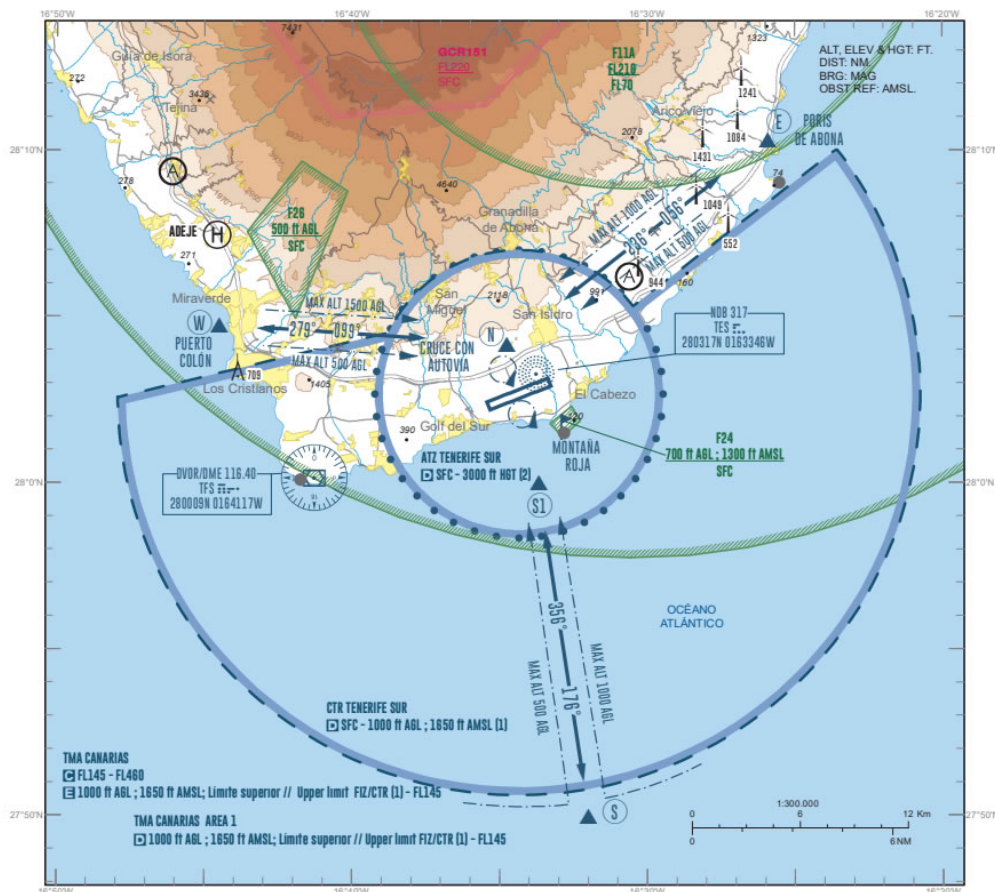


ACTIVACIÓN NUEVO CTR TENERIFE SUR OCTUBRE 2023



Ya está activo el nuevo CTR de Tenerife Sur. Ahora sigue prácticamente el curso de la carretera vieja (TF-28) entre Valle San Lorenzo y Granadilla, por lo que el vuelo de Jama vuelve a recuperarse legalmente, incluido el Roque de Jama hasta el mismo mirador de La Centinela, que es donde empieza el CTR. Desde ahí, hacia el oeste, se traza una diagonal que pasa por Buzanada hasta la Punta del Camisón en Las Américas, entre las playas de Las vistas y La Fitenia. Pero es un área sensible a evitar, porque tal como se puede ver en el mapa es el corredor de vuelos visuales (VFR) y es por donde se encaminarán la mayoría de vuelos visuales. Deberíamos usar como límite habitual la carretera TF-28 que une Valle San Lorenzo con Chayofa, pasando por La Camella, en los vuelos habituales y evitar zonas de conflicto excepto para aterrizajes no intencionados.



FEDERACIÓN CANARIA DE DEPORTES AÉREOS

C/ Fondos de Segura s/n - Estadio de Gran Canaria - Edificio de Servicios - 1ª Planta, Local 7B
Las Palmas de Gran Canaria - Islas Canarias - España - Tel.- 615602329 - Fax.- 928 400 805
www.fecda.org - e-mail: fecda@fecda.org - CIF: G-35543727

Por la zona Este, el CTR pasa rozando Granadilla y sigue en forma de círculo hasta el muelle de Granadilla, dejando vía libre en toda la TF-82 y la zona hasta la costa a partir de Chimiche. El límite puede establecerse uniendo Granadilla, el barrio de El Desierto y Muelle de Granadilla, aunque pasa lo mismo que por el Oeste. Hay un corredor VFR que debemos evitar en lo posible y se extiende desde Montaña Ifara (la que está al Norte de la entrada Oeste del polígono de Granadilla, cruce N° 52 de la TF-1) hasta El Porís de Abona.

En los acuerdos de FECDA y RFAE con AESA hay un compromiso de evitar presión sobre las zonas conflictivas para los controladores, ya que, si los vuelos visuales no pueden usar correctamente el corredor VFR entre El Porís y Chayofa, tendrían que desviarlos por línea de costa, lo que perjudica las operaciones de los aviones comerciales.

La idea es que, tras un año de observación, si el nuevo límite no genera problemas, podamos solicitar un NOTAM o Carta de Acuerdo local para subir los techos operativos al norte de todo el trazado de la TF-82, que es la zona de vuelo habitual.

Actualmente el TMA (Área Terminal de Maniobras donde se ordenan y encaminan los tráfico comerciales hacia las cabeceras de los aeropuertos) de Canarias es muy bajo en la zona

- 500 m sobre el nivel del mar

- 300 m sobre el terreno

(Lo que resulte más alto)

Y además es un espacio general "D" que no permite nuestras operaciones.

Por lo tanto, seguimos con las condiciones clásicas a partir de 500 m sobre el nivel mar (AMSL) de 300 m sobre el terreno.

Si respetamos los límites y ponemos en conocimiento de FECDA los posibles incumplimientos, estaremos trabajando para mejorar esa altitud sobre el terreno más adelante. Pero si se producen muchas infracciones y/o denuncias de aeronaves será mucho más complicada dicha mejora.

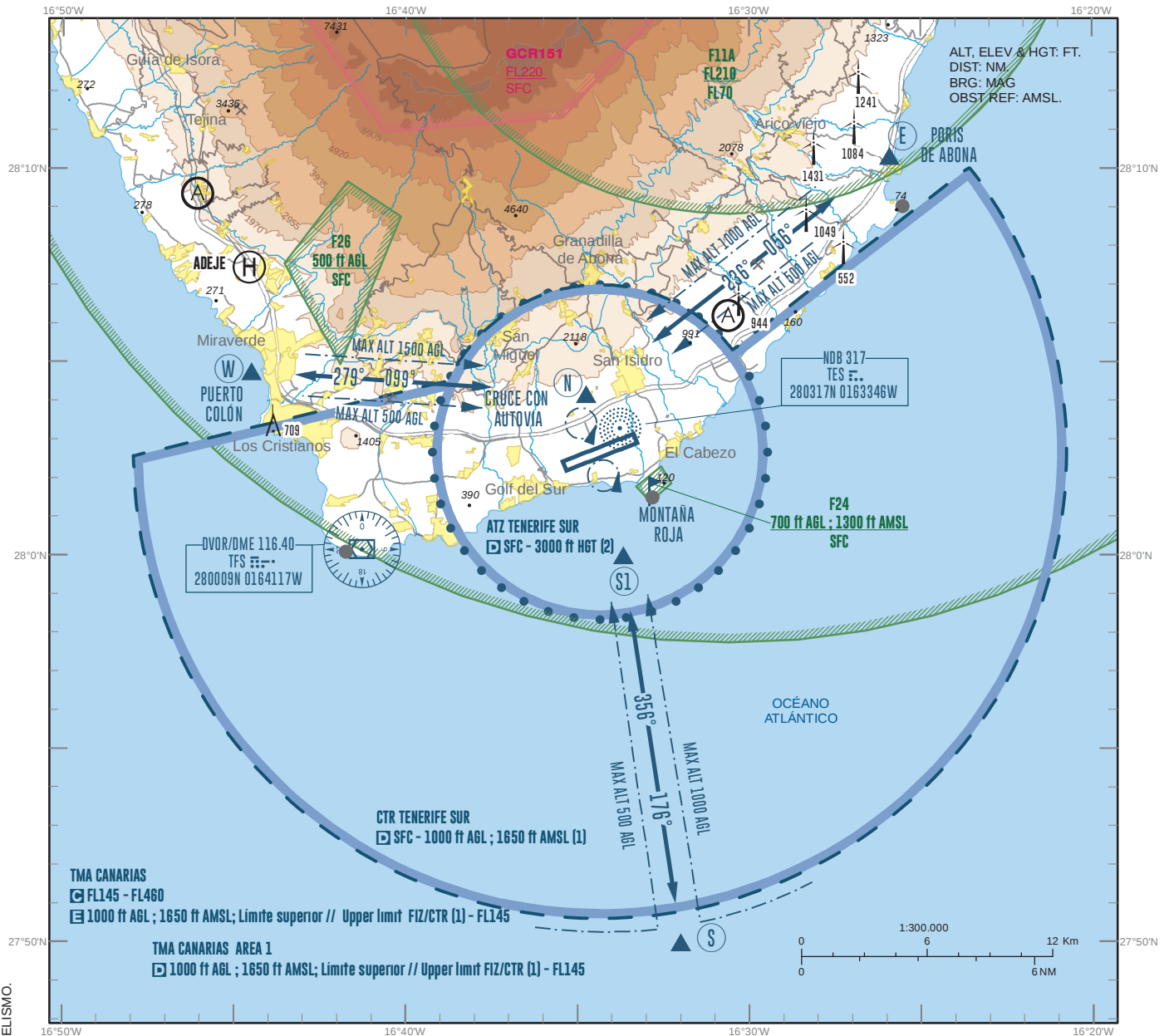
Es un trabajo y un éxito de todos los deportistas de FECDA, que ha costado más de 20 años y que ahora permitirá extender enormemente los vuelos XC o locales. Sigamos colaborando para mejorarlos.

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 S1 (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: 275000N 0163200W
E: 281020N 0162555W W: 280445N 0164430W
S1: 280000N 0163340W

NOTES

- The whole chart is included in TMA Canarias Area 1.
- (1) Whichever is higher.
- (2) Or up to the cloud ceiling, whichever is lower.
- 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 S1 (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: 275000N 0163200W
E: 281020N 0162555W W: 280445N 0164430W
S1: 280000N 0163340W

CAMBIO: CTR, ATZ, RUMBOS DE RUTAS VFR, PUNTOS S Y S1, OBST, CAMPO AEROMODELISMO.
CHANGES: CTR, ATZ, VFR HEADING, S AND S1 VFR POINTS, OBST, MODEL FLYING CAMP.