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

GCTS - TENERIFE SUR / Reina Sofía

2. DATOS GEOGRÁFICOS Y DE ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO

ARP: 280240N 0163421W. Ver AD 2 - GCTS ADC.
Distancia y dirección a la ciudad: 60 km NE.
Elevación: 64 m / 209 ft.
Ondulación geoide: 44,39 m ± 0,10 m (1).
Temperatura de referencia: 25°C.
Declinación magnética: 6°W (2010).
Cambio anual: 7,5'E.
Administración AD: Aena.
Dirección: Aeropuerto de Tenerife Sur/Reina Sofía - 38610 Granadilla de Abona Tenerife.
TEL: +34-922 759 000 **FAX:** +34-922 759 247
AFTN: GCTS **E-mail:** tfsopya@aena.es
Tránsito autorizado: IFR/VFR.
Observaciones: Centro de Operaciones:
SITA: TFSOPYA. Fax: +34-922 759 188.
Tel.: +34-922 759 233; e-mail: tfsopya@aena.es
(1) Para todos los puntos del AD.

AERODROME GEOGRAPHICAL DATA AND ADMINISTRATION

ARP: 280240N 0163421W. See AD 2 - GCTS ADC.
Distance and direction to the city: 60 km NE.
Elevation: 64 m / 209 ft.
Geoid undulation: 44.39 m ± 0.10 m (1).
Reference temperature: 25°C.
Magnetic variation: 6°W (2010).
Annual change: 7.5'E.
AD administration: Aena.
Address: Aeropuerto de Tenerife Sur/Reina Sofía - 38610 Granadilla de Abona Tenerife
TEL: +34-922 759 000 **FAX:** +34-922 759 247
AFTN: GCTS **E-mail:** tfsopya@aena.es
Approved traffic: IFR/VFR.
Remarks: Operations Centre:
SITA: TFSOPYA. Fax: +34-922 759 188.
Tel.: +34-922 759 233; e-mail: tfsopya@aena.es
(1) For all AD points.

3. HORARIO DE OPERACIÓN

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

HOURS OF OPERATION

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

4. SERVICIOS E INSTALACIONES DE ASISTENCIA EN TIERRA

Instalaciones para el manejo de carga: Sin limitaciones.
Tipos de combustible: JET A-1.
Tipos de lubricante: Ninguno.
Capacidad de reabastecimiento: Sin limitaciones.
Instalaciones para el deshielo: No.
Espacio disponible en hangar: No.
Instalaciones para reparaciones: No.
Observaciones: Agentes de rampa:

IBERIA
Tel.: +34-922 759 378
+34-922 759 232
Fax: +34-922 759 266
+34-922 392 014
Móvil: +34-629 228 860
E-mail: tfski@iberia.es
SITA: TFSKQIB

GROUNDFORCE
Tel.: +34-922 759 441
Fax: +34-922 759 196
Móvil: +34-627 427 674
E-mail: tfsjturno@groundforce.aero
SITA: TFSGFXH

Agentes handling de Aviación General y de Negocios:

BROKAIR FBO
Tel.: +34-922 397 105
Fax: +34-922 397 132
Móvil: +34-608 684 773
E-mail: opscontrol@brok-air.com
SITA: N/A

GERARDO MELÉNDEZ
Tel.: +34-922 392 064
Fax: +34-922 392 247
Móvil: +34-696 987 046
E-mail: tfsops@gmelendez.com
SITA: TFSGMXH

HANDLING SERVICES AND FACILITIES

Cargo facilities: No limitations.
Fuel types: JET A-1.
Oil types: None.
Refuelling capacity: No limitations.
De-Icing facilities: No.
Hangar space: No.
Repair facilities: No.
Remarks: Ramp agents:

IBERIA
Tel.: +34-922 759 378
+34-922 759 232
Fax: +34-922 759 266
+34-922 392 014
Mobile phone: +34-629 228 860
E-mail: tfski@iberia.es
SITA: TFSKQIB

GROUNDFORCE
Tel.: +34-922 759 441
Fax: +34-922 759 196
Mobile phone: +34-627 427 674
E-mail: tfsjturno@groundforce.aero
SITA: TFSGFXH

Handling agents for General and Business Aviation.

BROKAIR FBO
Tel.: +34-922 397 105
Fax: +34-922 397 132
Mobile phone: +34-608 684 773
E-mail: opscontrol@brok-air.com
SITA: N/A

GERARDO MELÉNDEZ
Tel.: +34-922 392 064
Fax: +34-922 392 247
Mobile phone: +34-696 987 046
E-mail: tfsops@gmelendez.com
SITA: TFSGMXH

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

Combustible:

CMD
Tel.: +34-922 392 008
Fax: +34-922 392 180
Móvil: +34-619 885 143
E-mail: tfs@cepsa.com

TERMINALES CANARIOS
Tel.: +34-922 392 010
Fax: + 34-922 392 094
Móvil: + 34-677 448 517
E-mail: supervisor.tfs@tcanarios.com

Agentes handling de mantenimiento de aeronaves:

BROKAIR TECHNICS
Line Maintenance EASA part145
Tel:+ 34-922 086 686
Fax:+ 34-922 397 132
Móvil: No
E-mail: moc@brok-air.com

TOTAL AVIATION SERVICES
Tel.: +34-922 397 141
Fax: No
Móvil: No
E-mail: No

HISPANO LUSITANIA
Tel.: +34-922 759 415
Fax: No
Móvil: No
E-mail: No

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

Fuel:

CMD
Tel.: +34-922 392 008
Fax: +34-922 392 180
Mobile phone: +34-619 885 143
E-mail: tfs@cepsa.com

TERMINALES CANARIOS
Tel.: +34-922 392 010
Fax: + 34-922 392 094
Mobile phone: + 34-677 448 517
E-mail: supervisor.tfs@tcanarios.com

Handling agents of aircraft maintenance:

BROKAIR TECHNICS
Line Maintenance EASA part145
Tel:+ 34-922 086 686
Fax:+ 34-922 397 132
Mobile phone: No
E-mail: moc@brok-air.com

TOTAL AVIATION SERVICES
Tel.: +34-922 397 141
Fax: No
Mobile phone: No
E-mail: No

HISPANO LUSITANIA
Tel.: +34-922 759 415
Fax: No
Mobile phone: No
E-mail: No

5. INSTALACIONES PARA LOS PASAJEROS

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

PASSENGER FACILITIES

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

6. SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

Categoría de incendios: 9.
Equipo de salvamento: De acuerdo con la categoría de incendios publicada.
Retirada de aeronaves inutilizadas: Barras de arrastre, push-back convencional hasta B747-400 y vehículo de remolque sin barra hasta B747-400, A340-600 por parte de los agentes handling.
El aeropuerto dispone de equipos para elevación y traslado de aeronaves CAT I/II/III a disposición del propietario registrado o explotador afectado de la aeronave:
- Equipo de transición de fuselaje de 30 Tm.
- Equipo de transición de ala de 60 Tm.
- Remolque recuperador de 80 Tm.
- Carro V1 para movimiento de aeronaves con tren delantero y principal de rodadura inutilizado hasta 30 Tm.
- Carro V2 para movimiento de aeronaves con tren delantero y principal de rodadura inutilizado, en conjunto con carro V1, llegando hasta 60 Tm.
- Conjunto de elementos varios de eslingas y elementos auxiliares con capacidad hasta 25 Tm (CAT I/II) y 55 Tm (CAT III).

Observaciones: Objetivo operacional de tiempo de respuesta hasta extremo RWY 08/26 menor de 3 MIN.

RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICE

Fire category: 9.
Rescue equipment: In accordance with the fire category published.
Removal of disabled aircraft: Dragging bars, conventional push-back up to B747-400 and push-back towbarless vehicle up to B747-400, A340-600 by handling agents.
The airport has lifting and moving gears to aircraft of CAT I/II/III available for the registered owner or operator of the aircraft affected:
- Fuselage transition system of 30 Tm.
- Wing transition system of 60 Tm.
- Recovery trailer of 80 Tm.
- V1 truck for aircraft movements with unusable landing gear front and main of taxiing up to 30 Tm.
- V2 truck for aircraft movements with unusable landing gear front and main of taxiing, altogether with V1 truck, reaching up to 60 Tm.
- Several item set slings and auxiliary elements with capacity up to 25 Tm (CAT I/II and 55 Tm (CAT III).

Remarks: Operational objetive of response time up to RWY 08/26 end less than 3 MIN.

7. DISPONIBILIDAD ESTACIONAL/REMOCIÓN DE OBSTÁCULOS

Equipo: No.
Prioridad: No.
Observaciones: Ninguna.

SEASONAL AVAILABILITY/OBSTACLE CLEARING

Equipment: No.
Priority: No.
Remarks: None.

8. DETALLES DEL ÁREA DE MOVIMIENTO

Plataforma: Superficie: Hormigón hidráulico.
Resistencia: PCN 66/R/C/W/T.

Calles de rodaje: Anchura: 23 m.
Superficie: Hormigón asfáltico.
Resistencia: T: PCN 62/F/A/W/T.
B0: PCN 124/F/C/W/T.
B1, B3, B4, B6 y B7: PCN 85/F/C/W/T.
B2, B5: PCN 97/F/C/W/T.

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

Observaciones: Ninguna.

MOVEMENT AREA DETAILS

Apron: Surface: Hydraulic concrete.
Strength: PCN 66/R/C/W/T.

Taxiways: Width: 23 m.
Surface: Asphaltic concrete.
Strength: T: PCN 62/F/A/W/T.
B0: PCN 124/F/C/W/T.
B1, B3, B4, B6 and B7: PCN 85/F/C/W/T.
B2, B5: PCN 97/F/C/W/T.

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

Remarks: None.

9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUÍA DE RODAJE

Sistema de guía de rodaje: Puntos de espera en pista, puntos de espera intermedios, puestos de estacionamiento, letreros NO ENTRY.

Señalización de RWY: Umbral, designadores, eje, zona de toma de contacto, punto de visada y faja lateral.

Señalización de TWY: Eje y borde.

Observaciones: Ninguna.

TAXIING GUIDANCE SYSTEM AND MARKINGS

Taxiing guidance system: Runway-holding positions, intermediate holding positions, stands, NO ENTRY boards.

RWY markings: Threshold, designators, centre line, touchdown zone, aiming point and side stripe.

TWY markings: Centre line and edge.

Remarks: None.

10. OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO

Obstáculos que perforan las Superficies de Transición, Horizontal Interna y Cónica establecidas en el Anexo 14 de OACI:
Ver carpeta/CD "OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO".

Observaciones: Ver AD 2 - GCTS AOC.

AERODROME OBSTACLES

Obstacles which penetrate Transitional, Inner Horizontal and Conical Surfaces contained in Annex 14 of ICAO:
See folder/CD "AERODROME OBSTACLES".

Remarks: See AD 2 - GCTS AOC.

11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO

Oficina MET: Tenerife Sur MET.
HR: H24.
METAR: Semihorario.
TAF: 24 HR.
TREND: Si.
Información: En persona y por teléfono.
Documentación de vuelo/Idioma: Cartas y lenguaje claro / Español.
Cartas: Mapas significativos y de viento y temperatura en altitud.
Equipo suplementario: Presentador de imágenes de nubes, rayos y de información radar.
Dependencia ATS atendida: TWR, APP.
Información adicional: Oficina Principal: Las Palmas; H24; TEL: +34-928 430 603.
Oficina meteorológica Tenerife Sur; H24;
TEL: +34-922 759 205.
Observaciones: Existe climatología del aeródromo. Se hacen avisos de aeródromo.
Existe un sistema automático de detección de cizalladura a bajo nivel (LLWAS) que genera alarmas de cizalladura.

METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED

MET office: Tenerife Sur MET.
HR: H24.
METAR: Half-hourly.
TAF: 24 HR.
TREND: Yes.
Briefing: In person and by telephone.
Flight documentation/Language: Charts and plain language / Spanish.
Charts: Forecasted significant and wind and temperature in altitude maps.
Supplementary equipment: Clouds and lighting image and radar information display.
ATS unit served: TWR, APP.
Additional information: Main Office: Las Palmas; H24; TEL: +34-928 430 603.
Meteorological office Tenerife Sur; H24;
TEL: +34-922 759 205.
Remarks: Aerodrome climatological summary available. Aerodrome warnings available.
There is a low level wind shear alert system (LLWAS) that generates wind shear alarms

12. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA

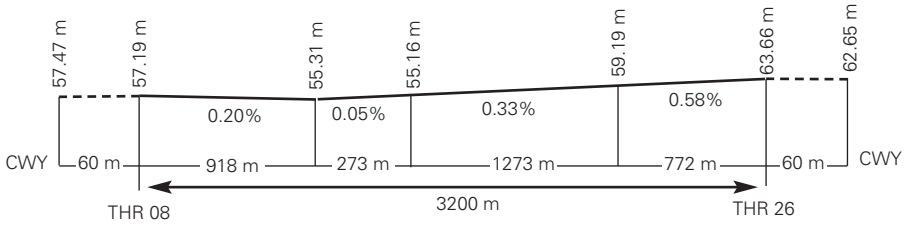
RWY	Orientación Direction	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m) Strip (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
08	068.57°GEO 075°MAG	3200x45	280221.14N 0163515.50W	THR: 57.2 m/188 ft TDZ: 57.2 m/188 ft	No	60X150	3320 x 300	No	240 x 150	RWY: Asfalto/Asphalt PCN 92/F/C/W/T SWY: No
26	248.59°GEO 255°MAG	3200x45	280259.10N 0163326.43W	THR: 63.7 m/209 ft TDZ: 63.7 m/209 ft	No	60X150	3320 x 300	No	229 x 121	RWY: Asfalto/Asphalt PCN 92/F/C/W/T SWY: No

Observaciones: Ninguna.

Perfil:

Remarks: None.

Profile:



13. DISTANCIAS DECLARADAS / DECLARED DISTANCES

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
08	3200	3260	3200	3200
26	3200	3260	3200	3200
08 INT B2	2950	3010	2950	–
26 INT B6	3000	3060	3000	–

Observaciones: Ninguna.

Remarks: None.

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

Pista: 08
Aproximación: Precisión CAT I, 900 m. LIH.
PAPI (MEHT): 3° (19,67 m / 65 ft).
Umbral: Verdes con barra de ala.
Zona de toma de contacto: No.
Eje pista: 3200 m: 2300 m blancas+600 m blancas y rojas+300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m.
Borde de pista: 3200 m: 2600 m blancas + 600 m amarillas. LIH. Distancia entre luces: 50 m.
Extremo de pista: Rojas.
Zona de parada: No.
Observaciones: Luces indicadoras de salida rápida (B4, B5).

Runway: 08
Approach: Precision CAT I, 900 m. LIH.
PAPI (MEHT): 3° (19.67 m / 65 ft)..
Threshold: Green with wing bars.
Touchdown zone: No.
Runway centre line: 3200 m: 2300 m white+600 m white and red+300 m red. LIH. Distance between lights: 15 m.
Runway edge: 3200 m: 2600 m white + 600 m yellow. LIH. Distance between lights: 50 m.
Runway end: Red.
Stopway: No.
Remarks: Rapid exit taxiway indicator lights (B4, B5).

Pista: 26
Aproximación: Precisión CAT I, 720 m. LIH.
PAPI (MEHT): 3° (19,38 m / 64 ft).
Umbral: Verdes con barra de ala.
Zona de toma de contacto: No.
Eje pista: 3200 m: 2300 m blancas+600 m blancas y rojas+300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m.
Borde de pista: 3200 m: 2600 m blancas + 600 m amarillas. LIH. Distancia entre luces: 50 m.
Extremo de pista: Rojas.
Zona de parada: No.
Observaciones: Luces indicadoras de salida rápida (B3).

Runway: 26
Approach: Precision CAT I, 720 m. LIH.
PAPI (MEHT): 3° (19.38 m / 64 ft).
Threshold: Green with wing bars.
Touchdown zone: No.
Runway centre line: 3200 m: 2300 m white+600 m white and red+300 m red. LIH. Distance between lights: 15 m.
Runway edge: 3200 m: 2600 m white + 600 m yellow. LIH. Distance between lights: 50 m.
Runway end: Red.
Stopway: No.
Remarks: Rapid exit taxiway indicator lights (B3)

15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA / OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

ABN/IBN: No.
WDI: 1 cerca ARP, 1 cerca de THR 08, 1 cerca de THR 26. LGTD.
Iluminación de TWY: Eje. Borde con balizas reflectantes.
Iluminación de plataforma: Postes proyectores y borde en el lado Este, balizas reflectantes en el lado Oeste.
Fuente secundaria de energía: Grupos electrógenos que proporcionan un tiempo de conmutación (luz) de máximo 1 segundo para los sistemas: eje de pista y extremo de pista de máximo 15 segundos para el resto de los sistemas de iluminación.
Observaciones: Ninguna.

ABN/IBN: No.
WDI: 1 near ARP, 1 near THR 08, 1 near THR 26. LGTD.
TWY lighting: Centre line. Edge with spotlight markers.
Apron lighting: Floodlighting poles and edge at the East side, spotlight markers at the West side.
Secondary power supply: Standby equipment that provides a maximum switch over time (light) of 1 second to the systems: runway centreline and runway end, 15 seconds maximum to the rest of the lighting systems.
Remarks: None.

16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS / HELICOPTER LANDING AREA

No.

No.

17. ESPACIO AEREO ATS / ATS AIRSPACE

Denominación y límites laterales Designation and lateral limits	Límites verticales Vertical limits	Clase de espacio aéreo Airspace class	Unidad responsable Idioma Unit Language	Altitud de transición Transition altitude
TENERIFE SUR CTR Círculo de 6,5 NM de radio centrado en ARP. Circle radius 6.5 NM centred on ARP.	300 m/500 m (1) GND/SEA	C	Tenerife Sur APP ES/EN	1850 m/6000 ft
TENERIFE SUR ATZ Círculo de 8 km de radio centrado en ARP. Circle radius 8 km centred on ARP. (2)	900 m HGT (3) GND/SEA	C	Tenerife Sur TWR ES/EN	

Observaciones: (1) Lo que resulte más alto.
(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) Whatever 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 (MHz)	HR	Observaciones Remarks
APP	Tenerife Sur APP	127.700	H24	APP/L Primaria/Primary
		128.125	H24	APP Secundaria/Secondary
TWR	Tenerife Sur TWR	119.000	H24	
		121.750	H24	CLR
		121.900	H24	GMC
		121.500	H24	EMERG
		243.000	H24	EMERG
ATIS	Tenerife Sur Information	118.675	H24	
→ D-ATIS	Tenerife Sur Information	NIL	H24	Suministro de información ATIS mediante enlace de datos / Provision of ATIS information via data link.

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

Instalación (VAR) Facility (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas Coordinates	ELEV DME	Observaciones Remarks
DVOR (INFO NO AVBL)	TFS	116.400 MHz	H24	280008.8N 0164116.5W		Oscilaciones del DVOR / DVOR signal fluctuations a / at 10 NM BTN 030°/360° CCW, BLW 15000 ft MSL. COV a/at 40 NM: BTN R-270/090 CCW, a/at 4000 ft MSL o/or ABV; BTN R-090/040 CCW, a/at 14500 ft MSL o/or ABV; BTN R-040/340 CCW, a/at 27000 ft MSL o/or ABV; BTN R-340/310 CCW, a/at 14500 ft MSL o/or ABV; BTN R-310/270 CCW, a/at 6100 ft MSL o/or ABV.
DME	TFS	CH 111X	H24	280008.8N 0164115.0W	30 m / 98 ft	
NDB (INFO NO AVBL))	TES	317.000 kHz	H24	280317.0N 0163346.0W		COV 25 NM
LOC 08 (6° W) ILS CAT I	TRS	109.700 MHz	H24	280302.9N 0163315.5W		076° MAG / 319 m FM THR 26 No/Not AVBL: BTN ±35° del/of RCL FM 17 NM BLW 4000 ft AMSL, BTN ±10° del/of RCL FM 25 NM BLW 2500 ft AMSL.
GP 08		333.200 MHz	H24	280221.6N 0163501.1W		3°; RDH 15.3 m; a / at 372 m FM THR 08 & 130 m FM RCL a la derecha en el sentido de APCH / To the right on APCH direction.
ILS/DME 08	TRS	CH 34X	H24	280221.6N 0163501.1W	60 m / 197 ft	REF DME THR 08
LOC 26 (6° W) ILS CAT I	ISUR	110.900 MHz	H24	280217.5N 0163525.8W		256° MAG / 303 m FM THR 08 AVBL BTN +/- 35° de/of RCL FM 17 NM (15.4 NM DME) y/and ABV 4000 ft AMSL y/and +/- 10° de/of RCL FM 25 NM (23.4 NM DME) y/and ABV de/of 2300 ft AMSL.
GP 26		330.800 MHz	H24	280251.7N 0163337.1W		3°; RDH 15.5 m; a/at 352 m FM THR 26 & 107 m FM RCL a la izquierda en el sentido de APCH / To the left on APCH direction. Posibles falsas indicaciones de FLY-UP BLW GP y a la izquierda del RCL / Possible false indications fo FLY-UP BLW GP and left of RCL.
ILS/DME 26	ISUR	CH 46X	H24	280250.5N 0163337.0W	72 m / 236 ft	REF DME THR 26

20. REGLAMENTACIÓN LOCAL / LOCAL REGULATIONS

AVIACIÓN GENERAL Y DE NEGOCIOS

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

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

GENERAL AND BUSINESS AVIATION

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

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

PROCEDIMIENTOS ATC

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

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

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

ATC PROCEDURES

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

When issuing a "Landing Clearance based on Anticipated Separation", ATC shall issue clearance to the succeeding aircraft with the following instructions:

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

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

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

PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE

1. PUESTA EN MARCHA

A.- Los pilotos solicitarán permiso para puesta en marcha a GMC en la frecuencia correspondiente. Cuando se solicite dicho permiso, la aeronave debe estar completamente lista para puesta en marcha, teniendo en cuenta que la aeronave debe abandonar el estacionamiento 10 minutos antes del CTOT.

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

2. MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

2.1.- Salidas.

Los pilotos comunicarán con TWR para solicitar permiso de remolcado y/o rodaje.

A.- El retroceso remolcado es obligatorio en la totalidad de puestos frontales y se realizará de manera que el avión quede aproado a la puerta más próxima, con las siguientes excepciones:

- ATC indique lo contrario.
- Existan limitaciones en el arranque de los motores, circunstancia que deberá ser previamente comunicada al ATC.
- Los estacionamientos F-1, F-5A, F-8, H-2, I-1, I-1A e I-1B, se realizarán aproando a la cabecera 26 y en el I-11A aproando a la cabecera 08.

A1.- Evitar colisiones con otras aeronaves y obstáculos es responsabilidad de:

- Los pilotos en el rodaje en plataforma y en las zonas de plataforma no visibles desde TWR.
- Las compañías de asistencia en tierra durante la maniobra de retroceso o salida del puesto de estacionamiento.

B.- Las salidas autónomas se realizarán empleando en el arranque la mínima potencia posible y de forma que, al realizar el viraje, no se sobrepase la potencia de ralentí (idle). La salida se realizará siempre aproando a la puerta más próxima, salvo la de los puestos de estacionamiento E-13 y H-14, donde se realizará siempre aproando a la cabecera 08. No podrá realizarse la salida de los puestos de estacionamiento E-28 y E-29 por D-2, de los puestos de estacionamiento H-20 y E-21 por D-3 y de los puestos de estacionamiento T-17 y H-18 por D-4. Ver "Limitaciones de rodaje".

2.2.- Llegadas.

Las aeronaves notificarán al ATC que están abandonando la pista.

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

Las aeronaves de fuselaje ancho con cuatro motores deben abandonar la pista 08 por TWY B7 y la pista 26 por TWY B1.

3. LIMITACIONES DE RODAJE

La calle de rodaje interior de plataforma entre las entradas D-3 y D-4 y entre D-4 y D-5 están limitadas a aeronaves con una envergadura máxima de 52 m.

Calle de rodaje B2 limitada a aeronaves de envergadura máxima de 51 m y longitud máxima de 56 m.

Calle de rodaje B6 limitada a aeronaves de longitud máxima de 58 m.

En el siguiente horario V: 1700-0700; I: 1800-0800 los puestos de estacionamiento de aeronaves E-29, E-30, E-31, E-32, J-33, J-34, J-35, I-8A, I-9, H-10, I-11, I-11A y J-12 permanecerán cerrados.

En el siguiente horario V: 1700-0700; I: 1800-0800 la TWY situada entre los puestos de estacionamiento I-9 y J-12 permanecerá cerrada.

La entrada al puesto de estacionamiento F8 de aeronaves de clave D o superior, se realizará por puertas D-1 o D-2.

La entrada al puesto de estacionamiento F5A se realizará siempre por la puerta D-1 o D-2.

STANDARD TAXIING PROCEDURES

1. START-UP

A.- Pilots will request clearance to start up to GMC on the appropriate frequency. On requesting this clearance, the aircraft must be completely ready to start up, considering that the aircraft must leave the stand position 10 minutes before the CTOT.

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

2. GROUND MOVEMENT

2.1.- Departures.

Pilots will contact with TWR to request permission for towing and/or taxiing.

A.- Towed push-back is mandatory in all the front stand positions and will be carried out in order to nose to the nearest gate, with the exception of:

- ATC indicates the opposite.
- There exist engine start up limitations, circumstance that shall be previously communicated to ATC.
- Stands F-1, F-5A, F-8, H-2, I-1, I-1A and I-1B, where they will nose to threshold 26 and I-11A to threshold 08.

A1.- Collision avoidance with other aircraft or obstacles is a responsibility of:

- Pilots taxiing in the apron and in the area not visible from TWR.
- Handling companies during push-back manoeuvring or exiting the stand.

B.- Autonomous exits will be carried out using the minimum start-up engine power and in a way where making the turn, the engine power will not be higher than idle regime. Exit will always nose to the nearest gate, except from stands E-13 and H-14 where will always nose to threshold 08. Exits will not be carried out from stands E-28 and E-29 via D-2, from H-20 and E-21 via D-3 and from T-17 and H-18 via D-4. See "Taxiing restrictions".

2.2.- Arrivals.

Aircraft will report the ATC while vacating runway.

In general, taxiing between the apron gate and the stand will be carried out accompanied by "FOLLOW ME" vehicle. The supervision of this vehicle is essential for docking or parking.

Four engined aircraft with wide-body fuselage shall leave the runway 08 via TWY B7 and the runway 26 via TWY B1.

3. TAXIING RESTRICTIONS

The inner taxiway of apron between gates D-3 and D-4 and between gates D-4 and D-5 is restricted to aircraft with 52 m maximum wingspan.

Taxiway B2 is restricted to aircraft with maximum wingspan of 51 m and maximum length of 56 m.

Taxiway B6 is restricted to aircraft with maximum length of 58 m.

In the following schedule V: 1700-0700; I: 1800-0800 the stands E-29, E-30, E-31, E-32, J-33, J-34, J-35, I-8A, I-9, H-10, I-11, I-11A and J-12 will be closed.

In the following schedule V: 1700-0700; I: 1800-0800 the TWY located between stands I-9 and J-12 will be closed.

The entry to stand F8 for type D aircraft or higher will be carried out via gates D-1 or D-2.

The entry to stand F5A will be carried out via gates D-1 or D-2.

LAVADO DE AERONAVES

Se ha habilitado para este fin el puesto de estacionamiento J-36. Las compañías que deseen utilizarlo, para los fines especificados, deberán solicitar autorización a:

Centro de Operaciones (CEOPS)
TEL: +34-922 759 233

AIRCRAFT WASHING

Stand J-36 has been established for this purpose. Operating companies wishing to use this stand, for the specified purposes, shall request clearance to:

Centro de Operaciones (CEOPS)
TEL: +34-922 759 233

RESTRICCIONES A PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

En los puestos de estacionamiento del F-1 al F-8:

– Es obligatorio el uso de las instalaciones de 400 Hz.

– El uso de las instalaciones de aire acondicionado será obligatorio si existe necesidad de climatización de la aeronave.

RESTRICTIONS TO STANDS

In the stand from F-1 to F-8:

– It is obligatory the use of the 400 Hz facilites.

– The use of the air conditioning facilities will be obligatory when the aircraft air conditioning is needed.

– El uso de la APU del avión está prohibido en estas posiciones dentro del período comprendido entre 2 minutos después de calzos a la llegada y 5 minutos antes de la retirada de calzos a la salida.

La APU del avión podrá sólo utilizarse cuando no estén operativas ni las instalaciones de suministro de 400 Hz ni las unidades móviles o cuando se requiera el servicio de aire acondicionado y no esté disponible el equipamiento de aire acondicionado.

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

– The use of the aircraft APU is forbidden in these stands in the period between 2 minutes after blocks for the arrivals and 5 minutes before off-blocks for departures.

The aircraft APU will only be able to use when the 400 Hz facilities and the mobile units are not operative or the air conditioning service will be needed and the air conditioning equipment will not be able.

The aircraft with inoperative APU must communicate it to CEOPS.

21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS

GENERALIDADES

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

PRUEBA DE MOTORES EN TIERRA

Las pruebas de motores en régimen superior al ralentí están prohibidas entre las 0000-0600 LT.

En el período especificado, solamente se admitirá la prueba en regimen superior al relantí, si es esencial para la realización de la línea de regreso del avión al aeropuerto de origen, o cuando el vuelo programado y autorizado por el aeropuerto, tenga una salida comprendida entre las 0400-0600 LT.

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

PROCEDIMIENTOS ANTI-RUIDO

A - DESPEGUES

1. Potencia de despegue. FLAP/SLAT de despegue.
   Acelerar hasta V2 + 10 kt.
   Subir a 1500 ft AGL manteniendo V2 + 10 kt.
2. A 1500 ft
   Reducir a potencia de ascenso.
   Acelerar hasta VZF + 10 kt manteniendo una pendiente mínima de ascenso de 500 ft/min. (VZF: velocidad de maniobra de seguridad de mínimo flap).
   Retracción de FLAP/SLAT, según necesidad.
3. HASTA 6000 ft
   No sobrepasar 250 kt y continuar SID en vigor, excepto autorización ATC.
4. → Los aviones que despeguen de la RWY 08 deberán mantener R-076 TFS hasta 10.0 DME TFS antes de efectuar cualquier viraje a la derecha.
5. Los aviones que despeguen de la RWY 26 con salida que sobrevuele DVOR/DME TFS, no virarán a la derecha antes de pasar esta radioayuda.

B - ATERRIZAJES

1. En horario nocturno, las aproximaciones visuales evitarán el sobrevuelo de núcleos habitados.
2. En horario nocturno, las aproximaciones visuales a la RWY 26 procedentes del oeste (GANTA-DVOR/DME TFS), no iniciarán el viraje a la izquierda antes de 10.0 DME TFS.
3. Las operaciones de aproximación y aterrizaje en condiciones meteorológicas visuales se llevarán a cabo con un ángulo igual o superior al definido por el GP del ILS o PAPI de cada pista.

NOISE ABATEMENT PROCEDURES

GENERAL

1. The following procedures have been established to avoid excessive noise to the surrounding of Tenerife Sur airport.
2. These procedures are applicable to all landings and departures during the indicated time period. Non-compliance with these procedures will be cause of sanctions to the aircraft operator.
3. Pilots and ATC may omit these procedures only when safety reasons advise so.
4. The term night is applicable to the time period comprised between 2300-0700 LT.
5. VFR or IFR test or training flights are forbbiden at night time.
6. Operators which cannot comply with these procedures shall submit to the correspondent authority the procedure that may apply to this purpose for its possible approval.
7. The restrictions for landing and take-off is only applicable to jets.

GROUND MOTOR TEST

Motor test higher than idle regime are forbbiden between 0000-0600 LT.

In this period, motor test higher than idle regime is only allowed if it is essential for aircraft return to the origin airport, or when the programmed and cleared flight takes off between 0400-0600 LT.

To test engine, clearance must be requested to the operations centre (CEOPS).

NOISE ABATEMENT PROCEDURES

A - TAKE-OFF

1. Take-off power. Take-off FLAP/SLAT.
   Accelerate up to V2 + 10 kt.
   Climb up to 1500 ft AGL maintaining V2 + 10 kt.
2. AT 1500 ft
   Reduce to power of ascent.
   Accelerate up to VZF + 10 kt maintaining a minimum climb gradient of 500 ft/min. (VZF: Zero flap minimum safety manoeuvre speed).
   Retract FLAP/SLAT, according to need.
3. UP TO 6000 ft
   Do not exceed 250 kt and continue SID in force, except ATC clearance.
4. Aircraft taking-off from RWY 08 shall maintain R-076 TFS up to 10.0 DME TFS before any right turn is initiated.
5. Aircraft taking-off from RWY 26 and overflying DVOR/DME TFS shall not turn right before going past this radioaid.

B - LANDING

1. At night time, the visual approachs shall avoid the overflying over inhabited areas.
2. At night time, the visual approachs to RWY 26 coming from the west (GANTA-DVOR/DME TFS), shall not initiate the left turn before 10.0 DME TFS.
3. Landing and approach procedures on visual meteorological conditions will be performed with an angle equal to or higher than the ILS GP or PAPI of each runway.

22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO

SISTEMA DE PRESENTACIÓN RADAR

Se autoriza el uso del radar de vigilancia en el suministro del Servicio de Control de Aeródromo en la Torre de Control del Aeropuerto de Tenerife Sur para ejecutar las siguientes funciones, tal como se establece en el vigente Reglamento de Circulación Aérea:

1.- Asistencia radar a aeronaves en aproximación final;
2.- Asistencia radar a otras aeronaves en las cercanías del aeródromo;
3.- Establecimiento de separación radar entre aeronaves sucesivas a la salida; y
4.- Suministro de asistencia para la navegación a vuelos VFR.

PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)

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

CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD

FLIGHT PROCEDURES

RADAR DISPLAY SYSTEM

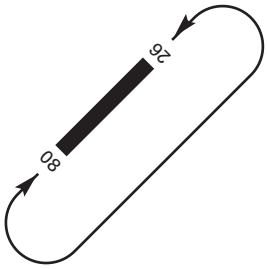
The use of surveillance radar in the provision of Aerodrome Control Service in Tenerife Sur Control Tower, is authorized to perform the following functions, as is established in the Reglamento de Circulación Aérea in force:

1.- Radar assistance of aircraft on final approach;
2.- Radar assistance of other aircraft in the vicinity of the aerodrome;
3.- Establishing radar separation between suceeding departing aircraft; and
4.- Provide navigation assistance to VFR flights.

LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

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

AD TRAFFIC CIRCUIT



23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

Precaución por posibles deslumbramientos por lásers de mano.

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

SERVICIO DE CONTROL DE FAUNA

Horario: de orto a ocaso. Uso de dispositivo láser de dispersión en horario nocturno.

ZONA DE CONCENTRACIÓN DE AVES

Zonas de alimentación:
- Zona II: Planta insular de residuos sólidos (PIRS).
- Zona I: Costa Sur.

MOVIMIENTO DE AVES

Movimientos: M1, M2, M3, M4, M5, M6, M7, M8, M9, M10, M11.

ADDITIONAL INFORMATION

Caution glare may be produced by hand held lasers.

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

WILDLIFE CONTROL SERVICE

Hours: from sunrise to sunset. Using laser scattering device at night hours.

BIRD CONCENTRATION AREAS

Foraging:
- Zone II: Insular solid waste plant (PIRS).
- Zone I: South coast.

MOVEMENTS OF BIRDS

Movements: M1, M2, M3, M4, M5, M6, M7, M8, M9, M10, M11.

FENÓMENOS DE VIENTO

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

Cizalladura orográfica en régimen de alisio, afectando principalmente a RWY 08

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

La cizalladura es apreciable en aproximación final (por debajo de los 1600 ft) a la pista 08 o en pista, positiva y con mayor frecuencia de aparición en la época estival. Las intensidades de viento en superficie han de ser del orden de 15 kt y de dirección NE-E, para que pueda aparecer el efecto (cizalladura positiva de 15 a 35 kt). En aproximación a la pista 08, por debajo de los 2100 ft, el viento suele ser variable o con intensidades del orden de los 5-10 kt y con dirección SW-NW (viento en cola), pasando a ser de dirección NE-E (viento de morro) y con intensidades de al menos 10 kt al encontrar la cortante de viento, en torno a los 1000-500 ft AGL.

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

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

WIND PHENOMENA

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

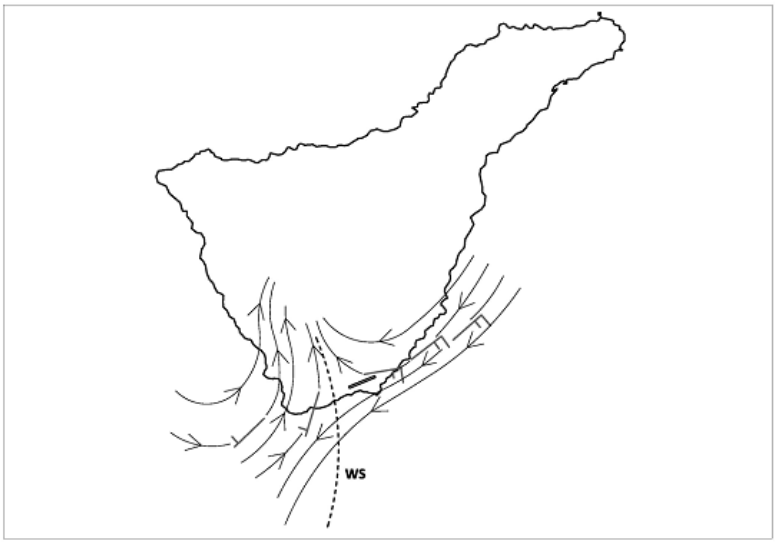
Orographical wind shear in trade regime, mainly affecting RWY 08

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

Wind shear is appreciable on final approach (below 1600 ft) to the runway 08 or in runway, positive and greater frequency in the summer. The wind intensities in surface must be 15 kt and NE-E direction, to appear the effect (positive wind shear 15 to 35 kt). On approach to runway 08 below 2100 ft, the wind is usually variable or with intensities of the order of 5-10 kt and SW-NW direction (tailwind), becoming NE-E direction (nose wind) and with intensities of at least 10 kt to find wind shear, around 1000-500 ft AGL.

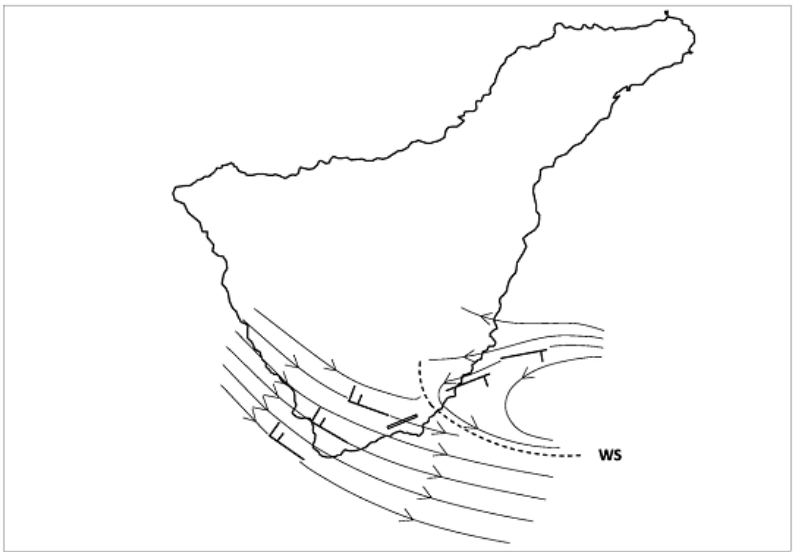
This wind shear effect is most obvious in trade wind (NE-E) situations with input Saharan air, may also occur the effect of turbulence on final approach. Values of temperature above 30° C, can give an indication of these situations. It is important to notice potential inversion, which usually also indicate these advection of warm air.

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



Cizalladura orográfica en situación de sistema de baja presión en superficie (borrasca), afectando principalmente a RWY 26

En situaciones de bajas presiones afectando a las islas, con viento sinóptico del SW-NW, el patrón de cizalladura orográfica se puede invertir, apareciendo en aproximación final por debajo de los 1600 ft, a la pista 26, con intensidades de viento en pista de más de 15 kt y dirección SW-NW. La cizalladura suele ser positiva y del orden de 15 a 30 kt. Con estas situaciones se pueden dar también frentes de racha en el entorno del aeródromo, asociadas a actividad convectiva.

Orographical wind shear situation of low pressure system at the surface (storm), mainly affecting RWY 26

In situations of low pressure affecting islands, with synoptic wind SW-NW, orographical wind shear pattern can be reversed, appearing on final approach to the runway 26 below 1600 ft, with wind intensities in runway higher than 15 kt and SW-NW direction. The wind shear is usually positive and in the range of 15 to 30 kt. These situations may also generate gust fronts in the vicinity of the aerodrome, associated with convective activity.