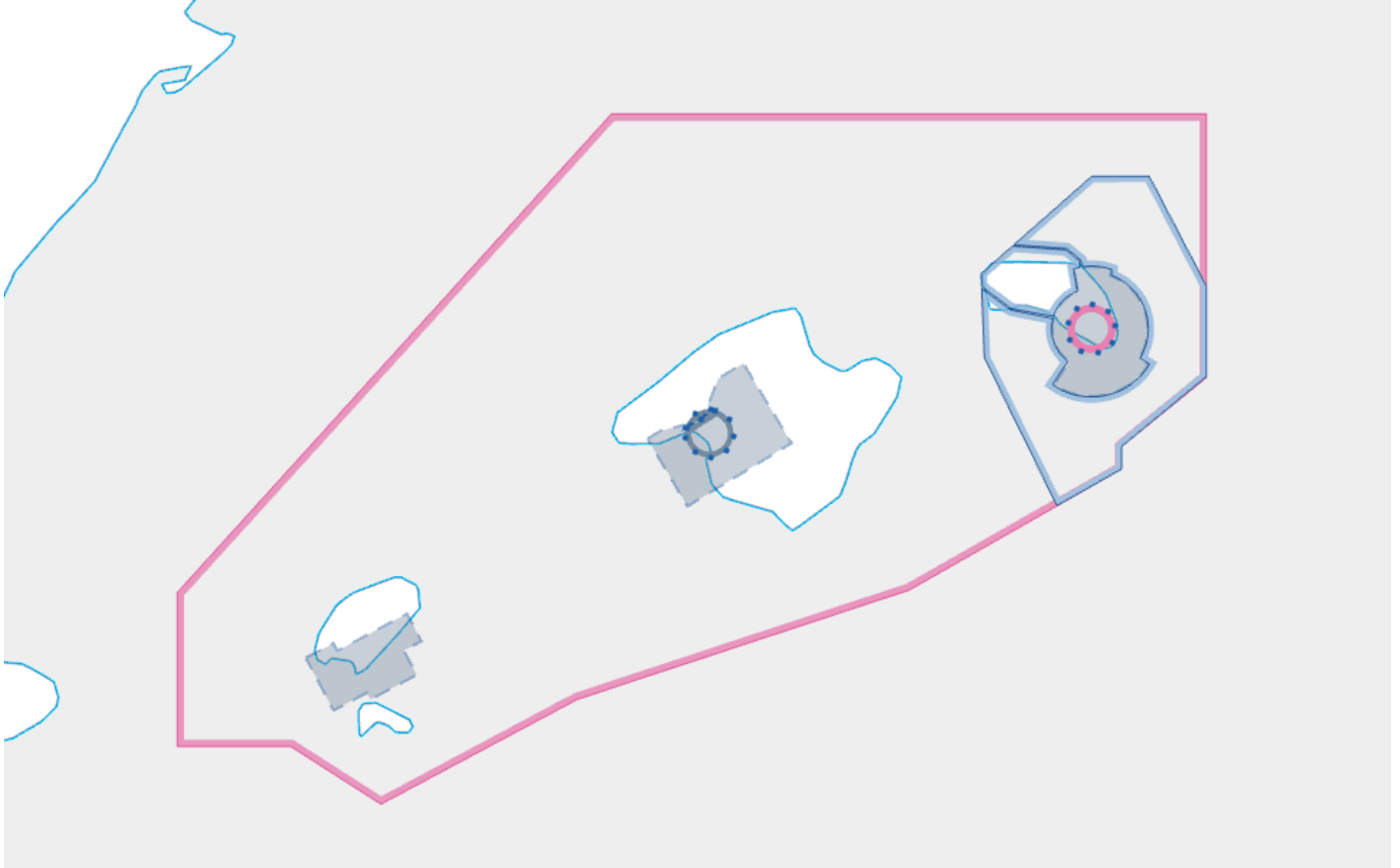


TACC Palma

ORGANIZACIÓN DEL ESPACIO AÉREO



En el TACC podemos distinguir los siguientes espacios aéreos.

- **TMA Palma:** El contorno rosado que abarca el archipiélago balear. Cubre desde SFC a FL245. Se clasifica como **Clase A** desde el límite superior de los sectores VFR o ATZ/CTR hasta **FL195**, **Clase C** desde FL195 a FL245, **Clase E** en los pasillos VFR, y **Clase G** en los sectores VFR.
- **TMA Palma Área 1:** El cilindro truncado sobre Menorca. Cubre desde 1000ft hasta 6000ft. Se clasifica como **Clase A** desde 1000ft AGL o límite superior del ATZ/CTR hasta 6000ft.

Por acuerdo entre el TACC y LEMH, la torre asumirá como delegación el servicio de aproximación por procedimientos en el Área 1 del TMA. Más información en la [página dedicada a Menorca TWR](#).

- **CTR Ibiza:** El polígono sombreado azul sobre Ibiza. Cubre desde SFC hasta 2500ft. Clase D.
- **CTR Palma:** El polígono sombreado azul sobre Palma. Cubre desde SFC hasta 1000ft AGL. Clase D.

- **ATZ Palma:** Circunferencia sobre Palma. Cubre desde SFC hasta 3000ft. Clase D desde SFC a 1000ft AGL. Clase A desde 1000ftAGL hasta 3000ft.
- **CTR Menorca:** Circunferencia sombreada azul sobre Menorca. Cubre desde SFC hasta 1000ft AGL. Clase D.
- **ATZ Menorca:** Circunferencia rosada sobre Menorca. Cubre desde SFC hasta 3000ft. Clase D desde SFC a 1000ft AGL. Clase A desde 1000ft AGL hasta 3000ft.

Todos los espacios aéreos en el TACC están clasificados cómo **RMZ**.

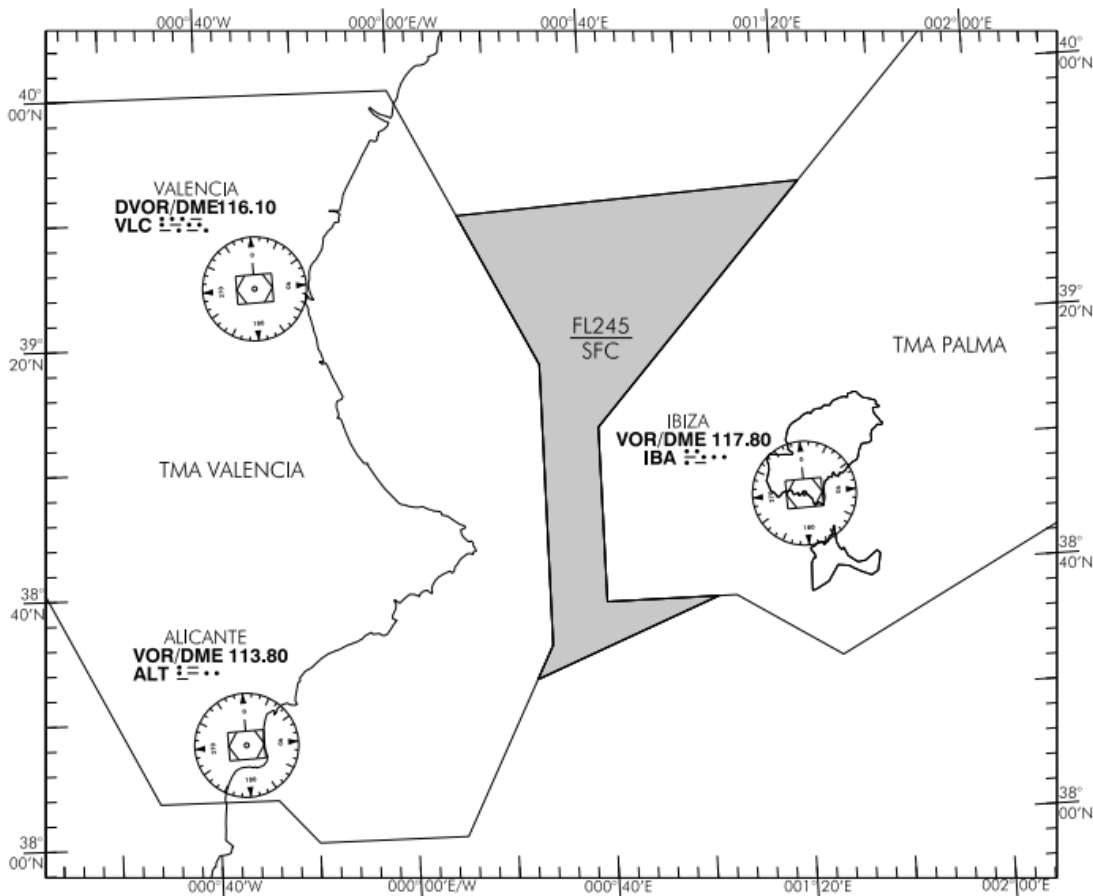
En la sección '*Sectores VFR*' de esta página, encontrarás los límites superiores de los sectores.

Adicionalmente, el TACC de Palma cuenta con varios espacios aéreos delegados del ACC de Barcelona y a otras dependencias del propio TACC.

DELEGACIONES

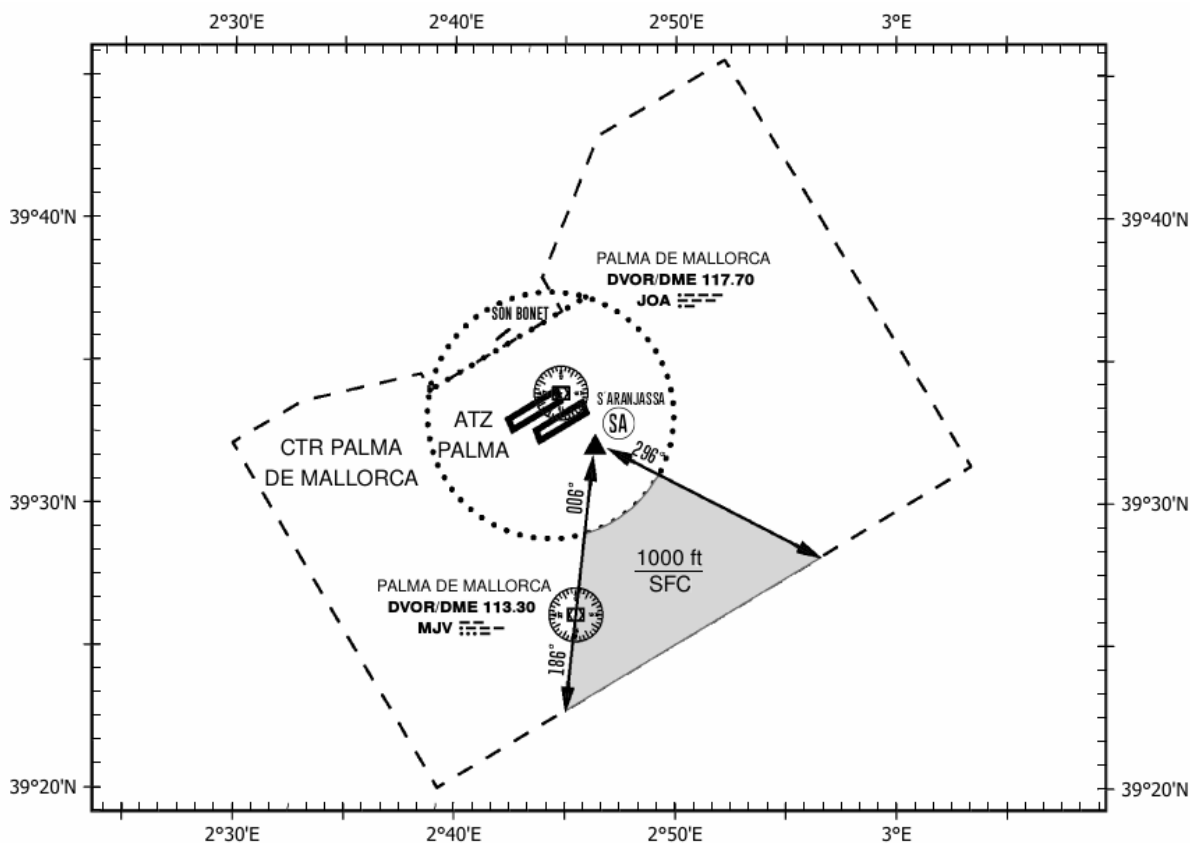
DELEGACIÓN DE BARCELONA ACC A PALMA TACC

Por acuerdo entre BARCELONA ACC y PALMA TACC, el servicio de tránsito aéreo lo proporcionará PALMA TACC en el espacio aéreo comprendido en el sector sombreado de la imagen, desde SFC hasta FL245.



DELEGACIÓN DE PALMA TACC A PALMA TWR

Por acuerdo entre PALMA TACC y PALMA TWR, el servicio de tránsito aéreo VFR en el espacio aéreo que se encuentre dentro de CTR PALMA DE MALLORCA y que pretenda entrar en ATZ PALMA, lo proporcionará PALMA TWR en el área sombreada de la imagen, desde SFC a 1000ft AGL.

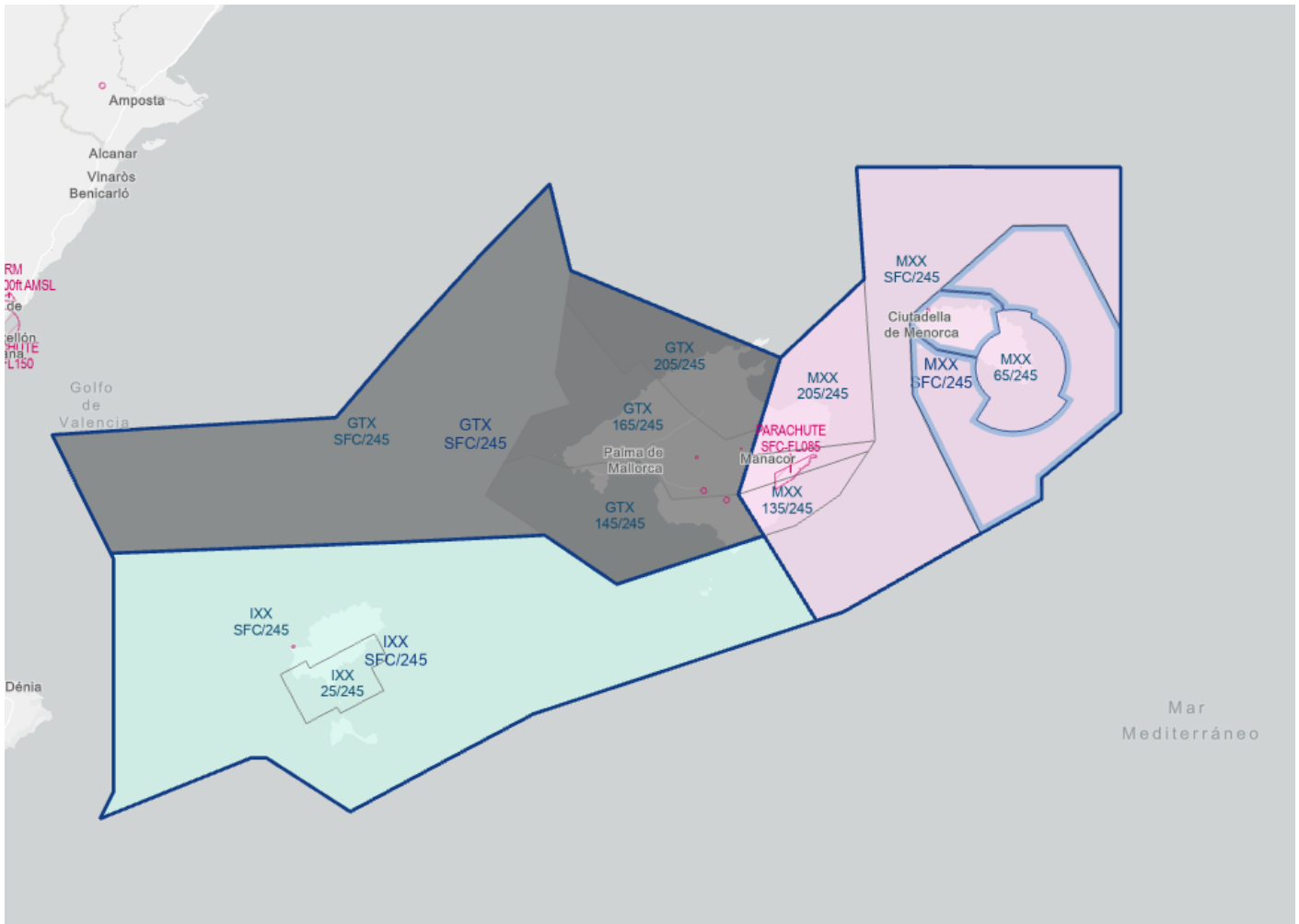


DELEGACIÓN DE PALMA TACC A MENORCA TWR

Por acuerdo entre el TACC y LEMH, la torre asumirá como delegación el servicio de aproximación por procedimientos en el Área 1 del TMA. Más información en la [página dedicada a Menorca TWR](#).

SECTORIZACIÓN

SECTORES SUPERIORES (RUTA)



POSICIONES

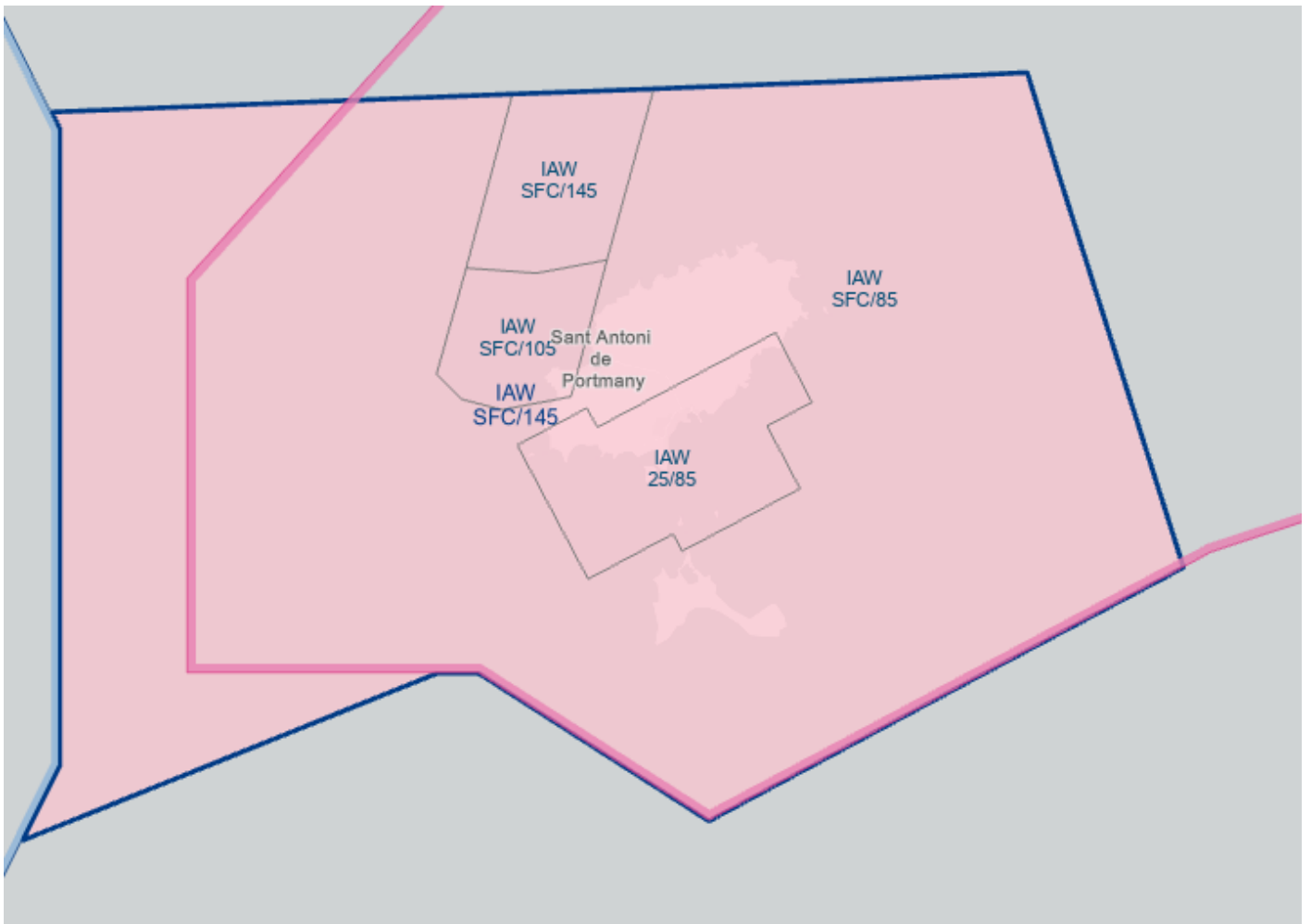
SECTOR	POSICIÓN	INDICATIVO	FRECUENCIA	NOTAS
GTX	LECP_CTR	Palma Control	121.300	Asumirá IXX, MXX y la aproximación de Palma en caso de que estos estén desconectados.
IXX	LEIB_IXX_APP	Palma Control	118.125	Sector alimentador para LEIB/LEPA/LEMH, posición para desdoble con LEIB_APP, por tanto no debe abrirse IXX_APP sin LEIB_APP abierta primero.
IXX*	LEIB_IXN_APP	Palma Control	123.100	* Sólo cubrirá el sector norte de IXX. Asume las llegadas a LEIB con STAR que pasa por NEGRE, SISDU y OLPAM. Posición para desdoble con LEIB_IXX_APP.
MXX	LEMH_MXX_APP	Palma Control	120.700	Sector alimentador para LEIB/LEPA/LEMH

OWNERSHIP DE LOS SECTORES

LECP IXX	LECP GTX	LECP MXX
LEIB_IXX_APP		LEMH_MXX_APP
LEIB_APP		
LECP_CTR		

SECTORES INFERIORES (APROXIMACIÓN IBIZA)

IBIZA CONFIG OESTE (RWY24)



IBIZA CONFIG ESTE (RWY06)

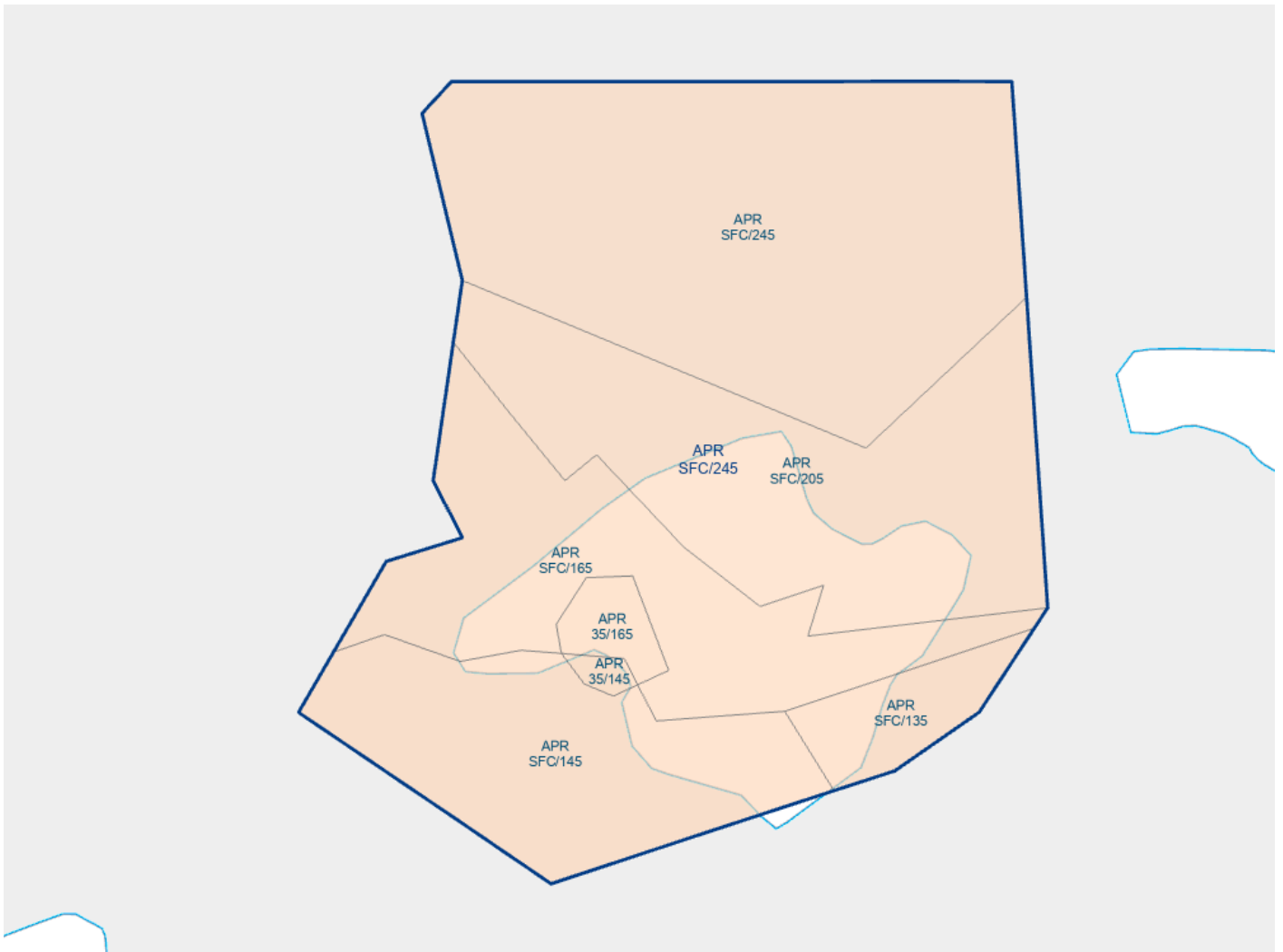


POSICIONES

SECTOR	POSICIÓN	INDICATIVO	FRECUENCIA	NOTAS
IAE/IAW*	LEIB_APP	Palma Control	134.825	*Asumirá el sector IXX en ausencia de LEIB_IXX_APP

SECTORES INFERIORES (APROXIMACIÓN PALMA)

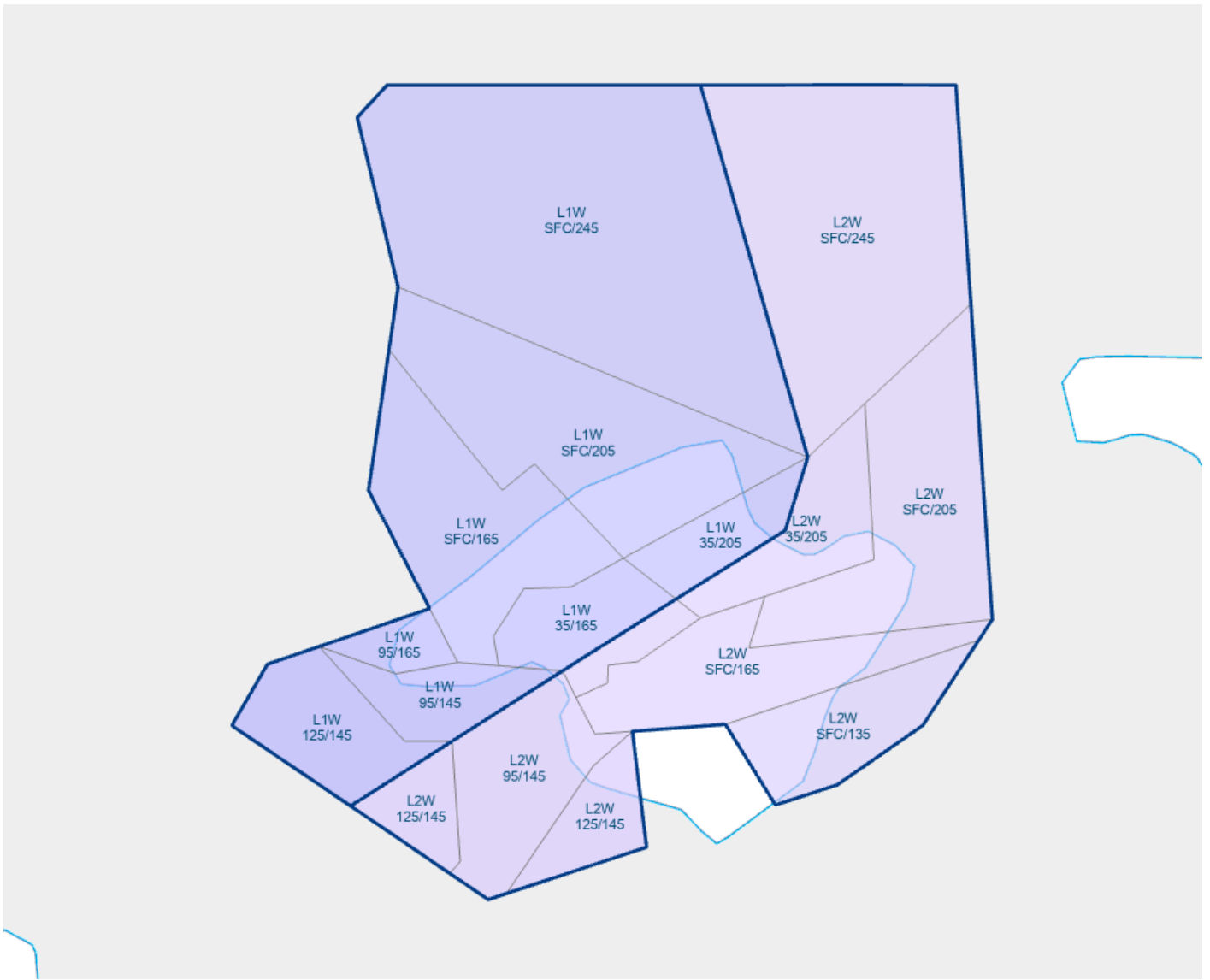
SECTOR INTEGRADO APP (INICIAL+FINAL+SALIDAS)



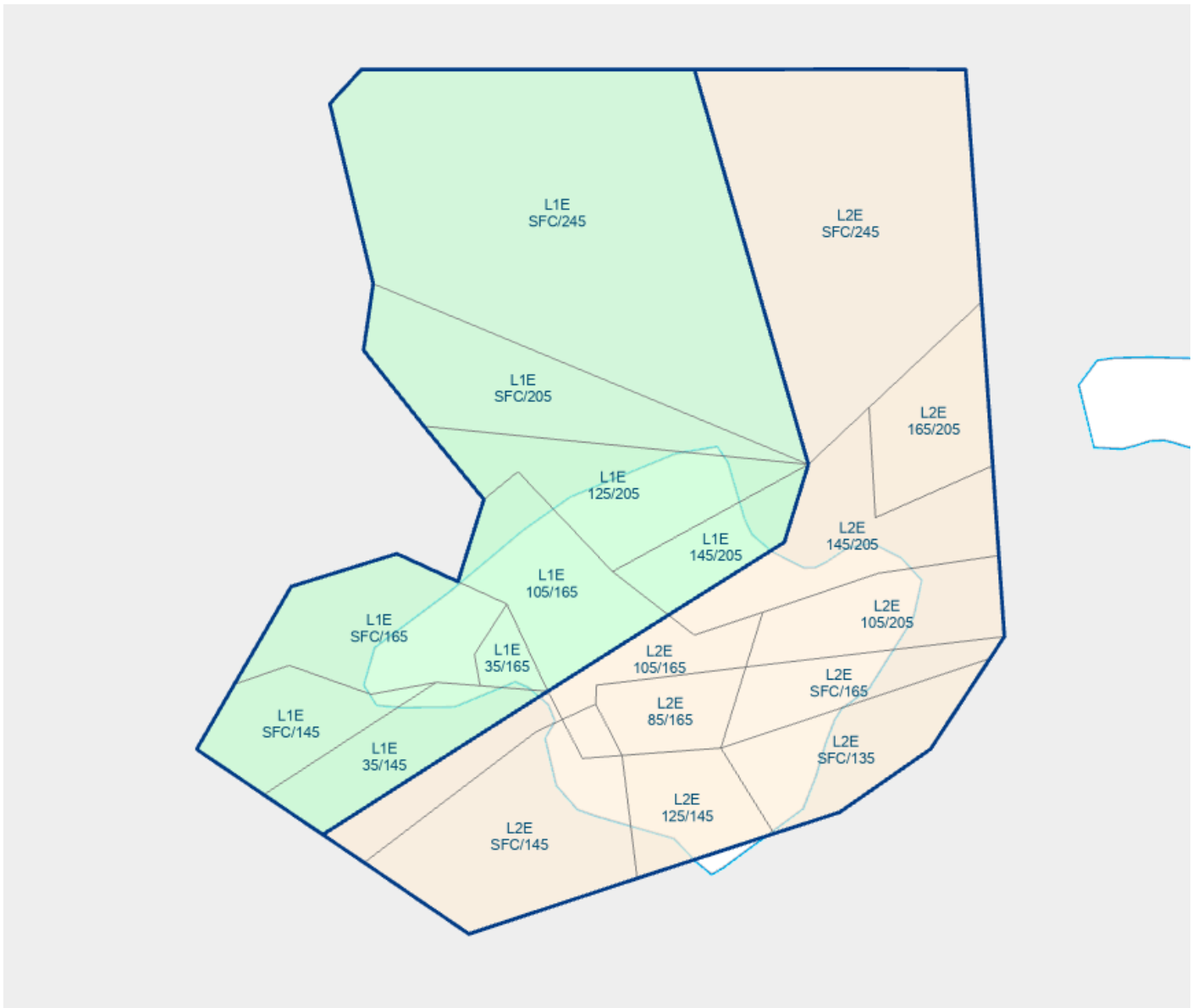
Este es el sector que asumirá LEPA_APP en ausencia de posiciones conectadas que la desdoblén.

SECTORES INICIALES APP (L1 / L2)

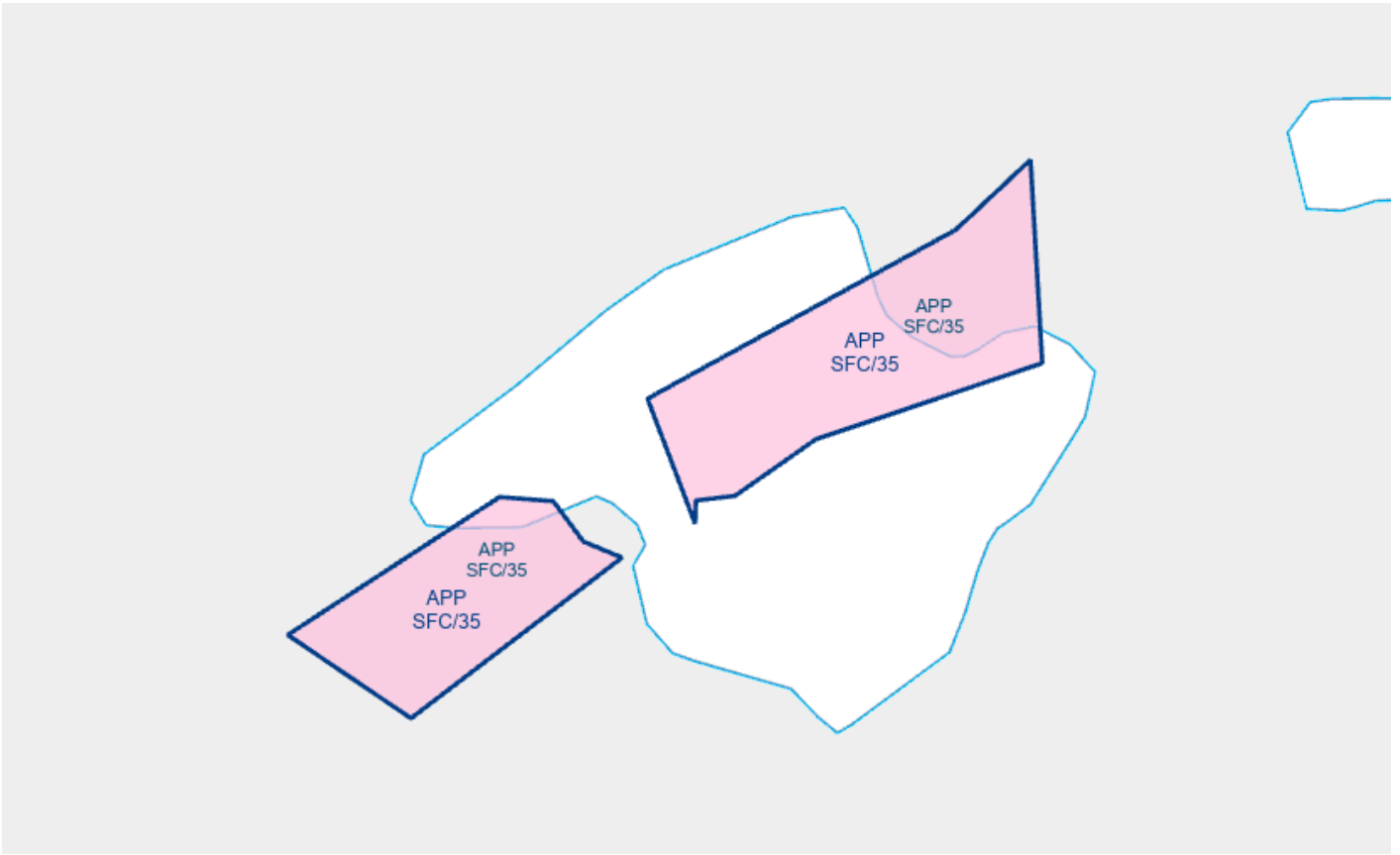
- Configuración Oeste



- Configuración Este

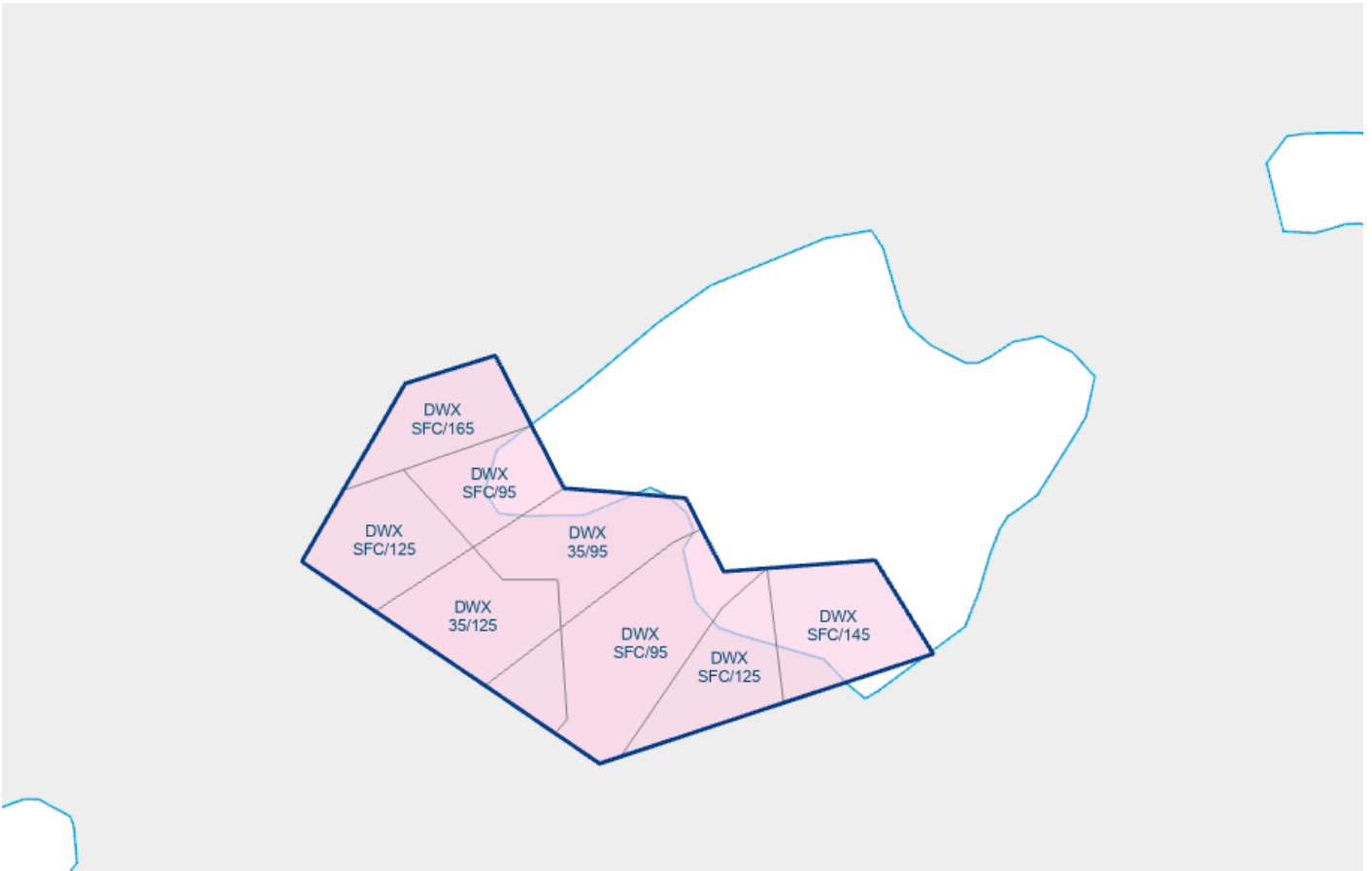


SECTORES FINALES APP (APP)

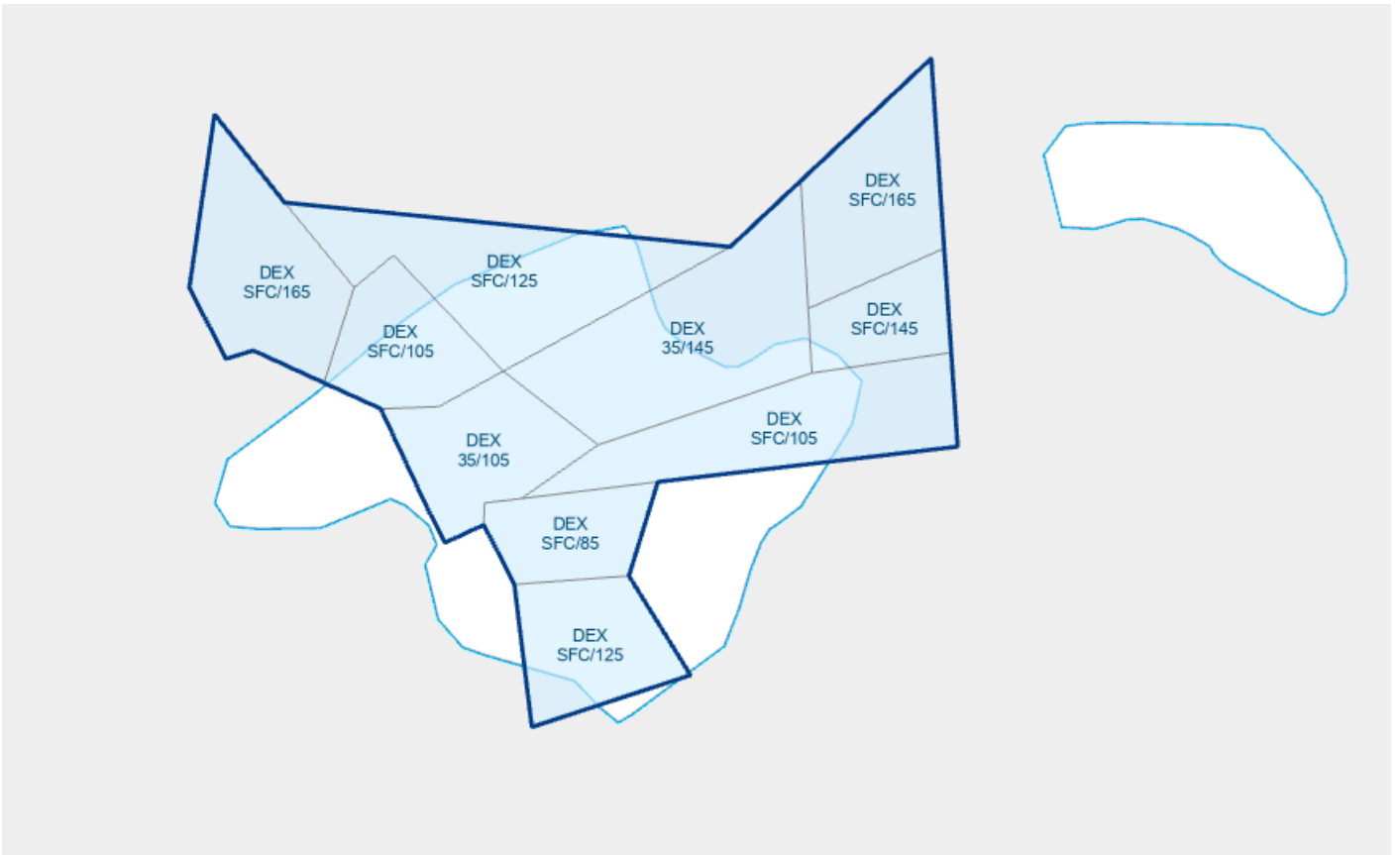


SECTORES SALIDAS (DWO)

- Configuración Oeste



- Configuración Este



POSICIONES

SECTOR	POSICIÓN	INDICATIVO	FRECUENCIA	NOTAS
L1	LEPA_APP	Palma Control	119.155	Sector alimentador para llegadas a LEPA del norte y oeste.
L2	LEPA_L2_APP	Palma Control	119.405	Sector alimentador para llegadas a LEPA desde el norte y este. No debe abrirse esta posición sin LEPA_APP + LEPA_F_APP conectadas.
APP	LEPA_F_APP	Palma Control	118.955	No abrir sin LEPA_TWR
DWX/DEX	LEPA_DEP	Palma Control	118.005	No abrir sin LEPA_TWR

Las secuencias lógicas de apertura de estas posiciones pueden ser las siguientes:

- Flujo intenso de llegadas, pocas o ninguna salida: LEPA_APP -> LEPA_F_APP -> LEPA_L2_APP
- Flujo intenso de salidas y llegadas: LEPA_APP -> LEPA_DEP -> LEPA_F_APP -> LEPA_L2_APP

OWNERSHIP DE LOS SECTORES

L1	L2	DWX/DEX	APP
LEPA_APP	LEPA_L2_APP	LEPA_DEP	LEPA_F_APP
		LEPA_APP	
LEPA_L2_APP	LEPA_APP	LEPA_L2_APP	
LECP_CTR			

PROCEDIMIENTOS LOCALES

TRANSFERENCIAS ENTRE DEPENDENCIAS

Palma (LEPA)

TRANSFERENCIAS EN SALIDA

Hacia	De	A	Autorizados nivel
DRAGO, GALAT	LEPA DEP	LECP CTR (GTX)	FL160
	LECP CTR (GTX)	LECB CTR (PPI)	FL240
ESPOR 1)	LEPA DEP	LECP CTR (GTX)	FL160
	LECP CTR (GTX)	LECB TMA (T3)	FL180
EPAMA	LEPA DEP	LECP CTR (GTX)	FL120 (Oeste) / FL160 (Este)
BAVER	LEPA DEP	LEIB APP (IXX)	FL120 (Oeste) / FL160 (Este)
NELUX 2)	LEPA DEP	LEIB APP (IXX)	FL110
OSGAL	LEPA DEP	LEIB APP (IXX)	FL120
	LEIB APP (IXX)	LECB CTR (MVS)	FL240
MEBUT	LEPA DEP	LEIB APP (IXX)	FL90 (Oeste) / FL120 (Este)
PTC 3)	LEPA DEP	LEMH APP (MXX)	FL140
MEROS	LEPA DEP	LEMH APP (MXX)	FL140 (Oeste) / FL160 (Este)
	LEMH APP (MXX)	LECB CTR (MVS)	FL240
ISTER, MORSS	LEPA DEP	LEMH APP (MXX)	FL140
	LEMH APP (MXX)	LFMM CTR	FL240
TONIS 4)	LEPA DEP	LEMH APP (MXX)	FL140
CDP 5)	LEPA DEP	LEMH APP (MXX)	FL100

TRANSFERENCIAS EN LLEGADA

Desde	De	A	Autorizados nivel
LORES	LECB CTR	LEPA APP (L1)	FL200(Oeste)/FL250(Este)
KENAS, LUNIK	LECB CTR	LEPA APP (L2)	FL200(Oeste)/FL250(Este)
TOLSO 6)	LEBL APP	LEPA APP (L1)	FL190
RIXOT, MORSS	LFMM CTR	LEMH APP (MXX)	FL230
	LEMH APP (MXX)	LEPA APP (L2)	FL150
MAMEB 7)	LEMH APP (MXX)	LEPA APP (L2)	FL130

OSGAL	LECB CTR	LEIB APP (IXX)	FL250
	LEIB APP (IXX)	LEPA APP (L2)	FL130
MEBUT, RUXET	LECB CTR	LEIB APP (IXX)	FL250
	LEIB APP (IXX)	LEPA APP (L2)	FL100
LAMPA	LEIB APP (IXX)	LEPA APP (L2)	FL100 (Oeste) / FL80 (Este)
GODOX	LECB CTR	LECP CTR	FL250
	LECP CTR	LEPA APP (L1)	FL130

1. Solo usable para destino LEBL/GE/LL.
2. Solo usable para destino LEIB.
3. Solo usable para destino LEMH.
4. Solo para uso táctico. Vuelos sentido LFMM re-autorizar via SID MEROS/MORSS/ISTER.
5. Sólo usable para destino LEMH.
6. Sólo usable para llegadas desde TMA Barcelona.
7. Sólo usable para salidas de LEMH.

TRANSFERENCIAS ENTRE INICIALES (L1/L2) y FINAL (APP)							
CONFIGURACIÓN OESTE				CONFIGURACIÓN ESTE			
IAF	De	A	Nivel / Velocidad	IAF	De	A	Nivel / Velocidad
CDP	L2	APP	A5000ft / IAS 250kt	MJV	L2	APP	A3000ft / IAS 230kt
POS	L1	APP	A6000ft / IAS 250kt	ADX	L1	APP	A5000ft / IAS 230kt
MJV	L2	APP	A3000ft / IAS 230kt	CDP 1)	L1	APP	A3000ft / IAS 230kt
Los tráficos serán presecuenciados a 10NM, y se transferirán entre 5 y 8NM antes de alcanzar el IAF.				Los tráficos serán presecuenciados a 10NM, y se transferirán entre 5 y 8NM antes de alcanzar el IAF.			

1. Llegadas con IAF CDP volarán directo MJV. Serán transferidas a FINAL 5NM antes de MJV y se secuenciarán junto con las arribadas con IAF MJV. MJV actuará como nuevo límite de autorización para las arribadas via CDP.

Ibiza (LEIB)

TRANSFERENCIAS EN SALIDAS			
Hacia	De	A	Autorizados a Nivel
EPAMA	LEIB APP	LECP CTR	FL140
	LECP CTR	LECB CTR	FL240

XOSTA, BAVER, INSUB, KABRE, MHN	LEIB APP (IXX)	LECB CTR 1)	FL240
LAMPA 2)	LEIB APP	LEPA APP (L2)	FL120

TRANSFERENCIAS EN LLEGADA			
Desde	De	A	Autorizados a nivel
TOLSO 3)	LECB CTR	LECP CTR (GTX)	FL250
	LECP CTR (GTX)	LEIB APP (IXX)	FL150
TOLSO (Desde TMA Barcelona)	LEBL APP	LEPA APP	Máx. FL190
	LEPA APP	LECP CTR (GTX)	RFL 6)
CORDA	LECB CTR	LECP CTR (GTX)	FL220
	LECP CTR (GTX)	LEIB APP (IXX)	FL150
RIXOT, MORSS, POS 4)	LECB CTR	LEIB APP (IXX)	FL210
NEVIC 5)	LEMH APP (MXX)	LEIB APP (IXX)	FL230
NELUX	LEPA APP (L2)	LEIB APP (IXX)	FL110
INSUB, RUXET, VARUT	LECB CTR	LEIB APP (IXX)	FL250

1. Las salidas destino LEMH, pasarán con MXX (LEMH_MXX_APP) autorizados a nivel FL240 o nivel de crucero en caso de ser inferior.
2. Sólo utilizable para destino LEPA.
3. Se deberá tener especial cuidado con el descenso entre FL245 y FL150, no debe realizarse antes de ADX para no interferir en las salidas de LEPA por DRAGO, GALAT y ESPOR.
4. Se debe tener especial cuidado mientras se cruza el espacio de LECP, no se deberá comenzar el descenso de FL245 a FL210 antes de pasar MJV.
5. Sólo usable salidas LEMH destino LEIB.
6. Se transferirá el tráfico en llegada a LEIB al sector LECP GTX **al nivel de crucero de la aeronave** 5NM antes de abandonar los límites de nuestro sector.

TRANSFERENCIAS ENTRE IXX Y APP

1. LEIB_IXX_APP y LEIB_IXN_APP transferirán los tránsitos en llegada a LEIB_APP autorizados para FL90. Se deberá tener especial cuidado para no invadir los sectores de salidas de APP que cubren hasta FL105/FL145.

2. LEIB_IXX_APP y LEIB_IXN_APP transferirán sobrevuelos cuyo crucero esté por debajo de FL85.
3. LEIB_APP transferirá las salidas a LEIB_IXX_APP o LEIB_IXN_APP en ascenso para FL80. Excepto las salidas por EPAMA, que las transferirá a LECP_CTR autorizadas para FL140.

Menorca (LEMH)

TRANSFERENCIAS EN SALIDA			
Dirección a	De	A	Autorizados a Nivel *
ISTER, MORSS	LEMH APP (MXX)	LFMM CTR	FL180
MEROS, SARGO, MJV, EDULI, EPAMA, BAVER	LEMH APP (MXX)	LECB CTR	FL240
LUNIK 1)	LEMH APP (MXX)	LEPA APP (L2)	FL180
	LEPA APP (L2)	LEBL APP (T2)	FL180
MAMEB 2)	LEMH APP (MXX)	LEPA APP (L2)	FL130
NEVIC 3)	LEMH APP (MXX)	LEIB APP (IXX)	FL230

TRANSFERENCIAS EN LLEGADA			
Desde	De	A	Autorizados a Nivel *
SARGO	LECB CTR	LEMH APP (MXX)	FL130
RIXOT, MORSS	LFMM CTR	LEMH APP (MXX)	FL190
CDP	LEPA APP (L2)	LEMH APP (MXX)	FL100
TONIS, PTC	LEPA APP (L2)	LEMH APP (MXX)	FL140
KABRE	LECB CTR	LEMH APP (MXX)	FL250
TODAS LAS LLEGADAS 4)	LEMH APP (MXX)	LEMH_A_TWR	FL070

1. Sólo utilizable destino LEBL, LERS, LEDA.
2. Sólo utilizable destino LEPA.
3. Sólo utilizable destino LEIB.
4. Palma Control (LEMH_MXX_APP) transferirá los tráfico a Menorca APP (LEMH_A_TWR) en descenso para FL070, con STAR asignada y la separación establecida por coordinación entre ambos, debemos informar al tráfico en la transferencia la terminación del servicio de vigilancia radar. Si Menorca APP no estuviese disponible, pero si lo estuviese Menorca TWR (LEMH_TWR), la transferencia se realizará como si de una torre normal se tratase.

SEPARACIONES MÍNIMAS

En todo el espacio que recae bajo la responsabilidad de Palma TACC, la separación mínima será de:

- 5NM horizontalmente o 1000ft verticalmente. Reducible a 3NM horizontalmente a menos de 60NM del ARP LEPA

Si bien esta es la separación mínima, las secuencias estándar se trabajarán como sigue:

- 8NM para tránsitos consecutivos establecidos en LOC/ILS en LEIB y LEMH. Reducible a 5NM con flujo de llegadas intenso, previo acuerdo con LEIB TWR o LEMH TWR. *
- 5NM para tránsitos consecutivos establecidos en el mismo LOC/ILS mientras se opere con pistas segredas en LEPA. Reducible a 3NM con flujo de tránsito intenso, previo acuerdo con LEPA TWR.

* En **LEMH**, si LEMH_A_TWR está disponible, se debe acordar la separación mínima de la pre-secuencia. Se debe tener en cuenta que Menorca TWR gestionará la aproximación en un entorno de control por procedimientos, siendo así que los tráficos deben ser transferidos siguiendo las rutas de llegada publicadas.

ATENUACIÓN DE RUIDOS

Los procedimientos siguientes se han establecido en el AIP para evitar ruidos excesivos en los alrededores de los aeropuertos de Palma de Mallorca, Ibiza y Menorca.

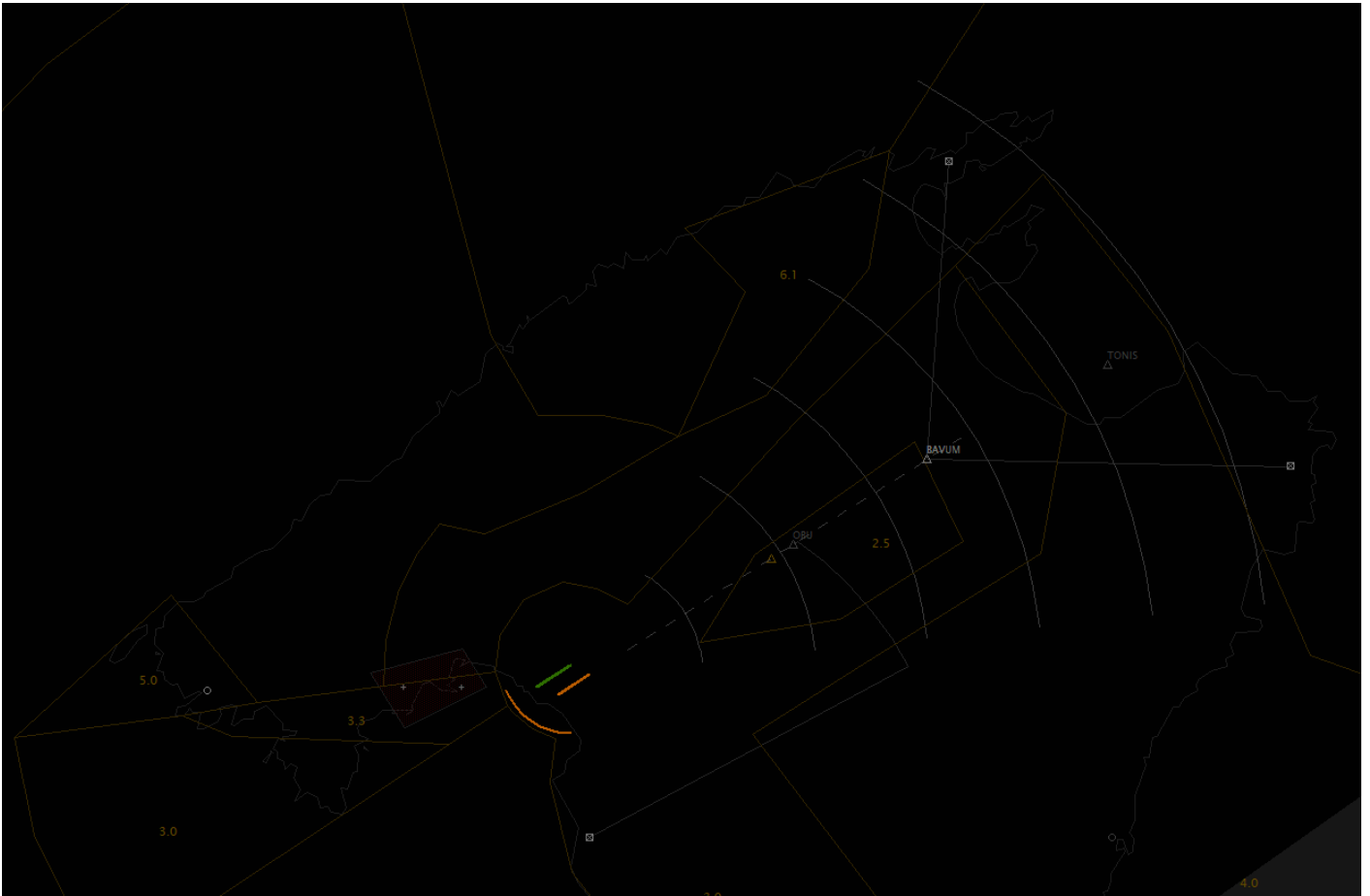
- LEPA
 - No se deben solicitar ni autorizar cambios sobre los procedimientos hasta no haber alcanzado 6000ft excepto las aeronaves propulsadas por hélice.
- LEIB
 - SALIDAS RWY24: Excepto por motivos de seguridad, ATC no autorizará rutas directas con viraje a la derecha por debajo de 6000 ft.
 - SALIDAS RWY06: Excepto por motivos de seguridad, ATC no autorizará rutas directas con viraje a la izquierda por debajo de 6000 ft.
- LEMH
 - SALIDAS: No se autorizarán cambios en la trayectoria nominal de las SID hasta al menos haber librado 3000 ft en ascenso.
 - LLEGADAS: Durante las operaciones de aproximación en contacto (aproximación visual) no se autorizarán descensos por debajo de 3000 ft, excepto aeronaves ligeras, hasta que la aeronave se encuentre alineada con la pista en el tramo final del circuito.

AYUDAS EN PANTALLA PARA LOS CTA EN APROXIMACIÓN

APROXIMACIÓN DE PALMA

En el sector correspondiente a la aproximación de palma, tendremos las siguientes ayudas visuales disponibles para manejar la secuencia de llegadas:

- **Arcos de secuenciación separados 5NM entre ellos.**
- **Marca 2NM antes del FAP.**

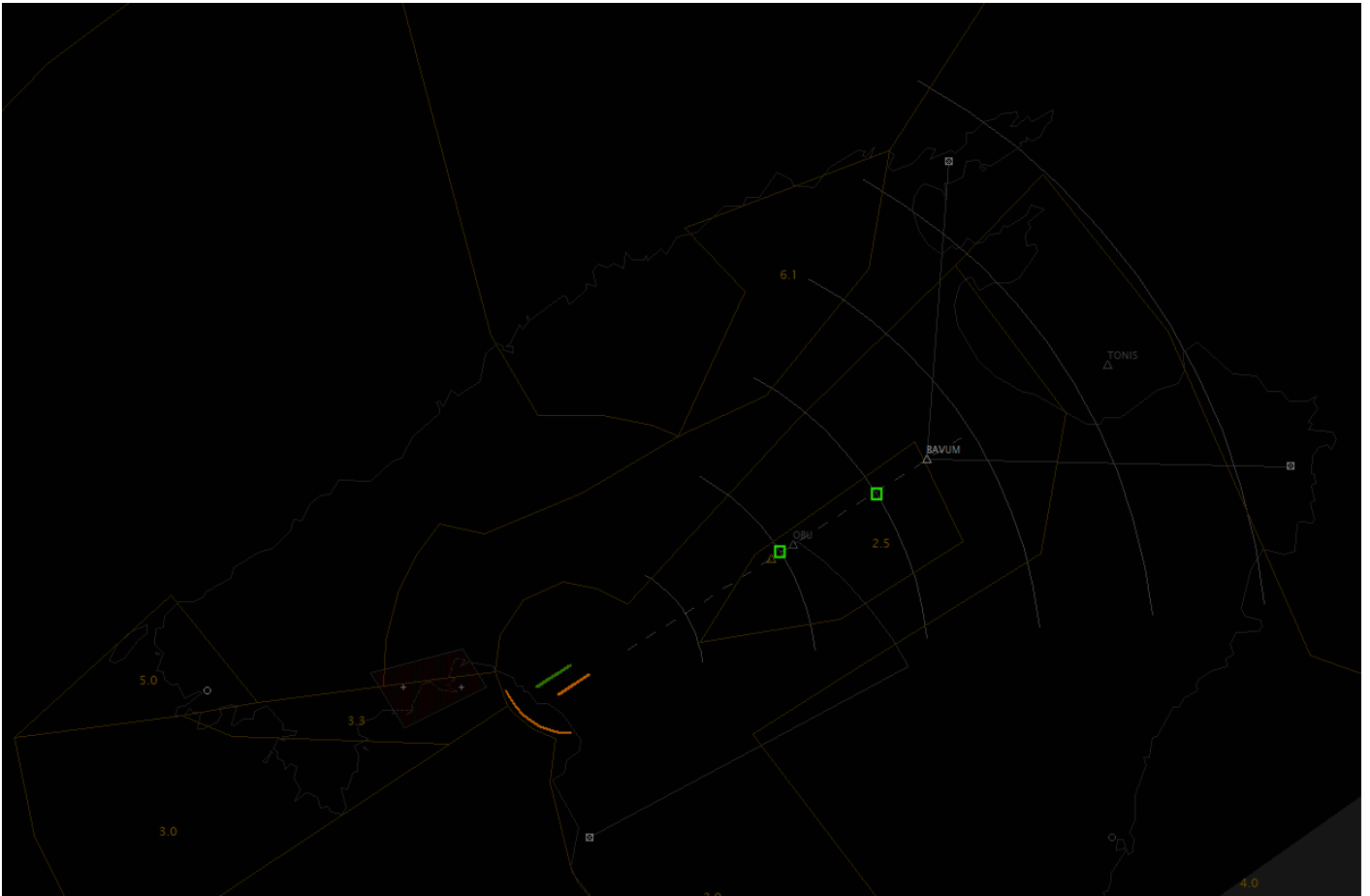


MARCA DEL FAP

En la "extended centerline" encontraremos marcado, con un triángulo naranja, el punto que se encuentra 2NM antes del FAP. Este punto, será donde como muy tarde interceptará una aeronave que es vectorizada, en condiciones normales.

ARCOS DE SECUENCIA

Estos arcos comienzan en el umbral de la pista de llegada, y están separados 5NM entre sí. La manera correcta de usarlos, es hacer la secuencia para que los tráficos tengan al menos 1 arco de separación a la hora de interceptar, no antes. Tal como se ve en la siguiente imagen, donde dos trázcas simuladas mantienen una distancia de 1 arco, es decir, 5NM entre ellos. Esta distancia de 5NM nos asegurará que cuando se acerquen al umbral, su separación no será menor a las 3NM exigidas.

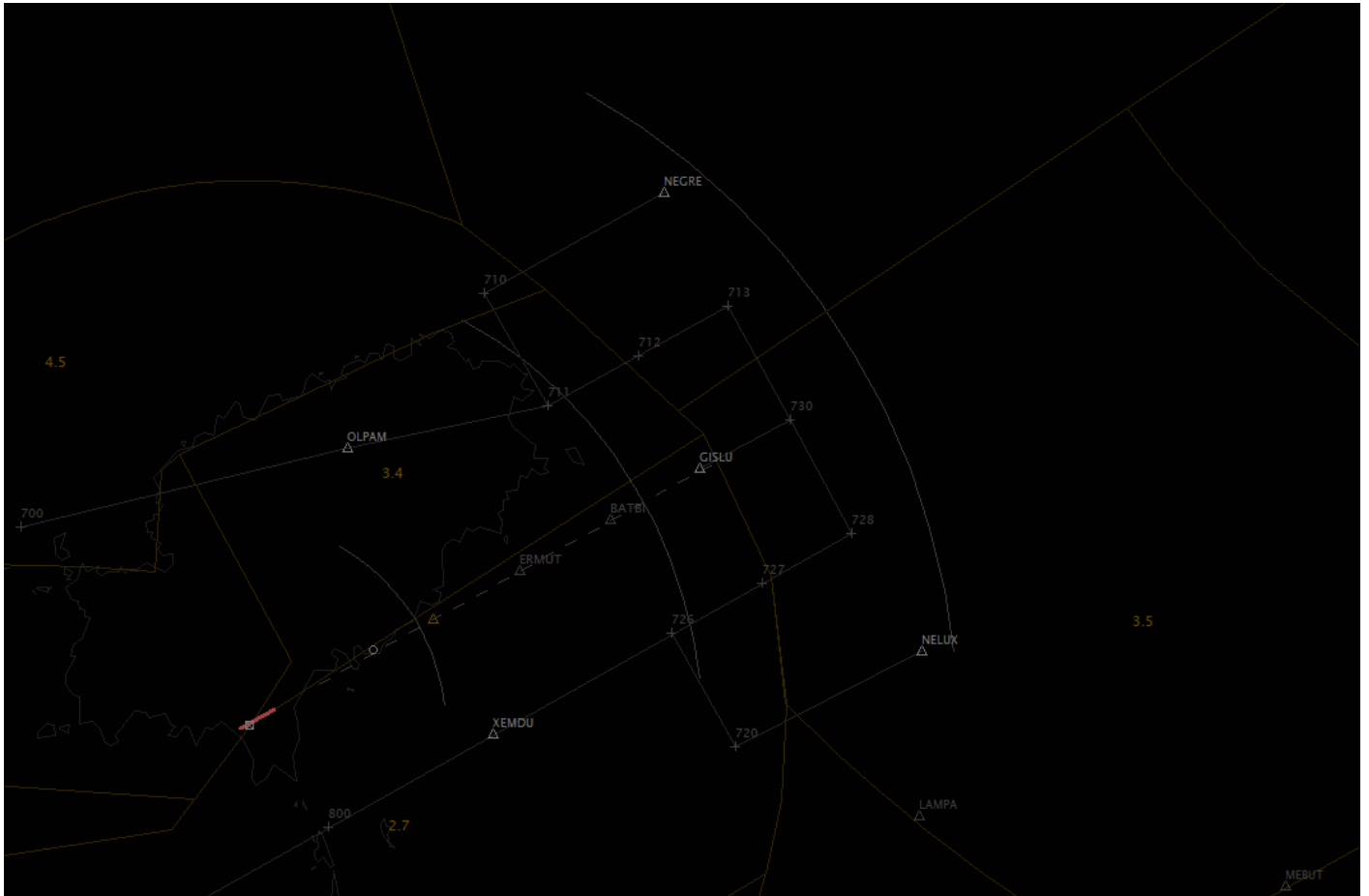


El "arco naranja" en salida forma parte de las ayudas visuales para la separación en salida por parte de TWR. Puedes leer más al respecto en: [LEPA | AYUDAS VISUALES PARA LA SEPARACIÓN EN SALIDA](#)

APROXIMACIÓN DE IBIZA

En el sector correspondiente a la aproximación de palma, tendremos las siguientes ayudas visuales disponibles para manejar la secuencia de llegadas:

- Arcos de secuenciación separados 10NM entre ellos empezando en la milla 8.
- Marca 2NM antes del FAP.



MARCA DEL FAP

En la "extended centerline" encontraremos marcado, con un triángulo naranja, el punto que se encuentra 2NM antes del FAP. Este punto, será donde como muy tarde interceptará una aeronave que es vectorizada, en condiciones normales.

ARCOS DE SECUENCIA

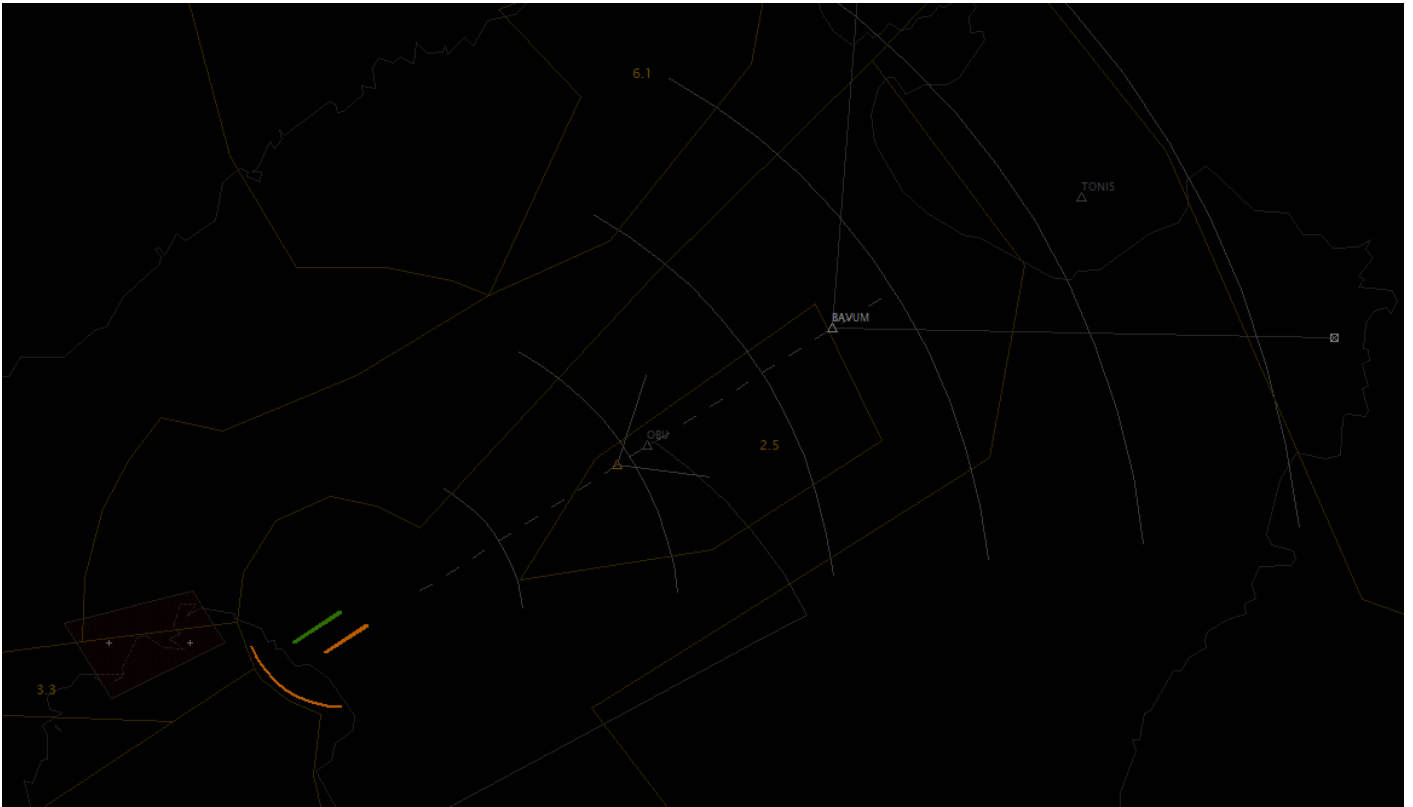
En Ibiza estos arcos están desactivados por defecto. Si deseas activarlos, revisa la sección [CONFIGURACIÓN DE LAS AYUDAS](#).

Estos arcos comienzan a 8NM del umbral de la pista de llegada, y están separados 10NM entre sí. La manera correcta de usarlos, es hacer la secuencia para que los tráficos tengan al menos 1 arco de separación a la hora de interceptar, no antes. Tal como se ve en la siguiente imagen, donde dos trázcas simuladas mantienen una distancia de 1 arco, es decir, 10NM entre ellos. Esta distancia de 10NM nos asegurará que cuando se acerquen al umbral, su separación no será menor a las 8NM exigidas.



AYUDAS ADICIONALES

Adicionalmente, y para facilitar la vectorización, podrás activar la flecha del "approach gate" tanto en LEPA como en LEIB. Esta flecha nos guiará la vectorización hacia el punto encontrado 2NM antes del FAP, con un ángulo de $\pm 40^\circ$ respecto al curso del localizador.

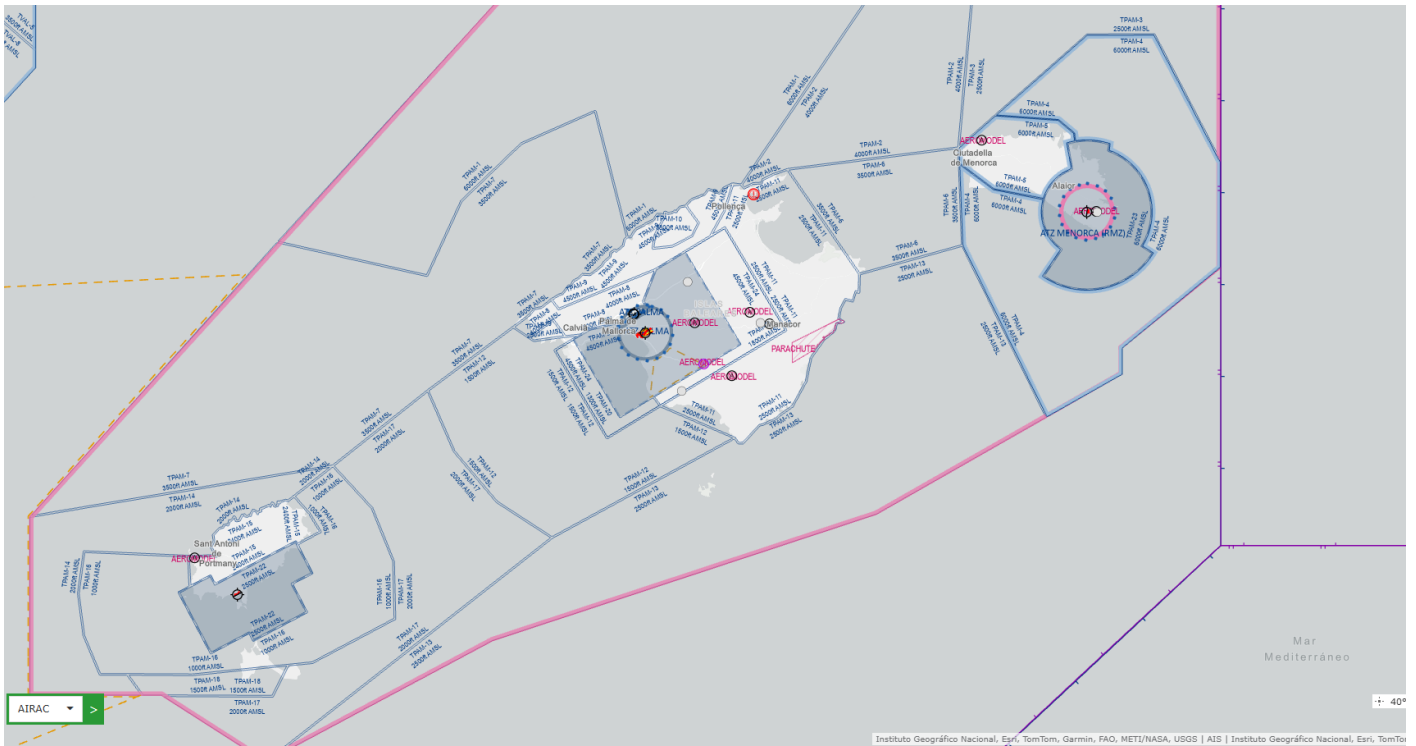


CONFIGURACIÓN DE LAS AYUDAS

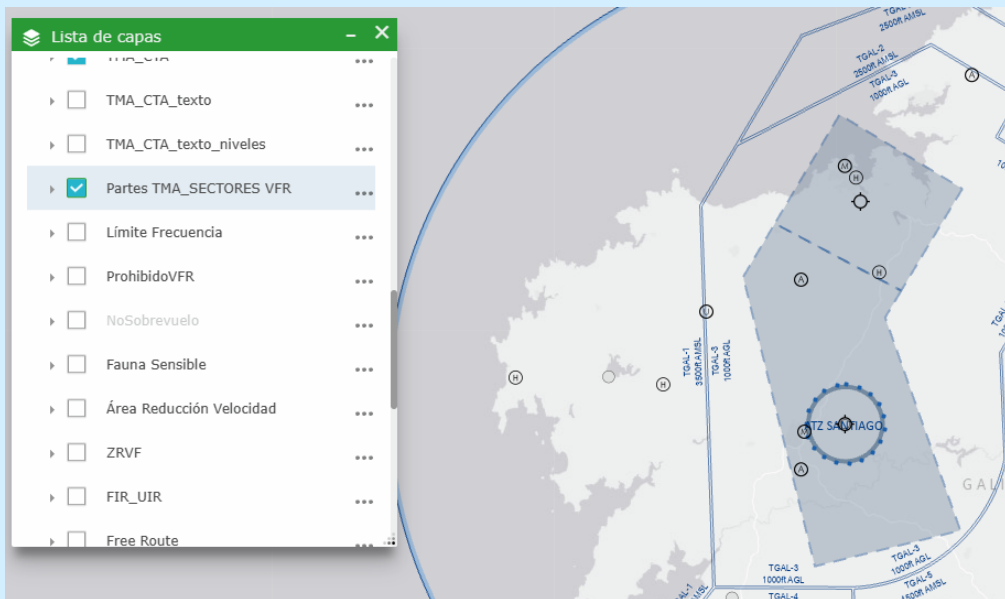
Por defecto, estas ayudas aparecen activadas automáticamente cuando te conectas en una posición de Aproximación de Palma / Ibiza o en una que la cubra por TopDown. Excepto la marca de vectorización.

En Ibiza los arcos no aparecen por defecto, pero pueden activarse.

Para desactivar manualmente alguna de estas ayudas, deberemos acceder al menú de configuración de mapas de TopSky. Esto se hará mediante click derecho en la zona marcada con un cuadrado rojo. Tras esto, seleccionaremos Maps. En Maps iremos a LEPA o LEIB y desactivaremos los mapas correspondientes. Para el triángulo del FAP, se desactivará "FAP". Para la flecha de vectorización del FAP se activará el Mapa "APPROACH GATE". Para los arcos, se desactivará el mapa "ARCOS LLEGADAS".



Puedes consultar los sectores VFR directamente desde [insignia](#) , activando la capa "Partes TMA_SECTORES_VFR"



También puedes visualizarlos dentro de EuroScope si en el ASR de LECB pulsas "ALT+0"

INFORMACIÓN ADICIONAL

Si has encontrado información errónea en esta página o hay algo que crees que podrías mejorar, comunicalo por [email a operaciones](#).

Log de versiones

(ACCSP54) 1558357 - Redacción inicial y adaptación al nuevo formato de la wiki. (17/01/24)

(ACCSP5) 1558357 -Actualización de la sectorización de LECP y LEPA APP. (10/05/26)

Revision #73

Created 2023-10-10 12:58:13 UTC by Operaciones

Updated 2026-05-19 14:25:44 UTC by Operaciones