

ANEXO 2. ESPACIOS AERONÁUTICOS Y SERVICIOS DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO



A2.1. SITUACIÓN ACTUAL

Las condiciones meteorológicas del espacio aéreo comprendido en el entorno del Aeropuerto de Tenerife Sur se pueden considerar, bajo el punto de vista de la ordenación del tráfico aéreo como óptimas en términos generales, permitiendo aplicar las técnicas de la *separación visual* durante la casi totalidad de las horas solares.

El Aeropuerto de Tenerife Sur está integrado dentro del FIR/UIR de Canarias, cuyos límites son:

ESPACIO AEREO INFERIOR (FIR): que se extiende desde el suelo o el mar hasta el FL245 (siendo el más alto utilizable el FL240),
 ESPACIO AEREO SUPERIOR (UIR): que se extiende desde el nivel de vuelo 245 hacia arriba (el FL250 es el más bajo utilizable).

Este aeropuerto dispone para desarrollar sus funciones de los siguientes espacios aéreos y dependencias:

Zona de Tránsito de Aeródromo (ATZ), delimitada por un cilindro de 8 Km de radio centrado en el ARP, o la visibilidad horizontal, lo que resulte inferior, y el límite superior de 900 metros de altura o hasta la elevación del techo de nubes lo que resulte más bajo, siendo la dependencia que suministra el servicio de control, *Tenerife Sur TWR*.

Zona de Control (CTR), delimitada por un círculo de 6,5 NM centrado en el punto 280234 N 0163414 W (ARP) y límites verticales 300M/500M, GND/MSL, lo que resulte más alto, siendo la dependencia que suministra el servicio de control, *Tenerife Sur APP*.

Área de Control Terminal (TMA de Canarias), cuyos límites laterales se encuentran en el Gráfico 2.II y sus límites verticales son límite superior FL460 e inferior 300M GND/ 500M MSL y la dependencia que suministra el servicio de control, *Canarias ACC*.

Dentro de este TMA, se encuentran los aeropuertos de Tenerife Norte, Fuerteventura, Gran Canaria, Hierro, La Palma, Lanzarote, disponiendo cada uno de sus CTR's y ATZ's correspondientes.

Las SID's y STAR's pertenecientes al Aeropuerto se apoyan en las siguientes ayudas.

- VOR/DME TFN Tenerife
- VOR/DME TFS Tenerife
- NDB TES Tenerife
- VOR/DME/GDV Gran Canaria
- LO/DME VR Gran Canaria
- VOR/DME FTV Fuerteventura
- VOR/DME LZR Lanzarote



Las aproximaciones finales a la pista 08/26 se realizan mediante las siguientes maniobras, publicadas en el A.I.P.:

- Aproximación instrumental VOR/DME RWY 08
- Aproximación instrumental de precisión NDB-ILS RWY 08
- Aproximación instrumental de precisión VOR/DME- ILS RWY 08
- Aproximación instrumental NDB RWY 26
- Aproximación instrumental VOR/DME RWY 26
- Aproximación instrumental de precisión VOR/DME- ILS RWY 26

A2.2. AYUDAS A LA APROXIMACIÓN

En cuanto a las **Ayudas a la Aproximación**, se cuenta con la siguiente relación de **ayudas visuales**:

WDI, Pistola de señales, señalización del campo de vuelos (pista y rodaduras), sistemas de iluminación de aproximación de CAT I en ambas cabeceras, SLIU en ambas cabeceras, PAPI en ambas cabeceras, balizamiento nocturno de pista CAT I y balizamiento nocturno de rodaduras. Señalización diurna y nocturna de diversos obstáculos.

Además existen las siguientes **ayudas radioeléctricas**:

VOR/DME, ILS/DME, NDB (*ayudas a la navegación y aproximación*).

ILS CAT I, ambas cabeceras (*ayudas a la aproximación de precisión*).

Recientemente, se ha dotado al Aeropuerto de un Radar de aproximación.



Gráfico A2.I
ÁREA DE CONTROL TERMINAL (TMA DE CANARIAS)

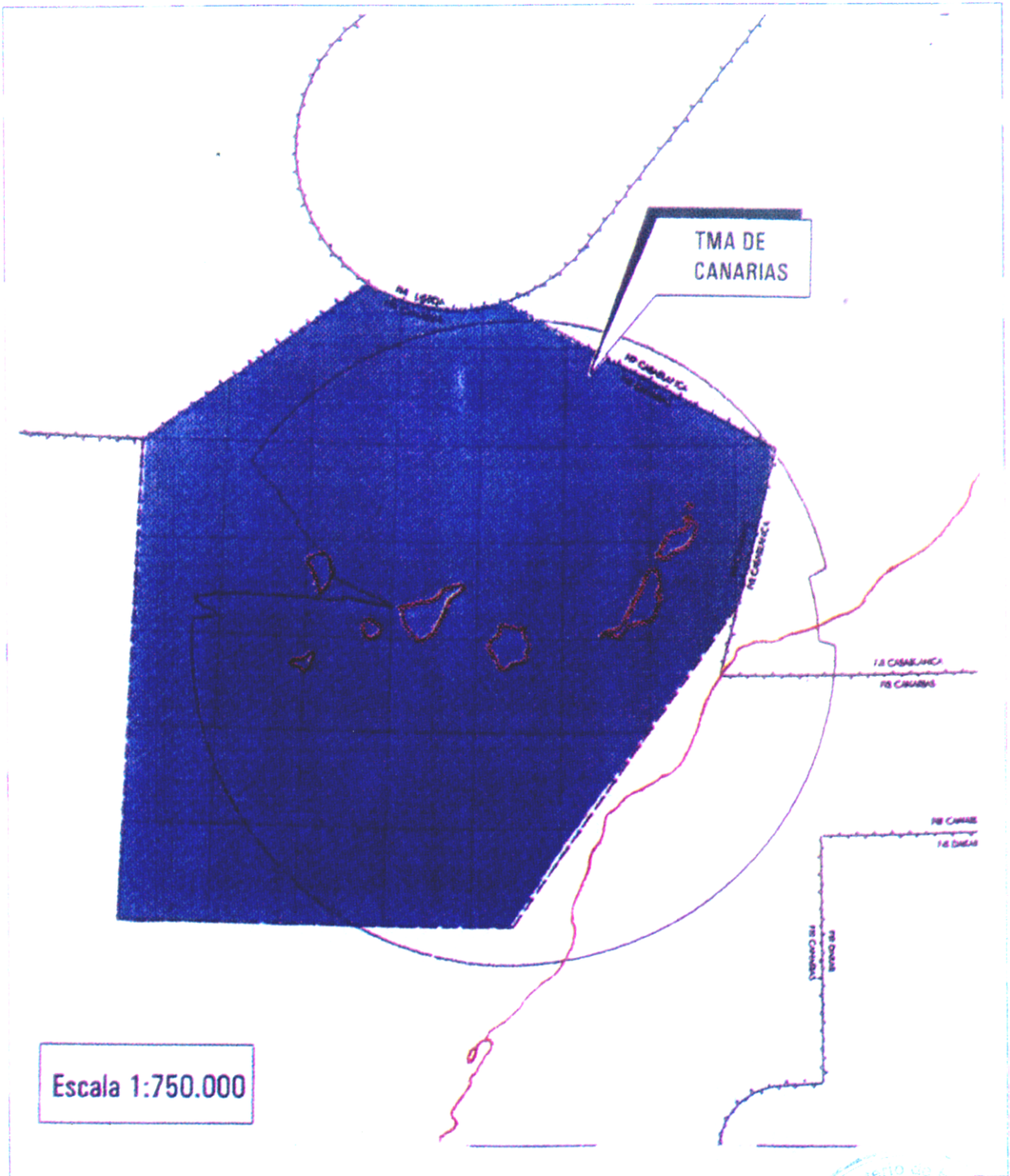


Gráfico A2.II
RADIOAYUDAS EN EL TMA DE CANARIAS

