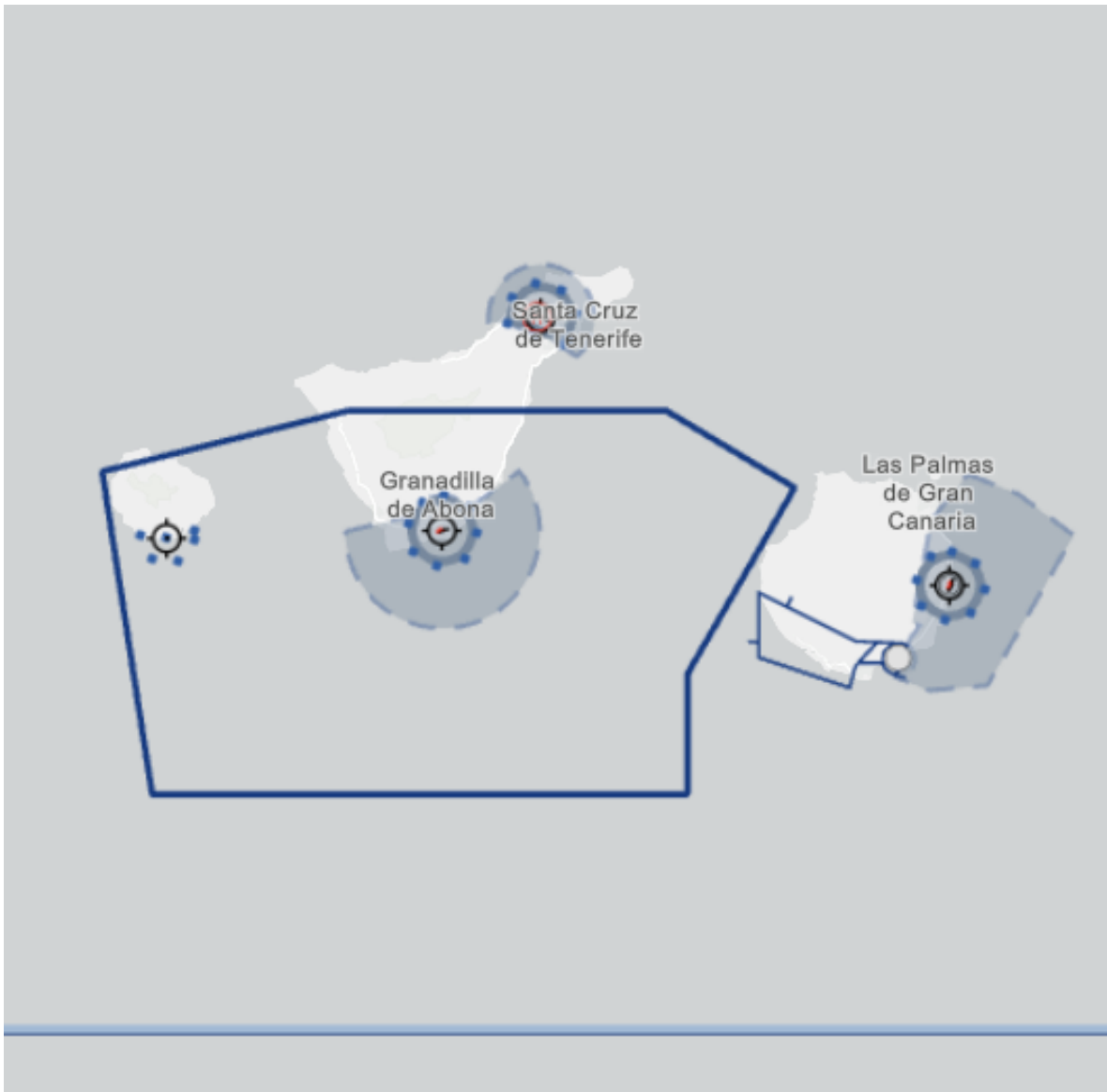


Tenerife Sur Aproximación | GCTS

ORGANIZACIÓN DEL ESPACIO AÉREO



- **TMA Canarias:** El contorno azul que abarca el archipiélago canario. Cubre desde SFC a FL145. Se clasifica como **Clase D** desde 1000FT AGL o el límite superior de los FIZ/ATZ/CTR hasta **FL145**. **Clase C FL145-FL460**.
- **CTR Tenerife Sur:** El polígono sombreado azul sobre el sur de Tenerife. Cubre desde SFC hasta 1000ft AGL. Clase D.

- **ATZ Tenerife Sur:** Circunferencia sobre el sur de Tenerife. Cubre desde SFC hasta 3000ft. Clase D.
- **FIZ La Gomera:** Polígono sobre La Gomera. Cubre desde SFC hasta 1000ft AGL. Clase G.

SECTORIZACIÓN

TENERIFE SUR APP



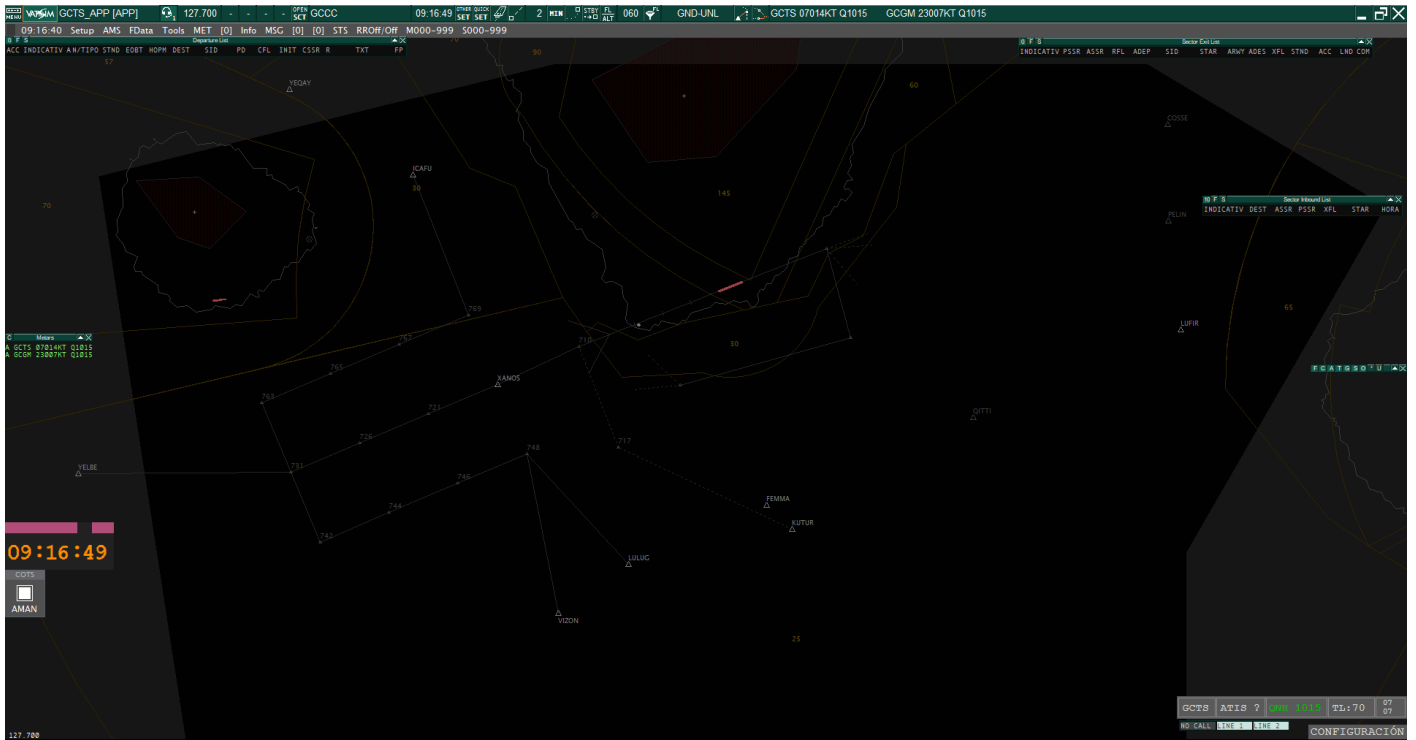
POSICIONES

SECTOR	POSICIÓN	INDICATIVO	FRECUENCIA	NOTAS
GCTSAPP	GCTS_APP	Tenerife Sur Approach	127.700	Asumirá La Gomera Información (GCGM) en caso de que esté desconectada.

PROCEDIMIENTOS LOCALES

MODO DE OPERACIÓN

El sector de GCTSAPP opera mediante el [Proyecto NIVARIA](#), que se basa en procedimientos de navegación por prestaciones (PBN) para salidas, llegadas y aproximaciones. Este sistema permite la secuenciación del tránsito a través de **trayectorias predefinidas y estandarizadas**, lo que reduce la necesidad de vectores radar y elimina las esperas convencionales. La gestión del flujo de tránsito se apoya en la predictibilidad de estas rutas, que aseguran la convergencia ordenada hacia la aproximación con mayor eficiencia y menor carga de trabajo. Un ejemplo de esto lo podemos encontrar con el [Proyecto MIDAS](#) de [Málaga](#)



Parrillas RNAV para la pista 07. en GCTS representada en EuroScope

Todas las llegadas y salidas (salvo salida de contingencia publicada), requieren de la aeronave de estar capacitada para volar procedimientos RNAV1.

El modo de gestionar este tránsito es dejar que vuelen la STAR, manteniendo restricciones de velocidad y altitud señalados en el diseño de aquellas. El CTA establecerá la secuencia según la distancia que tengan al IAF o fijos intermedios de la aproximación, vigilando principalmente la velocidad entre tránsitos.

TRÁNSITO DE SALIDA

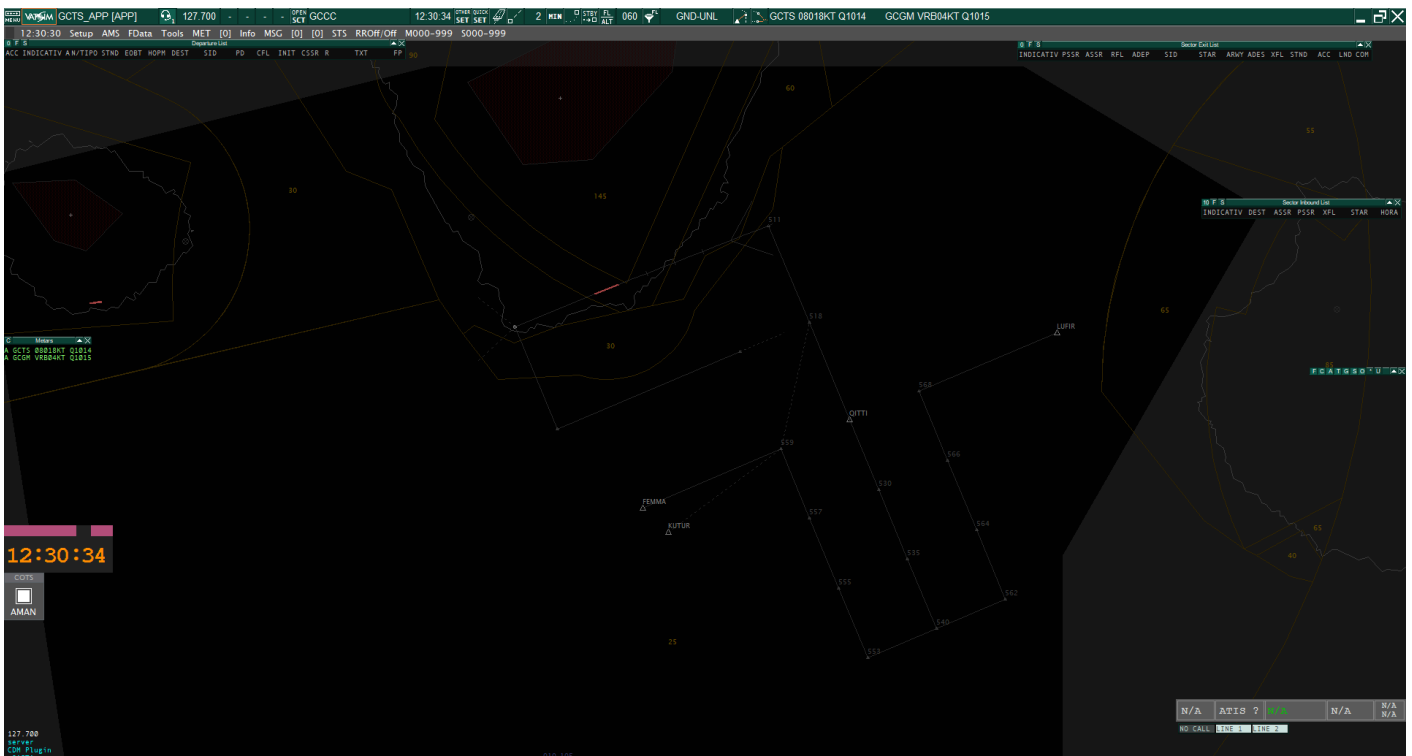
- Las salidas se transferirán a la dependencia superior en ascenso a nivel 100 cuando quieran más alto de nivel 105. En caso contrario, se transferirán a Gran Canaria Aproximación vía salida de contingencia por LPC hacia GCLP AD, a GCXO vía TFN, o bien a la dependencia superior.
- Los directos que atraviesen Gran Canaria Aproximación o Tenerife Norte Aproximación habrá que coordinarlos con estos sectores o la dependencia superior.
- La salida interinsular por MOROD y HIE se coordinará con GCTS TWR a fin de evitar posibles conflictos con las arribadas desde el norte y este. Se coordinará con la dependencia superior los tránsitos GCTS-GCLA una vez el tránsito esté por encima de la MRVA un directo a RECKA o en su defecto, ARACO.
- Cualquier otra salida se tendrá que coordinar con TWR y el correspondiente sector de ruta.
- Según certificación de la aeronave, el tránsito más habitual es el siguiente y están sueltas salvo las salidas de contingencia y salidas a :

SALIDAS RNAV1/GNSS A	Todas las publicadas. Salidas interinsulares por MOROD y HIE requieren coordinación entre TSAPP y GCTS TWR.
CONVENCIONALES	Salidas de contingencia destino GCXO (vía TFN, solicitar directo a BUNIX si configuración oeste en GCXO), GCLP (vía LPC, solicitar directo TOMOS en caso de configuración norte)

- Todas las salidas quedarán sujetas en caso de frustrada. Dar la suelta a torre cuando las circunstancias lo aconsejen.

- Despegues de GCTS con destino GCXO:
 - Cuando la TWR de GCTS solicite puesta en marcha para un tránsito de GCTS a GCXO, el CTA de aproximación deberá proponerle en táctico una salida de contingencia que más le convenga, sea publicada o táctica.
 - Se coordinará al controlador colateral en XOAPP o dependencia superior este vuelo.
 - Se darán las salidas de contingencia publicadas en ascenso a FL70 o nivel coordinado.
 - En el caso de configuración oeste en XOAPP, como comentábamos, solicitaremos un directo al IF de la pista 30, o en su defecto, transferiremos por petición de GCXO los tránsitos por vector.
 - En caso de configuración este en GCXO, se le solicitará a XOAPP o dependencia superior, y si las circunstancias lo permiten, un directo TFN o en su defecto, transferiremos por petición de XOAPP los tránsitos por vector. La salida por COSSE está disponible para aeronaves equipadas con RNAV1: coordinar con GCXO lo que mejor convenga.
 - Prestar especial atención a la MRVA.

TRÁNSITO DE LLEGADA



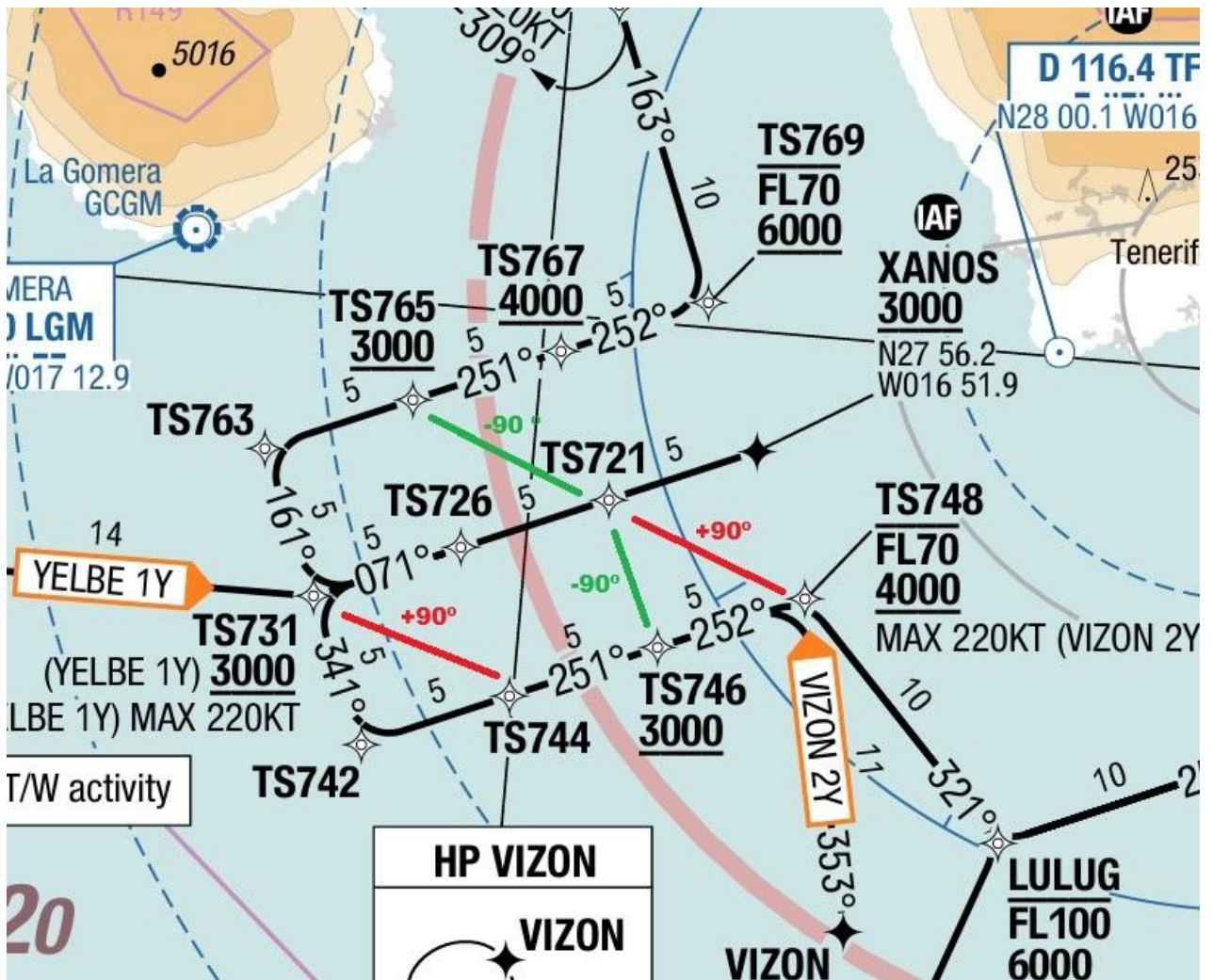
Parrillas RNAV para la pista 25. en GCTS representada en EuroScope

- Se secuenciará el tránsito al aeropuerto de GCXO y se transferirá a TWR en los conos de curso final.
- Se recibe el tránsito según el tránsito según la siguiente tabla de transferencia, vía las STAR publicadas desde los sectores de ruta o según coordinado en táctico en base a la siguiente tabla:

DESDE	HACIA	NIVEL	PROCEDIMIENTO
GCCC	TSAPP	110	STARS XO07 o XO25.
		ECL* 100 o inferior	Sobrevuelos y entradas a aeropuertos canarios por debajo de FL110

*ECL: Enroute Coordinated Level.

- GCTS RWY 07: se recomienda prestar especial atención al descenso de las aeronaves. Se reporta habitualmente que los tránsitos quedan muy altos en la llegada, lo que dificulta las labores de secuenciación. Coordinar con la dependencia superior la gestión del perfil vertical de los tránsitos.
- **Para secuencias las llegadas, como antedicho, nos valdremos de las parillas RNAV** encaminando el tránsito a los distintos puntos de la llegada y por razones de secuencia a IAFs y fijos intermedios de las distintas aproximaciones, lo que resulte más conveniente. Intercalaremos con ayuda del LAD (*Longitudinal Aiming Device*. En EuroScope, utilizaremos o bien las *leader lines* en modo distancia o bien nos valdremos de un QDM fijo entre tránsitos a través de ALT + Q) los tránsitos en llegada. LAD fijo en 12 NM o 10 NM si las circunstancias lo aconsejan.
- Control estricto de velocidades:
 - A la entrada a las parillas, los tránsitos deberán reducir su velocidad a 220 nudos para facilitar la secuencia así como los directos al curso final.
 - Se espera de los tránsitos que respeten las siguientes velocidades en curso final. Pese a esto, tendremos que mantener ojo avizor a las velocidades de los pilotos para que no queden muy lentos ni muy rápidos para una buena secuencia en final:
 - 12 millas final a 210KT
 - 9 millas final a 190KT.
 - 4 millas a 160KT.
- **RECOMENDACIONES GENERALES:**
 - Fraccionar las autorizaciones de aproximación en 2:
 - En la primera dar descenso al tránsito y confirmar nivel, valorando si se puede dar en primera comunicación nivel más bajo posible o si es necesario uno intermedio.
 - En la segunda dar directo al punto más adecuado ya sea en la aproximación o en la llegada
 - Controlar la velocidad vigilando principalmente entre tránsitos y recordar al tránsito las restricciones que necesitemos que se cumplan.
 - **NO DAR DIRECTOS QUE OBLIGUEN A VIRAR A UN ÁNGULO MUY GRANDE. EN LAS PARILLAS DE PUNTO EN PUNTO NO MÁS DE 90°.** Hay que tener en cuenta igualmente que los puntos de las parillas son "FLYBY".



◦ **SI HAY QUE VECTORIZAR** procurar que solo sea para aligerar la maniobra para incorporarse a la llegada, para la aproximación o bien en situaciones de alta carga de trabajo, extender el viento en cola.

• **RECOMENDACIONES EN ALTA CARGA:**

- Usar el procedimiento de comunicaciones (PCR). RUTA nos transfiere el tránsito con la instrucción "**solo indicativo/callsign only**".
- El CTA de TSAPP en primera llamada confirmará FL autorizado al tránsito.
- Usar las esperas.
- Evitar recortes de ruta que impliquen una difícil gestión del perfil vertical.
- Evitar recortes de ruta que impliquen coordinaciones y/o afecten otros sectores.

SEPARACIONES MÍNIMAS

En todo el espacio que recae bajo la responsabilidad de Tenerife Sur APP (GCTS), la separación mínima será de:

- 5NM horizontalmente o 1000ft verticalmente.

Si bien esta es la separación mínima, las **secuencias estándar** se trabajarán como sigue:

- **Presecuencia de 12 NM.**
- **8NM** para tránsitos consecutivos establecidos en ILS/LOC para GCTS. Reducible a 5NM con flujo de llegadas intenso, previo acuerdo con GCTS TWR.

PROCEDIMIENTO DE ATENUACIÓN DE RUIDOS

- En salida:
 - No se autorizarán cambios en la trayectoria de las SID ni velocidades superiores a 250kt IAS antes de cruzar los 6000ft.
- En llegada:
 - Entre las 2300 LT y las 0700 LT las aproximaciones visuales se autorizarán evitando el sobrevuelo de núcleos habitados.
 - Entre las 2300 LT y las 0700 LT las aproximaciones visuales aprobadas a la pista 25 desde el oeste (GANTA-TFS), no se autorizará el viraje a izquierdas en final antes de 10NM DME a TFS.

INFORMACIÓN ADICIONAL

Si has encontrado información errónea en esta página o hay algo que crees que podrías mejorar, comunicalo por [email a operaciones](#).

Log de versiones

(ACCSP54) 1558357 - Redacción inicial y adaptación al nuevo formato de la wiki. (07/04/24)

Revision #7

Created 2025-05-03 11:55:41 UTC by Operaciones

Updated 2026-05-03 09:51:14 UTC by Operaciones