

1. INDICADOR DE LUGAR-NOMBRE DEL AERÓDROMO
AERODROME LOCATION INDICATOR - NAME

GCLA - LA PALMA

2. DATOS GEOGRÁFICOS Y DE ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO

AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA

ARP: 283736N 0174520W. Ver AD 2-GCLA ADC.

Distancia y dirección desde la ciudad: 8 km S.

Elevación: 33 m / 108 ft.

Ondulación geode: 43.10 m ± 0.05 m (1).

Temperatura de referencia: 27°C.

→ Temperatura baja media: 17°C.

Declinación magnética: 5° W (2020).

Cambio anual: 10.2' E

Administración AD: Aena.

Dirección: Aeropuerto de La Palma. E-38730 Villa de Mazo. Sta. Cruz de Tenerife.

TEL: +34-922 426 100/101/103 FAX: +34-922 426 142/141/143

AFTN: GCLA E-mail: spcaerpuerto@aena.es

Tránsito autorizado: IFR/VFR. (2)

Observaciones: SITA: SPCYPYA.

(1) Para todos los puntos del AD.

(2) Tráfico de Aviación General IFR/VFR (excepto vuelos hospital, militares, búsqueda y salvamento y aeronaves de estado) restringido excepto previa solicitud 24 HR antes a: Oficina de Operaciones TEL.: +34-922 426 101/103 SITA: SPCYPYA.

ARP: 283736N 0174520W. See AD 2-GCLA ADC.

Distance and direction from the city: 8 km S.

Elevation: 33 m / 108 ft.

Geoid undulation: 43.10 m ± 0.05 m (1).

Reference temperature: 27°C.

Low average temperature: 17°C.

Magnetic variation: 5° W (2020).

Annual change: 10.2' E

AD administration: Aena.

Address: Aeropuerto de La Palma. E-38730 Villa de Mazo. Sta. Cruz de Tenerife.

TEL: +34-922 426 100/101/103 FAX: +34-922 426 142/141/143

AFTN: GCLA E-mail: spcaerpuerto@aena.es

Approved traffic: IFR/VFR. (2)

Remarks: SITA: SPCYPYA.

(1) For all AD points.

(2) General Aviation IFR/VFR traffic (except hospital, military, search and rescue and state aircraft) restricted unless clearance requested 24 HR prior from: Oficina de Operaciones TEL.: +34-922 426 101/103 SITA: SPCYPYA.

3. HORARIO DE OPERACIÓN

OPERATIONAL HOURS

Aeropuerto: V: 0700-2030; I: 0800-2130
PS 2 HR PPR.

Aduanas e Inmigración: HR AD.

Servicios médicos y de sanidad: No.

AIS/ARO: HR AD.

Información MET: HR AD.

ATS: HR AD.

Abastecimiento de combustible: HR AD.

Asistencia en tierra: HR AD.

Seguridad: HR AD.

Deshielo: No.

Observaciones: Ninguna.

Airport: V: 0700-2030; I: 0800-2130
PS 2 HR PPR.

Customs and Immigration: HR AD.

Medical and Health Services: No.

AIS/ARO: HR AD.

MET briefing: HR AD.

ATS: HR AD.

Fuelling: HR AD.

Handling: HR AD.

Security: HR AD.

De-icing: No.

Remarks: None.

4. SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO

HANDLING SERVICES AND FACILITIES

Instalaciones para el manejo de carga: Sin limitaciones.

Tipos de combustible: JET A-1.

Tipos de lubricante: No.

Capacidad de reabastecimiento: JET A-1: 3 cisternas 40000 L, 23.30 L/s

Instalaciones para el deshielo: No.

Espacio disponible en hangar: No.

Instalaciones para reparaciones: No.

Observaciones: Agentes de rampa:

IBERIA

TEL: +34-922 426 165

FAX: +34-922 428 187

Móvil: +34-630 408 432

E-mail: spckk@iberia.es

SITA: SPCKPIB

El agente de rampa puede atender tanto aviación comercial como aviación general.

Agentes de combustible:

CEPSA AVIACION, S.A.

TEL: +34-922 426 180

E-mail: esaspc@cepsa.com

Cargo facilities: No limitations.

Fuel types: JET A-1.

Oil types: No.

Refuelling capacity: JET A-1: 3 tanks 40000 L, 23.30 L/s

De-icing facilities: No.

Hangar space: No.

Repair facilities: No.

Remarks: Ramp agents:

IBERIA

TEL: +34-922 426 165

FAX: +34-922 428 187

Mobile phone: +34-630 408 432

E-mail: spckk@iberia.es

SITA: SPCKPIB

Ramp agents may attend both commercial aviation and general aviation.

Fuelling agents:

CEPSA AVIACION, S.A.

TEL: +34-922 426 180

E-mail: esaspc@cepsa.com

5. INSTALACIONES PARA LOS PASAJEROS

PASSENGER FACILITIES

Hoteles: No.

Restaurante: Sí.

Transporte: Autobuses, taxis y coches de alquiler.

Instalaciones médicas: Primeros auxilios.

Banco/Oficina Postal: Cajero automático/No.

Información turística: Sí.

Observaciones: Ninguna.

Hotels: No.

Restaurant: Yes.

Transportation: Buses, taxis and car hire.

Medical facilities: First aid.

Bank/Post Office: Cash dispenser/No.

Tourist information: Yes.

Remarks: None.

6. SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICE

Categoría de incendios: 7. (1) (2)

Fire category: 7. (1) (2)

Equipo de salvamento: De acuerdo a la categoría de incendios publicada.

Rescue equipment: In accordance with the fire category published.

Retirada de aeronaves inutilizadas: (3)

Removal of disabled aircraft: (3)

- En el aeropuerto:
Cojines elevadores de alta presión, bloques y cuñas, gatos elevadores, 1 plataforma recuperadora de 5 TM de carga y material auxiliar y 2 plataformas recuperadoras de 10 TM de carga y material auxiliar.
- Empresa externa:
Grúas con máxima capacidad de carga nominal desde 1 TM hasta 400 TM.

- At the airport:
High pressure lifting bags, blocks and wedges, lifting jacks, 1 recovery dolly rated for 5 TM and auxiliary material, and 2 recovery dollies rated for 10 TM and auxiliary material.
- External company:
Cranes with maximum rated load capacity from 1 TM to 400 TM.

Observaciones:

Remarks:

- (1) 8 a demanda (ver casilla 20, "Procedimiento de solicitud de nivel de protección a demanda").
- (2) El tiempo de respuesta del servicio de salvamento y extinción de incendios es menor a 3 MIN, con un objetivo operacional menor a 2 MIN.
- (3) Datos de contacto local para operación de traslado de aeronaves inutilizadas:
Oficina CEOPS (Centro de Operaciones de AENA – SPC).
TEL: +34-922 426 101/103
FAX: +34-922 426 141
E-mail: spc.foaa@aena.es

- (1) 8 on request (see item 20, "Procedure for the request of protection level on demand").
- (2) The response time of the rescue and fire fighting service is less than 3 MIN, with an operational objective of less than 2 MIN.
- (3) Local contact data for disabled aircraft movement operations:

CEOPS Office (AENA Operations Centre – SPC).
TEL: +34-922 426 101/103
FAX: +34-922 426 141
E-mail: spc.foaa@aena.es

7. EVALUACIÓN Y NOTIFICACIÓN DEL ESTADO DE LA SUPERFICIE DE LA PISTA Y PLAN PARA LA NIEVE

RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN

Tipos de equipamiento de limpieza: No aplica.

Types of clearing equipment: Not applicable.

Prioridades de limpieza: No aplica.

Clearance priorities: Not applicable.

Material usado para el tratamiento de la superficie del área de movimiento: No aplica.

Use of material for movement area surface treatment: Not applicable.

Pistas de invierno especialmente preparadas: No aplica.

Specially prepared winter runways: Not applicable.

Observaciones: Evaluación y notificación del estado de la superficie de la pista de acuerdo a la metodología del Global Reporting Format (GRF) descrita en AD 1.2.2.

Remarks: Runway surface condition assessment and reporting in accordance with the Global Reporting Format (GRF) methodology described in AD 1.2.2.

Aeródromo en servicio durante todas las estaciones del año.

Aerodrome in service during all seasons of the year.

8. DETALLES DEL ÁREA DE MOVIMIENTO

MOVEMENT AREA DETAILS

→ **Plataforma:** Superficie: PRKG H2 a 10: Asfalto.
PRKG 11 a 16: Asfalto sobre forjado de hormigón.
Resistencia: PRKG H2 a 10: PCN 88/F/A/W/T.
PRKG 11 a 16: PCN 105/F/A/W/T.

Apron: Surface: PRKG H2 to 10: Asphalt.
PRKG 11 to 16: Asphalt on reinforced concrete.
Strength: PRKG H2 to 10: PCN 88/F/A/W/T.
PRKG 11 to 16: PCN 105/F/A/W/T.

→ **Calles de rodaje:** Anchura: TWY A, B: 39 m; C: 24.5 m.
Superficie: Aglomerado asfáltico.
TWY R1 y R2: Asfalto.
TWY R3: Asfalto sobre forjado de hormigón.
Resistencia: TWY A: PCN 64/F/A/W/T.
TWY B, C: PCN 105/F/A/W/T.
TWY R1 y R2: PCN 88/F/A/W/T.
TWY R3: PCN 105/F/A/W/T.

Taxiways: Width: TWY A, B: 39 m; C: 24.5 m.
Surface: Asphalt paving mixtures.
TWY R1 and R2: Asphalt.
TWY R3: Asphalt on reinforced concrete.
Strength: TWY A: PCN 64/F/A/W/T.
TWY B, C: PCN 105/F/A/W/T.
TWY R1 and R2: PCN 88/F/A/W/T.
TWY R3: PCN 105/F/A/W/T.

Posiciones de comprobación: Altimetro: Plataforma ELEV 32 m/104 ft.
VOR: No.
INS: Ver AD 2-GCLA PDC.

Check locations: Altimeter: Apron ELEV 32 m/104 ft.
VOR: No.
INS: See AD 2-GCLA PDC.

Observaciones: En todos los puestos de estacionamiento hay pendientes entre el 1% y el 1.5% EXC PRKG 07.

Remarks: At all the stands there are slopes between 1% and 1.5% EXC PRKG 07.

9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUÍA DE RODAJE

TAXIING GUIDANCE SYSTEM AND MARKINGS

Sistema de guía de rodaje: Señalización horizontal y vertical, puntos de espera en pista y puestos de estacionamiento.

Taxiing guidance system: Horizontal and vertical marking, runway-holding positions and stands.

Señalización de RWY: Designadores, umbral, umbral desplazado, eje, faja lateral, faja transversal, punto de visada, zona de toma de contacto y área anterior al umbral.

RWY markings: Designators, threshold, displaced threshold, centre line, side stripe, transverse stripe, aiming point, touchdown zone and pre-threshold area.

Señalización de TWY: Eje y faja lateral.

TWY markings: Centre line and side stripe.

Observaciones: Ninguna.

Remarks: None.

10. OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO

AERODROME OBSTACLES

Obstáculos que perforan las Superficies de Aproximación, Ascenso en el Despegue, Cónica, Horizontal interna, Transición y Transición Interna establecidas en el Anexo 14 de OACI; y las áreas 2A y 3 establecidas en el Anexo 15 de la OACI:

Obstacles which penetrate Approach, Take-off climb, Conical, Inner Horizontal, Transitional and Inner Transitional Surfaces contained in Annex 14 of ICAO; and areas 2A and 3 contained in Annex 15 of ICAO:

Ver Item 10 y apartado Datos Digitales.

See Item 10 and Digital Data section.

Observaciones: Ver AD 2-GCLA AOC.

Remarks: See AD 2-GCLA AOC.

11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO

METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED

Oficina MET: La Palma EMAe.
HR: HR AD. Fuera de este horario se emitirá METAR AUTO semihorario
METAR: Semihorario.
TAF: 24 HR.
TREND: No.
Información: En persona y telefónica.
Documentación de vuelo/Idioma: Cartas y lenguaje claro / Español.
Cartas: Mapas previstos significativos y de viento y temperatura en altitud.
Equipo suplementario: No.
Dependencia ATS atendida: TWR.
Información adicional: Las Palmas OMAe (GCGC); H24; TEL: +34-928 430 603.
 La Palma EMAe: HR AD; TEL: +34-922 428 006.
Observaciones: Existe climatología del aeródromo. Se hacen avisos de aeródromo. Existe un libro sobre la climatología de La Palma AD.

MET office: La Palma EMAe.
HR: HR AD. Outside these hours, a half-hourly METAR AUTO will be issued.
METAR: Half-hourly.
TAF: 24 HR.
TREND: No.
Briefing: In person and by telephone.
Flight documentation/Language: Charts and plain language / Spanish
Charts: Significant forecasted and wind and temperature in altitude maps.
Supplementary equipment: No.
ATS unit served: TWR.
Additional information: Las Palmas OMAe (GCGC); H24; TEL: +34-928 430 603.
 La Palma EMAe: HR AD; TEL: +34-922 428 006.
Remarks: Aerodrome weather summary available. Aerodrome warnings available. There is a book about La Palma AD weather.

12. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA

RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

RWY	Orientación Direction	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m) Strip (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
18 (1) (2)	179.01°GEO 184°MAG	2110 x 45	283809.35N 0174520.87W	THR: 20.3 m / 67 ft TDZ: No	No	150 x 150	2230 x 150	No	90 x 90	RWY: ASPH PCN 60/F/A/W/T (3) SWY: No
36 (4) (5)	359.01°GEO 004°MAG	2200 x 45	283702.54N 0174519.57W	THR: 31.7 m / 104 ft TDZ: No	No	112 x 150	2260 x 150 (6)	No	90 x 90	RWY: ASPH PCN 60/F/A/W/T (3) SWY: No

Observaciones:

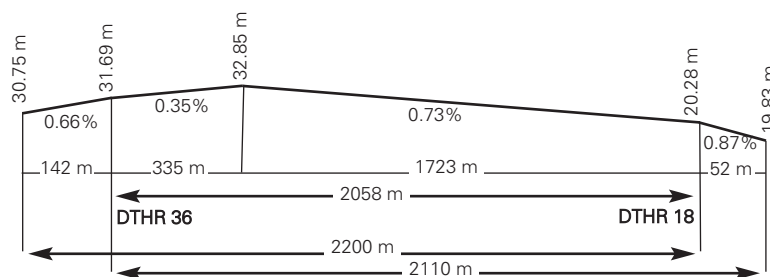
- (1) THR 18 desplazado 52 m.
Coordenadas del inicio del recorrido de despegue RWY 18: 283811.04N 0174520.91W.
- (2) Los últimos 142 m de RWY 18 no son utilizables ni para aterrizajes ni despegues, pertenecen a la CWY.
Coordenadas del extremo RWY 18: 283702.54N 0174519.57W.
- (3) 500 m desde inicio del recorrido de despegue RWY 18: PCN 87/F/A/W/T.
- (4) THR 36 desplazado 142 m.
Coordenadas del inicio del recorrido de despegue RWY 36: 283657.94N 0174519.48W.
- (5) Los últimos 52 m de RWY 36 no son utilizables ni para aterrizajes ni despegues, pertenecen a la CWY.
Coordenadas del extremo RWY 36: 283809.35N 0174520.87W.
- (6) La franja de la RWY 36 empieza en el inicio del recorrido de despegue.

Remarks:

- (1) THR 18 displaced 52 m.
Coordinates of the start of the RWY 18 take-off run: 283811.04N 0174520.91W.
- (2) The last 142 m of RWY 18 are not usable for take-off and landing, belong to CWY.
End of RWY 18 coordinates: 283702.54N 0174519.57W.
- (3) 500 m from start of the RWY 18 take-off run: PCN 87/F/A/W/T.
- (4) THR 36 displaced 142 m.
Coordinates of the start of the RWY 36 take-off run: 283657.94N 0174519.48W.
- (5) The last 52 m of RWY 36 are not usable for take-off and landing, belong to CWY.
End of RWY 36 coordinates: 283809.35N 0174520.87W.
- (6) The strip of RWY 36 begins in the start of the take-off run.

Perfil:

Profile:



13. DISTANCIAS DECLARADAS

DECLARED DISTANCES

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
18 (1) (2)	2110	2260	2110	2058
36 (3) (4)	2200	2312	2200	2058
18 INT A	385	535	385	-
18 INT C	992	1142	992	-
36 INT A	1673	1785	1673	-
36 INT C	1066	1178	1066	-

Observaciones: (1) THR 18 desplazado 52 m.
 (2) Los últimos 142 m de RWY 18 no son utilizables ni para aterrizajes ni despegues, pertenecen a la CWY.
 (3) THR 36 desplazado 142 m.
 (4) Los últimos 52 m de RWY 36 no son utilizables ni para aterrizajes ni despegues, pertenecen a la CWY.

Remarks: (1) THR 18 displaced 52 m.
 (2) The last 142 m of RWY 18 are not usable for take-off and landing, belong to CWY.
 (3) THR 36 displaced 142 m.
 (4) The last 52 m of RWY 36 are not usable for take-off and landing, belong to CWY.

14. ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA

APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

Pista: 18
Aproximación: Luces de identificación de umbral.
PAPI (MEHT): 3° (18.15 m / 60 ft).
Umbral: Verdes.
Zona de toma de contacto: No.
Eje pista: 2252 m: 1210 m blancas + 600 m blancas y rojas + 442 m rojas. (1)
 Distancia entre luces: 15 m.
Borde de pista: 2252 m: 52 m rojas + 1600 m blancas + 600 m amarillas. (1)
 Distancia entre luces: 50 m.
Extremo de pista: Rojas.
Zona de parada: No.
Observaciones: Encendido de luces via radio (frecuencia TWR).
 (1) Intensidad de luces regulable.

Runway: 18
Approach: Threshold identification lights.
PAPI (MEHT): 3° (18.15 m / 60 ft).
Threshold: Green.
Touchdown zone: No.
Runway centre line: 2252 m: 1210 m white + 600 m white and red + 442 m red. (1)
 Distance between lights: 15 m.
Runway edge: 2252 m: 52 m red + 1600 m white + 600 m yellow. (1)
 Distance between lights: 50 m.
Runway end: Red.
Stopway: No.
Remarks: Switch on of lights by radio (TWR frequency).
 (1) Adjustable light intensity.

→ **Pista:** 36
Aproximación: Sencillo, 360 m. Luces de identificación de umbral.
PAPI (MEHT): 3° (17.64 m / 58 ft).
Umbral: Verdes.
Zona de toma de contacto: No.
Eje pista: 2252 m: 1300 m blancas + 600 m blancas y rojas + 352 m rojas. (1)
 Distancia entre luces: 15 m.
Borde de pista: 2252 m: 142 m rojas + 1510 m blancas + 600 m amarillas (1)
 Distancia entre luces: 50 m.
Extremo de pista: Rojas.
Zona de parada: No.
Observaciones: Encendido de luces via radio (frecuencia TWR).
 (1) Intensidad de luces regulable.

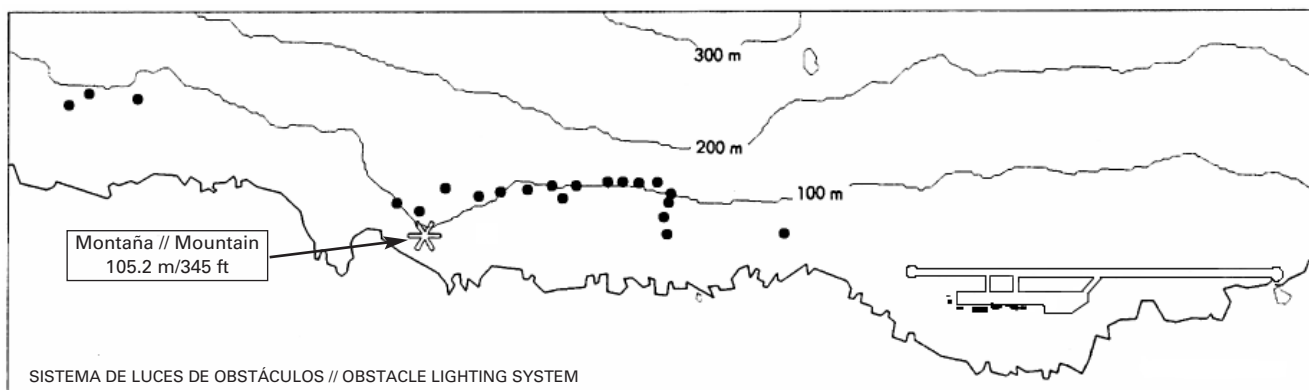
Runway: 36
Approach: Simple, 360 m. Threshold identification lights.
PAPI (MEHT): 3° (17.64 m / 58 ft).
Threshold: Green.
Touchdown zone: No.
Runway centre line: 2252 m: 1300 m white + 600 m white and red + 352 m red. (1)
 Distance between lights: 15 m.
Runway edge: 2252 m: 142 m red + 1510 m white + 600 m yellow (1)
 Distance between lights: 50 m.
Runway end: Red.
Stopway: No.
Remarks: Switch on of lights by radio (TWR frequency).
 (1) Adjustable light intensity.

15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA

OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

ABN: ALTN FLG W/G EV 5 s. Ver AD 2-GCLA ADC. (1).
WDI: 1 cerca THR 18, 1 cerca THR 36, 1 cerca TWY C. LGTD.
Iluminación de TWY: Borde.
Iluminación de plataforma: Borde y postes proyectores.
Fuente secundaria de energía: Grupos de continuidad para los sistemas de balizamiento de pista y grupos electrógenos que proporcionan un tiempo máximo de conmutación (luz) de 23 segundos para el resto de los sistemas de iluminación.
Observaciones: Sistema iluminación obstáculos desde 500 m del THR 36 hasta 4000 m a la izquierda en el sentido de la aproximación.
 OPR AVBL O/R a TWR.
 (1) ABN solo disponible O/R.

ABN: ALTN FLG W/G EV 5 s. See AD 2-GCLA ADC. (1).
WDI: 1 near THR 18, 1 near THR 36, 1 near TWY C. LGTD.
TWY lighting: Edge.
Apron lighting: Edge and floodlighting poles.
Secondary power supply: Continuity equipment for the runway lighting systems and standby equipment that provide a maximum switch-over (light) time of 23 seconds for the rest of the lighting systems.
Remarks: Obstacle lighting system 500 m from THR 36 up to 4000 m on the left side in the approach direction.
 OPR AVBL O/R to TWR.
 (1) ABN only available O/R.



16. ZONA DE ATERRIAJE PARA HELICÓPTEROS

HELICOPTER LANDING AREA

Situación:
 - Ondulación geoide: ver casilla 2.
 - FATO: RWY 18/36. Coordenadas THR 18 y THR 36, ver casilla 12.
 - Rodaje terrestre: TLOF coincide con RWY 18/36, ver casilla 12.
 - Rodaje aéreo: TLOF coincide con los puestos de estacionamiento asignados. Helicóptero con base en el aeropuerto PRKG H2.
Elevación:
 - FATO: RWY 18/36, elevación THR 18 y THR 36, ver casilla 12.
 - Rodaje terrestre: TLOF coincide con RWY 18/36, ver casilla 12.

Position:
 - Geoid undulation: see item 2.
 - FATO: RWY 18/36, coordinates THR 18 and THR 36, see item 12.
 - Ground taxiing: TLOF same as RWY 18/36, see item 12.
 - Air taxiing: TLOF same as assigned stands. Helicopter based in the airport PRKG H2.
Elevation:
 - FATO: RWY 18/36, elevation THR 18 and THR 36, see item 12.
 - Ground taxiing: TLOF same as RWY 18/36, see item 12.

– Rodaje aéreo: TLOF en PRKG 11, 13, 15 y 16. Helicóptero con base en el aeropuerto PRKG H2.
ELEV: 33 m.

Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización:

– FATO: RWY 18/36.

– Rodaje terrestre: TLOF coincide con RWY 18/36, ver casilla 12.

– Rodaje aéreo: TLOF coincide con los puestos de estacionamiento asignados. Helicóptero con base en el aeropuerto PRKG H2.

Orientación: No.

Distancias declaradas: Ver casilla 13.

Iluminación: Ver casillas 14 y 15.

Observaciones: Iluminación de plataforma.

– Air taxiing: TLOF in PRKG 11, 13, 15 and 16. Helicopter based in the airport PRKG H2.
ELEV: 33 m.

Dimensions, surface, maximum weight, marking:

– FATO: RWY 18/36.

– Ground taxiing: TLOF same as RWY 18/36, see item 12.

– Air taxiing: TLOF same as assigned stands. Helicopter based in the airport PRKG H2.

Direction: No.

Declared distances: See item 13.

Lighting: See items 14 and 15.

Remarks: Apron lighting.

17. ESPACIO AÉREO ATS**ATS AIRSPACE**

Denominación y límites laterales Designation and lateral limits	Límites verticales Vertical limits	Clase de espacio aéreo Airspace class	Unidad responsable Idioma Unit Language	Altitud de transición Transition altitude
CTR LA PALMA Espacio comprendido por la línea que une los siguientes puntos // Space comprised within the line joining the following points: A – 284323N 0174712W B – 283518N 0174706W C – 283141N 0174606W D – 283038N 0174614W arco de 7 NM de radio con centro en ARP GCLA desde D hasta E // arc of 7 NM radius centred on ARP GCLA joining D to E; E – 283102N 0174233W F – 283157N 0174256W arco de 6 NM de radio con centro en ARP GCLA desde F hasta G // arc of 6 NM radius centred on ARP GCLA joining F to G; G – 284149N 0174030W H – 284255N 0173943W I – 284411N 0174231W J – 284313N 0174257W arco de 6 NM de radio con centro en ARP GCLA desde J hasta A // arc of 6 NM radius centred on ARP GCLA joining J to A.	3000 ft AMSL (1) SFC	D	LA PALMA TWR ES/EN	1850 m/6000 ft

Observaciones: (1) O 1000 ft AGL, lo que resulte mayor.

Remarks: (1) Or 1000 ft AGL, whichever is greater.

18. INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN ATS**ATS COMMUNICATION FACILITIES**

Servicio Service	Distintivo llamada Call sign	FREQ	HR	Observaciones Remarks
APP	Canarias APP	126.100 MHz 133.675 MHz	HR AD HR AD	BACK-UP
TWR	La Palma TWR	118.900 MHz 125.800 MHz 121.800 MHz 121.500 MHz 243.000 MHz 257.800 MHz	HR AD HR AD HR AD HR AD HR AD HR AD	Secundaria // Secondary GMC. Reserva // Reserve. EMERG EMERG MIL

19. RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIZAJE**RADIO NAVIGATION & LANDING FACILITIES**

Instalación (VAR) Facility (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas Coordinates	ELEV DME	Observaciones Remarks
NDB (5° W)	BX	389.000 kHz	H24	283606.1N 0174524.6W		COV 45 NM U/S BTN 320°/360°
DME	BV	112.400 MHz/CH 71X	H24	283606.2N 0174524.3W	60 m	U/S BTN 245°/300°

20. REGLAMENTACIÓN LOCAL**LOCAL REGULATIONS**

➔ Para garantizar el cumplimiento del Reglamento (UE) N° 576/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo de 12 de junio de 2013 relativo a los desplazamientos sin ánimo comercial de animales de compañía y por el que se deroga el Reglamento (CE) no 998/2003, toda Compañía Aérea que desee operar en el Aeropuerto y transporte en cabina, como parte del equipaje de mano de los pasajeros, los animales (mascotas) recogidos en el Anexo I del citado Reglamento debe tener contratado un agente handling que se encargue de la gestión de los mismos en los casos en que, durante los controles llevados a cabo por el Resguardo Fiscal de la Guardia Civil o el Personal de la Aduana en las Terminales de Viajeros del Aeropuerto de La Palma, detecten un incumplimiento de los requisitos sanitarios fijados en la citada normativa que provoquen su rechazo en frontera.
La gestión del animal rechazado en frontera incluirá, al menos, el traslado hasta las instalaciones designadas para su estancia temporal en el aeropuerto, su manutención, cuidado veterinario y bienestar animal, e incluso su

To guarantee compliance with the Regulation (EU) No 576/2013 of the European Parliament and of the Council of 12 June 2013 on the noncommercial movement of pet animals and repealing Regulation (EC) No 998/2003, any Air Carrier wishing to operate at the Airport and transport the animals (pets) set out in part A of Annex I to the cited Regulation (dogs, cats and ferrets) in the cabin, as part of passenger hand baggage, must have engaged a handling agent who is to be responsible for handling the same in those cases where, during the checks undertaken by the Resguardo Fiscal of the Guardia Civil or Customs Personnel of the Passenger Terminals of La Palma Airport, some breach of the health requirements established in the cited regulations is detected, prompting the animal's rejection at the point of entry.
The management for animals rejected at the border shall include, at least, transport to the designated facilities for its temporary stay at the airport, their subsistence, veterinary care and animal welfare, and even their return

devolución a origen en los plazos establecidos por las autoridades sanitarias. Teléfono de contacto con la TWR a utilizar en caso de fallo de comunicaciones: +34-922 967 043.

Toda aeronave, salvo AT72, CN35, C295 y aquellas cuya envergadura sea inferior a 27.05 m, deberá hacer back-track al final de la pista siguiendo la señal para la guía de rodaje

Una vez autorizado a rodar, la aeronave deberá comenzar el rodaje, en menos de 60 segundos, si no se anulará la autorización.

OPERACIÓN DE HELICÓPTEROS

GENERALIDADES

- Este apartado define, exclusivamente, la operación para helicópteros que no dispongan de carta de exención en los términos prescritos en el SERA artículo 4 y RD 552/14 Capítulo VIII.

- Para aterrizar y despegar se empleará la FATO definida en la RWY 18/36.

- Los helicópteros realizarán el rodaje aéreo o en tierra en función del tipo de helicóptero, utilizando las calles de rodaje para aeronaves de ala fija.

DESCRIPCIÓN DE LA OPERATIVA

RWY 18 EN USO:

- Salidas: Los helicópteros realizarán el rodaje aéreo o en tierra (lo que proceda) por la TWY C, B o A indicada por ATC para acceder a pista y realizar la maniobra de despegue.
- Llegadas: Los helicópteros completarán la aproximación final a la pista y la abandonarán por la TWY C, B o A indicada por ATC.

RWY 36 EN USO:

- Salidas: Los helicópteros realizarán el rodaje aéreo o en tierra (lo que proceda) por la TWY A, B o C indicada por ATC para acceder a pista y realizar la maniobra de despegue.
- Llegadas: Los helicópteros completarán la aproximación final a la pista y la abandonarán por la TWY A, B o C indicada por ATC.

- Una vez en plataforma, el rodaje tanto aéreo como terrestre, se llevará a cabo por la calle de acceso al puesto de estacionamiento, siguiendo la alineación marcada por su señal de eje tanto a la llegada como a la salida.

PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

- Los PRKG son H2, 11, 13, 15 y 16.

- Helicóptero con base en el aeropuerto estaciona en PRKG H2.

- Tanto las entradas como las salidas a los puestos de estacionamiento se realizarán minimizando los giros dentro del propio estacionamiento y empleando la mínima potencia posible.

PISTAS PREFERENTES

RWY 36 se empleará tanto para despegues como para aterrizajes, siempre y cuando la componente de viento en cola no exceda de 10 kt y/o cruzado de 25 kt.

TIEMPO MÍNIMO DE OCUPACIÓN DE PISTA

ATC considerará que toda aeronave que llega al punto de espera está completamente lista para rodar a posición en pista y comenzar el despegue inmediatamente después de recibir la autorización correspondiente. Las aeronaves que no puedan cumplir este requisito informarán a ATC antes de alcanzar dicho punto de espera.

PROCEDIMIENTO DE OPERACIÓN AERONAVES DE LETRA DE CLAVE D O E GENERALIDADES

- Se permite la operación de aeronaves 4D y 4E (hasta A330-900 NEO).

PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

- Para aeronaves de letra de clave D: PRKG 09, 12, 15 y 16.

- Para aeronaves de letra de clave E: PRKG 4A, 6A, 11 y 14.

RUTAS DE RODAJE

- Entrada y salida de RWY 18/36 por las TWY A, B y C.

RESTRICCIONES

- No se autorizarán solicitudes de permiso de acceso al área de maniobra de aeronaves de letra de clave D o E durante las operaciones de despegue y aterrizaje de una aeronave de letra de clave E (a estos efectos se entiende por aterrizaje la última fase de aproximación (8.5 NM de distancia del DME) hasta la toma de contacto y la superación de las calles de rodaje que dan acceso a la pista).

- No se autorizarán solicitudes de permiso de acceso al área de maniobra de aeronaves de letra de clave E durante las operaciones de despegue y aterrizaje de una aeronave de letra de clave D.

- Las aeronaves de letra de clave D o E rodarán a velocidad reducida, con los motores al ralentí, y siempre que sea posible y cuando se trate de un cuatrimotor, con los motores externos apagados.

- Las aeronaves de letra de clave E deben realizar una maniobra de sobreviraje al salir de la pista por las TWY A, B o C.

to origin within the periods stipulated by the public health authorities.

TWR telephone for use in case of communications failure: +34-922 967 043.

All aircraft, except AT72, CN35, C295 and those whose wingspan is less than 27.05 m, must accomplish back-track at the end of the runway by following the taxiing guidance markings.

Once cleared to taxi, the aircraft must start taxiing in less than 60 seconds. Otherwise, authorisation will be cancelled

HELICOPTER OPERATIONS

GENERAL

- This section defines only the operation for helicopters that have no exemption letter under the terms set forth in article 4 of the SERA and RD 552/14 Chapter VIII.

- For landing and take-off, the FATO defined on RWY 18/36 shall be employed.

- Helicopters shall perform air taxiing or ground taxiing, as determined by the type of helicopter, using the taxiways for fixed-wing aircraft.

MANOEUVRING DESCRIPTION

RWY 18 IN USE:

- Departures: Helicopters shall taxi either by air or on the ground (as appropriate) via TWY C, B or A as indicated by ATC to access the runway and perform the take-off manoeuvre.
- Arrivals: Helicopters will complete the final approach to the runway and will vacate it via TWY C, B or A as indicated by ATC.

RWY 36 IN USE:

- Departures: Helicopters shall taxi either by air or on the ground (as appropriate) via TWY A, B or C indicated by ATC to access the runway and perform the take-off manoeuvre.
- Arrivals: Helicopters will complete the final approach to the runway and will vacate it via TWY A, B or C as indicated by ATC.

- Once on the apron, taxiing, either by air or on the ground, shall be via the access taxiway to the stand, following the alignment signalled by its centre line marking for both arrival and departure.

STANDS

- PRKGs are H2, 11, 13, 15 and 16.

- Helicopter based in the airport, parking in PRKG H2.

- Both entries and exits into/from the stands shall be carried out minimising the turns within the stand itself and employing the minimum power possible.

PREFERENTIAL RUNWAYS

RWY 36 shall be used for take-off and landing whenever the tail wind does not exceed 10 kt and/or a crosswind of 25 kt.

MINIMUM RUNWAY OCCUPANCY TIME

ATC shall consider that any aircraft which arrives at the holding position is completely ready to taxi to position on the runway and start take-off immediately after receiving the corresponding clearance. Aircraft which cannot comply with this requirement shall inform ATC before reaching that holding position.

PROCEDURE FOR OPERATION OF CODE LETTER D OR E AIRCRAFT

GENERAL

- The operation of aircraft 4D and 4E (up to A330-900 NEO) is permitted.

STANDS

- For code letter D aircraft: PRKG 09, 12, 15 and 16.

- For code letter E aircraft: PRKG 4A, 6A, 11 and 14.

TAXIING ROUTES

- Entry and exit for RWY 18/36 via TWY A, B and C.

RESTRICTIONS

- Requests for permission to access the manoeuvring area for code letter D or E aircraft shall not be cleared during the take-off and landing operations for a code letter E aircraft (for these purposes by landing is understood the final phase of approach (8.5 NM from the DME) up to touchdown and exit from the taxiways which give access to the runway).

- Requests for permission to access the manoeuvring area for code letter E aircraft shall not be cleared during the take-off and landing operations for a code letter D aircraft.

- Code letter D and E aircraft shall taxi at low speed, with engines idling, and whenever possible and in the case of a four-engine aircraft, with the outer engines switched off.

- Code letter E aircraft must perform the oversteering manoeuvre on exiting the runway via TWY A, B or C.

- Se permitirá la presencia de aeronaves detenidas en los puntos de espera, de la pista, en cualquier fase de la operación de aeronaves de categoría de letra de clave superior que estén despegando o aterrizando.
- Todas las aeronaves de letra de clave D y E serán guiadas desde las calles de rodaje hasta sus puestos de estacionamiento, en los casos en los que no exista guía de atraque.
- Distancia de separación entre ejes de pista y de calle de rodaje es de 107.5 m.
- En el puesto de estacionamiento autónomo 14 se evitará, en la medida de lo posible, que las aeronaves tengan que realizar un viraje de 130° para acceder desde la calle de rodaje al puesto de estacionamiento. En caso de que esto se produzca, durante dicha maniobra y hasta que la zona sea revisada por el TOAM, verificando que ningún FOD ha sido generado por el Jet Blast de los motores, no estarán autorizadas las operaciones de otra aeronave, ya sea aterrizaje o despegue.

RESTRICCIONES A PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

En los PRKG 04, 4A, 05, 06, 07, 08, 09:

- Es obligatorio el uso de las instalaciones de 400 Hz.
- El uso de la APU (Unidad Auxiliar de Potencia) del avión está prohibido en estos puestos de estacionamiento dentro del periodo comprendido entre 2 minutos después de calzos a la llegada y 5 minutos antes de la retirada de calzos a la salida.
- La APU del avión sólo podrá utilizarse cuando no estén operativas las instalaciones de 400 Hz ni las unidades móviles.

PROCEDIMIENTO DE SOLICITUD DE NIVEL DE PROTECCIÓN A DEMANDA

Las compañías aéreas deben solicitar el nivel de protección 8 al aeropuerto, por comunicación escrita vía correo electrónico (spc.foaa@aena.es) y/o fax a CEOPS (+34 922 426 141), con una antelación mínima de 3 horas, para así poder garantizar la activación de los medios humanos y materiales.

NOTIFICACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL

Los pilotos/compañía deberán comunicar lo antes posible al aeropuerto el accidente, incidente y suceso o evento que pueda tener alguna potencial afección a la seguridad operacional en el que se haya visto involucrado o sea testigo del mismo.

El objeto de estas notificaciones es la recopilación de la información para la mejora de la seguridad operacional, independientemente de la notificación obligatoria de sucesos ante la autoridad aeronáutica pertinente.

Los datos se podrán enviar en cualquier formato incluyendo al menos la siguiente información:

- Fecha y hora.
- Lugar.
- Implicados (datos para identificar los vehículos, aeronaves implicados).
- Empresas involucradas.
- Descripción de los hechos.
- Cualquier otro dato que se considere relevante (ej: condiciones de iluminación, meteorológicas, fase de la operación como despegue/aterrizaje/escala, estado del pavimento ...).

La dirección de correo electrónico del aeropuerto para las notificaciones de seguridad operacional es la siguiente:

Seguridad_Operacional_SPC@aena.es

Además de notificar al aeropuerto mediante el sistema indicado, es necesario enviar al menos los datos básicos del accidente, incidente, suceso o evento al proveedor de servicios de control de tránsito aéreo (ATC).

- The presence of aircraft halted at the runway holding positions during any phase of the operation of higher code letter aircraft which are taking off or landing shall be permitted.
- All code letter D and E aircraft shall be guided from the taxiways to their stands, in those cases where there is no docking guidance.
- Separation distance between runway and taxiway centre lines is 107.5 m.
- In autonomous stand 14, the need for aircraft to accomplish a 130° turn to access the stand from the taxiway shall be avoided whenever possible. Should this case arise, during this manoeuvre and until the zone has been reviewed by the TOAM to verify that no FOD has been generated by the jet blast of the engines, no operations by other aircraft, either landing or taking off, will be cleared.

STAND RESTRICTIONS

At PRKG 04, 4A, 05, 06, 07, 08, 09:

- Use of the 400 Hz facilities is mandatory.
- Use of the aircraft APU (Auxiliary Power Unit) is prohibited at these stands in the period between 2 minutes after blocks-on for arrivals and 5 minutes before blocks-off for departures.
- The aircraft APU may only be used when not operating the 400 Hz facilities or mobile units.

PROCEDURE FOR REQUESTING PROTECTION LEVEL ON DEMAND

Airlines must request protection level 8 from the airport, in writing by e-mail (spc.foaa@aena.es) and/or fax to CEOPS (+34 922 426 141), a minimum of 3 hours in advance to ensure the activation of human and material resources.

OPERATIONAL SAFETY REPORTS

Pilots/operator shall report to the airport as soon as possible regarding any accidents, incidents, occurrences or events that may have a potential operational impact in which they have been involved or have witnessed.

The purpose of these reports is to compile information in order to improve operational safety, independently of the compulsory report of the occurrence to the appropriate aeronautical authority.

Data may be sent in any format, including at least the following information

- Date and time.
- Location.
- Parties involved (data used to identify vehicles, aircraft, etc. involved).
- Companies implicated.
- Description of the facts.
- Any other data considered relevant (e.g. lighting conditions, weather, phase of the operation such as take-off/landing/stopover, pavement conditions, etc).

The airport e-mail address for operational safety reports is the following:

Seguridad_Operacional_SPC@aena.es

In addition to notifying the airport by the means indicated, at least basic details of the accident, incident, occurrence or event must be sent to the air traffic control service provider (ATC).

21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS**PRUEBAS DE MOTORES EN TIERRA**

Las solicitudes de autorización de pruebas de motor a cualquier tipo de régimen, así como cualquier consulta sobre el procedimiento de pruebas de motor, deberá realizarse contactando con:

CEOPS

Teléfono exterior: +34-922 426 101/103.

Teléfono interior: 26101/26103.

FAX: +34-922 426 141.

SITA:SPCAPYA

Las pruebas a régimen de ralentí con una duración inferior a 2 minutos se podrán realizar en los PRKG H2, 4A, 05, 06, 6A, 07, 08 y 09.

Las pruebas a régimen de ralentí con una duración superior a 2 minutos se podrán realizar en los PRKG 03, 04, 10, 11, 12, 13, 14, 15 y 16.

Si la prueba no es al ralentí deberá realizarse en las cabeceras.

En el caso de los helicópteros, si las pruebas no son al ralentí, o si se prevé que estas, aun siendo al ralentí, vayan a superar los dos minutos, deberán hacerse en la calle de rodadura o en las cabeceras de la pista, previa autorización de TWR.

NOISE ABATEMENT PROCEDURES**GROUND ENGINE TEST**

Request for engine testing clearance at any speed, as well as any question regarding engine testing procedures, must be addressed to:

CEOPS

Outer phone: +34-922 426 101/103.

House phone: 26101/26103.

FAX: +34-922 426 141.

SITA:SPCAPYA

Engine performance testing at idle speed with a duration of less than 2 minutes may be performed at PRKG H2, 4A, 05, 06, 6A, 07, 08 and 09.

Engine performance testing at idle speed with a duration longer than 2 minutes may be performed at PRKG 03, 04, 10, 11, 12, 13, 14, 15 and 16.

If the testing is not at idle speed, it must take place at the thresholds.

In the case of helicopters, if the test is not at idling power, or it is at idling power but is expected to last longer than two minutes, it must be conducted on the taxiway or at the runway thresholds, subject to clearance from TWR.

22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO

FLIGHT PROCEDURES

SISTEMA DE PRESENTACIÓN RADAR

Por encima de 500 ft AMSL, podrán utilizarse sistemas de vigilancia ATS en el suministro del servicio de control de aeródromo para ejecutar las siguientes funciones:

- a) Supervisión de la trayectoria de vuelo de aeronaves en aproximación final.
- b) Supervisión de la trayectoria de vuelo de otras aeronaves en las cercanías del aeródromo, a excepción de tránsitos que operen al sur de/o en las cercanías del punto S, a los que se les proporcionará por encima de 2100 ft
- c) Suministro de asistencia para la navegación a vuelos VFR, a excepción de tránsitos que operen al sur de/o en las cercanías del punto S, a los que se les proporcionará por encima de 2100 ft.

Los controladores de aeródromo mantendrán bajo vigilancia visual constante todas las operaciones que se efectúen en el aeródromo o en su proximidad, disponiendo de un sistema de vigilancia ATS en apoyo de dicha observación visual, según lo estipulado en el artículo 4.5.1.3. del Reglamento de la Circulación Aérea. Todo ello en función de las limitaciones del equipo.

En el caso de fallo del radar de la isla de La Palma, no se podrá proporcionar servicio sistemas de vigilancia ATS en el suministro del servicio de control de aeródromo.

PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)

El aeropuerto de La Palma no dispone de procedimientos de visibilidad reducida (LVP).

El aeropuerto de La Palma dispone de un Procedimiento de Paralización de Operaciones en el Área de Movimiento para RVR inferior a 550 m con las siguientes fases:

FASE 0: AVISO

Condiciones de RVR inferior a 800 m: aviso a todos los servicios y usuarios implicados para preparación.

FASE I: PARALIZACIÓN DE OPERACIONES

RVR inferior a 550 m: TWR no autorizará operaciones mientras persistan estas condiciones, salvo operaciones especiales contempladas en el procedimiento.

FASE II: REANUDACIÓN DE OPERACIONES

RVR igual o superior a 600 m con tendencia firme a la mejora, previa comprobación del estado de las instalaciones y en especial del área de movimiento, si procede.

CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD

RADAR DISPLAY SYSTEM

Above 500 ft AMSL, ATS surveillance systems may be used in supplying the aerodrome control service, for the following purposes:

- a) Supervision of the flight path of aircraft on final approach;
- b) Supervision of the flight path of other aircraft in the vicinity of the aerodrome, except for transits operating to the South of or in the vicinity of the point S, which will be provided with the service above 2100 ft;
- c) Provision of navigation assistance to VFR flights, except for transits operating to the South of or in the vicinity of the point S, which will be provided with the service above 2100 ft.

The aerodrome controllers shall maintain all the operations taking place at or in the vicinity of the aerodrome under constant visual surveillance, with access to an ATS surveillance system to support that visual observation, as stipulated in article 4.5.1.3. of the Reglamento de la Circulación Aérea. All of the foregoing shall depend on the limitations of the equipment.

In the case of failure of the radar on the island of La Palma, it will not be possible to provide the ATS surveillance system service as part of the aerodrome control service.

LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

Low visibility procedures (LVP) are not available at La Palma airport.

At La Palma Airport a Standstill Operations Procedure in the Movement Area is available when RVR is below 550 m with the following phases:

PHASE 0: NOTICE

Conditions of RVR below 800 m: notification to all concerned services and users to prepare.

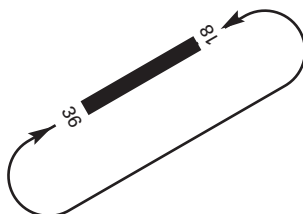
PHASE I: STANDSTILL OF OPERATIONS

RVR is below 550 m: TWR shall not authorise operations while these conditions persist, except special operations provided for in the procedure.

PHASE II - RENEWAL OF OPERATIONS

RVR is 600 m or above with a steady trend towards improvement, after checking the status of the facilities and especially the movement area, if appropriate.

AD TRAFFIC CIRCUIT



INFORMACIÓN ADICIONAL SOBRE LA MANIOBRA RNP Z RWY 36 (LPV ONLY)

Según la versión más reciente del EGNOS SoL SDD, el aeropuerto de La Palma se encuentra dentro de un área con un riesgo de continuidad aceptable, pero superior al comprometido para el servicio APV-I en la mayor parte del territorio (continental e insular) de los estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC).

Teniendo en cuenta la circunstancia anteriormente expuesta, las aeronaves con capacidad de utilizar el sistema EGNOS podrían experimentar pérdidas de continuidad con mayor frecuencia de lo habitual en el tramo final del procedimiento de aproximación RNP Z RWY 36 (LPV ONLY). No obstante, en caso de indisponibilidad del sistema EGNOS estarían disponibles aproximaciones RNP con otro tipo de mínimos (LNAV/VNAV o LNAV, presentes en la RNP Y RWY 36 y la RNP A) y aproximaciones convencionales.

Se recuerda la importancia de comprobar en prevuelo si las predicciones de disponibilidad de la señal EGNOS son adecuadas para la operación prevista en el destino.

Consúltase la AIC "Implantación de maniobras de aproximación RNP APCH publicadas con el título RNP" para más detalles al respecto. Para información adicional sobre predicciones de disponibilidad EGNOS, consúltase la AIC "Medios de notificación de disponibilidad de operaciones de aproximación basadas en el Sistema Global de Navegación por Satélite (GNSS)".

ADDITIONAL INFORMATION ABOUT RNP Z RWY 36 (LPV ONLY) MANOEUVRE

According to the most recent version of the EGNOS SoL SDD, La Palma Airport is located within an area with a continuity risk that is acceptable, but higher than that committed for APV-I service in the greater part of the territory (mainland and islands) of the member states of the European Civil Aviation Conference (ECAC).

Taking into account the stated above circumstance, aircraft with capacity to use the EGNOS system might suffer losses of continuity more frequently than normal on the final section of RNP Z RWY 36 (LPV ONLY) approach procedure. Nevertheless, in the event of unavailability of the EGNOS system, RNP approaches with other types of minima (LNAV/VNAV, LNAV, present in the RNP Y RWY 36 and the RNP A) and conventional approaches would be available.

Crews are reminded of the importance of checking during pre-flight whether the EGNOS signal availability predictions are appropriate for the operation envisaged at the destination.

Consult the AIC "Implementation of RNP APCH manoeuvres published under the title RNP" for more details. For further information about predictions of EGNOS availability, consult the AIC "Means of notification of the availability of approach operation based of Global Satellite Navigation Systems (GNSS)".

23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA**ADDITIONAL INFORMATION**

Servicio de Control de Fauna (SCF) de Orto a Ocaso.

Fauna Control Service (SCF) from sunrise to sunset.

➔ FENÓMENOS DEL VIENTO

Las condiciones orográficas de la isla de La Palma y la situación del aeropuerto favorecen que, en determinadas circunstancias, se produzca viento de ladera descendente sobre el aeropuerto, que puede ser racheado y venir acompañado de fenómenos de cizalladura y turbulencia.

El viento de ladera puede generar una fuerte turbulencia, que se manifiesta en un área de hasta 10 NM y altitudes de hasta 1500 ft. Suele darse cuando la dirección del viento sobre la isla a nivel de superficie se encuentra entre los 210° y 330°, con intensidad igual o superior a 15 kt, y generalmente con valores de QNH por debajo de los 1010 hPa.

En esas condiciones puede producirse un fuerte efecto de cizalladura en posición de corta final (hasta los 50 ft), pudiendo darse grandes variaciones en la intensidad y dirección indicadas por los anemómetros del aeropuerto, dependiendo de su exposición y de la fuerza y dirección del viento a cada nivel y en cada momento. Así, puede ocurrir incluso que los anemómetros, o alguno de ellos, puedan indicar vientos flojos con dirección variable, al quedar temporalmente al abrigo de la orografía, aunque a poca altura se siga manteniendo el flujo intenso de ladera, acompañado de turbulencia.

Se recomienda no efectuar la aproximación cuando el viento sea de ladera, con dirección 210°-330° e intensidad media igual o superior a 15 kt, y máxima igual o superior a 20 nudos.

WIND PHENOMENA

The relief of the island of La Palma and the airport's situation propitiate the appearance, in certain circumstances, of a downslope wind over the airport, which can be gusting and accompanied by windshear and turbulence phenomena.

This downslope wind can produce strong turbulence, which is seen in an area of 10 NM and altitudes of up to 1500 ft. It is usually encountered when the surface wind direction over the island is between 210° and 330°, with intensity of 15 kt or more, and generally with QNH below 1010 hPa.

Under these conditions, a strong windshear effect can be produced in short final position (up to 50 ft), and there may be large variations in the intensity and direction indicated by the airport anemometers, depending on their exposure and the strength and direction of the wind at each level and at each moment. Indeed, it may even occur that the anemometers, or some of them, indicate light winds of variable direction when they are temporarily in the lee of the relief, while the intense downslope flow, accompanied by turbulence, is maintained at low altitude.

It is recommended not to perform an approach when there is a downslope wind of direction 210°-330° and average intensity of 15 kt or more, and maximum of 20 knots or more.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK