

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

GCTS - TENERIFE SUR/Reina Sofía

2. DATOS GEOGRÁFICOS Y DE ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO

AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA

ARP: 280240N 0163421W. Ver AD 2-GCTS ADC.
Distancia y dirección desde la ciudad: 60 km SW.
Elevación: 64 m / 209 ft.
Ondulación geode: 44.39 m ± 0.10 m (1).
Temperatura de referencia: 28°C.
Declinación magnética: 5°W (2015).
Cambio anual: INFO NO AVBL.
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.

ARP: 280240N 0163421W. See AD 2-GCTS ADC.
Distance and direction from the city: 60 km SW.
Elevation: 64 m / 209 ft.
Geoid undulation: 44.39 m ± 0.10 m (1).
Reference temperature: 28°C.
Magnetic variation: 5°W (2015).
Annual change: INFO NO AVBL.
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

OPERATIONAL HOURS

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.

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 PARA CARGA Y MANTENIMIENTO

HANDLING SERVICES AND FACILITIES

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 / 232
Móvil: +34-629 228 860
E-mail: tfski@iberia.es
SITA: TFSKQIB
AVIAPARTNER
TEL: +34 922 759 041
+34 922 759 040
+34 922 759 197
Móvil 1: +34 673 747 345
Móvil 2: +34 637 784 177
Móvil 3: +34 673 747 286
E-mail: belen.bolanos@aviapartner.aero
tfs.ops@aviapartner.aero
SITA: TFSAOXH
Agentes handling de Aviación General y de Negocios:
GERARDO MELÉNDEZ
TEL: +34-922 392 064
FAX: +34-922 392 247
Móvil: +34-696 987 046
E-mail: tfsops@gmelenendez.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

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 / 232
Móvil: +34-629 228 860
E-mail: tfski@iberia.es
SITA: TFSKQIB
AVIAPARTNER
TEL: +34 922 759 041
+34 922 759 040
+34 922 759 197
Mobile phone 1: +34 673 747 345
Mobile phone 2: +34 637 784 177
Mobile phone 3: +34 673 747 286
E-mail: belen.bolanos@aviapartner.aero
tfs.ops@aviapartner.aero
SITA: TFSAOXH
Handling agents for General and Business Aviation:
GERARDO MELÉNDEZ
TEL: +34-922 392 064
FAX: +34-922 392 247
Mobile phone: +34-696 987 046
E-mail: tfsops@gmelenendez.com
SITA: TFSGMXH
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

BROK-AIR FBO
Móvil: +34-608 684 773
+34-616 810 849
E-mail: ops@brok-air.com
SITA: No.

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:
TOTAL AVIATION SERVICES
TEL: +34-922 397 141
FAX: N/A
Móvil: +34-609 879 980
E-mail: tfsline@tassl.eu
HLA - HISPANO-LUSITANA AVIACIÓN, S.L.
TEL: +34 922 397 032
FAX: +34 922 759 418
Móvil 1: +34 655 505 367
Móvil 2: +34 691 066 700
E-mail: hla.tenerifesur@h-la.es
BROK-AIR TECHNICS
Mobile phone: +34-630 006 307

BROK-AIR FBO
Mobile phone: +34-608 684 773
+34-616 810 849
E-mail: ops@brok-air.com
SITA: No.

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 for aircraft maintenance:
TOTAL AVIATION SERVICES
TEL: +34-922 397 141
FAX: N/A
Mobile phone: +34-609 879 980
E-mail: tfsline@tassl.eu
HLA - HISPANO-LUSITANA AVIACIÓN, S.L.
TEL: +34 922 397 032
FAX: +34 922 759 418
Mobile phone 1: +34 655 505 367
Mobile phone 2: +34 691 066 700
E-mail: hla.tenerifesur@h-la.es
BROK-AIR TECHNICS
Mobile phone: +34-630 006 307

5. INSTALACIONES PARA LOS PASAJEROS

PASSENGER FACILITIES

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.

Hotels: No.
Restaurant: Yes.
Transportation: Buses, taxis 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

RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

Categoría de incendios: 9 (1) (2).
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 ACFT CAT I/II/III a disposición del propietario registrado o explotador afectado de la ACFT:
- 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 ACFT con tren delantero y principal de rodadura inutilizado hasta 30 TM.
- Carro V2 para movimiento de ACFT con tren delantero y principal de rodadura inutilizado, en conjunto con carro V1, 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).
- Grúas hasta 400 TM externas al AD.

Observaciones:

- Datos de contacto para el traslado de ACFT inutilizadas:
Persona de contacto: Ejecutivo de servicio.
TEL: +34-922 759 239
E-mail: tfs.ejecutivos@aena.es
Sólo se requerirá autorización previa por parte del Ejecutivo de Servicio en caso de necesitar los medios suministrados por el aeropuerto para el traslado de ACFT inutilizadas.

(1) Objetivo operacional de tiempo de respuesta hasta extremo de RWY 07/25 menor de 2 minutos y 20 segundos.
(2) Nivel de protección: 9.

Fire category: 9 (1) (2).
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 tow vehicle without bar up to B747-400, A340-600 by handling agents.
The airport has lifting and moving gear for ACFT of CAT I/II/III available for the registered owner or operator of the ACFT affected:
- Fuselage transition system of 30 TM.
- Wing transition system of 60 TM.
- Recovery trailer of 80 TM.
- V1 truck for movement of ACFT with disabled front and main taxiing gear up to 30 TM.
- V2 truck for movement of ACFT with disabled front and main taxiing gear, and together with V1 truck, reaching up to 60 TM.
- Set of several different slings and auxiliary elements with capacity up to 25 TM (CAT I/II) and 55 TM (CAT III).
- Cranes up to 400 TM external to AD.

Remarks:

- Contact details for disabled ACFT removal:
Contact person: Executive on duty.
TEL: +34-922 759 239
E-mail: tfs.ejecutivos@aena.es
Prior permission from the executive on duty required only in the case that the means supplied by the airport for movement of disabled ACFT are needed.

(1) Operational objective of response time up to RWY 07/25 end is less than 2 minutes and 20 seconds.
(2) Level of protection: 9.

7. DISPONIBILIDAD ESTACIONAL/REMOCIÓN DE OBSTÁCULOS

SEASONAL AVAILABILITY/OBSTACLE CLEARING

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

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

8. DETALLES DEL ÁREA DE MOVIMIENTO

MOVEMENT AREA DETAILS

Plataforma: Superficie: Hormigón hidráulico.
Resistencia: PCN 66/R/C/W/T.
Calles de rodaje: Anchura: 23 m.
Superficie: Hormigón asfáltico.
Resistencia: T: PCN 26/F/D/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: Altimetro: Plataforma ELEV 64 m / 210 ft.
VOR: No.
INS: Ver AD 2-GCTS PDC.
Observaciones: Ninguna.

Apron: Surface: Hydraulic concrete.
Strength: PCN 66/R/C/W/T.
Taxiways: Width: 23 m.
Surface: Asphaltic concrete.
Strength: T: PCN 26/F/D/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

TAXIING GUIDANCE SYSTEM AND MARKINGS

Sistema de guía de rodaje: Puntos de espera de la pista, puntos de espera intermedios, letreros de información y NO ENTRY, luces de protección de pista, barras de no intrusión y luces de puntos de espera intermedios.
Señalización de RWY: THR, designadores, eje, zona de toma de contacto, punto de visada, faja lateral y señales indicadoras de TWY de salida rápida.
Señalización de TWY: Eje y faja lateral, borde con balizas reflectantes.
Observaciones: Ninguna.

Taxiing guidance system: Runway-holding positions, intermediate holding positions, NO ENTRY boards, information signs, runway guard lights, no intrusion bars and intermediate holding positions lights.
RWY markings: THR, designators, centre line, touchdown zone, aiming point, side stripe and rapid exit TWY indicator lights.
TWY markings: Centre line and side stripe, edge with reflective markers.
Remarks: None.

10. OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO

AERODROME OBSTACLES

➔ **Obstáculos que perforan las Superficies de Transición, Cónica, Despegue, Horizontal Interna y Aproximación establecidas en el Anexo 14 de OACI; y las superficies Área 2A, Área 3 y Área 4 establecidas en el Anexo 15 de OACI.**
Ver carpeta del DVD "Item 10".
Observaciones: Ver AD 2-GCTS AOC.

Obstacles which penetrate Transitional, Conical, Take-off, Inner Horizontal and Approach, surfaces contained in Annex 14 of ICAO; and Area 2A, Area 3 and Area 4 surfaces contained in Annex 15 of ICAO.
See DVD folder "Item 10".
Remarks: See AD 2-GCTS AOC.

11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO

METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED

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 previstos significativos, 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/Reina Sofía;
H24; TEL: +34-922 759 205.
Observaciones: Existe resumen climatológico del aeródromo. Se hacen avisos de aeródromo.
Existe un sistema automático de detección de cizalladura a bajo nivel (LLWAS) que genera alarmas de cizalladura.

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: Forecast significant, wind and temperature at altitude maps.
Supplementary equipment: Clouds, lightning and radar information image display.
ATS unit served: TWR, APP.
Additional information: Main Office: Las Palmas; H24;
TEL: +34-928 430 603.
Meteorological office TENERIFE SUR/Reina Sofía; 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 **RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS**

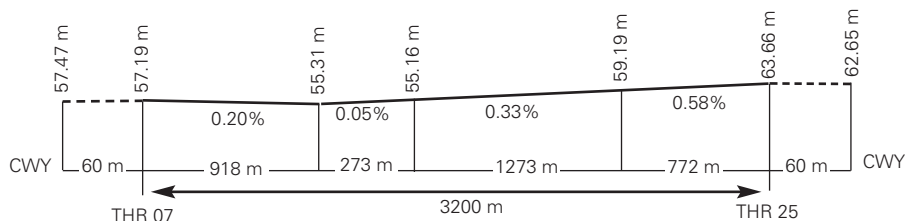
RWY	Orientación Direction	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m) Strip (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
07	068.57°GEO 074°MAG	3200x45	280221.14N 0163515.50W	THR: 57.2 m/188 ft TDZ: 57.2 m/188 ft	No	60X150	3320 x 300	No	240 x 150	RWY: Asfalto/Asphalt PCN 92/F/C/W/T SWY: No
25	248.59°GEO 254°MAG	3200x45	280259.10N 0163326.43W	THR: 63.7 m/209 ft TDZ: 63.7 m/209 ft	No	60X150	3320 x 300	No	227 x 137	RWY: Asfalto/Asphalt PCN 92/F/C/W/T SWY: No

Observaciones: Ninguna.

Remarks: None.

Perfil:

Profile:



NO A ESCALA / NOT TO SCALE

13. DISTANCIAS DECLARADAS **DECLARED DISTANCES**

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
07	3200	3260	3200	3200
25	3200	3260	3200	3200
07 INT B2	3060	3120	3060	-
25 INT B6	3105	3165	3105	-

Observaciones: Ninguna.

Remarks: None.

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

Pista: 07
Aproximación: Precisión CAT I, 900 m. LIH.
PAPI (MEHT): 3° (19.67 m / 65 ft). (1)
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: (1) PAPI no utilizable por ACFT de letra de clave F, excepto A380.
 Luces indicadoras de salida rápida (B4, B5).

Runway: 07
Approach: Precision CAT I, 900 m. LIH.
PAPI (MEHT): 3° (19.67 m / 65 ft). (1)
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: (1) PAPI not usable by code letter F ACFT, except for the A380.
 Rapid exit indicator lights (B4, B5).

Pista: 25
Aproximación: Precisión CAT I, 720 m. LIH.
PAPI (MEHT): 3° (19.44 m / 64 ft). (1)
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: (1) PAPI no utilizable por la ACFT B747-400 por no cumplir los requisitos de margen vertical entre las ruedas y el THR, ni por ACFT de letra de clave F, excepto A380.
 Luces indicadoras de salida rápida (B3).

Runway: 25
Approach: Precision CAT I, 720 m. LIH.
PAPI (MEHT): 3° (19.44 m / 64 ft). (1)
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: (1) PAPI not usable by ACFT B747-400 as these do not meet the wheel clearance over THR requirements. Nor by code letter F ACFT, except for the A380.
 Rapid exit 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 07, 1 cerca de THR 25. LGTD.
Iluminación de TWY: Eje.
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 07, 1 near THR 25. LGTD.
TWY lighting: Centre line.
Apron lighting: Floodlighting poles and edge at the East side, reflective 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 centre line and runway end, 15 seconds maximum to the rest of the lighting systems.
Remarks: None.

16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS **HELICOPTER LANDING AREA**

Situación:
 - Ondulación del geoide: ver apartado 2.
 - FATO: RWY 07/25.
 - Coordenadas THR 07 y THR 25, ver apartado 12.
 - Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 07/25.
 - Rodaje aéreo: TLOF coincide con los PRKG G-5, G-2, H-2, I-1, E-13.
Elevación:
 - FATO: ver apartado 12.
 - Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 07/25. Ver apartado 12.
 - Rodaje aéreo: TLOF coincide con los PRKG G-5, G-2, H-2, I-1 y E-13. Ver apartado 8.
Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización:
 - FATO: ver apartado 12.
 - Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 07/25. Ver apartado 12.
 - Rodaje aéreo: TLOF coincide con los PRKG H-2, I-1 y E-13. Ver apartado 8
 - Señalización:
 FATO: ver apartado 9.
 G-2 y G-5: Faja circular de 50 cm de ancho y diámetro interior de 6.35 m.
 E-13, H-2 e I-1: Faja circular interior de 50 cm de ancho y diámetro interior de 11.75 m.
Iluminación: ver apartados 14 y 15.
Orientación:
 - FATO: ver apartado 12.
Distancias declaradas:

Situation:
 - Geoid undulation: see section 2.
 - FATO: RWY 07/25.
 - Coordinates THR 07 and THR 25, see section 12.
 - Ground taxiing: TLOF same as RWY 07/25.
 - Air taxiing: TLOF same as PRKG G-5, G-2, H-2, I-1, E-13.
Elevation:
 - FATO: see section 12.
 - Ground taxiing: TLOF same as RWY 07/25. See section 12.
 - Air taxiing: TLOF same as PRKG G-5, G-2, H-2, I-1 and E-13. See section 8.
Dimensions, surface, maximum weight, markings:
 - FATO: see section 12.
 - Ground taxiing: TLOF same as RWY 07/25. See section 12.
 - Air taxiing: TLOF same as PRKG H-2, I-1 and E-13. See section 8.
 - Markings:
 FATO: see section 9.
 G-2 and G-5: Circular strip 50 cm wide and inner diameter 6.35 m.
 E-13, H-2 and I-1: Circular strip 50 cm wide and inner diameter 11.75 m.
Lighting: see sections 14 and 15.
Direction:
 - FATO: see section 12.
Declared distances:

RWY	RTODAH (m)	TODAH (m)	LDAH (m)
07 INT B6	95	95	95
07 INT B2	3060	3060	3060
25 INT B6	3105	3105	3105
25 INT B2	140	140	140

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

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

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.	1000 ft AGL - 1650 ft AMSL (1) SFC	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)	3000 ft HGT (3) SFC	C	Tenerife Sur 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 (MHz)	HR	Observaciones Remarks	
APP	Tenerife Sur APP	127.700 128.125	H24 H24	APP/L Primaria/Primary APP Secundaria/Secondary	
TWR	Tenerife Sur TWR	119.000 120.300 121.750 121.900 121.500 243.000	H24 H24 H24 H24 H24 H24	BACKUP CLR GMC EMERG 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 ATERRIJAJE				RADIO NAVIGATION & LANDING FACILITIES		
Instalación (VAR) Facility (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas Coordinates	ELEV DME	Observaciones Remarks
DVOR (6° W)	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	
NDB (5° W)	TES	317.000 kHz	H24	280317.0N 0163346.0W		COV 25 NM
LOC 07 (5° W) ILS CAT I	ITS	109.700 MHz	H24	280302.9N 0163315.5W		074° MAG / 319 m FM THR 25 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 07		333.200 MHz	H24	280221.6N 0163501.1W		3°; RDH 15.3 m; a / at 372 m FM THR 07 & 130 m FM RCL a la derecha en el sentido de APCH / To the right on APCH direction.
ILS/DME 07	ITS	CH 34X	H24	280221.6N 0163501.1W	60 m	REF DME THR 07
LOC 25 (5° W) ILS CAT I	ISUR	110.900 MHz	H24	280217.5N 0163525.8W		254° MAG / 303 m FM THR 07 AVBL BTN ± 35° de/of RCL FM 17 NM (15.4 NM DME) & ABV 4000 ft AMSL & ± 10° de/of RCL FM 25 NM (23.4 NM DME) & ABV de/of 2300 ft AMSL.
GP 25		330.800 MHz	H24	280251.7N 0163337.1W		3°; RDH 15.5 m; a/at 352 m FM THR 25 & 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 of FLY-UP BLW GP and left of RCL.
ILS/DME 25	ISUR	CH 46X	H24	280250.5N 0163337.0W	72 m	REF DME THR 25

20. REGLAMENTACIÓN LOCAL		LOCAL REGULATIONS	
AVIACIÓN GENERAL Y DE NEGOCIOS		GENERAL AND BUSINESS AVIATION	
Todas las Operaciones de Aviación General y de Negocios, requerirán la prestación de los servicios de asistencia en tierra obligatoriamente. Se prohíbe cruzar a pie las TWY en plataforma.		It is mandatory to have a handling agent for all General and Business Aviation operations. It is forbidden to cross the TWY in the apron on foot.	
PROCEDIMIENTOS ATC		ATC PROCEDURES	
Aunque la pista se encuentre temporalmente ocupada por una ACFT aterrizando o despegando, puede concederse la autorización para aterrizar a la ACFT subsiguiente siempre que el controlador del aeródromo tenga seguridad razonable de que, cuando la ACFT así autorizada cruce el THR de la pista, existirá separación apropiada respecto de la precedente. Cuando se expida una "Autorización para Aterrizar basada en Separación Anticipada, se utilizará la siguiente fraseología: "... (Indicativo) DETRÁS DEL (tipo de ACFT) ATERRIJANDO/DESPEGANDO, AUTORIZADO PARA ATERRIJAZAR PISTA (número)".		Even if the runway is temporarily occupied by other traffic, landing clearance may be issued to an arriving ACFT if the controller is satisfied that at the time the ACFT crosses the THR of the runway in use, the prescribed separation from the preceding ACFT shall exist. When issuing a "Landing Clearance based on Anticipated Separation", ATC shall use the following phrasing: "... (Call sign) BEHIND LANDING/DEPARTING (ACFT 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.

PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE

1. PUESTA EN MARCHA

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

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

1.1 INTERCAMBIO DE DATOS CON NMOC – ADVANCED ATC TWR

En Tenerife Sur se aplican los procedimientos establecidos para los aeropuertos con torres con ATC avanzado por lo que, por medio de un mensaje A-DPI (mensaje ATC de información de planificación de salidas), se suministra al Centro de Operaciones del Gestor de Red (NMOC) la hora objetivo de despegue (TTOT) calculada a partir de la hora real de fuera de calzos (AOBT) de todos los vuelos instrumentales de salida.

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

Si una aeronave tuviera que abortar el rodaje por causas técnicas, el aeropuerto enviará al NMOC un mensaje C-DPI (mensajes de cancelación de información de planificación de salidas). 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.

→ 2. MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

Las ACFT que estén abandonando pista tendrán preferencia de circulación sobre las que estén rodando por TWY T.

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 aprobado a la cabecera en uso, con las siguientes excepciones:

- ATC indique lo contrario.
- Existan limitaciones en el arranque de los motores, circunstancia que deberá ser previamente comunicada al ATC.

A1.- Evitar colisiones con otras ACFT 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 aprobando a la cabecera en uso, excepto indicación en contra de ATC.

2.2.- Llegadas.

Las ACFT notificarán al ATC pista libre.

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

Las ACFT de fuselaje ancho con cuatro motores deben abandonar la RWY 07 por TWY B7 y la RWY 25 por TWY B1.

→ 3. LIMITACIONES DE RODAJE

TWY B2 limitada a ACFT de envergadura máxima de 51 m y longitud máxima de 50 m.

Las calles de rodaje para aviación general (GA) están limitadas a una envergadura máxima de 22 m.

TWY B6 limitada a ACFT de longitud máxima de 58 m.

La entrada a PRKG F-8 y F-5A de ACFT de letra de clave D o superior, se realizará por puertas D-1, D-2 o D-3.

La entrada a PRKG F-1 de ACFT de letra de clave D o superior, se realizará por la puerta D-5.

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

STANDARD TAXIING PROCEDURES

1. START-UP

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

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

1.1 INTERCHANGE OF DATA WITH NMOC – ADVANCED ATC TWR

In Tenerife Sur the procedures established for airports with Advanced ATC Tower are applied. Therefore, by means of A-DPI message (ATC departure planning information message), the target take-off time (TTOT) calculated from actual off-block time (AOBT) of all departure instrumental flights is provided to the Network Manager Operations Center (NMOC).

From the moment of the A-DPI reception, neither DLA nor CHG messages modifying flight plan data will be accepted. If it is regulated, the assigned CTOT prior to the A-DPI reception is maintained.

If an aircraft has to abort taxiing due to technical reasons, the airport will send a C-DPI message (cancel departure planning information message) to NMOC. As a result of that C-DPI, the flight plan will be suspended and the operator will be informed by a FLS message with the remark 'Suspended by departure airport'. The flight plan can be activated again by means of an updated EOBT with a DLA message.

2. GROUND MOVEMENT

ACFT vacating runway take precedence over those taxiing on TWY T.

2.1.- Departures.

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

A.- Towed push-back is mandatory in all the front stand positions and shall be carried out in such a way as to nose to the threshold in use, with the following exceptions:

- ATC should indicate otherwise.
- There are engine start-up limitations, a circumstance that should have been previously communicated to ATC.

A1.- Avoidance of collisions with other ACFT or obstacles is the responsibility of:

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

B.- Autonomous exits shall be carried out using the minimum start-up engine power and in such a way as when making the turn, the engine power shall not be higher than idling. Exit shall always be by nosing to the threshold in use, unless ATC should indicate otherwise.

2.2.- Arrivals.

ACFT shall report to ATC runway vacated.

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

Four-engined ACFT with wide-body fuselage shall vacate RWY 07 via TWY B7 and RWY 25 via TWY B1.

3. TAXIING RESTRICTIONS

TWY B2 is restricted to ACFT with maximum wingspan of 51 m and maximum length of 50 m.

Taxiways for general aviation (GA) are limited to aircraft with maximum wingspan of 22 m.

TWY B6 is restricted to ACFT with maximum length of 58 m.

The entry to PRKG F-8 and F-5A for code letter D ACFT or higher shall be carried out via gates D-1, D-2 or D-3.

The entry to PRKG F-1 for code letter D ACFT or higher, shall be carried out via gate D-5.

➔ **LAVADO DE AERONAVES**

Se han habilitado varios estacionamientos para este fin, las compañías que deseen realizar lavados de fuselaje en plataforma, deberán solicitar autorización a:

Centro de Operaciones (CEOPS)
 TEL: +34-922 759 233
 E-mail: tfsopya@aena.es

AIRCRAFT WASHING

Several stands have been enabled for this purpose, for companies who wish to perform washing of fuselages on the apron, shall request clearance from:

Centro de Operaciones (CEOPS)
 TEL: +34-922 759 233
 E-mail: tfsopya@aena.es

RESTRICCIONES A PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

En los PRKG 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 ACFT.
- El uso de la APU del avión está prohibido en estas posiciones dentro del período comprendido entre 2 minutos después de calzados a la llegada y 5 minutos antes de la retirada de calzados a la salida.

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

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

RESTRICTIONS ON STANDS

On PRKG F-1 to F-8:

- It is mandatory to use the 400 Hz facilities.
- The use of the air conditioning facilities shall be mandatory when the ACFT air conditioning is needed.
- The use of the aircraft APU is forbidden at these stands in the period between 2 minutes after blocks upon arrival and 5 minutes before off-block at departure.

The aircraft APU can only be used when the 400 Hz facilities and the mobile units are not operative, or when the air conditioning service is needed and the air conditioning equipment is not available.

ACFT with inoperative APU must communicate this incident to CEOPS.

➔ **PROCEDIMIENTO DE PRUEBA DE MOTORES**

Las pruebas de motores podrán realizarse en plataforma y en el apartadero de espera A2, en función de la categoría del avión y del régimen de potencia solicitado.

Las pruebas de motores a ralentí podrán ser autorizadas en plataforma sólo en los siguientes PRKG de segunda línea; E-51, E-52, E-53, E-54, E-55, E-56, E-57, E-58, E-59, E-60, E-61, E-62, E-63, E-64, E-65, E-66, E-67, E-68, E-69, E-70, H-14 y H-15.

Las pruebas de motores a ralentí y a potencia media en primera línea no están autorizadas.

Las pruebas de motores a máxima potencia sólo podrán realizarse en el apartadero de espera A2.

Las pruebas de motores en régimen superior al ralentí están prohibidas entre las 0000 y las 0600 LT. En este intervalo sólo se admitirá la prueba en régimen superior al ralentí si es esencial para la ACFT del vuelo de salida y su hora programada de despegue está comprendida entre las 0400 y las 0600 LT.

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

TEL: +34-922 759 233
 E-mail: tfsopya@aena.es

ENGINE TEST PROCEDURE

Engine tests may be performed on the apron and on the A2 holding bay, depending on the category of the aircraft and engine speed requested.

Idle power engine tests may be authorised on the apron only on the following second line PRKG; E-51, E-52, E-53, E-54, E-55, E-56, E-57, E-58, E-59, E-60, E-61, E-62, E-63, E-64, E-65, E-66, E-67, E-68, E-69, E-70, H-14 and H-15.

First line idle and average power engine tests are not authorised.

Full power engine tests may only be performed on the A2 holding bay.

Engine tests at higher than idle speed are prohibited between 0000 and 0600 LT. In this range, the only tests admitted in higher than idle speed are those that are essential for ACFT flight departure and scheduled time of take off between 0400 and 0600 LT.

Clearance must be requested from the operations centre (CEOPS) in order to perform engine tests.

TEL: +34-922 759 233
 E-mail: tfsopya@aena.es

➔ **OPERACIÓN DE AERONAVES DE CLAVE SUPERIOR**

En el aeropuerto de TENERIFE SUR/Reina Sofía la aeronave máxima permitida para operar es la de letra de clave E.

OPERATION OF AIRCRAFT OF HIGHER CODE LETTER

At TENERIFE SUR/Reina Sofía Airport, code letter E aircraft are the largest permitted to operate.

OPERACIÓN DE HELICÓPTEROS

1. GENERALIDADES

1.1. De forma general, al no estar definida en el aeropuerto otra zona específica para operar con helicópteros distinta de la RWY 07/25, todos los vuelos serán tratados como ACFT de ala fija y autorizados por ATC a despegar y aterrizar en esta pista. Así, se define una FATO en la RWY 07/25 que abarca la zona existente entre ambos umbrales. Los helicópteros en misión operacional o aquellos que lo requieran por motivos excepcionales de seguridad o performance, podrán operar conforme a procedimiento local siguiendo instrucciones ATC.

1.2 El horario de operación en el que se pueden realizar operaciones con helicópteros es H24 (operacionales especiales cuya carta de exenciones así lo contemple e IFR). En los casos de vuelos visuales, el horario será de orto a ocaso.

OPERATION OF HELICOPTERS

1. GENERAL

1.1 In general, as no specific zone to operate with helicopters is defined other than RWY 07/25, all flights will be treated as for fixed-wing ACFT and shall be cleared by ATC to take off and land on that runway. Thus, a FATO is defined on RWY 07/25 which covers the zone lying between the two thresholds. Helicopters on operational missions, or those so requiring for reasons of safety or performance, may operate according to local procedures following ATC instructions.

1.2 The operational schedule for helicopter operations is H24 (special operational ones whose letter of exemption so permits, and IFR). In cases of visual flights, the schedule shall be sunrise to sunset.

2. PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

2.1 Los puestos de estacionamiento de helicópteros se ubican en la zona este y oeste de la plataforma (ver AD 2-GCTS PDC 1.3 y subsiguientes).

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

2. STANDS

2.1 The stands for helicopters are located in the East and West zones of the apron (see AD 2-GCTS PDC 1.3 ff.).

2.2 The characteristics of the helicopters that can operate, as determined by the possible stands assignable, are:

	PRKG	Modelo / Model
Plataforma este / East apron	E-13	AW-101
	I-1	AW-101
	H-2	AW-101
Plataforma oeste / West apron	G-2	SA-316
	G-5	SA-316

3. RESTRICCIONES OPERATIVAS

- 3.1 El rodaje podrá ser aéreo o en tierra, dependiendo del tipo de helicóptero y se efectuará por las calles de rodaje que también están destinadas al uso de ACFT de ala fija. El piloto al mando tendrá en cuenta los anchos de las rutas de rodaje definidas y las dimensiones del puesto de estacionamiento asignado y su área de seguridad.
- 3.2 No se podrá realizar rodaje en tierra o aéreo de salida o entrada al puesto de estacionamiento si en el puesto adyacente hubiera una ACFT embarcando o desembarcando pasaje.

4. DESCRIPCIÓN DE LA OPERATIVA

→ 4.1 ATERRIZAJE EN PISTA Y ESTACIONAMIENTO EN PLATAFORMA CIVIL

Sentido 07: los helicópteros procederán, siguiendo instrucciones ATC, a aproximación final a la RWY 07.

- PRKG asignado G-2 o G-5. Los helicópteros librarán pista, preferentemente, por B2 y serán autorizados por ATC a rodar por TWY T en dirección este hasta la puerta D-1, donde les esperará un vehículo "SIGAME" que les guiará hasta el puesto de estacionamiento.
- PRKG asignado I-1 o H-2. Los helicópteros librarán pista, preferentemente, por B4 y serán autorizados por ATC a rodar por la TWY T en dirección oeste hasta la puerta D-6, donde les esperará un vehículo "SIGAME" que les guiará hasta el puesto de estacionamiento.
- PRKG asignado E-13. Los helicópteros librarán pista, preferentemente, por B4 y serán autorizados por ATC a rodar por la TWY T en dirección oeste hasta el eje del propio puesto de estacionamiento, donde les esperará un vehículo "SIGAME" que les guiará en la maniobra de estacionamiento.

Sentido 25: los helicópteros procederán, siguiendo instrucciones ATC, a aproximación final a la RWY 25.

- PRKG asignado G-2 o G-5. Los helicópteros librarán pista, preferentemente, por B3 y serán autorizados por ATC a rodar por la TWY T en dirección oeste hasta la puerta D-2, donde les esperará un vehículo "SIGAME" que les guiará hasta el puesto de estacionamiento.
- PRKG asignado I-1 o H-2. Los helicópteros librarán pista, preferentemente, por B4 y serán autorizados por ATC a rodar por la TWY T en dirección oeste hasta la puerta D-6, donde les esperará un vehículo "SIGAME" que les guiará hasta el puesto de estacionamiento.
- PRKG asignado E-13. Los helicópteros librarán pista, preferentemente, por B4 y serán autorizados por ATC a rodar por la TWY T en dirección oeste hasta el eje del propio puesto de estacionamiento, donde les esperará un vehículo "SIGAME" que les guiará en la maniobra de estacionamiento.

→ 4.2 ESTACIONAMIENTO EN PLATAFORMA CIVIL Y DESPEGUE DESDE PISTA

Sentido 07:

- PRKG asignado G-2 o G-5. Previa autorización ATC, preferentemente, los helicópteros rodarán siguiendo el eje de la plataforma hasta la puerta D-1, luego por TWY T para acceder a pista por B2 para despegue.
- PRKG asignado I-1 o H-2 o E-13. Previa autorización ATC, preferentemente, los helicópteros rodarán hasta puerta D-6, TWY T para acceder a pista por B6 para despegue.

Sentido 25:

- PRKG asignado G-2 o G-5. Previa autorización ATC, preferentemente, los helicópteros rodarán siguiendo el eje de la plataforma hasta la puerta D-1, TWY T para acceder a pista por B2 para despegue.
- PRKG asignado I-1 o H-2 o E-13. Previa autorización ATC, preferentemente, los helicópteros rodarán hasta puerta D-6, TWY T para acceder a pista por B6 para despegue.

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 afectación 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:

Seguridad_Operacional_TFS@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

3. OPERATIONAL RESTRICTIONS

- 3.1 Either air or ground taxiing is permitted, depending on the type of helicopter, and this shall be accomplished using the taxiways also assigned to the use of fixed-wing ACFT. The pilot-in-command shall take into account the widths of the taxiing routes defined and the dimensions of the assigned stand and their safety area.
- 3.2 Neither air nor ground taxiing of entry or exit to the stand are permitted while an ACFT is boarding or disembarking passengers at adjacent stand.

4. DESCRIPTION OF THE OPERATION

4.1 LANDING ON RUNWAY AND PARKING ON CIVIL APRON

Direction 07: helicopters shall proceed, following ATC instructions, to final approach to RWY 07.

- Assigned PRKG G-2 or G-5. Helicopters shall vacate the runway, preferably, via B2, and shall be cleared by ATC to taxi via TWY T in direction East up to gate D-1, where a "FOLLOW ME" vehicle will be waiting to guide them up to the stand.
- Assigned PRKG I-1 or H-2. Helicopters shall vacate the runway, preferably, via B4, and shall be cleared by ATC to taxi via TWY T in direction West up to gate D-6, where a "FOLLOW ME" vehicle will be waiting to guide them up to the stand.
- Assigned PRKG E-13. Helicopters shall vacate the runway, preferably, via B4, and shall be cleared by ATC to taxi via TWY T in direction West up to the centre line of the stand itself, where a "FOLLOW ME" vehicle will be waiting to guide them in the parking manoeuvre.

Direction 25: helicopters shall proceed, following ATC instructions, to final approach to RWY 25.

- Assigned PRKG G-2 or G-5. Helicopters shall vacate the runway, preferably, via B3, and shall be cleared by ATC to taxi via TWY T in direction West up to gate D-2, where a "FOLLOW ME" vehicle will be waiting to guide them up to the stand.
- Assigned PRKG I-1 or H-2. Helicopters shall vacate the runway, preferably, via B4, and shall be cleared by ATC to taxi via TWY T in direction West up to gate D-6, where a "FOLLOW ME" vehicle will be waiting to guide them up to the stand.
- Assigned PRKG E-13. Helicopters shall vacate the runway, preferably, via B4, and shall be cleared by ATC to taxi via TWY T in direction West up to the centre line of the stand itself, where a "FOLLOW ME" vehicle will be waiting to guide them in the parking manoeuvre.

4.2 PARKING ON CIVIL APRON AND TAKE-OFF FROM RUNWAY

Direction 07:

- Assigned PRKG G-2 or G-5. Subject to ATC clearance, preferably, helicopters shall taxi along the apron centre line up to gate D-1, then TWY T to access runway via B2 for take-off.
- Assigned PRKG I-1 or H-2 or E-13. Subject to ATC clearance, preferably, helicopters shall taxi up to gate D-6, TWY T to access runway via B6 for take-off.

Direction 25:

- Assigned PRKG G-2 or G-5. Subject to ATC clearance, preferably, helicopters shall taxi along the apron centre line up to gate D-1, TWY T to access runway via B2 for take-off.
- Assigned PRKG I-1 or H-2 or E-13. Subject to ATC clearance, preferably, helicopters shall taxi up to gate D-6, TWY T to access runway via B6 for take-off.

OPERATIONAL SAFETY REPORTS

Pilots/operator shall report to the airport as soon as possible about any accidents, incidents, occurrences or events which may have a potential operational impact and in which they have been involved or witnessed.

The aim of these reports is the compilation of the information in order to improve operational safety, independently of 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.
- Site.
- Parties involved (data used to identify vehicles, ACFT...involved).
- Companies implicated.
- Description of the facts.
- Any other data considered relevant (e.g. lighting conditions, weather, phase of the operation such as takeoff / landing / stopover, pavement conditions...).

Contact e-mail address of the airport, for the reception of operational safety reports, is the following:

Seguridad_Operacional_TFS@aena.es

In addition to notifying the airport by means of the indicated system, it is necessary to send at least basic data of the accident, incident, occurrence or

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

event to the air traffic control service provider (ATC).

On the specific instance of safety reports related with the air traffic control service provider (manoeuvring area, flight phases and ATS airspace) these may be sent to the e-mail address:

canariassafetymanagement@enaire.es

21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS

NOISE ABATEMENT PROCEDURES

GENERALIDADES

- Los procedimientos siguientes se han establecido para evitar ruidos excesivos en los alrededores del aeropuerto de Tenerife Sur.
- Los procedimientos se aplicarán a los aterrizajes y despegues dentro de los períodos indicados, y su incumplimiento ocasionará sanciones a los operadores de aeronaves.
- Los pilotos y el ATC podrán omitir estos procedimientos solo por razones de seguridad.
- El término noche se aplica al período de tiempo comprendido entre 2300-0700 LT.
- Quedan prohibidos durante la noche los vuelos de entrenamiento o de prueba tanto sujetos a reglas VFR o IFR.
- 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.
- Las restricciones enumeradas para aterrizajes y despegues se aplicarán solo a turboreactores.

PRUEBA DE MOTORES EN TIERRA

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

GENERAL

- The following procedures have been established to avoid excessive noise in the surroundings of Tenerife Sur airport.
- These procedures are applicable to all landings and departures during the indicated time period. Non-compliance with these procedures shall give rise to sanctions upon to the aircraft operator.
- Pilots and ATC may omit these procedures only for safety reasons.
- The term night is applicable to the time period comprised between 2300-0700 LT.
- VFR or IFR test or training flights are forbidden at night time.
- Operators which cannot comply with these procedures shall submit the procedure that they can apply for this purpose to the corresponding authority for its possible approval.
- The restrictions for landing and take-off are only applicable to jets.

GROUND ENGINE TEST

See AD 2-GCTS item 20. "ENGINE TEST PROCEDURE".

PROCEDIMIENTOS ANTI-RUIDO

A - DESPEGUES

- Potencia de despegue. FLAP/SLAT de despegue.
 Acelerar hasta V2 + 10 kt.
 Subir a 1500 ft AGL manteniendo V2 + 10 kt.
- 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.
- HASTA 6000 ft
 No sobrepasar 250 kt y continuar SID en vigor, excepto autorización ATC.
- Los aviones que despeguen de la RWY 07 deberán mantener R-076 TFS hasta 10.0 DME TFS antes de efectuar cualquier viraje a la derecha.
- Los aviones que despeguen de la RWY 25 con salida que sobrevuele DVOR/DME TFS, no virarán a la derecha antes de pasar esta radioayuda.

B - ATERRIZAJES

- En horario nocturno, las aproximaciones visuales evitarán el sobrevuelo de núcleos habitados.
- En horario nocturno, las aproximaciones visuales a la RWY 25 procedentes del oeste (GANTA-DVOR/DME TFS), no iniciarán el viraje a la izquierda antes de 10.0 DME TFS.
- 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

A - TAKE-OFF

- Take-off power. Take-off FLAP/SLAT.
 Accelerate up to V2 + 10 kt.
 Climb up to 1500 ft AGL maintaining V2 + 10 kt.
- At 1500 ft
 Reduce to climbing power.
 Accelerate up to VZF + 10 kt maintaining a minimum climb gradient of 500 ft/min. (VZF: Minimum flap safety manoeuvre speed).
 Retract FLAP/SLAT, according to need.
- UP TO 6000 ft
 Do not exceed 250 kt and continue SID in force, except with ATC clearance.
- Aircraft taking off from RWY 07 shall maintain R-076 TFS up to 10.0 DME TFS before any right turn is initiated.
- Aircraft taking off from RWY 25 and overflying DVOR/DME TFS shall not turn right before going past this radioaid.

B - LANDING

- At night time, visual approaches shall avoid overflying inhabited areas.
- At night time, visual approaches to RWY 25 coming from the West (GANTA-DVOR/DME TFS), shall not initiate the left turn before 10.0 DME TFS.
- Landing and approach procedures under visual meteorological conditions shall be performed with an angle equal to or greater than the ILS GP or PAPI of each runway.

22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO

FLIGHT PROCEDURES

SISTEMA DE PRESENTACIÓN RADAR

En el aeropuerto de Tenerife Sur podrán utilizarse 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 ACFT en aproximación final;
- Supervisión de la trayectoria de vuelo de otras ACFT en las cercanías del aeródromo;
- Aplicación de separación, establecida en RCA-4.6.7.3 entre ACFT sucesivas a la salida; y
- Suministro de asistencia para la navegación a vuelos VFR.

RADAR DISPLAY SYSTEM

ATS surveillance systems at Tenerife Sur airport may be used in the provision of aerodrome control service to carry out the following tasks:

- Supervision of flight paths of ACFT on final approach;
- Supervision of flight paths of other ACFT in the vicinity of the aerodrome;
- Application of separation between consecutive departing ACFT, as laid down in RCA-4.6.7.3; and
- Provision of navigation assistance to VFR flights.

PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)

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

LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

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

PROCEDIMIENTO DE PARALIZACIÓN DE OPERACIONES EN EL ÁREA DE MOVIMIENTO (PPOAM)

El Aeropuerto de Tenerife Sur dispone de un Procedimiento de Paralización de Operaciones en el Área de Movimiento (PPOAM) para visibilidad inferior a 800 m.

STANDSTILL OPERATIONS PROCEDURE IN THE MOVEMENT AREA

At Tenerife Sur Airport, a Standstill Operations Procedure in the Movement Area (PPOAM) is available when visibility is below 800 m.

FASES / PHASES	VISIBILIDAD / VISIBILITY (m)
I.- Aviso / Warning	1000 > VIS ≥ 800
II.- Paralización de operaciones / Standstill of operations	800 > VIS
III.- Reanudación de operaciones / Resumption of operations	VIS ≥ 800 y tendencia a mejora / and trend towards improvement

Información para pilotos

Incertidumbre respecto de la posición en el área de maniobras:

Ante la duda respecto de la posición de la ACFT en relación con el área de maniobras:

- si se reconoce que no está en pista, inmediatamente, detendrá la ACFT y notificará a ATC esta circunstancia (incluida la última posición conocida).
- si se reconoce que se encuentra en una pista, inmediatamente, lo notificará a ATC (incluida la última posición conocida), evacuará, lo antes posible, la pista, si es capaz de localizar una TWY cercana apropiada, a menos que ATC indique otra cosa; y después, detendrá la ACFT.

Information for pilots

Uncertainty about position in the manoeuvring area:

In the face of doubt about the position of the ACFT in relation to the manoeuvring area:

- If you recognise that you are not on a runway, halt the ACFT immediately and notify this circumstance to ATC (including the last known position).
- If you recognise that you are on a runway, immediately notify this circumstance to ATC (including the last known position), and vacate the runway as soon as possible, if you can find an appropriate TWY nearby, unless ATC should indicate otherwise, and then, halt the ACFT.

Avería de una aeronave:

Notificará la situación a ATC y esperará la llegada de asistencia. En caso de encontrarse en una pista, si es posible y a menos que ATC indique lo contrario, la evacuará.

Breakdown of an aircraft:

Notify the situation to ATC and await the arrival of assistance. In the event of being on a runway, if possible and unless ATC should indicate otherwise, vacate it.

Pérdida de contacto visual entre móviles:

En caso de pérdida de contacto visual de una ACFT con otra o con un vehículo con el que mantenga propia separación, se informará inmediatamente a ATC y se detendrá la ACFT.

Loss of visual contact between moving elements:

In the event of loss of visual contact by an ACFT with another or with a vehicle with which it is maintaining its own separation, ATC shall be informed immediately and the ACFT halted.

Fallo de comunicaciones:

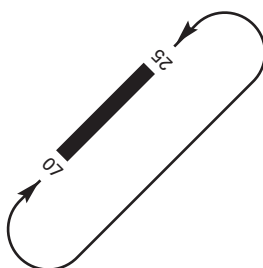
- ACFT en salida: la ACFT continuará por la ruta asignada hasta detenerse en el límite de la autorización ATC, extremando las precauciones, donde mantendrá posición y esperará la llegada de un vehículo de asistencia.
- ACFT de llegada: si la ACFT acaba de aterrizar, mantendrá posición al abandonar pista y esperará la llegada de un vehículo de asistencia. Si la ACFT ya tuviera una autorización de rodaje ATC, continuará por la ruta asignada hasta el límite de dicha autorización, extremando las precauciones, donde mantendrá posición y esperará la llegada de un vehículo de asistencia.

Communications failure:

- Departing ACFT: the ACFT shall continue by the assigned route and halt at the limit of ATC clearance, taking extreme care, where it shall maintain its position and await the arrival of an assistance vehicle.
- Arriving ACFT: if the ACFT has just touched down, it will maintain its position on vacating the runway and await the arrival of an assistance vehicle. If the ACFT already holds ATC taxiing clearance, it shall continue by the assigned route and halt at the limit of that clearance, taking extreme care, where it shall maintain its position and await the arrival of an assistance vehicle.

CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD

AD TRAFFIC CIRCUIT



23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

ADDITIONAL INFORMATION

Precaución por posibles deslumbramientos por láseres de mano.
 Las tripulaciones deberán informar de los hechos y del posible punto de origen a los servicios ATC.

Caution: glare may be produced by hand-held lasers.
 Crew should report any such event and its possible location to ATC services.

SERVICIO DE CONTROL DE FAUNA

Horario: de orto a ocaso.

WILDLIFE CONTROL SERVICE

Hours: from sunrise to sunset.

ZONA DE CONCENTRACIÓN DE AVES

Zonas de alimentación:

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

BIRD CONCENTRATION AREAS

Foraging:

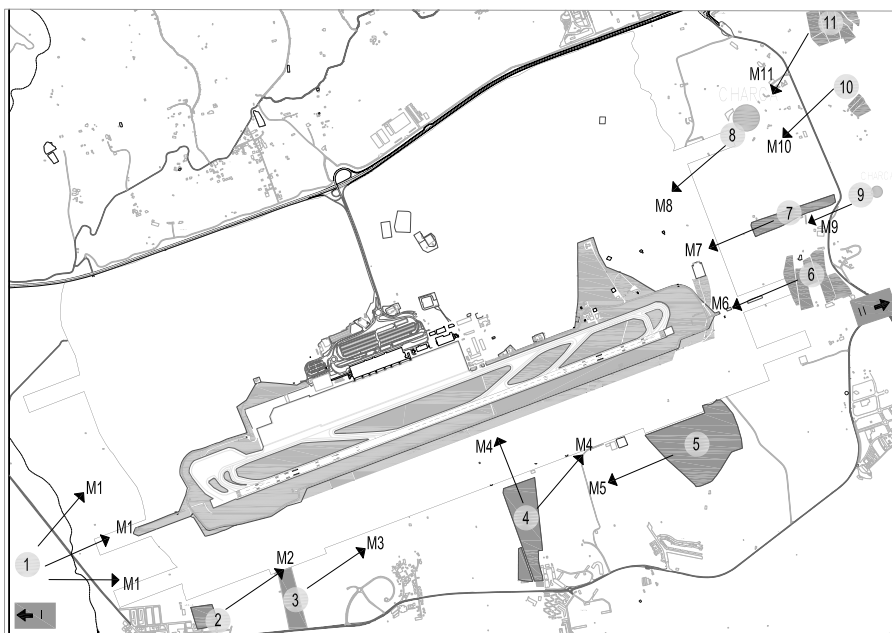
- Zone II: Insular solid waste plant (PIRS).
- Zone I: South coast.

MOVIMIENTO DE AVES

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

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.

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.

Cizalladura orográfica en régimen de alisio, afectando principalmente a RWY 07

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

Orographical wind shear in trade wind regime, mainly affecting RWY 07

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

La cizalladura es apreciable en aproximación final (por debajo de los 1600 ft) a la RWY 07 o en pista, positiva y con mayor frecuencia de aparición en la época estival. Las intensidades de viento en superficie han de ser del orden de 15 kt y de dirección NE-E, para que pueda aparecer el efecto (cizalladura positiva de 15 a 35 kt). En aproximación a la RWY 07, por debajo de los 2100 ft, el viento suele ser variable o con intensidades del orden de los 5-10 kt y con dirección SW-NW (viento en cola), pasando a ser de dirección NE-E (viento de morro) y con intensidades de al menos 10 kt al encontrar la cortante de viento, en torno a los 1000-500 ft AGL.

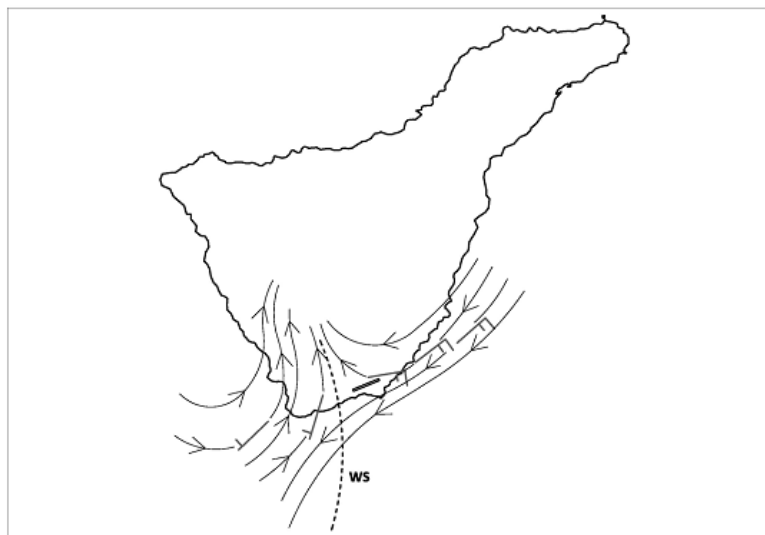
Wind shear is appreciable on final approach (below 1600 ft) to the RWY 07 or on runway, being positive and more frequent in the summer. The surface wind intensities must be around 15 kt and NE-E direction for the effect to appear (positive wind shear 15 to 35 kt). On approach to RWY 07 below 2100 ft, the wind is usually variable or with intensities of the order of 5-10 kt and SW-NW direction (tailwind), becoming NE-E direction (headwind) and with intensities of at least 10 kt when wind shear is encountered, around 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 30°C, 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.

This wind shear effect is most obvious in trade wind (NE-E) situations with incoming air from the Sahara, when there may also occur turbulence on final approach. Values of temperature above 30° C can give an indication of these situations. It is important to be aware of possible inversion warnings, which usually also indicate these advections of warm air.

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

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

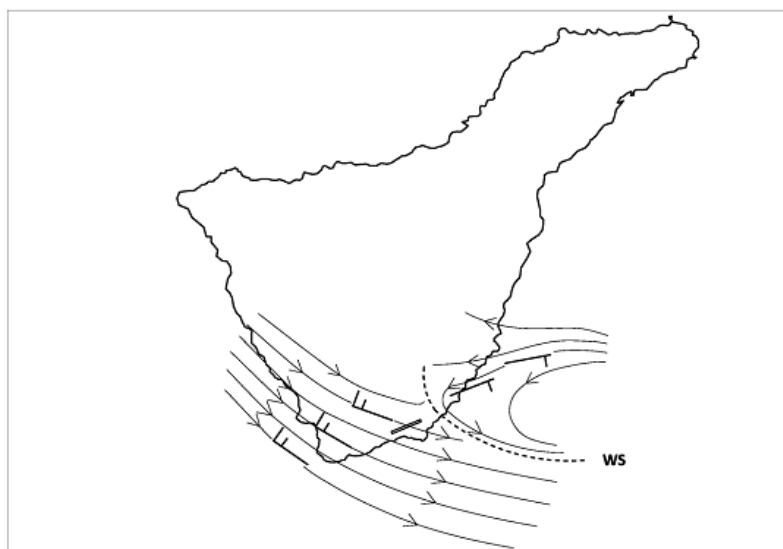


Cizalladura orográfica en situación de sistema de baja presión en superficie (borrasca), afectando principalmente a RWY 25

En situaciones de bajas presiones afectando a las islas, con viento sinóptico del SW-NW, el patrón de cizalladura orográfica se puede invertir, apareciendo en aproximación final por debajo de los 1600 ft, a la RWY 25, con intensidades de viento en pista de más de 15 kt y dirección SW-NW. La cizalladura suele ser positiva y del orden de 15 a 30 kt. Con estas situaciones se pueden dar también frentes de racha en el entorno del aeródromo, asociadas a actividad convectiva.

Orographical wind shear situation of low pressure system at the surface (storm), mainly affecting RWY 25

In situations of low pressure affecting the islands, with synoptic wind SW-NW, the orographical wind shear pattern can be reversed, appearing on final approach to the RWY 25 below 1600 ft, with wind intensities on 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.



MEDICIÓN DEL COEFICIENTE DE ROZAMIENTO

El Aeropuerto dispone de un vehículo medidor del coeficiente de rozamiento modelo SARSYS Surface Volvo Friction Tester V70 (SVFT).

En el caso de que el equipo medidor de coeficiente de rozamiento se encuentre fuera de servicio, esta información será emitida mediante NOTAM.

MEASUREMENT OF THE FRICTION COEFFICIENT

The airport has a friction coefficient measuring vehicle model SARSYS Surface Volvo Friction Tester V70 (SVFT).

In the case that the friction coefficient measuring equipment is not available, this information shall be issued by NOTAM.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK