

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

LEPA - PALMA DE MALLORCA

2. DATOS GEOGRÁFICOS Y DE ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO

AERODROME GEOGRAPHICAL DATA AND ADMINISTRATION

ARP: 393306,0274N 0024419,7056E.
Distancia y dirección a la ciudad: 8 km W.
→ **Elevación:** 8,26 m/27 ft.
Ondulación geoide: 48,98 m ±0,10 m (1).
Temperatura de referencia: 30°C.
Declinación magnética: 0° (2005).
Cambio anual: 7,0'E.
Administración AD: CIV: Aena.
MIL: Ejército del Aire.
Dirección: CIV: Aeropuerto de Palma de Mallorca, 07000 Palma de Mallorca.
MIL: Base Aérea de Son San Juan. Crta de Manacor s/n
07071 Palma de Mallorca
TEL: CIV: 34-971 789 000 **FAX:** CIV: 34-971 789 010/1/2
MIL: 34-971 429 142 MIL: 34-971 429 749
AFTN: CIV: LEPA **TELEX:** No.
MIL: LESJ
Tránsito autorizado: IFR/VFR (2).
Observaciones: (1) Para todos los puntos del AD.
(2) No se admite tráfico VFR excepto vuelos hospitales,
militares, búsqueda y salvamento y de estado del 1 MAY
al 31 OCT, de viernes a domingo, HR: H24.

ARP: 393306.0274N 0024419.7056E.
Distance and direction to the city: 8 km W.
Elevation: 8.26 m/27 ft.
Geoid undulation: 48.98 m ±0.10 m (1).
Reference temperature: 30°C.
Magnetic variation: 0° (2005).
Annual change: 7.0'E.
AD administration: CIV: Aena.
MIL: Ejército del Aire.
Address: CIV: Aeropuerto de Palma de Mallorca, 07000 Palma de Mallorca.
MIL: Base Aérea de Son San Juan. Crta de Manacor s/n
07071 Palma de Mallorca
TEL: CIV: 34-971 789 000 **FAX:** CIV:34-971 789 010/1/2
MIL: 34-971 429 142 MIL:34-971 429 749
AFTN: CIV: LEPA **TELEX:** No.
MIL: LESJ
Approved traffic: IFR/VFR (2).
Remarks: (1) For all AD points.
(2) VFR traffic is not accepted except hospital, military, search and
rescue and state flights from MAY 1st to OCT 31st from
Friday to Sunday, HR: H24.

3. SERVICIOS. HORARIO DE OPERACIÓN

SERVICES. HOURS OF OPERATION

Aeropuerto: H24.
Aduanas e Inmigración: H24.
Servicios médicos y de sanidad: Ver GEN 1.4.
AIS/ARO/OPV: H24.
Información MET: H24.
ATS: H24.
Abastecimiento de combustible: H24.
Asistencia en tierra: H24.
Seguridad: H24.
Deshielo: No.
Observaciones: Ninguna.

Airport: H24.
Customs and Immigration: H24.
Health and Sanitation: See GEN 1.4.
AIS/ARO/OPV: H24.
MET briefing: H24.
ATS: H24.
Fuelling: H24.
Handling: H24.
Security: H24.
De-icing: No.
Remarks: None.

4. SERVICIOS E INSTALACIONES DE ASISTENCIA EN TIERRA

HANDLING SERVICES AND FACILITIES

Instalaciones para el manejo de carga: CIV: Sin limitaciones.
MIL: Hasta 72.000 kg.
Tipos de combustible: CIV: 100LL, JET A-1.
MIL: F-34.
Tipo de lubricante: MIL: G-354, G-395, H-573, H-542, O-156, O-1236, S-750
S-753.
Capacidad de reabastecimiento: CIV: Sin limitaciones.
MIL: Cisternas: 40.000 L; 1350 L/min.
Cisternas: 20.000 L; 1000 L/min.
Instalaciones para el deshielo: No.
Espacio disponible en hangar: No.
Instalaciones para reparaciones: CIV: Reparaciones de poca importancia
por las compañías.
Observaciones: MIL: GPU: Unidad de CA (hasta 100 KVA) y CC (hasta 2500 A).

Cargo facilities: CIV: No limitations.
MIL: Up to 72,000 kg.
Fuel types: CIV: 100LL, JET A-1.
MIL: F-34.
Oil types: MIL: G-354, G-395, H-573, H-542, O-156, O-1236, S-750, S-753.
Refuelling capacity: CIV: No limitations.
MIL: Trucks: 40,000 L; 1350 L/min.
Trucks: 20,000 L; 1000 L/min.
De-icing facilities: No.
Hangar space: No.
Repair facilities: CIV: Minor repairs by operating companies.
Remarks: MIL: GPU: Unit of AC (until 100 KVA) and DC (until 2500 A).

5. INSTALACIONES PARA LOS PASAJEROS

PASSENGER FACILITIES

Hoteles: MIL: Sí.
Restaurante: Sí.
Transporte: CIV: Autobuses y taxis.
MIL: Autobuses y vehículos ligeros disponibles a petición.
Instalaciones médicas: CIV: Servicio de ambulancias.
MIL: Primeros auxilios y ambulancia.
Banco/Oficina Postal: Sí.
Información turística: Sí.
Observaciones: Ninguna.

Hotels: MIL: Yes.
Restaurant: Yes.
Transportation: CIV: Buses and taxis.
MIL: Buses and light vehicles availables on request.
Medical facilities: CIV: Ambulance service.
MIL: First aids and motor ambulance.
Bank/Post Office: Yes.
Tourist information: Yes.
Remarks: None.

6. SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICE

Categoría de incendios: CIV: 9.
MIL: 7.

Equipo de salvamento: MIL: Sí.

Retirada de aeronaves inutilizadas: CIV: Barras de arrastre de las compañías consignatarias.
MIL: Tractor remolcador y Belloti grúa.

Observaciones: Ninguna.

Fire category: CIV: 9.
MIL: 7.

Rescue equipment: MIL: Yes.

Removal of disabled ACFT: CIV: Dragging bars by operating companies.
MIL: Towing tractor and Belloti crane.

Remarks: None.

7. DISPONIBILIDAD ESTACIONAL/REMOCIÓN DE OBSTÁCULOS

SEASONAL AVAILABILITY/OBSTACLE CLEARING

Equipo: No.

Prioridad: No.

Observaciones: Ninguna.

Equipment: No.

Priority: No.

Remarks: None.

8. DETALLES DEL ÁREA DE MOVIMIENTO

MOVEMENT AREA DETAILS

Plataforma: Superficie: Hormigón.
Resistencia: LCN 91 h = 127 cm.

Calles de rodaje: Anchura: 23 m, EXC TWY S-2: 25 m.
Superficie: Asfalto.
Resistencia: Flexible LCN 120 h = 62 cm.
INNER y OUTER: Rígido LCN 91 h = 127 cm.
S-2, NORTH: PCN 59/F/B/W/T.
Tramo de la calle SOUTH entre S-1 y THR 24L: PCN 91/F/A/W/N.

Posiciones de comprobación: Altimetro: THR 06L 4,49 m/15 ft.
THR 06R desplazado 6,7 m/22 ft.
THR 24L 2,27 m/8 ft.
THR 24R desplazado 2,5 m/8 ft.
VOR: No.
INS: Ver AD 2-LEPA PDC 1.1
TACAN: No.

Observaciones: Ninguna.

Apron: Surface: Concrete.
Strength: LCN 91 h = 127 cm.

Taxiways: Width: 23 m, EXC TWY S-2: 25 m.
Surface: Asphalt
Strength: Flexible LCN 120 h = 62 cm.
INNER and OUTER: Rigid LCN 91 h = 127 cm.
S-2, NORTH: PCN 59/F/B/W/T.
Segment of TWY SOUTH between S-1 and THR 24L: PCN 91/F/A/W/N.

Check locations: Altimeter: THR 06L 4.49 m/15 ft.
THR 06R displaced 6.7 m/22 ft.
THR 24L 2.27 m/8 ft.
THR 24R displaced 2.5 m/8 ft.
VOR: No.
INS: See AD 2-LEPA PDC 1.1
TACAN: No.

Remarks: None.

9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUÍA DE RODAJE

TAXIING GUIDANCE SYSTEM AND MARKINGS

Sistema de guía de rodaje: Puntos de espera en rodaje, barras de parada.
Indicadores de posición iluminados. Letreros de NO ENTRY, indicador de dispositivo de frenado, luces de protección de pista e información LGTD.

Señalización de RWY: Designadores, umbral, umbral desplazado (RWY 24R y RWY 06R), eje, faja lateral, distancia fija, zona de toma de contacto con clave de distancia y señales indicadoras de salida rápida en RWY 24L.

Señalización de TWY: Eje y borde.

Observaciones: Ninguna.

Taxiing guidance system: Taxi-holding positions, stopbars.
Lighted position indicators, NO ENTRY boards, arresting gear marking, runway guard lights, LGTD information.

RWY markings: Designators, threshold, threshold displaced (RWY 24R and RWY 06R), centre line, side stripe, fixed distance, touch-down zone with distance code and RWY 24L rapid exit indicator markings.

TWY markings: Centre line and edge.

Remarks: None.

← 10. OBSTÁCULOS

OBSTRUCTIONS

En áreas de aproximación y despegue / In approach & TKOF areas

En el área de circuito y en el AD / In circling area and at AD

RWY Area	Obstáculo Obstruction	Coordenadas Coordinates	Obstáculo Obstruction	Coordenadas Coordinates
06R APCH	Molino/Mill	250 m / 069° MAG	Barrera de frenado	1650 m FM THR 06R displaced
24L TKOF	30 m / 98 ft	FM THR 06R	Arresting gear AERAZUR	
06R APCH	Casa/House	344 m / 066° MAG	Barrera de frenado	1940 m FM THR 24L
24L TKOF	23.8 m / 78 ft	FM THR 06R	Arresting gear AERAZUR	
06R APCH	Torre/Tower	377 m / 067° MAG		
24L TKOF	27.0 m / 89 ft	FM THR 06R		
06R APCH	Casa/House	458 m / 065° MAG		
24L TKOF	16.8 m / 55 ft	FM THR 06R		
06R APCH	Torre/Tower	368 m / 065° MAG		
24L TKOF	28.2 m / 92 ft	FM THR 06R		
06R TKOF	Torre de iluminación	303 m / 049°MAG		
24L APCH	Floodlighting pole	FM THR 24L		
	8.4 m / 28 ft			
06R TKOF	Torre de iluminación	306 m / 074°MAG		
24L APCH	Floodlighting pole	FM THR 24L		
	8.0 m / 27 ft			
06R TKOF	Molino/Mill	416 m / 019°MAG		
24L APCH	11.5 m / 38 ft	FM THR 24L		
06R TKOF	Molino/Mill	592 m / 007°MAG		
24L APCH	13.9 m / 46 ft	FM THR 24L		
06R TKOF	Molino/Mill	567 m / 345°MAG		
24L APCH	14.2 m / 47 ft	FM THR 24L		

06R TKOF	Molino/Mill	757 m / 343°MAG
24L APCH	20.9 m / 69 ft	FM THR 24L
06R TKOF	Molino/Mill	763 m / 347°MAG
24L APCH	19.6 m / 64 ft	FM THR 24L
06R TKOF	Molino/Mill	872 m / 345°MAG
24L APCH	20.8 m / 68 ft	FM THR 24L
06R TKOF	Molino/Mill	844 m / 005°MAG
24L APCH	22.2 m / 73 ft	FM THR 24L
06R TKOF	Molino/Mill	688 m / 013°MAG
24L APCH	20.4 m / 67 ft	FM THR 24L
06R TKOF	Molino/Mill	705 m / 016°MAG
24L APCH	22.5 m / 74 ft	FM THR 24L
06R TKOF	Molino/Mill	728 m / 017°MAG
24L APCH	22.5 m / 74 ft	FM THR 24L
06R TKOF	Molino/Mill	915 m / 355°MAG
24L APCH	12.4 m / 41 ft	FM THR 24L

Observaciones: Ver AD 2-LEPA AOC.

Remarks: See AD 2-LEPA AOC.

11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO

METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED

Oficina MET: Palma de Mallorca MET.
HR: H24.
TAF: 9/24 HR.
Pronóstico de aterrizaje: Tipo tendencia.
Información: En persona y telefónica.
Documentación de vuelo/Idioma: Cartas y lenguaje claro / Español.
Cartas: Mapas significativos, previstos en altitud (viento y temperatura) y de vientos máximos.
Equipo suplementario: Presentador de imágenes de nubes, rayos y de información radar.
Dependencia ATS atendida: AIS, TWR, APP.
Información adicional: Oficina principal Palma de Mallorca; H24; TEL: 34-971 700 377.
Oficina meteorológica Palma; H24; TEL: 34-971 789 219.
Observaciones: Existe resumen climatológico de aeródromo. Se hacen avisos de aeródromo.

MET office: Palma de Mallorca MET.
HR: H24.
TAF: 9/24 HR.
Landing forecasts: Trend type.
Briefing: In person and by telephone.
Flight documentation/Language: Charts and plain language / Spanish.
Charts: Significant, forecasted in altitud (wind and temperature) and maximum wind maps.
Supplementary equipment: Clouds image, lightnings and radar information display.
ATS unit served: AIS, TWR, APP.
Additional information: Main office Palma de Mallorca; H24; TEL: 34-971 700 377.
Meteorological office Palma; H24; TEL: 34-971 789 219.
Remarks: Aerodrome climatological summary available. Aerodrome warnings available.

12. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA

RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

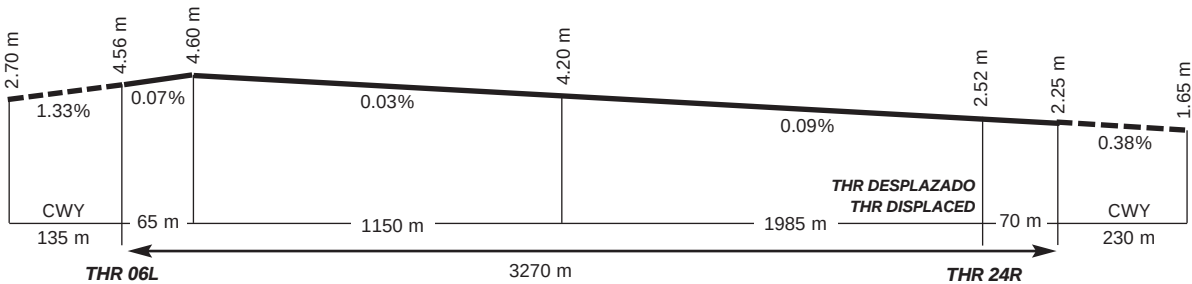
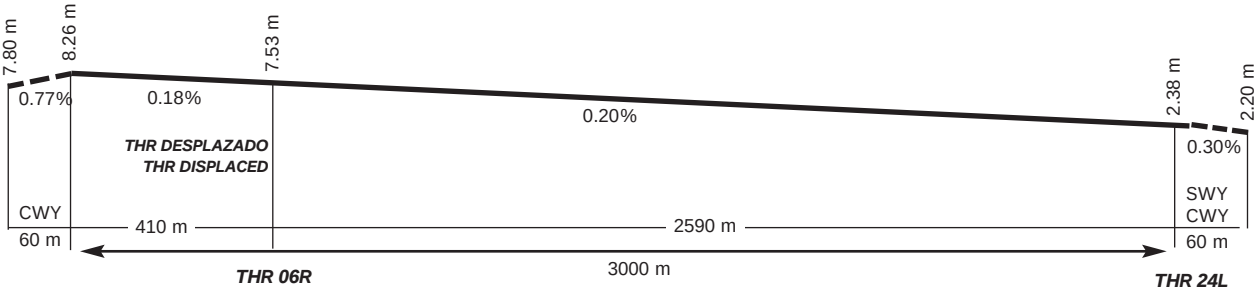
RWY	Orientación Direction	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m) Strip (m)	RESA (m)	RWY SFC PCN
06L	058.51°GEO 059°MAG	3270x45	393249.7315N 0024238.6188E	4.56 m 15 ft	No	230x150	3390x300	150x150	Asfalto/Asphalt LCN 120 h=62 cm
24R	238.58°GEO (1) 239°MAG	3270x45	393343.8326N 0024433.0002E	2.52 m 8 ft	No	135x150	3390x300	230x150	Asfalto/Asphalt LCN 120 h=62 cm
06R	058.51°GEO (2) 059°MAG	3000x45	393235.4511N 0024408.9098E	7.53 m 25 ft	60x45	60x300	3180x300	240x150	Asfalto/Asphalt PCN 59/F/B/W/T
24L	238.58°GEO 239°MAG	3000x45	393319.2199N 0024541.4924E	2.38 m 8 ft	No	60x300	3180x300	185x150	Asfalto/Asphalt PCN 59/F/B/W/T

Observaciones: (1) THR RWY 24R desplazado 70 m
(2) THR RWY 06R desplazado 410 m.

Remarks: (1) THR RWY 24R displaced 70 m.
(2) THR RWY 06R displaced 410 m.

Perfil:

Profile:



13. DISTANCIAS DECLARADAS			DECLARED DISTANCES	
RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
06L	3270	3500	3270	3270
24R	3270	3405	3270	3200
06R	3000	3060	3060	2590
24L	2590 (1)	3060	3000	3000
06L INT N-6	2460	2690	2520	—
24R INT N-1	2820	2955	2880	—
06R INT S-3	2390	2450	2450	—
Observaciones: (1) Para despegues, los últimos 410 m se utilizan como CWY/SWY.			Remarks: (1) For take-off, the last 410 m are used as CWY/SWY.	

14. ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA		APPROACH AND RUNWAY LIGHTING	
Pista: 06L Aproximación: Precisión CAT I, 900 m. Luces de identificación de umbral. PAPI: 3°. Umbral: Verdes. Zona de toma de contacto: No. Eje pista: 3270 m: 2370 m blancas+600 m rojas y blancas + 300 m rojas Distancia entre luces: 15 m. Borde de pista: 3270 m: 2670 m blancas + 600 m amarillas. Distancia entre luces: 50 m. Extremo de pista: Rojas. Zona de parada: No. Observaciones: Ninguna.		Runway: 06L Approach: Precision CAT I, 900 m. Threshold identification lights. PAPI: 3°. Threshold: Green. Touch-down zone: No. Runway centre line: 3270 m: 2370 m white+600 m red and white+300 m red Distance between lights: 15 m. Runway edge: 3270 m: 2670 m white + 600 m yellow. Distance between lights: 50 m. Runway end: Red. Stopway: No. Remarks: None.	
Pista: 24R Aproximación: Precisión CAT I, 900 m. PAPI: 3°. Umbral: Verdes. Zona de toma de contacto: No. Eje pista: 3270 m: 2370 m blancas + 600 m rojas y blancas + 300 m rojas. Distancia entre luces: 15 m. Borde de pista: 3270 m : 70 m rojas + 2600 m blancas + 600 m amarillas. Distancia entre luces: 50 m. Extremo de pista: Rojas. Zona de parada: No. Observaciones: Ninguna.		Runway: 24R Approach: Precision CAT I, 900 m. PAPI: 3°. Threshold: Green. Touch-down zone: No. Runway centre line: 3270 m: 2370 m white+600 m red and white+300 m red Distance between lights: 15 m. Runway edge: 3270 m: 70 m red + 2600 m white + 600 m yellow. Distance between lights: 50 m. Runway end: Red. Stopway: No. Remarks: None.	
Pista: 06R Aproximación: No. PAPI: 3,4°. Umbral: Verdes. Zona de toma de contacto: No. Eje pista: 3000 m: 2100 m blancas + 600 m rojas y blancas + 300 m rojas. Distancia entre luces: 15 m. Borde de pista: 3000 m: 410 m rojas + 1990 m blancas + 600 m amarillas. Distancia entre luces: 50 m. Extremo de pista: Rojas. Zona de parada: No. Observaciones: Ninguna.		Runway: 06R Approach: No. PAPI: 3.4°. Threshold: Green. Touch-down zone: No. Runway centre line: 3000 m: 2100 m white+600 m red and white+300 m red. Distance between lights: 15 m. Runway edge: 3000 m: 410 m red + 1990 m white + 600 m yellow. Distance between lights: 50 m. Runway end: Red. Stopway: No. Remarks: None.	
Pista: 24L Aproximación: Precisión CAT II/III, 900 m, LIH. PAPI: 3°. Umbral: Verdes. Zona de toma de contacto: 900 m blancas. Eje pista: 3000 m: 2100 m blancas + 600 m rojas y blancas + 300 m rojas. Distancia entre luces: 15 m. Borde de pista: 3000 m: 2400 m blancas + 600 m amarillas. Distancia entre luces: 50 m. Extremo de pista: Rojas. Zona de parada: 60 m rojas. Observaciones: Luces indicadores de salida rápida (S-1 y S-2).		Runway: 24L Approach: Precision CAT II/III, 900 m, LIH. PAPI: 3°. Threshold: Green. Touch-down zone: 900 m white. Runway centre line: 3000 m: 2100 m white+600 m red and white+300 m red. Distance between lights: 15 m. Runway edge: 3000 m: 2400 m white + 600 m yellow. Distance between lights: 50 m. Runway end: Red. Stopway: 60 m red. Remarks: (S-1 and S-2) rapid exit indicator lights.	

15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

ABN/IBN: No. WDI: 1 cerca plataforma militar oeste no LGTD. Iluminación de TWY: Borde, eje. Iluminación de Plataforma: Pantallas reflectantes. Fuente secundaria de energía: Grupos electrógenos que proporcionan un tiempo de conmutación para CAT II/III. Observaciones: Ninguna.	ABN/IBN: No. WDI: 1 near west military apron not LGTD. TWY lighting: Edge, centre line. Apron lighting: Reflective lamp shades. Secondary power supply: Engine generators that provide switch-over time for CAT II/III. Remarks: None.
--	---

16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS HELICOPTER LANDING AREA

No.	No.
-----	-----

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
PALMA DE MALLORCA CTR 393207N 0022956E; 39335N 0023307E; 393433N 0023827E; 393359N 0023853E; 394137N 0025518E; 393327N 0030140E; 392213N 0023734E; 393207N 0022956E.	300 m GND/SEA	D	Palma APP ES/EN	1850 m/6000 ft
PALMA ATZ a) Área definida por 393358N 0023851E, arco de 8 km de radio centrado en ARP hasta 393715N 0024554E, 393358N 0023851E / Area defined by 393358N 0023851E, arc of radius 8 km centred on ARP till 393715N 0024554E, 393358N 0023851E. (1) b) Círculo de 8 km de radio centrado en ARP Circle radius 8 km centred on ARP (1)	300 m HGT (2) 900 m HGT (2) 300 m HGT		Palma TWR ES/EN	
Observaciones: (1) O la visibilidad horizontal, lo que resulte inferior. (2) O hasta la elevación del techo de nubes, lo que resulte más bajo.		Remarks: (1) Or the ground visibility, whichever is lower. (2) Or up to the clouds ceiling, whichever is lower.		

18. INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN ATS ATS COMMUNICATION FACILITIES

Servicio Service	Distintivo llamada Call sign	FREQ (MHz)	HR	Observaciones Remarks
APP	Palma APP	119.400	H24	APP/L
TAR		119.150	H24	APP/L
SSR/SRE		118.950	H24	APP/I
		369.425	O/R	APP/MIL
TWR	Palma TWR	118.300	H24	LOCAL ARR
		118.450	H24	LOCAL DEP
		121.500	H24	EMERG
		243.000	H24	EMERG
		121.600	H24	BACK-UP
		121.700	H24	GMC Sur/South
		121.900	H24	GMC Norte/North
		123.875	(1)	CLR. (1) Actividad anunciada por ATIS/Activity announced by ATIS
		257.800	H24	MIL
ATIS	Palma de Mallorca Information	119.250	H24	
OPS	Palma operaciones	130.250	H24	Coordinación de servicios aeroportuarios/Coordination of airport services. Esta frecuencia coordina los servicios de plataforma, la información de slots y planes de vuelo y realiza el seguimiento de los vuelos de entrada y salida de Son Bonet AD. / This frequency coordinate the apron services, provides information about slots and flight plans and makes the monitoring flights of arrivals and departures at Son Bonet AD.

➔ 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
DVOR	MJV	113.300 MHz	H24	392606.6749N 0024529.8588E		COV 40 NM.
DME	MJV	CH 80X	H24	392606.6867N 0024529.2231E	150 m/492 ft	
DVOR	CDP	112.900 MHz	H24	394151.6557N 0032603.7267E		
DME	CDP	CH 76X	H24	394151.1271N 0032602.6236E	240 m/787 ft	
DVOR	POS	116.400 MHz	H24	395538.8094N 0030652.4923E		COV 40 NM. No utilizable entre RDL-114-139 y RDL-194-254 por debajo de 6500 ft MSL. Not usable between RDL-114-139 and RDL-194-254 below 6500 ft MSL.

DME	POS	CH 111X	H24	395539.6243N	0030653.5039E	360 m/1181 ft	
VOR	JOA	117.700 MHz	H24	393352.8415N	0024447.8632E		COV 40 NM.
DME	JOA	CH124X	H24	393353.0599N	0024447.6892E	0 m/0 ft	
NDB	ADX	384.000 kHz	H24	393257.9890N	0022345.0837E		COV 30 NM.
NDB	CST	351.000 kHz	H24	393828.9829N	0025456.2279E		COV 50 NM.
NDB	PTC	401.000 kHz	H24	392538.365N	0031524.193E		COV 30 NM.
LLZ 24R	PAA	109.900 MHz	H24	393244.7604N	0024228.1180E		239° MAG / 294 m FM THR 06L
ILS CAT I							COV 25 NM.
GP 24R		333.800 MHz	H24	393341.4236N	0024417.7041E		3°; RDH 18 m; a / at 350 m FM THR 24R & 127 m FM RCL a la derecha en sentido de APCH / to the right on APCH direction.
OM 24R		75 MHz	H24	393557.8081N	0024916.4964E		059° MAG / 7928 m FM THR 24R
MM 24R		75 MHz	H24	393359.7050N	0024506.5994E		059° MAG / 940 m FM THR 24R
LO 24R	PA	307.500 kHz	H24	393557.7099N	0024916.2251E		059° MAG / 7920 m FM THR 24R
LLZ 06L	PLM	110.900 MHz	H24	393348.7369N	0024443.3748E		059° MAG / 290 m FM THR 24R
ILS CAT I							
GP 06L		330.800 MHz	H24	393258.8677N	0024248.2486E		3°; RDH 15.7 m; a / at 343 m FM THR 06L & 121 m FM RCL a la izquierda en sentido de APCH / to the left on APCH direction.
ILS/DME 06L	PLM	CH 46X	H24	393258.8677N	0024248.2486E	9 m/30 ft	REF DME THR 06L
LLZ 24L	IPAL	109.300 MHz	H24	393224.1641N	0024345.0367E		239° MAG / 668 m FM THR 06R
ILS CAT II/III							
GP 24L		332.000 MHz	H24	393310.9605N	0024533.3763E		3°; RDH 16.30 m; a / at 298 m FM THR 24L & 116 m FM RCL a la izquierda en el sentido de APCH / to the left on APCH direction.
ILS/DME 24L	IPAL	CH 30X	H24	393310.8677N	0024533.4494E	18 m/59 ft	REF DME THR 24L
TACAN	SSJ	CH 21X	H24	393334.9N	0024359.7E		No utilizar a más de 40 NM y 5000 ft entre 029°-089°, idem 6000 ft entre 089°-119°, idem 4000 ft entre 119°-259°, idem 5000 ft entre 259°-289°, idem 7000 ft entre 289°-339°, idem 11000 ft entre 339°-029°. Not usable more than 40 NM 5000 ft between 029°-089°, idem 6000 ft between 089°-119°, idem 4000 ft between 119°-259°, 5000 ft between 259°-289°, idem 7000 ft between 289°-339°, idem 11000 ft between 339°-029°.

20. REGLAMENTACIÓN LOCAL	LOCAL REGULATIONS
Se prohíbe cruzar a pie las calles de rodaje en plataforma. Solamente se podrá acceder a pie a las aeronaves estacionadas en posiciones próximas al edificio terminal. En el resto de posiciones, las tripulaciones se deberán trasladar en vehículo.	It is forbidden to cross the taxiways in the apron on foot. Access to the aircraft on foot will only be possible if parked in a stand next to the terminal building. Access to the rest of stands shall be accomplished by vehicle.
RESTRICCIONES A LAS OPERACIONES Desde el 01 de mayo hasta el 31 de octubre, diariamente de 0530 a 0700 y de 1600 a 1830, las aeronaves cuya velocidad de crucero sea inferior a 220 kt (excepto aeronaves de estado, hospitales y salvamento) tendrán restringido el uso del aeropuerto. Las aeronaves afectadas que soliciten el uso del aeropuerto durante el horario citado, asumirán las posibles demoras, ya que las aeronaves no restringidas tendrán prioridad sobre ellas.	RESTRICTIONS TO OPERATIONS From May 1st until October 31st, the use of the airport will be restricted for aircraft with a cruising speed lower than 220 kt (except State, hospital and search and rescue aircraft), daily from 0530 to 0700 and 1600 to 1830. If any affected aircraft requires the use of the airport during these periods, it will assume the possible delays, as not restricted aircraft will always have priority.
PISTAS PREFERENTES 1.- Configuración Oeste: La configuración oeste será preferente siempre que la componente de viento en cola no exceda de 10 kt en pista seca, o pista mojada con acción de frenado buena. Llegadas: pista 24L Salidas: pista 24R Para acelerar el tránsito de llegadas la pista 24R podrá utilizarse a iniciativa del ATC. 2.- Configuración Este: Llegadas: pista 06L Salidas: pista 06R Para acelerar el tránsito de salidas la pista 06L podrá utilizarse a iniciativa del ATC. Los pilotos que soliciten el uso de una pista distinta a la correspondiente configuración en uso deberán asumir posibles demoras significativas.	PREFERENTIAL RUNWAYS 1.- West configuration: West configuration will be preferential whenever the tail wind component does not exceed 10 kt and the runway is dry, or wet with braking action good. Arrivals: runway 24L Departures: runway 24R To accelerate arrival traffic the runway 24R could be used on ATC request. 2.- East configuration: Arrivals: runway 06L Departures: runway 06R To accelerate departure traffic, the runway 06L could be used on ATC request. Pilots asking for the use of a runway other than the described system shall assume the possible delays.
TIEMPO MÍNIMO DE OCUPACIÓN DE LA PISTA LLEGADAS Para conseguir el máximo aprovechamiento de la pista, rebajar el tiempo de ocupación de la misma y reducir el hecho de "motor y al aire" es importante que los pilotos al mando, sin perjuicio de la seguridad y operación normal de la aeronave, procedan al abandono rápido de la pista.	MINIMUM RUNWAY OCCUPANCY TIME ARRIVALS Commensurate with the aircraft safety and standard operation, pilots are reminded that rapid exit from the runway enables maximum runway utilization, lessens its occupancy time and minimizes the occurrence of "go-arounds".

A menos que el ATC indique otras y sin perjuicio de los procedimientos de atenuación de ruidos descritos en AD 2-LEPA casilla 21, se utilizarán las siguientes calles de salida rápida para abandonar la pista correspondiente.

Unless ATC advises otherwise and without prejudice to the noise abatement procedures described in AD 2-LEPA item 21, aircraft will vacate the corresponding runway by the following rapid exit taxiways:

Configuración Oeste / West Configuration

RWY	SALIDA RÁPIDA RAPID EXIT	ACFT	DIST FM THR (m)
24L	S-1	Turbo hélices/ligeras Propeller aircraft/lights	1540
24L	S-2	Todas / All	1950
24R	N-4	Turbo hélices/ligeras Propeller aircraft/lights	1480

Configuración Este / East Configuration

RWY	SALIDA RÁPIDA RAPID EXIT	ACFT	DIST FM THR (m)
06L	N-3	Turbo hélices/ligeras Propeller aircraft/lights	1700
06L	N-2	Todas / All	2130

SALIDAS

El ATC considerará que todas las aeronaves que llegan al punto de espera están completamente listas para rodar a posición en pista e iniciar la carrera de despegue inmediatamente después de recibir la autorización correspondiente. Las aeronaves que por cualquier causa no puedan cumplir este requisito lo notificarán al ATC antes de alcanzar el punto de espera.

Las aeronaves que no estén preparadas para iniciar la carrera de despegue inmediatamente después de recibir la autorización de despegue, recibirán la cancelación de dicha autorización e instrucciones para abandonar la pista por la primera calle de salida disponible.

Se permiten realizar operaciones de despegue desde las intersecciones de las pistas 06L, 24R y 06R con las calles de rodaje. Ver AD 2-LEPA item 13.

CATEGORÍAS DE ESTELA TURBULENTA

Todas las aeronaves están clasificadas, a los efectos de estela turbulenta, dependiendo de su Peso Máximo Certificado al Despegue (MTOW) como sigue:

PESADA: 136.000 kg (MTOW) o superior.

MEDIA: Inferior a 136.000 kg (MTOW) y superior a 7.000 kg (MTOW).

LIGERA: Igual o menor a 7.000 kg (MTOW).

En las operaciones de salida se aplicará, a todas las aeronaves la siguiente Separación Mínima por Estela Turbulenta:

AERONAVE PRECEDENTE PRECEDING AIRCRAFT	AERONAVE SUBSIGUIENTE FOLLOWING AIRCRAFT	SEPARACIÓN EN MINUTOS SEPARATION IN MINUTES	SEPARACIÓN EN MILLAS SEPARATION IN MILES
PESADA / HEAVY	PESADA / HEAVY	—	—
PESADA / HEAVY	MEDIA / MEDIUM	2	5 NM
PESADA / HEAVY	LIGERA / LIGHT	2	6 NM
MEDIA / MEDIUM	PESADA / HEAVY	—	—
MEDIA / MEDIUM	MEDIA / MEDIUM	—	—
MEDIA / MEDIUM	LIGERA / LIGHT	2	5 NM
LIGERA / LIGHT	PESADA / HEAVY	—	—
LIGERA / LIGHT	MEDIA / MEDIUM	—	—
LIGERA / LIGHT	LIGERA / LIGHT	—	—

NOTA 1: Debido a las características particulares de Estela Turbulenta del B757, éste será considerado aeronave PESADA cuando despegue delante de una aeronave MEDIA o LIGERA, y será considerada de estela turbulenta MEDIA cuando despegue detrás de una aeronave PESADA.

NOTA 2: Las Separaciones Mínimas por tiempo se incrementarán en 1 minuto cuando una aeronave despegue desde una parte intermedia de la pista detrás de otra aeronave de estela turbulenta más alta que haya despegado desde el umbral.

NOTA 3: Las Separaciones Mínimas por distancia se aplicarán de manera que, una vez en el aire, las aeronaves implicadas cumplan con la Separación Mínima especificada.

Cuando una aeronave no pueda aceptar la separación mínima por estela turbulenta informará de ello a ATC lo antes posible al comunicar en la frecuencia DEP y antes de recibir la autorización para alinearse. Una vez recibida la autorización para alinearse en pista, los pilotos que no hayan comunicado la necesidad de una mayor separación por estela turbulenta se entenderá que aceptan las Separaciones Mínimas por Estela Turbulenta.

DEPARTURES

ATC will consider that every aircraft at the holding-position is able to commence the line up on the runway and the take-off roll immediately after take-off clearance is issued. Pilots unable to comply with this requirement shall notify ATC before reaching the holding position.

Aircraft not ready to initiate take-off run immediately when cleared for take-off, will have take-off clearance cancelled and will receive instructions to vacate the runway at the first available taxiway.

Departures from runway 06L, 24R and 06R intersections with taxiways are allowed. See AD 2-LEPA item 13.

WAKE TURBULENCE CATEGORIES

Relating to the wake turbulence category, all aircraft are classified depending on their Maximum Take-Off Weight (MTOW) as follows:

HEAVY: 136,000 kg (MTOW) or more.

MEDIUM: Less than 136,000 kg (MTOW) and more than 7,000 kg (MTOW).

LIGHT: Equal or less than 7,000 kg (MTOW).

Wake Turbulence Minimum Separation will be applied to all departing aircraft according to the following table:

NOTE 1: Due to its unusual Wake Turbulence characteristics, B757 is categorized as HEAVY when followed by a MEDIUM or LIGHT aircraft, but as MEDIUM when it follows a HEAVY aircraft.

NOTE 2: The standard Minimum Separation by time will be increased in 1 extra minute when an aircraft departs from an intersection following a full-length departure having a higher wake turbulence category.

NOTE 3: The standard Minimum Separation by distance will be applied in a way that, once airborne, aircraft will comply with their specified Minimum Separation.

Aircraft unable to accept the minimum wake turbulence separation will advise ATC as soon as possible on transfer to DEP frequency but before line-up clearance is issued. Pilots accepting line-up clearance without declaring the need for additional wake turbulence separation will be assumed to have accepted the standard Wake Turbulence Minimum Separation.

PROCEDIMIENTOS ATC

1.- MÍNIMAS REDUCIDAS DE SEPARACIÓN EN LA MISMA PISTA

No se permitirá cruzar el comienzo de la pista a ninguna aeronave en su aproximación final para el aterrizaje hasta que exista, según el caso, la siguiente separación mínima:

- A) Aeronaves con peso igual o superior a 5670 kg.
Aterrizaje tras despegue: La aeronave saliente que la precede haya despegado y se encuentre, como mínimo, a 2000 m del umbral.
- B) Aeronaves ligeras con peso inferior a 5670 kg.
 - a) Aterrizaje tras aterrizaje: La aeronave precedente que acaba de aterrizar se encuentre, como mínimo, a 1500 m del umbral y en movimiento.
 - b) Aterrizaje tras despegue: La aeronave saliente que la precede haya despegado y se encuentre, como mínimo, a 1500 m del umbral.

Tales mínimas sólo se aplicarán entre la salida y la puesta del sol y bajo las condiciones siguientes:

- a) Las mínimas de separación por estela turbulenta deberán mantenerse.
- b) Mientras prevalezcan condiciones de vuelo visual (VMC) en el aeródromo.
- c) Cuando la eficacia de frenado no esté adversamente afectada por la existencia de residuos de precipitación en la pista (nieve fundente, agua, etc).
- d) Cuando las aeronaves involucradas operen sin anomalías.

Cuando de acuerdo a este procedimiento se expida el permiso para aterrizar se usará la siguiente fraseología:

"...(Indicativo) DETRÁS DEL (tipo de aeronave) ATERRIZANDO/DESPEGANDO, AUTORIZADO PARA ATERRIZAR PISTA (número)".

2.- DESPEGUE DESDE INTERSECCION

Los pilotos que soliciten o acepten despegar desde intersección deberán informar al ATC en el primer contacto con GMC.

PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)

1. GENERALIDADES

- A. Los Procedimientos de Visibilidad Reducida (LVP) se aplicarán cuando se dé alguno de los siguientes casos:
 - a) Cuando el valor RVR de cualquier transmisómetro sea igual o inferior a 600 m. o se obtenga el mismo valor de visibilidad si los transmisómetros estuviesen fuera de servicio.
 - b) Cuando la altura de la base de nubes sea igual o inferior a 75 m (250 ft).
 - c) Cuando la rápida degradación de las condiciones meteorológicas así lo aconsejen.
- B. Se informará a los pilotos de que se están aplicando los Procedimientos de Visibilidad reducida a través del ATIS.
- C. Cualquier incidencia notificada o detectada que pueda afectar a los LVP se comunicará inmediatamente a las aeronaves y dependencias ATC afectadas.
- D. Las dependencias ATC suministrarán directamente los valores del alcance visual en pista de acuerdo a lo siguiente:
RVR ALPHA: Lectura correspondiente a la Zona de Toma de Contacto.
RVR BRAVO: Lectura del punto medio de la pista.
RVR CHARLIE: Lectura del extremo de pista.
- E. La autorización para aterrizar no se dará después de que la aeronave se encuentre a 2 NM del TDZ. Si ello no es posible, se darán instrucciones para que se ejecute maniobra de aproximación frustrada. Cuando se efectúen aproximaciones CAT II/III el permiso para aterrizar sólo se expedirá cuando las áreas sensibles del ILS (LSA) estén despejadas.
- F. Los LVP se cancelarán cuando se cumplan todas y cada una de las siguientes condiciones meteorológicas:
 - a) Valores de RVR superiores a 800 m en todos los transmisómetros o el mismo valor de visibilidad si éstos estuvieran fuera de servicio.
 - b) Altura de la base de nubes igual o superior a 90 m (300 ft).
 - c) Cuando el TREND o TAFOR prevea un aumento de visibilidad por encima de 1500 m.

2.- MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

Los pilotos procederán a verificar en todo momento la situación de la aeronave, especialmente en las intersecciones, comprobando que el rodaje se ejecuta en condiciones de completa seguridad. En caso de desorientación o duda detendrán la aeronave, darán cuenta inmediata al ATC y solicitarán la ayuda de un vehículo "SIGAME". Cuando una aeronave siga a uno de estos vehículos el comandante será responsable de mantener la propia separación con el vehículo.

2.1.- LLEGADAS

- A. La pista 24L, sujeta a que las instalaciones requeridas estén en servicio, es adecuada para las operaciones de Categorías II y III de aquellos operadores cuyos mínimos hayan sido aceptados, o tengan mínimos asignados, por la Dirección General de Aviación Civil.
- B. Las aeronaves que hayan aterrizado deberán abandonar la pista en uso por alguna de las calles de rodaje que se especifican a continuación, excepto que reciban una autorización distinta del ATC:

ATC PROCEDURES

1.- MINIMUM REDUCED SEPARATION ON THE SAME RUNWAY

A landing aircraft will not be permitted to cross the beginning of the runway on its final approach until the following minimum reduced separation exists:

- A) Aircraft with 5670 kg weight or over.
Landing following departure: The preceding departing aircraft has taken-off and is, at least, at 2000 m from the threshold.
- B) Light aircraft under 5670 kg weight.
 - a) Landing following landing: The preceding aircraft has just landed and is, at least, at 1500 m from the threshold and is in motion.
 - b) Landing following departure: The preceding departing aircraft has taken-off and is, at least, at 1500 m from the threshold.

Such minima shall only be applied between sunrise and sunset and under the following conditions:

- a) Wake turbulence separation minima shall be maintained.
- b) While visual meteorological conditions (VMC) prevail in the aerodrome.
- c) When braking action is not adversely affected by runway contaminants (slush, water, etc).
- d) When the involved aircraft operate normally.

When issuing the landing clearance according to this procedure the following instructions shall be used:

"...(Aircraft call sign) BEHIND LANDING/DEPARTING (aircraft type) CLEAR TO LAND RUNWAY (number)".

2.- DEPARTURES FROM INTERSECTION

Pilots who request or accept intersection take-off will inform ATC accordingly on initial contact with GMC.

LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

1. GENERAL

- A. Low Visibility Procedures (LVP) will be applied subject to the following conditions:
 - a) When the runway visual range (RVR) reported by any transmissiometer is 600 m or below. In the case the transmissiometers become out of service, the equivalent visibility measurement must be reported.
 - b) When cloud base height is 250 ft (75 m) or below.
 - c) When the rapid deterioration of weather conditions recommends so.
- B. Pilots will be informed about the application of Low Visibility Procedures by ATIS.
- C. Any notified or detected incident that may affect these procedures will be immediately communicated to the implicated aircraft and services.
- D. Runway visual range (RVR) values will be supplied directly by ATC services.
RVR ALPHA: Displayed value that corresponds to the Touch-Down Zone.
RVR BRAVO: Displayed value that corresponds to the runway midpoint.
RVR CHARLIE: Displayed value that corresponds to the runway end.
- E. Landing clearance will not be supplied after the aircraft reaches the 2 NM point from the TDZ. If this is not possible, instructions for a missed approach will be issued. When ILS approaches are taking place, landing clearance will only be issued when ILS sensitive areas (LSA) are vacated.
- F. LVP will be cancelled when the following meteorological conditions are reported:
 - a) RVR values greater than 800 m reported by all transmissiometers or the same value of visibility if the transmissiometers are out of service.
 - b) When the cloud base height is 90 m (300 ft).
 - c) When the TREND or TAFOR forecast an increase in visibility greater than 1500 m.

2.- GROUND MOVEMENT

Pilots will proceed to verify in every moment the aircraft position, especially in intersections, making sure the taxiing is being executed under total safety conditions. In case of disorientation or in doubt, pilots will stop the aircraft, notify ATC immediately and request the assistance of a "FOLLOW ME" vehicle. It is pilot responsibility to maintain the appropriate separation with the "FOLLOW ME" vehicle.

2.1.- ARRIVALS

- A. Runway 24L is available for Category II and III operations if the required installations are in service and the operators have their minimums authorized or assigned by the Dirección General de Aviación Civil.
- B. Landing aircraft must vacate the runway in use by a taxiway specified below, except otherwise authorized by ATC:

PISTA DE ATERRIZAJE LANDING RUNWAY	SALIDA EXIT	
06R	Final de pista / End of runway	
06L	N1	Final de pista / End of runway
24R	N6	Final de pista / End of runway
24L	Final de pista / End of runway	

C. Al abandonar la pista los pilotos notificarán:

- Pista libre.
- Área sensible libre (*)
- TWY utilizada

(*) El límite del área sensible viene determinada por la transición de luces de eje de calle de rodaje verde-amarillo-verde a todas verdes.

D. Las aeronaves que abandonen el área sensible tendrán prioridad frente a las que estén rodando en las proximidades.

E. Las aeronaves seguirán las instrucciones de rodaje del ATC hasta la puerta indicada donde esperarán la asistencia de un vehículo "SÍGAME" que les guíe hasta el estacionamiento asignado.

2.2.- SALIDAS

A. Los pilotos se abstendrán de solicitar permisos de puesta en marcha, retroceso o rodaje cuando los valores de RVR, o visibilidad en su caso, estuviesen por debajo de los mínimos de utilización de aeródromo.

B. Los pilotos contactarán con Palma Rodadura para solicitar permiso para maniobra de retroceso remolcado siguiendo lo indicado en el AIP-España AD 2-LEPA 10 ítem 2.1 - Aeronaves de salida.

C. Con RVR o visibilidad inferior a 400 m y debido a la ausencia de luces de eje de calle de rodaje en plataforma, las aeronaves rodarán guiadas por un vehículo "SÍGAME" hasta la puerta de salida de plataforma, cuando TWR o las tripulaciones lo requieran.

D. Se permitirán realizar operaciones de despegue por los puntos indicados a continuación, excepto cuando reciban una autorización distinta del ATC.

C. When leaving the runway pilots will report:

- Runway vacated
- Sensitive area vacated (*)
- TWY used.

(*) The sensitive area limit is determined by the transition of the taxiway centreline lights from green-yellow-green to all green.

D. Aircraft vacating the sensitive area have priority over all other aircraft taxiing in the vicinity.

E. All aircraft will follow ATC taxiway instructions till reaching the indicated gate where there will wait for the assistance of a "FOLLOW ME" vehicle that will guide them to the assigned parking stand.

2.2.- DEPARTURES

A. Pilots shall not request clearance for engines start-up, push-back, or taxiing instructions when the runway visual range (RVR) values or visibility are below aerodrome operational minima.

B. Following the AIP-Spain AD 2-LEPA 10 item 2.1 - Departing Aircraft. Pilots will contact with Palma GMC to request clearance to push-back instructions.

C. Due to the absence of apron taxiway centreline lights, when RVR or visibility values are below 400 m, and TWR or crew requires so, aircraft will taxi with guidance assistance of a "FOLLOW ME" vehicle to the apron exit gate.

D. Take-off operations will be allowed through the points indicated below, except when a different clearance is issued by ATC.

PISTA DE DESPEGUE TAKE-OFF RUNWAY	PUNTO DE ENTRADA ENTRANCE POINT
06R	H7, H8
06L	H4, H5
24R	H1, H2, H3

3.- FALLO DE COMUNICACIONES.

Si una aeronave o vehículo operando en el área de maniobras sufriera un fallo en las comunicaciones seguirá el siguiente procedimiento:

a) Aeronave de Salida.

La aeronave continuará por la ruta asignada hasta el límite de la autorización ATC extremando las precauciones, donde mantendrá posición y esperará la llegada de un vehículo "SÍGAME" que le guiará al puesto de estacionamiento o apartadero de espera designado.

b) Aeronave de Llegada.

Si la aeronave acaba de aterrizar, mantendrá posición una vez abandonado el área sensible del ILS y esperará la llegada de un vehículo "SÍGAME" que le guiará al puesto de estacionamiento designado.

Si la aeronave ya tuviera una autorización de rodaje ATC, continuará por la ruta asignada hasta el límite de la autorización ATC extremando las precauciones, donde mantendrá posición y esperará la llegada de un vehículo "SÍGAME" que le guiará al puesto de estacionamiento o apartadero designado.

c) Vehículo.

El vehículo permanecerá en su posición y esperará la llegada de un vehículo "SÍGAME" que le guiará hasta el lugar que se determine.

3.- COMMUNICATIONS FAILURE.

Whenever an aircraft or vehicle operating in the manoeuvring area experiences a communication failure it will proceed as follows:

a) Departing Aircraft

The aircraft will continue by the assigned route to its clearance limit taking extreme caution and will hold position at this point while waiting for the arrival of a "FOLLOW ME" vehicle in order to be guided to the assigned parking stand or holding bay.

b) Arriving Aircraft.

Landing aircraft will hold position once the ILS sensitive area is vacated and will wait for the arrival of a "FOLLOW ME" vehicle in order to be guided to the assigned parking stand.

If the aircraft has an ATC taxiing authorization, it will continue by the assigned route to the ATC authorization limit with extreme caution, where it will hold position and wait the arrival of a "FOLLOW ME" vehicle in order to be guided to the parking stand or holding position.

c) Vehicle

The vehicle will remain in its present position and wait for the arrival of a "FOLLOW ME" vehicle so as to be guided to the assigned parking stand.

PROCEDIMIENTOS GENERALES DE PUESTA EN MARCHA Y RODAJE

1.- PUESTA EN MARCHA

Antes de poner en marcha los motores/turbinas deberá obtenerse permiso de Palma Autorizaciones en la frecuencia correspondiente. Dicho permiso se solicitará únicamente cuando la aeronave esté completamente lista para puesta en marcha, retroceso y/o rodaje inmediatamente después de recibir la autorización ATC correspondiente.

La solicitud de puesta en marcha deberá efectuarse considerando que las aeronaves deben estar listas para abandonar su estacionamiento 15 minutos antes de su CTOT. En función de la situación del tránsito, cualquier solicitud de autorización ATC efectuada más tarde de CTOT menos 15 minutos podría ser rechazada.

Al solicitar puesta en marcha los pilotos notificarán el tipo de aeronave, su puesto de estacionamiento y el mensaje ATIS recibido.

STANDARD START-UP AND TAXIING PROCEDURES

1.- START-UP

Before start-up engines/turbines clearance must be obtained from Palma Clearance Delivery on the appropriate frequency. This clearance should be only requested when the aircraft will be completely ready for start-up, push-back and/or taxiing immediately after the appropriate ATC clearance is received.

The start-up request will be carried out considering that aircraft should be ready to leave the stand 15 minutes before the assigned CTOT. According to the traffic situation, any ATC clearance request carried out later of CTOT minus 15 minutes may be rejected.

Pilots will report the type of aircraft, their stand number and ATIS message received when request clearance for start-up.

En la maniobra de puesta en marcha y retroceso simultáneo con APU autónoma, las aeronaves mantendrán potencia a ralentí hasta estar posicionadas en la calle de rodaje en plataforma.

En la maniobra de puesta en marcha con GPU o APU externa, las aeronaves pondrán en marcha un motor, harán la maniobra de retroceso manteniendo potencia a ralentí, y una vez posicionadas en la calle de rodaje en plataforma podrán incrementar la potencia lo estrictamente necesario para poner en marcha el resto de motores.

2.- MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

2.1.- AERONAVES DE SALIDA

Los pilotos contactarán con Palma Rodadura para solicitar permiso de retroceso remolcado y/o rodaje.

2.2.- AERONAVES DE LLEGADA

Las aeronaves después de abandonar la pista en caso de no recibir instrucciones de rodaje, mantendrán la posición cortos de calle de rodaje NORTH/SOUTH y esperarán instrucciones del ATC para continuar rodaje a la puerta de entrada a la plataforma.

En general el rodaje entre la puerta de plataforma y el estacionamiento se realizará acompañado por el vehículo "SÍGAME", siendo la supervisión del mismo imprescindible para el atraque o estacionamiento.

3.- CARACTERÍSTICAS DE LOS PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

Ver AD 2-LEPA PDC 1.3/4.

➔ 4.- LIMITACIONES DE RODAJE

4.1. Tramo de la calle de rodaje OUTER:

- Entre las puertas D y E solamente es utilizable por aeronaves que accedan a los puestos de estacionamiento 104 al 111.
- Entre las puertas E y F solamente es utilizable por aeronaves que accedan a los puestos de estacionamiento 113 al 120.
- Entre la puerta D y puesto de estacionamiento 120 es utilizable por aeronaves de envergadura máxima 36 m.
- Entre puesto de estacionamiento 120 y la puerta F es utilizable por aeronaves de envergadura máxima 65 m.
- Entre el puesto 120 y la puerta F permanecerá cerrada, cuando una aeronave de longitud superior a 47 m (MD80) esté estacionada en el puesto de estacionamiento 120.

4.2. Tramo de la calle de rodaje INNER:

- Entre las puertas OA y E es utilizable por aeronaves de envergadura máxima 65 m.
- Entre las puertas E y G es utilizable por aeronaves de envergadura máxima 52 m.
- Entre las puertas G y K es utilizable por aeronaves de envergadura máxima 65 m.
- Entre las puertas K y M es utilizable por aeronaves de envergadura máxima 52 m.

4.3. Tramo de la calle de rodaje T:

- Entre las puertas K y M es utilizable por aeronaves de envergadura máxima 52 m.
- Entre la puerta M y puesto de estacionamiento 154 es utilizable por aeronaves de envergadura máxima 36 m.

4.4. Calles de rodaje T1 y T2 son utilizables por aeronaves de envergadura máxima 52 m.

4.5. La puerta P:

- Solamente es utilizable por aeronaves de envergadura máxima 36 m.
- Las aeronaves con salida de plataforma por la puerta P y que se queden cerca de la calle de rodaje SOUTH, se detendrán alineados en la calle de rodaje T. Para el inicio del rodaje, las aeronaves utilizarán el motor más próximo a rodadura SOUTH.

4.6. Cuando una aeronave de envergadura superior a 34,1 m esté rodando entre la puerta F y el puesto de estacionamiento 120 para aparcar en dicho puesto, la calle de rodaje NORTH entre la puerta E e intersección con LINK y la calle de rodaje LINK entre intersección con NORTH y puerta F quedan restringidas a aeronaves de envergadura máxima 36 m (B73H).

4.7. Se prohíbe la utilización de la puerta C para el rodaje de las aeronaves que vayan a ser estacionadas o salgan de los puestos de estacionamiento 311 al 318.

4.8. Calle de rodaje H-6 cerrada con balizamiento diurno y nocturno.

5.- Evitar colisiones con otras aeronaves u obstáculos es responsabilidad de:

- a) Los pilotos, en rodaje en plataforma y en tramos de calle de rodaje no visibles desde TWR (Ver AD 2-LEPA PDC 1.1).
- b) Las compañías de asistencia en tierra durante el remolcado.

PERIODO MÁXIMO DE PERMANENCIA DE AERONAVES

Desde el 1 de noviembre al 15 de marzo, se permitirá como máximo a dos aeronaves con envergadura mayor a 65 m, que permanezcan estacionadas en este aeropuerto por un periodo superior a 24 horas.

Desde el 16 de marzo al 31 de octubre, no podrán coincidir dos aeronaves con envergadura mayor de 65 m por un periodo superior a 24 horas.

In the start-up engines and push-back manoeuvre with autonomous APU, the aircraft shall maintain the idle regime power until being lined-up with the taxiway in the apron.

In the start-up engine manoeuvre with GPU or external APU, the aircraft will start-up an engine, will push-back manoeuvre maintaining the idle regime power, and when the aircraft is lined-up with the taxiway, will be able to increase the power to start-up the rest of engines.

2.- GROUND MOVEMENT

2.1.- DEPARTING AIRCRAFT

Pilots will contact with Palma Ground to request permission for towing push-back and/or taxiing.

2.2.- ARRIVING AIRCRAFT

If no taxiing instructions are received, aircraft will hold short position of the NORTH/SOUTH taxiway after vacating the runway and will expect ATC taxiing instructions in order to continue taxiing up to the entry gate to the apron.

In general, taxiing between apron gate and parking will be carried out accompanied by "FOLLOW ME" vehicle. The supervision of this vehicle is essential for docking or parking.

3.- AIRCRAFT STANDS CHARACTERISTICS

See AD 2-LEPA PDC 1.3/4.

4.- TAXIING RESTRICTIONS

4.1. Segment of taxiway OUTER:

- Between D and E gates is only usable by aircraft entering to the stand positions 104 to 111.
- Between E and F gates is only usable by aircraft entering to the stand positions 113 to 120.
- Between D gate and stand position 120 is usable by aircraft with 36 m maximum wing span.
- Between stand position 120 and gate F is usable by aircraft with 65 m maximum wing span.
- Taxiway OUTER between stand 120 and gate F will be closed, when an aircraft longer than 47 m (MD80) is parked in parking stand 120.

4.2. Segment of taxiway INNER:

- Between gates OA and E is usable by aircraft with 65 m maximum wing span.
- Between gates E and G is usable by aircraft with 52 m maximum wing span.
- Between gates G and K is usable by aircraft with 65 m maximum wing span.
- Between gates K and M is usable by aircraft with 52 m maximum wing span.

4.3. Segment of taxiway T:

- Between gates K and M is usable by aircraft with 52 m maximum wing span.
- Between gate M and stand position 154 is usable by aircraft with 36 m maximum wing span.

4.4. Taxiways T1 and T2 are usable by aircraft with 52 m maximum wing span.

4.5. Gate P:

- It is only usable by aircraft with 36 m maximum wing span.
- Aircraft with exit of the apron via gate P and holding short of taxiway SOUTH, will stop aligned in the taxiway T. For the taxiing start, aircraft will use the engine closer to taxiway SOUTH.

4.6. When an aircraft with wing span over 34.1 m is taxiing between gate F and stand position 120 to park in it, NORTH taxiway between gate E and LINK intersection, and taxiway LINK between NORTH intersection and gate F will be restricted to aircraft whose maximum wing span is 36 m (B73H).

4.7. The use of gate C is forbidden for aircraft taxiing to be parked or coming from stand positions 311 to 318.

4.8. Taxiway H-6 is closed, marked and lighted by night and day.

5.- Collision avoidance with other aircraft or obstacles is responsibility of:

- a) Pilots, when taxiing in the apron and taxiway segments not visible from TWR (See AD 2-LEPA PDC 1.1).
- b) The handling companies when towing.

MAXIMUM PERIOD OF STAY FOR AIRCRAFT

From November 1 to March 15, two aircraft at most with a wing span larger than 65 m are allowed to stay in this aerodrome for a period longer than 24 hours.

From March 16 to October 31, two aircraft with a wing span larger than 65 m could not stay in this aerodrome for a period longer than 24 hours.

SISTEMA DE PRESENTACIÓN RADAR

Se autoriza la utilización del sistema de presentación radar instalado en la torre de control de Palma de Mallorca para realizar las siguientes funciones:

- Asistencia radar a aeronaves en aproximación final.
- Asistencia radar a otras aeronaves en las cercanías del aeropuerto.
- Establecimiento de separación radar entre aeronaves sucesivas a la salida.

RESTRICCIONES A PUESTOS DE ESTACIONAMIENTOS

- En los estacionamientos del 50 al 72 y del 80 al 98, el uso de la APU (Unidad Auxiliar de Potencia) no excederá de 5 minutos tras la hora de puesta de calzos.
- En los estacionamientos remotos que no tienen instalación de 400 Hz, se prohíbe la utilización de la APU (Unidad Auxiliar de Potencia) durante el horario nocturno, excepto aeronaves que tengan autorizada la puesta en marcha de motores y el rodaje.

RADAR PRESENTATION SYSTEM

The use of the radar presentation system installed in Palma de Mallorca control tower is authorized to perform the following functions:

- Radar monitoring of aircraft on final approach.
- Radar monitoring of other aircraft in the vicinity of the aerodrome.
- Establishing radar separation between succeeding departing aircraft.

RESTRICTIONS TO STAND POSITIONS

- In the stands from 50 to 72 and from 80 to 98, the use of APU (Auxiliary Power Unit) will not exceed 5 minutes after the block time.
- In stands without 400 Hz system, the use of APU (Auxiliary Power Unit) is forbidden during the night hours, except for aircraft cleared to start-up engines and taxiing.

21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS

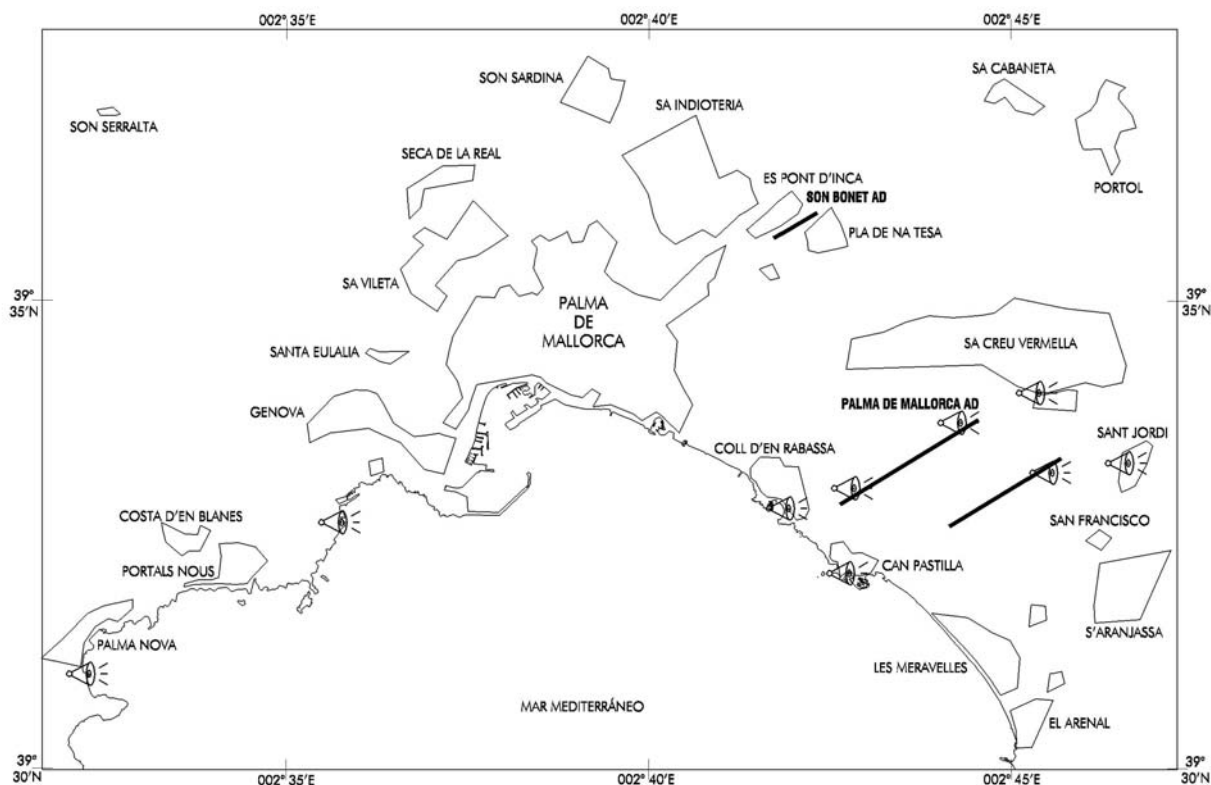
NOISE ABATEMENT PROCEDURES

GENERALIDADES

- 1.- Los procedimientos siguientes se han establecido para evitar ruidos excesivos en los alrededores del aeropuerto de Palma de Mallorca.
- 2.- Estos procedimientos se aplicarán a todos los aterrizajes y despegues y su incumplimiento ocasionará sanciones a los operadores de las aeronaves.
- 3.- Los pilotos y el ATC podrán omitir estos procedimientos solamente por razones de seguridad.
- 4.- Los operadores que no puedan cumplir con estos procedimientos someterán a la autoridad correspondiente el procedimiento que puedan aplicar a estos fines para su posible aprobación.
- 5.- El término horario nocturno se define como el periodo de tiempo comprendido entre: V: 2100-0500, I: 2200-0600.
- 6.- Quedan prohibidos durante la noche vuelos de entrenamiento. Todas las operaciones de entrenamiento se deben realizar por la pista 24R/06L.
- 7.- Se realizará un seguimiento radar de las trayectorias de salida y entrada al aeropuerto, así como medición del nivel acústico producido por cada operación. La situación de los sensores del sistema SIRPA de medición de ruidos se indica en el plano general correspondiente. Este sistema funciona durante las 24 horas de forma automática y para la identificación de la aeronave dispone de los datos radar y de planes de vuelo así como la posición de la aeronave en cada instante.
- 8.- No se deben solicitar ni autorizar cambios sobre los procedimientos hasta no haber alcanzado FL60 excepto las aeronaves propulsadas por hélice.
- 9.- La pista 06R, salvo contingencia operacional, podrá ser utilizada para llegadas exclusivamente por aeronaves propulsadas por hélice y en horario diurno. La pista 24L, salvo contingencia operacional, no se utilizará para despegues.

GENERAL

- 1.- The following procedures have been established to avoid excessive noise to the surroundings of Palma de Mallorca airport.
- 2.- These procedures are applicable to every landing and take-off. No compliance with these procedures will be cause of sanctions to aircraft operators.
- 3.- Pilots and ATC may omit these procedures only when requested by aircraft safety reasons.
- 4.- Operators which can not comply with these procedures shall submit to the correspondent authority the procedure that may apply to this purpose for its possible approval.
- 5.- The term night hours is defined as the time period comprised between: V: 2100-0500, I: 2200-0600.
- 6.- Training flights are forbidden at night-time. All training operations must be undertaken on runway 24R/06L.
- 7.- Departure and arrival paths will be radar monitored and noise level will be measured for each operation. Location of SIRPA system noise sensors is shown in the corresponding general chart. This measurement system works 24 hours a day in automatic form and disposes of radar data, flight plan and aircraft position at every moment for the aircraft identification.
- 8.- Change on the procedures must not be asked for or cleared till reaching FL60 except propeller aircraft.
- 9.- Runway 06R may be used for arrivals exclusively by propeller aircraft and at daytime, except in the case of operational contingency. Runway 24L will not be used for take off, save for operational contingency.



SITUACIÓN DE LOS SENSORES DE RUIDO LOCATION OF NOISE SENSORS	
SAN JORDI	393316N 0024637E
CASA BLANCA	393401N 0024523E
THR PISTA 24L	393310N 0024534E
THR PISTA 24R	393342N 0024418E
THR PISTA 06L	393300N 0024250E
CAN PASTILLA	393205N 0024246E
COLL DEN RABASSA	393247N 0024156E
ILLETAS	393238N 0023546E
PALMANOVA	393100N 0023216E

PRUEBAS DE POTENCIA DE MOTORES

Las pruebas de potencia de motores solamente se autorizarán fuera del horario nocturno. Cualquier otra situación deberá ser autorizada por la dirección del aeropuerto.

Las pruebas de motores en régimen superior al ralentí solo pueden realizarse en la calle de rodaje SOUTH y están prohibidas durante el horario nocturno.

PROCEDIMIENTO ANTI-RUIDO

A- DESPEGUES

- 1.- Potencia de despegue. FLAP/SLAT de despegue.
 - Acelerar hasta V2 + 10 kt.
 - Subir a 1500 ft AAL manteniendo V2 + 10 kt.
- 2.- A 1500 ft
 - Reducir a potencia de ascenso.
 - Acelerar hasta VZF + 10 kt manteniendo una pendiente mínima de ascenso de 500 ft/min. VZF: Velocidad de maniobra de seguridad de mínimo flap.
 - Retracción FLAP/SLAT, según necesidad.
- 3.- HASTA FL60
 - No sobrepasar 250 kt y continuar SID en vigor, excepto autorización ATC.

B- ATERRIZAJE

- 1.- POTENCIA DE REVERSA
 - La reversa sólo podrá utilizarse al ralentí, excepto por motivos de seguridad, durante el horario nocturno.
- 2.- Las operaciones de aproximación y aterrizaje en condiciones meteorológicas visuales se llevarán a cabo con un ángulo igual o superior al definido por el GP del ILS o PAPI de cada pista.

VUELOS DE ENTRENAMIENTO

Solamente se permitirá repetir aproximaciones de entrenamiento en vuelo previa autorización de la autoridad aeroportuaria y se restringirán de acuerdo con el tráfico aéreo, ajustándose a los procedimientos locales.

RUN-UP TEST

Run-up tests will be only authorized out of night hours. Any other situation shall be authorized by the airport direction.

Motor tests higher than idle regime will be only permitted in taxiway SOUTH and are forbidden during night hours.

NOISE ABATEMENT PROCEDURES

A- TAKE-OFF

- 1.- Take-off power. Take-off FLAP/SLAT.
 - Accelerate till V2 + 10 kt.
 - Climb up to 1500 ft AAL maintaining V2 + 10 kt.
- 2.- At 1500 ft
 - Reduce to power of ascent.
 - Accelerate till VZF + 10 kt maintaining a minimum climb gradient of 500 ft/min. VZF: Zero flap minimum safety manoeuvre speed.
- Retract FLAP/SLAT, according to need.
- 3.- UP TO FL60
 - Not exceed 250 kt and continue SID in force, except ATC clearance.

B- LANDING

- 1.- REVERSE THRUST
 - Reverse thrust other than idle thrust can not be used, except for safety reasons, during night hours.
- 2.- Landing and approach procedures on visual meteorological conditions will be performed with an angle equal to or higher than the ILS GP or PAPI of each runway.

TRAINING FLIGHTS

Repeated approaches for training purposes are only permitted prior authorization from the airport authority and will be restricted according to air traffic, complying with the local procedures.

22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO

FLIGHT PROCEDURES

AUTORIZACIONES ATC

La torre podrá autorizar, en las condiciones que fija el Reglamento de Circulación Aérea, vuelos locales, de pruebas o instrucción con planes de vuelo VFR siempre que cuenten con el permiso de la autoridad del aeródromo.

La torre podrá autorizar a las aeronaves con plan de vuelo VFR dotadas con transceptor a entrar y salir del TMA y CTR, siempre que lo hagan por los pasillos y sectores especialmente habilitados para ello. Ver AD 2 - LEPA VAC y ENR 6.10-7.

ATC CLEARANCES

Tower may authorize, according to the "Reglamento de Circulación Aérea", local, test or instruction flights with VFR flight plan subject to the authorization of the aerodrome authority.

Tower may clear aircraft with two way radio and VFR flight plan, to depart or enter the TMA and CTR via the appropriate VFR corridors or sectors specially established. See AD 2 - LEPA VAC and ENR 6.10-7.

PUNTOS DE REFERENCIA EN LAS TRAYECTORIAS DE APROXIMACIÓN

A efectos de facilitar y acelerar el tránsito de las aeronaves que salen es necesario establecer una serie de puntos de referencia en las trayectorias de aproximación a las diferentes pistas con respecto a los cuales, y en IMC, puedan expedirse autorizaciones para que una aeronave pueda despegar por la misma pista a la que otra aeronave está efectuando una aproximación, o por otra pista siempre que la dirección de la aeronave que sale difiera menos 45° respecto de la dirección de aproximación de la aeronave que llega.

Puntos de referencia:

- 5 DME SSJ, aeronaves en aproximación a la pista 24R.
- 5 DME ILS PLM, aeronaves en aproximación a la pista 06L.
- 5 DME ILS IPAL, aeronaves en aproximación a la pista 24L.

REFERENCE FIXES IN THE APPROACH COURSES

In order to facilitate and expedite the traffic of departing aircraft it is necessary to establish a number of reference fixes in the approach courses to the different runways. With these references and in IMC, an aircraft may be authorized to take-off from a runway at the same time that approach operations are taking place in the same or another runway, as long as the course of the departing aircraft differs minus 45° from that of the incoming aircraft.

Reference fixes:

- 5 DME SSJ, aircraft on approach to runway 24R.
- 5 DME ILS PLM, aircraft on approach to runway 06L.
- 5 DME ILS IPAL, aircraft on approach to runway 24L.

INFORMACIÓN DE DEMORAS DE APROXIMACIÓN

El ATC no expedirá información de EAT (hora prevista de aproximación) a las aeronaves en espera, si el tiempo de espera previsto no excede de 20 minutos.

DELAY INFORMATION ON APPROACH

ATC will not provide EAT (estimated arrival time) information to aircraft holding on approach, as long as the holding time does not exceed 20 minutes.

APROXIMACIONES VISUALES

En caso de aproximaciones visuales, las aeronaves mantendrán una altitud de:

- 1500 ft o superior para aeronaves clase A y B.
- 1700 ft o superior para aeronaves clase C y D

y al menos una altura de 1000 ft AGL, hasta establecerse en el rumbo de aproximación final de la pista en uso.

Circuito de tránsito de AD.

RWY 06L/06R

Circuito de tránsito de AD a la derecha (Sur) / izquierda (Norte).

RWY 24R/24L

Circuito de tránsito de AD a la izquierda (Sur) / derecha (Norte)

VISUAL APPROACH

In the case of visual approach, aircraft will maintain an altitude of:

- 1500 ft or above for aircraft class A and B.
- 1700 ft or above for aircraft class C and D

and at least a height of 1000 ft AGL, until being in the final approach heading of the runway in use.

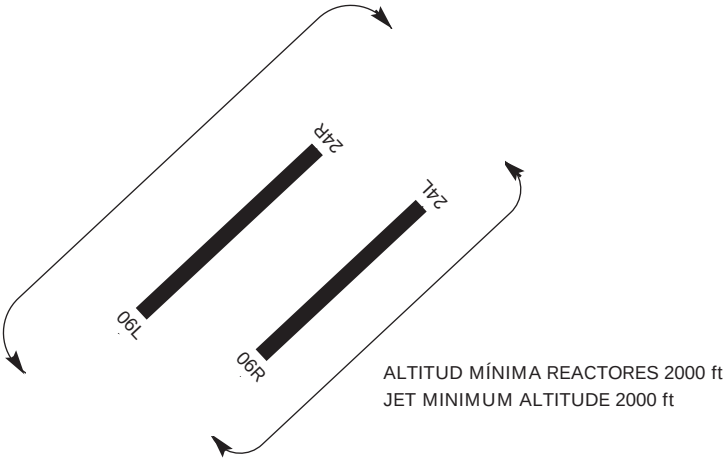
AD Traffic circuit.

RWY 06L/06R

AD traffic circuit to the right (South) / left (North)

RWY 24R/24L

AD traffic circuit to the left (South) / right (North)



23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

ADDITIONAL INFORMATION

AERONAVES DOTADAS CON EQUIPO TCAS, VERSIONES ANTERIORES A LA VERSIÓN 7, QUE OPEREN EN PALMA DE MALLORCA AD

Para la verificación constante del funcionamiento del nuevo radar de ruta de Randa se ha instalado en la TWR un transpondedor radar fijo con las siguientes características:

- Posición: 393255,11N 0024359,13E
- Código Modo Alpha: 7777
- Altura antena: 100 ft

Las aeronaves dotadas con equipo TCAs, con versiones anteriores a la versión 7, que sobrevuelen a altitudes bajas y próximas a dichas coordenadas, pueden recibir avisos de tráfico correspondientes a este blanco fijo y consecuentemente no deberán ser tenidos en cuenta por no tratarse de tráfico real.

AIRCRAFT EQUIPPED WITH TCAS, VERSION PRIOR TO Nº 7, OPERATING AT PALMA DE MALLORCA AD

For permanent radar performance checking of the new en-route radar installed at Randa, a fixed radar transponder has been located at the TWR with the following characteristics:

- Location: 393255,11N 0024359,13E
- Alpha Mode Code: 7777
- Antenna altitude: 100 ft

Aircraft equipped with TCAS, version prior to Nº 7, overflying at low altitude next to these coordinates, may receive TCAS traffic advisories corresponding to this fixed transponder. Such identifications do not identify real traffic and should be ignored.