GCTS AD 2 DATOS DE AERÓDROMO

GCTS AD 2.1 INDICADOR DE LUGAR Y NOMBRE DEL AERÓDROMO

GCTS - TENERIFE SUR

GCTS AD 2.2 DATOS GEOGRÁFICOS Y ADMINISTRATIVOS DEL AERÓDROMO

1	ARP	280240N 0163421W. Ver AD 2-GCTS ADC.
2	Distancia y dirección desde la ciudad	60 km SW.
3	Elevación	64 m / 209 ft.
4	Ondulación geoide	44.39 m ± 0.10 m (1).
5	Temperatura de referencia	28°C.
6	Temperatura baja media	18ºC.
7	Declinación magnética	4ºW (2025).
8	Cambio anual	9.8'E.
9	Administración AD	Aena.
10	Dirección	Aeropuerto de Tenerife Sur - 38610 Granadilla de Abona Tenerife.
11	TEL	+34-922 759 000
12	FAX	+34-922 759 247
13	AFTN	GCTS
14	E-mail	tfsopya@aena.es
15	Tránsito autorizado	IFR/VFR.
16	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.

GCTS AD 2.3 HORAS DE FUNCIONAMIENTO

1	Aeropuerto	H24.
2	Aduanas e Inmigración	HR AD.
3	Servicios médicos y de sanidad	Ver GEN 1.4.
4	AIS/ARO	H24. (1)
5	Información MET	HR AD.
6	ATS	HR AD.
7		

	Abastecimiento de combustible	HR AD.
8	Asistencia en tierra	HR AD.
9	Seguridad	HR AD.
10	Deshielo	No.
11	Observaciones	(1) Oficina AIO Centralizada – Oficina NOTAM Internacional • TEL: +34-913 213 137/138 • E-mail: unof@enaire.es 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 GCTS: GCTSZPZX

GCTS 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.
3	Tipos de lubricante	Ninguno.
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	Los agentes de rampa pueden atender tanto aviación comercial como aviación general. Agentes de rampa: MENZIES GROUND SERVICES • TEL: +34-922 759 186; +34-630 180 138; +34-656 876 732; +34-689 279 827 • E-mail: ops.tfs@menziesaviation.com • SITA: TFSMA7X/TFSOO7X AVIAPARTNER • TEL: +34-922 759 041 / 040 / 197; +34-673 747 345; +34-637 784 177; +34-673 747 286 • E-mail: tfs.ops@aviapartner.aero • SITA: TFSAOXH Agentes handling de Aviación General y de Negocios: AviaVIP TFS • TEL: +34-661 749 917; +34-634 698 181 (H24) • E-mail: gcts@aviavip.com • SITA: TFSAOXH GERARDO MELÉNDEZ • TEL: +34-922 392 064; +34-696 987 046 • FAX: +34-922 392 247 • E-mail: tfsops@gmelendez.com

8		• SITA: TFSGMXH BROK-AIR FBO • TEL: +34-616 810 849 (H24); +34-616 679 011 (H24) • E-mail: ops@brok-air.com;gcts@brok-air.com • SITA: No. UNITED AVIATION SERVICES, S.L. • TEL: +34 919 532 653 (OCC); +34-676 670 989 (H24); +34-639 281 905 (H24) • E-mail: ops.tfs@unitedaviation.es;ops@unitedaviation.es (OCC) • SITA: No. Combustible: CMD • TEL: +34-922 392 008; +34-619 885 143 • FAX: +34-922 392 180 • E-mail: tfs@cepsa.com TERMINALES CANARIOS • TEL: +34-922 392 010; +34-677 448 517 • FAX: +34-922 392 094 • E-mail: supervisor.tfs@tcanarios.com Agentes handling de mantenimiento de aeronaves: TOTAL AVIATION SERVICES • TEL: +34-922 397 141; +34-609 879 980 • FAX: N/A • E-mail: tfsline@tassl.eu HLA - HISPANO-LUSITANA AVIACIÓN, S.L. • TEL: +34-922 397 032; +34-655 505 367; +34-691 066 700 • FAX: +34-922 759 418 • E-mail: hla.tenerifesur@h-la.es BROK - AIR TECHNICS • TEL: +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; +34-634 515 005 • E-mail: mantenimiento@blueteam.es

GCTS AD 2.5 INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA PASAJEROS

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

GCTS AD 2.6 SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

1	Categoría de incendios	9 (1).
2	Equipo de salvamento	De acuerdo con la categoría de incendios publicada.
3	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: • Conjuntos de arrastre AETS 20, (para carga máxima 40 TM, y AETS 55), para carga máxima 110 TM. • Tres carros recuperadores de 40 TM, 80 TM y 90 TM respectivamente. • Gatos elevadores: hasta 16 TM, altura mínima 158 mm; hasta 90 TM, altura mínima 70 mm. • Cojines neumáticos de elevación CAT I/II/III. • Equipos de transición de fuselaje de 12 TM, 30 TM y 55 TM respectivamente. • Equipo de transición de ala de 60 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. • Dos dollies para movimiento de ACFT hasta 5 TM. • Dolly para movimiento de ACFT hasta 10 TM. • Equipos de vigas de elevación de 15 T CAT I/II y 25 T CAT III. • Equipos de amarre Tethering. • Placas para el refuerzo de terreno blando hasta carga 110 TM/m^2. • Esteras y conectores para terrenos blandos. • Grúas hasta 400 TM externas al AD.
4	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.

GCTS 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.

GCTS AD 2.8 DATOS SOBRE PLATAFORMAS, CALLES DE RODAJE Y

EMPLAZAMIENTOS/POSICIONES DE VERIFICACIÓN DE EQUIPO

1	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.
2	Calles de rodaje	Anchura: 23 m. Superficie: Hormigón asfáltico. Resistencia: • T: PCN 101/F/B/W/T, EXC BTN GATES D1-D6: PCN 109/F/C/W/T y BTN TWY B1-B0: PCN 60/R/B/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.
3	Posiciones de comprobación	Altímetro: Plataforma ELEV 64 m / 210 ft. VOR: No. INS: Ver AD 2-GCTS PDC.
4	Observaciones	Eje TWY: ver INSIGNIA y Conjunto de Datos.

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

1	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.
2	Señalización de RWY	Umbral, designadores, eje, zona de toma de contacto, punto de visada, faja lateral.
3	Señalización de TWY	Eje y faja lateral, borde con balizas reflectantes.
4	Observaciones	Ninguna.

GCTS AD 2.10 OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO

1	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 Conjunto de Datos.
2	Observaciones	Ver AD 2-GCTS AOC.

GCTS AD 2.11 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA SUMINISTRADA

1	Oficina MET	Tenerife Sur EMAe.
2	HR	H24.
3	METAR	Semihorario.
4	TAF	24 HR.

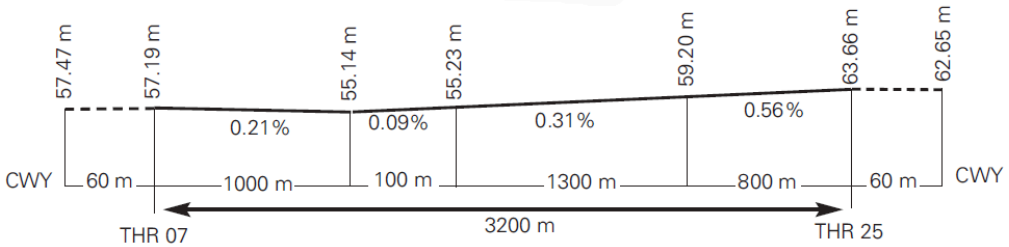
5	TREND	Sí.
6	Información	En persona y por teléfono.
7	Documentación de vuelo/Idioma	Cartas y lenguaje claro/Español.
8	Cartas	Mapas previstos significativos, de viento y temperatura en altitud.
9	Equipo suplementario	Presentador de imágenes de nubes, rayos y de información radar.
10	Dependencia ATS atendida	TWR, APP.
11	Información adicional	Las Palmas OMAe (GCGC); H24 • TEL: +34-928 430 603 Tenerife Sur EMAe: H24 • TEL: +34-922 759 205
12	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.

GCTS AD 2.12 CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA

RWY	Orientación	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
07	068.57° GEO 072° 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 252° 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.

12.1 PERFIL



GCTS AD 2.13 DISTANCIAS DECLARADAS

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	–

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
Observaciones: Ninguna.				

GCTS AD 2.14 LUCES DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA

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

1	Pista	25
2	Aproximación	Precisión CAT I, 720 m. LIH.
3	PAPI (MEHT)	3° (19.44 m / 64 ft). (1)
4	Umbral	Verdes con barra de ala.
5	Zona de toma de contacto	No.
6	Eje pista	3200 m: 2300 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m.
7	Borde de pista	3200 m: 2600 m blancas + 600 m amarillas. LIH. Distancia entre luces: 50 m.
8	Extremo de pista	Rojas.
9	Zona de parada	No.
10	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).

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

1	ABN/IBN	No.
2		

	WDI	1 cerca ARP, 1 cerca de THR 07, 1 cerca de THR 25. LGTD.
3	Iluminación de TWY	Eje.
4	Iluminación de plataforma	Postes proyectores y borde en el lado este, balizas reflectantes en el lado oeste.
5	Fuente secundaria de energía	Sistema de ayudas visuales: sistema de alimentación ininterrumpida. Edificio terminal e iluminación de plataforma: grupos electrógenos de emergencia con tiempo de conmutación (luz) de 15 segundos.
6	Observaciones	Iluminación LED en barras de no intrusión, puntos de espera intermedios, borde de rodadura, luces de protección de pista, eje rodadura calle T tramo plataforma y ejes de rodadura de acceso a plataforma (D).

GCTS AD 2.16 ÁREA DE ATERRIZAJE DE HELICÓPTEROS

1	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.
2	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.

3	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.

4	Iluminación	Ver apartados 14 y 15.
5	Orientación	FATO: ver apartado 12.
6	Distancias declaradas	(*) Ver tabla.
7	Observaciones	Los helicópteros que operen al amparo de una carta de exenciones deben consultar el apartado 20 para mayor información.

(*)

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

GCTS AD 2.17 ESPACIO AÉREO DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

1	Denominación	CTR TENERIFE SUR.
2		

	Límites laterales	280234N 0164755W; 280431N 0163846W; arco de 8 km centrado en GCTS ARP CW to 280519N 0163029W; 281001N 0162336W; arco de 12 NM centrado en GCTS ARP CW to 280234N 0164755W.
3	Límites verticales	SFC - 1000 ft AGL - 1650 ft AMSL (1).
4	Clase de espacio aéreo	D.
5	Unidad responsable Idioma	TENERIFE SUR APP. ES/EN.
6	Altitud de transición	1850 m / 6000 ft.
7	Horas de aplicabilidad	H24
8	Observaciones	(1) Lo que resulte mayor.

1	Denominación	ATZ TENERIFE SUR.
2	Límites laterales	Círculo de 8 km de radio centrado en ARP (1).
3	Límites verticales	SFC - 3000 ft HGT (2).
4	Clase de espacio aéreo	D.
5	Unidad responsable Idioma	TENERIFE SUR 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.

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

Servicio	Distintivo llamada	FREQ	HR	Observaciones
APP	Tenerife Sur APP	127.700 MHz	H24	APP/L Primaria
		128.125 MHz	H24	APP Secundaria
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.

GCTS AD 2.19 RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIZAJE

Instalación (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas	ELEV DME	Observaciones
DVOR (4° W)	TFS	116.400 MHz	H24	280008.8N 0164116.5W	-	COV 10 NM oscilaciones BTN R-030/R-360 CCW BLW 15000 ft AMSL. COV 40 NM BTN: • R-270/R-090 CCW a 4000 ft AMSL o ABV. • R-090/R-040 CCW a 14500 ft AMSL o ABV. • R-040/R-340 CCW a 27000 ft AMSL o ABV. • R-340/R-310 CCW a 14500 ft AMSL o ABV. • R-310/R-270 CCW a 6100 ft AMSL o ABV.
DME	TFS	CH 111X	H24	280008.8N 0164115.0W	30 m	COV 40 NM BTN: • R-270/R-090 CCW a 4000 ft AMSL o ABV. • R-090/R-040 CCW a 14500 ft AMSL o ABV. • R-040/R-340 CCW a 27000 ft AMSL o ABV. • R-340/R-310 CCW a 14500 ft AMSL o ABV. • R-310/R-270 CCW a 6100 ft AMSL o ABV.
LOC 07 ILS CAT I (4° W)	ITS	109.700 MHz	H24	280302.9N 0163315.5W	-	072° MAG / 319 m FM THR 25. COV 17 NM AVBL BTN ±35° FM RCL a 4000 ft AMSL o ABV. COV 25 NM AVBL BTN ±10° FM RCL a 2500 ft AMSL o ABV.
GP 07	-	333.200 MHz	H24	280221.6N 0163501.1W	-	3°; RDH 15.3 m; a 372 m FM THR 07 & 130 m FM RCL a la derecha en el sentido de APCH. Pueden no recibirse indicaciones de fly-up a fondo de escala BLW GP a partir de 5° a la derecha FM RCL.
ILS/DME 07	ITS	CH 34X	H24	280221.6N 0163501.1W	60 m	REF DME THR 07.
LOC 25 ILS CAT I (4° W)	ISUR	110.900 MHz	H24	280217.5N 0163525.8W	-	252° MAG / 303 m FM THR 07. AVBL BTN ±35° de RCL FM 17 NM (15.4 NM DME) & ABV 4000 ft AMSL & ±10° de RCL FM 25 NM (23.4 NM DME) & ABV de 2300 ft AMSL.
GP 25	-	330.800 MHz	H24	280251.7N 0163337.0W	-	3°; RDH 15.5 m; a 352 m FM THR 25 & 107 m FM RCL a la izquierda en el sentido de APCH. Pueden no recibirse indicaciones de FLY-UP a fondo de escala BLW GP FM 6° a la izquierda del RCL.
ILS/DME 25	ISUR	CH 46X	H24	280251.7N 0163337.0W	66 m	REF DME THR 25.

GCTS AD 2.20 REGLAMENTO LOCAL DEL AERÓDROMO

20.1 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.

20.2 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.

20.3 PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE

20.3.1 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.

20.3.1.1 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.

Cuando se reciba el mensaje CLD, el piloto:

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

B. Si considera la autorización del mensaje CLD correcta, responderá vía enlace de datos con un mensaje CDA (Departure Clearance Echoback).

- Si el sistema ATC no recibe por parte del piloto un mensaje CDA dentro del tiempo de espera, o se recibe un CDA inconsistente con el mensaje CLD previo, la comunicación vía enlace de datos se terminará y se recibirá un mensaje "CDA REJECTED" en el FMS.
- Cuando se reciba un mensaje CDA correcto, el sistema ATC enviará a la aeronave un mensaje "CLEARANCE CONFIRMED" en el FMS y dará por finalizada la comunicación vía enlace de datos.

20.3.1.2 INTERCAMBIO DE DATOS CON NMOC – ADVANCED ATC TWR

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.

20.3.2 MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

20.3.2.1 Salidas

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

Tras el retroceso o salida autónoma, las aeronaves procederán a la cabecera en uso por la primera puerta de plataforma disponible, salvo que existan razones operativas o de seguridad en contra (cumplimiento de CTOT, mejora en la secuencia de despegues, solicitud de pista contraria, ocupación de la calle de rodaje interior por retrocesos o aeronaves, etc.).

1. Maniobras de retroceso y rodaje

   A. El retroceso es obligatorio en 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:

      - Existan razones operativas o de seguridad que aconsejen realizar el retroceso sin que quede aproado a la cabecera en uso o dejando libres las puertas D de plataforma.
      - 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 hacia el mismo sentido, 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.
- Las maniobras de entrada/salida simultánea desde los puestos adyacentes J1 y G2, G9 y G10, y G10 y H37 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 pudiendo modificarse en caso de que existan razones operativas o de seguridad en contra.

2. Maniobras de retroceso con motor (powerback)

3. 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.

3. Maniobra de push and hold

4. 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.

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

20.3.2.2 Llegadas

Las ACFT notificarán al ATC pista libre.

El acceso a plataforma o puesto de estacionamiento para todas las aeronaves de ala fija se realizará siempre mediante guiado de vehículo "SÍGAME", desde la puerta de plataforma correspondiente para los PRKG R19 a G48, y desde el eje del puesto de estacionamiento para los PRKG E49 a E70.

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.

Las maniobras de entrada/salida simultánea desde los puestos adyacentes J1 y G2; G9 y G10; y, G10 y H37 son incompatibles.

20.3.3 LIMITACIONES DE RODAJE

Entradas/salidas de la pista:

TWY	AERONAVE MÁXIMA PERMITIDA Y OTRAS RESTRICCIONES
B1	D.
B2	Entrada a pista: D y máxima longitud 50 m y máxima envergadura 51 m (salida de pista sin restricciones).
B3 (salida rápida RWY 25)	Giro de salida hacia el este: D (resto sin restricciones).
B5 (salida rápida RWY 07)	No utilizable por A-340-600 y B-777-300.
B6	D salvo B-767-400. Entrada a pista longitud máxima 58 m.

Entradas/salidas de la plataforma:

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

TWY	AERONAVE MÁXIMA PERMITIDA Y OTRAS RESTRICCIONES
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.

Las calles de rodaje de aviación general (TWY U1, U2 y U3) están limitadas a una envergadura máxima de 22 m.

20.4 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

20.5 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.

En caso necesario de encendido de APU por cuestiones técnicas, la autorización se deberá solicitar a CEOPS por medio de su agente de asistencia en tierra.

20.6 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.

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

20.7 OPERACIÓN DE HELICÓPTEROS

20.7.1 GENERALIDADES

20.7.1.1 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.

20.7.1.2 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.

20.7.2 PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

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

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

	PRKG	Modelo
Plataforma este	E49	AW-101
	R19	AW-101
	J22	AW-101
Plataforma Aviación General	AG2	SA-316
	AG5	SA-316

20.7.3 RESTRICCIONES OPERATIVAS

20.7.3.1 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.

20.7.3.2 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.

20.7.4 DESCRIPCIÓN DE LA OPERATIVA

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

20.7.4.2 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.

20.8 OPERACIÓN DE AERONAVES DE LETRA DE CLAVE F

El procedimiento descrito a continuación es válido para la operación esporádica de las siguientes aeronaves de letra de clave F: B748, A124 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.

PISTA EN USO	ARR / DEP	RUTA DE RODAJE	PRKG
07	ARR	Abandona por TWY B7, TWY T hasta punto de espera intermedio antes de D6, rodaje guiado hasta PRKG vía D2	S41
	DEP	Abandona guiado por D2 hasta 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	R19
	DEP	Abandona guiado por D6 hasta TWY T, TWY B0	
25	ARR	Abandona por TWY B2, TWY T hasta punto de espera D1, rodaje guiado hasta PRKG vía D2	S41
	DEP	Abandona por D2 hasta TWY T, TWY B7	
	ARR	Abandona por TWY B2, TWY T hasta punto de espera D1, rodaje guiado hasta D6 hasta PRKG	R19
	DEP	Abandona por D6 hasta TWY T, TWY B7	

A388

El puesto de estacionamiento asignado es el S41.

Los rodajes de las aeronaves 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 la salida de pista hasta el puesto de estacionamiento a la llegada.

PISTA EN USO	ARR	RUTA DE RODAJE	PRKG
07	ARR	Abandona por TWY B7, rodaje guiado desde TWY B6 a RWY 07, TWY B3 y vía D2 hasta PRKG	S41
	DEP	Abandona por D2 hasta TWY T, TWY B0	
25	ARR	Abandona por TWY B2, rodaje guiado hasta PRKG.	
	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	

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: 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.

20.9 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: tfs.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

20.10 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.

CATEGORÍA DE AERONAVE POR ESTELA TURBULENTA	RWY 07 DIST THR-RET/EXIT	RWY 25 DIST THR-RET/EXIT
CUATRIMOTOR CON FUSELAJE ANCHO	B4 1800 m	B3 2000 m
PESADA	B4 1800 m	B3 2000 m
MEDIA (REACTORES)	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.

GCTS AD 2.21 PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DEL RUIDO

21.1 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.

21.2 PRUEBA DE MOTORES EN TIERRA

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

21.3 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.

21.4 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.

GCTS AD 2.22 PROCEDIMIENTOS DE VUELO

22.1 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)).

22.2 PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)

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

22.3 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.

Información para pilotos:

Mínimos meteorológicos definidos para el procedimiento.

FASES	RVR (m)	VIS (*)
Fase I – AVISO	800 m > RVR ≥ 550 m	1000 m > VIS ≥ 800 m
Fase II - PARALIZACIÓN DE OPERACIONES	RVR < 550 m	VIS < 800 m
Fase III - REANUDACIÓN DE OPERACIONES	RVR ≥ 550 m y tendencia a mejora	VIS ≥ 800 m y tendencia a mejora
(*) Valores de VIS aplicables sólo en el caso de que no esté disponible valor de RVR.		

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 MÓVILES: 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.

22.4 OPERACIONES DE DESCENSO CONTINUO

Dependiendo de las condiciones del tránsito, y siempre que se prevea que no vaya a ser necesario interrumpir un descenso, las

aeronaves serán autorizadas a proceder por una llegada estándar (STAR) o mediante una autorización del tipo "directo" a un fijo intermedio de la STAR, al IAF, a un fijo de la aproximación intermedia o al IF, a la mínima altitud del IAF o del IF del procedimiento instrumental (IAC) de manera que la operación de descenso pueda ejecutarse de manera continua.

22.5 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).

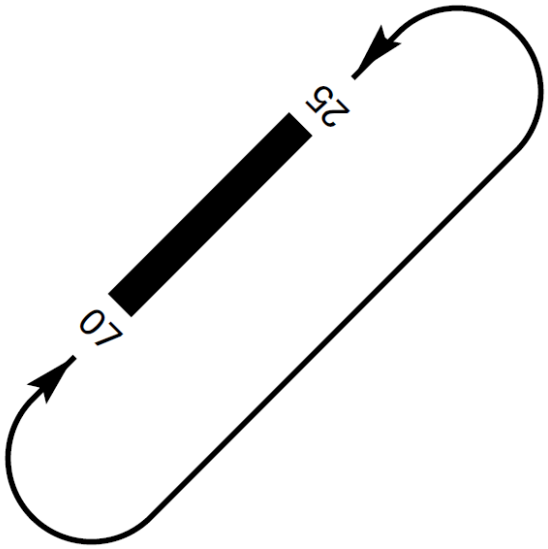
Teniendo en cuenta la circunstancia anteriormente expuesta, las aeronaves con capacidad de utilizar el sistema EGNOS podrían experimentar pérdidas de continuidad con mayor frecuencia de lo habitual en el tramo final de los procedimientos de aproximación RNP Z RWY 07 (LPV ONLY) y RNP Z RWY 25 (LPV ONLY).

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."

22.6 CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD



GCTS AD 2.23 INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

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.

23.1 SERVICIO DE CONTROL DE FAUNA

Horario: de orto a ocaso.

ZONA DE CONCENTRACIÓN DE AVES

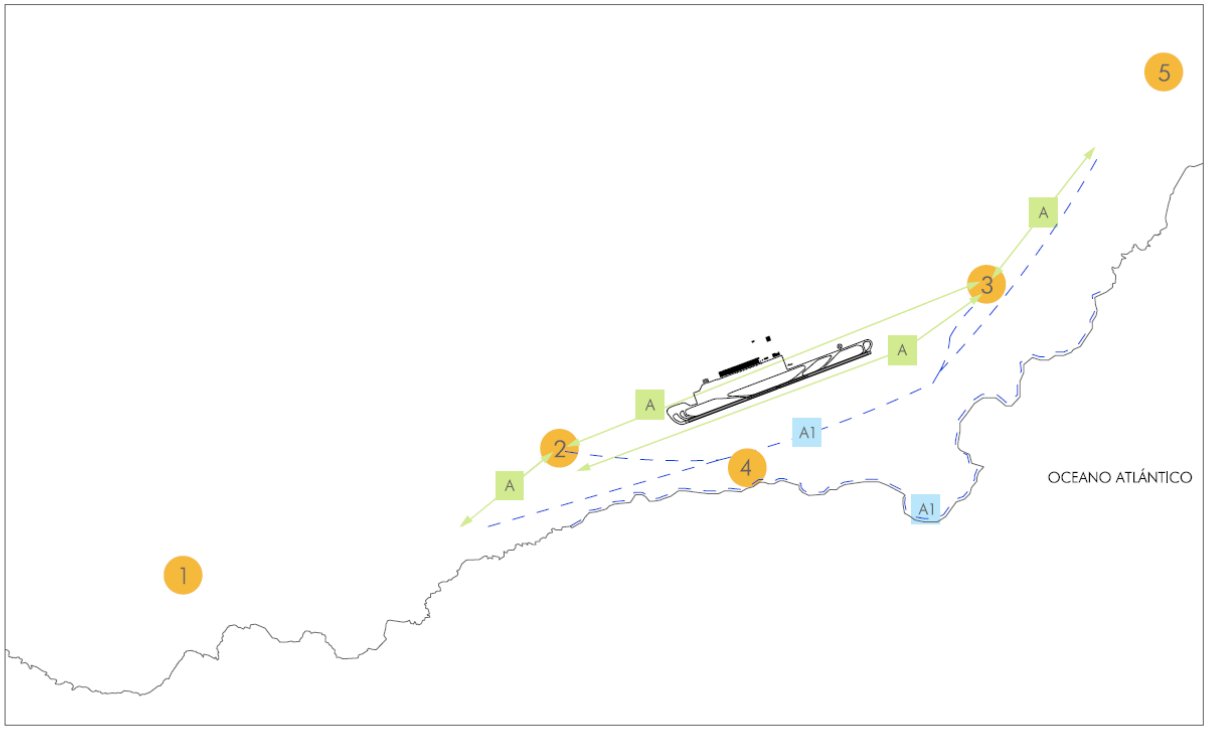
Se localizan las siguientes zonas de concentración y pasos de gaviota patiamarilla en las proximidades del recinto aeroportuario:

- 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.



23.2 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.

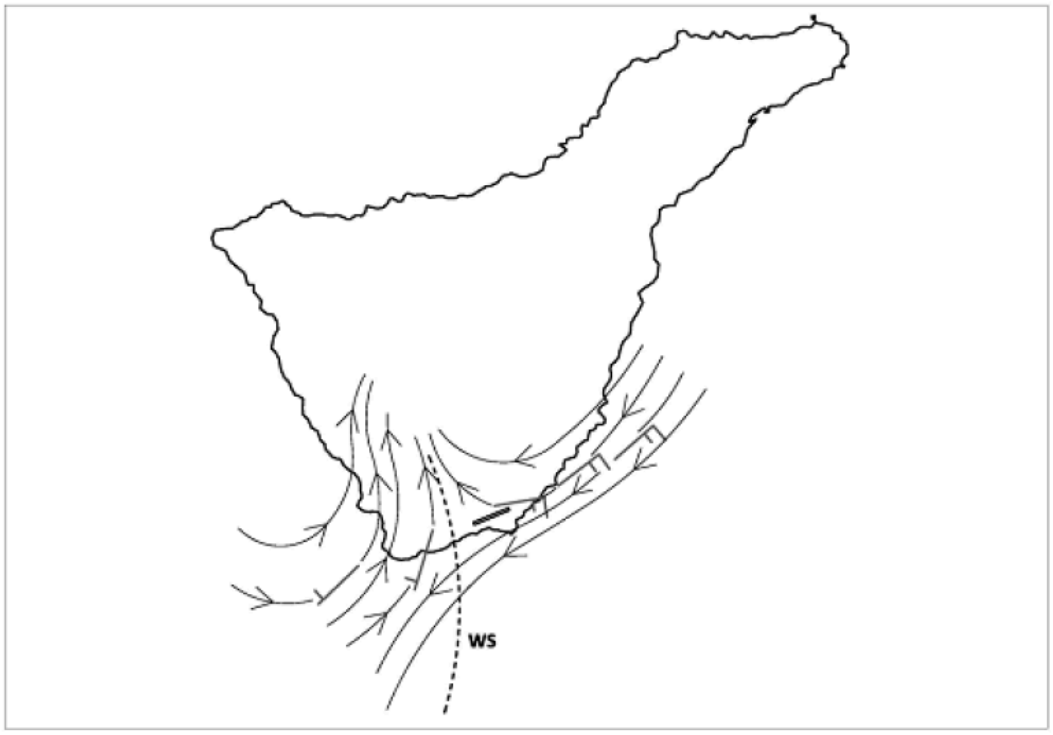
CIZALLADURA OROGRÁFICA EN RÉGIMEN DE ALISIO, AFECTANDO PRINCIPALMENTE A RWY 07

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 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.

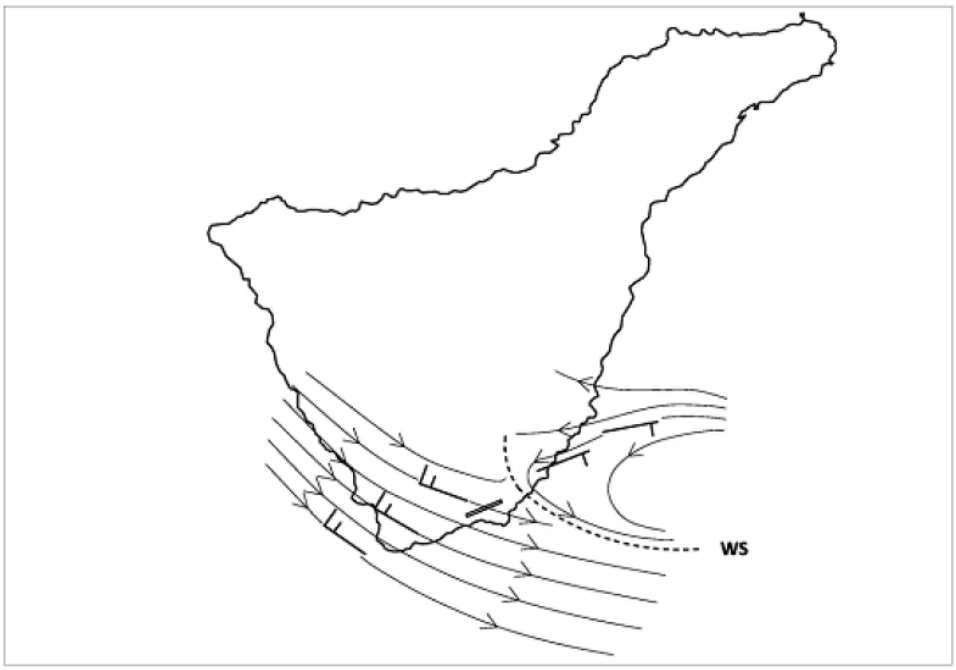
Con intensidades de viento de más de 25 kt suele ser más frecuente la aparición de turbulencia mecánica que de cizalladura en aproximación final.



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.



GCTS AD 2.24 CARTAS AERONÁUTICAS RELATIVAS A UN AERÓDROMO

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

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

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

A continuación se incluyen los procedimientos de aproximación instrumental afectados:

IAC 1 - RNP Z RWY 07 (LPV ONLY): LPV.

IAC 2 - RNP Y RWY 07: LNAV, LNAV/VNAV.

IAC 3 - ILS Z RWY 07: aproximación directa.

IAC 4 - ILS Y RWY 07: aproximación directa.

IAC 5 - LOC RWY 07: aproximación directa.

IAC 6 - VOR RWY 07: aproximación directa.

IAC 7 - RNP Z RWY 25 (LPV ONLY): LPV.

IAC 8 - RNP Y RWY 25: LNAV, LNAV/VNAV.

IAC 9 - ILS Z RWY 25: aproximación directa.

IAC 10 - ILS Y RWY 25: aproximación directa.

IAC 11 - LOC RWY 25: aproximación directa.

IAC 12 - VOR RWY 25: aproximación directa.