



ANEXO VI: AIP. AEROPUERTO DE TENERIFE SUR



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 geoid: 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

HOURS OF OPERATION

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

+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

AVIAPARTNER

E-mail: antonio.bravo@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@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

BROK-AIR FBO

Móvil: +34-608 684 773

+34-616 810 849

E-mail: ops@brok-air.com

SITA: No.

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

AVIAPARTNER

E-mail: antonio.bravo@aviapartner.aero

SITA: TFSAOXH

Handling agents for General and Business Aviation.

GERARDO MELÉNDEZ

Tel.: +34-922 392 064

Fax: +34-922 392 247

Móvil: +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

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: No
 Móvil: No
 E-mail: No
 HISPANO LUSITANIA
 Tel.: +34-922 759 415
 Fax: No
 Móvil: No
 E-mail: No
 BROK-AIR TECHNICS
 Móvil: +34-630 006 307

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

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).
 - Grúas hasta 400 TM externas al AD.
Observaciones:
 • Datos de contacto para el traslado de aeronaves 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 aeronaves inutilizadas.
 • Objetivo operacional de tiempo de respuesta hasta extremo de RWY 08/26 menor de 2 minutos y 20 segundos.

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 tow vehicle without bar up to B747-400, A340-600 by handling agents.
 The airport has lifting and moving gear for 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 movement of aircraft with disabled front and main taxiing gear up to 30 TM.
 - V2 truck for movement of aircraft 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 aircraft 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 aircraft are needed.
 • Operational objective of response time up to RWY 08/26 end is less than 2 minutes and 20 seconds.

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: Umbral, designadores, eje, zona de toma de contacto, punto de visada, faja lateral y señales indicadoras de calle de salida rápida.
Señalización de TWY: Eje y faja lateral.
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: Threshold, designators, centre line, touchdown zone, aiming point, side stripe and rapid exit taxiway indicator lights.
TWY markings: Centre line and side stripe.
Remarks: None.

10. OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO

AERODROME OBSTACLES

Obstáculos que perforan las Superficies de Transición, Horizontal Interna y Cónica establecidas en el Anexo 14 de OACI:
Ver carpeta del DVD "Item 10".

Obstacles which penetrate Transitional, Inner Horizontal and Conical Surfaces contained in Annex 14 of ICAO:
See DVD folder "Item 10".

Observaciones: Ver AD 2 - GCTS AOC.

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

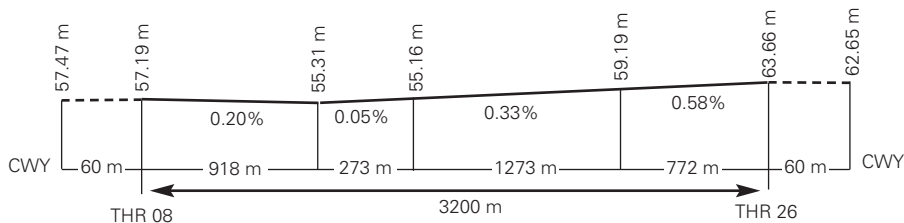
RWY	Orientación Direction	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m) Strip (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
08	068.57°GEO 074°MAG	3200x45	280221.14N 0163515.50W	THR: 57.2 m/188 ft TDZ: 57.2 m/188 ft	No	60X150	3320 x 300	No	240 x 150	RWY: Asfalto/Asphalt PCN 92/F/C/W/T SWY: No
26	248.59°GEO 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)
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). (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 aeronaves de letra de clave F, excepto A380. Luces indicadoras de salida rápida (B4, B5).

Runway: 08

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 aircraft of code letter F, except for the A380. Rapid exit taxiway indicator lights (B4, B5).

Pista: 26

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 aeronave B747-400 por no cumplir los requisitos de margen vertical entre las ruedas y el umbral, ni por aeronaves de letra de clave F, excepto A380. Luces indicadoras de salida rápida (B3).

Runway: 26

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 aircraft B747-400 as these do not meet the wheel clearance over threshold requirements. Nor by aircraft of code letter F, except for the A380. 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 reflective markers.

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 geode: ver apartado 2.
- FATO: RWY 08/26.
- Coordenadas THR 08 y THR 26, ver apartado 12.
- Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 08/26.
- Rodaje aéreo: TLOF coincide con los puestos de estacionamiento G-5, G-2, H-2, I-1, E-13.

Elevación:

- FATO: ver apartado 12.
- Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 08/26. Ver apartado 12.
- Rodaje aéreo: TLOF coincide con los puestos de estacionamiento 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 08/26. Ver apartado 12.
- Rodaje aéreo: TLOF coincide con los puestos de estacionamiento G-5, G-2, 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 08/26.
- Coordinates THR 08 and THR 26, see section 12.
- Ground taxiing: TLOF same as RWY 08/26.
- Air taxiing: TLOF same as stands G-5, G-2, H-2, I-1, E-13.

Elevation:

- FATO: see section 12.
- Ground taxiing: TLOF same as RWY 08/26. See section 12.
- Air taxiing: TLOF same as stands 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 08/26. See section 12.
- Air taxiing: TLOF same as stands G-5, G-2, 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)
08 INT B6	200	200	200
08 INT B2	2950	2950	2950
26 INT B6	3000	3000	3000
26 INT B2	250	250	250

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) 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	127.700 128.125	H24 H24	APP/L Primaria/Primary APP Secundaria/Secondary
TWR	Tenerife Sur TWR	119.000 121.750 121.900 121.500 243.000	H24 H24 H24 H24 H24	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 ATERRIZAJE **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 NDB (5° W) LOC 08 (5° W) ILS CAT I	TFS TES ITS	CH 111X 317.000 kHz 109.700 MHz	H24 H24 H24	280008.8N 0164115.0W 280317.0N 0163346.0W 280302.9N 0163315.5W	30 m	COV 25 NM 074° MAG / 319 m FM THR 26 No/Not AVBL: BTN ±35° de/of RCL FM 17 NM BLW 4000 ft AMSL, BTN ±10° de/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 LOC 26 (5° W) ILS CAT I	ITS ISUR	CH 34X 110.900 MHz	H24 H24	280221.6N 0163501.1W 280217.5N 0163525.8W	60 m	REF DME THR 08 254° MAG / 303 m FM THR 08 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 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 of FLY-UP BLW GP and left of RCL.
ILS/DME 26	ISUR	CH 46X	H24	280250.5N 0163337.0W	72 m	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 prohíbe 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.

Quando 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)".

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.

ATC PROCEDURES

Even if 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, the prescribed separation from the preceding aircraft shall exist.

When issuing a "Landing Clearance based on Anticipated Separation", ATC shall use the following phrasing:

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

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.

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 puesto de estacionamiento 10 minutos antes del CTOT.

B.- El permiso se expedirá tan pronto se solicite, a menos que se prevean

STANDARD TAXIING PROCEDURES

1. START-UP

A.- Pilots shall request clearance to start up from 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 shall be issued as soon as requested. When delays are expected

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

Las aeronaves 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 puerta más próxima, con las siguientes excepciones:

- ATC indique lo contrario.
- Existen limitaciones en el arranque de los motores, circunstancia que deberá ser previamente comunicada al ATC.
- Los puestos de estacionamiento F-1, F-5A y F-8, se realizarán aprobando a la cabecera 26, para aeronaves de letra de clave D o superior.
- Los puestos de estacionamiento H-2, I-1, I-1A e I-1B se realizarán aprobando a la cabecera 26.
- El puesto de estacionamiento I-11A se realizará aprobando 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 aprobando a la puerta más próxima, excepto indicación en contra de ATC, salvo del puesto de estacionamiento E-13, donde se realizará siempre aprobando a la cabecera 08 (excepto indicación en contra de ATC). 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 puesto de estacionamiento se realizará acompañado por el vehículo SIGAME, 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.

→ Las calles de acceso a puesto de estacionamiento y puertas D-4 (excepto desde/hacia puesto de estacionamiento F-1) y D-5 (excepto desde/hacia puesto de estacionamiento I-1) de acceso a plataforma 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 50 m.

Las calles de rodaje para aviación general (GA) están limitadas a una envergadura máxima de 22 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 a los puestos de estacionamiento F-8 y F-5A de aeronaves de letra de clave D o superior, se realizará por puertas D-1 o D-2.

La entrada al puesto de estacionamiento F-1 de aeronaves de letra de clave D o superior, se realizará por la puerta D-4.

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

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.

ted to exceed 15 minutes, ATC shall provide the appropriate start up time. At that moment, ATC clearance shall be issued.

2. GROUND MOVEMENT

Aircraft 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 nearest gate, with the following exceptions:

- ATC should indicate otherwise.
- There are engine start-up limitations, a circumstance that should have been previously communicated to ATC.
- From stands F-1, F-5A and F-8, this shall be carried out by nosing to threshold 26, for aircraft code letter D or higher.
- From stands H-2, I-1, I-1A and I-1B, this shall be carried out by nosing to threshold 26.
- From stand I-11A, this shall be carried out nosing to threshold 08.

A1.- Avoidance of collisions with other aircraft 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 nearest gate, unless ATC should indicate otherwise, except from stand E-13 where the aircraft shall always nose to threshold 08 (unless ATC should indicate otherwise). See "Taxiing restrictions".

2.2.- Arrivals.

Aircraft shall report to ATC when vacating the runway.

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 aircraft with wide-body fuselage shall vacate runway 08 via TWY B7 and runway 26 via TWY B1.

3. TAXIING RESTRICTIONS

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

Taxiways to access stands and gates D-4 (except from/to stand F-1) and D-5 (except from/to stand I-1) for apron access are limited to aircraft with maximum wingspan of 52 m.

Taxiway B2 is restricted to aircraft 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.

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

During the following hours 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 shall be closed.

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

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

The entry to stand F-1 for code letter D aircraft or higher, shall be carried out via gate D-4.

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 from:

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

RESTRICTIONS ON STANDS

On stands 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 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 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 aeronave esté inoperativa, se deberá comunicarla a CEOPS dicha incidencia.

– 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.

Aircraft 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.

Todas las pruebas de motores se realizarán al ralentí, en todos los puestos de estacionamiento de la plataforma.

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

Las pruebas de motores en régimen superior a 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 aeronave 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).

ENGINE TEST PROCEDURE

The engine test can be made on the apron and on the holding bay A2, according to the aircraft code letter and the power regime requested.

All engine tests will be carried out at idle power, at all the apron stands.

Engine tests at full power will only be made on the holding bay A2.

Engine tests higher than at idle power are forbidden between 0000-0600 LT. During this period, an engine test higher than at idle power is only allowed if it is essential for the aircraft of the departing flight and its estimated take-off time is scheduled between 0400 and 0600 LT.

Clearance must be requested from the operations centre (CEOPS) for engine tests.

OPERACIÓN DE AERONAVES DE CLAVE SUPERIOR

1. GENERALIDADES

- 1.1. El aeropuerto de Tenerife Sur tiene número de clave 4-E según la clasificación OACI, no obstante, previa autorización por parte del gestor aeroportuario, pueden operar de forma esporádica aeronaves de envergadura igual o superior a 65 m, esto es, aeronaves de letra de clave F (B747-800, AN124, AN225 y A380).
- 1.2. El explotador de una aeronave de las arriba indicadas que desee operar en el aeropuerto de Tenerife Sur deberá solicitar, bien directamente, bien a través del Agente Handling, autorización explícita al Centro de Operaciones del Aeropuerto (ver AIP España AD 2 - GCTS, casilla 2), indicando tipo de aeronave, día en que se desea operar y hora.
- 1.3. En caso de tener que atender la operación de una aeronave de este tipo en emergencia o no prevista, se coordinarán en tiempo real las medidas oportunas, que tratarán en lo posible de adecuarse a lo aquí dispuesto.

OPERATION OF AIRCRAFT OF HIGHER CODE LETTER

1. GENERAL

- 1.1. The airport of Tenerife Sur holds code letter 4-E according to the ICAO classification; nevertheless, subject to prior clearance by the airport manager, aircraft of wingspan equal to or greater than 65 m, that is, aircraft of code letter F (B747-800, AN124, AN225 and A380) may operate on a sporadic basis.
- 1.2. The operator of an aircraft of the types indicated above who desires to operate at the airport of Tenerife Sur should request, whether directly or through the handling agent, explicit authorization from the Operations Centre of the Airport (see AIP España AD 2 - GCTS, item 2), indicating the type of aircraft, and the date and time when it is desired to operate.
- 1.3. In the event that it is necessary to handle an aircraft of this kind in an emergency or when otherwise unforeseen, the appropriate measures shall be coordinated in real time, and the provisions herein shall be adhered to the greatest extent possible.

2. PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

- 2.1. Para mayor información, consultar características físicas de los puestos de estacionamiento indicados en AIP-España AD 2 - GCTS PDC.
- 2.2. Dependiendo del tipo de aeronave, se asignarán los siguientes puestos de estacionamiento:
 - Si se trata de un B747-800 o AN124, el puesto de estacionamiento I-11A o I-1.
 - Si se trata de un A380, el puesto de estacionamiento I-11A.
 - Si se trata de un AN225, entre los puestos de estacionamiento I-11 y H-10.

2. STANDS

- 2.1. For further information, please consult the physical characteristics of the stands stated in AIP-España AD2 - GCTS PDC.
- 2.2. Depending on the type of aircraft, the following stands shall be assigned:
 - In the case of a B747-800 or AN124, stand I-11A or I-1.
 - In the case of an A380, stand I-11A.
 - In the case of an AN225, between stands I-11 and H-10.

3. RESTRICCIONES OPERATIVAS

- 3.1. Las indicaciones del PAPI no pueden ser utilizadas por las aeronaves de letra de clave F, excepto el A380.
- 3.2. Cuando una aeronave de letra de clave F opere en el aeropuerto de Tenerife Sur, sólo se moverá una aeronave por vez en el área de movimiento.
- 3.3. De forma previa a la operación (llegada/salida) de una aeronave de letra de clave F, un vehículo inspeccionará, en función de la pista en uso y del puesto de estacionamiento asignado, el recorrido que seguirá la aeronave, incluyendo la pista.
Asimismo, después del despegue, un vehículo, revisará la ruta seguida incluyendo la pista.
- 3.4. ATC requerirá a la aeronave de letra de clave F que realice el rodaje a velocidad reducida, con los motores al ralentí (cuando sea posible) y con los motores exteriores apagados para evitar la ingestión y generación de FOD. Asimismo, ATC recordará al piloto al mando la ruta hasta el punto donde le esperará un "Sígame".
- 3.5. Se requiere que las aeronaves realicen maniobras de "oversteering" para corregir la trayectoria en los tramos curvos de las siguientes calles de rodaje:
 - B747-800 y AN124: B1, B7, D-2 y D-5.
 - A380: B1, B3, B6, B7, D-1 y D-2.
 - AN225: B1, B6 y B7.
- 3.6. El gestor aeroportuario establecerá las restricciones operativas oportunas para asegurar la operación segura de este tipo de aeronaves (ej. restricción de puestos de estacionamiento, cierre de viales de servicio, etc.).

3. OPERATIONAL RESTRICTIONS

- 3.1. The PAPI indications cannot be used by aircraft of code letter F, except for the A380.
- 3.2. When an aircraft of code letter F is operating at the airport of Tenerife Sur, only one aircraft shall move in the movement area at a time.
- 3.3. Prior to the operation (arrival/departure) of an aircraft of code letter F, a vehicle shall inspect the path that the aircraft will follow, including the runway, and depending on the runway in use and the stand assigned.

Likewise, after take-off, a vehicle shall review the route taken, including the runway.
- 3.4. ATC shall require any aircraft of code letter F to carry out taxiing at reduced speed, with the engines idling (whenever possible) and with the outer engines off so as to avoid the intake and generation of FOD. Similarly, ATC shall remind the pilot in command of the route to the point where a "Follow me" vehicle will be waiting.
- 3.5. The aircraft will be required to perform oversteering manoeuvres to correct its path on the curved segments of the following taxiways:
 - B747-800 and AN124: B1, B7, D-2 and D-5.
 - A380: B1, B3, B6, B7, D-1 and D-2.
 - AN225: B1, B6 and B7.
- 3.6. The airport manager shall establish the appropriate operational restrictions to ensure the safe operation of this type of aircraft (for instance, restrictions on stands, closure of service roads, etc.).

4. DESCRIPCIÓN DE LA OPERATIVA

4.1. LLEGADA DE AN124 / B747-800

4. DESCRIPTION OF THE OPERATION

4.1. ARRIVAL OF AN124 / B747-800

- Pista 08 en uso: la aeronave abandonará pista vía B7 y ATC autorizará rodaje vía T hasta el punto de espera intermedio antes de puerta D-5, donde esperará un vehículo "Sígame".

Continuará rodaje guiado hasta el puesto de estacionamiento asignado (I-11A vía puerta D-2 o I-1 vía puerta D-5).

- Pista 26 en uso: la aeronave abandonará pista vía B1 y ATC autorizará rodaje vía T hasta el punto de espera intermedio antes de puerta D-1, donde esperará un vehículo "Sígame".

Continuará rodaje guiado hasta el puesto de estacionamiento asignado (I-11A vía puerta D-2 o I-1 vía puerta D-5).

4.2. SALIDA DE AN124 / B747-800

- Pista 08 en uso: Abandonará el puesto de estacionamiento (I-11A o I-1) y realizará rodaje guiado por un vehículo "Sígame" hasta quedar establecido en la intersección de calle de rodaje T con puerta D-1.

Desde este punto, continuará rodaje vía T hasta el punto de espera de la pista en B0.

- Pista 26 en uso: abandonará el puesto de estacionamiento (I-11A o I-1) y realizará rodaje guiado por un vehículo "Sígame" hasta quedar establecido en la intersección de calle de rodaje T con puerta D-5.

Desde este punto, continuará rodaje vía T hasta el punto de espera de la pista en B7.

4.3. LLEGADA DE A380

- Pista 08 en uso: la aeronave abandonará pista vía B7 y, establecido en calle T antes de B6, esperará un vehículo "Sígame".

Continuará rodaje guiado vía B6, pista 08/26, B3 y puerta D-2 hasta el puesto de estacionamiento asignado.

- Pista 26 en uso: la aeronave abandonará pista vía B1 y ATC autorizará rodaje vía T hasta el punto de espera intermedio antes de puerta D-1, donde esperará un vehículo "Sígame".

Continuará rodaje guiado vía puerta D-2 hasta el puesto de estacionamiento asignado.

4.4. SALIDA DE A380

- Pista 08 en uso: abandonará el puesto de estacionamiento y realizará rodaje guiado por un vehículo "Sígame" hasta quedar establecido en la intersección de calle de rodaje T con puerta D-1.

Desde este punto, continuará rodaje vía T hasta el punto de espera de la pista en B0.

- Pista 26 en uso: abandonará el puesto de estacionamiento y realizará rodaje guiado por un vehículo "Sígame" vía puerta D-2, B3, pista 08/26 y B5 hasta quedar establecido en la calle de rodaje T.

Desde este punto, continuará rodaje vía T hasta el punto de espera de la pista en B7.

4.5. LLEGADA DE AN225

- Pista 08 en uso: la aeronave abandonará pista vía B7 y, establecido en calle T antes de B6, esperará un vehículo "Sígame".

Continuará rodaje guiado vía B6, pista 08/26, B3, calle T y eje del puesto de estacionamiento E-32 hasta el puesto de estacionamiento asignado.

- Pista 26 en uso: la aeronave abandonará pista vía B1 y ATC autorizará rodaje vía T hasta el punto de espera intermedio antes de puerta D-1, donde esperará un vehículo "Sígame".

Continuará rodaje guiado vía calle T y eje del puesto de estacionamiento E-32 hasta el puesto de estacionamiento asignado.

4.6. SALIDA DE AN225

- Pista 08 en uso: abandonará el puesto de estacionamiento y realizará rodaje guiado por un vehículo "Sígame" vía eje del puesto de estacionamiento E-29 hasta quedar establecido en la intersección de calle de rodaje T con puerta D-1.

Desde este punto, continuará rodaje vía T hasta el punto de espera de la pista en B0.

- Pista 26 en uso: abandonará el puesto de estacionamiento y realizará rodaje guiado por un vehículo "Sígame" vía eje del puesto de estacionamiento E-29, B3, pista 08/26 y B5 hasta quedar establecido en la calle de rodaje T.

Desde este punto, continuará rodaje vía T hasta el punto de espera de la pista en B7.

- Runway 08 in use: The aircraft shall vacate the runway via B7 and ATC shall clear taxiing via T up to the intermediate holding position before gate D-5, where a "Follow me" vehicle will be waiting.

It shall continue guided taxiing up to the assigned stand (I-11A via gate D-2 or I-1 via gate D-5).

- Runway 26 in use: The aircraft shall vacate the runway via B1 and ATC shall clear taxiing via T up to the intermediate holding position before gate D-1, where a "Follow me" vehicle will be waiting.

It shall continue guided taxiing up to the assigned stand (I-11A via gate D-2 or I-1 via gate D-5).

4.2. DEPARTURE OF AN124 / B747-800

- Runway 08 in use: It shall exit from the stand (I-11A or I-1) and carry out taxiing guided by a "Follow me" vehicle until it reaches the intersection of taxiway T with gate D-1.

From this point, it shall continue taxiing via T up to the runway holding position at B0.

- Runway 26 in use: It shall exit from the stand (I-11A or I-1) and carry out taxiing guided by a "Follow me" vehicle until it is established at the intersection of taxiway T with gate D-5.

From this point, it shall continue taxiing via T up to the runway holding position at B7.

4.3. ARRIVAL OF A380

- Runway 08 in use: The aircraft shall vacate the runway via B7 and, once established on taxiway T before B6, it shall await a "Follow me" vehicle. It shall continue guided taxiing via B6, runway 08/26, B3 and gate D-2 up to the assigned stand.

- Runway 26 in use: The aircraft shall vacate the runway via B1 and ATC shall clear taxiing via T up to the intermediate holding position before gate D-1, where a "Follow me" vehicle will be waiting.

It shall continue guided taxiing via gate D-2 up to the assigned stand.

4.4. DEPARTURE OF A380

- Runway 08 in use: It shall exit from the stand and carry out taxiing guided by a "Follow me" vehicle until it is established at the intersection of taxiway T with gate D-1.

From this point, it shall continue taxiing via T up to the runway holding position at B0.

- Runway 26 in use: It shall exit from the stand and carry out taxiing guided by a "Follow me" vehicle via gate D-2, B3, runway 08/26 and B5 until it is established on taxiway T.

From this point, it shall continue taxiing via T up to the runway holding position at B7.

4.5. ARRIVAL OF AN225

- Runway 08 in use: The aircraft shall vacate the runway via B7 and, once established on taxiway T before B6, it shall await a "Follow me" vehicle. It shall continue guided taxiing via B6, runway 08/26, B3 and the centre line of stand E-32 up to the assigned stand.

- Runway 26 in use: The aircraft shall vacate the runway via B1 and ATC shall clear taxiing via T up to the intermediate holding position before gate D-1, where a "Follow me" vehicle will be waiting.

It shall continue guided taxiing via taxiway T and the centre line of stand E-32 up to the assigned stand.

4.6. DEPARTURE OF AN225

- Runway 08 in use: It shall exit from the stand and carry out taxiing guided by a "Follow me" vehicle via the centre line of stand E-29 until it is established at the intersection of taxiway T with gate D-1.

From this point, it shall continue taxiing via T up to the runway holding position at B0.

- Runway 26 in use: It shall exit from the stand and carry out taxiing guided by a "Follow me" vehicle via the centre line of stand E-29, B3, runway 08/26 and B5 until it is established on taxiway T.

From this point, it shall continue taxiing via T up to the runway holding position at B7.

➔ 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 08/26, todos los vuelos serán tratados como aeronaves de ala fija y autorizados por ATC a despegar y aterrizar en esta pista. Así, se define una FATO en la pista 08/26 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 08/26, all flights will be treated as for fixed-wing aircraft and shall be cleared by ATC to take off and land on that runway. Thus, a FATO is defined on runway 08/26 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:

Puesto de estacionamiento/Stand	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 aeronaves 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 aeronave embarcando o desembarcando pasaje.

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 aircraft. 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 aircraft is boarding or disembarking passengers at adjacent stand.

4. DESCRIPCIÓN DE LA OPERATIVA

4.1 ATERRIZAJE EN PISTA Y ESTACIONAMIENTO EN PLATAFORMA CIVIL

Sentido 08: los helicópteros procederán, siguiendo instrucciones ATC, a aproximación final a la pista 08.

4. DESCRIPTION OF THE OPERATION

4.1 LANDING ON RUNWAY AND PARKING ON CIVIL APRON

Direction 08: helicopters shall proceed, following ATC instructions, to final approach to runway 08.

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

- Assigned stand G-2 or G-5. Helicopters shall vacate the runway, preferably, via B2, and shall be cleared by ATC to taxi via taxiway 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 stand I-1 or H-2. Helicopters shall vacate the runway, preferably, via B4, and shall be cleared by ATC to taxi via taxiway T in direction West up to gate D-5, where a "Follow me" vehicle will be waiting to guide them up to the stand.
- Assigned stand E-13. Helicopters shall vacate the runway, preferably, via B4, and shall be cleared by ATC to taxi via taxiway 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.

Sentido 26: los helicópteros procederán, siguiendo instrucciones ATC, a aproximación final a la pista 26.

Direction 26: helicopters shall proceed, following ATC instructions, to final approach to runway 26.

- Puesto de estacionamiento asignado G-2 o G-5. Los helicópteros librarán pista, preferentemente, por B3 y serán autorizados por ATC a rodar por la calle de rodaje T en dirección Oeste hasta la puerta D-2 o hasta la puerta D-1 (en caso de que la zona de plataforma entre D-2 y D-1 esté cerrada por ahorro energético), donde les esperará un vehículo "Sígame" que les guiará hasta el puesto de estacionamiento.
- Puesto de estacionamiento asignado I-1 o H-2. Los helicópteros librarán pista, preferentemente, por B4 y serán autorizados por ATC a rodar por la calle de rodaje T en dirección Oeste hasta la puerta D-5, donde les esperará un vehículo "Sígame" que les guiará hasta el puesto de estacionamiento.
- Puesto de estacionamiento asignado E-13. Los helicópteros librarán pista, preferentemente, por B4 y serán autorizados por ATC a rodar por la calle de rodaje T en dirección Oeste hasta el eje del propio puesto de estacionamiento, donde les esperará un vehículo "Sígame" que les guiará en la maniobra de estacionamiento.

- Assigned stand G-2 or G-5. Helicopters shall vacate the runway, preferably, via B3, and shall be cleared by ATC to taxi via taxiway T in direction West up to gate D-2 or up to gate D-1 (in the event that the apron zone between D-2 and D-1 is closed for energy saving), where a "Follow me" vehicle will be waiting to guide them up to the stand.
- Assigned stand I-1 or H-2. Helicopters shall vacate the runway, preferably, via B4, and shall be cleared by ATC to taxi via taxiway T in direction West up to gate D-5, where a "Follow me" vehicle will be waiting to guide them up to the stand.
- Assigned stand E-13. Helicopters shall vacate the runway, preferably, via B4, and shall be cleared by ATC to taxi via taxiway 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 ESTACIONAMIENTO EN PLATAFORMA CIVIL Y DESPEGUE DESDE PISTA

Sentido 08:

4.2 PARKING ON CIVIL APRON AND TAKE-OFF FROM RUNWAY

Direction 08:

- Puesto de estacionamiento G-2 o G-5. Previa autorización ATC, preferentemente, los helicópteros rodarán siguiendo el eje de la plataforma hasta la puerta D-2 o hasta la puerta D-1 (en caso de que la zona de plataforma entre D-2 y D-1 esté cerrada por ahorro energético), calle de rodaje T para acceder a pista por B2 para despegue.
- Puesto de estacionamiento I-1 o H-2 o E-13. Previa autorización ATC, preferentemente, los helicópteros rodarán hasta puerta D-5, calle de rodaje T para acceder a pista por B6 para despegue.

- Assigned stand G-2 or G-5. Subject to ATC clearance, preferably, helicopters shall taxi along the apron centre line up to gate D-2 or up to gate D-1 (in the event that the apron zone between D-2 and D-1 is closed for energy saving), taxiway T to access runway via B2 for take-off.
- Assigned stand I-1 or H-2 or E-13. Subject to ATC clearance, preferably, helicopters shall taxi up to gate D-5, taxiway T to access runway via B6 for take-off.

Sentido 26:

Direction 26:

- Puesto de estacionamiento G-2 o G-5. Previa autorización ATC, preferentemente, los helicópteros rodarán siguiendo el eje de la plataforma hasta la puerta D-1, calle de rodaje T para acceder a pista por B2 para despegue.

- Assigned stand G-2 or G-5. Subject to ATC clearance, preferably, helicopters shall taxi along the apron centre line up to gate D-1, taxiway T to access runway via B2 for take-off.

- Puesto de estacionamiento I-1 o H-2 o E-13. Previa autorización ATC, preferentemente, los helicópteros rodarán hasta puerta D-5, calle de rodaje T para acceder a pista por B6 para despegue.

- Assigned stand I-1 or H-2 or E-13. Subject to ATC clearance, preferably, helicopters shall taxi up to gate D-5, taxiway T to access runway via B6 for take-off.

NOTIFICACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL

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

El objeto de estas notificaciones es la recopilación de la información para la mejora de la seguridad operacional, independientemente de la notificación obligatoria de sucesos ante la autoridad aeronáutica pertinente. Los datos se podrán enviar en cualquier formato incluyendo al menos la siguiente información:

- Fecha y hora.
- Lugar.
- Implicados (datos para identificar los vehículos, aeronaves...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 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

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, aircraft...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 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

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

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

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.

NOISE ABATEMENT PROCEDURES

GENERAL

1. The following procedures have been established to avoid excessive noise in the surroundings of Tenerife Sur airport.
2. 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.
3. Pilots and ATC may omit these procedures only for safety reasons.
4. The term night is applicable to the time period comprised between 2300-0700 LT.
5. VFR or IFR test or training flights are forbidden at night time.
6. 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.
7. The restrictions for landing and take-off are only applicable to jets.

GROUND ENGINE TEST

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

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 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.
3. UP TO 6000 ft
Do not exceed 250 kt and continue SID in force, except with 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, visual approaches shall avoid overflying inhabited areas.

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.

2. At night time, visual approaches 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 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

ISTEMA 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:

- a) Supervisión de la trayectoria de vuelo de aeronaves en aproximación final;
- b) Supervisión de la trayectoria de vuelo de otras aeronaves en las cercanías del aeródromo;
- c) Aplicación de separación, establecida en RCA-4.6.7.3 entre aeronaves sucesivas a la salida; y
- d) 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:

- a) Supervision of flight paths of aircraft on final approach;
- b) Supervision of flight paths of other aircraft in the vicinity of the aerodrome;
- c) Application of separation between consecutive departing aircraft, as laid down in RCA-4.6.7.3; and
- d) 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 aeronave en relación con el área de maniobras:

- si se reconoce que no está en pista, inmediatamente, detendrá la aeronave y notificará a ATC esta circunstancia (incluida la última posición conocida).
- si se reconoce que la aeronave 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 calle de rodaje cercana apropiada, a menos que ATC indique otra cosa; y después, detendrá la aeronave.

Information for pilots

Uncertainty about position in the manoeuvring area:

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

- If you recognise that you are not on a runway, halt the aircraft 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 taxiway nearby, unless ATC should indicate otherwise, and then, halt the aircraft.

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 aeronave con otra o con un vehículo con el que mantenga propia separación, se informará inmediatamente a ATC y se detendrá la aeronave.

Loss of visual contact between moving elements:

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

Fallo de comunicaciones:

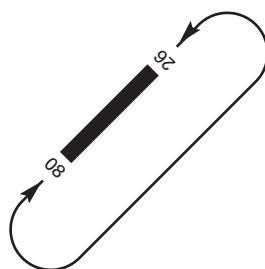
- Aeronave en salida: la aeronave continuará por la ruta asignada hasta detenerse en el límite de la autorización ATC, extremando las precauciones, donde mantendrá posición y esperará la llegada de un vehículo de asistencia.
- Aeronave de llegada: si la aeronave acaba de aterrizar, mantendrá posición al abandonar pista y esperará la llegada de un vehículo de asistencia. Si la aeronave 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 aircraft: the aircraft 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 aircraft: if the aircraft has just touched down, it will maintain its position on vacating the runway and await the arrival of an assistance vehicle. If the aircraft 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

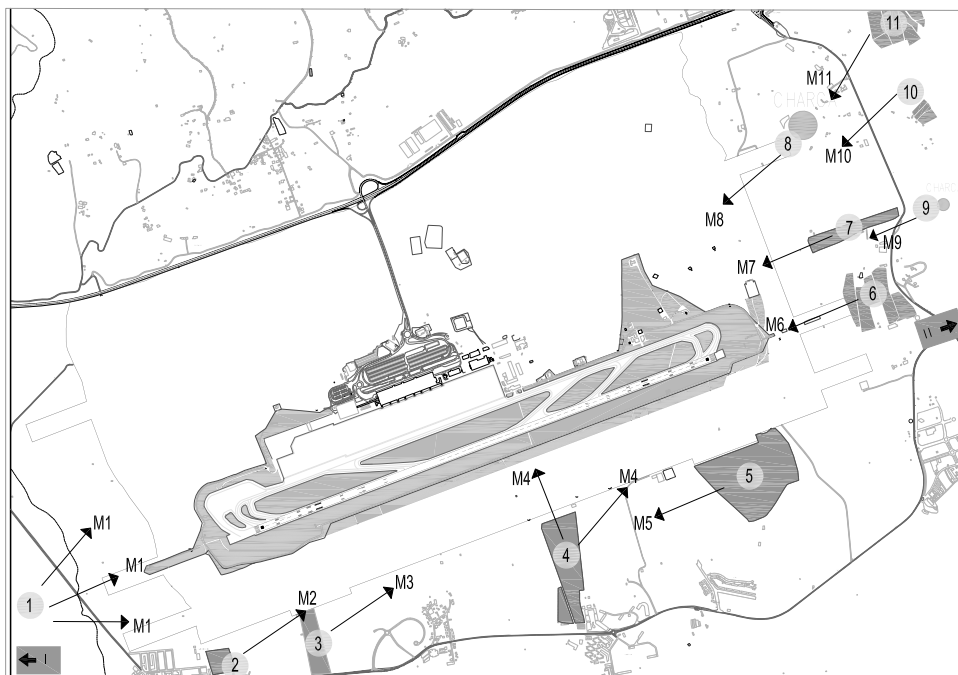
Foraging:
- Zone II: Insular solid waste plant (PIRS).
- Zone I: South coast.

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 08

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 08

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 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

Wind shear is appreciable on final approach (below 1600 ft) to the runway 08 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 runway 08 below 2100 ft, the wind is usually variable or with intensities of the order of 5-10

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.

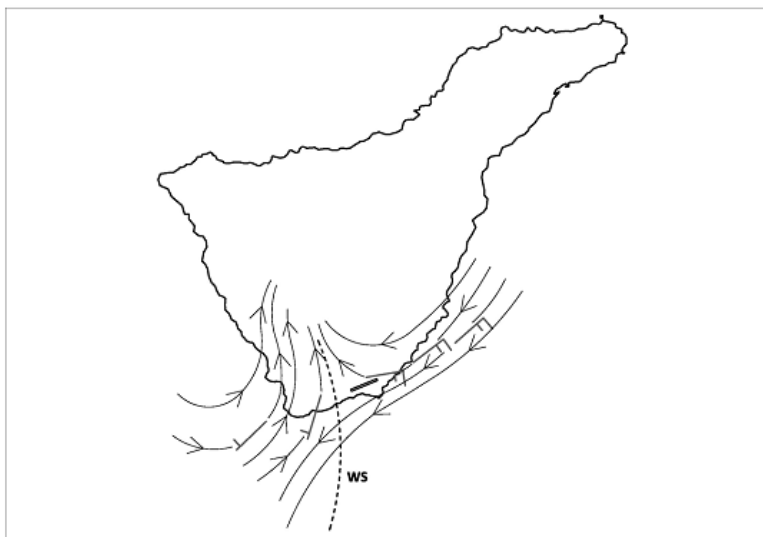
Este efecto de cizalladura es más notorio, en situaciones de alisio (NE-E) con entrada de aire sahariano, pudiendo presentarse también, el efecto de turbulencia en aproximación final. Valores de temperatura por encima de los 30°C, pueden dar una indicación de estas situaciones. Es importante tener presente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

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

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.

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.

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

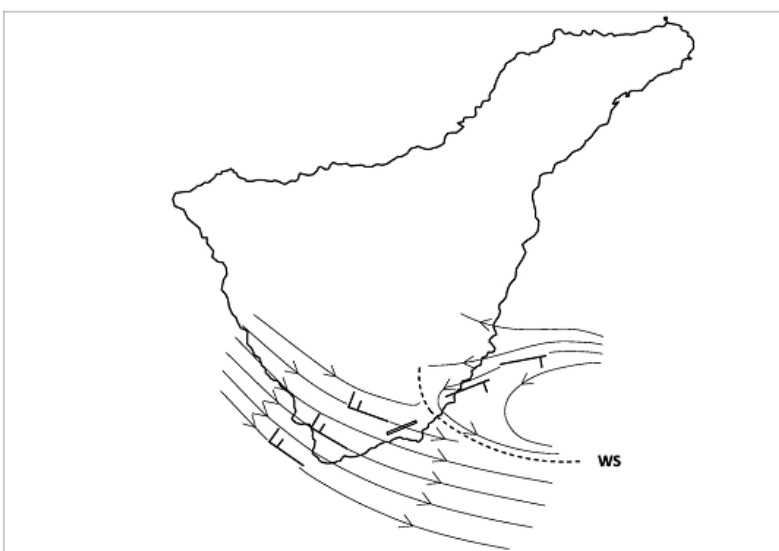


Cizalladura orográfica en situación de sistema de baja presión en superficie (borrasca), afectando principalmente a RWY 26

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 the islands, with synoptic wind SW-NW, the orographical wind shear pattern can be reversed, appearing on final approach to the runway 26 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.

PLANO DE AERÓDROMO-OACI

28°02'40"N
016°34'21"W

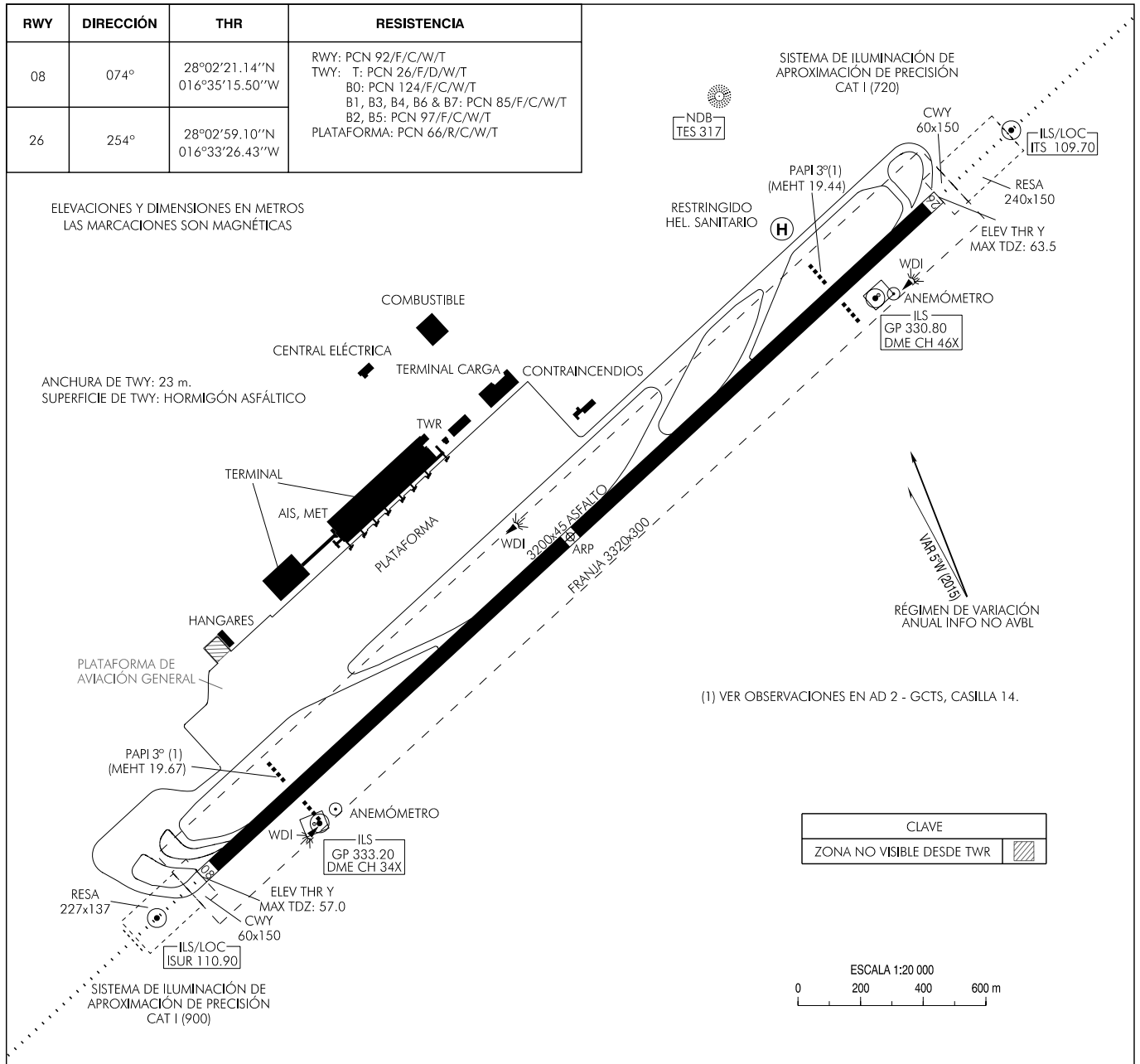
ELEV 64

TWR 119.000
GMC 121.900

TENERIFE SUR/Reina Sofía

RWY	DIRECCIÓN	THR	RESISTENCIA
08	074°	28°02'21.14"N 016°35'15.50"W	RWY: PCN 92/F/C/W/T TWY: T: PCN 26/F/D/W/T B0: PCN 124/F/C/W/T B1, B3, B4, B6 & B7: PCN 85/F/C/W/T B2, B5: PCN 97/F/C/W/T PLATAFORMA: PCN 66/R/C/W/T
26	254°	28°02'59.10"N 016°33'26.43"W	

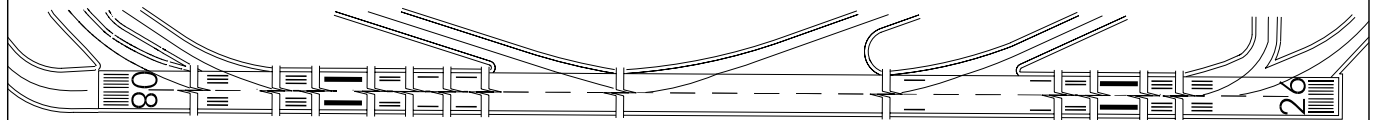
ELEVACIONES Y DIMENSIONES EN METROS
LAS MARCACIONES SON MAGNÉTICAS



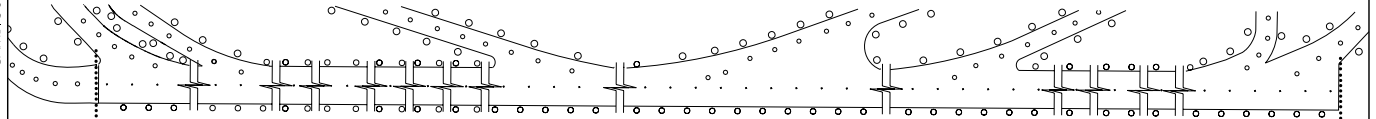
CLAVE	
ZONA NO VISIBLE DESDE TWR	



SEÑALES RWY & TWY



AYUDAS LUMINOSAS RWY & TWY



CAMBIOS: NOTA PAPI RWY 08.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

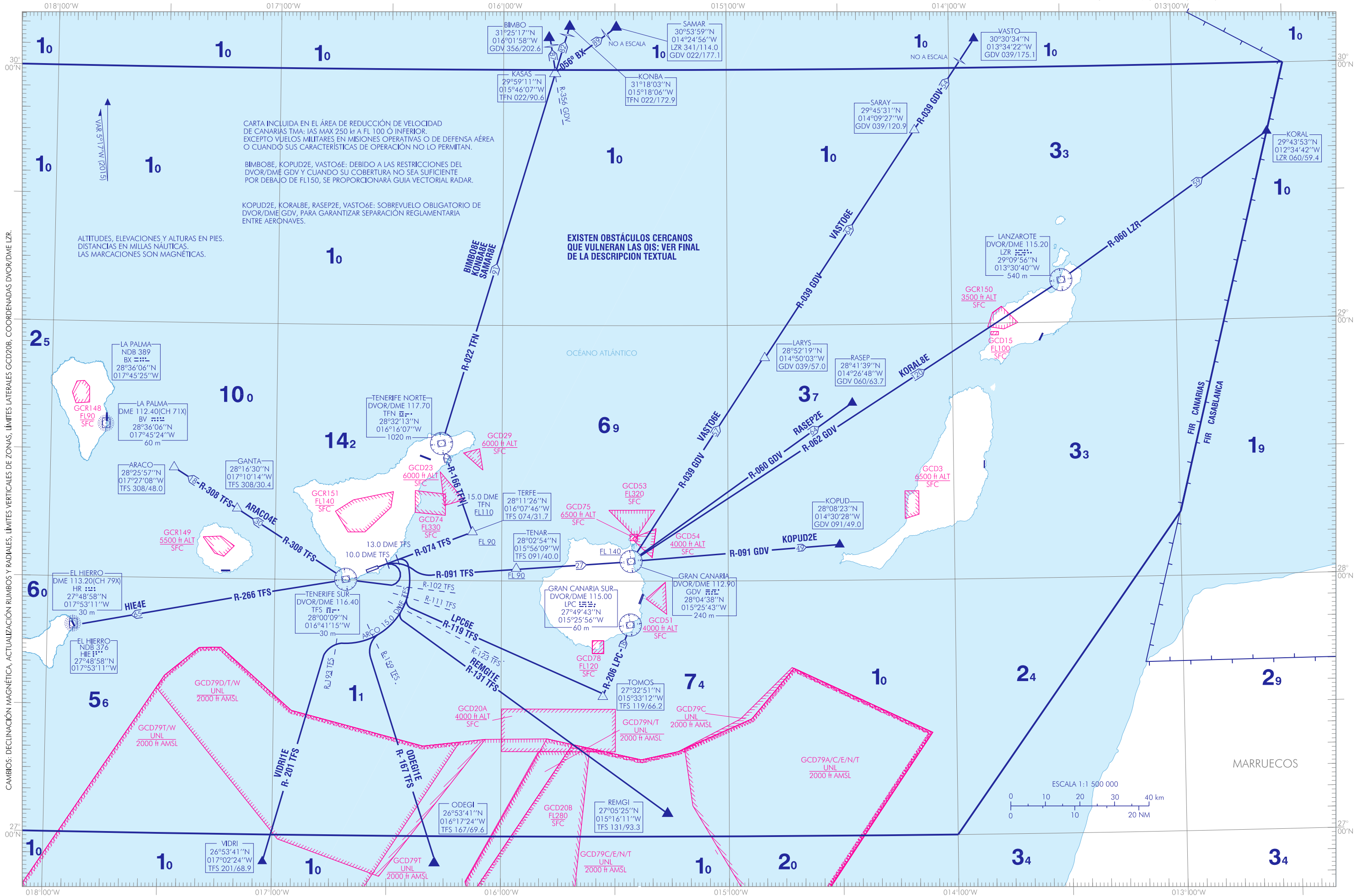
CARTA DE SALIDA NORMALIZADA
VUELO POR INSTRUMENTOS (SID)-OACI

TA 6000

APP 127.700
TWR 119.000

TENERIFE SUR/Reina Sofia
RWY 08

ARACO4E	BIMBO8E	LPC6E	HIE4E
KONBA8E	KORAL8E	KOPUD2E	ODEGI1E
RASEP2E	REMG1E	VASTO6E	VIDRI1E



CARTA INCLUIDA EN EL ÁREA DE REDUCCIÓN DE VELOCIDAD DE CANARIAS TMA: IAS MAX 250 kt A FL 100 O INFERIOR. EXCEPTO VUELOS MILITARES EN MISIONES OPERATIVAS O DE DEFENSA AÉREA O CUANDO SUS CARACTERÍSTICAS DE OPERACIÓN NO LO PERMITAN.

BIMBO8E, KOPUD2E, VASTO6E: DEBIDO A LAS RESTRICCIONES DEL DVOR/DME GDV Y CUANDO SU COBERTURA NO SEA SUFICIENTE POR DEBAJO DE FL150, SE PROPORCIONARÁ GUIA VECTORIAL RADAR.

KOPUD2E, KORAL8E, RASEP2E, VASTO6E: SOBREVUELO OBLIGATORIO DE DVOR/DME GDV, PARA GARANTIZAR SEPARACIÓN REGLAMENTARIA ENTRE AERONAVES.

EXISTEN OBSTÁCULOS CERCANOS QUE VULNERAN LAS OIS: VER FINAL DE LA DESCRIPCIÓN TEXTUAL

ALTITUDES, ELEVACIONES Y ALTURAS EN PIES.
DISTANCIAS EN MILLAS NAÚTICAS.
LAS MARCACIONES SON MAGNÉTICAS.

CAMBIOS: DECLINACIÓN MAGNÉTICA, ACTUALIZACIÓN RUMBOS Y RADIALES, LÍMITES VERTICALES DE ZONAS, LÍMITES LATERALES GCD20B, COORDENADAS DVOR/DME LZR.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

TENERIFE SUR / Reina Sofía AD

→ SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID)

PISTA 08

SALIDA ARACO CUATRO ECHO (ARACO4E)

Subir en R-074 TFS hasta 10,0 DME TFS. Virar a la derecha para seguir R-102 TFS directo a DVOR/DME TFS. Proceder por R-308 TFS directo a GANTA. Directo a ARACO.

Pendiente mínima de ascenso 4,5% hasta 1000 ft.

AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Mantener FL90 y esperar posterior autorización.

SALIDA BIMBO OCHO ECHO (BIMBO8E)

Subir en R-074 TFS directo a cruzar TERFE a FL90 o superior. Virar a la izquierda para seguir R-166 TFN directo a DVOR/DME TFN cruzando 15,0 DME TFN a FL110 o superior. Proceder por R-022 TFN directo a KASAS. Virar a la izquierda para seguir R-356 GDV directo a BIMBO.

Pendiente mínima de ascenso 6,0% hasta FL110.

AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Mantener FL200 y esperar posterior autorización.

NOTA: Debido a las restricciones del DVOR/DME GDV, y cuando su cobertura no sea suficiente por debajo de FL150, se proporcionará guía vectorial radar.

SALIDA GRAN CANARIA SUR SEIS ECHO (LPC6E)

Subir en R-074 TFS hasta 13,0 DME TFS. Virar a la derecha para seguir arco 15,0 DME TFS para interceptar y seguir R-119 TFS directo a TOMOS. Virar a la izquierda para seguir R-206 LPC directo a DVOR/DME LPC.

Pendiente mínima de ascenso 4,5% hasta 1000 ft.

AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Mantener FL90 y esperar posterior autorización.

SALIDA HIERRO CUATRO ECHO (HIE4E)

Subir en R-074 TFS hasta 10,0 DME TFS. Virar a la derecha para seguir R-102 TFS directo a DVOR/DME TFS. Proceder por R-266 TFS directo a NDB HIE.

Pendiente mínima de ascenso 4,5% hasta 1000 ft.

AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Mantener FL70 y esperar posterior autorización.

SALIDA KONBA OCHO ECHO (KONBA8E)

Subir en R-074 TFS directo a cruzar TERFE a FL90 o superior. Virar a la izquierda para seguir R-166 TFN directo a DVOR/DME TFN, cruzando 15,0 DME TFN a FL110 o superior. Proceder por R-022 TFN directo a KASAS. Directo a KONBA.

Pendiente mínima de ascenso 6,0% hasta FL110.

AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Mantener FL200 y esperar posterior autorización.

SALIDA KORAL OCHO ECHO (KORAL8E)

Subir en R-074 TFS hasta 10,0 DME TFS. Virar a la derecha para seguir R-091 TFS directo a cruzar TENAR a FL90 o superior. Directo a DVOR/DME GDV. Proceder por R-062 GDV directo a DVOR/DME LZR. Proceder por R-060 LZR directo a KORAL.

Pendiente mínima de ascenso 4,5% hasta FL90.

AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Cruzar DVOR/DME GDV a FL140 o superior. Mantener FL200 y esperar posterior autorización.

Sobrevuelo obligatorio de DVOR/DME GDV, para garantizar separación reglamentaria entre aeronaves.

SALIDA KOPUD DOS ECHO (KOPUD2E)

Subir en R-074 TFS hasta 10,0 DME TFS. Virar a la derecha para seguir R-091 TFS directo a cruzar TENAR a FL90 o superior. Directo a DVOR/DME GDV. Proceder por R-091 GDV directo a KOPUD.

Pendiente mínima de ascenso 4,5% hasta FL90.

AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Cruzar DVOR/DME GDV a FL140 o superior. Mantener FL200 y esperar posterior autorización.

NOTA: Debido a las restricciones del DVOR/DME GDV y, cuando su cobertura no sea suficiente por debajo de FL150, se proporcionará guía vectorial radar.

Sobrevuelo obligatorio de DVOR/DME GDV, para garantizar separación reglamentaria entre aeronaves.

STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID)

RUNWAY 08

ARACO FOUR ECHO DEPARTURE (ARACO4E)

Climb on R-074 TFS to 10.0 DME TFS. Turn right to follow R-102 TFS direct to DVOR/DME TFS. Proceed on R-308 TFS direct to GANTA. Direct to ARACO.

4.5% minimum climb gradient to 1000 ft.

INITIAL ATC CLEARANCE: Maintain FL90 and wait for further clearance.

BIMBO EIGHT ECHO DEPARTURE (BIMBO8E)

Climb on R-074 TFS direct to cross TERFE at FL90 or above. Turn left to follow R-166 TFN direct to DVOR/DME TFN, crossing 15.0 DME TFN at FL110 or above. Proceed on R-022 TFN direct to KASAS. Turn left to follow R-356 GDV direct to BIMBO.

6.0% minimum climb gradient to FL110.

INITIAL ATC CLEARANCE: Maintain FL200 and wait for further clearance.

NOTE: Due to restrictions of DVOR/DME GDV, and when its coverage is not sufficient below FL150, radar vectoring guidance will be provided.

GRAN CANARIA SUR SIX ECHO DEPARTURE (LPC6E)

Climb on R-074 TFS to 13.0 DME TFS. Turn right to follow arc 15.0 DME TFS to intercept and follow R-119 TFS direct to TOMOS. Turn left to follow R-206 LPC direct to DVOR/DME LPC.

4.5% minimum climb gradient to 1000 ft.

INITIAL ATC CLEARANCE: Maintain FL90 and wait for further clearance.

HIERRO FOUR ECHO DEPARTURE (HIE4E)

Climb on R-074 TFS to 10.0 DME TFS. Turn right to follow R-102 TFS direct to DVOR/DME TFS. Proceed on R-266 TFS direct to NDB HIE.

4.5% minimum climb gradient to 1000 ft.

INITIAL ATC CLEARANCE: Maintain FL70 and wait for further clearance.

KONBA EIGHT ECHO DEPARTURE (KONBA8E)

Climb on R-074 TFS direct to cross TERFE at FL90 or above. Turn left to follow R-166 TFN direct to DVOR/DME TFN, crossing 15.0 DME TFN at FL110 or above. Proceed on R-022 TFN direct to KASAS. Direct to KONBA.

6.0% minimum climb gradient to FL110.

INITIAL ATC CLEARANCE: Maintain FL200 and wait for further clearance.

KORAL EIGHT ECHO DEPARTURE (KORAL8E)

Climb on R-074 TFS to 10.0 DME TFS. Turn right to follow R-091 TFS direct to cross TENAR at FL90 or above. Direct to DVOR/DME GDV. Proceed on R-062 GDV direct to DVOR/DME LZR. Proceed on R-060 LZR direct to KORAL.

4.5% minimum climb gradient to FL90.

INITIAL ATC CLEARANCE: Cross DVOR/DME GDV at FL140 or above. Maintain FL200 and wait for further clearance.

DVOR/DME GDV overflying is mandatory in order to assure the standard separation between aircraft.

KOPUD TWO ECHO DEPARTURE (KOPUD2E)

Climb on R-074 TFS to 10.0 DME TFS. Turn right to follow R-091 TFS direct to cross TENAR at FL90 or above. Direct to DVOR/DME GDV. Proceed on R-090 GDV direct to KOPUD.

4.5% minimum climb gradient to FL90.

INITIAL ATC CLEARANCE: Cross DVOR/DME GDV at FL140 or above. Maintain FL200 and wait for further clearance.

NOTE: Due to restrictions of DVOR/DME GDV, and when its coverage is not sufficient below FL150, radar vectoring guidance will be provided.

DVOR/DME GDV overflying is mandatory in order to assure the standard separation between aircraft.

SALIDA ODEGI UNO ECHO (ODEGI1E). Sujeta a la actividad de la GCD79D/T/W.

Subir en R-074 TFS hasta 13,0 DME TFS. Virar a la derecha para seguir arco 15,0 DME TFS para interceptar y seguir R-167 TFS directo a ODEGI.

Pendiente mínima de ascenso 4,5% hasta 1000 ft.

AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Mantener FL90 y esperar posterior autorización.

SALIDA RASEP DOS ECHO (RASEP2E)

Subir en R-074 TFS hasta 10,0 DME TFS. Virar a la derecha para seguir R-091 TFS directo a cruzar TENAR a FL90 o superior. Directo a DVOR/DME GDV. Proceder por R-060 GDV directo a RASEP.

Pendiente mínima de ascenso 4,5% hasta FL90.

AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Cruzar DVOR/DME GDV a FL140 o superior. Mantener FL200 y esperar posterior autorización.

Sobrevuelo obligatorio de DVOR/DME GDV, para garantizar separación reglamentaria entre aeronaves.

SALIDA REMGI UNO ECHO (REMGI1E). Sujeta a la actividad de las GCD20B & GCD79C/E/N/T.

Subir en R-074 TFS hasta 13,0 DME TFS. Virar a la derecha para seguir arco 15,0 DME TFS para interceptar y seguir R-131 TFS directo a REMGI.

Pendiente mínima de ascenso 4,5% hasta 1000 ft.

AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Mantener FL90 y esperar posterior autorización.

SALIDA SAMAR OCHO ECHO (SAMAR8E)

Subir en R-074 TFS directo a cruzar TERFE a FL90 o superior. Virar a la izquierda para seguir R-166 TFN directo a DVOR/DME TFN, cruzando 15,0 DME TFN a FL110 o superior. Proceder por R-022 TFN directo a KASAS. Virar a la derecha para seguir ruta magnética 056° NDB BX directo a SAMAR.

Pendiente mínima de ascenso 6,0% hasta FL110.

AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Mantener FL200 y esperar posterior autorización.

SALIDA VASTO SEIS ECHO (VASTO6E)

Subir en R-074 TFS hasta 10,0 DME TFS. Virar a la derecha para seguir R-091 TFS directo a cruzar TENAR a FL90 o superior. Directo a DVOR/DME GDV. Proceder por R-039 GDV directo a LARYS. Directo a SARAY. Directo a VASTO.

Pendiente mínima de ascenso 4,5% hasta FL90.

AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Cruzar DVOR/DME GDV a FL140 o superior. Mantener FL200 y esperar posterior autorización.

NOTA: Debido a las restricciones del DVOR/DME GDV, y cuando su cobertura no sea suficiente por debajo de FL150, se proporcionará guía vectorial radar.

Sobrevuelo obligatorio de DVOR/DME GDV, para garantizar separación reglamentaria entre aeronaves.

SALIDA VIDRI UNO ECHO (VIDRI1E). Sujeta a la actividad de la GCD79D/T/W.

Subir en R-074 TFS hasta 13,0 DME TFS. Virar a la derecha para seguir arco 15,0 DME TFS para interceptar y seguir R-201 TFS directo a VIDRI.

Pendiente mínima de ascenso 4,5% hasta 1000 ft.

AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Mantener FL70 y esperar posterior autorización.

SALIDA DE CONTINGENCIA

En caso de fallo de una o más radioayudas que soportan las salidas de la pista 08, se procederá del siguiente modo:

Subir en rumbo de pista hasta FL90. Virar siguiendo instrucciones ATC.

Pendiente mínima de ascenso 10,4% hasta FL70.

En caso de fallo de comunicaciones, proceder según lo establecido en la sección ENR 1.8, apartado "Fallo de las comunicaciones aeroterrestres" de AIP-ESPAÑA. En caso de viraje a la izquierda, tener especial precaución debido a altitudes mínimas elevadas por causas de la orografía.

ODEGI ONE ECHO DEPARTURE (ODEGI1E). Subject to GCD79D/T/W activity.

Climb on R-074 TFS to 13.0 DME TFS. Turn right to follow arc 15.0 DME TFS to intercept and follow R-167 TFS direct to ODEGI.

4.5% minimum climb gradient to 1000 ft.

INITIAL ATC CLEARANCE: Maintain FL90 and wait for further clearance.

RASEP TWO ECHO DEPARTURE (RASEP2E)

Climb on R-074 to 10.00 DME TFS. Turn right to follow R-091 TFS direct to cross TENAR at FL90 or above. Direct to DVOR/DME GDV. Proceed on R-060 GDV direct to RASEP.

4.5% minimum climb gradient to FL90.

INITIAL ATC CLEARANCE: Cross DVOR/DME GDV at FL140 or above. Maintain FL200 and wait for further clearance.

DVOR/DME GDV overflying is mandatory in order to assure the standard separation between aircraft.

REMGI ONE ECHO DEPARTURE (REMGI1E). Subject to GCD20B & GCD79C/E/N/T activity.

Climb on R-074 TFS to 13.0 DME TFS. Turn right to follow arc 15.0 DME TFS to intercept and follow R-131 TFS direct to REMGI.

4.5% minimum climb gradient to 1000 ft.

INITIAL ATC CLEARANCE: Maintain FL90 and wait for further clearance.

SAMAR EIGHT ECHO DEPARTURE (SAMAR8E)

Climb on R-074 TFS direct to cross TERFE at FL90 or above. Turn left to follow R-166 TFN direct to DVOR/DME TFN, crossing 15.0 DME TFN at FL110 or above. Proceed on R-022 TFN direct to KASAS. Turn right to follow magnetic track 056° NDB BX direct to SAMAR.

6.0% minimum climb gradient to FL110.

INITIAL ATC CLEARANCE: Maintain FL200 and wait for further clearance.

VASTO SIX ECHO DEPARTURE (VASTO6E)

Climb on R-074 TFS to 10.0 DME TFS. Turn right to follow R-091 TFS direct to cross TENAR at FL90 or above. Direct to DVOR/DME GDV. Proceed on R-039 GDV direct to LARYS. Direct to SARAY. Direct to VASTO.

4.5% minimum climb gradient to FL90.

INITIAL ATC CLEARANCE: Cross DVOR/DME GDV at FL140 or above. Maintain FL200 and wait for further clearance.

NOTE: Due to restrictions of DVOR/DME GDV, and when its coverage is not sufficient below FL150, radar vectoring guidance will be provided.

DVOR/DME GDV overflying is mandatory in order to assure the standard separation between aircraft.

VIDRI ONE ECHO DEPARTURE (VIDRI1E). Subject to GCD79D/T/W activity.

Climb on R-074 TFS to 13.0 DME TFS. Turn right to follow arc 15.0 DME TFS to intercept and follow R-201 TFS direct to VIDRI.

4.5% minimum climb gradient to 1000 ft.

INITIAL ATC CLEARANCE: Maintain FL70 and wait for further clearance.

CONTINGENCY DEPARTURE

In the event of failure of one or more nav aids on which the departures from runway 08 are based, the following procedure shall be carried out:

Climb on runway heading to FL90. Turn following ATC instructions.

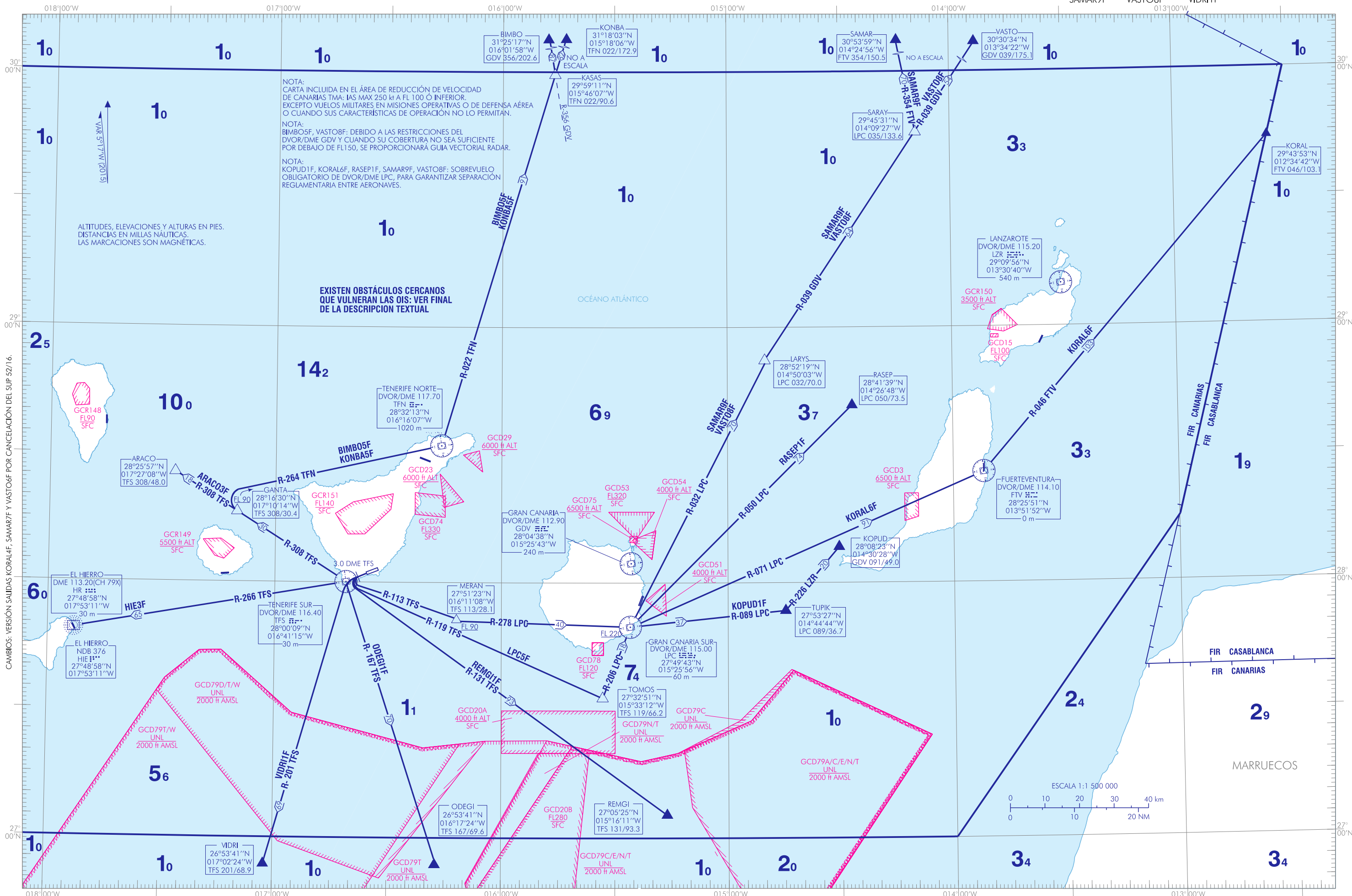
10.4% minimum climb gradient to FL70.

In case of communications failure, proceed according to what is established on section ENR 1.8, item "Air-ground communications failure" of AIP-ESPAÑA. In the event of turning left, special attention must be taken into account because of high minimum altitudes due to orography.

OBSTÁCULOS CERCANOS
CLOSE-IN OBSTACLES

OBSTÁCULOS OBSTACLES	RWY	COORDENADAS COORDINATES	HGT (ft)	ALT (ft)
Torre eléctrica / Electric tower	08	28°03'29.8"N 016°32'46.8"W	-	371

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK



CAMBIOS: VERSIÓN SALIDAS KORAL6F, SAMAR9F Y VASTO8F POR CANCELACIÓN DEL SUP 52/16.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

TENERIFE SUR / Reina Sofía AD

SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID)

PISTA 26

SALIDA ARACO TRES FOXTROT (ARACO3F)

Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME TFS. Proceder por R-308 TFS directo a GANTA. Directo a ARACO.

AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Mantener FL90 y esperar posterior autorización.

SALIDA BIMBO CINCO FOXTROT (BIMBO5F)

Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME TFS. Proceder por R-308 TFS directo a GANTA. Virar a la derecha para seguir R-264 TFN directo a DVOR/DME TFN. Proceder por R-022 TFN directo a KASAS. Virar a la izquierda para seguir R-356 GDV directo a BIMBO. AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Cruzar GANTA a FL90 o superior. Subir a FL150 y esperar posterior autorización.

NOTA: Debido a las restricciones del DVOR/DME GDV, y cuando su cobertura no sea suficiente por debajo de FL150, se proporcionará guía vectorial radar.

SALIDA GRAN CANARIA SUR CINCO FOXTROT (LPC5F)

Subir en rumbo de pista hasta 3,0 DME TFS. Virar a la izquierda para seguir R-119 TFS directo a TOMOS. Virar a la izquierda para seguir R-206 LPC directo a DVOR/DME LPC.

Pendiente mínima de ascenso 4% hasta 1000 ft.

AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Mantener FL90 y esperar posterior autorización.

SALIDA HIERRO TRES FOXTROT (HIE3F)

Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME TFS. Proceder por R-266 TFS directo a NDB HIE.

AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Mantener FL70 y esperar posterior autorización.

SALIDA KONBA CINCO FOXTROT (KONBA5F)

Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME TFS. Proceder por R-308 TFS directo a GANTA. Virar a la derecha para seguir R-264 TFN directo a DVOR/DME TFN. Proceder por R-022 TFN directo a KASAS. Directo a KONBA.

AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Cruzar GANTA a FL90 o superior. Subir a FL150 y esperar posterior autorización.

➔ SALIDA KORAL SEIS FOXTROT (KORAL6F)

Subir en rumbo de pista hasta 3,0 DME TFS. Virar a la izquierda para seguir R-113 TFS directo a MERAN. Virar a la izquierda para seguir R-278 LPC directo a DVOR/DME LPC. Proceder por R-071 LPC directo a DVOR/DME FTV. Proceder por R-046 FTV directo a KORAL.

AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Cruzar MERAN a FL90 o superior.

Cruzar DVOR/DME LPC a FL220 o superior. Mantener FL240 y esperar posterior autorización.

Sobrevuelo obligatorio de DVOR/DME LPC, para garantizar separación reglamentaria entre aeronaves.

SALIDA KOPUD UNO FOXTROT (KOPUD1F)

Subir en rumbo de pista hasta 3,0 DME TFS. Virar a la izquierda para seguir R-113 TFS directo a MERAN. Virar a la izquierda para seguir R-278 LPC directo a DVOR/DME LPC. Proceder por R-089 LPC directo a TUPIK. Virar a la izquierda para seguir R-226 LZR directo a KOPUD.

AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Cruzar MERAN a FL90 o superior. Cruzar DVOR/DME LPC a FL220 o superior. Mantener FL240 y esperar posterior autorización.

Sobrevuelo obligatorio de DVOR/DME LPC, para garantizar separación reglamentaria entre aeronaves.

SALIDA ODEGI UNO FOXTROT (ODEGI1F). Sujeta a la actividad de la GCD79D/T/W.

Subir en rumbo de pista hasta 3,0 DME TFS. Virar a la izquierda para seguir R-167 TFS directo a ODEGI.

Pendiente mínima de ascenso 4% hasta 1000 ft.

AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Mantener FL90 y esperar posterior autorización.

STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID)

RUNWAY 26

ARACO THREE FOXTROT DEPARTURE (ARACO3F)

Climb on runway heading direct to DVOR/DME TFS. Proceed on R-308 TFS direct to GANTA. Direct to ARACO.

INITIAL ATC CLEARANCE: Maintain FL90 and wait for further clearance.

BIMBO FIVE FOXTROT DEPARTURE (BIMBO5F)

Climb on runway heading direct to DVOR/DME TFS. Proceed on R-308 TFS direct to GANTA. Turn right to follow R-264 TFN direct to DVOR/DME TFN. Proceed on R-022 TFN direct to KASAS. Turn left to follow R-356 GDV direct to BIMBO.

INITIAL ATC CLEARANCE: Cross GANTA at FL90 or above. Climb at FL150 and wait for further clearance.

NOTE: Due to restrictions of DVOR/DME GDV, and when its coverage is not sufficient below FL150, radar vectoring guidance will be provided.

GRAN CANARIA SUR FIVE FOXTROT DEPARTURE (LPC5F)

Climb on runway heading to 3.0 DME TFS. Turn left to follow R-119 TFS direct to TOMOS. Turn left to follow R-206 LPC direct to DVOR/DME LPC.

4% minimum climb gradient to 1000 ft.

INITIAL ATC CLEARANCE: Maintain FL90 and wait for further clearance.

HIERRO THREE FOXTROT DEPARTURE (HIE3F)

Climb on runway heading direct to DVOR/DME TFS. Proceed on R-266 TFS direct to NDB HIE.

INITIAL ATC CLEARANCE: Maintain FL70 and wait for further clearance.

KONBA FIVE FOXTROT DEPARTURE (KONBA5F)

Climb on runway heading direct to DVOR/DME TFS. Proceed on R-308 TFS direct to GANTA. Turn right to follow R-264 TFN direct to DVOR/DME TFN. Proceed on R-022 TFN direct to KASAS. Direct to KONBA.

INITIAL ATC CLEARANCE: Cross GANTA at FL90 or above. Climb at FL150 and wait for further clearance.

KORAL SIX FOXTROT DEPARTURE (KORAL6F)

Climb on runway heading to 3.0 DME TFS. Turn left to follow R-113 TFS direct to MERAN. Turn left to follow R-278 LPC direct to DVOR/DME LPC. Proceed on R-071 LPC direct to DVOR/DME FTV. Proceed on R-046 FTV direct to KORAL.

INITIAL ATC CLEARANCE: Cross MERAN at FL90 or above.

Cross DVOR/DME LPC at FL220 or above. Maintain FL240 and wait for further clearance.

DVOR/DME LPC overflying is mandatory in order to assure the standard separation between aircraft.

KOPUD ONE FOXTROT DEPARTURE (KOPUD1F)

Climb on runway heading to 3.0 DME TFS. Turn left to follow R-113 TFS direct to MERAN. Turn left to follow R-278 LPC direct to DVOR/DME LPC. Proceed on R-089 LPC direct to TUPIK. Turn left to follow R-226 LZR direct to KOPUD.

INITIAL ATC CLEARANCE: Cross MERAN at FL90 or above. Cross DVOR/DME LPC at FL220 or above. Maintain FL240 and wait for further clearance.

DVOR/DME GDV overflying is mandatory in order to assure the standard separation between aircraft.

ODEGI ONE FOXTROT DEPARTURE (ODEGI1F). Subject to GCD79D/T/W activity.

Climb on runway heading to 3.0 DME TFS. Turn left to follow R-167 TFS direct to ODEGI.

4% minimum climb gradient to 1000 ft.

INITIAL ATC CLEARANCE: Maintain FL90 and wait for further clearance.

SALIDA RASEP UNO FOXTROT (RASEP1F)

Subir en rumbo de pista hasta 3,0 DME TFS. Virar a la izquierda para seguir R-113 TFS directo a MERAN. Virar a la izquierda para seguir R-278 LPC directo a DVOR/DME LPC. Proceder por R-050 LPC directo a RASEP.

AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Cruzar MERAN a FL90 o superior. Cruzar DVOR/DME LPC a FL220 o superior. Mantener FL240 y esperar posterior autorización.

Sobrevuelo obligatorio de DVOR/DME LPC, para garantizar separación reglamentaria entre aeronaves.

SALIDA REMGI UNO FOXTROT (REMGI1F). Sujeta a la actividad de las GCD20B & GCD79C/E/N/T.

Subir en rumbo de pista hasta 3,0 DME TFS. Virar a la izquierda para seguir R-131 TFS directo a REMGI.

Pendiente mínima de ascenso 4% hasta 1000 ft.

AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Mantener FL90 y esperar posterior autoización.

→ SALIDA SAMAR NUEVE FOXTROT (SAMAR9F)

Subir en rumbo de pista hasta 3,0 DME TFS. Virar a la izquierda para seguir R-113 TFS directo a MERAN. Virar a la izquierda para seguir R-278 LPC directo a DVOR/DME LPC. Proceder por R-032 LPC directo a LARYS. Virar a la derecha para seguir R-039 GDV directo a SARAY. Virar a la izquierda para seguir R-354 FTV directo a SAMAR.

AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Cruzar MERAN a FL90 o superior. Cruzar DVOR/DME LPC a FL220 o superior. Mantener FL240 y esperar posterior autorización.

Sobrevuelo obligatorio de DVOR/DME LPC, para garantizar separación reglamentaria entre aeronaves.

→ SALIDA VASTO OCHO FOXTROT (VASTO8F)

Subir en rumbo de pista hasta 3,0 DME TFS. Virar a la izquierda para seguir R-113 TFS directo a MERAN. Virar a la izquierda para seguir R-278 LPC directo a DVOR/DME LPC. Proceder por R-032 LPC directo a LARYS. Virar a la derecha para seguir R-039 GDV directo a SARAY. Directo a VASTO.

AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Cruzar MERAN a FL90 o superior. Cruzar DVOR/DME LPC a FL220 o superior. Mantener FL240 y esperar posterior autorización.

NOTA: Debido a las restricciones del DVOR/DME GDV, y cuando su cobertura no sea suficiente por debajo de FL150, se proporcionará guía vectorial radar.

Sobrevuelo obligatorio de DVOR/DME LPC, para garantizar separación reglamentaria entre aeronaves.

SALIDA VIDRI UNO FOXTROT (VIDRI1F). Sujeta a la actividad de la GCD79D/T/W.

Subir en rumbo de pista hasta 3,0 DME TFS. Virar a la izquierda para seguir R-201 TFS directo a VIDRI.

Pendiente mínima de ascenso 4% hasta 1000 ft.

AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Mantener FL90 y esperar posterior autoización.

SALIDA DE CONTINGENCIA

En caso de fallo de una o más radioayudas que soportan las salidas de la pista 26, se procederá del siguiente modo:

Subir en rumbo de pista hasta FL90. Virar siguiendo instrucciones ATC. Pendiente mínima de ascenso 10,4% hasta FL70.

En caso de fallo de comunicaciones, proceder según lo establecido en la sección ENR 1.8, apartado "Fallo de las comunicaciones aeroterrestres" de AIP-ESPAÑA. En caso de viraje a la izquierda, tener especial precaución debido a altitudes mínimas elevadas por causas de la orografía.

RASEP ONE FOXTROT DEPARTURE (RASEP1F)

Climb on runway heading to 3.0 DME TFS. Turn left to follow R-113 TFS direct to MERAN. Turn left to follow R-278 LPC direct to DVOR/DME LPC. Proceed on R-050 LPC direct to RASEP.

INITIAL ATC CLEARANCE: Cross MERAN at FL90 or above. Cross DVOR/DME LPC at FL220 or above. Maintain FL240 and wait for further clearance.

DVOR/DME GDV overflying is mandatory in order to assure the standard separation between aircraft.

REMGI ONE FOXTROT DEPARTURE (REMGI1F). Subject to GCD20B & GCD79C/E/N/T activity.

Climb on runway heading to 3.0 DME TFS. Turn left to follow R-131 TFS direct to REMGI.

4% minimum climb gradient to 1000 ft.

INITIAL ATC CLEARANCE: Maintain FL90 and wait for further clearance.

SAMAR NINE FOXTROT DEPARTURE (SAMAR9F)

Climb on runway heading to 3.0 DME TFS. Turn left to follow R-113 TFS direct to MERAN. Turn left to follow R-278 LPC direct to DVOR/DME LPC. Proceed on R-032 LPC direct to LARYS. Turn right to follow R-039 GDV direct to SARAY. Turn left to follow R-354 FTV direct to SAMAR.

INITIAL ATC CLEARANCE: Cross MERAN at FL90 or above. Cross DVOR/DME LPC at FL220 or above. Maintain FL240 and wait for further clearance.

DVOR/DME LPC overflying is mandatory in order to assure the standard separation between aircraft.

VASTO EIGHT FOXTROT DEPARTURE (VASTO8F)

Climb on runway heading to 3.0 DME TFS. Turn left to follow R-113 TFS direct to MERAN. Turn left to follow R-278 LPC direct to DVOR/DME LPC. Proceed on R-032 LPC direct to LARYS. Turn right to follow R-039 GDV direct to SARAY. Direct to VASTO.

INITIAL ATC CLEARANCE: Cross MERAN at FL90 or above. Cross DVOR/DME LPC at FL220 or above. Maintain FL240 and wait for further clearance.

NOTE: Due to restrictions of DVOR/DME GDV, and when its coverage is not sufficient below FL150, radar vectoring guidance will be provided.

DVOR/DME LPC overflying is mandatory in order to assure the standard separation between aircraft.

VIDRI ONE FOXTROT DEPARTURE (VIDRI1F). Subject to GCD79D/T/W activity.

Climb on runway heading to 3.0 DME TFS. Turn left to follow R-201 TFS direct to VIDRI.

4% minimum climb gradient to 1000 ft.

INITIAL ATC CLEARANCE: Maintain FL90 and wait for further clearance.

CONTINGENCY DEPARTURE

In the event of failure of one or more nav aids on which the departures from runway 26 are based, the following procedure shall be carried out:

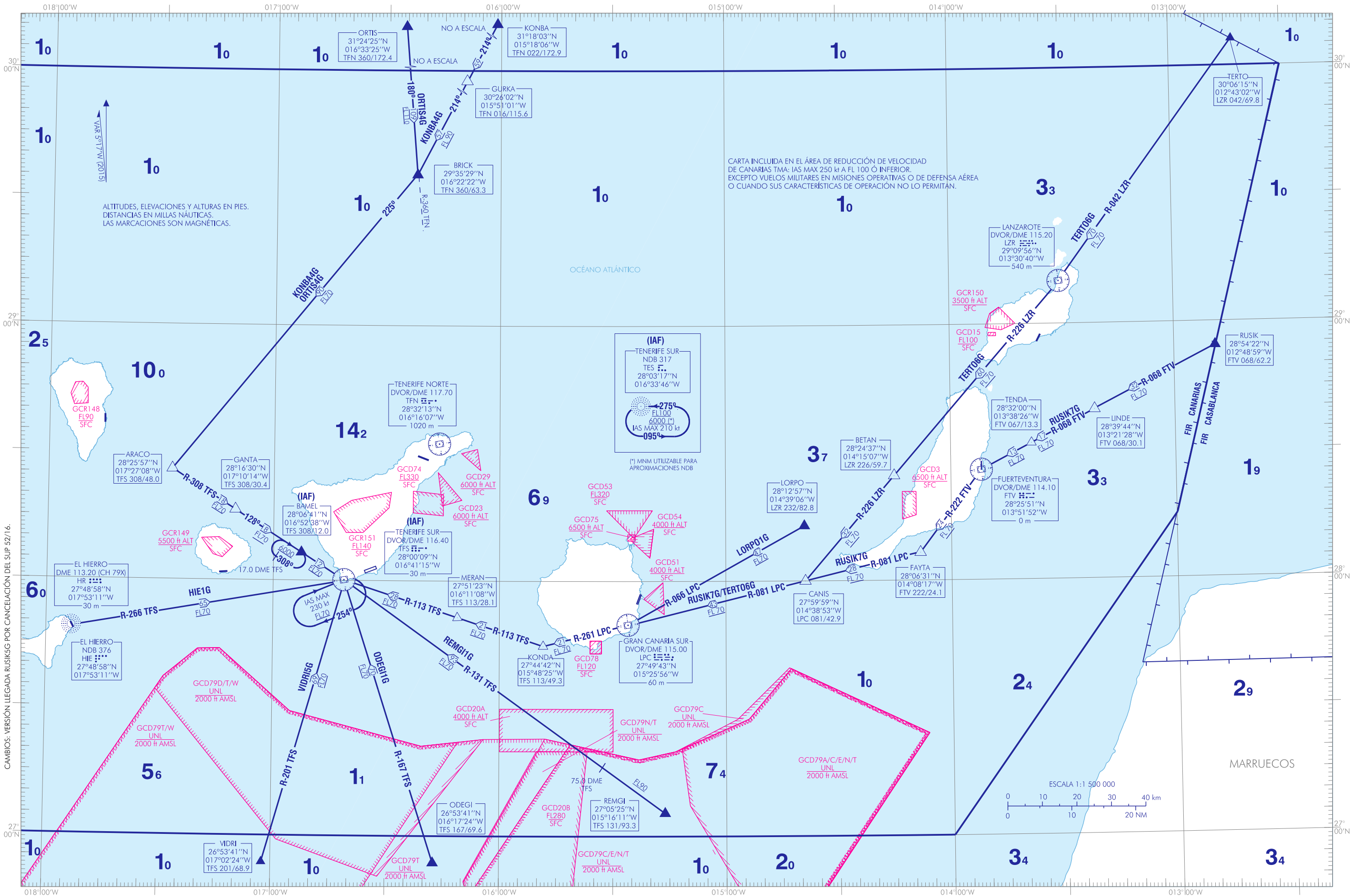
Climb on runway heading to FL90. Turn following ATC instructions. 10.4% minimum climb gradient to FL70.

In case of communications failure, proceed according to what is established on section ENR 1.8, item "Air-ground communications failure" of AIP-ESPAÑA. In the event of turning left, special attention must be taken into account because of high minimum altitudes due to orography.

OBSTÁCULOS CERCANOS
CLOSE-IN OBSTACLES

OBSTÁCULOS OBSTACLES	RWY	COORDENADAS COORDINATES	HGT (ft)	ALT (ft)
Montaña Los Erales	26	28°02'32.7"N 016°37'34.2"W	0	597
Montaña de Cho	26	28°02'51.4"N 016°40'03.3"W	0	797
Montaña de Guaza	26	28°02'55.2"N 016°41'35.7"W	0	1404

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK



CAMBIOS: VERSIÓN LLEGADA RUSIK7G POR CANCELACIÓN DEL SUP 52/16.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

TENERIFE SUR / Reina Sofía AD

LLEGADAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (STAR)

PISTA 08

LLEGADA HIERRO UNO GOLF (HIE1G)
NDB HIE, DVOR/DME TFS (IAF).

LLEGADA KONBA CUATRO GOLF (KONBA4G)
KONBA, GURKA, BRICK, ARACO, GANTA, BAMEL (IAF),
DVOR/DME TFS (IAF).

LLEGADA LORPO UNO GOLF (LORPO1G)
Tránsito procedente de: GCRR RWY03/21, GCFV RWY01/19.
LORPO, DVOR/DME LPC, KONDA, MERAN, DVOR/DME TFS (IAF).

LLEGADA ODEGI UNO GOLF (ODEGI1G). Sujeta a la actividad
de la GCD79D/T/W.
ODEGI, DVOR/DME TFS (IAF).

LLEGADA ORTIS CUATRO GOLF (ORTIS4G)
ORTIS, BRICK, ARACO, GANTA, BAMEL (IAF), DVOR/DME TFS
(IAF).

LLEGADA REMGI UNO GOLF (REMGI1G). Sujeta a la actividad
de las GCD20B & GCD79C/E/N/T.
REMGI, DVOR/DME TFS (IAF).

→ LLEGADA RUSIK SIETE GOLF (RUSIK7G)
RUSIK, LINDE, TENDA, DVOR/DME FTV, FAYTA, CANIS,
DVOR/DME LPC, KONDA, MERAN, DVOR/DME TFS (IAF).

LLEGADA TERTO SEIS GOLF (TERTO6G)
TERTO, DVOR/DME LZR, BETAN, CANIS, DVOR/DME LPC,
KONDA, MERAN, DVOR/DME TFS (IAF).

LLEGADA VIDRI CINCO GOLF (VIDRI5G). Sujeta a la actividad
de la GCD79D/T/W.
VIDRI, DVOR/DME TFS (IAF).

STANDARD INSTRUMENT ARRIVALS (STAR)

RUNWAY 08

HIERRO ONE GOLF ARRIVAL (HIE1G)
NDB HIE, DVOR/DME TFS (IAF).

KONBA FOUR GOLF ARRIVAL (KONBA4G)
KONBA, GURKA, BRICK, ARACO, GANTA, BAMEL (IAF),
DVOR/DME TFS (IAF).

LORPO ONE GOLF ARRIVAL (LORPO1G)
Traffic arriving from: GCRR RWY03/21, GCFV RWY01/19.
LORPO, DVOR/DME LPC, KONDA, MERAN, DVOR/DME TFS (IAF).

ODEGI ONE GOLF ARRIVAL (ODEGI1G). Subject to GCD79D/T/W
activity.
ODEGI, DVOR/DME TFS (IAF).

ORTIS FOUR GOLF ARRIVAL (ORTIS4G)
ORTIS, BRICK, ARACO, GANTA, BAMEL (IAF), DVOR/DME TFS
(IAF).

REMGI ONE GOLF ARRIVAL (REMGI1G). Subject to GCD20B &
GCD79C/E/N/T activity.
REMGI, DVOR/DME TFS (IAF).

RUSIK SEVEN GOLF ARRIVAL (RUSIK7G)
RUSIK, LINDE, TENDA, DVOR/DME FTV, FAYTA, CANIS,
DVOR/DME LPC, KONDA, MERAN, DVOR/DME TFS (IAF).

TERTO SIX GOLF ARRIVAL (TERTO6G)
TERTO, DVOR/DME LZR, BETAN, CANIS, DVOR/DME LPC,
KONDA, MERAN, DVOR/DME TFS (IAF).

VIDRI FIVE GOLF ARRIVAL (VIDRI5G). Subject to GCD79D/T/W
activity.
VIDRI, DVOR/DME TFS (IAF).

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

TENERIFE SUR / Reina Sofía AD

LLEGADAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (STAR)

PISTA 26

LLEGADA HIERRO UNO GOLF (HIE1G)
NDB HIE, DVOR/DME TFS (IAF).

LLEGADA KONBA CINCO HOTEL (KONBA5H)
KONBA, GURKA, BRICK, DVOR/DME TFN, TERFE, DVOR/DME TFS (IAF).

LLEGADA LORPO DOS HOTEL (LORPO2H)
Tránsito procedente de: GCRR RWY03/21, GCFV RWY01/19.
LORPO, DVOR/DME GDV, TERFE, DVOR/DME TFS (IAF).
Sobrevuelo obligatorio de DVOR/DME GDV, para garantizar separación reglamentaria entre aeronaves.

LLEGADA ODEGI UNO GOLF (ODEGI1G). Sujeta a la actividad de la GCD79D/T/W.
ODEGI, DVOR/DME TFS (IAF).

LLEGADA ORTIS CINCO HOTEL (ORTIS5H)
Utilizable solo previa autorización ATC.
ORTIS, BRICK, DVOR/DME TFN, TERFE, DVOR/DME TFS (IAF).

LLEGADA REMGI UNO GOLF (REMGI1G). Sujeta a la actividad de las GCD20B & GCD79C/E/N/T.
REMGI, DVOR/DME TFS (IAF).

→ LLEGADA RUSIK NUEVE HOTEL (RUSIK9H)
RUSIK, LINDE, TENDA, DVOR/DME FTV, BETAN, DVOR/DME GDV, TERFE, DVOR/DME TFS (IAF).
Sobrevuelo obligatorio de DVOR/DME GDV, para garantizar separación reglamentaria entre aeronaves.

LLEGADA TERTO OCHO HOTEL (TERTO8H)
TERTO, DVOR/DME LZR, BETAN, DVOR/DME GDV, TERFE, DVOR/DME TFS (IAF).
Sobrevuelo obligatorio de DVOR/DME GDV, para garantizar separación reglamentaria entre aeronaves.

LLEGADA VIDRI CINCO GOLF (VIDRI5G). Sujeta a la actividad de la GCD79D/T/W.
VIDRI, DVOR/DME TFS (IAF).

STANDARD INSTRUMENT ARRIVALS (STAR)

RUNWAY 26

HIERRO ONE GOLF ARRIVAL (HIE1G)
NDB HIE, DVOR/DME TFS (IAF).

KONBA FIVE HOTEL ARRIVAL (KONBA5H)
KONBA, GURKA, BRICK, DVOR/DME TFN, TERFE, DVOR/DME TFS (IAF).

LORPO TWO HOTEL ARRIVAL (LORPO2H)
Traffic arriving from: GCRR RWY03/21, GCFV RWY01/19.
LORPO, DVOR/DME GDV, TERFE, DVOR/DME TFS (IAF).
DVOR/DME GDV overflying is mandatory in order to assure the standard separation between aircraft.

ODEGI ONE GOLF ARRIVAL (ODEGI1G). Subject to GCD79D/T/W activity.
ODEGI, DVOR/DME TFS (IAF).

ORTIS FIVE HOTEL ARRIVAL (ORTIS5H)
Available only prior ATC clearance.
ORTIS, BRICK, DVOR/DME TFN, TERFE, DVOR/DME TFS (IAF).

REMGI ONE GOLF ARRIVAL (REMGI1G). Subject to GCD20B & GCD79C/E/N/T activity.
REMGI, DVOR/DME TFS (IAF).

RUSIK NINE HOTEL ARRIVAL (RUSIK9H)
RUSIK, LINDE, TENDA, DVOR/DME FTV, BETAN, DVOR/DME GDV, TERFE, DVOR/DME TFS (IAF).
DVOR/DME GDV overflying is mandatory in order to assure the standard separation between aircraft.

TERTO EIGHT HOTEL ARRIVAL (TERTO8H)
TERTO, DVOR/DME LZR, BETAN, DVOR/DME GDV, TERFE, DVOR/DME TFS (IAF).
DVOR/DME GDV overflying is mandatory in order to assure the standard separation between aircraft.

VIDRI FIVE GOLF ARRIVAL (VIDRI5G). Subject to GCD79D/T/W activity.
VIDRI, DVOR/DME TFS (IAF).

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK