

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

LEPA/LESJ - PALMA DE MALLORCA

2. DATOS GEOGRÁFICOS Y DE ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO

AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA

ARP: 393306N 0024420E. Ver AD 2-LEPA/LESJ ADC.

Distancia y dirección desde la ciudad: 8 km E.

Elevación: 8 m/27 ft.

Ondulación geode: 48.98 m ± 0.10 m (1).

Temperatura de referencia: 31°C.

Temperatura baja media: 9°C.

Declinación magnética: 1° E (2020).

Cambio anual: 7.0' E.

Administración AD: CIV: Aena.

MIL: Ejército del Aire y del Espacio.

Dirección: CIV: Aeropuerto de Palma de Mallorca, 07611 Palma.

MIL: Base Aérea de Son San Juan. Crta de Manacor s/n 07071 Palma

TEL: CIV: +34-971 789 000

MIL: +34-971 497 504

FAX: CIV: +34-971 789 010/1/2

MIL: +34-971 497 605

AFTN: CIV: LEPA

MIL: LESJ

E-mail: CIV: pmi_secdirec@aena.es

MIL: baseopsala49@mde.es

SITA: CIV: PMISITA

Tránsito autorizado: IFR/VFR (2).

Observaciones: (1) Para todos los puntos del AD.

(2) No se admite tráfico VFR excepto vuelos hospitales, militares, búsqueda y salvamento y de estado del 1 MAY al 31 OCT, de viernes a domingo, HR: H24. 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.

ARP: 393306N 0024420E. See AD 2-LEPA/LESJ ADC.

Distance and direction from the city: 8 km E.

Elevation: 8 m/27 ft.

Geoid undulation: 48.98 m ± 0.10 m (1).

Reference temperature: 31°C.

Low average temperature: 9°C.

Magnetic variation: 1° E (2020).

Annual change: 7.0' E.

AD administration: CIV: Aena.

MIL: Ejército del Aire y del Espacio.

Address: CIV: Aeropuerto de Palma de Mallorca, 07611 Palma.

MIL: Base Aérea de Son San Juan. Crta de Manacor s/n 07071 Palma

TEL: CIV: +34-971 789 000

MIL: +34-971 497 504

FAX: CIV: +34-971 789 010/1/2

MIL: +34-971 497 605

AFTN: CIV: LEPA

MIL: LESJ

E-mail: CIV: pmi_secdirec@aena.es

MIL: baseopsala49@mde.es

SITA: CIV: PMISITA

Approved traffic: IFR/VFR (2).

Remarks: (1) For all AD points.

(2) VFR traffic is not accepted except for hospital, military, search and rescue and State flights from MAY 1st to OCT 31st from Friday to Sunday, HR: H24. AD closed for helicopter operations, with the exception of: ambulance, emergency and State flights, or flights servicing Autonomous Communities and other Local Bodies, provided these are non-commercial public services.

3. HORARIO DE OPERACIÓN

OPERATIONAL HOURS

Aeropuerto: H24. (1).

Aduanas e Inmigración: H24.

Servicios médicos y de sanidad: Ver GEN 1.4.

→ AIS/ARO: H24. (2)

→ OPV: H24.

Servicio de Dirección de Plataforma (SDP): H24, prestado por ATS.

Información MET: H24.

ATS: H24.

Abastecimiento de combustible: H24.

Asistencia en tierra: H24.

Seguridad: H24.

Deshielo: H24.

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 ARO Centralizada zona geográfica 7

TEL: +34-918 603 562

+34-672 344 445 (solo en contingencia de

comunicaciones).

E-mail: arocentralizada@enaire.es

Dirección AFTN gestión Plan Vuelo LEPA: LEPAZPX.

Oficina AIO Centralizada – Oficina NOTAM Internacional

TEL: +34-913 213 137/138

E-mail: unof@enaire.es

Airport: H24. (1).

Customs and Immigration: H24.

Health and Sanitation: See GEN 1.4.

AIS/ARO: H24. (2)

OPV: H24.

Apron Management Service (SDP): H24, provided by ATS.

MET briefing: H24.

ATS: H24.

Fuelling: H24.

Handling: H24.

Security: H24.

De-icing: H24.

Remarks: (1) It is compulsory for foreign state/military aircraft to request PPR at least 72 hours in advance to email: baseopsala49@mde.es

AFTN: LESJ

FAX: +34 971 497 605

(2) Centralised ARO office geographical area 7

TEL: +34-918 603 562

+34-672 344 445 (only for communications contingency).

E-mail: arocentralizada@enaire.es

AFTN address flight plan management LEPA: LEPAZPX.

Centralised AIO Office - International NOTAM Office

TEL: +34-913 213 137/138

E-mail: unof@enaire.es

4. SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO

HANDLING SERVICES AND FACILITIES

Instalaciones para el manejo de carga: CIV: Sin limitaciones.

MIL: 1 horquilla elevadora (uña) hasta 8000 Kg;
2 horquillas elevadoras (uñas) hasta 4500 Kg.

Tipos de combustible: CIV: JET A-1.

MIL: F-34.

Tipo de lubricante: MIL: G-354, G-395, H-573, H-542, O-156, O-1236, S-750, S-753.

Capacidad de reabastecimiento: CIV: Sin limitaciones.

MIL: Cisternas: 40000 L; 22.5 L/s.
Cisternas: 20000 L; 16.66 L/s.

Instalaciones para el deshielo: Servicio prestado por el agente handling.

Superficie de deshielo para aeronaves en
PRKG 104 a 109 y 114 a 118B.

Espacio disponible en hangar: No.

Instalaciones para reparaciones: CIV: Reparaciones de poca importancia por las compañías.

Cargo facilities: CIV: No limitations.

MIL: 1 forklift (claw) up to 8000 Kg;
2 forklifts (claws) up to 4500 Kg.

Fuel types: CIV: JET A-1.

MIL: F-34.

Oil types: MIL: G-354, G-395, H-573, H-542, O-156, O-1236, S-750, S-753.

Refuelling capacity: CIV: No limitations.

MIL: Trucks: 40000 L; 22.5 L/s.
Trucks: 20000 L; 16.66 L/s.

De-icing facilities: Service provided by handling operator.

Aircraft de-icing area on PRKG 104 to 109 and 114 to 118B.

Hangar space: No.

Repair facilities: CIV: Minor repairs by operating companies.

Observaciones: MIL: GPU: Unidad de CA (hasta 100 KVA) y CC (hasta 2500 A).

Agentes de rampa:
- GROUNDFORCE
TEL: +34-971 789 505 / +34-971 178 267 / +34-610 196 151
FAX: +34-971 789 603
E-mail: pmijtux@groundforce.aero
SITA: PMIGFXH
- MENZIES AVIATION IBERICA
TEL: +34-971 225 152 / +34 607 636 845
FAX: +34-913 236 000
E-mail: pmi.paxdm@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
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

Remarks: MIL: GPU: AC (up to 100 KVA) and DC (up to 2500 A) units.

Ramp agents:
- GROUNDFORCE
TEL: +34-971 789 505 / +34-971 178 267 / +34-610 196 151
FAX: +34-971 789 603
E-mail: pmijtux@groundforce.aero
SITA: PMIGFXH
- MENZIES AVIATION IBERICA
TEL: +34-971 225 152 / +34 607 636 845
FAX: +34-913 236 000
E-mail: pmi.paxdm@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

Ramp agents may attend both commercial aviation and general aviation.

General and Business Aviation Managers (FBO).

For passengers and crew who opt to access through the General Aviation terminal, the General and Business Aviation Managers (FBO) authorised by the airport are:

- 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

Ramp agents for General and Business Aviation:

- 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
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

5. INSTALACIONES PARA LOS PASAJEROS**PASSENGER FACILITIES****Hoteles:** MIL: Sí.**Hotels:** MIL: Yes.**Restaurante:** Sí.**Restaurant:** Yes.**Transporte:** CIV: Autobuses y taxis.**Transportation:** CIV: Buses and taxis.

MIL: Vehículo según disponibilidad, previa petición (PPR).

MIL: Vehicle subject to availability, on request (PPR).

Instalaciones médicas: CIV: Servicio de ambulancias.**Medical facilities:** CIV: Ambulance service.

MIL: Primeros auxilios y ambulancia. (1)

MIL: First aid and ambulance. (1)

Banco/Oficina Postal: Sí.**Bank/Post Office:** Yes.**Información turística:** Sí.**Tourist information:** Yes.**Observaciones:** (1) HR 0730-1430 LT.**Remarks:** (1) HR 0730-1430 LT.

6. SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

Categoría de incendios: CIV: 9. (1)
MIL: 4. (2)
Equipo de salvamento: MIL y CIV: De acuerdo a la categoría de incendios publicada.

Retirada de aeronaves inutilizadas:

CIV: cojines de varias capacidades, eslingas de varias capacidades, 4 vigas transversales de diferentes capacidades (MAX. 25 TM), esteras y material accesorio para su uso, camión con grúa de capacidad máxima 2.4 TM, 2 plataformas de 30 TM y 2 plataformas de 100 TM de carga (CAT III) y material auxiliar. Medios externos: grúas de 40 a 250 TM y camiones grúa de 40 a 180 TM. (3)

MIL: Tractor remolcador y grúa de rescate de aeronaves hasta 30 TM.

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.
- (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.

RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

Fire category: CIV: 9. (1)
MIL: 4. (2)

Rescue equipment: MIL and CIV: In accordance with the fire category published.

Removal of disabled aircraft:

CIV: bags of various capacities, slings of various capacities, 4 transverse beams of different capacities (MAX. 25 TM), mats and accessory materials for their use, truck crane of maximum capacity 2.4 TM, 2 30 TM and 2 100 TM load platforms (CAT III) and auxiliary material. External facilities: cranes of 40 to 250 TM and truck cranes from 40 to 180 TM. (3)

MIL: Towing tractor and aircraft rescue crane up to 30 TM.

Remarks:

- (1) The response time up to the furthest away point of the runways is less than 3 MIN, with an operational objective of 2 MIN.
- (2) Guaranteed attended service between 0730-1500 LT and out of HR for scheduled flights.
 - SR/SS service with SAR alarm guaranteed. Other cases, activation of 1 hour, upon request.
 - Level 5 will be provided upon PPR request 48 hours in advance.
- (3) Contact phone number for removal of disabled aircraft: Service Executive: +34-971 789 595.

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

Tipos de equipamiento de limpieza: Distribuidor de urea, máquina quitanieves.

Prioridades de limpieza: Pistas, calles de salida rápida y calles de acceso a pista, calles de rodaje, accesos a plataforma y plataformas.

Material usado para el tratamiento de la superficie del área de movimiento:

Urea (UREA).

Pistas de invierno especialmente preparadas: No aplica.

Observaciones:

Periodo 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.

RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN

Types of clearing equipment: Urea spreader, snowplough.

Clearance priorities: Runways, rapid exit taxiways and runway access taxiways, taxiways, apron accesses and aprons.

Use of material for movement area surface treatment:

Urea (UREA).

Specially prepared winter runways: Not applicable.

Remarks:

Period of application of snow plan: 15-NOV to 31-MAR.
Runway surface condition assessment and reporting in accordance with the Global Reporting Format (GRF) methodology described in AD 1.2.2.
Aerodrome in service during all seasons of the year.

8. DETALLES DEL ÁREA DE MOVIMIENTO

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 123: 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.

Plataforma MIL Oeste: PCN 71/R/A/W/T.

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;

Apron: Surface: Concrete and asphalt.

Strength:

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 to 05, 24, 25, 100 to 103B, 114 to 118B: PCN 84/R/A/W/T;
06 to 23B, 104 to 109: PCN 53/R/A/W/T;
26 to 29, 48 to 58, 119 to 123: PCN 145/R/A/W/T;
30 to 46: PCN 81/R/A/W/T;
60 to 86: PCN 96/R/A/W/T;
88 to 98: PCN 122/R/A/W/T;
150 to 241, 311 to 318B: PCN 59/R/A/W/T;
242 to 247: PCN 44/F/C/W/T;
301 to 310B: PCN 95/R/A/W/T.

East MIL apron: PCN 85/R/A/W/T.

West MIL apron: PCN 71/R/A/W/T.

Taxiways: Width: 23 m, EXC:

H10: 30 m;
MU: 18 m;
N1, N4 to N6: 29 m;
N7 (exclusively for helicopters): 8.6 m;
S2: 25 m;
U (access to East MIL apron): 24 m.

Surface: Asphalt and concrete.

Strength: H1, H2: PCN 108/F/A/W/T;
H4, H5: PCN 100/F/C/W/T;
H6 to H8: PCN 62/F/A/W/T;
H9, H10, SOUTH: PCN 74/F/A/W/T;
LINK: PCN 115/F/A/W/T, EXC section between J and 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.

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.

Observaciones: Las coordenadas geográficas de los puestos de estacionamiento están disponibles en AD 2-LEPA/LESJ PDC.

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 to S3: PCN 101/F/A/W/T;
U: PCN 44/R/A/W/T.

Check locations: **Altímetro:** Apron: 4 m/14 ft. EXC PRKG 58, 60 and 62: 7m/24 ft.

VOR: No.

INS: See AD 2-LEPA/LESJ PDC.

Remarks: The geographical coordinates of the aircraft stands are available at AD 2-LEPA/LESJ PDC.

9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUÍA DE RODAJE

TAXIING GUIDANCE SYSTEM AND MARKINGS

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, barras de prohibición de acceso, 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)

Señalización de RWY: Designadores, umbral, umbral desplazado (RWY 24R y RWY 06R), eje, faja lateral, punto de visada, zona de toma de contacto con clave de distancia y barras NO EXIT (3).

Señalización de TWY: Eje, faja lateral y borde con balizas reflectantes, EXC N7: No.

Observaciones:

- (1) Exención al requisito relativo a las luces de eje de calle de rodaje: En la TWY 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.
- (3) Barras NO EXIT: se trata de barras de luces rojas situadas en el borde de pista a la altura de los entronques con las TWY N1, N2, N3, N4, N5, N6 y N7 (para RWY 06L/24R) y TWY S1, S2 y S3 (para la RWY 06R/24L) y que están conmutadas con los ejes de estas calles de rodaje. De esta forma, cuando las barras NO EXIT están encendidas, los ejes de las calles de rodaje están apagadas y viceversa. Se emplean para indicar que se debe abandonar pista por el final de la misma.

Taxiing guidance system: Runway-holding positions, intermediate holding position, stopbars, intermediate holding position lights, lighted position indicators, NO ENTRY signs, no-entry bars, arresting gear marking, runway guard lights, LGTD information and aircraft stands identification markings. (1) (2)

RWY markings: Designators, threshold, threshold displaced (RWY 24R and RWY 06R), centre line, side stripe, aiming point, touchdown zone with distance code and NO EXIT bars (3).

TWY markings: Centre line, side stripe and reflective markers on edge, EXC N7: None.

Remarks:

- (1) Exemption to the requirement related to taxiway centre line lights: In the TWY S2, the segment lights connecting the taxiing S2 and runway, are inset lights (full-flush type) NOT visible during take-off and/or landing operations from distances greater than or close to 100 m from them.
- (2) Types of visual docking guidance system in each stand are published in AD 2-LEPA/LESJ PDC.
- (3) NO EXIT bars: These are bars of red lights situated on the runway edge at the junctions with TWY N1, N2, N3, N4, N5, N6 and N7 (for RWY 06L/24R), and TWY S1, S2 and S3 (for RWY 06R/24L), and which are in commutation with the centre line lighting of those taxiways. Thus, when the NO EXIT bars are lit, the centre line lighting of the taxiways is off, and vice versa. They are employed to indicate that the runway should be vacated at its end.

10. OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO

AERODROME OBSTACLES

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 apartado Conjunto de Datos.

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.

Obstacles which penetrate Approach, Take-Off Climb, Conical, Inner Horizontal, Transitional, Inner Transitional and Balked Landing Surfaces established in ICAO Annex 14; and the areas 2A and 3 established in ICAO Annex 15. Those penetrating these surfaces are identified in the CSV file as "Relevante_Relevant = Si/Yes".

See Item 10 and Digital Data section.

Remarks: See AD 2-LEPA/LESJ AOC.

Obstacles marked with red LED lights. There is the possibility that they are not visible with night vision glasses.

11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO

METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED

Oficina MET: Palma de Mallorca EMAe.

HR: H24.

METAR: Semihorario.

TAF: 24 HR.

TREND: Si.

Información: En persona y telefónica.

Documentación de vuelo/Idioma: Cartas y lenguaje claro / Español.

Cartas: Mapas previstos significativos y de viento y temperatura en altitud.

Equipo suplementario: Presentador de imágenes de nubes, rayos y de información radar.

Dependencia ATS atendida: TWR, APP.

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

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.

MET office: Palma de Mallorca EMAe.

HR: H24.

METAR: Half-hourly.

TAF: 24 HR.

TREND: Yes.

Briefing: In person and by telephone.

Flight documentation/Language: Charts and plain language / Spanish.

Charts: Significant forecasted and wind and temperature in altitude maps.

Supplementary equipment: Clouds image, lightnings and radar information display.

ATS unit served: TWR, APP.

Additional information: Valencia OMAe (LEVA): H24; TEL: +34-963 690 750.
Palma de Mallorca EMAe: H24; TEL: +34-971 789 319.
E-mail: omalepa@aemet.es

Remarks: Aerodrome climatological summary available. Aerodrome warnings available.

There is, within the aerodrome vicinity, a meteorological station sited at 3936N 00242E. See ENR 5.3.

12. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA

RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

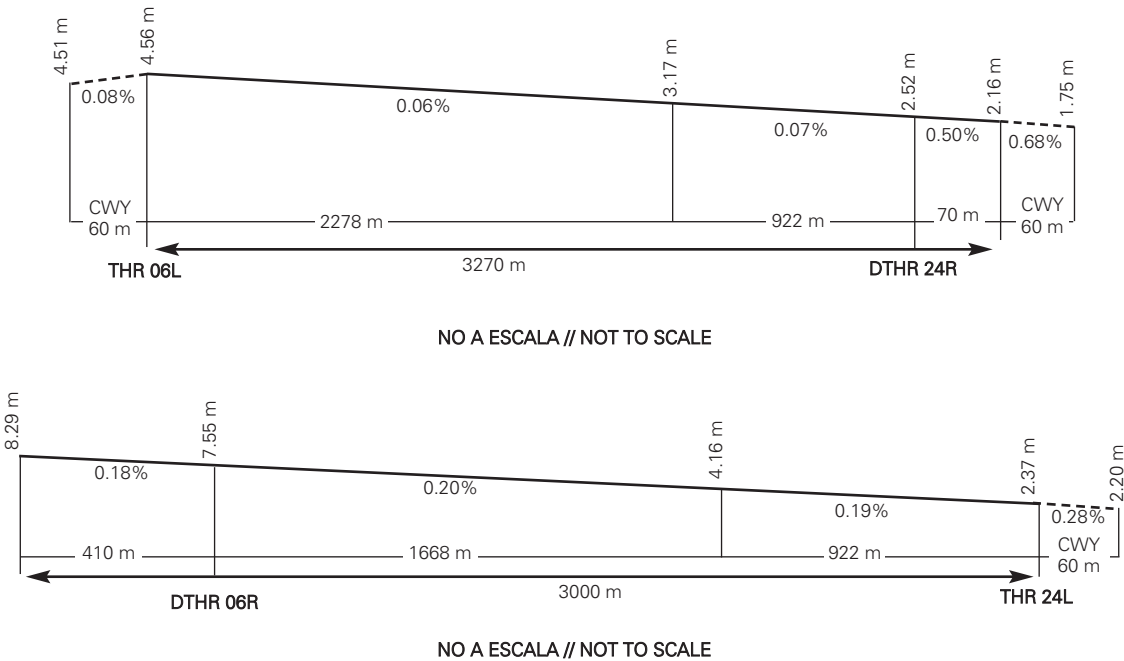
RWY	Orientación Direction	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m) Strip (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
06L (1)	058.56°GEO 057°MAG	3270 x 45	393249.7315N 0024238.6190E	THR: 4.6 m / 15 ft TDZ: 4.6 m / 15 ft	No	60 x 150	3390 x 300 (6)	No	240 x 150 (6)	RWY: ASPH PCN 80/F/A/W/T SWY: No
24R (2)	238.58°GEO 237°MAG	3270 x 45	393343.8325N 0024433.0000E	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	393235.45N 0024408.91E	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)	393319.2200N 0024541.4925E	THR: 2.4 m / 8 ft TDZ: 2.4 m / 8 ft	No	No	3120 x 300 (6)	Si // Yes	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.

Remarks: (1) RWY 06L end coordinates: 393345.02N 0024435.52E.
(2) THR RWY 24R displaced 70 m.
(3) THR RWY 06R displaced 410 m.
(4) RWY 24L end coordinates: 393228.51N 0024354.25E.
(5) RWY 24L: Last 410 m of runway paved and suitable for aircraft to stop in case of an abandoned take-off.
(6) Grass soil.

Perfil:

Profile:



13. DISTANCIAS DECLARADAS

DECLARED DISTANCES

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

Remarks: (1) Last 410 m of runway paved and suitable for aircraft to stop in case of an abandoned take-off.

14. ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA	APPROACH AND RUNWAY LIGHTING
Pista: 06L Aproximación: Precisión CAT I, 900 m. LIH. PAPI (MEHT): 3° (16.19 m / 53 ft). (1) Umbral: Verdes con barras de ala. (1) Zona de toma de contacto: No. Eje pista: 3270 m: 2370 m blancas+600 m rojas y blancas + 300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m. (1) Borde de pista: 3270 m: 2670 m blancas + 600 m amarillas. LIH. Distancia entre luces: 60 m. (1) Extremo de pista: Rojas. (1) Zona de parada: No. Observaciones: (1) Con iluminación LED.	Runway: 06L Approach: Precision CAT I, 900 m. LIH. PAPI (MEHT): 3° (16.19 m / 53 ft). (1) Threshold: Green with wing bars. (1) Touchdown zone: No. Runway centre line: 3270 m: 2370 m white+600 m red and white+300 m red. LIH. Distance between lights: 15 m. (1) Runway edge: 3270 m: 2670 m white + 600 m yellow. LIH. Distance between lights: 60 m. (1) Runway end: Red. (1) Stopway: No. Remarks: (1) LED lightling.
Pista: 24R Aproximación: Precisión CAT I, 900 m. LIH. Luces de identificación de umbral. PAPI (MEHT): 3° (18.52 m / 61 ft). (1) Umbral: Verdes con barras de ala. (1) Zona de toma de contacto: No. Eje pista: 3270 m: 2370 m blancas + 600 m rojas y blancas + 300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m. (1) Borde de pista: 3270 m : 70 m rojas + 2600 m blancas + 600 m amarillas. LIH. Distancia entre luces: 60 m. (1) Extremo de pista: Rojas. (1) Zona de parada: No. Observaciones: (1) Con iluminación LED.	Runway: 24R Approach: Precision CAT I, 900 m. LIH. Threshold identification lights. PAPI (MEHT): 3° (18.52 m / 61 ft). (1) Threshold: Green with wing bars. (1) Touchdown zone: No. Runway centre line: 3270 m: 2370 m white+600 m red and white+300 m red. LIH. Distance between lights: 15 m. (1) Runway edge: 3270 m: 70 m red + 2600 m white + 600 m yellow. LIH. Distance between lights: 60 m. (1) Runway end: Red. (1) Stopway: No. Remarks: (1) LED lightling.
Pista: 06R Aproximación: Luces de identificación de umbral. PAPI (MEHT): 3.4° (16.52 m / 54 ft). (1) Umbral: Verdes con barras de ala. Zona de toma de contacto: No. Eje pista: 3000 m: 2100 m blancas + 600 m rojas y blancas + 300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m. (2) (3) Borde de pista: 3000 m: 410 m rojas + 1990 m blancas + 600 m amarillas. LIH. Distancia entre luces: 50 m. Extremo de pista: Rojas. Zona de parada: No. 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.	Runway: 06R Approach: Threshold identification lights. PAPI (MEHT): 3.4° (16.52 m / 54 ft). (1) Threshold: Green with wing bars. Touchdown zone: No. Runway centre line: 3000 m: 2100 m white+600 m red and white+300 m red. LIH. Distance between lights: 15 m. (2) (3) Runway edge: 3000 m: 410 m red + 1990 m white + 600 m yellow. LIH. Distance between lights: 50 m. Runway end: Red. Stopway: No. Remarks: (1) PAPI bar situated on the right side of the runway. (2) LED lightling. (3) Exemption to the requirement related to runway centre line lights: On RWY 06R, starting at 475 m from threshold, there is a segment of 285 m of inset runway centre line lights (full-flush type) NOT visible during take-off and/or landing operations from distances greater than or close to 100 m from them.
Pista: 24L Aproximación: Precisión CAT II/III, 900 m, LIH. PAPI (MEHT): 3° (16.95 m / 56 ft). Umbral: Verdes con barras de ala. Zona de toma de contacto: 900 m blancas. (1) Eje pista: 3000 m: 2100 m blancas + 600 m rojas y blancas + 300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m. (1) Borde de pista: 3000 m: 2400 m blancas + 600 m amarillas. LIH. Distancia entre luces: 50 m. Extremo de pista: Rojas. Zona de parada: No. Observaciones: Luces indicadoras de salida rápida (S1 y S2). (1) (1) Con iluminación LED.	Runway: 24L Approach: Precision CAT II/III, 900 m, LIH. PAPI (MEHT): 3° (16.95 m / 56 ft). Threshold: Green with wing bars. Touchdown zone: 900 m white. (1) Runway centre line: 3000 m: 2100 m white+600 m red and white+300 m red. LIH. Distance between lights: 15 m. (1) Runway edge: 3000 m: 2400 m white + 600 m yellow. LIH. Distance between lights: 50 m. Runway end: Red. Stopway: No. Remarks: Rapid exit taxiway indicator lights (S1 and S2).(1) (1) LED lightling.
15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA	OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY
ABN/IBN: No. 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. Iluminación de TWY: Eje (1). MU sin iluminación. Iluminación de Plataforma: CIV: Postes proyectores. MIL: Luces azules de límite de plataforma. Postes proyectores. Disponible a petición (PPR). 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. Observaciones: (1) Con iluminación LED.	ABN/IBN: No. WDI: 1 near THR 06L, 1 near THR 06R, 1 near THR 24L, 1 near THR 24R. LGTD. 1 near West military apron not LGTD. TWY lighting: Centre line (1). MU without lighting. Apron lighting: CIV: Floodlighting poles. MIL: Blue lights of apron limit. Floodlighting poles. Available on request (PPR). Secondary power supply: Generators that provide a maximum switch-over (light) time of 1 second for the following systems: runway centre line, runway end and stop bars, and a maximum of 15 seconds for the rest of the lighting systems, according to Annex 14. Remarks: (1) LED lighting.

16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS

HELICOPTER LANDING AREA

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.

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.

Position:

- Geoid undulation: see item 2.
- FATO: RWY 06L/24R & RWY 06R/24L. Coordinates THR 06L, THR 24R, THR 06R & THR 24L: see item 12.
- Air taxiing: TLOF same as PRKG 301, 308, 309 & 310: see PDC.

Elevation:

- FATO: RWY 06L/24R & RWY 06R/24L. Elevation THR 06L, THR 24R, THR 06R & THR 24L: see item 12.
- Air taxiing: TLOF same as PRKG 301, 308, 309 & 310.

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

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.

Dimensions, surface, maximum weight, marking:

- FATO: RWY 06L/24R & RWY 06R/24L.
- Air taxiing: TLOF same as PRKG 301, 308, 309 & 310.
- PRKG: 301, 308, 309 & 310.
- Dimensions of MAX ACFT: see PDC. Strength: see item 8.

Orientación: No.

Direction: No.

Distancias declaradas:

Declared distances:

	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. // TWY N7 for take-off from intersection exclusively for helicopters in air taxiing.				

Iluminación: Ver casilla 14.

Lighting: See item 14.

Observaciones: Ver casilla 20, reglamentación local, operaciones de helicópteros.

Remarks: See item 20, local regulations, helicopter operations.

17. ESPACIO AÉREO ATS

ATS AIRSPACE

Denominación y límites laterales Designation and lateral limits	Límites verticales Vertical limits	Clase de espacio aéreo Airspace class	Unidad responsable Idioma Unit Language	Altitud de transición Transition altitude
CTR PALMA DE MALLORCA 393207N 0022956E; 393335N 0023307E; 393433N 0023827E; 393359N 0023853E; 394137N 0025518E; 393327N 0030140E; 392213N 0023734E; 393207N 0022956E.	1000 ft AGL SFC	D	PALMA APP ES/EN	1850 m/6000 ft
ATZ PALMA a) Área definida por 393358N 0023851E, arco de 8 km de radio centrado en ARP hasta 393715N 0024554E, 393358N 0023851E // Area defined by 393358N 0023851E, arc of radius 8 km centred on ARP up to 393715N 0024554E, 393358N 0023851E. (1)	1000 ft AGL (2) SFC	D	PALMA TWR ES/EN	
b) Círculo de 8 km de radio centrado en ARP // Circle radius 8 km centred on ARP (1)	3000 ft AGL (2) 1000 ft AGL	A		
Observaciones: (1) O la visibilidad horizontal, lo que resulte inferior. (2) O hasta la elevación del techo de nubes, lo que resulte más bajo.		Remarks: (1) Or the ground visibility, whichever is lower. (2) Or up to the cloud ceiling, whichever is lower.		

→ 18. INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN ATS

ATS COMMUNICATION FACILITIES

Servicio Service	Distintivo llamada Call sign	FREQ	HR	Observaciones Remarks
APP	Palma Control	118.955 C	H24	APP/I
	Palma Control	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 118.455 C 121.500 MHz 121.605 C 121.705 C 121.905 C 122.100 MHz 123.880 C 125.830 C 243.000 MHz 257.800 MHz	H24 H24 H24 H24 H24 H24 H24 (1) H24 H24 H24 H24	LOCAL ARR LOCAL DEP EMERG BACK-UP GMC Sur // South GMC Norte // North MIL CLR. (1) Actividad anunciada por ATIS // Activity announced by ATIS. BACK-UP EMERG MIL
ATIS	Palma de Mallorca Information	119.255 C 121.780 C	H24 H24	ARR DEP
D-ATIS	Palma de Mallorca Information	NIL	H24	Suministro de información ATIS mediante enlace de datos // Provision of ATIS information via data link.
OPS	Palma operaciones	130.250 MHz	H24	Coordinación de servicios aeroportuarios // Coordination of airport services. Esta frecuencia coordina los servicios de plataforma, la información de slots y planes de vuelo y realiza el seguimiento de los vuelos de entrada y salida de Son Bonet AD. // This frequency coordinates the apron services, provides information about slots and flight plans and conducts monitoring of arriving and departing flights at Son Bonet AD.
INFO (MIL)	Palma (MIL)	165.275 MHz	H24	Coordinación de servicios militares aeroportuarios // Coordination of military airport services. Esta frecuencia coordina los servicios de plataforma militar y la información de planes de vuelo // This frequency coordinates military apron services, provides information and flight plans.

19. RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIZAJE					RADIO NAVIGATION & LANDING FACILITIES	
Instalación (VAR) Facility (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas Coordinates	ELEV DME	Observaciones Remarks
DVOR (1°E)	MJV	113.300 MHz	H24	392606.7N 0024529.9E		COV 40 NM AVBL BTN: - R-300/R-030 a // at 8000 ft AMSL o // or ABV; - R-030/R-300 a // at 5000 ft AMSL o // or ABV.
DME	MJV	CH 80X	H24	392606.7N 0024529.2E	150 m	COV 40 NM AVBL BTN: - R-300/R-030 a // at 8000 ft AMSL o // or ABV; - R-030/R-300 a // at 5000 ft AMSL o // or ABV. R-344 a // at: - FL070 COV 42 NM; - FL090 COV 47.6 NM (punto // point LISAS); - FL100 COV 58 NM; - FL120 COV 66.1 NM (punto // point TOLSO). R-048 a // at: - FL100 COV 72 NM; - FL120 COV 90 NM; - FL130 COV 97.9 NM (punto // point 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	394151.1N 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		U/S BTN: - R-113/R-138 BLW 6500 ft AMSL; - R-193/R-253 BLW 6500 ft AMSL.
DME	POS	CH 111X	H24	395539.6N 0030653.5E	360 m	COV 40 NM U/S BTN: - R-219/R-259 BLW 10000 ft AMSL; - R-049/R-069 BLW 7500 ft AMSL. R-178 a // at: - FL070 COV 68 NM; - FL130 COV 108 NM.
DVOR (1°E)	JOA	117.700 MHz	H24	393352.8N 0024447.8E		U/S BTN: - R-113/R-138 BLW 6500 ft AMSL; - R-193/R-253 BLW 6500 ft AMSL.
DME	JOA	CH 124X	H24	393353.3N 0024447.8E	0 m	COV 40 NM U/S BTN: - R-219/R-259 BLW 10000 ft AMSL; - R-049/R-069 BLW 7500 ft AMSL.
NDB (1°E)	ADX	384.000 kHz	H24	393258.0N 0022345.1E		COV 40 NM AVBL BTN: - R-050/R-120 a // at 8000 ft AMSL o // or ABV ; - R-120/R-260 a // at 5000 ft AMSL o // or ABV; - R-260/R-300 a // at FL100 o // or ABV; - R-300/R-050 a // at FL120 o // or ABV.
NDB (1°E)	CST	351.000 kHz	H24	393829.0N 0025456.2E		COV 40 NM AVBL BTN: - R-050/R-120 a // at 8000 ft AMSL o // or ABV; - R-120/R-260 a // at 5000 ft AMSL o // or ABV; - R-260/R-300 a // at FL100 o // or ABV; - R-300/R-050 a // at FL120 o // or ABV. COV 30 NM. COV 7 NM: posibles oscilaciones de más de 10° BTN 360°/100° a 4500 ft AMSL // possible oscillations of more than 10° BTN 360°/100° at 4500 ft AMSL. A 10 NM, posibles oscilaciones de más de ±10° BTN 319°/349° a 7000 ft AMSL. // At 10 NM,

						possible oscillations greater than ±10° BTN 319°/349° at 7000 ft AMSL. A 25 NM, posibles oscilaciones de más de ±10° BTN 072°/092° y 330°/352° a 6000 ft AMSL // At 25 NM, possible oscillations greater than ±10° BTN 072°/092° and 330°/352° at 6000 ft AMSL. COV 30 NM. 057° MAG / 379 m FM THR 24R. COV 17 NM a // at 3000 ft AVBL BTN 33° a la izquierda // to the left & 35° a la derecha // to the right FM RCL. 3°; RDH 15.7 m; a // at 342 m FM THR 06L & 151 m FM RCL a la izquierda en sentido de APCH // to the left in direction APCH. COV 10NM a // at 1.900 ft AVBL BTN 6° a la izquierda // to the left & 8° a la derecha // to the right FM RCL. REF DME THR 06L. 237° MAG / 718 m FM THR 06R. COV 17 NM LOC (15.4 DME) AVBL BTN -35° & +26° FM RCL a // at 2100 ft AMSL o // or ABV. COV 25 NM LOC (23.4 DME) AVBL BTN ±10° RCL a // at 3500 ft AMSL o // or ABV. 3°; RDH 16.30 m; a // at 298 m FM THR 24L & 153 m FM RCL a la izquierda en el sentido de APCH // to the left in direction APCH. REF DME THR 24L. COV 17 NM LOC (15.4 DME) AVBL BTN -29° & +18° FM RCL a // at 2100 ft AMSL o // or ABV. 237° MAG / 310 M FM DTHR 06L. COV 17 NM LOC (15.5 DME) AVBL BTN ±35° RCL a // at 6000 ft AMSL o // or ABV. COV 25 NM LOC (23.4 DME) AVBL BTN ±10° RCL a // at 4000 ft AMSL o // or ABV. 3°; RDH 18 m; a // at 350 m FM DTHR 24R & 152 m FM RCL a la derecha en sentido de APCH // to the right in direction APCH. Pueden no recibirse indicaciones de fly-up a fondo de escala BLW GP a partir de 5° a la derecha FM RCL // Full fly-up indications may not be received BLW GP beyond 5° to the right FM RCL. REF DME DTHR 24R. 057° MAG / 7917 m FM DTHR 24R. A 15 NM, oscilaciones de más de ±10° BTN 269°/289°, 011°/014° y en 339° // At 15 NM, signal oscillations greater than ±10° BTN 269°/289°, 011°/014° and on 339°. A 7 NM, oscilaciones de más de ±10° BTN 320°/005° // At 7 NM, oscillations greater than ±10° BTN 320°/005°. 212° & 238° posible pérdida de señal // possible signal loss. U/S FM 40 NM a // at: - 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°.
NDB (2°E) LOC 06L (1°E) ILS CAT I	PTC PLM	401.000 kHz 110.900 MHz	H24 H24	392538.4N 0031524.2E 393350.2N 0024446.6E		
GP 06L		330.800 MHz	H24	393259.7N 0024247.6E		
ILS/DME 06L LOC 24L (1°E) ILS CAT II/III	PLM IPAL	CH 46X 109.300 MHz	H24 H24	393259.7N 0024247.6E 393223.3N 0024343.2E	9 m	
GP 24L		332.000 MHz	H24	393309.9N 0024534.2E		
ILS/DME 24L	IPAL	CH 30X	H24	393309.8N 0024534.2E	15 m	
LOC 24R (1°E) ILS CAT I	PAA	109.900 MHz	H24	393244.5N 0024227.5E		
GP 24R		333.800 MHz	H24	393342.1N 0024417.1E		
ILS/DME 24R NDB (1°E)	PAA PA	CH36X 307.500 kHz	H24 H24	393342.1N 0024417.1E 393557.7N 0024916.2E	9 m	
TACAN (1°E)	SSJ	CH 21X	H24	393334.9N 0024359.7E		

20. REGLAMENTACIÓN LOCAL

LOCAL REGULATIONS

1. REGLAMENTACIÓN AEROPORTUARIA

1.1. RESTRICCIÓN A LAS OPERACIONES

Desde el 01 de mayo hasta el 31 de octubre, diariamente de 0530 a 0700 y de 1600 a 1830, las aeronaves cuya velocidad de crucero sea inferior a 220 kt (excepto aeronaves de estado, hospitales y salvamento) tendrán restringido el uso del aeropuerto.

Las aeronaves afectadas que soliciten el uso del aeropuerto durante el horario citado, asumirán las posibles demoras, ya que las aeronaves no restringidas tendrán prioridad sobre ellas.

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 tráfico 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 3 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.

1. AIRPORT REGULATION

1.1. RESTRICTIONS TO OPERATIONS

From May 1st until October 31st, the use of the airport will be restricted for aircraft with a cruising speed lower than 220 kt (except State, hospital and search and rescue aircraft), daily from 0530 to 0700 and 1600 to 1830.

If any affected aircraft requires the use of the airport during these periods, it shall assume the possible delays, as not restricted aircraft will always have priority.

Due to General Aviation apron limited capacity, from April 1st until September 30th, all the General Aviation and Corporate Aviation traffics which want to operate in the airport, must include in their messages or request for slot the data corresponding to the arrival and the departure flights. The slot request shall be understood as not authorized until the reception of the confirmed coordination. The coordination request must include: aircraft registration number, ICAO code, length and wingspan.

From 01 June until 30 September, the maximum parking time on the general aviation apron for an aircraft over 20 m in length shall be 7 days, unless expressly authorised by the airport.

In case of lack of capacity in the apron, it should may coordinate flights with a maximum stay of 3 hours, in order to unload passengers and refuelling of the aircraft, but at least one member of the crew shall stay inside the aircraft.

Flights without previous coordination requested, shall be coordinated on arrival, subject in every case to the capacity available.

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.

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.

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.

1.4. AERONAVES DE ESTADO EXTRANJERAS

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

1.5 TRANSPORTE DE ANIMALES VIVOS

Para garantizar el cumplimiento del Reglamento (UE) N° 576/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo de 12 de junio de 2013 relativo a los desplazamientos sin ánimo comercial de animales de compañía y por el que se deroga el Reglamento (CE) N° 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.

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.

2.1. PLATAFORMA

a) Se prohíbe cruzar a pie las calles de rodaje en plataforma. Solamente se podrá acceder a pie a las aeronaves estacionadas en posiciones próximas al edificio terminal. En el resto de posiciones, las tripulaciones se deberán trasladar en vehículo.

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.

In the event of apron capacity problems, if, upon the arrival of a General and Business Aviation flight, there are discrepancies (time, aircraft type, date of operation) with respect to the slot cleared, Palma de Mallorca airport reserves the right to deny the stay coordinated and authorise only three hours. In this case, the crew will not be able to leave the aircraft until it departs.

Changes to coordination required by a change of airline designator shall be requested directly from the operations centre of the airport, and prior to the arrival of the flight in question.

See section 1.3.1.7 of AD 1.1 regarding coordination with airlines for emergency management.

1.2. DIVERTING

All flights which, by any cause, deviate to the airport, shall notify the cause of this matter to the Air Navigation Services whom, in turn, will transmit it to CEOPS of the airport.

1.3. GENERAL AVIATION AND BUSINESS

It is mandatory to contract handling agent for all operation to General and Business Aviation, by virtue of provisions in item 3.1.6 of AD 1.1 of the AIP-Spain.

1.4. FOREIGN STATE AIRCRAFT

PPR must be requested at least 72 hours in advance in all cases.

1.5 TRANSPORT OF LIVE ANIMALS

To guarantee compliance with the Regulation (EU) No 576/2013 of the European Parliament and of the Council of 12 June 2013 on the non-commercial movement of pet animals and repealing Regulation (EC) No 998/2003, any Air Carrier wishing to operate at the Airport and transport the animals (pets) set out in part A of Annex I to the cited Regulation (dogs, cats and ferrets) in the cabin, as part of passenger hand baggage, must have engaged a handling agent who is to be responsible for handling the same in those cases where, during the checks undertaken by the Resguardo Fiscal of the Guardia Civil or Customs Personnel of the Passenger Terminals of Palma de Mallorca Airport, some breach of the health requirements established in the cited regulations is detected, prompting the animal's rejection at the point of entry.

The management for animals rejected at the border shall include, at least, transport to the facilities of the Border Inspection Service at the appropriate cargo terminal, their subsistence, veterinary care and animal welfare, and even their return to origin within the periods stipulated by the public health authorities.

2. GROUND MOVEMENT

Collision avoidance with other aircraft or obstacles is a responsibility of:

- Pilots taxiing in the apron and in the area not visible from TWR.
- Handling companies during push-back manoeuvring or exiting the stand.

2.1. APRON

a) It is forbidden to cross the taxiways in the apron on foot. Access to the aircraft on foot will only be possible if parked in a stand next to the terminal building. Access to the rest of stands shall be made by vehicle.

b) On every stand equipped with 400 Hz system supply:

- It is mandatory the use of the 400 Hz system.
- Terminal contact stands:
The use of aircraft APU (Auxiliary Power Unit) is forbidden for the period with 2 minutes after blocks-on for arrivals and 6 minutes before the departure TOBT, except for wide-body aircraft, which are allowed to use it 5 minutes after in-block upon arrival and until 10 minutes before TOBT. The aircraft APU (Auxiliary Power Unit) will only be used when neither the 400 Hz system nor the mobile units are operative, or when the air conditioning service is required and it is not available.
- The use of a harness hook is recommended for fastening of the 400 Hz hosepipe of the system to the aircraft. Otherwise, the airport authority will not accept responsibility for any damages the aircraft could suffer.
- Remote stands:
Use of the aircraft APU is prohibited during the period between 10 minutes after in-block upon arrival and 10 minutes before the departure TOBT, except for wide-body aircraft, which are allowed to use it from 15 minutes after in-block upon arrival until 50 minutes before departure. The APU (Auxiliary Power Unit) of the aircraft may only be used when the mobile units are not available.

c) When it is necessary to connect the 400 Hz system before an aircraft turn off the engines, either due to the aircraft APU (Auxiliary Power Unit) is not operational or a company procedure with prior permission of the airport authority:

- The flight coordinator shall ascertain that the aircraft is totally stopped and confirm it by means of signals with the pilot in charge of the aircraft (RCA, Appendix C, Adjunct 5) before the blocks will be on.

- 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.

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 5 minutos después de la misma.

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 emitirá la autorización de puesta en marcha. 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 para aprobar su puesta en marcha conforme a la TSAT actualizada.

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

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 y puesta en marcha. Se pueden obtener más detalles del servicio DCL (Ver AIP ENR 1.5, apartado 3 VUELOS QUE SALEN, Autorización ATC y puesta en marcha vía enlace de datos (DCL)).

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).

- Any operation shall not be carried out until the blocks will be on.

d) On the remote stands without 400 Hz system, the use of APU (Auxiliary Power Unit) is forbidden during the night hours, (see item 21), except for aircraft cleared to start-up engines and taxiing.

2.2. START-UP PROCEDURE

Aircraft may request ATC authorization from 30 minutes prior to their TOBT, and may request start-up from 5 minutes prior to their TOBT until 5 minutes after.

The aircraft on first call must provide the following information:

- Report the type and series of aircraft, aircraft stand and the ATIS message received,
- Communicate the need to perform a cross-bleed start if required,
- Report any possible restrictions in complying with local regulations (RNAV equipment, take-off performance, etc.).

ATC Authorization will only be issued between TOBT -30 minutes and TOBT -5 minutes.

If possible, Palma Clearance will issue the start-up authorization between TOBT -5 and TOBT +5. If this is not possible, a start-up request will be recorded in the A-CDM system and TSAT information will be provided. The start-up request log is equivalent to the REA message request for flights regulated with CTOT.

In case of non-compliance with A-CDM parameters, ATC will not record the request for start-up and the pilot should contact his flight coordinator to correct A-CDM parameters. Palma Clearance will not provide information about non-compliance of the A-CDM process to avoid frequency overload.

Once the start-up request has been recorded and TSAT information has been provided, in order to avoid saturating the CLR frequency, pilots will refrain from making successive calls before receiving the call from Palma Clearance to approve their start-up in accordance with the updated TSAT.

If Palma Clearance does not receive a start-up request within 5 minutes after TOBT has been given, the flight will lose its TSAT and its start up will not be authorized. It will be required to receive a new updated TOBT and EOBT so that the flight can be sequenced again and receive a new TSAT. The TOBT and / or EOBT update can only be done by the airline or its ground handling agent, so pilots will refrain from making requests to ATC in this regard.

The push-back request should be made on the corresponding GMC frequency, and should start within 5 minutes from receipt of the start-up clearance. Authorization for pushback can only be given by GMC.

For start-up manoeuvres with GPU or external APU, the aircraft should request authorization for cross-bleed start in addition to pushback authorization at ground control radio frequency and subsequently start up one engine, perform the pushback manoeuvre (or autonomous output) maintaining idle engine power until positioned on the apron taxiway, and then the power can be increased in order to start up the rest of the engines, strictly as necessary.

When starting engines at idling speed, the boarding bridge must always be disconnected.

2.2.1 ATC AUTHORIZATION REQUEST AND START-UP VIA DATA LINK

At Palma de Mallorca Airport, procedures for departure are applied via Data Link (DCL) for ATC authorization services and start up. More details of the DCL service can be obtained (See AIP ENR 1.5, section 3 DEPARTING FLIGHTS, ATC Authorization and start-up via data link (DCL)).

In case of discrepancies, voice communications will always prevail over data link.

The pilot may request ATC authorization by DCL in accordance with the start-up procedures (See AD2 item 20, 2.2) with a maximum of 30 minutes before the TOBT (CDM mode) or EOBT (without CDM).

- The pilot must request ATC and S/U authorization together via RCD. The RCD message (Departure Clearance Request) must contain the following information:
 1. Aircraft callsign in accordance with the filed flight plan (FPL).
 2. Aerodrome of origin.
 3. Aircraft stand.
 4. Destination aerodrome.
 5. Letter corresponding to the ATIS information received.
 6. ICAO aircraft type designator.Any free text sent via the RCD by the pilot will not be considered by the ATC. Special requests will always be made via voice command.
- The pilot will receive a message acceptance "RCD RECEIVED" or cancellation "RCD REJECTED".
- When communicating approval, Palma Clearance will issue a CLD message with the following fields:
 1. Aircraft callsign.
 2. Destination aerodrome.
 3. Assigned runway for departure.
 4. Take-off procedure (SID).Note: The initial altitude will correspond to the published SID.
- 5. SSR code mode 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 autorización de 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 puesta en marcha. Si no se encontrase listo para puesta en marcha, el piloto no aceptará la autorización y enviará un nuevo mensaje o contactará vía voz con el controlador 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 retroceso deberá ser solicitada en la frecuencia GMC correspondiente y comenzar antes de 5 minutos desde la recepción de la confirmación de puesta en marcha. 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.

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 aprobada de puesta en marcha. 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. El vehículo "SÍGAME" comunicará al coordinador de vuelo el sentido del retroceso.

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. El vehículo "SÍGAME" comunicará al coordinador de vuelo el sentido del retroceso.

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

6. ADT (Approved Departure Time).

Note: ADT = CTOT of the flight, if applicable.

7. Next frequency.

8. Current ATIS information letter.

9. Additional information, which will include start-up authorization or instructions to request it in case of failure to comply with the start-up approval parameters indicated in AD 2, Item 20, 2.2.

- When a CLD message is sent in the valid range of TOBT and TSAT, ATC clearance and start-up will be received. If not ready for start-up, the pilot must not accept the authorization and will either send a new message or contact via voice communications to the controller when ready.
- When an FSM message of the type "REVERT TO VOICE PROCEDURES" is received, communication via data link will be terminated and must be reverted to voice procedures.
- When a CLD message is received, the pilot:
 - A. If any inconsistencies in the received message are detected, the pilot must revert to voice procedures and request a new authorization.
 - B. If the pilot considers the authorization CLD message to be correct, he/she must respond via data link with a CDA message (Departure Clearance Echoback).
- If a CDA message is not received by the pilot within the waiting time, or a CDA that is inconsistent with the previous CLD message is received, communication via data link will be terminated and a "CDA REJECTED" message will be received in the FMS.
- When the correct CDA message is received, the ATC system will send the aircraft a "CLEARANCE CONFIRMED" message in the FMS and will terminate the communication via data link.

The request for pushback must be requested the corresponding GMC frequency and initiated within 5 minutes from the reception of the start-up clearance. Authorization for pushback can only be given by GMC.

REVERT TO VOICE PROCEDURES

Upon receiving a message of the type "REVERT TO VOICE PROCEDURES", or in the event of any inconsistency in the authorization received, the pilot will contact via voice command with the controller and request a new authorization.

2.3. TAXIING PROCEDURES

To optimise apron management at times of high traffic demand, a zone called GMC-C is defined (see the PDC chart for more detail), which will be managed at different times either by GMC-N or GMC-S.

A. DEPARTING AIRCRAFT

Pilots shall contact the corresponding Palma Ground (GMC, GMC-N, GMC-S) (see item 18) to request permission for towed push-back and/or taxiing.

The aircraft must be ready to be pushed back by towing or taxiing no later than 5 minutes after the time approved for the start-up. Otherwise the pilot must notify ATC.

Whenever an incorrect push-back of aircraft is detected, GMC will request the pilot to park the aircraft in the initial position again.

Whenever the pilot wishes to request a push-back that does not follow any of the published procedures, should contact the corresponding GMC who will send a "FOLLOW ME" vehicle to oversee the operation. The "FOLLOW ME" vehicle shall communicate to the flight coordinator the push-back direction.

GMC may approve the published push-back corresponding to the opposite configuration to the runway in use, reporting the pilot which direction has to nose to. The "FOLLOW ME" vehicle shall communicate to the flight coordinator the push-back direction.

The use of the reverse power is forbidden in the whole apron for the backward operation.

B. ARRIVING AIRCRAFT

If no taxiing instructions are received, aircraft shall hold position short of the NORTH/SOUTH TWY after vacating the runway and expect ATC taxiing instructions in order to continue taxiing up to the parking position.

When GMC-N and GMC-S are operational, if the aircraft does not manage to establish communication with the GMC to which it has been transferred, it shall hold at the first intermediate holding position along its taxiing route.

Guidance by a "FOLLOW ME" vehicle will only be provided to General Aviation stands and those which visual docking guidance system is U/S.

Guidance service will also be provided on TWR or pilot's request or in exceptional cases.

Aircraft taxiing to the PRKG between 30 and 48, shall entry, preferably, by TWY V1 and hold short of the intermediate holding position.

ATC will authorize, whenever possible, the direct entry to those parking positions by TWY V2.

It is very important that before going to the apron aircraft pay special attention to the traffic on the taxiways. Aircraft taxiing on the apron shall do so at a speed that provides sufficient reaction time to prevent hard

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.

→ 2.4. RUTAS DE RODAJE NORMALIZADAS

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 02-06, 100-102, 103B: 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 103: ESTÁNDAR D (N3, N2, N1 o final de pista, TWY NORTH, GATE D), TWY LD.
- 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 123: 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 200-226: 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.

braking. In the service roads next to GATE F, G, K and M as specially critical areas where aircraft must pay special attention to traffic speed because aircraft has the appropriate speed to stop in a safe way for any circumstance which occurs during its course.

2.4. STANDARD TAXIING ROUTES

2.4.1. EAST CONFIGURATION

A) ARRIVALS BY RWY 06L

- R-1 to R-6, R-7 (stands 24, 25 and 114 to 117): Standard route (N3, N2, N1 or runway end, TWY NORTH).
- PRKG 02-06, 100-102, 103B: STANDARD C (N3, N2, N1 or end of runway, TWY NORTH, GATE C), TWY LD.
- PRKG 08-22: STANDARD D (N3, N2, N1 or end of runway, TWY NORTH, GATE D), TWY LE.
- PRKG 23A-25, 114-117: STANDARD E (N3, N2, N1 or end of runway, TWY NORTH, GATE E), TWY LF.
- PRKG 103: ESTANDAR D (N3, N2, N1 or end of runway, TWY NORTH, GATE D), TWY LD.
- PRKG 104-109: STANDARD E (N3, N2, N1 or end of runway, TWY NORTH, GATE E), TWY W5.
- PRKG 301 (helicopters): see item 20, Local regulations, Helicopter operations.
- PRKG 303 (airplanes), 306 (code letter E aircraft or lower), 307-10: STANDARD A (N3, N2, N1 or end of runway, TWY NORTH, GATE A), TWY LA.
- PRKG 306 (code letter F aircraft): see item 20, Local regulations, Code letter F aircraft operations.
- PRKG 311-315: STANDARD A (N3, N2, N1 or end of runway, TWY NORTH, GATE A), TWY LB.
- PRKG 316-318: STANDARD B (N3, N2, N1 or end of runway, TWY NORTH, GATE B), TWY LC.
- R-7 (PRKG 118-118B, 26, 119): STANDARD F (N3, N2, N1 or end of runway, TWY NORTH, LINK, GATE F), TWY LF.
- PRKG 118 (code letter F aircraft): see item 20, Local regulations, Code letter F aircraft operations.
- R-8 to R-11: Standard route: N3, N2, N1 or end of runway, TWY NORTH, LINK.
- PRKG 27-29, 120-121: STANDARD F (N3, N2, N1 or end of runway, TWY NORTH, LINK, GATE F), TWY LF, LG.
- PRKG 30-36 STANDARD G (N3, N2, N1 or end of runway, TWY NORTH, LINK, GATE G), TWY LG, V1.
- PRKG 38-48: STANDARD G (N3, N2, N1 or end of runway, TWY NORTH, LINK, GATE G), TWY LG, V1, V2; or, prior ATC clearance, ESTANDAR G (N3, N2, N1 or end of runway, TWY NORTH, LINK, GATE G), TWY LG, V2.
- PRKG 50-54: STANDARD G (N3, N2, N1 or end of runway, TWY NORTH, LINK, GATE G), TWY LJ.
- PRKG 56-58: STANDARD J (N3, N2, N1 or end of runway, TWY NORTH, LINK, GATE J), TWY LK.
- PRKG 123: STANDARD G (N3, N2, N1 or end of runway, TWY NORTH, LINK, GATE G), TWY LG.
- R-13 to R-17: Standard route: N3, N2, N1 or end of runway, TWY NORTH, LINK, SOUTH.
- PRKG 60-68: STANDARD M (N3, N2, N1 or end of runway, TWY NORTH, LINK, SOUTH, GATE M), TWY T1.
- PRKG 72: STANDARD M (N3, N2, N1 or end of runway, TWY NORTH, LINK, SOUTH, GATE M), TWY T1 o T2.
- PRKG 80-86: STANDARD M (N3, N2, N1 or end of runway, TWY NORTH, LINK, SOUTH, GATE M), TWY T2.
- PRKG 88-96: STANDARD M, (N3, N2, N1 or end of runway, TWY NORTH, LINK, SOUTH, GATE M), TWY LP.
- PRKG 98-154B: STANDARD P (N3, N2, N1 or end of runway, TWY NORTH, LINK, SOUTH, GATE P), TWY LQ.
- PRKG 155-159: STANDARD Q (N3, N2, N1 or end of runway, TWY NORTH, LINK, SOUTH, GATE Q), TWY LY.
- General aviation PRKG 200-226: STANDARD Q (N3, N2, N1 or end of runway, TWY NORTH, LINK, SOUTH, GATE Q), TWY Y3.
- General aviation PRKG 227-230: STANDARD Q (N3, N2, N1 or end of runway, TWY NORTH, LINK, SOUTH, GATE Q), TWY LY.
- General aviation PRKG 231-241: STANDARD Q (N3, N2, N1 or end of runway, TWY NORTH, LINK, SOUTH, GATE Q), TWY LY, Y2.
- General aviation PRKG 242-247: STANDARD Q (N3, N2, N1 or end of runway, 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 02-06, 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, 120-123: 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 200-226: 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.

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 02-06, 100-102, 103B: 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 103: ESTÁNDAR D (S1, TWY LINK, NORTH o bien S2, S3 o

- East military apron: N3, N2, N1 or runway end and TWY NORTH.
- West military apron: N3, N2, N1 or runway end and TWY NORTH.

B) DEPARTURES BY RWY 06R

- R-1 to R-7:
 - PRKG 02-06, 100-103B: STANDARD F 06R (TWY LD,...LF, GATE F, TWY LINK, SOUTH, runway-holding positions H6, H7 or H8).
 - PRKG 08-22, 104-109: STANDARD F 06R (TWY LE, LF, GATE F, TWY LINK, SOUTH, runway-holding positions H6, H7 or H8).
 - PRKG 23A-26, 114-118B (code letter E aircraft or lower), 119: STANDARD F 06R (TWY LF, GATE F, TWY LINK, SOUTH, runway-holding positions H6, H7 or H8).
 - PRKG 301 (helicopters): see item 20. Local regulations, Helicopter operations.
 - PRKG 303 (aircraft), 306 (code letter E aircraft or lower), 307-310: STANDARD F 06R (TWY LA,...LF, GATE F, TWY LINK, SOUTH, runway-holding positions H6, H7 or H8).
 - PRKG 306, 118 (code letter F aircraft): see item 20. Local regulations, Code letter F aircraft operations.
 - PRKG 311-315: STANDARD F 06R (TWY LB,...LF, GATE F, TWY LINK, SOUTH, runway-holding positions H6, H7 or H8).
 - PRKG 316-318: STANDARD F 06R (TWY LC,...LF, GATE F, TWY LINK, SOUTH, runway-holding positions H6, H7 or H8).
- R-8 to R-11:
 - PRKG 27-29, 120-123: STANDARD G 06R (TWY LG, GATE G, TWY LINK, SOUTH, runway-holding positions H6, H7 or H8).
 - PRKG 30-48: STANDARD G 06R (TWY V2, LG, GATE G, TWY LINK, SOUTH, runway-holding positions H6, H7 or H8).
 - PRKG 50: STANDARD G 06R (TWY LJ, GATE G, TWY LINK, SOUTH, runway-holding positions H6, H7 or H8).
 - PRKG 52-58: STANDARD K 06R (TWY LJ, LK, GATE K, TWY SOUTH, runway-holding positions H6, H7 or H8).
- R-13 a R-17:
 - PRKG 60-62: STANDARD M 06R (TWY T1, GATE M, TWY SOUTH, runway-holding positions H6, H7 or H8).
 - PRKG 64-68: STANDARD M 06R (TWY T1, T2, GATE M, TWY SOUTH, runway-holding positions H6, H7 or H8).
 - PRKG 72: STANDARD M 06R (TWY T1 or T2, GATE M, TWY SOUTH, runway-holding positions H6, H7 or H8).
 - PRKG 80 and 82: STANDARD M 06R (TWY T2, T1, GATE M, TWY SOUTH, runway-holding positions H6, H7 or H8).
 - PRKG 84 and 86: STANDARD M 06R (TWY T2, GATE M, TWY SOUTH, runway-holding positions H6, H7 or H8).
 - PRKG 88-96: STANDARD P 06R (TWY LP, GATE P, TWY SOUTH, runway-holding positions H6, H7 or H8).
 - PRKG 98-154B: STANDARD Q 06R (TWY LQ, GATE Q, TWY SOUTH, runway-holding positions H6, H7 or H8).
 - PRKG 155-159: STANDARD Q 06R (TWY LY, GATE Q, TWY SOUTH, runway-holding positions H6, H7 or H8).
 - General aviation PRKG 200-226: STANDARD Q 06R (TWY Y3, Y2, LY, GATE Q, TWY SOUTH, runway-holding positions H6, H7 or H8).
 - General aviation PRKG 227-230: STANDARD Q 06R (TWY LY, GATE Q, TWY SOUTH, runway-holding positions H6, H7 or H8).
 - General aviation PRKG 231-241: STANDARD Q 06R (TWY Y2, LY, GATE Q, TWY SOUTH, runway-holding positions H6, H7 or H8).
 - General aviation PRKG 242-247: STANDARD Q 06R (TWY Y1, LY, GATE Q, TWY SOUTH, runway-holding positions H6, H7 or H8).
- East military apron: TWY NORTH, LINK, SOUTH, runway-holding positions H6, H7 or H8.
- West military apron: TWY NORTH, LINK, SOUTH, runway-holding positions H6, H7 or H8.

2.4.2. WEST CONFIGURATION

A) ARRIVALS BY RWY 24L

- R-1 to R-6, R-7 (PRKG 24, 25): Standard route (S1, TWY LINK, NORTH or S2, S3 or end of runway, TWY SOUTH, LINK, NORTH).
- PRKG 02-06, 100-102, 103B: STANDARD C (S1, TWY LINK, NORTH or S2, S3 or end of runway, TWY SOUTH, LINK, NORTH, GATE C, TWY LD).
- PRKG 08-22: STANDARD D (S1, TWY LINK, NORTH or S2, S3 or end of runway, TWY SOUTH, LINK, NORTH, GATE D), TWY LE.
- PRKG 23A-25: STANDARD E (S1, TWY LINK, NORTH or S2, S3 or end of runway, TWY SOUTH, LINK, NORTH, GATE E), TWY LF.
- PRKG 103: STANDARD D (S1, TWY LINK, NORTH or S2, S3 or end of

- 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: 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 200-226: 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 02-06, 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).

runway, TWY SOUTH, LINK, NORTH, GATE D, TWY LD).

- PRKG 104-109: STANDARD E (S1, TWY LINK, NORTH or S2, S3 or end of runway, TWY SOUTH, LINK, NORTH, GATE E), TWY W5.
- PRKG 301 (hlicopters): see item 20, Local regulations, Helicopter operations.
- PRKG 303 (airplanes), 306 (code letter E aircraft or lower), 307-310: STANDARD A(S1, TWY LINK, NORTH or S2, S3 or end of runway, TWY SOUTH, LINK, NORTH, GATE A), TWY LA.
- PRKG 306 (code letter F aircraft): see item 20, Local regulations, Code letter F aircraft operations.
- PRKG 311-315: STANDARD A (S1, TWY LINK, NORTH or S2, S3 or end of runway, TWY SOUTH, LINK, NORTH, GATE A), TWY LB.
- PRKG 316-318: STANDARD B (S1, TWY LINK, NORTH or S2, S3 or end of runway, TWY SOUTH, LINK, NORTH, GATE B), TWY LC.
- R-7 (PRKG 26), R-8 (PRKG 27 to 29), R-9 to R-11: Standard route: S1, TWY LINK or S2, S3 or end of runway, TWY SOUTH, LINK.
- PRKG 26: STANDARD F (S1, TWY LINK or S2, S3 or end of runway, TWY SOUTH, LINK, GATE F), TWY LF.
- PRKG 27-29: STANDARD G (S1, TWY LINK or S2, S3 or end of runway, TWY SOUTH, LINK, GATE G), TWY LG.
- PRKG 30-36: STANDARD G (S1, TWY LINK or S2, S3 or end of runway, TWY SOUTH, LINK, GATE G), TWY LG, V1.
- PRKG 38-48: STANDARD G (S1, TWY LINK or S2, S3 or end of runway, TWY SOUTH, LINK, GATE G), TWY LG, V1, V2; or, prior ATC clearance, Standard route, GATE G, TWY LG, V2.
- PRKG 50-58: STANDARD K (S1, TWY LINK or S2, S3 or end of runway, TWY SOUTH, LINK, GATE K), TWY LK, LJ.
- R-7 (PRKG 114-118B, 119), R-8 (PRKG 120-123): Standard route (S1, TWY LINK or S2, S3 or end of runway, TWY SOUTH, LINK).
- PRKG 114-117: STANDARD E (S1, TWY LINK or S2, S3 or end of runway, TWY SOUTH, LINK, NORTH, GATE E), TWY LF.
- PRKG 118-118B (code letter E aircratf or lower): STANDARD F (S1, TWY LINK or S2, S3 or end of runway, TWY SOUTH, LINK, GATE F).
- PRKG 118 (code letter F aircraft): see item 20, Local regulations, Code letter F aircraft operations.
- PRKG 119: STANDARD F (S1, TWY LINK or S2, S3 or end of runway, TWY SOUTH, LINK, GATE F), TWY LF.
- PRKG 120-121: STANDARD G (S1, TWY LINK or S2, S3 or end of runway, TWY SOUTH, LINK, GATE G), TWY LG.
- PRKG 123: Standard route, STANDARD G (S1, TWY LINK or S2, S3 or end of runway, TWY SOUTH, LINK, GATE G).
- R-13 to R-17: Standard route (S1, S2, S3 or end of runway, TWY SOUTH).
- PRKG 60-68: STANDARD M (S1, S2, S3 or end of runway, TWY SOUTH, GATE M), TWY T1.
- PRKG 72: STANDARD M (S1, S2, S3 or end of runway, TWY SOUTH, GATE M), TWY T1 or T2.
- PRKG 80-86: STANDARD M (S1, S2, S3 or end of runway, TWY SOUTH, GATE M), TWY T2.
- PRKG 88-96: STANDARD P (S1, S2, S3 or end of runway, TWY SOUTH, GATE P), TWY LP.
- PRKG 98-154B: STANDARD Q (S1, S2, S3 or end of runway, TWY SOUTH, GATE Q), TWY LQ.
- PRKG 155-159: STANDARD Q (S1, S2, S3 or end of runway, TWY SOUTH, GATE Q), TWY LY.
- General aviation PRKG 200-226: STANDARD Q (S1, S2, S3 or end of runway, TWY SOUTH, GATE Q), TWY Y3.
- General aviation PRKG 227-230: STANDARD Q (S1, S2, S3 or end of runway, TWY SOUTH, GATE Q), TWY LY.
- General aviation PRKG 231-241: STANDARD Q (S1, S2, S3 or end of runway, TWY SOUTH, GATE Q), TWY LY, Y2.
- General aviation PRKG 242-247: STANDARD Q (S1, S2, S3 or end of runway, TWY SOUTH, GATE Q), TWY LY, Y1.
- East military apron: S1, TWY LINK, NORTH or S2, S3 or runway end, TWY SOUTH, LINK, NORTH.
- West military apron: S1, TWY LINK, NORTH or S2, S3 or runway end, TWY SOUTH, LINK, NORTH.

B) DEPARTURES BY RWY 24R

- R-1 to R-7:
 - PRKG 02-06, 100-103B: STANDARD F 24R (TWY LD,...LF, GATE F, TWY LINK, NORTH, runway-holding positions H1 or H2).
 - PRKG 08-22, 104-109: STANDARD F 24R (TWY LE, LF, GATE F, TWY LINK, NORTH, runway-holding positions H1 or 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: 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 200-226: 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.

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.

- PRKG 23A-26, 114-118B (code letter E aircraft or lower), 119: STANDARD F 24R (TWY LF, GATE F, TWY LINK, NORTH, runway-holding positions H1 or H2).
- PRKG 303 (airplanes), 306 (code letter E aircraft or lower), 307-310: STANDARD F 24R (TWY LA,...LF, GATE F, TWY LINK, NORTH, runway-holding positions H1 or H2).
- PRKG 311-315: STANDARD F 24R (TWY LB,...LF, GATE F, TWY LINK, NORTH, runway-holding positions H1 or H2).
- PRKG 316-318: STANDARD F 24R (TWY LC,...LF, GATE F, TWY LINK, NORTH, runway-holding positions H1 or H2).
- R-8 to R-11:
 - PRKG 27-29, 120-121: STANDARD F 24R (TWY LG, LF, GATE F, TWY LINK, NORTH, runway-holding positions H1 or H2).
 - PRKG 30-48: STANDARD F 24R (TWY V2, LG, LF, GATE F, TWY LINK, NORTH, runway-holding positions H1 or H2).
 - PRKG 50-54: STANDARD G 24R (TWY LJ, GATE G, TWY LINK, NORTH, runway-holding positions H1 or H2).
 - PRKG 56-58: STANDARD G 24R (TWY LK, LJ, GATE G, TWY LINK, NORTH, runway-holding positions H1 or H2).
 - PRKG 123: STANDARD G 24R (TWY LG, GATE G, TWY LINK, NORTH, runway-holding positions H1 or H2).
- R-13 to R-17:
 - PRKG 60-62: STANDARD J 24R (TWY T1, LM, LK, GATE J, TWY LINK, NORTH, runway-holding positions H1 or H2).
 - PRKG 64-68: STANDARD J 24R (TWY T1, T2, LM, LK, GATE J, TWY LINK, NORTH, runway-holding positions H1 or H2).
 - PRKG 72: STANDARD J 24R (TWY T1 or T2, LM, LK, GATE J, TWY LINK, NORTH, runway-holding positions H1 or H2).
 - PRKG 80, 82: STANDARD J 24R (TWY T2, T1, LM, LK, GATE J, TWY LINK, NORTH, runway-holding positions H1 or H2).
 - PRKG 84, 86: STANDARD J 24R (TWY T2, LM, LK, GATE J, TWY LINK, NORTH, runway-holding positions H1 or H2).
 - PRKG 88-96: STANDARD J 24R (TWY LP,...LK, GATE J, TWY LINK, NORTH, runway-holding positions H1 or H2).
 - PRKG 98-154 (aircraft with wingspan larger than 36 m): STANDARD P 24R (TWY LQ, GATE P, TWY SOUTH, LINK, NORTH, runway-holding positions H1 or H2).
 - PRKG 98-154B (aircraft with wingspan up to 36 m): STANDARD J 24R (TWY LQ,...LK, GATE J, TWY LINK, NORTH, runway-holding positions H1 or H2).
 - PRKG 155-159 (aircraft with wingspan up to 36 m): STANDARD J 24R (TWY LY,...LK, GATE J, TWY LINK, NORTH, runway-holding positions H1 or H2).
 - PRKG 155-159 (aircraft with wingspan larger than 36 m): STANDARD P 24R (TWY LY, LQ, GATE P, TWY SOUTH, LINK, NORTH, runway-holding positions H1 or H2).
 - General aviation PRKG 200-226: STANDARD J 24R (TWY Y3, Y2, LY, LQ,...LK, GATE J, TWY LINK, NORTH, runway-holding positions H1 or H2).
 - General aviation PRKG 227-230: STANDARD J 24R (TWY LY,...LK, GATE J, TWY LINK, NORTH, runway-holding positions H1 or H2).
 - General aviation PRKG 231-241: STANDARD J 24R (TWY Y2, LY,...LK, GATE J, TWY LINK, NORTH, runway-holding positions H1 or H2).
 - General aviation PRKG 242-247: STANDARD J 24R (TWY Y1, LY,...LK, GATE J, TWY LINK, NORTH, runway-holding positions H1 or H2).
- East military apron: TWY NORTH, runway-holding positions H1 or H2.
- West military apron: TWY NORTH, runway-holding positions H1 or H2.

2.5. TAXIING RESTRICTIONS

Aircraft classification according to chapter 1 of annex 14 ICAO:

- Code letter F: 65 m or above wingspan, and below 80 m.
- Code letter E: 52 m or above wingspan, and below 65 m.
- Code letter D: 36 m or above wingspan, and below 52 m.
- Code letter C: 24 m or above wingspan, and below 36 m.
- Code letter B or below: Below 24 m wingspan.

TRAMO DE CALLE DE RODAJE SEGMENT OF TAXIWAY	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 // MAX wingspan: 42 m
Y1	Envergadura MAX // MAX wingspan: 12 m
Y2	Envergadura MAX // MAX wingspan: 30 m
Y3	Envergadura MAX // MAX wingspan: 20 m
V, V1, V2	C

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

(1) H7: Excepto aeronaves modelo B747 // Except aircraft of model B747.

(2) N7: Uso exclusivo para helicópteros en rodaje aéreo // N7 exclusively for helicopter use in air taxiing.

CALLE DE RODAJE DE SALIDA DE PISTA TAXIWAY TO EXIT FROM RUNWAY	MAX ACFT
H5	C
Resto de calles // The rest of taxiways	E

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

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.

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 C, 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): N1, N5, N6, H4, H6, H9, H10, A, B, C, D, E, J, K, M, Z. Restringido el viraje N1_H14.
- Sobreviraje para aeronaves MD-11: H4, H9, H10, N1, N2, N3, N4, N5, N6, S1, S2, S3, Z, A, B, C, D, E, J, K, M, P.
- Sobreviraje para aeronaves de letra de clave D (sólo para aeronave B757-300): Q.
- Sobreviraje para aeronaves de letra de clave C (sólo para aeronave B737 MAX): H5, E.

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.

2.6 CARACTERÍSTICAS DE LOS PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

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

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, ...).

2.5.1 Only one aircraft at a time may taxi in the space defined between GATE M and the following holding positions:

- T1
- T2
- LM
- LP1

2.5.2 Segment W5 only usable by aircraft to access PRKG 104 to 109 and is limited to code letter C aircraft.

2.5.3 As there is less than 4.5 m between the outer wheel of the main gear of code letter C, D and E aircraft and the taxiway edge, the movement of these types of aircraft in the areas listed below must be made with "oversteering" manoeuvre, as far as possible:

- Oversteering for code letter E aircraft (only for A340-600 aircraft): N1, N5, N6, H4, H6, H9, H10, A, B, C, D, E, J, K, M, Z. restricted the turn N1_H14.
- Oversteering for MD-11 aircraft: H4, H9, H10, N1, N2, N3, N4, N5, N6, S1, S2, S3, Z, A, B, C, D, E, J, K, M, P.
- Oversteering for code letter D aircraft (Only aircraft B757-300): Q.
- Oversteering for code letter C: (only aircraft B737 MAX): H5, E.

2.5.4 Pay special attention at exit turns from TWY N2, N4 and S2 due to curvature radius less than 550 m, specially with wet runway surface.

2.6 AIRCRAFT STANDS CHARACTERISTICS

See AD 2-LEPA/LESJ PDC 1.3 and next.

2.7. MODE S TRANSPONDER OPERATION WHEN THE AIRCRAFT IS ON GROUND

In order to cooperate with the Mode-S based Advanced Surveillance System, aircraft operators intending to use Palma de Mallorca airport shall ensure that the Mode S transponder are able to operate when the aircraft is on the ground.

Pilots shall:

Select AUTO mode and assigned Mode A code. If AUTO mode is not available, select ON (e.g. XPDR) and assigned Mode A code:

- From the request for towed push-back or taxi, whichever is earlier.
- After landing, continuously until the aircraft is fully parked on stand.
- When fully parked on stand, select STBY.

Whenever the aircraft is capable of reporting Aircraft Identification (i.e. call sign used in flight), the Aircraft's Identification should also be entered (through the FMS or the Transponder Control Panel) from the request for towed push-back or taxi, whichever is earlier. Air crew must use the ICAO defined format for entry of the Aircraft Identification (e.g. 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.

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.

4. OPERACIONES DE AERONAVES DE LETRA DE CLAVE F

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.

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

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).

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.

To ensure that the performance of systems based on SSR frequencies (including airborne TCAS units and SSR radars) is not compromised, TCAS should not be selected before receiving the clearance to line up. It should then be deselected after vacating the runway.

To carry out maintenance works on TCAS systems that require them to be on, they shall be conducted with prior coordination with the Airport.

For aircraft taxiing without flight plan, Mode A code 1000 should be selected.

3. HELICOPTER OPERATIONS

This section defines, solely, operations for helicopters with an assigned stand on the ramps for civil use.

In accordance with the foregoing, and as no other specific zone to operate with helicopters is defined, they will be treated the same as fixed-wing aircraft and will be cleared by ATC to take-off and land on the flight runways. Nevertheless, and in order to reduce taxiing as much as possible, they will normally be authorized by ATC to take off and land at RWY 06L.

TAXIING ROUTES

While helicopters will normally be authorized to exit or enter RWY 06L by runway access taxiways H4 and H5, in cases of contingency, they may be authorized to take off/land by another threshold, the helicopters taxiing in such cases via the standard taxiing routes defined for fixed-wing aircraft.

There is also a runway access taxiway available for exclusive use by air taxiing helicopters (N7), for take-off from intersection in both configurations.

ARRIVALS

Helicopters arriving shall normally land by threshold 06L, vacate the runway by exit taxiway H4 or H5 and will be cleared by ATC to enter the apron by GATE Z where they will taxi via TWY LA up to the stand.

The air TWY N7 may not be employed for exit from the runway.

DEPARTURES

Departing helicopters will be cleared by ATC to taxi from the stand via GATE Z to the runway-holding position H4 or H5, where they shall await instructions from ATC to enter RWY 06L.

Helicopters using air taxiing route N7 to access the runway must taxi from the stand up to GATE A and there await authorization from TWR to may access TWY N7, and subsequently the runway. Access to N7 shall be by air taxiing. This air taxiing route shall not be employed under low visibility conditions. In cases of single-handed helicopters with skis, these must be kept at GATE A and subsequently request clearance from TWR.

4. CODE LETTER F AIRCRAFT OPERATIONS

4.1. Only the following code letter F aircraft may operate at Palma de Mallorca airport: A124, B748 and A388. Neither the arrival nor the permanence of any code letter F aircraft will be authorized without the previous airport authority permission.

Landing and take-off operations for code letter F aircraft shall be carried out on/from RWY 06L/24R.

4.2. Stands

- PRKG 118 (maximum aircraft: A388/B748)
- PRKG 306 (maximum aircraft: A124).
- As alternative to these stands, and in case of contingency, an aircraft may be parked on TWY LA (Maximum aircraft: A388/B748).

4.3. Taxiing routes

A) Arrivals by RWY 06L

- PRKG 118: Runway end (H2), TWY NORTH, LINK and GATE F.
- PRKG 306: Runway end (H2), TWY NORTH, GATE A and TWY LA.
- PRKG in TWY LA: Runway end (H2), TWY NORTH, GATE Z and TWY LA.

B) Departures from RWY 06L

- PRKG 118: TWY LF, GATE F, TWY LINK, NORTH and runway-holding position H4.
- PRKG 306: TWY LA, GATE Z, TWY NORTH and runway-holding position H4.
- PRKG in TWY LA: TWY LA, GATE A, TWY NORTH and runway-holding position H4.

C) Arrivals by RWY 24R

- PRKG 118: Runway end (H4), TWY NORTH, LINK and GATE F.
- PRKG 306: Runway end (H4), TWY NORTH, GATE A and TWY LA.
- PRKG in TWY LA: Runway end (H4), GATE Z and TWY LA.

D) Departures from RWY 24R

- PRKG 118: TWY LF, GATE F, TWY LINK, NORTH and runway-holding position H2.
- PRKG 306: TWY LA, GATE Z, TWY NORTH and runway-holding position H2.
- PRKG in TWY LA: TWY LA, GATE A, TWY NORTH and runway-holding position H2.

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, 308 y 309 permanecerán fuera de servicio. (Los PRKG 308B y 309B 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.

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.

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 TWY H4 hacia/desde cabecera de pista, así como 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/Heliportos Introducción. AD 1.1 Disponibilidad de aeródromos y heliportos): "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.

4.4. Facility restrictions

A) Parking on PRKG 118:

- During entry/exit operations of aircraft into/from the stand, the circulation of vehicles in the adjacent service road will be limited, for which purposes "STOP Aircraft Passing" signals will be provided. During the push-back manoeuvre, circulation in the service road will be halted at the level of the line of equipment restricted area (ERL) PRKG 116 and 117 and, at the other end, at the level of the "STOP Aircraft Passing" signal next to PRKG 119.
- It will not be possible to use PRKG 119 during entry/exit operations of aircraft into/from the stand. The "FOLLOW ME" vehicle will ensure there are no aircraft, vehicles or persons in that stand.
- There cannot be aircraft pushing back in PRKG 26, 119 and 117.

B) Parking on PRKG 306:

- During the stay of the aircraft on the PRKG 301, 303, 307, 307B, 308 and 309 will be unavailable. (PRKG 308B and 309B will remain operational).

C) Parking on TWY LA:

- During the stay of the aircraft on TWY LA:
 - TWY LA will be unavailable.
 - PRKG 306 to 311 will be unavailable. (PRKG 301 and 303 shall remain operational).
 - GATE Z will be unavailable. Nevertheless, to maintain the availability of PRKG 301, (this will be necessary for the operation of the SASEMAR), the closed lighting for TWY LA will be activated from PRKG 307 to 311, and operations on PRKG 301 will be guided by signalmen.
- The aircraft shall access via GATE Z and start its deviation from the centre line of TWY LA towards the ABL at the level of the entry line for PRKG 307. It shall park on the ABL line, with the aircraft's nose wheels at the level of the entry line for PRKG 309.

4.5. Taxiing restrictions

A) In the case of parking of an aircraft on PRKG 306 and TWY LA (on arrival by RWY 06L or departure by RWY 24R) and on PRKG 118 (on arrival by RWY 24R or departure by RWY 06L), during the taxiing of the aircraft via TWY NORTH, in its section between threshold RWY 06L and LINK:

- a) Aircraft are not allowed to taxi via TWY W5.
- b) Aircraft are not allowed to taxi via TWY LA, LB, LC.
- c) Aircraft are not allowed to hold at GATE A, B, C, D, E or the intersection LINK-NORTH.
- During landing and take-off of the aircraft, departing aircraft shall hold on TWY NORTH.
- With the aircraft halted at the runway holding position H2 or taxiing towards the same, taxiing via TWY NORTH from N1 to H1 is not allowed, nor will any aircraft be allowed to stay on H1. Therefore, aircraft must wait at the intermediate holding position North 13, unless they have been cleared by TWR to take off from the intersection via N1.
- In the event there is an aircraft landing on the runway, code letter F aircraft must hold for take-off on TWY NORTH. This requirement is not necessary if the runway is being used only for take-offs, in which case the code letter F aircraft may employ the holding positions.
- Intermediate holding positions which are within the taxiing routes for code letter F aircraft shall not be used while this type of aircraft is taxiing.
- Runway holding positions H4-H5 without presence of aircraft, during the taxiing of aircraft via the section of TWY NORTH between GATE A and Z.
- Restriction on CAT II/III arrivals.

4.6 Operational restrictions for the aircraft

- If they are available, it is required that, during taxiing, the outer engines of the aircraft should be set to idling power, to avoid the generation and ingestion of FOD.
- It is required that aircraft accomplish oversteering manoeuvres to correct for the path of the curved sections of TWY H4 to/from runway thresholds, as well as for the curved sections of LINK at its access to NORTH and for TWY LINK at its access to GATE F and for F at its access to TWY LINK.
- The use of PAPI signals is not recommended, to prevent incorrect instructions during landing.
- Limitation on engine power on the apron (AIP AD 1 Aeródromos/Heliports. Introduction. AD 1.1 Airports and heliports availability): "The areas and spaces defined on the aprons are designed on the assumption that aircraft will manoeuvre using powers similar to idling. In the event that due to some circumstance, it is required to increase power significantly within the apron, pilots must coordinate with ATC so that the manoeuvre can be supervised by a signalman."
- The aircraft shall not carry out CAT II/III arrivals operations on RWY 06L/24R.
- At Palma de Mallorca airport, aircraft operations for the purposes of take-off are allowed under low visibility conditions.

- Siempre que sea posible, se recomienda realizar la operación de despegue con potencias reducidas de motor.

- Whenever possible, it is recommended to carry out the take-off operation using low engine power.

5. USO DE PISTA

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.

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:

CATEGORIA DE AERONAVE POR PESTELA TURBULENTA AIRCRAFT CATEGORY DUE TO WAKE TURBULENCE	RWY 24L DIST THR-RET	RWY 24R DIST THR-RET	RWY 06L DIST THR-RET
HEAVY // PESADA	S1 1540 m (PREFERENTE para Turbohélices, Aeronaves que se dirigen a plataforma Norte y Central // PREFERABLY for Turboprops, Aircraft heading to the North and Central aprons) y/and S2 1950 m.	—	N3 1675 m
MEDIA (REACTORES) // MEDIUM (JET)			
MEDIA (PROP) + LIGERA // MEDIUM (PROP) + LIGHT		N4 1480 m	

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.

5.3. DESPEGUE DESDE INTERSECCION

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

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.

5. USE OF RUNWAYS

5.1. PREFERENTIAL RUNWAYS

1.- West configuration:

West configuration will be preferential, whenever the tailwind component, including gusts, does not exceed 10 kt and the runway is dry, or wet with braking action good; the change of configuration may be considered from a tailwind of 7 kt.
Arrivals: RWY 24L
Departures: RWY 24R
To accelerate arriving traffic the RWY 24R could be used on ATC's initiative request.

2.- East configuration:

Arrivals: RWY 06L
Departures: RWY 06R
To accelerate departing traffic, the RWY 06L could be used on ATC's initiative request.
Pilots asking for the use of a different runway of the one for the configuration in use will assume the possible delays.

5.2. MINIMUM RUNWAY OCCUPANCY TIME

ARRIVALS

To minimize the runway occupancy time and the possibility of "go-around", pilots are reminded:
- Whenever the conditions of the runway so allow, they should use the following or earlier RET, unless otherwise instructed by ATC. Otherwise, they must notify ATC in the first communication with TWR:

NOTE: On RWY 06L, the THR-RET distance for N2 is 2130 m.

- To vacate runway expeditiously at the fastest speed commensurate with safety.
- To adjust taxi speed after touchdown when it is evident that the aircraft will miss the planned RET, avoiding low speeds on the runway.
- To vacate the runway completely before halting. Should they not be able to contact GMC, after leaving the runway free, hold until they establish that communication.

DEPARTURES

Pilots should be ready for departure when reaching the runway-holding position.
On receipt of line-up clearance pilots should ensure that they are able to taxi and line-up on the runway as soon as the preceding aircraft has commenced either its Take-Off roll or Landing run.
Pilots who require additional separations (due to wake turbulence or other reason), shall notify ATC as soon as possible and before crossing the runway-holding position.
Pilots should be able to commence the Take-Off roll immediately when Take Off Clearance is issued.
Pilots unable to comply with this requirement shall notify ATC as soon as possible and await instructions. When appropriate, ATC could cancel the clearance and instruct the aircraft to vacate runway.
Any runway access road whose stop bar stays on due to technical failure will be disconnected. In the event of traffic on such a road, exceptional instructions may be given to cross the road using double confirmation.

5.3. DEPARTURES FROM INTERSECTION

Pilots who request or accept to take off from intersection shall inform ATC accordingly on initial contact with GMC.

5.4. WAKE TURBULENCE CATEGORIES

Relating to the wake turbulence category, all aircraft are classified depending on their Maximum Take-Off Weight (MTOW) as follows:
HEAVY: 136000 kg (MTOW) or more.

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:

MEDIUM: Less than 136000 kg (MTOW) and more than 7000 kg (MTOW).
LIGHT: Equal or less than 7000 kg (MTOW).

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

AERONAVE PRECEDENTE PRECEDING AIRCRAFT	AERONAVE SUBSIGUIENTE FOLLOWING AIRCRAFT	SEPARACIÓN EN MINUTOS SEPARATION IN MINUTES	SEPARACIÓN EN MILLAS SEPARATION IN MILES
PESADA // HEAVY	PESADA // HEAVY	2	4
PESADA // HEAVY	MEDIA // MEDIUM	2	5
PESADA // HEAVY	LIGERA // LIGHT	2	6
MEDIA // MEDIUM	PESADA // HEAVY	–	–
MEDIA // MEDIUM	MEDIA // MEDIUM	–	–
MEDIA // MEDIUM	LIGERA // LIGHT	2	5
LIGERA // LIGHT	PESADA // HEAVY	–	–
LIGERA // LIGHT	MEDIA // MEDIUM	–	–
LIGERA // LIGHT	LIGERA // LIGHT	–	–

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6. OPERATIONAL SAFETY REPORTS

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

The aim of these reports is the compilation of the information in order to improve operational safety, independently of the compulsory report of the occurrence to the appropriate aeronautical authority. Data may be sent in any format, including at least the following information:

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

Contact e-mail address of the airport, for the reception of operational safety reports, is the following:

Seguridad_Operacional_PMI@aena.es

In addition to notifying the airport by means of the indicated system, it is necessary to send at least basic data of the accident, incident, occurrence or event to the air traffic control service provider (ATC).

On the specific instance of safety reports related with the air traffic control service provider (manoeuvring area, flight phases and ATS airspace) may be sent to the e-mail address:

lecp.safety@enaire.es

7. PROCEDIMIENTOS A-CDM

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.

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

7. A-CDM PROCEDURES

7.1. DEFINITIONS

- A-CDM: Airport Collaborative Decision Making
- TOBT: Target Off-Block Time. Time at which the air carrier or the ground handling agent expects to be ready, with the doors closed, airbridge disconnected and aircraft push-back equipment connected.
- TSAT: Target start-up clearance time. Estimated start-up time calculated based on the TOBT, taxi time from the stand, the CTOT (if subject to regulation) and the airport operational capacity.
- SOBT: Scheduled Off-Block Time.

7.2. GENERAL

Palma de Mallorca Airport applies A-CDM processes in the aircraft departure sequence. The A-CDM processes start three hours prior to the estimated off-

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.

7.3. PROCESO

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.

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.

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.

7.3.4. SOLICITUD DE PUESTA EN MARCHA DE MOTORES/TURBINAS

Ver apartado 2.2 PROCEDIMIENTO DE PUESTA EN MARCHA.

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.

block time (EOBT) and end with aircraft take-off. Throughout the process, all flight-related information must be kept up-to-date. The information will be sent automatically to the Network Manager Operations Centre (NMOC) at Eurocontrol and will be used to improve management in assigning calculated take-off times (CTOT).

Palma de Mallorca Airport applies the FAM (Flight Activation Monitoring) system managed by Eurocontrol. To prevent flight plans from being suspended automatically, the EOBT and TOBT must be kept up-to-date until the request for start-up, following the TSAT, so that the traffic flow enables departure to occur as close to TTOT as possible.

7.3. PROCESS

7.3.1. AIRPORT SLOT AND FLIGHT PLAN VALIDATION

Three hours prior to EOBT, the flight plan (FPL) information filed in the A-CDM system will be validated with respect to the airport slot, and the flight destination and the type of aircraft must coincide with the EOBT of the FPL initially filed in both the SOBT. If the information does not match, the system will generate an alarm and an automatic message sent to the airline and ground handling agent, who will have to update the information.

7.3.2. TOBT ALLOCATION

As soon as the air carrier or the ground handling agent has the information on the target off-block time, the TOBT will be allocated in the A-CDM system. Throughout the process, the TOBT must be updated based on the flight information available to the airline or the ground handling agent.

The EOBT must be in line with the TOBT at all times. If there is more than a 10-minute difference between the two, the system will generate an alarm and an automatic message will be sent to the air carrier and ground handling agent, who must update the TOBT and/or EOBT with a DLA message.

7.3.3. TSAT PUBLICATION

Thirty minutes prior to the TOBT, the system will generate a TSAT. This time will be updated (automatically) successively based on the actual start-up sequence, the operational situation and the volume of regulated flights in the sequence.

For regulated flights, the TSAT will be generated based on the CTOT as soon as it is published. Regulated flights must keep the TOBT and EOBT updated, until start-up clearance is requested from ATC.

7.3.4. ENGINE/TURBINE START-UP REQUEST

See section 2.2 START-UP PROCEDURE.

USE OF ENGLISH LANGUAGE IN RADIO COMMUNICATIONS

Whenever there is a pilot on the frequency/frequencies in use in the manoeuvring area who does not speak Spanish, the use of English in ground-air communications between aircraft and the ATS unit shall be mandatory; without prejudice to the application of the provisions in SERA.2010 under 'Responsibilities of the pilot in command', and the decisions which may be taken by the pilot in command in such circumstances, and likewise in the emergency situations which could arise on board the aircraft, and in the adoption by the air traffic controller of the measures it may deem necessary to maintain safety.

This is applicable, as appropriate, in the operational scenarios described in Annex IV to the Real Decreto 1180/2018:

1. The following operations of landing and take-off:
 - a) Clearances to land with traffic in the holding position.
 - b) Clearances to take off with traffic on final approach.
 - c) Clearances to enter and line up from congested holding positions.
2. Operations in which there are aircraft entering the active runway, but which are neither going to land or to take off. Typically, these operations are taxiing along the active runway or crossing the active runway.
3. Operations when the Low Visibility Procedures (LVP), Visibility Conditions 3 (VIS3), are activated.

In the foregoing operational scenarios, Spanish may be used in ground-air communications between the aerodrome traffic control units and flights operating under visual flight rules (VFR), always provided that the pilots do not possess appropriate English language proficiency.

Special operations, in the foregoing operational scenarios, are exempt from applying what is indicated in this section in relation to ground-air communication between aircraft and ATS unit.

21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS

NOISE ABATEMENT PROCEDURES

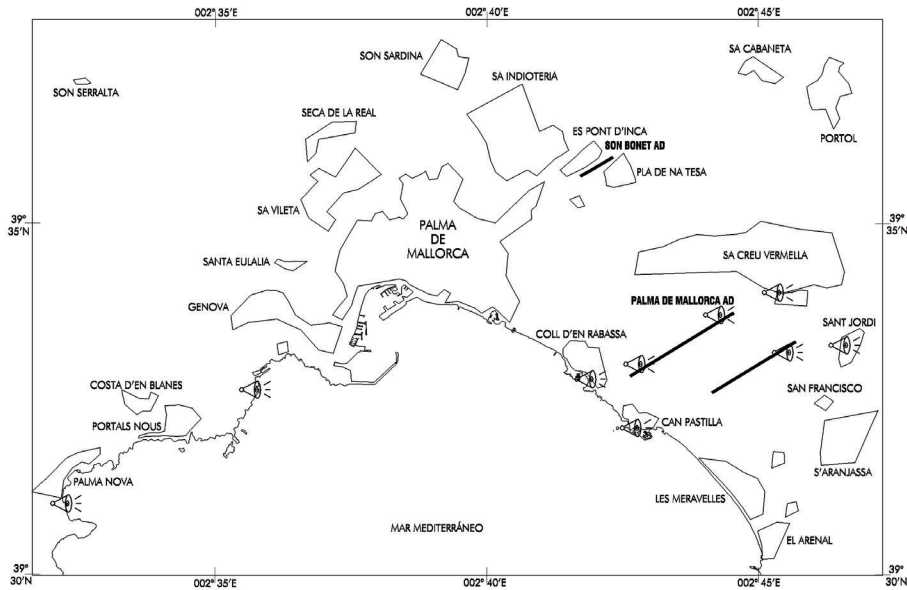
GENERALIDADES

- 1.- Los procedimientos siguientes se han establecido para evitar ruidos excesivos en los alrededores del aeropuerto de Palma de Mallorca.
- 2.- Estos procedimientos se aplicarán a todos los aterrizajes y despegues y su incumplimiento ocasionará sanciones a los operadores de las aeronaves.
- 3.- Los pilotos y el ATC podrán omitir estos procedimientos solamente por razones de seguridad.
- 4.- Los operadores que no puedan cumplir con estos procedimientos someterán a la autoridad correspondiente el procedimiento que puedan aplicar a estos fines para su posible aprobación.
- 5.- El término horario nocturno se define como el periodo de tiempo comprendido entre: V: 2100-0500, I: 2200-0600.
- 6.- Quedan prohibidos durante la noche vuelos de entrenamiento. Todas las operaciones de entrenamiento se deben realizar por la 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.

GENERAL

- 1.- The following procedures have been established to avoid excessive noise to the surroundings of Palma de Mallorca airport.
- 2.- These procedures are applicable to every landing and take-off manoeuvres. No compliance with these procedures will be cause of sanctions to aircraft operators.
- 3.- Pilots and ATC may omit these procedures only for aircraft safety reasons.
- 4.- Operators which cannot comply with these procedures shall submit to the correspondent authority the procedure that may apply to this purpose for its possible approval.
- 5.- The term night hours is defined as the time period comprised between: V: 2100-0500, I: 2200-0600.
- 6.- Training flights are forbidden at night-time. All training operations must be undertaken on RWY 24R/06L.
- 7.- Departure and arrival paths will be radar monitored and noise level will be measured for each operation. Location of SIRPA system noise sensors is shown in the corresponding general chart. This measurement system works 24 hours a day in automatic form and disposes of radar data, flight plan and aircraft position at every moment for the aircraft identification.
- 8.- Change on the procedures must not be asked for or cleared till reaching FL060 except propeller aircraft.
- 9.- RWY 06R may be used for arrivals exclusively by propeller aircraft and at daytime, except in the case of operational contingency.

RWY 24L will not be used for take-off operations, operational contingency excepted.



SITUACIÓN DE LOS SENSORES DE RUIDO LOCATION OF NOISE SENSORS	
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

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.

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.

VUELOS DE ENTRENAMIENTO

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

RUN-UP TEST

Run-up test of engines will be only authorized out of night hours and may be accomplished at TWY SOUTH. Any other situation must be authorized by the Airport Management.

Engine performance testing higher than idle regime are forbidden in the stand. It just may be realized at TWY SOUTH.

Run-up tests at idle regime don't have schedule restriction. It can be made when the aircraft is in the stand, if the boarding bridge is disconnected and has been authorized by CEOPS.

Auxiliary Power Point (APU) tests may be authorized by CEOPS out of night hours if is not perceived an excessive noise in apron.

NOISE ABATEMENT PROCEDURES

A- TAKE-OFF

- 1.- Take-off power. Take-off FLAP/SLAT.
 - Accelerate till V2 + 10 kt.
 - Climb up to 1500 ft AAL maintaining V2 + 10 kt.
- 2.- At 1500 ft
 - Reduce to power of ascent.
 - Accelerate till VZF + 10 kt maintaining a minimum climb gradient of 500 ft/min. VZF: Zero flap minimum safety manoeuvre speed.
- Retract FLAP/SLAT, according to need.
- 3.- UP TO FL060
Not exceed 250 kt and continue SID in force, except ATC clearance.

NOTE: Exceptions will be made for aircraft able to demonstrate that they generate less acoustic impact by using other procedures, which must be reported to the Airport Management sufficiently in advance, or for justified security reasons.

B- LANDING

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

TRAINING FLIGHTS

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

22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO

FLIGHT PROCEDURES

1. PROCEDIMIENTOS DE LLEGADA

1. ARRIVAL PROCEDURES

1.1 AUTORIZACIÓN LÍMITE

1.1 CLEARANCE LIMIT

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.

Arriving aircraft proceeding on a Standard Arrival (STAR) will considered the IAF as clearance limit. With no further ATC clearance, enter the IAF holding.

1.2 CONTROL RADAR EN APROXIMACIÓN

1.2 APPROACH RADAR CONTROL

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.

When arriving traffic is being sequenced by means of ATS Surveillance Systems, part of the approach will be flown under directions from Radar Control. Under radar control, the intermediate approach procedure may be partially or completely omitted, the clearance limit assigned may be replaced by a clearance to a final approach aid or fix, or radar vectors may be given to direct the aircraft to the final approach course or to a position from which a visual approach may be completed.

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

In case of dense traffic, radar vectoring from the IAF to a downwind leg position for the active runway should be expected.

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.

Once the aircraft is under Radar Control, changes of heading or flight level/altitude will be made under instructions from the Radar Control, except in case of radio communication failure.

1.3 CONTROL DE VELOCIDAD

1.3 SPEED CONTROL

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.

Speed Control is essential for safe and smooth operations, especially in dense traffic and during final approach.

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.

Spacing provided between aircraft is minded to achieve maximum runway utilization within the parameters of safe separation minima (including vortex effect). See Use of Runways in item 20.

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

These speeds are mandatory for separation purposes and standardized approach procedures at Palma Airport.

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

Except otherwise instructed by ATC, pilots shall comply with the following speed restrictions:

- IAS MAX 250 kt a FL100 o en el punto de limitación de velocidad (SLP), lo que ocurra primero,
- IAS 210 kt a 12.0 DME ILS.
- IAS 190 kt a 9.0 DME ILS.

- MAX IAS 250 kt at FL100 or at the Speed Limit Point (SLP), whatever occurs first.
- IAS 210 kt at 12.0 DME ILS.
- IAS 190 kt at 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.

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 congestión a la frecuencia:

PALMA APROXIMACIÓN + Aeroflot 321

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.

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.

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.

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:

- 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.
- 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).
- 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).
- 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.

2. PROCEDIMIENTOS DE SALIDA

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.

- IAS 160 kt a 4.0 DME ILS;
or equivalent distance from threshold in case of DME ILS U/S.

All speed restrictions are to be flown as accurately as possible.

Aircraft unable to conform to these speeds due to weather conditions, aircraft performance or other operational reasons, should inform ATC immediately and state what speeds might be used.

In the event of a new (no-speed related) ATC clearance being issued, pilots are not absolved from a requirement to maintain a previously allocated speed.

Non compliance with speed control instructions may lead to an aircraft to be excluded from the planned approach sequence.

1.4 SHORT COMMUNICATION PROCEDURE

In transfers of communications from PALMA ARRIVAL to PALMA FINAL (FREQ 118.955 C), the initial call shall be limited to the flight CALL SIGN to avoid congestion on the frequency:

PALMA APPROACH + Aeroflot 321

1.5 UNINTENDED CROSSING OF FINAL APPROACH COURSE

In order to avoid unintended crossing of the final approach course when radio contact is not possible, if an aircraft is on a radar vector leading to the final approach course at an angle of 50 degrees or less, or if the aircraft has been cleared to a waypoint or aid located on the final approach course, the pilot shall turn inbound to the final approach of the previously assigned runway and shall adhere to the cleared altitude, unless the pilot has been instructed by ATC to cross the final approach course.

1.6 DELAY INFORMATION ON APPROACH

The expected approach time (EAT) will be provided to an arriving aircraft whose landing is expected to be delayed by 10 minutes or more, or any other period of time as determined by the competent authority.

1.7 VISUAL APPROACH

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

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

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

1.8 RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE

An aircraft which experiences a communications failure shall immediately respond on the SSR mode 7600.

Procedures depending on the position of the aircraft at the time of the failure:

- During a STAR procedure before the IAF:
Maintain last cleared flight level / altitude and hold over the IAF. Start descending after a complete holding pattern, or after the EAT if received, whatever is later, and complete a published IFR approach to the active runway for arrivals in order to land within the next 30 minutes.
- On radar vectors before the IAF:
Maintain last cleared flight level / altitude, flight directly to the first suitable IAF and follow procedure stated on point a).
- On radar vectors after the IAF:
Maintain last cleared flight level / altitude and proceed to the final approach course to complete the approach procedure and land. If unable, accomplish the missed approach procedure with communications failure stated in d).
- During the missed approach:
Do not initiate the missed approach procedure before the MAPT, follow the procedure, join the holding, make a complete holding pattern, and complete the approach procedure and land.

2. DEPARTURE PROCEDURES

2.1 REFERENCE FIXES IN APPROACH COURSE

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

Reference fixes:

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

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 fraseología '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.

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.

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.

4. PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)

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 darse condiciones meteorológicas para la activación de LVP que sólo afecten una de las cabeceras, se podrá hacer uso de las cabeceras en CAT I, si en el aeropuerto está activado el LVP.

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

2.2 SPEED CONTROL

In order to optimize the departure flow and assist in the separation between successive departing aircraft, a speed limit of MAX IAS 250 kt at FL100 or below is applicable. ATC may remove the speed restriction by using the phrase 'No ATC Speed Restriction'.

Pilots are reminded that this phrase does not relieve the pilot of the responsibility to adhere to the Noise Abatement Procedures that may require a speed/power limitation.

2.3 RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURES

An aircraft which experiences a communications failure shall immediately respond on the SSR mode 7600.

Procedures depending on the position of the aircraft at the time of the failure:

a) During a SID procedure:

Follow the SID to the TMA exit point, climbing to the last cleared altitude/flight level, or the minimum safety altitude, whatever is higher; maintain such level or altitude for 7 minutes, continue climbing in accordance with the updated FPL.

b) On radar vectors on departure:

Intercept, in the most direct way, the last SID procedure given by ATC and continue the failure communications procedure stated in a).

If SID clearance has not been received, proceed to intercept the appropriate SID to the TMA exit point in accordance with the FPL.

3. CONTINUOUS DESCENT OPERATIONS

Depending on traffic situation, and if no need for interrupting the descent is foreseen, aircraft will be cleared to proceed to a standard arrival (STAR), or by means of a "direct to" clearance to an intermediate fix of the STAR, to the IAF, to an intermediate approach fix or to the IF, to the minimum altitude of the IAF or the IF of the instrumental procedure (IAC), in order to allow a continuous descent operation

4. LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

4.1. GENERAL

RWY 24L, provided that the facilities required are in service, is appropriate for CAT II and III operations.

RWY 24R, 24L (prior clearance or cases of contingency due to be subject to environmental limitations), 06R and 06L are appropriate for take-offs in low visibility conditions.

During the performance of these operations, the Low Visibility Procedures (LVP) will be applied. If so, pilots will be informed via ATIS or via RTF. In any case, LVP are active in the manoeuvring area when RVR is equal to or lower than 550 m and in apron when RVR is lower than 400 m.

In the event of weather conditions leading to LVP activation but activation cannot be accomplished (e.g., due to rapid deterioration of weather conditions, infrastructure-related issues, etc.), all operations may be halted (landing, take-off and taxiing) until LVP may be activated.

In the event of weather conditions leading to LVP activation that only affects one of the thresholds, thresholds may be used in CAT I if LVP are activated at the airport.

4.2. GROUND MOVEMENT

ATC will employ the lit intermediate holding position, as well as the stop bars as clearance limits to manage the ground movements.

With RVR values below 400 m and A-SMGCS (Advanced Surface Movement Guidance and Control Systems) inoperative, or with RVR values below 400 m and SMR operative (MLAT multilateration system out of service), aircraft will taxi guided by a "FOLLOW ME" vehicle from/to the stand (or position after towing) to/from the assigned apron exit/entry GATE. When the RVR is less than 75 m, no new clearances will be issued, and taxiing to the apron may only be completed with the guidance of signalmen.

Helicopters will be guided by a "FOLLOW ME" vehicle on the apron when LVP are in force.

When an aircraft follows a "FOLLOW ME" vehicle, the commander shall be responsible for maintaining their own separation from the vehicle.

When LVP are activated in the manoeuvring area, the following will be closed:

- Perimeter service roads:
 - South perimeter from General Aviation to SEI South.
 - North perimeter from East Apron to TWY Link.

When LVP are activated in the manoeuvring area and apron, the service roads bounded by the following stands will be closed:

- PRKG 06-103.
- PRKG 103-104 and passing through GATE D.
- PRKG 109-114 and passing through GATE E.
- PRKG 118-119 and passing through GATE F.
- PRKG 123-48.

In addition, possible closure, depending on whether or not there are aircraft parked, from the estimated off-block time and for the estimated duration of the LVP, of the following vehicle service roads (whenever any of these service

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.

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. // In cases where aircraft vacate RWY 24L at the end, they shall always do so via TWY H7 if possible.

- 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.

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 TAKE-OFF RUNWAY	PUNTO DE ESPERA (1) HOLDING POSITION (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. // See operational restrictions on runway-holding positions published in AIP.

(2) El uso de la RWY 24L para despegues tiene limitaciones medioambientales y sólo podrá ser utilizada previa autorización aeroportuaria o en casos de contingencia. // Use of RWY 24L for take-offs is subject to environmental limitations and it may only be used with prior clearance from the airport or in cases of contingency.

- 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. Para favorecer el guiado visual de aeronaves en LVP, en la RWY 06L/24R se hará uso de las barras NO EXIT, de forma que sólo estén operativos los ejes de las calles de rodaje de las cabeceras de esta pista.

PISTA EN USO PARA EL DESPEGUE RUNWAY IN USE FOR TAKE-OFF	CALLE DE SALIDA A UTILIZAR EN CASO DE ABORTAR DESPEGUE EXIT TAXIWAY TO BE USED IN THE EVENT OF ABANDONED TAKE-OFF
06L	H2 / H1
24R	H4 / H5
06R	H9 / H10
24L	S1 / S2 / S3 / H8 / H7 / H6

4.5. RODAJES

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

roads does remain open, its use will be controlled by a "FOLLOW ME" vehicle).

- Service road linking PRKG 02 with 100.
- Service road linking PRKG 22 with 109.
- Service road linking PRKG 25/26 with 116.
- Service road linking PRKG 28/29 with 121-123.

4.3. ARRIVALS

- a) Clearance to land will be issued when the ILS sensitive areas are free, normally, before the approaching aircraft is at 2 NM from the touchdown point. Nevertheless, concession of clearance to land may be delayed until the aircraft is at 1 NM from the touchdown point, always provided that the CTA monitors the development of the approach and the pilot has been advised that they will be supplied with landing clearance late.
- b) Aircraft that have landed should vacate the runway in use by any of the taxiways specified below, except when they receive different clearance from ATC:

- c) On vacating the runway, the pilots shall notify:

- The taxiway used, and
- Runway vacated (CAT I), or
- Sensitive area vacated (CAT II/III). The limit of the sensitive area is determined by the transition of the taxiway centre line lights from green-yellow-green to all green.

- d) Aircraft leaving the sensitive area will have priority over those that may be taxiing nearby.
- e) After vacating the runway, aircraft shall taxi following the taxiway centreline lights until they vacate the LSA, where they will receive instructions from GMC, or else they shall halt.

4.4. DEPARTURES

- a) Pilots shall request ATC to engines start-up when the meteorological minimum values are equal to or higher than its operation minima.
- b) The clearance of push-back, towing and/or taxiing will be requested to GMC (see AIP-España, AD 2-LEPA/LESJ item 18).
- c) The following runway-holding positions will be used, except when they receive different clearance from ATC.

- d) Take-offs from intersection are not permitted when LVP are activated.

- e) In the event of abandoning the take-off manoeuvre, ATC shall be notified immediately, who will give appropriate instructions. To enhance visual guidance of aircraft under LVP conditions, the NO EXIT bars will be used on RWY 06L/24R, so that the centre line lighting will only be operational on the taxiways at the runway thresholds.

4.5 TAXIING

Once activated the LVP, preferentially, operations will be carried out on West configuration

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

4.6. FALLO DE LAS COMUNICACIONES Y SITUACIONES ANÓMALAS EN EL ÁREA DE MANIOBRAS

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, sufra 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.

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.

5. SISTEMA DE VIGILANCIA ATS

Se emplea en el suministro del servicio de control de aeródromo para ejecutar las siguientes funciones:

- supervisión de la trayectoria de vuelo de aeronaves en aproximación final;
- supervisión de la trayectoria de vuelo de otras aeronaves en las cercanías del aeródromo;
- establecimiento de separación establecido en el R.C.A. apartado 4.6.7.3, entre aeronaves sucesivas a la salida; y
- 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.

The taxiing routes described in AIP-España AD 2-LEPA/LESJ item 20 shall be followed.

4.6. COMMUNICATIONS FAILURE AND ANOMALOUS SITUATIONS IN THE MANOEUVRING AREA

4.6.1. Communications failure

If an aircraft or vehicle operating in the manoeuvring area or an aircraft or "FOLLOW ME" vehicle on the apron should suffer a communications failure, it shall proceed as follows:

a) Departing Aircraft

The aircraft shall continue by the assigned route and halt at the limit of the ATC clearance, taking extreme care, where it shall hold and await the arrival of a "FOLLOW ME" vehicle which will guide it to the assigned stand or holding bay.

b) Arriving Aircraft

If the aircraft has just landed, it shall hold its position on vacating the runway (or the sensitive area) and await the arrival of a "FOLLOW ME" vehicle, which will guide it to the assigned stand.

If the aircraft already has ATC taxiing clearance, it shall continue by the assigned route and halt at the limit of the ATC clearance, taking extreme care, where it shall hold and await the arrival of a "FOLLOW ME" vehicle which will guide it to the assigned stand.

c) Vehicle

In the case of failure of radiotelephone communications with the Aerodrome Control Services when the driver is within the Manoeuvring area, the general procedure for action will be:

- Normally, the driver will exit the manoeuvring area before halting and awaiting help.
- If the driver has a transmitter for the CEOPS frequency, this situation must be reported to that unit, and assistance required.

4.6.2. Abnormal situations in the manoeuvring area:

Uncertainty about position in the manoeuvring area

- Other than as provided for in the following paragraph, if a pilot is in doubt about the position of the aircraft in relation to the manoeuvring area, they must immediately halt the aircraft and report this circumstance to ATC (including the last known position).
- In situations in which a pilot is in doubt about the position of the aircraft in relation to the manoeuvring area, but recognises that the aircraft is on a runway, the pilot shall immediately report this to ATC (including the last known position), and vacate the runway as soon as possible, if they can find an appropriate taxiway nearby, unless ATC should indicate otherwise, and then, halt the aircraft.
- In the event of disorientation of a vehicle in the manoeuvring area, this fact shall be communicated to ATC (including the last known position) and, unless other indications are received from ATC, the driver shall exit the manoeuvring area to reach a safe distance as soon as possible, and halt the vehicle.
- In the event that ATC realises that an aircraft or vehicle has lost its position in the manoeuvring area, or is not sure of its position, the appropriate measures will be taken immediately to safeguard the operations and help the aircraft or vehicle in question to determine its position.

Loss of visual contact between traffic

- In the event that one aircraft loses visual contact with another, or with a vehicle with which it is maintaining its own separation, ATC shall be informed immediately, and the aircraft halted. ATC will take the measures that it will deem fit (for instance, sending an assistance vehicle).

Breakdown of aircraft or vehicle

- Aircraft: shall report the situation to ATC and await the arrival of assistance. Should it find itself on a runway, if possible and unless ATC should indicate otherwise, this shall be vacated.
- Vehicle: shall communicate this fact to ATC (including the last known position) and, unless other indications are received from ATC and this is possible, the driver shall exit the manoeuvring area to reach a safe distance as soon as possible, and halt the vehicle. If the vehicle cannot be moved, ATC shall be informed without delay.

5. ATS SURVEILLANCE SYSTEM

It is used in the provision of the aerodrome control service to perform the following functions:

- supervision of the flight path of aircraft on final approach;
- supervision of the flight path to other aircraft in the vicinity of the aerodrome;
- establishment of separation, as defined in the R.C.A. section 4.6.7.3, between successive departing aircraft; and
- provision of navigation assistance to VFR flights.

All the functions above will be suspended in the event of simultaneous unavailability of Palma de Mallorca and Randa radars.

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.

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.

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).

6. VFR TRAFFIC

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

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

7. VISUAL DEPARTURE PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS

In certain circumstances in which the published SID and contingency departures cannot be used, IFR flights may request a “visual departure” from ATC under the following conditions:

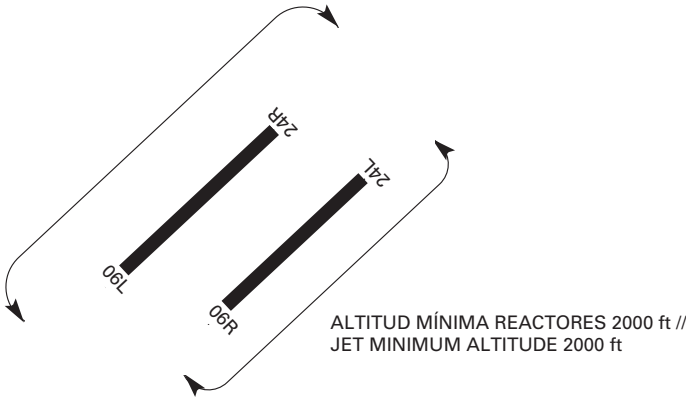
- Between the start of morning civil twilight and the end of evening civil twilight.
- Weather conditions in the direction of the take-off and subsequent initial climb that permit the visual flight up to the Minimum Radar Altitude.
- Once lined up, the pilot will propose a heading to ATC, to enable the departure to be safe.
- The pilot will be responsible for maintaining obstacle clearance up to the Minimum Radar Altitude.

Noise abatement procedures described in AD 2-LEPA/LESJ ITEM 21.- NOISE ABATEMENT PROCEDURES which are incompatible with these visual departures will not apply.

AD TRAFFIC CIRCUIT

RWY 06L/06R
AD traffic circuit to the right (South) / left (North).

RWY 24R/24L
AD traffic circuit to the left (South) / right (North).



23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

ADDITIONAL INFORMATION

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.

ARRESTING SYSTEMS

Nomenclature: LESJ-01-C-B.
Type: RETRACTABLE CABLE BARRIER BIDIRECTIONAL.
Location on: RWY 06R THR displaced + 650 m/+2133 ft.
RWY 24L THR +1940 m/+6365 ft.
Readiness status: Permanently available, at the pilot request.

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

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

- Posición: 393255.11N 0024359.13E
- Código Modo Alpha: 7777
- Altura antena: 100 ft

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

AIRCRAFT EQUIPPED WITH TCAS, VERSION PRIOR TO N° 7, OPERATING AT PALMA DE MALLORCA AD

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

- Location: 393255.11N 0024359.13E
- Alpha Mode Code: 7777
- Antenna altitude: 100 ft

Aircraft equipped with TCAS, version prior to N° 7, overflying at low altitude next to these coordinates, may receive TCAS traffic advisories corresponding to this fixed transponder. Such identifications do not identify real traffic and should be ignored.

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.

ON-BOARD MEDICAL ATTENTION

In the event that a passenger requires on-board medical attention, the pilot-in-command will notify ATC whether:

1. He/she requires a doctor on board, or
2. He/she does not require a doctor on board.

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.

In the case of requiring a doctor on board:

- The passengers will remain seated until the medical service takes care of the patient.
- Medical personnel will travel to the aircraft.

In the case of not requiring a doctor on board:

- The PMR vehicle will travel to the aircraft to transport the patient to the airport First Aid Room for assessment by medical staff.

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 invernol 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).

BIRDS CONCENTRATION AREAS

Fauna Control Service schedule: Sunrise to Sunset.

Presence of fauna due to different points of attraction for fauna within and in the vicinity of the airport, as described below:

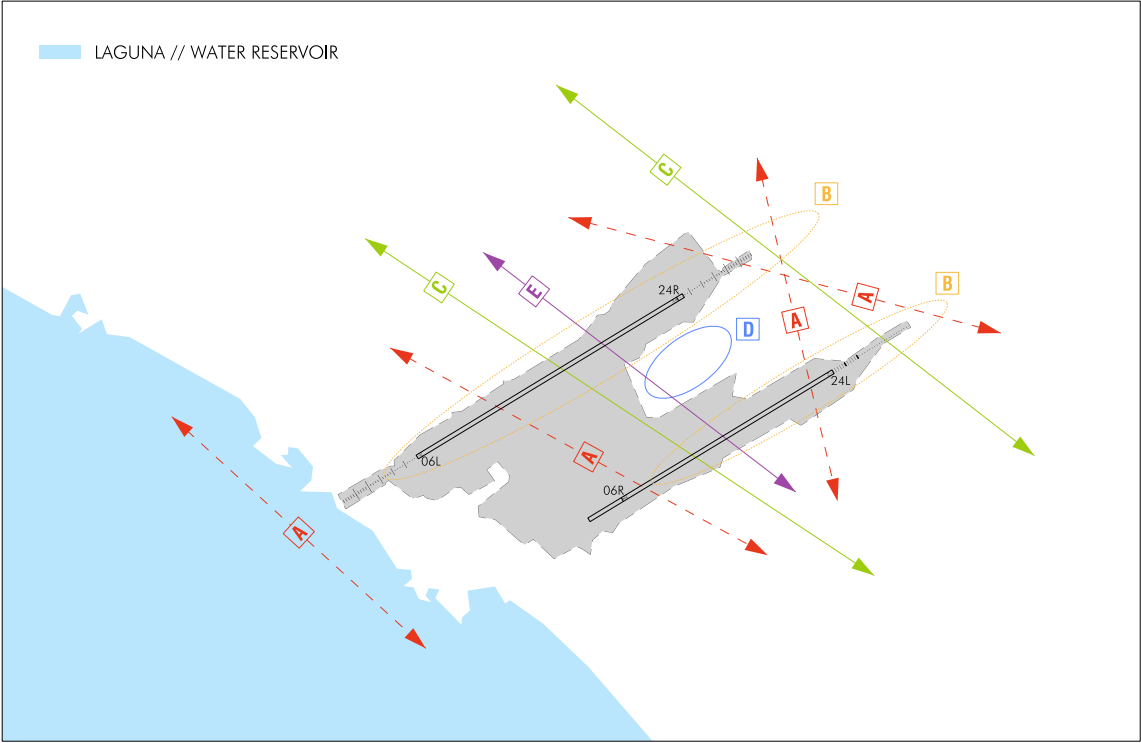
Movement A. Displacements of yellow-legged gulls crossing the two runways (at 30 to 300 ft AGL) individually or in groups of up to 10.

Movement C. Possible transit in winter by compact flocks of common starlings crossing both runways at sunrise and one hour before sunset (at 30 to 600 ft AGL).

Movement E. Displacements of cattle egrets crossing the two runways (at 30 to 300 ft AGL).

Zone B. Spring concentration of common swifts.

Zone D. Forest cover con presence of wood pigeons (all year) and common starling (winter).



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.

FOAM COVERING OF RUNWAYS

In case of emergency landing, foam covering service of runways as a safety measure is not provided.

APANTALLAMIENTO DE LUCES DE APROXIMACIÓN

SHIELDING OF APPROACH LIGHTS

ELEMENTO APANTALLADO SHIELDED ELEMENT	RWY	OBJETO QUE APANTALLA SHIELDING OBJECT	CONSECUENCIA CONSEQUENCE
Barra transversal situada a 450 m del umbral // Crossbar located at 450 m from threshold	06L	Carretera // Road	Se pierde la referencia visual que supone la barra transversal situada a 450 m del umbral. // The visual reference provided by the crossbar located at 450 m from threshold disappears.
2 luces centrales situadas a 480 m del umbral // 2 central lights located at 480 m from threshold	06L	Carretera // Road	La distancia entre las luces de la línea central pasa a ser de 81 m. // The distance between the lights in the central line will be 81 m.

24. CARTAS RELATIVAS AL AERÓDROMO**CHARTS RELATED TO THE AERODROME**

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

<https://aip.enaire.es/AIP/#LEPA/LESJ>

The list of charts related to the aerodrome can be found on the link below:

<https://aip.enaire.es/AIP/#LEPA/LESJ>

→ 25. PENETRACIÓN DE LA SUPERFICIE DEL TRAMO VISUAL (VSS)**VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION**

A continuación se incluyen los procedimientos de aproximación instrumental afectados:

IAC 1 ILS Z RWY 06L: aproximación directa.
IAC 2 ILS Y RWY 06L: aproximación directa.
IAC 4 VOR RWY 06L: aproximación directa.
IAC 5 RNP Z RWY 06L: LPV.
IAC 6 VOR RWY 06R: aproximación directa.
IAC 7 ILS Z RWY 24L: aproximación directa.
IAC 8 ILS Y RWY 24L: aproximación directa.
IAC 9 LOC RWY 24L: aproximación directa.
IAC 10 NDB RWY 24L: aproximación directa.
IAC 11 RNP Z RWY 24L: LPV.
IAC 12 RNP Y RWY 24L: LNAV, LNAV/VNAV.
IAC 16 VOR RWY 24R: aproximación directa.
IAC 18 RNP Y RWY 24R: LNAV, LNAV/VNAV.

The instrument approach procedures affected, can be found below:

IAC 1 ILS Z RWY 06L: direct approach.
IAC 2 ILS Y RWY 06L: direct approach.
IAC 4 VOR RWY 06L: direct approach.
IAC 5 RNP Z RWY 06L: LPV.
IAC 6 VOR RWY 06R: direct approach.
IAC 7 ILS Z RWY 24L: direct approach.
IAC 8 ILS Y RWY 24L: direct approach.
IAC 9 LOC RWY 24L: direct approach.
IAC 10 NDB RWY 24L: direct approach.
IAC 11 RNP Z RWY 24L: LPV.
IAC 12 RNP Y RWY 24L: LNAV, LNAV/VNAV.
IAC 16 VOR RWY 24R: direct approach.
IAC 18 RNP Y RWY 24R: LNAV, LNAV/VNAV.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK