

# GCLP - Gran Canaria

Situado a 18 km de la capital, el aeropuerto es la puerta de entrada de millones de turistas que visitan la isla, siendo el quinto en número de pasajeros a nivel nacional. Forma parte del aeródromo de utilización conjunta Gran Canaria/Gando, operando junto con la base aérea del Ejército del Aire de Gando.

## 1. Posiciones Activas

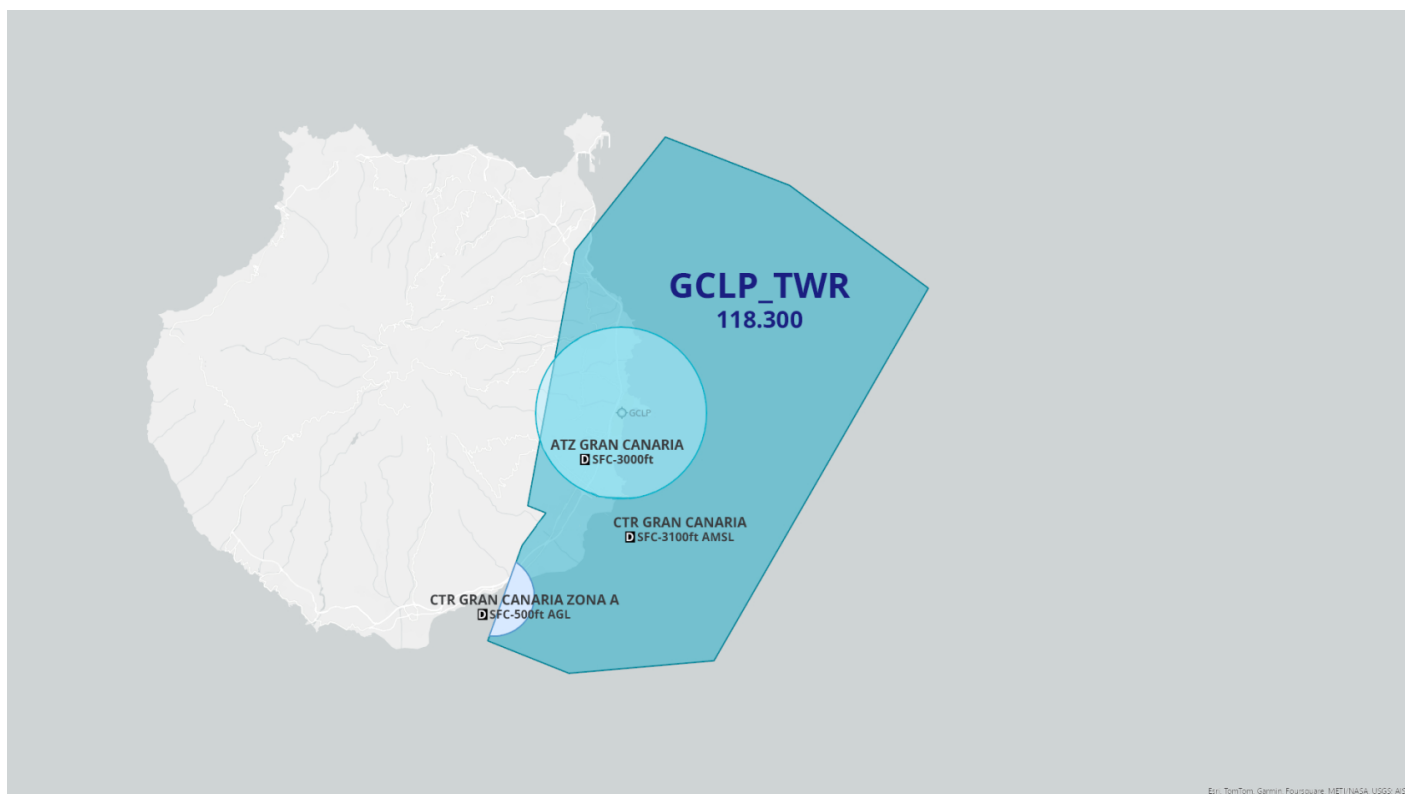
Log-in	Callsign	Frecuencia	FRA	Observaciones
GCLP_TWR	Gran Canaria Tower	118.300		-
GCLP_GND	Gran Canaria Ground	121.700		*Debe estar conectada GCLP_TWR
GCLP_DEL	Gran Canaria Delivery	125.000		*Debe estar conectada GCLP_GND

El orden de apertura puede ser modificado en eventos, training, exámenes o NOTAM.

## Posiciones NO activas

Log-in	Callsign	Frecuencia	FRA	Observaciones
GCLP_OPS_DEL	Gran Canaria Operations	127.175		*Debe estar conectada GCLP_GND

## 2. Espacio Aéreo



El CTR de Gran Canaria es responsabilidad de GCLP\_APP.

### 3. Reglamentación Local

La configuración **Norte** es preferente.

Salvo autorización ATC, se operará en base a la siguiente asignación:

- Configuración Norte: 03L para llegadas, 03R para salidas.
- Configuración Sur: 21R para llegadas, 21L para salidas.

Los helicópteros civiles pueden operar desde la intersección de S1/S2 con la RWY 03L/21R.

No están permitidas las operaciones simultáneas en las pistas paralelas.

### 4. Procedimientos de DEL

#### Autorizaciones

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

Exceptuando las salidas a MOVAS por RWY 21, las salidas se aplican a ambas pistas paralelas.

Los pilotos que soliciten el uso de una pista distinta a la correspondiente, deberán hacerlo cuando soliciten la puesta en marcha y asumir las posibles demoras.

## 5. Procedimientos de GND

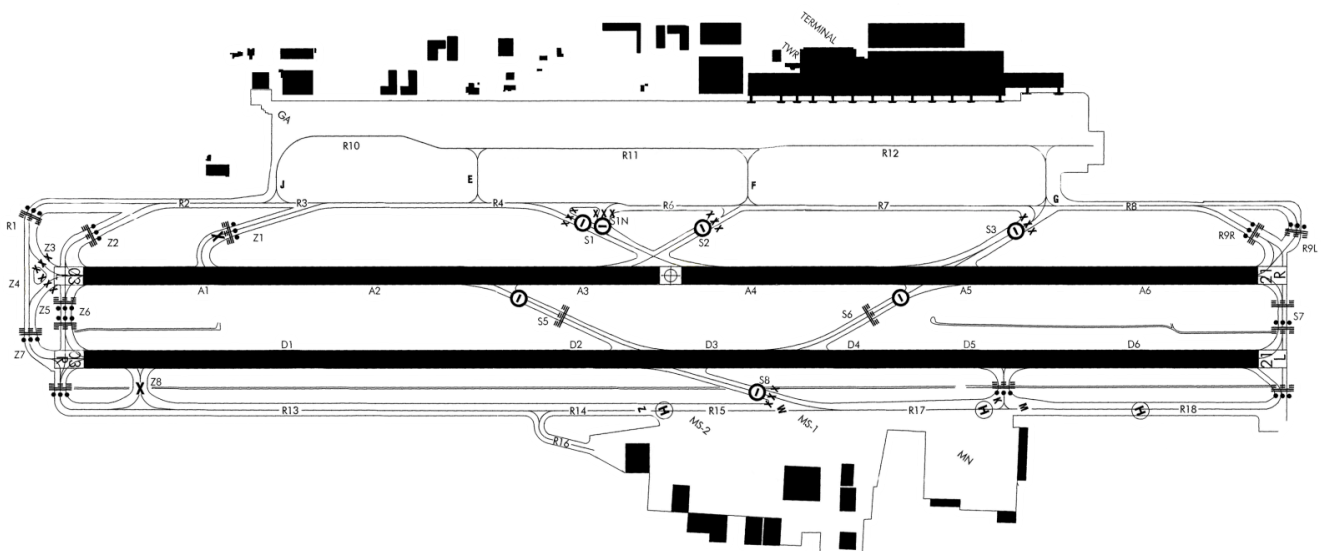
### Rodaje

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




- Configuración Norte: se usará F/G para entrar en plataforma, y J/E para salir.
- Configuración Sur: se usará J/E para entrar en plataforma, y F/G para salir.

\* En ambas configuraciones, se puede utilizar F en sentido opuesto si se considera oportuno y la situación lo permite.


Los estacionamientos remotos P no requieren retroceso, se sale hacia la rodadura interior.

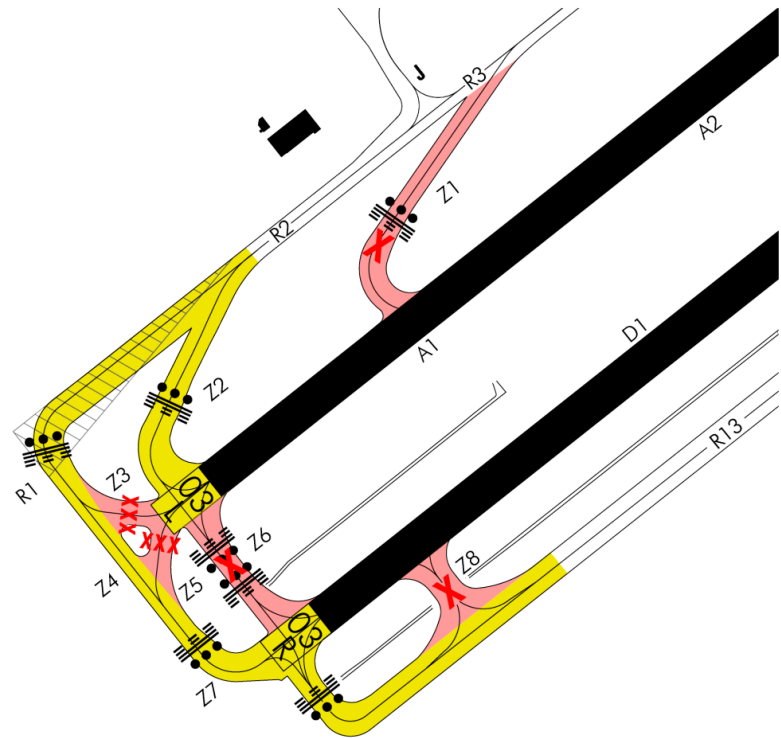


cabeceras de las pistas 03L/03R será como se muestra en el siguiente esquema\*:

CLAVE LUGARES CRÍTICOS HOT SPOT LEGEND	
	RWY
	ENTRADA/SALIDA DE RWY RWY ENTRY/EXIT
	TWY CERRADA TWY CLOSED

ZONA NO VISIBLE DESDE TWR AREA NOT VISIBLE FROM TWR	
BARRA ANTI-INTRUSIÓN NO-ENTRY BAR	xxx
TWY CERRADA TWY CLOSED	X



\* Es posible que muchos pilotos no tengan escenarios con las nuevas calles de rodaje.

## 6. Procedimientos de TWR

### Operación con pistas paralelas

Debido a la poca separación entre pistas, no se autorizará la salida a un tránsito alineado hasta que el tránsito en arribada a la pista paralela haya tomado, y no se autorizará el aterrizaje hasta que el tránsito en salida haya cruzado el umbral de la pista opuesta (igual a operaciones con pista única).

Sin embargo, el uso de ambas pistas reduce el tiempo de ocupación de las mismas, permitiendo un mayor número de operaciones.

A continuación veremos un ejemplo de operación eficiente en configuración Norte (pero se aplica igual en configuración Sur). Tenemos la siguiente situación:

- Aeronave aterrizando en RWY 03L.
- Aeronave alineada en RWY 03R.
- Aeronaves en punto de espera para salida.
- Tráfico en aproximación final (separado por APP).

Se seguirá el siguiente procedimiento:

1. Una vez haya aterrizado la aeronave en la RWY 03L y esté frenando (para garantizar separación en caso de frustrada), se autoriza a despegar a la aeronave alineada en la 03R.
2. Inmediatamente después, se autoriza a la aeronave en punto de espera a cruzar RWY 03L, entrar y mantener en la 03R detrás del tránsito en carrera.
3. Se autoriza para aterrizar a la siguiente aeronave en final de la RWY 03L cuando ésta quede libre (la aeronave que aterrizó ha librado la pista, y la que estaba cruzando haya alineado en la 03R), y la aeronave despegando por la 03R haya cruzado el umbral contrario.
4. Repetimos este proceso desde el primer paso.

Separaciones entre salidas sucesivas

Para la correcta aplicación de separaciones radar, se agrupan las salidas de acuerdo al punto en el que viran, considerándose "Misma ruta" aquellas en la misma casilla:

	Configuración Norte	Configuración Sur
<div>↑</div> <div>Vira después</div> <div>Vira antes</div> <div>↓</div>	BIMBO, KONBA, SARAY, SAMAR, VASTO	HIE, LOMAS, MOVAS, ODEGI
	KORAL, RASEP	REMGI
	KOPUD	ARACO, TFN, BIMBO, KONBA, SARAY, SAMAR, VASTO, RASEP, KORAL
	TFN, ARACO, COSTI, HIE, LOMAS, MOVAS, ODEGI, REMGI	KOPUD, COSTI (Sujetas)

GCLP\_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 (distancia)*
Todas	Muy rápida	SUJETA
Muy rápida	Todas	SUJETA
Rápida	Rápida	Misma ruta: 5 NM Primera vira antes: 4 NM Primera vira después: 3 NM
Media		3 NM

Lenta	3 NM	
Rápida	Media	Misma ruta: <b>SUJETA</b> Distinta ruta: Suelta <b>3000ft</b> cuando primera libre 3300ft
Media		Misma ruta: 5 NM Primera vira antes: 4 NM Primera vira después: 3 NM
Lenta		3 NM
Rápida	Lenta	<b>SUJETA</b>
Media		<b>SUJETA</b>
Lenta		Misma ruta: 5 NM Primera vira antes: 4 NM Primera vira después: 3 NM

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

\* Las separaciones indican distancias a obtener cuando la segunda salida esté a 1 NM del umbral contrario (datos recogidos de procedimientos reales).

Además de los casos reflejados en la tabla anterior, se consideran **SUJETAS** las siguientes salidas:

- Primera salida tras una aproximación frustrada.
- Salida por pista contraria a la que está en uso, y primer despegue tras esta salida (independientemente de la pista).
- Primer despegue después de un cambio de pista.
- Salida sin SID específica publicada.
- Pista 21 hacia COSTI/KOPUD.

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		3 min
Ligero	Super	3 min

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

Quedará al criterio del controlador de torre utilizar la separación por tiempo o por distancia. 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.

## Implementación en Aurora

Para ayudar a la correcta aplicación de separaciones radar en salida, y basado en imágenes reales, se han implementado en el sector de Aurora marcadores basados en imágenes reales.

Para activarlos, basta con ir a la ventana AIRPORTS > GCLP > Pista correspondiente > FAP > SALID.CONSEC.TWR.

Su uso es relativamente sencillo: cuando la aeronave precedente ha cruzado la marca correspondiente, se puede autorizar a la segunda y en el aire se cumplirá la separación estipulada a 1NM del umbral (con aeronaves de velocidad similar).

La marca a utilizar dependerá de la distancia que se quiera obtener:

AIRPORTS

GCLP 241930Z 02016KT 9999 FEW037 23/14 Q1021 NOSIG

ICAO	QNH	WIND	C	R	Z	V	M	N	RWY	CRS	P	D	A	W
GCFV	1020	050°15KT	T	×	Q	Q	Q	Q	03L	026	♥	✈	✈	✈
GCGM	1021	VRB07KT	T	×	Q	Q	Q	Q	21R	206	♥	✈	✈	✈
GCHI	1021	030°14KT	T	×	Q	Q	Q	Q	03R	030	♥	✈	✈	✈
GCLA	1022	030°08KT	T	×	Q	Q	Q	Q	21L	210	♥	✈	✈	✈
<b>GCLP</b>	1021	020°16KT	T	×	Q	Q	Q	Q						
GCRR	1021	020°08KT	T	×	Q	Q	Q	Q						
GCTS	1021	060°15KT	T	×	Q	Q	Q	Q						
GCXO	1023	320°06KT	T	×	Q	Q	Q	Q						

TRANS

HOLD

IAP

FAP

GA

STAR

SID

AUTO

ID

L

R

Embudo ESTE1

Embudo ESTE2

**SALID.CONSEC.TWR03**

ARACO4A

BIMBO7A

5 nm

Línea más alejada del umbral

4 nm entre reactores

Borde más alejado del umbral

4 nm entre turbohélices

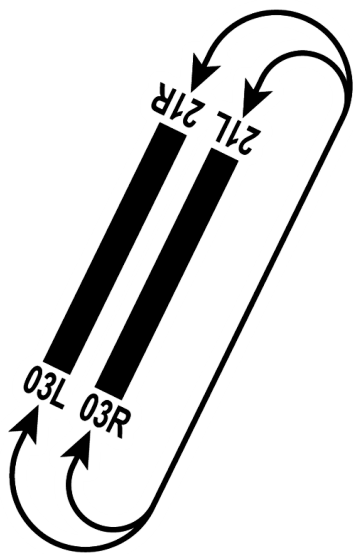
Borde más cercano al umbral

3 nm

Línea más cercana al umbral

## Tránsitos VFR

Se dispone de un único circuito de tránsito, al este del campo. No obstante, si se considera oportuno para aeronaves que sobrevuelan W en arribada, se podrá utilizar circuito al oeste del campo.



## 7. Transferencias

Las llegadas IFR serán transferidas establecidas en el curso final, debidamente separadas.

GCLP transferirá los tránsitos IFR tras el despegue a la dependencia superior (GCLP\_APP).

Los tránsitos VFR serán transferidos en curso a los puntos de notificación visual (N1, E, o entre S-W antes del límite del ATZ).

## 8. 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
03L	3100 x 45	3100 - 3100	Asfalto	ILP 109.900 (026°)
21R	3100 x 45	3100 - 3100	Asfalto	RLP 110.700 (206°)



03R	3099 x 45	3099 - 3099	Asfalto	-
21L	3099 x 45	3099 (Cable: 2593) - 3099	Asfalto	-

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: 05/09/2024