

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

GCXO - TENERIFE NORTE/Ciudad de La Laguna

2. DATOS GEOGRÁFICOS Y DE ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO

AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA

ARP: 282858N 0162030W. Ver AD 2-GCXO ADC.

Distancia y dirección desde la ciudad: 13 km W.

Elevación: 633 m / 2077 ft.

Ondulación geoid: 45.00 ± 0.10 m (1).

Temperatura de referencia: 26°C.

Temperatura baja media: 13°C.

Declinación magnética: 5° W (2020).

Cambio anual: 9.6'E

Administración AD: Aena S.M.E., S.A.

Dirección: Aeropuerto de Tenerife Norte/Ciudad de La Laguna,
Los Rodeos s/n.
38297 La Laguna; Tenerife.

TEL: +34-922 635 860/870

FAX: +34-922 631 328/635 859

AFTN: GCXO

E-mail: Tfn.Ops.Ceops@aena.es

Tránsito autorizado: IFR/VFR (2).

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: +34-922 635 860/870
SITA: TFNOPYA.

ARP: 282858N 0162030W. See AD 2-GCXO ADC.

Distance and direction from the city: 13 km W.

Elevation: 633 m / 2077 ft.

Geoid undulation: 45.00 ± 0.10 m (1).

Reference temperature: 26°C.

Low average temperature: 13°C.

Magnetic variation: 5° W (2020).

Annual change: 9.6'E

AD administration: Aena S.M.E., S.A.

Address: Aeropuerto de Tenerife Norte/Ciudad de La Laguna,
Los Rodeos s/n.
38297 La Laguna; Tenerife.

TEL: +34-922 635 860/870

FAX: +34-922 631 328/635 859

AFTN: GCXO

E-mail: Tfn.Ops.Ceops@aena.es

Approved traffic: IFR/VFR (2).

Remarks: (1) For all AD points.

(2) General Aviation IFR/VFR traffic (except hospital, military, search, and rescue, state aircraft and aircraft based on the airport itself) restricted except prior clearance 24 HR before to:

Oficina de Operaciones: TEL: +34-922 635 860/870
SITA: TFNOPYA.

3. HORARIO DE OPERACIÓN

OPERATIONAL HOURS

- ➔ **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)

Aduanas e Inmigración: HR AD.**Servicios médicos y de sanidad:** Ver GEN 1.4.**AIS/ARO:** HR AD.**Información MET:** HR AD.**ATS:** V: 0545-2220; I: 0645-2320.

En caso de activación PPR: V: 0545-2320, I: 0645-0020.

Abastecimiento de combustible: HR AD.**Asistencia en tierra:** HR AD.**Seguridad:** HR AD.**Deshielo:** No.

- ➔ **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.

Airport: Operational hours for arrivals: V: 0600-2200, I: 0700-2300; PS 1 HR PPR.
Operational hours for departures: V: 0545-2200, I: 0645-2300; PS 1 HR PPR. (1)

Customs and Immigration: HR AD.**Health and Sanitation:** See GEN 1.4.**AIS/ARO:** HR AD.**MET briefing:** HR AD.**ATS:** V: 0545-2220; I: 0645-2320.

In case PPR is activated: V: 0545-2320, I: 0645-0020.

Fuelling: HR AD.**Handling:** HR AD.**Security:** HR AD.**De-icing:** No.

- Remarks:** Airport hours of activity: V: 0545-2220, I: 0645-2320.
In case PPR is activated: V: 0545-2320, I: 0645-0020.
(1) During the time period V:0545 to 0600, I:0645 to 0700, only start-up and taxiing will be cleared, with no take-offs being permitted.

4. SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO

HANDLING SERVICES AND FACILITIES

Instalaciones para el manejo de carga: Sin limitaciones.**Tipos de combustible:** JET A-1; AVGAS 100LL.**Tipos de lubricante:** No.**Capacidad de reabastecimiento:** Sin limitaciones.**Instalaciones para el deshielo:** No.**Espacio disponible en hangar:** No.**Instalaciones para reparaciones:** No.

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:

- BROK-AIR-FBO

TEL.: +34-922 397 105

FAX: +34-922 397 132

Móvil: +34-616 810 849

E-mail: gcxo@brok-air.com / ops@brok-air.com

SITA: Información no disponible

- Brok-air Technics

Line Maintenance EASA Part 145 (ES.145.204)

TEL: +34-922 086 686

FAX:+34-922 397 132

Cargo facilities: No limitations.**Fuel types:** JET A-1; AVGAS 100LL.**Oil types:** No.**Refuelling capacity:** No limitations.**De-icing facilities:** No.**Hangar space:** No.**Repair facilities:** No.

Remarks: Contracting handling services is mandatory except for operations of either military aircraft accessing apron through Sector Aéreo or flying club, and in either case, only for their own operations and when the necessary means for the appropriate separation with from commercial aviation flows are earmarked.

Ramp agents:

- BROK-AIR-FBO

TEL.: +34-922 397 105

FAX: +34-922 397 132

Mobile phone: +34-616 810 849

E-mail: gcxo@brok-air.com / ops@brok-air.com

SITA: Information not available

- Brok-air Technics

Line Maintenance EASA Part 145 (ES.145.204)

TEL: +34-922 086 686

FAX:+34-922 397 132

Móvil: +34-630 006 307
 E-mail: moc@brok-air.com
 SITA: Información no disponible

- CTAIR NEWCO, S.L.
 TEL.: +34-822 104 066
 Móvil: +34-649 983 897, +34-644 463 820
 E-mail: gestión.a@ctairnewco.com

- GERARDO MELÉNDEZ, S.L.
 TEL.: +34-922 392 064
 Móvil: +34-638 783 925
 +34-696 987 046
 E-mail: tfnops@gmelendez.com
 SITA: HDQGMXH

- GROUNDFORCE
 TEL.: +34-922 635 935 / 36 Jefe de Turno
 FAX: +34-922 635 029
 Móvil: No
 E-mail: tfngfxh@groundforce.aero
 SITA: TFNGFXH

- IBERIA
 TEL.: +34-922 635 026 Jefe de Servicio
 +34-922 635 861 Operaciones
 Móvil: +34-608 431 619
 E-mail: tfncicops@iberia.es
 SITA: TFNKQIB

- SERVISAIR IBERICA
 TEL.: +34-922 759 237
 FAX: +34-922 759 238
 Móvil: +34-629 762 215
 +34-620 831 002
 E-mail: tenerife@es.servisair.com
 SITA: TFSAPXH

Mobile phone: +34-630 006 307
 E-mail: moc@brok-air.com
 SITA: Information not available

- CTAIR NEWCO, S.L.
 TEL.: +34-822 104 066
 Mobile phone: +34-649 983 897, +34-644 463 820
 E-mail: gestión.a@ctairnewco.com

- GERARDO MELÉNDEZ, S.L.
 TEL.: +34-922 392 064
 Mobile phone: +34-638 783 925
 +34-696 987 046
 E-mail: tfnops@gmelendez.com
 SITA: HDQGMXH

- GROUNDFORCE
 TEL.: +34-922 635 935 / 36 Shift Manager
 FAX: +34-922 635 029
 Mobile phone: No
 E-mail: tfngfxh@groundforce.aero
 SITA: TFNGFXH

- IBERIA
 TEL.: +34-922 635 026 Head of Service
 +34-922 635 861 Operations
 Mobile phone: +34-608 431 619
 E-mail: tfncicops@iberia.es
 SITA: TFNKQIB

- SERVISAIR IBERICA
 TEL.: +34-922 759 237
 FAX: +34-922 759 238
 Mobile phone: +34-629 762 215
 +34-620 831 002
 E-mail: tenerife@es.servisair.com
 SITA: TFSAPXH

5. INSTALACIONES PARA LOS PASAJEROS

PASSENGER FACILITIES

Hoteles: No.
Restaurante: Sí.
Transporte: Autobuses, taxis y coches de alquiler.
Instalaciones médicas: No.
Banco/Oficina Postal: Si/No.
Información turística: Sí.
Observaciones: Ninguna.

Hotels: No.
Restaurant: Yes.
Transportation: Buses, taxis and hire cars.
Medical facilities: No.
Bank/Post Office: Yes/No.
Tourist information: Yes.
Remarks: None.

6. SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

Categoría de incendios: 9.
Equipo de salvamento: De acuerdo a la categoría de incendios publicada.
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 I/II) 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.
 ➔ **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.

Fire category: 9.
Rescue equipment: In accordance with the fire category published.
Removal of disabled aircraft:
 Dragging bars and push-back of the AD handling agents.
 The airport has lifting and moving gear for ACFT available for the registered owner or operator of the ACFT affected:
 Pneumatic bags for soft surfaces.
 Towing (debogging) equipment up to 10 TM.
 Lifting beams and slings (CAT I/II) up to 15 TM.
 1 dolly for the movement of aircraft with disabled front and main landing gear, up to 10 TM and other 2 up to 30 TM.
 Cranes external to the AD with a maximum capacity of up to 400 TM.
Remarks: The response time of the rescue and fire fighting service is less than 3 minutes, with an operational objective of less than 2 minutes.

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

RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN

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

Types of clearing equipment: Not applicable.
Clearance priorities: Not applicable.
Use of material for movement area surface treatment: Not applicable.
Specially prepared winter runways: Not applicable.
Remarks: Runway surface condition assessment and reporting in accordance with the Global Reporting Format (GRF) methodology described in AD 1.2.2.
 Aerodrome in service during all seasons of the year.

8. DETALLES DEL ÁREA DE MOVIMIENTO

MOVEMENT AREA DETAILS

Plataforma: Aviación comercial: Superficie: Hormigón. EXC PRKG 1 a 4: asfalto percolado.
Resistencia: PCN 56/R/B/W/T, EXC PRKG 5, 5A, 5B, T1, T2 y K1: PCN 56/R/A/W/T
Aviación general 1: Superficie: Hormigón
Resistencia: PCN 12/F/A/W/T

Apron: Commercial aviation: Surface: Concrete. EXC PRKG 1 to 4: leaching asphalt.
Strength: PCN 56/R/B/W/T, EXC PRKG 5, 5A, 5B, T1, T2 and K1: PCN 56/R/A/W/T
General aviation 1: Surface: Concrete
Strength: PCN 12/F/A/W/T

Aviación general 2: Superficie: Asfalto
Resistencia: PCN 12/F/D/W/T

Calles de rodaje: Anchura: 22.5 m: R, 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 121/F/A/W/T
E-2: PCN 30/F/B/W/T
E-3: PCN 33/F/B/W/T
E-4: PCN 50/F/A/W/T
E-5: PCN 121/F/A/W/T
R: PCN 33/F/B/W/T

Posiciones de comprobación: Altimetro:
Plataforma: ELEV 628 m / 2060 ft EXC PRKG: 5, 5A y 5B: 624 m / 2047 ft.
VOR: No.
INS: Ver AD 2-GCXO PDC.

Observaciones: El uso de la TWY E-3 no está permitido para aeronaves con una envergadura superior a 30 m.
No se dispone de TWY de salida rápida.

General aviation 2: Surface: Asphalt
Strength: PCN 12/F/D/W/T

Calles de rodaje: Anchura: 22.5 m: R, E-3 and E-4
23 m: E-1, E-2 and E-5
20 m: W
15 m: Y.

Superficie: Asfalto
Resistencia: E-1: PCN 121/F/A/W/T
E-2: PCN 30/F/B/W/T
E-3: PCN 33/F/B/W/T
E-4: PCN 50/F/A/W/T
E-5: PCN 121/F/A/W/T
R: PCN 33/F/B/W/T

Check locations: Altimeter:
Apron: ELEV 628 m / 2060 ft EXC PRKG: 5, 5A and 5B: 624 m / 2047 ft.
VOR: No.
INS: See AD 2-GCXO PDC.

Remarks: The use of TWY E-3 is not allowed to aircraft with a wingspan larger than 30 m.
Rapid exit TWY not available.

9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUÍA DE RODAJE

TAXIING GUIDANCE SYSTEM AND MARKINGS

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, puestos de estacionamiento, luces de puntos de espera intermedios.

Señalización de RWY: Designadores, umbral, eje, faja lateral, zona de toma de contacto y punto de visada.

Señalización de TWY: Eje y faja lateral.

Observaciones: Ninguna.

Taxiing guidance system: Horizontal and vertical markings in all TWY and RWY intersections, runway-holding positions, intermediate holding position, informative and NO ENTRY boards, stand positions, intermediate holding position lighting.

RWY markings: Designators, threshold, centre line, side stripe, touchdown zone and aiming point.

TWY markings: Centre line and side stripe.

Remarks: None.

➔ **10. -OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO**

AERODROME OBSTACLES

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 apartado Datos Digitales.

Observaciones: Ver AD 2-GCXO AOC.

Obstacles which penetrate Approach, Take-Off Climb, Conical, Inner Horizontal, Transitional, Inner Transitional and Balked Landing Surfaces established in ICAO Annex 14; and the areas 2A and 3 established in ICAO Annex 15. Those penetrating these surfaces are identified in the CSV file as "Relevante_Relevant = Si/Yes".

See Item 10 and Digital Data section.

Remarks: See AD 2-GCXO AOC.

11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO

METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED

Oficina MET: Tenerife Norte EM Ae.

HR: HR AD. Fuera de este horario se emitirá METAR AUTO semihorario.

METAR: Semihorario.

TAF: 24 HR.

TREND: Sí.

Información: En persona y telefónica.

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

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

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

Dependencia ATS atendida: TWR, APP.

Información adicional: Las Palmas OMAe (GCGC); H24; TEL: +34-928 430 603.
Tenerife Norte EM Ae (bloque técnico aeropuerto):
V: 0600-1330, I: 0700-1430 (días laborables);
TEL: +34-922 260 352.

Observatorio meteorológico Tenerife Norte de THR 30: HR AD; TEL: +34-922 312 037.

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.

MET office: Tenerife Norte EM Ae.

HR: HR AD. Outside this schedule, a half-hourly METAR AUTO will be issued.

METAR: Half-hourly.

TAF: 24 HR.

TREND: Yes.

Briefing: In person and by telephone.

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

Charts: Significant forecasted and wind and temperature at altitude maps.

Supplementary equipment: Clouds and lightnings image and radar information display.

ATS unit served: TWR, APP.

Additional information: Las Palmas OMAe (GCGC); H24; TEL: +34-928 430 603.
Tenerife Norte EM Ae (airport technical block):
V: 0600-1330, I: 0700-1430 (working days);
TEL: +34-922 260 352.

Meteorological observatory Tenerife Norte at THR 30: HR AD; TEL: +34-922 312 037.

Remarks: Aerodrome climatological summary available. Aerodrome warnings available.
There are two meteorological stations sited near the AD area: One of them, sited at 2825N 01632W, launches observation balloons every Wednesday from 1115-1130. The other one, sited at 2819N 01623W, launches observation balloons daily from 1115-1130 and from 2315-2330. See ENR 5.3.

12. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA

RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

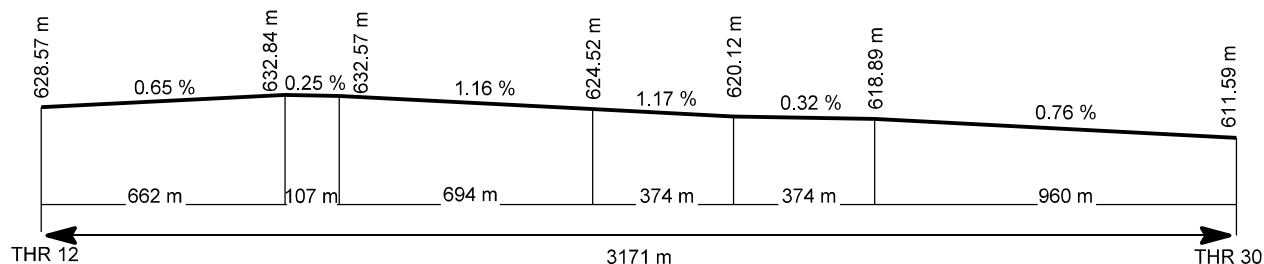
RWY	Orientación Direction	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m) Strip (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
12	110.57° GEO 115° MAG	3171 x 45	282915.92N 0162124.87W	THR: 628.6 m / 2062 ft TDZ: 633.0 m / 2077 ft	No	193 x 150	3291 x 150 (1)	No	133 x 150 (1)	RWY: ASPH PCN 53/F/C/W/T SWY: No
30	290.59° GEO 295° 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 (1)	Sí // Yes	90 x 90 (1)	RWY: ASPH PCN 53/F/C/W/T SWY: No

Observaciones: (1) Terreno vegetal.

Remarks: (1) Grass soil.

→ Perfil:

Profile:



NO A ESCALA // NOT TO SCALE

13. DISTANCIAS DECLARADAS

DECLARED DISTANCES

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
12	3171	3364	3171	3171
30	3171	3171	3171	3171
→ 12 INT E-2	2727	2920	2727	-
→ 30 INT E-4	2121	2121	2121	-

Observaciones: Ninguna.

Remarks: None.

14. ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA

APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

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

Runway: 12
Approach: Reduced precision CAT I, 420 m. LIH.
PAPI (MEHT): 3° (17.39 m / 57 ft). (1)
Threshold: Green, with wing bar.
Touchdown zone: No.
Runway centre line: 3171 m: 2271 m white+600 m white and red+300 m red. LIH.
 Distance between lights: 15 m.
Runway edge: 3171 m: 2571 m white + 600 m yellow. LIH.
 Distance between lights: 50 m.
Runway end: Red. LIH.
Stopway: No.
Remarks: (1) Right wing bar only. Not usable by code letter E aircraft.

Pista: 30
Aproximación: Precisión CAT II/III, 420 m. LIH.
PAPI (MEHT): 3° (16.12 m / 53 ft). (1)
Umbral: Verdes, con barras de ala.
Zona de toma de contacto: 900 m blancas.
Eje pista: 3171 m: 2271 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH.
 Distancia entre luces: 15 m.
Borde de pista: 3171 m: 2571 m blancas + 600 m amarillas. LIH.
 Distancia entre luces: 50 m.
Extremo de pista: Rojas. LIH.
Zona de parada: No.
Observaciones: (1) No utilizable por aeronaves de letra de clave E.

Runway: 30
Approach: Precision CAT II/III, 420 m. LIH.
PAPI (MEHT): 3° (16.12 m / 53 ft). (1)
Threshold: Green, with wing bar.
Touchdown zone: 900 m white.
Runway centre line: 3171 m: 2271 m white+600 m white and red+300 m red. LIH.
 Distance between lights: 15 m.
Runway edge: 3171 m: 2571 m white + 600 m yellow. LIH.
 Distance between lights: 50 m.
Runway end: Red. LIH.
Stopway: No.
Remarks: (1) Not usable by code letter E aircraft.

15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA

OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

ABN/IBN: No.
WDI: 1 cerca THR 12 LGTD, 1 cerca THR 30 LGTD.
Iluminación de TWY: Borde y eje.
Iluminación de plataforma: Borde.
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.

ABN/IBN: No.
WDI: 1 near THR 12 LGTD, 1 near THR 30 LGTD.
TWY lighting: Edge and centre line.
Apron lighting: Edge.
Secondary power supply: Continuity system (UPS) in all approach, RWY and TWY lighting systems that provide a maximum switch-over (light) time of 1 s. Emergency generators for the rest of lighting systems that provide a maximum switch-over (light) time of 15 s.

Observaciones: Ninguna.

Remarks: None.

16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS

HELICOPTER LANDING AREA

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 N1, N2, N3, N4 y N5.

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 N1, N2, N3, N4 y N5. Ver apartado 8.

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 N1, N2, N3, N4 y N5, ver apartado 8.

Orientación: No.

Distancias declaradas: FATO: RWY 12/30, ver apartado 13.

Iluminación: ver apartados 14 y 15.

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

Position:

- Geoid undulation: see item 2.
- FATO: RWY 12/30.
- Coordinates THR 12 and THR 30, see item 12.
- Ground taxiing: TLOF same as RWY 12/30.
- Air taxiing: TLOF same as each of the PRKG N1, N2, N3, N4 and N5.

Elevation:

- FATO: RWY 12/30. Elevation THR 12 and THR 30, see item 12.
- Ground taxiing: TLOF same as RWY 12/30, see item 12.
- Air Taxiing: TLOF same as each of the PRKG N1, N2, N3, N4 and N5. See item 8.

Dimensions, surface, maximum weight, marking:

- FATO: RWY 12/30, see item 12.
- Ground taxiing: TLOF same as RWY 12/30, see item 12.
- Air Taxiing: TLOF same as each of the PRKG N1, N2, N3, N4 and N5, see item 8.

Direction: No.

Declared distances: FATO: RWY 12/30, see item 13.

Lighting: see items 14 and 15.

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

17. ESPACIO AÉREO ATS

ATS AIRSPACE

Denominación y límites laterales Designation and lateral limits	Límites verticales Vertical limits	Clase de espacio aéreo Airspace class	Unidad responsable Idioma Unit Language	Altitud de transición Transition altitude
CTR TENERIFE NORTE Círculo de 6.5 NM de radio centrado en ARP, con expansiones rectangulares en la dirección del eje de la RWY 12 definidas por los puntos siguientes: // Circle of radius 6.5 NM centred on ARP, expanded by rectangular surfaces on RWY 12 centre line directions, defined by the followings points: 282814N 0161310W; 282458N 0160326W; 282115N 0160500W y/and 282436N 0161500W.	1000 ft AGL; 1650 ft AMSL SFC	(1) D	TENERIFE NORTE APP ES/EN	1850 m / 6000 ft
ATZ TENERIFE NORTE Círculo de 8 km de radio centrado en ARP. (2) // Circle radius 8 km centred on ARP. (2)	3000 ft HGT SFC	(3) D	TENERIFE NORTE TWR ES/EN	
Observaciones: (1) Lo que resulte mayor. (2) O la visibilidad horizontal, lo que resulte inferior. (3) O hasta la elevación del techo de nubes, lo que resulte más bajo		Remarks: (1) Whichever is higher. (2) Or the ground visibility, whichever is lower. (3) Or up to the clouds ceiling, whichever is lower.		

18. INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN ATS

ATS COMMUNICATION FACILITIES

Servicio Service	Distintivo llamada Call sign	FREQ	HR	Observaciones Remarks
APP	Tenerife Norte APP	124.800 MHz 128.850 MHz	HR ATS HR ATS	APP APP Secundaria // Secondary
TWR	Tenerife Norte TWR	118.700 MHz 120.000 MHz 121.700 MHz 121.850 MHz 121.500 MHz 243.000 MHz 257.800 MHz	HR ATS HR ATS HR ATS HR ATS HR ATS HR ATS HR ATS	Secundaria // Secondary GMC CLR 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 // Provision of ATIS information via data link.

19. RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIZAJE

RADIO NAVIGATION & LANDING FACILITIES

Instalación (VAR) Facility (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas Coordinates	ELEV DME	Observaciones Remarks
→ DVOR (5° W)	TFN	117.700 MHz	H24	283212.6N 0161607.6W		R-152 a FL100 Posibles oscilaciones de más de $\pm 2^\circ$ // Possible signal oscillations greater than $\pm 2^\circ$ BTN 41 NM & 46 NM
DME	TFN	CH 124X	H24	283212.9N 0161607.2W	1020 m	
DVOR (5° W)	LRO	116.200 MHz	H24	282905.7N 0162105.6W		U/S BTN R-010/R-025
DME	LRO	CH 109X	H24	282905.2N 0162105.8W	630 m	
L (5° W)	FP	420.000 kHz	H24	282930.8N 0162209.6W		
LOC 12 (5° W)	INOR	108.700 MHz	H24	282837.1N 0161928.0W		115° MAG / 225 m FM THR 30; COV 25 NM AVBL BTN $\pm 10^\circ$ a // at 5000 ft AMSL. COV 17 NM (15.4 NM DME) AVBL BTN -35° & +20° FM RCL a // at 4100 ft AMSL.
GP 12		330.500 MHz	H24	282909.3N 0162116.3W		3°; RDH 15.7 m; a // at 289 m FM THR 12 & 110 m FM RCL a la derecha en el sentido de APCH // on the right in the APCH direction.
ILS/DME 12	INOR	CH 24X	H24	282909.3N 0162116.3W	636 m	REF DME THR 12
LOC 30 (5° W)	ITF	110.300 MHz	H24	282921.6N 0162141.9W		295° MAG/494 m FM THR 12; COV 25 NM
ILS CAT I						
GP 30		335.000 MHz	H24	282839.8N 0161946.5W		3°; RDH 16.90 m; a // at 276 m FM THR 30 & 102 m FM RCL a la izquierda en el sentido de la APCH // on the left in the APCH direction.
ILS/DME 30	ITF	CH 40X	H24	282839.8N 0161946.5W	618 m	REF DME THR 30

20. REGLAMENTACIÓN LOCAL

LOCAL REGULATIONS

PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE

STANDARD TAXIING PROCEDURES

1. PUESTA EN MARCHA DE MOTORES/TURBINAS

1. START-UP OF ENGINES/TURBINES

1.1. Intercambio de datos con NMOC.

1.1 Exchange of data with NMOC

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

The airport of Tenerife Norte/Ciudad de La Laguna exchanges information for departure flights by applying the Advanced ATC TWR procedures.

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:

Message exchanges from the local ATC system to the ATM network use the A-CDM European standard for airports, with the following message types:

- A-DPI.
- C-DPI, cuando se requiere.

- A-DPI.
- C-DPI, when required.

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.

When start-up has been approved and the aircraft starts to exit the stand, the target take-off time (TTOT) is calculated and transmitted to NMOC via an A-DPI message. The use of the actual off-block time (AOBT) instead of the EOBT in the flight plan, along with the variable taxiing time, will increase the precision of the take-off time.

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.

If an aircraft has to stop taxiing and go back to the stand for technical reasons, the flight shall be cancelled in the ATM network by sending a C-DPI message.

Como consecuencia, el plan de vuelo será suspendido con la observación "Suspended by departure airport". El plan de vuelo podrá ser activado de nuevo por el operador a través de una actualización de la EOBT (mensaje DLA o de CHG).

As a result, the flight plan shall be suspended with the remark "Suspended by departure airport". The flight plan can be activated again by updating the EOBT with a DLA or CHG message.

2. MOVIMIENTO EN SUPERFICIE (SALIDAS)

2. SURFACE MOVEMENT (DEPARTURES)

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

A. Pilots shall request permission for push-back and taxiing from Tenerife Norte GMC on the corresponding frequency.

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

B. Tenerife Norte GMC is responsible for issuing authorisations and instructions for towed push-back, power-back and aircraft taxiing.

C. Las maniobras en los puestos de estacionamiento de salida autónoma se realizarán a la mínima potencia posible y de forma que, al realizar el viraje, no se sobrepase la potencia de ralentí.

C. Manoeuvres in the autonomous exit parking positions shall be carried out under minimum power and so that idling power is not exceeded when making the turn.

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 R.

D. The push-back and power exit manoeuvres from the parking positions of the commercial apron shall be carried out up to the centre line of TWY R.

E. La salida de los puestos de estacionamiento de la plataforma de Aviación General 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.

E. The exit from the parking positions of the General Aviation 1 apron shall be carried out via TWY Y to access TWY R after receiving the appropriate authorisation from ATC. Between sunrise and during the application of LVP, the exit shall be carried out under guidance of the "FOLLOW ME" vehicle. Aircraft shall request guidance from ATC when they report that they are ready to taxi.

F. La salida de los puestos de estacionamiento de la plataforma de Aviación General 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.

F. The exit from the parking positions of the General Aviation 2 apron shall be carried out by towing to the centre line of TWY W. Access to TWY R shall be carried out via TWY W after receiving appropriate authorisation from ATC.

➔ Durante 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.

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

3. MOVIMIENTO EN SUPERFICIE (LLEGADAS)

A. El uso de la TWY E-3 no está permitido 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.

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 perjuicio para la seguridad y operación normal de la aeronave.

E. Las entradas a los puestos de estacionamiento de aviación comercial se realizarán guiadas por el vehículo "SÍGAME" que esperará a las aeronaves en la intersección de la ABL con el puesto notificado por TWR.

F. La entrada en los puestos de estacionamiento de las plataformas de aviación general 1 y 2 se realizará con el guiado del vehículo "SÍGAME" desde la TWY R. Además, las aeronaves deberán entrar en la plataforma de aviación general 2 carreteadas.

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 permitido para aeronaves con una envergadura superior a 30 m. Queda restringido el uso de la TWY E-3 si se han autorizado retrocesos en la plataforma comercial. También dispone un letrero de NO ENTRY por lo que está prohibido el acceso a pista por esta TWY.

La TWY W está limitada a MAX SPAN 26 m desde la entrada hasta la entrada al PRKG N5 y a MAX SPAN 12 m en el resto de su longitud.

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 durante la puesta y salida del sol así como durante la aplicación de LVP, salvo los PRKG N4 y N5.

5. CARACTERÍSTICAS DE LOS PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

Ver AD 2-GCXO PDC 1.3

6. RESTRICCIONES A PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

A. En los PRKG: T1, T2, T3, T4, T5, T6, K1, 7, 8, 9, 10 y K2:

- Es obligatorio el uso de las instalaciones de 400 Hz.
- 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 y no estén disponibles las unidades móviles.
- En PRKG T1 y T5 no está permitido el repostaje de combustible por plano izquierdo si T2 y T6, respectivamente, están ocupados.
- En PRKG T2 y T6 no está permitido el repostaje de combustible por plano derecho si T1 y T5, 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 turbo reactores cuyo fuselaje tenga una longitud superior a 20.22 m (aeronave Falcon 900) en el puesto de estacionamiento AG1.

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

At sunset and sunrise, and during the implementation of LVPs, when only the use of PRKG N4 and N5 is permitted, exit shall be guided by a "FOLLOW ME" vehicle. Aircraft shall request guidance from ATC at the moment they report ready to taxi.

G. TWY E-2 and E-4 can be used for take-off from the intersection.

3.- SURFACE MOVEMENT (ARRIVALS)

A. The use of TWY E-3 is not allowed to aircraft with a wingspan larger than 30 m and its use is subject to prior authorisation from ATC. The use of TWY E-3 is restricted if push-backs have been authorised in the commercial apron.

B. Aircraft that land via RWY 30 shall leave it via TWY E-1 or E-2, unless ATC authorises the use of another exit.

C. Aircraft that land via RWY 12 shall leave it via TWY E-4 or E-5, unless ATC authorises the use of another exit.

D. To reduce the go-around, reduce the occupation time of the runway and therefore make the maximum use of the runway, pilots should exit the runway via the exit authorised by ATC as soon as possible without this involving any hazard to safety and normal aircraft operations.

E. Entries into the parking positions for commercial aviation shall be carried out under the guidance of the "FOLLOW ME" vehicle, which shall wait for the aircraft in the intersection of the ABL with the position notified by TWR.

F. Entry into the parking positions of general aviation 1 and 2 aprons shall be carried out under the guidance of the "FOLLOW ME" vehicle from TWY R. Furthermore, the aircraft should be dragged to enter the general aviation 2 apron.

4. LIMITATIONS ON TAXIING

B757-300, B767-300 and B767-400 aircraft need to perform the oversteering manoeuvre on their taxiing routes via TWY E-2.

The use of TWY E-3 is not allowed to aircraft with a wingspan larger than 30 m. The use of TWY E-3 is restricted if push-backs have been authorised in the commercial apron. There is also a NO ENTRY sign that prohibits access to the runway via this TWY.

TWY W is limited to a MAX SPAN 26 m from the entrance to entrance to PRKG N5 and to a MAX SPAN 12 m in the rest of its length.

TWY Y is limited to a MAX SPAN 26 m up to PRKG AG1 and to a MAX SPAN 17 m in the rest of its length.

Simultaneously operating two aircraft with category D or above code is not permitted on the manoeuvring area.

As a general rule, backtrack manoeuvres on the runway or 180° turns on the runway or on TWY R, Y and W are not permitted.

The use of the General Aviation apron 2 shall be restricted at sunset and sunrise, as well as when LVP are in force, with the exception of PRKG N4 and N5.

5. CHARACTERISTICS OF THE PARKING POSITIONS

See AD 2-GCXO PDC 1.3

6. RESTRICTIONS ON PARKING POSITIONS

A. In PRKG: T1, T2, T3, T4, T5, T6, K1, 7, 8, 9, 10 and K2:

- Use of the 400 Hz facilities is mandatory.
- Use of the Auxiliary Power Unit (APU) of the aircraft is prohibited in these positions within a period from 2 minutes after wheel chocks to 5 minutes before chocks-off.
- The aircraft APU can only be used when the fixed 400 Hz units are not operative and the mobile units are unavailable.
- Refuelling by left wing in PRKG T1 and T5 is not permitted if T2 and T6, respectively are occupied.
- Refuelling by right wing in PRKG T2 and T6 is not permitted if T1 and T5, respectively are occupied.

B. Start-up, entry and/or exit from the parking positions are not permitted while boarding/debarkation procedures on foot are taking place in the parking positions alongside.

C. The incompatibilities between parking positions are shown in AD 2-GCXO PDC.

D. The MAX ACFT restrictions on aircraft parking of the commercial apron are defined by the maximum wingspan permitted in the parking space, where longer aircraft may be parked as long as their wingspan is equal to or less than that of the indicated aircraft.

E. The parking of turbojet aircraft with a fuselage or more than 20.22 m (Falcon 900 aircraft) in parking position AG1 is prohibited.

7. RESTRICTIONS ON SIMULTANEOUS PUSH-BACKS

ATC shall apply restrictions to simultaneous push-backs according to the parking positions and the aircraft that push back as per local regulations.

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 través del FMS o del Panel de Control del Respondedor) desde el momento de la solicitud de retroceso remolcado o de rodaje, lo que ocurra antes. La tripulación deberá utilizar el formato definido por OACI para introducir la Identificación de la Aeronave (por ejemplo, BAW123, AFR6380, ...).

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

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

OPERACIONES DE HELICÓPTEROS

1. GENERALIDADES

- 1.1. 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.
- 1.2. Los helicópteros con carta de exenciones podrán solicitar a ATC operar en dos FATO virtuales (R1 y R2) definidas en la TWY R conforme al procedimiento local. Estas FATO solo podrán ser utilizadas en VMC.
- 1.3. 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.

2. PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

PRKG	MAX ACFT	OBSERVACIONES // REMARKS
N1	KA27	-
N2	S61	INCOMP. 13 & 14
N3	B412	INCOMP. 14 & 15
N4	EC35	-
N5	EC35	INCOMP. AG7

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

3. RESTRICCIONES OPERATIVAS

- 3.1. La TWY E-3 es calle de salida de pista por lo que no se permite su uso para acceder a la misma.
- 3.2. En IMC o LVC no podrán emplearse las FATO virtuales, R1 y R2. En su lugar se empleará la FATO definida en la RWY 12/30.

4. DESCRIPCIÓN DE LA OPERATIVA

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.

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.

OPERATION OF MODE S TRANSPONDER WHEN THE AIRCRAFT IS ON THE GROUND

To enable the cooperation necessary with the Advanced Surveillance System based on Mode S, aircraft operators who intend to utilize Tenerife Norte/Ciudad de La Laguna airport shall ensure that the transponder mode S is available for operation when the aircraft is on the ground.

Pilots must:

Select AUTO Mode and the assigned Mode A code.

Should AUTO Mode be unavailable, select ON (for example, XPDR) and the Mode A code assigned:

- From the pushback or taxiing request, whichever comes first.
- After landing, and uninterruptedly until the aircraft is completely parked on its stand.
- When the aircraft is completely parked, STBY shall be selected.

Provided that the aircraft is capable of reporting its Aircraft Identification (for instance, the indicator used during the flight), this must be entered (using the FMS or Transponder Control Panel) from the moment of the pushback or taxiing request, whichever comes first. The crew must use the format defined by the ICAO to enter the Aircraft Identification (for example, BAW123, AFR6380, ...).

To ensure that the behavior of the systems based on SSR frequencies (including TCAS equipment and SSR sets) is unaffected, the TCAS must not be selected before receipt of clearance to line up, and must then be deselected after vacating the RWY.

Taxiing aircraft without flight plan should select code 1000 in Mode A.

OPERATION OF HELICOPTERS

1. GENERAL

- 1.1. Helicopters operating without a letter of exemption shall be treated as fixed-wing aircraft. For landing/take-off they shall employ the FATO defined on RWY 12/30.
- 1.2. Helicopters with a letter of exemption can request ATC clearance to operate in two virtual FATO (R1 and R2) defined on TWY R, in accordance with local procedure. These FATO may only be used under VMC.
- 1.3. Helicopters shall use air taxiing or ground taxiing, depending on the helicopter type, using the taxiways enabled for fixed-wing aircraft.

2. STANDS

Access and exit for PRKG N4 and N5 shall be performed with the guidance of a "FOLLOW ME" vehicle. In addition, this stand may be used at night time or under LVC.

3. OPERATIONAL RESTRICTIONS

- 3.1. TWY E-3 is a runway exit taxiway so that it may not be used for access to the same.
- 3.2. Under IMC or LVC, the virtual FATO, R1 and R2, may not be used. Instead, the FATO defined on RWY 12/30 shall be used.

4. DESCRIPTION OF OPERATION

4.1. RWY 12 IN USE

- DEPARTURES: Helicopters shall perform air taxiing or ground taxiing (as applicable) and access the runway via the TWY (E1 or E2) indicated by ATC.
- ARRIVALS: Helicopters shall complete their final approach to the runway and vacate it via the TWY (E3, E4 or E5) indicated by ATC, up to the designated stand.

4.2. RWY 30 IN USE

- DEPARTURES: Helicopters shall perform air taxiing or ground taxiing (as applicable) and access the runway via the TWY (E4 or E5) indicated by ATC.
- ARRIVALS: Helicopters shall complete their final approach to the runway and vacate it via the TWY (E1, E2 or E3) indicated by ATC, up to the designated stand.

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.gab.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

OPERACIÓN DE AERONAVES DE CLAVE SUPERIOR**1. GENERALIDADES**

- 1.1. La clave de referencia del Aeropuerto de Tenerife Norte/Ciudad de La Laguna es 4-D.
- 1.2. 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.

2. RESTRICCIONES OPERATIVAS

- 2.1. 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.
- 2.2. Las indicaciones del PAPI no pueden ser utilizadas por las aeronaves de letra de clave E.
- 2.3. 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.
- 2.4. 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.

3. PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

- 3.1. El gestor aeroportuario podrá asignar los PRKG 5, 14, K1 o K2 para el estacionamiento de aeronaves de letra de clave E.

4. DESCRIPCIÓN DE LA OPERATIVA**4.1. LLEGADA**

- ATERRIZAJE POR RWY 12. Abandonará la pista por TWY E-5 y rodará vía TWY R hasta el puesto de estacionamiento asignado.
- ATERRIZAJE POR RWY 30. Abandonará la pista por TWY E-1 y rodará vía TWY R hasta el puesto de estacionamiento asignado.

4.2. SALIDA

- DESPEGUE POR RWY 12. Rodará desde el puesto de estacionamiento vía TWY R y entrará a la RWY 12 por TWY E-1.
- DESPEGUE POR RWY 30. Rodará desde el puesto de estacionamiento vía TWY R y entrará a la RWY 30 por TWY E-5.

PLAN DE EMERGENCIA DEL AEROPUERTO

En virtud del artículo 9.1.2 de la Orden FOM 2086/2011 y del ADR.OPS.B.005 b) del Reglamento EU 139/2014, así como de la reglamentación de Aena EXA 59 "Criterios de aplicación en relación con los Planes de Emergencia de los aeropuertos", en el Aeropuerto de Tenerife Norte/Ciudad de La Laguna no se permitirá la operación de aeronaves de una compañía aérea sin representante designado en el aeropuerto a efectos de coordinación de actuaciones derivadas de respuesta a una emergencia, pudiendo ser éste otra compañía aérea o un agente handling designado.

OPERATIONAL SAFETY REPORTS

The pilots/operators shall report to the airport as soon as possible of any accident, incident, occurrence or event which might have a potential operational safety impact and in which they have been involved or witnessed.

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

- Date and time.
- Place.
- Parties (data identifying the vehicles, ACFT... involved)
- Companies involved.
- Description of the facts.
- Any other information considered relevant (for instance: lighting conditions, weather, phase of operation such as take-off / landing / stopover, state of pavement...)

The contact email address of the airport for the reception of operational safety reports is:

tfn.gab.seguridadoperacional@aena.es

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

In the specific case of safety reporting related to the air traffic control services provider (manoeuvring area, flight phases and ATS airspace), these may be sent to the email address:

canariassafetymanagement@enaire.es

OPERATION OF HIGHER CODE LETTER AIRCRAFT**1. GENERAL**

- 1.1. The Tenerife Norte/Ciudad de La Laguna Airport reference code is 4-D.

- 1.2. Any code letter E aircraft intending to operate at the Tenerife Norte/Ciudad de La Laguna Airport must request, either directly, or through the Handling Agent, explicit clearance from the Operational Centre of the Airport (see AIP España AD 2-GCXO, item 2), indicating the type of aircraft, and the date and time of the desired operation. Clearance must be issued by the Airport management.

2. OPERATIONAL RESTRICTIONS

- 2.1. Code letter E aircraft shall taxi at low speed, with engines set to idling and four-engine aircraft, whenever possible, with the outer engines off.
- 2.2. The PAPI indications cannot be used by code letter E aircraft.
- 2.3. Code letter E aircraft must enter and vacate the runway via TWY E-1 and E-5, depending on the runway in use. TWY E-2, E-3 and E-4 cannot be used by this type of aircraft.
- 2.4. When the RVR is lower than 800 m (LVP in force), during the operation of a code letter E aircraft, only that aircraft will be permitted in the manoeuvring area.

3. STANDS

- 3.1. The airport operator may assign PRKG 5, 14, K1 or K2 for the parking of code letter E aircraft.

4. DESCRIPTION OF THE OPERATION**4.1. ARRIVAL**

- LANDING BY RWY 12. The aircraft shall vacate the runway via TWY E-5 and taxi via TWY R up to the assigned stand.
- LANDING BY RWY 30. The aircraft shall vacate the runway via TWY E-1 and taxi via TWY R up to the assigned stand.

4.2. DEPARTURE

- TAKE-OFF BY RWY 12. The aircraft shall taxi from the stand via TWY R and enter RWY 12 via TWY E-1.
- TAKE-OFF BY RWY 30. The aircraft shall taxi from the stand via TWY R and enter RWY 30 via TWY E-5.

AIRPORT EMERGENCY PLAN

By virtue of article 9.1.2 of the Order FOM 2086/2011 and ADR.OPS.B.005 b) of the EU Regulation 139/2014, as well as the Aena regulation EXA 59 "Criteria applicable to airport Emergency Plans", at Tenerife Norte/Ciudad de La Laguna Airport, the operation of aircraft by air carriers with no designated representative at the airport will not be permitted, for the purposes of coordinating the actions arising out of the response to an emergency. This representative may be another air carrier or a designated handling agent.

21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS**NOISE ABATEMENT PROCEDURES**

No.

No.

22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO**FLIGHT PROCEDURES****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:

- Supervisión de la trayectoria de vuelo de aeronaves en aproximación final;
- Supervisión de la trayectoria de vuelo de otras aeronaves en las cercanías del aeródromo;
- Establecimiento de separación, establecido en el R.C.A apartado 4.6.7.3, entre aeronaves sucesivas a la salida; y
- Suministro de asistencia para la navegación a 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.

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 al umbral en caso de DME ILS U/S.
- Para el resto de maniobras, las restricciones de velocidad aparecerán en su carta correspondiente.

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

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

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

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

PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)**1. GENERALIDADES**

- Las RWY 12/30 están autorizadas para la realización de despegues en condiciones de visibilidad reducida.
- 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 (VVVV) sea inferior a 800 m en caso de todos los transmisómetros fuera de servicio.
- 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"**.
- 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.
- 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.
- 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.

ATS SURVEILLANCE SYSTEMS

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

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

The provision of functions b) and d) in the ATZ below 2200 ft AMSL is not guaranteed.

Depending on the availability of ATS surveillance systems, the altitude from which the preceding functions (a), b), c) and d)) can be provided may be affected, or they may even be suspended; in this case, this will be notified to the aircraft by the available aeronautical information resources.

SPEED CONTROL

Speed Control is essential for safe and fluid operations, especially under conditions of dense traffic and during the final approach phase.

The spacing between aircraft seeks to maximise utilisation of the runway within the minimum separation parameters (including wake separation).

These speeds are mandatory to ensure the separation and application of standardised procedures in approaches to TENERIFE NORTE/Ciudad de La Laguna Airport.

Unless they receive other instructions from ATC, pilots shall comply with the following speed restrictions:

- For ILS and LOC manoeuvres
 - IAS 210 kt at 12.0 DME ILS.
 - IAS 185 kt at 9.0 DME ILS.
 - IAS 160 kt at 4.0 DME ILS;
 - Or the equivalent distance from the threshold in the case of DME ILS U/S.
- For the remaining manoeuvres, the speed restrictions are shown on the appropriate chart.

All the speed restrictions must be flown with the greatest precision possible.

Aircraft which cannot comply with the speed restrictions due to the weather, aircraft performance or other operational motives, must inform ATC immediately, indicating the speeds that they can use.

If a new ATC clearance (not related to speed) is issued, pilots are not exempted from complying with the speed assigned previously.

Noncompliance with the speed control instructions might mean that an aircraft has to be excluded from the envisaged approach sequence.

LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)**1. GENERAL**

- RWY 12/30 are approved for take-offs under low visibility conditions.
- In addition to the general procedures, Low Visibility Procedures (LVP) shall be applied when the RVR value of any transmissometer is lower than 800 m or the general visibility (VVVV) is lower than 800 m when all the transmissometers are out of service.
- The ATC unit shall notify pilots that the Low Visibility Procedures are in force. The ATIS shall broadcast the following message: **"LVP in force"**.
- Any incident reported or detected that might impinge upon the LVP, as well as the changes in operational minima, shall be communicated immediately to the aircraft and ATC units concerned.
- The RWY visual range values shall be obtained from the RVR sets located close to the touchdown zone, at the RWY mid-point, and near end of RWY, and shall be broadcast to the aircraft by ATIS.
- The ATC unit shall supply the RWY visual range values in the format:
 - RVR TDZ: transmissometer reading from the touchdown zone.

- 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 VVVV 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.

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.

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 guiados hasta el puesto de estacionamiento asignado en plataforma notificado por ATC. 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 y cierre de frecuencia.

4. SALIDAS

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 el indicativo de la aeronave y el 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.

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.

4.3. Rutas de rodaje.

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

5. FALLO DE COMUNICACIONES Y SITUACIONES ANÓMALAS EN EL ÁREA DE MANIOBRAS

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.

- RVR MID: transmissometer reading from the RWY mid-point.
- RVR END: transmissometer reading from end of RWY.

G. For RVR values lower than 600 m, or VVVV lower than 800 m when all the transmissometer are out of service, the criterion of "only one aircraft or vehicle stay in the manoeuvring area" shall be followed.

H. The Low Visibility Procedures shall be cancelled when the weather conditions are the following:

- a) The latest METAR TREND forecast, or forthcoming one is for RVR values 1500 m or greater at all transmissometers.
- b) The latest METAR TREND forecast is for meteorological Visibility 1500 m or above, or forthcoming one when all the transmissometers are out of service.

2. GROUND MOVEMENT

Pilots shall proceed to monitor the location of the aircraft at all times, especially at intersections, and ensure that taxiing takes place in complete safety conditions. The access to the perimeter road will be closed and the vehicle access to the maneuvering area will be restricted. In case of a vehicle has the exceptional needed to access to the maneuvering area it must be made with a "FOLLOW ME" vehicle guidance. The vehicle traffic in the apron will be reduced to a minimum.

3. ARRIVALS

A. Aircraft that have landed must vacate the RWY in use by the end, unless instructed otherwise by ATC.

B. Aircraft that have landed are obliged to report RWY vacated as indicated in the board and the yellow-green lights in the TWY.

C. The exit of arrival aircraft by TWY E-3 shall not be allowed except prior ATC clearance, in accordance with that is established in local procedures.

D. Aircraft after vacating the RWY, shall proceed to taxi up to the ABL where they will wait the "FOLLOW ME" vehicle and will keep on guided up to the assigned stand in the apron notified by ATC. Aircraft may request ATC for guidance by a "FOLLOW ME" vehicle from any point in the manoeuvring area.

E. The aircraft, arriving to the stand, shall notify the assigned stand and frequency out.

4. DEPARTURES

4.1. Start-up of engines/jets.

A. Pilots shall request clearance to start up their engines/jets on the corresponding frequency. When this clearance is requested, the aircraft must be completely ready to start-up.

B. When requesting start-up, pilots shall notify the Aircraft Identification and the stand occupied to ATC.

C. Permission shall be issued as soon as it is requested, unless delays of more than 15 minutes are envisaged, in which case ATC shall indicate the time at which start-up may take place.

4.2. Pushback manoeuvre.

A. Aircraft must be totally ready for (towed or self-propelled) pushback and start taxiing following receipt of the corresponding clearance. The pilot must inform ATC should this not be the case.

B. No simultaneous aircraft pushbacks will be cleared.

C. Pushback in the apron shall not be allowed if an arriving ACFT has been cleared to vacate by the exit TWY E-3.

D. Exit by exit TWY E-3 will not be allowed if pushback in the apron has been allowed.

4.3. Taxiing routes.

A. The RWY may only be accessed by TWY E-1 or E-5, as shall be instructed by ATC.

5. COMMUNICATIONS FAILURE AND ABNORMAL SITUATIONS IN THE MANOEUVRINGS AREA

5.1. COMMUNICATIONS FAILURE

In the event that an aircraft or vehicle operating in the manoeuvring area should experience a communications failure, it shall proceed as follows:

A. A departing aircraft, taking extreme care, shall continue taxiing to the clearance limit, hold position, and await a "FOLLOW ME" vehicle to guide it to the appropriate stand.

B. An arriving aircraft, once the RWY vacated, shall hold its position upon entering the taxiway, and await a "FOLLOW ME" vehicle to guide it to the appropriate stand.

The "FOLLOW ME" vehicle shall confirm ATC that the aircraft is established in the TWY and the RWY is vacated.

If the aircraft already has ATC taxiing clearance, it will continue by the designated route until stopping at the limit of the ATC clearance, exercising extreme caution, where it hold position and wait for the arrival of an attendance vehicle.

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.

5.2. ABNORMAL SITUATIONS IN THE MANOEUVRINGS AREA

A. Uncertainty about the position in the manoeuvring area.

Except as provided in the paragraph below, if a pilot has doubts as to the position of the aircraft in relation with the manoeuvring area, he/she shall immediately stop the aircraft and notify ATC of this circumstance (including the last known position).

In situations where the pilot has doubts as to the position of the aircraft in the manoeuvring area, but recognises that the aircraft is on a RWY, the pilot shall immediately notify ATC (including the last known position), vacating the RWY as soon as possible, if he/she is able to locate a suitable nearby TWY, unless stated otherwise by ATC; and will then stop the aircraft.

In situations where ATC notice that an aircraft or a vehicle has lost the its position in the manoeuvring area, or has doubts as to the position, the appropriate measures will be taken to safeguard the operations and help the aircraft or vehicle to determine its position.

B. Loss of visual contact between mobile vehicles.

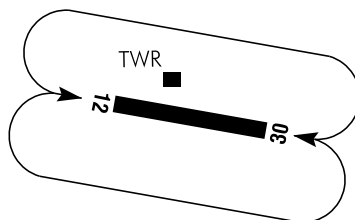
In the event of loss of visual contact with another aircraft or with a vehicle with which it maintains a separation, ATC will be informed immediately and the aircraft will stop. ATC will take the measures it deems appropriate.

C. Aircraft breakdown.

Will notify ATC of the situation and await the arrival of assistance. If you are on a RWY, if possible and unless indicated otherwise by ATC, the aircraft shall vacate it.

CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD

AD TRAFFIC CIRCUIT



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).

Special features of the tailwind segment of the North Circuit:

- Maintain minimum 1000 ft AGL.
- Limited visibility from TWR.

Special features of the tailwind segment of the South Circuit:

- Avoid overflying the Tenerife Norte/Los Rodeos Air Base (GCXM).

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 es del comandante de la aeronave, siendo el responsable de evitar las colisiones con obstáculos y otras aeronaves.

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

A. 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.

B. 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.

VFR NIGHT FLIGHTS

VFR night flights are permitted at Tenerife Norte/Ciudad de La Laguna airport are permitted in accordance with the regulations on cloud ceiling and visibility.

The captain of the aircraft shall be responsible for the VFR operation and shall be responsible for avoiding collisions with obstacles and other aircraft.

As a result of the features of the general aviation apron, the following actions are established for carrying out VFR night flights.

A. DEPARTURES

Any aircraft that habitually park on the general aviation apron or that are parked there and that need to carry out a VFR night operation should be located on the commercial apron before night time conditions at the airport.

B. ARRIVALS

Aircraft that carry out nocturnal VFR operations for arrival at Tenerife Norte/Ciudad de La Laguna airport should park on the Commercial Apron with guidance from the "FOLLOW ME" vehicle in the assigned stand.

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).

TAKE-OFFS ON A RUNWAY OPPOSITE THE RUNWAY IN USE

In conditions of calm air conditions and with prior authorisation from ATC, an aircraft can request take-off from a runway opposite the runway in use.

The non-compliance of the visible distance on the line due to the topography of its profile means that the following conditions should be respected.

A. With RWY 30 in use

If an aircraft requests clearance to operate via RWY 12 (opposite runway) it should do so from the intersection of RWY 12 with TWY E2. If the aircraft declares that the TORA is not sufficient for operations, it shall be notified that to use RWY 12 while RWY 30 is in service, it should wait until no other aircraft is in the manoeuvring area. If this condition is not accepted, it shall be instructed to operate on RWY 30 (in use).

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.

B. With RWY 12 in use

If an aircraft requests clearance for take-off from RWY 30 (opposite runway), the other aircraft should use RWY 12 from the intersection with TWY E2. If an aircraft declares that the TORA is not sufficient for operations, the aircraft requesting clearance to use RWY 30 (opposite runway) shall be notified that it cannot use this runway until no other aircraft is in the manoeuvring area. If this condition is not accepted, it shall be instructed to operate on RWY 30 (in use).

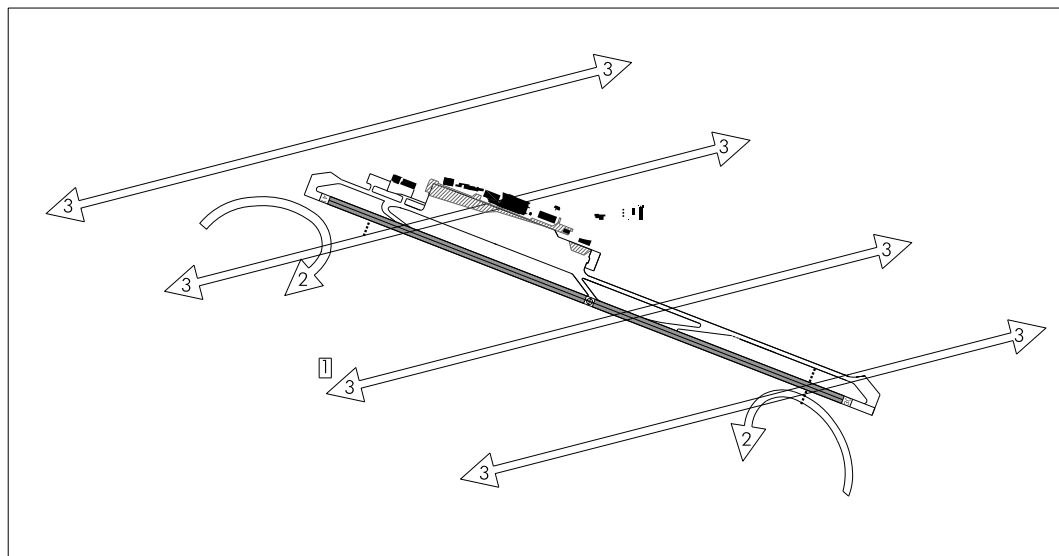
C. ATC also has a backup procedure for communications with crews involved that is based on the situational awareness of pilots in situations of calm winds and the use of authorisations for opposite runways.

23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

ADDITIONAL INFORMATION

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

Caution due to bird concentration on RWY 12/30.



ZONAS DE MOVIMIENTOS DE AVES

Zona 1: Fábrica de harinas, colonias de palomas salvajes que cruzan THR 12.
Zona 2: Vencejos, durante los meses de primavera y verano, sobre todo con días de calor y poco viento.
Zona 3: Zona de paso de palomas. Empiezan desde enero hasta abril, con mucha frecuencia. El resto del año también se observan, con menor frecuencia de paso.
Durante el año también se puede observar algún tipo de ave, sin que haya meses concretos en los que se pueda prever su presencia, como pueden ser: avefrías, garza real, garza bueyera, ratonero, lechuza campestre, aguiluchos, etc.

BIRDS MOVEMENTS AREAS

Zone 1: Flour mill, wild pigeons colonies crossing THR 12.
Zone 2: Swifts, during the spring and summer months, especially with heat and little wind.
Zone 3: Passing area for pigeons. It starts in January until April, very frequently. The rest of the year, they are also observed, less frequently.

Other kinds of birds can also be observed throughout the year, with no particular months in which to anticipate their presence, such as: lapwing, heron, cattle egret, buzzard, short-eared owl, harriers, etc.

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.

WIND PHENOMENA

Orographic conditions on Tenerife island and the airport location contribute to the appearance of windshear and turbulence phenomena under certain circumstances.

- With northerly winds (between 320° and 360°) with an intensity of more than 12 kt, there is the possibility of strong turbulence and windshear on the approach (short final position) and THR 30.
- With winds with directions between 150° and 210° and an intensity of more than 20 kt, there is the possibility of turbulence on the approach to RWY 12.
- With westerly and south-westerly winds above 10000 ft, turbulence areas originating from the Mount Teide are very likely to exist. This kind of turbulence usually appears in a sudden, violent and short way.

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.

VISIBILITY

The geographic location of Tenerife Norte/Ciudad de La Laguna airport causes a concentration of wet air masses which reach condensation at the airport elevation.
Due to this, cloud masses form over the RWY reducing the visibility. It is not unusual for a sector of the RWY to be completely clear while visibility is almost nil on the rest of the RWY.
This kind of cloud masses passing over the airport is more frequent in the months between April and October.

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 subsistema hasta que la aeronave se aleja 60 m respecto al eje de RWY.

DISTANCIA VISIBLE EN RWY

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

PENDIENTE EN PLATAFORMA

La pendiente transversal en plataforma en los PRKG 5, 5A, 5B y T1 excede del 1%.

DISTANCIA ENTRE EJES

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

LOCALIZER ILS RWY 12

Those aircraft vacating RWY via the end of RWY 12 (TWY E-5) invade the localizer critical area, causing the loss of the signal of this subsystem until the aircraft moves 60 m away from the RWY centre line.

VISIBLE DISTANCE IN RWY

Because of the RWY longitudinal profile, starting the take-off from the threshold of RWY 12, it is possible to lose the visual references in relation to the RWY end.

SLOPE IN APRON

The transverse slope in the apron exceeds 1% at PRKG 5, 5A, 5B and T1.

DISTANCE BETWEEN CENTRE LINES

The distance between the RWY centre line and the center line of the TWY parallel to the RWY is 120 m.