



ANEXO VIII: AIP. AEROPUERTO DE PALMA DE MALLORCA



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 geoid: 48,98 m ± 0,10 m (1).
Temperatura de referencia: 31°C.
Declinación magnética: 1°E (2015).
Cambio anual: 6,2'E.
Administración AD: CIV: Aena.
MIL: Ejército del Aire.
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 **FAX:** CIV: +34-971 789 010/1/2
MIL: +34-971 497 504 MIL: +34-971 497 605
AFTN: CIV: LEPA **E-mail:** CIV: pmi_secdirec@aena.es
MIL: LESJ MIL: baseopsala49@ea.mde.es
Tránsito autorizado: IFR/VFR (2).
Observaciones: (1) Para todos los puntos del AD.
(2) No se admite tráfico VFR excepto vuelos hospitalares,
militares, búsqueda y salvamento y de estado del 1 MAY
al 31 OCT, de viernes a domingo, HR: H24.

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.
Magnetic variation: 1°E (2015).
Annual change: 6.2'E.
AD administration: CIV: Aena.
MIL: Ejército del Aire.
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 **FAX:** CIV: +34-971 789 010/1/2
MIL: +34-971 497 504 MIL: +34-971 497 605
AFTN: CIV: LEPA **E-mail:** CIV: pmi_secdirec@aena.es
MIL: LESJ MIL: baseopsala49@ea.mde.es
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.

3. HORARIO DE OPERACIÓN

HOURS OF OPERATION

Aeropuerto: H24. (1)
Aduanas e Inmigración: H24.
Servicios médicos y de sanidad: Ver GEN 1.4.
AIS/ARO/OPV: H24.
Información MET: H24.
ATS: H24.
Abastecimiento de combustible: H24.
Asistencia en tierra: H24.
Seguridad: H24.
Deshielo: H24.
Observaciones: (1) Aeronaves de estado extranjeras, ver casilla 20: Reglamentación local.

Airport: H24. (1)
Customs and Immigration: H24.
Health and Sanitation: See GEN 1.4.
AIS/ARO/OPV: H24.
MET briefing: H24.
ATS: H24.
Fuelling: H24.
Handling: H24.
Security: H24.
De-icing: H24.
Remarks: (1) Foreign State aircraft, see item 20: Local regulations.

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 8.000 Kg;
2 horquillas elevadoras (uñas) hasta 4.500 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: 40.000 L; 22,5 L/s.
Cisternas: 20.000 L; 16,66 L/s.
Instalaciones para el deshielo: Servicio prestado por el agente handling.
Superficie de deshielo para aeronaves en puestos
de estacionamiento 114 a 118B.
Espacio disponible en hangar: No.
Instalaciones para reparaciones: CIV: Reparaciones de poca importancia
por las compañías.
Observaciones: MIL: GPU: Unidad de CA (hasta 100 KVA) y CC (hasta 2500 A).
Agentes de rampa:
IBERIA.
Tel.: +34-971 628 802.
Fax: +34-971 789 258.
Móvil: +34-660 327 184.
E-mail: pmikq015@IBERIA.es
SITA: PMIKIIB, PMIKQIB.
ACCIONA.
Tel.: +34-971 789 441.
Fax: +34-971 789 910.
Móvil: +34-607 536 745.
E-mail: pmi.ops.dutyofficer@acciona.com
SITA: PMIIHXH
GROUNDFORCE
Tel.: +34-971 789 505 / +34-971 178 267.
Fax: +34-971 789 603.
Móvil: No.

Cargo facilities: CIV: No limitations.
MIL: 1 forklift (claw) up to 8,000 Kg;
2 forklifts (claws) up to 4,500 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: 40,000 L; 22.5 L/s.
Trucks: 20,000 L; 16.66 L/s.
De-icing facilities: Service provided by handling operator.
Aircraft de-icing area on stands 114 to 118B.
Hangar space: No.
Repair facilities: CIV: Minor repairs by operating companies.
Remarks: MIL: GPU: AC (up to 100 KVA) and DC (up to 2500 A) units.
Ramp agents:
IBERIA.
Tel.: +34-971 628 802.
Fax: +34-971 789 258.
Mobile phone: +34-660 327 184.
E-mail: pmikq015@IBERIA.es
SITA: PMIKIIB, PMIKQIB.
ACCIONA.
Tel.: +34-971 789 441.
Fax: +34-971 789 910.
Mobile phone: +34-607 536 745.
E-mail: pmi.ops.dutyofficer@acciona.com
SITA: PMIIHXH
GROUNDFORCE
Tel.: +34-971 789 505 / +34-971 178 267.
Fax: +34-971 789 603.
Mobile phone: No.

E-mail: pmijtux@air-europa.com
 SITA: PMIAPIX.

Agentes de rampa de Aviación General y Negocios:

GESTAIR
 Tel.: +34-916 782 648
 Fax: +34-971 789 674
 Móvil: +34-609 001 137
 E-mail: fbolepa@gestair.com
 SITA: MADOOG5.
 SKY VALET SPAIN
 Tel.: +34-916 782 648.
 Fax: +34-971 789 674.
 Móvil: +34-609 001 137.
 E-mail: occ@gestair.com
 SITA: MADOOG5.

MALLORCAIR
 Tel.: +34-971 789 522
 Fax: +34-971 787 932
 Móvil: +34-609 734 727
 E-mail: handling@mallorcair.es
 SITA: PMIZJXH.

MELENDEZ
 Tel.: +34-971 268 276
 Fax: +34-971 789 897
 Móvil: +34-659 949 916
 E-mail: pmihandling@gmelendez.com
 SITA: PMIGMXH.

SWISSPORT
 Tel.: +34-971 789 200
 Fax: +34-971 789 201
 Móvil: +34-620 940 547
 E-mail: Pmi.executive@swissport.com
 SITA: PMIAPIXH.

GENERAL AVIATION SERVICE GAS
 Tel.: +34-913 936 906.
 Fax: +34-913 936 671.
 Móvil: +34-685 938 716.
 E-mail: palmamallorca@generalaviation.es
 SITA: PMIGAXH.

E-mail: pmijtux@air-europa.com
 SITA: PMIAPIX.

Ramp agents for General and Business Aviation:

GESTAIR
 Tel.: +34-916 782 648
 Fax: +34-971 789 674
 Mobile phone: +34-609 001 137
 E-mail: fbolepa@gestair.com
 SITA: MADOOG5.
 SKY VALET SPAIN
 Tel.: +34-916 782 648.
 Fax: +34-971 789 674.
 Mobile phone: +34-609 001 137.
 E-mail: occ@gestair.com
 SITA: MADOOG5.

MALLORCAIR
 Tel.: +34-971 789 522
 Fax: +34-971 787 932
 Mobile phone: +34-609 734 727
 E-mail: handling@mallorcair.es
 SITA: PMIZJXH.

MELENDEZ
 Tel.: +34-971 268 276
 Fax: +34-971 789 897
 Mobile phone: +34-659 949 916
 E-mail: pmihandling@gmelendez.com
 SITA: PMIGMXH.

SWISSPORT
 Tel.: +34-971 789 200
 Fax: +34-971 789 201
 Mobile phone: +34-620 940 547
 E-mail: Pmi.executive@swissport.com
 SITA: PMIAPIXH.

GENERAL AVIATION SERVICE GAS
 Tel.: +34-913 936 906.
 Fax: +34-913 936 671.
 Mobile phone: +34-685 938 716.
 E-mail: palmamallorca@generalaviation.es
 SITA: PMIGAXH.

5. INSTALACIONES PARA LOS PASAJEROS

PASSENGER FACILITIES

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

Hotels: MIL: Yes.
Restaurant: Yes.
Transportation: CIV: Buses and taxis.
 MIL: Vehicle subject to availability, on request (PPR).
Medical facilities: CIV: Ambulance service.
 MIL: First aid and ambulance. (1)
Bank/Post Office: Yes.
Tourist information: Yes.
Remarks: (1) HR 0730-1430 LT.

6. SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICE

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, conjunto de elevación para fuselaje, vigas transversales de diferente capacidad, esteras y material accesorio para su uso, camión con grúa de capacidad máxima 2,4 TM y material auxiliar. Medios externos: grúas de 40 a 200 TM y camiones grúa de 30 a 220 TM.
 MIL: Tractor remolcador y grúa de rescate de aeronaves hasta 30 TM.
Observaciones: (1) Objetivo operacional de tiempo de respuesta hasta THR más alejado menor de 3 MIN.
 (2) Se proporcionará nivel 6, previa solicitud PPR con 48 horas de antelación.

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, lifting equipment for fuselage, transverse beams of different capacity, mats and accessory materials for their use, truck crane of maximum capacity 2.4 TM and auxiliary material. External facilities: cranes of 40 to 200 TM and truck cranes from 30 to 220 TM.
 MIL: Towing tractor and aircraft rescue crane up to 30 TM.
Remarks: (1) Operational objective of response time up to THR furthest away less than 3 MIN.
 (2) Level 6 will be provided upon request PPR 48 hours in advance.

7. DISPONIBILIDAD ESTACIONAL/REMOCIÓN DE OBSTÁCULOS**SEASONAL AVAILABILITY/OBSTACLE CLEARING**

Equipo: Distribuidor centrífugo de urea, barredora con cuchilla quitanieves, camión y tractores.

Prioridad: RWY, TWY, plataforma, vías de servicio y accesos.

Observaciones: Periodo de aplicación del plan de nieve: desde el 01-NOV al 15-APR. (Ver tambien AD 1.2).

Equipment: Chemical de-icing urea centrifugal spreader, sweeper with snow-plough blade, truck and tractors.

Priority: RWY, TWY, apron, service roads and entries.

Remarks: Period of application of snow plan: from 01-NOV to 15-APR. (See also AD 1.2).

8. DETALLES DEL ÁREA DE MOVIMIENTO**MOVEMENT AREA DETAILS**

Plataforma: Superficie: Hormigón y asfalto.

Resistencia: Calles de rodaje LA: PCN 95/R/A/W/T;

LB, LC, LQ, LY, Y2, Y3: PCN 54/R/A/W/T;

Y1: PCN 44/F/C/W/T;

LD, LF: PCN 101/F/A/W/T;

LE: PCN 150/F/A/W/T;

W5: PCN 46/R/B/W/T;

LG, T1 a T2: PCN 96/R/A/W/T;

LJ a LK: PCN 59/R/B/W/T; LM: PCN 146/F/A/W/T;

LP: PCN 122/R/A/W/T; V1 a V2, V: PCN 81/R/A/W/T.

Puestos de estacionamiento 301 a 310: PCN 95/R/A/W/T;

311 a 318, 150 a 159, 200 a 247: PCN 54/R/A/W/T;

100 a 103B, 01 a 06, 115 a 119, 24 a 26: PCN 84/R/A/W/T;

104 a 109, 08 a 23B, 114, 114B: PCN 46/R/B/W/T;

27 a 29, 120 a 123, 46 a 48, 50 a 52, 60 a 68, 72, 80 a 86:

PCN 96/R/A/W/T;

54 a 58: PCN 59/R/B/W/T; 88 a 98: PCN 122/R/A/W/T.

30 a 44: PCN 81/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 TWY S2: 25 m, N1 a N6: 29 m, N7 (exclusiva para helicópteros): 8,6 m, TWY U (acceso a Plataforma MIL Este): 24 m.

Superficie: Asfalto y hormigón.

Resistencia: N2 a N5: PCN 61/F/A/W/T;

N1: PCN 72/F/A/W/T; N6, H3: PCN 91/F/A/W/T;

N7: PCN 26/F/A/W/T;

H1: PCN 49/R/C/W/T;

H4 a H5: PCN 89/F/A/W/T; S1 y S3: PCN 96/F/A/W/T;

S2: PCN 85/F/A/W/T; H7 a H8: PCN 101/F/A/W/T;

H9 a H10: PCN 43/F/A/W/T;

NORTH: PCN 49/F/B/W/T;

LINK: PCN 115/F/A/W/T EXC tramo entre J y SOUTH:

PCN 83/F/C/W/T; SOUTH: PCN 96/F/A/W/T EXC tramo entre

S1 y H10: PCN 43/F/A/W/T.

U: PCN 44/R/A/W/T.

Posiciones de comprobación: Altimetro: Plataforma: 4 m/14 ft EXC puestos de estacionamientos 58, 60 y 62: 7 m/24 ft.

VOR: No.

INS: Ver AD 2-LEPA/LESJ PDC.

Observaciones: Ninguna.

Apron: Surface: Concrete and asphalt.

Strength: Taxiways LA: PCN 95/R/A/W/T;

LB, LC, LQ, LY, Y2, Y3: PCN 54/R/A/W/T;

Y1: PCN 44/F/C/W/T;

LD, LF: PCN 101/F/A/W/T;

LE: PCN 150/F/A/W/T;

W5: PCN 46/R/B/W/T;

LG, T1 to T2: PCN 96/R/A/W/T;

LJ to LK: PCN 59/R/B/W/T; LM: PCN 146/F/A/W/T;

LP: PCN 122/R/A/W/T; V1 to V2, V: PCN 81/R/A/W/T.

Stands 301 to 310: PCN 95/R/A/W/T;

311 to 318, 150 to 159, 200 to 247: PCN 54/R/A/W/T;

100 to 103B, 01 to 06, 115 to 119, 24 to 26: PCN 84/R/A/W/T;

104 to 109, 08 to 23B, 114, 114B: PCN 46/R/B/W/T;

27 to 29, 120 to 123, 46 to 48, 50 to 52, 60 to 68, 72, 80 to 86:

PCN 96/R/A/W/T;

54 to 58: PCN 59/R/B/W/T; 88 to 98: PCN 122/R/A/W/T.

30 to 44: PCN 81/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 TWY S2: 25 m, N1 to N6: 29 m, N7 (exclusively for helicopters): 8.6 m, TWY U (access to East MIL apron): 24 m.

Surface: Asphalt and concrete.

Strength: N2 to N5: PCN 61/F/A/W/T;

N1: PCN 72/F/A/W/T; N6, H3: PCN 91/F/A/W/T;

N7: PCN 26/F/A/W/T;

H1: PCN 49/R/C/W/T;

H4 to H5: PCN 89/F/A/W/T; S1 and S3: PCN 96/F/A/W/T;

S2: PCN 85/F/A/W/T; H7 to H8: PCN 101/F/A/W/T;

H9 to H10: PCN 43/F/A/W/T;

NORTH: PCN 49/F/B/W/T;

LINK: PCN 115/F/A/W/T EXC section between J and SOUTH:

PCN 83/F/C/W/T; SOUTH: PCN 96/F/A/W/T EXC section between

S1 and H10: PCN 43/F/A/W/T.

U: PCN 44/R/A/W/T.

Check locations: Altimeter: Apron: 4 m/14 ft. EXC stand 58. 60 and 62: 7m/24 ft.

VOR: No.

INS: See AD 2-LEPA/LESJ PDC.

Remarks: None.

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 NO ENTRY, indicador de dispositivo de frenado, luces de protección de pista e información LGTD y puestos de estacionamiento.

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 señales indicadoras de salida rápida de RWY 24L en TWY S1 y S2.

Señalización de TWY: Eje y borde, EXC N7: eje.

Observaciones: Ninguna.

Taxiing guidance system: Runway-holding positions, intermediate holding position, stopbars, intermediate holding position lights, lighted position indicators, NO ENTRY boards, arresting gear marking, runway guard lights, LGTD information and stands.

RWY markings: Designators, threshold, threshold displaced (RWY 24R and RWY 06R), centre line, side stripe, aiming point, touchdown zone with distance code and rapid exit indicator markings from RWY 24L in TWY S1 and S2.

TWY markings: Centre line and edge, EXC N7: centre line.

Remarks: None.

10. OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO**AERODROME OBSTACLES**

Obstáculos que perforan las Superficies de Cónica, Horizontal interna, Aproximación, Aproximación interna, Transición, Transición interna, Aterrizaje interrumpido y Ascenso en el despegue establecidas en el Anexo 14; y las áreas 2A y 3 establecidas en el anexo 15 de OACI:

Ver carpeta del DVD "Item 10".

Observaciones: Ver AD 2-LEPA/LESJ AOC.

Obstacles which penetrate Conical, Inner horizontal, Approach, Inner approach, Transitional, Inner transitional, Balked landing and Take-off climb surfaces contained in Annex 14 of ICAO; and areas 2A and 3 contained in Annex 15 of ICAO:

See DVD folder "Item 10".

Remarks: See AD 2-LEPA/LESJ AOC.

11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO

METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED

Oficina MET: Palma de Mallorca MET.

HR: H24.

METAR: Semihorario.

TAF: 24 HR.

TREND: Sí.

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: Oficina principal: Valencia; H24; TEL: +34-963 690 750.
 Oficina meteorológica Palma; H24;
 TEL: +34-971 789 319.

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 MET.

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: Main office: Valencia; H24; TEL: +34-963 690 750.
 Meteorological office Palma; H24;
 TEL: +34-971 789 319.

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

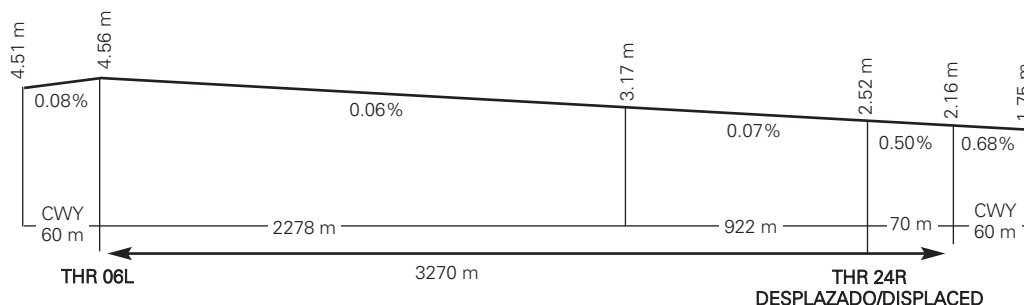
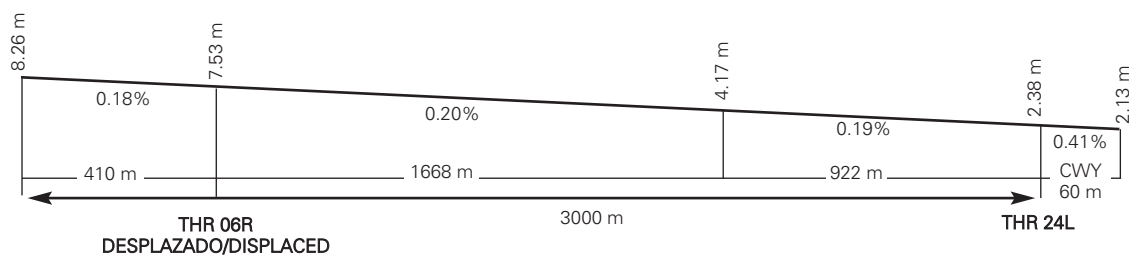
RWY	Orientación Direction	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m) Strip (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
06L (1)	058.56°GEO 058°MAG	3270 x 45	393249.73N 0024238.62E	THR: 4.6 m / 15 ft TDZ: 4.6 m / 15 ft	No	60 x 150	3390 x 300 (6)	No	240 x 150 (6)	RWY: Asfalto/Asphalt PCN 61/F/A/W/T SWY: No
24R (2)	238.58°GEO 238°MAG	3270 x 45	393343.83N 0024433.00E	THR: 2.5 m / 8 ft TDZ: 3.2 m / 10 ft	No	60 x 150	3390 x 300 (6)	No	240 x 150 (6)	RWY: Asfalto/Asphalt PCN 61/F/A/W/T SWY: No
06R (3)	058.58°GEO 058°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: Asfalto/Asphalt PCN 96/F/A/W/T SWY: No
24L (4)	238.60°GEO 238°MAG	3000 x 45 (5)	393319.22N 0024541.49E	THR: 2.4 m / 8 ft TDZ: 4.1 m / 14 ft	No	No	3120 x 300 (6)	Si / Yes	240 x 150 (6)	RWY: Asfalto/Asphalt PCN 96/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 RWY 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 RWY paved and suitable for aircraft to stop in case of an aborted take-off. (6) Grass soil.

Perfil:

Profile:



NO A ESCALA / NOT TO SCALE

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 S3	2390	2450	2390	-

Observaciones: (1) Últimos 410 m de RWY pavimentada y adecuada para que puedan detenerse las aeronaves en caso de despegue interrumpido.

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

14. ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA		APPROACH AND RUNWAY LIGHTING	
<p>Pista: 06L</p> <p>Aproximación: Precisión CAT I, 900 m. LIH.</p> <p>PAPI (MEHT): 3° (16,10 m / 53 ft).</p> <p>Umbral: Verdes con barras de ala.</p> <p>Zona de toma de contacto: No.</p> <p>Eje pista: 3270 m: 2370 m blancas+600 m rojas y blancas + 300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m.</p> <p>Borde de pista: 3270 m: 2670 m blancas + 600 m amarillas. LIH. Distancia entre luces: 50 m.</p> <p>Extremo de pista: Rojas.</p> <p>Zona de parada: No.</p> <p>Observaciones: Ninguna.</p>	<p>Runway: 06L</p> <p>Approach: Precision CAT I, 900 m. LIH.</p> <p>PAPI (MEHT): 3° (16.10 m / 53 ft).</p> <p>Threshold: Green with wing bars.</p> <p>Touchdown zone: No.</p> <p>Runway centre line: 3270 m: 2370 m white+600 m red and white+300 m red. LIH. Distance between lights: 15 m.</p> <p>Runway edge: 3270 m: 2670 m white + 600 m yellow. LIH. Distance between lights: 50 m.</p> <p>Runway end: Red.</p> <p>Stopway: No.</p> <p>Remarks: None.</p>		
<p>Pista: 24R</p> <p>Aproximación: Precisión CAT I, 900 m. LIH. Luces de identificación de umbral.</p> <p>PAPI (MEHT): 3° (18,52 m / 61 ft).</p> <p>Umbral: Verdes con barras de ala.</p> <p>Zona de toma de contacto: No.</p> <p>Eje pista: 3270 m: 2370 m blancas + 600 m rojas y blancas + 300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m.</p> <p>Borde de pista: 3270 m : 70 m rojas + 2600 m blancas + 600 m amarillas. LIH. Distancia entre luces: 50 m.</p> <p>Extremo de pista: Rojas.</p> <p>Zona de parada: No.</p> <p>Observaciones: Ninguna.</p>	<p>Runway: 24R</p> <p>Approach: Precision CAT I, 900 m. LIH. Threshold identification lights.</p> <p>PAPI (MEHT): 3° (18.52 m / 61 ft).</p> <p>Threshold: Green with wing bars.</p> <p>Touchdown zone: No.</p> <p>Runway centre line: 3270 m: 2370 m white+600 m red and white+300 m red. LIH. Distance between lights: 15 m.</p> <p>Runway edge: 3270 m: 70 m red + 2600 m white + 600 m yellow. LIH. Distance between lights: 50 m.</p> <p>Runway end: Red.</p> <p>Stopway: No.</p> <p>Remarks: None.</p>		
<p>Pista: 06R</p> <p>Aproximación: Luces de identificación de umbral.</p> <p>PAPI (MEHT): 3,4° (16,52 m / 54 ft).</p> <p>Umbral: Verdes con barras de ala.</p> <p>Zona de toma de contacto: No.</p> <p>Eje pista: 3000 m: 2100 m blancas + 600 m rojas y blancas + 300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m.</p> <p>Borde de pista: 3000 m: 410 m rojas + 1990 m blancas + 600 m amarillas. LIH. Distancia entre luces: 50 m.</p> <p>Extremo de pista: Rojas.</p> <p>Zona de parada: No.</p> <p>Observaciones: Ninguna.</p>	<p>Runway: 06R</p> <p>Approach: Threshold identification lights.</p> <p>PAPI (MEHT): 3.4° (16.52 m / 54 ft).</p> <p>Threshold: Green with wing bars.</p> <p>Touchdown zone: No.</p> <p>Runway centre line: 3000 m: 2100 m white+600 m red and white+300 m red. LIH. Distance between lights: 15 m.</p> <p>Runway edge: 3000 m: 410 m red + 1990 m white + 600 m yellow. LIH. Distance between lights: 50 m.</p> <p>Runway end: Red.</p> <p>Stopway: No.</p> <p>Remarks: None.</p>		
<p>Pista: 24L</p> <p>Aproximación: Precisión CAT II/III, 900 m, LIH.</p> <p>PAPI (MEHT): 3° (16,95 m / 56 ft).</p> <p>Umbral: Verdes con barras de ala.</p> <p>Zona de toma de contacto: 900 m blancas.</p> <p>Eje pista: 3000 m: 2100 m blancas + 600 m rojas y blancas + 300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m.</p> <p>Borde de pista: 3000 m: 2400 m blancas + 600 m amarillas. LIH. Distancia entre luces: 50 m.</p> <p>Extremo de pista: Rojas.</p> <p>Zona de parada: No.</p> <p>Observaciones: Luces indicadoras de salida rápida (S1 y S2).</p>	<p>Runway: 24L</p> <p>Approach: Precision CAT II/III, 900 m, LIH.</p> <p>PAPI (MEHT): 3° (16.95 m / 56 ft).</p> <p>Threshold: Green with wing bars.</p> <p>Touchdown zone: 900 m white.</p> <p>Runway centre line: 3000 m: 2100 m white+600 m red and white+300 m red. LIH. Distance between lights: 15 m.</p> <p>Runway edge: 3000 m: 2400 m white + 600 m yellow. LIH. Distance between lights: 50 m.</p> <p>Runway end: Red.</p> <p>Stopway: No.</p> <p>Remarks: Rapid exit taxiway indicator lights (S1 and S2).</p>		

15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA

OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

ABN/IBN: No.

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.

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.

Iluminación de TWY: Borde EXC N7.
Eje EXC entronques: N3, N5, N6 con TWY North en ambos sentidos.
N1, N2, N4 con TWY North en dirección Este, Y1, Y2, Y3, LY.

TWY lighting: Edge EXC N7.
Centre line EXC links: N3, N5, N6 with TWY North in both directions.
N1, N2, N4 with TWY North in East direction, Y1, Y2, Y3, LY.

Iluminación de Plataforma: CIV: Pantallas reflectantes y postes proyectores.
MIL: Luces azules de límite de plataforma. Postes proyectores. Disponible a petición (PPR).

Apron lighting: CIV: Reflective lamp shades and floodlighting poles.
MIL: Blue lights of apron limit. Floodlighting poles. Available on request (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.

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.

Observaciones: Ninguna.

Remarks: None.

16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS

HELICOPTER LANDING AREA

Situación:

- Ondulación geode: ver casilla 2.
- FATO: RWY 06L/24R & RWY 06R/24L. Coordenadas THR 06L, THR 24R, THR 06R & THR 24L: ver casilla 12.
- Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 06L/24R, RWY 06R/24L & puerta A. Coordenadas THR 06L, THR 24R, THR 06R & THR 24L: ver casilla 12. Coordenadas puerta A: 393247.12N 0024253.16E.
- Rodaje aéreo: TLOF coincide con los puestos de estacionamiento 301, 302, 303, 308B, 309B & 310B: ver PDC.

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.
- Ground taxiing: TLOF same as RWY 06L/24R, RWY 06R/24L & gate A. Coordinates THR 06L, THR 24R, THR 06R & THR 24L: see item 12. Coordinates gate A: 393247.12N 0024253.16E.
- Air taxiing: TLOF same as stands 301, 302, 303, 308B, 309B & 310B: see PDC.

Elevación:

- FATO: RWY 06L/24R & RWY 06R/24L. Elevación THR 06L, THR 24R, THR 06R & THR 24L: ver casilla 12.
- Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 06L/24R, RWY 06R/24L & puerta A. Elevación THR 06L, THR 24R, THR 06R & THR 24L: ver casilla 12. Elevación puerta A: 3,3 m.
- Rodaje aéreo: TLOF coincide con puestos de estacionamiento 301, 302, 303, 308B, 309B & 310B.

Elevation:

- FATO: RWY 06L/24R & RWY 06R/24L. Elevation THR 06L, THR 24R, THR 06R & THR 24L: see item 12.
- Ground taxiing: TLOF same as RWY 06L/24R, RWY 06R/24L & gate A. Elevation THR 06L, THR 24R, THR 06R & THR 24L: see item 12. Elevation gate A: 3.3 m.
- Air taxiing: TLOF same as stands 301, 302, 303, 308B, 309B & 310B.

PUESTO DE ESTACIONAMIENTO STAND	ELEV (m)
301	3.7
302	3.6
303	3.8
308B	3.7
309B	3.7
310B	3.6

Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización:

- FATO: RWY 06L/24R & RWY 06R/24L.
- Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 06L/24R, RWY 06R/24L & puerta A. RWY 06L/24R & RWY 06R/24L: ver casilla 12. Puerta A: Dimensiones 40 m. Resistencia: PCN 89 F/A/W/T.
- Rodaje aéreo: TLOF coincide con los puestos de estacionamiento 301, 302, 303, 308B, 309B & 310B.
- Puestos de estacionamiento: 301, 302, 303, 308B, 309B & 310B. Dimensiones MAX ACFT: ver PDC. Resistencia: ver casilla 8.

Dimensions, surface, maximum weight, marking:

- FATO: RWY 06L/24R & RWY 06R/24L.
- Ground taxiing: TLOF same as RWY 06L/24R, RWY 06R/24L & gate A. RWY 06L/24R & RWY 06R/24L: see item 12. Gate A: Dimension 40 m. Strength: PCN 89 F/A/W/T.
- Air taxiing: TLOF same as stands 301, 302, 303, 308B, 309B & 310B.
- Stands: 301, 302, 303, 308B, 309B & 310B. 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.

(1) 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
PALMA DE MALLORCA CTR 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
PALMA ATZ a) Área definida por 393358N 0023851E, arco de 8 km de radio centrado en ARP hasta 393715N 0024554E, 393358N 0023851E / Area defined by 393358N 0023851E, arc of radius 8 km centred on ARP till 393715N 0024554E, 393358N 0023851E. (1)	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 (MHz)	HR	Observaciones Remarks
APP	Palma APP	119.400	H24	APP/L
TAR		119.150	H24	APP/L
SSR/SRE		118.950 369.425	H24 O/R	APP/I APP/MIL
TWR	Palma TWR	118.300 118.450 121.500 243.000 121.600 125.825 121.700 121.900 123.875 257.800	H24 H24 H24 H24 H24 H24 H24 H24 (1) H24	LOCAL ARR LOCAL DEP EMERG EMERG BACK-UP BACK-UP GMC Sur/South GMC Norte/North CLR. (1) Actividad anunciada por ATIS/Activity announced by ATIS. MIL
ATIS	Palma de Mallorca Information	119.250	H24	
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	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.

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.
DME	MJV	CH 80X	H24	392606.7N 0024529.2E	150 m	
DVOR (1°E)	CDP	112.900 MHz	H24	394151.7N 0032603.7E		
DME	CDP	CH 76X	H24	394151.1N 0032602.6E	240 m	
DVOR (1°E)	POS	116.400 MHz	H24	395538.8N 0030652.5E		COV 40 NM. R-180 a/at: - FL70 COV 68 NM - FL130 COV 108 NM U/S: FM 40 NM BTN: - R-219/259 BLW 10000 ft AMSL - R-049/069 BLW 7500 ft AMSL - R-113/138 & R-193/253 BLW 6500 ft AMSL.
DME	POS	CH 111X	H24	395539.6N 0030653.5E	360 m	R-180 a/at: - FL70 COV 68 NM - FL130 COV 108 NM U/S: FM 40 NM BTN: - R-219/259 BLW 10000 ft AMSL - R-049/069 BLW 7500 ft AMSL - R-113/138 & R-193/253 BLW 6500 ft AMSL.
VOR (1°E)	JOA	117.700 MHz	H24	393352.8N 0024447.9E		COV 40 NM. U/S BTN R-329/009 BLW 5000 ft AMSL

Instalación (VAR) Facility (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas Coordinates	ELEV DME	Observaciones Remarks
DME NDB (0°)	JOA ADX	CH124X 384.000 kHz	H24 H24	393353.1N 0024447.7E 393258.0N 0022345.1E	0 m	COV 30 NM. Posibles oscilaciones de más de 10° en el sector BTN 360°-100° / Possible oscillations of more than 10° in sector BTN 360°-100°.
NDB (1°E)	CST	351.000 kHz	H24	393829.0N 0025456.2E		COV 50 NM. Oscilaciones de / Oscillations of ±10° BTN 319°/349°
NDB (1°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		COV 30 NM. 058° MAG / 379 m FM THR 24R. No AVBL EXC a/at ±35° FM RCL FM 17 NM a/at 3000 ft o/or ABV.
GP 06L		330.800 MHz	H24	393259.7N 0024247.6E		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.
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	REF DME THR 06L 238° MAG / 718 m FM THR 06R. OPR a/at 17 NM 35° FM RCL a/at 5000 ft o/or ABV y/and a/at 25 NM 10° de/of RCL a/at 3000 ft o/or ABV.
GP 24L		332.000 MHz	H24	393309.9N 0024534.2E		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.
ILS/DME 24L LOC 24R (1°E) ILS CAT I	IPAL PAA	CH 30X 109.900 MHz	H24 H24	393309.8N 0024534.2E 393244.5N 0024227.6E	18 m	REF DME THR 24L 238° MAG / 309 m FM THR 06L COV 25 NM. AVBL: A/at 17 NM (15.5 DME) FM LOC, BTN +/- 35° FM RCL a/at 6000 ft AMSL o/or ABV; a/at 25 NM (23.4 DME) FM LOC, BTN +/- 10° FM RCL a/at 4000 ft AMSL o/or ABV.
GP 24R		333.800 MHz	H24	393342.1N 0024417.1E		3°; RDH 18 m; a / at 350 m FM THR 24R & 153 m FM RCL a la derecha en sentido de APCH / to the right in direction APCH.
→ ILS/DME 24R NDB (1°E)	PAA PA	CH36X 307.500 kHz	H24 H24	393342.1N 0024417.1E 393557.7N 0024916.2E	9 m	REF DME THR 24R 058° MAG / 7920 m FM THR 24R Oscilaciones de la señal mayores de +/-10° BTN 269°/289°, 011°/014° y en 339° / Signal oscillations greater than +/-10° BTN 269°/289°, 011°/014° and on 339°. En órbita 7 NM y 3000 ft oscilaciones mayores de +/- 10° BTN R320/350 CW / In the orbit 7 NM and 3000 ft oscillations greater than +/-10° BTN R320/350 CW.
TACAN (1°E)	SSJ	CH 21X	H24	393334.9N 0024359.7E		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°.

20. REGLAMENTACIÓN LOCAL

LOCAL REGULATIONS

1. REGLAMENTACIÓN AEROPORTUARIA

1. AIRPORT REGULATION

1.1. RESTRICCIÓN A LAS OPERACIONES

1.1. RESTRICTIONS TO OPERATIONS

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.

From May 1st until October 31st, the use of the airport shall 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.

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.

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.

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

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.

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.

In case of lack of capacity in the apron, it should be able to 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.

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

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 24 horas de antelación. En caso de transporte de mercancías peligrosas se realizará con al menos dos días laborables de antelación.

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) No se autoriza ni la llegada ni la permanencia de aeronaves de letra clave F, si no es con la autorización previa del aeropuerto.
- c) 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.
 - 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 5 minutos antes de la retirada de calzos a la salida.
 - 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.
- d) Cuando sea preciso conectar la instalación de 400 Hz antes de que una aeronave pare motores, porque la APU (Unidad Auxiliar de Potencia) del avión esté no operativa o por procedimiento de la compañía autorizado por el aeropuerto:
 - El coordinador de vuelo se asegurará de que la aeronave esté totalmente detenida y lo confirmará mediante señales con el comandante de la aeronave (RCA, Apéndice C, Adjunto 5) antes de que se proceda a la puesta de calzos.
 - Ninguna actuación se llevará a cabo hasta que no se hayan puesto calzos.
- e) 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

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

Las aeronaves deberán 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 al ATC.

En el aeropuerto de Palma de Mallorca se aplican procesos A-CDM (Airport Collaborative Decision Making) en la secuencia de salida de aeronaves.

Las aeronaves en salida llamarán a la posición de entrega de autorizaciones (CLR) en el rango de ± 5 minutos respecto a su TOBT. La petición de retroceso deberá ser solicitada a la posición de movimiento en superficie (GMC) y comenzar antes de 5 minutos desde la recepción de la autorización de puesta en marcha.

Si 5 minutos después de TOBT, la posición de entrega de autorizaciones (CLR) no ha recibido petición de puesta en marcha el vuelo perderá su TSAT y no se autorizará su puesta en marcha. Será requerido recibir una nueva TOBT actualizada para ser secuenciado nuevamente.

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

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, shall 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 request is mandatory 24 hours in advance. When transporting dangerous goods it shall be requested at least two working days in advance.

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) Neither the arrival nor the permanence of any code letter F aircraft will be authorized without the previous airport authority permission.
- c) On every stand equipped with 400 Hz system supply:
 - It is mandatory the use of the 400 Hz system.
 - The use of aircraft APU (Auxiliary Power Unit) is forbidden for the period with 2 minutes after blocks-on for arrivals and 5 minutes before offblocks for departures.
 - 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.
- d) 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.
 - Any operation shall not be carried out until the blocks will be on.
- e) 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

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

Aircraft must be ready to push-back or taxi within 5 minutes after the approved start-up time; otherwise, the pilot must report the ATC.

A-CDM (Airport Collaborative Decision Making) processes are applied at Palma de Mallorca airport in the aircraft departure sequence.

The exiting aircraft will call the clearance delivery position (CLR) within an interval of ± 5 minutes with respect to its TOBT. The push-back request must be submitted to the ground movement control position (GMC) and start within 5 minutes after the receipt of the start-up clearance.

If, 5 minutes after the TOBT, the clearance delivery position (CLR) has not received the start-up request, the flight will miss its TSAT and its start-up will not be cleared. It will be necessary to receive a new updated TOBT in order to be sequenced again.

Al solicitar puesta en marcha los pilotos notificarán el tipo de aeronave, su puesto de estacionamiento y el mensaje ATIS recibido. En la maniobra de puesta en marcha y retroceso simultáneo con APU autónoma, las aeronaves mantendrán potencia a ralentí hasta estar posicionadas en la calle de rodaje en plataforma.

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

2.3. PROCEDIMIENTOS DE RODAJE

A. AERONAVES DE SALIDA

Los pilotos contactarán con Palma Rodadura 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, TWR 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 TWR quien enviará a un vehículo "Sigame" para supervisar la operación. El vehículo "Sigame" comunicará al coordinador de vuelo el sentido del retroceso.

TWR podrá aprobar retrocesos publicados que correspondan a la configuración contraria a la pista en uso, informando al piloto de hacia qué dirección tiene que aprobar. El vehículo "Sigame" 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 calle de rodaje NORTH/SOUTH y esperarán instrucciones del ATC para continuar rodaje al puesto de estacionamiento.

En el caso de doble rodadura, dependerá de la configuración:

- ESTE: La aeronave de llegada que, al ser transferida de GND NORTE a GND SUR no consiga establecer comunicación con GND SUR, mantendrá posición antes de la puerta J.

- OESTE: La aeronave de llegada que, al ser transferida de GND SUR a GND NORTE no consiga establecer comunicación con GND NORTE, mantendrá posición antes de la puerta F.

Únicamente se prestará el servicio de guiado mediante vehículo "Sigame" 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 puestos de estacionamiento comprendidos entre el 30 y el 48, entrarán, preferentemente, por la calle de rodaje 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 calle de rodaje 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. El Aeropuerto tiene identificado los viales próximos a las puertas F y G, como áreas especialmente críticas en las que 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 PISTA 06L

- R-1 a R-6, R-7 (puestos de estacionamiento 24, 25 y 114 a 117B): Ruta estándar: N3, N2, N1 o final de pista, calle de rodaje NORTH.
- Puestos de estacionamiento 301-303 (helicópteros): ver punto 20. Reglamentación local, Operación de helicópteros.
- Puesto de estacionamiento 306 (aeronaves con letra de clave F): ver punto 20. Reglamentación local, Operación de aeronaves con letra de clave F.
- Puestos de estacionamiento 303 (aviones), 306 (aeronaves con letra de clave E o inferior) y 307-310: Ruta estándar, puerta A y calle de rodaje LA.
- Puestos de estacionamiento 311-315: Ruta estándar, puerta A y calle de rodaje LB.
- Puestos de estacionamiento 316-318: Ruta estándar, puerta B y calle de rodaje LC.
- Puestos de estacionamiento 1-6 y 100-103B: Ruta estándar, puerta C y calle de rodaje LD, EXC puesto de estacionamiento 103: Ruta estándar, puerta D y calle de rodaje LD.
- Puestos de estacionamiento 8-22: Ruta estándar, puerta D y calle de rodaje LE.

Pilots shall report the type of aircraft, their stand and ATIS message received when request clearance for start-up. In the start-up engines and push-back manoeuvre with autonomous APU, the aircraft shall maintain the idle regime power until being lined-up with the taxiway in the apron.

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

2.3. TAXIING PROCEDURES

A. DEPARTING AIRCRAFT

Pilots shall contact Palma Ground 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, TWR shall 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 TWR 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.

TWR 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 short position of the NORTH/SOUTH taxiway after vacating the runway and expect ATC taxiing instructions in order to continue taxiing up to the parking position.

In the case of double taxiing, it will depend on the configuration in use:

- EAST: The arriving aircraft that, when being transferred from GND NORTE to GND SUR is not able to establish communication with GND SUR, shall hold position before gate J.

- WEST: The arriving aircraft that, when being transferred from GND SUR to GND NORTE is not able to establish communication with GND NORTE, shall hold position before gate F.

Guidance by a "Follow-me" vehicle shall only be provided to General Aviation stands and those which visual docking guidance system is U/S.

Guidance service shall also be provided at the request of TWR and so the pilot or in exceptional cases.

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

ATC shall authorize, whenever possible, the direct entry to those parking positions by taxiway V2.

It is very important that before going to the apron aircraft pay special attention to the traffic on the taxiways. The airport has identified the service roads next to gate F and G 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 RUNWAY 06L

- R-1 to R-6, R-7 (stands 24, 25 and 114 to 117B): Standard route: N3, N2, N1 or runway end, taxiway NORTH.
- Stands 301-303 (helicopters): see item 20, Local regulations, Operation of helicopters.
- Stand 306 (code letter F aircraft): see item 20, Local regulations, Code letter F aircraft operations.
- Stands 303 (aircraft), 306 (code letter E aircraft or lower) and 307-310: Standard route, gate A and taxiway LA.
- Stands 311-315: Standard route, gate A and taxiway LB.
- Stands 316-318: Standard route, gate B and taxiway LC.
- Stands 1-6 and 100-103B: Standard route, gate C and taxiway LD, EXC stand 103: Standard route, gate D and taxiway LD.
- Stands 8-22: Standard route, gate D and taxiway LE.

- Puestos de estacionamiento 104-109: Ruta estándar, puerta E y calle de rodaje W5.
 - Puestos de estacionamiento 23A-25 y 114-117B: Ruta estándar, puerta E y calle de rodaje LF.
 - R-7 (puestos de estacionamiento 118-118B, 26, 119): N3, N2, N1 o final de pista, calles de rodaje NORTH, LINK, puerta F y calle de rodaje LF.
 - Puesto de estacionamiento 118B (aeronaves con letra de clave F): ver punto 20, Reglamentación local, Operación de aeronaves con letra de clave F.
 - R-8 a R-11: Ruta estándar: N3, N2, N1 o final de pista, calles de rodaje NORTH y LINK.
 - Puestos de estacionamiento 27-29 y 120-123: Ruta estándar, puerta F y calles de rodaje LF y LG.
 - Puestos de estacionamiento 30-36 Ruta estándar, puerta G y calles de rodaje LG y V1.
 - Puestos de estacionamiento 38-48: Ruta estándar, puerta G y calles de rodaje LG, V1 y V2; o bien, previa autorización de ATC, ruta estándar, puerta G y calles de rodaje LG y V2.
 - Puestos de estacionamiento 50-54: Ruta estándar, puerta G y calle de rodaje LJ.
 - Puestos de estacionamiento 56-58: Ruta estándar, puerta J y calle de rodaje LK.
 - R-13 a R-17: Ruta estándar: N3, N2, N1 o final de pista, calles de rodaje NORTH, LINK y SOUTH.
 - Puestos de estacionamiento 60-68: Ruta estándar, puerta M y calle de rodaje T1.
 - Puesto de estacionamiento 72: Ruta estándar, puerta M y calle de rodaje T1 o T2.
 - Puestos de estacionamiento 80-86: Ruta estándar, puerta M y calle de rodaje T2.
 - Puestos de estacionamiento 88-96: Ruta estándar, puerta M y calle de rodaje LP.
 - Puestos de estacionamiento 98-154B: Ruta estándar, puerta P y calle de rodaje LQ.
 - Puestos de estacionamiento 155-159: Ruta estándar, puerta Q y calle de rodaje LY.
 - Puestos de estacionamiento de aviación general 200-226: Ruta estándar, puerta Q y calle de rodaje Y3.
 - Puestos de estacionamiento de aviación general 227-230: Ruta estándar, puerta Q y calle de rodaje LY.
 - Puestos de estacionamiento de aviación general 231-241: Ruta estándar, puerta Q, calle de rodaje LY y calle de rodaje Y2.
 - Puestos de estacionamiento de aviación general 242-247: Ruta estándar, puerta Q, calle de rodaje LY y calle de rodaje Y1.
 - Plataforma Militar Este: N3, N2, N1 o final de pista y calle de rodaje NORTH.
 - Plataforma Militar Oeste: N3, N2, N1 o final de pista y calle de rodaje NORTH.
- B) SALIDAS POR PISTA 06R**
- R-1 a R-7:
 - Puestos de estacionamiento 301-303 (helicópteros): ver punto 20. Reglamentación local, Operación de helicópteros.
 - Puesto de estacionamiento 306 y 118B (aeronaves con letra de clave F): ver punto 20. Reglamentación local, Operación de aeronaves con letra de clave F.
 - Puestos de estacionamiento 303 (aviones), 306 (aeronaves con letra de clave E o inferior) y 307-310: Calles de rodaje LA,...LF, puerta F, calles de rodaje LINK y SOUTH, puntos de espera de la pista H7 o H8.
 - Puestos de estacionamiento 311-315: Calles de rodaje LB,...LF, puerta F, calles de rodaje LINK y SOUTH, puntos de espera de la pista H7 o H8.
 - Puestos de estacionamiento 316-318: Calles de rodaje LC,...LF, puerta F, calles de rodaje LINK y SOUTH, puntos de espera de la pista H7 o H8.
 - Puesto de estacionamiento 100: puerta C, calles de rodaje NORTH, LINK y SOUTH, puntos de espera de la pista H7 o H8.
 - Puestos de estacionamiento 1-6, 100B y 101-103B: Calles de rodaje LD,...LF, puerta F, calles de rodaje LINK y SOUTH, puntos de espera de la pista H7 o H8.
 - Puestos de estacionamiento 8-22 y 104-109: Calles de rodaje LE, LF, puerta F, calles de rodaje LINK y SOUTH, puntos de espera de la pista H7 o H8.
 - Puestos de estacionamiento 23A-26, 114-118B (aeronaves con letra de clave E o inferior) y 119: Calle de rodaje LF, puerta F, calles de rodaje LINK y SOUTH, puntos de espera de la pista H7 o H8.
 - R-8 a R-11:
 - Puestos de estacionamiento 27-29 y 120-123: Calles de rodaje LG, puerta G, calles de rodaje LINK y SOUTH, puntos de espera de la pista H7 o H8.
 - Puestos de estacionamiento 30-48: Calles de rodaje V-2 y LG, puerta G, calles de rodaje LINK y SOUTH, puntos de espera de la pista H7 o H8.
 - Puesto de estacionamiento 50: Calle de rodaje LJ, puerta G, calles de rodaje LINK y SOUTH, puntos de espera de la pista H7 o H8.
- Stands 104-109: Standard route, gate E and taxiway W5.
 - Stands 23A-25 and 114-117B: Standard route, gate E and taxiway LF.
 - R-7 (stands 118-118B, 26, 119): N3, N2, N1 or runway end, taxiways NORTH, LINK, gate F and taxiway LF.
 - Stand 118B (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 runway end, taxiways NORTH and LINK.
 - Stands 27-29 and 120-123: Standard route, gate F and taxiways LF and LG.
 - Stands 30-36 Standard route, gate G and taxiways LG and V1.
 - Stands 38-48: Standard route, gate G and taxiways LG, V1 and V2; as well as, previous ATC clearance, Standard route, gate G and taxiways LG and V2.
 - Stands 50-54: Standard route, gate G and taxiway LJ.
 - Stands 56-58: Standard route, gate J and taxiway LK.
 - R-13 to R-17: Standard route: N3, N2, N1 or runway end, taxiways NORTH, LINK and SOUTH.
 - Stands 60-68: Standard route, gate M and taxiway T1.
 - Stand 72: Standard route, gate M and taxiway T1 or T2.
 - Stands 80-86: Standard route, gate M and taxiway T2.
 - Stands 88-96: Standard route, gate M and taxiway LP.
 - Stands 98-154B: Standard route, gate P and taxiway LQ.
 - Stands 155-159: Standard route, gate Q and taxiway LY.
 - General aviation stands 200-226: Standard route, gate Q and taxiway Y3.
 - General aviation stands 227-230: Standard route, gate Q and taxiway LY.
 - General aviation stands 231-241: Standard route, gate Q, taxiway LY and taxiway Y2.
 - General aviation stands 242-247: Standard route, gate Q, taxiway LY and taxiway Y1.
 - East military apron: N3, N2, N1 or runway end and taxiway NORTH.
 - West military apron: N3, N2, N1 or runway end and taxiway NORTH.
- B) DEPARTURES BY RUNWAY 06R**
- R-1 to R-7:
 - Stands 301-303 (helicopters): see item 20, Local regulations, Operation of helicopters.
 - Stand 306 and 118B (code letter F aircraft): see item 20, Local regulations, Code letter F aircraft operations.
 - Stands 303 (aircraft), 306 (code letter E aircraft or lower) and 307-310: Taxiways LA,...LF, gate F, taxiways LINK and SOUTH, runway-holding position H7 or H8.
 - Stands 311-315: Taxiways LB,...LF, gate F, taxiways LINK and SOUTH, runway-holding positions H7 or H8.
 - Stands 316-318: Taxiways LC,...LF, gate F, taxiways LINK and SOUTH, runway-holding positions H7 or H8.
 - Stand 100: gate C, taxiways NORTH, LINK and SOUTH, runway-holding positions H7 or H8.
 - Stands 1-6, 100B and 101-103B: Taxiways LD,...LF, gate F, taxiways LINK and SOUTH, runway-holding positions H7 or H8.
 - Stands 8-22 and 104-109: Taxiways LE, LF, gate F, taxiways LINK and SOUTH, runway-holding positions H7 or H8.
 - Stands 23A-26, 114-118B (code letter E aircraft or lower) and 119: Taxiway LF, gate F, taxiways LINK and SOUTH, runway-holding positions H7 or H8.
 - R-8 to R-11:
 - Stands 27-29 and 120-123: Taxiways LG, gate G, taxiways LINK and SOUTH, runway-holding positions H7 or H8.
 - Stands 30-48: Taxiways V-2 and LG, gate G, taxiways LINK and SOUTH, runway-holding positions H7 or H8.
 - Stand 50: Taxiway LJ, gate G, taxiways LINK and SOUTH, runway-holding positions H7 or H8.

- Puestos de estacionamiento 52-58: Calles de rodaje LJ, LK, puerta K, calle de rodaje SOUTH, puntos de espera de la pista H7 o H8.
- R-13 a R-17:
 - Puestos de estacionamiento 60-62: Calle de rodaje T1, puerta M, calle de rodaje SOUTH, puntos de espera de la pista H7 o H8.
 - Puestos de estacionamiento 64-68: Calles de rodaje T1, T2, puerta M, calle de rodaje SOUTH, puntos de espera de la pista H7 o H8.
 - Puesto de estacionamiento 72: Calles de rodaje T1 o T2, puerta M, calle de rodaje SOUTH, puntos de espera de la pista H7 o H8.
 - Puestos de estacionamiento 80 y 82: Calles de rodaje T2, T1, puerta M, calle de rodaje SOUTH, puntos de espera de la pista H7 o H8.
 - Puestos de estacionamiento 84 y 86: Calle de rodaje T2, puerta M, calle de rodaje SOUTH, puntos de espera de la pista H7 o H8.
 - Puestos de estacionamiento 88-96: Calle de rodaje LP, puerta P, calle de rodaje SOUTH, puntos de espera de la pista H7 o H8.
 - Puestos de estacionamiento 98-154B: Calle de rodaje LQ, puerta Q, calle de rodaje SOUTH, puntos de espera de la pista H7 o H8.
 - Puestos de estacionamiento 155-159: Calle de rodaje LY, puerta Q, calle de rodaje SOUTH, puntos de espera de la pista H7 o H8.
 - Puestos de estacionamiento de aviación general 200-226: Calle de rodaje Y3, calle de rodaje Y2, calle de rodaje LY, puerta Q, calle de rodaje SOUTH, puntos de espera de la pista H7 o H8.
 - Puestos de estacionamiento de aviación general 227-230: Calle de rodaje LY, puerta Q, calle de rodaje SOUTH, puntos de espera de la pista H7 o H8.
 - Puestos de estacionamiento de aviación general 231-241: Calle de rodaje Y2, calle de rodaje LY, puerta Q, calle de rodaje SOUTH, puntos de espera de la pista H7 o H8.
 - Puestos de estacionamiento de aviación general 242-247: Calle de rodaje Y1, calle de rodaje LY, puerta Q, calle de rodaje SOUTH, puntos de espera de la pista H7 o H8.
- Plataforma Militar Este: Calles de rodaje NORTH, LINK, SOUTH, puntos de espera de la pista H7 o H8.
- Plataforma Militar Oeste: Calles de rodaje NORTH, LINK, SOUTH, puntos de espera de la pista H7 o H8.

2.4.2. CONFIGURACIÓN OESTE

A) LLEGADAS POR PISTA 24L

- R-1 a R-6, R-7 (puestos de estacionamiento 24 y 25): Ruta estándar: S1, calles de rodaje LINK y NORTH o bien S2, S3 o final de pista, calles de rodaje SOUTH, LINK y NORTH.
 - Puestos de estacionamiento 301-303 (helicópteros): ver punto 20. Reglamentación local, Operación de helicópteros.
 - Puesto de estacionamiento 306 (aeronaves con letra de clave F): ver punto 20. Reglamentación local, Operación de aeronaves con letra de clave F.
 - Puestos de estacionamiento 303 (aviones), 306 (aeronaves con letra de clave E o inferior) y 307-310: Ruta estándar, puerta A y calle de rodaje LA.
 - Puestos de estacionamiento 311-315: Ruta estándar, puerta A y calle de rodaje LB.
 - Puestos de estacionamiento 316-318: Ruta estándar, puerta B y calle de rodaje LC.
 - Puestos de estacionamiento 1-6 y 100-103B: Ruta estándar, puerta C y calle de rodaje LD, EXC puesto de estacionamiento 103: Ruta estándar, puerta D y calle de rodaje LD.
 - Puestos de estacionamiento 8-22: Ruta estándar, puerta D y calle de rodaje LE.
 - Puestos de estacionamiento 104-109: Ruta estándar, puerta E y calle de rodaje W5.
 - Puestos de estacionamiento 23A-25: Ruta estándar, puerta E y calle de rodaje LF.
- R-7 (puestos de estacionamiento 114 a 118B, 119), R-8 (puestos de estacionamiento 120 a 123): Ruta estándar: S1, calle de rodaje LINK o bien S2, S3 o final de pista, calles de rodaje SOUTH y LINK.
 - Puesto de estacionamiento 118B (aeronaves con letra de clave F): ver punto 20, Reglamentación local, Operación de aeronaves con letra de clave F.
 - Puestos de estacionamiento 114-117B: Ruta estándar, calle de rodaje NORTH, puerta E y calle de rodaje LF.
 - Puestos de estacionamiento 118-118B (aeronaves con letra de clave E o inferior): Ruta estándar y puerta F.
 - Puestos de estacionamiento 119-122: Ruta estándar, puerta G y calle de rodaje LG.
 - Puesto de estacionamiento 123: Ruta estándar, puerta G.
- R-7 (puestos de estacionamiento 26), R-8 (Puestos de estacionamiento 27 a 29), R-9 a R-11: Ruta estándar: S1, calle de rodaje LINK o bien S2, S3 o final de pista, calles de rodaje SOUTH y LINK.
 - Puestos de estacionamiento 26-29: Ruta estándar, puerta G y calle de rodaje LG.
 - Puestos de estacionamiento 30-36 Ruta estándar, puerta G y calles de rodaje LG y V1.

- Stands 52-58: Taxiways LJ, LK, gate K, taxiway SOUTH, runway-holding positions H7 or H8.
- R-13 to R-17:
 - Stands 60-62: Taxiway T1, gate M, taxiway SOUTH, runway-holding positions H7 or H8.
 - Stands 64-68: Taxiways T1, T2, gate M, taxiway SOUTH, runway-holding positions H7 or H8.
 - Stand 72: Taxiways T1 or T2, gate M, taxiway SOUTH, runway-holding positions H7 or H8.
 - Stands 80 and 82: Taxiways T2, T1, gate M, taxiway SOUTH, runway-holding positions H7 or H8.
 - Stands 84 and 86: Taxiway T2, gate M, taxiway SOUTH, runway-holding positions H7 or H8.
 - Stands 88-96: Taxiway LP, gate P, taxiway SOUTH, runway-holding positions H7 or H8.
 - Stands 98-154B: Taxiway LQ, gate Q, taxiway SOUTH, runway-holding positions H7 or H8.
 - Stands 155-159: Taxiway LY, gate Q, taxiway SOUTH, runway-holding positions H7 or H8.
 - General aviation stands 200-226: Taxiway Y3, taxiway Y2, taxiway LY, gate Q, taxiway SOUTH, runway-holding positions H7 or H8.
 - General aviation stands 227-230: Taxiway LY, gate Q, taxiway SOUTH, runway-holding positions H7 or H8.
 - General aviation stands 231-241: Taxiway Y2, taxiway LY, gate Q, taxiway SOUTH, runway-holding positions H7 or H8.
 - General aviation stands 242-247: Taxiway Y1, taxiway LY, gate Q, taxiway SOUTH, runway-holding positions H7 or H8.
- East military apron: Taxiways NORTH, LINK, SOUTH, runway-holding positions H7 or H8.
- West military apron: Taxiways NORTH, LINK, SOUTH, runway-holding positions H7 or H8.

2.4.2. WEST CONFIGURATION.

A) ARRIVALS BY RUNWAY 24L

- R-1 to R-6, R-7 (stands 24 and 25): Standard route: S1, taxiways LINK and NORTH or S2, S3 or runway end, taxiways SOUTH, LINK and NORTH.
 - Stands 301-303 (helicopters): see item 20, Local regulations, Operation of helicopters.
 - Stand 306 (code letter F aircraft): see item 20, Local regulations, Code letter F aircraft operations.
 - Stands 303 (aircraft), 306 (code letter E aircraft or lower) and 307-310: Standard route, gate A and taxiway LA.
 - Stands 311-315: Standard route, gate A and taxiway LB.
 - Stands 316-318: Standard route, gate B and taxiway LC.
 - Stands 1-6 and 100-103B: Standard route, gate C and taxiway LD, EXC stand 103: Standard route, gate D and taxiway LD.
 - Stands 8-22: Standard route, gate D and taxiway LE.
 - Stands 104-109: Standard route, gate E and taxiway W5.
 - Stands 23A-25: Standard route, gate E and taxiway LF.
- R-7 (stands 114 to 118B, 119), R-8 (stands 120 to 123): Standard route: S1, taxiway LINK or S2, S3 or runway end, taxiways SOUTH and LINK.
 - Stand 118B (code letter F aircraft): see item 20, Local regulations, Code letter F aircraft operations.
 - Stands 114-117B: Standard route, taxiway NORTH, gate E and taxiway LF.
 - Stands 118-118B (code letter E aircraft or lower): Standard route and gate F.
 - Stands 119-122: Standard route, gate G and taxiway LG.
 - Stand 123: Standard route, gate G.
- R-7 (stands 26), R-8 (Stands 27 to 29), R-9 to R-11: Standard route: S1, taxiway LINK or S2, S3 or runway end, taxiways SOUTH and LINK.
 - Stands 26-29: Standard route, gate G and taxiway LG.
 - Stands 30-36 Standard route, gate G and taxiways LG and V1.

- Puestos de estacionamiento 38-48: Ruta estándar, puerta G y calles de rodaje LG, V1 y V2; o bien, previa autorización ATC, ruta estándar, puerta G y calles de rodaje LG y V2.
- Puestos de estacionamiento 50-58: S1, S2, S3 o final de pista, calle de rodaje SOUTH, puerta K y calles de rodaje LK, LJ.
- R-13 a R-17: Ruta estándar: S1, S2, S3 o final de pista, calle de rodaje SOUTH.
 - Puestos de estacionamiento 60-68: Ruta estándar, puerta M y calle de rodaje T1.
 - Puesto de estacionamiento 72: Ruta estándar, puerta M y calle de rodaje T1 o T2.
 - Puestos de estacionamiento 80-86: Ruta estándar, puerta M y calle de rodaje T2.
 - Puestos de estacionamiento 88-96: Ruta estándar, puerta P y calle de rodaje LP.
 - Puestos de estacionamiento 98-154B: S1, S2 o S3, calle de rodaje SOUTH, puerta Q y calle de rodaje LQ; o bien, final de pista, puerta Q y calle de rodaje LQ.
 - Puestos de estacionamiento 155-159: S1, S2 o S3, calle de rodaje SOUTH, puerta Q y calle de rodaje LY; o bien, final de pista, puerta Q y calle de rodaje LY.
 - Puestos de estacionamiento de aviación general 200-226: S1, S2 o S3, calle de rodaje SOUTH, puerta Q y calle de rodaje Y3; o bien, final de pista, puerta Q y calle de rodaje Y3.
 - Puestos de estacionamiento de aviación general 227-230: S1, S2 o S3, calle de rodaje SOUTH, puerta Q y calle de rodaje LY; o bien, final de pista, puerta Q y calle de rodaje LY.
 - Puestos de estacionamiento de aviación general 231-241: S1, S2 o S3, calle de rodaje SOUTH, puerta Q, calle de rodaje LY y calle de rodaje Y2; o bien, final de pista, puerta Q, calle de rodaje LY y calle de rodaje Y2.
 - Puestos de estacionamiento de aviación general 242-247: S1, S2 o S3, calle de rodaje SOUTH, puerta Q, calle de rodaje LY y calle de rodaje Y1; o bien, final de pista, puerta Q, calle de rodaje LY y calle de rodaje Y1.
- Plataforma Militar Este: S1, calles de rodaje LINK y NORTH o bien S2, S3 o final de pista, calles de rodaje SOUTH, LINK y NORTH.
- Plataforma Militar Oeste: S1, calles de rodaje LINK y NORTH o bien S2, S3 o final de pista, calles de rodaje SOUTH, LINK y NORTH.

B) SALIDAS POR PISTA 24R

- R-1 a R-7:
 - Puestos de estacionamiento 301-303 (helicópteros): ver punto 20. Reglamentación local, Operación de helicópteros.
 - Puesto de estacionamiento 306 y 118B (aeronaves con letra de clave F): ver punto 20. Reglamentación local, Operación de aeronaves con letra de clave F.
 - Puestos de estacionamiento 303 (aviones), 306 (aeronaves con letra de clave E o inferior) y 307-310: Calles de rodaje LA,...LF, puerta F, calles de rodaje LINK y NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H3.
 - Puestos de estacionamiento 311-315: Calles de rodaje LB,...LF, puerta F, calles de rodaje LINK y NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H3.
 - Puestos de estacionamiento 316-318: Calles de rodaje LC,...LF, puerta F, calles de rodaje LINK y NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H3.
 - Puesto de estacionamiento 100: puerta C, calles de rodaje NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H3.
 - Puestos de estacionamiento 1-6, 100B y 101-103B: Calles de rodaje LD,...LF, puerta F, calles de rodaje LINK y NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H3.
 - Puestos de estacionamiento 8-22 y 104-109: Calles de rodaje LE, LF, puerta F, calles de rodaje LINK y NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H3.
 - Puestos de estacionamiento 23A-26, 114-118B (aeronaves con letra de clave E o inferior) y 119: Calle de rodaje LF, puerta F, calles de rodaje LINK y NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H3.
- R-8 a R-11:
 - Puestos de estacionamiento 27-29 y 120-123: Calles de rodaje LG, LF, puerta F, calles de rodaje LINK y NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H3.
 - Puestos de estacionamiento 30-48: Calles de rodaje V2 y LG, LF, puerta F, calles de rodaje LINK y NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H3.
 - Puestos de estacionamiento 50-54: Calle de rodaje LJ, puerta G, calles de rodaje LINK y NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H3.
 - Puestos de estacionamiento 56-58: Calles de rodaje LK, LJ, puerta G, calles de rodaje LINK y NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H3.
- R-13 a R-17:
 - Puestos de estacionamiento 60-62: Calles de rodaje T1, LM, LK, puerta J, calles de rodaje LINK y NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H3.
 - Puestos de estacionamiento 64-68: Calles de rodaje T1, T2, LM, LK, puerta J, calles de rodaje LINK y NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H3.

B) DEPARTURES BY RUNWAY 24R

- R-1 to R-7:
 - Stands 301-303 (helicopters): see item 20, Local regulations, Operation of helicopters.
 - Stand 306 and 118B (code letter F aircraft): see item 20, Local regulations, Code letter F aircraft operations.
 - Stands 303 (aircraft), 306 (code letter E aircraft or lower) and 307-310: Taxiways LA,...LF, gate F, taxiways LINK and NORTH, runway-holding positions H1 or H3.
 - Stands 311-315: Taxiways LB,...LF, gate F, taxiways LINK and NORTH, runway-holding positions H1 or H3.
 - Stands 316-318: Taxiways LC,...LF, gate F, taxiways LINK and NORTH, runway-holding positions H1 or H3.
 - Stand 100: gate C, taxiways NORTH, runway-holding positions H1 or H3.
 - Stands 1-6, 100B and 101-103B: Taxiways LD,...LF, gate F, taxiways LINK and NORTH, runway-holding positions H1 or H3.
 - Stands 8-22 and 104-109: Taxiways LE, LF, gate F, taxiways LINK and NORTH, runway-holding positions H1 or H3.
 - Stands 23A-26, 114-118B (code letter E aircraft or lower) and 119: Taxiway LF, gate F, taxiways LINK and NORTH, runway-holding positions H1 or H3.
- R-8 to R-11:
 - Stands 27-29 and 120-123: Taxiways LG, LF, gate F, taxiways LINK and NORTH, runway-holding positions H1 or H3.
 - Stands 30-48: Taxiways V2 and LG, LF, gate F, taxiways LINK and NORTH, runway-holding positions H1 or H3.
 - Stands 50-54: Taxiway LJ, gate G, taxiways LINK and NORTH, runway-holding positions H1 or H3.
 - Stands 56-58: Taxiways LK, LJ, gate G, taxiways LINK and NORTH, runway-holding positions H1 or H3.
- R-13 to R-17:
 - Stands 60-62: Taxiways T1, LM, LK, gate J, taxiways LINK and NORTH, runway-holding positions H1 or H3.
 - Stands 64-68: Taxiways T1, T2, LM, LK, gate J, taxiways LINK and NORTH, runway-holding positions H1 or H3.

- Puesto de estacionamiento 72: Calles de rodaje T1 o T2, LM, LK, puerta J, calles de rodaje LINK y NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H3.
 - Puestos de estacionamiento 80 y 82: Calles de rodaje T2, T1, LM, LK, puerta J, calles de rodaje LINK y NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H3.
 - Puestos de estacionamiento 84 y 86: Calles de rodaje T2, LM, LK, puerta J, calles de rodaje LINK y NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H3.
 - Puestos de estacionamiento 88-96: Calle de rodaje LP,...LK, puerta J, calles de rodaje LINK y NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H3.
 - Puestos de estacionamiento 98-154B (aeronaves envergadura hasta 36 m): Calle de rodaje LQ,...LK, puerta J, calles de rodaje LINK y NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H3.
 - Puestos de estacionamiento 98-154 (aeronaves envergadura mayor 36 m): Calle de rodaje LQ, puerta P, calles de rodaje SOUTH, LINK y NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H3.
 - Puestos de estacionamiento 155-159 (aeronaves envergadura hasta 36 m): Calle de rodaje LY,...LK, puerta J, calles de rodaje LINK y NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H3.
 - Puestos de estacionamiento 155-159 (aeronaves envergadura mayor 36 m): Calle de rodaje LY y LQ, puerta P, calles de rodaje, SOUTH, LINK y NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H3.
 - Puestos de estacionamiento de aviación general 200-226: Calle de rodaje Y3, calle de rodaje Y2, calle de rodaje LY, calles de rodaje LQ,...LK, puerta J, calles de rodaje LINK y NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H3.
 - Puestos de estacionamiento de aviación general 227-230: Calle de rodaje LY,...LK, puerta J, calles de rodaje LINK y NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H3.
 - Puestos de estacionamiento de aviación general 231-241: Calle de rodaje Y2, calles de rodaje LY,...LK, puerta J, calles de rodaje LINK y NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H3.
 - Puestos de estacionamiento de aviación general 242-247: Calle de rodaje Y1, calles de rodaje LY,...LK, puerta J, calles de rodaje LINK y NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H3.
 - Plataforma Militar Este: Calle de rodaje NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H3.
 - Plataforma Militar Oeste: Calle de rodaje NORTH, puntos de espera de la pista H1 o H3.
- Stand 72: Taxiways T1 or T2, LM, LK, gate J, taxiways LINK and NORTH, runway-holding positions H1 or H3.
 - Stands 80 and 82: Taxiways T2, T1, LM, LK, gate J, taxiways LINK and NORTH, runway-holding positions H1 or H3.
 - Stands 84 and 86: Taxiways T2, LM, LK, gate J, taxiways LINK and NORTH, runway-holding positions H1 or H3.
 - Stands 88-96: Taxiway LP,...LK, gate J, taxiways LINK and NORTH, runway-holding positions H1 or H3.
 - Stands 98-154B (aircraft wingspan till 36 m): Taxiway LQ,...LK, gate J, taxiways LINK and NORTH, runway-holding positions H1 or H3.
 - Stands 98-154 (aircraft wingspan bigger than 36 m): Taxiway LQ, gate P, taxiways SOUTH, LINK and NORTH, runway-holding positions H1 or H3.
 - Stands 155-159 (aircraft wingspan till 36 m): Taxiway LY,...LK, gate J, taxiways LINK and NORTH, runway-holding positions H1 or H3.
 - Stands 155-159 (aircraft wingspan bigger than 36 m): Taxiway LY and LQ, gate P, taxiway, SOUTH, LINK and NORTH, runway-holding positions H1 or H3.
 - General aviation stands 200-226: Taxiway Y3, taxiway Y2, taxiway LY, taxiway LQ,...LK, gate J, taxiways LINK and NORTH, runway-holding positions H1 or H3.
 - General aviation stands 227-230: Taxiway LY,...LK, gate J, taxiways LINK and NORTH, runway-holding positions H1 or H3.
 - General aviation stands 231-241: Taxiway Y2, taxiways LY,...LK, gate J, taxiways LINK and NORTH, runway-holding positions H1 or H3.
 - General aviation stands 242-247: Taxiway Y1, taxiways LY,...LK, gate J, taxiways LINK and NORTH, runway-holding positions H1 or H3.
 - East military apron: Taxiway NORTH, runway-holding positions H1 or H3.
 - West military apron: Taxiway NORTH, runway-holding positions H1 or H3.

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.

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, H4, H8, H10, S3	E
H7	D
H3 (*), H9	Envergadura MAX / MAX wingspan: 51 m
N1, N6	Envergadura MAX / MAX wingspan: 45 m
H5	C
N7 (**)	AW101

(*) Excepto aeronaves modelo IL-86 y DC-8 / Except aircraft of model IL-86 and DC-8
(**) 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 Tramo W5 utilizable exclusivamente por aeronaves que accedan a los puestos de estacionamiento 104 al 109.

2.5.2 Por haber menos de 4,5 m entre la rueda del tren exterior del tren principal de las aeronaves con letra de clave D y E y el borde de la calle de rodaje, el movimiento de este tipo de aeronaves en las zonas que se detallan a continuación debería realizarse con maniobra "sobreviraje" en la medida de lo posible:

- Sobreviraje para aeronaves con letra de clave E: H1, H3, H4, H7, H8, H9, H10, N1, N2, N3, N4, N5, N6, S1, S2, S3, Z, A, B, C, D, E, G (sólo para aeronave A340-600), J, K, M, P.
- Sobreviraje para aeronaves MD-11: H3, H4, H7, H9, H10, N1, N2, N3, N4, N5, N6, S1, S2, S3, Z, A, B, C, D, E, J, K, M, P.
- Sobreviraje para aeronaves con letra de clave D (excepto MD-11): H3, H4, H7, (hacia puerta Q), H9, N1, N2, N3, N5, N6, S1, S3, A, B, C, D, E, J, K, M, P, Q (hacia calle de rodaje LQ).

2.5.3 Prestar especial atención, en particular con pista mojada, en virajes de salida por calles de rodaje 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, ...).

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.

2.8 MOVIMIENTO EN SUPERFICIE EN CONDICIONES DE BAJA VISIBILIDAD (PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA - LVP - ACTIVOS)

ATC, como complemento a sus fuentes de información habituales (observación visual, informes de notificación de los pilotos, etc) dispone de información procedente del radar de movimiento en superficie y de la multilateración (como parte de un A-SMGCS (Sistemas avanzados de guía y control del movimiento en la superficie)).

Los pilotos procederán a verificar en todo momento la situación de la aeronave, especialmente en las intersecciones, comprobando que el rodaje se ejecuta en condiciones de completa seguridad.

Según las condiciones meteorológicas imperantes, ATC empleará las luces de punto de espera intermedio y barras de parada como límites de autorización para gestionar los movimientos en tierra.

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

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

Las rutas de rodaje normalizadas son las publicadas en AIP-España AD 2-LEPA casilla 20.

En fase de activación de LVP en 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.

2.5.1 Segment W5 only usable by aircraft to access stands 104 to 109.

2.5.2 As there is less than 4.5 m between the outer wheel of the main gear of code letter 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: H1, H3, H4, H7, H8, H9, H10, N1, N2, N3, N4, N5, N6, S1, S2, S3, Z, A, B, C, D, E, G (only for A340-600 aircraft), J, K, M, P.
- Oversteering for MD-11 aircraft: H3, H4, H7, 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 (except MD-11): H3, H4, H7, (to gate Q), H9, N1, N2, N3, N5, N6, S1, S3, A, B, C, D, E, J, K, M, P, Q (to taxiway LQ).

2.5.3 Pay special attention at exit turns from taxiways N2, N4 and S2 due to curvature radius less than 500 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, ...).

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.

2.8. GROUND MOVEMENT UNDER LOW VISIBILITY CONDITIONS (LOW VISIBILITY PROCEDURES - LVP - ACTIVE)

ATC, as a complement to its usual sources of information (visual observation, pilot notification reports, etc), also has information from the surface movement radar and multilateration (as part of an A-SMGCS (Advanced Surface Movement Guidance and Control Systems)).

Pilots shall proceed to verify the situation of their aircraft at all times, especially at intersections, ensuring that their taxiing takes place under conditions of complete safety.

Depending on the prevailing weather, ATC shall employ the lights of the intermediate holding positions and stop bars as clearance limits to manage movements on the ground.

Helicopters shall be guided by "Follow-me" vehicles 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.

The standard taxiing routes are those published in the AIP-España AD 2-LEPA item 20.

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

– Perimeter service roads:

- South perimeter from General Aviation to SEI South.
- North perimeter from East Apron to TWY Link.

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

- Puestos de estacionamiento 6-103.
- Puestos de estacionamiento 103-104 y que cruza puerta D.
- Puestos de estacionamiento 109-114 y que cruza puerta E.
- Puestos de estacionamiento 118-119 y que cruza puerta F.
- Puestos de estacionamiento 123-48.

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

- Vía de servicio que enlaza el puesto de estacionamiento 1 con el 100.
- Vía de servicio que enlaza el puesto de estacionamiento 22 con el 109.
- Vía de servicio que enlaza el puesto de estacionamiento 25/26 con el 116.
- Vía de servicio que enlaza el puesto de estacionamiento 28/29 con el 122.

2.8.1. AERONAVES DE LLEGADAS

La pista 24L, sujeta a que las instalaciones requeridas estén en servicio, es adecuada para las operaciones de aproximación y aterrizaje de precisión de Categorías II y III de aquellos operadores cuyos mínimos hayan sido aceptados, o tengan mínimos asignados, por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea o por la autoridad equivalente del Estado Operador.

Las pistas 24R y 06L, sujetas a que las instalaciones requeridas estén en servicio, son adecuadas para las operaciones de aproximación y aterrizaje de precisión de Categoría I.

La pista 06R es una pista de aproximación de no precisión.

Las pistas 24R, 24L*, 06R, y 06L, son adecuadas para despegues en condiciones de visibilidad reducida.

(* El uso de la pista 24L para despegues tiene limitaciones medioambientales y sólo podrá ser utilizada previa autorización aeroportuaria o en casos de contingencia.

A.- 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*	S1, S2

* En caso de que las aeronaves abandonen la pista 24L por el final lo harán siempre que sea posible por H7. / In cases where aircraft vacate 24L at the end, they shall always do so via H7 if possible.

B.- Al abandonar pista los pilotos notificarán:

- a) Calle de salida utilizada, y
- b) Pista libre (CAT I), o
- c) Área sensible libre (CAT II/III)*

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

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

D.- Las aeronaves que aterricen abandonarán la pista por la calle de rodaje apropiada, siguiendo las luces de eje de calle de rodaje hasta abandonar la LSA, donde recibirán instrucciones de GMC, o en su defecto se detendrán.

E.- Rodaje al puesto de estacionamiento: Las aeronaves seguirán las instrucciones de rodaje del ATC hasta la puerta de entrada a la plataforma asignada, donde proseguirán el rodaje con sus propios medios, excepto con valores de RVR menores a 400 m y A-SMGCS (Sistemas avanzados de guía y control del movimiento en la superficie) inoperativo o con valores de RVR menores a 400 m y SMR operativo (Sistema de multilateración MLAT u/s). En ese caso, esperarán en el punto espera intermedio indicado por ATC, la asistencia de un vehículo "Sígame" que les guíe hasta el puesto de estacionamiento asignado. Los helicópteros irán guiados por vehículo "Sígame" en Plataforma con LVP activado.

2.8.2. AERONAVES DE SALIDA

A.- Los pilotos al mando de aeronaves solicitarán al ATC la puesta en marcha de los motores únicamente con valores de RVR iguales o superiores a sus mínimos de despegue y con tendencia firme de mejora.

B.- Los pilotos contactarán con Palma Rodadura para solicitar permiso para maniobra de retroceso, remolcado y/o rodaje, siguiendo lo indicado en el AIP-España AD 2-LEPA.

C.- Rodaje desde puesto de estacionamiento: Con valores de RVR menores a 400 m y A-SMGCS (Sistemas avanzados de guía y control del 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 el puesto de estacionamiento.

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

- Stands 6-103.
- Stands 103-104 and passing through gate D.
- Stands 109-114 and passing through gate E.
- Stands 118-119 and passing through gate F.
- Stands 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 roads does remain open, its use will be controlled by a "Follow-me" vehicle).

- Service road linking stand 1 with stand 100.
- Service road linking stand 22 with 109.
- Service road linking stand 25/26 with 116.
- Service road linking stand 28/29 with 122.

2.8.1. ARRIVING AIRCRAFT

Runway 24L, provided that the facilities required are in service, is appropriate for the precision approach and landing operations of Categories II and III for those operators whose minima have been accepted, or have minima assigned, by the Agencia Estatal de Seguridad Aérea or the equivalent authority of the Operating State.

Runways 24R and 06L, provided that the facilities required are in service, are appropriate for the precision approach and landing operations of Category I.

Runway 06R is a non-precision approach runway.

Runways 24R, 24L*, 06R, and 06L are appropriate for take-offs in low visibility conditions.

(* Use of runway 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.

A.- 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.

B.- On vacating the runway, the pilots shall notify:

- a) The taxiway used, and
- b) Runway free (CAT I), or
- c) Sensitive area free (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.

C.- Aircraft leaving the sensitive area shall have priority over those that may be taxiing nearby.

D.- Aircraft landing shall vacate the runway by the appropriate taxiway, following the taxiway centreline lights until they vacate the LSA, where they will receive instructions from GMC, or else they shall halt.

E.- Taxiing to stand: Aircraft shall follow the taxiing instructions of ATC up to the entry gate to the assigned apron, where they shall continue to taxi under their own power, except 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). In that case, they shall await assistance from a "Follow-me" vehicle at the intermediate holding position indicated by ATC, which will guide them to the assigned stand. Helicopters shall be guided by a "Follow-me" vehicle on the Apron when LVP are in force.

2.8.2. DEPARTING AIRCRAFT

A.- Pilots-in-command of aircraft shall request start-up of engines from ATC, only when the RVR values are equal to or more than their take-off minima and with a firm improving trend.

B.- Pilots shall contact Palma Rodadura to request permission for push-back, towing and/or taxiing, following the indications in AIP-España AD 2-LEPA.

C.- Taxiing from stand: 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 shall taxi guided by a "Follow-me" vehicle from the stand (or position after towing) to the assigned apron

miento (o posición tras remolcado) hasta la puerta de salida de plataforma asignada. Las aeronaves esperarán instrucciones de ATC en el punto de espera intermedio de la puerta de salida en cuestión. Los helicópteros irán guiados por vehículo "Sígame" en plataforma con LVP activado.

exit gate. Aircraft shall await instructions from ATC at the intermediate holding position of the exit gate in question. Helicopters shall be guided by a "Follow-me" vehicle on the apron when LVP are in force.

D.- Puntos de espera de pista: Se permitirán realizar operaciones de despegue por los puntos de espera indicados en el cuadro adjunto excepto cuando reciban una autorización distinta del ATC:

D.- Runway holding positions Take-off operations via the holding positions indicated in the attached table shall be permitted, except when they receive different clearance from ATC:

PISTA DE DESPEGUE TAKE-OFF RUNWAY	PUNTO DE ESPERA * HOLDING POSITION *
06R	H8 (CAT II/III)
06L	H4, H5
24R	H1, H3
24L**	H9, H10

(*) Ver restricciones operativas de puntos de espera de pista publicadas en AIP. / See operational restrictions on runway holding positions published in AIP.

(**) El uso de la pista 24L para despegues tiene limitaciones medioambientales y sólo podrá ser utilizada previa autorización aeroportuaria o en casos de contingencia. / Use of runway 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.

E.- No se permitirán los despegues desde intersección con LVP activado.

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

F.- En caso de abortar la maniobra de despegue, se notificará inmediatamente a ATC quien dará las instrucciones oportunas.

F.- In the event of aborting the take-off manoeuvre, ATC shall be notified immediately, who shall give appropriate instructions.

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 ABORTED TAKE-OFF
06L	H3 / H1
24R	H4 / H5
06R	H9 / H10
24L	S1 / S2 / S3 / H8 / H7

En general, para que se produzcan nieblas que impliquen la activación de los procedimientos de baja visibilidad, la componente de viento debe ser baja. Por tanto, en LVC, se operará generalmente en configuración preferente, es decir, configuración Oeste (ARR: 24L, DEP: 24R). En caso de darse configuración Este u operaciones diferentes (ARR: 24R o DEP: 24L, ARR: 06L o DEP 06R), se seguirán las instrucciones ATC (basadas en rutas de rodaje normalizadas).

In general, for fog to arise entailing the activation of the low visibility procedures, the wind component has to be low. Therefore, under LVC, generally operations shall be in preferential configuration, that is, West configuration (ARR: 24L, DEP: 24R). In the event of East configuration or different operations (ARR: 24R or DEP: 24L, ARR: 06L or DEP 06R), the instructions of ATC shall be followed (based on standard taxiing routes).

Las rutas normalizadas de rodaje en configuración Oeste son:

The standard taxiing routes in West configuration are:

- Puestos de estacionamiento 301-303 (helicópteros): ver casilla 20. Reglamentación local. Operación de helicópteros del AIP.
- Puestos de estacionamiento 306 y 118B (aeronaves letra de clave F): ver casilla 20. Reglamentación local. Procedimiento de Operación de aeronaves letra de clave F.

- Stands 301-303 (helicopters): see item 20. Local regulations. Operation of helicopters in the AIP.
- Stands 306 and 118B (aircraft code letter F): see item 20. Local regulations. Operation of aircraft code letter F procedure.

A) LLEGADAS POR PISTA 24L

A) ARRIVALS BY RUNWAY 24L

- R1 a R6, R7 (Puestos de estacionamiento 24 y 25): Ruta estándar: S1, calles de rodaje LINK y NORTH o bien S2, S3 o final de pista, calles de rodaje SOUTH, LINK y NORTH.
 - Puestos de estacionamiento 303 (aviones), 306 (aeronaves letra de clave E o inferior) y 307-310: Ruta estándar, puerta A y calle de rodaje LA.
 - Puestos de estacionamiento 311-315: Ruta estándar, puerta A y calle de rodaje LB.
 - Puestos de estacionamiento 316-318: Ruta estándar, puerta B y calle de rodaje LC.
 - Puestos de estacionamiento 1-6 y 100-103B: Ruta estándar, puerta C y calle de rodaje LD, EXC puesto de estacionamiento 103: Ruta estándar, puerta D y calle de rodaje LD.
 - Puestos de estacionamiento 8-22: Ruta estándar, puerta D y calle de rodaje LE.
 - Puestos de estacionamiento 104-109: Ruta estándar, puerta E y calle de rodaje W5.
 - Puestos de estacionamiento 23A-25: Ruta estándar, puerta E y calle de rodaje LF.
- R7 (puestos de estacionamiento 114 a 118B, 119), R8 (puestos de estacionamiento 120 a 123): Ruta estándar: S1, calles de rodaje LINK o bien S2, S3 o final de pista, calles de rodaje SOUTH y LINK.
 - Puestos de estacionamiento 114-117B: Ruta estándar, calle de rodaje NORTH, puerta E y calle de rodaje LF.
 - Puestos de estacionamiento 118-118B (aeronaves letra de clave E o inferior): Ruta estándar y puerta F.
 - Puestos de estacionamiento 119-122: Ruta estándar, puerta G y calle de rodaje LG.
 - Puesto de estacionamiento 123: Ruta estándar, puerta G.

- R1 to R6, R7 (Stands 24 and 25): Standard route: S1, taxiways LINK and NORTH or else S2, S3 or runway end, taxiways SOUTH, LINK and NORTH.
 - Stands 303 (aircraft), 306 (aircraft code letter E or lower) and 307-310: Standard route, gate A and taxiway LA.
 - Stands 311-315: Standard route, gate A and taxiway LB.
 - Stands 316-318: Standard route, gate B and taxiway LC.
 - Stands 16 and 100-103B: Standard route, gate C and taxiway LD, EXC stand 103: Standard route, gate D and taxiway LD.
 - Stands 8-22: Standard route, gate D and taxiway LE.
 - Stands 104-109: Standard route, gate E and taxiway W5.
 - Stands 23A-25: Standard route, gate E and taxiway LF.
- R7 (stands 114 to 118B, 119), R8 (stands 120 to 123): Standard route: S1, taxiways LINK or else S2, S3 or runway end, taxiways SOUTH and LINK.
 - Stands 114-117B: Standard route, taxiway NORTH, gate E and taxiway LF.
 - Stands 118-118B (aircraft code letter E or lower): Standard route and gate F.
 - Stands 119-122: Standard route, gate G and taxiway LG.
 - Stand 123: Standard route, gate G.

- R7 (Puesto de estacionamiento 26), R8 (Puestos de estacionamiento 27 a 29), R9 a R11: Ruta estándar: S1, calle de rodaje LINK o bien S2, S3 o final de pista, calles de rodaje SOUTH y LINK.
 - Puestos de estacionamiento 26-29: Ruta estándar, puerta G y calle de rodaje LG.
 - Puestos de estacionamiento 30-36 Ruta estándar, puerta G y calles de rodaje LG, V1.
 - Puestos de estacionamiento 38-48: Ruta estándar, puerta G y calles de rodaje LG, V1 y V2; o bien, previa autorización ATC, ruta estándar, puerta G y calles de rodaje LG y V2.
 - Puestos de estacionamiento 50-58: S1, S2, S3 o final de pista, calle de rodaje SOUTH, puerta K y calles de rodaje LK, LJ.
- R13 a R17: Ruta estándar: S1, S2, S3 o final de pista, calle de rodaje SOUTH.
 - Puestos de estacionamiento 60-68: Ruta estándar, puerta M y calle de rodaje T1.
 - Puesto de estacionamiento 72: Ruta estándar, puerta M y calle de rodaje T1 o T2.
 - Puestos de estacionamiento 80-86: Ruta estándar, puerta M y calle de rodaje T2.
 - Puestos de estacionamiento 88-96: Ruta estándar, puerta P y calle de rodaje LP.
 - Puestos de estacionamiento 98-154B: S1, S2 o S3, calle de rodaje SOUTH, puerta Q y calle de rodaje LQ; o bien, final de pista, puerta Q y calle de rodaje LQ.
 - Puestos de estacionamiento 155-159: S1, S2 o S3, calle de rodaje SOUTH, puerta Q y calle de rodaje LY; o bien, final de pista, puerta Q y calle de rodaje LY.
 - Puestos de estacionamiento de aviación general 200-226: S1, S2 o S3, calle de rodaje SOUTH, puerta Q, y calle de rodaje Y3; o bien, final de pista, puerta Q y calle de rodaje Y3.
 - Puestos de estacionamiento de aviación general 227-230: S1, S2 o S3, calle de rodaje SOUTH, puerta Q y calle de rodaje LY; o bien, final de pista, puerta Q y calle de rodaje LY.
 - Puestos de estacionamiento de aviación general 231-241: S1, S2 o S3, calle de rodaje SOUTH, puerta Q, calle de rodaje LY y calle de rodaje Y2; o bien, final de pista, puerta Q, calle de rodaje LY y calle de rodaje Y2.
 - Puestos de estacionamiento de aviación general 242-247: S1, S2 o S3, calle de rodaje SOUTH, puerta Q, calle de rodaje LY y calle de rodaje Y1; o bien, final de pista, puerta Q, calle de rodaje LY y calle de rodaje Y1.
- Plataforma Militar Este: S1, calles de rodaje LINK y NORTH o bien S2, S3 o final de pista, calles de rodaje SOUTH, LINK y NORTH.
- Plataforma Militar Oeste: S1, calles de rodaje LINK y NORTH o bien S2, S3 o final de pista, calles de rodaje SOUTH, LINK y NORTH.

B) SALIDAS POR PISTA 24R

- R1 a R7:
 - Puestos de estacionamiento 303 (aviones), 306 (aeronaves letra de clave E o inferior) y 307-310: Calles de rodaje LA,...LF, puerta F, calles de rodaje LINK y NORTH, puntos de espera en pista H1 o H3.
 - Puestos de estacionamiento 311-315: Calles de rodaje LB,...LF, puerta F, calles de rodaje LINK y NORTH, puntos de espera en pista H1 o H3.
 - Puestos de estacionamiento 316-318: Calles de rodaje LC,...LF, puerta F, calles de rodaje LINK y NORTH, puntos de espera en pista H1 o H3.
 - Puesto de estacionamiento 100: puerta C, calles de rodaje NORTH, puntos de espera en pista H1 o H3.
 - Puestos de estacionamiento 1-6, 100B y 101-103B: Calles de rodaje LD,...LF, puerta F, calles de rodaje LINK y NORTH, puntos de espera en pista H1 o H3.
 - Puestos de estacionamiento 8-22 y 104-109: Calles de rodaje LE, LF, puerta F, calles de rodaje LINK y NORTH, puntos de espera en pista H1 o H3.
 - Puestos de estacionamiento 23A-26, 114-118B y 119: Calle de rodaje LF, puerta F, calles de rodaje LINK y NORTH, puntos de espera en pista H1 o H3.
- R8 a R11:
 - Puestos de estacionamiento 27-29 y 120-123: Calles de rodaje LG, LF, puerta F, calles de rodaje LINK y NORTH, puntos de espera en pista H1 o H3.
 - Puestos de estacionamiento 30-48: Calles de rodaje V2 y LG, LF, puerta F, calles de rodaje LINK y NORTH, puntos de espera en pista H1 o H3.
 - Puestos de estacionamiento 50-54: Calle de rodaje LJ puerta G calles de rodaje LINK y NORTH puntos de espera en pista H1 o H3
 - Puestos de estacionamiento 56-58: Calles de rodaje LK, LJ, puerta G, calles de rodaje LINK y NORTH, puntos de espera en pista H1 o H3.
- R13 a R17:
 - Puestos de estacionamiento 60-62: Calles de rodaje T1, LM, LK, puerta J, calles de rodaje LINK y NORTH, puntos de espera en pista H1 o H3.
 - Puestos de estacionamiento 64-68: Calles de rodaje T1, T2, LM, LK, puerta J, calles de rodaje LINK y NORTH, puntos de espera en pista H1 o H3.
 - Puesto de estacionamiento 72: Calles de rodaje T1 o T2, LM, LK, puerta J, calles de rodaje LINK y NORTH, puntos de espera en pista H1 o H3.

- R7 (Stand 26), R8 (Stands 27 to 29), R9 to R11: Standard route: S1, taxiway LINK or else S2, S3 or runway end, taxiways SOUTH and LINK.
 - Stands 26-29: Standard route, gate G and taxiway LG.
 - Stands 30-36 Standard route, gate G and taxiways LG, V1.
 - Stands 38-48: Standard route, gate G and taxiways LG, V1 and V2; or else, with prior ATC clearance, standard route, gate G and taxiways LG and V2.
 - Stands 50-58: S1, S2, S3 or runway end, taxiway SOUTH, gate K and taxiways LK, LJ.
- R13 to R17: Standard route: S1, S2, S3 or runway end, taxiway SOUTH.
 - Stands 60-68: Standard route, gate M and taxiway T1.
 - Stand 72: Standard route, gate M and taxiway T1 or T2.
 - Stands 80-86: Standard route, gate M and taxiway T2.
 - Stands 88-96: Standard route, gate P and taxiway LP.
 - Stands 98-154B: S1, S2 or S3, taxiway SOUTH, gate Q and taxiway LQ; or else, runway end, gate Q and taxiway LQ.
 - Stands 155-159: S1, S2 or S3, taxiway SOUTH, gate Q and taxiway LY; or else, runway end, gate Q and taxiway LY.
 - General aviation stands 200-226: S1, S2 or S3, taxiway SOUTH, gate Q, and taxiway Y3; or else, runway end, gate Q and taxiway Y3.
 - General aviation stands 227-230: S1, S2 or S3, taxiway SOUTH, gate Q and taxiway LY; or else, runway end, gate Q and taxiway LY.
 - General aviation stands 231-241: S1, S2 or S3, taxiway SOUTH, gate Q, taxiway LY and taxiway Y2; or else, runway end, gate Q, taxiway LY and taxiway Y2.
 - General aviation stands 242-247: S1, S2 or S3, taxiway SOUTH, gate Q, taxiway LY and taxiway Y1; or else, runway end, gate Q, taxiway LY and taxiway Y1.
- East Military Apron: S1, taxiways LINK and NORTH or else S2, S3 or runway end, taxiways SOUTH, LINK and NORTH.
- West Military Apron: S1, taxiways LINK and NORTH or else S2, S3 or runway end, taxiways SOUTH, LINK and NORTH.

B) DEPARTURES BY RUNWAY 24R

- R1 to R7:
 - Stands 303 (aeroplanes), 306 (aircraft code letter E or lower) and 307-310: Taxiways LA,...LF, gate F, taxiways LINK and NORTH, runway holding positions H1 or H3.
 - Stands 311-315: Taxiways LB,...LF, gate F, taxiways LINK and NORTH, runway holding positions H1 or H3.
 - Stands 316-318: Taxiways LC,...LF, gate F, taxiways LINK and NORTH, runway holding positions H1 or H3.
 - Stand 100: gate C, taxiways NORTH, runway holding positions H1 or H3.
 - Stands 1-6, 100B and 101-103B: Taxiways LD,...LF, gate F, taxiways LINK and NORTH, runway holding positions H1 or H3.
 - Stands 8-22 and 104-109: Taxiways LE, LF, gate F, taxiways LINK and NORTH, runway holding positions H1 or H3.
 - Stands 23A-26, 114-118B and 119: Taxiway LF, gate F, taxiways LINK and NORTH, runway holding positions H1 or H3.
- R8 to R11:
 - Stands 27-29 and 120-123: Taxiways LG, LF, gate F, taxiways LINK and NORTH, runway holding positions H1 or H3.
 - Stands 30-48: Taxiways V2 and LG, LF, gate F, taxiways LINK and NORTH, runway holding positions H1 or H3.
 - Stands 50-54: Taxiway LJ gate G taxiways LINK and NORTH runway holding positions H1 or H3
 - Stands 56-58: Taxiways LK, LJ, gate G, taxiways LINK and NORTH, runway holding positions H1 or H3.
- R13 to R17:
 - Stands 60-62: Taxiways T1, LM, LK, gate J, taxiways LINK and NORTH, runway holding positions H1 or H3.
 - Stands 64-68: Taxiways T1, T2, LM, LK, gate J, taxiways LINK and NORTH, runway holding positions H1 or H3.
 - Stand 72: Taxiways T1 or T2, LM, LK, gate J, taxiways LINK and NORTH, runway holding positions H1 or H3.

- Puestos de estacionamiento 80 y 82: Calles de rodaje T2, T1, LM, LK, puerta J, calles de rodaje LINK y NORTH, puntos de espera en pista H1 o H3.
- Puestos de estacionamiento 84 y 86: Calles de rodaje T2, LM, LK, puerta J, calles de rodaje LINK y NORTH, puntos de espera en pista H1 o H3.
- Puestos de estacionamiento 88-96: Calle de rodaje LP,...LK, puerta J, calles de rodaje LINK y NORTH, puntos de espera en pista H1 o H3.
- Puestos de estacionamiento 98-154B (aeronaves envergadura hasta 36 m): Calle de rodaje LQ,...LK, puerta J, calles de rodaje LINK y NORTH, puntos de espera en pista H1 o H3.
- Puestos de estacionamiento 98-154 (aeronaves envergadura mayor 36 m): Calle de rodaje LQ, puerta P, calles de rodaje SOUTH, LINK y NORTH, puntos de espera en pista H1 o H3.
- Puestos de estacionamiento 155-159 (aeronaves envergadura hasta 36 m): Calle de rodaje LY,...LK, puerta J, calles de rodaje LINK y NORTH, puntos de espera en pista H1 o H3.
- Puestos de estacionamiento 155-159 (aeronaves envergadura mayor 36 m): Calle de rodaje LY y LQ, puerta P, calles de rodaje SOUTH, LINK y NORTH, puntos de espera en pista H1 o H3.
- Puestos de estacionamiento de aviación general 200-226: Calle de rodaje Y3, calle de rodaje Y2, calle de rodaje LY, calles de rodaje LQ,...LK, puerta J, calles de rodaje LINK y NORTH, puntos de espera en pista H1 o H3.
- Puestos de estacionamiento de aviación general 227-230: Calle de rodaje LY,...LK, puerta J, calles de rodaje LINK y NORTH, puntos de espera en pista H1 o H3.
- Puestos de estacionamiento de aviación general 231-241: Calle de rodaje Y2, calles de rodaje LY,...LK, puerta J, calles de rodaje LINK y NORTH, puntos de espera en pista H1 o H3.
- Puestos de estacionamiento de aviación general 242-247: Calle de rodaje Y1, calles de rodaje LY,...LK, puerta J, calles de rodaje LINK y NORTH, puntos de espera en pista H1 o H3.
- Plataforma Militar Este: Calle de rodaje NORTH, puntos de espera en pista H1 o H3.
- Plataforma Militar Oeste: Calle de rodaje NORTH, puntos de espera en pista H1 o H3.

Los retrocesos, con LVP activado, coincidirán con los establecidos para configuración Oeste.

2.8.3. FALLO DE COMUNICACIONES

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

a) Aeronave de Salida

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

b) Aeronave de Llegada

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

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

c) Vehículo

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

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

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.

- Stands 80 and 82: Taxiways T2, T1, LM, LK, gate J, taxiways LINK and NORTH, runway holding positions H1 or H3.

- Stands 84 and 86: Taxiways T2, LM, LK, gate J, taxiways LINK and NORTH, runway holding positions H1 or H3.

- Stands 88-96: Taxiway LP,...LK, gate J, taxiways LINK and NORTH, runway holding positions H1 or H3.

- Stands 98-154B (aircraft of wingspan up to 36m): Taxiway LQ,...LK, gate J, taxiways LINK and NORTH, runway holding positions H1 or H3.

- Stands 98-154 (aircraft of wingspan over 36 m): Taxiway LQ, gate P, taxiways SOUTH, LINK and NORTH, runway holding positions H1 or H3.

- Stands 155-159 (aircraft of wingspan up to 36 m): Taxiway LY,...LK, gate J, taxiways LINK and NORTH, runway holding positions H1 or H3.

- Stands 155-159 (aircraft of wingspan over 36 m): Taxiway LY and LQ, gate P, taxiways SOUTH, LINK and NORTH, runway holding positions H1 or H3.

- General aviation stands 200-226: Taxiway Y3, Taxiway Y2, Taxiway LY, taxiways LQ,...LK, gate J, taxiways LINK and NORTH, runway holding positions H1 or H3.

- General aviation stands 227-230: Taxiway LY,...LK, gate J, taxiways LINK and NORTH, runway holding positions H1 or H3.

- General aviation stands 231-241: Taxiway Y2, taxiways LY,...LK, gate J, taxiways LINK and NORTH, runway holding positions H1 or H3.

- General aviation stands 242-247: Taxiway Y1, taxiway LY,...LK, gate J, taxiways LINK and NORTH, runway holding positions H1 or H3.

• East Military Apron: Taxiway NORTH, runway holding positions H1 or H3.

• West Military Apron: Taxiway NORTH, runway holding positions H1 or H3.

Push-backs, with LVP activated, shall coincide with those established for West configuration.

2.8.3. 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 shall 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.

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 shall be taken immediately to safeguard the operations and help the aircraft or vehicle in question to determine its position.

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).

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 pista 06L.

RUTAS DE RODAJE

Aunque habitualmente los helicópteros serán autorizados a salir o entrar de pista 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 puerta Z donde rodarán por calle de rodaje LA hasta el puesto de estacionamiento.

La calle de rodaje 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 puerta Z al punto de espera de acceso a pista H4 o H5, donde esperarán instrucciones de ATC para entrar en pista 06L.

Los helicópteros que utilicen la ruta de rodaje aéreo N7 para acceder a pista deberán rodar desde el puesto de estacionamiento hasta puerta A y allí esperar autorización por parte de TWR para poder acceder a la calle de rodaje 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 tomar tierra en puerta A y posteriormente solicitar la autorización a TWR.

4. OPERACIONES DE AERONAVES CON LETRA DE CLAVE F

4.1. Las operaciones de aterrizaje y despegue de aeronaves con letra de clave F se realizarán por la pista 06L-24R.

4.2. Puestos de estacionamiento:

- Puesto de estacionamiento 118B (máxima aeronave: A380/B748)
- Puesto de estacionamiento 306 (máxima aeronave: An-124).
- Como alternativa a estos puestos de estacionamiento, y en caso de contingencia, se podrá estacionar una aeronave en calle de rodaje LA (máxima aeronave: A380/B748).

4.3. Rutas de rodaje

A) Llegadas por RWY 06L

- Puesto de estacionamiento 118B: Final de pista (H3), calle de rodaje NORTH, calle de rodaje LINK y puerta F.
- Puesto de estacionamiento 306: Final de pista (H3), calle de rodaje NORTH, puerta A y calle de rodaje LA.
- Puesto de estacionamiento en calle de rodaje LA: Final de pista (H3), calle de rodaje NORTH, puerta Z y calle de rodaje LA.

B) Salidas por RWY 06L

- Puesto de estacionamiento 118B: Calle de rodaje LF, puerta F, calle de rodaje LINK, calle de rodaje NORTH y punto de espera de la pista H4.
- Puesto de estacionamiento 306: Calle de rodaje LA, puerta Z, calle de rodaje NORTH y punto de espera de la pista H4.
- Puesto de estacionamiento en calle de rodaje LA: Calle de rodaje LA, puerta A, calle de rodaje NORTH y punto de espera de la pista H4.

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 shall take the measures that it shall 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.

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 shall 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 runway 06L.

TAXIING ROUTES

While helicopters will normally be authorized to exit or enter runway 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 shall be cleared by ATC to enter the apron by gate Z where they will taxi via taxiway LA up to the stand.

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

DEPARTURES

Departing helicopters shall 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 runway 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 be able to access taxiway 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 touch down at gate A and subsequently request clearance from TWR.

4. CODE LETTER F AIRCRAFT OPERATIONS

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

4.2. Stands

- Stand 118B (maximum aircraft: A380/B748)
- Stand 306 (maximum aircraft: An-124).
- As alternative to these stands, and in case of contingency, an aircraft may be parked on taxiway LA (Maximum aircraft: A380/B748).

4.3. Taxiing routes

A) Arrivals by RWY 06L

- Stand 118B: Runway end (H3), taxiway NORTH, taxiway LINK and gate F.
- Stand 306: Runway end (H3), taxiway NORTH, gate A and taxiway LA.
- Stand in taxiway LA: Runway end (H3), taxiway NORTH, gate Z and taxiway LA.

B) Departures from RWY 06L

- Stand 118B: Taxiway LF, gate F, taxiway LINK, taxiway NORTH and runway-holding position H4.
- Stand 306: Taxiway LA, gate Z, taxiway NORTH and runway-holding position H4.
- Stand in taxiway LA: Taxiway LA, gate A, taxiway NORTH and runway-holding position H4.

- C) Llegadas por RWY 24R
- Puesto de estacionamiento 118B: Final de pista (H4), calle de rodaje NORTH, calle de rodaje LINK y puerta F.
 - Puesto de estacionamiento 306: Final de pista (H4), calle de rodaje NORTH, puerta A y calle de rodaje LA.
 - Puesto de estacionamiento en calle de rodaje LA: Final de pista (H4), puerta Z y calle de rodaje LA.
- D) Salidas por RWY 24R
- Puesto de estacionamiento 118B: Calle de rodaje LF, puerta F, calle de rodaje LINK, calle de rodaje NORTH y punto de espera de la pista H3.
 - Puesto de estacionamiento 306: Calle de rodaje LA, puerta Z, calle de rodaje NORTH y punto de espera de la pista H3.
 - Puesto de estacionamiento en calle de rodaje LA: Calle de rodaje LA, puerta A, calle de rodaje NORTH y punto de espera de la pista H3.

4.4. Restricciones operativas

- A) Las aeronaves con letra de clave F deberán rodar con los motores exteriores al ralentí.
- B) Por haber menos de 4.5 metros entre la rueda exterior del tren principal de la aeronave y el borde de la calle de rodaje, el movimiento de las aeronaves con letra de clave F en las zonas que se detallan a continuación debe realizarse con maniobra "sobreviraje":
- Tramo curvo H3 hacia/desde cabecera de pista,
 - Tramo curvo H4 hacia/desde cabecera de pista,
 - Tramo curvo de LINK en su acceso a NORTH,
 - Tramo curvo de LINK en su acceso a puerta F,
 - Tramo curvo de puerta F en su acceso a calle de rodaje LINK.
- C) El PAPI actual no es apto para su utilización por aeronaves clave F.
- D) Estas aeronaves no operarán arribadas en la pista 06L/24R en CAT II/III.
- E) En el Aeropuerto de Palma de Mallorca se permitirán las operaciones de estas aeronaves durante condiciones de visibilidad reducida para el despegue de la misma.
- F) Siempre que sea posible, se recomienda realizar la operación de despegue de aeronaves con letra de clave F con potencias reducidas de motor.
- G) Durante los despegues y aterrizajes de aeronaves con letra de clave F se mantendrán las aeronaves de salida en calle de rodaje NORTH.

4.5. Restricciones de rodaje

- A) En caso de puesto de estacionamiento de aeronave en 306 (y en calle de rodaje LA), en llegada por 06L o salida por 24R, y en caso de puesto de estacionamiento en 118B, en llegada por 24R o salida por 06L, durante el rodaje de la aeronave por calle de rodaje NORTH en su tramo entre cabecera 06L y LINK:
- No se permite el rodaje de ninguna aeronave por calles de rodaje W5, LA, LB, LC.
 - No se permite mantener en espera aeronaves en las puertas A, B, C, D, E e intersección LINK-NORTH.
- B) En caso de puesto de estacionamiento de aeronave en calle de rodaje LA, la calle de rodaje LA permanecerá fuera de servicio; los puestos de estacionamiento 306 a 311 permanecerán fuera de servicio; los puestos de estacionamiento 301, 302 y 303 permanecerán operativos. La puerta Z permanecerá cerrada.
- C) En caso de que haya una aeronave en aterrizaje en la pista, las aeronaves con letra de clave F deberán mantenerse a la espera para el despegue en calle de rodaje NORTH. Este requisito no es necesario en caso de que en la pista se estén realizando sólo despegues, pudiendo en ese caso la aeronave tipo F emplear los puntos de espera de la pista.
- D) Puntos de espera de la pista H4-H5 sin presencia de aeronaves, durante el rodaje de aeronaves con letra de clave F por el tramo de calle de rodaje NORTH entre puertas A y Z.
- E) Durante las operaciones de entrada/salida de las aeronaves con letra de clave F a/del puesto de estacionamiento 118B no se podrá emplear el puesto de estacionamiento 119.
- F) No se utilizarán puntos de espera intermedios que se encuentren dentro de las rutas de rodaje de las aeronaves con letra de clave F durante el rodaje de este tipo de aeronaves.
- G) El rodaje de aeronaves con letra de clave F se realizará en todo momento guiado por vehículo "Sígame", desde/hasta la cabecera hasta/desde el puesto de estacionamiento.

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 en pista seca, o pista mojada con acción de frenado buena.

Llegadas: pista 24L

Salidas: pista 24R

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

- C) Arrivals by RWY 24R
- Stand 118B: Runway end (H4), taxiway NORTH, taxiway LINK and gate F.
 - Stand 306: Runway end (H4), taxiway NORTH, gate A and taxiway LA.
 - Stand in taxiway LA: Runway end (H4), gate Z and taxiway LA.
- D) Departures from RWY 24R
- Stand 118B: Taxiway LF, gate F, taxiway LINK, taxiway NORTH and runway-holding position H3.
 - Stand 306: Taxiway LA, gate Z, taxiway NORTH and runway-holding position H3.
 - Stand in taxiway LA: Taxiway LA, gate A, taxiway NORTH and runway-holding position H3.

4.4. Operating restrictions

- A) Code letter F aircraft must taxi with its external engines in idle regime.
- B) As there is less than 4.5 metres between the outer wheel of the main gear of the aircraft and the taxiway edge, the movement of code letter F aircraft in the areas listed below must be performed with "oversteering" manoeuvre.
- Curved section H3 to/from threshold,
 - Curved section H4 to/from threshold,
 - Curved section de LINK to access to NORTH,
 - Curved section de LINK to access to gate F,
 - Curved section de gate F to access to taxiway LINK.
- C) The present PAPI is not suitable for its use by code letter F aircraft.
- D) These aircraft shall not carry out arrivals in runway 06L/24R with CAT II/III.
- E) In Palma de Mallorca airport, the operations of these aircraft during the low visibility conditions for the take-off are allowed.
- F) Whenever possible, the take-off operation for code letter F aircraft is recommended to carry out with reduce engine power.
- G) During takeoffs and landings of code letter F aircraft, the departing aircraft shall hold on taxiway NORTH.

4.5. Taxiing restrictions

- A) In the case of stand 306 (and taxiway LA), arriving by 06L or departing from 24R, and in the case of stand 118B, arriving by 24R or departing from 06L, during the taxiing via taxiway NORTH in the segment between threshold 06L and LINK:
- The taxiing of any aircraft via taxiways W5, LA, LB, LC is not allowed.
 - The aircraft holding in gates A, B, C, D, E and intersection LINK-NORTH is not allowed.
- B) In the case of taxiway LA is used as a stand, this taxiway will remain out of service; stands 306 to 311 will be out of service; stands 301, 302 and 303 will be operative. The gate Z will remain closed.
- C) When an aircraft is landing in the runway, code letter F aircraft must hold to take-off in taxiway NORTH. This requirement is not necessary if takeoffs are the sole manoeuvre carrying out in the runway, and in that case code letter F aircraft may use the runway-holding positions.
- D) Runway-holding positions H4-H5 without aircraft presence, during the taxiing of code letter F aircraft via segment of taxiway NORTH between gate A and Z.
- E) During code letter F aircraft operation to entry/exit to/from stand 118B, the stand 119 cannot be used.
- F) The intermediate holding position along the taxiing routes for code letter F aircraft cannot be used during the taxiing of this type of aircraft.
- G) At every moment, the taxiing of code letter F aircraft shall be carried out under the guidance of a "Follow-me" vehicle from/to the threshold to/from the stand.

5. USE OF RUNWAYS

5.1. PREFERENTIAL RUNWAYS

1.- West configuration:

West configuration will be preferential whenever the tail wind component does not exceed 10 kt and the runway is dry, or wet with braking action good.

Arrivals: runway 24L

Departures: runway 24R

To accelerate arriving traffic the runway 24R could be used on ATC's initiative request.

2.- Configuración Este:

Llegadas: pista 06L
 Salidas: pista 06R
 Para acelerar el tránsito de salidas la pista 06L podrá utilizarse a iniciativa del ATC.
 Los pilotos que soliciten el uso de una pista distinta a la correspondiente configuración en uso deberán asumir posibles demoras significativas.

2.- East configuration:

Arrivals: runway 06L
 Departures: runway 06R
 To accelerate departing traffic, the runway 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 shall assume the possible delays.

5.2. TIEMPO MÍNIMO DE OCUPACIÓN DE LA PISTA

LLEGADAS

Para conseguir el máximo aprovechamiento de la pista, rebajar el tiempo de ocupación de la misma y reducir el hecho de "motor y al aire" es importante que los pilotos al mando, sin perjuicio de la seguridad y operación normal de la aeronave, procedan al abandono rápido de la pista.

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

5.2. MINIMUM RUNWAY OCCUPANCY TIME

ARRIVALS

Commensurate with the aircraft safety and standard operation, pilots are reminded that rapid exit from the runway enables maximum runway utilization, lessens its occupancy time and minimizes the occurrence of "go-arounds".

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

Configuración Oeste / West Configuration

RWY	SALIDA RÁPIDA RAPID EXIT	ACFT	DIST FM THR (m)
24L	S1	Turbo hélices/ligeras Propeller aircraft/light	1540
24L	S2	Todas / All	1950
24R	N4	Turbo hélices/ligeras Propeller aircraft/light	1480

Configuración Este / East Configuration

RWY	SALIDA RÁPIDA RAPID EXIT	ACFT	DIST FM THR (m)
06L	N2	Todas / All	2130

SALIDAS

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

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

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

DEPARTURES

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

Aircraft not ready to initiate take-off run immediately after receiving clearance for take-off, shall receive the cancellation and instructions to vacate the runway by the first available taxiway.

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

5.3. MÍNIMAS REDUCIDAS DE SEPARACIÓN EN LA MISMA PISTA

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

- A) Aeronaves con peso igual o superior a 5670 kg.
 Aterrizaje tras despegue: La aeronave saliente que la precede haya despegado y se encuentre, como mínimo, a 2000 m del umbral.
- B) Aeronaves ligeras con peso inferior a 5670 kg.
 - a) Aterrizaje tras aterrizaje: La aeronave precedente que acaba de aterrizar se encuentre, como mínimo, a 1500 m del umbral y en movimiento.
 - b) Aterrizaje tras despegue: La aeronave saliente que la precede haya despegado y se encuentre, como mínimo, a 1500 m del umbral.
 Tales mínimas sólo se aplicarán entre la salida y la puesta del sol y bajo las condiciones siguientes:
 - a) Las mínimas de separación por estela turbulenta deberán mantenerse.
 - b) Mientras prevalezcan condiciones de vuelo visual (VMC) en el aeródromo.
 - c) Cuando la eficacia de frenado no esté adversamente afectada por la existencia de residuos de precipitación en la pista (nieve fundente, agua, etc).
 - d) Cuando las aeronaves involucradas operen sin anomalías.
 Cuando de acuerdo a este procedimiento se expida el permiso para aterrizar se usará la siguiente fraseología:
 "...(Indicativo) DETRÁS DEL (tipo de aeronave) ATERRIZANDO/DESPEGANDO, AUTORIZADO PARA ATERRIZAR PISTA (número)".

5.3. MINIMUM REDUCED SEPARATION ON THE SAME RUNWAY

Crossing the beginning of the runway on the final approach shall not be allowed for landing aircraft until the following minimum reduced separation exists:

- A) Aircraft with 5670 kg weight or over.
 Landing after departure: The preceding departing aircraft has taken off and is, at least, at 2000 m from the threshold.
- B) Light aircraft under 5670 kg weight.
 - a) Landing after landing: The preceding aircraft has just landed and is, at least, at 1500 m from the threshold and is in motion.
 - b) Landing after departure: The preceding departing aircraft has taken off and is, at least, at 1500 m from the threshold.
 Such minima shall only be applied between sunrise and sunset and under the following conditions:
 - a) Wake turbulence separation minima shall be maintained.
 - b) While visual meteorological conditions (VMC) prevail in the aerodrome.
 - c) When braking action is not adversely affected by runway contaminants (slush, water, etc).
 - d) When the involved aircraft operate normally.
 When issuing the landing clearance according to this procedure the following instructions shall be used:
 "...(Aircraft call sign) BEHIND LANDING/DEPARTING (aircraft type) CLEAR TO LAND RUNWAY (number)".

5.4. DESPEGUE DESDE INTERSECCION

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

5.4. DEPARTURES FROM INTERSECTION

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

5.5. CATEGORÍAS DE ESTELA TURBULENTO

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

5.5. WAKE TURBULENCE CATEGORIES

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

PESADA: 136.000 kg (MTOW) o superior.
 MEDIA: Inferior a 136.000 kg (MTOW) y superior a 7.000 kg (MTOW).
 LIGERA: Igual o menor a 7.000 kg (MTOW).

HEAVY: 136,000 kg (MTOW) or more.
 MEDIUM: Less than 136,000 kg (MTOW) and more than 7,000 kg (MTOW).
 LIGHT: Equal or less than 7,000 kg (MTOW).

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

Wake Turbulence Minimum Separation shall 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.

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.

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.

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

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.

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

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.

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 shall 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 afectación a la seguridad operacional en el que se haya visto involucrado o sea testigo del mismo.

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.

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:

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:

- 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...).

- 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 takeoff / landing / stopover, pavement conditions...).

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

Seguridad_Operacional_PMI@aena.es

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

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).

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).

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

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

21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS

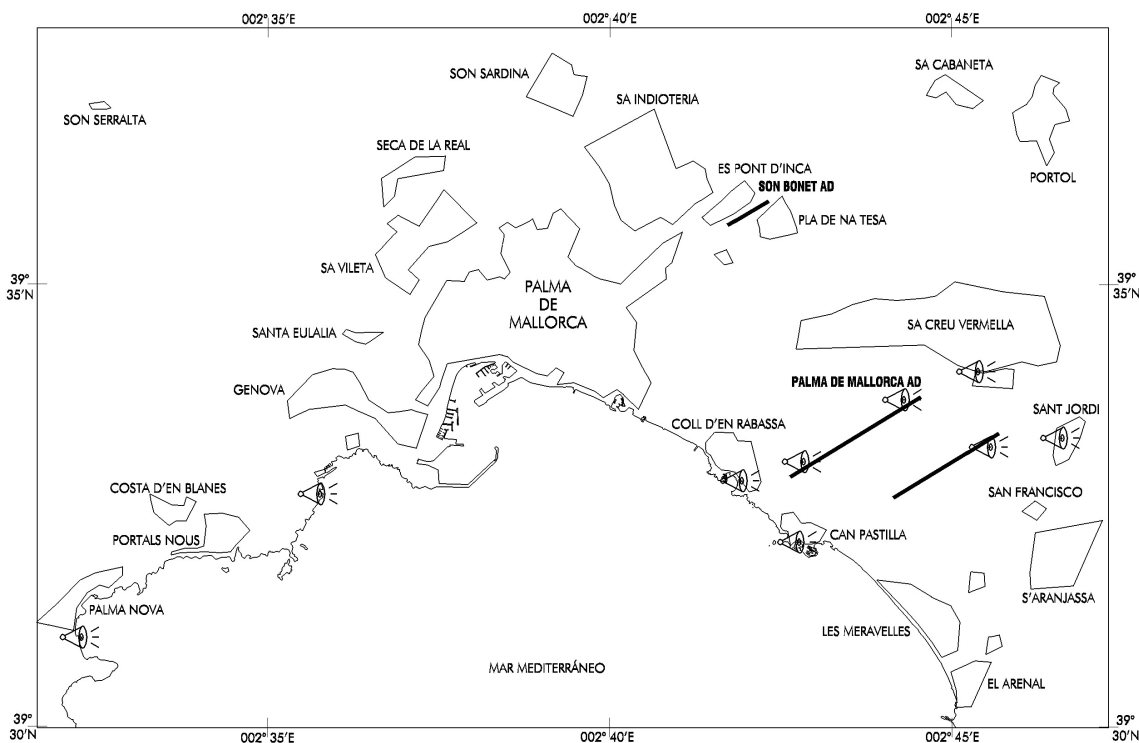
NOISE ABATEMENT PROCEDURES

GENERALIDADES

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

GENERAL

- 1.- The following procedures have been established to avoid excessive noise to the surroundings of Palma de Mallorca airport.
- 2.- These procedures are applicable to every landing and take-off 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 runway 24R/06L.
- 7.- Departure and arrival paths shall be radar monitored and noise level shall be measured for each operation. Location of SIRPA system noise sensors is shown in the corresponding general chart. This measurement system works 24 hours a day in automatic form and disposes of radar data, flight plan and aircraft position at every moment for the aircraft identification.
- 8.- Change on the procedures must not be asked for or cleared till reaching FL60 except propeller aircraft.
- 9.- Runway 06R may be used for arrivals exclusively by propeller aircraft and at daytime, except in the case of operational contingency. Runway 24L shall 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 aun cuando la aeronave esté en el puesto de estacionamiento, siempre que la pasarela esté desconectada y haya sido autorizado por TWR.

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 FL60
No sobrepasar 250 kt y continuar SID en vigor, excepto autorización ATC.

B- ATERRIZAJE

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

VUELOS DE ENTRENAMIENTO

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

RUN-UP TEST

Run-up test of engines shall 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 TWR.

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 FL60
Not exceed 250 kt and continue SID in force, except ATC clearance.

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**1. PROCEDIMIENTOS DE LLEGADA****1.1 AUTORIZACIÓN LÍMITE**

Las aeronaves de llegada procediendo por una Llegada Estándar (STAR), considerarán el correspondiente IAF como autorización límite.

1.2 ESPERAS

Las aeronaves de llegada sin posterior autorización ATC, deberán esperar sobre el IAF correspondiente.

1.3 CONTROL RADAR EN APROXIMACIÓN

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

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

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

1.4 CONTROL DE VELOCIDAD

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

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

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

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

- IAS MAX 250 kt a FL100 o en el Speed Limit Point (SLP), lo que ocurra primero.

FLIGHT PROCEDURES**1. ARRIVAL PROCEDURES****1.1 CLEARANCE LIMIT**

Arriving aircraft proceeding on a Standard Arrival (STAR) will consider the IAF as clearance limit.

1.2 HOLDING

With no further ATC clearance issued, arriving aircraft shall enter the IAF holding.

1.3 APPROACH RADAR CONTROL

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.

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

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.

1.4 SPEED CONTROL

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

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.

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

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

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

- IAS MAX 230 kt en el hipódromo de espera a FL140 o inferior.
- IAS 220 kt al abandonar el IAF.
- IAS 210 kt al recibir vectores radar para secuencia, y mantener hasta 12.0 DME (o posición equivalente).
- IAS 180 kt a 9,0 DME (o posición equivalente)
- Mantener 160 kt hasta 4,0 DME.

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.

1.5 PROCEDIMIENTO DE COMUNICACIÓN ABREVIADA

En las transferencias de comunicaciones de PALMA ARRIVALS a PALMA FINAL (FREQ 118.95 MHz), la llamada inicial se limitará al INDICATIVO del vuelo para evitar congestionar la frecuencia:

“Aproximación Palma + Aeroflot 321”

1.6 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.

1.7 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.

1.8 APROXIMACIONES VISUALES

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

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

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

1.9 PROCEDIMIENTO DE FALLO DE COMUNICACIONES

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

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

- a) Durante un procedimiento STAR antes del IAF:
 - Mantener la última altitud o nivel autorizado y entrar en la espera del IAF. Comenzar el descenso después de completar una espera, o después de la EAT cuando se haya recibido, lo que ocurra más tarde, y completar una aproximación IFR publicada a la pista en servicio para llegadas y aterrizaj antes de los siguientes 30 minutos.
- b) En vectores radar antes del IAF:
 - Mantener la última altitud o nivel autorizado, proceder directamente al primer IAF apropiado y seguir el procedimiento indicado en a).
- c) En vectores radar después del IAF:
 - Mantener la última altitud o nivel autorizado y proceder a la aproximación final para completar el procedimiento de aproximación y aterrizar. Si no es posible, efectuar el procedimiento de aproximación frustrada con fallo de comunicaciones indicado en d).
- d) Durante la aproximación frustrada:
 - No iniciar la aproximación frustrada antes del MAPT, seguir el procedimiento de aproximación frustrada, entrar en el circuito de espera, completar una espera, efectuar una nueva aproximación y aterrizar.

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

- IAS MAX 230 kt while in holding pattern at FL140 or bellow.
- IAS 220 kt when leaving the IAF.
- IAS 210 kt when being sequenced by radar vectoring, to maintain to 12.0 DME (or equivalent position).
- IAS 180 kt at 9.0 DME (or equivalent position)
- Thereafter, 160 kt to 4.0 DME.

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.

Not compliance with speed control instructions may lead to an aircraft to be excluded from the planned approach sequence.

1.5 SHORT COMMUNICATION PROCEDURE

In transfers of communications from PALMA ARRIVAL to PALMA FINAL (FREQ 118.95 MHz), the initial call shall be limited to the flight CALL SIGN to avoid congestion on the frequency:

“Approach Palma + Aeroflot 321”

1.6 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.

1.7 DELAY INFORMATION ON APPROACH

The expected approach time (EAT) shall 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.

1.8 VISUAL APPROACH

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

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

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

1.9 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:

- a) 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.
- b) 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).
- c) 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).
- 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

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 pista 24R.
- 5,0 DME ILS PLM, aeronaves en aproximación a la pista 06L.
- 5,0 DME ILS IPAL, aeronaves en aproximación a la pista 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 250 kt IAS por debajo de FL 100. 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 ILS DE CATEGORÍA II Y III

La pista 24L, sujeta a la disponibilidad de servicio de las ayudas a la aproximación y aterrizaje correspondientes, es adecuada para realizar operaciones de CAT II y III por aquellos operadores aéreos cuyos mínimos de operación hayan sido aprobados por la autoridad civil aeronáutica.

Durante las operaciones CAT II y III serán de aplicación los Procedimientos de Visibilidad Reducida (LVP).

→ 3.1 PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)

A.- Los Procedimientos de Visibilidad Reducida (LVP) se aplicarán en el área de maniobras cuando se dé alguno de los siguientes casos:

- a) Cuando el valor RVR de cualquier transmisómetro de las pistas en uso en aterrizajes o bien en los puntos TDZ o MID de las pistas en uso para despegues sea igual o inferior a 650 m (o VIS inferior o igual a 1000 m si los transmisómetros estuviesen fuera de servicio) o
- b) cuando la altura de la base de nubes sea igual o inferior a 90 m (300 ft), o
- c) cuando la rápida degradación de las condiciones meteorológicas así lo aconsejen.

B.- Los Procedimientos de Visibilidad Reducida (LVP) se aplicarán en plataforma, además de en el área de maniobras, cuando se dé alguno de los siguientes casos:

- a) Cuando el valor RVR de cualquier transmisómetro de las pistas en uso en aterrizajes o bien en los puntos TDZ o MID de las pistas en uso para despegues sea inferior a 400 m (o VIS inferior a 800 m si los transmisómetros estuviesen fuera de servicio) o
- b) cuando la rápida degradación de las condiciones visuales en la plataforma así lo aconsejen.

C.- Se informará a los pilotos de que se están aplicando los Procedimientos de Visibilidad reducida a través del ATIS.

D.- Cualquier incidencia notificada o detectada que pueda afectar a los LVP se comunicará inmediatamente a las aeronaves y dependencias ATC afectadas.

E.- Las dependencias ATC suministrarán directamente los valores del alcance visual en pista de acuerdo a lo siguiente:

- RVR TDZ: Lectura correspondiente a la Zona de Toma de Contacto.
- RVR MID: Lectura del punto medio de la pista.
- RVR END: Lectura del extremo de pista.

F.- 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.

G.- Los LVP se cancelarán en plataforma cuando se cumplan todas y cada una de las siguientes condiciones meteorológicas:

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

2.2 SPEED CONTROL

In order to optimize the departure flow and assist in the separation between successive departing aircraft, a speed limit of 250 kt IAS below FL 100 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. ILS CATEGORY II AND III OPERATIONS

Runway 24L, subject to service availability of the appropriate approach and landing aids, is suitable for carrying out CAT II and III operations by those air operators whose operational minima has been approved by the aeronautical civil authority.

During CAT II and III operations, Low Visibility Procedures (LVP) shall be applied.

3.1 LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

A.- The Low Visibility Procedures (LVP) shall be applied in the manoeuvring area in any of the following cases:

- a) When the RVR of any transmissometer of the runways in use for landings or at the TDZ or MID points of the runways in use for take-offs is equal to or lower than 650 m (or VIS lower than or equal to 1000 m if the transmissometers are out of service) or
- b) when the cloud base height is equal to or lower than 90 m (300 ft), or
- c) when the rapid deterioration in the weather makes this advisable.

B.- The Low Visibility Procedures (LVP) shall be applied in the apron, as well as in the manoeuvring area in any of the following cases:

- a) When the RVR of any transmissometer of the runways in use for landings or at the TDZ or MID points of the runways in use for take-offs is lower than 400 m (or VIS lower than 800 m if the transmissometers are out of service) or
- b) when the rapid deterioration of the visual conditions on the apron makes this advisable.

C.- Pilots shall be informed that the Low Visibility Procedures are in force by means of the ATIS.

D.- Any incident notified or detected which might affect the LVP shall be communicated immediately to the aircraft and ATC units affected.

E.- The ATC units shall supply the values of the runway visual range (RVR) as follows:

- RVR TDZ: Reading corresponding to the touchdown zone.
- RVR MID: Reading from the runway midpoint.
- RVR END: Reading from the runway end.

F.- Clearance to land shall 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.

G.- The LVP shall be cancelled on the apron when each and every one of the following meteorological conditions is met:

a) Valores de RVR superiores o iguales a 400 m en todos los transmisómetros (o VIS superior o igual a 800 m si los transmisómetros estuviesen fuera de servicio).

b) Cuando el TREND o TAFOR prevea un aumento de visibilidad por encima de 1000 m.

H.- Los LVP se cancelarán totalmente cuando se cumplan todas y cada una de las siguientes condiciones meteorológicas:

→ a) Valores de RVR superiores a 650 m en todos los transmisómetros (o VIS superior a 1000 m si los transmisómetros estuviesen fuera de servicio).

→ b) Altura de la base de nubes superior a 90 m (300 ft).

c) Cuando el TREND o TAFOR prevea un aumento de visibilidad por encima de 1500 m.

a) RVR values above or equal to 400 m at all transmissometers (or VIS above or equal to 800 m if the transmissometers are out of service).

b) When the TREND or TAFOR predicts an increase in visibility above 1000 m.

H.- The LVP shall be cancelled completely when each and every one of the following meteorological conditions is met:

a) RVR values above 650 m at all transmissometers (or VIS above 1000 m if the transmissometers are out of service).

b) Cloud base height greater than 90 m (300 ft).

c) When the TREND or TAFOR predicts an increase in visibility above 1500 m.

4. VIGILANCIA ATS EN TWR

En el aeropuerto de Palma de Mallorca podrán utilizarse sistemas de vigilancia ATS en el suministro del servicio de control de aeródromo para ejecutar las siguientes funciones:

a) Supervisión de la trayectoria de vuelo de aeronaves en aproximación final
b) Supervisión de la trayectoria de vuelo de otras aeronaves en las cercanías del aeródromo;

c) Aplicación de separación, establecida en RCA-4.6.7.3 entre aeronaves sucesivas a la salida; y

d) Suministro de asistencia para la navegación a vuelos VFR.

4. TWR ATS SURVEILLANCE

ATS surveillance systems at Palma de Mallorca airport may be used in the provision of aerodrome control service to carry out the following tasks:

a) Supervision of flight paths of aircraft on final approach;

b) Supervision of flight paths of other aircraft in the vicinity of the aerodrome;

c) Application of separation between consecutive departing aircraft, as laid down in RCA-4.6.7.3; and

d) Provision of navigation assistance to VFR flights.

5. 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.

5. 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.

6. 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).

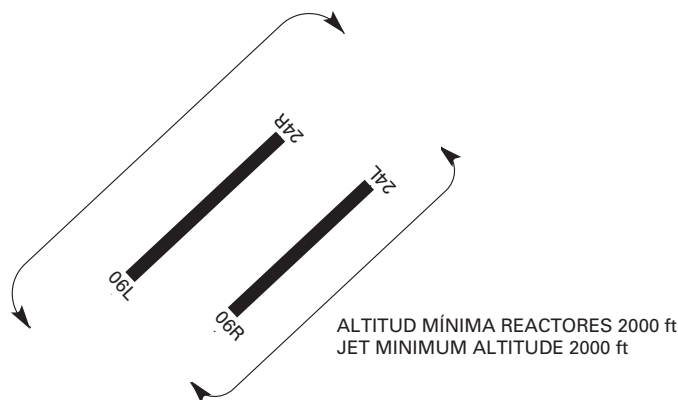
6. AD TRAFFIC CIRCUIT

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 +650m/+2133ft.
RWY 24L THR +1940m/+6365ft.

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 +650m/+2133ft.
RWY 24L THR +1940m/+6365ft.

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

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

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, 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.

URGENCIA MÉDICA A BORDO

En caso de precisar un pasajero atención médica, el servicio de ATC informará al comandante sobre el procedimiento existente para la atención médica urgente a bordo.

MEDICAL EMERGENCY ON BOARD

In case a passenger requires medical attention, ATC service will inform pilots of the existing procedure for the urgent medical attention on board.

ZONAS DE CONCENTRACIÓN DE AVES

Precaución en las operaciones de aterrizaje y despegue de las pistas 06L, 24L, 06R y 24R debido a concentración de aves en las proximidades del aeródromo.

BIRDS CONCENTRATION AREAS

Caution in landing and take-off operations to runways 06L, 24L, 06R and 24R due to bird concentration in the vicinity of the aerodrome.

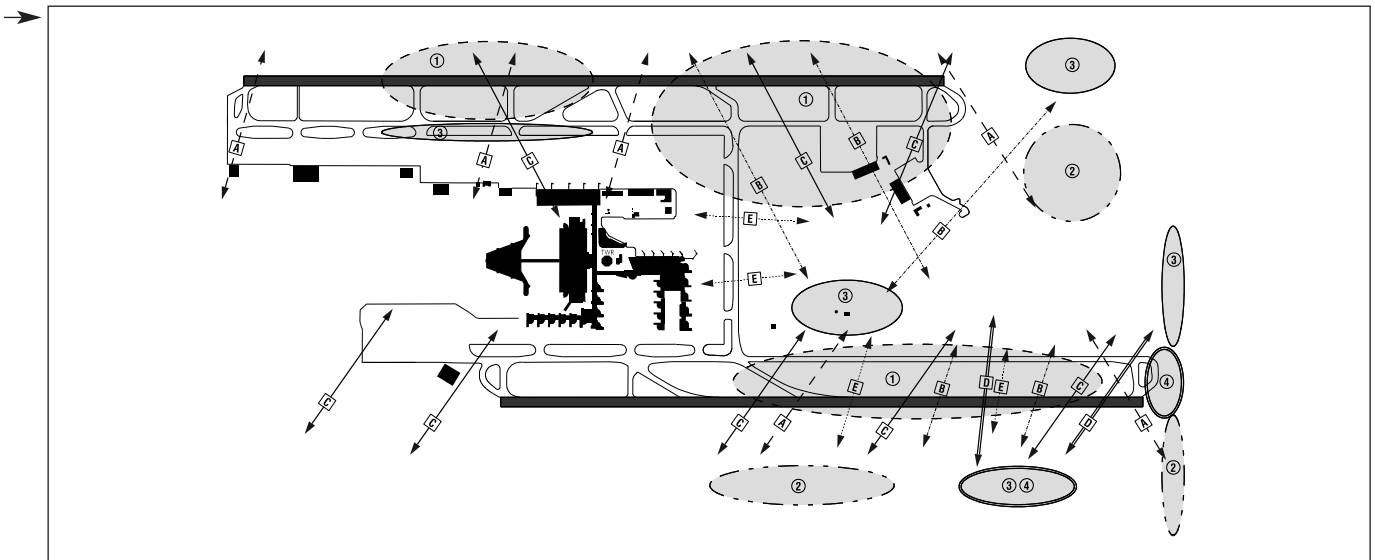
PERIODO ESTIVAL (marzo-agosto)

- Movimiento A: paso de gaviotas.
- Movimiento B: paso de garcilla bueyera.
- Movimiento C: paso de paloma torcaz.
- Movimiento D: paso de anátidas y zancudas.
- Movimiento E: paso de perdices y faisanes.
- Zona 1: concentración de vencejos
- Zona 2: sesteo y campeo de gaviotas.
- Zona 3: sesteo y campeo de garcilla bueyera.
- Zona 4: sesteo y campeo de anátidas y zancudas.

SUMMER TIME (March-August)

- Movement A: seagulls passage.
- Movement B: cattle egrets passage.
- Movement C: wood pigeon passage.
- Movement D: ducks and wading birds passage.
- Movement E: partridges and pheasants passage.
- Area 1: swifts concentration.
- Area 2: drowse and overflying of seagulls.
- Area 3: drowse and overflying of cattle egrets.
- Area 4: drowse and overflying of ducks and wading birds.
- Overflying of kestrels and partridges, all around the airport grounds.

Campeo de cernícalos y perdices, por todo el recinto aeroportuario.

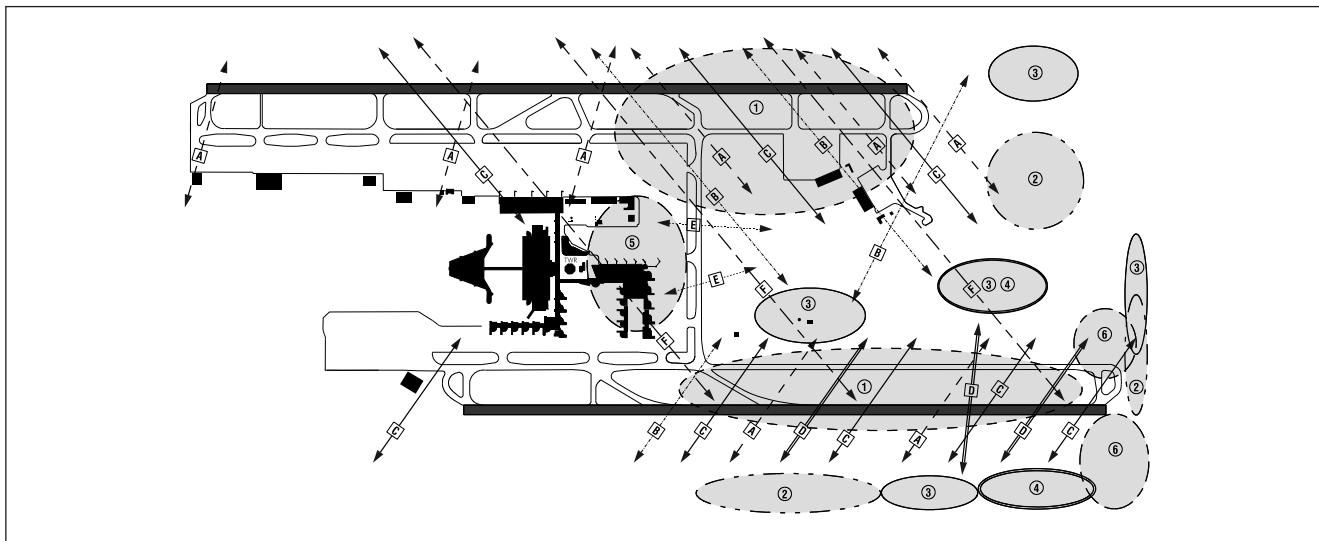


PERIODO INVERNAL (septiembre-abril)

- Movimiento A: paso de gaviotas.
 - Movimiento B: paso de garcilla bueyera.
 - Movimiento C: paso de paloma torcaz.
 - Movimiento D: paso de anátidas y zancudas.
 - Movimiento E: paso de perdices y faisanes.
 - Movimiento F: paso de estorninos.
 - Zona 1: concentración de vencejos
 - Zona 2: sesteo y campeo de gaviotas.
 - Zona 3: sesteo y campeo de garcilla bueyera.
 - Zona 4: sesteo y campeo de anátidas y zancudas.
 - Zona 5: sesteo de lavanderas (durante la noche).
 - Zona 6: sesteo de avefrías.
- Campeo de cernícalos y perdices, por todo el recinto aeroportuario.

WINTER TIME (September-April)

- Movement A: seagulls passage.
- Movement B: cattle egrets passage.
- Movement C: wood pigeons passage.
- Movement D: ducks and wading birds passage.
- Movement E: partridges and pheasants passage.
- Movement F: starlings passage.
- Area 1: swifts concentration.
- Area 2: drowse and overflying of seagulls.
- Area 3: drowse and overflying of cattle egrets.
- Area 4: drowse and overflying of ducks and wading birds.
- Area 5: drowse of wagtails (during the night time).
- Area 6: drowse of lapwings.
- Overflying of kestrels and partridges, all around the airport grounds.



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.

CARTA DE SALIDA NORMALIZADA
VUELO POR INSTRUMENTOS (SID)-OACI

TA 6000

DEP 119.400
119.150
TWR 118.300

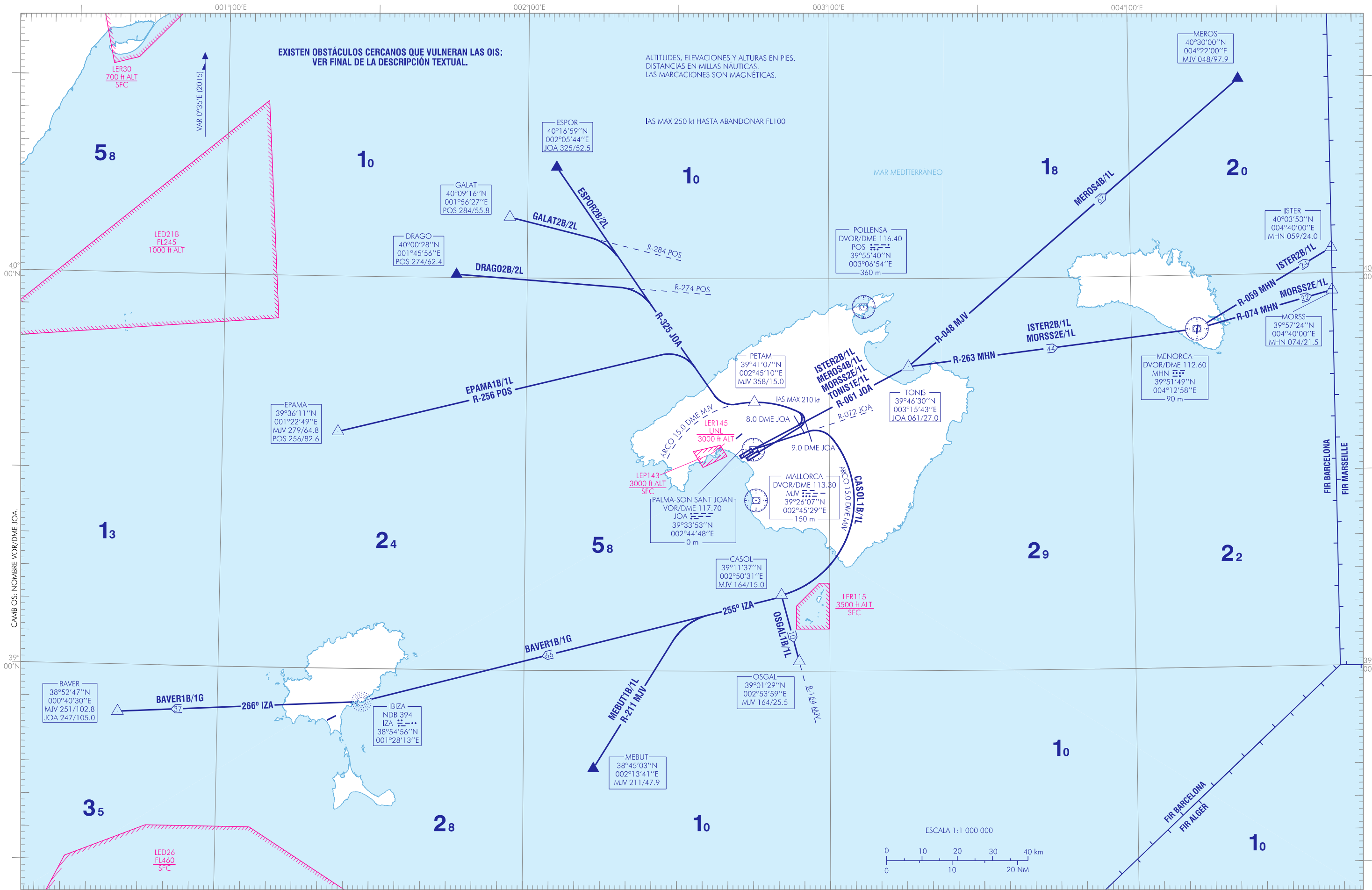
RWY 06L

BAVER1G CASOL1L DRAGO2L EPAMA1L
ESPOR2L GALAT2L ISTER1L MEBUT1L
MEROS1L MORSS1L OSGAL1L TONIS1L

RWY 06R

BAVER1B CASOL1B DRAGO2B EPAMA1B
ESPOR2B GALAT2B ISTER2B MEBUT1B
MEROS4B MORSS2E OSGAL1B TONIS1E

PALMA DE MALLORCA



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

PALMA DE MALLORCA AD

SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID)

PISTA 06L

SALIDA BAVER UNO GOLF (BAVER1G)

Subir en rumbo de pista para interceptar y seguir R-072 JOA hasta 9,0 DME JOA. Virar a la derecha para seguir arco 15,0 DME MJV directo a CASOL. Seguir en ruta magnética 255° NDB IZA directo al NDB IZA. Virar a la derecha para seguir ruta magnética 266° NDB IZA directo a BAVER.

Mantener 4000 ft excepto autorización ATC.

Pendiente mínima de ascenso 5,0% hasta 4000 ft.

SALIDA CASOL UNO LIMA (CASOL1L). Sólo destino LEIB AD.

Subir en rumbo de pista para interceptar y seguir R-072 JOA hasta 9,0 DME JOA. Virar a la derecha para seguir arco 15,0 DME MJV directo a CASOL.

Mantener 5000 ft excepto autorización ATC.

Pendiente mínima de ascenso 5,0% hasta 4000 ft.

SALIDA DRAGO DOS LIMA (DRAGO2L)

Subir en rumbo de pista para interceptar y seguir R-061 JOA hasta 8,0 DME JOA. Virar a la izquierda (IAS MAX en viraje 210 kt) para seguir arco 15,0 DME MJV directo a PETAM. Seguir en arco 15,0 DME MJV para interceptar y seguir R-325 JOA, hasta interceptar y seguir R-274 POS directo a DRAGO.

Mantener 6000 ft excepto autorización ATC.

Pendiente mínima de ascenso 6,0% hasta 4000 ft.

SALIDA EPAMA UNO LIMA (EPAMA1L)

Subir en rumbo de pista para interceptar y seguir R-061 JOA hasta 8,0 DME JOA. Virar a la izquierda (IAS MAX en viraje 210 kt) para seguir arco 15,0 DME MJV directo a PETAM. Seguir en arco 15,0 DME MJV para interceptar y seguir R-325 JOA, hasta interceptar y seguir R-256 POS directo a EPAMA.

Mantener FL100 excepto autorización ATC.

Pendiente mínima de ascenso 6,0% hasta FL100.

SALIDA ESPOR DOS LIMA (ESPOR2L)

Subir en rumbo de pista para interceptar y seguir R-061 JOA hasta 8,0 DME JOA. Virar a la izquierda (IAS MAX en viraje 210 kt) para seguir arco 15,0 DME MJV directo a PETAM. Seguir en arco 15,0 DME MJV para interceptar y seguir R-325 JOA directo a ESPOR.

Mantener 6000 ft excepto autorización ATC.

Pendiente mínima de ascenso 6,0% hasta 4000 ft.

SALIDA GALAT DOS LIMA (GALAT2L)

Subir en rumbo de pista para interceptar y seguir R-061 JOA hasta 8,0 DME JOA. Virar a la izquierda (IAS MAX en viraje 210 kt) para seguir arco 15,0 DME MJV directo a PETAM. Seguir en arco 15,0 DME MJV para interceptar y seguir R-325 JOA, hasta interceptar y seguir R-284 POS directo a GALAT.

Mantener 6000 ft excepto autorización ATC.

Pendiente mínima de ascenso 6,0% hasta 4000 ft.

SALIDA ISTER UNO LIMA (ISTER1L)

Subir en rumbo de pista para interceptar y seguir R-061 JOA directo a TONIS. Virar a la derecha para seguir R-263 MHN directo al DVOR/DME MHN. Proceder por R-059 MHN directo a ISTER.

Mantener 4000 ft excepto autorización ATC.

Pendiente mínima de ascenso 5,0% hasta 4000 ft.

SALIDA MEBUT UNO LIMA (MEBUT1L)

Subir en rumbo de pista para interceptar y seguir R-072 JOA hasta 9,0 DME JOA. Virar a la derecha para seguir arco 15,0 DME MJV directo a CASOL. Seguir en ruta magnética 255° NDB IZA para interceptar y seguir R-211 MJV directo a MEBUT.

Mantener 4000 ft excepto autorización ATC.

Pendiente mínima de ascenso 5,0% hasta 4000 ft.

STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID)

RUNWAY 06L

BAVER ONE GOLF DEPARTURE (BAVER1G)

Climb on runway heading to intercept and follow R-072 JOA up to 9.0 DME JOA. Turn right to follow arc 15.0 DME MJV direct to CASOL. Follow magnetic track 255° NDB IZA direct to NDB IZA. Turn right to follow magnetic track 266° NDB IZA direct to BAVER.

Maintain 4000 ft except ATC clearance.

5.0% minimum climb gradient to 4000 ft.

CASOL ONE LIMA DEPARTURE (CASOL1L). Only destination LEIB AD.

Climb on runway heading to intercept and follow R-072 JOA up to 9.0 DME JOA. Turn right to follow arc 15.0 DME MJV direct to CASOL.

Maintain 5000 ft except ATC clearance.

5.0% minimum climb gradient to 4000 ft.

DRAGO TWO LIMA DEPARTURE (DRAGO2L)

Climb on runway heading to intercept and follow R-061 JOA up to 8.0 DME JOA. Turn left (turning IAS MAX 210 kt) to follow arc 15.0 DME MJV direct to PETAM. Follow arc 15.0 DME MJV to intercept and follow R-325 JOA, to intercept and follow R-274 POS direct to DRAGO.

Maintain 6000 ft except ATC clearance.

6.0% minimum climb gradient to 4000 ft.

EPAMA ONE LIMA DEPARTURE (EPAMA1L)

Climb on runway heading to intercept and follow R-061 JOA up to 8.0 DME JOA. Turn left (turning IAS MAX 210 kt) to follow arc 15.0 DME MJV direct to PETAM. Follow arc 15.0 DME MJV to intercept and follow R-325 JOA, to intercept and follow R-256 POS direct to EPAMA.

Maintain FL100 except ATC clearance.

6.0% minimum climb gradient to FL100.

ESPOR TWO LIMA DEPARTURE (ESPOR2L)

Climb on runway heading to intercept and follow R-061 JOA up to 8.0 DME JOA. Turn left (turning IAS MAX 210 kt) to follow arc 15.0 DME MJV direct to PETAM. Follow arc 15.0 DME MJV to intercept and follow R-325 JOA direct to ESPOR.

Maintain 6000 ft except ATC clearance.

6.0% minimum climb gradient to 4000 ft.

GALAT TWO LIMA DEPARTURE (GALAT2L)

Climb on runway heading to intercept and follow R-061 JOA up to 8.0 DME JOA. Turn left (turning IAS MAX 210 kt) to follow arc 15.0 DME MJV direct to PETAM. Follow arc 15.0 DME MJV to intercept and follow R-325 JOA, to intercept and follow R-284 POS direct to GALAT.

Maintain 6000 ft except ATC clearance.

6.0% minimum climb gradient to 4000 ft.

ISTER ONE LIMA DEPARTURE (ISTER1L)

Climb on runway heading to intercept and follow R-061 JOA direct to TONIS. Turn right to follow R-263 MHN direct to DVOR/DME MHN. Proceed on R-059 MHN direct to ISTER.

Maintain 4000 ft except ATC clearance.

5.0% minimum climb gradient to 4000 ft.

MEBUT ONE LIMA DEPARTURE (MEBUT1L)

Climb on runway heading to intercept and follow R-072 JOA up to 9.0 DME JOA. Turn right to follow arc 15.0 DME MJV direct to CASOL. Follow magnetic track 255° NDB IZA to intercept and follow R-211 MJV direct to MEBUT.

Maintain 4000 ft except ATC clearance.

5.0% minimum climb gradient to 4000 ft.

SALIDA MEROS UNO LIMA (MEROS1L)

Subir en rumbo de pista para interceptar y seguir R-061 JOA directo a TONIS. Virar a la izquierda para seguir R-048 MJV directo a MEROS.

Mantener 4000 ft excepto autorización ATC.

Pendiente mínima de ascenso 5,0% hasta 4000 ft.

SALIDA MORSS UNO LIMA (MORSS1L)

Subir en rumbo de pista para interceptar y seguir R-061 JOA directo a TONIS. Virar a la derecha para seguir R-263 MHN directo al DVOR/DME MHN. Proceder por R-074 MHN directo a MORSS.

Mantener 4000 ft excepto autorización ATC.

Pendiente mínima de ascenso 5,0% hasta 4000 ft.

SALIDA OSGAL UNO LIMA (OSGAL1L)

Subir en rumbo de pista para interceptar y seguir R-072 JOA hasta 9,0 DME JOA. Virar a la derecha para seguir arco 15,0 DME MJV directo a CASOL. Virar a la izquierda para seguir R-164 MJV directo a OSGAL.

Mantener 4000 ft excepto autorización ATC.

Pendiente mínima de ascenso 5,0% hasta 4000 ft.

SALIDA TONIS UNO LIMA (TONIS1L). Sólo destino LEMH AD.

Subir en rumbo de pista para interceptar y seguir R-061 JOA directo a TONIS.

Mantener 4000 ft excepto autorización ATC.

Pendiente mínima de ascenso 5,0% hasta 4000 ft.

PISTA 06R

SALIDA BAVER UNO BRAVO (BAVER1B)

Subir en rumbo de pista para interceptar y seguir R-072 JOA hasta 9,0 DME JOA. Virar a la derecha para seguir arco 15,0 DME MJV directo a CASOL. Seguir en ruta magnética 255° NDB IZA directo al NDB IZA. Virar a la derecha para seguir ruta magnética 266° NDB IZA directo a BAVER.

Mantener 4000 ft excepto autorización ATC.

Pendiente mínima de ascenso 5,0% hasta 4000 ft.

SALIDA CASOL UNO BRAVO (CASOL1B). Sólo destino LEIB AD.

Subir en rumbo de pista para interceptar y seguir R-072 JOA hasta 9,0 DME JOA. Virar a la derecha para seguir arco 15,0 DME MJV directo a CASOL.

Mantener 5000 ft excepto autorización ATC.

Pendiente mínima de ascenso 5,0% hasta 4000 ft.

SALIDA DRAGO DOS BRAVO (DRAGO2B)

Subir en rumbo de pista hasta 8,0 DME JOA. Virar a la izquierda (IAS MAX en viraje 210 kt) para seguir arco 15,0 DME MJV directo a PETAM. Seguir en arco 15,0 DME MJV para interceptar y seguir R-325 JOA, hasta interceptar y seguir R-274 POS directo a DRAGO.

Mantener 6000 ft excepto autorización ATC.

Pendiente mínima de ascenso 6,5% hasta 4000 ft.

SALIDA EPAMA UNO BRAVO (EPAMA1B)

Subir en rumbo de pista hasta 8,0 DME JOA. Virar a la izquierda (IAS MAX en viraje 210 kt) para seguir arco 15,0 DME MJV directo a PETAM. Seguir en arco 15,0 DME MJV para interceptar y seguir R-325 JOA, hasta interceptar y seguir R-256 POS directo a EPAMA.

Mantener FL100 excepto autorización ATC.

Pendiente mínima de ascenso 6,5% hasta FL100.

SALIDA ESPOR DOS BRAVO (ESPOR2B)

Subir en rumbo de pista hasta 8,0 DME JOA. Virar a la izquierda (IAS MAX en viraje 210 kt) para seguir arco 15,0 DME MJV directo a PETAM. Seguir en arco 15,0 DME MJV para interceptar y seguir R-325 JOA directo a ESPOR.

Mantener 6000 ft excepto autorización ATC.

Pendiente mínima de ascenso 6,5% hasta 4000 ft.

MEROS ONE LIMA DEPARTURE (MEROS1L)

Climb on runway heading to intercept and follow R-061 JOA direct to TONIS. Turn left to follow R-048 MJV direct to MEROS.

Maintain 4000 ft except ATC clearance.

5.0% minimum climb gradient to 4000 ft.

MORSS ONE LIMA DEPARTURE (MORSS1L)

Climb on runway heading to intercept and follow R-061 JOA direct to TONIS. Turn right to follow R-263 MHN direct to DVOR/DME MHN. Proceed on R-074 MHN direct to MORSS.

Maintain 4000 ft except ATC clearance.

5.0% minimum climb gradient to 4000 ft.

OSGAL ONE LIMA DEPARTURE (OSGAL1L)

Climb on runway heading to intercept and follow R-072 JOA up to 9.0 DME JOA. Turn right to follow arc 15.0 DME MJV direct to CASOL. Turn left to follow R-164 MJV direct to OSGAL.

Maintain 4000 ft except ATC clearance.

5.0% minimum climb gradient to 4000 ft.

TONIS ONE LIMA DEPARTURE (TONIS1L). Only destination LEMH AD.

Climb on runway heading to intercept and follow R-061 JOA direct to TONIS.

Maintain 4000 ft except ATC clearance.

5.0% minimum climb gradient to 4000 ft.

RUNWAY 06R

BAVER ONE BRAVO DEPARTURE (BAVER1B)

Climb on runway heading to intercept and follow R-072 JOA up to 9.0 DME JOA. Turn right to follow arc 15.0 DME MJV direct to CASOL. Follow magnetic track 255° NDB IZA direct to NDB IZA. Turn right to follow magnetic track 266° NDB IZA direct to BAVER.

Maintain 4000 ft except ATC clearance.

5.0% minimum climb gradient to 4000 ft.

CASOL ONE BRAVO DEPARTURE (CASOL1B). Only destination LEIB AD.

Climb on runway heading to intercept and follow R-072 JOA up to 9.0 DME JOA. Turn right to follow arc 15.0 DME MJV direct to CASOL.

Maintain 5000 ft except ATC clearance.

5.0% minimum climb gradient to 4000 ft.

DRAGO TWO BRAVO DEPARTURE (DRAGO2B)

Climb on runway heading up to 8.0 DME JOA. Turn left (turning IAS MAX 210 kt) to follow arc 15.0 DME MJV direct to PETAM. Follow arc 15.0 DME MJV to intercept and follow R-325 JOA, to intercept and follow R-274 POS direct to DRAGO.

Maintain 6000 ft except ATC clearance.

6.5% minimum climb gradient to 4000 ft.

EPAMA ONE BRAVO DEPARTURE (EPAMA1B)

Climb on runway heading up to 8.0 DME JOA. Turn left (turning IAS MAX 210 kt) to follow arc 15.0 DME MJV direct to PETAM. Follow arc 15.0 DME MJV to intercept and follow R-325 JOA, to intercept and follow R-256 POS direct to EPAMA.

Maintain FL100 except ATC clearance.

6.5% minimum climb gradient to FL100.

ESPOR TWO BRAVO DEPARTURE (ESPOR2B)

Climb on runway heading up to 8.0 DME JOA. Turn left (turning IAS MAX 210 kt) to follow arc 15.0 DME MJV direct to PETAM. Follow arc 15.0 DME MJV to intercept and follow R-325 JOA direct to ESPOR.

Maintain 6000 ft except ATC clearance.

6.5% minimum climb gradient to 4000 ft.

SALIDA GALAT DOS BRAVO (GALAT2B)

Subir en rumbo de pista hasta 8,0 DME JOA. Virar a la izquierda (IAS MAX en viraje 210 kt) para seguir arco 15,0 DME MJV directo a PETAM. Seguir en arco 15,0 DME MJV para interceptar y seguir R-325 JOA, hasta interceptar y seguir R-284 POS directo a GALAT. Mantener 6000 ft excepto autorización ATC. Pendiente mínima de ascenso 6,5% hasta 4000 ft.

SALIDA ISTER DOS BRAVO (ISTER2B)

Subir en rumbo de pista hasta 8,0 DME JOA. Virar a la izquierda para seguir R-061 JOA directo a TONIS. Virar a la derecha para seguir R-263 MHN directo al DVOR/DME MHN. Proceder por R-059 MHN directo a ISTER. Mantener 4000 ft excepto autorización ATC. Pendiente mínima de ascenso 5,0% hasta 4000 ft.

SALIDA MEBUT UNO BRAVO (MEBUT1B)

Subir en rumbo de pista para interceptar y seguir R-072 JOA hasta 9,0 DME JOA. Virar a la derecha para seguir arco 15,0 DME MJV directo a CASOL. Seguir en ruta magnética 255° NDB IZA para interceptar y seguir R-211 MJV directo a MEBUT. Mantener 4000 ft excepto autorización ATC. Pendiente mínima de ascenso 5,0% hasta 4000 ft.

SALIDA MEROS CUATRO BRAVO (MEROS4B)

Subir en rumbo de pista hasta 8,0 DME JOA. Virar a la izquierda para seguir R-061 JOA directo a TONIS. Virar a la izquierda para seguir R-048 MJV directo a MEROS. Mantener 4000 ft excepto autorización ATC. Pendiente mínima de ascenso 5,0% hasta 4000 ft.

SALIDA MORSS DOS ECHO (MORSS2E)

Subir en rumbo de pista hasta 8,0 DME JOA. Virar a la izquierda para seguir R-061 JOA directo a TONIS. Virar a la derecha para seguir R-263 MHN directo al DVOR/DME MHN. Proceder por R-074 MHN directo a MORSS. Mantener 4000 ft excepto autorización ATC. Pendiente mínima de ascenso 5,0% hasta 4000 ft.

SALIDA OSGAL UNO BRAVO (OSGAL1B)

Subir en rumbo de pista para interceptar y seguir R-072 JOA hasta 9,0 DME JOA. Virar a la derecha para seguir arco 15,0 DME MJV directo a CASOL. Virar a la izquierda para seguir R-164 MJV directo a OSGAL. Mantener 4000 ft excepto autorización ATC. Pendiente mínima de ascenso 5,0% hasta 4000 ft.

SALIDA TONIS UNO ECHO (TONIS1E). Sólo destino LEMH AD.

Subir en rumbo de pista hasta 8,0 DME JOA. Virar a la izquierda para seguir R-061 JOA directo a TONIS. Mantener 4000 ft excepto autorización ATC. Pendiente mínima de ascenso 5,0% hasta 4000 ft.

PISTA 06L/R**SALIDA DE CONTINGENCIA**

Guía vectorial radar: Proporcionada por Palma APP para incorporarse a la ruta ATS. Subir en rumbo de pista hasta 4300 ft AMSL. Virar siguiendo instrucciones ATC. Pendiente mínima de ascenso 6,6% hasta 4300 ft AMSL. En caso de fallo de comunicaciones, proceder según lo establecido en la sección ENR 1.8, apartado "Fallo de las Comunicaciones Aeroterrestres" de AIP-ESPAÑA.

GALAT TWO BRAVO DEPARTURE (GALAT2B)

Climb on runway heading up to 8.0 DME JOA. Turn left (turning IAS MAX 210 kt) to follow arc 15.0 DME MJV direct to PETAM. Follow arc 15.0 DME MJV to intercept and follow R-325 JOA, to intercept and follow R-284 POS direct to GALAT. Maintain 6000 ft except ATC clearance. 6.5% minimum climb gradient to 4000 ft.

ISTER TWO BRAVO DEPARTURE (ISTER2B)

Climb on runway heading up to 8.0 DME JOA. Turn left to follow R-061 JOA direct to TONIS. Turn right to follow R-263 MHN direct to DVOR/DME MHN. Proceed on R-059 MHN direct to ISTER. Maintain 4000 ft except ATC clearance. 5.0% minimum climb gradient to 4000 ft.

MEBUT ONE BRAVO DEPARTURE (MEBUT1B)

Climb on runway heading to intercept and follow R-072 JOA up to 9.0 DME JOA. Turn right to follow arc 15.0 DME MJV direct to CASOL. Follow magnetic track 255° NDB IZA to intercept and follow R-211 MJV direct to MEBUT. Maintain 4000 ft except ATC clearance. 5.0% minimum climb gradient to 4000 ft.

MEROS FOUR BRAVO DEPARTURE (MEROS4B)

Climb on runway heading up to 8.0 DME JOA. Turn left to follow R-061 JOA direct to TONIS. Turn left to follow R-048 MJV direct to MEROS. Maintain 4000 ft except ATC clearance. 5.0% minimum climb gradient to 4000 ft.

MORSS TWO ECHO DEPARTURE (MORSS2E)

Climb on runway heading up to 8.0 DME JOA. Turn left to follow R-061 JOA direct to TONIS. Turn right to follow R-263 MHN direct to DVOR/DME MHN. Proceed on R-074 MHN direct to MORSS. Maintain 4000 ft except ATC clearance. 5.0% minimum climb gradient to 4000 ft.

OSGAL ONE BRAVO DEPARTURE (OSGAL1B)

Climb on runway heading to intercept and follow R-072 JOA up to 9.0 DME JOA. Turn right to follow arc 15.0 DME MJV direct to CASOL. Turn left to follow R-164 MJV direct to OSGAL. Maintain 4000 ft except ATC clearance. 5.0% minimum climb gradient to 4000 ft.

TONIS ONE ECHO DEPARTURE (TONIS1E). Only destination LEMH AD.

Climb on runway heading up to 8.0 DME JOA. Turn left to follow R-061 JOA direct to TONIS. Maintain 4000 ft except ATC clearance. 5.0% minimum climb gradient to 4000 ft.

RUNWAY 06L/R**CONTINGENCY DEPARTURE**

Radar vectoring guidance: Provided by Palma APP to join the ATS route. Climb on runway heading to 4300 ft AMSL. Turn following the ATC instructions. 6.6% minimum climb gradient to 4300 ft AMSL. In case of communications failure, proceed according to what is established on section ENR 1.8, item "Air-ground Communications Failure" of AIP-ESPAÑA.

**OBSTÁCULOS CERCANOS
 CLOSE-IN OBSTACLES**

OBSTÁCULOS OBSTACLES	RWY	COORDENADAS COORDINATES	HGT (ft)	ALT (ft)
Antena / Antenna	06L	39°33'50.1"N 002°44'42.2"E	21	26
DME	06L	39°33'53.3"N 002°44'47.5"E	32	37
Cota / Spot	06L	39°36'55.1"N 002°47'54.1"E	0	751
Depósito de agua / Water tank	06R	39°34'04.9"N 002°49'57.7"E	87	542
Antena de telecomunicaciones / Telecommunication antenna	06R	39°34'21.5"N 002°50'52.6"E	85	623
Cota / Spot	06R	39°33'33.9"N 002°49'19.8"E	0	400
Antena / Antenna	06R	39°37'05.8"N 002°49'42.4"E	-	764
Árbol / Tree	06R	39°37'15.1"N 002°49'54.3"E	7	796
Curva de nivel / Contour line	06L/R	39°37'07.4"N 002°48'37.1"E	-	984
Curva de nivel / Contour line	06L/R	39°37'08.2"N 002°48'46.0"E	-	1050
Cota / Spot	06L/R	39°37'08.8"N 002°48'52.0"E	0	1066
Torre de vigilancia / Watchtower	06L/R	39°37'08.6"N 002°48'49.7"E	59	1109
Árbol / Tree	06L/R	39°37'08.2"N 002°49'19.3"E	53	1057
Árbol / Tree	06L/R	39°37'06.9"N 002°49'38.0"E	46	907

**OBSTÁCULOS SIGNIFICATIVOS
 SIGNIFICANT OBSTACLES**

OBSTÁCULOS OBSTACLES	RWY	COORDENADAS COORDINATES	HGT (ft)	ALT (ft)
Torre eléctrica / Electricity pylon	06L	39°35'50.7"N 002°46'29.2"E	111	509
Cota / Spot	06L	39°36'55.1"N 002°47'54.1"E	0	751
Depósito de agua / Water tank	06R	39°34'05.0"N 002°49'57.6"E	89	544
Cota / Spot	06R	39°34'00.8"N 002°49'58.7"E	0	476
Cota / Spot	06R	39°45'21.4"N 002°45'49.1"E	0	3008
Cota / Spot	06R	39°33'33.9"N 002°49'19.8"E	0	400
Torre de vigilancia / Guard tower	06L/R	39°37'08.6"N 002°48'49.7"E	62	1109
Cota / Spot	06L/R	39°37'08.8"N 002°48'52.0"E	0	1066
Cota / Spot	06L/R	39°44'13.5"N 002°48'50.0"E	0	2674
Cota / Spot	06L/R	39°45'48.5"N 002°46'01.3"E	0	3589
Cota / Spot	06L/R	39°44'56.0"N 002°44'53.9"E	0	3465

CARTA DE SALIDA NORMALIZADA
VUELO POR INSTRUMENTOS (SID)-OACI

TA 6000

DEP 119.400
119.150
TWR 118.300

RWY 24R
BAKAX2A
EPAMA1A
ISTER2A
MORSS2A

BAVER1A
ESPOR1A
MEBUT2A
OSGAL2A

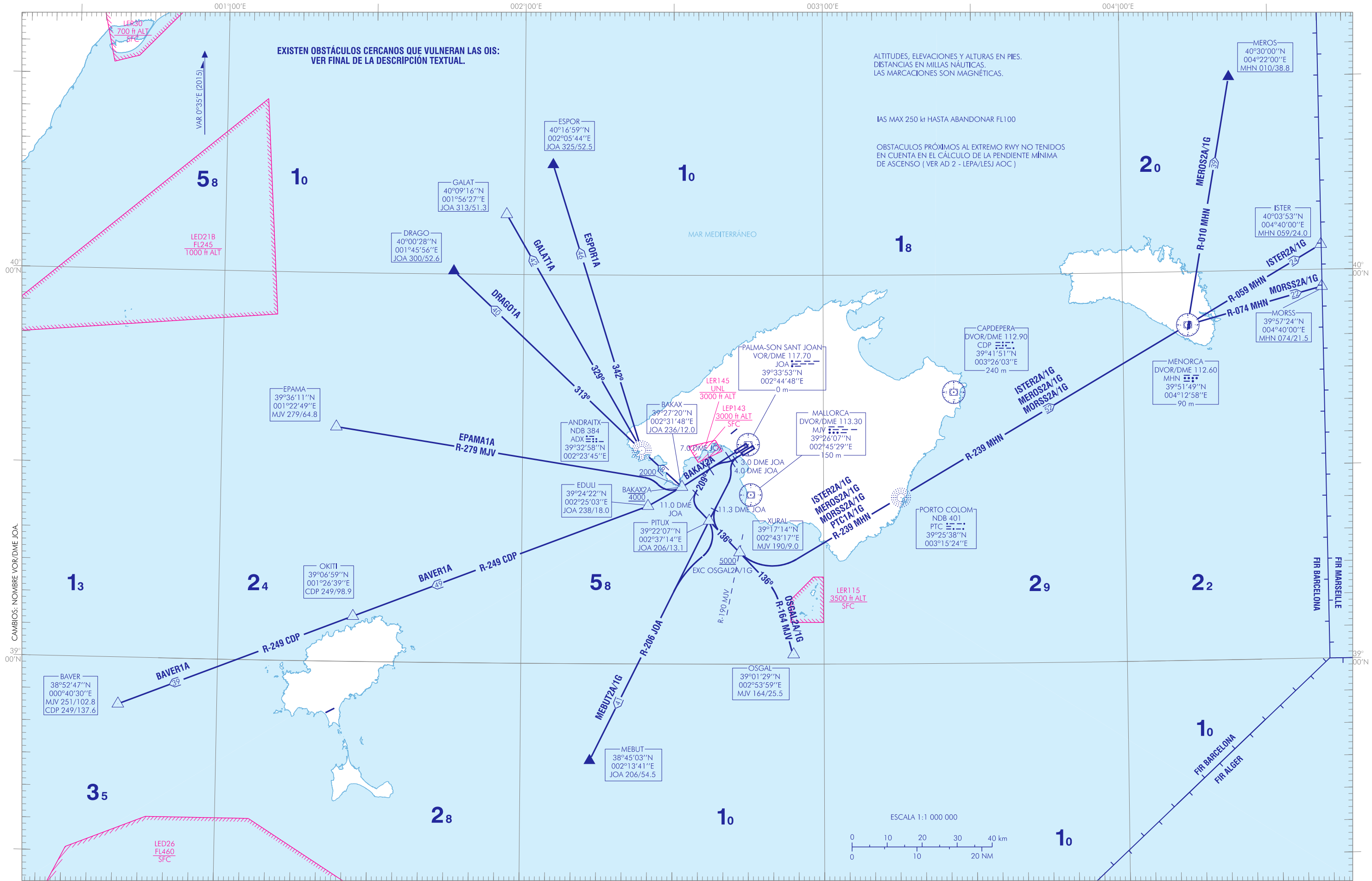
DRAGO1A
GALAT1A
MEROS2A
PTC1A

RWY 24L
BAKAX2A
EPAMA1A
ISTER1G
MORSS1G

BAVER1A
ESPOR1A
MEBUT1G
OSGAL1G

DRAGO1A
GALAT1A
MEROS1G
PTC1G

PALMA DE MALLORCA



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

PALMA DE MALLORCA AD

SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID)

NOTA APLICABLE A TODAS LAS SID:

Obstáculos próximos al extremo de pista no tenidos en cuenta en el cálculo de la pendiente mínima de ascenso (Ver AD 2 - LEPA/LESJ AOC).

PISTA 24R

SALIDA BAKAX DOS ALPHA (BAKAX2A). Sólo destino LEIB AD.

Subir en R-236 JOA directo a cruzar BAKAX a 4000 ft.
Mantener 4000 ft excepto autorización ATC.
Pendiente mínima de ascenso 6,6% hasta 4000 ft.

SALIDA BAVER UNO ALPHA (BAVER1A)

Subir en R-236 JOA directo a cruzar BAKAX a 2000 ft o superior.
Directo a EDULI. Virar a la derecha para seguir R-249 CDP directo a OKITI. Directo a BAVER.
Mantener 4000 ft excepto autorización ATC.
Pendiente mínima de ascenso 4,5% hasta 200 ft.

SALIDA DRAGO UNO ALPHA (DRAGO1A)

Subir en R-236 JOA directo a cruzar BAKAX a 2000 ft o superior.
Virar a la derecha directo al NDB ADX. Directo a DRAGO.
Mantener 6000 ft excepto autorización ATC.
Pendiente mínima de ascenso 4,5% hasta 200 ft.

SALIDA EPAMA UNO ALPHA (EPAMA1A)

Subir en R-236 JOA directo a cruzar BAKAX a 2000 ft o superior.
Virar a la derecha para seguir R-279 MJV directo a EPAMA.
Mantener 4000 ft excepto autorización ATC.
Pendiente mínima de ascenso 4,5% hasta 200 ft.

SALIDA ESPOR UNO ALPHA (ESPOR1A)

Subir en R-236 JOA directo a cruzar BAKAX a 2000 ft o superior.
Virar a la derecha directo al NDB ADX. Virar a la derecha para seguir rumbo magnético 342°, directo a ESPOR.
Mantener 6000 ft excepto autorización ATC.
Pendiente mínima de ascenso 4,5% hasta 200 ft.

SALIDA GALAT UNO ALPHA (GALAT1A)

Subir en R-236 JOA directo a cruzar BAKAX a 2000 ft o superior.
Virar a la derecha directo al NDB ADX. Virar a la derecha para seguir rumbo magnético 329°, directo a GALAT.
Mantener 6000 ft excepto autorización ATC.
Pendiente mínima de ascenso 4,5% hasta 200 ft.

SALIDA ISTER DOS ALPHA (ISTER2A)

Subir en R-236 JOA directo a 7,0 DME JOA. Virar a la izquierda para seguir rumbo magnético 209° directo a 11,0 DME JOA. Virar a la izquierda para seguir ruta magnética 136° NDB ADX directo a PITUX. Directo a cruzar XURAL a 5000 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir R-239 MHN directo al NDB PTC. Directo al DVOR/DME MHN. Proceder por R-059 MHN directo a ISTER.
Mantener 5000 ft excepto autorización ATC.
Pendiente mínima de ascenso 5% hasta 4000 ft.

SALIDA MEBUT DOS ALPHA (MEBUT2A)

Subir en R-236 JOA directo a 7,0 DME JOA. Virar a la izquierda para seguir rumbo magnético 209° directo a 11,0 DME JOA. Virar a la izquierda para seguir ruta magnética 136° NDB ADX directo a PITUX. Virar a la derecha para seguir R-206 JOA directo a MEBUT.
Mantener 4000 ft excepto autorización ATC.
Pendiente mínima de ascenso 5% hasta 4000 ft.

SALIDA MEROS DOS ALPHA (MEROS2A)

Subir en R-236 JOA directo a 7,0 DME JOA. Virar a la izquierda para seguir rumbo magnético 209° directo a 11,0 DME JOA. Virar a la izquierda para seguir ruta magnética 136° NDB ADX directo a PITUX. Directo a cruzar XURAL a 5000 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir R-239 MHN directo al NDB PTC. Directo al DVOR/DME MHN. Proceder por R-010 MHN directo a MEROS.
Mantener 5000 ft excepto autorización ATC.
Pendiente mínima de ascenso 5% hasta 4000 ft.

STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID)

NOTE APLICABLE TO ALL SID:

In the calculation for minimum climb gradient, the obstacles close to runway end have not been taken in account. (See AD 2 - LEPA/LESJ AOC).

RUNWAY 24R

BAKAX TWO ALPHA DEPARTURE (BAKAX2A). Only destination LEIB AD.

Climb on R-236 JOA direct to cross BAKAX at 4000 ft.
Maintain 4000 ft except ATC clearance.
6.6% minimum climb gradient to 4000 ft.

BAVER ONE ALPHA DEPARTURE (BAVER1A)

Climb on R-236 JOA direct to cross BAKAX at 2000 ft or above.
Direct to EDULI. Turn right to follow R-249 CDP direct to OKITI.
Direct to BAVER.
Maintain 4000 ft except ATC clearance.
4.5% minimum climb gradient to 200 ft.

DRAGO ONE ALPHA DEPARTURE (DRAGO1A)

Climb on R-236 JOA direct to cross BAKAX at 2000 ft or above.
Turn right direct to NDB ADX. Direct to DRAGO.
Maintain 6000 ft except ATC clearance.
4.5% minimum climb gradient to 200 ft.

EPAMA ONE ALPHA DEPARTURE (EPAMA1A)

Climb on R-236 JOA direct to cross BAKAX at 2000 ft or above.
Turn right to follow R-279 MJV direct to EPAMA.
Maintain 4000 ft except ATC clearance.
4.5% minimum climb gradient to 200 ft.

ESPOR ONE ALPHA DEPARTURE (ESPOR1A)

Climb on R-236 JOA direct to cross BAKAX at 2000 ft or above.
Turn right direct to NDB ADX. Turn right to follow magnetic heading 342°, direct to ESPOR.
Maintain 6000 ft except ATC clearance.
4.5% minimum climb gradient to 200 ft.

GALAT ONE ALPHA DEPARTURE (GALAT1A)

Climb on R-236 JOA direct to cross BAKAX at 2000 ft or above.
Turn right direct to NDB ADX. Turn right to follow magnetic heading 329°, direct to GALAT.
Maintain 6000 ft except ATC clearance.
4.5% minimum climb gradient to 200 ft.

ISTER TWO ALPHA DEPARTURE (ISTER2A)

Climb on R-236 JOA direct to 7.0 DME JOA. Turn left to follow magnetic heading 209° direct to 11.0 DME JOA. Turn left to follow magnetic track 136° NDB ADX direct to PITUX. Direct to cross XURAL at 5000 ft or above. Turn left to follow R-239 MHN direct to NDB PTC. Direct to DVOR/DME MHN. Proceed on R-059 MHN direct to ISTER.
Maintain 5000 ft except ATC clearance.
5% minimum climb gradient to 4000 ft.

MEBUT TWO ALPHA DEPARTURE (MEBUT2A)

Climb on R-236 JOA direct to 7.0 DME JOA. Turn left to follow magnetic heading 209° direct to 11.0 DME JOA. Turn left to follow magnetic track 136° NDB ADX direct to PITUX. Turn right to follow R-206 JOA direct to MEBUT.
Maintain 4000 ft except ATC clearance.
5% minimum climb gradient to 4000 ft.

MEROS TWO ALPHA DEPARTURE (MEROS2A)

Climb on R-236 JOA direct to 7.0 DME JOA. Turn left to follow magnetic heading 209° direct to 11.0 DME JOA. Turn left to follow magnetic track 136° NDB ADX direct to PITUX. Direct to cross XURAL at 5000 ft or above. Turn left to follow R-239 MHN direct to NDB PTC. Direct to DVOR/DME MHN. Proceed on R-010 MHN direct to MEROS.
Maintain 5000 ft except ATC clearance.
5% minimum climb gradient to 4000 ft.

SALIDA MORSS DOS ALPHA (MORSS2A)

Subir en R-236 JOA directo a 7,0 DME JOA. Virar a la izquierda para seguir rumbo magnético 209° directo a 11,0 DME JOA. Virar a la izquierda para seguir ruta magnética 136° NDB ADX directo a PITUX. Directo a cruzar XURAL a 5000 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir R-239 MHN directo al NDB PTC. Directo al DVOR/DME MHN. Proceder por R-074 MHN directo a MORSS.

Mantener 5000 ft excepto autorización ATC.

Pendiente mínima de ascenso 5% hasta 4000 ft.

SALIDA OSGAL DOS ALPHA (OSGAL2A)

Subir en R-236 JOA directo a 7,0 DME JOA. Virar a la izquierda para seguir rumbo magnético 209° directo a 11,0 DME JOA. Virar a la izquierda para seguir ruta magnética 136° NDB ADX directo a PITUX. Directo a XURAL. Continuar ruta magnética 136° hasta interceptar y seguir R-164 MJV directo a OSGAL.

Mantener 4000 ft excepto autorización ATC.

Pendiente mínima de ascenso 5% hasta 4000 ft.

SALIDA PORTO COLOM UNO ALPHA (PTC1A). Sólo destino LEMH AD.

Subir en R-236 JOA directo a 7,0 DME JOA. Virar a la izquierda para seguir rumbo magnético 209° directo a 11,0 DME JOA. Virar a la izquierda para seguir ruta magnética 136° NDB ADX directo a PITUX. Directo a cruzar XURAL a 5000 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir R-239 MHN directo al NDB PTC.

Mantener 5000 ft excepto autorización ATC.

Pendiente mínima de ascenso 5% hasta 4000 ft.

PISTA 24L

SALIDA BAKAX DOS ALPHA (BAKAX2A). Sólo destino LEIB AD.

SALIDA BAVER UNO ALPHA (BAVER1A)

SALIDA DRAGO UNO ALPHA (DRAGO1A)

SALIDA EPAMA UNO ALPHA (EPAMA1A)

SALIDA ESPOR UNO ALPHA (ESPOR1A)

SALIDA GALAT UNO ALPHA (GALAT1A)

Subir en rumbo de pista directo a 4,0 DME JOA. Virar a la derecha para integrarse en el procedimiento de salida pertinente de la pista 24R.

Pendiente mínima de ascenso 5% hasta 4000 ft.

SALIDA ISTER UNO GOLF (ISTER1G)

Subir en rumbo de pista directo a 3,0 DME JOA. Virar a la izquierda para seguir R-206 JOA directo a 11,3 DME JOA. Virar a la izquierda para seguir ruta magnética 136° NDB ADX directo a cruzar XURAL a 5000 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir R-239 MHN directo al NDB PTC. Directo al DVOR/DME MHN. Proceder por R-059 MHN directo a ISTER.

Mantener 5000 ft excepto autorización ATC.

Pendiente mínima de ascenso 5% hasta 4000 ft.

SALIDA MEBUT UNO GOLF (MEBUT1G)

Subir en rumbo de pista directo a 3,0 DME JOA. Virar a la izquierda para seguir R-206 JOA directo a PITUX. Directo a MEBUT.

Mantener 4000 ft excepto autorización ATC.

Pendiente mínima de ascenso 5% hasta 4000 ft.

SALIDA MEROS UNO GOLF (MEROS1G)

Subir en rumbo de pista directo a 3,0 DME JOA. Virar a la izquierda para seguir R-206 JOA directo a 11,3 DME JOA. Virar a la izquierda para seguir ruta magnética 136° NDB ADX directo a cruzar XURAL a 5000 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir R-239 MHN directo al NDB PTC. Directo al DVOR/DME MHN. Proceder por R-010 MHN directo a MEROS.

Mantener 5000 ft excepto autorización ATC.

Pendiente mínima de ascenso 5% hasta 4000 ft.

SALIDA MORSS UNO GOLF (MORSS1G)

Subir en rumbo de pista directo a 3,0 DME JOA. Virar a la izquierda para seguir R-206 JOA directo a 11,3 DME JOA. Virar a la izquierda para seguir ruta magnética 136° NDB ADX directo a cruzar XURAL a 5000 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir R-239 MHN directo al NDB PTC. Directo al DVOR/DME MHN. Proceder por R-074 MHN directo a MORSS.

Mantener 5000 ft excepto autorización ATC.

Pendiente mínima de ascenso 5% hasta 4000 ft.

MORSS TWO ALPHA DEPARTURE (MORSS2A)

Climb on R-236 JOA direct to 7.0 DME JOA. Turn left to follow magnetic heading 209° direct to 11.0 DME JOA. Turn left to follow magnetic track 136° NDB ADX direct to PITUX. Direct to XURAL at 5000 ft or above. Turn left to follow R-239 MHN direct to NDB PTC. Direct to DVOR/DME MHN. Proceed on R-074 MHN direct to MORSS.

Maintain 5000 ft except ATC clearance.

5% minimum climb gradient to 4000 ft.

OSGAL TWO ALPHA DEPARTURE (OSGAL2A)

Climb on R-236 JOA direct to 7.0 DME JOA. Turn left to follow magnetic heading 209° direct to 11.0 DME JOA. Turn left to follow magnetic track 136° NDB ADX direct to PITUX. Direct to XURAL. Maintain magnetic track 136° to intercept and follow R-164 MJV direct to OSGAL.

Maintain 4000 ft except ATC clearance.

5% minimum climb gradient to 4000 ft.

PORTO COLOM ONE ALPHA DEPARTURE (PTC1A). Only destination LEMH AD.

Climb on R-236 JOA direct to 7.0 DME JOA. Turn left to follow magnetic heading 209° direct to 11.0 DME JOA. Turn left to follow magnetic track 136° NDB ADX direct to PITUX. Direct to cross XURAL at 5000 ft or above. Turn left to follow R-239 MHN direct to NDB PTC.

Maintain 5000 ft except ATC clearance.

5% minimum climb gradient to 4000 ft.

RUNWAY 24L

BAKAX TWO ALPHA DEPARTURE (BAKAX2A). Only destination LEIB AD.

BAVER ONE ALPHA DEPARTURE (BAVER1A)

DRAGO ONE ALPHA DEPARTURE (DRAGO1A)

EPAMA ONE ALPHA DEPARTURE (EPAMA1A)

ESPOR ONE ALPHA DEPARTURE (ESPOR1A)

GALAT ONE ALPHA DEPARTURE (GALAT1A)

Climb on runway heading direct to 4.0 DME JOA. Turn right to join the relevant departure procedure of runway 24R.

5% minimum climb gradient to 4000 ft.

ISTER ONE GOLF DEPARTURE (ISTER1G)

Climb on runway heading direct to 3.0 DME JOA. Turn left to follow R-206 JOA direct to 11.3 DME JOA. Turn left to follow magnetic track 136° NDB ADX direct to cross XURAL at 5000 ft or above. Turn left to follow R-239 MHN direct to NDB PTC. Direct to DVOR/DME MHN. Proceed on R-059 MHN direct to ISTER.

Maintain 5000 ft except ATC clearance.

5% minimum climb gradient to 4000 ft.

MEBUT ONE GOLF DEPARTURE (MEBUT1G)

Climb on runway heading direct to 3.0 DME JOA. Turn left to follow R-206 JOA direct to PITUX. Direct to MEBUT.

Maintain 4000 ft except ATC clearance.

5% minimum climb gradient to 4000 ft.

MEROS ONE GOLF DEPARTURE (MEROS1G)

Climb on runway heading direct to 3.0 DME JOA. Turn left to follow R-206 JOA direct to 11.3 DME JOA. Turn left to follow magnetic track 136° NDB ADX direct to cross XURAL at 5000 ft or above. Turn left to follow R-239 MHN direct to NDB PTC. Direct to DVOR/DME MHN. Proceed on R-010 MHN direct to MEROS.

Maintain 5000 ft except ATC clearance.

5% minimum climb gradient to 4000 ft.

MORSS ONE GOLF DEPARTURE (MORSS1G)

Climb on runway heading direct to 3.0 DME JOA. Turn left to follow R-206 JOA direct to 11.3 DME JOA. Turn left to follow magnetic track 136° NDB ADX direct to cross XURAL at 5000 ft or above. Turn left to follow R-239 MHN direct to NDB PTC. Direct to DVOR/DME MHN. Proceed on R-074 MHN direct to MORSS.

Maintain 5000 ft except ATC clearance.

5% minimum climb gradient to 4000 ft.

SALIDA OSGAL UNO GOLF (OSGAL1G)

Subir en rumbo de pista directo a 3,0 DME JOA. Virar a la izquierda para seguir R-206 JOA directo a 11,3 DME JOA. Virar a la izquierda para seguir ruta magnética 136° NDB ADX directo a XURAL. Continuar ruta magnética 136° hasta interceptar y seguir R-164 MJV directo a OSGAL.

Mantener 4000 ft excepto autorización ATC.

Pendiente mínima de ascenso 5% hasta 4000 ft.

SALIDA PORTO COLOM UNO GOLF (PTC1G). Sólo destino LEMH AD.

Subir en rumbo de pista directo a 3,0 DME JOA. Virar a la izquierda para seguir R-206 JOA directo a 11,3 DME JOA. Virar a la izquierda para seguir ruta magnética 136° NDB ADX directo a cruzar XURAL a 5000 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir R-239 MHN directo al NDB PTC.

Mantener 5000 ft excepto autorización ATC.

Pendiente mínima de ascenso 5% hasta 4000 ft.

PISTA 24L/R**SALIDA DE CONTINGENCIA**

Guía vectorial radar: Proporcionada por Palma APP para incorporarse a la ruta ATS.

Subir en rumbo de pista hasta 3300 ft AMSL. Virar siguiendo instrucciones ATC.

Pendiente mínima de ascenso 5% hasta 3300 ft AMSL.

En caso de fallo de comunicaciones, proceder según lo establecido en la sección ENR 1.8, apartado "Fallo de las Comunicaciones Aeroterrestres" de AIP-ESPAÑA.

OSGAL ONE GOLF DEPARTURE (OSGAL1G)

Climb on runway heading direct to 3.0 DME JOA. Turn left to follow R-206 JOA direct to 11.3 DME JOA. Turn left to follow magnetic track 136° NDB ADX direct to XURAL. Maintain magnetic track 136° to intercept and follow R-164 MJV direct to OSGAL.

Maintain 4000 ft except ATC clearance.

5% minimum climb gradient to 4000 ft.

PORTO COLOM ONE GOLF DEPARTURE (PTC1G). Only destination LEMH AD.

Climb on runway heading direct to 3.0 DME JOA. Turn left to follow R-206 JOA direct to 11.3 DME JOA. Turn left to follow magnetic track 136° NDB ADX direct to cross XURAL at 5000 ft or above. Turn left to follow R-239 MHN direct to NDB PTC.

Maintain 5000 ft except ATC clearance.

5% minimum climb gradient to 4000 ft.

RUNWAY 24L/R**CONTINGENCY DEPARTURE**

Radar vectoring guidance: Provided by Palma APP to join the ATS route.

Climb on runway heading to 3300 ft AMSL. Turn following the ATC instructions.

5% minimum climb gradient to 3300 ft AMSL.

In case of communications failure, proceed according to what is established on section ENR 1.8, item "Air-ground Communications Failure" of AIP-ESPAÑA.

**OBSTÁCULOS CERCANOS
CLOSE-IN OBSTACLES**

OBSTÁCULOS OBSTACLES	RWY	COORDENADAS COORDINATES	HGT (ft)	ALT (ft)
Árbol / Tree	24R	39°32'42.4"N 002°42'26.1"E	26	52
Árbol / Tree	24R	39°32'42.1"N 002°42'25.5"E	21	51
Árbol / Tree	24R	39°32'41.0"N 002°42'27.4"E	19	45
Árboles / Trees	24R	39°32'38.6"N 002°42'21.8"E	49	67
Árbol / Tree	24R	39°32'39.7"N 002°42'30.9"E	26	48
Antena / Antenna	24R	39°32'38.3"N 002°42'29.2"E	40	77
Árbol / Tree	24R	39°32'40.6"N 002°42'26.8"E	34	63
Árbol / Tree	24R	39°32'36.8"N 002°42'24.7"E	52	71

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

TA 6000

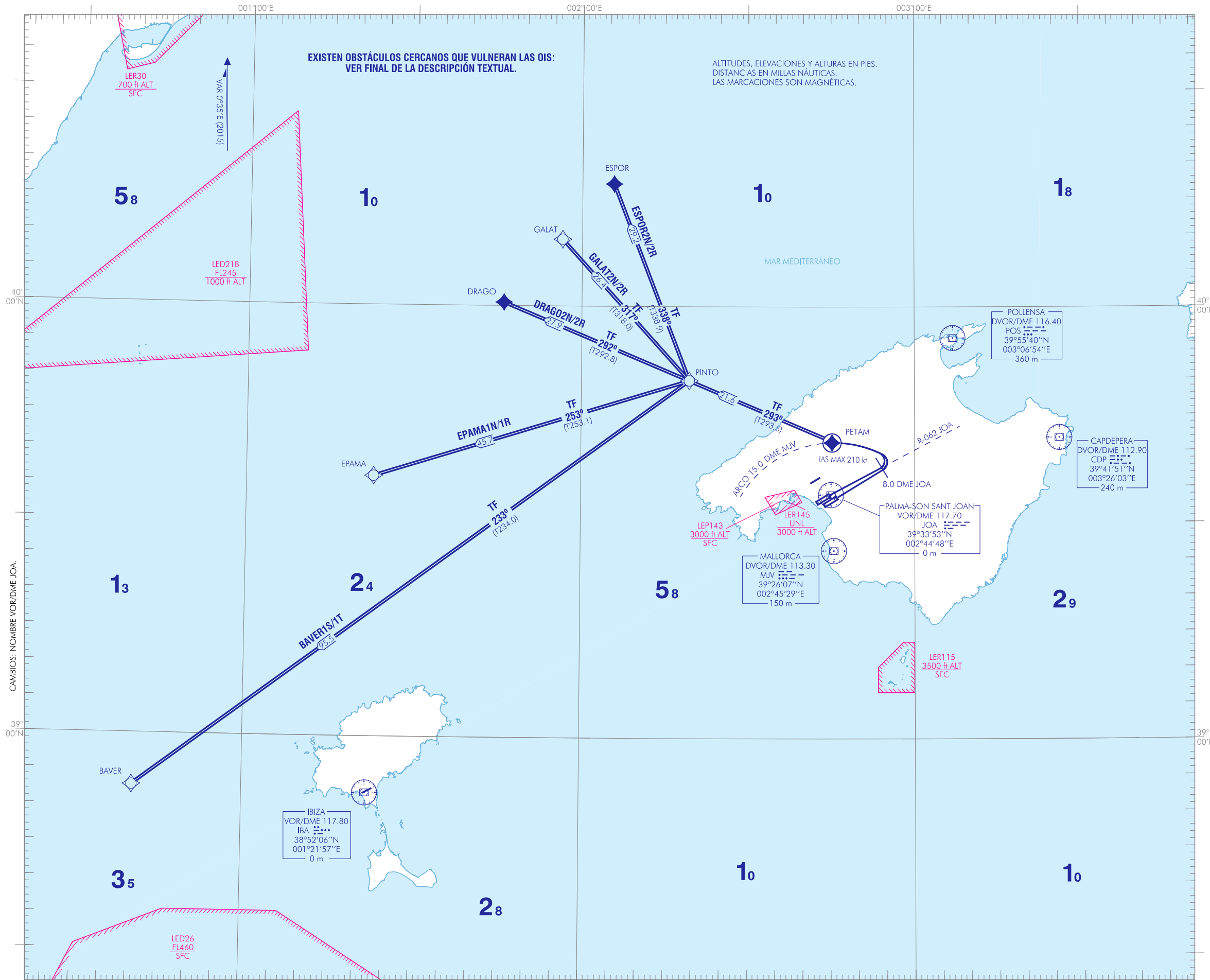
DEP 119.400
119.150
TWR 118.300

RWY 06L
BAVER1S
EPAMA1N
GALAT2N

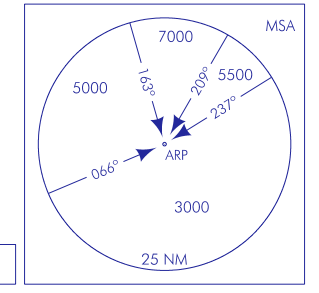
DRAGO2N
ESPOR2N

RWY 06R
BAVER1T
EPAMA1R
GALAT2R

DRAGO2R
ESPOR2R



**PROCEDIMIENTOS DE SALIDA P-RNAV
RWY 06L/06R**



AD ELEV: 27 ft

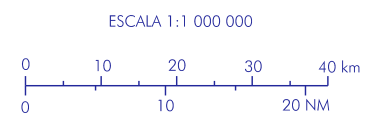
Se requiere aprobación P-RNAV/
P-RNAV approval required.

IAS MAX 250 kt hasta alcanzar FL100/
IAS MAX 250 kt to reach FL100

Los DME asociados a los ILS no deberán utilizarse para estas salidas P-RNAV / DME associated to ILS are not usable for these P-RNAV departures.

PUNTOS P-RNAV:

- BAVER: 38°52'47.360"N 000°40'30.000"E
- DRAGO: 40°00'28.057"N 001°45'56.379"E
- EPAMA: 39°36'11.320"N 001°22'49.359"E
- ESPOR: 40°16'58.884"N 002°05'43.988"E
- GALAT: 40°09'15.697"N 001°56'27.106"E
- PETAM: 39°41'07.318"N 002°45'09.512"E
- PINTO: 39°49'41.688"N 002°19'27.482"E



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

PALMA DE MALLORCA AD

**SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID) RNAV
(DME/DME)**

Se requiere aprobación P-RNAV.

PISTA 06L

ASCENSO INICIAL CONVENCIONAL

SALIDA BAVER UNO SIERRA (BAVER1S)
SALIDA DRAGO DOS NOVEMBER (DRAGO2N)
SALIDA EPAMA UNO NOVEMBER (EPAMA1N)
SALIDA ESPOR DOS NOVEMBER (ESPOR2N)
SALIDA GALAT DOS NOVEMBER (GALAT2N)

Subir en rumbo de pista hasta R-062 JOA hasta 8,0 DME JOA. Virar a la izquierda (IAS MAX en viraje 210 kt) para seguir arco 15,0 DME MJV directo a PETAM. Mantener 6000 ft excepto autorización ATC. Pendiente mínima de ascenso 6% hasta 4000 ft.

PISTA 06R

ASCENSO INICIAL CONVENCIONAL

SALIDA BAVER UNO TANGO (BAVER1T)
SALIDA DRAGO DOS ROMEO (DRAGO2R)
SALIDA EPAMA UNO ROMEO (EPAMA1R)
SALIDA ESPOR DOS ROMEO (ESPOR2R)
SALIDA GALAT DOS ROMEO (GALAT2R)

Subir en rumbo de pista hasta 8,0 DME JOA. Virar a la izquierda (IAS MAX en viraje 210 kt) para seguir arco 15,0 DME MJV directo a PETAM. Mantener 6000 ft excepto autorización ATC. Pendiente mínima de ascenso 6,5% hasta 4000 ft.

**STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID) RNAV
(DME/DME)**

P-RNAV approval required.

RUNWAY 06L

INITIAL CONVENTIONAL CLIMBING

BAVER ONE SIERRA DEPARTURE (BAVER1S)
DRAGO TWO NOVEMBER DEPARTURE (DRAGO2N)
EPAMA ONE NOVEMBER DEPARTURE (EPAMA1N)
ESPOR TWO NOVEMBER DEPARTURE (ESPOR2N)
GALAT TWO NOVEMBER DEPARTURE (GALAT2N)

Climb on runway heading to follow R-062 JOA to 8.0 DME JOA. Turn left (turning IAS MAX 210 kt) to follow arc 15.0 DME MJV direct to PETAM. Maintain 6000 ft except ATC clearance. 6% minimum climb gradient to 4000 ft.

RUNWAY 06R

INITIAL CONVENTIONAL CLIMBING

BAVER ONE TANGO DEPARTURE (BAVER1T)
DRAGO TWO ROMEO DEPARTURE (DRAGO2R)
EPAMA ONE ROMEO DEPARTURE (EPAMA1R)
ESPOR TWO ROMEO DEPARTURE (ESPOR2R)
GALAT TWO ROMEO DEPARTURE (GALAT2R)

Climb on runway heading to 8.0 DME JOA. Turn left (turning IAS MAX 210 kt) to follow arc 15.0 DME MJV direct to PETAM. Maintain 6000 ft except ATC clearance. 6.5% minimum climb gradient to 4000 ft.

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

PALMA DE MALLORCA AD
RWY 06L/R

SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID) RNAV (DME/DME)
STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID) RNAV (DME/DME)

DEFINICIÓN DEL TEXTO — TEXTUAL DESCRIPTION	TEXTO ABREVIADO — ABBREVIATED DESCRIPTION	Código Path Terminator Previsto/ Expected Path Terminator Coding	Fly-Over Requerido/ Fly-Over Required
NOTAS APLICABLES A TODAS LAS SID / NOTES APPLICABLE TO ALL SID: - IAS MAX 250 kt HASTA ALCANZAR FL100 / IAS MAX 250 kt TO REACH FL100. - EL PROCEDIMIENTO RNAV (DME/DME) COMENZARÁ UNA VEZ FINALIZADO EL ASCENSO INICIAL CONVENCIONAL EN EL WAYPOINT / THE RNAV (DME/DME) PROCEDURE WILL START ONCE THE INITIAL CONVENTIONAL CLIMBING HAS BEEN FINISHED AT THE WAYPOINT: <u>PETAM</u> (MJV 358/15.0)			
BAVER1S RNAV (DME/DME) BAVER1T RNAV (DME/DME)			
<u>PETAM</u> , virar a la derecha. A PINTO, virar a la izquierda. A BAVER. <u>PETAM</u> , turn right. To PINTO, turn left. To BAVER.	<u>PETAM</u> [R] - PINTO [L] - BAVER	IF TF TF	Y N N
DRAGO2N RNAV (DME/DME) DRAGO2R RNAV (DME/DME)			
<u>PETAM</u> , virar a la derecha. A PINTO. A DRAGO. <u>PETAM</u> , turn right. To PINTO. To DRAGO.	<u>PETAM</u> [R] - PINTO - DRAGO	IF TF TF	Y N N
EPAMA1N RNAV (DME/DME) EPAMA1R RNAV (DME/DME)			
<u>PETAM</u> , virar a la derecha. A PINTO, virar a la izquierda. A EPAMA. <u>PETAM</u> , turn right. To PINTO, turn left. To EPAMA.	<u>PETAM</u> [R] - PINTO [L] - EPAMA	IF TF TF	Y N N
ESPOR2N RNAV (DME/DME) ESPOR2R RNAV (DME/DME)			
<u>PETAM</u> , virar a la derecha. A PINTO, virar a la derecha. A ESPOR. <u>PETAM</u> , turn right. To PINTO, turn right. To ESPOR.	<u>PETAM</u> [R] - PINTO [R] - ESPOR	IF TF TF	Y N N
GALAT2N RNAV (DME/DME) GALAT2R RNAV (DME/DME)			
<u>PETAM</u> , virar a la derecha. A PINTO, virar a la derecha. A GALAT. <u>PETAM</u> , turn right. To PINTO, turn right. To GALAT.	<u>PETAM</u> [R] - PINTO [R] - GALAT	IF TF TF	Y N N

Path Terminator	Nombre del/ Name of Waypoint	Fly Over	Marcación/Derrota Rumbo Course/Track/Heading ° M (° T) ⁴	Dirección del viraje — Turn Direction	Limitación Altitud — Altitude Constraint	Limitación velocidad — Speed Constraint	Radioayuda requerida — Required Navaid	Rumbo distancia a la radioayuda — Bearing Range to Navaid	Ángulo de senda vertical — Vertical Path Angle
NOTAS APLICABLES A TODAS LAS SID / NOTES APPLICABLE TO ALL SID: - IAS MAX 250 kt HASTA ALCANZAR FL100 / IAS MAX 250 kt TO REACH FL100. - EL PROCEDIMIENTO RNAV (DME/DME) COMENZARÁ UNA VEZ FINALIZADO EL ASCENSO INICIAL CONVENCIONAL EN EL WAYPOINT / THE RNAV (DME/DME) PROCEDURE WILL START ONCE THE INITIAL CONVENTIONAL CLIMBING HAS BEEN FINISHED AT THE WAYPOINT: <u>PETAM</u> (MJV 358/15.0)									
BAVER1S RNAV (DME/DME) BAVER1T RNAV (DME/DME)									
IF	<u>PETAM</u>	Y	—	R	—	—	—	—	—
TF	PINTO	N	293 (293.5)	L	—	—	—	—	—
TF	BAVER	N	233 (234.0)	—	—	—	—	—	—
DRAGO2N RNAV (DME/DME) DRAGO2R RNAV (DME/DME)									
IF	<u>PETAM</u>	Y	—	R	—	—	—	—	—
TF	PINTO	N	293 (293.5)	—	—	—	—	—	—
TF	DRAGO	N	292 (292.8)	—	—	—	—	—	—
EPAMA1N RNAV (DME/DME) EPAMA1R RNAV (DME/DME)									
IF	<u>PETAM</u>	Y	—	R	—	—	—	—	—
TF	PINTO	N	293 (293.5)	L	—	—	—	—	—
TF	EPAMA	N	253 (253.1)	—	—	—	—	—	—
ESPOR2N RNAV (DME/DME) ESPOR2R RNAV (DME/DME)									
IF	<u>PETAM</u>	Y	—	R	—	—	—	—	—
TF	PINTO	N	293 (293.5)	R	—	—	—	—	—
TF	ESPOR	N	338 (338.9)	—	—	—	—	—	—
GALAT2N RNAV (DME/DME) GALAT2R RNAV (DME/DME)									
IF	<u>PETAM</u>	Y	—	R	—	—	—	—	—
TF	PINTO	N	293 (293.5)	R	—	—	—	—	—
TF	GALAT	N	317 (318.0)	—	—	—	—	—	—

OBSTÁCULOS CERCANOS
CLOSE-IN OBSTACLES

OBSTÁCULOS OBSTACLES	RWY	COORDENADAS COORDINATES	HGT (ft)	ALT (ft)
Antena / Antenna	06L	39°33'50.1"N 002°44'42.2"E	21	26
DME	06L	39°33'53.3"N 002°44'47.5"E	32	37
Depósito de agua / Water tank	06R	39°34'04.9"N 002°49'57.7"E	87	542
Antena de telecomunicaciones / Telecommunication antenna	06R	39°34'21.5"N 002°50'52.6"E	85	623
Torre de vigilancia / Guard tower	06L	39°37'08.6"N 002°48'49.7"E	62	1109
Árbol / Tree	06L	39°37'06.9"N 002°49'38.0"E	46	907

OBSTÁCULOS SIGNIFICATIVOS
SIGNIFICANT OBSTACLES

OBSTÁCULOS OBSTACLES	RWY	COORDENADAS COORDINATES	HGT (ft)	ALT (ft)
Torre de vigilancia / Guard tower	06L	39°37'08.6"N 002°48'49.7"E	62	1109
Cota / Spot	06L/R	39°44'13.5"N 002°48'50.0"E	0	2674
Cota / Spot	06L/R	39°45'26.5"N 002°45'55.0"E	0	3576
Cota / Spot	06L	39°46'45.1"N 002°49'40.7"E	0	3022
Cota / Spot	06L	39°46'26.9"N 002°46'59.9"E	0	3638

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

PALMA DE MALLORCA AD

LLEGADAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (STAR)

PISTA 06L/R

AUTORIZACIÓN LÍMITE: Las aeronaves de llegada, procediendo por una llegada estándar (STAR), considerarán el correspondiente IAF como autorización límite.

LLEGADA GODOX UNO MIKE (GODOX1M)

GODOX, R-266 MJV/45,0 DME MJV, 071° NDB ADX, RUPIT, NDB ADX (IAF).

LLEGADA IBIZA UNO MIKE (IZA1M)

NDB IZA, 088° NDB IZA/R-232 MJV, SABAS, DVOR/DME MJV (IAF).

LLEGADA KENAS DOS MIKE (KENAS2M)

KENAS, DVOR/DME CDP, NAKOP, DVOR/DME MJV (IAF).

LLEGADA LAMPA UNO MIKE (LAMPA1M)

Únicamente tránsito con origen Ibiza AD.
LAMPA, DVOR/DME MJV (IAF).

→ LLEGADA LORES TRES MIKE (LORES3M)

LORES, POSBA, NUDSA, XOTNU, TAKUS, EVOLI, NDB ADX (IAF).

LLEGADA LUNIK DOS MIKE (LUNIK2M)

LUNIK, DVOR/DME CDP, NAKOP, DVOR/DME MJV (IAF).

LLEGADA MAMEB UNO MIKE (MAMEB1M)

Únicamente tránsito con origen Menorca AD.
MAMEB, NDB PTC, DVOR/DME MJV (IAF).

LLEGADA MEBUT UNO MIKE (MEBUT1M)

MEBUT, DVOR/DME MJV (IAF).

LLEGADA MORSS TRES MIKE (MORSS3M)

MORSS, DVOR/DME MHN, MAMEB, NDB PTC, DVOR/DME MJV (IAF).

NOTA: Las aeronaves deberán cruzar el punto inicial del procedimiento a la altitud indicada en la carta.

LLEGADA OSGAL UNO MIKE (OSGAL1M)

OSGAL, DVOR/DME MJV (IAF).

LLEGADA RIXOT DOS MIKE (RIXOT2M)

RIXOT, DVOR/DME CDP, NAKOP, DVOR/DME MJV (IAF).

NOTA: Las aeronaves deberán cruzar el punto inicial del procedimiento a la altitud indicada en la carta.

→ LLEGADA TOLSO TRES MIKE (TOLSO3M)

Únicamente tránsito con origen Barcelona/El Prat AD.
TOLSO, INPUS, NEKUG, TAKUS, EVOLI, NDB ADX (IAF).

STANDARD INSTRUMENT ARRIVALS (STAR)

RUNWAY 06L/R

CLEARANCE LIMIT: Arriving aircraft, proceeding on a standard arrival (STAR), shall consider the corresponding IAF as clearance limit.

GODOX ONE MIKE ARRIVAL (GODOX1M)

GODOX, R-266 MJV/45.0 DME MJV, 071° NDB ADX, RUPIT, NDB ADX (IAF).

IBIZA ONE MIKE ARRIVAL (IZA1M)

NDB IZA, 088° NDB IZA/R-232 MJV, SABAS, DVOR/DME MJV (IAF).

KENAS TWO MIKE ARRIVAL (KENAS2M)

KENAS, DVOR/DME CDP, NAKOP, DVOR/DME MJV (IAF).

LAMPA ONE MIKE ARRIVAL (LAMPA1M)

Only traffic with origin Ibiza AD.
LAMPA, DVOR/DME MJV (IAF).

LORES THREE MIKE ARRIVAL (LORES3M)

LORES, POSBA, NUDSA, XOTNU, TAKUS, EVOLI, NDB ADX (IAF).

LUNIK TWO MIKE ARRIVAL (LUNIK2M)

LUNIK, DVOR/DME CDP, NAKOP, DVOR/DME MJV (IAF).

MAMEB ONE MIKE ARRIVAL (MAMEB1M)

Only traffic with origin Menorca AD.
MAMEB, NDB PTC, DVOR/DME MJV (IAF).

MEBUT ONE MIKE ARRIVAL (MEBUT1M)

MEBUT, DVOR/DME MJV (IAF).

MORSS THREE MIKE ARRIVAL (MORSS3M)

MORSS, DVOR/DME MHN, MAMEB, NDB PTC, DVOR/DME MJV (IAF).

NOTE: Aircraft shall cross the initial point of the procedure at the altitude mentioned on the chart.

OSGAL ONE MIKE ARRIVAL (OSGAL1M)

OSGAL, DVOR/DME MJV (IAF).

RIXOT TWO MIKE ARRIVAL (RIXOT2M)

RIXOT, DVOR/DME CDP, NAKOP, DVOR/DME MJV (IAF).

NOTE: Aircraft shall cross the initial point of the procedure at the altitude mentioned on the chart.

TOLSO THREE MIKE ARRIVAL (TOLSO3M)

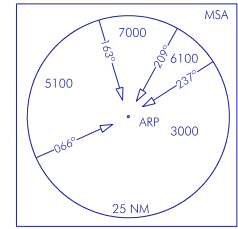
Only traffic departing from Barcelona/El Prat AD.
TOLSO, INPUS, NEKUG, TAKUS, EVOLI, NDB ADX (IAF).

TA 6000

APP 119.400
119.150
TWR 118.300

LORES1R (RNAV1) TOLSO1R (RNAV1)

**PROCEDIMIENTOS DE LLEGADA
RNAV1
RWY 06L/06R**

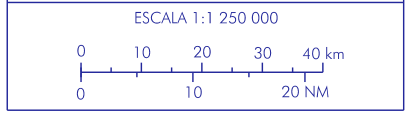
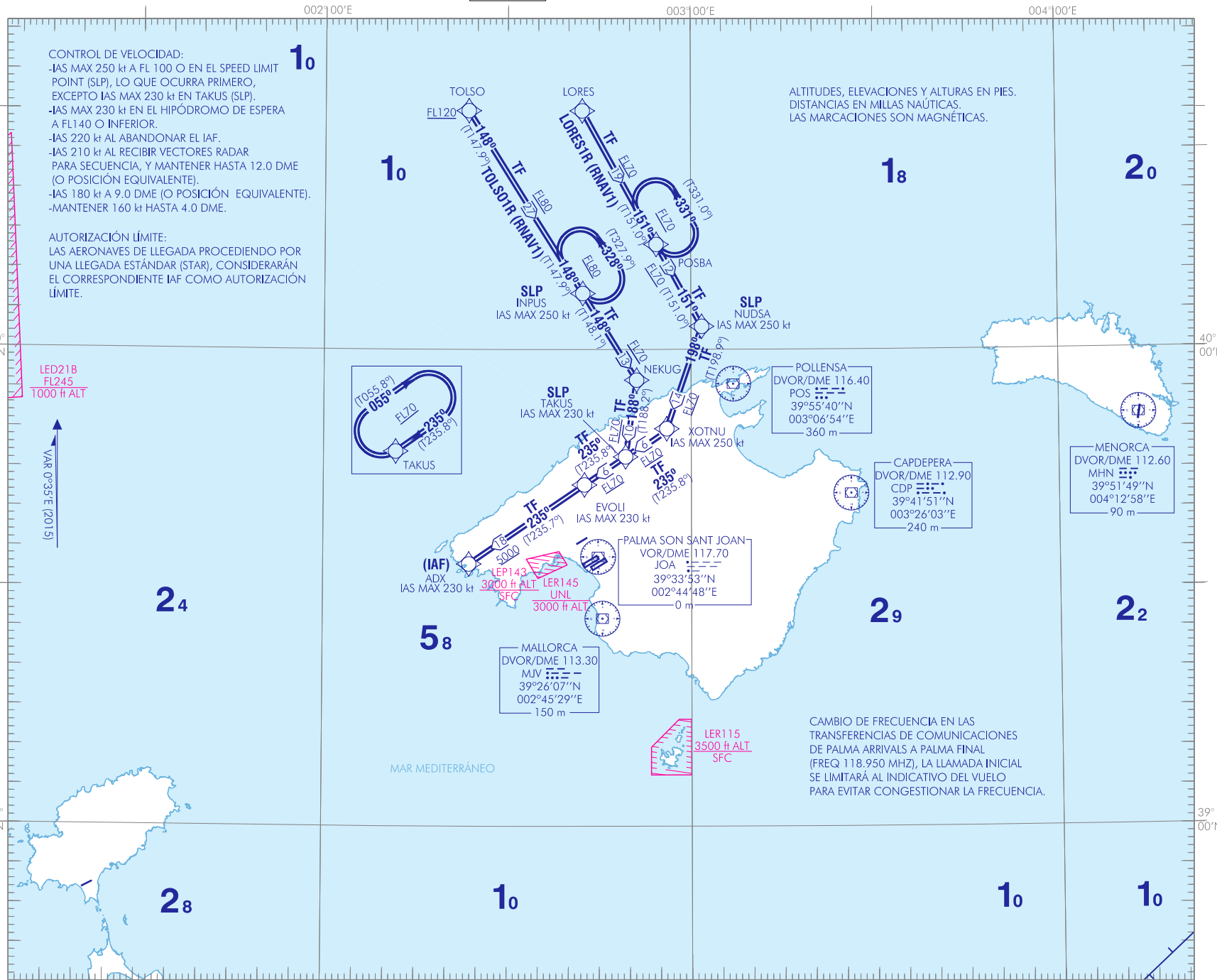


AD ELEV: 27 ft

Se requiere aprobación RNAV1/
RNAV1 approval required

PUNTOS DE RECORRIDO/WAYPOINTS:

ADX: 39° 32' 57.9890" N	002° 23' 45.0837" E
EVOLI: 39° 42' 56.3000" N	002° 42' 34.5700" E
INPUS: 40° 07' 01.8000" N	002° 42' 17.6100" E
LORES: 40° 30' 00.0015" N	002° 42' 09.3478" E
NEKUG: 39° 56' 07.2600" N	005° 51' 05.8000" E
NUDSA: 40° 02' 52.6400" N	003° 01' 44.4500" E
POSBA: 40° 13' 11.2931" N	002° 54' 18.7829" E
TAKUS: 39° 46' 28.2300" N	002° 49' 17.3900" E
TOLSO: 40° 30' 00.0009" N	002° 23' 34.3966" E
XOTNU: 39° 49' 59.7800" N	002° 56' 00.8900" E



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

PALMA DE MALLORCA AD

LLEGADAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (STAR) RNAV1

STANDARD INSTRUMENT ARRIVALS (STAR) RNAV 1

PISTA 06L/06R

RUNWAY 06L/06R

AUTORIZACIÓN LÍMITE: Las aeronaves de llegada, procediendo por una llegada estándar (STAR), considerarán el correspondiente IAF como autorización límite.

LIMIT CLEARANCE: Arriving aircraft, proceeding on a standard arrival (STAR), shall consider the corresponding IAF as clearance limit.

LLEGADA LORES UNO ROMEO (LORES1R) (RNAV1). Se requiere aprobación RNAV1

LORES ONE ROMEO ARRIVAL (LORES1R) (RNAV1). RNAV1 approval required

DEFINICIÓN DEL TEXTO — TEXTUAL DESCRIPTION	TEXTO ABREVIADO — ABBREVIATED DESCRIPTION	Código Path Terminator Previsto/ Expected Path Terminator Coding	Fly-Over Requerido/ Fly-Over Required
LORES. A POSBA a FL70 o superior. A NUDSA a FL70 o superior, virar a la derecha a 250 kt o inferior. A XOTNU a FL70 o superior, virar a la derecha a 250 kt o inferior. A TAKUS a FL70 o superior, a 230 kt o inferior. A EVOLI a FL70 o superior a 230 kt o inferior. A ADX a 5000 o superior a 230 kt o inferior. LORES. To POSBA at FL70 or above. To NUDSA at FL70 or above, turn right at 250 kt or below. To XOTNU at FL70 or above, turn right at 250 kt or below. To TAKUS at FL70 or above, at 230 kt or below. To EVOLI at FL70 or above at 230 kt or below. To ADX at 5000 ft or above at 230 kt or below.	LORES - POSBA [F70+] - NUDSA [F70+; K250-;R] - XOTNU [F70+; K250-; R] - TAKUS [F70+; K230-] - EVOLI [F70+; K230-] - ADX [A5000+; K230-]	IF TF TF TF TF TF TF	- - - - - - -

LLEGADA TOLSO UNO ROMEO (TOLSO1R) (RNAV1). Se requiere aprobación RNAV1

TOLSO ONE ROMEO ARRIVAL (TOLSO1R) (RNAV1). RNAV1 approval required

DEFINICIÓN DEL TEXTO — TEXTUAL DESCRIPTION	TEXTO ABREVIADO — ABBREVIATED DESCRIPTION	Código Path Terminator Previsto/ Expected Path Terminator Coding	Fly-Over Requerido/ Fly-Over Required
TOLSO a FL120 o superior. A INPUS a FL80 o superior a 250 kt o inferior. A NEKUG a FL70 o superior, virar a la derecha a 250 kt o inferior. A TAKUS a FL70 o superior, a 230 kt o inferior. A EVOLI a FL70 o superior a 230 kt o inferior. A ADX a 5000 o superior a 230 kt o inferior. TOLSO at FL120 or above. To INPUS at FL80 or above at 250 kt or below. To NEKUG at FL70 or above, turn right at 250 kt or below. To TAKUS at FL70 or above, at 230 kt or below. To EVOLI at FL70 or above at 230 kt or below. To ADX at 5000 ft or above at 230 kt or below.	TOLSO [F120+] - INPUS [F80+; K250-] - NEKUG [F70+; K250-;R] - TAKUS [F70+; K230-; R] - EVOLI [F70+; K230-] - ADX [A5000+; K230-]	IF TF TF TF TF TF	- - - - - -

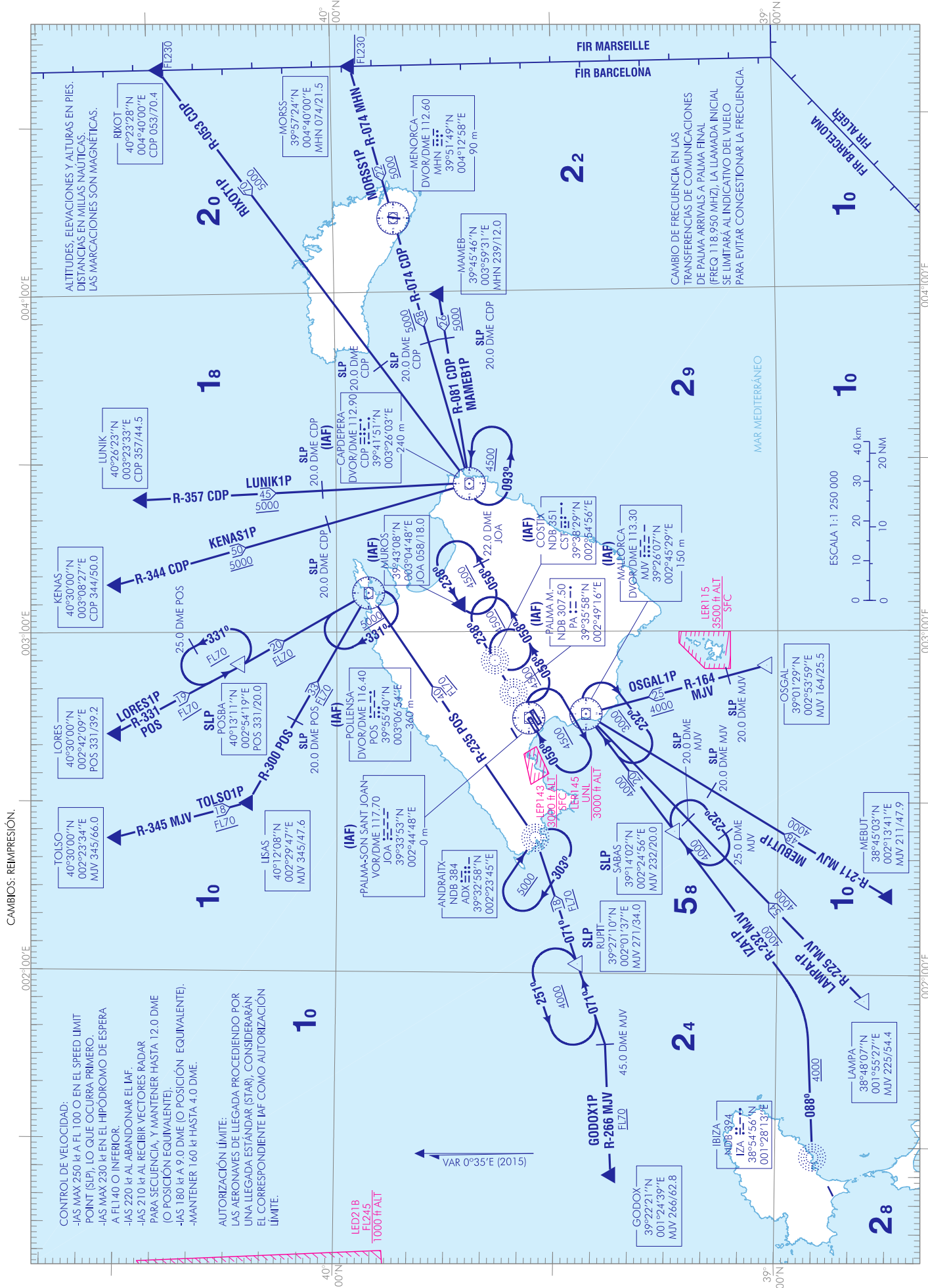
INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

CARTA DE LLEGADA NORMALIZADA
VUELO POR INSTRUMENTOS (STAR)-OACI

TA 6000

APP 119.400
119.150
TWR 118.300

GODOX1P	IZA1P	KENAS1P
LAMPA1P	LORES1P	LUNIK1P
MAMEB1P	MEBUT1P	MORSS1P
OSGAL1P	RIXOT1P	TOLSO1P



CONTROL DE VELOCIDAD:
-IAS MAX 250 kt A FL 100 O EN EL SPEED LIMIT POINT (SLP), LO QUE OCURRA PRIMERO.
-IAS MAX 230 kt EN EL HIPÓDROMO DE ESPERA A FL140 O INFERIOR.
-IAS 220 kt AL ABANDONAR EL IAF.
-IAS 210 kt AL RECIBIR VECTORES RADAR PARA SECUENCIA, Y MANTENER HASTA 12.0 DME (O POSICIÓN EQUIVALENTE).
-IAS 180 kt A 9.0 DME (O POSICIÓN EQUIVALENTE).
-MANTENER 160 kt HASTA 4.0 DME.

AUTORIZACIÓN LÍMITE:
LAS AERONAVES DE LLEGADA PROCEDENDO POR UNA LLEGADA ESTÁNDAR (STAR), CONSIDERARÁN EL CORRESPONDIENTE IAF COMO AUTORIZACIÓN LÍMITE.

CAMBIOS: REIMPRESIÓN.

→ PALMA DE MALLORCA AD

LLEGADAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (STAR)

PISTA 24L/R

AUTORIZACIÓN LÍMITE: Las aeronaves de llegada, procediendo por una llegada estándar (STAR), considerarán el correspondiente IAF como autorización límite.

LLEGADA GODOX UNO PAPA (GODOX1P)

GODOX, R-266 MJV/45,0 DME MJV, 071° NDB ADX, RUPIT, NDB ADX, DVOR/DME POS (IAF).

LLEGADA IBIZA UNO PAPA (IZA1P)

NDB IZA, 088° NDB IZA/R-232 MJV, SABAS, DVOR/DME MJV (IAF).

LLEGADA KENAS UNO PAPA (KENAS1P)

KENAS, DVOR/DME CDP (IAF).

LLEGADA LAMPA UNO PAPA (LAMPA1P)

Únicamente tránsito con origen Ibiza AD.
LAMPA, DVOR/DME MJV (IAF).

LLEGADA LORES UNO PAPA (LORES1P)

LORES, POSBA, DVOR/DME POS (IAF).

LLEGADA LUNIK UNO PAPA (LUNIK1P)

LUNIK, DVOR/DME CDP (IAF).

LLEGADA MAMEB UNO PAPA (MAMEB1P)

Únicamente tránsito con origen Menorca AD.
MAMEB, DVOR/DME CDP (IAF).

LLEGADA MEBUT UNO PAPA (MEBUT1P)

MEBUT, DVOR/DME MJV (IAF).

LLEGADA MORSS UNO PAPA (MORSS1P)

MORSS, DVOR/DME MHN, DVOR/DME CDP (IAF).

NOTA: Las aeronaves deberán cruzar el punto inicial del procedimiento a la altitud indicada en la carta.

LLEGADA OSGAL UNO PAPA (OSGAL1P)

OSGAL, DVOR/DME MJV (IAF).

LLEGADA RIXOT UNO PAPA (RIXOT1P)

RIXOT, DVOR/DME CDP (IAF).

NOTA: Las aeronaves deberán cruzar el punto inicial del procedimiento a la altitud indicada en la carta.

LLEGADA TOLSO UNO PAPA (TOLSO1P)

Únicamente tránsito con origen Barcelona/El Prat AD.
TOLSO, LISAS, DVOR/DME POS (IAF).

STANDARD INSTRUMENT ARRIVALS (STAR)

RUNWAY 24L/R

CLEARANCE LIMIT: Arriving aircraft, proceeding on a standard arrival (STAR), shall consider the corresponding IAF as clearance limit.

GODOX ONE PAPA ARRIVAL (GODOX1P)

GODOX, R-266 MJV/45.0 DME MJV, 071° NDB ADX, RUPIT, NDB ADX, DVOR/DME POS (IAF).

IBIZA ONE PAPA ARRIVAL (IZA1P)

NDB IZA, 088° NDB IZA/R-232 MJV, SABAS, DVOR/DME MJV (IAF).

KENAS ONE PAPA ARRIVAL (KENAS1P)

KENAS, DVOR/DME CDP (IAF).

LAMPA ONE PAPA ARRIVAL (LAMPA1P)

Only traffic with origin Ibiza AD.
LAMPA, DVOR/DME MJV (IAF).

LORES ONE PAPA ARRIVAL (LORES1P)

LORES, POSBA, DVOR/DME POS (IAF).

LUNIK ONE PAPA ARRIVAL (LUNIK1P)

LUNIK, DVOR/DME CDP (IAF).

MAMEB ONE PAPA ARRIVAL (MAMEB1P)

Only traffic with origin Menorca AD.
MAMEB, DVOR/DME CDP (IAF).

MEBUT ONE PAPA ARRIVAL (MEBUT1P)

MEBUT, DVOR/DME MJV (IAF).

MORSS ONE PAPA ARRIVAL (MORSS1P)

MORSS, DVOR/DME MHN, DVOR/DME CDP (IAF).

NOTE: Aircraft shall cross the initial point of the procedure at the altitude mentioned on the chart.

OSGAL ONE PAPA ARRIVAL (OSGAL1P)

OSGAL, DVOR/DME MJV (IAF).

RIXOT ONE PAPA ARRIVAL (RIXOT1P)

RIXOT, DVOR/DME CDP (IAF).

NOTE: Aircraft shall cross the initial point of the procedure at the altitude mentioned on the chart.

TOLSO ONE PAPA ARRIVAL (TOLSO1P)

Only traffic departing from Barcelona/El Prat AD.
TOLSO, LISAS, DVOR/DME POS (IAF).

