

# LEPA - Palma de Mallorca Airport

El aeropuerto de Palma de Mallorca se encuentra a 8 kilómetros al este de la ciudad de Palma. Este aeropuerto acoge una inmensa cantidad de tránsito durante el verano, cuando los turistas vienen a disfrutar de los hermosos paisajes y las maravillosas playas paradisíacas que envuelven la isla.

- Briefing

# Briefing

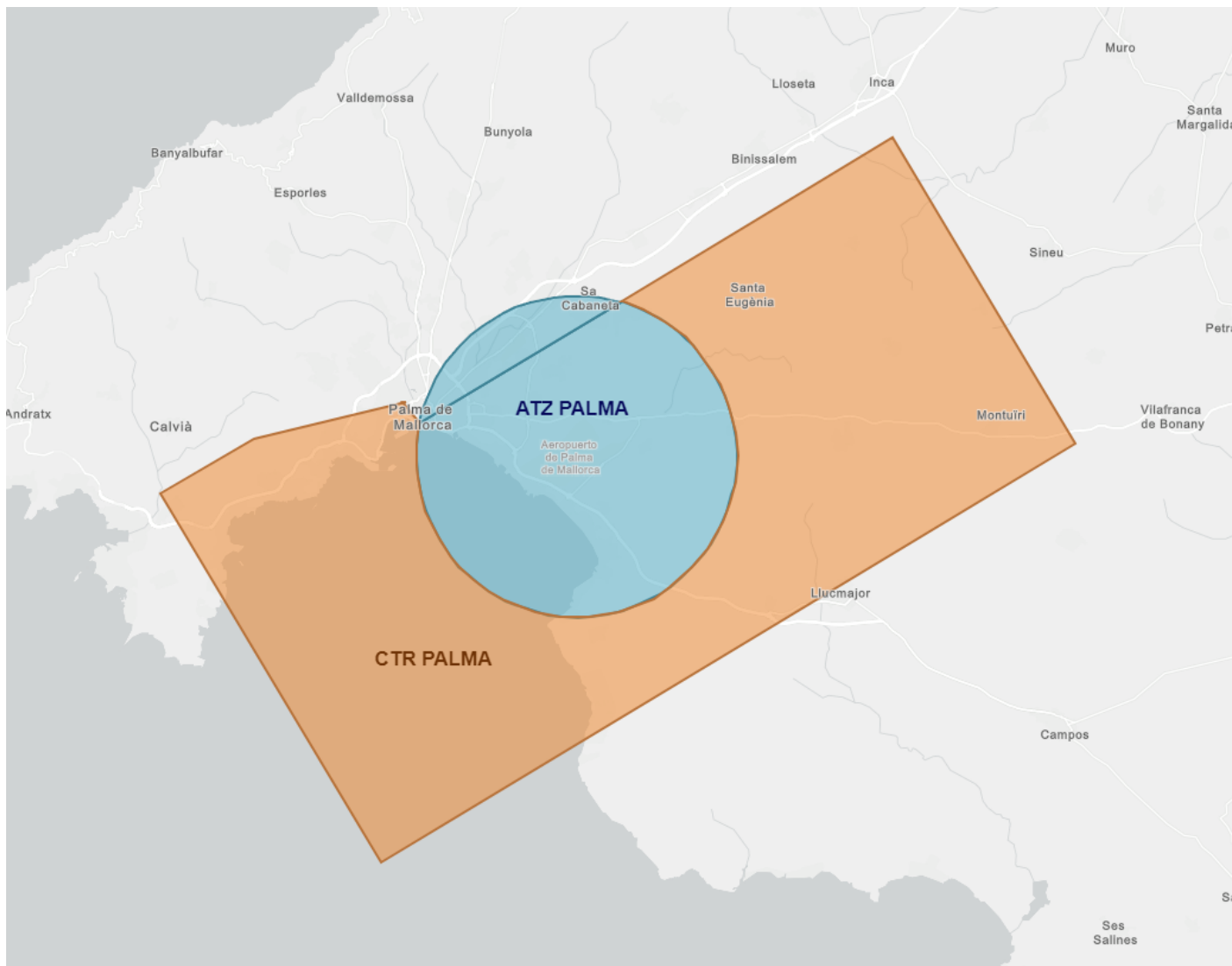
## POSICIONES

LOGIN	DISTINTIVO DE LLAMADA	FRECUENCIA
LEPA_D_ATIS	Palma Departure ATIS	121.780
LEPA_A_ATIS	Palma Arrival ATIS	119.255
LEPA_DEL	Palma Clearance	123.880
LEPA_GND	Palma Ground	121.705
LEPA_N_GND	Palma Ground	121.905
LEPA_TWR	Palma Tower	118.305
LEPA_D_TWR	Palma Tower	118.455



---

## ESPACIO AÉREO



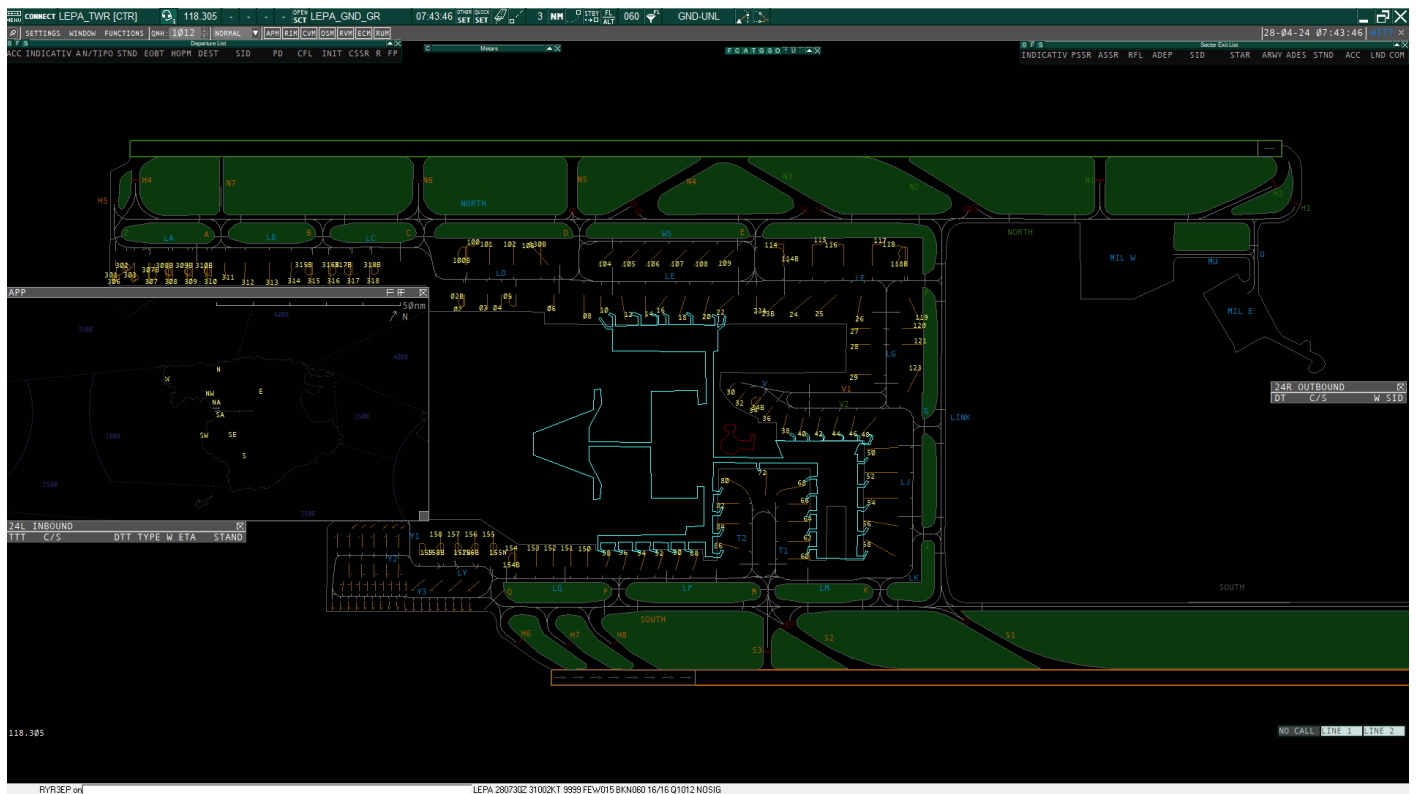
## ÁREA DE RESPONSABILIDAD

- La unidad encargada de gestionar el **ATZ** de Palma es Palma Tower (LEPA\_TWR).
- La unidad encargada de gestionar el **CTR** de Palma es Palma Approach (LEPA\_APP).

# CONFIGURACIÓN EN EUROSCOPE

## LEPA\_DEL y LEPA\_GND

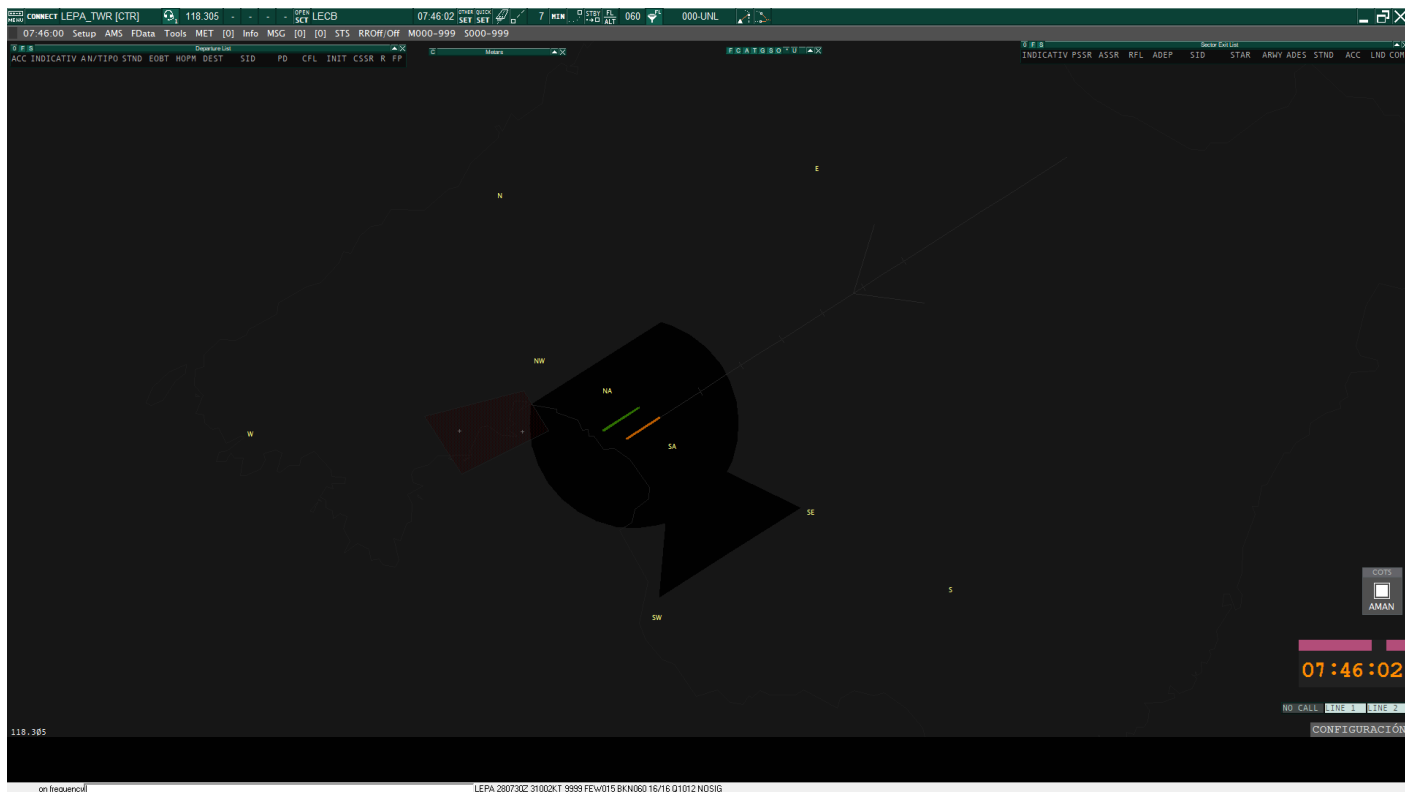
Para estas posiciones recomendamos utilizar LEPA\_GND\_GR.asr



## LEPA\_TWR

Para esta posición recomendamos utilizar LEPA\_GND\_GR.asr junto a LECB.asr y alternar mediante "F7".

Con el LECB.asr seleccionado, debes dirigirte al display Settings dialog y seleccionar el TAG de SACTA TWR en el desplegable.



Para activar líneas de los estacionamientos y las de taxi en LEPA\_GND\_GR.asr , hay que seleccionarl as en FUNCTIONS -> MAPS-> LECB

# REGLAMENTACIÓN LOCAL

La configuración preferente para Palma es la oeste.

Configuración	Pista salidas	Pista llegadas
Oeste	24R	24L
Este	06R	06L

Los helicópteros serán tratados como aeronaves de ala fija.

En los siguientes escenarios es recomendable (no obligatorio) el uso del idioma inglés cuando exista un piloto que no sea de habla castellana.

- Autorizaciones de aterrizaje con tráfico en el punto de espera.
- Autorizaciones de despegue con tráfico en final.

- Autorizaciones para entrar y mantener desde puntos de espera congestionados.

Esto no aplica a los pilotos de habla castellana bajo reglas VFR

# AUTORIZACIONES

La altitud de transición es 6000ft



- El ascenso inicial se determinará por la salida. Ej: ISTER3A - 5000ft

## SALIDAS DE CONTINGENCIA

Pista	24R	24L	06R	06L
SID	LEPA1A	LEPA2Z	LEPA2B	LEPA2L
Procedimiento	Rumbo de pista y ascenso a 3300ft		Rumbo de pista y ascenso a 4300ft	



- Para tráfico VFR, tenemos que asignarles el squawk de manera manual. Los squawks de los VFR empiezan en 7001.

LEPA dispone de DCL y CDM.

## RETROCESOS

Los retrocesos se aprobarán siguiendo a la configuración. Ej: Si la configuración es la oeste se aprobará al oeste.

Independientemente de la configuración en uso, las aeronaves estacionadas en:

- 66, 68, 72, 80, 82 siempre aprobarán hacia el norte.
- 36, 34, 34B, 32, 30 siempre aprobarán hacia el este.

No se permiten retrocesos simultáneos en puestos adyacentes.

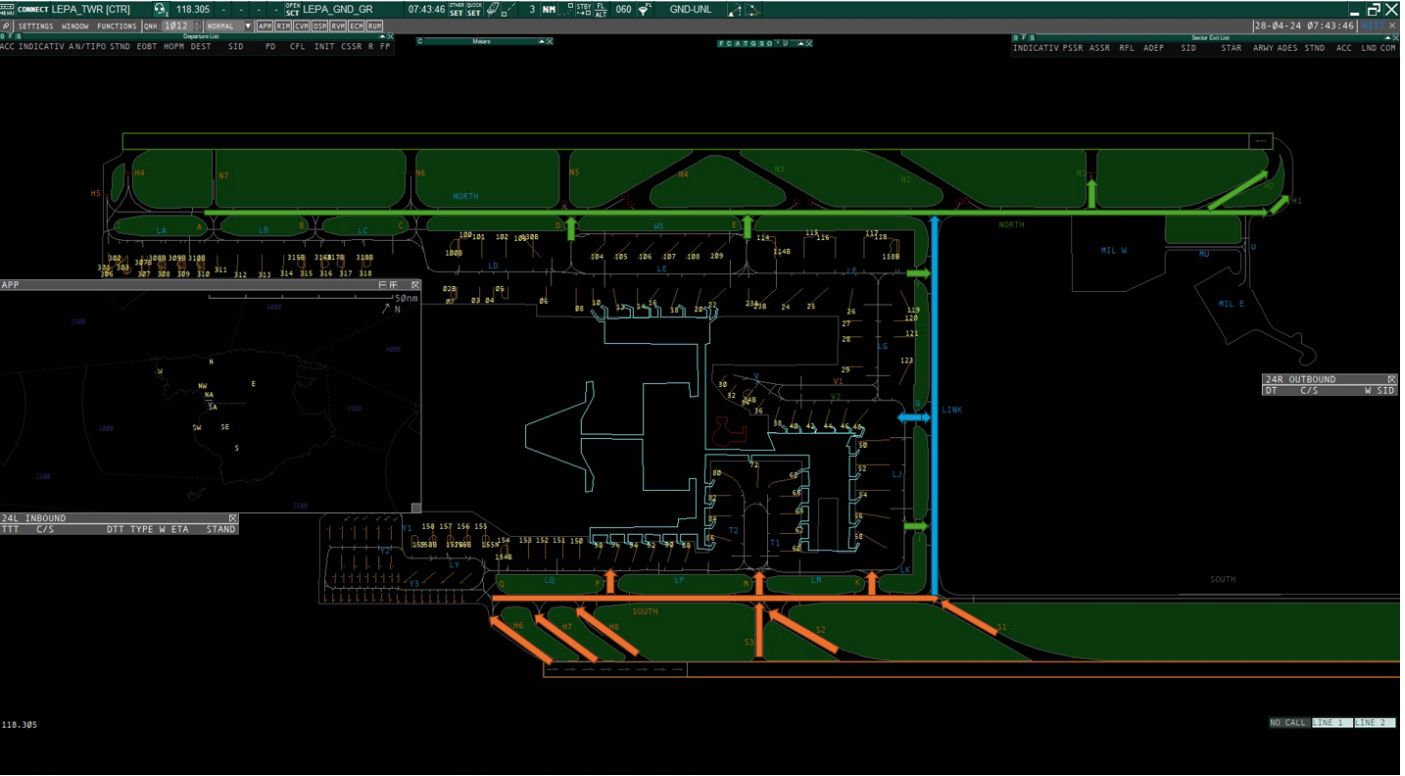
No se permite el retroceso desde un puesto con una aeronave entrando al puesto adyacente.

# RODADURA

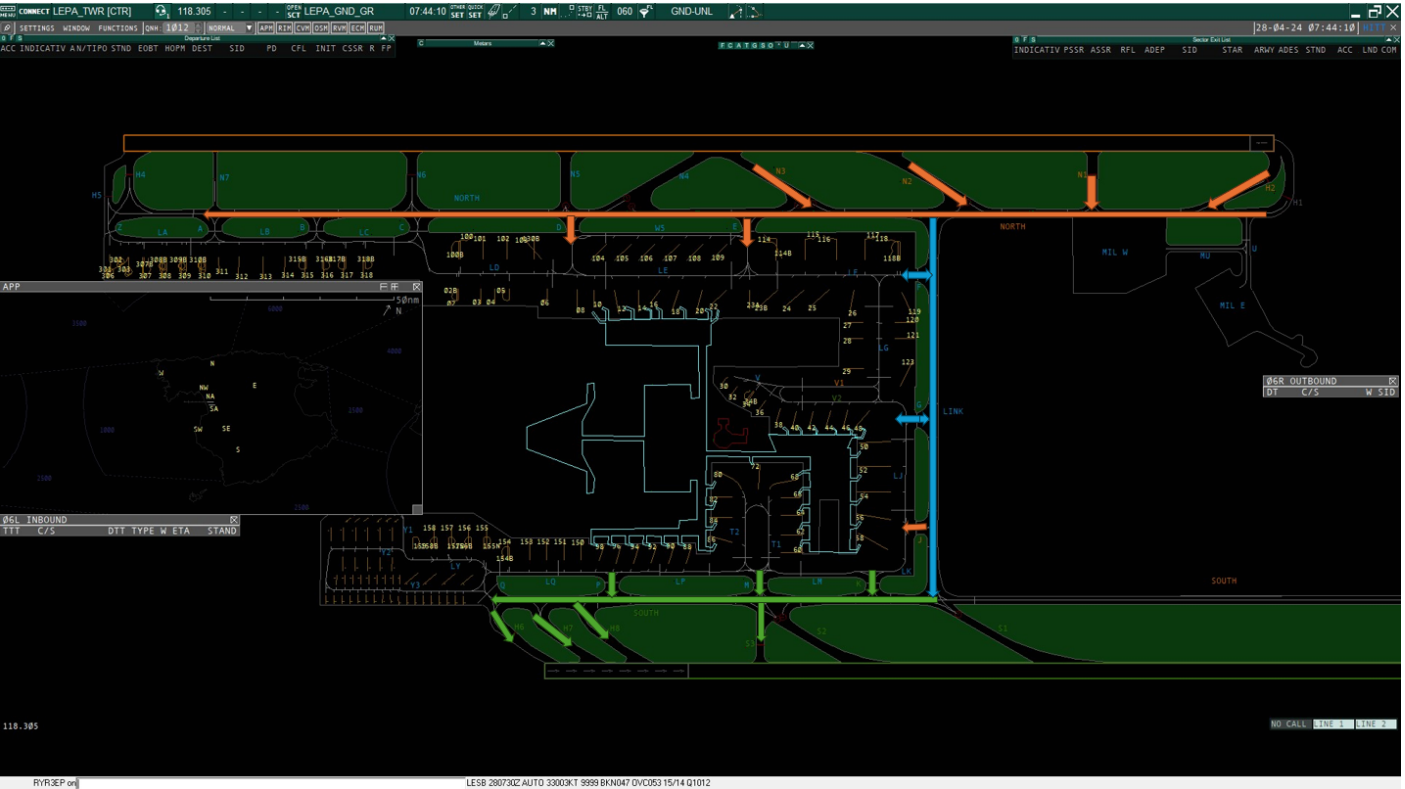
## CALLES DE RODAJE

Tramo de calle de rodaje	Letra de clave máxima
W5, LP, V, V1, V2	C
LM, T1, T2	D
LA, LB, LC, LD, LE, LF, LG, LJ, LK	E
LQ, LY	Envergadura máxima: 42 m
Y1	Envergadura máxima: 12 m
Y2	Envergadura máxima: 30 m
Y3	Envergadura máxima: 20 m

## CONFIGURACIÓN OESTE



CONFIGURACIÓN ESTE



ENTRADAS A PISTA

Calles de rodaje de acceso a pista	Letra de clave máxima
------------------------------------	-----------------------



H5	C
H1, H2, H4, H6, H7, H8, H10, S3	E
H9	Envergadura máxima: 51 m
N1, N6	Envergadura máxima: 45 m

# HELICÓPTEROS

Habitualmente autorizados a despegar y aterrizar desde la pista 06L por H4 o H5.

# TORRE

# SALIDAS

Se asumirá que el piloto está listo para salir cuando lleguen al punto de espera de la pista.

Pista	Configuración Este	Configuración Oeste
Separación misma SID	4 NM	4 NM
Separación distinta SID	3 NM	3 NM

Misma SID son las que el viraje inicial va al norte, al sur y rumbo de pista, respectivamente. Es decir, todas las que viran inicialmente al norte son misma SID, por un lado, y todas las que viran al sur inicialmente, por otro lado y las que siguen en rumbo de pista inicialmente son otro grupo

Esto es aplicable si la performance es igual entre ambas aeronaves en despegue. Si la performance de la primera es inferior a la segunda, entonces la segunda queda SUJETA y hace falta SUELTA por parte de APP/CTR

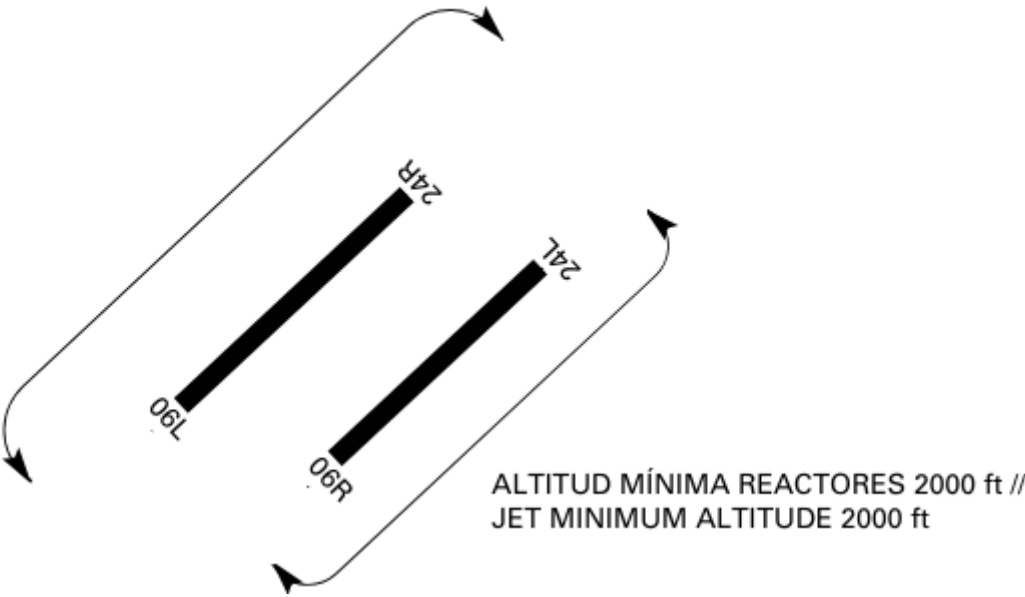
# LLEGADAS

Pistas en uso	Separación en NM
ARR 24L/24R ; DEP 24R	3 NM

ARR 24R ; DEP 24R	7NM
ARR 24L ; DEP 24L	7 NM
ARR 06L/06R ; DEP 06R/06L	3 NM
ARR 06L ; DEP 06L	7 NM
ARR 06R ; DEP 06R	12 NM

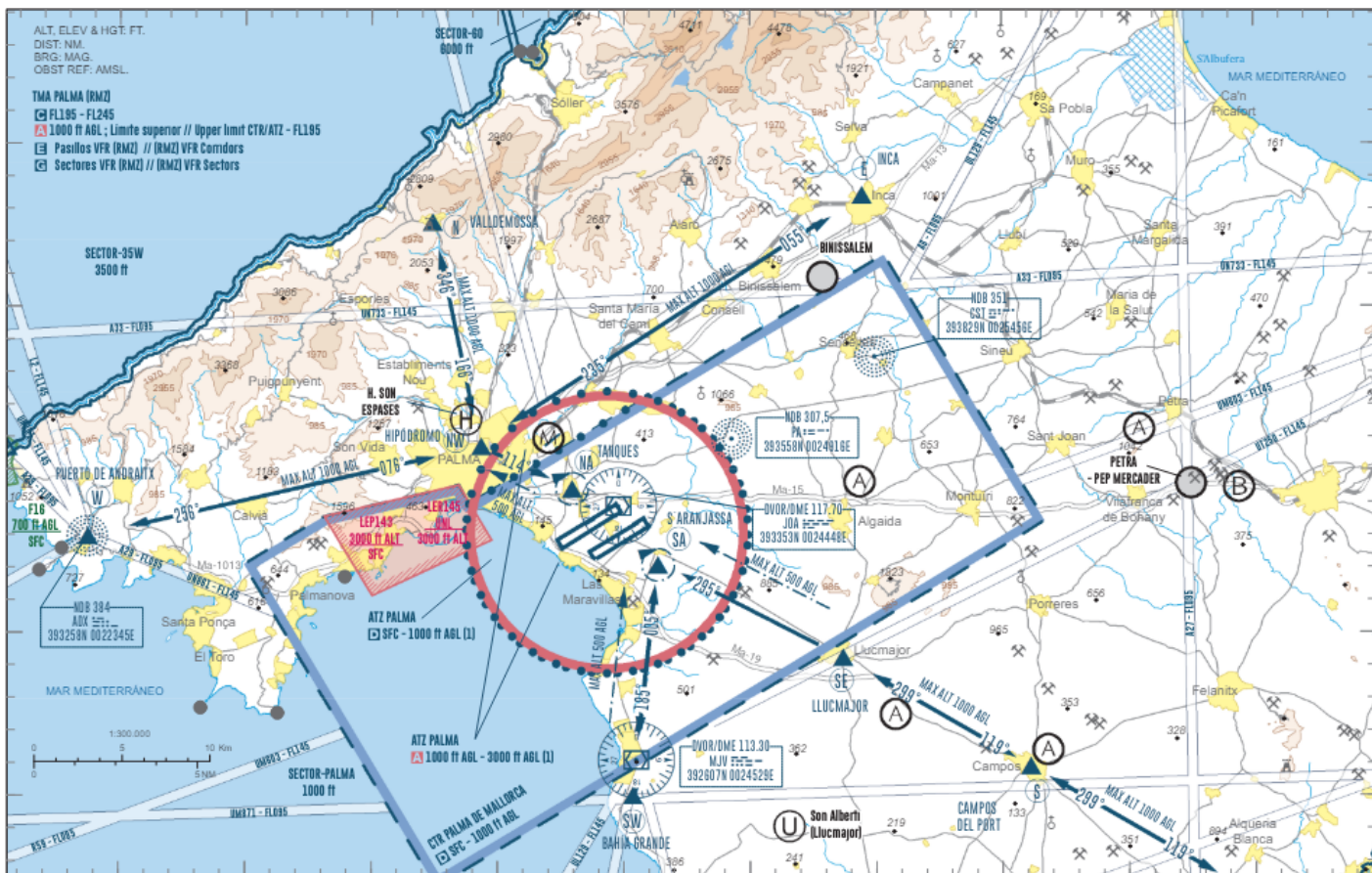
## VFR

Los **circuitos de tránsito** se pueden realizar por **ambos** lados del campo y en ambas pistas, la dirección del circuito va a depender de la configuración activa.



## SALIDAS Y LLEGADAS

Los puntos de notificación son: N (Valldemossa), E (Inca), S (Campos del Port), W (Puerto de Andraitx), NW (Hipódromo), SE (Llucmajor) y SW (Bahía Grande).



Las aeronaves desde **E**, **N** o **W** procederán a **NW**

Las aeronaves desde **S** procederán a **SE**

Las aeronaves procedentes del **Norte** procederán a **NA** dentro del ATZ

Las aeronaves procedentes del **Sur** procederán a **SA** dentro del ATZ

## INFORMACIÓN ADICIONAL

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