

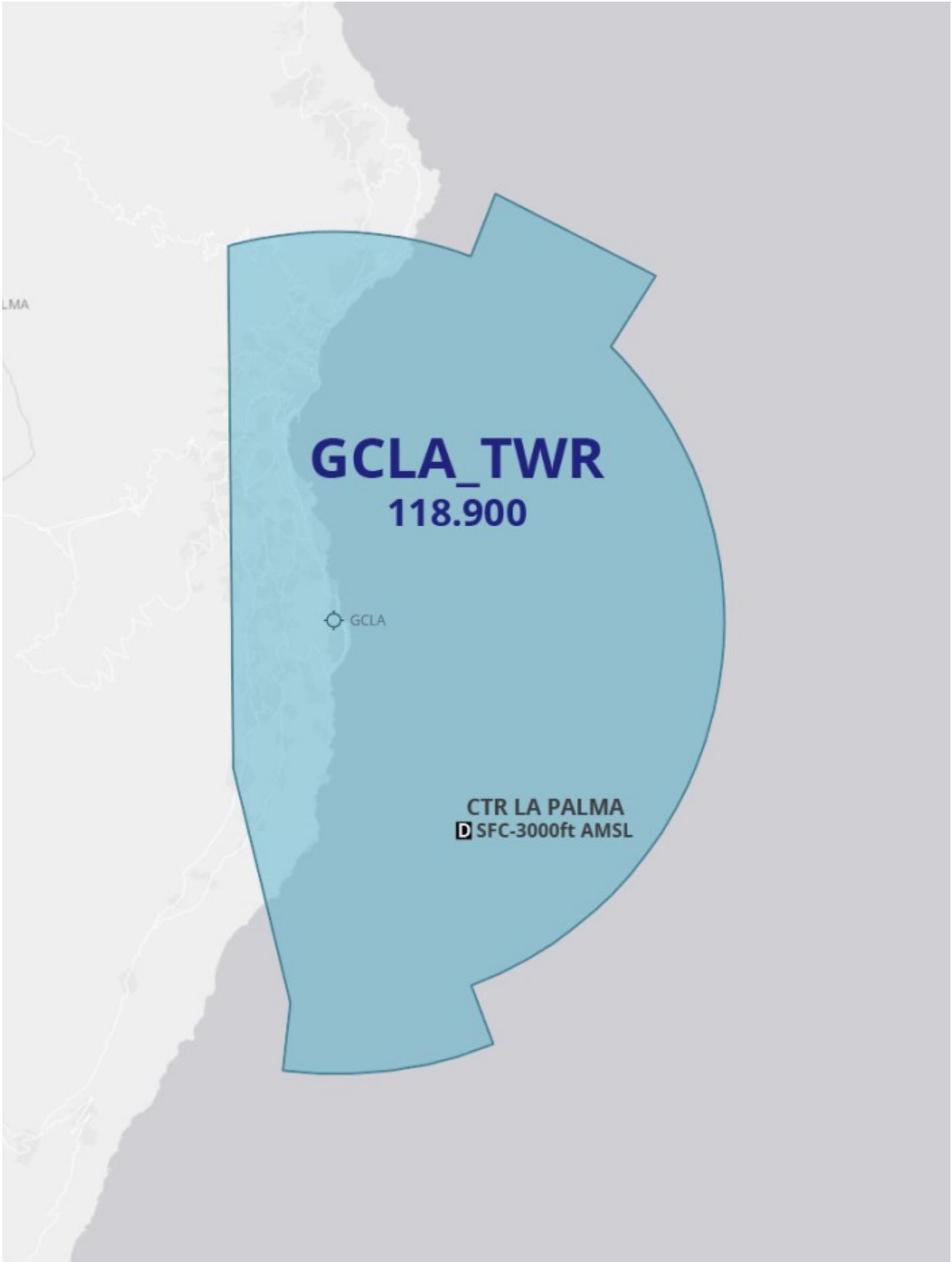
GCLA - La Palma

Inaugurado en 1970, fue el segundo aeropuerto de la isla (el primero fue el aeródromo de Buenavista, ahora cerrado). En 2011 fue ampliado, incluyendo una nueva terminal, una nueva calle de rodaje y la ampliación de la rampa de estacionamiento, duplicando así su capacidad.

1. Posiciones Activas

Log-in	Callsign	Frecuencia	FRA	Observaciones
GCLA_TWR	La Palma Tower	118.900		Indicativo CPDLC: GCLA

2. Espacio Aéreo



3. Reglamentación Local

La pista preferente es la **36**, que se empleará siempre y cuando la componente de viento en cola no exceda de 10 kt o cruzado de 25 kt.

Al no estar definida otra zona específica para operar con helicópteros, estos tendrán el mismo tratamiento que las aeronaves de ala fija.

Toda aeronave, salvo AT72 y aquellas cuya envergadura sea inferior a 27.05 m, deberá hacer back-track al final de la pista.

Se permite realizar operaciones de despegue desde intersección para ambas pistas.

4. Procedimientos de TWR

Autorizaciones

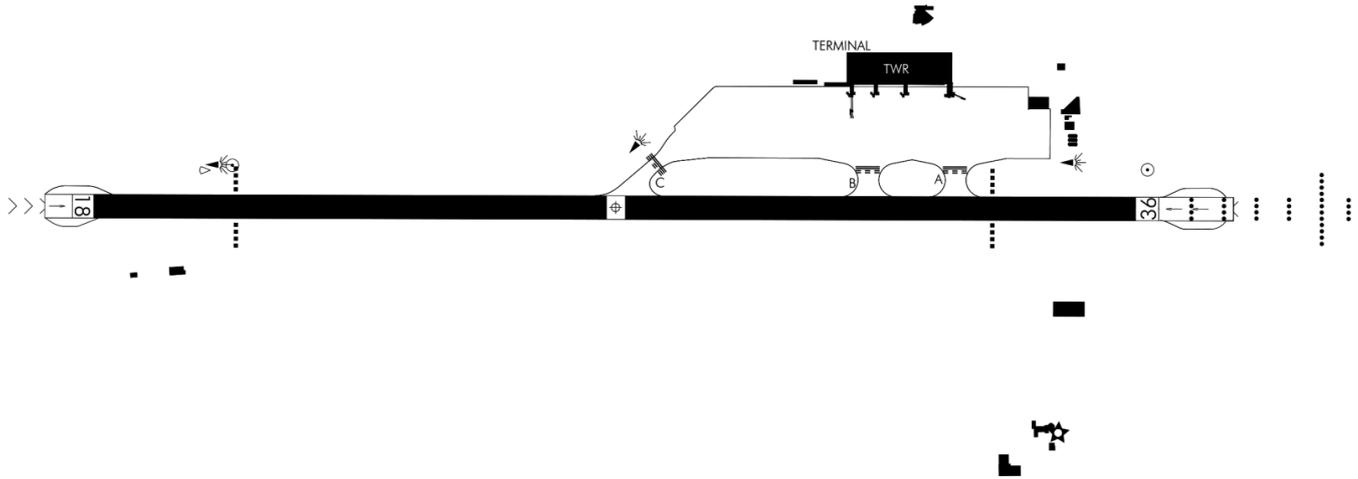
Se autorizarán, preferentemente, salidas IFR estándares con su correspondiente nivel inicial publicado. Cualquier otra salida debe ser previamente coordinada con la dependencia superior.

En caso de no poder cumplir con la pendiente mínima de ascenso, a petición del piloto y previa autorización ATC, se puede autorizar a salir en condiciones visuales (VMC) virando en circuito de aeródromo para integrarse en el correspondiente procedimiento a ARACO o VANUR.

Rodaje

Como norma general, el rodaje en la plataforma será contrario al sentido de operaciones de la pista en uso:

- Pista 36: se recomienda usar A (o B) para entrar en pista, y C para librarla.
- Pista 18: debido a la mayor distancia disponible al aterrizar, es posible usar C tanto para entrar como para librar la pista, por lo que se debe tener en cuenta los movimientos en plataforma en cada momento para decidir su uso.



Separaciones entre salidas sucesivas

GCLA_TWR podrá autorizar despegues sin necesidad de coordinación previa con aproximación (salvo que ésta establezca otro criterio) siempre que se cumplan las siguientes separaciones entre salidas IFR sucesivas:

Segunda aeronave	Aeronave precedente	Separación mínima (tiempo)*
Todas	Muy rápida	2 min
Muy rápida	Todas	SUJETA
Rápida	Rápida	2 min
Media		1,5 min
Lenta		1,5 min
Rápida	Media	SUJETA
Media		2 min
Lenta		1,5 min
Todas	Lenta	SUJETA

Lenta: Pistón y helis **Media:** Turbohélices (y 'RJ') **Rápida:** Reactores **Muy rápida:** Cazas

* Las separaciones indican el momento en el que la segunda aeronave podrá iniciar la carrera de despegue. El tiempo empieza a contar cuando la anterior empieza la carrera de despegue.

Además de los casos reflejados en la tabla anterior, se considera **SUJETA** la primera salida tras una aproximación frustrada.

En caso de distinta categoría de estela turbulenta, **siempre** debe cumplirse la separación no radar establecida en RCA 4.5.15.2.3, representada en la siguiente tabla:

Segunda aeronave	Aeronave precedente	Separación mínima (tiempo)*
Ligero	Medio	2 min
Medio	Pesado	2 min
Ligero		2 min
Medio	Super	3 min
Ligero		3 min

* Se sumará **1 minuto adicional** en caso de que la segunda aeronave **despegue desde intersección**.

Este documento amplía la información sobre las salidas consecutivas: [Separaciones Salidas Sucesivas](#).

Cuando no haya dependencia superior conectada, para las salidas indicadas como “sujetas” se esperará **5 minutos** y se informará a las aeronaves sobre los posibles tránsitos que le puedan afectar en salida.

Tránsitos VFR

Se dispone de un único circuito de tránsito, al este del campo.



5. Transferencias

Las llegadas IFR serán transferidas establecidas en la aproximación, debidamente separadas.

GCLA transferirá los tránsitos IFR tras el despegue a la dependencia superior (GCNB_APP).

Los tránsitos VFR serán transferidos en curso a los puntos de notificación visual (N, E, o S).

6. Información Adicional

En la sección de [Documentación](#) encontrarás la Ficha de Aeródromo y otros documentos de resumen.

En [este enlace al AIP](#) encontrarás las cartas de los procedimientos del aeródromo.

Pista	Dimensiones (m)	TORA (Int) - LDA (m)	Superficie	Datos ILS
18	2110 x 45	2110 (A: 385/C: 992) - 2058	Asfalto	N/A
36	2200 x 45	2200 (A: 1673/C: 1066) - 2058	Asfalto	N/A

Algunas imágenes mostradas en esta página web están basadas en cartas aeronáuticas de navegación, publicadas en el AIP o capturas de la aplicación INSIGNIA, con el consentimiento de ENAIRE, titular de los derechos de propiedad intelectual e industrial de dichos sitios web, así como de su contenido.

Some images shown on this website are based on aeronautical navigation charts, published in the AIP or captured from the INSIGNIA application, with the consent of ENAIRE, owner of the intellectual and industrial property rights of

that website, as well as their content.

SÓLO PARA USO EN SIMULACIÓN, NO VÁLIDO PARA OPERACIONES REALES
ONLY FOR SIMULATION PURPOSES, NOT VALID FOR REAL OPERATIONS

Última actualización: 28/12/2023

Revisión #53

Creado 13 octubre 2023 21:17:40 por Manuel Nuez

Actualizado 27 diciembre 2023 18:02:02 por Manuel Nuez