

# GCTS- Tenerife South–Reina Sofía Airport

El aeropuerto se encuentra a 60 kilómetros al sur de la ciudad de Santa Cruz de Tenerife. Este es el aeropuerto más transitado de las canarias, recibe miles de vuelos al año de muchos destinos europeos e internacionales.

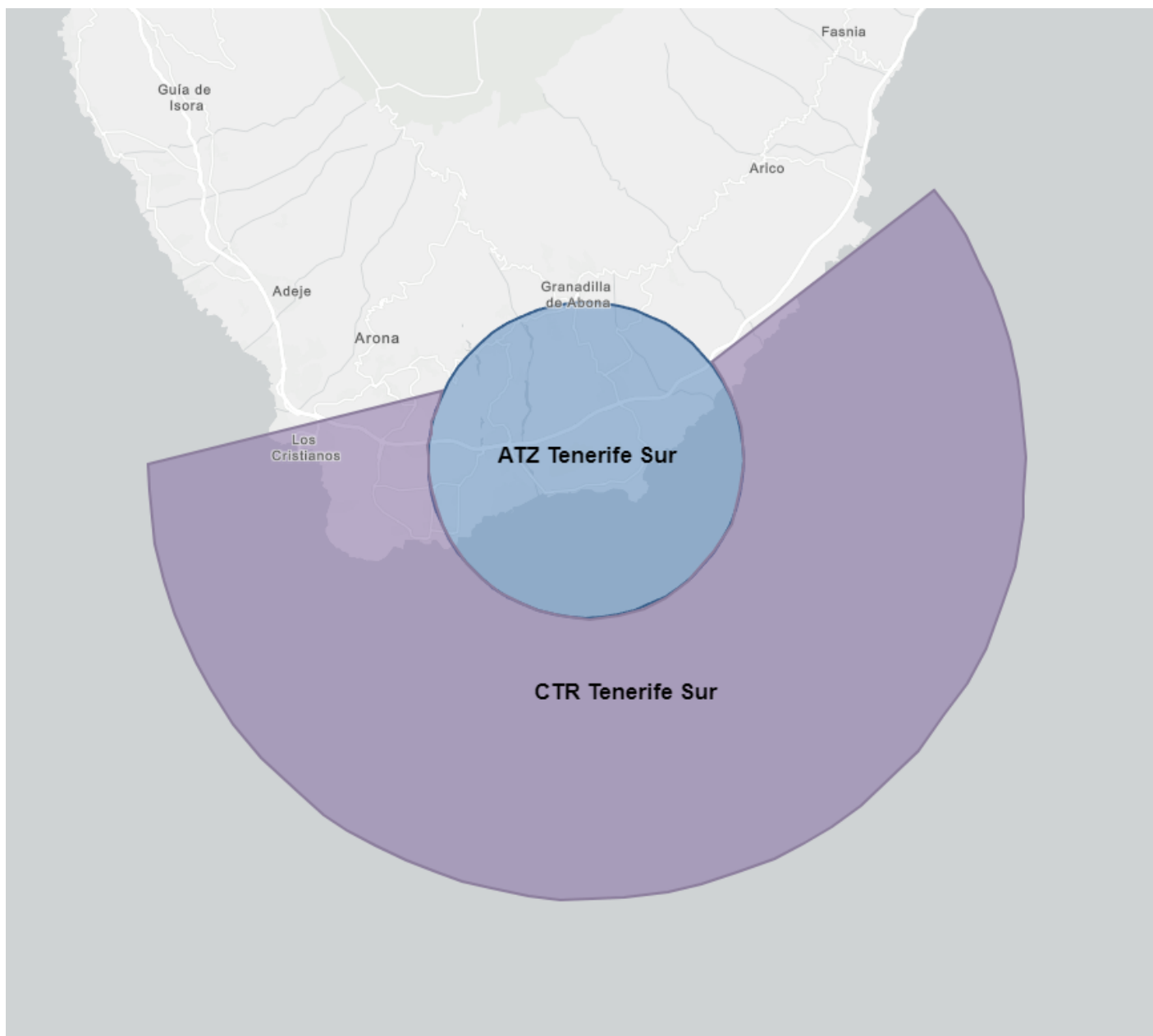
- [Briefing](#)

# Briefing

## Posiciones

LOGIN	DISTINTIVO DE LLAMADA	FRECUENCIA
GCTS_ATIS	Tenerife Sur Atis	118.675
GCTS_DEL	Tenerife Sur Delivery	121.750
GCTS_GND	Tenerife Sur Ground	121.900
GCTS_TWR	Tenerife Sur Tower	119.000

## ESPACIO AÉREO



## ÁREA DE RESPONSABILIDAD

- La unidad encargada de gestionar el **ATZ** de Tenerife Sur es Tenerife Sur Tower (GCTS\_TWR).

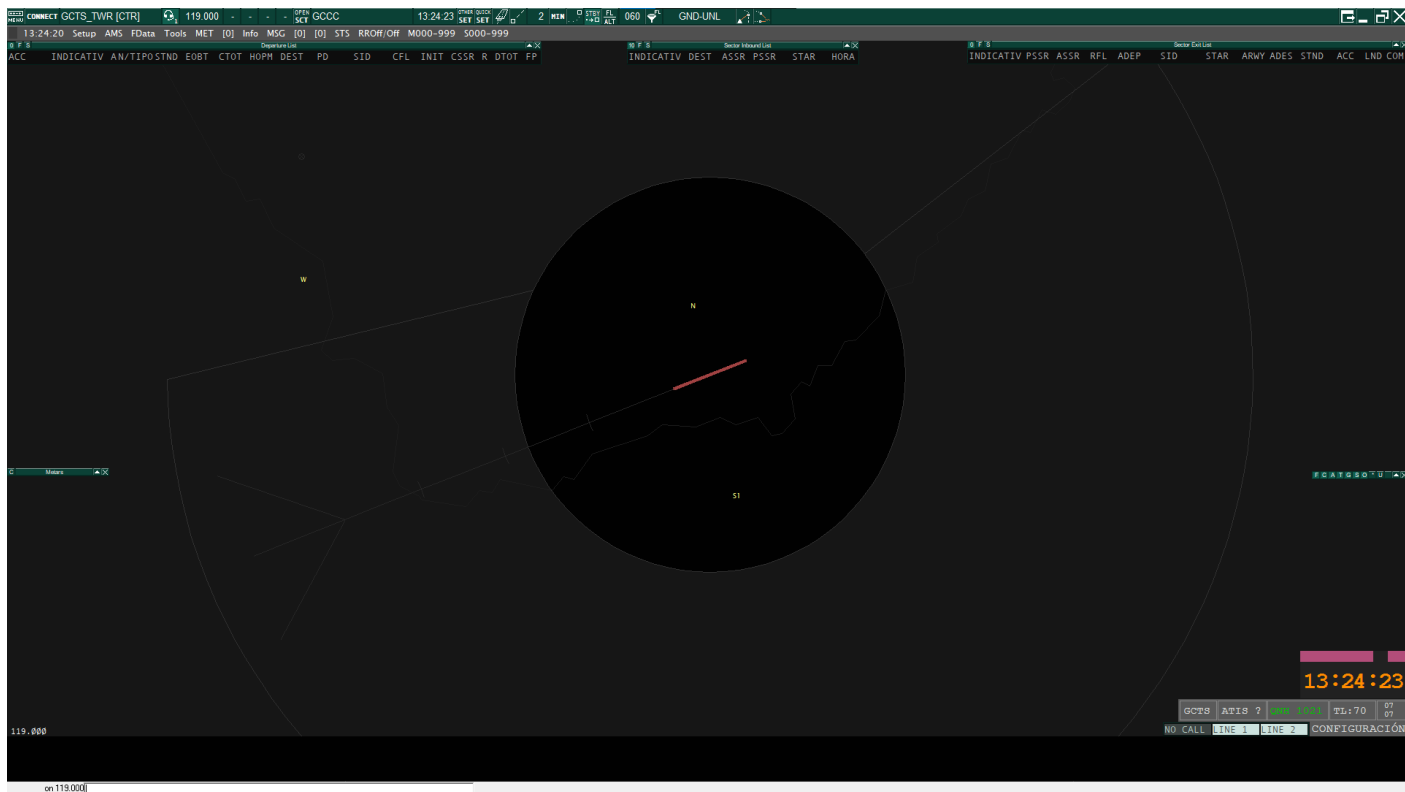


- La unidad encargada de gestionar el **CTR** de Tenerife Sur es Tenerife Sur Approach (GCTS\_APP).

## Configuración en EuroScope

Para estas posiciones recomendamos utilizar GCTS\_GND\_GR.asr

Para esta posición recomendamos utilizar GCTS\_GND\_GR.asr junto a GCCC.asr y alternar mediante "F7"



Para activar líneas de los estacionamientos y las de taxi en GCTS\_GND\_GR.asr , hay que seleccionarlás en FUNCTIONS -> MAPS-> GCCC

# Reglamentación Local

La pista preferente es la 07

A los vuelos de escuela con alumno solo (letra S al final del indicativo) se le añadirá la palabra "solo" en la primera llamada

- **CNA16S:** Canavia uno seis solo (primera llamada)
- **CNA16S:** Canavia uno seis sierra (resto de comunicaciones)

Los Helicópteros serán tratados como aeronaves de ala fija

Los puestos de estacionamientos habilitados para helicópteros son: E49, R19, J22, AG2 y AG5

En los siguientes escenarios es recomendable (no obligatorio) el uso del idioma inglés cuando exista un piloto que no sea de habla castellana

- Autorizaciones de aterrizaje con tráfico en el punto de espera
- Autorizaciones de despegue con tráfico en final

- Autorizaciones para entrar y alinear desde puntos de espera congestionados

**Esto no aplica a los pilotos de habla castellana bajo reglas VFR**

# Autorizaciones

Las aeronaves sin equipamiento RNAV1 serán autorizadas a la salida de contingencia **GCTS1W/1H** (seleccionable en el desplegable SID de la departure list)

# Retrocesos

**Los retrocesos desde los puestos frontales se autorizarán aproando a la cabecera en uso**

Excepciones:

- Que el controlador indique lo contrario por razones operativas o de seguridad
- En los puestos R19, G20, AG21 y J22 que serán aproando al este

**No se permiten retrocesos simultáneos en puestos adyacentes**

**No se permite el retroceso desde un puesto con una aeronave entrando al puesto adyacente**

Excepciones:

- Ambas aeronaves estén informadas de la maniobra
- Que la aeronave más alejada de la cabecera en uso sea autorizada a un retroceso largo y una vez comience el retroceso, se le autorice a un retroceso corto a la otra aeronave
- Que una aeronave realice el retroceso aproando a la cabecera en uso y la otra lo realice aproando a la cabecera contraria, siempre y cuando exista una puerta de plataforma disponible entre ambas aeronaves.

**Los retrocesos simultáneos desde G10 y H37 y desde G2 y J1 son incompatibles en todos los casos**

En los aeropuertos Canarios es muy común que los ATR42/72 operados normalmente por Binter o Canaryfly soliciten retroceso con motor (powerback). Este consiste en retroceder mediante el empuje del motor.

Ejemplo de fraseología:

- **IBB828:** Solicitamos puesta en marcha y retroceso con motor
- **ATC:** Puesta en marcha y retroceso con motor aprobado aproando al oeste, QNH 1023

- **IBB828:** Request startup and powerback
- **ATC:** Startup and powerback approved facing west, QNH 1023

# Rodajes

No se permiten las entradas simultáneas en puestos adyacentes

Las entradas simultáneas a G10 y H37 y a G2 y J1 son incompatibles

## Limitaciones

La puerta de plataforma **D1** está limitada a aeronaves de clave D o inferior salvo B767

La puerta de plataforma **D6** está limitada a aeronaves de clave D o inferior salvo B767-400 **para tráfico en salida hacia la pista 25**

**B1** está limitada a aeronaves de clave D o inferior

**B2** está limitada a aeronaves de clave D o inferior (máxima longitud de 50 m y máxima envergadura de 51 m) **para entrada en pista**

El giro hacia el este tras salida rápida por **B3** está limitada a aeronaves de clave D o inferior

**B5** no puede ser utilizada por A346 y B773

**B6** está limitada a aeronaves de clave D o inferior salvo B767 y para entrada en pista la longitud máxima es de 58 m

Las **calles de rodaje de aviación general** están limitadas a una envergadura máxima de 22 m

## Aeronaves de clave F

B748 y A124

Los puestos de estacionamiento son el **S41** y **R19**

Solo podrán utilizar las puertas de plataforma **D2** y **D6** y los puntos de espera **B0** y **B7**

A388 y AN225

El puesto de estacionamiento es el **S41**

Solo podrán utilizar la puerta de plataforma D2 y los puntos de espera B0 y B7

# Salidas

Se asumirá que el piloto está listo para salir cuando lleguen al punto de espera de la pista

Se aplicará un mínimo de 2 minutos de separación entre salidas sucesivas

Si la categoría de la primera aeronave es superior a la segunda se ha de aplicar 3 minutos

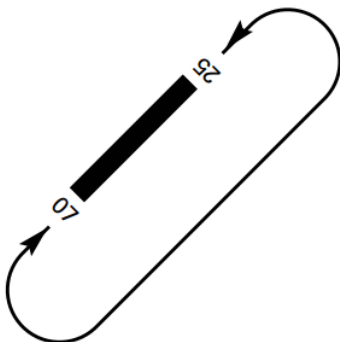
# Llegadas

En operación normal GCTS\_APP aplicará una mínima de separación horizontal de 8 NM

Esta separación puede ser reducida a 3 NM previa coordinación con GCTS\_TWR en caso de no haber salidas

# VFR

Los circuitos de tránsito se realizarán al sur del campo

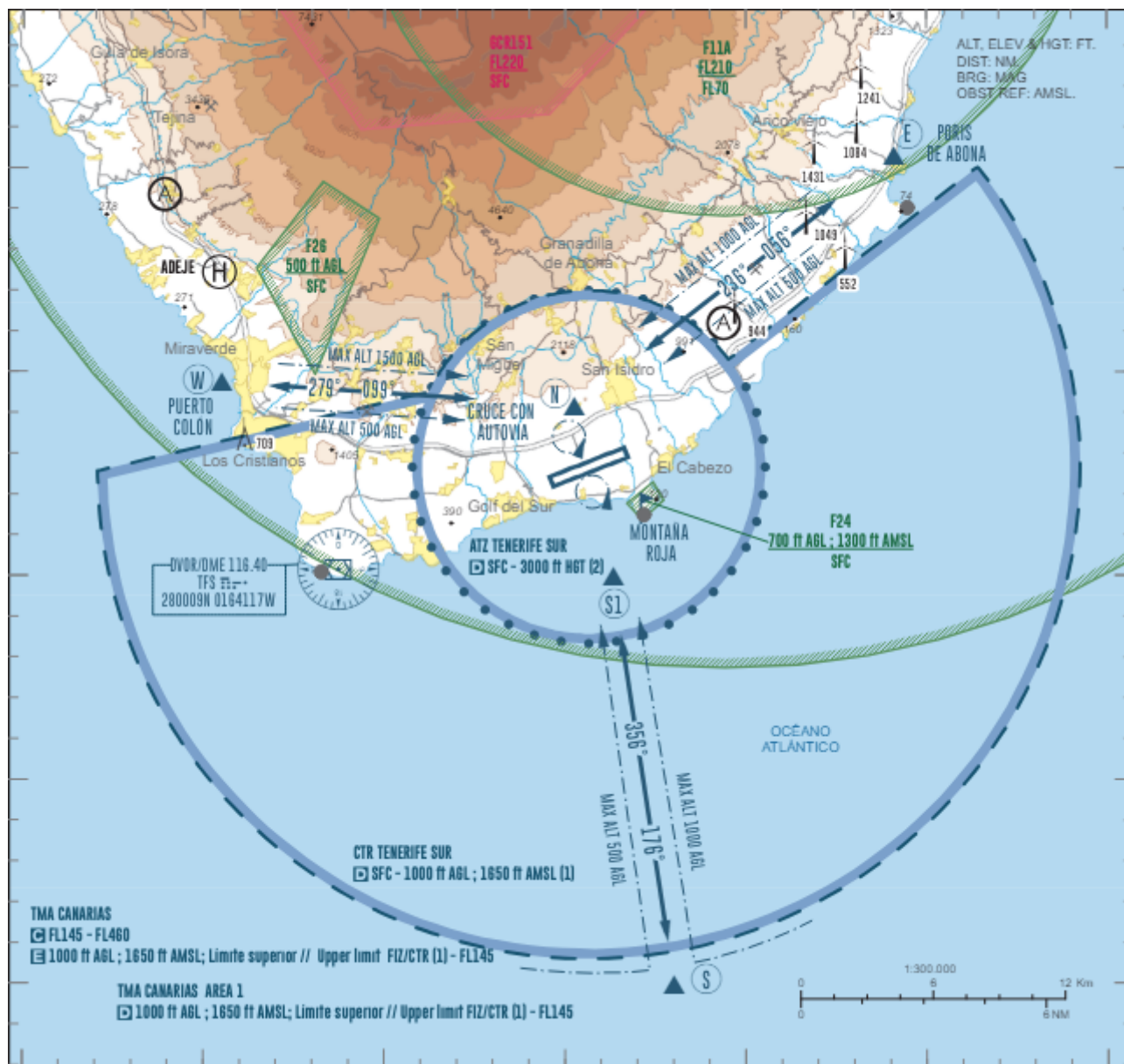


## Salidas

GCTS\_TWR pasará los tráfico a la siguiente dependencia superior o a UNICOM una vez la aeronave abandone el CTR



GCTS\_TWR será el encargado de autorizar a los tráficos a entrar al CTR, pudiendo autorizar a las aeronaves a efectuar órbitas sobre los puntos de notificación E, W o S antes de obtener la autorización de entrada al CTR.



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

**Log de versiones**  
(ACCSPX) CID - [CAMBIO]. (FECHA)