

**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.

**Observaciones:** (1) Con iluminación LED.

**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.

**Remarks:** (1) LED lighting.

**16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS**

**HELICOPTER LANDING AREA**

**Situación:**

- Ondulación del geode: ver apartado 2.

- FATO: RWY 12/30.

Coordenadas THR 12 y THR 30, ver apartado 12.

- Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 12/30.

→ - Rodaje aéreo: TLOF coincide con cada uno de los PRKG 2, 4, 5, 7, 8, 10, 37, 38, N4 y N5.

**Elevación:**

- FATO: RWY 12/30. Elevación THR 12 y THR 30, ver apartado 12.

- Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 12/30, ver apartado 12.

→ - Rodaje aéreo: TLOF coincide con cada uno de los PRKG 2, 4, 5, 7, 8, 10, 37, 38, N4 y N5. Ver apartado 8.

**Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización:**

- FATO: RWY 12/30, ver apartado 12.

- Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 12/30, ver apartado 12.

→ - Rodaje aéreo: TLOF coincide con cada uno de los PRKG 2, 4, 5, 7, 8, 10, 37, 38, N4 y N5, ver apartado 8.

**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 2, 4, 5, 7, 8, 10, 37, 38, 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 2, 4, 5, 7, 8, 10, 37, 38, 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 2, 4, 5, 7, 8, 10, 37, 38, 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<br>Designation and lateral limits   | Límites verticales<br>Vertical limits | Clase de espacio aéreo<br>Airspace class | Unidad responsable<br>Idioma<br>Unit<br>Language | Altitud de transición<br>Transition altitude |
|--|---------------------------------------|--|--|--|
| CTR TENERIFE NORTE<br>282828N 0162751W, arco de 6.5 NM de radio centrado en el ARP, 282410N 0161530W, 282600N 0161832W, 282811N 0162506W, 282828N 0162751W. //<br>282828N 0162751W, arc or radius 6.5 NM centred on ARP, 282410N 0161530W, 282600N 0161832W, 282811N 0162506W, 282828N 0162751W.     | <u>4500 ft AMSL</u><br>SFC            | D  | TENERIFE NORTE APP<br>ES/EN                      | 1850 m/6000 ft                               |
| ATZ TENERIFE NORTE<br>282812N 0162519W, arco de 8 km de radio centrado en el ARP, 282527N 0161737W, 282600N 0161832W, 282811N 0162506W, 282812N 0162519W. (1) //<br>282812N 0162519W, arc of radius 8 km centred on ARP, 282527N 0161737W, 282600N 0161832W, 282811N 0162506W, 282812N 0162519W. (1) | <u>3000 ft AGL</u> (2)<br>SFC         | D  | TENERIFE NORTE TWR<br>ES/EN                      |  |

**Observaciones:** (1) O la visibilidad horizontal, lo que resulte inferior.

(2) O hasta la elevación del techo de nubes, lo que resulte más bajo

**Remarks:** (1) Or the ground visibility, whichever is lower.

(2) Or up to the clouds ceiling, whichever is lower.

**18. INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN ATS**

**ATS COMMUNICATION FACILITIES**

| Servicio<br>Service | Distintivo llamada<br>Call sign | FREQ  | HR   | Observaciones<br>Remarks  |
|---------------------|---------------------------------|---|--|---|
| APP                 | Tenerife Norte APP              | 124.800 MHz<br>128.850 MHz  | HR ATS<br>HR ATS   | APP<br>APP Secundaria // Secondary  |
| TWR                 | Tenerife Norte TWR              | 118.700 MHz<br>120.000 MHz<br>121.700 MHz<br>121.850 MHz<br>121.500 MHz<br>243.000 MHz<br>257.800 MHz | HR ATS<br>HR ATS<br>HR ATS<br>HR ATS<br>HR ATS<br>HR ATS<br>HR ATS | Secundaria // Secondary<br>GMC<br>CLR<br>EMERG<br>EMERG<br>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)<br>Facility (VAR)                | ID   | FREQ        | HR  | Coordenadas<br>Coordinates            | ELEV<br>DME | Observaciones<br>Remarks  |
| DVOR (5° W)  | TFN  | 117.700 MHz | H24 | 283212.6N 0161607.6W                  |             | R-152 a FL100 Posibles oscilaciones de más de ±2° // Possible signal oscillations greater than ±2° 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                  | 641 m       | A // at 40 NM AVBL BTN:<br>- R-275/R-005 a // at 6000 ft AMSL;<br>- R-005/R-025 U/S;<br>- R-025/R-110 a // at FL100;<br>- R-110/R-185 FL130;<br>- R-185/R-275 U/S.  |
| → DME  | LRO  | CH 109X     | H24 | 282905.2N 0162105.8W                  | 640 m       | A // at 18 NM Posibles pérdidas de señal // possible signal losses<br>BTN R-040 & R-080 BLW FL70.<br>A // at 40 NM AVBL BTN:<br>- R-270/R-005 a // at 6000 ft AMSL;<br>- R-005/R-045 U/S;<br>- R-045/R-080 a // at FL130;<br>- R-080/R-125 a // at 6000ft AMSL;<br>- R-125/R-140 a // at FL130;<br>- R-140/R-245 U/S;<br>- R-245/R-270 a // at FL120. |
| LOC 12 (5° W)<br>ILS CAT I                         | INOR | 108.700 MHz | H24 | 282837.1N 0161928.0W                  |             | 115° MAG / 225 m FM THR 30;<br>COV 25 NM AVBL BTN ±10° a // at 5000 ft AMSL.<br>COV 17 NM (15.4 NM DME)<br>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)<br>ILS CAT I                         | ITF  | 110.300 MHz | H24 | 282921.6N 0162141.9W                  |             | 295° MAG/494 m FM THR 12;<br>COV 25 NM  |
| 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<br>COV 17 NM (15,4 NM DME);<br>AVBL BTN -32° & +35° FM RCL a // at 4100 ft AMSL.   |

| 20. REGLAMENTACIÓN LOCAL   | LOCAL REGULATIONS   |
|--|---|
| <b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE</b>  | <b>STANDARD TAXIING PROCEDURES</b>  |
| 1. PUESTA EN MARCHA DE MOTORES/TURBINAS  | 1. START-UP OF ENGINES/TURBINES   |
| A. Los pilotos solicitarán permiso para puesta en marcha y rodaje a CLR en la frecuencia correspondiente o mediante DCL. Cuando se solicite dicho permiso, la ACFT debe estar completamente lista para puesta en marcha, teniendo en cuenta que la ACFT debe abandonar el puesto de estacionamiento 10 minutos antes del CTOT. | A. Pilots shall request start-up and taxiing clearance to CLR on the corresponding frequency or via DCL. When this clearance is requested, the ACFT must be fully ready to start up, taking into account that the ACFT must leave the parking stand 10 minutes before the 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.  | B. Clearance will be granted 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. ATC clearance will be granted at that time.   |
| 1.1 Solicitud de autorización ATC y puesta en marcha vía enlace de datos   | 1.1. Request for ATC clearance and start-up via datalink  |
| En el aeropuerto de Tenerife Norte/Ciudad de La Laguna se aplican procedimientos de salida vía DCL para los servicios de autorización ATC y puesta en marcha. Para más información sobre el servicio DCL, ver AIP ENR 1.5, apartado 3. VUELOS QUE SALEN, Autorización ATC y puesta en marcha vía enlace de datos.              | DCL procedures are in place at Tenerife Norte/Ciudad de La Laguna Airport for ATC clearance and start-up services. For more information on the DCL service, see AIP ENR 1.5, Section 3. DEPARTING FLIGHTS, ATC clearance and start-up via datalink.                             |
| En caso de discrepancia, la voz siempre prevalecerá sobre el enlace de datos.  | In the event of discrepancies, voice communication shall prevail over the datalink.   |
| El piloto podrá solicitar la autorización ATC por DCL con una antelación máxima de 30 minutos respecto de la EOBT.   | The pilot may request ATC clearance via DCL up to 30 minutes prior to the EOBT.   |
| • El piloto solicitará la autorización ATC y puesta en marcha conjuntamente vía RCD. El mensaje RCD deberá contener los siguientes datos:  | • The pilot shall request ATC clearance and start-up jointly via RCD. The RCD message must contain the following information:   |
| 1. Indicativo de la aeronave conforme al plan de vuelo presentado (FPL).   | 1. Aircraft call sign according to flight plan filed (FPL).   |
| 2. Aeródromo de origen.  | 2. Aerodrome of origin.   |
| 3. Posición de estacionamiento.  | 3. Parking position.  |
| 4. Aeródromo de destino.   | 4. Destination aerodrome.   |
| 5. Letra correspondiente a la información ATIS recibida.   | 5. Letter corresponding to ATIS information received.   |
| 6. Designador OACI del tipo de aeronave.   | 6. ICAO designator of aircraft type.  |
| El texto libre enviado en el RCD por el piloto no será considerado por el ATC. Los requerimientos especiales se harán siempre vía voz.   | Free text included in the RCD by the pilot shall not be considered by the ATC. Special requirements must always be communicated by voice.   |

- El piloto recibirá un mensaje de aceptación "RCD RECEIVED" o de cancelación "RCD REJECTED".
- En caso de aceptación, ATC emitirá un mensaje CLD con los siguientes campos:
  1. Indicativo de la aeronave.
  2. Aeródromo de destino.
  3. Pista asignada para la salida.
  4. Procedimiento de salida (SID). Nota: La altitud inicial será la correspondiente a la SID publicada.
  5. Código SSR modo A (SQUAWK).
  6. ADT (Approved Departure Time).  
Nota: ADT=CTOT del vuelo, de tenerlo.
  7. Siguiente frecuencia.
  8. Letra de la información ATIS vigente.
  9. Información adicional, que incluirá la autorización de puesta en marcha o las instrucciones para solicitarla en caso de no cumplirse los parámetros de aprobación de puesta en marcha acorde a EOBT
- Cuando se envíe un mensaje RCD en el rango válido de EOBT, se recibirá autorización ATC y puesta en marcha. Si no se encontrase 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.

#### 1.2 INTERCAMBIO DE DATOS CON NMOC - ADVANCED ATC TWR

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

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

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

Una vez aprobada la puesta en marcha, cuando la aeronave comience la salida del puesto de estacionamiento, la hora objetivo de despegue (TTOT) es calculada y transmitida a NMOC a través de un mensaje A-DPI. El uso de la hora real de fuera de calzos (AOBT) en lugar de la EOBT del plan de vuelo junto con el tiempo de rodaje variable, aumentará la precisión de la hora de despegue.

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

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

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

#### 2. MOVIMIENTO EN SUPERFICIE (SALIDAS)

- A. Los pilotos solicitarán permiso para retroceso y rodaje a Tenerife Norte GMC en la frecuencia correspondiente.
- B. Tenerife Norte GMC es responsable de expedir autorizaciones e instrucciones para el retroceso remolcado, retroceso por potencia y rodaje de aeronaves.
- C. Las maniobras en los puestos de estacionamiento de salida autónoma a TWY R (PRKG 28, 30, 32 y 34), a TWY F (PRKG 17 y 19), a TWY Z (PRKG 35, 36, 37 y 38) y a TWY Y (PRKG AG1, AG2 y AG3) se realizarán a la mínima potencia posible y de forma que, al realizar el viraje, no se sobrepase la potencia de ralentí.
- D. Las maniobras de retroceso y salida por potencia desde los puestos de estacionamiento de la plataforma comercial se realizarán hasta el eje de la TWY correspondiente. Se consideran como puntos de transferencia todas aquellas intersecciones entre los límites de la plataforma (definida por la ABL) con los accesos a puesto de estacionamiento directos desde TWY R, es decir, cuando la aeronave sobrepase la ABL se considerará como transferida de la plataforma a la rodadura. El personal y/o vehículos que asisten a la aeronave durante la maniobra de retroceso no tienen contacto con TWR, por lo que comparten con la aeronave la autorización ATC para entrar en la TWY R, permaneciendo bajo responsabilidad del piloto al mando de la aeronave, quien debe asegurarse de que abandonan el área de maniobra inmediatamente una vez completada la maniobra, y en cualquier caso antes de solicitar autorización de rodaje.

- The pilot will receive an acceptance message "RCD RECEIVED" or a cancellation message "RCD REJECTED".
- If accepted, the ATC will transmit a CLD message with the following fields:
  1. Aircraft call sign.
  2. Destination aerodrome.
  3. Runway assigned for departure.
  4. Departure procedure (SID). Note: The initial altitude shall correspond to the published SID.
  5. Mode A SSR code (SQUAWK).
  6. ADT (Approved Departure Time).  
Note: ADT=CTOT of flight, if available.
  7. Next frequency.
  8. Letter of the valid ATIS information.
  9. Additional information, including the start-up clearance or instructions to request said clearance in the event that the start-up clearance parameters are not fulfilled according to the EOBT.
- When an RCD message is sent within the valid EOBT range, ATC and start-up clearance will be given. If not ready for start-up, the pilot shall not accept the clearance and shall contact the air controller by voice when ready.
- When an FSM message "REVERT TO VOICE PROCEDURES" is received, the datalink communication shall be terminated and the switch to voice procedure shall apply.
- When the CLD message is received, the pilot shall act as follows:
  - A. If any inconsistency in the received message is detected, the pilot will switch to voice to request a new clearance.
  - B. If the CLD message clearance is deemed correct, the pilot will respond via datalink with a CDA message (Departure Clearance Echoback).
- If the ATC system does not receive a CDA message within the holding time, or a CDA inconsistent with the previous CLD message is received, the datalink communication will be terminated and a "CDA REJECTED" message will be received on the FMS.
- When a successful CDA message is received, the ATC system will transmit a "CLEARANCE CONFIRMED" message on the FMS to the aircraft and terminate the datalink communication.

#### 1.2 DATA EXCHANGE WITH NMOC - ADVANCED ATC TWR

Tenerife Norte/Ciudad de La Laguna Airport exchanges information for departing flights using Advanced ATC TWR procedures.

The message exchange between the local ATC system and the ATM network uses the European standard for A-CDM airports, using the following message types:

- A-DPI for all instrument flight departures.
- C-DPI, when required

Once the start-up is cleared and when the aircraft starts to exit the parking 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 from the flight plan, together with the variable taxiing time, will increase the precision of the take-off time.

From the time of receipt of the A-DPI, no DLA or CHG messages modifying the flight plan data will be accepted. If regulated, the CTOT assigned prior to receiving the A-DPI will be maintained.

Should an aircraft need to stop taxiing and return to the parking stand for technical reasons, the flight will be cancelled in the ATM network by sending a C-DPI message.

As a result of said C-DPI, the flight plan will be suspended and the operator will be informed via an FLS message with the remark "Suspended by departure airport". The flight plan may be reactivated by updating the EOBT with a DLA or CHG message.

#### 2. SURFACE MOVEMENT (DEPARTURES)

- A. Pilots shall request permission for push-back and taxiing from Tenerife Norte GMC on the corresponding frequency.
- B. Tenerife Norte GMC is responsible for issuing authorisations and instructions for towed push-back, power-back and aircraft taxiing.
- C. Manoeuvres in the autonomous exit parking positions to TWY R (PRKG 28, 30, 32 and 34), to TWY F (PRKG 17 and 19), to TWY Z (PRKG 35, 36, 37 and 38) and to TWY Y (PRKG AG1, AG2 and AG3) shall be carried out under minimum power and so that idling power is not exceeded when making the turn.
- 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 corresponding TWY. All intersections between apron boundaries (defined by the ABL) and direct parking stand accesses from TWY R are considered transfer of control points, i.e. when the aircraft overruns the ABL, it will be considered as transferred from apron to taxiing. The personnel and/or vehicles assisting the aircraft during the push-back manoeuvre are not in contact with TWR, therefore they share the ATC clearance to enter TWY R with the aircraft and remain under the responsibility of the pilot in command of the aircraft, who shall ensure that they leave the manoeuvring area immediately once the manoeuvre is completed, and in any case prior to requesting taxiing clearance.

- E. Las aeronaves salientes de los PRKG 17 y 19, tras obtener la autorización ATC correspondiente, se incorporarán a TWY R a través de TWY F en el punto F1. Cuando la aeronave sobrepase F1 se considerará como transferida de la plataforma a la rodadura.
- F. Las aeronaves salientes de los PRKG 26, 27, 29, 31, 33 y salidas autónomas de los PRKG 35, 36, 37 y 38, tras obtener la autorización ATC correspondiente, se incorporarán a TWY R a través de TWY Z en el punto Z1. Cuando la aeronave sobrepase Z1 se considerará como transferida de la plataforma a la rodadura.
- G. Se permitirán retrocesos a la TWY Z, desde los PRKG 28, 30, 32 y 34, pero serán prioritarias las salidas autónomas de estos estacionamientos hacia TWY R.
- H. La realización de maniobras de retroceso por potencia requiere la autorización previa de la Dirección del Aeropuerto y se llevan a cabo bajo la entera responsabilidad del explotador de la aeronave. Este tipo de operación sólo está permitido para:
- Turbohélices de dimensiones menores o iguales al AT72; la solicitud y autorización serán gestionadas en tiempo real.
  - Turbopropellers de dimensiones mayores al AT72; el representante de la compañía debe solicitar esta operación, con antelación suficiente, en el e-mail: [tfn.ops@aena.es](mailto:tfn.ops@aena.es). El aeropuerto analizará la seguridad de la operación y la contaminación acústica producida por la misma.
- I. La salida de los puestos de estacionamiento de la plataforma de Aviación General 1 (APN GA 1) se realizará tras la correspondiente autorización de ATC a través de la TWY Y, se accederá a la TWY R. Entre la puesta y salida del sol así como durante la aplicación de LVP la salida se realizará con guiado de vehículo "SÍGAME". Las aeronaves solicitarán el guiado a ATC en el momento que notifique listo para rodaje. Cuando la aeronave sobrepase Y1 se considerará como transferida de la plataforma a la rodadura.
- J. La salida de los puestos de estacionamiento de la plataforma de Aviación General 2 (APN GA 2) se realizará de manera remolcada hasta el eje de la TWY W. Tras la correspondiente autorización de ATC a través de la TWY W se accederá a la TWY R. Cuando la aeronave sobrepase la W1 se considerará como transferida de la plataforma a la rodadura.
- Entre la puesta y salida del sol así como durante la aplicación de LVP, donde solo está autorizado el uso de los PRKG N4 y N5, la salida se realizará con guiado de vehículo "SÍGAME". Las aeronaves solicitarán el guiado a ATC en el momento que notifique listo para rodaje.
- K. Las TWY E-2 y E-4 pueden emplearse para despegue desde intersección.

### 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, salvo que no le afecte a la salida por E3 en su ruta de rodaje y hasta el estacionamiento de la misma.
- B. Las aeronaves que aterricen por la RWY 30 abandonarán la misma por las TWY E-1 o E-2, a menos que ATC autorice el uso de otra salida.
- C. Las aeronaves que aterricen por la RWY 12 abandonarán la misma por las TWY E-4 o E-5, a menos que ATC autorice el uso de otra salida.
- D. Para reducir el hecho de "motor y al aire", rebajar el tiempo de ocupación de la pista y, por tanto, conseguir el máximo aprovechamiento de la pista, los pilotos deberán abandonar ésta por la salida autorizada por ATC, lo antes posible sin que implique un perjuicio para la seguridad y operación normal de la aeronave.
- E. Las entradas a los puestos de estacionamiento 2 a 16, 20 a 24 y 35 a 38 se realizarán guiadas por el vehículo "SÍGAME" que esperará a las aeronaves en la intersección de la ABL con el puesto notificado por TWR. Cuando la aeronave sobrepase la ABL se considerará como transferida de rodadura a la plataforma.
- F. Las entradas a los PRKG 17 y 19 se realizarán guiadas por el vehículo "SÍGAME" que esperará a las aeronaves en el punto F1. Cuando la aeronave sobrepase F1 se considerará como transferida de rodadura a la plataforma.
- G. Las entradas a los puestos de estacionamiento 25 a 34 se realizarán guiadas por el vehículo "SÍGAME" que esperará a las aeronaves en el punto Z1. Cuando la aeronave sobrepase Z1 se considerará como transferida de rodadura a la plataforma.

### 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. También dispone un letrero de NO ENTRY por lo que está prohibido el acceso a pista por esta TWY.

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

Las TWY F está limitada a MAX SPAN 28 m.

La TWY W está limitada a MAX SPAN 26 m desde la entrada hasta la entrada al PRKG N5 y a MAX SPAN 14 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 entre la puesta y salida del sol así como durante la aplicación de LVP, salvo los PRKG N4 y N5.

- E. Aircraft exiting PRKG 17 and 19, following ATC clearance, enter TWY R via TWY F at F1 point. When the aircraft overruns F1, it will be considered as transferred from apron to taxiing.
- F. Aircraft exiting PRKG 26, 27, 29, 31, 33 and autonomous departures from PRKG 35, 36, 37 and 38 shall, following ATC clearance, enter TWY R via TWY Z at Z1 point. When the aircraft overruns Z1, it will be considered as transferred from apron to taxiing.
- G. Push-backs to TWY Z from PRKG 28, 30, 32 and 34 will be permitted, but priority will be given to autonomous exits from these stands to TWY R.
- H. Power-back manoeuvres must be cleared in advance by the Airport Management and shall be performed under the full responsibility of the aircraft operator. This type of operation is only permitted for:

- Turboprops of dimensions less than or equal to AT72; the request and clearance shall be handled in real time.
  - Turboprops of dimensions greater than AT72; the representative of the air carrier must request clearance for the operation sufficiently in advance, to the email address: [tfn.ops@aena.es](mailto:tfn.ops@aena.es). The airport will study the safety of the operation and the noise pollution generated by it.
- I. The exit from the parking positions of the General Aviation 1 (APN AG 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. When the aircraft overruns Y1, it will be considered as transferred from apron to taxiing.
- J. The exit from the parking positions of the General Aviation 2 (APN GA 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. When the aircraft overruns W1, it will be considered as transferred from apron to taxiing.
- From sunset to 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.
- K. 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, unless this does not affect departures via E3 in the taxiing route and until the aircraft has been parked.
- 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 2 to 16, 20 to 24 and 35 to 38 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. When the aircraft overruns the ABL, it will be considered as transferred from taxiing to apron.
- F. Entry to parking stands 17 and 19 will be guided by the "FOLLOW ME" vehicle awaiting the aircraft at F1. When the aircraft overruns F1 point, it will be considered as transferred from taxiing to apron.
- G. Entry to parking stands 25 to 34 will be guided by the "FOLLOW ME" vehicle awaiting the aircraft at Z1 point. When the aircraft overruns Z1, it will be considered as transferred from taxiing to 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. There is also a NO ENTRY sign that prohibits access to the runway via this TWY.

The use of TWY E-3 is restricted when push-backs have been cleared on the commercial apron, unless this does not affect departures via E3 in the taxiing route and until the aircraft has been parked.

TWY F is limited to MAX SPAN 28 m.

TWY W is limited to a MAX SPAN 26 m from the entrance to entrance to PRKG N5 and to a MAX SPAN 14 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 from sunset to sunrise, as well as when LVP are in force, with the exception of PRKG N4 and 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: 11, 12, 13, 14, 22, 23, 24 y 25:

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

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

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

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

E. Está prohibido el estacionamiento de aeronaves 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.

## 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 R7) 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 |
|--------------------------|----------|--------------------------|
| 2, 4, 5, 7, 8, 10, 37,38 | S61      | -                        |
| N4                       | EC35     | -                        |
| N5                       | EC35     | INCOMP. AG7              |

## 5. CHARACTERISTICS OF THE PARKING POSITIONS

See AD 2-GCXO PDC 1.3

## 6. RESTRICTIONS ON PARKING POSITIONS

A. In PRKG: 11, 12, 13, 14, 22, 23, 24 and 25:

- Use of the 400 Hz or 28 Vcc 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 or 28 Vcc units are not operative and the mobile units are unavailable.
- Refuelling is not permitted in PRKG 2, 5 and 8 on left wing 8 when PRKG 4, 7 or 10 (respectively) are occupied.
- Refuelling is not permitted in PRKG 4, 7 or 10 on right wing when PRKG 2, 5 and 8 (respectively) are occupied.
- Refuelling by left wing in PRKG 11 and 23 is not permitted if 13 and 25, respectively are occupied.
- Refuelling by right wing in PRKG 13 and 25 is not permitted if 11 and 23, 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.

## 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 R7) 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

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.

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. RESTRICCIONES OPERATIVAS

### 3. OPERATIONAL RESTRICTIONS

- 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 R7. En su lugar se empleará la FATO definida en la RWY 12/30.

- 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 R7, may not be used. Instead, the FATO defined on RWY 12/30 shall be used.

### 4. DESCRIPCIÓN DE LA OPERATIVA

### 4. DESCRIPTION OF OPERATION

#### 4.1. RWY 12 EN USO

#### 4.1. RWY 12 IN USE

- 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.

- 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 EN USO

#### 4.2. RWY 30 IN USE

- 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.

- 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

### OPERATIONAL SAFETY REPORTS

Los pilotos/compañía deberán comunicar lo antes posible al aeropuerto el accidente, incidente y suceso o evento que pueda tener alguna potencial afectación a la seguridad operacional en el que se haya visto involucrado o sea testigo del mismo.

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.

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:

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:

- 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 ...).

- 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...)

La dirección de correo electrónico del aeropuerto, para la recepción de las notificaciones de seguridad operacional, es la siguiente:  
tfn.seguridadoperacional@aena.es

The contact email address of the airport for the reception of operational safety reports is:  
tfn.seguridadoperacional@aena.es

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

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).

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:

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

canariassafetymanagement@enaire.es

### OPERACIÓN DE AERONAVES DE CLAVE SUPERIOR

### OPERATION OF HIGHER CODE LETTER AIRCRAFT

#### 1. GENERALIDADES

#### 1. GENERAL

- 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.

- 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. RESTRICCIONES OPERATIVAS

#### 2. OPERATIONAL RESTRICTIONS

- 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.

- 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. PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

#### 3. STANDS

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

- 3.1. The airport operator may assign PRKG 3, 6, 9, 12 and 24 for the parking of code letter E aircraft.