LEPA/LESJ AD 2 DATOS DEL AERÓDROMO

LEPA/LESJ AD 2.1 INDICADOR DE LUGAR Y NOMBRE DEL AERÓDROMO

LEPA/LESJ - PALMA DE MALLORCA

LEPA/LESJ AD 2.2 DATOS GEOGRÁFICOS Y ADMINISTRATIVOS DEL AERÓDROMO

1	ARP	393306N 0024420E. Ver AD 2-LEPA/LESJ ADC.
2	Distancia y dirección desde la ciudad	8 km E.
3	Elevación	8 m / 27 ft.
4	Ondulación geoide	48.98 m ± 0.10 m (1).
5	Temperatura de referencia	31°C.
6	Temperatura baja media	9°C.
7	Declinación magnética	1° E (2020).
8	Cambio anual	7.0' E.
9	Administración AD	CIV: Aena. MIL: Ejército del Aire y del Espacio.
10	Dirección	CIV: Aeropuerto de Palma de Mallorca, 07611 Palma. MIL: Base Aérea de Son San Juan. Crta de Manacor s/n 07071 Palma.
11	TEL	CIV: +34-971 789 000 MIL: +34-971 497 504
12	FAX	CIV: +34-971 789 010/1/2 MIL: +34-971 497 605
13	AFTN	CIV: LEPA MIL: LESJ
14	E-mail	CIV:pmi.sita@aena.es MIL: baseopsala49@mde.es
15	SITA	CIV: PMISITA
16	Tránsito autorizado	IFR/VFR (2).
17	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. AD cerrado a operaciones de helicópteros excepto: vuelos ambulancia, de salvamento, de Estado, o vuelos que presten servicio para las Comunidades Autónomas y otras Entidades locales, siempre y cuando realicen servicios públicos no comerciales.

LEPA/LESJ AD 2.3 HORAS DE FUNCIONAMIENTO

1	Aeropuerto	H24 (1).
2		

	Aduanas e Inmigración	H24.
3	Servicios médicos y de sanidad	Ver GEN 1.4.
4	AIS/ARO	H24 (2).
5	OPV	H24.
6	Servicio de Dirección de Plataforma (SDP)	H24, prestado por ATS.
7	Información MET	H24.
8	ATS	H24.
9	Abastecimiento de combustible	H24.
10	Asistencia en tierra	H24.
11	Seguridad	H24.
12	Deshielo	H24.
13	Observaciones	(1) Para las aeronaves de estado/militares extranjeras es obligatorio solicitar PPR al menos 72 horas antes a • email: baseopsala49@mde.es • AFTN: LESJ • FAX: +34-971 497 605 (2) Oficina AIO Centralizada – Oficina NOTAM Internacional • TEL: +34-913 213 137/138 • E-mail:unof@enaire.es Oficina ARO Centralizada zona geográfica 7 • TEL: +34-918 603 562 y +34-672 344 445 (solo en contingencia de comunicaciones) • E-mail: arocentralizada@enaire.es • Dirección AFTN gestión Plan Vuelo LEPA: LEPAZPZX

LEPA/LESJ AD 2.4 SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO

1	Instalaciones para el manejo de carga	CIV: Sin limitaciones. MIL: 1 horquilla elevadora (uña) hasta 8000 Kg; 2 horquillas elevadoras (uñas) hasta 4500 Kg.
2	Tipos de combustible	CIV: JET A-1. MIL: F-34.
3	Tipo de lubricante	MIL: G-354, G-395, H-573, H-542, O-156, O-1236, S-750, S-753.
4	Capacidad de reabastecimiento	CIV: Sin limitaciones. MIL: Cisternas: 40000 L; 22.5 L/s. Cisternas: 20000 L; 16.66 L/s.
5	Instalaciones para el deshielo	Servicio prestado por el agente handling. Superficie de deshielo para aeronaves en PRKG 104 a 109 y 114 a 118B.
6	Espacio disponible en hangar	No.
7	Instalaciones para reparaciones	CIV: Reparaciones de poca importancia por las compañías.
8		

	Observaciones	MIL: GPU: Unidad de CA (hasta 100 KVA) y CC (hasta 2500 A). Agentes de rampa: GROUNDFORCE • TEL: +34-971 789 505; +34-971 787 957; +34-610 196 151 • FAX: +34-971 789 364 • E-mail: pmijturno@groundforce.aero • SITA: MADWMXH PMIGFXH MENZIES AVIATION IBERICA • TEL: +34-971 789 932; +34-659 501 213 • E-mail: ops.pmi@menziesaviation.com • SITA: PMIMA7X SWISSPORT HANDLING • TEL: +34-971 787 906; +34-971 789 441; +34-678 421 674; +34-692 398 396 • FAX: +34-971 787 903 • E-mail: pmi.operations@swissport.com • SITA: PMIAPXH Los agentes de rampa pueden atender tanto a la aviación comercial cómo a la aviación general. Gestores de Aviación General y de Negocios (FBO). Para los pasajeros y tripulaciones que opten por acceder a través de la terminal de Aviación General, los Gestores de Aviación General y de Negocios (FBO) autorizados por el aeropuerto son: AVIAPARTNER PALMA DE MALLORCA FBO S.A. • TEL: +34-674 348 723 (H24) • E-mail: pmi.executive@aviapartner.aero MALLORCAIR • TEL: +34-971 789 522; +34-609 734 727 • FAX: +34-971 787 932 • E-mail: handling@mallorcair.es • SITA: PMIZJXH Agentes de rampa de Aviación General y Negocios: AVIAPARTNER PALMA DE MALLORCA FBO S.A. • TEL: +34-674 348 723 (H24) • E-mail: pmi.executive@aviapartner.aero GENERAL AVIATION SERVICE GAS • TEL: +34-913 936 906; +34-685 938 716 • FAX: +34-913 936 671 • E-mail: palmamallorca@generalaviation.es • SITA: PMIGAXH GESTAIR • TEL: +34-916 782 648; +34-609 001 137 • FAX: +34-971 789 674 • E-mail:fbolepa@gestair.com • SITA: MADOOG5 JETLAND EXECUTIVE SERVICES • TEL: +34-669 922 395 • E-mail: ops@jetland.es MALLORCAIR • TEL: +34-971 789 522; +34-609 734 727 • FAX: +34-971 787 932 • E-mail: handling@mallorcair.es

8		• SITA: PMIZJXH MELENDEZ • TEL: +34-971 268 276; +34-659 949 916 • FAX: +34-971 789 897 • E-mail:pmihandling@gmelendez.com • SITA: PMIGMXH SKY VALET SPAIN • TEL: +34-916 782 648; +34-609 001 137 • FAX: +34-971 789 674 • E-mail: occ@gestair.com • SITA: MADOOG5

LEPA/LESJ AD 2.5 INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA PASAJEROS

1	Hoteles	MIL: Sí.
2	Restaurante	Sí.
3	Transporte	CIV: Autobuses y taxis. MIL: Vehículo según disponibilidad, previa petición (PPR).
4	Instalaciones médicas	CIV: Servicio de ambulancias. MIL: Primeros auxilios y ambulancia. (1)
5	Banco/Oficina Postal	Sí.
6	Información turística	Sí.
7	Observaciones	(1) HR 0730-1430 LT.

LEPA/LESJ AD 2.6 SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

1	Categoría de incendios	CIV: 9 (1). MIL: 4 (2).
2	Equipo de salvamento	MIL y CIV: De acuerdo a la categoría de incendios publicada.
3	Retirada de aeronaves inutilizadas	CIV: Disponible previa firma de declaración de incapacidad por parte del operador de la aeronave para poder retirarlo por sus propios medios, y exención de responsabilidades para el gestor aeroportuario. (3) Capacidades del equipamiento disponible: • Sistema elevación por cojines de aire de varias capacidades. • Plataformas de rescate de aeronaves: 2 de hasta 10 TM, 2 de hasta 30 TM y 2 de hasta 100 TM. • Eslingas para elevación de fuselaje de varias capacidades. • Gato elevador hidráulico con capacidad hasta 90 TM . • Cuna de transporte (40 TM) con Adaptador de Morro (12 TM). • Esteras y material accesorio. • Camión con grúa de capacidad máxima 2.4 TM. • Medios externos: grúas de 40 a 250 TM y camiones grúa de 40 a 180 TM. MIL: Tractor remolcador y grúa de rescate de aeronaves hasta 30 TM.
4	Observaciones	(1) El tiempo de respuesta hasta el punto más alejado de las pistas es menor de 3 MIN, con objetivo operacional de 2 MIN.

4		(2) Garantizado el servicio presencial entre 0730-1500 LT y fuera de HR para vuelos programados. • Garantizado el servicio de SR/SS con Alarma SAR. Resto de casos, activación de 1 hora, previa petición. • Se proporcionará nivel 5, previa solicitud PPR con 48 horas de antelación. (3) Teléfono de contacto para retirada de aeronaves inutilizadas: Ejecutivo Servicio: +34-971 789 595.

LEPA/LESJ AD 2.7 EVALUACIÓN Y NOTIFICACIÓN DEL ESTADO DE LA SUPERFICIE DE LA PISTA, Y PLAN PARA LA NIEVE

1	Tipos de equipamiento de limpieza	Distribuidor de urea, máquina quitanieves.
2	Prioridades de limpieza	Pistas, calles de salida rápida y calles de acceso a pista, calles de rodaje, accesos a plataforma y plataformas.
3	Material usado para el tratamiento de la superficie del área de movimiento	Urea (UREA).
4	Pistas de invierno especialmente preparadas	No aplica.
5	Observaciones	Período de aplicación del plan para la nieve: 15-NOV al 31-MAR. 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.

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

1	Plataforma	Superficie: Hormigón y asfalto. Resistencia: • TWY LA: PCN 95/R/A/W/T; • LB, LC, LQ, LY, Q, Y2, Y3: PCN 59/R/A/W/T; • LD, LF: PCN 101/F/A/W/T; • LE: PCN 121/F/A/W/T; • LG: PCN 131/F/A/W/T; • LJ: PCN 129/F/A/W/T; • LK, LM: PCN 124/F/A/W/T; • LP, T1, T2: PCN 96/R/A/W/T; • V1, V2: PCN 135/F/A/W/T; • W5: PCN 53/R/A/W/T; • Y1: PCN 44/F/C/W/T. PRKG: • 02 a 05, 24, 25, 100 a 103B, 114 a 118B: PCN 84/R/A/W/T; • 06 a 23B, 104 a 109: PCN 53/R/A/W/T; • 26 a 29, 48 a 58, 119 a 123B: PCN 145/R/A/W/T; • 30 a 46: PCN 81/R/A/W/T; • 60 a 86: PCN 96/R/A/W/T; • 88 a 98: PCN 122/R/A/W/T; • 150 a 241, 311 a 318B: PCN 59/R/A/W/T; • 242 a 247: PCN 44/F/C/W/T; • 301 a 310B: PCN 95/R/A/W/T. Plataforma MIL Este: PCN 85/R/A/W/T.

1		Plataforma MIL Oeste: PCN 71/R/A/W/T.
2	Calles de rodaje	Anchura: 23 m, EXC: • H10: 30 m; • MU: 18 m; • N1, N4 a N6: 29 m; • N7 (exclusiva para helicópteros): 8.6 m; • S2: 25 m; • U (acceso a Plataforma MIL Este): 24 m. Superficie: Asfalto y hormigón. Resistencia: • H1, H2: PCN 108/F/A/W/T; • H4, H5: PCN 100/F/C/W/T; • H6 a H8: PCN 62/F/A/W/T; • H9, H10, SOUTH: PCN 74/F/A/W/T; • LINK: PCN 115/F/A/W/T, EXC tramo entre J y SOUTH: PCN 83/F/C/W/T; • MU: PCN 114/F/A/W/T; • N1: PCN 104/F/A/W/T; • N2: PCN 95/F/A/W/T; • N3: PCN 93/F/A/W/T; • N4: PCN 125/F/A/W/T; • N5: PCN 135/F/A/W/T; • N6: PCN 145/F/A/W/T; • N7: PCN 26/F/A/W/T; • NORTH: PCN 49/F/B/W/T; • S1 a S3: PCN 101/F/A/W/T; • U: PCN 44/R/A/W/T.
3	Posiciones de comprobación	Altímetro: Plataforma: 4 m / 14 ft EXC PRKG 58, 60 y 62: 7 m / 24 ft. VOR: No. INS: Ver AD 2-LEPA/LESJ PDC.
4	Observaciones	Las coordenadas geográficas de los puestos de estacionamiento están disponibles en AD 2-LEPA/LESJ PDC. Eje TWY: ver INSIGNIA y Conjunto de Datos.

LEPA/LESJ AD 2.9 SISTEMA DE GUÍA Y CONTROL DEL MOVIMIENTO EN LA SUPERFICIE Y SEÑALES

1	Sistema de guía de rodaje	Puntos de espera de la pista, puntos de espera intermedios, barras de parada, luces de punto de espera intermedio, indicadores de posición iluminados, letreros de PROHIBIDA LA ENTRADA, indicador de dispositivo de frenado, luces de protección de pista e información LGTD y señales de identificación de puestos de estacionamiento de aeronaves. (1) (2)
2	Señalización de RWY	Designadores, umbral, umbral desplazado (RWY 24R y RWY 06R), eje, faja lateral, punto de visada y zona de toma de contacto con clave de distancia y señales indicadoras de salida rápida de RWY 06L en TWY N2 y N3, de RWY 24L en TWY S1 y S2 y de TWY 24R en TWY N4.
3	Señalización de TWY	Eje, faja lateral y borde con balizas reflectantes, EXC N7: No.
4	Observaciones	Luces LED: Puntos de espera intermedios, luces indicadoras de salida rápida, luces de protección de pista de H1, H2, H4, H6, H7 (cat. II/III), H8 (cat. II/III). (1) Exención al requisito relativo a las luces de eje de calle de rodaje: En la TWY

4		S2, las luces del tramo que unen el rodaje S2 y pista, son luces enrasadas (tipo full-flush) que resultan NO visibles durante las operaciones de despegue y/o aterrizaje desde distancias superiores o cercanas a los 100 m de las mismas. (2) Los tipos de sistemas de guía visual a estacionamiento en los puestos de estacionamiento se encuentran publicados en AD 2-LEPA/LESJ PDC.

LEPA/LESJ 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 Conjunto de Datos.
2	Observaciones	Ver AD 2-LEPA/LESJ AOC. Obstáculos balizados con Luces LED rojas. Existe la posibilidad de que no sean visibles con gafas de visión nocturna.

LEPA/LESJ AD 2.11 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA SUMINISTRADA

1	Oficina MET	Palma de Mallorca EMAe.
2	HR	H24.
3	METAR	Semihorario.
4	TAF	24 HR.
5	TREND	Sí.
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	Equipo suplementario	-
10	Dependencia ATS atendida	TWR, APP.
11	Información adicional	Valencia OMAe (LEVA): H24 • TEL: +34-963 690 750 Palma de Mallorca EMAe: H24 • TEL: +34-971 789 319 • E-mail: omalepa@aemet.es
12	Observaciones	Existe resumen climatológico de aeródromo. Se hacen avisos de aeródromo. Existe, en las proximidades del aeródromo, una estación meteorológica en 3936N 00242E. Ver ENR 5.3.

LEPA/LESJ AD 2.12 CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA

RWY	Orientación	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
06L (1)	058.56° GEO 057° MAG	3270 x 45	393249.75N 0024238.65E	THR: 4.6 m / 15 ft TDZ: 4.6 m / 15 ft	No	60 x 150	3390 x 300 (6)	No	240 x 150 (6)	RWY: ASPH PCN 80/F/A/W/T

RWY	Orientación	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
										SWY: No
24R (2)	238.58° GEO 237° MAG	3270 x 45	393343.85N 0024433.03E	THR: 2.5 m / 8 ft TDZ: 2.5 m / 8 ft	No	60 x 150	3390 x 300 (6)	No	240 x 150 (6)	RWY: ASPH PCN 80/F/A/W/T SWY: No
06R (3)	058.58° GEO 057° MAG	3000 x 45	393235.47N 00024408.94E	THR: 8 m / 25 ft TDZ: No	No	60 x 150	3120 x 300 (6)	No	240 x 150 (6)	RWY: ASPH PCN 82/F/A/W/T SWY: No
24L (4)	238.60° GEO 237° MAG	3000 x 45 (5)	393319.24N 0024541.52E	THR: 2.4 m / 8 ft TDZ: 2.4 m / 8 ft	No	No	3120 x 300 (6)	Sí	240 x 150 (6)	RWY: ASPH PCN 82/F/A/W/T SWY: No

Observaciones:

(1) Coordenadas extremo RWY 06L: 393345.02N 0024435.52E.

(2) THR RWY 24R desplazado 70 m.

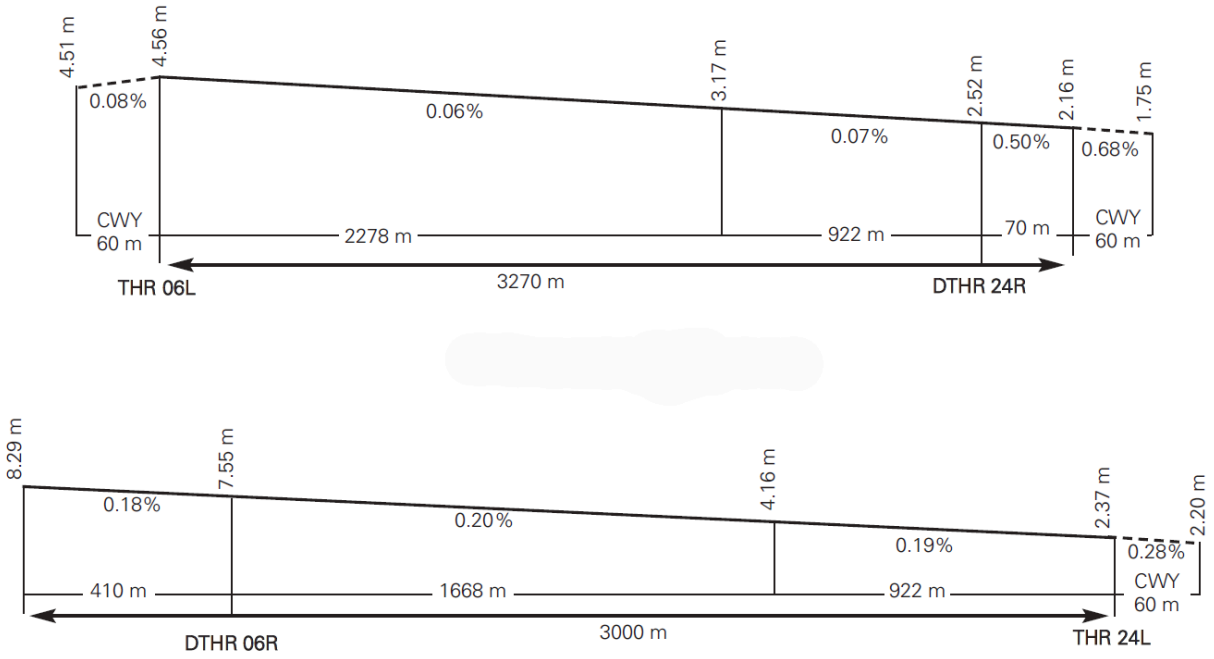
(3) THR RWY 06R desplazado 410 m.

(4) Coordenadas extremo RWY 24L: 393228.51N 0024354.25E.

(5) RWY 24L: Últimos 410 m de pista pavimentados y adecuados para que puedan detenerse las aeronaves en caso de despegue interrumpido.

(6) Terreno vegetal.

12.1 PERFIL



LEPA/LESJ AD 2.13 DISTANCIAS DECLARADAS

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
06L	3270	3330	3270	3270
24R	3270	3330	3270	3200
06R	3000	3060	3000	2590
24L	2590 (1)	2590 (1)	3000 (1)	3000
06L INT N6	2460	2520	2460	–
24R INT N1	2750	2810	2750	–
06R INT H7	2812	2872	2812	–
06R INT H8	2680	2740	2680	–
06R INT S3	2390	2450	2390	–
Observaciones:				

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
(1) Últimos 410 m de pista pavimentados y adecuados para que puedan detenerse las aeronaves en caso de despegue interrumpido.				

LEPA/LESJ AD 2.14 LUCES DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA

1	Pista	06L
2	Aproximación	Precisión CAT I, 900 m. LIH.
3	PAPI (MEHT)	3° (16.19 m / 53 ft) (1).
4	Umbral	Verdes con barras de ala (1).
5	Zona de toma de contacto	No.
6	Eje pista	3270 m: 2370 m blancas + 600 m rojas y blancas + 300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m (1).
7	Borde de pista	3270 m: 2670 m blancas + 600 m amarillas. LIH. Distancia entre luces: 60 m (1).
8	Extremo de pista	Rojas (1).
9	Zona de parada	No.
10	Observaciones	(1) Con iluminación LED.

1	Pista	24R
2	Aproximación	Precisión CAT I, 900 m. LIH. Luces de identificación de umbral (1).
3	PAPI (MEHT)	3° (18.52 m / 61 ft) (1).
4	Umbral	Verdes con barras de ala (1).
5	Zona de toma de contacto	No.
6	Eje pista	3270 m: 2370 m blancas + 600 m rojas y blancas + 300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m (1).
7	Borde de pista	3270 m : 70 m rojas + 2600 m blancas + 600 m amarillas. LIH. Distancia entre luces: 60 m (1).
8	Extremo de pista	Rojas. (1)
9	Zona de parada	No.
10	Observaciones	(1) Con iluminación LED.

1	Pista	06R
2	Aproximación	Luces de identificación de umbral.
3	PAPI (MEHT)	3.4° (16.52 m / 54 ft) (1).
4	Umbral	Verdes con barras de ala (2).
5	Zona de toma de contacto	No.
6		

	Eje pista	3000 m: 2100 m blancas + 600 m rojas y blancas + 300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m (2) (3).
7	Borde de pista	3000 m: 410 m rojas + 1990 m blancas + 600 m amarillas. LIH. Distancia entre luces: 50 m.
8	Extremo de pista	Rojas (2).
9	Zona de parada	No.
10	Observaciones	(1) Barra de PAPI situada en el lado derecho de la pista. (2) Con iluminación LED. (3) Exención al requisito relativo a las luces de eje de pista: En RWY 06R, a partir de 475 m del umbral, existe un tramo de 285 m de luces enrasadas de eje de pista (tipo full-flush) que resultan NO visibles durante las operaciones de despegue y/o aterrizaje desde distancias superiores o cercanas a los 100 m de las mismas.

1	Pista	24L
2	Aproximación	Precisión CAT II/III, 900 m, LIH.
3	PAPI (MEHT)	3° (16.95 m / 56 ft).
4	Umbral	Verdes con barras de ala (1).
5	Zona de toma de contacto	900 m blancas. (1).
6	Eje pista	3000 m: 2100 m blancas + 600 m rojas y blancas + 300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m (1).
7	Borde de pista	3000 m: 2400 m blancas + 600 m amarillas. LIH. Distancia entre luces: 50 m.
8	Extremo de pista	Rojas (1).
9	Zona de parada	No.
10	Observaciones	Luces indicadoras de salida rápida (S1 y S2). (1) (1) Con iluminación LED.

LEPA/LESJ AD 2.15 OTROS SISTEMAS DE ILUMINACIÓN Y FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA ELÉCTRICA

1	ABN/IBN	No.
2	WDI	1 cerca THR 06L, 1 cerca THR 06R, 1 cerca THR 24L, 1 cerca THR 24R. LGTD. 1 cerca plataforma militar oeste no LGTD.
3	Iluminación de TWY	Eje (1). MU sin iluminación.
4	Iluminación de plataforma	CIV: Postes proyectores. MIL: Luces azules de límite de plataforma. Postes proyectores. Disponible a petición (PPR).
5	Fuente secundaria de energía	Grupos electrógenos que proporcionan un tiempo de conmutación (luz) de máximo 1 segundo para los sistemas: eje de pista, extremo de pista y barras de parada y un máximo de 15 segundos para el resto de los sistemas de iluminación, según Anexo 14.

6	Observaciones	(1) Con iluminación LED.

LEPA/LESJ AD 2.16 ÁREA DE ATERRIZAJE DE HELICÓPTEROS

1	Situación	• Ondulación geoide: ver casilla 2. • FATO: RWY 06L/24R & RWY 06R/24L. Coordenadas THR 06L, THR 24R, THR 06R & THR 24L: ver casilla 12. • Rodaje aéreo: TLOF coincide con los PRKG 301, 308, 309 & 310: ver PDC.
2	Elevación	• FATO: RWY 06L/24R & RWY 06R/24L. Elevación THR 06L, THR 24R, THR 06R & THR 24L: ver casilla 12. • Rodaje aéreo: TLOF coincide con PRKG 301, 308, 309 & 310. • (*) Ver tabla.
3	Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización	• FATO: RWY 06L/24R & RWY 06R/24L. • Rodaje aéreo: TLOF coincide con los PRKG 301, 308, 309 & 310. • PRKG: 301, 308, 309 & 310. Dimensiones MAX ACFT: ver PDC. Resistencia: ver casilla 8.
4	Orientación	No.
5	Distancias declaradas	(**) Ver tabla.
6	Iluminación	Ver casilla 14.
7	Observaciones	Ver casilla 20, reglamentación local, operaciones de helicópteros.

(*)

PRKG	ELEV (m)
301	3.7
308	3.7
309	3.7
310	3.6

(**)

	TORA (m)	TODAH (m)	RTODAH (m)	LDAH (m)
06L INT N7 (1)	2945	3005	2945	–
24R INT N7 (1)	250	310	250	–
(1) TWY N7 para despegue desde intersección exclusivo para helicópteros en rodaje aéreo.				

LEPA/LESJ AD 2.17 ESPACIO AÉREO DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

1	Denominación	CTR PALMA DE MALLORCA.
2	Límites laterales	393207.0N 0022956.0E; 393335.0N 0023307.0E; 393433.0N 0023827.0E; 393359.0N 0023853.0E; 393645.0N 0024450.0E; 393755.9N 0024355.9E; 394254.0N 0024626.4E; 394534.8N 0025212.0E; 393119.1N 0030322.6E; 392002.1N 0023914.5E; 393207.0N 0022956.0E.
3	Límites verticales	SFC - 4500 ft AMSL (1).
4	Clase de espacio aéreo	D (1).
5	Unidad responsable Idioma	PALMA APP. ES/EN.

6	Altitud de transición	1850 m / 6000 ft.
7	Horas de aplicabilidad	H24
8	Observaciones	(1) Excepto pasillos VFR_<_.

1	Denominación	ATZ PALMA.
2	Límites laterales	Área definida por 393358N 0023851E, arco CW de 8 km de radio centrado en ARP LEPA/LESJ hasta 393715N 0024554E, 393358N 0023851E. (1)
3	Límites verticales	1500 AMSL - 2500 ft AMSL (2) (3).
4	Clase de espacio aéreo	D_<_.
5	Unidad responsable Idioma	PALMA TWR. ES/EN.
6	Altitud de transición	-
7	Horas de aplicabilidad	H24
8	Observaciones	(1) O la visibilidad horizontal, lo que resulte más bajo. (2) O hasta la elevación del techo de nubes, lo que resulte más bajo. (3) Excepto pasillos VFR NE-E-1 y BINISSALEM – E-2 _<_.

1	Denominación	ATZ PALMA 2.
2	Límites laterales	Área definida por 393358N 0023851E, arco CCW de 8 km de radio centrado en ARP LEPA/LESJ hasta 393715N 0024554E, 393358N 0023851E (1).
3	Límites verticales	SFC - 2500 ft AMSL (2).
4	Clase de espacio aéreo	D_<_.
5	Unidad responsable Idioma	PALMA TWR. ES/EN.
6	Altitud de transición	-
7	Horas de aplicabilidad	H24
8	Observaciones	(1) O la visibilidad horizontal, lo que resulte más bajo. (2) O hasta la elevación del techo de nubes, lo que resulte más bajo. _<__<_<_

1	Denominación	PASILLO VFR NE-E-1
2	Límites laterales	393950N 0024453E, 394436N 0025406E, 394256N 0025532E, 393712N 0024429E, 393756N 0024356E, 393950N 0024453E.
3	Límites verticales	SFC - 1400 ft AMSL
4	Clase de espacio aéreo	G
5		

	Unidad responsable Idioma	-
6	Altitud de transición	-
7	Horas de aplicabilidad	-
8	Observaciones	-

1	Denominación	PASILLO VFR BINISSALEM – E-2
2	Límites laterales	394150N 0025207E, 394307N 0025509E, 394122N 0025624E, 393949N 0025245E, 394043N 0025115E, 394150N 0025207E.
3	Límites verticales	SFC - 1400 ft AMS
4	Clase de espacio aéreo	G
5	Unidad responsable Idioma	-
6	Altitud de transición	-
7	Horas de aplicabilidad	-
8	Observaciones	-

LEPA/LESJ AD 2.18 INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

Servicio	Distintivo llamada	FREQ	HR	Observaciones
APP	Palma Control	118.955 C	H24	APP/I
		118.005 C	HX	APP/I
TAR	Palma Control	119.155 C	H24	APP/L
SSR/SRE	Palma Control	119.405 C	H24	APP/L
		355.400 MHz	O/R	APP/MIL
TWR	Palma TWR	118.305 C	H24	LOCAL ARR
		118.455 C	H24	LOCAL DEP
		121.500 MHz	H24	EMERG
		121.605 C	H24	BACK-UP
		121.705 C	H24	GMC Sur
		121.905 C	H24	GMC Norte
		122.100 MHz	H24	MIL
		123.880 C	(1)	CLR (1). Actividad anunciada por ATIS.
		125.830 C	H24	BACK-UP
		243.000 MHz	H24	EMERG
		257.800 MHz	H24	MIL
ATIS	Palma de Mallorca Information	119.255 C	H24	ARR

Servicio	Distintivo llamada	FREQ	HR	Observaciones
121.780 C	H24	DEP		
D-ATIS	Palma de Mallorca Information	NIL	H24	Suministro de información ATIS mediante enlace de datos.
OPS	Palma operaciones	130.250 MHz	H24	Coordinación de servicios aeroportuarios. 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.
INFO (MIL)	Palma (MIL)	165.275 MHz	H24	Coordinación de servicios militares aeroportuarios. Esta frecuencia coordina los servicios de plataforma militar y la información de planes de vuelo.

LEPA/LESJ AD 2.19 RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIZAJE

Instalación (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas	ELEV DME	Observaciones
DVOR (1°E)	MJV	113.300 MHz	H24	392606.7N 0024529.9E	-	COV 40 NM AVBL BTN: • R-300/R-030 a 8000 ft AMSL o ABV; • R-030/R-300 a 5000 ft AMSL o ABV.
DME	MJV	CH 80X	H24	392606.7N 0024529.2E	150 m	COV 40 NM AVBL BTN: • R-300/R-030 a 8000 ft AMSL o ABV; • R-030/R-300 a 5000 ft AMSL o ABV. R-344 a: • FL070 COV 42 NM; • FL090 COV 47.6 NM (punto LISAS); • FL100 COV 58 NM; • FL120 COV 66.1 NM (punto TOLSO). R-048 a : • FL100 COV 72 NM; • FL120 COV 90 NM; • FL130 COV 97.9 NM (punto MEROS).
DVOR (2°E)	CDP	112.900 MHz	H24	394151.7N 0032603.7E	-	R-248 COV AVBL: • FL100 70 NM; • FL120 80 NM; • FL140 99 NM; • U/S FM 99 NM.
DME	CDP	CH 76X	H24	394151.2N 0032602.6E	240 m	R-248 COV AVBL: • FL100 70 NM; • FL120 80 NM; • FL140 99 NM; • U/S FM 99 NM.
DVOR (1°E)	POS	116.400 MHz	H24	395538.8N 0030652.5E	-	R-256 a: • FL100 AVBL TIL 74 NM; • FL120 ABVL TIL 82.6 NM (EPAMA). COV 40 NM AVBL BTN: • R-050/R-070 a FL80 o ABV; • R-070/R-230 a 4000 ft AMSL o ABV; • R-230/R-270 a FL90 o ABV; • R-270/R-050 a 4000 ft AMSL o ABV.
DME	POS	CH 111X	H24	395539.7N 0030653.5E	360 m	R-256 a: • FL100 AVBL TIL 74 NM; • FL120 ABVL TIL 82.6 NM (EPAMA). COV 40 NM AVBL BTN:

Instalación (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas	ELEV DME	Observaciones
						• R-050/R-070 a FL80 o ABV; • R-070/R-230 a 4000 ft AMSL o ABV; • R-230/R-270 a FL90 o ABV; • R-270/R-050 a 4000 ft AMSL o ABV.
DVOR (1°E)	JOA	117.700 MHz	H24	393352.9N 0024447.9E	-	COV 40 NM AVBL BTN: • R-050/R-120 a 8000 ft AMSL o ABV; • R-120/R-260 a 5000 ft AMSL o ABV; • R-260/R-300 a FL100 o ABV; • R-300/R-050 a FL120 o ABV.
DME	JOA	CH 124X	H24	393353.4N 0024447.9E	0 m	COV 40 NM AVBL BTN: • R-050/R-120 a 8000 ft AMSL o ABV; • R-120/R-260 a 5000 ft AMSL o ABV; • R-260/R-300 a FL100 o ABV; • R-300/R-050 a FL120 o ABV.
NDB (1°E)	ADX	384.000 kHz	H24	393258.0N 0022345.1E	-	COV 30 NM. COV 7 NM: posibles oscilaciones de más de 10° BTN 360°/100° a 4500 ft AMSL.
NDB (1°E)	CST	351.000 kHz	H24	393829.0N 0025456.3E	-	A 10 NM, posibles oscilaciones de más de ±10° BTN 319°/349° a 7000 ft AMSL. A 25 NM, posibles oscilaciones de más de ±10° BTN 072°/092° y 330°/352° a 6000 ft AMSL.
NDB (2°E)	PTC	401.000 kHz	H24	392538.4N 0031524.2E	-	COV 30 NM.
LOC 06L (1°E) ILS CAT I	PLM	110.900 MHz	H24	393350.3N 0024446.6E	-	057° MAG / 379 m FM THR 24R. COV 17 NM a 3000 ft AVBL BTN 33° a la izquierda & 35° a la derecha FM RCL.
GP 06L		330.800 MHz	H24	393259.7N 0024247.6E	-	3°; RDH 15.7 m; a 342 m FM THR 06L & 151 m FM RCL a la izquierda en sentido de APCH. COV 10NM a 1900 ft AVBL BTN 6° a la izquierda & 8° a la derecha FM RCL.
ILS/DME 06L	PLM	CH 46X	H24	393259.7N 0024247.6E	9 m	REF DME THR 06L.
LOC 24L (1°E) ILS CAT II/III	IPAL	109.300 MHz	H24	393223.3N 0024343.3E	-	237° MAG / 718 m FM THR 06R. COV 17 NM LOC (15.4 DME) AVBL BTN -35° & +26° FM RCL a 2100 ft AMSL o ABV. COV 25 NM LOC (23.4 DME) AVBL BTN ±10° RCL a 3500 ft AMSL o ABV.
GP 24L		332.000 MHz	H24	393310.0N 0024534.2E	-	3°; RDH 16.30 m; a 298 m FM THR 24L & 153 m FM RCL a la izquierda en el sentido de APCH.
ILS/DME 24L	IPAL	CH 30X	H24	393309.8N 0024534.3E	15 m	REF DME THR 24L. COV 17 NM LOC (15.4 DME) AVBL BTN -29° & +18° FM RCL a 2100 ft AMSL o ABV.
LOC 24R (1°E) ILS CAT I	PAA	109.900 MHz	H24	393244.5N 0024227.5E	-	237° MAG / 310 M FM DTHR 06L. COV 17 NM LOC (15.5 DME) AVBL BTN ±35° RCL a 6000 ft AMSL o ABV. COV 25 NM LOC (23.4 DME) AVBL BTN ±10° RCL a 4500 ft AMSL o ABV.
GP 24R		333.800 MHz	H24	393342.2N 0024417.2E	-	3°; RDH 18 m; a 350 m FM DTHR 24R & 152 m FM RCL a la derecha en sentido de APCH. Pueden no recibirse indicaciones de fly-up a fondo de escala BLW GP a partir de 5° a la derecha FM RCL.

Instalación (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas	ELEV DME	Observaciones
ILS/DME 24R	PAA	CH36X	H24	393342.2N 0024417.2E	9 m	REF DME DTHR 24R.
NDB (1°E)	PA	307.500 kHz	H24	393557.7N 0024916.2E	-	057° MAG / 7917 m FM DTHR 24R. A 15 NM, oscilaciones de más de ±10° BTN 269°/289°, 011°/014° y en 339°. A 7 NM, oscilaciones de más de ±10° BTN 320°/005°. 212° & 238° posible pérdida de señal.
TACAN (1°E)	SSJ	CH 21X	H24	393334.9N 0024359.7E	-	U/S FM 40 NM a: • 5000 ft BTN 028° / 088°. • 6000 ft BTN 088° / 118°. • 4000 ft BTN 118° / 258°. • 5000 ft BTN 258° / 288°. • 7000 ft BTN 288° / 338°. • 11000 ft BTN 338° / 028°.

LEPA/LESJ AD 2.20 REGLAMENTO LOCAL DEL AERÓDROMO

20.1 REGLAMENTACIÓN AEROPORTUARIA

20.1.1 RESTRICCIÓN A LAS OPERACIONES

Desde el 01 de mayo hasta el 31 de octubre, diariamente de 0530 a 1930, 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.

Debido a la capacidad limitada de la plataforma de Aviación General, desde el 01 de abril hasta el 30 de septiembre, en todos los mensaje o solicitudes de slot correspondientes a tráficos de Aviación General y Aviación Corporativa que deseen operar en el aeropuerto, deberán incluirse tanto los datos del vuelo de llegada como del de salida. Hasta recibir confirmación de la coordinación, se entenderá que la petición solicitada no ha sido autorizada. Las peticiones de coordinación deberán incluir: matrícula, código OACI de la aeronave, longitud y envergadura.

Desde el 01 de junio al 30 de septiembre, el tiempo máximo de estacionamiento de una aeronave de más de 20 m de longitud en la plataforma de aviación general será de 7 días, salvo autorización expresa del aeropuerto.

En caso de falta de capacidad de la plataforma, se podrán coordinar vuelos con una permanencia máxima de tres horas para desembarque de personal y reabastecimiento de la aeronave, debiendo permanecer algún miembro de la tripulación en la aeronave.

Los vuelos que no hayan solicitado coordinación previa, deberán ser coordinados a su llegada y siempre sujetos a la capacidad disponible.

Todo operador de Aviación General cuya aeronave quede estacionada en la plataforma comercial, habrá de estar en disposición, a requerimiento del aeropuerto formulado a través del agente handling que lo atienda, de reubicar la aeronave en la misma plataforma o en otra del aeropuerto en un plazo no superior a tres horas. En caso de falta de capacidad de la plataforma, se podrán coordinar vuelos con una permanencia máxima de tres horas para desembarque de personal y reabastecimiento de la aeronave, debiendo permanecer algún miembro de la tripulación en la aeronave.

En caso de problemas de capacidad en plataforma, si a la llegada de un vuelo de Aviación General y de Negocios existieran discrepancias de datos (horario, tipo de aeronave, fecha de operación) respecto al slot autorizado, el aeropuerto de Palma de Mallorca se reserva el derecho de denegar la estancia coordinada y autorizar únicamente tres horas. En este caso, la tripulación no podrá abandonar la aeronave hasta su salida.

Las re-coordinaciones por cambio a indicativo local de compañía, se solicitarán directamente al centro de operaciones del aeropuerto y antes de la llegada del vuelo en cuestión.

Ver apartado 1.3.1.7 del AD 1.1 sobre coordinación con compañías aéreas para la gestión de emergencias.

20.1.2 DESVÍO DE VUELOS

Todos los vuelos que, por cualquier motivo, se desvíen al aeropuerto, deberán comunicar los motivos del mismo a los Servicios de Navegación Aérea, quien a su vez los transmitirá al CEOPS del aeropuerto.

20.1.3 AVIACIÓN GENERAL Y DE NEGOCIOS

Todas las aeronaves de Aviación General y de Negocios, deberán contratar los servicios de asistencia en tierra, en virtud de lo establecido en el punto 3.1.6 del AD 1.1 del AIP-España.

20.1.4 AERONAVES DE ESTADO EXTRANJERAS

La solicitud PPR es obligatoria con al menos 72 horas de antelación en todos los casos.

20.1.5 TRANSPORTE DE ANIMALES VIVOS

Para garantizar el cumplimiento del Reglamento (UE) Nº 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 la parte A del Anexo I del citado Reglamento (perros, gatos y hurones) 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 Palma de Mallorca, 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 del Servicio de Inspección Fronteriza en el terminal de carga correspondiente, su manutención, cuidado veterinario y bienestar animal, e incluso su devolución a origen en los plazos establecidos por las autoridades sanitarias.

20.2 MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

Evitar colisiones con otra aeronaves y obstáculos es responsabilidad de:

- Los pilotos en el rodaje en plataforma y en las zonas de plataforma no visibles desde TWR.
- Las compañías de asistencia en tierra durante la maniobra de retroceso o salida del puesto de estacionamiento.

20.2.1 PLATAFORMA

a. Se prohibe 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.

b. En todos los puestos de estacionamiento dotados de instalaciones de suministro de corriente de 400 Hz:

- Es obligatorio el uso de la instalación de 400 Hz.
- Posiciones de contacto con la terminal:

  El uso del APU (Unidad Auxiliar de Potencia) del avión está prohibido dentro del periodo comprendido entre 2 minutos después de calzos a la llegada y 6 minutos antes de la TOBT de salida, excepto aeronaves de fuselaje ancho, a las que se les permitirá utilizarla 5 minutos después de calzos a la llegada y 10 minutos antes TOBT. La APU (Unidad Auxiliar de Potencia) del avión solo podrá utilizarse cuando no estén operativas ni la instalación de 400 Hz ni las unidades móviles o cuando se requiera el servicio de aire acondicionado y no esté disponible el equipamiento.
- Es recomendable la utilización del gancho de sujeción de la manguera de la instalación de 400 Hz a la aeronave. En caso de no utilizar dicho gancho, el aeropuerto no se hace responsable de las afecciones que pueda sufrir la aeronave.
- Posiciones en remoto:

  El uso del APU (Unidad Auxiliar de Potencia) del avión está prohibido dentro del periodo comprendido entre 10 minutos después de calzos a la llegada y 10 minutos antes de la TOBT de salida; excepto aeronaves de fuselaje ancho, a las que se les permitirá utilizarla 15 minutos después de calzos a la llegada y 50 minutos antes de la salida. La APU (Unidad Auxiliar de Potencia) del avión solo podrá utilizarse cuando no estén no estén disponibles las unidades móviles.

c. Cuando sea preciso conectar la instalación de 400 Hz antes de que una aeronave pare motores, porque la APU (Unidad Auxiliar de Potencia) del avión esté no operativa o por procedimiento de la compañía autorizado por el aeropuerto:

- El coordinador de vuelo se asegurará de que la aeronave esté totalmente detenida y lo confirmará mediante señales con el comandante de la aeronave (RCA, Apéndice C, Adjunto 5) antes de que se proceda a la puesta de calzos.
- Ninguna actuación se llevará a cabo hasta que no se hayan puesto calzos.

d. 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, (ver casilla 21), excepto aeronaves que tengan autorizada la puesta en marcha de motores y el rodaje.

20.2.2 PROCEDIMIENTO DE PUESTA EN MARCHA

Las aeronaves podrán solicitar autorización ATC desde 30 minutos antes de su TOBT y podrán solicitar puesta en marcha:

- desde 5 minutos antes de su TOBT hasta TOBT para vuelos regulados con CTOT,
- desde 5 minutos antes de TOBT hasta 5 minutos después de la misma, para el resto de vuelos.

Las aeronaves en primera llamada deberán facilitar la siguiente información:

- Informar del tipo y serie de aeronave, puesto de estacionamiento y del mensaje ATIS recibido,
- Informar de la necesidad de realizar arranque cruzado si así fuese requerido,
- Informar de posibles restricciones para cumplir la reglamentación local (equipamiento RNAV, performance al despegue, etc.).

Entre TOBT -30 minutos y TOBT -5 minutos únicamente se expedirá Autorización ATC.

Entre TOBT -5 y TOBT +5, de ser posible, Palma Autorizaciones transferirá el tráfico a GMC para que solicite puesta en marcha y retroceso / rodaje en dicha frecuencia. En caso de no ser posible, se anotará solicitud de puesta en marcha en el sistema A-CDM y se facilitará información de TSAT. La anotación de solicitud de puesta en marcha equivale a la solicitud de mensaje REA para vuelos regulados con CTOT.

En caso de no cumplir parámetros A-CDM, ATC no anotará la solicitud de puesta en marcha y el piloto deberá contactar con su coordinador de vuelo para corregir parámetros A-CDM. Palma Autorizaciones no facilitará información sobre incumplimientos del proceso A-CDM para evitar sobrecargar la frecuencia.

Una vez anotada la solicitud de puesta en marcha y facilitada información de TSAT, para evitar saturar la frecuencia CLR los pilotos se abstendrán de realizar llamadas sucesivas antes de recibir la llamada de Palma Autorizaciones.

Si 5 minutos después de TOBT, Palma Autorizaciones no ha recibido petición de puesta en marcha, el vuelo perderá su TSAT y no se podrá autorizar su solicitud. Será necesario recibir una nueva TOBT y EOBT actualizadas para que el vuelo sea secuenciado nuevamente y reciba una nueva TSAT. La actualización de TOBT y/o EOBT solo puede ser realizada por la compañía aérea o su agente de asistencia en tierra, por lo que los pilotos se abstendrán de realizar peticiones a ATC en este sentido.

La petición de puesta en marcha y retroceso deberá ser solicitada en la frecuencia GMC correspondiente y comenzar antes de 5 minutos desde la trasferencia a la frecuencia de GMC. La autorización de retroceso sólo puede darla GMC.

No se podrá realizar la maniobra de retroceso sin autorización expresa de GMC.

En la maniobra de puesta en marcha con GPU o APU externa, las aeronaves solicitarán autorización de arranque cruzado junto con la autorización del retroceso en frecuencia de rodadura y posteriormente pondrán en marcha un motor, harán la maniobra de retroceso (o de salida autónoma) 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.

En la puesta en marcha de motores al ralentí la pasarela siempre debe estar desconectada.

20.2.2.1 SOLICITUD DE AUTORIZACION ATC Y PUESTA EN MARCHA VIA ENLACE DE DATOS

En el Aeropuerto de Palma de Mallorca se aplican procedimientos de Salida vía Enlace de Datos (DCL) para los servicios de autorización ATC.

En caso de discrepancia la voz siempre prevalecerá sobre el enlace de datos.

El piloto podrá solicitar la autorización ATC por DCL de acuerdo con los procedimientos de arranque (Ver AD2 item 20, 2.2) con una antelación máxima de 30 minutos respecto de la TOBT (modo CDM) o EOBT (sin CDM).

- El piloto solicitará la autorización ATC y S/U conjuntamente vía RCD. El mensaje RCD (Departure Clearance Request) deberá contener los siguientes datos:

1. Indicativo de la aeronave conforme al plan de vuelo presentado (FPL).

2. Aeródromo de origen.
3. Posición de estacionamiento.
4. Aeródromo de destino.
5. Letra correspondiente a la información ATIS recibida.
6. Designador OACI del tipo de aeronave.

El texto libre enviado en el RCD por el piloto no será considerado por el ATC. Los requerimientos especiales se harán siempre vía voz.

- El piloto recibirá un mensaje de aceptación "RCD RECEIVED" o de cancelación "RCD REJECTED".
- En caso de aceptación Palma Autorizaciones emitirá un mensaje CLD con los siguientes campos:

1. Indicativo de la aeronave.
2. Aeródromo de destino.
3. Pista asignada para la salida.
4. Procedimiento de salida (SID).

   Nota: La altitud inicial será la correspondiente a la SID publicada.
5. Código SSR modo A (SQUAWK).
6. ADT (Approved Departure Time).

   Nota: ADT=CTOT del vuelo, de tenerlo.
7. Siguiente frecuencia.
8. Letra de la información ATIS vigente.
9. Información adicional, que incluirá la instrucción de contactar con GMC para autorizar la puesta en marcha o las instrucciones para solicitarla en caso de no cumplirse los parámetros de aprobación de puesta en marcha indicados en AD 2, Casilla 20, 2.2.

- Cuando se envíe un mensaje CLD en el rango válido de TOBT y TSAT, se recibirá autorización ATC y la instrucción de contactar con GMC. Si no se encontrase listo para puesta en marcha, el piloto no aceptará el cambio de frecuencia y enviará un nuevo mensaje o contactará vía voz con el controlador de CLR cuando esté listo.
- Cuando se reciba un mensaje FSM del tipo "REVERT TO VOICE PROCEDURES" la comunicación vía enlace de datos se dará por concluida y aplicará el procedimiento pasar a voz.
- Cuando se reciba el mensaje CLD, el piloto:

A. Si detecta alguna inconsistencia en el mensaje recibido, pasará a voz para solicitar una nueva autorización.

B. Si considera la autorización del mensaje CLD correcta, responderá vía enlace de datos con un mensaje CDA (Departure Clearance Echoback).

- Si no se recibe por parte del piloto un mensaje CDA dentro del tiempo de espera, o se recibe un CDA inconsistente con el mensaje CLD previo, la comunicación vía enlace de datos se terminará y se recibirá un mensaje "CDA REJECTED" en el FMS.
- Cuando se reciba un mensaje CDA correcto, el sistema ATC enviará a la aeronave un mensaje "CLEARANCE CONFIRMED" en el FMS y dará por finalizada la comunicación vía enlace de datos.

La petición de puesta en marcha y de retroceso deberá ser solicitada en la frecuencia GMC correspondiente y comenzar antes de 5 minutos desde la trasferencia a la frecuencia de GMC. La autorización de retroceso sólo puede darla GMC.

PROCEDIMIENTO PASAR A VOZ

Al recibir un mensaje del tipo "REVERT TO VOICE PROCEDURES", o ante cualquier inconsistencia en la autorización recibida, el piloto contactará vía voz con el controlador y solicitará una nueva autorización.

Maniobra push and hold. Cuando una aeronave tenga un SLOT de larga duración, el piloto podrá pedir un "Push and Hold" a su agente de handling. CEOPS contactará con TWR para comunicar la posibilidad de realizar push and hold a la aeronave indicando el estacionamiento disponible y TWR trasladará la información a la tripulación. El desplazamiento al estacionamiento remoto podrá

realizarse por sus propios medios o carreteado. En el estacionamiento podrá mantener los motores encendidos, con señalización de tres conos delante de la aeronave, o parados sin señalización. Al salir, el piloto avisará a TWR. TWR avisará al Señalero para revisión de FOD del estacionamiento y revisión de la salida de la aeronave.

Los puestos de estacionamiento remotos posibles para la realización de esta maniobra son: PRKG 114B y 118B (autónomos). Sólo aeronaves Categoría C. Sólo con Configuración 24.

20.2.3 PROCEDIMIENTOS DE RODAJE

Para optimizar la gestión de la plataforma en momentos de alta demanda de tráfico, se define una zona denominada GMC-C (ver plano PDC para mayor detalle) que, dependiendo del momento, puede ser gestionada bien por GMC-N, bien por GMC-S.

A. AERONAVES DE SALIDA

Los pilotos contactarán con Palma Rodadura (GMC, GMC-N, GMC-S) correspondiente (ver casilla 18), según indique CLR para solicitar permiso de retroceso remolcado y/o rodaje.

Las aeronaves deben estar listas para retroceso remolcado o rodaje dentro de los 5 minutos siguientes a la hora de transferencia a la frecuencia de GMC. En el caso de posiciones autónomas, deben estar listos para puesta en marcha en el momento de la transferencia a GMC, y listos para rodaje en los 5 minutos siguientes a la hora aprobada de puesta en marcha por parte de GMC. En caso contrario el piloto deberá informar a ATC.

En caso de detectar un retroceso de aeronave incorrecto, GMC solicitará al comandante que vuelva a estacionar la aeronave en la posición inicial.

En caso de que el comandante desee solicitar un retroceso que no siga ninguno de los procedimientos publicados, deberá contactar con GMC correspondiente quien enviará a un vehículo "SÍGAME" para supervisar la operación.

GMC podrá aprobar retrocesos publicados que correspondan a la configuración contraria a la pista en uso, informando al piloto de hacia qué dirección tiene que aproar.

Se prohíbe en toda la plataforma la utilización de la reversa para la operación de retroceso.

B. AERONAVES DE LLEGADA

Las aeronaves, después de abandonar la pista en caso de no recibir instrucciones de rodaje, mantendrán la posición cortos de TWY NORTH/SOUTH y esperarán instrucciones del ATC para continuar rodaje al puesto de estacionamiento.

En caso de estar operativos GMC-N y GMC-S, si la aeronave no consigue establecer comunicación con el GMC al que ha sido transferido, mantendrá posición en el primer punto de espera intermedio que se encuentre en su ruta de rodaje.

Únicamente se prestará el servicio de guiado mediante vehículo "SÍGAME" a los puestos de estacionamiento de Aviación General y en las que el sistema de guía de atraque visual esté U/S.

También se realizará el servicio de guiado tanto a petición de TWR, como a requerimiento del piloto o en casos excepcionales.

Las aeronaves que se dirijan a los PRKG comprendidos entre el 30 y el 48, entrarán, preferentemente, por la TWY V1 y mantendrán corto del punto de espera intermedio.

ATC autorizará, siempre que sea posible, la entrada directa a estos puestos de estacionamiento por la TWY V2.

Es de especial importancia que las aeronaves antes de acceder a la plataforma extremen su atención al tráfico existente en las calles de rodaje. Las aeronaves que efectúen el rodaje por plataforma lo realizarán a una velocidad tal que proporcione un tiempo de reacción lo suficientemente elevado como para prevenir frenazos bruscos. En las vías de servicio próximas a las GATE F, G, K y M, como áreas especialmente críticas se debe prestar una especial atención a la velocidad del tráfico de manera que sea la adecuada para poder detenerse de forma segura ante cualquier incidencia que pudiera acontecer en su camino.

20.2.4 RUTAS DE RODAJE NORMALIZADAS

20.2.4.1 CONFIGURACIÓN ESTE

A. LLEGADAS POR RWY 06L

- R-1 a R-6, R-7 (PRKG 24, 25 y 114 a 117): Ruta estándar (N3, N2, N1 o final de pista, TWY NORTH).
  - PRKG 02-06B, 100-102, 103: ESTÁNDAR C (N3, N2, N1 o final de pista, TWY NORTH, GATE C), TWY LD.
  - PRKG 08-22: ESTÁNDAR D (N3, N2, N1 o final de pista, TWY NORTH, GATE D), TWY LE.
  - PRKG 23A-25, 114-117: ESTÁNDAR E (N3, N2, N1 o final de pista, TWY NORTH, GATE E), TWY LF.

- PRKG 103B: ESTÁNDAR D (N3, N2, N1 o final de pista, TWY NORTH, GATE D).
- PRKG 104-109: ESTÁNDAR E (N3, N2, N1 o final de pista, TWY NORTH, GATE E), TWY W5.
- PRKG 301 (helicópteros): ver casilla 20. Reglamentación local, Operaciones de helicópteros.
- PRKG 303 (aviones), 306 (aeronaves de letra de clave E o inferior), 307-310: ESTÁNDAR A (N3, N2, N1 o final de pista, TWY NORTH, GATE A), TWY LA.
- PRKG 306 (aeronaves de letra de clave F): ver casilla 20. Reglamentación local, Operación de aeronaves de letra de clave F.
- PRKG 311-315: ESTÁNDAR A (N3, N2, N1 o final de pista, TWY NORTH, GATE A), TWY LB.
- PRKG 316-318: ESTÁNDAR B (N3, N2, N1 o final de pista, TWY NORTH, GATE B), TWY LC.

- R-7 (PRKG 118-118B, 26, 119): ESTÁNDAR F (N3, N2, N1 o final de pista, TWY NORTH, LINK, GATE F), TWY LF.
  - PRKG 118 (aeronaves de letra de clave F): ver casilla 20, Reglamentación local, Operación de aeronaves de letra de clave F.
- R-8 a R-11: Ruta estándar (N3, N2, N1 o final de pista, TWY NORTH, LINK).
  - PRKG 27-29, 120-121: ESTÁNDAR F (N3, N2, N1 o final de pista, TWY NORTH, LINK, GATE F), TWY LF, LG.
  - PRKG 30-36 ESTÁNDAR G (N3, N2, N1 o final de pista, TWY NORTH, LINK, GATE G), TWY LG, V1.
  - PRKG 38-48: ESTÁNDAR G (N3, N2, N1 o final de pista, TWY NORTH, LINK, GATE G), TWY LG, V1, V2; o bien, previa autorización de ATC, ESTÁNDAR G (N3, N2, N1 o final de pista, TWY NORTH, LINK, GATE G), TWY LG, V2.
  - PRKG 50-54: ESTÁNDAR G (N3, N2, N1 o final de pista, TWY NORTH, LINK, GATE G), TWY LJ.
  - PRKG 56-58: ESTÁNDAR J (N3, N2, N1 o final de pista, TWY NORTH, LINK, GATE J), TWY LK.
  - PRKG 123B: ESTÁNDAR G (N3, N2, N1 o final de pista, TWY NORTH, LINK, GATE G), TWY LG.
- R-13 a R-17: Ruta estándar: N3, N2, N1 o final de pista, TWY NORTH, LINK, SOUTH.
  - PRKG 60-68: ESTÁNDAR M (N3, N2, N1 o final de pista, TWY NORTH, LINK, SOUTH, GATE M), TWY T1.
  - PRKG 72: ESTÁNDAR M (N3, N2, N1 o final de pista, TWY NORTH, LINK, SOUTH, GATE M), TWY T1 o T2.
  - PRKG 80-86: ESTÁNDAR M (N3, N2, N1 o final de pista, TWY NORTH, LINK, SOUTH, GATE M), TWY T2.
  - PRKG 88-96: ESTÁNDAR M, (N3, N2, N1 o final de pista, TWY NORTH, LINK, SOUTH, GATE M), TWY LP.
  - PRKG 98-154B: ESTÁNDAR P (N3, N2, N1 o final de pista, TWY NORTH, LINK, SOUTH, GATE P), TWY LQ.
  - PRKG 155-159: ESTÁNDAR Q (N3, N2, N1 o final de pista, TWY NORTH, LINK, SOUTH, GATE Q), TWY LY.
  - PRKG de aviación general 200-225: ESTÁNDAR Q (N3, N2, N1 o final de pista, TWY NORTH, LINK, SOUTH, GATE Q), TWY Y3.
  - PRKG de aviación general 227-230: ESTÁNDAR Q (N3, N2, N1 o final de pista, TWY NORTH, LINK, SOUTH, GATE Q), TWY LY.
  - PRKG de aviación general 231-241: ESTÁNDAR Q (N3, N2, N1 o final de pista, TWY NORTH, LINK, SOUTH, GATE Q), TWY LY, Y2.
  - PRKG de aviación general 242-247: ESTÁNDAR Q (N3, N2, N1 o final de pista, TWY NORTH, LINK, SOUTH, GATE Q), TWY LY, Y1.
- Plataforma Militar Este: N3, N2, N1 o final de pista y TWY NORTH.
- Plataforma Militar Oeste: N3, N2, N1 o final de pista y TWY NORTH.

B. SALIDAS POR RWY 06R

- R-1 a R-7:
  - PRKG 02-06B, 100-103B: ESTÁNDAR F 06R (TWY LD,...LF, GATE F, TWY LINK, SOUTH, puntos de espera de la pista H6, H7 o H8).
  - PRKG 08-22, 104-109: ESTÁNDAR F 06R (TWY LE, LF, GATE F, TWY LINK, SOUTH, puntos de espera de la pista H6, H7 o H8).
  - PRKG 23A-26, 114-118B (aeronaves de letra de clave E o inferior), 119: ESTÁNDAR F 06R (TWY LF, GATE F, TWY LINK, SOUTH, puntos de espera de la PISTA H6, H7 o H8).

- PRKG 301 (helicópteros): ver casilla 20. Reglamentación local, Operaciones de helicópteros.
- PRKG 303 (aviones), 306 (aeronaves de letra de clave E o inferior), 307-310: ESTÁNDAR F 06R (TWY LA,…LF, GATE F, TWY LINK, SOUTH, puntos de espera de la pista H6, H7 o H8).
- PRKG 306, 118 (aeronaves de letra de clave F): ver casilla 20. Reglamentación local, Operación de aeronaves de letra de clave F.
- PRKG 311-315: ESTÁNDAR F 06R (TWY LB,...LF, GATE F, TWY LINK, SOUTH, puntos de espera de la pista H6, H7 o H8).
- PRKG 316-318: ESTÁNDAR F 06R (TWY LC,...LF, GATE F, TWY LINK, SOUTH, puntos de espera de la pista H6, H7 o H8).

- R-8 a R-11:
  - PRKG 27-29, 120-123B: ESTÁNDAR G 06R (TWY LG, GATE G, TWY LINK, SOUTH, puntos de espera de la pista H6, H7 o H8).
  - PRKG 30-48: ESTÁNDAR G 06R (TWY V2, LG, GATE G, TWY LINK, SOUTH, puntos de espera de la pista H6, H7 o H8).
  - PRKG 50: ESTÁNDAR G 06R (TWY LJ, GATE G, TWY LINK, SOUTH, puntos de espera de la pista H6, H7 o H8).
  - PRKG 52-58: ESTÁNDAR K 06R (TWY LJ, LK, GATE K, TWY SOUTH, puntos de espera de la pista H6, H7 o H8).
- R-13 a R-17:
  - PRKG 60-62: ESTÁNDAR M 06R (TWY T1, GATE M, TWY SOUTH, puntos de espera de la pista H6, H7 o H8).
  - PRKG 64-68: ESTÁNDAR M 06R (TWY T1, T2, GATE M, TWY SOUTH, puntos de espera de la pista H6, H7 o H8).
  - PRKG 72: ESTÁNDAR M 06R (TWY T1 o T2, GATE M, TWY SOUTH, puntos de espera de la pista H6, H7 o H8).
  - PRKG 80, 82: ESTÁNDAR M 06R (TWY T2, T1, GATE M, TWY SOUTH, puntos de espera de la pista H6, H7 o H8).
  - PRKG 84, 86: ESTÁNDAR M 06R (TWY T2, GATE M, TWY SOUTH, puntos de espera de la pista H6, H7 o H8).
  - PRKG 88-96: ESTÁNDAR P 06R (TWY LP, GATE P, TWY SOUTH, puntos de espera de la pista H6, H7 o H8).
  - PRKG 98-154B: ESTÁNDAR Q 06R (TWY LQ, GATE Q, TWY SOUTH, puntos de espera de la pista H6, H7 o H8).
  - PRKG 155-159: ESTÁNDAR Q 06R (TWY LY, GATE Q, TWY SOUTH, puntos de espera de la pista H6, H7 o H8).
  - PRKG de aviación general 200-225: ESTÁNDAR Q 06R (TWY Y3, Y2, LY, GATE Q, TWY SOUTH, puntos de espera de la pista H6, H7 o H8).
  - PRKG de aviación general 227-230: ESTÁNDAR Q 06R (TWY LY, GATE Q, TWY SOUTH, puntos de espera de la pista H6, H7 o H8).
  - PRKG de aviación general 231-241: ESTÁNDAR Q 06R (TWY Y2, LY, GATE Q, TWY SOUTH, puntos de espera de la pista H6, H7 o H8).
  - PRKG de aviación general 242-247: ESTÁNDAR Q 06R (TWY Y1, LY, GATE Q, TWY SOUTH, puntos de espera de la pista H6, H7 o H8).
- Plataforma Militar Este: TWY NORTH, LINK, SOUTH, puntos de espera de la pista H6, H7 o H8.
- Plataforma Militar Oeste: TWY NORTH, LINK, SOUTH, puntos de espera de la pista H6, H7 o H8.

20.2.4.2 CONFIGURACIÓN OESTE

A. LLEGADAS POR RWY 24L

- R-1 a R-6, R-7 (PRKG 24, 25): Ruta estándar (S1, TWY LINK, NORTH o bien S2, S3 o final de pista, TWY SOUTH, LINK, NORTH).
  - PRKG 02-06B, 100-102, 103: ESTÁNDAR C (S1, TWY LINK, NORTH o bien S2, S3 o final de pista, TWY SOUTH, LINK, NORTH, GATE C, TWY LD).
  - PRKG 08-22: ESTÁNDAR D (S1, TWY LINK, NORTH o bien S2, S3 o final de pista, TWY SOUTH, LINK, NORTH, GATE D), TWY LE.
  - PRKG 23A-25: ESTÁNDAR E (S1, TWY LINK, NORTH o bien S2, S3 o final de pista, TWY SOUTH, LINK, NORTH, GATE E), TWY LF.
  - PRKG 103B: ESTÁNDAR D (S1, TWY LINK, NORTH o bien S2, S3 o final de pista, TWY SOUTH, LINK, NORTH, GATE D, TWY LD).

- PRKG 104-109: ESTÁNDAR E (S1, TWY LINK, NORTH o bien S2, S3 o final de pista, TWY SOUTH, LINK, NORTH, GATE E), TWY W5.
- PRKG 301 (helicópteros): ver casilla 20. Reglamentación local, Operaciones de helicópteros.
- PRKG 303 (aviones), 306 (aeronaves de letra de clave E o inferior), 307-310: ESTÁNDAR A (S1, TWY LINK, NORTH o bien S2, S3 o final de pista, TWY SOUTH, LINK, NORTH, GATE A), TWY LA.
- PRKG 306 (aeronaves de letra de clave F): ver casilla 20. Reglamentación local, Operación de aeronaves de letra de clave F.
- PRKG 311-315: ESTÁNDAR A (S1, TWY LINK, NORTH o bien S2, S3 o final de pista, TWY SOUTH, LINK, NORTH, GATE A), TWY LB.
- PRKG 316-318: ESTÁNDAR B (S1, TWY LINK, NORTH o bien S2, S3 o final de pista, TWY SOUTH, LINK, NORTH, GATE B), TWY LC.

- R-7 (PRKG 26), R-8 (PRKG 27 a 29), R-9 a R-11: Ruta estándar (S1, TWY LINK o bien S2, S3 o final de pista, TWY SOUTH, LINK).
  - PRKG 26: ESTÁNDAR F (S1, TWY LINK o bien S2, S3 o final de pista, TWY SOUTH, LINK, GATE F), TWY LF.
  - PRKG 27-29: ESTÁNDAR G (S1, TWY LINK o bien S2, S3 o final de pista, TWY SOUTH, LINK, GATE G), TWY LG.
  - PRKG 30-36: ESTÁNDAR G (S1, TWY LINK o bien S2, S3 o final de pista, TWY SOUTH, LINK, GATE G), TWY LG, V1.
  - PRKG 38-48: ESTÁNDAR G (S1, TWY LINK o bien S2, S3 o final de pista, TWY SOUTH, LINK, GATE G), TWY LG, V1, V2; o bien, previa autorización ATC, ruta estándar, GATE G, TWY LG, V2.
  - PRKG 50-58: ESTÁNDAR K (S1, TWY LINK o bien S2, S3 o final de pista, TWY SOUTH, LINK, GATE K), TWY LK, LJ.
- R-7 (PRKG 114-118B, 119), R-8 (PRKG 120-123): Ruta estándar: S1, TWY LINK o bien S2, S3 o final de pista, TWY SOUTH, LINK.
  - PRKG 114-117: ESTÁNDAR E (S1, TWY LINK o bien S2, S3 o final de pista, TWY SOUTH, LINK, NORTH, GATE E), TWY LF.
  - PRKG 118-118B (aeronaves de letra de clave E o inferior): ESTÁNDAR F (S1, TWY LINK o bien S2, S3 o final de pista, TWY SOUTH, LINK, GATE F).
  - PRKG 118 (aeronaves de letra de clave F): ver casilla 20, Reglamentación local, Operación de aeronaves de letra de clave F.
  - PRKG 119: ESTÁNDAR F (S1, TWY LINK o bien S2, S3 o final de pista, TWY SOUTH, LINK, GATE F), TWY LF.
  - PRKG 120-121: ESTÁNDAR G (S1, TWY LINK o bien S2, S3 o final de pista, TWY SOUTH, LINK, GATE G), TWY LG.
  - PRKG 123-123B: Ruta estándar, ESTÁNDAR G (S1, TWY LINK o bien S2, S3 o final de pista, TWY SOUTH, LINK, GATE G).
- R-13 a R-17: Ruta estándar (S1, S2, S3 o final de pista, TWY SOUTH).
  - PRKG 60-68: ESTÁNDAR M (S1, S2, S3 o final de pista, TWY SOUTH, GATE M) y TWY T1.
  - PRKG 72: ESTÁNDAR M (S1, S2, S3 o final de pista, TWY SOUTH, GATE M) y TWY T1 o T2.
  - PRKG 80-86: ESTÁNDAR M (S1, S2, S3 o final de pista, TWY SOUTH, GATE M) y TWY T2.
  - PRKG 88-96: ESTÁNDAR P (S1, S2, S3 o final de pista, TWY SOUTH, GATE P) y TWY LP.
  - PRKG 98-154B: ESTÁNDAR Q (S1, S2, S3 o final de pista, TWY SOUTH, GATE Q) y TWY LQ.
  - PRKG 155-159: ESTÁNDAR Q (S1, S2, S3 o final de pista, TWY SOUTH, GATE Q) y TWY LY.
  - PRKG de aviación general 200-225: ESTÁNDAR Q (S1, S2, S3 o final de pista, TWY SOUTH, GATE Q) y TWY Y3.
  - PRKG de aviación general 227-230: ESTÁNDAR Q (S1, S2, S3 o final de pista, TWY SOUTH, GATE Q) y TWY LY.
  - PRKG de aviación general 231-241: ESTÁNDAR Q (S1, S2, S3 o final de pista, TWY SOUTH, GATE Q), TWY LY y Y2.
  - PRKG de aviación general 242-247: ESTÁNDAR Q (S1, S2, S3 o final de pista, TWY SOUTH, GATE Q), TWY LY y Y1.
- Plataforma Militar Este: S1, TWY LINK, NORTH o bien S2, S3 o final de pista, TWY SOUTH, LINK, NORTH.
- Plataforma Militar Oeste: S1, TWY LINK, NORTH o bien S2, S3 o final de pista, TWY SOUTH, LINK, NORTH.

B. SALIDAS POR RWY 24R

- R-1 a R-7:

- PRKG 02-06B, 100-103B: ESTÁNDAR F 24R (TWY LD,...LF, GATE F, TWY LINK, NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H2).
- PRKG 08-22, 104-109: ESTÁNDAR F 24R (TWY LE, LF, GATE F, TWY LINK, NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H2).
- PRKG 23A-26, 114-118B (aeronaves de letra de clave E o inferior), 119: ESTÁNDAR F 24R (TWY LF, GATE F, TWY LINK, NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H2).
- PRKG 303 (aviones), 306 (aeronaves de letra de clave E o inferior), 307-310: ESTÁNDAR F 24R (TWY LA,…LF, GATE F, TWY LINK, NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H2).
- PRKG 311-315: ESTÁNDAR F 24R (TWY LB,...LF, GATE F, TWY LINK, NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H2).
- PRKG 316-318: ESTÁNDAR F 24R (TWY LC,...LF, GATE F, TWY LINK, NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H2).

- R-8 a R-11:
  - PRKG 27-29, 120-121: ESTÁNDAR F 24R (TWY LG, LF, GATE F, TWY LINK, NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H2).
  - PRKG 30-48: ESTÁNDAR F 24R (TWY V2, LG, LF, GATE F, TWY LINK, NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H2).
  - PRKG 50-54: ESTÁNDAR G 24R (TWY LJ, GATE G, TWY LINK, NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H2).
  - PRKG 56-58: ESTÁNDAR G 24R (TWY LK, LJ, GATE G, TWY LINK, NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H2).
  - PRKG 123-123B: ESTÁNDAR G 24R (TWY LG, GATE G, TWY LINK, NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H2).
- R-13 a R-17:
  - PRKG 60-62: ESTÁNDAR J 24R (TWY T1, LM, LK, GATE J, TWY LINK, NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H2).
  - PRKG 64-68: ESTÁNDAR J 24R (TWY T1, T2, LM, LK, GATE J, TWY LINK, NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H2).
  - PRKG 72: ESTÁNDAR J 24R (TWY T1 o T2, LM, LK, GATE J, TWY LINK, NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H2).
  - PRKG 80, 82: ESTÁNDAR J 24R (TWY T2, T1, LM, LK, GATE J, TWY LINK, NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H2).
  - PRKG 84, 86: ESTÁNDAR J 24R (TWY T2, LM, LK, GATE J, TWY LINK, NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H2).
  - PRKG 88-96: ESTÁNDAR J 24R (TWY LP,...LK, GATE J, TWY LINK, NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H2).
  - PRKG 98-154 (aeronaves con envergadura mayor que 36 m): ESTÁNDAR P 24R (TWY LQ, GATE P, TWY SOUTH, LINK, NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H2).
  - PRKG 98-154B (aeronaves con envergadura hasta 36 m): ESTÁNDAR J 24R (TWY LQ,...LK, GATE J, TWY LINK, NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H2).
  - PRKG 155-159 (aeronaves con envergadura hasta 36 m): ESTÁNDAR J 24R (TWY LY,...LK, GATE J, TWY LINK, NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H2).
  - PRKG 155-159 (aeronaves con envergadura mayor que 36 m): ESTÁNDAR P 24R (TWY LY, LQ, GATE P, TWY SOUTH, LINK, NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H2).
  - PRKG de aviación general 200-225: ESTÁNDAR J 24R (TWY Y3, Y2, LY, LQ,..LK, GATE J, TWY LINK, NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H2).
  - PRKG de aviación general 227-230: ESTÁNDAR J 24R (TWY LY,..LK, GATE J, TWY LINK, NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H2).
  - PRKG de aviación general 231-241: ESTÁNDAR J 24R (TWY Y2, LY,..LK, GATE J, TWY LINK, NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H2).
  - PRKG de aviación general 242-247: ESTÁNDAR J 24R (TWY Y1, LY,...LK, GATE J, TWY LINK, NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H2).
- Plataforma Militar Este: TWY NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H2.
- Plataforma Militar Oeste: TWY NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H2.

20.2.5 LIMITACIONES DE RODAJE

Clasificación de aeronaves según el capítulo 1 del anexo 14 de OACI:

- Letra de clave F: Envergadura igual o superior a 65 m, e inferior a 80 m.

- Letra de clave E: Envergadura igual o superior a 52 m, e inferior a 65 m.
- Letra de clave D: Envergadura igual o superior a 36 m, e inferior a 52 m.
- Letra de clave C: Envergadura igual o superior a 24 m, e inferior a 36 m.
- Letra de clave B o inferior: Envergadura inferior a 24 m.

TRAMO DE CALLE DE RODAJE	MAX ACFT
W5	C
LA, LB, LC, LD, LE, LF	E
LG, LJ, LK	E
LM, T1, T2	D
LP	C
LQ, LY	Envergadura MAX: 42 m
Y1	Envergadura MAX: 12 m
Y2	Envergadura MAX: 30 m
Y3	Envergadura MAX: 20 m
V, V1, V2	C

CALLE DE RODAJE DE ACCESO A PISTA	MAX ACFT
H1, H2, H4, H6, H7 (1), H8, H10, S3	E
H9	Envergadura MAX: 51 m
N1, N6	Envergadura MAX: 45 m
H5	C
N7 (2)	AW101

(1) H7: Excepto aeronaves modelo B747.

(2) N7: Uso exclusivo para helicópteros en rodaje aéreo.

CALLE DE RODAJE DE SALIDA DE PISTA	MAX ACFT
H5	C
Resto de calles	E

20.2.5.1

Sólo podrá haber una aeronave en rodaje en el espacio definido entre la GATE M y los siguientes puntos de espera:

- T1
- T2
- LM
- LP1

20.2.5.2

Tramo W5 utilizable exclusivamente por aeronaves que accedan a los PRKG 104 al 109 y está limitada al uso de aeronaves de letra de clave C.

20.2.5.3

Por haber menos de 4.5 m entre la rueda del tren exterior del tren principal de las aeronaves de letra de clave D y E y el borde de la calle de rodaje, el movimiento de este tipo de aeronaves en las zonas que se detallan a continuación debería realizarse con maniobra "sobreviraje" en la medida de lo posible:

- Sobreviraje para aeronaves de letra de clave E (Sólo para aeronaves A340-600): H9, H10, J. Restringido el viraje N1_H1.
-

- Sobreviraje para aeronaves de letra de clave D (sólo para aeronave B757-300): Q.
-

20.2.5.4

Prestar especial atención, en particular con pista mojada, en virajes de salida por TWY N2, N4 y S2 por radio de curvatura inferior a 550 m.

20.2.6 CARACTERÍSTICAS DE LOS PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

Ver AD 2-LEPA/LESJ PDC 1.3 y siguientes.

20.2.7 OPERACIÓN DEL TRANSPONDEDOR EN MODO S CUANDO LA AERONAVE ESTÉ EN TIERRA

Para permitir la cooperación necesaria con el Sistema Avanzado de Vigilancia basado en el Modo S, los operadores de aeronaves que pretendan utilizar el aeropuerto de Palma de Mallorca se asegurarán de que el transpondedor modo S está disponible para operar cuando la aeronave esté en tierra.

Los pilotos deberán:

Seleccionar el Modo AUTO y el código del Modo A asignado. Si el modo AUTO no está disponible, se seleccionará ON (p.e. XPDR) y el código del modo A asignado:

- Desde la solicitud de retroceso remolcado o rodaje, lo que ocurra antes.
- Después del aterrizaje e ininterrumpidamente hasta que la aeronave se encuentre totalmente aparcada en su puesto de estacionamiento.
- Cuando la aeronave se encuentre totalmente estacionada, se seleccionará STBY.

Siempre que la aeronave sea capaz de notificar la Identificación de Aeronave (por ejemplo, el indicativo usado durante el vuelo), ésta debería introducirse (a través del FMS o del Panel de Control del Respondedor) desde el momento de la solicitud de retroceso remolcado o de rodaje, lo que ocurra antes. La tripulación deberá utilizar el formato definido por OACI para introducir la Identificación de la Aeronave (por ejemplo, BAW123, AFR6380, ...).

Para asegurar que el comportamiento de los sistemas basados en frecuencias SSR (incluyendo equipos TCAS y radares SSR) no se ve afectado, el TCAS no debería seleccionarse antes de recibir la autorización de rodaje a posición, y debería deseleccionarse una vez abandonada la pista. Para la realización de mantenimientos de sistemas TCAS que requieran su encendido, éstos deberán realizarse previa coordinación con el Aeropuerto. Las aeronaves en rodaje sin plan de vuelo, deberían seleccionar el código 1000 en Modo A.

20.3 OPERACIONES DE HELICÓPTEROS

Este apartado define, exclusivamente, la operación para los helicópteros con puesto de estacionamiento asignado en las rampas de uso civil.

De acuerdo a lo anterior, y al no estar definida otra zona específica para operar con helicópteros, tendrán el mismo tratamiento que las aeronaves de ala fija y serán autorizados por ATC a despegar y aterrizar en las pistas de vuelos. Sin embargo, y a los efectos de reducir el rodaje en lo posible, serán habitualmente autorizados por ATC a despegar y aterrizar desde RWY 06L.

RUTAS DE RODAJE

Aunque habitualmente los helicópteros serán autorizados a salir o entrar de RWY 06L por las calles de acceso a pista H4 y H5; en caso de contingencia, podrá autorizarse el despegue/aterrizaje por otra cabecera, rodando en ese caso los helicópteros por las rutas de rodaje normalizadas definidas para aeronaves de ala fija.

También se dispone de una calle de rodaje de acceso a pista de uso exclusivo para helicópteros en rodaje aéreo (N7) para despegue desde intersección en ambas configuraciones.

LLEGADAS

Los helicópteros de llegada aterrizarán normalmente por cabecera 06L, librarán pista por calle de salida H4 o H5 y serán autorizados por ATC a entrar en plataforma vía GATE Z donde rodarán por TWY LA hasta el puesto de estacionamiento.

La TWY aéreo N7 no podrá emplearse para abandonar la pista.

SALIDAS

Los helicópteros de salida serán autorizados por ATC a rodar desde el puesto de estacionamiento vía GATE Z al punto de espera de

acceso a pista H4 o H5, donde esperarán instrucciones de ATC para entrar en RWY 06L.

Los helicópteros que utilicen la ruta de rodaje aéreo N7 para acceder a pista deberán rodar desde el puesto de estacionamiento hasta GATE A y allí esperar autorización por parte de TWR para poder acceder a la TWY N7 y posteriormente a pista. El acceso a N7 se realizará en rodaje aéreo. Esta ruta de rodaje aéreo no se empleará en condiciones de visibilidad reducida. En caso de helicópteros con patines mono tripulados, deberán mantenerse en GATE A y posteriormente solicitar la autorización a TWR.

20.4 OPERACIONES DE AERONAVES DE LETRA DE CLAVE F

20.4.1

En el aeropuerto de Palma de Mallorca solo podrán operar las siguientes aeronaves de letra de clave F: A124, B748 y A388. No se autoriza ni la llegada ni la permanencia de aeronaves de letra clave F, si no es con la autorización previa del aeropuerto.

No se permiten operaciones de letra de clave F en caso de RWYCC inferior a 2.

Las operaciones de aterrizaje y despegue de aeronaves de letra de clave F se realizarán por la RWY 06L/24R.

20.4.2 PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

- PRKG 118 (máxima aeronave: A388/B748)
- PRKG 306 (máxima aeronave: A124).
- Como alternativa a estos puestos de estacionamiento, y en caso de contingencia, se podrá estacionar una aeronave en TWY LA (máxima aeronave: A388/B748).

20.4.3 RUTAS DE RODAJE

A. Llegadas por RWY 06L

- PRKG 118: Final de pista (H2), TWY NORTH, LINK y GATE F.
- PRKG 306: Final de pista (H2), TWY NORTH, GATE A y TWY LA.
- PRKG en TWY LA: Final de pista (H2), TWY NORTH, GATE Z y TWY LA.

B. Salidas por RWY 06L

- PRKG 118: TWY LF, GATE F, TWY LINK, NORTH y punto de espera de la pista H4.
- PRKG 306: TWY LA, GATE Z, TWY NORTH y punto de espera de la pista H4.
- PRKG en TWY LA: TWY LA, GATE A, TWY NORTH y punto de espera de la pista H4.

C. Llegadas por RWY 24R

- PRKG 118: Final de pista (H4), TWY NORTH, LINK y GATE F.
- PRKG 306: Final de pista (H4), TWY NORTH, GATE A y TWY LA.
- PRKG en TWY LA: Final de pista (H4), GATE Z y TWY LA.

D. Salidas por RWY 24R

- PRKG 118: TWY LF, GATE F, TWY LINK, NORTH y punto de espera de la pista H2.
- PRKG 306: TWY LA, GATE Z, TWY NORTH y punto de espera de la pista H2.
- PRKG en TWY LA: TWY LA, GATE A, TWY NORTH y punto de espera de la pista H2.

20.4.4 RESTRICCIÓN DE MEDIOS

A. Estacionamiento en PRKG 118:

- Durante las operaciones de entrada/salida de la aeronave hacia/desde el puesto de estacionamiento, se limitará la circulación de vehículos en el vial adyacente al puesto de estacionamiento, para lo que se dispone de señales de "STOP paso de aviones". Durante la maniobra de retroceso se parará la circulación del vial a la altura de la línea de área de restricción de equipos (ERL) de separación de los PRKG 116 y 117 y, en el extremo contrario, a la altura de la señal "STOP paso de aviones" junto al PRKG 119.

- No se podrá utilizar el PRKG 119 durante las operaciones de entrada/salida de la aeronave desde/hacia el puesto de estacionamiento. El vehículo "SÍGAME" se asegurará de que no haya aeronaves, vehículos ni personas en dicho puesto de estacionamiento.
- No podrá haber aeronaves retrocediendo de los PRKG 26, 119 y 117.

B. Estacionamiento en PRKG 306:

- Durante la estancia de la aeronave en el puesto de estacionamiento, los PRKG 301, 303, 307, 307B, 308B y 309B permanecerán fuera de servicio. (Los PRKG 308 y 309 permanecerán operativos).

C. Estacionamiento en TWY LA:

Durante la estancia de la aeronave en TWY LA:

- La TWY LA permanecerá fuera de servicio.
- Los PRKG 306 a 311 permanecerán fuera de servicio. (Los PRKG 301 y 303 permanecerán operativos).
- La GATE Z permanecerá fuera de servicio. No obstante, para mantener la operatividad del PRKG 301, (será necesario para la operación del SASEMAR) el balizamiento del fuera de servicio de TWY LA se hará desde el PRKG 307 al 311, y la operación en el PRKG 301 se hará con guiado de señaleros.
- La aeronave accederá por GATE Z e iniciará el desvío del eje de TWY LA hacia la ABL a la altura de la línea de entrada al PRKG 307. Se estacionará sobre la línea ABL, parando las ruedas de morro de la aeronave a la altura de la línea de entrada del PRKG 309.

20.4.5 RESTRICCIONES DE RODAJE

A. En caso de estacionamiento de aeronave en PRKG 306 y en TWY LA (en llegada por RWY 06L o salida por RWY 24R) y en PRKG 118 (en llegada por RWY 24R o salida por RWY 06L), durante el rodaje de la aeronave por TWY NORTH en su tramo entre cabecera RWY 06L y LINK:

a. No se permitirá el rodaje de ninguna aeronave por la TWY W5.

b. No se permitirá el rodaje de ninguna aeronave por TWY LA, LB, LC.

c. No se permitirá mantener en espera aeronaves en las GATE A, B, C, D, E e intersección LINK-NORTH.

- Durante los aterrizajes y despegues de la aeronave, se mantendrán las aeronaves de salida en TWY NORTH.
- Con la aeronave detenida en el punto de espera de acceso a pista H2 o en rodaje hacia el mismo, no se permitirá ni el rodaje por TWY NORTH desde N1 hasta H1, ni la estancia de ninguna aeronave en H1. Por lo tanto, las aeronaves han de mantenerse a la espera en el punto de espera intermedio North 13, a no ser que cuenten con la autorización de TWR para realizar un despegue desde intersección por N1.
- En caso de que haya una aeronave en aterrizaje en la pista, las aeronaves de letra de clave F deberán mantenerse a la espera para el despegue en TWY NORTH. Este requisito no es necesario en caso de que en la pista se estén realizando sólo despegues, pudiendo en ese caso la aeronave de letra de clave F emplear los puntos de espera.
- No se utilizarán puntos de espera intermedios que se encuentren dentro de las rutas de rodaje de las aeronaves de letra de clave F durante el rodaje de este tipo de aeronaves.
- Puntos de espera de pista H4-H5 sin presencia de aeronaves, durante el rodaje de aeronaves por el tramo de TWY NORTH entre GATE A y Z.
- Restricción de llegadas en CAT II/III.
- La GATE Z sólo es una puerta de entrada y salida desde las TWY H4 o H5.

20.4.6 RESTRICCIONES OPERATIVAS PARA LA AERONAVE

- Si dispone de los mismos, se requiere que, durante el rodaje en superficie, se mantengan los motores exteriores de la aeronave al ralentí, para evitar la generación e ingestión de FOD.
- Se requiere que las aeronaves realicen maniobras de "oversteering" para corregir la trayectoria en los tramos curvos de LINK en su acceso a NORTH y en TWY LINK en su acceso a GATE F o en F en su acceso a TWY LINK.
- Se recomienda la no utilización de la señalización del PAPI, para evitar posibles indicaciones incorrectas durante el aterrizaje.

- Limitación de la potencia de los motores en plataforma (AIP AD 1 Aeródromos/Helipuertos Introducción. AD 1.1 Disponibilidad de aeródromos y helipuertos): "Las áreas y espacios definidos en las plataformas están diseñadas considerando que las aeronaves maniobran utilizando potencias similares a las de ralentí. En caso de que, por alguna circunstancia, dentro de la plataforma se requiera incrementar significativamente la potencia, los pilotos deberán coordinar con ATC para que la maniobra sea supervisada por un señalero."
- La aeronave no operará llegadas en la RWY 06L/24R en CAT II/III.
- En el Aeropuerto de Palma de Mallorca se permitirán las operaciones de la aeronave durante condiciones de visibilidad reducida para el despegue de la misma.
- Siempre que sea posible, se recomienda realizar la operación de despegue con potencias reducidas de motor.

20.5 USO DE PISTA

20.5.1 PISTAS PREFERENTES

1. Configuración Oeste:

   La configuración oeste será preferente siempre que la componente de viento en cola no exceda de 10 kt, incluidas ráfagas, en pista seca, o pista mojada con acción de frenado buena; pudiendo considerar el cambio a partir de 7 kt de viento en cola.

   Llegadas: RWY 24L

   Salidas: RWY 24R

   Para acelerar el tránsito de llegadas la RWY 24R podrá utilizarse a iniciativa del ATC.

2. Configuración Este:

   Llegadas: RWY 06L

   Salidas: RWY 06R

   Para acelerar el tránsito de salidas la RWY 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.

20.5.2 TIEMPO MÍNIMO DE OCUPACIÓN DE LA PISTA

LLEGADAS

Para minimizar el tiempo de ocupación de pista y la posibilidad de "motor y al aire", se recuerda a los pilotos:

- Siempre que las condiciones de la pista lo permitan, utilizar las siguientes RET o anteriores, salvo otra indicación ATC. En caso contrario, notificarlo a ATC en primera comunicación con TWR:

<table>
<tr><th>CATEGORÍA DE AERONAVE POR ESTELA TURBULENTA</th><th>RWY 24L
DIST THR-RET</th><th>RWY 24R
DIST THR-RET</th><th>RWY 06L
DIST THR-RET</th></tr>
<tr><td>PESADA</td><td rowspan="3">S1
1540 m
(PREFERENTE para Turbohélices, Aeronaves que se dirigen a plataforma Norte y Central) y S2 1950 m.</td><td>–</td><td rowspan="3">N3
1675 m</td></tr>
<tr><td>MEDIA (REACTORES)</td><td rowspan="2">N4
1480 m</td></tr>
<tr><td>MEDIA (PROP) + LIGERA</td></tr>
</table>

NOTA: en RWY 06L, la distancia THR-RET para N2 es 2130 m.

- Abandonar la pista con celeridad y a la mayor velocidad posible sin perjuicio de la seguridad.
- Ajustar la velocidad de rodaje en pista tras la toma cuando se tenga la certeza de no poder utilizar la RET planificada, evitando velocidades bajas en pista.
- Abandonar completamente la pista antes de detenerse. En caso de no poder contactar con GMC, tras dejar libre la pista, mantener posición hasta establecer dicha comunicación.

SALIDAS

Los pilotos estarán preparados para salir cuando lleguen al punto de espera de la pista.

Cuando reciban la autorización de alinear, los pilotos deben estar listos para rodar y alinear en pista tan pronto como la aeronave precedente haya comenzado la carrera de despegue o de aterrizaje.

Los pilotos que requieran separación adicional (por estela turbulenta u otro motivo), lo notificarán a ATC lo antes posible y siempre antes de entrar en pista.

Los pilotos iniciarán la carrera de despegue inmediatamente después de recibir la autorización para despegar.

Los pilotos que no puedan cumplir este requisito, lo comunicarán a ATC lo antes posible y esperarán instrucciones. En caso necesario, ATC podrá cancelar la autorización e instruir a la aeronave a abandonar la pista.

Se dará de baja toda calle de acceso a pista cuya barra de parada quede encendida por avería técnica. En caso de encontrarse un tráfico en dicha calle se podrá instruir a cruzarla de manera excepcional utilizando una doble confirmación.

20.5.3 DESPEGUE DESDE INTERSECCIÓN

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

20.5.4 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: 136000 kg (MTOW) o superior.
- MEDIA: Inferior a 136000 kg (MTOW) y superior a 7000 kg (MTOW).
- LIGERA: Igual o menor a 7000 kg (MTOW).

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

AERONAVE PRECEDENTE	AERONAVE SUBSIGUIENTE	SEPARACIÓN EN MINUTOS	SEPARACIÓN EN MILLAS
PESADA	PESADA	2	4
PESADA	MEDIA	2	5
PESADA	LIGERA	2	6
MEDIA	PESADA	–	–
MEDIA	MEDIA	–	–
MEDIA	LIGERA	2	5
LIGERA	PESADA	–	–
LIGERA	MEDIA	–	–
LIGERA	LIGERA	–	–

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.

20.6 NOTIFICACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL

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

El objeto de estas notificaciones es la recopilación de la información para la mejora de la seguridad operacional,

independientemente de la notificación obligatoria de sucesos ante la autoridad aeronáutica pertinente. Los datos se podrán enviar en cualquier formato incluyendo al menos la siguiente información:

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

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

Seguridad_Operacional_PMI@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).

En el caso específico de notificaciones de seguridad relacionadas con el proveedor de servicios de control de tránsito aéreo (área de maniobras, fases de vuelo y espacio aéreo ATS) pueden remitirse a la dirección de correo electrónico:

lecp.safety@enaire.es

20.7 PROCEDIMIENTOS A-CDM

20.7.1 DEFINICIONES

- A-CDM: Airport Collaborative Decision Making
- TOBT: Hora objetivo de fuera de calzos. Hora que la compañía aérea o agente de asistencia en tierra espera estar listo, con puertas cerradas, pasarela desconectada y equipo para retroceso de aeronave conectado.
- TSAT: Hora objetivo de autorización de puesta en marcha. Hora calculada de puesta en marcha en función de la TOBT, el tiempo de rodaje desde el puesto de estacionamiento, la CTOT (en caso de estar sujeto a regulación) y la capacidad operacional del aeropuerto.
- SOBT: Hora programada de fuera de calzos.

20.7.2 GENERAL

En el Aeropuerto de Palma de Mallorca se aplican procesos A-CDM en la secuencia de salida de aeronaves. Los procesos A-CDM empiezan tres horas antes de la hora estimada de fuera de calzos (EOBT) y finalizan con el despegue de la aeronave. Durante todo el proceso deberá mantenerse actualizada la información relativa al vuelo. La información será enviada de forma automática al Network Manager Operations Centre (NMOC) de Eurocontrol y será usada para una mejor gestión en la asignación de horas calculadas de despegue (CTOT).

En el Aeropuerto de Palma de Mallorca se aplica el sistema FAM (Flight Activation Monitoring) gestionado por Eurocontrol. Para evitar que los planes de vuelo sean suspendidos automáticamente, se deberá mantener actualizada la EOBT y TOBT hasta la solicitud de puesta en marcha y ceñirse a la TSAT, de modo que el flujo de tráfico permita que se produzca la salida lo más cerca posible a la TTOT.

Para más información, véase AD 1.1, sección 5.11 Coordinación con Network Manager Operations Centre (NMOC).

20.7.3 PROCESO

20.7.3.1 VALIDACIÓN DEL SLOT AEROPORTUARIO Y PLAN DE VUELO

Tres horas antes de la EOBT se validará en el sistema A-CDM la información del plan de vuelo (FPL) presentada respecto al slot aeroportuario, debiendo coincidir en ambos la SOBT con la EOBT del FPL inicialmente presentado, el destino del vuelo y el tipo de aeronave. Si la información no concuerda, el sistema generará una alarma y un mensaje automático a la compañía y a su agente de asistencia en tierra, quienes deberán actualizar la información.

20.7.3.2 IMPUTACIÓN DE TOBT

Tan pronto la compañía aérea o su agente de asistencia en tierra dispongan de información de la hora objetivo de fuera de calzos, imputarán la TOBT en el sistema A-CDM. En todo el proceso deberá actualizarse la TOBT en función de la información sobre el vuelo de que dispongan la compañía o su agente de asistencia en tierra.

La EOBT deberá estar alineada con la TOBT en todo momento. Si ambas horas son discrepantes entre sí más de 10 minutos el sistema generará una alarma y un mensaje automático a la compañía aérea y a su agente de asistencia en tierra, quienes deberán actualizar la TOBT y/o la EOBT a través de un mensaje de retraso DLA.

20.7.3.3 PUBLICACIÓN DE TSAT

Treinta minutos antes de la TOBT el sistema generará una TSAT. Esta hora se irá actualizando (de forma automática) sucesivamente en función de la secuencia real de puestas en marcha, la situación operativa y el volumen de vuelos regulados en la secuencia.

En caso de vuelos regulados la TSAT será generada en función del CTOT desde el momento que el mismo sea publicado. Los vuelos regulados deberán mantener actualizada la TOBT y la EOBT, hasta el momento de solicitud de puesta en marcha a ATC.

20.7.3.4 SOLICITUD DE PUESTA EN MARCHA DE MOTORES/TURBINAS

Ver apartado 2.2 PROCEDIMIENTO DE PUESTA EN MARCHA.

20.8 USO DEL IDIOMA INGLÉS EN RADIO-COMUNICACIONES

Siempre que en la/s frecuencia/s bajo la/s que se encuentra el área de maniobras exista un piloto que no sea de habla castellana, será obligatorio el uso del inglés en las comunicaciones tierra-aire entre aeronave y dependencia ATS; sin perjuicio de la aplicación de lo establecido en SERA.2010 'Responsabilidades del piloto al mando' y de las decisiones que adopte el piloto al mando en tales circunstancias, así como ante las situaciones de emergencia que puedan surgir a bordo de la aeronave, y de la adopción por el controlador de tránsito aéreo de las medidas que estime necesarias para mantener la seguridad.

Esto es de aplicación, cuando corresponda, en los escenarios operativos descritos en el Anexo IV del Real Decreto 1180/2018:

1. Las siguientes operaciones de aterrizaje y despegue:
   a. Autorizaciones de aterrizaje con tráfico en el punto de espera.
   b. Autorizaciones de despegue con tráfico en final.
   c. Autorizaciones para entrar y alinear desde puntos de espera congestionados.
2. Las operaciones en que haya aeronaves que transiten por la pista activa, pero que no vayan ni a aterrizar o a despegar. Típicamente estas operaciones son de rodaje por la pista activa o cruce de la pista activa.
3. Las operaciones con Procedimientos de Baja Visibilidad (LVP), condiciones de visibilidad 3 (VIS3), activados.

En los escenarios operativos anteriores podrá utilizarse el castellano en las comunicaciones tierra–aire entre las dependencias de control de tránsito de aeródromo y los vuelos que operan conforme a las reglas de vuelo visual (VFR), siempre que los pilotos no dispongan de competencia lingüística en inglés.

Las operaciones especiales, en los escenarios operativos anteriores, quedan exentas de aplicar lo indicado en este apartado relativo a comunicaciones tierra-aire entre aeronave y dependencia ATS.

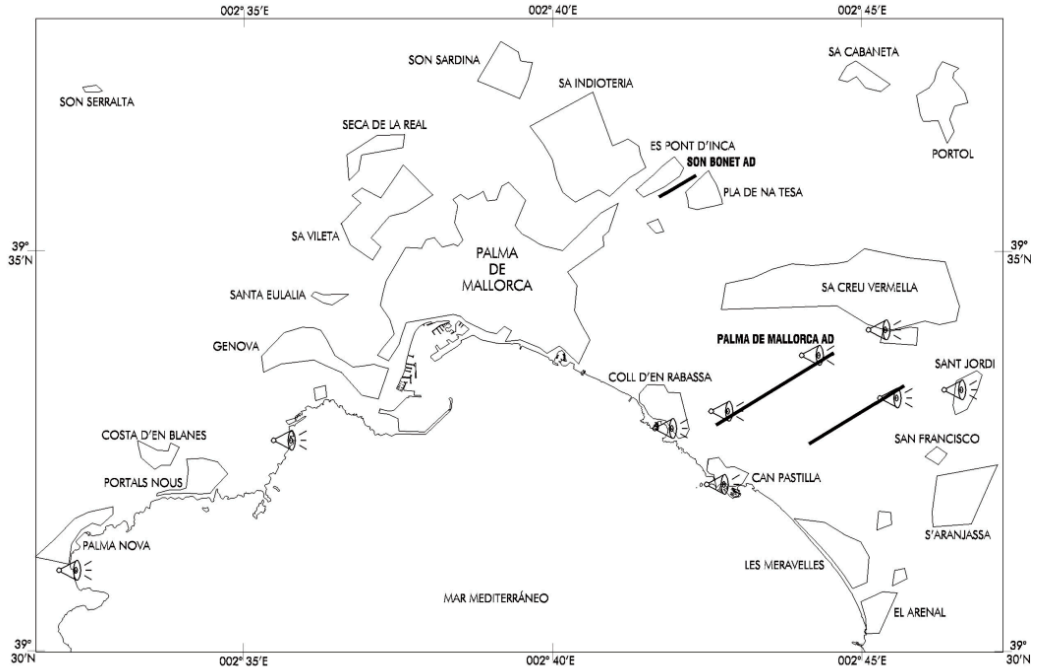
LEPA/LESJ AD 2.21 PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DEL RUIDO

21.1 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 RWY 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 FL060 excepto las aeronaves propulsadas por hélice.
9. La RWY 06R, salvo contingencia operacional, podrá ser utilizada para llegadas exclusivamente por aeronaves propulsadas por hélice y en horario diurno.

   La RWY 24L, salvo contingencia operacional, no se utilizará para despegues.



SITUACIÓN DE LOS SENSORES DE RUIDO	
SAN JORDI	393322N 0024639E
CASA BLANCA	393401N 0024523E
THR RWY 24L	393310N 0024534E
THR RWY 24R	393342N 0024418E
THR RWY 06L	393300N 0024250E
CAN PASTILLA	393205N 0024246E
COLL DEN RABASSA	393247N 0024156E
ILLETAS	393238N 0023546E
PALMANOVA	393100N 0023216E

21.2 PRUEBAS DE POTENCIA DE MOTORES

Las pruebas de potencia de motores se autorizarán fuera del horario nocturno y podrán realizarse en TWY SOUTH. Cualquier otra situación deberá ser autorizada por la Dirección del Aeropuerto.

Las pruebas de motores en régimen superior al ralentí en el puesto de estacionamiento están prohibidas. Tan solo se podrán realizar en TWY SOUTH.

Las pruebas de motores a ralentí no tienen restricción de horario. Se pueden realizar aún cuando la aeronave esté en el puesto de estacionamiento, siempre que la pasarela esté desconectada y haya sido autorizado por CEOPS.

Las pruebas de la Unidad Auxiliar de Potencia (APU) podrán ser autorizadas por CEOPS fuera del horario nocturno siempre que no se perciba un exceso de ruido en plataforma.

21.3 PROCEDIMIENTO DE ATENUACIÓN DE RUIDOS

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 FL060
   - No sobrepasar 250 kt y continuar SID en vigor, excepto autorización ATC.

   NOTA: Se exceptuarán aquellas aeronaves que demuestren que utilizando otros procedimientos producen un menor impacto acústico, los cuales deberán ser comunicados a la Dirección del Aeropuerto con la suficiente antelación, o por razones justificadas de seguridad.

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.

21.4 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.

LEPA/LESJ AD 2.22 PROCEDIMIENTOS DE VUELO

22.1 PROCEDIMIENTOS DE LLEGADA

22.1.1 AUTORIZACIÓN LÍMITE

Las aeronaves de llegada procediendo por una Llegada Estándar (STAR), considerarán el correspondiente IAF como autorización límite. Sin posterior autorización ATC, incorporarse a la espera del IAF.

22.1.2 CONTROL RADAR EN APROXIMACIÓN

Cuando el tránsito de llegada esté siendo secuenciado mediante el uso de Sistemas de Vigilancia ATS, parte de la aproximación será volada bajo instrucciones de Control Radar. Bajo Control Radar, el tramo intermedio de aproximación puede ser parcialmente o completamente omitido, la autorización límite puede ser reemplazada por una autorización a un fijo o ayuda de la aproximación final, o puede proveerse guía vectorial radar para dirigir la aeronave hacia la trayectoria de aproximación final o hasta una posición desde la que pueda completarse una aproximación visual.

En caso de tránsito denso, debe esperarse guía vectorial desde el IAF hasta una posición de viento en cola de la pista activa.

Una vez que la aeronave esté bajo Control Radar, los cambios de rumbo y nivel de vuelo/altitud se llevarán a cabo cuando se reciban instrucciones del Control Radar, excepto en caso de fallo de comunicaciones.

22.1.3 CONTROL DE VELOCIDAD

El Control de Velocidad es esencial para las operaciones seguras y fluidas, especialmente en condiciones de tránsito denso y durante la fase de aproximación final.

El espaciamiento entre aeronaves persigue alcanzar la máxima utilización de pista dentro de los parámetros de separación mínima (incluyendo separación por estela). Ver Uso de Pistas en casilla 20.

Estas velocidades son obligatorias para garantizar la separación y la aplicación de procedimientos estandarizados de aproximación en el aeropuerto de Palma.

Excepto que se reciban otras instrucciones por parte del ATC, los pilotos cumplirán con las siguientes restricciones de velocidad:

- IAS MAX 250 kt a FL100 o en el punto de limitación de velocidad (SLP), lo que ocurra primero,
- IAS 200 kt a 12.0 DME ILS.
- IAS 180 kt a 9.0 DME ILS.
- IAS 160 kt a 4.0 DME ILS;

o distancia equivalente al umbral en caso de DME ILS U/S.

Todas las restricciones de velocidad deben volarse con la mayor precisión posible.

Las aeronaves que no puedan cumplir con estas restricciones de velocidad debido a condiciones meteorológicas, prestaciones de la aeronave u otros motivos operacionales, deberán informar al ATC inmediatamente indicando las velocidades que pueden utilizarse.

En caso de emitirse una nueva autorización ATC (no relacionada con velocidad), los pilotos no están exentos de cumplir con la velocidad asignada previamente.

El incumplimiento de las instrucciones de control de velocidad puede llevar a que una aeronave tenga que ser excluida de la secuencia de aproximación prevista.

22.1.4 PROCEDIMIENTO DE COMUNICACIÓN ABREVIADA

En las transferencias de comunicaciones de PALMA ARRIVALS a PALMA FINAL (FREQ 118.955 C), la llamada inicial se limitará al INDICATIVO del vuelo para evitar congestionar la frecuencia:

PALMA APROXIMACIÓN + Aeroflot 321

22.1.5 CRUCE NO INTENCIONADO DE LA TRAYECTORIA DE APROXIMACIÓN FINAL

Para evitar el cruce no intencionado de la trayectoria de aproximación final en caso de no poder establecer contacto por radio, si una aeronave ha recibido un vector radar convergente con la trayectoria de aproximación final con un ángulo de 50 grados o menos, o si la aeronave ha sido autorizada a un fijo o ayuda ubicada en la trayectoria de aproximación final, el piloto virará hacia la aproximación final de la pista previamente asignada y mantendrá la última altitud autorizada, a menos que haya sido previamente instruido por el ATC para cruzar la trayectoria de aproximación final.

22.1.6 INFORMACIÓN DE DEMORAS EN APROXIMACIÓN

Se proporcionará la hora prevista de aproximación (EAT) a una aeronave que llega y cuyo aterrizaje se prevea que se va a demorar por 10 minutos o más, o por cualquier otro período de tiempo que haya determinado la autoridad competente.

22.1.7 APROXIMACIONES VISUALES

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

- 1500 ft o superior para aeronaves de letra de clave A y B.
- 1700 ft o superior para aeronaves de letra de clave 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.

22.1.8 PROCEDIMIENTO DE FALLO DE COMUNICACIONES

Si una aeronave experimenta un fallo de comunicaciones deberá responder inmediatamente en la clave SSR 7600.

Procedimientos dependiendo de la posición de la aeronave en el momento del fallo:

a. Durante un procedimiento STAR antes del IAF:

   Mantener la última altitud o nivel autorizado y entrar en la espera del IAF. Comenzar el descenso después de completar una espera, o después de la EAT cuando se haya recibido, lo que ocurra más tarde, y completar una aproximación IFR publicada a la pista en servicio para llegadas y aterrizar antes de los siguientes 30 minutos.

b. En vectores radar antes del IAF:

   Mantener la última altitud o nivel autorizado, proceder directamente al primer IAF apropiado y seguir el procedimiento indicado en a).

c. En vectores radar después del IAF:

   Mantener la última altitud o nivel autorizado y proceder a la aproximación final para completar el procedimiento de aproximación y aterrizar. Si no es posible, efectuar el procedimiento de aproximación frustrada con fallo de comunicaciones indicado en d).

d. Durante la aproximación frustrada:

No iniciar la aproximación frustrada antes del MAPT, seguir el procedimiento de aproximación frustrada, entrar en el circuito de espera, completar una espera, efectuar una nueva aproximación y aterrizar.

22.2 PROCEDIMIENTOS DE SALIDA

22.2.1 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:

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

22.2.2 CONTROL DE VELOCIDAD

Para optimizar el flujo de salidas y mantener la separación entre aeronaves sucesivas en la salida, se establece un límite de velocidad de IAS MAX 250 kt a FL100 o inferior. El ATC puede eximir de dicha limitación de velocidad mediante el uso de la fraselogía 'Sin restricción de velocidad ATC'.

Se recuerda a los pilotos que el uso de esta fraseología no exime al piloto de la responsabilidad de cumplir con los Procedimientos de Atenuación de Ruidos que pueden requerir una limitación de velocidad y/o potencia.

22.2.3 PROCEDIMIENTOS DE FALLO DE COMUNICACIONES

Si una aeronave experimenta un fallo de comunicaciones deberá responder inmediatamente en la clave SSR 7600.

Procedimientos dependiendo de la posición de la aeronave en el momento del fallo:

a. Durante un procedimiento SID:

   Continuar la SID hasta el punto de salida del TMA, ascender hasta la última altitud o nivel autorizado, o hasta la altitud mínima de seguridad, la que sea mayor, mantener dicha altitud o nivel durante 7 minutos, continuar el ascenso de acuerdo al FPL actualizado.

b. Durante una salida con vectores radar:

   Dirigirse de la manera más directa a interceptar el último procedimiento SID recibido del ATC y continuar con el procedimiento de fallo de comunicaciones durante la SID indicado en a).

   Si no se hubiera recibido una autorización SID, proceder a interceptar la SID apropiada hasta el punto de salida del TMA y de acuerdo al FPL actualizado.

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 PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)

22.4.1 GENERALIDADES

La RWY 24L, sujeta a que las instalaciones requeridas estén en servicio, es adecuada para las operaciones de CAT II y III.

Las RWY 24R, 24L (previa autorización o casos de contingencia al estar sujeta a limitaciones medioambientales), 06R y 06L son adecuadas para despegues en condiciones de visibilidad reducida.

Durante la realización de estas operaciones, se aplicarán Procedimientos de Visibilidad Reducida (LVP). Cuando así sea, los pilotos serán informados vía ATIS o vía RTF. En cualquier caso, los LVP estarán activos en el área de maniobras cuando el RVR sea igual o inferior a 550 m y en plataforma cuando el RVR sea inferior a 400 m.

En caso de darse condiciones meteorológicas para la activación de los LVP pero no poder proceder a ello (ej.: por rápida degradación de las condiciones meteorológicas, por incidencias con la infraestructura, etc.), se pueden producir paralizaciones de todas las operaciones (aterrizajes, despegues y rodajes) hasta que puedan activarse los LVP.

En caso de que se produzcan condiciones meteorológicas para la activación de los LVP que solo afecten a una de las cabeceras, mientras que en la otra cabecera no hay condiciones de baja visibilidad, se podrá usar la cabecera no afectada en CAT I, si lo permiten las circunstancias, manteniendo los LVP activos.

No están permitidos despegues de visibilidad reducida (LVTO) guiados.

22.4.2 MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

ATC podrá emplear los puntos de espera intermedios iluminados, así como las barras de parada como autorizaciones límite para gestionar los movimientos en tierra.

Con valores de RVR menores a 400 m y A-SMGCS (Sistemas avanzados de guía y control de movimiento en la superficie) inoperativo o con valores de RVR menores a 400 m y SMR operativo (Sistema de multilateración MLAT u/s), las aeronaves rodarán guiadas por un vehículo "SÍGAME" desde/hacia el puesto de estacionamiento (o posición tras remolcado) hacia/desde la GATE de salida/entrada a plataforma. En el caso de RVR menores a 75 m no se emitirán nuevas autorizaciones, sólo se podrán completar los rodajes hasta plataforma mediante guiado de señaleros.

Los helicópteros irán guiados por vehículos "SÍGAME" en plataforma con LVP activado.

Cuando una aeronave siga a un vehículo "SÍGAME" el comandante será responsable de mantener la propia separación con el vehículo.

En fase de activación de LVP en el área de maniobras, se cerrarán:

- Vías de servicio perimetrales:
  - Perimetral sur desde Aviación General a SEI sur.
  - Perimetral norte desde plataforma este a TWY Link

En fase de activación de LVP en el área de maniobras y plataforma, se cerrarán las vías de servicio acotadas por los puestos de estacionamiento:

- PRKG 06-103.
- PRKG 103-104 y que cruza GATE D.
- PRKG 109-114 y que cruza GATE E.
- PRKG 118-119 y que cruza GATE F.
- PRKG 123-48.

Adicionalmente, posible cierre, en función de la existencia o no de aeronaves estacionadas, de su hora prevista de fuera de calzos y de la duración prevista de los LVP, de las siguientes vías de servicio de vehículos (siempre que alguna de estas vías de servicio permanezca abierta, será controlado por un vehículo "SÍGAME"):

- Vía de servicio que enlaza el PRKG 02 con el 100.
- Vía de servicio que enlaza el PRKG 22 con el 109.
- Vía de servicio que enlaza el PRKG 25/26 con el 116.
- Vía de servicio que enlaza el PRKG 28/29 con el 121-123.

22.4.3 LLEGADAS

a. La autorización para aterrizar se expedirá cuando las áreas sensibles del ILS estén libres, normalmente, antes de que la aeronave en aproximación se encuentre a 2 NM del punto de toma de contacto. No obstante, se puede retrasar la concesión de la autorización para aterrizar hasta antes de que la aeronave se encuentre a 1 NM del punto de toma de contacto, siempre y cuando el CTA vigile el desarrollo de la aproximación y que se haya advertido al piloto de que se le suministrará una autorización de aterrizaje tardía.

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:

RWY	TWY
06L	N2, N3
24R	N4
24L (1)	S1, S2
(1) En caso de que las aeronaves abandonen la RWY 24L por el final lo harán siempre que sea posible por TWY H7.	

c. Al abandonar pista los pilotos notificarán:

- Calle de salida utilizada, y
- Pista libre (CAT I), o
- Área sensible libre (CAT II/III). El límite del área sensible viene determinado por la transición de 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. Tras abandonar pista, rodarán siguiendo las luces de eje de calle de rodaje hasta abandonar la LSA, donde recibirán instrucciones ATC o, en su defecto, se detendrán.

22.4.4 SALIDAS

a. Las tripulaciones solicitarán al ATC la puesta en marcha de los motores cuando los mínimos meteorológicos sean iguales o superiores a sus mínimos de operación.

b. La autorización para retroceso, remolcado y/o rodaje se solicitará a GMC (ver AIP-España, AD 2-LEPA/LESJ casilla 18).

c. Se podrán utilizar los siguientes puntos de espera de pista, excepto que se reciba una autorización distinta del ATC:

PISTA DE DESPEGUE	PUNTO DE ESPERA (1)
06R	H8 (CAT II/III)
06L	H4, H5
24R	H1, H2
24L (2)	H9, H10
(1) Ver restricciones operativas de puntos de espera de pista publicadas en AIP. (2) La RWY 24L podrá ser utilizada para despegues previa coordinación con la Dirección del Aeropuerto, de acuerdo con las condiciones operativas y medioambientales aplicables. No obstante, en situaciones de contingencia, emergencia o cuando concurran circunstancias operativas sobrevenidas que requieran una actuación inmediata para preservar la seguridad, regularidad o continuidad de las operaciones aeroportuarias, podrá autorizarse su utilización sin necesidad de coordinación previa, informando a la Dirección del Aeropuerto a la mayor brevedad posible.	

d. No se permitirán los despegues desde intersección con LVP activado.

e. En caso de abortar la maniobra de despegue, se notificará lo antes posible a ATC quien dará las instrucciones que correspondan. Con el LVP activado al abortar maniobra de despegue la aeronave abandonará por final de pista.

PISTA EN USO PARA EL DESPEGUE	CALLE DE SALIDA A UTILIZAR EN CASO DE ABORTAR DESPEGUE
06L	H2 / H1
24R	H4 / H5
06R	H9 / H10
24L	S1 / S2 / S3 / H8 / H7 / H6

22.4.5 RODAJES

Una vez activos los LVP, se operará, preferentemente, en configuración oeste.

Se seguirán las rutas de rodaje descritas en AIP-España AD 2-LEPA/LESJ casilla 20.

22.4.6 FALLO DE LAS COMUNICACIONES Y SITUACIONES ANÓMALAS EN EL ÁREA DE MANIOBRAS

22.4.6.1 Fallo de Comunicaciones

Si una aeronave o vehículo operando en el área de maniobras, o una aeronave o vehículo "SÍGAME" en plataforma, 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 asignado.

b. Aeronave de Llegada

Si la aeronave acaba de aterrizar, mantendrá posición al abandonar pista (o el área sensible), y esperará la llegada de un vehículo "SÍGAME" que le guiará al puesto de estacionamiento asignado.

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 asignado.

c. Vehículo

En caso de fallo de las comunicaciones radiotelefónicas con los Servicios de Control del Aeródromo cuando el conductor del vehículo se encuentre en el Área de Maniobras, el procedimiento general de actuación será:

- Normalmente, el conductor abandonará el área de maniobras antes de detenerse y esperar ayuda.
- Si el conductor dispone de emisora en la frecuencia del CEOPS, deberá informar a dicha dependencia de la situación y requerir auxilio.

22.4.6.2 Situaciones anómalas en el área de maniobras

Incertidumbre respecto de la posición en el área de maniobras

- Salvo lo dispuesto en el párrafo a continuación, si un piloto duda respecto de la posición de la aeronave en relación con el área de maniobras, inmediatamente, detendrá la aeronave y notificará a ATC esta circunstancia (incluida la última posición conocida).
- En las situaciones en las que el piloto dude respecto de la posición de la aeronave en relación con el área de maniobras, pero reconozca que la aeronave se encuentra en una pista, el piloto, inmediatamente, lo notificará a ATC (incluida la última posición conocida), evacuará, lo antes posible, la pista, si es capaz de localizar una calle de rodaje cercana apropiada, a menos que ATC indique otra cosa; y después, detendrá la aeronave.
- En caso de desorientación de un vehículo en el área de maniobras, se comunicará este hecho a ATC (incluida la última posición conocida) y, a menos que reciba otra indicación de ATC, evacuará el área de maniobras para alejarse a una distancia segura, lo antes posible y detendrá el vehículo.
- En caso de que ATC se dé cuenta de que una aeronave o un vehículo ha perdido la posición en el área de maniobras, o no esté seguro de su posición, se tomarán de inmediato las medidas apropiadas para salvaguardar las operaciones y ayudar a la aeronave o vehículo en cuestión a determinar su posición.

Pérdida de contacto visual entre tránsitos

- En caso de pérdida de contacto visual de una aeronave con otra o con un vehículo con el que mantenga propia separación, se informará inmediatamente a ATC y se detendrá la aeronave. ATC tomará las medidas que considere oportunas (p.e.: enviar un vehículo de asistencia).

Avería de aeronave o vehículo

- Aeronave: notificará la situación a ATC y esperará la llegada de asistencia. En caso de encontrarse en una pista, si es posible y a menos que ATC indique lo contrario, la evacuará.
- Vehículo: comunicará este hecho a ATC (incluida la última posición conocida) y, a menos que reciba otra indicación de ATC y si es posible, evacuará el área de maniobras para alejarse a una distancia segura, lo antes posible y detendrá el vehículo. Si no puede mover el vehículo, informará sin demora a ATC.

22.5 SISTEMA DE VIGILANCIA ATS

Se emplea 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;

c. establecimiento de separación establecido en el R.C.A. apartado 4.6.7.3, entre aeronaves sucesivas a la salida; y

d. suministro de asistencia para la navegación a vuelos VFR.

En caso de indisponibilidad simultánea de los radares de Palma de Mallorca y Randa, se suspenderán todas las funciones anteriores.

22.6 TRÁNSITO VFR

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/LESJ VAC y ENR 6.10.

22.7 PROCEDIMIENTO DE SALIDAS VISUALES PARA VUELOS IFR

En determinadas circunstancias que impidan el uso de las SID publicadas y de las salidas de contingencia, los vuelos IFR podrán solicitar a ATC una "salida visual" bajo las siguientes condiciones:

- Entre el comienzo del crepúsculo civil matutino y el final del crepúsculo civil vespertino.
- Condiciones meteorológicas en la dirección del despegue y ascenso inicial subsiguiente que permitan el vuelo visual hasta la Altitud Mínima Radar.
- El piloto, una vez alineado, propondrá a ATC un rumbo que le permita una salida segura.
- El piloto será el responsable de mantener el margen de franqueamiento de obstáculos hasta la Altitud Mínima Radar.

En estas salidas visuales dejan de ser de aplicación los procedimientos de atenuación de ruidos descritos en AD 2-LEPA/LESJ CASILLA 21.- PROCEDIMIENTOS DE ATENUACION DE RUIDOS que resulten incompatibles.

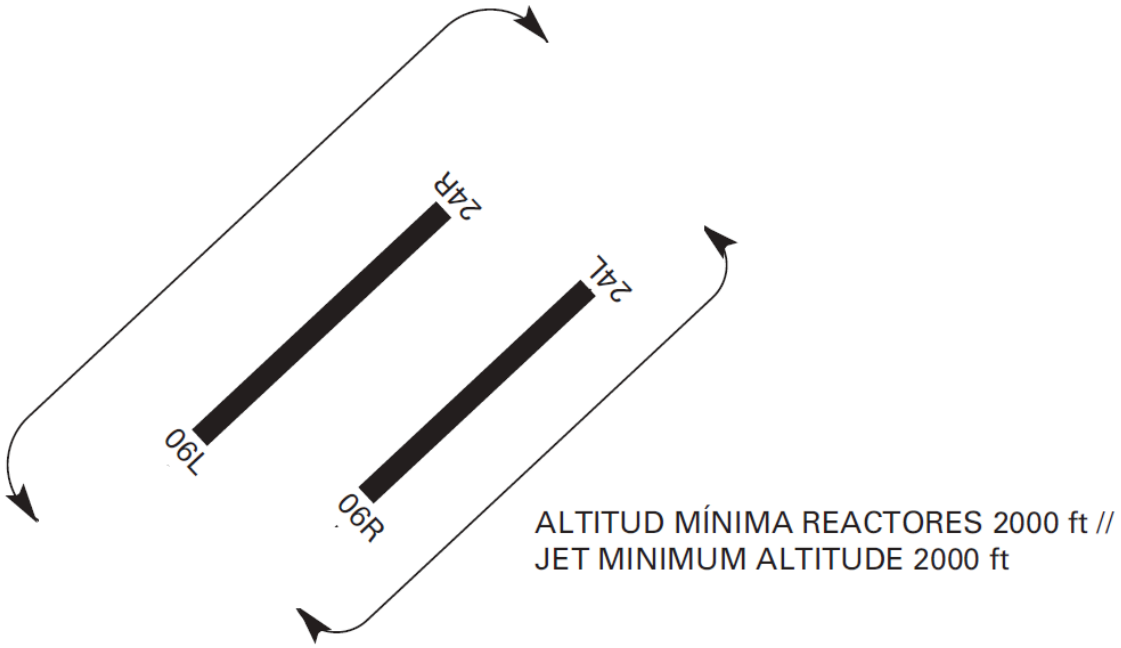
22.8 CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD

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).



LEPA/LESJ AD 2.23 INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

23.1 SISTEMAS DE FRENADO

Nomenclatura: LESJ-01-C-B.

Tipo: BARRERA DE CABLE RETRÁCTIL BIDIRECCIONAL.

Localización en: RWY 06R THR desplazado + 650 m/+2133 ft.

RWY 24L THR +1940 m /+6365 ft.

Estado de disponibilidad: Permanentemente disponible, a requerimiento del piloto.

23.2 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.

23.3 ASISTENCIA MÉDICA A BORDO

En caso de precisar un pasajero asistencia médica a bordo, el Comandante deberá notificar a ATC si:

1. Requiere médico a bordo, o

2. No requiere médico a bordo.

En caso de requerir médico a bordo:

- El pasaje deberá permanecer sentado hasta que el servicio médico atienda el enfermo.
- Se efectuará el desplazamiento a la aeronave de personal médico.

En caso de no requerir médico a bordo:

- Se efectuará desplazamiento a la aeronave de vehículo PMR, que conducirá al enfermo hasta el botiquín del aeropuerto para la valoración por personal médico.

23.4 ZONAS DE CONCENTRACIÓN DE AVES

Servicio de Control de Fauna en horario: de orto a ocaso.

Presencia de fauna debido a los distintos focos de atracción de fauna en el interior del aeropuerto y el entorno cercano, según se describe a continuación:

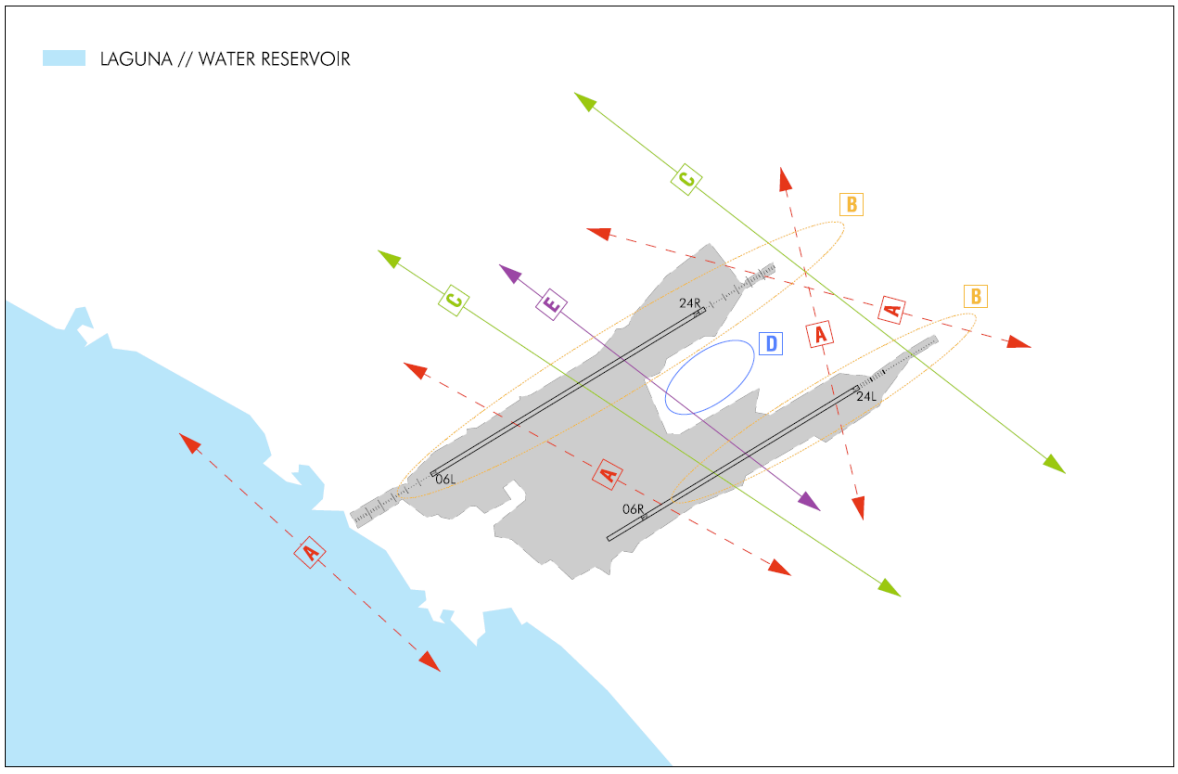
Movimiento A. Desplazamiento de gaviota patiamarilla cruzando a (30 a 300 ft AGL) las dos pistas (individuos o grupos de hasta 10 individuos).

Movimiento C. Posible tránsito invernal de bandadas compactas de estornino pinto cruzando ambas pistas al orto y una hora antes del ocaso (30 a 600 ft AGL).

Movimiento E. Desplazamiento de garcilla bueyera cruzando las dos pistas (30 a 300 ft AGL).

Zona B. Concentración primaveral de vencejo común.

Zona D. Masa forestal con presencia de paloma torcaz (todo el año) y estornino pinto (inverno).



23.5 RECUBRIMIENTO CON ESPUMA DE PISTAS

No se presta el servicio de recubrimiento con espuma de las pistas como medida de protección, en caso de aterrizaje de emergencia.

23.6 APANTALLAMIENTO DE LUCES DE APROXIMACIÓN

ELEMENTO APANTALLADO	RWY	OBJETO QUE APANTALLA	CONSECUENCIA
Barra transversal situada a 450 m del umbral	06L	Carretera	Se pierde la referencia visual que supone la barra transversal situada a 450 m del umbral.
2 luces centrales situadas a 480 m del umbral	06L	Carretera	La distancia entre las luces de la línea central pasa a ser de 81 m.

LEPA/LESJ 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/#LEPA/LESJ

LEPA/LESJ AD 2.25 PENETRACIÓN DE LA SUPERFICIE DEL TRAMO VISUAL (VSS)

A continuación se incluyen los procedimientos de aproximación instrumental afectados:

IAC 1 RNP Z RWY 06L: LPV.

IAC 2 RNP Y RWY 06L: LNAV, LNAV/VNAV.

IAC 3 ILS Z RWY 06L: aproximación directa.

IAC 4 ILS Y RWY 06L: aproximación directa.

IAC 5 VOR RWY 06L: aproximación directa.

IAC 8 VOR RWY 06R: aproximación directa.

IAC 9 RNP Z RWY 24L: LPV.

IAC 10 RNP Y RWY 24L: LNAV, LNAV/VNAV.

IAC 11 ILS Z RWY 24L: aproximación directa.

IAC 12 ILS Y RWY 24L: aproximación directa.

IAC 13 LOC RWY 24L: aproximación directa.

IAC 14 RNP Z RWY 24R: LPV.

IAC 15 RNP Y RWY 24R: LNAV, LNAV/VNAV.

IAC 16 ILS Z RWY 24R: aproximación directa.

IAC 17 ILS Y RWY 24R: aproximación directa.

IAC 18 ILS X RWY 24R: aproximación directa.

IAC 19 VOR RWY 24R: aproximación directa.