

ANEXO X: AIP. AEROPUERTO DE TENERIFE SUR

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

GCTS - TENERIFE SUR

2. DATOS GEOGRÁFICOS Y DE ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO

AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA

ARP: 280240N 0163421W. Ver AD 2-GCTS ADC.

Dirección y dirección desde la ciudad: 60 km SW.

Elevación: 64 m / 209 ft.

Ondulación geode: 44.39 m ± 0.10 m (1).

Temperatura de referencia: 28°C.

→ Declinación magnética: 5°W (2020).

→ Cambio anual: 9.6'E.

Administración AD: Aena.

Dirección: Aeropuerto de Tenerife Sur - 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 (2020).

Annual change: 9.6'E.

AD administration: Aena.

Address: Aeropuerto de Tenerife Sur - 38610 Granadilla de Abona Tenerife.

TEL: +34-922 759 000

FAX: +34-922 759 247

AFTN: GCTS

E-mail: tfsopya@aena.es

Approved traffic: IFR/VFR.

Remarks: Operations Centre:

SITA: TFSOPYA. FAX: +34-922 759 188.

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

(1) For all AD points.

3. HORARIO DE OPERACIÓN

OPERATIONAL HOURS

Aeropuerto: H24.

Aduanas e Inmigración: HR AD.

Servicios médicos y de sanidad: Ver GEN 1.4.

AIS/ARO: HR AD.

Información MET: HR AD.

ATS: HR AD.

Abastecimiento de combustible: HR AD.

Asistencia en tierra: HR AD.

Seguridad: HR AD.

Deshielo: No.

Observaciones: Ninguna.

Airport: H24.

Customs and Immigration: HR AD.

Health and Sanitation: See GEN 1.4.

AIS/ARO: HR AD.

MET briefing: HR AD.

ATS: HR AD.

Fuelling: HR AD.

Handling: HR AD.

Security: HR AD.

De-icing: No.

Remarks: None.

4. SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO

HANDLING SERVICES AND FACILITIES

Instalaciones para el manejo de carga: Sin limitaciones.

Tipos de combustible: JET A-1.

Tipos de lubricante: Ninguno.

Capacidad de reabastecimiento: Sin limitaciones.

Instalaciones para el deshielo: No.

Espacio disponible en hangar: No.

Instalaciones para reparaciones: No.

Observaciones: Los agentes de rampa pueden atender tanto aviación comercial como aviación general.

Agentes de rampa:

• IBERIA

TEL: +34-922 759 378 / 232

Móvil: +34-629 228 860

E-mail: tfski@iberia.es

SITA: TFSKQIB

• AVIAPARTNER

TEL: +34-922 759 041

+34-922 759 040

+34-922 759 197

Móvil 1: +34-673 747 345

Móvil 2: +34-637 784 177

Móvil 3: +34-673 747 286

E-mail: tfs.ops@aviapartner.aero

SITA: TFSAOXH

Agentes handling de Aviación General y de Negocios:

• GERARDO MELÉNDEZ

TEL: +34-922 392 064

FAX: +34-922 392 247

Móvil: +34-696 987 046

E-mail: tfsops@gmelendez.com

SITA: TFSGMXH

• SWISSPORT

TEL: +34-922 759 237

FAX: +34-922 759 238

Móvil: +34-629 762 215

+34-620 831 002

E-mail: TFS.Ops@swissport.com

SITA: TFSAPXH

Cargo facilities: No limitations.

Fuel types: JET A-1.

Oil types: None.

Refuelling capacity: No limitations.

De-icing facilities: No.

Hangar space: No.

Repair facilities: No.

Remarks: Ramp agents may attend both commercial and general aviation.

Ramp agents:

• IBERIA

TEL: +34-922 759 378 / 232

Mobile phone: +34-629 228 860

E-mail: tfski@iberia.es

SITA: TFSKQIB

• AVIAPARTNER

TEL: +34-922 759 041

+34-922 759 040

+34-922 759 197

Mobile phone 1: +34-673 747 345

Mobile phone 2: +34-637 784 177

Mobile phone 3: +34-673 747 286

E-mail: tfs.ops@aviapartner.aero

SITA: TFSAOXH

Handling agents for General and Business Aviation:

• GERARDO MELÉNDEZ

TEL: +34-922 392 064

FAX: +34-922 392 247

Mobile phone: +34-696 987 046

E-mail: tfsops@gmelendez.com

SITA: TFSGMXH

• SWISSPORT

TEL: +34-922 759 237

FAX: +34-922 759 238

Mobile phone: +34-629 762 215

+34-620 831 002

E-mail: TFS.Ops@swissport.com

SITA: TFSAPXH

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

Combustible:

- CMD
TEL: +34-922 392 008
FAX: +34-922 392 180
Móvil: +34-619 885 143
E-mail: tfs@cepsa.com
- TERMINALES CANARIOS
TEL: +34-922 392 010
FAX: + 34-922 392 094
Móvil: + 34-677 448 517
E-mail: supervisor.tfs@tcanarios.com

Agentes handling de mantenimiento de aeronaves:

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

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

Fuel:

- CMD
TEL: +34-922 392 008
FAX: +34-922 392 180
Mobile phone: +34-619 885 143
E-mail: tfs@cepsa.com
 - TERMINALES CANARIOS
TEL: +34-922 392 010
FAX: + 34-922 392 094
Mobile phone: + 34-677 448 517
E-mail: supervisor.tfs@tcanarios.com
- Handling agents for aircraft maintenance:
- TOTAL AVIATION SERVICES
TEL: +34-922 397 141
FAX: N/A
Mobile phone: +34-609 879 980
E-mail: tfsline@tassl.eu
 - HLA - HISPANO-LUSITANA AVIACIÓN, S.L.
TEL: +34-922 397 032
FAX: +34-922 759 418
Mobile phone 1: +34-655 505 367
Mobile phone 2: +34-691 066 700
E-mail: hla.tenerifesur@h-la.es
 - BROK-AIR TECHNICS
Mobile phone: +34-630 006 307

5. INSTALACIONES PARA LOS PASAJEROS

PASSENGER FACILITIES

Hoteles: No.**Restaurante:** Sí.**Transporte:** Autobuses, taxis, coches de alquiler.**Instalaciones médicas:** Primeros auxilios. 1 ambulancia.→ **Banco/Oficina Postal:** Cajeros automáticos / 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:** Cash dispensers / Yes.**Tourist information:** Yes.**Remarks:** None.

6. SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

Categoría de incendios: 9 (1) (2).**Equipo de salvamento:** De acuerdo con la categoría de incendios publicada.→ **Retirada de aeronaves inutilizadas:**

Barras de arrastre, retroceso convencional hasta B747-400 y A340-600 por parte de los agentes handling.

El aeropuerto dispone de equipos para elevación y traslado de ACFT CAT I/II/III a disposición del propietario registrado o explotador afectado de la ACFT:

- Sistemas de remolque de: 40 TM (20 TM en cada línea); 110 TM (55 TM en cada línea).
- Gatos elevadores: hasta 16 TM, altura mínima 158 mm; hasta 90 TM, altura mínima 70 mm.
- Cojines neumáticos de elevación (CAT I/II/III).
- Tres equipos de transición de fuselaje de 12 TM, 30 TM y 55 TM respectivamente.
- Equipo de transición de ala de 60 TM.
- Tres remolques recuperadores de 40 TM, 80 TM y 90 TM respectivamente.
- Dolly para movimiento de ACFT hasta 10 TM.
- Carro V1 para movimiento de ACFT con tren delantero y principal de rodadura inutilizado, hasta 30 TM.
- Carro V2 para movimiento de ACFT con tren delantero y principal de rodadura inutilizado, en conjunto con carro V1 hasta 60 TM.
- Sistema de eslingas de elevación hasta: 25 TM (CAT I/II), hasta 55 TM (CAT III).
- Sistema de eslingas de elevación de fuselajes (anchura fuselaje entre 3700 mm y 6500 mm), carga límite 33 TM (CAT III).
- Placas para el refuerzo de terreno blando hasta carga 110 TM el m².
- Grúas hasta 400 TM externas al AD.

Observaciones:

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

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

(2) Nivel de protección: 9.

Fire category: 9 (1) (2).**Rescue equipment:** In accordance with the fire category published.**Removal of disabled aircraft:**

Dragging bars, conventional push-back up to B747-400 and A340-600 by handling agents.

The airport has lifting and moving gear for ACFT of CAT I/II/III available for the registered owner or operator of the ACFT affected:

- Tug systems of: 40 TM (20 TM for each line); 110 TM (55 TM for each line).
- Hydraulic jacks 16 TM, minimum height 158 mm; up to 90 TM, minimum height 70 mm.
- Pneumatic lifting bags (CAT I/II/III).
- Three fuselage transition equipments of 12 TM, 30 TM and 55 TM respectively.
- Wing transition equipment of 60 TM.
- Three recovery tugs of 40 TM, 80 TM and 90 TM respectively.
- Dolly for movement of ACFT up to 10 TM.
- V1 trolley for moving ACFT with disabled front and main landing gear, up to 30 TM.
- V2 trolley for moving ACFT with disabled front and main landing gear, up to 60 TM in conjunction with the V1 trolley.
- Lifting sling systems up to 25 TM (CAT I/II), up to 55 TM (CAT III).
- Fuselage lifting sling system (fuselage width between 3700 mm and 6500 mm), maximum load 33 TM (CAT III).
- Mats to reinforce soft ground for loads up to 110 TM per m².
- Cranes up to 400 TM external to the AD.

Remarks:

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

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

(2) Level of protection: 9.

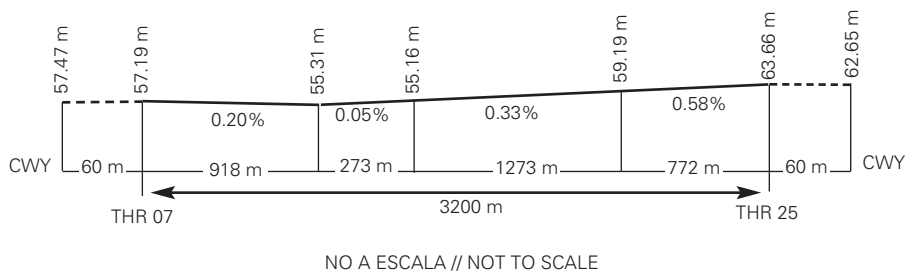
➔ 7. EVALUACIÓN Y NOTIFICACIÓN DEL ESTADO DE LA SUPERFICIE DE LA PISTA Y PLAN PARA LA NIEVE					RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN						
Tipos de equipamiento de limpieza: No aplica. Prioridades de limpieza: No aplica. Material usado para el tratamiento de la superficie del área de movimiento: No aplica. Pistas de invierno especialmente preparadas: No aplica. Observaciones: Evaluación y notificación del estado de la superficie de la pista de acuerdo a la metodología del Global Reporting Format (GRF) descrita en AD 1.2.2. Aeródromo en servicio durante todas las estaciones del año.					Types of clearing equipment: Not applicable. Clearance priorities: Not applicable. Use of material for movement area surface treatment: Not applicable. Specially prepared winter runways: Not applicable. Remarks: Runway surface condition assessment and reporting in accordance with the Global Reporting Format (GRF) methodology described in AD 1.2.2. Aerodrome in service during all seasons of the year.						
8. DETALLES DEL ÁREA DE MOVIMIENTO					MOVEMENT AREA DETAILS						
Plataforma: Superficie: Hormigón hidráulico. Resistencia: PCN 85 R/A/W/T, EXC PRKG AG1 a AG5, E64 a E70, S41, H44, R45, H46, R47 y G48: PCN 72/R/B/W/T.					Apron: Surface: Hydraulic concrete. Strength: PCN 85 R/A/W/T, EXC PRKG AG1 to AG5, E64 to E70, S41, H44, R45, H46, R47 and G48: PCN 72/R/B/W/T.						
Calles de rodaje: Anchura: 23 m. Superficie: Hormigón asfáltico. Resistencia: T: PCN 101/F/B/W/T, EXC BTN TWY D1-D6: PCN 109/F/C/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.					Taxiways: Width: 23 m. Surface: Asphaltic concrete. Strength: T: PCN 101/F/B/W/T, EXC BTN TWY D1-D6: PCN 109/F/C/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.						
Posiciones de comprobación: Altimetro: Plataforma ELEV 64 m / 210 ft. VOR: No. INS: Ver AD 2-GCTS PDC.					Check locations: Altimeter: Apron ELEV 64 m / 210 ft. VOR: No. INS: See AD 2-GCTS PDC.						
Observaciones: Ninguna.					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 PROHIBIDA LA ENTRADA, luces de protección de pista, barras de no intrusión y luces de puntos de espera intermedios.					Taxiing guidance system: Runway-holding positions, intermediate holding positions, NO ENTRY and information signs, runway guard lights, no intrusion bars and intermediate holding positions lights.						
Señalización de RWY: Umbral, designadores, eje, zona de toma de contacto, punto de visada, faja lateral y señales indicadoras de calle de rodaje de salida rápida.					RWY markings: Threshold, designators, centre line, touchdown zone, aiming point, side stripe and rapid exit taxiway indicator lights.						
Señalización de TWY: Eje y faja lateral, borde con balizas reflectantes.					TWY markings: Centre line and side stripe, edge with reflective markers.						
Observaciones: Ninguna.					Remarks: None.						
10. OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO					AERODROME OBSTACLES						
Obstáculos que perforan las Superficies de Transición, Cónica, Despegue, Horizontal Interna y Aproximación establecidas en el Anexo 14 de OACI; y las superficies Área 2A, Área 3 y Área 4 establecidas en el Anexo 15 de OACI. Ver Ítem 10 y apartado Datos Digitales. Observaciones: Ver AD 2-GCTS AOC.					Obstacles which penetrate Transitional, Conical, Take-off, Inner Horizontal and Approach, surfaces contained in Annex 14 of ICAO; and Area 2A, Area 3 and Area 4 surfaces contained in Annex 15 of ICAO. See Item 10 and Digital Data section. Remarks: See AD 2-GCTS AOC.						
11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO					METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED						
Oficina MET: Tenerife Sur EMAe. 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: Las Palmas OMAe (GCGC); H24; TEL: +34-928 430 603. Tenerife Sur EMAe: 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. Disponible guía MET de aeródromo.					MET office: Tenerife Sur EMAe. 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: Las Palmas OMAe (GCGC); H24; TEL: +34-928 430 603. Tenerife Sur EMAe: 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. Aerodrome MET guide available.						
12. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA					RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS						
	RWY	Orientación Direction	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m) Strip (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
➔	07	068.57°GEO 073°MAG	3200 x 45	280221.14N 0163515.50W	THR: 57.2 m/188 ft TDZ: 57.2 m/188 ft	No	60 x 150	3320 x 300	No	240 x 150	RWY: ASPH PCN 94/F/A/W/T (1) SWY: No
➔	25	248.59°GEO 253°MAG	3200 x 45	280259.10N 0163326.43W	THR: 63.7 m/209 ft TDZ: 63.7 m/209 ft	No	60 x 150	3320 x 300	No	227 x 137	RWY: ASPH CN 94/F/A/W/T (2) SWY: No

Observaciones: (1) Primeros 242 m RWY 07 PCN 142/F/A/W/T.
(2) Primeros 190 m RWY 25 PCN 142/F/A/W/T.

Remarks: (1) First 242 m RWY 07 PCN 142/F/A/W/T.
(2) First 190 m RWY 25 PCN 142/F/A/W/T.

Perfil:

Profile:



13. DISTANCIAS DECLARADAS		DECLARED DISTANCES		
RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
07	3200	3260	3200	3200
25	3200	3260	3200	3200
07 INT B2	3060	3120	3060	–
25 INT B6	3105	3165	3105	–

Observaciones: Ninguna.

Remarks: None.

14. ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA	APPROACH AND RUNWAY LIGHTING
Pista: 07 Aproximación: Precisión CAT I, 900 m. LIH. PAPI (MEHT): 3° (19.67 m / 65 ft). (1) Umbral: Verdes con barra de ala. Zona de toma de contacto: No. Eje pista: 3200 m: 2300 m blancas+600 m blancas y rojas+300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m. Borde de pista: 3200 m: 2600 m blancas + 600 m amarillas. LIH. Distancia entre luces: 50 m. Extremo de pista: Rojas. Zona de parada: No. Observaciones: (1) PAPI no utilizable por ACFT de letra de clave F, excepto A380. Luces indicadoras de salida rápida (B4, B5).	Runway: 07 Approach: Precision CAT I, 900 m. LIH. PAPI (MEHT): 3° (19.67 m / 65 ft). (1) Threshold: Green with wing bars. Touchdown zone: No. Runway centre line: 3200 m: 2300 m white+600 m white and red+300 m red. LIH. Distance between lights: 15 m. Runway edge: 3200 m: 2600 m white + 600 m yellow. LIH. Distance between lights: 50 m. Runway end: Red. Stopway: No. Remarks: (1) PAPI not usable by code letter F ACFT, except for the A380. Rapid exit indicator lights (B4, B5).
Pista: 25 Aproximación: Precisión CAT I, 720 m. LIH. PAPI (MEHT): 3° (19.44 m / 64 ft). (1) Umbral: Verdes con barra de ala. Zona de toma de contacto: No. Eje pista: 3200 m: 2300 m blancas+600 m blancas y rojas+300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m. Borde de pista: 3200 m: 2600 m blancas + 600 m amarillas. LIH. Distancia entre luces: 50 m. Extremo de pista: Rojas. Zona de parada: No. Observaciones: (1) PAPI no utilizable por la ACFT B747-400 por no cumplir los requisitos de margen vertical entre las ruedas y el THR, ni por ACFT de letra de clave F, excepto A380. Luces indicadoras de salida rápida (B3).	Runway: 25 Approach: Precision CAT I, 720 m. LIH. PAPI (MEHT): 3° (19.44 m / 64 ft). (1) Threshold: Green with wing bars. Touchdown zone: No. Runway centre line: 3200 m: 2300 m white+600 m white and red+300 m red. LIH. Distance between lights: 15 m. Runway edge: 3200 m: 2600 m white + 600 m yellow. LIH. Distance between lights: 50 m. Runway end: Red. Stopway: No. Remarks: (1) PAPI not usable by ACFT B747-400 as these do not meet the wheel clearance over THR requirements. Nor by code letter F ACFT, except for the A380. Rapid exit indicator lights (B3).

15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA	OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY
ABN/IBN: No. WDI: 1 cerca ARP, 1 cerca de THR 07, 1 cerca de THR 25. LGTD. Iluminación de TWY: Eje. Iluminación de plataforma: Postes proyectores y borde en el lado este, balizas reflectantes en el lado oeste. Fuente secundaria de energía: Grupos electrógenos que proporcionan un tiempo de conmutación (luz) de máximo 1 segundo para los sistemas: eje de pista y extremo de pista de máximo 15 segundos para el resto de los sistemas de iluminación. Observaciones: Ninguna.	ABN/IBN: No. WDI: 1 near ARP, 1 near THR 07, 1 near THR 25. LGTD. TWY lighting: Centre line. Apron lighting: Floodlighting poles and edge at the East side, reflective markers at the West side. Secondary power supply: Standby equipment that provides a maximum switch-over time (light) of 1 second to the systems: runway centre line and runway end, 15 seconds maximum to the rest of the lighting systems. Remarks: None.

16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS

HELICOPTER LANDING AREA

Situación:

- Ondulación del geoide: ver apartado 2.
- FATO: RWY 07/25.
- Coordenadas THR 07 y THR 25, ver apartado 12.
- Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 07/25.
- Rodaje aéreo: TLOF coincide con los PRKG AG5, AG2, J22, R19 y E49.

Elevación:

- FATO: ver apartado 12.
- Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 07/25. Ver apartado 12.
- Rodaje aéreo: TLOF coincide con los PRKG AG5, AG2, J22, R19 y E49. Ver apartado 8.

Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización:

- FATO: ver apartado 12.
- Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 07/25. Ver apartado 12.
- Rodaje aéreo: TLOF coincide con los PRKG J22, R19 y E49. Ver apartado 8
- Señalización:
FATO: ver apartado 9.
AG2 y AG5: Faja circular de 50 cm de ancho y diámetro interior de 6.35 m.
J22, R19 y E49: 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 item 2.
- FATO: RWY 07/25.
- Coordinates THR 07 and THR 25, see item 12.
- Ground taxiing: TLOF same as RWY 07/25.
- Air taxiing: TLOF same as PRKG AG5, AG2, J22, R19 and E49.

Elevation:

- FATO: see item 12.
- Ground taxiing: TLOF same as RWY 07/25. See item 12.
- Air taxiing: TLOF same as PRKG AG5, AG2, J22, R19 and E49. See item 8.

Dimensions, surface, maximum weight, markings:

- FATO: see item 12.
- Ground taxiing: TLOF same as RWY 07/25. See item 12.
- Air taxiing: TLOF same as PRKG J22, R19 and E49. See item 8.
- Markings:
FATO: see item 9.
AG2 and AG5: Circular strip 50 cm wide and inner diameter 6.35 m.
J22, R19 and E49: Circular strip 50 cm wide and inner diameter 11.75 m.

Lighting: see items 14 and 15.

Direction:

- FATO: see item 12.

Declared distances:

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

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

Remarks: Helicopters operating with a letter of exemption should consult item 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
CTR TENERIFE SUR 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
ATZ TENERIFE SUR Círculo de 8 km de radio centrado en ARP. // Circle radius 8 km centred on ARP. (2)	3000 ft HGT (3) SFC	C	TENERIFE SUR TWR ES/EN	

Observaciones: (1) Lo que resulte mayor.
(2) O la visibilidad horizontal, lo que resulte inferior.
(3) O hasta la elevación del techo de nubes, lo que resulte más bajo.

Remarks: (1) Whichever is higher.
(2) Or the ground visibility, whichever is lower.
(3) Or up to the clouds ceiling, whichever is lower.

18. INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN ATS

ATS COMMUNICATION FACILITIES

Servicio Service	Distintivo llamada Call sign	FREQ	HR	Observaciones Remarks
APP	Tenerife Sur APP	127.700 MHz 128.125 MHz	H24 H24	APP/L Primaria // Primary APP Secundaria // Secondary
TWR	Tenerife Sur TWR	119.000 MHz 120.300 MHz 121.750 MHz 121.900 MHz 121.500 MHz 243.000 MHz	H24 H24 H24 H24 H24 H24	BACKUP CLR GMC EMERG EMERG
ATIS	Tenerife Sur Information	118.675 MHz	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 (5° W)	TFS	116.400 MHz	H24	280008.8N 0164116.5W		COV 10NM oscilaciones // signal fluctuations BTN R-030/R-360 CCW BLW 15000 ft AMSL; COV 40 NM BTN: - R-270/R-090 CCW a // at 4000 ft AMSL o // or ABV; - R-090/R-040 CCW a // at 14500 ft AMSL o // or ABV; - R-040/R-340 CCW a // at 27000 ft AMSL o // or ABV; - R-340/R-310 CCW a // at 14500 ft AMSL o // or ABV; - R-310/R-270 CCW a // at 6100 ft AMSL o // or ABV.
DME	TFS	CH 111X	H24	280008.8N 0164115.0W	30 m	COV 40 NM BTN: - R-270/R-090 CCW a // at 4000 ft AMSL o // or ABV; - R-090/R-040 CCW a // at 14500 ft AMSL o // or ABV; - R-040/R-340 CCW a // at 27000 ft AMSL o // or ABV; - R-340/R-310 CCW a // at 14500 ft AMSL o // or ABV; - R-310/R-270 CCW a // at 6100 ft AMSL o // or ABV.
NDB (5° W))	TES	317.000 kHz	H24	280317.0N 0163346.0W		COV 25 NM
LOC 07 (5° W)	ITS	109.700 MHz	H24	280302.9N 0163315.5W		073° MAG / 319 m FM THR 25 No // Not AVBL: BTN ± 35° del // of RCL FM 17 NM BLW 4000 ft AMSL, BTN ± 10° del // of RCL FM 25 NM BLW 2500 ft AMSL.
ILS CAT I						
GP 07		333.200 MHz	H24	280221.6N 0163501.1W		3°; RDH 15.3 m; a // at 372 m FM THR 07 & 130 m FM RCL a la derecha en el sentido de APCH // To the right on APCH direction. Pueden no recibirse indicaciones de FLY-UP a fondo de escala BLW GP FM 4° a la derecha del RCL // It may not be received FLY-UP indications up to bottom BLW GP FM 4° at right of RCL.
ILS/DME 07	ITS	CH 34X	H24	280221.6N 0163501.1W	60 m	REF DME THR 07
LOC 25 (5° W)	ISUR	110.900 MHz	H24	280217.5N 0163525.8W		253° MAG / 303 m FM THR 07 AVBL BTN ± 35° de // of RCL FM 17 NM (15.4 NM DME) & ABV 4000 ft AMSL & ± 10° de // of RCL FM 25 NM (23.4 NM DME) & ABV de // of 2300 ft AMSL.
ILS CAT I						
➔ GP 25		330.800 MHz	H24	280251.7N 0163337.0W		3°; RDH 15.5 m; a // at 352 m FM THR 25 & 107 m FM RCL a la izquierda en el sentido de APCH // to the left on APCH direction. Pueden no recibirse indicaciones de FLY-UP a fondo de escala BLW GP FM 6° a la izquierda del RCL // It may not be received full FLY-UP indications BLW GP FM 6° left of RCL.
ILS/DME 25	ISUR	CH 46X	H24	280251.7N 0163337.0W	66 m	REF DME THR 25

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 ACFT aterrizando o despegando, puede concederse la autorización para aterrizar a la ACFT subsiguiente siempre que el controlador del aeródromo tenga seguridad razonable de que, cuando la ACFT así autorizada cruce el umbral de la pista, existirá separación apropiada respecto de la precedente. Cuando se expida una "Autorización para Aterrizar basada en Separación Anticipada", se utilizará la siguiente fraseología: "...(Indicativo) DETRÁS DEL (tipo de ACFT) ATERRIZANDO/DESPEGANDO, AUTORIZADO PARA ATERRIZAR PISTA (número)".	ATC PROCEDURES Even if the runway is temporarily occupied by other traffic, landing clearance may be issued to an arriving ACFT if the controller is satisfied that at the time the ACFT crosses the threshold of the runway in use, the prescribed separation from the preceding ACFT shall exist. When issuing a "Landing Clearance based on Anticipated Separation", ATC shall use the following phrasing: "...(Call sign) BEHIND LANDING/DEPARTING (ACFT type) CLEARED TO LAND RUNWAY (number)".

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

PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE

1. PUESTA EN MARCHA

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

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

1.1. INTERCAMBIO DE DATOS CON NMOC – ADVANCED ATC TWR

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

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

Si una aeronave tuviera que abortar el rodaje por causas técnicas, el aeropuerto enviará al NMOC un mensaje C-DPI. Como consecuencia de dicho C-DPI, el plan de vuelo se suspenderá informándose al operador por medio de un mensaje FLS con la observación "Suspended by departure airport". El plan de vuelo podrá ser activado de nuevo a través de una actualización de la EOBT con un mensaje DLA.

2. MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

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

2.1. Salidas.

Los pilotos comunicarán con TWR para solicitar permiso de remolcado, retroceso por potencia y/o rodaje.

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

- ATC indique lo contrario.
- Existan limitaciones en el arranque de los motores, circunstancia que deberá ser previamente comunicada al ATC.
- Desde PRKG R19, G20, AG21 y J22, el retroceso remolcado se realizará aproando la aeronave a THR 25.

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

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

B. Las salidas autónomas se realizarán empleando en el arranque la mínima potencia posible y de forma que, al realizar el viraje, no se sobrepase la potencia de ralentí (idle). La salida se realizará siempre aproando a la cabecera en uso, excepto indicación en contra de ATC.

2.2. Llegadas.

Las ACFT notificarán al ATC pista libre.

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

3. LIMITACIONES DE RODAJE

Entradas/salidas de la pista:

TWY	AERONAVE MÁXIMA PERMITIDA Y OTRAS RESTRICCIONES MAXIMUM AIRCRAFT ALLOWED AND OTHER RESTRICTIONS
B1	D
B2	Entrada a pista: D y máxima longitud 50 m. (salida de pista sin restricciones) // Runway entry: D and maximum length 50 m. (runway exit without restrictions).
B3 (salida rápida RWY 25 // RWY 25 rapid exit)	Giro de salida hacia el este: D (resto sin restricciones) // Exit turn to the East: D (others without restrictions).
B5 (salida rápida RWY 07 // RWY 07 rapid exit)	No utilizable por A-340-600 y B-777-300. // Not usable by A-340-600 and B-777-300
B6	D salvo B-767-400. Entrada a pista longitud máxima. 58 m. // D except B-767-400. Runway entry maximum length. 58 m.

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

STANDARD TAXIING PROCEDURES

1. START-UP

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

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

1.1. INTERCHANGE OF DATA WITH NMOC – ADVANCED ATC TWR

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

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

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

2. GROUND MOVEMENT

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

2.1. Departures.

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

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

- ATC should indicate otherwise.
- There are engine start-up limitations, a circumstance that should have been previously communicated to ATC.
- From PRKG R19, G20, AG21 and J22, towed push-back shall be carried out nosing to THR 25.

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

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

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

2.2. Arrivals.

ACFT shall report to ATC runway vacated.

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

3. TAXIING RESTRICTIONS

Runway entry/exit:

Entradas/salidas de la plataforma:

Salvo para guiado por parte de los señaleros se aplicarán las siguientes restricciones:

Apron entry/exit:

With the exception of traffic guided by signal man, the following restrictions shall be apply:

TWY	AERONAVE MÁXIMA PERMITIDA Y OTRAS RESTRICCIONES MAXIMUM AIRCRAFT ALLOWED AND OTHER RESTRICTIONS
D1	Entrada procedente de RWY 25, que haya abandonado pista por TWY B1 o B2: D salvo B-767 Salida hacia RWY 07: D salvo B-767 // Entry from RWY 25 which have vacated the runway via TWY B1 or B2: D except B-767 Exit to RWY 07: D except B-767.
D6	Salida hacia RWY 25: D salvo B-767-400 // Exit to RWY 25: D except B-767-400.

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

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

LAVADO DE AERONAVES

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

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

AIRCRAFT WASHING

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

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

RESTRICCIONES A PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

➔ En los PRKG J-1, G-2, J-3, G-4, J-5, R-5A, G-6, J7, J8, G9 y G10:

- Es obligatorio el uso de las instalaciones de 400 Hz.
- El uso de las instalaciones de aire acondicionado será obligatorio si existe necesidad de climatización de la ACFT.
- El uso de la APU del avión está prohibido en estas posiciones dentro del período comprendido entre 2 minutos después de calzos a la llegada y 5 minutos antes de la retirada de calzos a la salida.
La APU del avión podrá utilizarse sólo cuando no estén operativas ni las instalaciones de suministro de 400 Hz ni las unidades móviles, o cuando se requiera el servicio de aire acondicionado y no esté disponible el equipamiento de aire acondicionado.
En caso de que la APU de la ACFT esté inoperativa, se deberá comunicar a CEOPS dicha incidencia.

RESTRICTIONS ON STANDS

On PRKG J-1, G-2, J-3, G-4, J-5, R-5A, G-6, J7, J8, G9 and G10:

- It is mandatory to use the 400 Hz facilities.
- The use of the air conditioning facilities shall be mandatory when the ACFT air conditioning is needed.
- The use of the aircraft APU is forbidden at these stands in the period between 2 minutes after blocks upon arrival and 5 minutes before off-block at departure.
The aircraft APU can only be used when the 400 Hz facilities and the mobile units are not operative, or when the air conditioning service is needed and the air conditioning equipment is not available.

ACFT with inoperative APU must communicate this incident to CEOPS.

PROCEDIMIENTO DE PRUEBA DE MOTORES

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

Las pruebas de motores a ralentí podrán ser autorizadas en plataforma sólo en los PRKG de segunda línea: E49, E50, E51, E52, E53, E54, E55, E56, E57, E58, E59, E60, E61, E62, E63, E64, E65, E66, E67, E68, E69, E70 y plataforma de aviación general: PRKG AG1, AG2, AG3, AG4 y AG5.

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

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

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

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

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

ENGINE TEST PROCEDURE

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

Idle power engine tests may be authorised on the apron only on the second line PRKG: E49, E50, E51, E52, E53, E54, E55, E56, E57, E58, E59, E60, E61, E62, E63, E64, E65, E66, E67, E68, E69, E70 and general aviation apron: PRKG AG1, AG2, AG3, AG4 and AG5.

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

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

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

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

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

OPERACIÓN DE HELICÓPTEROS

1. GENERALIDADES

- 1.1. De forma general, al no estar definida en el aeropuerto otra zona específica para operar con helicópteros distinta de la RWY 07/25, todos los vuelos serán tratados como ACFT de ala fija y autorizados por ATC a despegar y aterrizar en esta pista. Así, se define una FATO en la RWY 07/25 que abarca la zona existente entre ambos umbrales. Los helicópteros en misión operacional o aquellos que lo requieran por motivos excepcionales de seguridad o performance, podrán operar conforme a procedimiento local siguiendo instrucciones ATC.
- 1.2. El horario de operación en el que se pueden realizar operaciones con helicópteros es H24 (operacionales especiales cuya carta de exenciones así lo contemple e IFR). En los casos de vuelos visuales, el horario será de orto a ocaso.

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

OPERATION OF HELICOPTERS

1. GENERAL

- 1.1. In general, as no specific zone to operate with helicopters is defined other than RWY 07/25, all flights will be treated as for fixed-wing ACFT and shall be cleared by ATC to take off and land on that runway. Thus, a FATO is defined on RWY 07/25 which covers the zone lying between the two thresholds. Helicopters on operational missions, or those so requiring for reasons of safety or performance, may operate according to local procedures following ATC instructions.
- 1.2. The operational schedule for helicopter operations is H24 (special operational ones whose letter of exemption so permits, and IFR). In cases of visual flights, the schedule shall be sunrise to sunset.

2. STANDS

- 2.1. The stands for helicopters are located in the East and West zones of the apron (see AD 2-GCTS PDC).
- 2.2. The characteristics of the helicopters that can operate, as determined by the possible stands assignable, are:

	PRKG	Modelo // Model
Plataforma este // East apron	E49	AW-101
	R19	AW-101
	J22	AW-101
Plataforma Aviación General // General Aviation apron	AG2	SA-316
	AG5	SA-316

3. RESTRICCIONES OPERATIVAS

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

4. DESCRIPCIÓN DE LA OPERATIVA

4.1. ATERRIZAJE EN PISTA Y ESTACIONAMIENTO EN PLATAFORMA CIVIL

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

- PRKG asignado AG2 o AG5. Los helicópteros librarán pista, preferentemente, por B2 y serán autorizados por ATC a rodar por TWY T en dirección este hasta la puerta D1, donde les esperará un vehículo "SÍGAME" que les guiará hasta el puesto de estacionamiento.
- PRKG asignado R19 o J22. Los helicópteros librarán pista, preferentemente, por B4 y serán autorizados por ATC a rodar por la TWY T en dirección oeste hasta la puerta D6, donde les esperará un vehículo "SÍGAME" que les guiará hasta el puesto de estacionamiento.
- PRKG asignado E49. Los helicópteros librarán pista, preferentemente, por B4 y serán autorizados por ATC a rodar por la TWY T en dirección oeste hasta el eje del propio puesto de estacionamiento, donde les esperará un vehículo "SÍGAME" que les guiará en la maniobra de estacionamiento.

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

- PRKG asignado AG2 o AG5. Los helicópteros librarán pista, preferentemente, por B3 y serán autorizados por ATC a rodar por la TWY T en dirección oeste hasta la puerta D2, donde les esperará un vehículo "SÍGAME" que les guiará hasta el puesto de estacionamiento.
- PRKG asignado R19 o J22. Los helicópteros librarán pista, preferentemente, por B4 y serán autorizados por ATC a rodar por la TWY T en dirección oeste hasta la puerta D6, donde les esperará un vehículo "SÍGAME" que les guiará hasta el puesto de estacionamiento.
- PRKG asignado E49. Los helicópteros librarán pista, preferentemente, por B4 y serán autorizados por ATC a rodar por la TWY T en dirección oeste hasta el eje del propio puesto de estacionamiento, donde les esperará un vehículo "SÍGAME" que les guiará en la maniobra de estacionamiento.

4.2. ESTACIONAMIENTO EN PLATAFORMA CIVIL Y DESPEGUE DESDE PISTA

Sentido 07:

- PRKG asignado AG2 o AG5. Previa autorización ATC, preferentemente, los helicópteros rodarán siguiendo el eje de la plataforma hasta la puerta D1, luego por TWY T para acceder a pista por B2 para despegue.
- PRKG asignado R19, J22 o E49. Previa autorización ATC, preferentemente, los helicópteros rodarán hasta puerta D6, TWY T para acceder a pista por B6 para despegue.

Sentido 25:

- PRKG asignado AG2 o AG5. Previa autorización ATC, preferentemente, los helicópteros rodarán siguiendo el eje de la plataforma hasta la puerta D1, TWY T para acceder a pista por B2 para despegue.
- PRKG asignado R19, J22 o E49. Previa autorización ATC, preferentemente, los helicópteros rodarán hasta puerta D6, TWY T para acceder a pista por B6 para despegue.

OPERACIÓN DE AERONAVES DE LETRA DE CLAVE F

El procedimiento descrito a continuación es válido para la operación esporádica de las siguientes aeronaves de letra de clave F: B748, A124, A225 y A388.

No se autoriza ni la llegada ni la permanencia de aeronaves de letra de clave F si no es con autorización previa de la Dirección del Aeropuerto.

→ **B748 y A124**

Los puestos de estacionamiento asignados son el S41 y el R19.

Los rodajes de las aeronaves de clave F (B748 y A124) irán siempre acompañadas de un coche "SÍGAME", que les asistirá durante el rodaje desde el puesto de estacionamiento hasta TWY T, así como de los puntos de espera en plataforma (D6 y D1) hasta el puesto de estacionamiento a la llegada.

3. OPERATIONAL RESTRICTIONS

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

4. DESCRIPTION OF THE OPERATION

4.1. LANDING ON RUNWAY AND PARKING ON CIVIL APRON

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

- Assigned PRKG AG2 or AG5. Helicopters shall vacate the runway, preferably, via B2, and shall be cleared by ATC to taxi via TWY T in direction East up to gate D1, where a "FOLLOW ME" vehicle will be waiting to guide them up to the stand.
- Assigned PRKG R19 or J22. Helicopters shall vacate the runway, preferably, via B4, and shall be cleared by ATC to taxi via TWY T in direction West up to gate D6, where a "FOLLOW ME" vehicle will be waiting to guide them up to the stand.
- Assigned PRKG E49. Helicopters shall vacate the runway, preferably, via B4, and shall be cleared by ATC to taxi via TWY T in direction West up to the centre line of the stand itself, where a "FOLLOW ME" vehicle will be waiting to guide them in the parking manoeuvre.

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

- Assigned PRKG AG2 or AG5. Helicopters shall vacate the runway, preferably, via B3, and shall be cleared by ATC to taxi via TWY T in direction West up to gate D2, where a "FOLLOW ME" vehicle will be waiting to guide them up to the stand.
- Assigned PRKG R19 or J22. Helicopters shall vacate the runway, preferably, via B4, and shall be cleared by ATC to taxi via TWY T in direction West up to gate D6, where a "FOLLOW ME" vehicle will be waiting to guide them up to the stand.
- Assigned PRKG E49. Helicopters shall vacate the runway, preferably, via B4, and shall be cleared by ATC to taxi via TWY T in direction West up to the centre line of the stand itself, where a "FOLLOW ME" vehicle will be waiting to guide them in the parking manoeuvre.

4.2. PARKING ON CIVIL APRON AND TAKE-OFF FROM RUNWAY

Direction 07:

- Assigned PRKG AG2 or AG5. Subject to ATC clearance, preferably, helicopters shall taxi along the apron centre line up to gate D1, then TWY T to access runway via B2 for take-off.
- Assigned PRKG R19, J22 or E49. Subject to ATC clearance, preferably, helicopters shall taxi up to gate D6, TWY T to access runway via B6 for take-off.

Direction 25:

- Assigned PRKG AG2 or AG5. Subject to ATC clearance, preferably, helicopters shall taxi along the apron centre line up to gate D1, TWY T to access runway via B2 for take-off.
- Assigned PRKG R19, J22 or E49. Subject to ATC clearance, preferably, helicopters shall taxi up to gate , TWY T to access runway via B6 for take-off.

OPERATION OF CODE LETTER F AIRCRAFT

The procedure described below is valid for occasional operations of the following code letter F aircraft: B748, A124, A225 and A388.

The arrival or stop over of code letter F aircraft is not authorised if it has not received prior authorisation by the Airport Management.

B748 and AN124

The assigned stands are S41 and R19.

Taxiing by code letter F aircraft (B748 and AN124) shall always be with the accompaniment of a "FOLLOW ME" vehicle, which will attend them throughout taxiing from the stand up to TWY T, as well as from the apron holding positions (D6 and D1) to the stand, upon arrival.

PISTA EN USO RUNWAY IN USE	ARR / DEP	ruta de rodaje TAXI ROUTE	ESTACIONAMIENTO PARKING
07	ARR	Abandona por TWY B7, TWY T hasta punto de espera intermedio antes de D6, rodaje guiado hasta PRKG vía D2 // Vacate via TWY B7, then TWY T up to intermediate holding position before D6, guided taxiing to PRKG via D2	S41
	DEP	Abandona guiado por D2 hasta TWY T, TWY B0 // Guided exit via D2 up to TWY T, TWY B0	
	ARR	Abandona por TWY B7, TWY T hasta punto de espera intermedio antes de D6, rodaje guiado hasta PRKG vía D6 // Vacate via TWY B7, then TWY T up to intermediate holding position before D6, guided taxiing to PRKG via D6	R19
	DEP	Abandona guiado por D6 hasta TWY T, TWY B0 // Guided exit via D6 up to TWY T, TWY B0	
25	ARR	Abandona por TWY B2, TWY T hasta punto de espera D1, rodaje guiado hasta PRKG vía D2 // Vacate via TWY B2, then TWY T up to holding position D1, guided taxiing to PRKG via D2	S41
	DEP	Abandona por D2 hasta TWY T, TWY B7 // Exit via D2 up to TWY T, TWY B7	
	ARR	Abandona por TWY B2, TWY T hasta punto de espera D1, rodaje guiado hasta D6 hasta PRKG // Vacate via TWY B2, then TWY T up to holding position D1, guided taxiing to D6 to PRKG	R19
	DEP	Abandona por D6 hasta TWY T, TWY B7 // Exit via D6 up to TWY T, TWY B7	

→ **AN225 y A388**
El puesto de estacionamiento asignado es el S41.
Los rodajes de las aeronaves de letra de clave F (A225 y A388) irán siempre acompañadas de un coche “SIGAME”, que les asistirá durante el rodaje desde el puesto de estacionamiento hasta los puntos de espera en plataforma a la salida, así como desde los puntos de espera de la pista, una vez abandonada, hasta el puesto de estacionamiento a la llegada. En el caso de la llegada del A388 por THR 25, la aeronave irá guiada de un coche “SIGAME” desde la salida de pista hasta el puesto de estacionamiento.

AN225 and A388
The assigned stand is S41.
Taxiing by code letter F aircraft (A225 and A388) shall always be with the accompaniment of a “FOLLOW ME” vehicle, which will attend them throughout taxiing from the stand up to the runway-holding positions upon departure, while for arrivals, once they have left the runway, guidance shall be from the apron holding positions to the stand. In the case of arrival of an A388 via threshold THR 25, the aircraft will be guided by a “FOLLOW ME” vehicle from runway exit to the stand.

PISTA EN USO RUNWAY IN USE	ARR / DEP	ruta de rodaje TAXI ROUTE	ESTACIONAMIENTO PARKING
07	ARR	Abandona por TWY B7, rodaje guiado desde TWY B6 a RWY 07, TWY B3 y vía D2 hasta PRKG // Vacate via TWY B7, guided taxiing from TWY B6 to RWY 07, TWY B3 and via D2 up to PRKG	S41
	DEP	Abandona por D2 hasta TWY T, TWY B0 // Exit via D2 up to TWY T, TWY B0	
25	ARR	Abandona por TWY B2 hasta D1, rodaje guiado hasta PRKG. Excepto A388 rodaje guiado hasta PRKG desde TWY B2 // Vacate via TWY B2 up to D1, guided taxiing to PRKG. Except for A388: Guided taxiing up to PRKG from TWY B2	
	DEP	Abandona por D2, rodaje guiado por TWY T hasta D1, accede a pista por TWY B2, abandona por TWY B5, y rueda hasta TWY B7 // Exit via D2, guided taxiing via TWY T up to D1, access RWY via TWY B2, exit it via TWY B5, and taxi up to TWY B7	

Restricciones Operativas y de Rodaje:

→

- Las indicaciones del PAPI no pueden ser utilizadas por las aeronaves de letra de clave F, excepto la A388.
- Se requiere maniobra de sobreviraje para corregir la trayectoria en los tramos curvos de las calles de rodaje.
B748 y A124: TWY B2, B7, D2 y D6.
A388 y A225: TWY B2, B3, B5, B6, B7 y D2.
- De forma previa a la operación (llegada/salida) de una aeronave de letra de clave F, un vehículo “SIGAME” inspeccionará, en función de la pista en uso y del puesto de estacionamiento asignado, el recorrido que seguirá la aeronave, incluyendo la pista.
- Después del despegue, un vehículo “SIGAME” inspeccionará la ruta seguida, incluyendo la pista.
- Las aeronaves de letra de clave F realizarán 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.

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.

Operational and Taxiing Restrictions:

- The PAPI indications cannot be used by code letter F aircraft, except for the A388.
- Oversteering manoeuvres are required to correct the path on curved sections of the taxiways.
B748 and A124: TWY B2, B7, D2 and D6.
A388 and A225: TWY B2, B3, B5, B6, B7 and D2.
- Prior to the operation (arrival/departure) of a code letter F aircraft, a “FOLLOW ME” vehicle will inspect the route to be taken by the aircraft, including the runway, as determined by the runway in use and the stand assigned.
- After take-off, a “FOLLOW ME” vehicle shall inspect the route taken, including the runway.
- Code letter F aircraft shall taxi 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.

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.

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

- Fecha y hora.
- Lugar.
- Implicados (datos para identificar los vehículos, ACFT...implicados).
- Empresas involucradas.
- Descripción de los hechos.
- Cualquier otro dato que se considere relevante (ej: condiciones de iluminación, meteorológicas, fase de la operación como despegue / aterrizaje / escala, estado del pavimento ...).

La dirección de correo electrónico del aeropuerto, para la recepción de las notificaciones de seguridad operacional, es la siguiente:

Seguridad_Operacional_TFS@aena.es

Además de notificar al aeropuerto mediante el sistema indicado, es necesario enviar al menos los datos básicos del accidente, incidente, suceso o evento al 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

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

- Date and time.
- Site.
- Parties involved (data used to identify vehicles, ACFT...involved).
- Companies implicated.
- Description of the facts.
- Any other data considered relevant (e.g. lighting conditions, weather, phase of the operation such as take-off / 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

TIEMPO MÍNIMO DE OCUPACIÓN DE LA PISTA

LLEGADAS

Para minimizar el tiempo de ocupación de pista y la posibilidad de "motor y al aire", se recuerda a los pilotos:

- Siempre que las condiciones de la pista lo permitan, utilizar las siguientes calles de rodaje de salida/RET, salvo otra indicación ATC. En caso contrario, notificarlo a ATC en primera comunicación con TWR.

CATEGORIA DE AERONAVE POR ESTELA TURBULENTA AIRCRAFT CATEGORY DUE TO WAKE TURBULENCE	RWY 07 DIST THR-RET/EXIT	RWY 25 DIST THR-RET/EXIT
CUATRIMOTOR CON FUSELAJE ANCHO // FOUR-ENGINED WITH WIDE-BODY	B4 1800 m	B3 2000 m
PESADA // HEAVY	B4 1800 m	B3 2000 m
MEDIA (REACTORES) // MEDIUM (JETS)	B4 1800 m	B3 2000 m

- Abandonar la pista con celeridad y a la mayor velocidad posible sin perjuicio de la seguridad.
- Ajustar la velocidad de rodaje en pista tras la toma cuando se tenga la certeza de no poder utilizar la calle de rodaje de salida/RET planificada, evitando velocidades bajas en pista.
- Abandonar completamente la pista antes de detenerse. En caso de no poder contactar con GMC, tras dejar libre la pista, mantener posición hasta establecer dicha comunicación.

SALIDAS

- Los pilotos estarán preparados para salir cuando lleguen al punto de espera de la pista.
- Cuando reciban la autorización para alinear, los pilotos deben estar listos para rodar y alinear en pista tan pronto como la aeronave precedente haya comenzado la carrera de despegue o de aterrizaje.
- Los pilotos que requieran separación adicional (por estela turbulenta u otro motivo), lo notificarán a ATC lo antes posible y siempre antes de entrar en pista.
- Los pilotos iniciarán la carrera de despegue inmediatamente después de recibir la autorización para despegar.
- Los pilotos que no puedan cumplir este requisito, lo comunicarán a ATC lo antes posible y esperarán instrucciones. En caso necesario, ATC podrá cancelar la autorización e instruir a la aeronave a abandonar la pista.

MINIMUM RUNWAY OCCUPANCY TIME

ARRIVALS

To minimise the runway occupancy time and the possibility of "go-around", pilots are reminded:

- Whenever the conditions of the runway so allow, they should use the following exit taxiways/RET, unless otherwise instructed by ATC. Otherwise, they must notify ATC in the first communication with TWR.

- To vacate the runway rapidly and at the highest possible speed without prejudice to safety.
- To adjust the taxiing speed on the runway after touchdown if they are sure they will not be able to use the planned exit taxiway/RET, avoiding low speeds on the runway.
- To vacate the runway completely before stopping. Should they not be able to contact GMC, after leaving the runway free, they should hold position until they establish that communication.

DEPARTURES

- Pilots shall be ready for departure when they reach the runway holding position.
- When they receive clearance to line up, pilots must be ready to taxi and line up on the runway as soon as the preceding aircraft has started its take-off run or landing roll.
- Pilots who require additional separation (because of wake turbulence or some other reason), shall notify ATC as soon as possible, and always before entering the runway.
- Pilots shall start the take-off run immediately after receiving clearance for take-off.
- Pilots who cannot comply with this requirement shall inform ATC as soon as possible and await instructions. If necessary, ATC may cancel the clearance and instruct the aircraft to vacate the runway.

21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS

NOISE ABATEMENT PROCEDURES

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.

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. 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, para aeronaves de letra de clave C o superior.
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 07 deberán mantener R-073 TFS hasta 10.0 DME TFS antes de efectuar cualquier viraje a la derecha.
5. Los aviones que despeguen de la RWY 25 con salida que sobrevuele DVOR/DME TFS, no virarán a la derecha antes de pasar esta radioayuda.

B - ATERRIZAJES

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

USO DEL IDIOMA INGLÉS EN RADIO-COMUNICACIONES

Siempre que en la/s frecuencia/s bajo la/s que se encuentra el área de maniobras exista un piloto que no sea de habla castellana, será obligatorio el uso del inglés en las comunicaciones tierra-aire entre aeronave y dependencia ATS; sin perjuicio de la aplicación de lo establecido en SERA.2010 'Responsabilidades del piloto al mando' y de las decisiones que adopte el piloto al mando en tales circunstancias, así como ante las situaciones de emergencia que puedan surgir a bordo de la aeronave, y de la adopción por el controlador de tránsito aéreo de las medidas que estime necesarias para mantener la seguridad.

Esto es de aplicación, cuando corresponda, en los escenarios operativos descritos en el Anexo IV del Real Decreto 1180/2018:

1. Las siguientes operaciones de aterrizaje y despegue:
 - a) Autorizaciones de aterrizaje con tráfico en el punto de espera.
 - b) Autorizaciones de despegue con tráfico en final.
 - c) Autorizaciones para entrar y alinear desde puntos de espera congestionados.
2. Las operaciones en que haya aeronaves que transiten por la pista activa, pero que no vayan ni a aterrizar o a despegar. Típicamente estas operaciones son de rodaje por la pista activa o cruce de la pista activa.

En los escenarios operativos anteriores podrá utilizarse el castellano en las comunicaciones tierra-aire entre las dependencias de control de tránsito de aeródromo y los vuelos que operan conforme a las reglas de vuelo visual (VFR), siempre que los pilotos no dispongan de competencia lingüística en inglés.

Las operaciones especiales, en los escenarios operativos anteriores, quedan exentas de aplicar lo indicado en este apartado relativo a comunicaciones tierra-aire entre aeronave y dependencia ATS.

22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO

SISTEMAS DE VIGILANCIA ATS

Se emplea 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) Establecimiento de separación, establecido en el R.C.A. apartado 4.6.7.3, entre aeronaves sucesivas a la salida; y
- d) Suministro de asistencia para la navegación a vuelos VFR.

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 for aircraft with code letter C or higher.
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 07 shall maintain R-073 TFS up to 10.0 DME TFS before any right turn is initiated.
5. Aircraft taking off from RWY 25 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. At night time, visual approaches to RWY 25 coming from the West (GANTA-DVOR/DME TFS), shall not initiate the left turn before 10.0 DME TFS.
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.

USE OF ENGLISH LANGUAGE IN RADIO COMMUNICATIONS

Whenever there is a pilot on the frequency/frequencies in use in the manoeuvring area who does not speak Spanish, the use of English in ground-air communications between aircraft and the ATS unit shall be mandatory; without prejudice to the application of the provisions in SERA.2010 under 'Responsibilities of the pilot in command', and the decisions which may be taken by the pilot in command in such circumstances, and likewise in the emergency situations which could arise on board the aircraft, and in the adoption by the air traffic controller of the measures it may deem necessary to maintain safety.

This is applicable, as appropriate, in the operational scenarios described in Annex IV to the Real Decreto 1180/2018:

1. The following operations of landing and take-off:
 - a) Clearances to land with traffic in the holding position.
 - b) Clearances to take off with traffic on final approach.
 - c) Clearances to enter and line up from congested holding positions.
2. Operations in which there are aircraft entering the active runway, but which are neither going to land or to take off. Typically, these operations are taxiing along the active runway or crossing the active runway.

In the foregoing operational scenarios, Spanish may be used in ground-air communications between the aerodrome traffic control units and flights operating under visual flight rules (VFR), always provided that the pilots do not possess appropriate English language proficiency.

Special operations, in the foregoing operational scenarios, are exempt from applying what is indicated in this section in relation to ground-air communication between aircraft and ATS unit.

FLIGHT PROCEDURES

ATS SURVEILLANCE SYSTEMS

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

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

No obstante, no se garantiza la provisión de las funciones b) y d) en la mitad sur del ATZ por debajo de 500 ft AMSL y en la mitad norte del ATZ por debajo de 2400 ft AMSL siempre que esté disponible el radar del Pozo de las Nieves.

En caso de que únicamente esté disponible el radar de Tenerife Sur, no se garantiza la provisión de las funciones b) y d) en la mitad sur del ATZ por debajo de 800 ft AMSL, y en la mitad norte del ATZ por debajo de 2800 ft AMSL.

En caso de indisponibilidad simultánea de los radares de Tenerife Sur y Pozo de las Nieves, se suspenderán todas las funciones (a), b), c) y d)).

However, the provision of functions b) and d) in the southern half of the ATZ below 500 ft AMSL and in the northern half of the ATZ, below 2400 ft AMSL, is not guaranteed whenever the Pozo de las Nieves RADAR is available.

In the case that only the Tenerife Sur RADAR is available, the provision of functions b) and d) in the southern half of the ATZ below 800 ft AMSL and in the northern half of the ATZ, below 2800 ft AMSL, is not guaranteed.

All the functions (a), b), c) and d) will be suspended in the event of a simultaneous unavailability of the Tenerife Sur and Pozo de las Nieves RADAR.

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 las Operaciones en el Área de Movimiento (PPOAM) para RVR inferior a 550 m para mantener la seguridad en el área de movimiento ante situaciones de baja visibilidad, el cual consta de las siguientes fases:

FASE I: AVISO

Se iniciará cuando exista:

- 800 m > RVR ≥ 550 m,
- 1000 m > VIS ≥ 800 m, en caso de no estar disponible valor de RVR.

Aviso a todos los servicios y usuarios implicados para preparación.

FASE II: PARALIZACIÓN DE OPERACIONES

Se iniciará cuando exista:

- RVR < 550 m o
- VIS < 800 m, en caso de no estar disponible valor de RVR.

TWR no autorizará operaciones mientras persistan estas condiciones, salvo operaciones especiales contempladas en el procedimiento.

FASE III: REANUDACIÓN DE OPERACIONES

Se iniciará cuando exista:

- RVR ≥ 550 m, o
- VIS ≥ 800 m, en caso de no estar disponible valor de RVR.

Información para pilotos:

Mínimos meteorológicos definidos para el procedimiento.

MOVEMENT AREA OPERATIONAL STANDSTILL PROCEDURE (PPOAM)

Tenerife Sur Airport has a Movement Area Operational Standstill Procedure (PPOAM) when RVR is lower than 550 m to maintain safety in the movement area in circumstances of low visibility, which consists of the following phases:

PHASE I: NOTICE

This will be initiated when:

- 800 m > RVR > 550 m,
- 1000 m > VIS > 800 m, if the RVR value is not available.

Notification to all concerned services and users to prepare.

PHASE II: OPERATIONAL STANDSTILL

This will be initiated when:

- RVR < 550 m or
- VIS < 800 m, if the RVR value is not available.

TWR shall not authorize operations while these conditions persist, except special operations provided for in the procedure.

PHASE III: RESUMPTION OF OPERATIONS

This will be initiated when:

- RVR > 550 m or
- VIS > 800 m, if the RVR value is not available.

Information for pilots:

Defined meteorological minima for procedure.

FASES // PHASES	RVR (m)	VIS (*)
Fase I – AVISO Phase I - NOTICE	800 m > RVR ≥ 550 m	1000 m > VIS ≥ 800 m
Fase II - PARALIZACIÓN DE OPERACIONES Phase II - OPERATIONAL STANDSTILL	RVR < 550 m	VIS < 800 m
Fase III - REANUDACIÓN DE OPERACIONES Phase III - RESUMPTION OF OPERATIONS	RVR ≥ 550 m y tendencia a mejora // and trend towards improvement	VIS ≥ 800 m y tendencia a mejora // and trend towards improvement
(*) Valores de VIS aplicables sólo en el caso de que no esté disponible valor de RVR. // VIS values only applicable when the RVR value is not available.		

Información para pilotos

Incertidumbre respecto de la posición en el área de maniobras:

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

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

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.

Pérdida de contacto visual entre móviles:

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

Fallo de comunicaciones:

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

Information for pilots

Uncertainty about position in the manoeuvring area:

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

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

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.

Loss of visual contact between moving elements:

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

Communications failure:

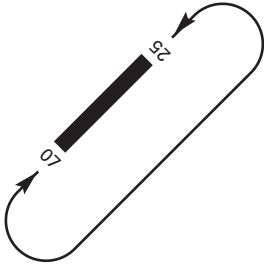
- Departing ACFT: the ACFT shall continue by the assigned route and halt at the limit of ATC clearance, taking extreme care, where it shall maintain its position and await the arrival of an assistance vehicle.
- Arriving ACFT: if the ACFT has just touched down, it will maintain its position on vacating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

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.

ACFT already holds ATC taxiing clearance, it shall continue by the assigned route and halt at the limit of that clearance, taking extreme care, where it shall maintain its position and await the arrival of an assistance vehicle.

CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD

AD TRAFFIC CIRCUIT



23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

ADDITIONAL INFORMATION

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

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

SERVICIO DE CONTROL DE FAUNA

Horario: de orto a ocaso.

WILDLIFE CONTROL SERVICE

Hours: from sunrise to sunset.

→ ZONA DE CONCENTRACIÓN DE AVES

Se localizan las siguientes zonas de concentración y pasos de gaviota patiamarilla en las proximidades del recinto aeroportuario:

- Zona 1: montaña de Guaza (a 6.3 NM).
- Zona 2: campo de golf (a 1.1 NM del THR 07).
- Zona 3: charcas de riego (a 0.9 NM del THR 25).
- Zona 4: invernaderos al sur del aeropuerto (a 0.31 MN de la pista).
- Zona 5: Complejo Ambiental de Tenerife (a 5.4 NM).

BIRD CONCENTRATION AREAS

The following yellow-legged gull concentration and passage areas can be identified near the airport compound:

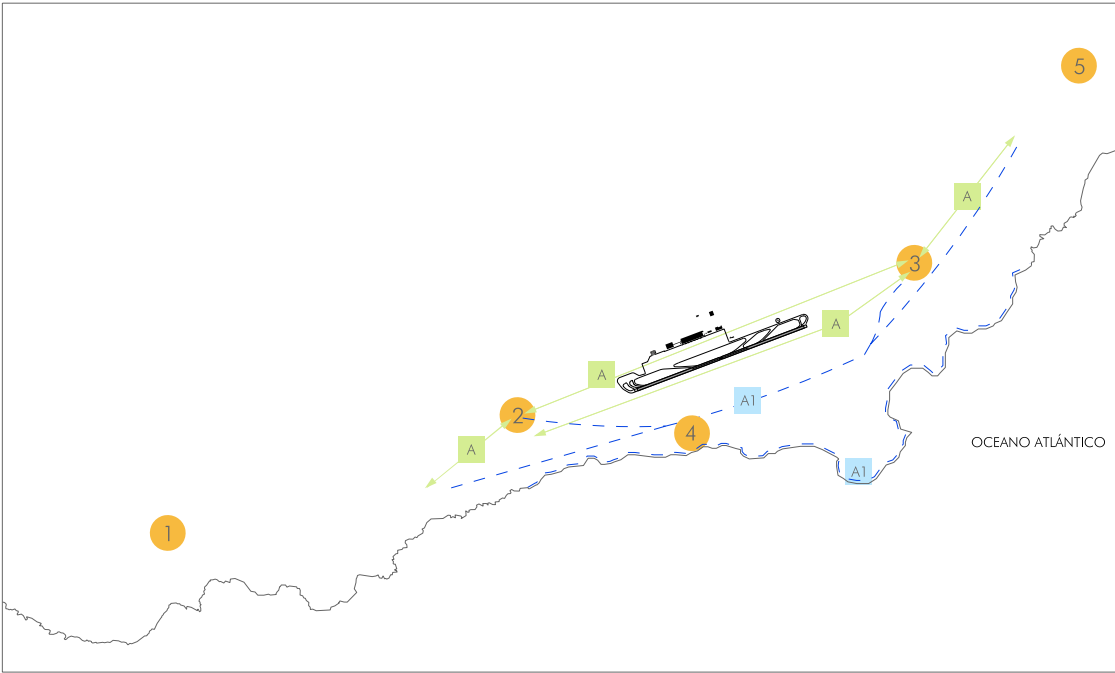
- Area 1: montain Guaza (at 6.3 NM).
- Area 2: golf course (at 1.1 NM from THR 07).
- Area 3: irrigation ponds (at 0.9 NM from THR 25).
- Area 4: greenhouses located to the south of the airport (at 0.31 MN from the runway).
- Area 5: Enviromental Complex of Tenerife (at 5.4 NM).

MOVIMIENTO DE AVES

- **Movimiento A:** desplazamiento de gaviota patiamarilla. Esta especie está de forma permanente en la zona.
- **Movimiento A1:** desplazamiento de gaviota patiamarilla, más frecuente entre febrero y julio.

MOVEMENTS OF BIRDS

- **Movement A:** movement of yellow-legged gull. This specie is permanently in the area.
- **Movement A1:** movement of yellow-legged gull, more frequent between February and July.



FENÓMENOS DE VIENTO

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

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

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

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

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.

WIND PHENOMENA

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

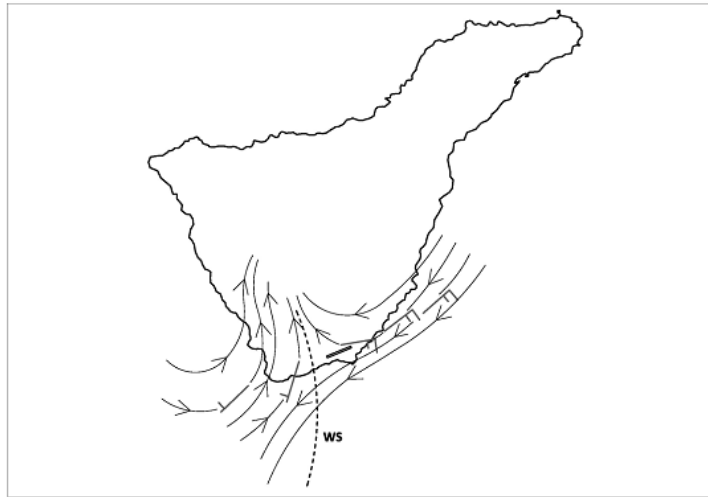
Orographical wind shear in trade wind regime, mainly affecting RWY 07

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

Wind shear is appreciable on final approach (below 1600 ft) to the RWY 07 or on runway, being positive and more frequent in the summer. The surface wind intensities must be around 15 kt and NE-E direction for the effect to appear (positive wind shear 15 to 35 kt). On approach to RWY 07 below 2100 ft, the wind is usually variable or with intensities of the order of 5-10 kt and SW-NW direction (tailwind), becoming NE-E direction (headwind) and with intensities of at least 10 kt when wind shear is encountered, around 1000-500 ft AGL.

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.

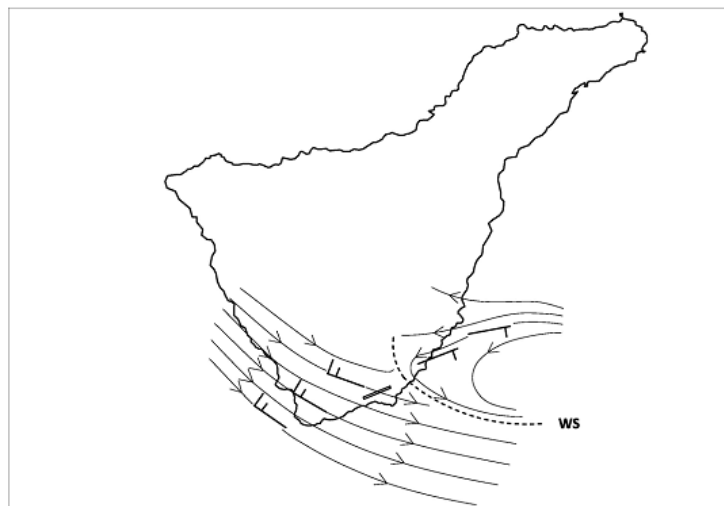
With wind intensities over 25 kt, occurrence of mechanical turbulence is usually more frequent than wind shear on final approach.

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

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

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

In situations of low pressure affecting the islands, with synoptic wind SW-NW, the orographical wind shear pattern can be reversed, appearing on final approach to the RWY 25 below 1600 ft, with wind intensities on runway higher than 15 kt and SW-NW direction. The wind shear is usually positive and in the range of 15 to 30 kt. These situations may also generate gust fronts in the vicinity of the aerodrome, associated with convective activity.



MEDICIÓN DEL COEFICIENTE DE ROZAMIENTO

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

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

MEASUREMENT OF THE FRICTION COEFFICIENT

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

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

TENERIFE SUR

RWY	DIRECCION	THR	RESISTENCIA STRENGHT
07	073°	28°02'21.14"N 016°35'15.50"W	RWY: PCN 94/F/A/W/T (1) (1) Primeros // First 242 m RWY 07: PCN 142/F/A/W/T Primeros // First 190 m RWY 25: PCN 142/F/A/W/T
25	253°	28°02'59.10"N 016°33'26.43"W	TWY: T: PCN 101/F/B/W/T, EXC BTN TWY D1-D6: PCN 109/F/C/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 APN: PCN 85 R/A/W/T, EXC PRKG AG1-AG5, E64-E70, S41, H44, R45, H46, R47, G48 : PCN 72/R/B/W/T

ELEV & DIM: M.
BRG: MAG

VAR 5°W (2020)

RÉGIMEN DE VARIACIÓN ANUAL
ANNUAL RATE OF CHANGE:
9.6°E

COMBUSTIBLE

CENTRAL ELÉCTRICA

TERMINAL CARGA

TWR

C.I.

TERMINAL

APN

3200x45 ASPH

3200x300

FRANJA // STRIP

HANGARES

GA APN

PAPI 3° (1)
(MEHT 19.67)

RESA 227x137

ILS/LOC
ISUR 110.90

ELEV THR &
ELEV MAX TDZ: 57.0

CWY 60x150

ILS
GP 333.20
DME CH 34X

ILS/LOC
ITS 109.70

RESA 240x150

ELEV THR &
ELEV MAX TDZ: 63.5

CWY 60x150

PAPI 3° (1)
(MEHT 19.44)

HLP SANITARIO RESTRINGIDO
RESTRICTED MEDICAL HLP

NDB
TES 317

PALS CAT I (720) LIH

(1) VER OBSERVACIONES EN AD 2-GCTS, CASILLA 14.
SEE REMARKS IN AD 2-GCTS, ITEM 14.

TWY WID: 23 M.
TWY SFC: HORMIGÓN ASFÁLTICO. // ASPHALTIC CONCRETE.

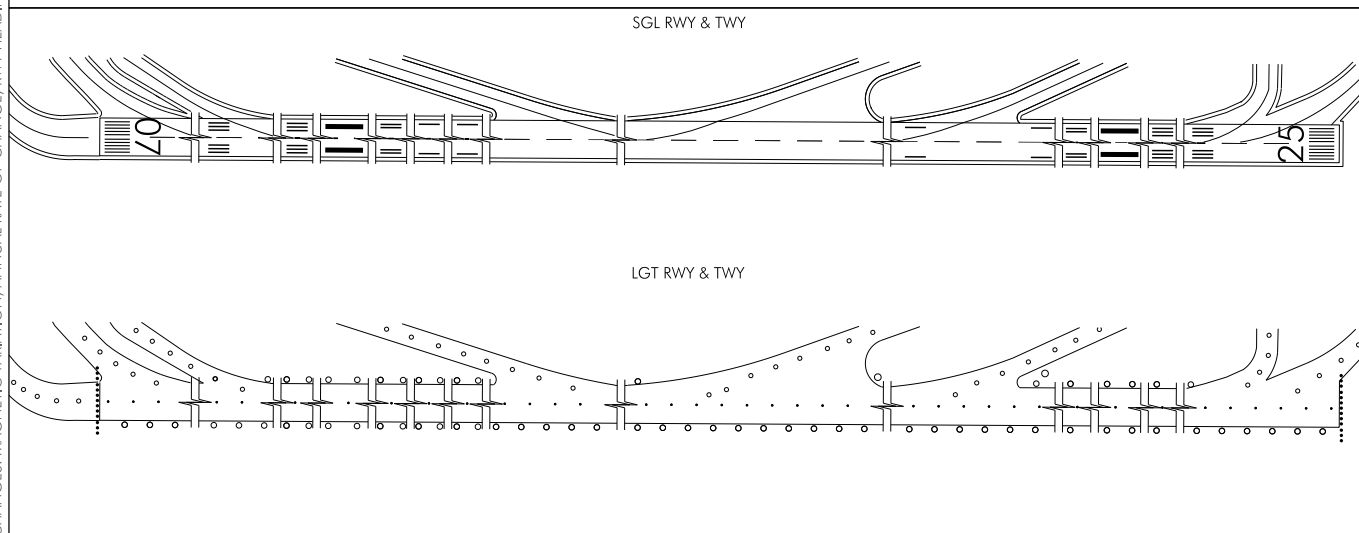
1:20 000

0 200 400 600 m

ZONA NO VISIBLE DESDE TWR
AREA NOT VISIBLE FROM TWR

TWY WID: 23 M.
TWY SEC: HORMIGÓN ASFÁLTICO. // ASPHALTIC CONCRETE.

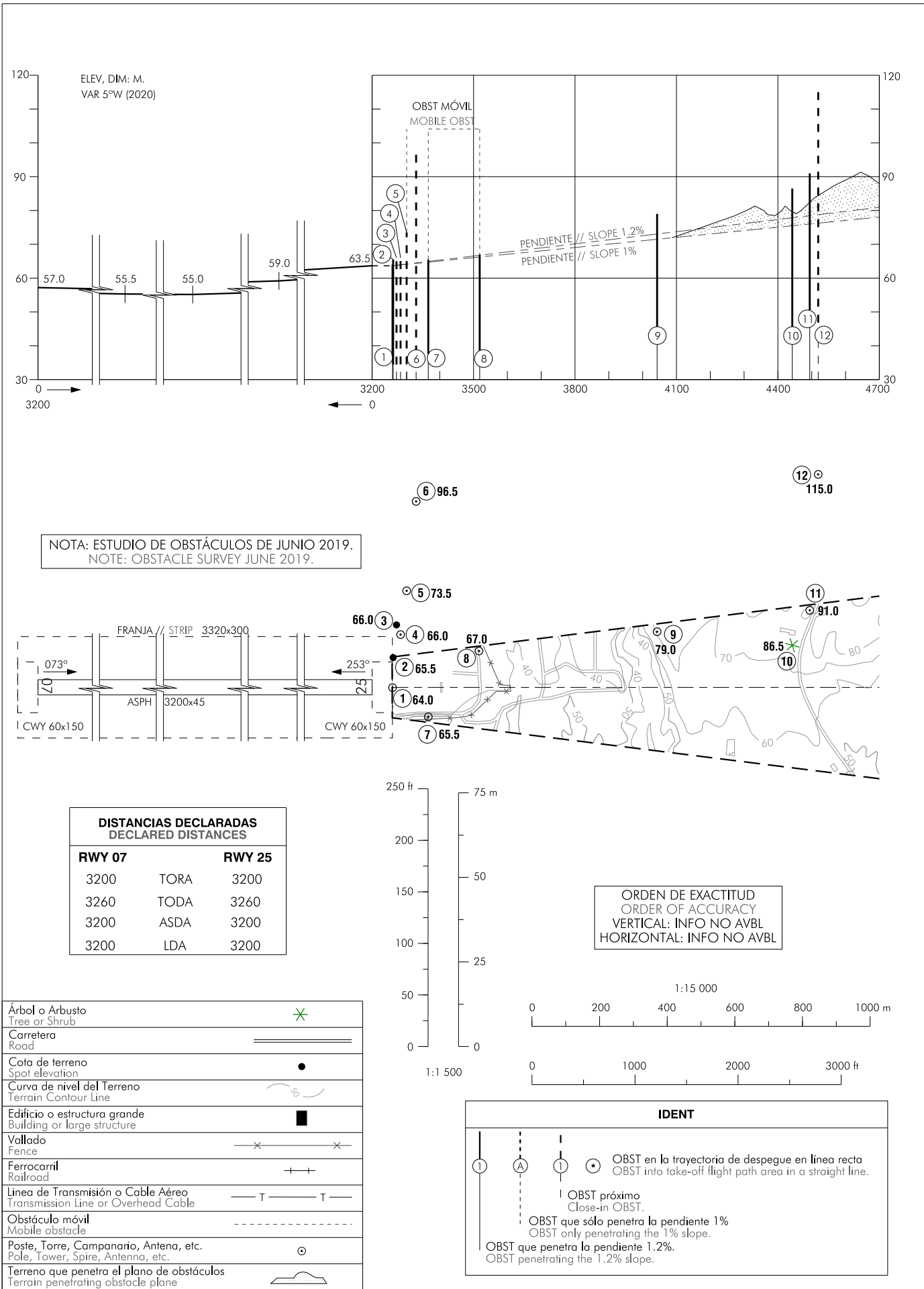
CAMBIOS: DECLINACIÓN MAGNÉTICA, VARIACIÓN ANUAL, RUMBOS DE PISTA.
CHANGES: MAGNETIC VARIATION, ANNUAL RATE OF CHANGE, RWY HEADING.



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

PLANO DE OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO-OACI
TIPO A (LIMITACIONES DE UTILIZACIÓN)

TENERIFE SUR
RWY 07

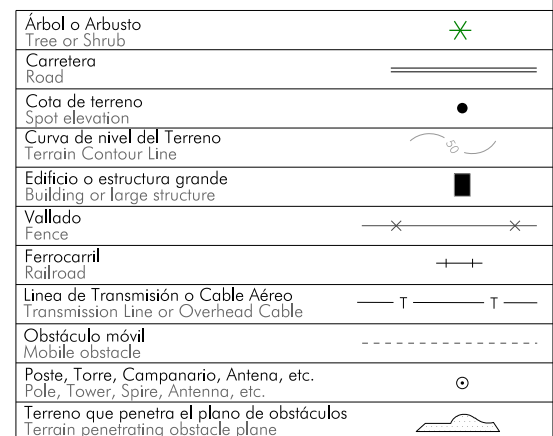


INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

TENERIFE SUR
RWY 25



DISTANCIAS DECLARADAS DECLARED DISTANCES		
RWY 07		RWY 25
3200	TORA	3200
3260	TODA	3260
3200	ASDA	3200
3200	LDA	3200

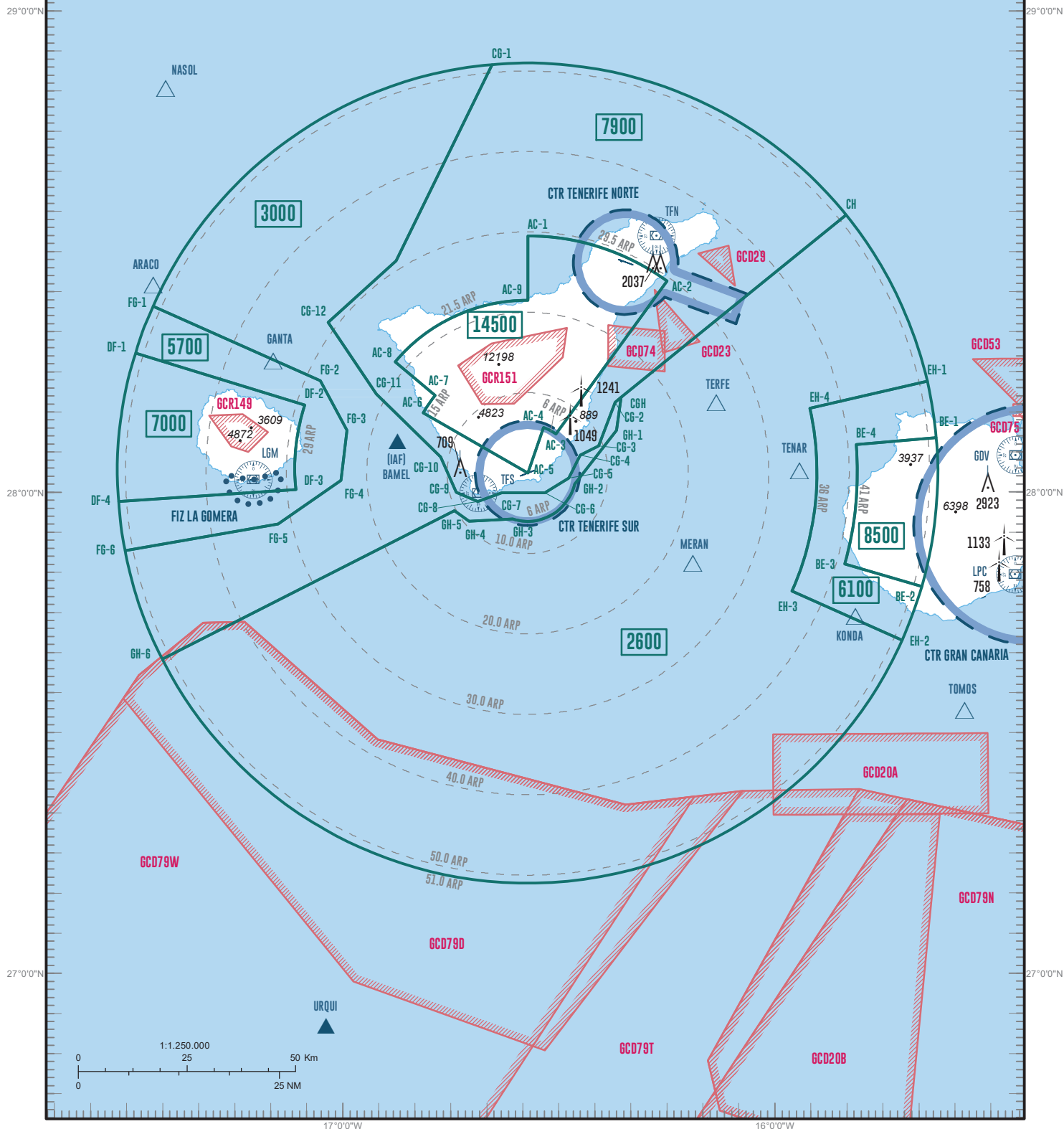


INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

ALT, ELEV & HGT: FT.
DIST: NM.
BRG: MAG.
OBST REF: AMSL.

ARP COORD
28°02'40"N
016°34'21"W

- CARTA DE USO EXCLUSIVO PARA VERIFICAR LAS ALTITUDES ASIGNADAS A AERONAVES IDENTIFICADAS.
- LAS ALTITUDES MÍNIMAS DE LOS SECTORES NO INCLUYEN CORRECCIÓN POR BAJA TEMPERATURA.
- CHART OF EXCLUSIVE USE FOR CROSS-CHECKING OF ALTITUDES ASSIGNED TO IDENTIFIED AIRCRAFT.
- THE MINIMUM SECTOR ALTITUDES DO NOT INCLUDE A CORRECTION FOR LOW TEMPERATURE.



PUNTOS QUE DEFINEN LOS SECTORES
SECTORS DEFINED BY POINTS

PUNTO POINT	COORDENADAS COORDINATES	OBSERVACIONES REMARKS	PUNTO POINT	COORDENADAS COORDINATES	OBSERVACIONES REMARKS
AC-1	28°32'15"N 016°34'20"W		GH-4	27°56'39"N 016°42'34"W	
AC-2	28°26'34"N 016°14'40"W		GH-5	27°57'59"N 016°44'39"W	
AC-3	28°07'32"N 016°30'22"W		GH-6	27°39'18"N 017°25'31"W	
AC-4	28°08'21"N 016°32'08"W				
AC-5	28°02'40"N 016°34'20"W				
AC-6	28°10'10"N 016°49'02"W				
AC-7	28°12'20"N 016°47'21"W				
AC-8	28°16'30"N 016°53'00"W				
AC-9	28°24'13"N 016°34'20"W				
BE-1	28°06'54"N 015°36'52"W				
BE-2	27°48'22"N 015°39'03"W				
BE-3	27°51'12"N 015°49'52"W				
BE-4	28°06'06"N 015°48'09"W				
CG-1	28°53'36"N 016°39'24"W				
CG-2	28°11'29"N 016°22'03"W				
CG-3	28°06'02"N 016°24'23"W				
CG-4	28°04'53"N 016°26'57"W				
CG-5	28°02'02"N 016°28'32"W				
CG-6	28°00'14"N 016°31'55"W				
CG-7	28°00'14"N 016°37'58"W				
CG-8	27°59'07"N 016°41'19"W				
CG-9	28°00'16"N 016°44'22"W				
CG-10	28°04'42"N 016°46'34"W				
CG-11	28°12'29"N 016°55'38"W				
CG-12	28°21'26"N 017°02'27"W				
CG-13	28°29'06"N 016°52'54"W				
CGH	28°12'07"N 016°21'09"W				
CH	28°34'43"N 015°49'19"W				
DF-1	28°17'26"N 017°29'35"W				
DF-2	28°11'06"N 017°05'43"W				
DF-3	28°00'32"N 017°06'55"W				
DF-4	27°58'54"N 017°31'48"W				
EH-1	28°13'58"N 015°38'04"W				
EH-2	27°41'41"N 015°41'51"W				
EH-3	27°47'53"N 015°57'15"W				
EH-4	28°10'41"N 015°54'38"W				
FG-1	28°23'18"N 017°27'09"W				
FG-2	28°14'07"N 017°03'31"W				
FG-3	28°07'58"N 016°59'45"W				
FG-4	28°01'42"N 017°00'36"W				
FG-5	27°56'13"N 017°09'24"W				
FG-6	27°52'48"N 017°30'51"W				
GH-1	28°07'59"N 016°21'51"W				
GH-2	28°01'18"N 016°27'44"W				
GH-3	27°56'56"N 016°36'26"W				

CARTA DE LLEGADA
VUELO POR INSTRUMENTOS-DESCENSO CONTINUO (CDA)

TA 6000

VAR 4°24'W (2020)

APP 127.700
TWR 119.000

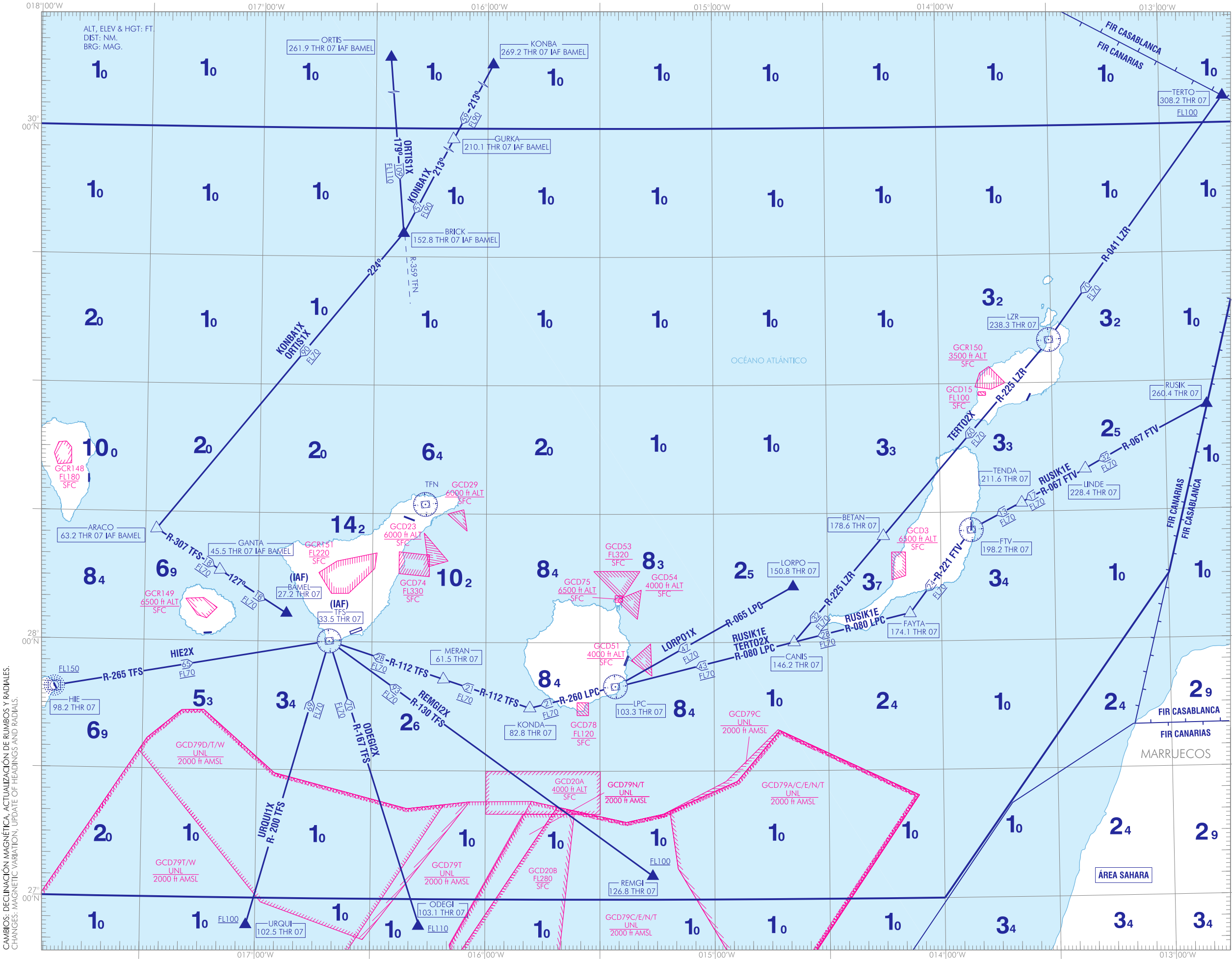
HIE2X
REMG12X

KONBA1X
RUSIK1E

LORPO1X
TERTO2X

ODEG12X
URQUI1X

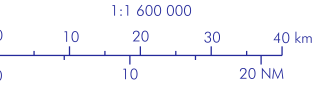
TENERIFE SUR
RWY 07
ORTIS1X



CARTA BAJO AUTORIZACIÓN ATC
CHART UNDER ATC CLEARANCE

HORARIO DE OPERACIÓN DEL PROCEDIMIENTO:
PROCEDURE OPERATIONAL HOURS:

V: 22:00 - 06:00 ; I: 23:00 - 07:00



CAMBIOS: DECLINACIÓN MAGNÉTICA, ACTUALIZACIÓN DE RUMBOS Y RADIALES.
CHANGES: MAGNETIC VARIATION, UPDATE OF HEADINGS AND RADIALS.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

→

TENERIFE SUR AD

COORDENADAS WAYPOINTS // WAYPOINTS COORDINATES	
WPT	COORD
ARACO	28°25'57"N 017°27'08"W
BAMEL	28°06'41"N 016°52'38"W
BETAN	28°24'37"N 014°15'07"W
BRICK	29°35'29"N 016°22'22"W
CANIS	27°59'59"N 014°38'53"W
NDB HIE	27°48'58"N 017°53'11"W
FAYTA	28°06'31"N 014°08'17"W
DVOR/DME FTV	28°25'51"N 013°51'52"W
GANTA	28°16'30"N 017°10'14"W
DVOR/DME LPC	27°49'43"N 015°25'56"W
GURKA	30°26'02"N 015°51'01"W
KONBA	31°18'03"N 015°18'06"W
KONDA	27°44'42"N 015°48'25"W
DVOR/DME LZR	29°09'56"N 013°30'40"W
LINDE	28°39'44"N 013°21'28"W
LORPO	28°12'57"N 014°39'06"W
MERAN	27°51'23"N 016°11'08"W
ODEGI	26°53'41"N 016°17'24"W
ORTIS	31°24'25"N 016°33'25"W
REMGI	27°05'25"N 015°16'11"W
RUSIK	28°54'22"N 012°48'59"W
TENDA	28°32'00"N 013°38'26"W
DVOR/DME TFN	28°32'13"N 016°16'07"W
DVOR/DME TFS	28°00'09"N 016°41'15"W
TERTO	30°06'15"N 012°43'02"W
URQUI	26°53'41"N 017°02'24"W

→

LLEGADAS POR INSTRUMENTOS - DESCENSO CONTINUO (CDA)	INSTRUMENT ARRIVALS - CONTINUOUS DESCENT (CDA)
HORARIO DE OPERACIÓN DEL PROCEDIMIENTO: V: 22:00-06:00; I: 23:00-07:00	PROCEDURE OPERATIONAL HOURS: V: 22:00-06:00; I: 23:00-07:00
NOTA: CARTA BAJO AUTORIZACIÓN ATC.	NOTE: CHART UNDER ATC CLEARANCE.
PISTA 07	RUNWAY 07
LLEGADA HIERRO DOS X-RAY (HIE2X) NDB HIE, DVOR/DME TFS (IAF).	HIERRO TWO X-RAY ARRIVAL (HIE2X) NDB HIE, DVOR/DME TFS (IAF).
LLEGADA KONBA UNO X-RAY (KONBA1X) KONBA, GURKA, BRICK, ARACO, GANTA, BAMEL (IAF).	KONBA ONE X-RAY ARRIVAL (KONBA1X) KONBA, GURKA, BRICK, ARACO, GANTA, BAMEL (IAF).
LLEGADA LORPO UNO X-RAY (LORPO1X) LORPO, DVOR/DME LPC, KONDA, MERAN, DVOR/DME TFS (IAF).	LORPO ONE X-RAY ARRIVAL (LORPO1X) LORPO, DVOR/DME LPC, KONDA, MERAN, DVOR/DME TFS (IAF).
LLEGADA ODEGI DOS X-RAY (ODEGI2X). SUJETA A LA ACTIVIDAD DE LA GCD79D/T/W. ODEGI, DVOR/DME TFS (IAF).	ODEGI TWO X-RAY ARRIVAL (ODEGI2X). SUBJECT TO GCD79D/T/W ACTIVITY. ODEGI, DVOR/DME TFS (IAF).
LLEGADA ORTIS UNO X-RAY (ORTIS1X) ORTIS, BRICK, ARACO, GANTA, BAMEL (IAF).	ORTIS ONE X-RAY ARRIVAL (ORTIS1X) ORTIS, BRICK, ARACO, GANTA, BAMEL (IAF).
LLEGADA REMGI DOS X-RAY (REMGI2X). SUJETA A LA ACTIVIDAD DE LAS GCD20B & GCD79C/E/N/T. REMGI, DVOR/DME TFS (IAF).	REMGI TWO X-RAY ARRIVAL (REMGI2X). SUBJECT TO GCD20B & GCD79C/E/N/T ACTIVITY. REMGI, DVOR/DME TFS (IAF).

LLEGADA RUSIK UNO ECHO (RUSIK1E) RUSIK, LINDE,TENDA, DVOR/DME FTV, FAYTA, CANIS, DVOR/DME LPC, KONDA, MERAN, DVOR/DME TFS (IAF).	RUSIK ONE ECHO ARRIVAL (RUSIK1E) RUSIK, LINDE,TENDA, DVOR/DME FTV, FAYTA, CANIS, DVOR/DME LPC, KONDA, MERAN, DVOR/DME TFS (IAF).
LLEGADA TERTO DOS X-RAY (TERTO2X) TERTO, DVOR/DME LZR, BETAN, CANIS, DVOR/DME LPC, KONDA, MERAN, DVOR/DME TFS (IAF).	TERTO TWO X-RAY ARRIVAL (TERTO2X) TERTO, DVOR/DME LZR, BETAN, CANIS, DVOR/DME LPC, KONDA, MERAN, DVOR/DME TFS (IAF).
➔ LLEGADA URQUI UNO X-RAY (URQUI1X). SUJETA A LA ACTIVIDAD DE LA GCD79D/T/W. URQUI, DVOR/DME TFS (IAF).	URQUI ONE X-RAY ARRIVAL (URQUI1X). SUBJECT TO GCD79D/T/W ACTIVITY. URQUI, DVOR/DME TFS (IAF).

AMAs no actualizadas, ver correcciones manuscritas GEN 0.5 //
AMAs not up-to-date, see hand amendments on section GEN 0.5.

CARTA DE LLEGADA
VUELO POR INSTRUMENTOS-DESCENSO CONTINUO (CDA)

TA 6000

VAR 4°24'W (2020)

APP 127.700
TWR 119.000

HIE2X
REMG12X

KONBA1S
RUSIK1J

LORPO1S
TERTO2J

ODEG12X
URQUI1X

TENERIFE SUR

RWY 25

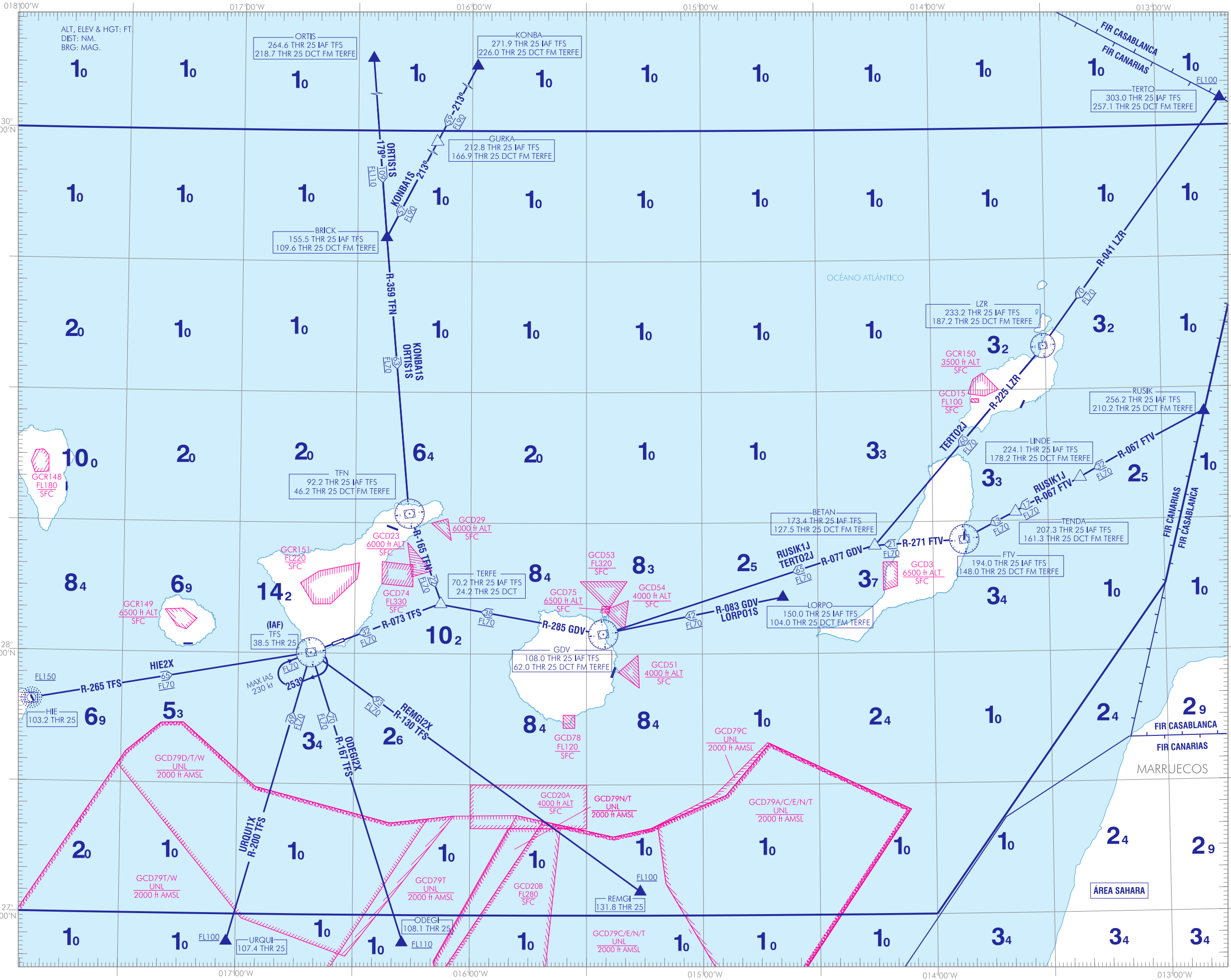
ORTIS1S

CARTA BAJO AUTORIZACIÓN ATC
CHART UNDER ATC CLEARANCE

HORARIO DE OPERACIÓN DEL PROCEDIMIENTO:
PROCEDURE OPERATIONAL HOURS:

V: 22:00 - 06:00 ; I: 23:00 - 07:00

CAMBIOS: DECLINACIÓN MAGNÉTICA, ACTUALIZACIÓN DE RUMBOS Y RADIALES, DIST TFN-TERFE.
CHANGES: MAGNETIC VARIATION, UPDATE OF HEADINGS AND RADIALS, DIST TFN-TERFE.



WEF 09-SEP-21 (AIRAC AMDT 08/21)

AIP-ESPAÑA

AD 2-GCTS CDA 2.1

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

→

TENERIFE SUR AD

COORDENADAS WAYPOINTS // WAYPOINTS COORDINATES	
BETAN	28°24'37"N 014°15'07"W
BRICK	29°35'29"N 016°22'22"W
NDB HIE	27°48'58"N 017°53'11"W
DVOR/DME FTV	28°25'51"N 013°51'52"W
DVOR/DME GDV	28°04'38"N 015°25'43"W
GURKA	30°26'02"N 015°51'01"W
KONBA	31°18'03"N 015°18'06"W
DVOR/DME LZR	29°09'56"N 013°30'40"W
LINDE	28°39'44"N 013°21'28"W
LORPO	28°12'57"N 014°39'06"W
ODEGI	26°53'41"N 016°17'24"W
ORTIS	31°24'25"N 016°33'25"W
REMG	27°05'25"N 015°16'11"W
RUSIK	28°54'22"N 012°48'59"W
TENDA	28°32'00"N 013°38'26"W
DVOR/DME TFN	28°32'13"N 016°16'07"W
DVOR/DME TFS	28°00'09"N 016°41'15"W
TERFE	28°11'26"N 016°07'46"W
TERTO	30°06'15"N 012°43'02"W
URQUI	26°53'41"N 017°02'24"W

→

LLEGADAS POR INSTRUMENTOS - DESCENSO CONTINUO (CDA)

HORARIO DE OPERACIÓN DEL PROCEDIMIENTO:
V: 22:00-06:00; I: 23:00-07:00

NOTA: CARTA BAJO AUTORIZACIÓN ATC.

PISTA 25

LLEGADA HIERRO DOS X-RAY (HIE2X)
NDB HIE, DVOR/DME TFS (IAF).

LLEGADA KONBA UNO SIERRA (KONBA1S)
KONBA, GURKA, BRICK, DVOR/DME TFN, TERFE, DVOR/DME TFS (IAF).

LLEGADA LORPO UNO SIERRA (LORPO1S)
LORPO, DVOR/DME GDV, TERFE, DVOR/DME TFS (IAF).

LLEGADA ODEGI DOS X-RAY (ODEGI2X). Sujeta a la actividad de la GCD79D/T/W.
ODEGI, DVOR/DME TFS (IAF).

LLEGADA ORTIS UNO SIERRA (ORTIS1S)
ORTIS, BRICK, DVOR/DME TFN, TERFE, DVOR/DME TFS (IAF).

LLEGADA REMGI DOS X-RAY (REMG12X). Sujeta a la actividad de las GCD20B & GCD79C/E/N/T.
REMG, DVOR/DME TFS (IAF).

LLEGADA RUSIK UNO JULIETT (RUSIK1J)
RUSIK, LINDE, TENDA, DVOR/DME FTV, BETAN, DVOR/DME GDV, TERFE, DVOR/DME TFS (IAF).

LLEGADA TERTO DOS JULIETT (TERTO2J)
TERTO, DVOR/DME LZR, BETAN, DVOR/DME GDV, TERFE, DVOR/DME TFS (IAF).

→ LLEGADA URQUI UNO X-RAY (URQUI1X). Sujeta a la actividad de la GCD79D/T/W.
URQUI, DVOR/DME TFS (IAF).

INSTRUMENT ARRIVALS - CONTINUOUS DESCENT (CDA)

PROCEDURE OPERATIONAL HOURS:
V: 22:00-06:00; I: 23:00-07:00

NOTE: CHART UNDER ATC CLEARANCE.

RUNWAY 25

HIERRO TWO X-RAY ARRIVAL (HIE2X)
NDB HIE, DVOR/DME TFS (IAF).

KONBA ONE SIERRA ARRIVAL (KONBA1S)
KONBA, GURKA, BRICK, DVOR/DME TFN, TERFE, DVOR/DME TFS (IAF).

LORPO ONE SIERRA ARRIVAL (LORPO1S)
LORPO, DVOR/DME GDV, TERFE, DVOR/DME TFS (IAF).

ODEGI TWO X-RAY ARRIVAL (ODEGI2X). Subject to GCD79D/T/W activity.
ODEGI, DVOR/DME TFS (IAF).

ORTIS ONE SIERRA ARRIVAL (ORTIS1S)
ORTIS, BRICK, DVOR/DME TFN, TERFE, DVOR/DME TFS (IAF).

REMG TWO X-RAY ARRIVAL (REMG12X). Subject to GCD20B & GCD79C/E/N/T activity.
NDB HIE, DVOR/DME TFS (IAF).

RUSIK ONE JULIETT ARRIVAL (RUSIK1J)
RUSIK, LINDE, TENDA, DVOR/DME FTV, BETAN, DVOR/DME GDV, TERFE, DVOR/DME TFS (IAF).

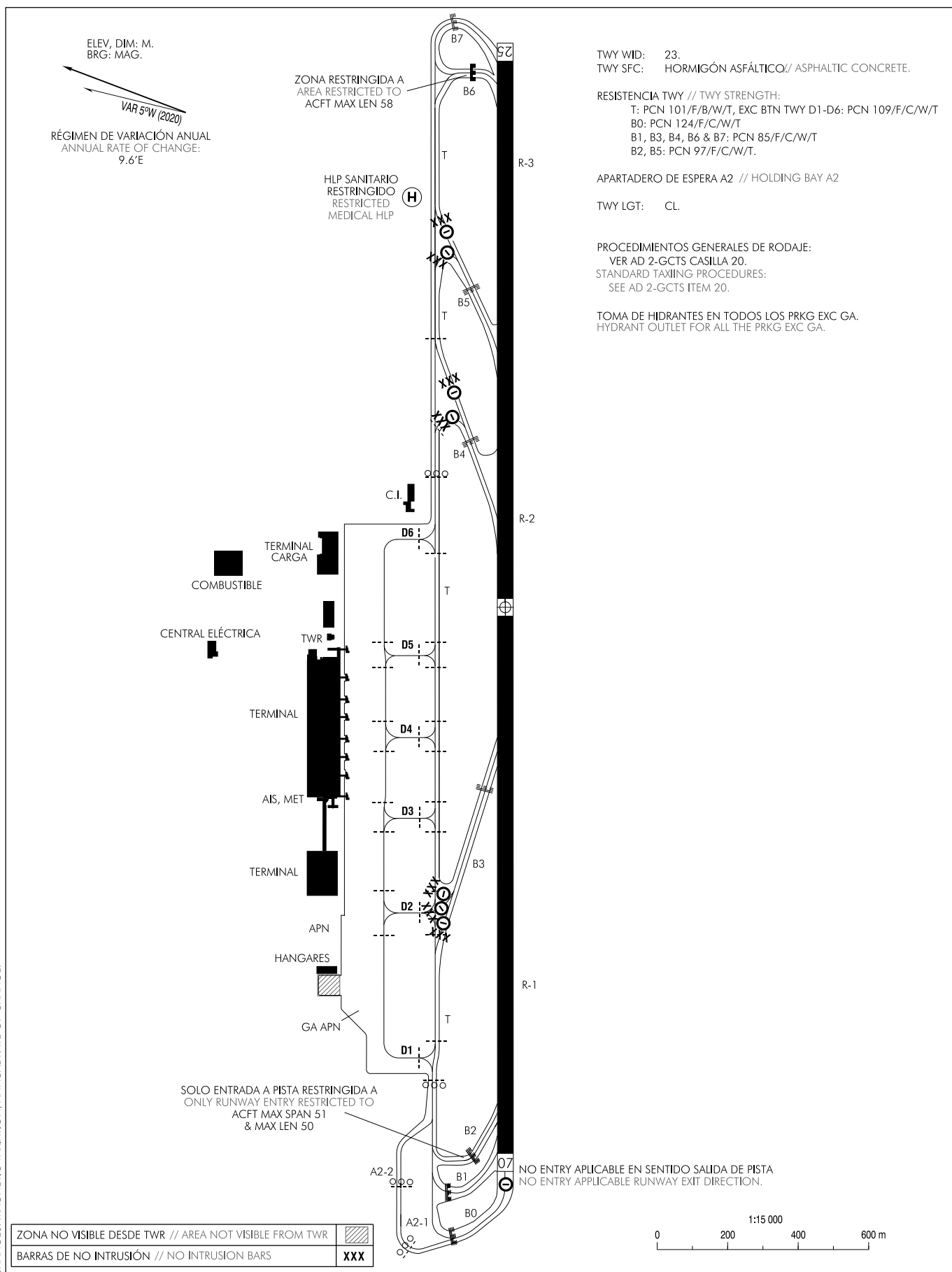
TERTO TWO JULIETT ARRIVAL (TERTO2J)
TERTO, DVOR/DME LZR, BETAN, DVOR/DME GDV, TERFE, DVOR/DME TFS (IAF).

URQUI ONE X-RAY ARRIVAL (URQUI1X). Subject to GCD79D/T/W activity.
URQUI, DVOR/DME TFS (IAF).

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

PLANO DE AERÓDROMO PARA
MOVIMIENTOS EN TIERRA-OACIELEV
APN
64TWR 119.000
GMC 121.900

TENERIFE SUR

CAMBIOS: DECLINACIÓN MAGNÉTICA, VARIACIÓN ANUAL.
CHANGES: MAGNETIC VARIATION, ANNUAL RATE OF CHANGE.

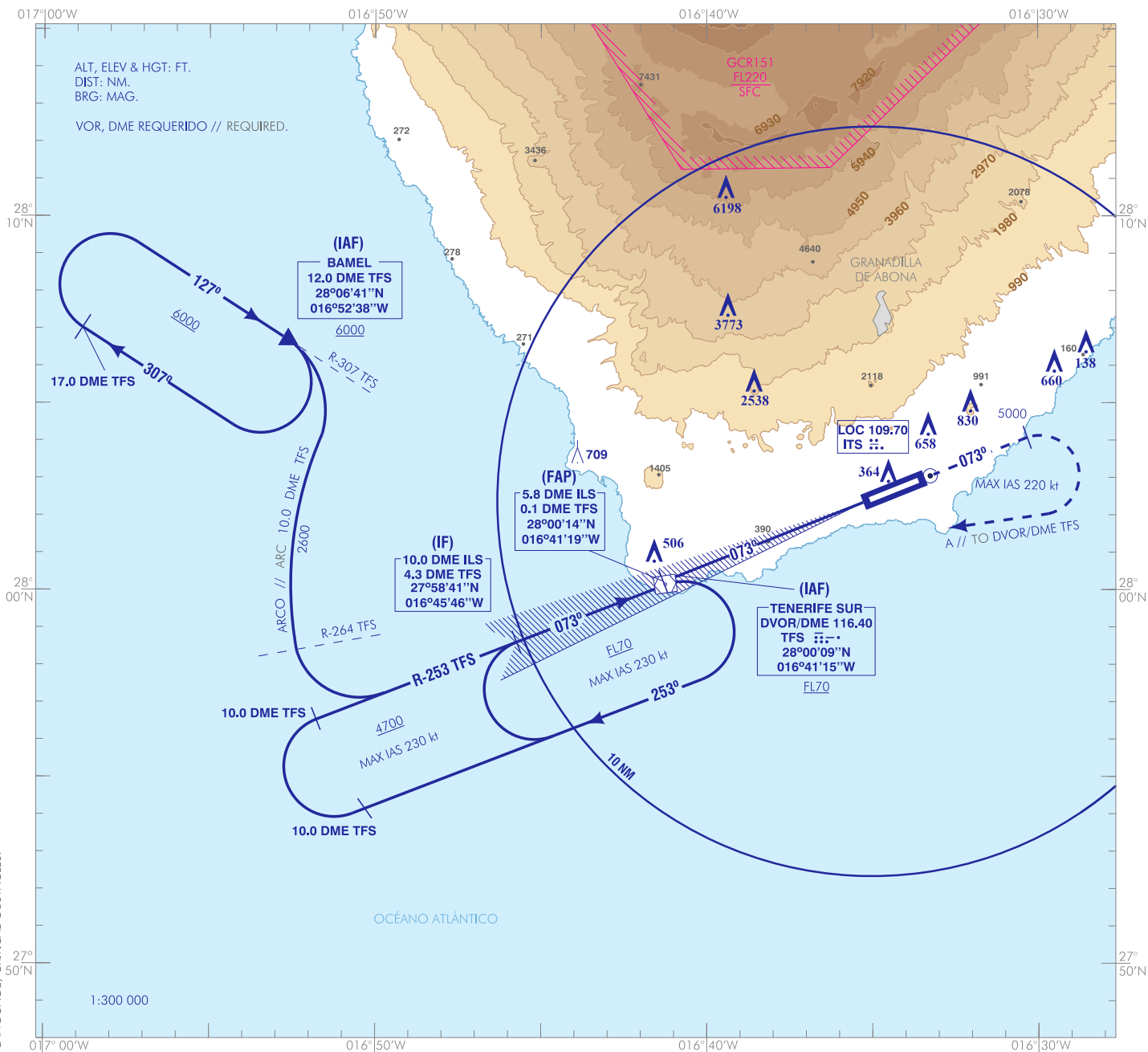
INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

CARTA DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD
209
VAR 5°W (2020)

APP 127.700
TWR 119.000
GMC 121.900
ATIS 118.675

TENERIFE SUR
ILS Z
RWY 07



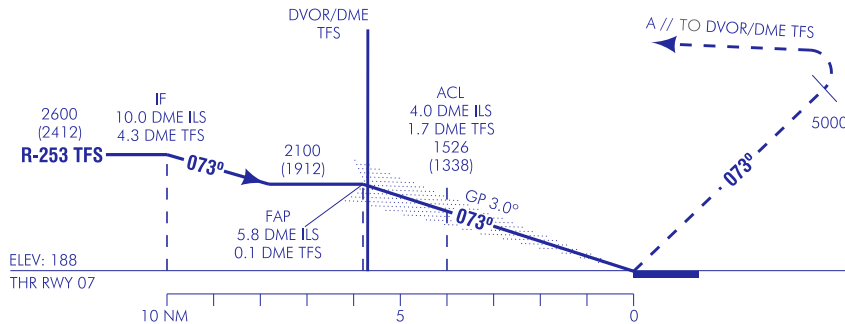
FRUSTRADA: SUBIR EN RUMBO DE PISTA HASTA ALCANZAR 5000. VIRAR A LA DERECHA (IAS MAX 220 kt) DIRECTO A DVOR/DME TFS ASCENDIENDO A FL70 PARA INTEGRARSE A LA ESPERA.
MISSED APCH: CLIMB ON RUNWAY HEADING TO REACH 5000. TURN RIGHT (MAX IAS 220 kt) DIRECT TO DVOR/DME TFS CLIMBING AT FL70 TO JOIN THE HOLDING.

NOTAS:

- AVISO: RIESGO CIZALLADURA POSITIVA [+15, +30 kt] POR DEBAJO DE 1600 CON VIENTO EN SUPERFICIE SUPERIOR A 15 kt CON DIRECCIÓN NE-E.

NOTES:

- WARNING: RISK OF POSITIVE SHEARING [+15, +30 kt] BELOW 1600 WITH SURFACE WIND OVER 15 kt, AND NE-E DIRECTION.

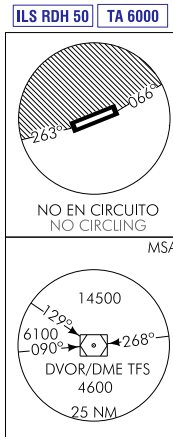


NO OFZ RWY 07
HGT REF ELEV THR RWY 07

OCA/H	A	B	C	D
CAT I 2.5%	428 (240)	440 (252)	448 (260)	459 (271)
CAT I 3%	415 (227)	427 (239)	435 (247)	446 (258)
En circuito (H) sobre Circling (H) over 209	1180 (980)	1250 (1050)	1350 (1150)	

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAP-THR: 5.8 NM	min:s	4:19	3:27	2:53	2:28	2:10	1:55
FAP-MAPT:	min:s						
ROD: 5.2 %	ft/min	425	531	637	743	849	955

ALT/HGT DME (ILS) FNA										
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3
								1860 (1670)	1530 (1340)	1210 (1020)
								880 (700)	560 (370)	



CAMBIOS: DECLINACIÓN MAGNÉTICA, ACTUALIZACIÓN DE RUMBOS Y RADIALES, CUADRO NO EN CIRCUITO, IDIOMA, OBSTÁCULOS CRÍTICOS.
CHANGES: MAGNETIC VARIATION, UPDATE OF HEADINGS AND RADIALS, NO CIRCLING CHART, LANGUAGE, CRITICAL OBSTACLES.

TENERIFE SUR AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

ILS Z RWY 07				
PUNTO POINT	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
DVOR/DME TFS (IAF/FAP)	28°00'08.8"N	016°41'14.7"W	—	—
BAMEL (IAF)	28°06'40.8"N	016°52'38.1"W	303.00° (TFS)	12.00 DME TFS
IF	27°58'41.0"N	016°45'46.4"W	248.59° (LOC ITS)	10.00 DME ILS
FAP	28°00'14.5"N	016°41'19.0"W	248.59° (LOC ITS)	5.76 DME ILS
Aproximación final de precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Precision final approach - Slope (Descent angle)				5.24% (3.0°)

OBSTÁCULOS QUE VULNERAN LA VSS // OBSTACLES WHICH PENETRATE THE VSS						
OBSTÁCULOS OBSTACLES	RWY	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	HGT (ft)	ALT (ft)	
Cota // Spot elevation	07	28°02'21.5"N	16°35'18.1"W	—	190	
Armario // Cabinet	07	28°02'19.5"N	16°35'17.2"W	2	188	
Cota // Spot elevation	07	28°02'20.4"N	16°35'17.6"W	—	188	
Luz APCH // APCH light	07	28°02'20.5"N	16°35'17.6"W	—	188	
Luz APCH // APCH light	07	28°02'20.4"N	16°35'17.6"W	—	188	
Luz APCH // APCH light	07	28°02'20.4"N	16°35'17.6"W	—	188	
Luz APCH // APCH light	07	28°02'20.3"N	16°35'17.6"W	—	188	
Cota // Spot elevation	07	28°02'20.7"N	16°35'18.0"W	—	190	
Cota // Spot elevation	07	28°02'22.3"N	16°35'19.0"W	—	190	
Cota // Spot elevation	07	28°02'21.5"N	16°35'19.0"W	—	190	

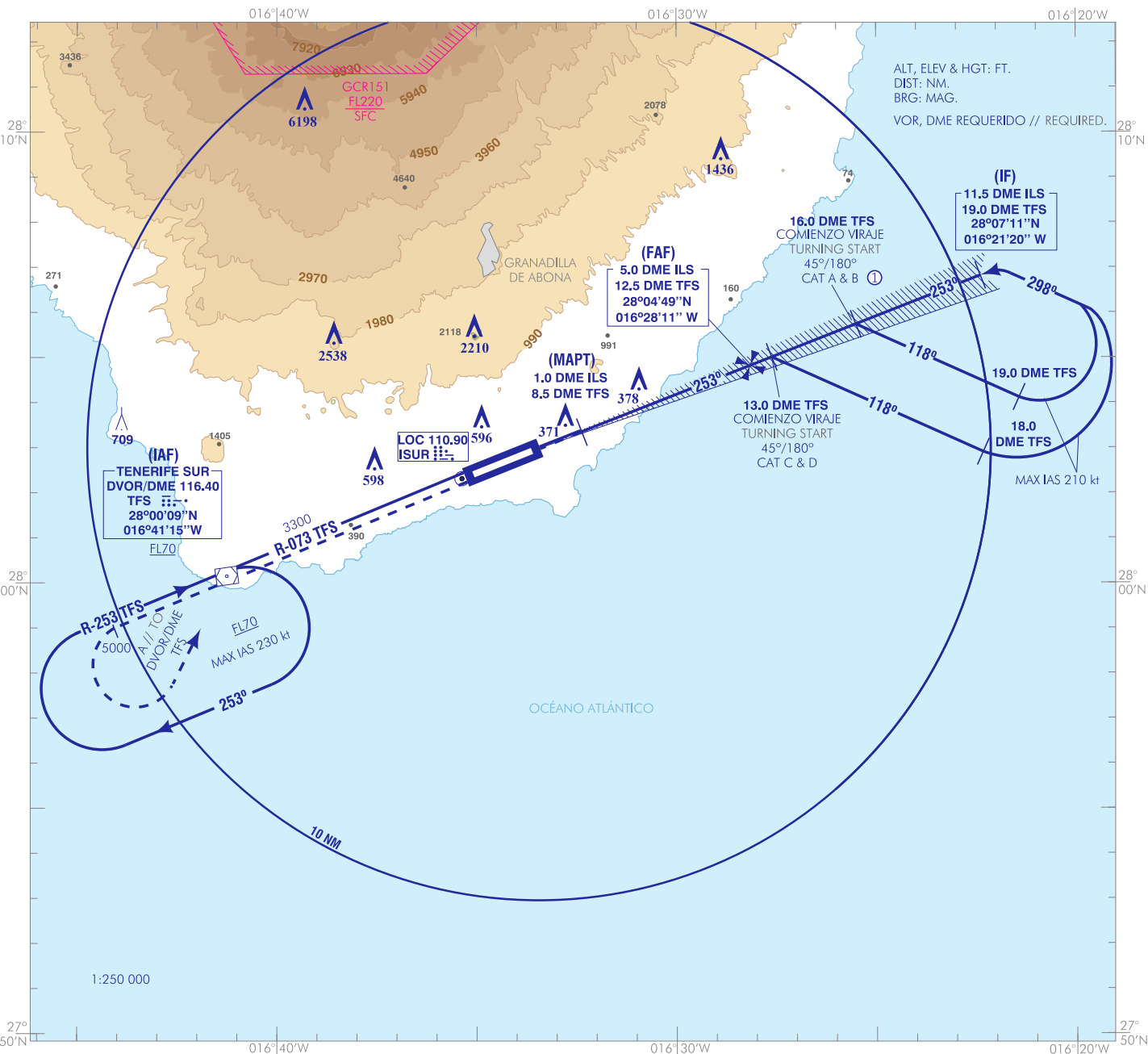
CARTA DE APROXIMACIÓN
POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD
209
VAR 5°W (2020)

APP 127.700
TWR 119.000
GMC 121.900
ATIS 118.675

TENERIFE SUR
LOC Y
RWY 25

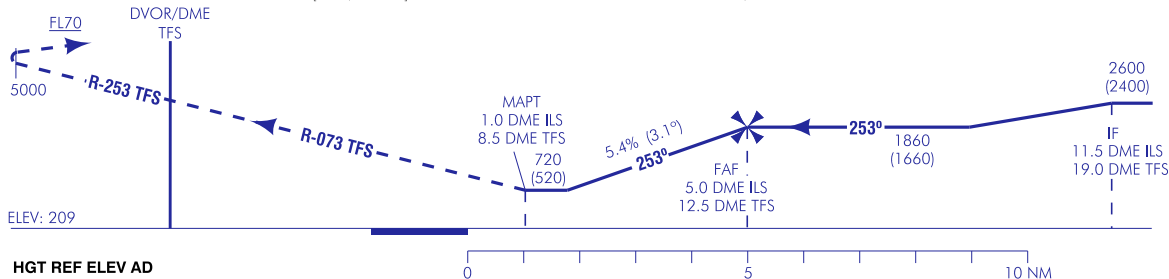
CAMBIOS: DECLINACIÓN MAGNÉTICA, ACTUALIZACIÓN DE RUMBOS Y RADIALES; CUADRO NO EN CIRCUITO, IDIOMA, NOTAS, OBSTÁCULOS CRÍTICOS.
CHANGES: MAGNETIC VARIATION, UPDATE OF HEADINGS AND RADIALS, NO CIRCLING CHART, LANGUAGE, NOTES, CRITICAL OBSTACLES.



FRUSTRADA: SUBIR EN R-073 TFS HASTA ALCANZAR 5000. DIRECTO AL DVOR/DME TFS ASCIENDIENDO A FL70 PARA INTEGRARSE A LA ESPERA.
MISSED APCH: CLIMB ON R-073 TFS TO REACH 5000. DIRECT TO DVOR/DME TFS CLIMBING TO FL70 TO JOIN THE HOLDING.

NOTAS:

- ① LIMITACIÓN DE ALEJAMIENTO EN RUMBO 118° NO ESTÁNDAR.
- ALTITUD DEL TRAMO INTERMEDIO NO ESTÁNDAR.
- AVISO: RIESGO CIZALLADURA POSITIVA [+15, +30 kt] POR DEBAJO DE 1600 CON VIENTO EN SUPERFICIE SUPERIOR A 15 kt CON DIRECCIÓN SW-NW.
- NOTES:
- ① NON STANDARD OUTBOUND LIMITS AT HEADING 118°.
- NON STANDARD ALTITUDE OF INTERMEDIATE SEGMENT.
- WARNING: RISK OF POSITIVE SHEARING [+15, +30 kt] BELOW 1600 WITH SURFACE WIND OVER 15 kt, AND SW-NW DIRECTION.

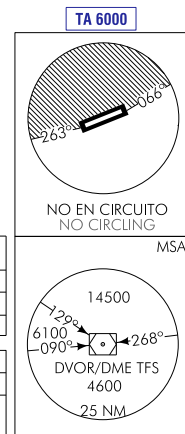


HGT REF ELEV AD

OCA/H	A	B	C	D
2.5%		720 (520)		
STA				
En circuito (H) sobre Circling (H) over	1620 (1420)		1720 (1520)	

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAP-THR:	min:s						
FAF-MAPT:	min:s	NO AUTORIZADO EL CRONOMETRAJE // TIMING NOT AUTHORIZED					
ROD: 5.4%	ft/min	440	550	660	771	881	991

ALT/HGT DME (ILS) FNA												
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
									1580 (1380)	1250 (1050)	920 (720)	



TENERIFE SUR AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
 AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

LOC Y RWY 25

PUNTO POINT	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
DVOR/DME TFS (IAF)	28°00'08.8"N	016°41'14.7"W	—	—
IF	28°07'11.1"N	016°21'19.9"W	068.57° (LOC ISUR)	11.50 DME ILS
FAF	28°04'48.8"N	016°28'10.7"W	068.57° (LOC ISUR)	5.00 DME ILS
MAPT	28°03'21.1"N	016°32'23.3"W	068.57° (LOC ISUR)	1.00 DME ILS
Aproximación final de no precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Non-precision final approach - Slope (Descent angle)				5.43% (3.11°)

OBSTÁCULOS QUE VULNERAN LA VSS // OBSTACLES WHICH PENETRATE THE VSS

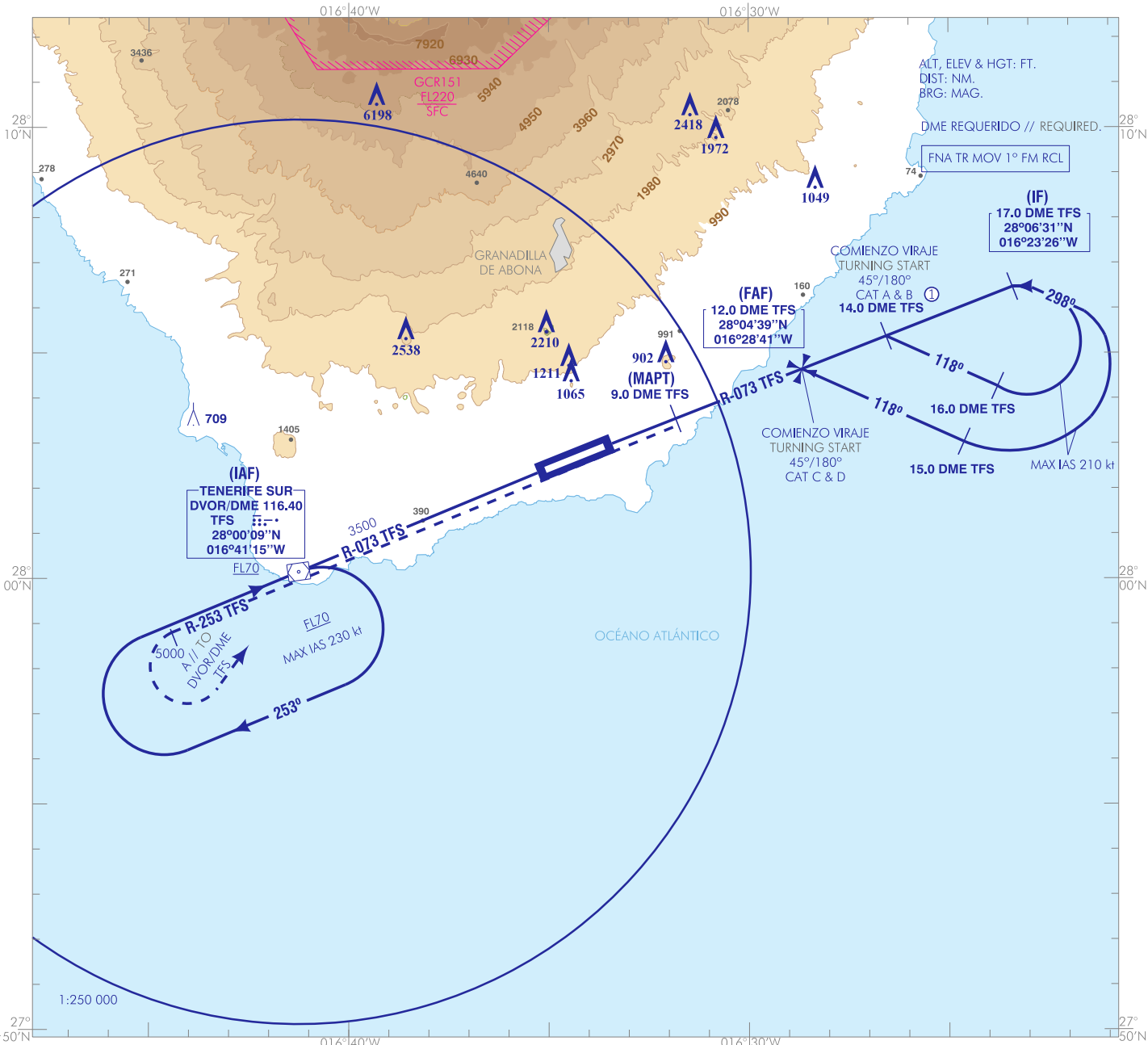
OBSTÁCULOS OBSTACLES	RWY	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	HGT (ft)	ALT (ft)
Luz APCH // APCH light	25	28°02'59.8"N	16° 33'24.4"W	3	209
Luz APCH // APCH light	25	28°02'59.9"N	16° 33'24.4"W	3	209
Luz APCH // APCH light	25	28°02'59.8"N	16° 33'24.4"W	3	209
Luz APCH // APCH light	25	28°02'59.8"N	16° 33'24.4"W	3	209
Luz APCH // APCH light	25	28°02'59.8"N	16° 33'24.3"W	3	209
Cota // Spot elevation	25	28°03'01.8"N	16° 33'25.1"W	—	210

CARTA DE APROXIMACIÓN
POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD
209
VAR 5°W (2020)

APP 127.700
TWR 119.000
GMC 121.900
ATIS 118.675

TENERIFE SUR
VOR
RWY 25



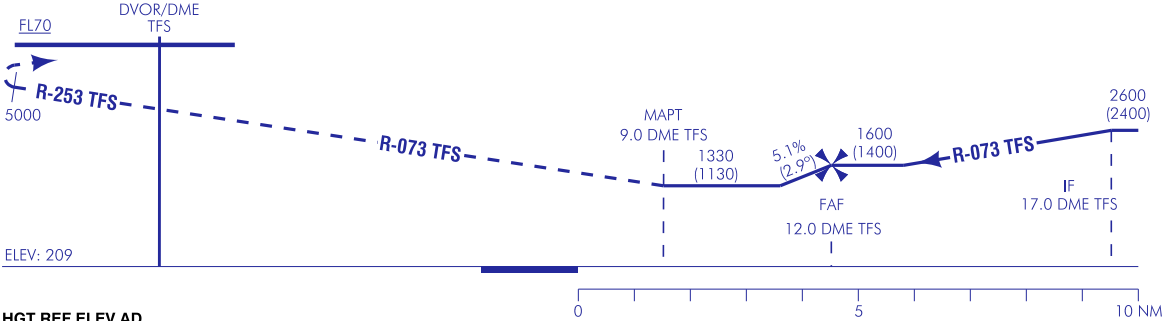
FRUSTRADA: SUBIR EN R-073 TFS HASTA ALCANZAR 5000. DIRECTO AL DVOR/DME TFS PARA INTEGRARSE A LA ESPERA A FL70 O SUPERIOR.
MISSED APCH: CLIMB ON R-073 TFS TO REACH 5000. DIRECT TO DVOR/DME TFS CLIMBING TO JOIN THE HOLDING AT FL70 OR ABOVE.

NOTAS:

- ① LIMITACIÓN DE ALEJAMIENTO EN RUMBO 118° NO ESTÁNDAR.
- AVISO: RIESGO CIZALLADURA POSITIVA [+15, +30 kt] POR DEBAJO DE 1600 CON VIENTO EN SUPERFICIE SUPERIOR A 15 kt CON DIRECCIÓN SW-NW.

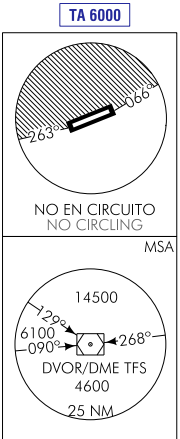
NOTES:

- ① NON STANDARD OUTBOUND LIMITS AT HEADING 118°.
- WARNING: RISK OF POSITIVE SHEARING [+15, +30 kt] BELOW 1600 WITH SURFACE WIND OVER 15 kt, AND SW-NW DIRECTION.



HGT REF ELEV AD		OCA/H			
STA	2.5%	A	B	C	D
		1330 (1130)			
En circuito (H) sobre Circling (H) over		1620 (1420)		1720 (1520)	

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR:	min:s						
FAF-MAPT:	min:s	NO AUTORIZADO EL CRONOMETRAJE // TIMING NOT AUTHORIZED					
ROD: 5.1%	ft/min	409	512	614	716	819	921
ALT/HGT DME () FNA							
13	12	11	10	9	8	7	6
5	4	3	2	1			



CAMBIO: DECLINACIÓN MAGNÉTICA, CUADRO NO EN CIRCUITO, IDIOMA, COORD IF Y FAF, NOTAS, OBSTÁCULOS CRÍTICOS.
CHANGES: MAGNETIC VARIATION, NO CIRCLING CHART, LANGUAGE, IF AND FAF COORD, NOTES, CRITICAL OBSTACLES.

TENERIFE SUR AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

VOR RWY 07

PUNTO POINT	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
DVOR/DME TFS (IAF)	28°00'08.8"N	016°41'14.7"W	—	—
IF	28°06'31.3"N	016°23'25.7"W	068.00° (TFS)	17.00 DME TFS
FAF	28°04'39.2"N	016°28'40.5"W	068.00° (TFS)	12.00 DME TFS
MAPT	28°03'31.8"N	016°31'49.3"W	068.00° (TFS)	9.00 DME TFS
Aproximación final de no precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Non-precision final approach - Slope (Descent angle)				5.04% (2.89°)

OBSTÁCULOS QUE VULNERAN LA VSS // OBSTACLES WHICH PENETRATE THE VSS

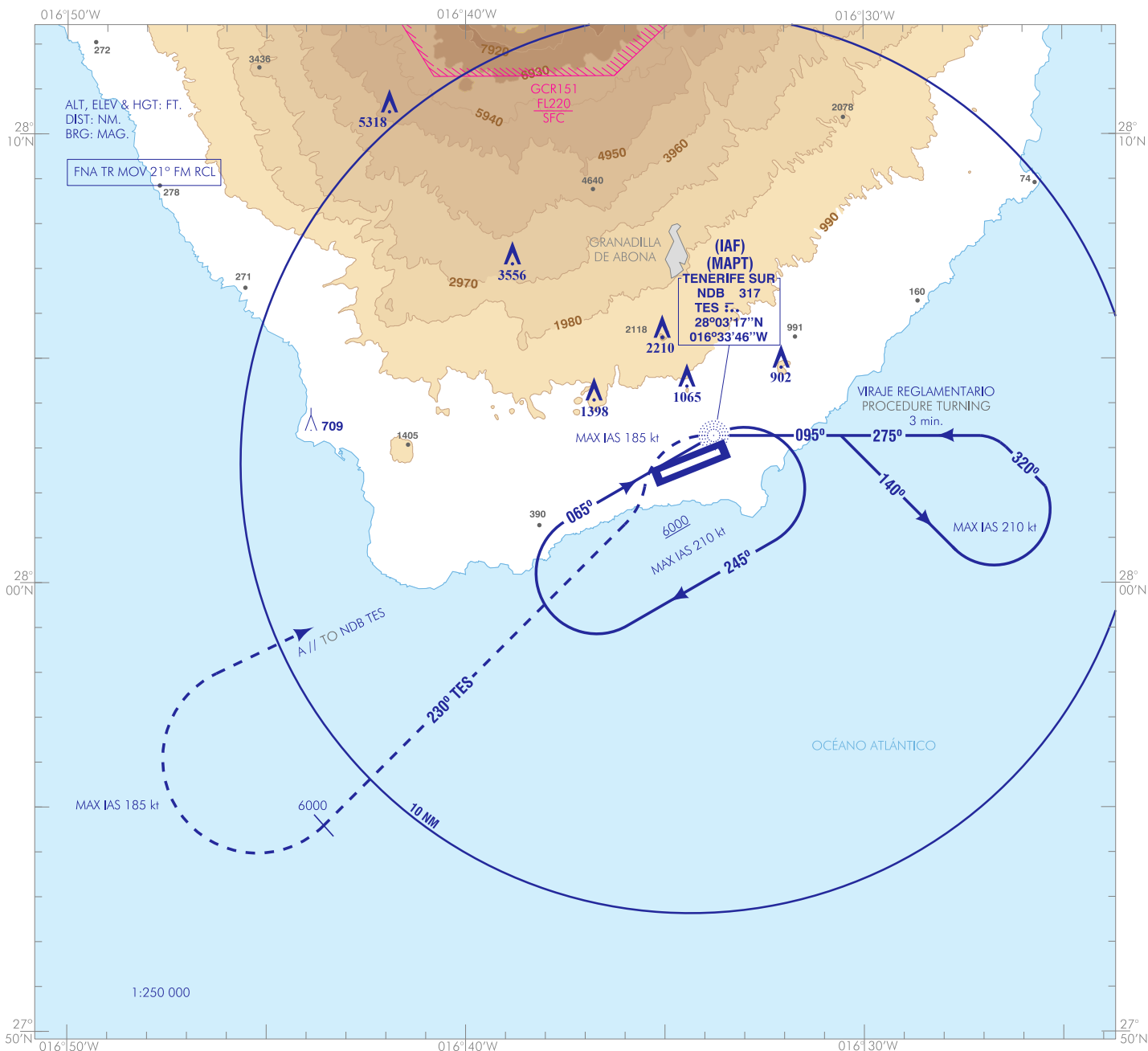
OBSTÁCULOS OBSTACLES	RWY	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	HGT (ft)	ALT (ft)
Cota // Spot elevation	25	28°03'02.5"N	16° 33'25.5"W	—	215
Cota // Spot elevation	25	28°03'04.2"N	16° 33'26.1"W	—	217
Luz APCH // APCH light	25	28°02'59.8"N	16° 33'24.4"W	3	209
Luz APCH // APCH light	25	28°02'59.9"N	16° 33'24.4"W	3	209
Luz APCH // APCH light	25	28°02'59.8"N	16° 33'24.4"W	3	209
Luz APCH // APCH light	25	28°02'59.8"N	16° 33'24.4"W	3	209
Luz APCH // APCH light	25	28°02'59.8"N	16° 33'24.3"W	3	209
Cota // Spot elevation	25	28°02'56.2"N	16° 33'22.5"W	16	212
Cota // Spot elevation	25	28°03'02.6"N	16° 33'25.1"W	—	213
Cota // Spot elevation	25	28°03'01.8"N	16° 33'25.1"W	—	210
Cota // Spot elevation	25	28°03'03.4"N	16° 33'25.1"W	—	213
Cota // Spot elevation	25	28°03'04.3"N	16° 33'25.2"W	—	213
Poste // Pole	25	28°03'01.7"N	16° 33'24.4"W	3	211

CARTA DE APROXIMACIÓN
POR INSTRUMENTOS-OACI

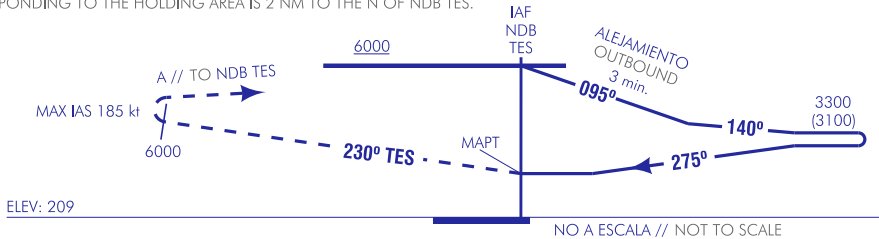
ELEV AD
209
VAR 5°W (2020)

APP 127.700
TWR 119.000
GMC 121.900
ATIS 118.675

TENERIFE SUR
NDB

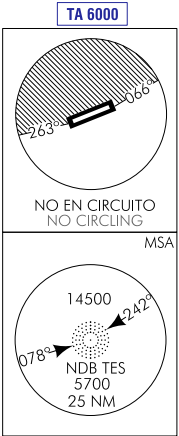


FRUSTRADA: VIRAR A LA IZQUIERDA PARA INTERCEPTAR Y SEGUIR RUTA MAGNÉTICA 230°NDB TES HASTA ALCANZAR 6000. VIRAR A LA DERECHA (IAS MAX 185 kt) DIRECTO AL NDB TES PARA INTEGRARSE A LA ESPERA A 6000 O SUPERIOR.
MISSED APCH: TURN LEFT TO INTERCEPT AND FOLLOW MAGNETIC TRACK 230°NDB TES TO REACH 6000. TURN RIGHT (MAX IAS 185 kt) DIRECT TO NDB TES TO JOIN THE HOLDING AT 6000 OR ABOVE.
NOTAS:
- CAT A & B: TIEMPO DE ALEJAMIENTO NO ESTÁNDAR.
- AVISO: RIESGO CIZALLADURA POSITIVA [+15, +30 kt] POR DEBAJO DE 1600 CON VIENTO EN SUPERFICIE SUPERIOR A 15 kt CON DIRECCIÓN SW-NW.
- PRECAUCIÓN: EL ÁREA TOPE CORRESPONDIENTE AL ÁREA DE ESPERA ES DE 2 NM AL N DEL NDB TES.
NOTES:
- CAT A & B: NON STANDARD OUTBOUND TIMING.
- WARNING: RISK OF POSITIVE SHEARING [+15, +30 kt] BELOW 1600 WITH SURFACE WIND OVER 15 kt, AND SW-NW DIRECTION.
- CAUTION: THE BUFFER AREA CORRESPONDING TO THE HOLDING AREA IS 2 NM TO THE N OF NDB TES.



HGT REF ELEV AD				
OCA/H	A	B	C	D
2.5%				
STA				
En círculo (H) sobre Circling (H) over	1460 (1260)	1780 (1580)	1880 (1680)	

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR:	min:s						
FAF-MAPT:	min:s						
ROD:	ft/min						
ALT/HGT DME () FNA							
13	12	11	10	9	8	7	6
5	4	3	2	1			



CAMBIOS: DECLINACIÓN MAGNÉTICA, CUADRO NO EN CIRCUITO, IDIOMA, OBSTÁCULOS CRÍTICOS.
CHANGES: MAGNETIC VARIATION, NO CIRCLING CHART, LANGUAGE, CRITICAL OBSTACLES.

TENERIFE SUR AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

NDB RWY 25

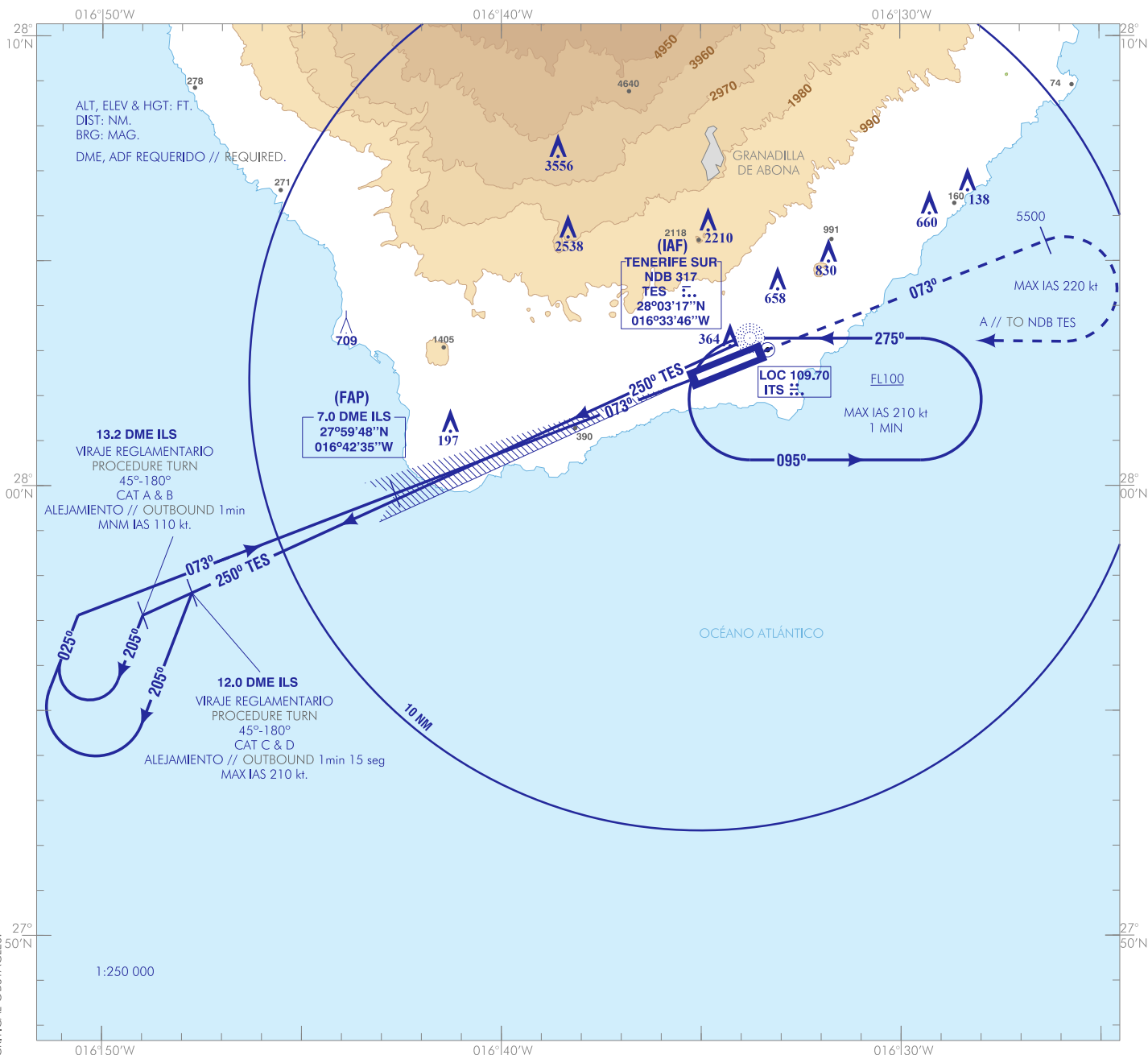
PUNTO POINT	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
NDB TES (IAF/MAPT)	28°03'17.0"N	016°33'46.0"W	—	—
Aproximación final de no precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Non-precision final approach - Slope (Descent angle)				—

CARTA DE APROXIMACIÓN
POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD
209
VAR 5°W (2020)

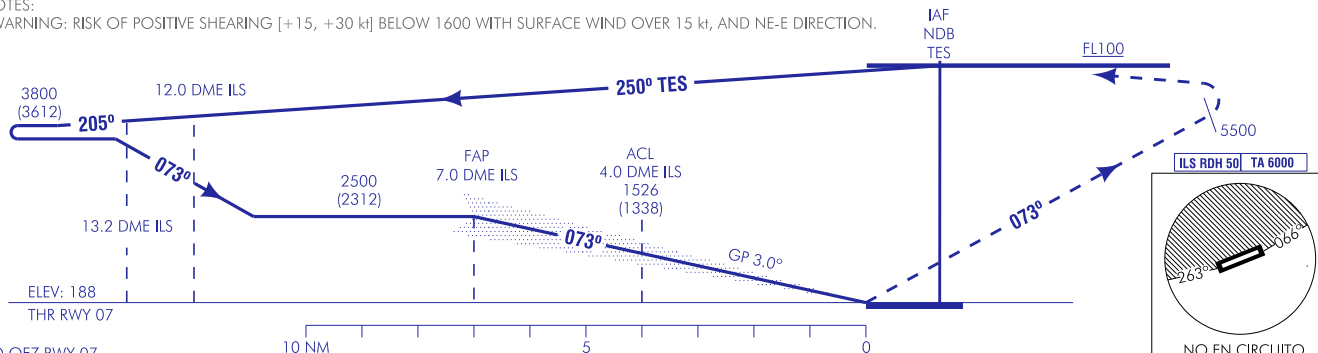
APP 127.700
TWR 119.000
GMC 121.900
ATIS 118.675

TENERIFE SUR
ILS Y
RWY 07



FRUSTRADA: SUBIR EN RUMBO DE PISTA HASTA ALCANZAR 5500. VIRAR A LA DERECHA (IAS MAX 220 kt) DIRECTO AL NDB TES ASCENDIENDO A FL100 PARA INTEGRARSE A LA ESPERA.
MISSED APCH: CLIMB ON RUNWAY HEADING TO REACH 5500. TURN RIGHT (MAX IAS 220 kt) DIRECT TO NDB TES CLIMBING TO FL100 TO JOIN THE HOLDING.

- NOTAS:
- AVISO: RIESGO CIZALLADURA POSITIVA [+15, +30 kt] POR DEBAJO DE 1600 CON VIENTO EN SUPERFICIE SUPERIOR A 15 kt CON DIRECCIÓN NE-E.
NOTES:
- WARNING: RISK OF POSITIVE SHEARING [+15, +30 kt] BELOW 1600 WITH SURFACE WIND OVER 15 kt, AND NE-E DIRECTION.



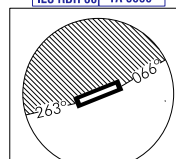
NO OFZ RWY 07

HGT REF ELEV THR RWY 07

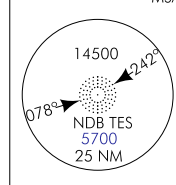
OCA/H		A	B	C	D
STA	CAT I 2.5%	428 (240)	440 (252)	448 (260)	459 (271)
	CAT I 3%	415 (227)	427 (239)	435 (247)	446 (258)
En circuito (H) sobre Circling (H) over		209 (1180)	1250 (1050)	1350 (1150)	

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAP-THR: 7.0 NM	min:s	5:14	4:11	3:29	2:59	2:37	2:19
FAP-MAPT:	min:s						
ROD: 5.2 %	ft/min	425	531	637	743	849	955

ALT/HGT DME (ILS) FNA										
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3
							2190 (2000)	1860 (1670)	1530 (1340)	1210 (1020)



NO EN CIRCUITO
NO CIRCLING



TENERIFE SUR AD

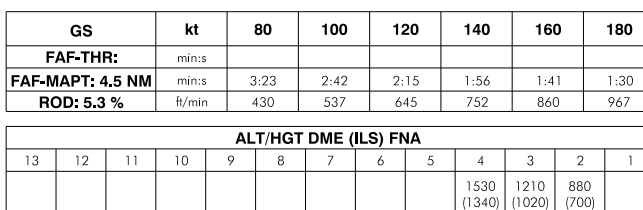
REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

ILS Y RWY 07				
PUNTO POINT	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
NDB TES (IAF)	28°03'17.0"N	016°33'46.0"W	—	—
FAP	27°59'47.8"N	016°42'35.3"W	248.59° (LOC ITS)	6.97 DME ILS
Aproximación final de precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Precision final approach - Slope (Descent angle)				5.24% (3.0°)

OBSTÁCULOS QUE VULNERAN LA VSS // OBSTACLES WHICH PENETRATE THE VSS						
OBSTÁCULOS OBSTACLES	RWY	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	HGT (ft)	ALT (ft)	
Cota // Spot elevation	07	28°02'21.5"N	16°35'18.1"W	—	190	
Armario // Cabinet	07	28°02'19.5"N	16°35'17.2"W	2	188	
Cota // Spot elevation	07	28°02'20.4"N	16°35'17.6"W	—	188	
Luz APCH // APCH light	07	28°02'20.5"N	16°35'17.6"W	—	188	
Luz APCH // APCH light	07	28°02'20.4"N	16°35'17.6"W	—	188	
Luz APCH // APCH light	07	28°02'20.4"N	16°35'17.6"W	—	188	
Luz APCH // APCH light	07	28°02'20.3"N	16°35'17.6"W	—	188	
Cota // Spot elevation	07	28°02'20.7"N	16°35'18.0"W	—	190	
Cota // Spot elevation	07	28°02'22.3"N	16°35'19.0"W	—	190	
Cota // Spot elevation	07	28°02'21.5"N	16°35'19.0"W	—	190	

TENERIFE SUR
LOC Z
RWY 07



AD 2-GCTS IAC/3.1

TENERIFE SUR AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

LOC Z RWY 07

PUNTO POINT	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
DVOR/DME TFS (IAF)	28°00'08.8"N	016°41'14.7"W	—	—
BAMEL (IAF)	28°06'40.8"N	016°52'38.1"W	303.00° (TFS)	12.00 DME TFS
IF	27°58'41.0"N	016°45'46.4"W	248.59° (LOC ITS)	10.00 DME ILS
FAF	28°00'31.2"N	016°40'31.0"W	248.59° (LOC ITS)	5.00 DME ILS
MAPT	28°02'10.2"N	016°35'47.1"W	248.59° (LOC ITS)	0.50 DME ILS
Aproximación final de no precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Non-precision final approach - Slope (Descent angle)				5.31% (3.04°)

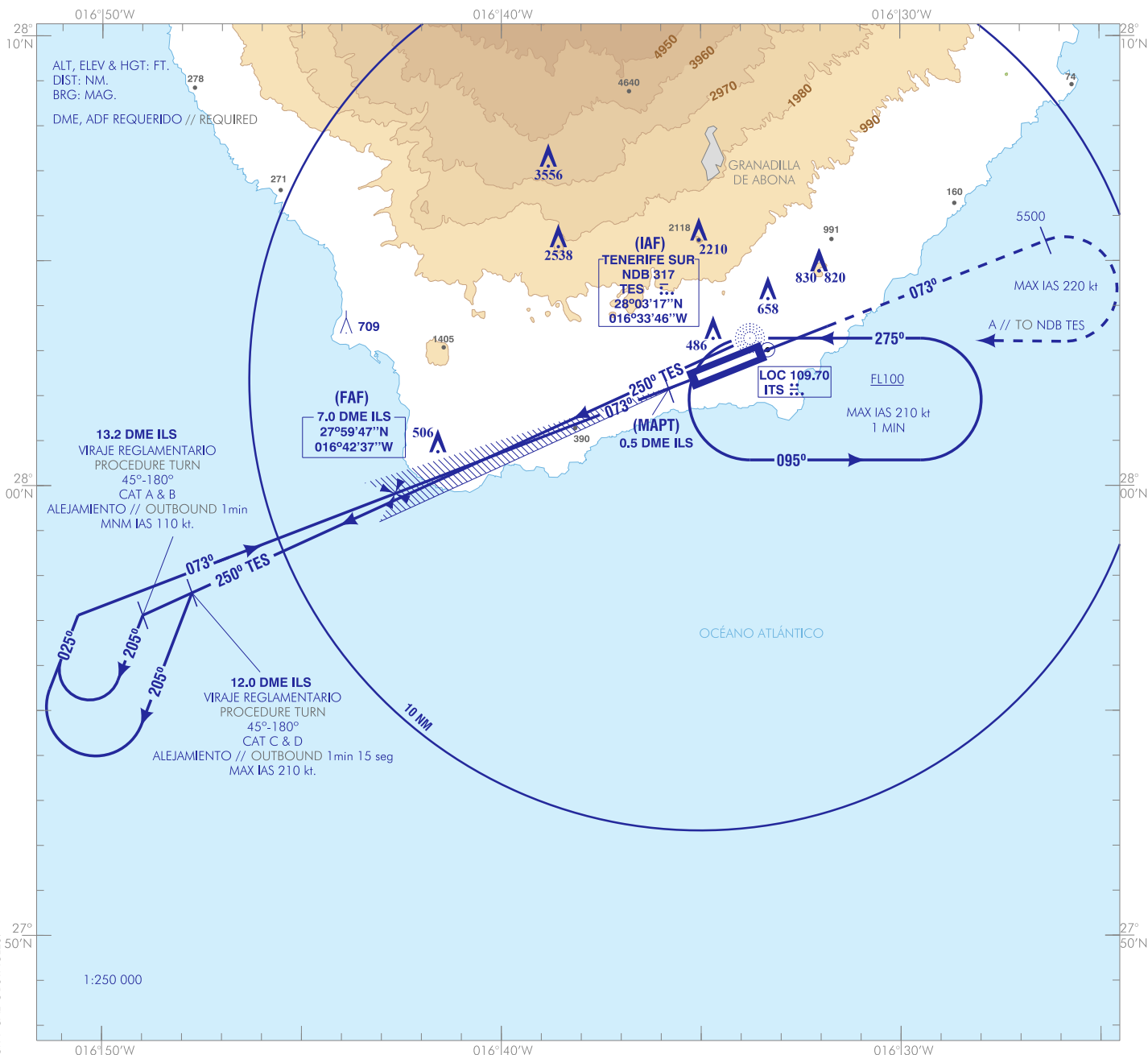
OBSTÁCULOS QUE VULNERAN LA VSS // OBSTACLES WHICH PENETRATE THE VSS						
OBSTÁCULOS OBSTACLES	RWY	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	HGT (ft)	ALT (ft)	
Cota // Spot elevation	07	28°02'21.5"N	16°35'18.1"W	—	190	
Armario // Cabinet	07	28°02'19.5"N	16°35'17.2"W	2	188	
Cota // Spot elevation	07	28°02'20.4"N	16°35'17.6"W	—	188	
Luz APCH // APCH light	07	28°02'20.5"N	16°35'17.6"W	—	188	
Luz APCH // APCH light	07	28°02'20.4"N	16°35'17.6"W	—	188	
Luz APCH // APCH light	07	28°02'20.4"N	16°35'17.6"W	—	188	
Luz APCH // APCH light	07	28°02'20.3"N	16°35'17.6"W	—	188	
Cota // Spot elevation	07	28°02'20.7"N	16°35'18.0"W	—	190	
Cota // Spot elevation	07	28°02'22.3"N	16°35'19.0"W	—	190	
Cota // Spot elevation	07	28°02'21.5"N	16°35'19.0"W	—	190	

CARTA DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD
209
VAR 5°W (2020)

APP 127.700
TWR 119.000
GMC 121.900
ATIS 118.675

TENERIFE SUR
LOC Y
RWY 07



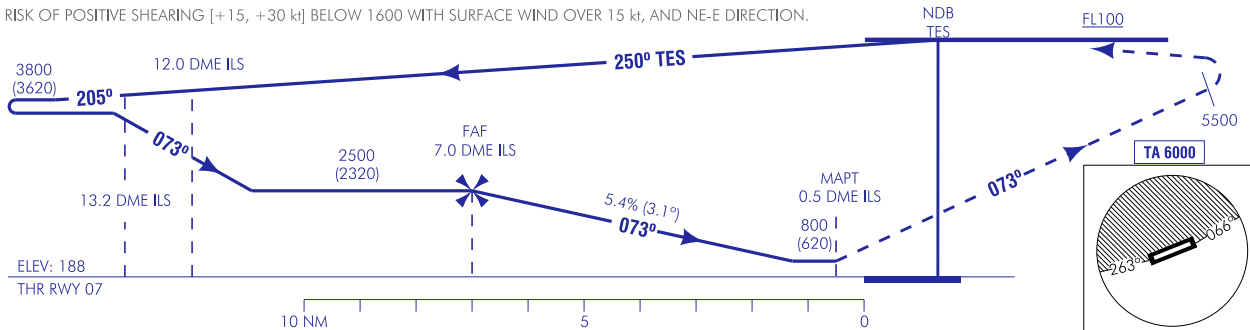
FRUSTRADA: SUBIR EN RUMBO DE PISTA HASTA ALCANZAR 5500. VIRAR A LA DERECHA (IAS MAX 220 kt) DIRECTO A NDB TES ASCIENDIENDO A FL100 PARA INTEGRARSE A LA ESPERA.
MISSED APCH: CLIMB ON RUNWAY HEADING TO REACH 5500. TURN RIGHT (MAX IAS 220 kt) DIRECT TO NDB TES CLIMBING TO FL100 TO JOIN THE HOLDING.

NOTAS:

- AVISO: RIESGO CIZALLADURA POSITIVA [+15, +30 kt] POR DEBAJO DE 1600 CON VIENTO EN SUPERFICIE SUPERIOR A 15 kt CON DIRECCIÓN NE-E.

NOTES:

- WARNING: RISK OF POSITIVE SHEARING [+15, +30 kt] BELOW 1600 WITH SURFACE WIND OVER 15 kt, AND NE-E DIRECTION.

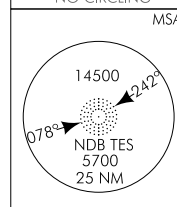
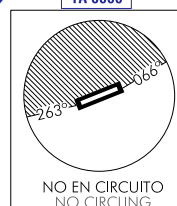


HGT REF ELEV THR RWY 07

OCA/H	A	B	C	D
2.5%	800 (620)			
STA				
En círculo (H) sobre Circling (H) over	209	1180 (980)	1250 (1050)	1350 (1150)

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR:	min:s						
FAF-MAPT: 6.5 NM	min:s	4:53	3:54	3:15	2:47	2:26	2:10
ROD: 5.4 %	ft/min	440	551	661	771	881	991

ALT/HGT DME (ILS) FNA										
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3
							2220 (2040)	1890 (1710)	1560 (1380)	1230 (1050)
								900 (720)		



CAMBIOS: DECLINACIÓN MAGNÉTICA, ACTUALIZACIÓN DE RUMBOS, CUADRO NO EN CIRCUITO, IDIOMA, OBSTÁCULOS CRÍTICOS.
CHANGES: MAGNETIC VARIATION, UPDATE OF HEADINGS, NO CIRCLING CHART, LANGUAGE, CRITICAL OBSTACLES.

TENERIFE SUR AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

LOC Y RWY 07

PUNTO POINT	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
NDB TES (IAF)	28°03'17.0"N	016°33'46.0"W	—	—
FAF	27°59'47.2"N	016°42'37.2"W	248.59° (LOC ITS)	7.00 DME ILS
MAPT	28°02'10.2"N	016°35'47.1"W	248.59° (LOC ITS)	0.50 DME ILS
Aproximación final de no precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Non-precision final approach - Slope (Descent angle)				5.44% (3.11°)

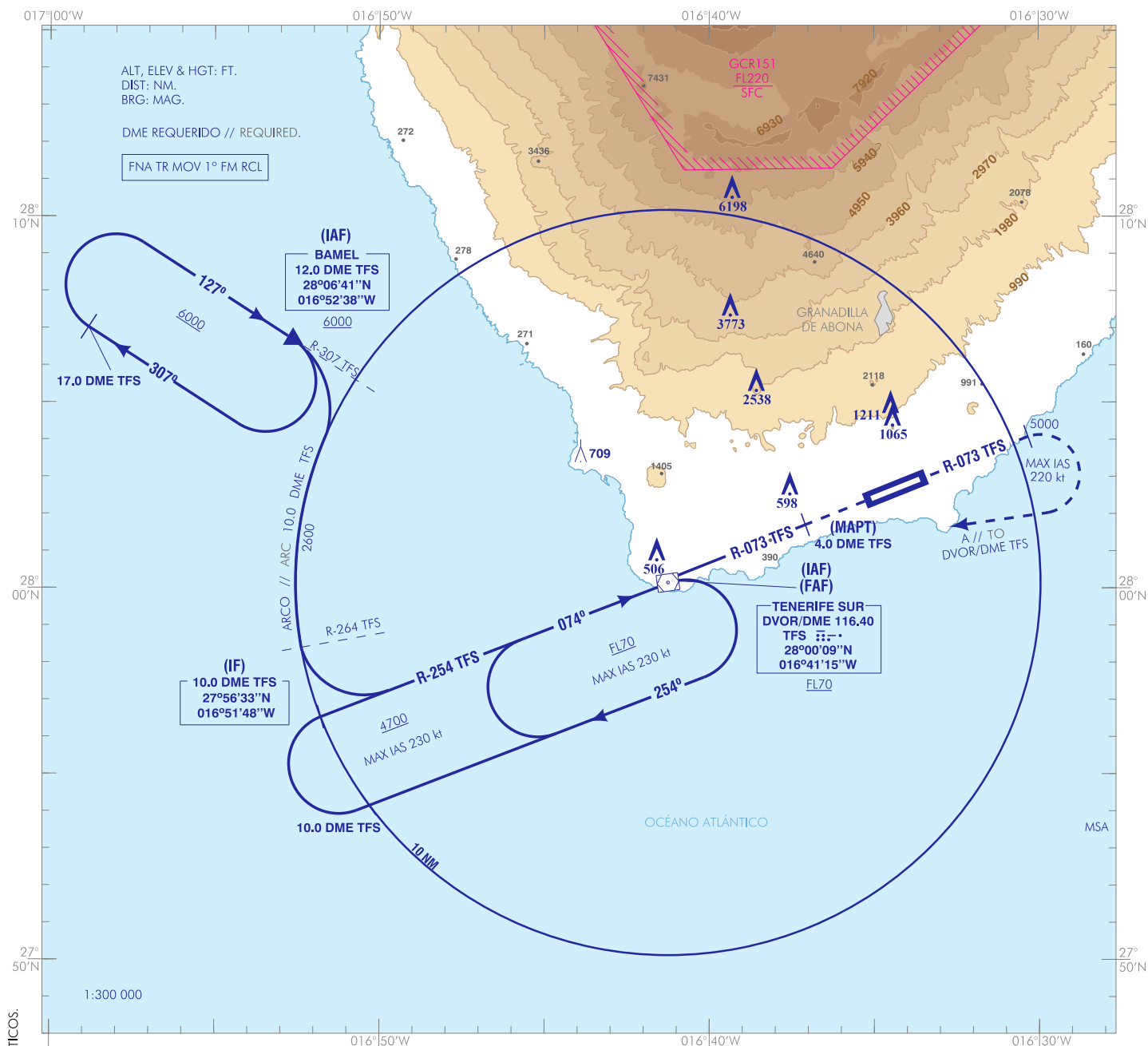
OBSTÁCULOS QUE VULNERAN LA VSS // OBSTACLES WHICH PENETRATE THE VSS						
OBSTÁCULOS OBSTACLES	RWY	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	HGT (ft)	ALT (ft)	
Cota // Spot elevation	07	28°02'21.5"N	16°35'18.1"W	—	190	
Armario // Cabinet	07	28°02'19.5"N	16°35'17.2"W	2	188	
Cota // Spot elevation	07	28°02'20.4"N	16°35'17.6"W	—	188	
Luz APCH // APCH light	07	28°02'20.5"N	16°35'17.6"W	—	188	
Luz APCH // APCH light	07	28°02'20.4"N	16°35'17.6"W	—	188	
Luz APCH // APCH light	07	28°02'20.4"N	16°35'17.6"W	—	188	
Luz APCH // APCH light	07	28°02'20.3"N	16°35'17.6"W	—	188	
Cota // Spot elevation	07	28°02'20.7"N	16°35'18.0"W	—	190	
Cota // Spot elevation	07	28°02'22.3"N	16°35'19.0"W	—	190	
Cota // Spot elevation	07	28°02'21.5"N	16°35'19.0"W	—	190	

CARTA DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD
209
VAR 5°W (2020)

APP 127.700
TWR 119.000
GMC 121.900
ATIS 118.675

TENERIFE SUR
VOR
RWY 07



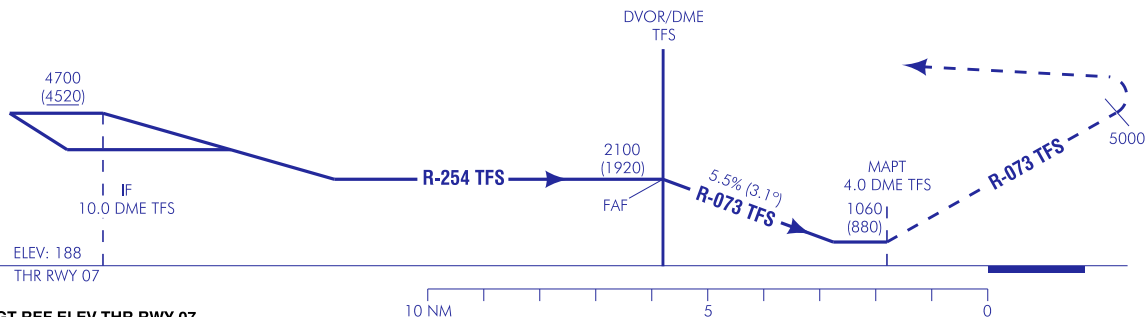
FRUSTRADA: SUBIR EN R-073 TFS HASTA ALCANZAR 5000. VIRAR A LA DERECHA (IAS MAX 220 kt) DIRECTO A DVOR/DME TFS ASCIENDIENDO A FL70 PARA INTEGRARSE A LA ESPERA.
MISSED APCH: CLIMB ON R-073 TFS TO REACH 5000. TURN RIGHT (MAX IAS 220 kt) DIRECT TO DVOR/DME TFS CLIMBING TO FL70 TO JOIN THE HOLDING.

NOTAS:

- AVISO: RIESGO CIZALLADURA POSITIVA [+15, +30 kt] POR DEBAJO DE 1600 CON VIENTO EN SUPERFICIE SUPERIOR A 15 kt CON DIRECCIÓN NE-E.

NOTES:

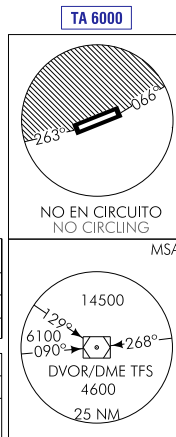
- WARNING: RISK OF POSITIVE SHEARING [+15, +30 kt] BELOW 1600 WITH SURFACE WIND OVER 15 kt, AND NE-E DIRECTION.



HGT REF ELEV THR RWY 07

OCA/H	A	B	C	D
2.5%		1060 (880)		
3%		950 (770)		
En circuito (H) sobre 209		1620 (1420)		1720 (1520)

GS	kt	80	100	120	140	160	180					
FAF-THR:	min:s											
FAF-MAPT:	min:s	NO AUTORIZADO EL CRONOMETRAJE // TIMING NOT AUTHORIZED										
ROD: 5.5 %	ft/min	444	555	666	777	888	999					
ALT/HGT DME () FNA												
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1



CAMBIOS: DECLINACIÓN MAGNÉTICA, CUADRO NO EN CIRCUITO, IDIOMA, OBSTÁCULOS CRÍTICOS.
CHANGES: MAGNETIC VARIATION, NO CIRCLING CHART, LANGUAGE, CRITICAL OBSTACLES.

TENERIFE SUR AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

VOR RWY 07

PUNTO POINT	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
DVOR/DME TFS (IAF/FAF)	28°00'08.8"N	016°41'14.7"W	—	—
BAMEL (IAF)	28°06'40.8"N	016°52'38.1"W	303.00° (TFS)	12.00 DME TFS
IF	27°56'33.3"N	016°51'47.7"W	249.00° (TFS)	10.00 DME TFS
MAPT	28°01'39.4"N	016°37'03.8"W	068.00° (TFS)	4.00 DME TFS
Aproximación final de no precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Non-precision final approach - Slope (Descent angle)				5.48% (3.13°)

OBSTÁCULOS QUE VULNERAN LA VSS // OBSTACLES WHICH PENETRATE THE VSS

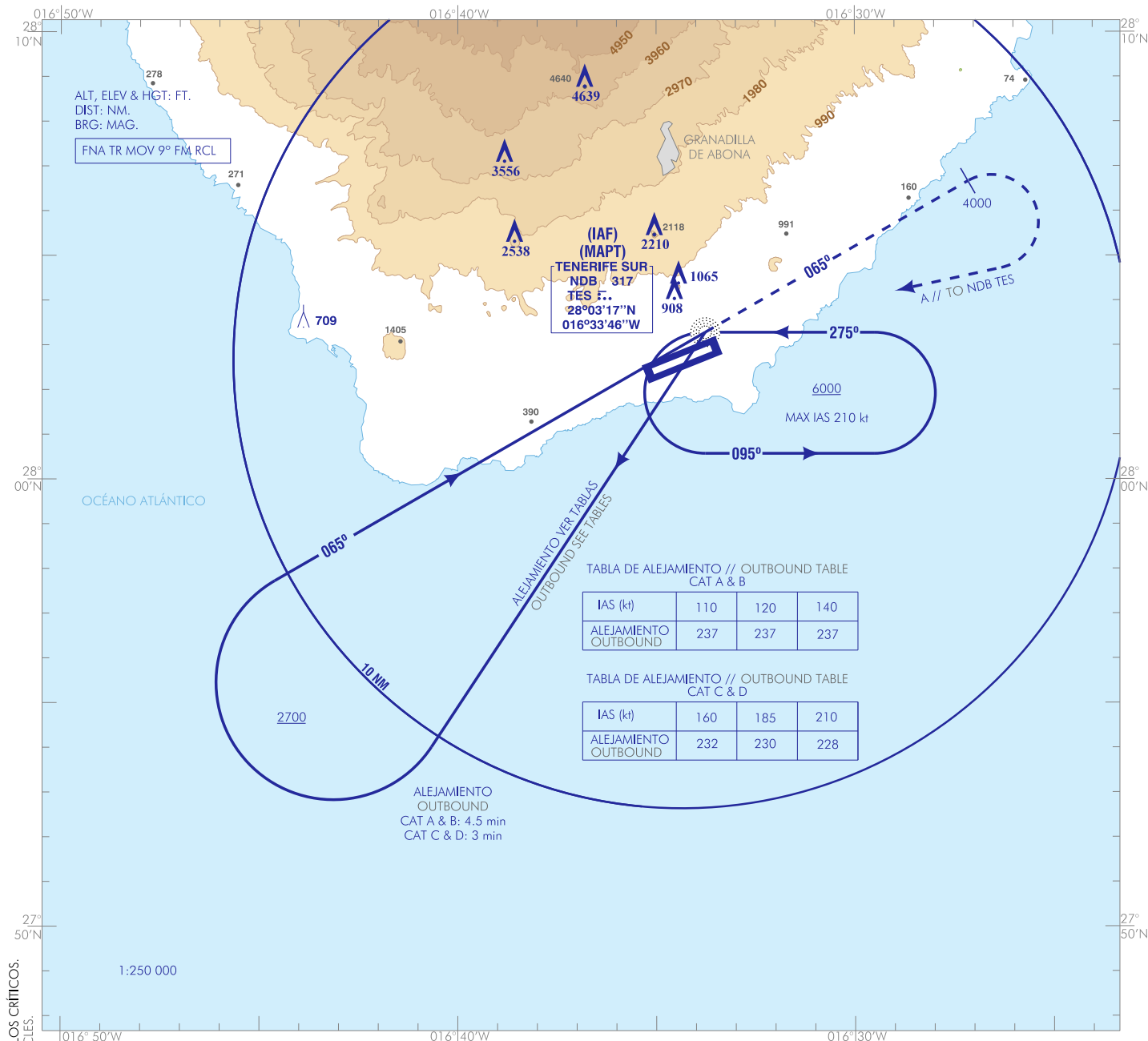
OBSTÁCULOS OBSTACLES	RWY	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	HGT (ft)	ALT (ft)
Cota // Spot elevation	07	28°02'24.6"N	16°35'19.5"W	—	196
Cota // Spot elevation	07	28°02'21.5"N	16°35'18.1"W	—	190
Cota // Spot elevation	07	28°02'23.0"N	16°35'18.8"W	—	193
Armario // Cabinet	07	28°02'19.5"N	16°35'17.2"W	2	188
Cota // Spot elevation	07	28°02'23.1"N	16°35'19.0"W	—	194
Cota // Spot elevation	07	28°02'20.4"N	16°35'17.6"W	—	188
Cota // Spot elevation	07	28°02'24.8"N	16°35'20.0"W	—	197
Luz APCH // APCH light	07	28°02'20.5"N	16°35'17.6"W	—	188
Luz APCH // APCH light	07	28°02'20.4"N	16°35'17.6"W	—	188
Luz APCH // APCH light	07	28°02'20.4"N	16°35'17.6"W	—	188
Luz APCH // APCH light	07	28°02'20.3"N	16°35'17.6"W	—	188
Cota // Spot elevation	07	28°02'24.0"N	16°35'19.9"W	—	194
Cota // Spot elevation	07	28°02'20.7"N	16°35'18.0"W	—	190
Cota // Spot elevation	07	28°02'23.1"N	16°35'19.9"W	—	194
Cota // Spot elevation	07	28°02'22.3"N	16°35'19.0"W	—	190
Cota // Spot elevation	07	28°02'23.9"N	16°35'20.8"W	—	194
Letrero // Board	07	28°02'24.0"N	16°35'22.4"W	3	197

CARTA DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD
209
VAR 5°W (2020)

APP 127.700
TWR 119.000
GMC 121.900
ATIS 118.675

TENERIFE SUR
NDB
RWY 07



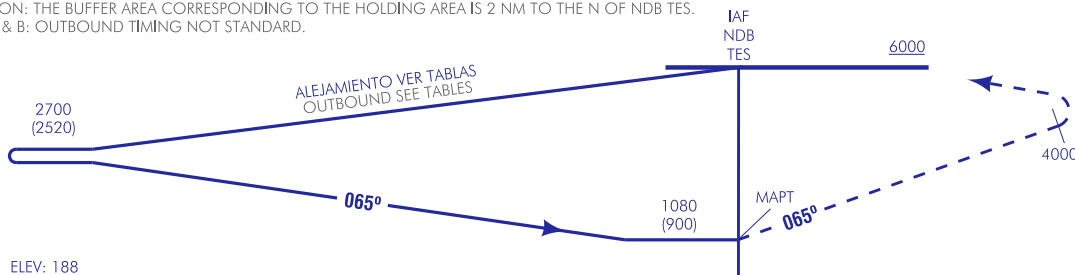
FRUSTRADA: SUBIR EN RUMBO MAGNÉTICO 065° HASTA ALCANZAR 4000. VIRAR A LA DERECHA DIRECTO AL NDB TES ASCIENDIENDO A 6000 PARA INTEGRARSE A LA ESPERA.
MISSED APCH: CLIMB ON MAGNETIC HEADING 065° TO REACH 4000. TURN RIGHT DIRECT TO NDB TES CLIMBING TO 6000 TO JOIN THE HOLDING.

NOTAS:

- AVISO: RIESGO CIZALLADURA POSITIVA [+15, +30 kt] POR DEBAJO DE 1600 CON VIENTO EN SUPERFICIE SUPERIOR A 15 kt CON DIRECCIÓN NE-E.
- PRECAUCIÓN: EL ÁREA TOPE CORRESPONDIENTE AL ÁREA DE ESPERA ES DE 2 NM AL N DEL NDB TES.
- CAT A & B: TIEMPO DE ALEJAMIENTO NO ESTÁNDAR.

NOTES:

- WARNING: RISK OF POSITIVE SHEARING [+15, +30 kt] BELOW 1600 WITH SURFACE WIND OVER 15 kt, AND NE-E DIRECTION.
- CAUTION: THE BUFFER AREA CORRESPONDING TO THE HOLDING AREA IS 2 NM TO THE N OF NDB TES.
- CAT A & B: OUTBOUND TIMING NOT STANDARD.

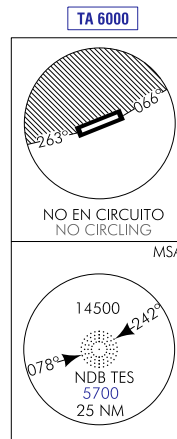


HGT REF ELEV THR RWY 07

OCA/H	A	B	C	D
2.5%	1080 (900)			
STA				
En circuito (H) sobre Circling (H) over 209	1620 (1420)		1720 (1520)	

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR:	min:s						
FAF-MAPT:	min:s						
ROD:	ft/min						

ALT/HGT DME () FNA									
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4



CAMBIOS: DECLINACIÓN MAGNÉTICA, CUADRO NO EN CIRCUITO, IDIOMA, NOTAS, OBSTÁCULOS CRÍTICOS.
CHANGES: MAGNETIC VARIATION, NO CIRCLING CHART, LANGUAGE, NOTES, CRITICAL OBSTACLES.

TENERIFE SUR AD

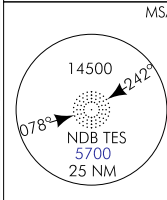
REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

NDB RWY 07				
PUNTO POINT	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
NDB TES (IAF/MAPT)	28°03'17.0"N	016°33'46.0"W	—	—
Aproximación final de no precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Non-precision final approach - Slope (Descent angle)				—

OBSTÁCULOS QUE VULNERAN LA VSS // OBSTACLES WHICH PENETRATE THE VSS						
OBSTÁCULOS OBSTACLES	RWY	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	HGT (ft)	ALT (ft)	
Cota // Spot elevation	07	28°02'24.6"N	16°35'19.5"W	—	196	
Cota // Spot elevation	07	28°02'21.5"N	16°35'18.1"W	—	190	
Cota // Spot elevation	07	28°02'23.0"N	16°35'18.8"W	—	193	
Armario // Cabinet	07	28°02'19.5"N	16°35'17.2"W	2	188	
Cota // Spot elevation	07	28°02'23.1"N	16°35'19.0"W	—	194	
Cota // Spot elevation	07	28°02'20.4"N	16°35'17.6"W	—	188	
Cota // Spot elevation	07	28°02'24.8"N	16°35'20.0"W	—	197	
Luz APCH // APCH light	07	28°02'20.5"N	16°35'17.6"W	—	188	
Luz APCH // APCH light	07	28°02'20.4"N	16°35'17.6"W	—	188	
Luz APCH // APCH light	07	28°02'20.4"N	16°35'17.6"W	—	188	
Luz APCH // APCH light	07	28°02'20.3"N	16°35'17.6"W	—	188	
Cota // Spot elevation	07	28°02'24.0"N	16°35'19.9"W	—	194	
Cota // Spot elevation	07	28°02'20.7"N	16°35'18.0"W	—	190	
Cota // Spot elevation	07	28°02'23.1"N	16°35'19.9"W	—	194	
Cota // Spot elevation	07	28°02'22.3"N	16°35'19.0"W	—	190	
Cota // Spot elevation	07	28°02'23.9"N	16°35'20.8"W	—	194	
Letrero // Board	07	28°02'24.0"N	16°35'22.4"W	3	197	

TENERIFE SUR
ILS Z
RWY 25



TENERIFE SUR AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

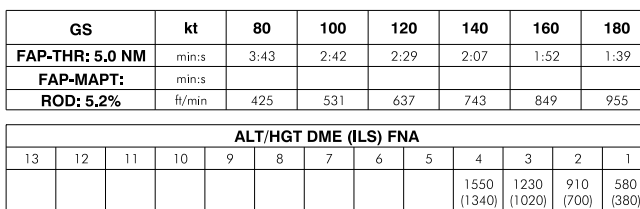
PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

ILS Z RWY 25

PUNTO POINT	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
NDB TES (IAF)	28°03'17.0"N	016°33'46.0"W	—	—
FAP	28°05'50.4"N	016°25'13.1"W	068.57° (LOC ISUR)	7.81 DME ILS
Aproximación final de precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Precision final approach - Slope (Descent angle)				5.24% (3.00°)

OBSTÁCULOS QUE VULNERAN LA VSS // OBSTACLES WHICH PENETRATE THE VSS						
OBSTÁCULOS OBSTACLES	RWY	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	HGT (ft)	ALT (ft)	
Luz APCH // APCH light	25	28°02'59.8"N	16° 33'24.4"W	3	209	
Luz APCH // APCH light	25	28°02'59.9"N	16° 33'24.4"W	3	209	
Luz APCH // APCH light	25	28°02'59.8"N	16° 33'24.4"W	3	209	
Luz APCH // APCH light	25	28°02'59.8"N	16° 33'24.4"W	3	209	
Luz APCH // APCH light	25	28°02'59.8"N	16° 33'24.3"W	3	209	
Cota // Spot elevation	25	28°03'01.8"N	16° 33'25.1"W	—	210	

TENERIFE SUR
ILS Y
RWY 25



TENERIFE SUR AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

ILS Y RWY 25

PUNTO POINT	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
DVOR/DME TFS (IAF)	28°00'08.8"N	016°41'14.7"W	—	—
IF	28°07'11.1"N	016°21'19.9"W	068.57° (LOC ISUR)	11.50 DME ILS
FAP	28°04'47.9"N	016°28'13.2"W	068.57° (LOC ISUR)	4.96 DME ILS
Aproximación final de precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Precision final approach - Slope (Descent angle)				5.24% (3.00°)

OBSTÁCULOS QUE VULNERAN LA VSS // OBSTACLES WHICH PENETRATE THE VSS						
OBSTÁCULOS OBSTACLES	RWY	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	HGT (ft)	ALT (ft)	
Luz APCH // APCH light	25	28°02'59.8"N	16° 33'24.4"W	3	209	
Luz APCH // APCH light	25	28°02'59.9"N	16° 33'24.4"W	3	209	
Luz APCH // APCH light	25	28°02'59.8"N	16° 33'24.4"W	3	209	
Luz APCH // APCH light	25	28°02'59.8"N	16° 33'24.4"W	3	209	
Luz APCH // APCH light	25	28°02'59.8"N	16° 33'24.3"W	3	209	
Cota // Spot elevation	25	28°03'01.8"N	16° 33'25.1"W	—	210	

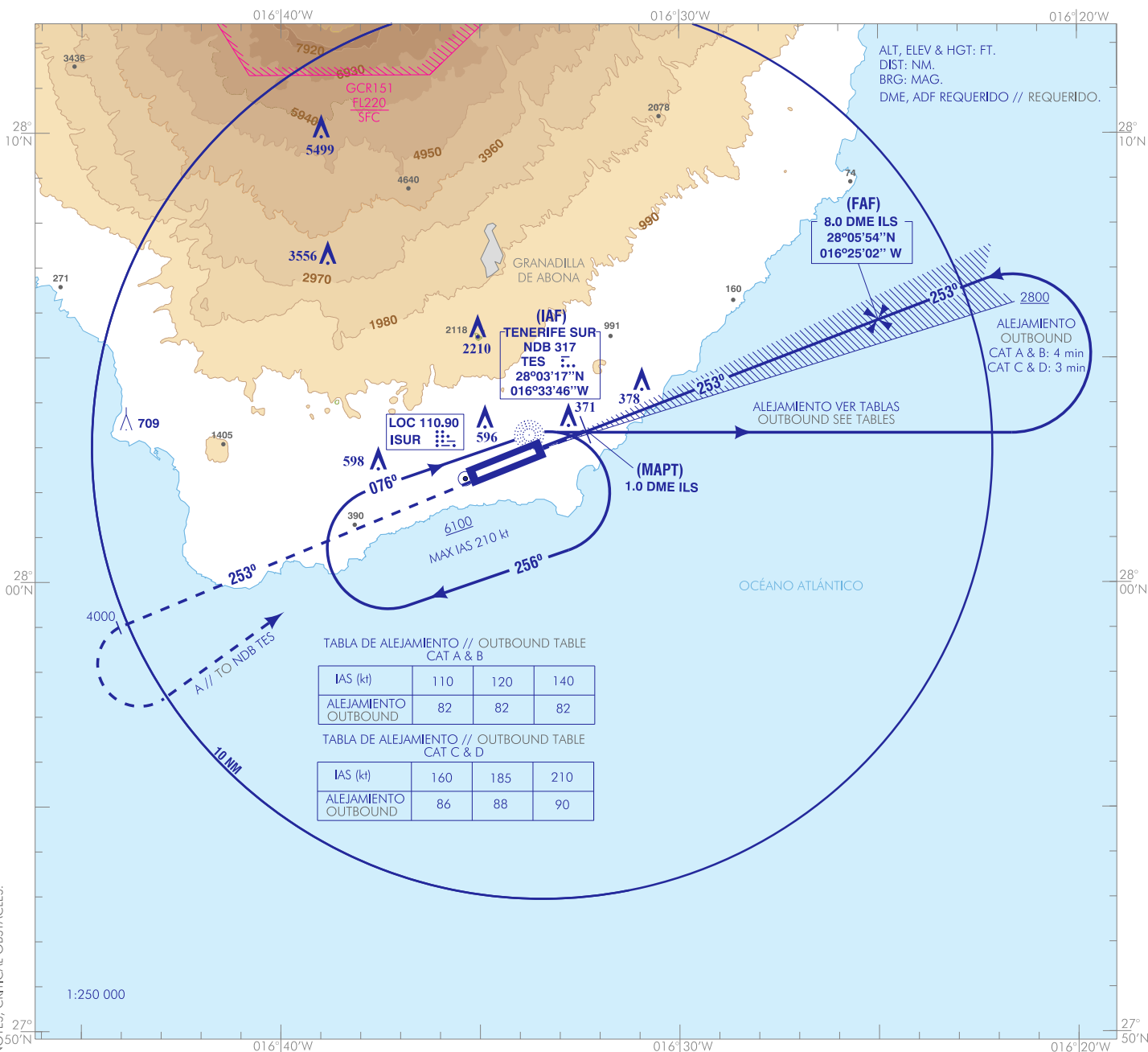
CARTA DE APROXIMACIÓN
POR INSTRUMENTOS-OACI

ELEV AD
209
VAR 5°W (2020)

APP 127.700
TWR 119.000
GMC 121.900
ATIS 118.675

TENERIFE SUR
LOC Z
RWY 25

CAMBIOS: DECLINACIÓN MAGNÉTICA, ACTUALIZACIÓN DE RUMBOS, CUADRO NO EN CIRCUITO, IDIOMA, NOTAS, OBSTÁCULOS CRÍTICOS.
CHANGES: MAGNETIC VARIATION, UPDATE OF HEADINGS, NO CIRCLING CHART, LANGUAGE, NOTES, CRITICAL OBSTACLES.



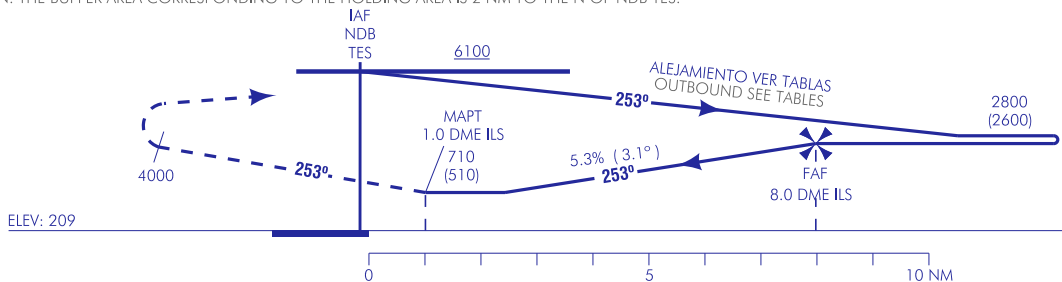
FRUSTRADA: SUBIR EN RUMBO MAGNÉTICO 253° HASTA ALCANZAR 4000. VIRAR A LA IZQUIERDA DIRECTO AL NDB TES ASCIENDIENDO A 6100 PARA INTEGRARSE A LA ESPERA.
MISSED APCH: CLIMB ON MAGNETIC HEADING 253° TO REACH 4000. TURN LEFT DIRECT TO NDB TES CLIMBING TO 6100 TO JOIN THE HOLDING.

NOTAS:

- CAT A & B: TIEMPO DE ALEJAMIENTO NO ESTÁNDAR.
- AVISO: RIESGO CIZALLADURA POSITIVA [+15, +30 kt] POR DEBAJO DE 1600 CON VIENTO EN SUPERFICIE SUPERIOR A 15 kt CON DIRECCIÓN SW-NW.
- PRECAUCIÓN: EL ÁREA TOPE CORRESPONDIENTE AL ÁREA DE ESPERA ES DE 2 NM AL N DEL NDB TES.

NOTES:

- CAT A & B: NON STANDARD OUTBOUND TIMING.
- WARNING: RISK OF POSITIVE SHEARING [+15, +30 kt] BELOW 1600 WITH SURFACE WIND OVER 15 kt, AND SW-NW DIRECTION.
- CAUTION: THE BUFFER AREA CORRESPONDING TO THE HOLDING AREA IS 2 NM TO THE N OF NDB TES.

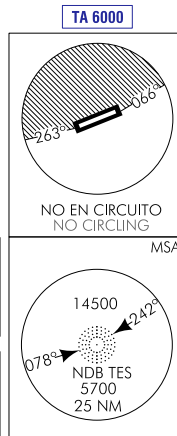


HGT REF ELEV AD

OCA/H	A	B	C	D
2.5 %		710 (510)		
STA				
En circuito (H) sobre Circling (H) over	1620 (1420)		1720 (1520)	

GS	kt	80	100	120	140	160	180
FAF-THR:	min:s						
FAF-MAPT:	min:s	NO AUTORIZADO EL CRONOMETRAJE // TIMING NOT AUTHORIZED					
ROD: 5.3%	ft/min	433	541	649	758	866	974

ALT/HGT DME (ILS) FNA										
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3



TENERIFE SUR AD

REQUISITOS DE LA BASE DE DATOS AERONÁUTICA
AERONAUTICAL DATABASE REQUIREMENTS

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS // INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

LOC Z RWY 25

PUNTO POINT	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	AZIMUT VERDADERO TRUE BEARING	DISTANCIA DME DME DISTANCE (NM)
NDB TES (IAF)	28°03'17.0"N	016°33'46.0"W	—	—
FAF	28°05'54.1"N	016°25'02.4"W	068.57° (LOC ISUR)	7.98 DME ILS
MAPT	28°03'21.1"N	016°32'23.3"W	068.57° (LOC ISUR)	1.00 DME ILS
Aproximación final de no precisión - Pendiente (Ángulo de descenso) // Non-precision final approach - Slope (Descent angle)				5.34% (3.06°)

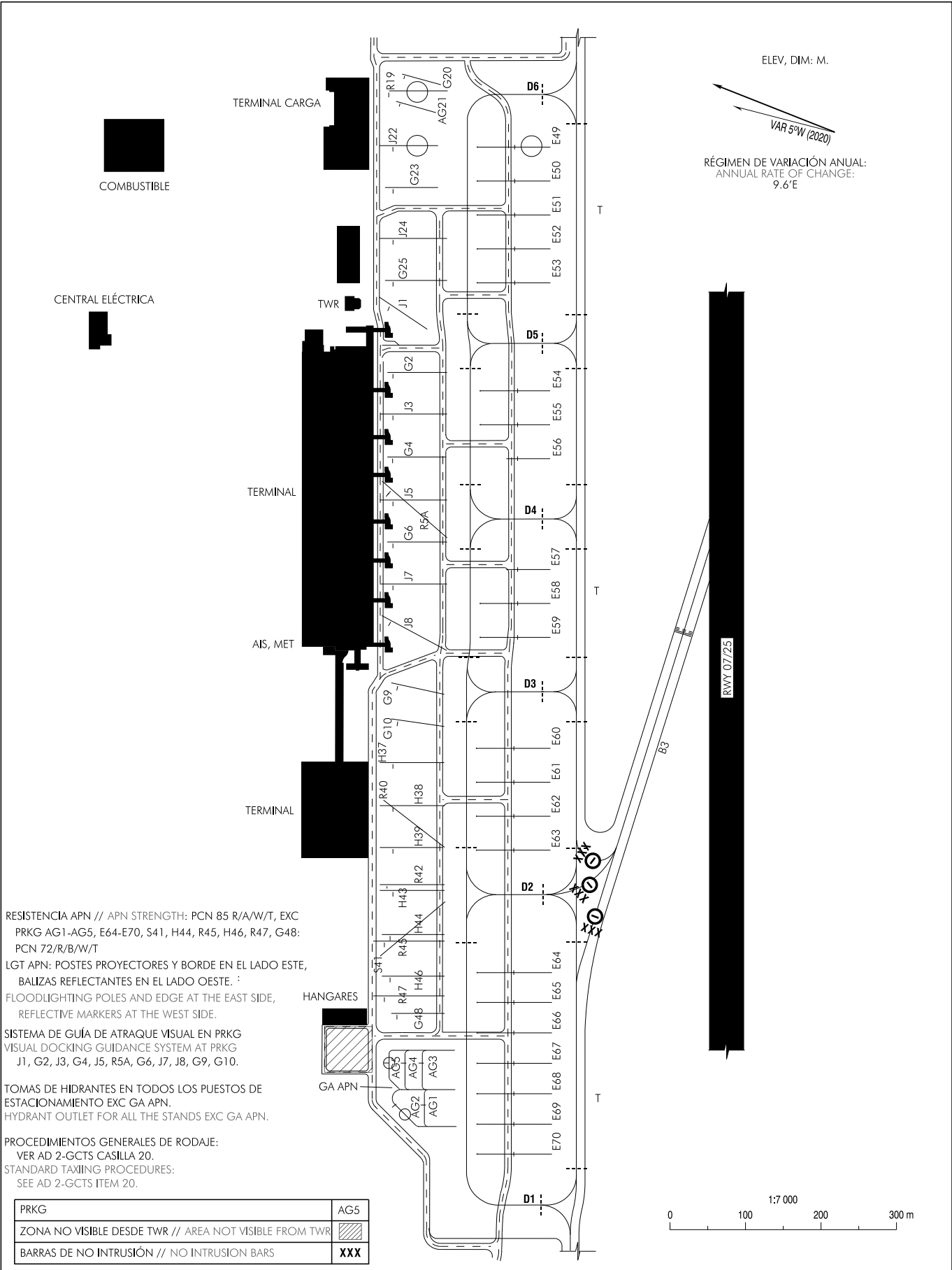
OBSTÁCULOS QUE VULNERAN LA VSS // OBSTACLES WHICH PENETRATE THE VSS						
OBSTÁCULOS OBSTACLES	RWY	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	HGT (ft)	ALT (ft)	
Luz APCH // APCH light	25	28°02'59.8"N	16° 33'24.4"W	3	209	
Luz APCH // APCH light	25	28°02'59.9"N	16° 33'24.4"W	3	209	
Luz APCH // APCH light	25	28°02'59.8"N	16° 33'24.4"W	3	209	
Luz APCH // APCH light	25	28°02'59.8"N	16° 33'24.4"W	3	209	
Luz APCH // APCH light	25	28°02'59.8"N	16° 33'24.3"W	3	209	
Cota // Spot elevation	25	28°03'01.8"N	16° 33'25.1"W	—	210	

PLANO DE ESTACIONAMIENTO
Y ATRAQUE DE AERONAVES-OACI

ELEV
APN
64

TWR 119.000
GMC 121.900

TENERIFE SUR



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

CARACTERÍSTICAS DE LOS PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO
AIRCRAFT STANDS CHARACTERISTICS

PUESTO STAND	RAMPA RAMP	COORDENADAS COORDINATES (4)	SALIDA EXIT	MAX ACFT	APROAR NOSE TO	OBSERVACIONES REMARKS
AG1	—	28°02'38.69"N 016°35'05.34"W	A	(3) Max span 15 m		(1)
AG2	—	28°02'39.84"N 016°35'05.92"W	A	(3) Max span 20 m		(1)
AG3	—	28°02'39.44"N 016°35'03.50"W	A	(3) Max span 22 m		(1)
AG4	—	28°02'40.14"N 016°35'03.83"W	A	(3) Max span 20 m		(1)
AG5	—	28°02'40.83"N 016°35'04.12"W	A	(3) Max span 18 m		(1)
AG21	—	28°02'54.99"N 016°34'20.43"W	R	B734	E	INCOMP. R19 (5)
E49	—	28°02'50.06"N 016°34'20.52"W	A	B738		—
E50	—	28°02'49.53"N 016°34'22.06"W	A	A21N		—
E51	—	28°02'49.00"N 016°34'23.59"W	A	B39M		—
E52	—	28°02'48.47"N 016°34'25.12"W	A	B39M		—
E53	—	28°02'47.93"N 016°34'26.65"W	A	B39M		—
E54	—	28°02'46.12"N 016°34'31.47"W	A	A20N		—
E55	—	28°02'45.59"N 016°34'33.00"W	A	B38M		—
E56	—	28°02'45.05"N 016°34'34.53"W	A	B38M		—
E57	—	28°02'43.31"N 016°34'39.54"W	A	B38M		—
E58	—	28°02'42.77"N 016°34'41.07"W	A	B38M		—
E59	—	28°02'42.24"N 016°34'42.60"W	A	B38M		—
E60	—	28°02'40.65"N 016°34'47.68"W	A	B38M		—
E61	—	28°02'40.12"N 016°34'49.21"W	A	B38M		—
E62	—	28°02'39.58"N 016°34'50.74"W	A	B38M		—
E63	—	28°02'39.05"N 016°34'52.27"W	A	B38M		—
E64	—	28°02'37.13"N 016°34'57.80"W	A	B738 (2)		—
E65	—	28°02'36.66"N 016°34'59.14"W	A	A21N		—
E66	—	28°02'36.18"N 016°35'00.52"W	A	A21N		—
E67	—	28°02'35.70"N 016°35'01.89"W	A	A21N		—
E68	—	28°02'35.22"N 016°35'03.26"W	A	A21N		—
E69	—	28°02'34.75"N 016°35'04.64"W	A	A21N		—
E70	—	28°02'34.28"N 016°35'05.99"W	A	B738 (2)		—
G2	—	28°02'51.35"N 016°34'32.87"W	R	B39M		400 Hz - A/C (5)
G4	—	28°02'49.94"N 016°34'36.70"W	R	A21N		400 Hz - A/C (5)
G6	—	28°02'48.74"N 016°34'40.58"W	R	B39M		400 Hz - A/C INCOMP. R5A (5)
G9	—	28°02'46.18"N 016°34'46.79"W	R	B39M		400 Hz - A/C (5)
G10	—	28°02'45.74"N 016°34'48.46"W	R	B39M		400 Hz - A/C (5)
G20	—	28°02'55.07"N 016°34'19.08"W	R	B738 (2)	E	INCOMP. R19 (5)
G23	—	28°02'54.37"N 016°34'24.59"W	R	B763		(5)
G25	—	28°02'52.90"N 016°34'28.82"W	R	B39M		(5)
G48	—	28°02'41.04"N 016°35'01.70"W	R	B39M		INCOMP. R47 (5)
H37	—	28°02'45.32"N 016°34'50.55"W	R	B763		(5)

PUESTO STAND	RAMPA RAMP	COORDENADAS COORDINATES (4)	SALIDA EXIT	MAX ACFT	APROAR NOSE TO	OBSERVACIONES REMARKS
H38	—	28°02'44.76"N 016°34'52.58"W	R	B763		INCOMP. R40 (5)
H39	—	28°02'43.94"N 016°34'54.35"W	R	B763		INCOMP. R40, R42 (5)
H43	—	28°02'43.48"N 016°34'56.39"W	R	B763		INCOMP. R40, S41, R42 (5)
H44	—	28°02'42.76"N 016°34'58.36"W	R	B763		INCOMP. S41, R45 (5)
H46	—	28°02'42.10"N 016°35'00.23"W	R	B763		INCOMP. S41, R45, R47 (5)
J1	—	28°02'52.52"N 016°34'29.97"W	R	A333		400 Hz - A/C (5)
J3	—	28°02'50.85"N 016°34'34.87"W	R	A333		400 Hz - A/C (5)
J5	—	28°02'49.51"N 016°34'38.73"W	R	A333		400 Hz - A/C INCOMP. R5A (5)
J7	—	28°02'48.12"N 016°34'42.49"W	R	A333		400 Hz - A/C (5)
J8	—	28°02'47.55"N 016°34'44.20"W	R	A333		400 Hz - A/C (5)
J22	—	28°02'54.94"N 016°34'22.65"W	R	A333	E	(5)
J24	—	28°02'53.53"N 016°34'26.91"W	R	A333		(5)
R5A	—	28°02'49.48"N 016°34'38.69"W	R	B77W		INCOMP. J5, G6
R19	—	28°02'55.94"N 016°34'20.33"W	R	B744	E	INCOMP. AG21 Y G20 (5)
R40	—	28°02'44.64"N 016°34'52.49"W	R	B77W		INCOMP. H38, H39, R42, H43
R42	—	28°02'43.75"N 016°34'56.29"W	R	B77W		INCOMP. H39, R40, S41, H43
R45	—	28°02'42.90"N 016°34'58.76"W	R	B77W		INCOMP. S41, H44, H46
R47	—	28°02'42.04"N 016°35'01.23"W	R	B77W		INCOMP. S41, H46, G48
S41	—	28°02'42.55"N 016°34'59.39"W	R	B77W		INCOMP. R42, H43, H44, R45, H46, R47

Observaciones // Remarks:

(1)	Anclaje para aeronaves. // Anchor points for aircraft.
(2)	B738 sin winglets. // B738 without winglets.
(3)	Aviación General. // General Aviation.
(4)	Coordenadas calculadas. // Calculated coordinates.
(5)	Salida retroceso por potencia previa autorización. // Powerback exit subject to clearance.

SISTEMA DE GUÍA DE ATRAQUE VISUAL
VISUAL DOCKING GUIDANCE SYSTEM

GENERALIDADES

Este sistema contiene información de guía azimuth (muestra la posición de la aeronave en relación con el eje del área de estacionamiento) y de la distancia a la posición de parada (basándose en la medición de un radar láser), que se proporciona a través de una unidad de presentación delante de la cabina de la aeronave.

UNIDAD DE PRESENTACIÓN

Consta de:

- a) Una línea de presentación alfanumérica de 4 caracteres compuesta de LED amarillos, en la que se puede dar diversa información: TIPO DE AERONAVE, STOP, OK, TOO FAR, SLOW DOWN, WAIT TEST, ID FAIL y DOWN GRADE.
- b) Una línea con un módulo de LED amarillo y 2 módulos de LED rojo/amarillo para indicación de azimuth de la aeronave e indicación de parada.
- c) Una columna de 3 módulos de LED amarillos en el centro para indicar la distancia al punto de parada.

INSTRUCCIONES AL PILOTO

ADVERTENCIA GENERAL:

Cuando el piloto no esté seguro de la información mostrada en la unidad de presentación, debe detener inmediatamente la aeronave y obtener mas información para proceder.

1) INICIO DE ATRAQUE

Al arrancarse el sistema (de forma manual por un operador en tierra) aparecerá de forma intermitente el mensaje WAIT TEST.

2) CAPTURA

Cuando el sistema está trabajando en modo captura, buscando la aeronave que se aproxima, en el sistema aparecen unas flechas flotantes verticales.

En la primera fila de la unidad de presentación aparecerá el TIPO DE AERONAVE.

ADVERTENCIA: El piloto no deberá entrar en la zona del punto de estacionamiento a no ser que primero el sistema de atraque esté mostrando flechas verticales moviéndose y que el tipo de aeronave presentada sea igual al de la aeronave en aproximación.

3) SEGUIMIENTO

Cuando la aeronave ha sido capturada por el láser, las flechas flotantes son reemplazadas por el indicador amarillo de línea central. Una flecha roja parpadeante indica al piloto la dirección en la que debe virar la aeronave para quedar alineada con el eje de estacionamiento. La ausencia de flechas de dirección indica que la aeronave está sobre la línea central.

4) ÍNDICE DE APROXIMACIÓN

Cuando la aeronave está a menos de 16 m del punto de parada, el índice de aproximación se indica mediante el apagado de una fila de LED de la columna central por cada 0.7 m de distancia recorrida por la aeronave hacia el punto de parada.

GENERAL

This system contains information about azimuth guidance (shows the aircraft position in relation to the centre line of the parking area) and distance to the stop position (based on a laser radar measurement), which is provided by a display unit, in front of the cockpit.

DISPLAY UNIT

Consists of:

- a) One alphanumeric presentation line of 4 characters, composed of yellow LEDs, which can indicate a variety of information: AIRCRAFT TYPE, STOP, OK, TOO FAR, SLOW DOWN, WAIT TEST, ID FAIL and DOWN GRADE.
- b) One line with a unit of yellow LEDs and 2 units of red/yellow LEDs for indication of aircraft azimuth and stop indication.
- c) One column of 3 units of yellow LEDs in the centre to indicate the distance to the stop position.

PILOT INSTRUCTIONS

GENERAL ADVICE:

When pilots are unsure of the information shown on the display unit, they must immediately stop the aircraft and obtain further information before proceeding.

1) DOCKING START

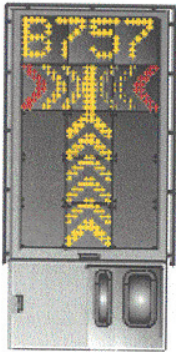
When the system starts (manually operated by an operator on the ground), it shows the flashing message: WAIT TEST.

2) CAPTURE

When the system is working in capture mode, seeking approaching aircraft, the system shows vertical floating arrows.

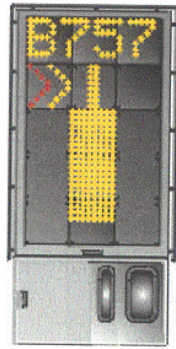
The first line of the display unit will show the AIRCRAFT TYPE.

IMPORTANT: If the system does not show vertical arrows in movement and the aircraft type of the approaching aircraft, the pilot should not enter the stand point area.



3) MONITORING

When the aircraft has been captured by the laser, the floating arrows are replaced with the yellow indicator in the centre line. A flashing red arrow shows the pilot the direction of turn required in order to line up parallel to the stand edge. If the system does not show the direction arrows, this means the aircraft is over the centre line.



4) APPROACH RATE

When the aircraft is less than 16 m from the stop point, the approach rate is indicated by one LED line in the central column switching off for each 0.7 m covered by the aircraft towards the stop position.

5) REDUZCA VELOCIDAD

Si una aeronave se aproxima al punto de parada a mayor velocidad que la programada, el sistema mostrará SLOW DOWN como advertencia al piloto.

5) SPEED REDUCTION

When the aircraft exceeds the programmed approach speed, the display unit will show SLOW DOWN as a warning to the pilot.

6) PUNTO DE PARADA ALCANZADO

Cuando se alcanza el punto de parada correcto, la unidad de presentación muestra STOP y las barras rojas se encienden.

6) REACHING STOP POINT

When the correct stop point is reached, the display unit shows STOP and the red bar lights come on.

7) ATRAQUE COMPLETADO

Cuando la aeronave ha atracado, se mostrará el mensaje OK.

7) DOCKING FINISHED

When the aircraft is parked, the display unit shows OK.

8) SOBREPASADO

Si la aeronave sobrepasa el punto de parada, aparece el mensaje TOO FAR.

8) OVERSHOOT

When the aircraft overshoots the stop point, the display unit shows TOO FAR.

9) ESPERE

Si la aeronave detectada es perdida durante la secuencia del atraque, 12 m antes de STOP, se presentará el mensaje WAIT. El atraque continuará cuando el sistema detecte de nuevo la aeronave.

9) WAIT

When the detected aircraft is lost during the docking routine, 12 m before the STOP point, the display unit will show WAIT. The routine will continue when the system detects the aircraft again.

10) CONDICIONES METEOROLÓGICAS ADVERSAS

Si por cualquier causa la visibilidad del sistema se reduce se mostrará el mensaje DOWN GRADE. Tan pronto como el sistema detecte la aeronave, esta indicación será sustituida por la barra de índice de aproximación realizándose el atraque normalmente.

10) ADVERSE METEOROLOGICAL CONDITIONS

When system visibility is reduced for any reason, the display unit will show DOWN GRADE. As soon the system identifies the aircraft, the display unit will show the approach rate bar in order to continue the docking routine.

ADVERTENCIA: El piloto no debe ir más allá de la pasarela de pasajeros, a menos que el mensaje DOWN GRADE haya sido sustituido por la barra de índice de aproximación.

IMPORTANT: The pilot must not overshoot the boarding bridge unless the message DOWN GRADE has been replaced with the rate approach bar.

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

TENERIFE SUR
RWY 07

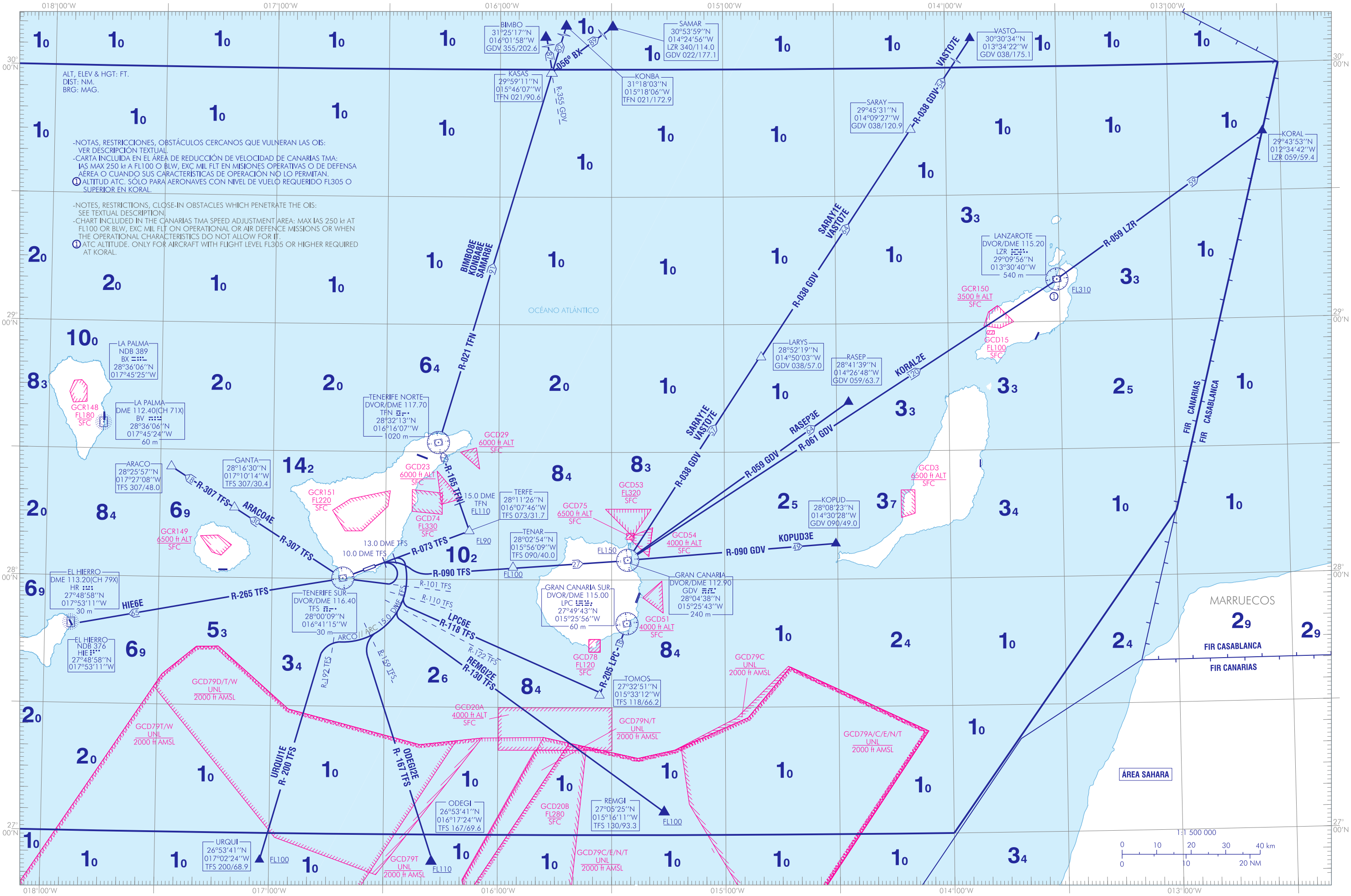
ARACO4E BIMBO8E LPC6E HIE6E KONBA8E KOPUD3E KORAL2E
ODEGI2E RASEP3E REMGI2E SAMAR8E SARAY1E URQUI1E VASTO7E

TA 6000

VAR 4°24'W (2020)

APP 127.700
TWR 119.000

CAMBIOS: DECLINACIÓN MAGNÉTICA, ACTUALIZACIÓN DE RUMBOS Y RADIALES, ALT ATC SOBRE DVOR/DME LZR.
CHANGES: MAGNETIC VARIATION, UPDATE OF HEADINGS AND RADIALS, ATC ALT OVER DVOR/DME LZR.



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

TENERIFE SUR AD

→ SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID)

PISTA 07

SALIDA ARACO CUATRO ECHO (ARACO4E)

Subir en R-073 TFS hasta 10.0 DME TFS. Virar a la derecha para seguir R-101 TFS directo a DVOR/DME TFS. Proceder por R-307 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-073 TFS directo a cruzar TERFE a FL90 o superior. Virar a la izquierda para seguir R-165 TFN directo a DVOR/DME TFN cruzando 15.0 DME TFN a FL110 o superior. Proceder por R-021 TFN directo a KASAS. Virar a la izquierda para seguir R-355 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-073 TFS hasta 13.0 DME TFS. Virar a la derecha para seguir arco 15.0 DME TFS para interceptar y seguir R-118 TFS directo a TOMOS. Virar a la izquierda para seguir R-205 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 SEIS ECHO (HIE6E)

Subir en R-073 TFS hasta 10.0 DME TFS. Virar a la derecha para seguir R-101 TFS directo a DVOR/DME TFS. Proceder por R-265 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-073 TFS directo a cruzar TERFE a FL90 o superior. Virar a la izquierda para seguir R-165 TFN directo a DVOR/DME TFN, cruzando 15.0 DME TFN a FL110 o superior. Proceder por R-021 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 KOPUD TRES ECHO (KOPUD3E)

Subir en R-073 TFS hasta 10.0 DME TFS. Virar a la derecha para seguir R-090 TFS directo a cruzar TENAR a FL100 o superior. Directo a DVOR/DME GDV. Proceder por R-090 GDV directo a KOPUD.

Pendiente mínima de ascenso 5.1% hasta FL100.

AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Cruzar DVOR/DME GDV a FL150 o superior. Mantener FL200 y esperar posterior autorización.

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

En caso de no poder cumplir con las pendientes mínimas de ascenso, notificar a ATC antes del despegue

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 KORAL DOS ECHO (KORAL2E)

Subir en R-073 TFS hasta 10.0 DME TFS. Virar a la derecha para seguir R-090 TFS directo a cruzar TENAR a FL100 o superior. Directo a DVOR/DME GDV. Proceder por R-061 GDV directo a DVOR/DME LZR a FL310 o superior. Proceder por R-059 LZR directo a KORAL.

Pendiente mínima de ascenso 5.1% hasta FL100.

AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Cruzar DVOR/DME GDV a FL150 o superior. Mantener FL200 y esperar posterior autorización.

STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID)

RUNWAY 07

ARACO FOUR ECHO DEPARTURE (ARACO4E)

Climb on R-073 TFS up to 10.0 DME TFS. Turn right to follow R-101 TFS direct to DVOR/DME TFS. Proceed on R-307 TFS direct to GANTA. Direct to ARACO.

Minimum climb gradient of 4.5% up to 1000 ft.

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

BIMBO EIGHT ECHO DEPARTURE (BIMBO8E)

Climb on R-073 TFS direct to cross TERFE at FL90 or above. Turn left to follow R-165 TFN direct to DVOR/DME TFN, crossing 15.0 DME TFN at FL110 or above. Proceed on R-021 TFN direct to KASAS. Turn left to follow R-355 GDV direct to BIMBO.

Minimum climb gradient of 6.0% up to FL110.

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

NOTE: Due to DVOR/DME GDV restrictions, and when there is not enough coverage below FL150, radar vectoring guidance shall be provided.

GRAN CANARIA SUR SIX ECHO DEPARTURE (LPC6E)

Climb on R-073 TFS up to 13.0 DME TFS. Turn right to follow arc 15.0 DME TFS to intercept and follow R-118 TFS direct to TOMOS. Turn left to follow R-205 LPC direct to DVOR/DME LPC.

Minimum climb gradient of 4.5% up to 1000 ft.

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

HIERRO SIX ECHO DEPARTURE (HIE6E)

Climb on R-073 TFS up to 10.0 DME TFS. Turn right to follow R-101 TFS direct to DVOR/DME TFS. Proceed on R-265 TFS direct to NDB HIE.

Minimum climb gradient of 4.5% up to 1000 ft.

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

KONBA EIGHT ECHO DEPARTURE (KONBA8E)

Climb on R-073 TFS direct up to cross TERFE at FL90 or above. Turn left to follow R-165 TFN direct to DVOR/DME TFN, crossing 15.0 DME TFN at FL110 or above. Proceed on R-021 TFN direct to KASAS. Direct to KONBA.

Minimum climb gradient of 6.0% up to FL110.

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

KOPUD THREE ECHO DEPARTURE (KOPUD3E)

Climb on R-073 TFS up to 10.0 DME TFS. Turn right to follow R-090 TFS direct to cross TENAR at FL100 or above. Direct to DVOR/DME GDV. Proceed on R-090 GDV direct to KOPUD.

Minimum climb gradient of 5.1% up to FL100.

INITIAL ATC CLEARANCE: Cross DVOR/DME GDV at FL150 or above. Maintain FL200 and wait for further clearance.

Overflying DVOR/DME GDV is required to ensure statutory separation between aircraft.

Where the aircraft are unable to comply with the minimum climb gradient, they shall notify ATC before taking off.

NOTE: Due to DVOR/DME GDV restrictions, and when there is not enough coverage below FL150, radar vectoring guidance shall be provided.

KORAL TWO ECHO DEPARTURE (KORAL2E)

Climb on R-073 TFS up to 10.0 DME TFS. Turn right to follow R-090 TFS direct to cross TENAR at FL100 or above. Direct to DVOR/DME GDV. Proceed on R-061 GDV direct to DVOR/DME LZR at FL310 or above. Proceed on R-059 LZR direct to KORAL.

Minimum climb gradient of 5.1% up to FL100.

INITIAL ATC CLEARANCE: Cross DVOR/DME GDV at FL150 or above. Maintain FL200 and await further clearance.

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

En caso de no poder cumplir con las pendientes mínimas de ascenso, notificar a ATC antes del despegue.

SALIDA ODEGI DOS ECHO (ODEGI2E). Sujeta a la actividad de la GCD79D/T/W.

Subir en R-073 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 a FL110 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 4.5% hasta 1000 ft.

AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Mantener FL90 y esperar posterior autorización.

SALIDA RASEP TRES ECHO (RASEP3E)

Subir en R-073 TFS hasta 10.0 DME TFS. Virar a la derecha para seguir R-090 TFS directo a cruzar TENAR a FL100 o superior. Directo a DVOR/DME GDV. Proceder por R-059 GDV directo a RASEP.

Pendiente mínima de ascenso 5.1% hasta FL100.

AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Cruzar DVOR/DME GDV a FL150 o superior. Mantener FL200 y esperar posterior autorización.

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

En caso de no poder cumplir con las pendientes mínimas de ascenso, notificar a ATC antes del despegue.

SALIDA REMGI DOS ECHO (REMGI2E). Sujeta a la actividad de las GCD20B & GCD79C/E/N/T.

Subir en R-073 TFS hasta 13.0 DME TFS. Virar a la derecha para seguir arco 15.0 DME TFS para interceptar y seguir R-130 TFS directo a REMGI a FL100 o superior.

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-073 TFS directo a cruzar TERFE a FL90 o superior. Virar a la izquierda para seguir R-165 TFN directo a DVOR/DME TFN, cruzando 15.0 DME TFN a FL110 o superior. Proceder por R-021 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 SARAY UNO ECHO (SARAY1E)

Subir en R-073 TFS hasta 10.0 DME TFS. Virar a la derecha para seguir R-090 TFS directo a cruzar TENAR a FL100 o superior. Directo a DVOR/DME GDV. Proceder por R-038 GDV directo a LARYS. Directo a SARAY.

Pendiente mínima de ascenso 5.1% hasta FL100.

AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Cruzar DVOR/DME GDV a FL150 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.

En caso de no poder cumplir con las pendientes mínimas de ascenso, notificar a ATC antes del despegue.

SALIDA URQUI UNO ECHO (URQUI1E). Sujeta a la actividad de la GCD79D/T/W.

Subir en R-073 TFS hasta 13.0 DME TFS. Virar a la derecha para seguir arco 15.0 DME TFS para interceptar y seguir R-200 TFS directo a URQUI a FL100 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 4.5% hasta 1000 ft.

AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Mantener FL70 y esperar posterior autorización.

SALIDA VASTO SIETE ECHO (VASTO7E)

Subir en R-073 TFS hasta 10.0 DME TFS. Virar a la derecha para seguir R-090 TFS directo a cruzar TENAR a FL100 o superior. Directo a DVOR/DME GDV. Proceder por R-038 GDV directo a LARYS. Directo a SARAY. Directo a VASTO.

Pendiente mínima de ascenso 5.1% hasta FL100.

AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Cruzar DVOR/DME GDV a FL150 o superior. Mantener FL200 y esperar posterior autorización.

Overflying DVOR/DME GDV is required to ensure statutory separation between aircraft.

Where the aircraft are unable to comply with the minimum climb gradient, they shall notify ATC before taking off.

ODEGI TWO ECHO DEPARTURE (ODEGI2E). Subject to GCD79D/T/W activity.

Climb on R-073 TFS up to 13.0 DME TFS. Turn right to follow arc 15.0 DME TFS to intercept and follow R-167 TFS direct to ODEGI at FL110 or above.

Minimum climb gradient of 4.5% up to 1000 ft.

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

RASEP THREE ECHO DEPARTURE (RASEP3E)

Climb on R-073 TFS up to 10.00 DME TFS. Turn right to follow R-090 TFS direct to cross TENAR at FL100 or above. Direct to DVOR/DME GDV. Proceed on R-059 GDV direct to RASEP.

Minimum climb gradient of 5.1% up to FL100.

INITIAL ATC CLEARANCE: Cross DVOR/DME GDV at FL150 or above. Maintain FL200 and wait for further clearance.

Overflying DVOR/DME GDV is required to ensure statutory separation between aircraft.

Where the aircraft are unable to comply with the minimum climb gradient, they shall notify ATC before taking off.

REMGI TWO ECHO DEPARTURE (REMGI2E). Subject to GCD20B & GCD79C/E/N/T activity.

Climb on R-073 TFS up to 13.0 DME TFS. Turn right to follow arc 15.0 DME TFS to intercept and follow R-130 TFS direct to REMGI at FL100 or above.

Minimum climb gradient of 4.5% up to 1000 ft.

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

SAMAR EIGHT ECHO DEPARTURE (SAMAR8E)

Climb on R-073 TFS direct to cross TERFE at FL90 or above. Turn left to follow R-165 TFN direct to DVOR/DME TFN, crossing 15.0 DME TFN at FL110 or above. Proceed on R-021 TFN direct to KASAS. Turn right to follow magnetic track 056° NDB BX direct to SAMAR.

Minimum climb gradient of 6.0% up to FL110.

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

SARAY ONE ECHO DEPARTURE (SARAY1E)

Climb on R-073 TFS up to 10.0 DME TFS. Turn right to follow R-090 TFS direct to cross TENAR at FL100 or above. Direct to DVOR/DME GDV. Proceed on R-038 GDV direct to LARYS. Direct to SARAY.

Minimum climb gradient of 5.1% up to FL100.

INITIAL ATC CLEARANCE: Cross DVOR/DME GDV at FL150 or above. Maintain FL200 and wait for further clearance.

NOTE: Due to DVOR/DME GDV restrictions, and when there is not enough coverage below FL150, radar vectoring guidance shall be provided.

Overflying DVOR/DME GDV is required to ensure statutory separation between aircraft.

Where the aircraft are unable to comply with the minimum climb gradient, they shall notify ATC before taking off.

URQUI ONE ECHO DEPARTURE (URQUI1E). Subject to GCD79D/T/W activity.

Climb on R-073 TFS up to 13.0 DME TFS. Turn right to follow arc 15.0 DME TFS to intercept and follow R-200 TFS direct to URQUI at FL100 or above.

Minimum climb gradient of 4.5% up to 1000 ft.

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

VASTO SEVEN ECHO DEPARTURE (VASTO7E)

Climb on R-073 TFS up to 10.0 DME TFS. Turn right to follow R-090 TFS direct to cross TENAR at FL100 or above. Direct to DVOR/DME GDV. Proceed on R-038 GDV direct to LARYS. Direct to SARAY. Direct to VASTO.

Minimum climb gradient of 5.1% up to FL100.

INITIAL ATC CLEARANCE: Cross DVOR/DME GDV at FL150 or above. Maintain FL200 and wait for further clearance.

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.

En caso de no poder cumplir con las pendientes mínimas de ascenso, notificar a ATC antes del despegue.

SALIDA DE CONTINGENCIA

En caso de fallo de una o más radioayudas que soportan las salidas de la RWY 07, 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 causa de la orografía.

NOTE: Due to DVOR/DME GDV restrictions, and when there is not enough coverage below FL150, radar vectoring guidance shall be provided.

Overflying DVOR/DME GDV is required to ensure statutory separation between aircraft.

Where the aircraft are unable to comply with the minimum climb gradient, they shall notify ATC before taking off.

CONTINGENCY DEPARTURE

In the event of failure of one or more nav aids supporting departures from RWY 07, the following procedure shall apply:

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

Minimum climb gradient of 10.4% up to FL70.

In case of communication failure, proceed in accordance with section ENR 1.8, item "Air-ground communications failure" of AIP-ESPAÑA. If turning left, pay special attention to high minimum altitudes due to orographic issues.

OBSTÁCULOS CERCANOS // CLOSE-IN OBSTACLES					
OBSTÁCULOS OBSTACLES	RWY	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	HGT (ft)	ALT (ft)
Tendido eléctrico // Electricity Pylon	07	28°03'29.8"N	16°32'46.7"W	51	371
Terreno // Ground	07	28°03'30.7"N	16°32'48.0"W	—	338
Otro // Other	07	28°03'27.9"N	16°32'47.4"W	24	336
Terreno // Ground	07	28°03'32.3"N	16°32'47.1"W	—	341
Terreno // Ground	07	28°03'31.5"N	16°32'48.0"W	—	338
Terreno // Ground	07	28°03'31.5"N	16°32'46.2"W	—	341
Terreno // Ground	07	28°03'33.1"N	16°32'45.3"W	—	344
Terreno // Ground	07	28°03'30.7"N	16°32'47.1"W	—	338
Poste // Pole	07	28°03'35.8"N	16°32'42.3"W	23	353
Terreno // Ground	07	28°03'32.3"N	16°32'46.2"W	—	341
Terreno // Ground	07	28°03'31.5"N	16°32'47.1"W	—	338
Terreno // Ground	07	28°03'29.0"N	16°32'48.9"W	—	331
Terreno // Ground	07	28°03'33.1"N	16°32'46.2"W	—	341
Otro // Other	07	28°03'25.5"N	16°32'53.3"W	22	318
Poste // Pole	07	28°03'34.4"N	16°32'41.6"W	22	352
Terreno // Ground	07	28°03'31.5"N	16°32'45.3"W	—	341
Terreno // Ground	07	28°03'28.2"N	16°32'49.8"W	—	328
Terreno // Ground	07	28°03'29.8	16°32'48.9"W	—	331
Terreno // Ground	07	28°03'32.3"N	16°32'45.3"W	—	341
Terreno // Ground	07	28°03'28.2"N	16°32'50.7"W	—	325
Terreno // Ground	07	28°03'29.0"N	16°32'48.0"W	—	331
Terreno // Ground	07	28°03'31.5"N	16°32'44.34"W	—	341
Terreno // Ground	07	28°03'27.4"N	16°32'51.6"W	—	322
Terreno // Ground	07	28°03'28.2"N	16°32'48.9"W	—	328
Terreno // Ground	07	28°03'29.9"N	16°32'48.0"W	—	331
Terreno // Ground	07	28°03'32.3"N	16°32'44.4"W	—	341
Terreno // Ground	07	28°03'27.4"N	16°32'49.8"W	—	325
Terreno // Ground	07	28°03'33.1"N	16°32'44.4"W	—	341
Terreno // Ground	07	28°03'29.1"N	16°32'47.1"W	—	331
Terreno // Ground	07	28°03'34.0"N	16°32'44.4"W	—	341
Terreno // Ground	07	28°03'28.2"N	16°32'48.0"W	—	328
Terreno // Ground	07	28°03'27.4"N	16°32'50.7"W	—	322
Terreno // Ground	07	28°03'27.4"N	16°32'48.9"W	—	325
Terreno // Ground	07	28°03'26.6"N	16°32'51.6"W	—	318

→

OBSTÁCULOS SIGNIFICATIVOS // SIGNIFICANT OBSTACLES					
OBSTÁCULOS OBSTACLES	RWY	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	HGT (ft)	ALT (ft)
Aerogenerador // Wind turbine	07	28°04'23.2"N	16°31'09.0"W	216	466
Tendido eléctrico // Electricity Pylon	07	28°04'21.5"N	16°32'01.5"W	146	585

AMAs not up-to-date, see hand amendments on section GEN 0.5.

TA 6000

APP 127.700
TWR 119.000

ARACO3F BIMBO6F LPC5F HIE5F KONBA5F KOPUD1F KORAL6F
ODEGI2F RASEP1F REMGI2F SAMAR9F SARAY1F URQUI1F VASTO8F

TENERIFE SUR
RWY 25



AD 2-GCTS SID 2.1

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

TENERIFE SUR AD

➔ SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID)

PISTA 25

SALIDA ARACO TRES FOXTROT (ARACO3F)

Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME TFS. Proceder por R-307 TFS directo a GANTA. Directo a ARACO.

AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Mantener FL90 y esperar posterior autorización.

SALIDA BIMBO SEIS FOXTROT (BIMBO6F)

Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME TFS. Proceder por R-307 TFS directo a GANTA. Virar a la derecha para seguir R-263 TFN directo a DVOR/DME TFN. Proceder por R-021 TFN directo a KASAS. Virar a la izquierda para seguir R-355 GDV directo a BIMBO a FL100 o superior.

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-118 TFS directo a TOMOS. Virar a la izquierda para seguir R-205 LPC directo a DVOR/DME LPC.

Pendiente mínima de ascenso 4.0% hasta 1000 ft.

AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Mantener FL90 y esperar posterior autorización.

SALIDA HIERRO CINCO FOXTROT (HIE5F)

Subir en rumbo de pista directo a DVOR/DME TFS. Proceder por R-265 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-307 TFS directo a GANTA. Virar a la derecha para seguir R-263 TFN directo a DVOR/DME TFN. Proceder por R-021 TFN directo a KASAS. Directo a KONBA.

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

SALIDA KOPUD UNO FOXTROT (KOPUD1F)

Subir en rumbo de pista hasta 3.0 DME TFS. Virar a la izquierda para seguir R-112 TFS directo a MERAN. Virar a la izquierda para seguir R-277 LPC directo a DVOR/DME LPC. Proceder por R-088 LPC directo a TUPIK. Virar a la izquierda para seguir R-225 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 KORAL SEIS FOXTROT (KORAL6F)

Subir en rumbo de pista hasta 3.0 DME TFS. Virar a la izquierda para seguir R-112 TFS directo a MERAN. Virar a la izquierda para seguir R-277 LPC directo a DVOR/DME LPC. Proceder por R-071 LPC directo a DVOR/DME FTV. Proceder por R-045 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 ODEGI DOS FOXTROT (ODEGI2F). 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 a FL110 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 4.0% hasta 1000 ft.

AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Mantener FL90 y esperar posterior autorización.

STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID)

RUNWAY 25

ARACO THREE FOXTROT DEPARTURE (ARACO3F)

Climb on runway heading direct to DVOR/DME TFS. Proceed on R-307 TFS direct to GANTA. Direct to ARACO.

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

BIMBO SIX FOXTROT DEPARTURE (BIMBO6F)

Climb on runway heading direct to DVOR/DME TFS. Proceed on R-307 TFS direct to GANTA. Turn right to follow R-263 TFN direct to DVOR/DME TFN. Proceed on R-021 TFN direct to KASAS. Turn left to follow R-355 GDV direct to BIMBO at FL100 or above.

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-118 TFS direct to TOMOS. Turn left to follow R-205 LPC direct to DVOR/DME LPC.

Minimum climb gradient of 4.0% up to 1000 ft.

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

HIERRO FIVE FOXTROT DEPARTURE (HIE5F)

Climb on runway heading direct to DVOR/DME TFS. Proceed on R-265 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-307 TFS direct to GANTA. Turn right to follow R-263 TFN direct to DVOR/DME TFN. Proceed on R-021 TFN direct to KASAS. Direct to KONBA.

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

KOPUD ONE FOXTROT DEPARTURE (KOPUD1F)

Climb on runway heading to 3.0 DME TFS. Turn left to follow R-112 TFS direct to MERAN. Turn left to follow R-277 LPC direct to DVOR/DME LPC. Proceed on R-088 LPC direct to TUPIK. Turn left to follow R-225 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.

KORAL SIX FOXTROT DEPARTURE (KORAL6F)

Climb on runway heading to 3.0 DME TFS. Turn left to follow R-112 TFS direct to MERAN. Turn left to follow R-277 LPC direct to DVOR/DME LPC. Proceed on R-071 LPC direct to DVOR/DME FTV. Proceed on R-045 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.

ODEGI TWO FOXTROT DEPARTURE (ODEGI2F). 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 at FL110 or above.

Minimum climb gradient of 4.0% up 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-112 TFS directo a MERAN. Virar a la izquierda para seguir R-277 LPC directo a DVOR/DME LPC. Proceder por R-049 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 DOS FOXTROT (REMGI2F). 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-130 TFS directo a REMGI a FL100 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 4.0% 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-112 TFS directo a MERAN. Virar a la izquierda para seguir R-277 LPC directo a DVOR/DME LPC. Proceder por R-031 LPC directo a LARYS. Virar a la derecha para seguir R-038 GDV directo a SARAY. Virar a la izquierda para seguir R-353 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 SARAY UNO FOXTROT (SARAY1F)

Subir en rumbo de pista hasta 3.0 DME TFS. Virar a la izquierda para seguir R-112 TFS directo a MERAN. Virar a la izquierda para seguir R-277 LPC directo a DVOR/DME LPC. Proceder por R-031 LPC directo a LARYS. Virar a la derecha para seguir R-038 GDV directo a SARAY.

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 URQUI UNO FOXTROT (URQUI1F). 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-200 TFS directo a URQUI a FL100 o superior.

Pendiente mínima de ascenso 4.0% hasta 1000 ft.

AUTORIZACIÓN INICIAL ATC: Mantener FL90 y esperar posterior autoización.

SALIDA VASTO OCHO FOXTROT (VASTO8F)

Subir en rumbo de pista hasta 3.0 DME TFS. Virar a la izquierda para seguir R-112 TFS directo a MERAN. Virar a la izquierda para seguir R-277 LPC directo a DVOR/DME LPC. Proceder por R-031 LPC directo a LARYS. Virar a la derecha para seguir R-038 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 DE CONTINGENCIA

En caso de fallo de una o más radioayudas que soportan las salidas de la RWY 25, 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

RASEP ONE FOXTROT DEPARTURE (RASEP1F)

Climb on runway heading to 3.0 DME TFS. Turn left to follow R-112 TFS direct to MERAN. Turn left to follow R-277 LPC direct to DVOR/DME LPC. Proceed on R-049 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 TWO FOXTROT DEPARTURE (REMGI2F). Subject to GCD20B & GCD79C/E/N/T activity.

Climb on runway heading to 3.0 DME TFS. Turn left to follow R-130 TFS direct to REMGI at FL100 or above.

Minimum climb gradient of 4.0% up 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-112 TFS direct to MERAN. Turn left to follow R-277 LPC direct to DVOR/DME LPC. Proceed on R-031 LPC direct to LARYS. Turn right to follow R-038 GDV direct to SARAY. Turn left to follow R-353 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.

SARAY ONE FOXTROT DEPARTURE (SARAY1F)

Climb on runway heading to 3.0 DME TFS. Turn left to follow R-112 TFS direct to MERAN. Turn left to follow R-277 LPC direct to DVOR/DME LPC. Proceed on R-031 LPC direct to LARYS. Turn right to follow R-038 GDV direct to SARAY.

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.

URQUI ONE FOXTROT DEPARTURE (URQUI1F). Subject to GCD79D/T/W activity.

Climb on runway heading to 3.0 DME TFS. Turn left to follow R-200 TFS direct to URQUI at FL100 or above.

Minimum climb gradient of 4.0% up to 1000 ft.

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

VASTO EIGHT FOXTROT DEPARTURE (VASTO8F)

Climb on runway heading to 3.0 DME TFS. Turn left to follow R-112 TFS direct to MERAN. Turn left to follow R-277 LPC direct to DVOR/DME LPC. Proceed on R-031 LPC direct to LARYS. Turn right to follow R-038 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.

CONTINGENCY DEPARTURE

In the event of failure of one or more radio aids that support departures from RWY 25, proceed as follows:

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

Minimum climb gradient of 10.4% up to FL70.

In case of communications failure, proceed according to section ENR 1.8, item "Air-ground communications failure" in AIP-ESPAÑA.

aeroterrestres” de AIP-ESPAÑA. En caso de viraje a la izquierda, tener especial precaución debido a altitudes mínimas elevadas por causas de la orografía.

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	LATITUD LATITUDE	LONGITUD LONGITUDE	HGT (ft)	ALT (ft)
Terreno // Ground	25	28°03'03.4"N	16°41'25.8"W	–	1388
Terreno // Ground	25	28°02'31.8"N	16°37'33.2"W	–	598
Terreno // Ground	25	28°02'31.3"N	16°37'32.8"W	–	581

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

AMAs not up-to-date, see hand amendments on section GEN 0.5.

RWY 07

TA 6000

APP 127.700
TWR 119.000

ORTIS4G



AD 2-GCTS STAR 1.1

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

TENERIFE SUR AD

LLEGADAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (STAR)

PISTA 07

LLEGADA HIERRO DOS GOLF (HIE2G)
NDB HIE, DVOR/DME TFS (IAF).

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

Nota: Longitud de tramo a estima no estándar en tramos KONBA-
GURKA, GURKA-BRICK y BRICK-ARACO.

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 DOS GOLF (ODEGI2G). 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).

Nota: Longitud de tramo a estima no estándar en tramo BRICK-
ARACO.

**LLEGADA REMGI DOS GOLF (REMGI2G). 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 SIETE GOLF (TERTO7G)
TERTO, DVOR/DME LZR, BETAN, CANIS, DVOR/DME LPC,
KONDA, MERAN, DVOR/DME TFS (IAF).

**LLEGADA URQUI UNO GOLF (URQUI1G). Sujeta a la actividad
de la GCD79D/T/W.**
URQUI, DVOR/DME TFS (IAF).

STANDARD INSTRUMENT ARRIVALS (STAR)

RUNWAY 07

HIERRO TWO GOLF ARRIVAL (HIE2G)
NDB HIE, DVOR/DME TFS (IAF).

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

Note: Length of the dead reckoning segment is not standard in
segments: KONBA-GURKA, GURKA-BRICK and BRICK-ARACO.

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 TWO GOLF ARRIVAL (ODEGI2G). 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).

Note: Length of the dead reckoning segment is not standard in
segment: BRICK-ARACO.

**REMGI TWO GOLF ARRIVAL (REMGI2G). 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 SEVEN GOLF ARRIVAL (TERTO7G)
TERTO, DVOR/DME LZR, BETAN, CANIS, DVOR/DME LPC,
KONDA, MERAN, DVOR/DME TFS (IAF).

**URQUI ONE GOLF ARRIVAL (URQUI1G). Subject to
GCD79D/T/W activity.**
URQUI, DVOR/DME TFS (IAF).

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

AMAs not up-to-date, see hand amendments on section GEN 0.5.

RWY 25

TA 6000

APP 127.700
TWR 119.000

HIE2G
REMG|2G

KONBA5H
RUSIK9H

LORPO2H
TERTO9H

ODEG|2G
URQUI1G

ORTIS5H



AIP-ESPAÑA

AD 2-GCTS STAR 2.1

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

TENERIFE SUR AD

LLEGADAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (STAR)

PISTA 25

LLEGADA HIERRO DOS GOLF (HIE2G)
NDB HIE, DVOR/DME TFS (IAF).

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

Nota: Longitud de tramo a estima no estándar en tramos KONBA-GURKA y GURKA-BRICK.

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 DOS GOLF (ODEGI2G). 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 DOS GOLF (REMGI2G). 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 NUEVE HOTEL (TERTO9H)
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 URQUI UNO GOLF (URQUI1G). Sujeta a la actividad de la GCD79D/T/W.
URQUI, DVOR/DME TFS (IAF).

STANDARD INSTRUMENT ARRIVALS (STAR)

RUNWAY 25

HIERRO TWO GOLF ARRIVAL (HIE2G)
NDB HIE, DVOR/DME TFS (IAF).

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

Note: Length of the dead reckoning segment is not standard in segments: KONBA-GURKA and GURKA-BRICK.

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 TWO GOLF ARRIVAL (ODEGI2G). 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 TWO GOLF ARRIVAL (REMGI2G). 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 NINE HOTEL ARRIVAL (TERTO9H)
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.

URQUI ONE GOLF ARRIVAL (URQUI1G). Subject to GCD79D/T/W activity.
URQUI, DVOR/DME TFS (IAF).

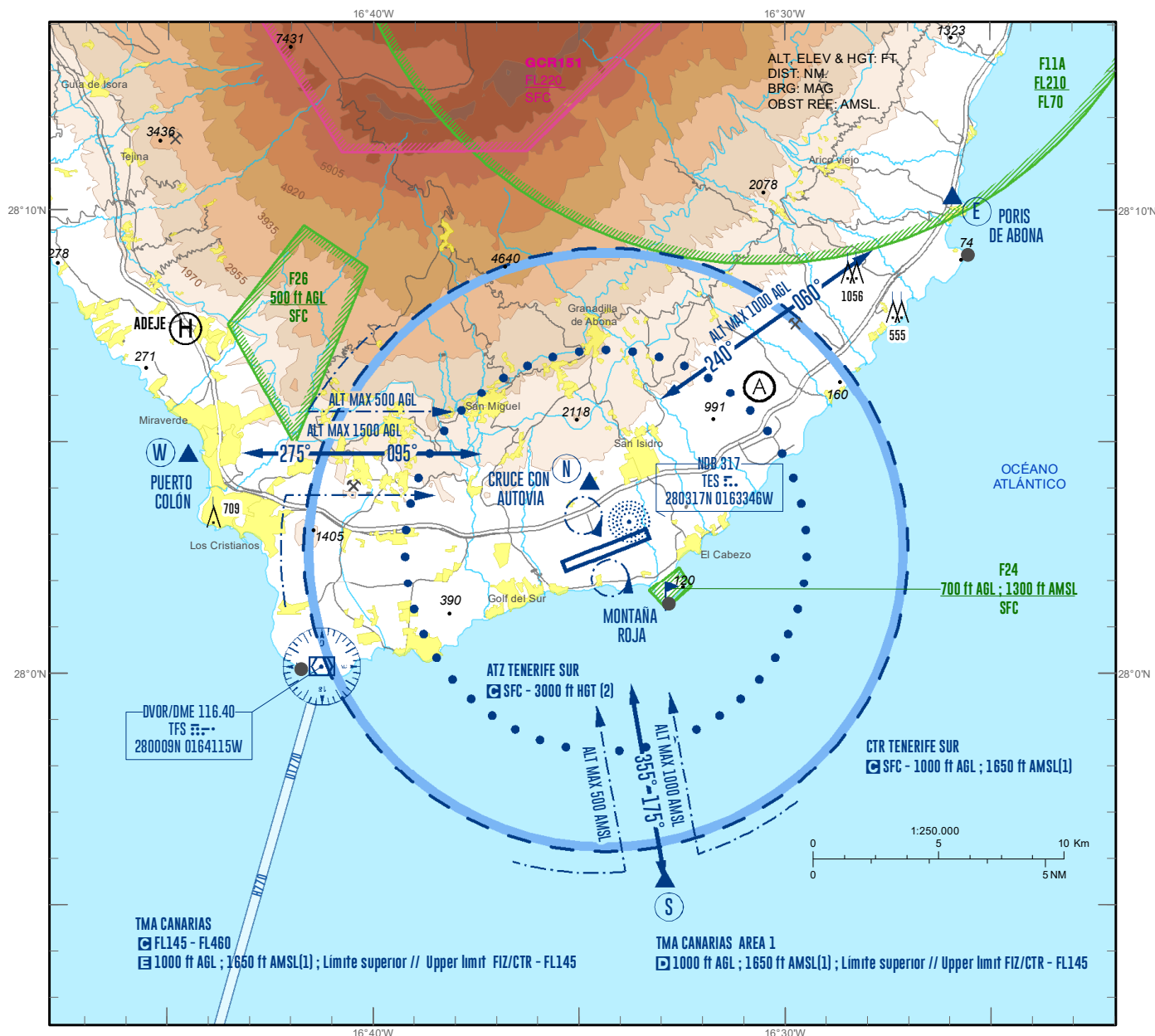
INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

CARTA DE APROXIMACIÓN VISUAL / VAC - OACI

ELEV AD
209
VAR 5°W (2020)

APP 127.700
TWR 119.000
GMC 121.900
ATIS 118.675

TENERIFE SUR
GCTS



NOTAS

- Toda la carta está incluida en el Área 1 de TMA Canarias.
- (1) Lo que resulte mayor.
- (2) O hasta la elevación del techo de nubes, lo que resulte más bajo.
- En ningún caso se cruzará el eje de la pista ni su prolongación sin autorización de APP o TWR.

LLEGADAS

Las aeronaves en VFR con destino Tenerife Sur AD establecerán contacto radio con APP/TWR en los puntos de notificación visual E (Poris de Abona), W (Puerto Colón) y S (referencia visual Montaña Roja) y solicitarán autorización para entrar en la CTR manteniendo 1000 ft AGL/AMSL MAX en las rutas E y S y 1500 ft AGL MAX en la ruta W. Cuando sea necesario, TWR autorizará a las aeronaves a efectuar esperas sobre los puntos de notificación indicados antes de obtener la autorización definitiva de entrada a la CTR.

SALIDAS

Los pilotos informarán del punto de salida a utilizar y notificarán a TWR cuando abandonen la CTR, manteniendo escucha permanente mientras permanezcan dentro de la CTR.

FALLO DE COMUNICACIONES

Las aeronaves en VFR con fallo de comunicaciones procederán por las rutas especificadas y se situarán al sur del campo si proceden del punto S (referencia visual Montaña Roja) o al norte de la TWR si proceden del punto N (cruce con autovía), manteniendo 500 ft ALT MAX a la espera de cumplimentar las instrucciones visuales de la TWR.

OBSERVACIONES

- Precaución: Riesgo de turbulencias en las proximidades de la Montaña Roja.
- En el apartado SISTEMAS DE VIGILANCIA ATS de la casilla 22, se detallan las limitaciones del uso dichos sistemas para el servicio de control de aeródromo, en función de la cobertura disponible por zona de vuelo y altitud.
- Precaución: Club de Aeromodelismo El Vallito, con límites laterales círculo de 500 m de radio centrado en 280612N 0163037W, y límite superior 400 ft AGL (ver ENR 5.5).
- PAPI (MEHT) RWY 07: 3° (65 ft) RWY 25: 3° (64 ft).
- A título informativo, se incluyen las coordenadas geográficas de los puntos:
N : 280410N 0163445W S : 275535N 0163255W
E : 281020N 0162555W W : 280445N 0164430W

NOTES

- The whole chart is included in TMA Canarias Area 1.
- (1) Whichever is higher.
- (2) Or up to the cloud ceiling, whichever is higher.
- The runway centre line and its extension shall never be crossed without TWR or APP permission.

ARRIVALS

VFR aircraft bound for Tenerife Sur AD will establish radio contact with APP/TWR at the reporting points E (Poris de Abona), W (Puerto Colón) and S (visual reference Montaña Roja) and request clearance to enter the CTR maintaining 1000 ft AGL/AMSL MAX on routes E and S and 1500 ft AGL MAX on route W. When necessary, aircraft will be cleared by TWR to hold at the indicated reporting points before a final clearance to enter the CTR is granted.

DEPARTURES

Pilots will report the departure point to be used and will notify TWR when leaving the CTR, maintaining permanent watch while they are within the CTR.

COMMUNICATIONS FAILURE

VFR aircraft with communications failure will proceed via the specified routes, holding South of the airfield if they proceed from point S (visual reference Montaña Roja) or holding North of TWR if they proceed from point N (highway crossing) maintaining 500 ft ALT MAX while awaiting visual instructions from TWR.

REMARKS

- Caution: Risk of turbulence close to Montaña Roja
- In the ATS SURVEILLANCE SYSTEMS section of Item 22, the limitations for the use of those systems in the provision of the aerodrome control service, in items of the available coverage, by flight zone and altitude are detailed.
- Caution: Club de Aeromodelismo El Vallito, with lateral limits circle 500 m radius centred at 280612N 0163037W, and upper limit 400 ft AGL (see ENR 5.5).
- PAPI (MEHT) RWY 07: 3° (65 ft) RWY 25: 3° (64 ft).
- Purely for information, the geographical coordinates of the points are included:
N : 280410N 0163445W S : 275535N 0163255W
E : 281020N 0162555W W : 280445N 0164430W

CAMBIOS: OBSERVACIONES.
CHANGES: REMARKS.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK