

GCLA AD 2 DATOS DEL AERÓDROMO

GCLA AD 2.1 INDICADOR DE LUGAR Y NOMBRE DEL AERÓDROMO

GCLA - LA PALMA

GCLA AD 2.2 DATOS GEOGRÁFICOS Y ADMINISTRATIVOS DEL AERÓDROMO

1	ARP	283736N 0174520W. Ver AD 2-GCLA ADC.
2	Distancia y dirección desde la ciudad	8 km S.
3	Elevación	33 m / 107 ft.
4	Ondulación del geoide	43.10 m ± 0.05 m (1).
5	Temperatura de referencia	27°C.
6	Temperatura media baja	17°C.
7	Variación magnética	4° W (2025).
8	Cambio anual	9.9' E.
9	Gestión del AD	Aena.
10	Dirección	Aeropuerto de La Palma. E-38730 Villa de Mazo. Sta. Cruz de Tenerife.
11	TEL	+34-922 426 100/101/103
12	FAX	+34-922 426 142/141/143
13	AFTN	GCLA
14	Correo electrónico	spcaeropuerto@aena.es
15	Tránsito autorizado	IFR/VFR. (2)
16	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

GCLA AD 2.3 HORAS DE FUNCIONAMIENTO

1	Aeropuerto	V: 0600–2200; I: 0700–2300. PS 1 HR PPR.
2	Aduanas e Inmigración	HR AD.
3	Servicios médicos y de sanidad	No.
4	AIS/ARO	H24. (1)
5	Información MET	V: 0600–2200; I: 0700–2300. PS 1 HR PPR.

6	ATS	HR AD.
7	Abastecimiento de combustible	HR AD.
8	Asistencia en tierra	HR AD.
9	Seguridad	HR AD.
10	Deshielo	No.
11	Observaciones	• (1) Oficina ARO Centralizada zona geográfica 15 • TEL: +34-918 603 570 ; +34-672 344 494 (solo en contingencia de comunicaciones) • E-mail: arocentralizada@enaire.es • Dirección AFTN para gestión de plan de vuelo de GCLA: GCLAZPZX Oficina AIO Centralizada - Oficina NOTAM Internacional • TEL: +34-913 213 137/138 • E-mail: unof@enaire.es

GCLA AD 2.4 SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO

1	Instalaciones para el manejo de carga	Sin limitaciones.
2	Tipos de combustible	JET A-1.
3	Tipos de lubricante	No.
4	Capacidad de reabastecimiento	JET A-1: 3 cisternas 40000 L, 23.30 L/s.
5	Instalaciones para el deshielo	No.
6	Espacio disponible en hangar	No.
7	Instalaciones para reparaciones	No.
8	Observaciones	Agentes de rampa: SOUTH • TEL: +34-922 426 165 ; +34-630 408 432 • FAX: +34-922 428 187 • E-mail: spckk@southeu.com • SITA: SPCKPIB AVIAPARTNER • TEL: +34-687 829 699 • E-mail: roberto.rodriguez@aviapartner.aero Los agentes de rampa pueden atender tanto aviación comercial como aviación general. Agentes de combustible: MOEVE AVIATION S.L.U. • TEL: +34-922 426 180 • E-mail: esaspc@moeveglobal.com

GCLA AD 2.5 INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA PASAJEROS

1	Hoteles	No.
---	---------	-----

2	Restaurante	Sí.
3	Transporte	Autobuses, taxis y coches de alquiler.
4	Instalaciones médicas	Primeros auxilios.
5	Banco/Oficina Postal	Cajero automático/No.
6	Información turística	Sí.
7	Observaciones	Ninguna.

GCLA AD 2.6 SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

1	Categoría de incendios	7. (1) (2)
2	Equipos de salvamento	De acuerdo a la categoría de incendios publicada.
3	Retirada de aeronaves inutilizadas	(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.
4	Observaciones	(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

GCLA AD 2.7 EVALUACIÓN Y NOTIFICACIÓN DEL ESTADO DE LA SUPERFICIE DE PISTA, Y PLAN PARA LA NIEVE

1	Tipos de equipos de limpieza	No aplica.
2	Prioridades de limpieza	No aplica.
3	Material usado para el tratamiento de la superficie del área de movimiento	No aplica.
4	Pistas de invierno especialmente preparadas	No aplica.
5	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. Aeródromo en servicio durante todas las estaciones del año.

GCLA AD 2.8 DATOS SOBRE PLATAFORMAS, CALLES DE RODAJE Y EMPLAZAMIENTOS/POSICIONES DE VERIFICACIÓN DE EQUIPO

1	Plataforma	Superficie: PRKG H2 a 10: Asfalto. Asfalto sobre forjado de hormigón. Resistencia: PRKG H2 a 10: PCN 88/F/A/W/T. PRKG 11 a 16: PCN 113/R/A/W/T.
2	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: 52/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.
3	Posiciones de comprobación	Altímetro: Plataforma ELEV 32 m/104 ft. VOR: No. INS: Ver AD 2-GCLA PDC.
4	Observaciones	En todos los puestos de estacionamiento hay pendientes entre el 1% y el 1.5% EXC PRKG 07.

GCLA AD 2.9 SISTEMA DE GUÍA Y CONTROL DEL MOVIMIENTO EN LA SUPERFICIE Y SEÑALES

1	Sistema de guía de rodaje	Señalización horizontal y vertical, letreros, puntos de espera en pista y puestos de estacionamiento.
2	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.
3	Señalización de TWY	Eje y faja lateral.
4	Observaciones	Ninguna.

GCLA AD 2.10 OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO

1	Obstáculos en las Superficies de Aproximación, Ascenso en el Despegue, Cónica, Horizontal interna, Transición, Transición Interna y aterrizaje interrumpido establecidas en el Anexo 14 de OACI; y las áreas 2A y 3 establecidas en el Anexo 15 de la OACI. Los que perforan estas superficies se identifican en el fichero CSV como "Relevante_Relevant = Si/Yes.	Ver Ítem 10 y Datos Digitales.
2	Observaciones	Ver AD 2-GCLA AOC.

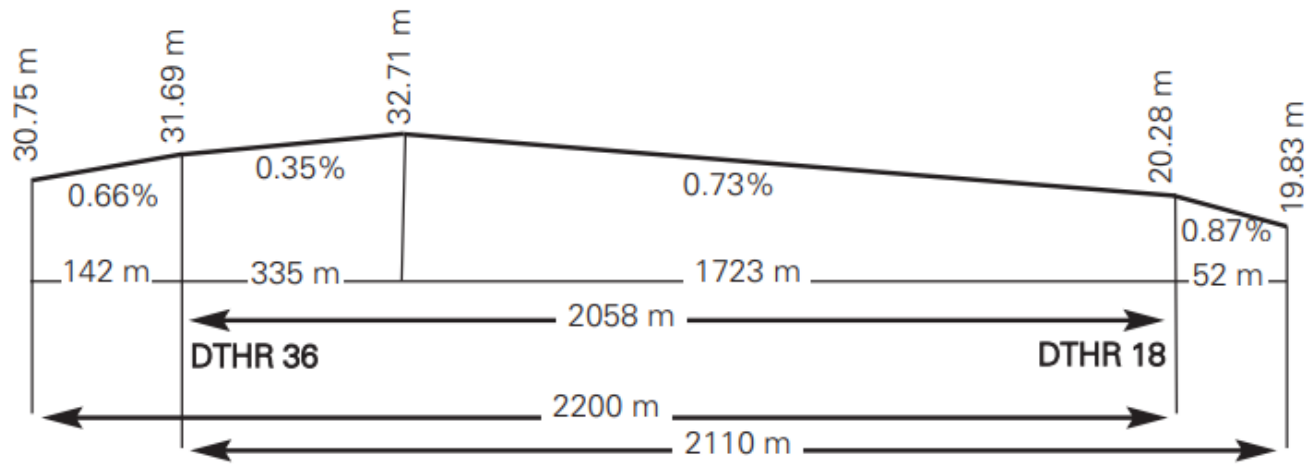
GCLA AD 2.11 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA SUMINISTRADA

1	Oficina MET	La Palma EMAe.
2	HR	HR V: 0600-2200; I: 0700-2300 PS 1 HR PPR. Fuera de este horario se emitirá METAR AUTO semihorario.
3	METAR	Semihorario.

4	TAF	24 HR.
5	TREND	No.
6	Información	En persona y telefónica.
7	Documentación de vuelo / Idioma	Cartas y lenguaje claro / Español.
8	Cartas	Mapas previstos significativos y de viento y temperatura en altitud.
9	Equipamiento suplementario	No.
10	Dependencia ATS atendida:	TWR.
11	Información adicional	Las Palmas OMAe (GCGC): H24 - TEL: +34-928 430 603 La Palma EMAe: HR AD - TEL: +34-922 428 006
12	Observaciones	Existe climatología del aeródromo. Se hacen avisos de aeródromo. Existe un libro sobre la climatología de La Palma AD.

GCLA AD 2.12 CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LAS PISTAS										
RWY	Dirección	DIM (m)	PSN THR	TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
18 (1) (2)	179.01° GEO 183° MAG	2110 x 45	283809.36N 0174520.85W	THR: 20.3 m / 67 ft TDZ: No	No	150 x 150	2230 x 150	No	90 x 90	RWY: ASPH PCN 64 /F/A/W/T SWY: No
36 (4) (5)	359.01° GEO 003° MAG	2200 x 45	283702.55N 0174519.55W	THR: 31.7 m / 104 ft TDZ: No	No	112 x 150	2260 x 150 (6)	No	90 x 90	RWY: ASPH PCN 64 /F/A/W/T 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: 283702.55N 0174519.55W. (3) THR 36 desplazado 142 m. Coordenadas del inicio del recorrido de despegue RWY 36: 283657.94N 0174519.48W. (4) Los últimos 52 m de RWY 36 no son utilizables ni para aterrizajes ni despegues, pertenecen a la CWY. Coordenadas del extremo RWY 36: 283809.36N 0174520.85W. (5) La franja de la RWY 36 empieza en el inicio del recorrido de despegue.										

12.1 PERFIL:



GCLA AD 2.13 DISTANCIAS DECLARADAS

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 (5)	405	555	405	—
18 INT C (5)	1002	1152	1002	—
36 INT A (5)	1693	1805	1693	—
36 INT C (5)	1093	1205	1093	—

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.

(5) Solo para helicópteros.

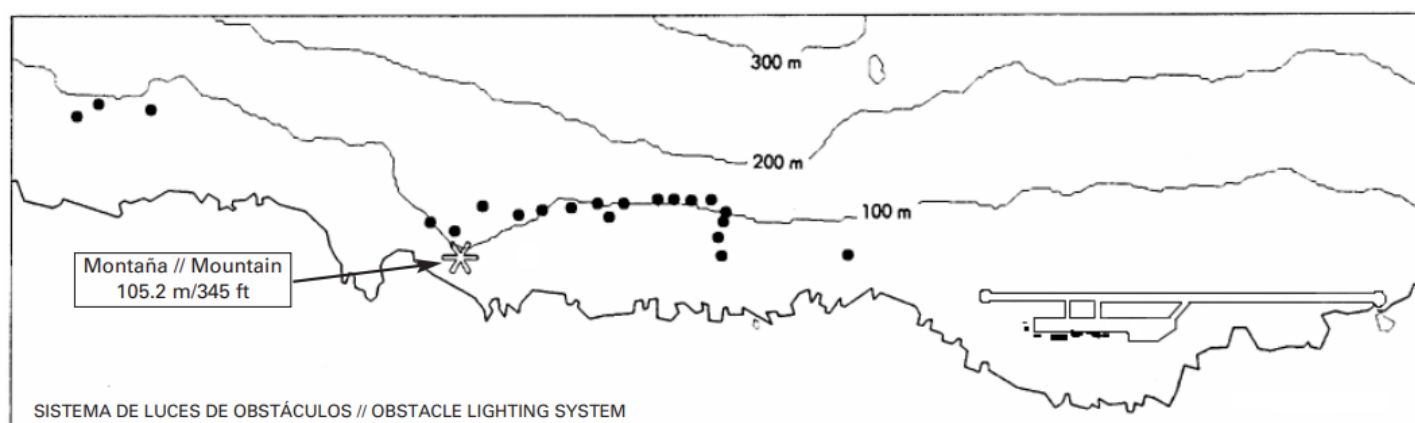
GCLA AD 2.14 LUCES DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA

1	Pista	18
2	Aproximación	Luces de identificación de umbral.
3	PAPI (MEHT)	3° (18.15 m / 60 ft).
4	Umbral	Verdes (1).
5	Zona de toma de contacto	No.
6	Eje pista	2110 m: 1210 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. (1) (2) Distancia entre luces: 15 m.
7	Borde de pista	2110 m: 52 m rojas + 1458 m blancas + 600 m amarillas. (1)(2). Distancia entre luces: 50 m.
8	Extremo de pista	Rojas (1).
9	Zona de parada	No.

10	Observaciones	Encendido de luces via radio (frecuencia TWR). (1) Sistema de iluminación LED. (2) Intensidad de luces regulable.
1	Pista	36
2	Aproximación	Sencillo (1), 360 m, LIH. Luces de identificación de umbral.
3	PAPI (MEHT)	3° (17.64 m / 58 ft).
4	Umbral	Verdes (1).
5	Zona de toma de contacto	No.
6	Eje pista	2200 m: 1300 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. (1)(2). Distancia entre luces: 15 m.
7	Borde de pista	2200 m: 142 m rojas + 1458 m blancas + 600 m amarillas. (1)(2). Distancia entre luces: 50 m.
8	Extremo de pista	Rojas (1).
9	Zona de parada	No.
10	Observaciones	Encendido de luces via radio (frecuencia TWR). (1) Sistema de iluminación LED. (2) Intensidad de luces regulable.

GCLA AD 2.15 OTROS SISTEMAS DE ILUMINACIÓN Y FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA ELÉCTRICA

1	ABN	ALTN FLG W/G EV 5 s. Ver AD 2-GCLA ADC. (1).
2	WDI	1 cerca THR 18, 1 cerca THR 36, 1 cerca TWY C. LGTD.
3	Iluminación de TWY	Borde.
4	Iluminación de plataforma	Borde y postes proyectores.
5	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.
6	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. Sistema de iluminación LED en borde y eje de plataforma de viraje. (1) ABN solo disponible O/R.

**GCLA AD 2.16 ÁREA DE ATERRIZAJE DE HELICÓPTEROS**

1	Situación	Ondulación geode: 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, H3A y H3B
2	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. Rodaje aéreo: TLOF en PRKG 11, 13, 15 y 16. Helicóptero con base en el aeropuerto PRKG H2, H3A y H3B. ELEV: 33 m.
3	Dimensiones, superficie, peso 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.
4	Orientación	No.
5	Distancias declaradas	Ver casilla 13.
6	Iluminación	Ver casillas 14 y 15.
7	Observaciones	Iluminación de plataforma.

GCLA AD 2.17 ESPACIO AÉREO DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

1	Designación	CTR LA PALMA
2	Límites laterales	Espacio comprendido dentro de la línea que une los siguientes puntos: A – 284323N 0174712W; B – 283518N 0174706W; C – 283141N 0174606W; D – 283038N 0174614W; arco de 7 NM con centro en ARP GCLA desde D hasta E; E – 283102N 0174233W; F – 283157N 0174256W; arco de 6 NM de radio con centro en ARP GCLA desde F hasta 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.
3	Límites verticales	SFC-3000 ft AMSL (1).
4	Clase de espacio aéreo	D.
5	Unidad Idioma	LA PALMA TWR. ES/EN.

6	Altitud de transición	1850 m/6000 ft.
7	Horas de aplicabilidad	-
8	Observaciones	(1) O 1000 ft AGL, lo que resulte mayor.

GCLA AD 2.18 INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

1	Servicio	APP	TWR	ATIS	D-ATIS
2	Indicativo	Canarias APP	La Palma TWR	La Palma Información	La Palma Information
3	FREQ	126.100 MHz 133.675 MHz	118.900 MHz 125.800 MHz 121.800 MHz 121.500 MHz 243.000 MHz 257.800 MHz	118.250 MHz	NIL
4	HR	HR AD HR AD	HR AD HR AD HR AD HR AD HR AD HR AD	HR AD	HR ATS
5	Observaciones	BACK-UP	Secundaria GMC. Reserva EMERG EMERG MIL		Suministro de información ATIS mediante enlace de datos.

GCLA AD 2.19 RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIZAJE

Instalación (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas	ELEV/DME	Observaciones
NDB (4° W)	BX	389.000 kHz	H24	283606.1N 0174524.6W	—	COV 45 NM. U/S BTN 320°/360° 139°: potencia inferior a la recomendada, oscilaciones superiores a +-10° BTN 50 y 58 NM.
DME	BV	112.400 MHz / CH 71X	H24	283606.3N 0174524.3W	60 m	U/S BTN 245°/300° 139°: pérdida de señal BTN 66 y 73 NM.

GCLA AD 2.20 REGLAMENTO LOCAL DEL AERÓDROMO

Teléfono de contacto con la TWR a utilizar en caso de fallo de comunicaciones: TEL: +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.

20.1 PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE

20.1.1 MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

20.1.1.1 Salidas

La realización de maniobras de retroceso con motor (powerback) requiere la autorización previa de la Dirección del Aeropuerto y se llevarán a cabo bajo la entera responsabilidad del explotador de la aeronave.

El representante de la compañía debe solicitar esta operación, con antelación suficiente, a la dirección de correo electrónico: seguridad_operacional_spc@aena.es

El aeropuerto analizará la seguridad de la operación y la contaminación acústica producida por la misma.

20.2 OPERACIÓN DE HELICÓPTEROS

20.2.1 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.

20.2.2 DESCRIPCIÓN DE LA OPERATIVA

20.2.2.1 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.

20.2.2.2 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.

20.2.3 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.
- En los PRKG H2, 13 y 15 el viraje en tierra no se puede realizar dentro del estacionamiento si los puestos colindantes están ocupados por aeronaves de ala fija.

20.3 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.

20.4 TIEMPO MÍNIMO DE OCUPACIÓN EN 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.

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

20.5.1 GENERALIDADES

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

20.5.2 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.

20.5.3 RUTAS DE RODAJE

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

20.5.4 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.
- 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.

20.6 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.

20.7 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 TEL: +34 922 426 141, con una antelación mínima de 3 horas, para así poder garantizar la activación de los medios humanos y materiales.

20.8 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 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).

20.9 PUNTO DE ENTRADA DE VIAJEROS CON ANIMALES DE COMPAÑÍA PROCEDENTES DE TERCEROS PAÍSES

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 devolución a origen en los plazos establecidos por las autoridades sanitarias.

GCLA AD 2.21 PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DEL RUIDO

21.1 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: TEL: +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.

GCLA AD 2.22 PROCEDIMIENTOS DE VUELO

22.1 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.

22.2 PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)

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

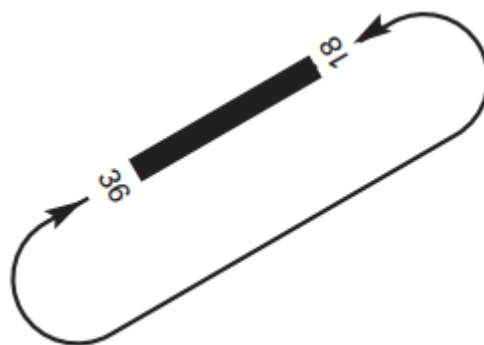
El aeropuerto de La Palma dispone de un Procedimiento de Paralización de Operaciones en el Área de Movimiento para RVR inferior a 550 m con las siguientes fases:

- 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.

22.3 OPERACIONES DE DESCENSO CONTINUO

Dependiendo de las condiciones del tránsito, y siempre que se prevea que no vaya a ser necesario interrumpir un descenso, las aeronaves serán autorizadas a proceder por una llegada estándar (STAR) o mediante una autorización del tipo "directo" a un fijo intermedio de la STAR, al IAF, a un fijo de la aproximación intermedia o al IF, a la mínima altitud del IAF o del IF del procedimiento instrumental (IAC) de manera que la operación de descenso pueda ejecutarse de manera continua.

22.4 CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD



22.5 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 relacionados con la disponibilidad/estado operativo de los sistemas de navegación por satélite (GNSS) y los procedimientos instrumentales con uso de GNSS autorizado.”

GCLA AD 2.23 INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

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

23.1 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.

GCLA AD 2.24 CARTAS AERONÁUTICAS RELATIVAS A UN AERÓDROMO

El listado de cartas relativas al aeródromo puede encontrarse en el siguiente enlace:

<https://aip.enaire.es/AIP/#GCLA>

GCLA AD 2.25 PENETRACIÓN DE LA SUPERFICIE DEL TRAMO VISUAL (VSS)

A continuación se incluyen los procedimientos de aproximación instrumental afectados:

IAC 3 NDB RWY 36: Aproximación directa.