

GCHI | El Hierro [TWR, AFIS]

Existe un suplemento activo que afecta a GCHI.

Hasta el 16 de abril de 2027 estimado, el DVOR/DME LPC estará fuera de servicio por sustitución del sistema.

Procedimientos afectados::
SID RWY 16: Salida LPC2X: salida no disponible.

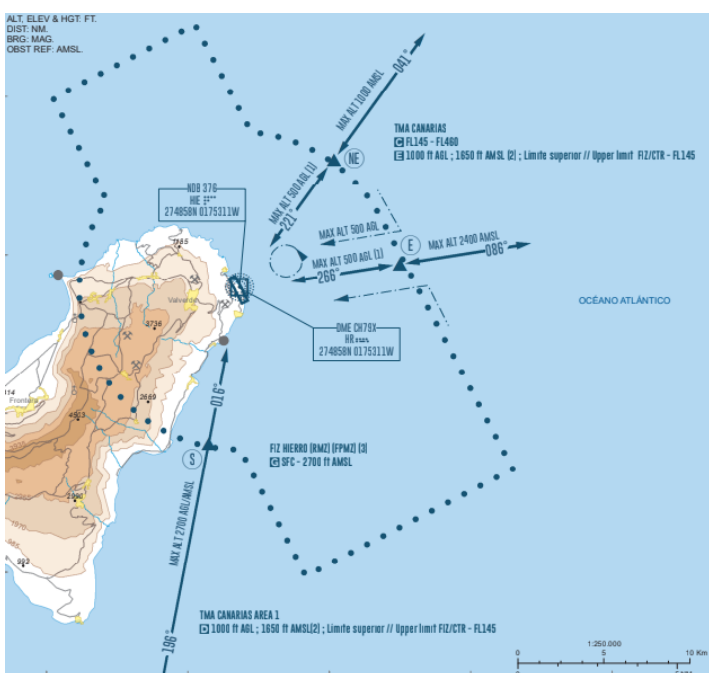
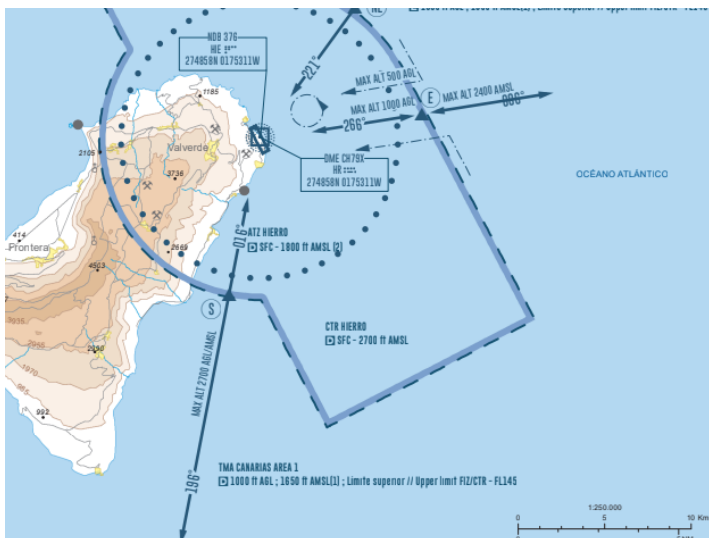
Ref: ENAIRE SUP 56/26

POSICIONES

LOGIN	INDICATIVO DE LLAMADA	FRECUENCIA
GCHI_TWR	El Hierro Tower/Information*	118.075

**El Hierro operará como AFIS los sábados y domingos. [Se recomienda la lectura del documento ENR 1.5 - 4.2. PROCEDIMIENTO EN AERÓDROMOS](#)*

ESPACIO AÉREO



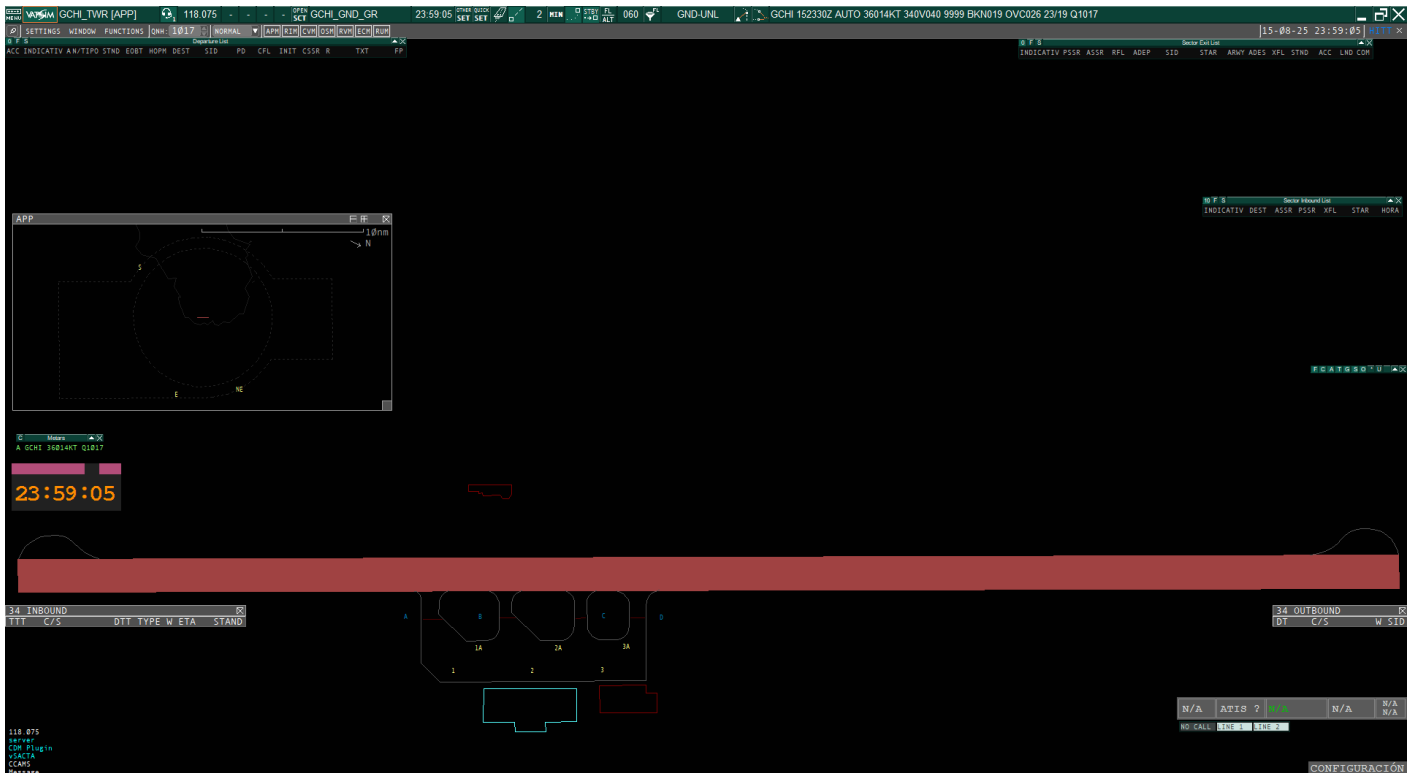
ÁREA DE RESPONSABILIDAD

- La unidad encargada de gestionar el **ATZ** de El Hierro es **El Hierro Torre** (GCHI_TWR) de **lunes a viernes**. Es un **espacio aéreo D** cuyos límites verticales son de **SFC a 1800 AMSL**, o hasta la elevación del techo de nubes, lo que resulte más bajo.
- La unidad encargada de gestionar el **CTR** de El Hierro es **Canarias Aproximación** (GCCA_INB_APP) o dependencia superior de **lunes a viernes**. Es un **espacio aéreo D** cuyos límites verticales son de **SFC a 2700 AMSL**.
- Los sábados y domingos todo el área de responsabilidad es una FIZ operada por **El Hierro Información** (GCHI_TWR). Es un **espacio aéreo G** cuyos límites verticales son de **SFC a 2700 AMSL**.

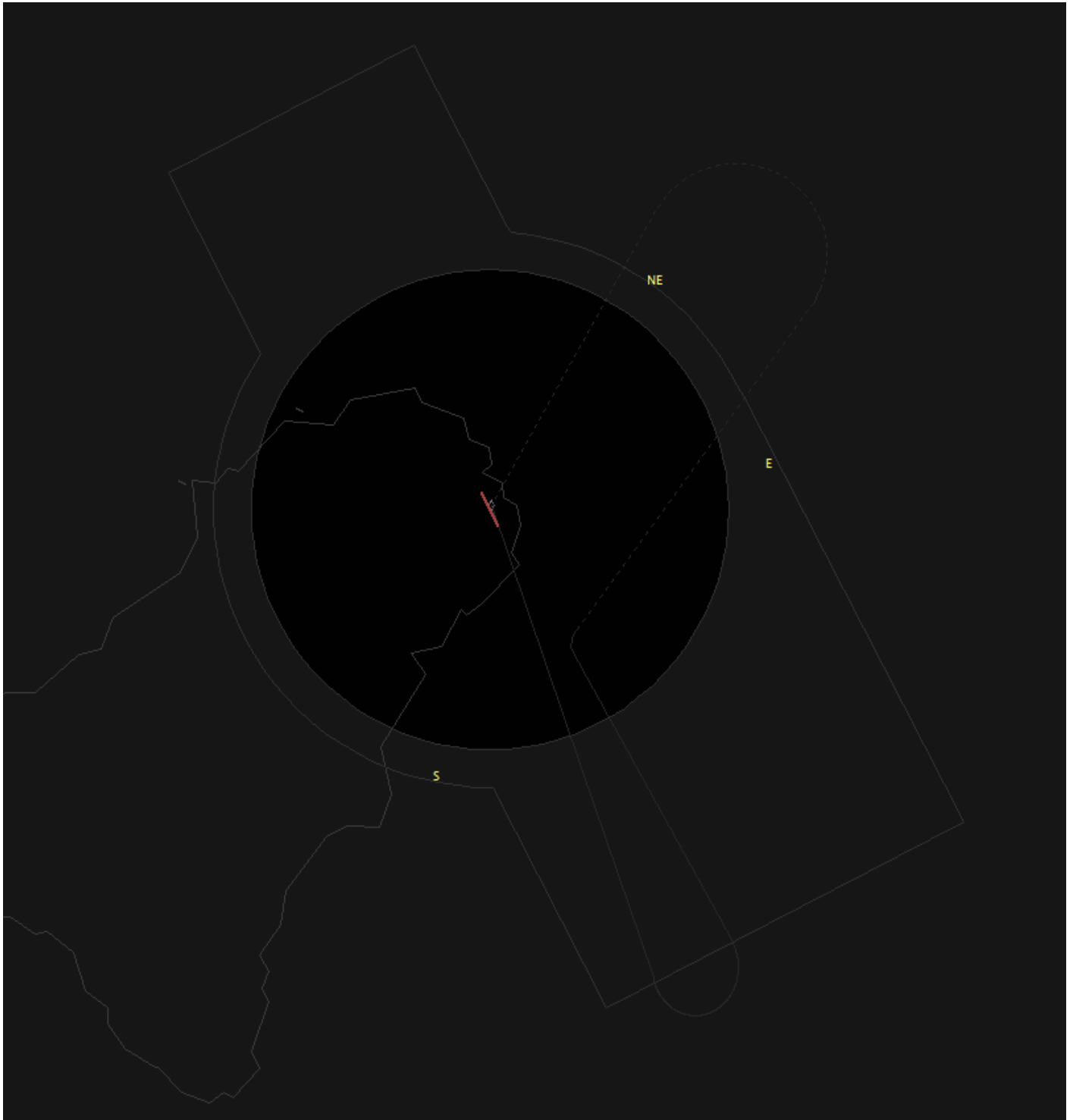
CONFIGURACIÓN EN EUROSCOPE

GCHI_TWR

Para esta posición recomendamos utilizar GCHI_GND_GR.asr junto a GCCC.asr y alternar mediante 'F7'.



Con el GCCC.asr seleccionado, debes dirigirte al *display settings dialog* y seleccionar el TAG de SACTA TWR en el desplegable.



SERVICIO ATIS

El Hierro no ofrece servicio ATIS. Por lo tanto según [RCA 4.5.5.2.1](#), deberemos ofrecer la siguiente información meteorológica y/o de AD.

- a) la pista que ha de utilizarse;
- b) la dirección y velocidad del viento en la superficie, incluyendo variaciones importantes de la mismas:

c) el reglaje QNH de altímetro, y, bien sea regularmente de conformidad con acuerdos locales o si la aeronave lo solicita, el reglaje QFE del altímetro;

d) la temperatura del aire ambiente en la pista que ha de utilizarse, en el caso de aeronaves con motor de turbinas.

e) la visibilidad representativa del sentido de despegue y ascenso inicial, si es inferior a 10 km, o de ser aplicable el valor del RVR correspondiente a la pista que ha de utilizarse.

f) la hora exacta.

NOTIFICACIÓN DE CIZALLADURA EN APROXIMACIÓN O DESPEGUE

En el caso de que los tránsitos reporten cizalladura de viento en la aproximación o despegue, se les solicitará a los pilotos la siguiente información:

- Fase del vuelo en la que ha tenido lugar.
- Intensidad: débil, moderada, fuerte, muy fuerte o sin calificar.
- Sentido del fenómeno: positivo o negativo.
- Si ha sido detectada por el sistema de la aeronave o percibida por el piloto.
- Cualquier otra información complementaria disponible.

Una vez informado del fenómeno de cizalladura, el ATCO o AFISO lo comunicará a las aeronaves siguientes que pudieran estar afectas. Asimismo, el ATCO o AFISO confirmará con estas aeronaves si la han experimentado o no.

Deberemos notificar a la dependencia superior, si la hubiera, de esta fenomenología hasta que estas condiciones meteorológicas particulares dejen de representar significancia para los tránsitos.

PROCEDIMIENTOS LOCALES DE LA DEPENDENCIA

REGLAMENTACIÓN LOCAL

- No están permitidas las operaciones de ultraligeros.
- Para operar con servicio AFIS dentro de la FIZ es obligatorio que las aeronaves presenten plan de vuelo y que estén equipadas con radiocomunicación en ambos sentidos.
- Solo se permitirá, dentro de la FIZ, una única operación IFR simultánea. Los procedimientos al respecto se desarrollarán posteriormente en este documento.
- Las aproximaciones instrumentales son utilizables únicamente si se dan condiciones VMC en el entorno del aeródromo, al estar certificado con pista de vuelo visual. Teniendo en cuenta que no podemos limitar a los pilotos a aterrizar en el aeropuerto, se le informará al piloto de las condiciones meteorológicas que le sean relevantes.

PISTA PREFERENTE

La pista preferente de El Hierro es la pista 16. Sin embargo, la **pista 34** suele ser la de uso más común, debido al alisio del noreste, que es el viento predominante.

DESPEGUE DESDE INTERSECCIÓN

Los pilotos que lo soliciten, podrán despegar desde cualquiera de las intersecciones disponibles. En la autorización de despegue aplicaremos la siguiente fórmula:

XXXXX, viento X grados, X nudos, pista X, **intersección X**, autorizado a despegar.

PROCEDIMIENTOS EN CONDICIONES DE BAJA VISIBILIDAD

El aeropuerto de El Hierro **no dispone de Procedimientos de Visibilidad Reducida (LVP)**.

PROCEDIMIENTOS DE SALIDA

La altitud inicial para todas las salidas es de 5000 pies.

Se recuerda que **cuando operemos GCHI como AFIS** no se autorizará (p. ej. autorizaciones para aterrizar o despegar) ni se instruirá (p. ej. entrar en viento en cola, proceder a X punto) sino que daremos direccionamiento a las aeronaves a fuera y a dentro de la plataforma. **Solo proveeremos información de vuelo y Servicio de Dirección de Plataforma (SDP)**. En este caso, la autorización IFR deberá tener la autorización de una dependencia superior que ofrezca servicio de control. Por ejemplo: **Canarias Control les autoriza a..., etc.**

Como comentábamos anteriormente, **solo se permite una operación IFR simultánea en el FIZ**.

Para dar cumplimiento de estos requisitos, la autorización ATC para tránsitos en salida debe contener la siguiente información:

- (Indicativo de la aeronave) autorizado a XXXX
- Salida, ya sea publica para la pista 16 o por la 34 en condiciones VMC para incorporarse a una SID publicada.
- Código SSR.
- Frecuencia de transferencia en salida.
- Y toda la información meteorológica requerida como especificado anteriormente.

AD	TIPO	PROCEDIMIENTO	PUNTOS	PROCEDIMIENTO OPERATIVO	DEPENDENCIA
GCHI	DEP 16	ARACO1X	ARACO	SEGÚN PUBLICADO	GCCC
		LPC2X	TOMOS		
		TFN2X	MOROD TESEL TFN		

YELBE1X	YELBE		
DEP 34*	FD34ARACO	ARACO	RWY 34 VMC PARA INCORPORARSE A SID ARACO1X
	FD34LPC	TOMOS LPC	RWY 34 VMC PARA INCORPORARSE A SID LPC2X
	FD34TFN	MOROD TESEL TFN	RWY 34 VMC PARA INCORPORARSE A TFN2X
	FD34YELBE	YELBE	RWY 34 VMC PARA INCORPORARSE A YELBE1X

*La pista 34 no posee salidas publicadas. Los tránsitos deberán salir por el punto de notificación visual que más se adecúe a su destino para luego activar su plan de vuelo IFR (Z FPL) e incorporarse a las salidas antedichas.

PROCEDIMIENTOS DE LLEGADA

Cuando hay dos o más arribadas IFR consecutivas al FIZ se deberá operar de la siguiente manera:

A la segunda aeronave IFR se le darán instrucciones para que haga esperas en HIE, informándole de que deberá asumir en HIE una espera de duración igual al tiempo que falte para que la primera aeronave IFR esté en plataforma (se le pedirá a dicha aeronave su estimada a plataforma).

Cuando el piloto al mando de una aeronave IFR notifique sus intenciones de cancelar plan de vuelo IFR, el ATC se limitará a acusar recibo con la siguiente fraseología: **"Plan de vuelo IFR cancelado a las ..."**

Y se le instruirá para que proceda a los puntos de notificación visuales "E" y "NE" a 1000 pies o inferior o bien, 500 pies inferior siempre que exista notificación de tránsitos IFR dentro de la FIZ o con entrada prevista en la misma, indicándole la finalización del servicio de control.

No debe sugerirse el cambio de vuelo IFR a VFR ni directa ni implícitamente. ([RCA 4.2.9.1](#)).

- Ante la certificación de GCHI como "pista visual", se especifica la actuación del CTA:
 - **Cuando GCHI opere como aeródromo controlado:** El CTA del ACC de Canarias solo podrá autorizar y aproximación instrumental si el campo se encuentra en condiciones VMC ([SERA](#))

5001: visibilidad 5 km y distancia a nubes 1.500 mts. horizontalmente y 1.000 ft verticalmente)

Pista	16	34
Separación	15 NM	15 Nm

- **Cuando GCHI opere como AFIS:** El CTA no autoriza en ningún caso a la aproximación a GCHI. Cuando el campo esté en IMC, el tránsito será informado por aproximación y/o por GCHI AFIS de las condiciones meteorológicas del mismo y se le requerirán las intenciones. La información meteorológica que deberá recibir el tránsito están basadas en el RCA 4.5.5.2.1. como antedicho. Ante las posibles dudas que pudiera suscitar entre los pilotos de no autorizar a la aproximación instrumental en IMC, se recuerda a los CTA del ACC de Canarias que en la IAC de GCHI publicada aparece de forma explícita un texto que indique que a partir del MAPT la aproximación debe completarse en condiciones meteorológicas de vuelo visual (este aspecto es necesario para que la definición de la maniobra de aproximación concuerde exactamente con los requisitos de la nueva definición de pista de vuelo visual de la enmienda 11-B al Anexo 14 de la OACI)

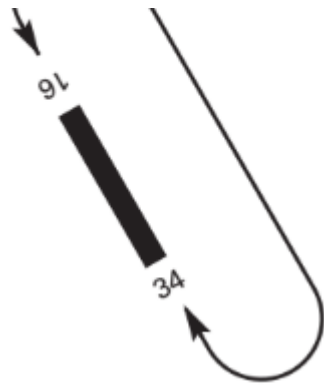
Se recuerda nuevamente que no podremos prohibir a los pilotos realizar la aproximación, y que deberemos informar al piloto de las condiciones meteorológicas para que este proceda a su discreción.

El aeropuerto queda restringido a aeronaves de categoría superior a A y B.

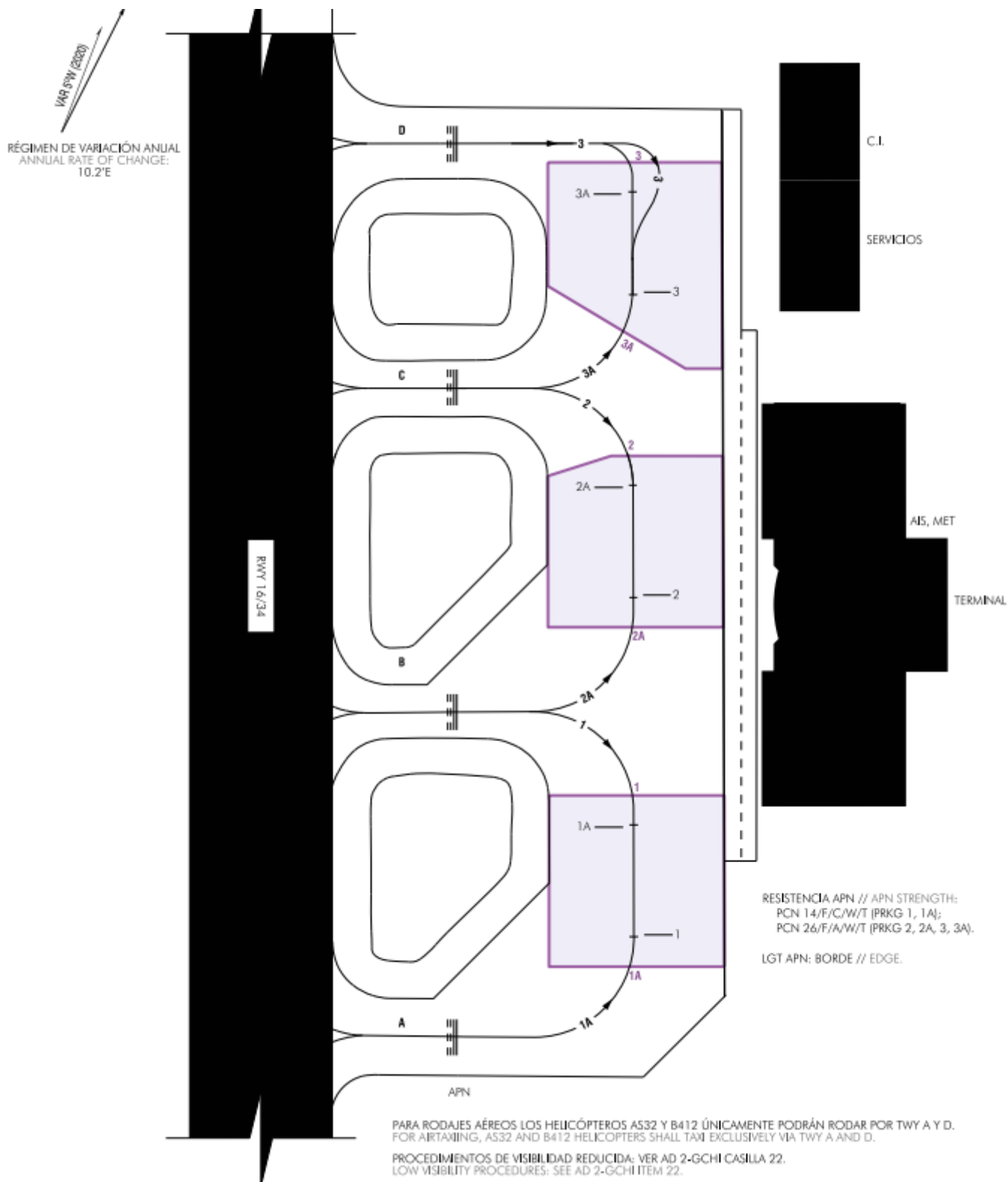
PROCEDIMIENTOS VISUALES

- **AFIS:**
 - **Llegadas:** tránsito VFR con destino El Hierro AD notificarán sus intenciones a la Dependencia AFIS ante de alcanzar los puntos de notificación y entrarán en la FIZ siguiendo las rutas y altitudes establecidas.
 - **Salidas:** tránsito VFR que deseen abandonar la FIZ, notificarán sus intenciones a la Dependencia AFIS, informando de la ruta de salida y el punto de referencia a utilizar, manteniendo las altitudes publicadas.
- **TWR:**
 - **Llegadas:** tránsito VFR con destino El Hierro AD establecerán contacto radio con Hierro TWR antes de alcanzar los puntos de notificación: NE, E, o S y solicitarán autorización para entrar en la CTR siguiendo las rutas establecidas y altitudes publicadas.
 - **Salidas:** tránsito VFR que desee abandonar la CTR recibirá instrucciones de TWR, antes del despegue del punto de salida a utilizar. Las aeronaves notificarán a TWR en el momento en que se abandone el límite de la CTR manteniendo las altitudes publicadas.
- **Circuitos de tránsito de AD:**

Los circuitos de tránsito solo están disponible **al este del campo**.



RODADURA Y ENVERGADURA MÁXIMA



La rodadura de El Hierro, como podemos ver, no reviste mayor dificultad que las específicas en todo aeródromo que quiere de regreso por una pista y las particularidades intrínsecas a El Hierro, donde las incompatibilidades reportadas, como puede resultar lógico, son en los puestos aledaños al puesto de estacionamiento con el mismo número, es decir, el puesto de estacionamiento 1 es incompatible con el 1A, el 2 con el 2A y el 3 con el 3A, y viceversa.

PUESTO DE ESTACIONAMIENTO	MAX SPAN	INCOMPATIBLE CON
---------------------------	----------	------------------

1	AT72	1A
2	AT72	2A
3	AT72	3A

16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS

- Situación:**
- FATO: RWY 16/34. Coordenadas THR 16 y THR 34, ver casilla 12.
 - Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY16/34, ver casilla 12.
 - Rodaje aéreo: TLOF coincide con los PRKG 1 y 3. Ver AD 2-GCHI PDC.

- Elevación:**
- FATO: RWY 16/34. Elevación THR 16 y THR 34, ver casilla 12.
 - Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 16/34, ver casilla 12.
 - Rodaje aéreo: TLOF coincide con los PRKG 1 y 3. Ver AD 2-GCHI PDC.

- Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización:**
- FATO: RWY 16/34.
 - Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 16/34, ver casilla 12.
 - Rodaje aéreo: TLOF coincide con los PRKG 1 y 3. Ver AD 2-GCHI PDC.

Orientación: No.

Distancias declaradas: No.

Iluminación: Postes proyectores en PRKG 1.

Observaciones: Para rodajes aéreos, los helicópteros AS32 y B412 únicamente podrán rodar por TWY A y D.

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