177 (Operaciones) • E-mail: ramp.tfn@menziesaviation.com; yurena.cabrerarodriguez@menziesaviation.com • SITA: TFNMA7X AVIAPARTNER AVIAVIP SPAIN, S.A • TEL: +34 661 749 917 (Operaciones); +34 634 698 181 (H24) • E-mail: GCXO@aviavip.com Agentes de rampa de Aviación General: GERARDO MELÉNDEZ, S.L. • TEL.: +34-922 392 064; +34-638 783 925; +34-696 987 046

8		• E-mail: tfnops@gmelendez.com • SITA: HDQGMXH BROK-AIR-FBO • TEL.: +34-922 397 105; +34-616 810 849 • FAX: +34-922 397 132 • E-mail: gcxo@brok-air.com; ops@brok-air.com • SITA: Información no disponible UNITED AVIATION SERVICES, S.L. • TEL: +34-676 670 989 (H24); +34-639 281 905 (H24); +34-919 532 653 (OCC) • E-mail: ops.tfn@unitedaviation.es; ops@unitedaviation.es (OCC) Combustible: TERMINALES CANARIOS • TEL: +34 922 251 181; +34 607 887 331 • E-mail: supervisor.tfn@tcanarios.com CEPSA • TEL: +34 922 266 488; +34 639 383 622 • E-mail: maría.medina.h@cepsa.com

GCXO AD 2.5 INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA PASAJEROS

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

GCXO AD 2.6 SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

1	Categoría de incendios	9.
2	Equipo de salvamento	De acuerdo a la categoría de incendios publicada.
3	Retirada de aeronaves inutilizadas	Barras de arrastre y push-back de los agentes de asistencia en tierra del AD. El aeropuerto dispone de equipos para elevación y traslado de aeronaves a disposición del propietario o explotador de la aeronave. • Esteras rigidizadas para suelos blandos. • Equipos de arrastre (debogging) hasta 10 TM. • Vigas y eslingas de elevación (CAT II/III) hasta 15 TM. • 1 dolly para movimiento de aeronaves con tren delantero y principal inutilizado hasta 10 TM y otros 2 hasta 30 TM. • Grúas externas al AD con capacidad máxima hasta 400 TM.
4	Observaciones	El tiempo de respuesta del servicio de salvamento y extinción de incendios es menor a 3 minutos, con un objetivo operacional menor a 2 minutos.

GCXO AD 2.7 EVALUACIÓN Y NOTIFICACIÓN DEL ESTADO DE LA SUPERFICIE DE LA PISTA,

Y PLAN PARA LA NIEVE

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

GCXO AD 2.8 DETALLES DEL ÁREA DE MOVIMIENTO

1	Plataforma	Aviación comercial: Superficie: Hormigón. EXC PRKG 2 a 7: asfalto percolado. Resistencia: PCN 72/R/A/W/T, EXC PRKG 2 a 7: PCN 111/F/A/W/T y PRKG 8 a 13: PCN 46/R/A/W/T. Aviación general 1: Superficie: Hormigón. Resistencia: PCN 70/F/A/W/T. Aviación general 2: Superficie: Asfalto. Resistencia: PCN 6/F/A/W/T.
2	Calles de rodaje	Anchura: 22.5 m: R, F, Z, E-3 y E-4. 23 m: E-1, E-2 y E-5. 20 m: W. 15 m: Y. Superficie: Asfalto. Resistencia: • E-1: PCN 51/R/C/W/T; • E-2: PCN 92/F/A/W/T; • E-3: PCN 47/F/A/W/T; • E-4: PCN 107/F/A/W/T; • E-5: PCN 66/R/C/W/T; • F, Z: PCN 72/R/A/W/T; • R: PCN 73/F/A/W/T; • W: PCN 6/F/A/W/T; • Y: PCN 70/F/A/W/T.
3	Posiciones de comprobación	Altímetro: Plataforma: ELEV 628 m / 2060 ft EXC PRKG: 8, 9 y 10: 624 m / 2047 ft. VOR: No. INS: Ver AD 2-GCXO PDC.
4	Observaciones	El uso de la TWY E-3 no está permito para aeronaves con una envergadura superior a 30 m. No se dispone de TWY de salida rápida. Eje TWY: ver INSIGNIA y Conjunto de Datos.

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

1	Sistema de guía de rodaje	Señalización horizontal y vertical en todas las intersecciones de RWY y TWY, puntos de espera de la pista, puntos de espera intermedios, letreros de información y NO ENTRY, línea de seguridad de plataforma (ABL), puestos de

1		estacionamiento, luces de puntos de espera intermedios.
2	Señalización de RWY	Designadores, umbral, eje, faja lateral, zona de toma de contacto y punto de visada.
3	Señalización de TWY	R: Eje y faja lateral, F y Z: Eje.
4	Observaciones	Ninguna.

GCXO AD 2.10 OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO

1	Obstáculos que penetran las Superficies de Aproximación, Ascenso en el Despegue, Cónica, Horizontal interna, Transición, Transición Interna y aterrizaje interrumpido establecidas en el Anexo 14 de OACI; y las áreas 2A y 3 establecidas en el Anexo 15 de la OACI. Los que penetran estas superficies se identifican en el fichero CSV como Relevante_Relevant = SI/Yes	Ver Ítem 10 y Datos Digitales.
2	Observaciones	Ver AD 2-GCXO AOC.

GCXO AD 2.11 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA SUMINISTRADA

1	Oficina MET	Tenerife Norte EMAe.
2	HR	V: 0500-2200; I: 0600-2300; PS 1 HR PPR. Fuera de este horario se emitirá METAR AUTO semihorario.
3	METAR	Semihorario.
4	TAF	24 HR.
5	TREND	Sí.
6	Información	Telefónica.
7	Documentación de vuelo/idioma	Cartas y lenguaje claro / Español.
8	Cartas	Mapas previstos significativos y de viento y temperatura en altitud.
9	Equipo suplementario	Terminal de presentación de datos meteorológicos básicos del aeropuerto.
10	Dependencia ATS atendida	TWR, APP.
11	Información adicional	Las Palmas OMAe (GCGC); H24 • TEL: +34-928 430 603 • Tenerife Norte EMAe (bloque técnico aeropuerto): V: 0600-1330, I: 0700-1430 (días laborables); • TEL: +34-922 260 352
12	Observatorio meteorológico	Tenerife Norte de THR 30: HR AD • TEL: +34-922 312 037
13	Observaciones	Existe resumen climatológico de aeródromo. Se hacen avisos de aeródromo. Se encuentran dos estaciones meteorológicas cercanas al recinto del aeródromo: Una en 2825N 01632W que lanza globosondas los miércoles entre las 1115-1130. La otra estación se encuentra en 2819N 01623W y lanza diariamente globosondas entre las 1115-1130 y entre las 2315-2330. Ver ENR 5.3.

GCXO AD 2.12 CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA

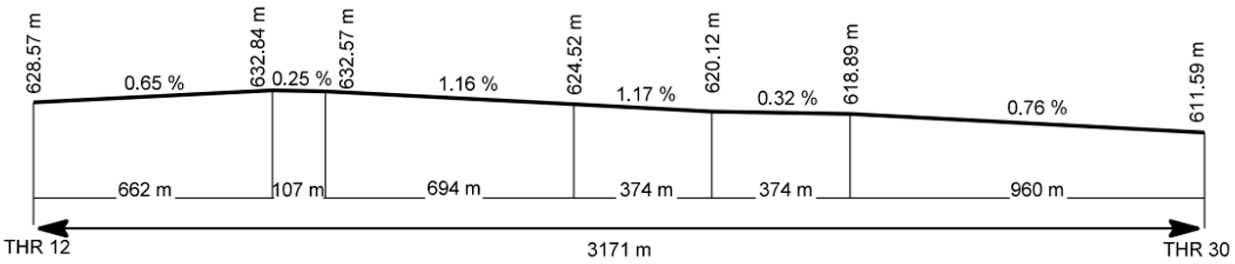
RWY	Orientación Direction	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m) Strip (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
12	110.57° GEO 114° MAG	3171 x 45	282915.92N 0162124.87W	THR: 628.6 m / 2062 ft TDZ: 633.0 m / 2077 ft	No	193 x 150	3291 x 150 (2)	No	133 x 150 (2)	RWY: ASPH PCN 44/F/B/W/T SWY: No
30	290.59° GEO 294° MAG	3171 x 45	282839.71N 0161935.71W	THR: 611.6 m / 2007 ft TDZ: 618.8 m / 2030 ft	No	No	3291 x 150 (2)	Sí // Yes	90 x 90 (2)	RWY: ASPH PCN 44/F/B/W/T SWY: No

Observaciones:

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

(2) Terreno vegetal.

12.1 PERFIL



GCXO AD 2.13 DISTANCIAS DECLARADAS

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
12	3171	3364	3171	3171
30	3171	3171	3171	3171
12 INT E-2	2546	2739	2546	-
30 INT E-4	1906	1906	1906	-

GCXO AD 2.14 LUCES DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA

1	Pista	12
2	Aproximación	Precisión CAT I reducido, 420 m. LIH.
3	PAPI (MEHT)	3° (17.39 m / 57 ft). (1)
4	Umbral	Verdes, con barras de ala.
5	Zona de toma de contacto	No.
6	Eje pista	3171 m: 2271 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m. (2)
7	Borde de pista	3171 m: 2571 m blancas + 600 m amarillas. LIH. Distancia entre luces: 50 m.
8	Extremo de pista	Rojas. LIH.
9	Zona de parada	No.
10	Observaciones	(1) Solo barra de ala derecha. No utilizable por aeronaves de letra de clave E. (2) Con iluminación LED.

1	Pista	30
2	Aproximación	Precisión CAT II/III, reducido 420 m. LIH.
3		

	PAPI (MEHT)	3° (16.12 m / 53 ft). (1)
4	Umbral	Verdes, con barras de ala.
5	Zona de toma de contacto	900 m blancas.
6	Eje pista	3171 m: 2271 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m. (2)
7	Borde de pista	3171 m: 2571 m blancas + 600 m amarillas. LIH. Distancia entre luces: 50 m.
8	Extremo de pista	Rojas. LIH.
9	Zona de parada	No.
10	Observaciones	(1) No utilizable por aeronaves de letra de clave E. (2) Con iluminación LED.

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

1	ABN/IBN	No.
2	WDI	1 cerca THR 12 LGTD, 1 cerca THR 30 LGTD.
3	Iluminación de TWY	Borde y eje. EXC TWY F y Z eje. (1)
4	Iluminación de plataforma	Borde.
5	Fuente secundaria de energía	Sistema de continuidad (S.A.I.s.) para todos los sistemas de iluminación de aproximación, de RWY y TWY, que proporcionan un tiempo de conmutación (luz) MAX de 1 s. Grupos electrógenos de emergencia para el resto de sistemas de iluminación que proporcionan un tiempo de conmutación (luz) MAX 15 s.
6	Observaciones	(1) Con iluminación LED.

GCXO AD 2.16 ÁREA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS

1	Situación	• Ondulación del geoide: ver apartado 2. • FATO: RWY 12/30. • Coordenadas THR 12 y THR 30, ver apartado 12. • Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 12/30. • Rodaje aéreo: TLOF coincide con cada uno de los PRKG 2, 4, 5, 7, 8, 10, 37, 38, N4 y N5.
2	Elevación	• FATO: RWY 12/30. Elevación THR 12 y THR 30, ver apartado 12. • Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 12/30, ver apartado 12. • Rodaje aéreo: TLOF coincide con cada uno de los PRKG 2, 4, 5, 7, 8, 10, 37, 38, N4 y N5. Ver apartado 8.
3	Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización	• FATO: RWY 12/30, ver apartado 12. • Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 12/30, ver apartado 12. • Rodaje aéreo: TLOF coincide con cada uno de los PRKG 2, 4, 5, 7, 8, 10, 37, 38, N4 y N5, ver apartado 8.
4	Orientación	No.
5	Distancias declaradas	FATO: RWY 12/30, ver apartado 13.

6	Iluminación	Ver apartados 14 y 15.
7	Observaciones	Los helicópteros que operen al amparo de una carta de exenciones deben consultar el apartado 20 para mayor información.

GCXO AD 2.17 ESPACIO AÉREO DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

1	Denominación	CTR TENERIFE NORTE.
2	Límites laterales	282828N 0162751W, arco de 6.5 NM de radio centrado en el ARP, 282410N 0161530W, 282600N 0161832W, 282811N 0162506W, 282828N 0162751W.
3	Límites verticales	SFC - 4500 ft AMSL.
4	Clase de espacio aéreo	D.
5	Unidad responsable Idioma	TENERIFE NORTE APP. ES/EN.
6	Altitud de transición	1850 m/6000 ft
7	Horas de aplicabilidad	H24.
8	Observaciones	1) O la visibilidad horizontal, lo que resulte inferior. 2) O hasta la elevación del techo de nubes, lo que resulte más bajo.

1	Denominación	ATZ TENERIFE NORTE.
2	Límites laterales	282812N 0162519W, arco de 8 km de radio centrado en el ARP, 282527N 0161737W, 282600N 0161832W, 282811N 0162506W, 282812N 0162519W. (1)
3	Límites verticales	SFC - 3000 ft HGT (2).
4	Clase de espacio aéreo	D.
5	Unidad responsable Idioma	TENERIFE NORTE TWR. ES/EN.
6	Altitud de transición	-
7	Horas de aplicabilidad	H24.
8	Observaciones	1) O la visibilidad horizontal, lo que resulte inferior. 2) O hasta la elevación del techo de nubes, lo que resulte más bajo.

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

Servicio	Distintivo llamada	FREQ	HR	Observaciones
APP	Tenerife Norte APP	124.800 MHz 128.850 MHz	HR ATS HR ATS	APP APP Secundaria
TWR	Tenerife Norte TWR	118.700 MHz 120.000 MHz 121.700 MHz 121.850 MHz 121.500 MHz		

Servicio	Distintivo llamada	FREQ	HR	Observaciones
		243.000 MHz 257.800 MHz	HR ATS HR ATS HR ATS HR ATS HR ATS HR ATS HR ATS	Secundaria GMC CLR EMERG EMERG EMERG Local MIL
ATIS	Tenerife Norte Information	118.575 MHz	HR ATS	
D-ATIS	Tenerife Norte Information	NIL	HR ATS	Suministro de información ATIS mediante enlace de datos.

GCXO AD 2.19 RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIZAJE

Instalación (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas	ELEV DME	Observaciones
DVOR (4° W)	TFN	117.700 MHz	H24	283212.6N 0161607.6W		R-151 a FL100 Posibles oscilaciones de más de ±2° BTN 41 NM & 46 NM.
DME	TFN	CH 124X	H24	283212.9N 0161607.2W	1020 m	
DVOR (4° W)	LRO	116.200 MHz	H24	282905.7N 0162105.6W	641 m	A 40 NM AVBL BTN: • R-275/R-005 a 6000 ft AMSL; • R-005/R-025 U/S; • R-025/R-110 a FL100; • R-110/R-185 FL130; • R-185/R-275 U/S.
DME	LRO	CH 109X	H24	282905.2N 0162105.8W	640 m	A 18 NM Posibles pérdidas de señal BTN R-040 & R-080 BLW FL70. A 40 NM AVBL BTN: • R-270/R-005 a 6000 ft AMSL; • R-005/R-045 U/S; • R-045/R-080 a FL130; • R-080/R-125 a 6000 ft AMSL; • R-125/R-140 a FL130; • R-140/R-245 U/S; • R-245/R-270 a FL120.
LOC 12 (4° W) ILS CAT I	INOR	108.700 MHz	H24	282837.1N 0161928.0W		114° MAG / 225 m FM THR 30; COV 25 NM AVBL BTN ±10° a 5000 ft AMSL. COV 17 NM (15.4 NM DME) AVBL BTN -35° & +20° FM RCL a 4100 ft AMSL.
GP 12		330.500 MHz	H24	282909.3N 0162116.3W		3°; RDH 15.7 m; a 289 m FM THR 12 & 110 m FM RCL a la derecha en el sentido de APCH REF DME THR 12.
ILS/DME 12 LOC 30 (4° W) ILS CAT I	INOR / ITF	CH 24X / 110.300 MHz	H24	282909.3N 0162116.3W 282921.6N 0162141.9W	636 m	294° MAG/494 m FM THR 12; COV 25 NM.
GP 30		335.000 MHz	H24	282839.8N 0161946.5W		3°; RDH 16.90 m; a 276 m FM THR 30 & 102 m FM RCL a la izquierda en el sentido de APCH REF DME THR 30.
ILS/DME 30	ITF	CH 40X	H24	282839.8N 0161946.5W	618 m	COV 17 NM; AVBL BTN -32° & +35° FM RCL a 4100 ft AMSL.

GCXO AD 2.20 REGLAMENTACIÓN LOCAL

El tiempo máximo de estacionamiento de una aeronave en la plataforma AVG1 será de siete días. Los estacionamientos en AVG1 por un período superior requerirán autorización previa del Aeropuerto.

Todo operador de Aviación General habrá de estar en disposición de reubicar la aeronave en la misma plataforma o en otra a requerimiento del aeropuerto en un plazo no superior a tres horas formulado a través del agente handling que lo atienda.

20.1 PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE

20.1.1 PUESTA EN MARCHA DE MOTORES/TURBINAS

A. Los pilotos solicitarán permiso para puesta en marcha y rodaje a CLR en la frecuencia correspondiente o mediante DCL. Cuando se solicite dicho permiso, la ACFT debe estar completamente lista para puesta en marcha. Se entiende 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 que puede efectuarse la puesta en marcha. En ese momento se dará autorización ATC.

20.1.1.1 Solicitud de autorización ATC y puesta en marcha vía enlace de datos.

En el aeropuerto de Tenerife Norte/Ciudad de La Laguna se aplica procedimientos de salida vía DCL para los servicios de autorización ATC de puesta en marcha. Para más información sobre el servicio DCL, ver ENR 1.5, apartado 3. VUELOS QUE SALEN, Autorización ATC y puesta en marcha vía enlace de datos.

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

El piloto podrá solicitar la autorización ATC por DCL con una antelación máxima de 30 minutos respecto a 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 ATC. Los requerimientos especiales se harán siempre vía voz.
- El piloto recibirá un mensaje de aceptación "RCD RECEIVED" o de cancelación "RCD REJECTED".
- En caso de aceptación, ATC emitirá un mensaje CLD con los siguientes campos:
  1. Indicativo de la aeronave.
  2. Aeródromo de destino.
  3. Pista asignada para la salida.
  4. Procedimiento de salida (SID). *Nota: La altitud inicial será la correspondiente a la SID publicada.*
  5. Código SSR modo A (SQUAWK).
  6. ADT (Approved Departure Time). *Nota: ADT=CTOT del vuelo, de tenerlo.*
  7. Siguiente frecuencia.
  8. Letra de la información ATIS vigente.
  9. Información adicional, que incluirá la autorización de puesta en marcha o las instrucciones para solicitarla en caso de no cumplirse los parámetros de aprobación de puesta en marcha acorde a EOBT.
- Cuando se envíe un mensaje RCD en el rango válido de EOBT, se recibirá autorización ATC y puesta en marcha. Si no se encontrase lista para puesta en marcha, el piloto no aceptará la autorización y contactará vía voz con el controlador cuando esté listo.
- Cuando se reciba un mensaje FSM del tipo "REVERT TO VOICE PROCEDURES" la comunicación vía enlace de datos se dará por concluida y aplicará el procedimiento pasar a voz.
- Cuando se reciba el mensaje CLD, el piloto:
- Si detecta alguna inconsistencia en el mensaje recibido, pasará a voz para solicitar una nueva autorización.

- 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 FSM.
- Cuando se reciba un mensaje CDA correcto, el sistema ATC enviará a la aeronave un mensaje "CLEARANCE CONFIRMED" en el FSM y dará por finalizada la comunicación vía enlace de datos.

20.1.1.2 INTERCAMBIO DE DATOS CON NMOC - ADVANCED ATC TWR

El aeropuerto de Tenerife Norte/Ciudad de La Laguna intercambia información para los vuelos de salida aplicando procedimientos Advanced ATC TWR.

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

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

Una vez aprobada la puesta en marcha, cuando la aeronave comience la salida del puesto de estacionamiento, la hora objetivo de despegue (TTOT) es calculada y transmitida a NMOC a través de un mensaje A-DPI.

El uso de la hora real de fuera de calzos (AOBT) en lugar de la EOBT del plan de vuelo junto con el tiempo de rodaje variable, aumentará la precisión de la hora de despegue.

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

Si una aeronave necesitara detener el rodaje y regresar al puesto de estacionamiento por razones técnicas, el vuelo será cancelado en la red ATM enviando un mensaje C-DPI.

Como consecuencia de dicho C-DPI, el plan de vuelo se suspenderá informándose al operador por medio de un mensaje FLS con la observación "Suspended by departure airport". El plan de vuelo podrá ser activado de nuevo a través de una actualización de la EOBT con un mensaje DLA o de CHG.

20.1.2 MOVIMIENTO EN SUPERFICIE (SALIDAS)

A. Los pilotos solicitarán permiso para retroceso y rodaje a Tenerife Norte GMC en la frecuencia correspondiente.

B. Tenerife Norte GMC es responsable de expedir autorizaciones e instrucciones para el retroceso remolcado, retroceso por potencia y rodaje de aeronaves.

C. Las maniobras en los puestos de estacionamiento de salida autónoma a TWY R (PRKG 28, 30, 32 y 34), a TWY F (PRKG 17 y 19), a TWY Z (PRKG 35, 36, 37 y 38) y a TWY Y (PRKG AG1, AG2 y AG3) se realizarán a la mínima potencia posible y de forma que, al realizar el viraje, no se sobrepase la potencia de ralentí.

D. Las maniobras de retroceso y salida por potencia desde los puestos de estacionamiento de la plataforma comercial se realizarán hasta el eje de la TWY correspondiente. Se consideran como puntos de transferencia todas aquellas intersecciones entre los límites de la plataforma (definida por la ABL) con los accesos a puesto de estacionamiento directos desde TWY R, es decir, cuando la aeronave sobrepase la ABL se considerará como transferida de la plataforma a la rodadura. El personal y/o vehículos que asisten a la aeronave durante la maniobra de retroceso no tienen contacto con TWR, por lo que comparten con la aeronave la autorización ATC para entrar en la TWY R, permaneciendo bajo responsabilidad del piloto al mando de la aeronave, quien debe asegurarse de que abandonan el área de maniobra inmediatamente una vez completada la maniobra, y en cualquier caso antes de solicitar autorización de rodaje.

E. Las aeronaves salientes de los PRKG 17 y 19, tras obtener la autorización ATC correspondiente, se incorporarán a TWY R a través de TWY F en el punto F1. Cuando la aeronave sobrepase F1 se considerará como transferida de la plataforma a la rodadura.

F. Las aeronaves salientes de PRKG 26, 27, 29, 31, 33 y salidas autónomas de los PRKG 35, 36, 37 y 38, tras obtener la autorización ATC correspondiente, se incorporarán a TWY R a través de TWY Z en el punto Z1. Cuando la aeronave sobrepase Z1 se considerará como transferida de la plataforma a la rodadura.

G. Se permitirán retrocesos a la TWY Z, desde los PRKG 28, 30, 32 y 34, pero serán prioritarias las salidas autónomas de estos estacionamientos hacia TWY R.

H. La realización de maniobras de retroceso por potencia requiere la autorización previa de la Dirección del Aeropuerto y se llevan a cabo bajo la entera responsabilidad del explotador de la aeronave. Este tipo de operación sólo está permitido para:

- Turbohélices de dimensiones menores o iguales al AT72; la solicitud y autorización serán gestionadas en tiempo real.
- Turbohélices de dimensiones mayores al AT72; el representante de la compañía debe solicitar esta operación, con antelación suficiente, en el e-mail: tfn.ops@aena.es. El aeropuerto analizará la seguridad de la operación y la contaminación acústica producida por la misma.

I. La salida de los puestos de estacionamiento de la plataforma de Aviación General 1 (APN GA 1) se realizará tras la correspondiente autorización de ATC a través de la TWY Y, se accederá a la TWY R. Entre la puesta y salida del sol así como durante la aplicación de LVP la salida se realizará con guiado de vehículo "SÍGAME". Las aeronaves solicitarán el guiado a ATC en el momento que notifique listo para rodaje. Cuando la aeronave sobrepase Y1 se considerará como transferida de la plataforma a la rodadura.

J. La salida de los puestos de estacionamiento de la plataforma de Aviación General 2 (APN GA 2) se realizará de manera remolcada hasta el eje de la TWY W. Tras la correspondiente autorización de ATC a través de la TWY W se accederá a la TWY R. Cuando la aeronave sobrepase la W1 se considerará como transferida de la plataforma a la rodadura. Entre la puesta y salida del sol así como durante la aplicación de LVP, donde solo está autorizado el uso de los PRKG N4 y N5, la salida se realizará con guiado de vehículo "SÍGAME". Las aeronaves solicitarán el guiado a ATC en el momento que notifique listo para rodaje.

K. Las TWY E-2 y E-4 pueden emplearse para despegue desde intersección.

20.1.3 MOVIMIENTO EN SUPERFICIE (LLEGADAS)

A. El uso de la TWY E-3 no está permito para aeronaves con una envergadura superior a 30 m y está sujeto a autorización previa de ATC. Queda restringido el uso de la TWY E-3 si se han autorizado retrocesos en la plataforma comercial, salvo que no le afecte a la salida por E3 en su ruta de rodaje y hasta el estacionamiento de la misma.

B. Las aeronaves que aterricen por la RWY 30 abandonarán la misma por las TWY E-1 o E-2, a menos que ATC autorice el uso de otra salida.

C. Las aeronaves que aterricen por la RWY 12 abandonarán la misma por las TWY E-4 o E-5, a menos que ATC autorice el uso de otra salida.

D. Para reducir el hecho de "motor y al aire", rebajar el tiempo de ocupación de la pista y, por tanto, conseguir el máximo aprovechamiento de la pista, los pilotos deberán abandonar ésta por la salida autorizada por ATC, lo antes posible sin que implique un prejuicio para la seguridad y operación normal de la aeronave.

E. Las entradas a los puestos de estacionamiento 2 a 16, 20 a 24 y 35 a 38 se realizarán guiadas por el vehículo "SÍGAME" que esperará a las aeronaves en la intersección de la ABL con el puesto notificado por TWR. Cuando la aeronave sobrepase la ABL se considerará como transferida de rodadura a la plataforma.

F. Las entradas a los PRKG 17 y 19 se realizarán guiadas por el vehículo "SÍGAME" que esperará a las aeronaves en el punto F1. Cuando la aeronave sobrepase F1 se considerará como transferida de rodadura a la plataforma.

G. Las entradas a los puestos de estacionamiento 25 a 34 se realizarán guiadas por el vehículo "SÍGAME" que esperará a las aeronaves en el punto Z1. Cuando la aeronave sobrepase Z1 se considerará como transferida de rodadura a la plataforma.

20.1.4 LIMITACIONES DE RODAJE

Las aeronaves B757-300, B767-300 y B767-400 necesitan aplicar sobre virajes en sus rutas de rodajes en la TWY E-2.

El uso de la TWY E-3 no está permito para aeronaves con una envergadura superior a 30 m. También dispone un letrero de NO ENTRY por lo que está prohibido el acceso a pista por esta TWY.

Queda restringido el uso de la TWY E-3 si se han autorizado retrocesos en la plataforma comercial, salvo que no le afecte a la salida por E3 en su ruta de rodaje y hasta el estacionamiento de la misma.

Las TWY F está limitada a MAX SPAN 28 m.

La TWY W está limitada a MAX SPAN 26 m, MAX SPAN 14 m para acceso al hangar del Aeroclub y MAX SPAN 12 m para acceso a estacionamientos de AG4 a AG7.

La TWY Y está limitada a MAX SPAN 26 m hasta el PRKG AG1 y a MAX SPAN 17 m en el resto de su longitud.

No se permite la operación de dos aeronaves de clave de categoría D o superior de forma simultánea en el área de maniobras.

No están permitidas, como norma general, las maniobras de retroceso en pista ni los giros de 180° tanto en la pista como en las TWY R, Y y W.

El uso de la plataforma de Aviación General 2 está restringido entre la puesta y salida del sol así como durante la aplicación de LVP, salvo los PRKG N4 y N5.

20.1.5 CARACTERISTICAS DE LOS PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

Ver AD 2-GCXO PDC 1.3

20.1.6 RESTRICCIONES A PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

A. En los PRKG: 11, 12, 13, 14, 22, 23, 24 y 25:

- Es obligatorio el uso de las instalaciones de 400 Hz o 28 Vcc.
- El uso de la Unidad Auxiliar de Potencia (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 de la salida.
- La APU del avión podrá utilizarse sólo cuando no estén operativas las unidades fijas de 400 Hz o 28 Vcc y no estén disponibles las unidades móviles.
- En PRKG 2, 5 y 8 no está permitido el repostaje por plano izquierdo 8 si PRKG 4, 7 ó 10 (respectivamente) está ocupado.
- En PRKNG 4, 7 y 10 no está permitido el repostaje por plano derecho si PRKNG 2, 5 y 8 (respectivamente) está ocupado.
- En PRKG 11 y 23 no está permitido el repostaje de combustible por plano izquierdo si 13 y 25, respectivamente, están ocupados.
- En PRKG 13 y 25 no está permitido el repostaje de combustible por plano derecho si 11 y 23, respectivamente, están ocupados.

B. No se permite la puesta en marcha así como la entrada y/o salida de los puestos de estacionamiento mientras se estén produciendo embarques/desembarques a pie en los puestos de estacionamiento contiguos.

C. Las incompatibilidades entre puestos de estacionamiento vienen reflejadas en AD 2-GCXO PDC.

D. Las restricciones de MAX ACFT en los puestos de estacionamiento de la plataforma comercial están definidas por la máxima envergadura permitida en el puesto, permitiéndose el estacionamiento de aeronaves con mayor longitud siempre y cuando su envergadura sea igual o inferior a la de la aeronave indicada.

E. Está prohibido el estacionamiento de aeronaves turborreactores cuyo fuselaje tenga una longitud superior a 20.22 m (aeronave Falcon 900) en el puesto de estacionamiento AG1.

20.1.7 RESTRICCIONES A RETROCESOS SIMULTÁNEOS

ATC aplicará restricciones a los retrocesos simultáneos en función de los puestos de estacionamiento y las aeronaves que retrocedan conforme a la reglamentación local.

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

Para permitir la cooperación necesaria con el Sistema Avanzado de Vigilancia basado en el Modo S, los operadores de aeronaves que pretendan utilizar el aeropuerto de Tenerife Norte/Ciudad de La Laguna se asegurarán de que el respondedor modo S está disponible para operar cuando la aeronave esté en tierra.

Los pilotos deberán:

Seleccionar el Modo AUTO y el código del Modo A asignado.

Si el modo AUTO no esta disponible, se seleccionará ON (p.e .XPDR) y el código del modo A asignado:

- Desde la solicitud de retroceso remolcado o rodaje, lo que ocurra antes.
- Después del aterrizaje e ininterrumpidamente hasta que la aeronave se encuentre totalmente aparcada en su estacionamiento.
- Cuando la aeronave se encuentre totalmente estacionada, se seleccionará STBY.

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

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

vez abandonada la RWY.

Las aeronaves en rodaje sin plan de vuelo, deberían seleccionar el código 1000 en Modo A.

20.3 OPERACIONES DE HELICÓPTEROS

20.3.1 GENERALIDADES

1. Los helicópteros que no operen al amparo de una carta de exenciones serán tratados como aeronaves de ala fija. Para aterrizar/despegar emplearán la FATO definida en la RWY 12/30.
2. Los helicópteros con carta de exenciones podrán solicitar a ATC operar en dos FATO virtuales (R1 y R7) definidas en la TWY R conforme al procedimiento local. Estas FATO solo podrán ser utilizadas en VMC.
3. Los helicópteros realizarán rodaje aéreo o en tierra, en función del tipo de helicóptero, utilizando las calles de rodaje habilitadas para las aeronaves de ala fija.

20.3.2 PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

PRKG	MAX ACFT	OBSERVACIONES / REMARKS
2, 4, 5, 7, 8, 10, 37, 38	S61	—
N4	EC35	—
N5	EC35	INCOMP. AG7

El acceso y salida de los PRKG N4 y N5 se realizará con guiado del vehículo "SÍGAME". Adicionalmente, este puesto podrá ser utilizado en período nocturno o en LVC.

20.3.3 RESTRICCIONES OPERATIVAS

1. La TWY E-3 es calle de salida de pista por lo que no se permite su uso para acceder a la misma.
2. En IMC o LVC no podrán emplearse las FATO virtuales, R1 y R7. En su lugar se empleará la FATO definida en la RWY 12/30.

20.3.4 DESCRIPCIÓN DE LA OPERATIVA

20.3.4.1 RWY 12 EN USO

- SALIDAS: Los helicópteros realizarán el rodaje aéreo o en tierra (lo que proceda) y accederán a pista por la TWY (E1 o E2) indicada por ATC.
- LLEGADAS: Los helicópteros completarán la aproximación final a la pista y la abandonarán por la TWY (E3, E4 o E5) indicada por ATC hasta puesto de estacionamiento asignado.

20.3.4.2 RWY 30 EN USO

- SALIDAS: Los helicópteros realizarán el rodaje aéreo o en tierra (lo que proceda) y accederán a pista por la TWY (E4 o E5) indicada por ATC.
- LLEGADAS: Los helicópteros completarán la aproximación final a la pista y la abandonarán por la TWY (E1, E2 o E3) indicada por ATC hasta puesto de estacionamiento asignado.

20.4 NOTIFICACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL

Los pilotos/compañía deberán comunicar lo antes posible al aeropuerto el accidente, incidente y suceso o evento que pueda tener alguna potencial afección a la seguridad operacional en el que se haya 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: tfn.seguridadoperacional@aena.es

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

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

20.5 OPERACIÓN DE AERONAVES DE CLAVE SUPERIOR

20.5.1 GENERALIDADES

1. La clave de referencia del Aeropuerto de Tenerife Norte/Ciudad de La Laguna es 4-D.
2. La aeronave de letra de clave E que pretenda operar en el Aeropuerto de Tenerife Norte/Ciudad de La Laguna deberá solicitar, bien directamente, bien a través del Agente Handling, autorización explícita al Centro de Operaciones del Aeropuerto (ver AIP España AD 2-GCXO, casilla 2), indicando tipo de aeronave, día en que se desea operar y hora. La autorización deberá ser expedida por parte de la dirección del aeropuerto.

20.5.2 RESTRICCIONES OPERATIVAS

1. Las aeronaves de letra de clave E realizarán el rodaje a velocidad reducida, con los motores al ralentí y los cuatrimotores, siempre que sea posible, con los motores externos apagados.
2. Las indicaciones del PAPI no pueden ser utilizadas por las aeronaves de letra de clave E.
3. Las aeronaves de letra de clave E deberán entrar y abandonar la pista por las TWY E-1 y E-5, en función de la pista en uso. Las TWY E-2, E-3 y E-4 no pueden ser utilizadas por este tipo de aeronaves.
4. Cuando el RVR sea inferior a 800 m (LVP activo), durante la operación de una aeronave de letra de clave E solo se permitirá la permanencia de dicha aeronave en el área de maniobras.

20.5.3 PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

20.5.3.1 El gestor aeroportuario podrá asignar los PRKG 3, 6, 9, 12 y 24 para el estacionamiento de aeronaves de letra de clave E.

20.5.4 DESCRIPCIÓN DE LA OPERATIVA

1. LLEGADA
2. ATERRIZAJE POR RWY 12sss. Abandonará la pista por TWY E-5 y rodará vía TWY R hasta el puesto de estacionamiento asignado.
3. ATERRIZAJE POR RWY 30. Abandonará la pista por TWY E-1 y rodará vía TWY R hasta el puesto de estacionamiento asignado.
4. SALIDA
5. DESPEGUE POR RWY 12. Rodará desde el puesto de estacionamiento vía TWY R y entrará a la RWY 12 por TWY E-1.
6. DESPEGUE POR RWY 30. Rodará desde el puesto de estacionamiento vía TWY R y entrará a la RWY 30 por TWY E-5.

20.5.5 PLAN DE EMERGENCIA DEL AEROPUERTO

Ver AIP AD 1.1-5 apartado 1.3.1.7. Gestión de emergencias.

GCXO AD 2.21 PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS

No.

GCXO AD 2.22 PROCEDIMIENTOS DE VUELO

22.1 SISTEMAS DE VIGILANCIA ATS

Podrán utilizarse los sistemas de vigilancia ATS en el suministro del servicio de control de aeródromo para ejecutar las siguientes funciones:

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

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

c. 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 de vuelos VFR.

No se garantiza la prestación de las funciones b) y d) en la ATZ por debajo de 2200 ft AMSL.

En función de la disponibilidad de los sistemas de vigilancia ATS, la altitud a partir de la cual se pueden prestar las funciones anteriores (a), b), c) y d)) puede verse afectada, o incluso suspenderse; en cuyo caso se notificará a las aeronaves mediante los medios de información aeronáutica disponibles.

22.2 CONTROL DE VELOCIDAD

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

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

Estas velocidades son obligatorias para garantizar la separación y la aplicación de procedimientos estandarizados de aproximación en el Aeropuerto de TENERIFE NORTE/Ciudad de La Laguna.

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

- Para maniobras ILS y LOC:
  - IAS 210 kt a 12.0 DME ILS.
  - IAS 185 kt a 9.0 DME ILS.
  - IAS 160 kt a 4.0 DME ILS;
  - O distancia equivalente a umbral en caso de DME ILS U/S.
- Para el resto de maniobras, las restricciones de velocidad aparecerán en su carta correspondiente.

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

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

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

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

22.3 PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)

22.3.1 GENERALIDADES

A. Las RWY 12/30 están autorizadas para la realización de despegues en condiciones de visibilidad reducida.

B. Además de los procedimientos generales, se aplicarán Procedimientos de Visibilidad Reducida (LVP) cuando los valores de RVR

de cualquier transmisómetro sean inferiores a 800 m o la visibilidad general (VV) sea inferior a 800 m en caso de todos los transmisómetros fuera de servicio.

C. La dependencia ATC informará a los pilotos de que se están aplicando los Procedimientos de Visibilidad Reducida. El sistema ATIS emitirá el siguiente mensaje: "LVP in force".

D. Cualquier incidencia notificada o detectada que pueda afectar a los LVP, así como las variaciones de los mínimos operacionales, se comunicará inmediatamente a las aeronaves y dependencias ATC afectadas.

E. Los valores de alcance visual en RWY se obtendrán de los equipos RVR situados en zona de toma de contacto, punto medio de RWY y extremo de RWY, y se radiarán mediante el sistema ATIS a las aeronaves.

F. La dependencia ATC suministrará los valores de alcance visual en RWY según el formato:

- RVR TDZ: lectura del transmisómetro situado en la zona de toma de contacto.
- RVR MID: lectura del transmisómetro situado en el punto medio de RWY.
- RVR END: lectura del transmisómetro situado en el extremo de RWY.

G. Para valores de RVR inferiores a 600 m, o VV inferiores a 800 m en caso de fallo de todos los transmisómetros, se seguirá el criterio de permanencia de una sola aeronave o vehículo en el área de maniobras.

H. Se cancelarán los Procedimientos de Visibilidad Reducida cuando las condiciones meteorológicas sean las siguientes:

a. Pronóstico TREND del METAR en vigor, o que vaya a entrar en vigor con valores de RVR iguales o superiores a 1500 m en todos los transmisómetros.

b. Visibilidad meteorológica igual o superior a 1500 metros con pronóstico TREND del METAR en vigor, o que vaya a entrar en vigor, en caso de fallo de todos los transmisómetros.

22.3.2 MOVIMIENTO EN TIERRA

Los pilotos procederán a verificar en todo momento la situación de la aeronave, especialmente en las intersecciones, comprobando que el rodaje se ejecuta en condiciones de completa seguridad. Se cerrarán los accesos al vial perimetral y se restringirá el acceso de vehículos al área de maniobras. En caso de necesidad excepcional de acceso de vehículo al Área de Maniobras se deberá realizar con guiado de vehículo "SÍGAME". Además se reducirá al mínimo imprescindible la circulación de vehículos por plataforma.

22.3.3 LLEGADAS

A. Las aeronaves que hayan aterrizado deberán abandonar la RWY en uso por el final, excepto que reciban una autorización distinta por ATC.

B. Las aeronaves que hayan aterrizado notificarán obligatoriamente RWY libre según los letreros y las luces amarillas-verdes de la TWY.

C. No se permitirá la salida de aeronaves de llegada por la calle de salida E-3 salvo autorización previa de ATC conforme a lo dispuesto en el procedimiento local.

D. Las aeronaves, después de abandonar la RWY, procederán por rodadura hasta el ABL donde esperarán al vehículo "SÍGAME" y continuarán guiadas hasta el puesto de estacionamiento asignado en plataforma notificado por ATC. Cuando la aeronave sobrepase la ABL F1 o Z1 (según corresponda) se considerará como transferida de la rodadura a la plataforma. En el caso de las plataformas de Aviación General APN GA 1 y APN GA 2, cuando la aeronave sobrepase Y1 y W1 respectivamente se considerará como transferida de rodadura a plataforma. La aeronave podrá solicitar a ATC guiado de vehículo "SÍGAME" desde cualquier punto del área de maniobras.

E. La aeronave, al llegar al puesto de estacionamiento, notificará el puesto de estacionamiento.

22.3.4 SALIDAS

22.3.4.1 Puesta en marcha de motores/turbinas.

A. Los pilotos solicitarán permiso en la frecuencia correspondiente para poner en marcha los motores/turbinas. Cuando se solicite dicho permiso, la aeronave debe estar completamente lista para puesta en marcha.

B. Al solicitar puesta en marcha los pilotos notificarán al ATC indicativo de la aeronave y puesto de estacionamiento que ocupan.

C. 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 se puede efectuar la puesta en marcha.

22.3.4.2 Maniobra de retroceso.

A. Las aeronaves deben de estar completamente listas para retroceso (remolcado o autopropulsado) e inicio del rodaje al recibir la autorización correspondiente. En caso contrario, el piloto deberá informar al ATC.

B. No se autorizarán retrocesos de aeronaves al mismo tiempo.

C. No se autorizarán retrocesos en plataforma si se ha autorizado a una aeronave de llegada a salir por la TWY de salida E-3.

D. No se autorizarán salidas por la calle de salida E-3 si se ha autorizado retrocesos en plataforma.

E. Cuando la aeronave, en su retroceso, sobrepase la ABL F1 o Z1 (según corresponda) se considerará como transferida de la plataforma a la rodadura. En el caso de las plataformas de Aviación General APN GA 1 y APN GA 2, cuando la aeronave sobrepase Y1 y W1 respectivamente se considerará como transferida de plataforma a rodadura.

Rutas de rodaje.

1. Se accederá a RWY únicamente por las TWY E-1 o E-5, según instrucciones del ATC.

22.3.5 FALLO DE COMUNICACIONES Y SITUACIONES ANÓMALAS EN EL ÁREA DE MANIOBRAS

22.3.5.1 FALLO DE COMUNICACIONES

En el caso de que una aeronave o vehículo operando en el área de maniobras experimente un fallo de comunicaciones procederá como sigue:

A. La aeronave de salida, extremando la precaución, continuará rodando hasta el límite de la autorización, mantendrá la posición y esperará a un vehículo "SÍGAME" que guiará a la aeronave al puesto de estacionamiento apropiado.

B. La aeronave de llegada, una vez haya dejado la RWY libre, mantendrá la posición al entrar en la rodadura, donde esperará a un vehículo "SÍGAME" que guiará a la aeronave al puesto de estacionamiento apropiado.

El vehículo "SÍGAME" confirmará a ATC que la aeronave está establecida en la TWY y que ha dejado libre la pista.

Si la aeronave ya tuviera una autorización de rodaje ATC, continuará por la ruta asignada hasta el límite de la autorización ATC, extremando las precauciones, donde mantendrá posición y esperará la llegada de un vehículo de asistencia.

22.3.5.2 SITUACIONES ANÓMALAS EN EL ÁREA DE MANIOBRAS

A. Incertidumbre respecto de la posición en el área de maniobras.
Salvo lo dispuesto en el párrafo a continuación, si un piloto duda respecto de la posición de la aeronave en relación con el área de maniobras, inmediatamente, detendrá la aeronave y notificará a ATC esta circunstancia (incluida la última posición conocida).
En las situaciones en las que el piloto dude respecto de la posición de la aeronave en relación con el área de maniobras, pero reconozca que la aeronave se encuentra en una pista, el piloto, inmediatamente, lo notificará a ATC (incluida la última posición conocida), evacuará, lo antes posible, la pista, si es capaz de localizar una calle de rodaje cercana apropiada, a menos que ATC indique otra cosa; y, después, detendrá la aeronave.
En caso de que ATC se dé cuenta de que una aeronave o un vehículo han perdido la posición en el área de maniobras, o no esté seguro de su posición, se tomarán de inmediato las medidas apropiadas para salvaguardar las operaciones y ayudar a la aeronave o vehículo en cuestión a determinar su posición.

B. Pérdida de contacto visual entre móviles.
En caso de pérdida de contacto visual de una aeronave con otra o con un vehículo con el que mantenga propia separación, se informará inmediatamente a ATC y se detendrá la aeronave. ATC tomará las medidas que considere oportunas.

C. Avería de 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.

22.4 CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD

Particularidades del tramo de viento en cola del Circuito Norte:

- Mantener, mínimo, 1000 ft AGL.
- Limitaciones de visión desde TWR.

Particularidades del tramo de viento en cola del Circuito Sur:

- Evitar sobrevolar la Base Aérea de Tenerife Norte/Los Rodeos (GCXM).

22.5 VUELOS VFR NOCTURNOS

En el aeropuerto de Tenerife Norte/Ciudad de La Laguna se permiten los vuelos VFR nocturnos realizados de acuerdo a la normativa en cuanto a techo de nubes y visibilidad.

La responsabilidad en relación a la operación VFR recae en el comandante de la aeronave, siendo este el responsable de evitar colisiones con obstáculos y con otras aeronaves.

Como consecuencia de las características de las plataformas de aviación general, se establecen determinadas actuaciones para la realización de vuelos VFR nocturnos.

1. SALIDAS
   Aquellas aeronaves que habitualmente estacionen en las plataformas de aviación general o que se encuentren estacionadas en la misma y que requieran efectuar una operación VFR nocturna deberán encontrarse en la plataforma comercial previamente a que se den las condiciones de nocturnidad en el aeropuerto.
2. LLEGADAS
   Las aeronaves que realicen operaciones VFR nocturnas de llegada al aeropuerto de Tenerife Norte/Ciudad de La Laguna deberán estacionar en la Plataforma Comercial con guiado del vehículo "SÍGAME" en el puesto de estacionamiento asignado.

22.6 DESPEGUES POR PISTA CONTRARIA A LA PISTA EN USO

En condiciones de viento en calma y con autorización previa por parte de ATC, una aeronave puede solicitar despegar desde una pista contraria a la pista en uso.

Debido al incumplimiento de la distancia visible en pista por la topografía del perfil de la misma se establecen las siguientes condiciones.

A. Con RWY 30 en uso
   Si una aeronave solicitase operar por la RWY 12 (pista contraria) deberá hacerlo desde la intersección de la RWY 12 con TWY E2. Si la aeronave manifestase que la TORA no es suficiente para su operación se le informará que entonces para usar la RWY 12 estando la RWY 30 en servicio deberá esperar a que no se encuentre ninguna otra aeronave en el área de maniobras. En caso de no aceptar esta condición se le instruirá a operar por la RWY 30 (en uso).

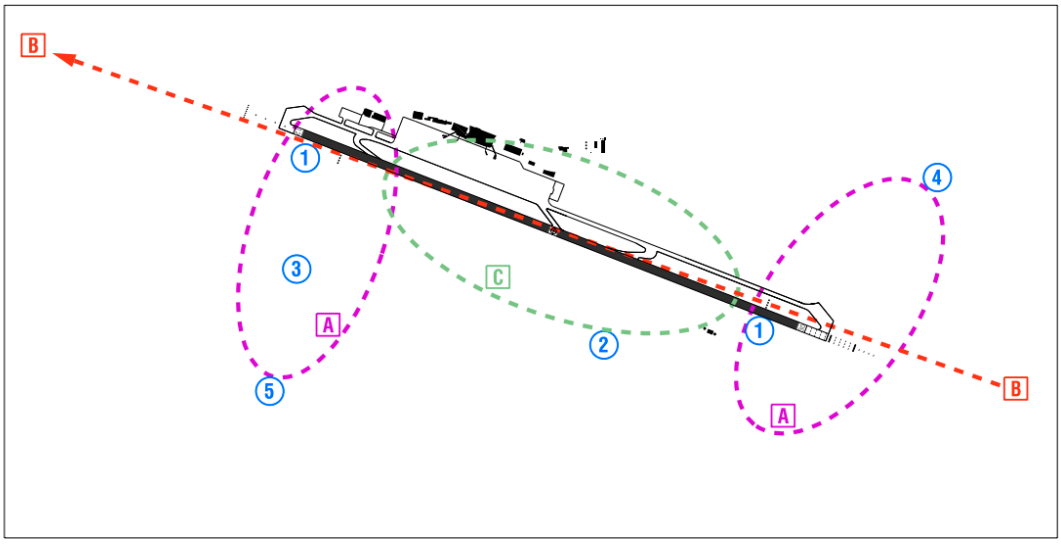
B. Con RWY 12 en uso
   Si una aeronave solicitase despegar desde la RWY 30 (pista contraria), el resto de aeronaves deberán utilizar la RWY 12 desde la intersección con TWY E2. Si alguna aeronave manifestase que la TORA desde ese punto no es suficiente para su operación, se comunicará a la aeronave solicitante del uso de la RWY 30 (pista contraria) que no podrá hacer uso de dicha pista hasta que no se encuentre ninguna otra aeronave en el área de maniobras. En caso de no aceptar esta condición se le instruirá a operar por la RWY 12 (en uso).

C. Adicionalmente ATC dispone de un procedimiento de refuerzo de las comunicaciones a las tripulaciones implicadas que incide en la consciencia situacional de los pilotos en situaciones de viento calma y uso de autorización de pistas contrarias

GCXO AD 2.23 INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

Precaución debido a la presencia de aves en la RWY 12/30.

23.1 ZONA DE CONCENTRACIÓN DE AVES



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

- Zona 1: Pastizales del entorno de pista (a 0 NM).
- Zona 2: Cultivos de los Llanos de Los Rodeos (a 0.1 NM).
- Zona 3: Silos de piensos del Ortigal y fábrica de harinas (a 0.5 NM).
- Zona 4: Ciudad de La Laguna (a 0.2 NM).
- Zona 5: Finca de ganado vacuno Los Rodeos (a 0.83 NM).

23.2 MOVIMIENTOS DE AVES

- Movimiento A: desplazamientos de palomas bravías salvajes. Esta especie está de forma permanente en la zona.
- Movimiento B: desplazamientos de palomas bravías deportivas. Durante la temporada de entrenamientos y competiciones colombófilas, principalmente entre enero-abril.
- Movimiento C: concentraciones de vencejos sobrevolando campo de vuelo. Durante los meses de primavera y verano, principalmente en condiciones de viento calma.
- Durante el año también pueden detectarse otras especies sin desplazamientos concretos o meses en los que se pueda prever su presencia como: garza real, cernícalo vulgar, busardo ratonero, búho chico, lechuza común, perdiz moruna, etc.

23.3 FENÓMENOS DEL 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.

- Con vientos de componente norte (entre 320° y 360°) e intensidad mayor de 12 kt, existe posibilidad de fuerte turbulencia y cizalladura en la aproximación (posición de corta final) y THR 30.
- Con vientos de componente entre 150° y 210° e intensidad superior a 20 kt, existe posibilidad de turbulencia en la aproximación a la RWY 12.
- Con vientos de componente oeste y sur-oeste, por encima de 10000 ft, es muy probable que existan zonas de turbulencia originadas por el Teide. Este tipo de turbulencia suele presentarse de forma súbita, violenta y breve.

23.4 VISIBILIDAD

Debido a la situación geográfica del aeropuerto de Tenerife Norte/Ciudad de La Laguna, se produce una concentración de masas de aire húmedo que alcanzan la condensación en la elevación del aeropuerto.

En consecuencia, se forman bancos de nubes sobre la RWY que reducen la visibilidad. No es raro que una parte de la RWY se encuentre completamente despejada mientras que la visibilidad es prácticamente nula en el resto.

El paso sobre el aeropuerto de estas masas de nubes es mas frecuente entre los meses de abril y octubre

23.5 LOCALIZADOR ILS RWY 12

Aquellas aeronaves que abandonan RWY por el extremo de la RWY 12 (TWY E-5) invaden el área crítica del localizador, provocando la pérdida de la señal de este ss

23.6 DISTANCIA VISIBLE EN RWY

Debido al perfil longitudinal de la RWY, al iniciar el despegue en la cabecera de la RWY 12, puede haber perdida de referencias visuales respecto del extremo de la misma.

23.7 PENDIENTE EN PLATAFORMA

La pendiente transversal en plataforma en los PRKG 8, 9, 10 y 11 excede del 1%.

23.8 DISTANCIA ENTRE EJES

La distancia entre el eje de RWY y el eje de la TWY paralela a RWY es de 120 m.

OBST	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Cota	282915.3N	0162127.8W	0	2067
Antena	282919.5N	0162130.5W	29	2084

GCXO AD 2.24 CARTAS RELATIVAS AL AERÓDROMO

El listado de cartas relativas al aeródromo puede encontrarse en el siguiente enlace:
https://aip.enaire.es/AIP/#GCXO

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

A continuación, se incluyen los procedimientos de aproximación instrumental afectados:

IAC 1 - RNP Z (LPV ONLY) RWY 12: LPV.

IAC 2 - RNP Y RWY 12: LNAV, LNAV/VNAV.

IAC 3 - ILS Z RWY 12: Aproximación directa.

IAC 4 - ILS Y RWY 12: Aproximación directa.

IAC 5 - LOC RWY 12: Aproximación directa.

IAC 9 - ILS Y RWY 30: Aproximación directa.