

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

LEIB - IBIZA

2. DATOS GEOGRÁFICOS Y DE ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO

AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA

ARP: 385222N 0012223E. Ver AD 2-LEIB ADC.
Distancia y dirección desde la ciudad: 7 km SW.
Elevación: 7 m / 24 ft.
Ondulación geode: 48.85 m ± 0.05 m (1).
Temperatura de referencia: 30°C.
Declinación magnética: 0° (2015).
Cambio anual: 6.4'E.
Administración AD: Aena.
Dirección: Aeropuerto de Ibiza, 07817 Ibiza, (Balears).
TEL: +34-971 809 000 / 001 **FAX:** +34-971 809 287
AFTN: LEIB **E-mail:** ibizaclientes@aena.es
Tránsito autorizado: IFR/VFR.
Observaciones: (1) Para todos los puntos del AD.

ARP: 385222N 0012223E. See AD 2-LEIB ADC.
Distance and direction from city: 7 km SW.
Elevation: 7 m / 24 ft.
Geoid undulation: 48.85 m ± 0.05 m (1).
Reference temperature: 30°C.
Magnetic variation: 0° (2015).
Annual change: 6.4'E.
AD administration: Aena.
Address: Aeropuerto de Ibiza, 07817 Ibiza, (Balears).
TEL: +34-971 809 000 / 001 **FAX:** +34-971 809 287
AFTN: LEIB **E-mail:** ibizaclientes@aena.es
Approved traffic: IFR/VFR.
Remarks: (1) For all AD points.

3. HORARIO DE OPERACIÓN

OPERATIONAL HOURS

Aeropuerto: V: H24.
I: Hasta 31 octubre: H24.
Desde 1 de noviembre: 0630-2300.
PS 1 HR PPR.

Airport: V: H24.
I: Until October 31st: H24.
From November 1st: 0630-2300.
PS 1 HR PPR.

Aduanas e Inmigración: HR AD.
Servicios médicos y de sanidad: No.
AIS/ARO: HR AD.
Información MET: HR AD.
ATS: HR AD.
Abastecimiento de combustible: HR AD.
Asistencia en tierra: HR AD.
Seguridad: HR AD.
Deshielo: No.
→ **Observaciones:** Ninguna.

Customs and Immigration: HR AD.
Health and Sanitation: No.
AIS/ARO: HR AD.
MET briefing: HR AD.
ATS: HR AD.
Fuelling: HR AD.
Handling: HR AD.
Security: HR AD.
De-icing: No.
Remarks: None.

4. SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO

HANDLING SERVICES AND FACILITIES

Instalaciones para el manejo de carga: Sin limitaciones.
Tipos de combustible: 100LL, JET A-1.
Tipos de lubricante: W100.
Capacidad de reabastecimiento: 100LL: 1 equipo fijo (surtidor), 1.66 L/s, para aeronaves con envergadura inferior a 15 m.
JET A-1: 5 cisternas 40000 L, 38 L/s
1 cisterna 25000 L, 19 L/s
1 cisterna 20000 L, 19 L/s

Cargo facilities: No limitations.
Fuel types: 100LL, JET A-1.
Oil types: W100.
Refuelling capacity: 100LL: 1 fixed equipment (petrol pump), 1.66 L/s, for aircraft with a wingspan of less than 15 m.
JET A-1: 5 trucks 40000 L, 38 L/s
1 truck 25000 L, 19 L/s
1 truck 20000 L, 19 L/s

Instalaciones para el deshielo: No.
Espacio disponible en hangar: No.
Instalaciones para reparaciones: No.

De-icing facilities: No.
Hangar space: No.
Repair facilities: No.

Observaciones:

Agentes de rampa:
IBERIA
TEL: +34-971 809 330
FAX: +34-971 809 333
Móvil: No
E-mail: ibzkljsvc@iberia.es
SITA: IBZKOIB

Remarks:

Ramp agents:
IBERIA
TEL: +34-971 809 330
FAX: +34-971 809 333
Mobile phone: No
E-mail: ibzkljsvc@iberia.es
SITA: IBZKOIB
GROUNDFORCE IBZ 2015 UTE
TEL: +34-971 809 190
E-mail: ibzjturno@groundforce.aero
SITA: IBZGFXH

Los agentes de rampa pueden atender tanto aviación comercial como aviación general.

Ramp agents may attend both commercial and general aviation.

Gestores de Aviación General y de Negocios (FBO) (por orden alfabético):
Para los pasajeros y tripulaciones que opten por acceder a través de la terminal de Aviación General, los Gestores de Aviación General y de Negocios (FBO) autorizados por el aeropuerto son:

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

AVIAPARTNER, S.A.S
Móvil: +34-671 486 678
E-mail: ibz.executive@aviapartner.aero
SKY VALET SPAIN, S.L.
Móvil: +34-619 314 129
E-mail: eduardo.cubero@skyvalet.com

AVIAPARTNER, S.A.S
Mobile phone: +34-671 486 678
E-mail: ibz.executive@aviapartner.aero
SKY VALET SPAIN, S.L.
Mobile phone: +34-619 314 129
E-mail: eduardo.cubero@skyvalet.com

Agentes handling de Aviación General (por orden alfabético):

- AVIAPARTNER IBIZA FBO
 Móvil: +34 671 486 678
 E-mail: ibz.executive@aviapartner.aero
- EXECUJET SPAIN S.L.
 TEL: +34-971 809 151
 E-mail: fbo.leib@execujet.eu
- GESTAIR BY SKY VALET IBIZA
 Móvil: +34-619 314 129
 E-mail: eduardo.cubero@skyvalet.com
 SITA: MADSKXH
- IBIZAIR S.L.
 TEL: +34-971 809 124/5
 FAX: +34-971 809 126
 Móvil H24: +34-639 602 538
 E-mail: ibizair@contec.es
 SITA: IBZSPXH

General Aviation handling agents (in alphabetical order):

- AVIAPARTNER IBIZA FBO
 Mobile phone: +34 671 486 678
 E-mail: ibz.executive@aviapartner.aero
- EXECUJET SPAIN S.L.
 TEL: +34-971 809 151
 E-mail: fbo.leib@execujet.eu
- GESTAIR BY SKY VALET IBIZA
 Mobile phone: +34-619 314 129
 E-mail: eduardo.cubero@skyvalet.com
 SITA: MADSKXH
- IBIZAIR S.L.
 TEL: +34-971 809 124/5
 FAX: +34-971 809 126
 Mobile phone H24: +34-639 602 538
 E-mail: ibizair@contec.es
 SITA: IBZSPXH

5. INSTALACIONES PARA LOS PASAJEROS

PASSENGER FACILITIES

Hoteles: No.
Restaurante: Sí
Transporte: Autobuses y taxis.
Instalaciones médicas: Primeros auxilios. (1)
Banco/Oficina Postal: Cajeros automáticos (2) / No.
Información turística: De mayo a octubre: MON-SAT 0800-2100 (LT), SUN y festivos 0800-1500 (LT).
 De noviembre a abril: MON-SAT 0800-1500 (LT), SUN y festivos cerrado.
Observaciones: (1) Horario limitado.
 (2) Oficina de cambio de moneda, devolución de IVA y transferencia de moneda abierta de 1 de abril a 31 de octubre.

Hotels: No.
Restaurant: Yes.
Transportation: Buses and taxis.
Medical facilities: First aid. (1)
Bank/Post Office: Cash dispensers (2) / No.
Tourist information: From May to October: MON-SAT 0800-2100 (LT), SUN and holiday 0800-1500 (LT).
 From November to April: MON-SAT 0800-1500 (LT), SUN and holiday closed.
Remarks: (1) Limited hours.
 (2) Exchange office, VAT refund and money transfer open from April 1st to October 31st.

6. SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICE

Categoría de incendios: 9 del 1 de abril al 31 de octubre. (2).
 7 del 1 de noviembre al 31 de marzo. (1) (2).
Equipo de salvamento: De acuerdo a la categoría de incendios publicada.
Retirada de aeronaves inutilizadas: Tractor y barra maestra. Equipo para elevación. Plataforma recuperadora 12.5 TM de carga y 100 TM de tiro. Plataforma recuperadora 5 TM, 10 TM y 30 TM de carga. Gato hidráulico de 25 TM de capacidad de carga. Cuna de 16 TM. Kit de cojines de izado (14 y 31 TM). Equipo de debogging (20 TM). Equipo de tethering. Esteras de refuerzo de suelo.
Observaciones: (1) 9 a demanda (de acuerdo al procedimiento de solicitud de nivel de protección a demanda).
 (2) Objetivo operacional de tiempo de respuesta hasta extremo RWY 06/24 menor de 3 MIN.

Fire category: 9 from April 1st until October 31st. (2).
 7 from November 1st until March 31st. (1) (2).
Rescue equipment: In accordance with the fire category published.
Removal of disabled aircraft: Tractor and main bar. Aircraft lifting gear. Recovery loading platform for 12.5 TM of load and 100 TM drawbar. Recovery loading platform for 5 TM, 10 TM and 30 TM of load. Hydraulic jack with a cargo capacity of 25 TM. Cradle of 16 TM. Lifting bags kit (14 and 31 TM). Debogging equipment (20 TM). Tethering equipment. Ground reinforcement mats.
Remarks: (1) 9 on demand (in accordance with the procedure for the request of level of protection on demand).
 (2) Operational objective of response time up to RWY 06/24 end less than 3 MIN.

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

RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN

Tipos de equipamiento de limpieza: No aplica.
Prioridades de limpieza: No aplica.
Material usado para el tratamiento de la superficie del área de movimiento: No aplica.
Pistas de invierno especialmente preparadas: No aplica.
Observaciones: Evaluación y notificación del estado de la superficie de la pista de acuerdo a la metodología del Global Reporting Format (GRF) descrita en AD 1.2.2.
 Aeródromo en servicio durante todas las estaciones del año.

Types of clearing equipment: Not applicable.
Clearance priorities: Not applicable.
Use of material for movement area surface treatment: Not applicable.
Specially prepared winter runways: Not applicable.
Remarks: Runway surface condition assessment and reporting in accordance with the Global Reporting Format (GRF) methodology described in AD 1.2.2.
 Aerodrome in service during all seasons of the year.

8. DETALLES DEL ÁREA DE MOVIMIENTO

MOVEMENT AREA DETAILS

Plataforma: Superficie: Aviación Comercial: Hormigón.
 Aviación General y Servicio Contraincendios: Asfalto.
Resistencia: Puestos de estacionamiento: PCN 50/R/B/W/T.
 EXC PRKG K1 a K8 : PCN 65/R/B/W/T
 Aviación General: PCN 13/F/B/W/T.
 Servicio Contraincendios y PRKG 1X, 2X y 3X:
 PCN 38/F/A/W/T.
Calles de rodaje: Anchura: 23 m, EXC H1 y H4: 19 m y J: 10.5 m
 Superficie: Asfalto, EXC accesos a cabeceras: Hormigón.
 Resistencia: PCN 131/F/A/W/T, EXC accesos a cabeceras:
 PCN 63/R/B/W/T.
Posiciones de comprobación: Altimetro Plataforma: ELEV 12 m / 39 ft.
 VOR: No.
 INS: Ver AD 2-LEIB PDC.
Observaciones: Ninguna.

Apron: Surface: Commercial Aviation: Concrete.
 General Aviation and Fire Fighting Service: Asphalt.
Strength: Stands: PCN 50/R/B/W/T.
 EXC PRKG K1 to K8 : PCN 65/R/B/W/T.
 General Aviation: PCN 13/F/B/W/T.
 Fire Fighting Service and PRKG 1X, 2X and 3X:
 PCN 38/F/A/W/T.
Taxiways: Width: 23 m, EXC H1 and H4: 19 m and J: 10.5 m
 Surface: Asphalt, EXC access to thresholds: Concrete.
Strength: PCN 131/F/A/W/T, EXC access to thresholds:
 PCN 63/R/B/W/T.
Check locations: Altimeter Apron: ELEV 12 m / 39 ft.
 VOR: No.
 INS: See AD 2-LEIB PDC.
Remarks: None.

9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUÍA DE RODAJE

TAXIING GUIDANCE SYSTEM AND MARKINGS

Sistema de guía de rodaje: Letreros, barras de parada, puntos de espera de la pista, puntos de espera intermedios, letreros de PROHIBIDA LA ENTRADA y puestos de estacionamiento.
Señalización de RWY: Designadores, umbral, eje, faja lateral, zona de toma de contacto, punto de visada.
Señalización de TWY: Eje y faja lateral.
Observaciones: Ninguna.

Taxiing guidance system: Signboards, stop bars, runway-holding positions, intermediate holding positions, NO ENTRY signs and stands.
RWY markings: Designators, threshold, centre line, side stripe, touchdown zone, aiming point.
TWY markings: Centre line and side stripe.
Remarks: None.

10. OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO

AERODROME OBSTACLES

Obstáculos que perforan las superficies de aproximación, aproximación interna, ascenso en el despegue, aterrizaje interrumpido, cónica, horizontal interna, transición y transición interna establecidas en el Anexo 14 de OACI; y las áreas 2A, 2B y 2C y 3 establecidas en el anexo 15 de OACI:
 Ver Ítem 10 y apartado Datos Digitales.
Observaciones: Ver AD 2-LEIB AOC.

Obstacles which penetrate approach, inner approach, take-off climb, balked landing, conical, inner horizontal, transitional and inner transitional surfaces contained in Annex 14 of ICAO; and areas 2A, 2B and 2C and 3 contained in Annex 15 of ICAO:
 See Item 10 and Digital Data section.
Remarks: See AD 2-LEIB AOC.

11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO

METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED

Oficina MET: Ibiza EMAe.
HR: HR AD. Fuera de este horario se emitirá METAR AUTO semihorario.
METAR: Semihorario.
TAF: 24 HR.
TREND: Si.
Información: En persona y telefónica.
Documentación de vuelo/Idioma: Cartas y lenguaje claro / Español.
Cartas: Mapas del tiempo significativo, mapas de pronóstico en altitud (viento y temperatura).
Equipo suplementario: Presentador de imágenes de nubes, rayos y de información radar.
Dependencia ATS atendida: TWR, APP.
Información adicional: Valencia OMAe (LEVA): H24; TEL: +34-963 690 750. Ibiza EMAe: HR AD; +34-971 809 149.
Observaciones: Existe resumen climatológico de aeródromo. Se hacen avisos de aeródromo.

MET office: Ibiza EMAe.
HR: HR AD. Outside these hours, a half-hourly METAR AUTO will be issued.
METAR: Half-hourly.
TAF: 24 HR.
TREND: Yes.
Briefing: In person and by telephone.
Flight documentation/Language: Charts and plain language / Spanish.
Charts: Significant weather charts, upper-air forecast charts (wind and temperature).
Supplementary equipment: Cloud, lightning and radar information image display.
ATS unit served: TWR, APP.
Additional information: Valencia OMAe (LEVA): H24; TEL: +34-963 690 750. Ibiza EMAe: HR AD; +34-971 809 149.
Remarks: Aerodrome climatological summary available. Aerodrome warnings available.

12. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA

RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

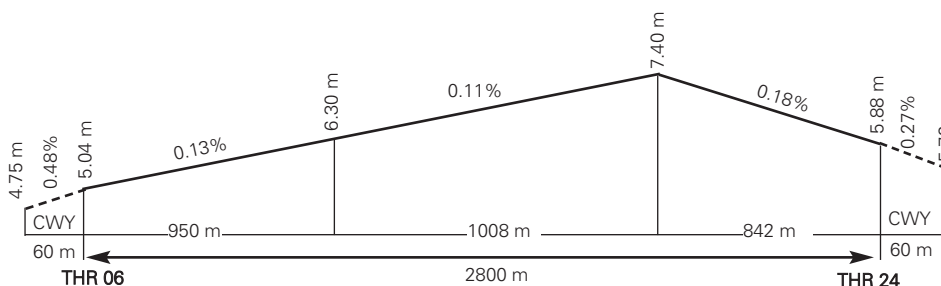
RWY	Orientación Direction	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m) Strip (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
06	062.09°GEO 062°MAG	2800 x 45	385201.00N 0012131.94E	THR: 5.0 m/17 ft TDZ: 6.2 m/20 ft	No	60 x 150	2920 x 295 (3)(4)	No	240 x 150	RWY: ASPH PCN 131/F/A/W/T PCN 104/R/B/W/T (1) SWY: No
24	242.10°GEO 242°MAG	2800 x 45	385243.48N 0012314.56E	THR: 5.9 m/19 ft TDZ: 7.4 m/24 ft	No	60 x 150	2920 x 295	No	240 x 150	RWY: ASPH PCN 131/F/A/W/T PCN 104/R/B/W/T (2) SWY: No

Observaciones: (1) Primeros 104 m RWY 06 hormigón hidráulico.
 (2) Primeros 104 m RWY 24 hormigón hidráulico.
 (3) RWY 06 margen derecho: franja 145 m.
 (4) Últimos 193 m RWY 06 margen derecho: franja decrece hasta 138 m.

Remarks: (1) First 104 m RWY 06 hydraulic concrete.
 (2) First 104 m RWY 24 hydraulic concrete.
 (3) RWY 06 right side: strip 145 m.
 (4) Last 193 m RWY 06 right side: strip decreases to 138 m.

Perfil:

Profile:



NO A ESCALA // NOT TO SCALE

13. DISTANCIAS DECLARADAS			DECLARED DISTANCES		
RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	
06	2800	2860	2800	2800	
24	2800	2860	2800	2800	
06 INT D	2415	2475	2415	-	
24 INT G	2357	2417	2357	-	
Observaciones: Ninguna.			Remarks: None.		

14. ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA		APPROACH AND RUNWAY LIGHTING	
Pista: 06	Aproximación: Precisión CAT I 300 m LIH.	Runway: 06	Approach: Precision CAT I 300 m LIH.
PAPI (MEHT): 3° (17.25 m / 57 ft).	Umbral: Verdes.	PAPI (MEHT): 3° (17.25 m / 57 ft).	Threshold: Green.
Zona de toma de contacto: No.	Eje pista: 2800 m: 1900 m blancas+600 m rojas/blancas+300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m.	Touchdown zone: No.	Runway centre line: 2800 m: 1900 m white+600 m red/white+300 m red. LIH. Distance between lights: 15 m.
Borde de pista: 2800 m: 2200 m blancas + 600 m amarillas LIH. Distancia entre luces: 50 m.	Extremo de pista: Rojas.	Runway edge: 2800 m: 2200 m white + 600 m yellow LIH. Distance between lights: 50 m.	Runway end: Red.
Zona de parada: No.	Observaciones: Luces indicadoras de salida rápida (F y F2).	Stopway: No.	Remarks: Rapid exit taxiway indicator lights (F and F2).
Pista: 24	Aproximación: Precisión CAT I 900 m LIH.	Runway: 24	Approach: Precision CAT I 900 m LIH.
PAPI (MEHT): 3° (18.27 m / 60 ft).	Umbral: Verdes.	PAPI (MEHT): 3° (18.27 m / 60 ft).	Threshold: Green.
Zona de toma de contacto: No.	Eje pista: 2800 m: 1900 m blancas+600 m rojas/blancas+300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m.	Touchdown zone: No.	Runway centre line: 2800 m: 1900 m white+600 m red/white+300 m red. LIH. Distance between lights: 15 m.
Borde de pista: 2800 m: 2200 m blancas + 600 m amarillas LIH. Distancia entre luces: 50 m.	Extremo de pista: Rojas.	Runway edge: 2800 m: 2200 m white + 600 m yellow LIH. Distance between lights: 50 m.	Runway end: Red.
Zona de parada: No.	Observaciones: Luces indicadoras de salida rápida (E y E2).	Stopway: No.	Remarks: Rapid exit taxiway indicator lights (E and E2).

15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA		OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY	
ABN/IBN: No.	WDI: 1 cerca THR 06, 1 cerca THR 24. LGTD.	ABN/IBN: No.	WDI: 1 near THR 06, 1 near THR 24. LGTD.
Iluminación de TWY: Eje y borde sólo en curvas.	Iluminación de plataforma: Torres de iluminación y borde (excepto zona Este).	TWY lighting: Centre line and edge only in curves.	Apron lighting: Floodlighting poles and edge (except East area).
Fuente secundaria de energía: Grupos electrógenos y sistema de alimentación ininterrumpida 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.	Observaciones: Ninguna.	Secondary power supply: Engine generators and uninterruptible power supply 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.	Remarks: None.

16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS		HELICOPTER LANDING AREA	
Situación:	Position:		
- Ondulación geoide: ver casilla 2.	- Geoid ondulation: see item 2.		
- FATO: RWY 06/24. Coordenadas THR 06 y THR 24, ver casilla 12.	- FATO: RWY 06/24. Coordinates THR 06 and THR 24, see item 12.		
- Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 06/24. Coordenadas THR 06 & THR 24, ver casilla 12.	- Ground taxiing: TLOF same as RWY 06/24. Coordinates THR 06 & THR 24, see item 12.		
- Rodaje aéreo: TLOF coincide con los PRKG 7 a 12, 32, 33, 1X, 2X, 3X, 73M, 74M, 75M, 76M, ver AD 2-LEIB PDC.	- Air taxiing: TLOF same as PRKG 7 to 12, 32, 33, 1X, 2X, 3X, 73M, 74M, 75M, 76M, see AD 2-LEIB PDC.		
Elevación:	Elevation:		
- FATO: RWY 06/24. Elevación THR 06 y THR 24, ver casilla 12.	- FATO: RWY 06/24. Elevation THR 06 y THR 24, see item 12.		
- Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 06/24, ver casilla 12.	- Ground taxiing: TLOF same as RWY 06/24, see item 12.		
- Rodaje aéreo: TLOF coincide con PRKG 7 a 12, 32, 33, 1X, 2X, 3X, 73M, 74M, 75M, 76M.	- Air Taxiing: TLOF same as PRKG 7 to 12, 32, 33, 1X, 2X, 3X, 73M, 74M, 75M, 76M.		

RAMPA RAMP	PRKG	ELEV (m)
-	7	11.74
-	8	11.75
-	9	11.72
-	10	11.63
-	11	11.44
-	12	11.63
-	32	12.99
-	33	12.94
Aviación General // General Aviation	1X	12.96
Aviación General // General Aviation	2X	12.78
Aviación General // General Aviation	3X	12.56
Aviación General // General Aviation	73M	11.60
Aviación General // General Aviation	74M	11.50
Aviación General // General Aviation	75M	11.42
Aviación General // General Aviation	76M	11.01

Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización:

- FATO: RWY 06/24.
- Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 06/24, ver casilla 12.
- Rodaje aéreo: TLOF coincide con PRKG 7 a 12, 32, 33, 1X, 2X, 3X, 73M, 74M, 75M, 76M.
- PRKG: 7 a 12, 32, 33, 1X, 2X, 3X, 73M, 74M, 75M, 76M.
Dimensiones MAX ACFT, ver PDC 1.2.
Resistencia, ver casilla 8.

Orientación: No.

Distancias declaradas: Ver casilla 13.

Iluminación: Ver casilla 14.

Observaciones: Ver casilla 20, reglamentación local, procedimientos de rodaje de helicópteros.

Dimensions, surface, maximum weight, marking:

- FATO: RWY 06/24.
- Ground taxiing: TLOF same as RWY 06/24, see item 12.
- Air Taxiing: TLOF same as PRKG 7 to 12, 32, 33, 1X, 2X, 3X, 73M, 74M, 75M, 76M.
- PRKG: 7 to 12, 32, 33, 1X, 2X, 3X, 73M, 74M, 75M, 76M.
Dimensions of MAX ACFT see PDC 1.2.
Strength, see item 8.

Direction: No.

Declared distances: See item 13.

Lighting: See item 14.

Remarks: See item 20, local regulations, helicopter taxiing procedure.

17. ESPACIO AÉREO ATS

ATS AIRSPACE

Denominación y límites laterales Designation and lateral limits	Límites verticales Vertical limits	Clase de espacio aéreo Airspace class	Unidad responsable Idioma Unit Language	Altitud de transición Transition altitude
--	---------------------------------------	--	--	--

CTR IBIZA 385049N 0011150E, 385819N 0012957E, 385354N 0013256E, 385242N 0013003E, arco de radio 6 NM centrado en el ARP y sentido horario hasta // arc radius 6 NM centred on ARP and clockwise to 384736N 0011743E, 384624N 0011450E, 385049N 0011150E.	2500 ft AMSL SFC	D	IBIZA TWR ES/EN	1850 m/6000 ft
---	---------------------	---	--------------------	----------------

Observaciones: Ninguna.

Remarks: None.

18. INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN ATS

ATS COMMUNICATION FACILITIES

Servicio Service	Distintivo llamada Call sign	FREQ	HR	Observaciones Remarks
APP	Palma Control	134.825 MHz	HR H24	APP/I
TWR	Ibiza TWR	118.500 MHz 121.375 MHz 121.500 MHz 121.925 MHz 243.000 MHz 257.800 MHz	HR AD (1) HR AD HR AD HR AD HR AD	CLR (1) Actividad anunciada por ATIS // Activity announced by ATIS EMERG GMC EMERG MIL
VDF	Ibiza gonio	121.500 MHz 118.500 MHz	HR AD HR AD	
← ATIS	Ibiza Information	119.800 MHz	HR AD	
→ D-ATIS	Ibiza Information	NIL	HR AD	Suministro de información ATIS mediante enlace de datos. // Provision of ATIS information via data link.

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
VOR (0°)	IBA	117.800 MHz	H24	385206.0N 0012157.3E		Se pueden producir desviaciones en los radiales de hasta 5° a 3 NM FM VOR/DME, permaneciendo 8 segundos a 4000 ft. // Up to 5° deviation may occur on radials, at 3 NM FM VOR/DME lasting 8 seconds at 4000 ft. U/S: R-003 FM 29 NM a // at 6000 ft. R-003 FM 35 NM BLW 7000 ft AMSL, R-078 FM 35 NM BLW 3000 ft AMSL, R-299 FM 18 NM a // at 5000 ft. COV a // at 25 NM AVBL BTN: - R-360/R-050 CW a // at 5000 ft o // or ABV - R-050/R-090 CW a // at 3000 ft o // or ABV - R-090/R-180 CW a // at 4000 ft o // or ABV - R-180/R-280 CW a // at 3000 ft o // or ABV - R-280/R-360 CW a // at 7000 ft o // or ABV
DME	IBA	CH 125X	H24	385206.1N 0012157.5E	0 m	COV a // at 25 NM AVBL BTN: - R-360/R-050 CW a // at 5000 ft o // or ABV - R-050/R-090 CW a // at 3000 ft o // or ABV - R-090/R-110 CW a // at 6000 ft o // or ABV - R-110/R-180 CW a // at 4000 ft o // or ABV - R-180/R-280 CW a // at 3000 ft o // or ABV - R-280/R-360 CW a // at 7000 ft o // or ABV
NDB (0°)	IZA	394.000 kHz	H24	385455.7N 0012813.5E		COV 60 NM
LOC 06 (0°)	IBI	111.100 MHz	H24	385248.4N 0012326.3E		062° MAG / 321 m FM THR 24 COV 25 NM
ILS CAT I						Sólo // only AVBL: - BTN -35°/+35° FM RCL FM 17 NM (15.6 NM DME) a // at 3500 ft AMSL o // or ABV. - BTN -10°/+10° FM RCL FM 25 NM a // at 2400 ft AMSL o // or ABV.
→ GP 06		331.700 MHz	H24	385202.1N 0012144.7E		3°; RDH 15.72 m; a // at 287 m FM THR 06 & 115 m FM RCL a la derecha en el sentido de APCH // to the right in direction APCH. Pueden no recibirse indicaciones de FLY UP a fondo de escala a 1500 ft AMSL a partir de 6° a la derecha del RCL // Full fly-up indications may not be received at 1500 ft AMSL and beyond 6° righth of RCL.
ILS/DME 06	IBI	CH 48X	H24	385202.2N 0012144.7E	12 m	REF DME THR 06
LOC 24 (0°)	IBZ	109.500 MHz	H24	385156.5N 0012121.1E		242° MAG / 295 m FM THR 06 COV 25 NM
ILS CAT I						AVBL a // at 15.4 NM FM DME (17 NM FM LOC) BTN ±35° FM RCL a // at 3100 ft AMSL o // or ABV.
GP 24		332.600 MHz	H24	385235.4N 0012306.0E		3°; RDH 15.37 m; a // at 298 m FM THR 24 & 123 m FM RCL a la izquierda en el sentido de APCH // to the left in direction APCH.
ILS/DME 24	IBZ	CH 32X	H24	385235.4N 0012306.0E	21 m	REF DME THR 24

20. REGLAMENTACIÓN LOCAL **LOCAL REGULATIONS**

1. REGLAMENTACIÓN AEROPORTUARIA

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

Desde el 1 de mayo y hasta el 15 de octubre (ambos incluidos), no están permitidos los vuelos de entrenamiento y escuela durante los viernes, sábados y domingos.

Los vuelos en condiciones VFR están exentos de la solicitud previa de slot aeroportuario.

No están autorizados ARR/DEP de aeronaves a reacción en VFR.

Desde el 1 de mayo y hasta el 15 de octubre, toda aeronave de Aviación General con envergadura superior a 18 m y helicóptero de dimensión máxima superior a 12 m, para una escala mayor a 3 horas, deberá solicitar el puesto de estacionamiento con antelación a la operación, por mediación de un agente handling.

En este caso, para realizar la petición de slot aeroportuario, deberá disponer de la autorización de estacionamiento previa del Aeropuerto.

Desde el 01 de junio hasta el 30 de septiembre, el tiempo máximo de estacionamiento de una aeronave de más de 18 m de envergadura en la Plataforma de Aviación Comercial es de una semana.

En temporada de verano, todo operador de Aviación General cuya aeronave quede estacionada en la plataforma comercial, habrá de estar en disposición, a requerimiento del aeropuerto formulado a través del agente handling que lo atiende, de reubicar la aeronave en la misma plataforma o en otra del aeropuerto en un plazo no superior a 3 horas.

1. AIRPORT REGULATIONS

All General Aviation and Business aircraft must contract ground handling services, in accordance with AD 1.1 section in the AIP for Spain.

From May 1st until October 15th (both inclusive), training and school flights are not allowed during Fridays, Saturdays and Sundays.

Flights in VFR conditions are exempt from the previous request for airport slot.

ARR/DEP of jet aircraft under VFR are not authorized.

From 1 May to 15 October, all General Aviation aircraft with a wingspan exceeding 18 m and helicopters with a maximum dimensions of 12 m, for stop-overs longer than 3 hours, must request the stand prior to the operation via a handling agent.

In this case, requesting the airport slot requires prior parking authorisation from the Airport.

From June 01st until September 30th, the maximum parking time of an aircraft with a maximum wingspan of 18 m in the Commercial Aviation Apron is one week.

In summer season, all General Aviation operators whose aircraft remain parked on the commercial apron, must be prepared, upon request from the airport channelled through the appropriate handling agent, to relocate the aircraft on the same apron or another, within no more than 3 hours.

1.1. INTERCAMBIO DE DATOS CON NMOC-ADVANCED ATC TWR

El aeropuerto de Ibiza intercambia información para los vuelos de salida aplicando los procedimientos Advanced ATC TWR.

El intercambio de mensajes desde el sistema local a la red ATM utiliza el estándar europeo para aeropuertos A-CDM, usando los siguientes tipos de mensaje:

- A-DPI: para todos los vuelos instrumentales de salida.
- C-DPI: cuando se requiere.

Cuando la aprobación de puesta en marcha esté publicada y la aeronave comience la salida del estacionamiento, la hora objetivo de despegue (TTOT) se calculará y transmitirá a NMOC (Network Manager Operations Center) a través del mensaje A-DPI. El uso de la hora real de fuera de calzos (AOBT) en lugar de la EOBT del plan de vuelo, junto con el tiempo de rodaje variable, aumentará la precisión de la hora de despegue.

Desde el momento de la recepción del A-DPI, no se aceptarán mensajes DLA o CHG que modifiquen datos del plan de vuelo. Si estuviera regulado, se mantendrá la CTOT asignada previa a la recepción del A-DPI.

Si una aeronave tuviera que abortar el rodaje por causas técnicas, el aeropuerto enviará al NMOC un mensaje C-DPI. Como consecuencia de dicho C-DPI, el plan de vuelo se suspenderá informándose al operador por medio de un mensaje FLS con la observación "Suspended by Departure airport". El plan de vuelo podrá ser activado de nuevo a través de una actualización de la EOBT con un mensaje DLA o de CHG.

2. MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

2.1. PLATAFORMA

En caso de que por alguna circunstancia, en el interior de la plataforma, se requiera incrementar significativamente la potencia-empuje, los Comandantes deberán coordinar con el Servicio de Control de Aeródromo al objeto de que la maniobra se supervise por un señalero.

Si se dirige a un estacionamiento entre el 7 y el 18, ambos inclusive, se ha de acceder desde C directamente al mismo, sin entrar ni por puerta A ni por puerta B.

Tras acceder a plataforma por puerta A, si se dirige a un puesto de estacionamiento entre el 19 y el 37, o entre el K1 y el K8, se ha de girar a la izquierda al tomar la línea central de rodaje en plataforma.

Tras acceder a plataforma por puerta A, si se dirige a un puesto de estacionamiento de plataforma de Aviación General (1X a 3X y 52S a 105N) o Servicio Contraincendios, se ha de girar a la derecha al tomar la línea central de rodaje en plataforma.

Tras acceder a plataforma por puerta B, si se dirige a un puesto de estacionamiento entre el 19 y el 23, o entre el K1 y el K8, se ha de girar a la izquierda al tomar la línea central de rodaje en plataforma.

Tras acceder a plataforma por puerta B, si se dirige al puesto de estacionamiento 25B, a uno entre el 26 y el 37, o a uno de plataforma de Aviación General (1X a 3X y 52S a 105N) o Servicio Contraincendios, se ha de girar a la derecha al tomar la línea central de rodaje en plataforma.

2.2. PROCEDIMIENTO DE RODAJE EN PLATAFORMA

1. Al solicitar la puesta en marcha, los pilotos notificarán el puesto de estacionamiento que ocupan e informarán de la necesidad de realizar arranque cruzado si así fuese necesario.

2. Evitar colisiones con otras aeronaves u obstáculos es responsabilidad de:

- Los pilotos en el rodaje en plataforma.
- Las compañías de asistencia en tierra durante la maniobra de retroceso o salida de stand.

3. Aeronaves con envergadura igual o superior a 52 m deberán notificarlo a ATC en la primera comunicación, tanto a la llegada como a la salida.

4. Las aeronaves con envergadura igual o superior a 52 m deberán acceder a plataforma por puerta B.

5. A menos que ATC indique lo contrario, el resto de aeronaves harán su entrada en plataforma:

- Directamente al estacionamiento, desde C, entre puerta A y puerta B cuándo el PRKG esté asignado entre el 7 y el 18 (ambos inclusive).
- Por la puerta A, cuando la RWY 06 esté en servicio y el PRKG asignado no esté entre el 7 y el 18 (ambos inclusive).
- Por la puerta B, cuando la RWY 24 esté en servicio, y el PRKG asignado no esté entre el 7 y el 18 (ambos inclusive).

6. Las aeronaves con envergadura igual o superior a 52 m deberán salir de plataforma por puerta B.

7. A menos que ATC indique lo contrario, el resto de aeronaves harán su salida de plataforma:

- Por la puerta A, cuando esté la RWY 24 en servicio.
- Por la puerta B, cuando esté la RWY 06 en servicio.
- Por la puerta J, las aeronaves de ala fija que estacionen en la plataforma de Aviación General.

8. Las aeronaves deberán informar a ATC cuando estén listas para iniciar el retroceso remolcado.

Las aeronaves deberán estar listas para 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 caso de detectar un retroceso de aeronave incorrecto, TWR podrá solicitar al comandante que vuelva a estacionar la aeronave.

1.1. EXCHANGE OF DATA WITH NMOC-ADVANCED ATC TWR

The airport of Ibiza exchanges information for departure flights by applying the Advanced ATC TWR procedures.

Message exchanges from the local system to the ATM network uses the European standard for A-CDM airports, using the following message types:

- A-DPI: for all instrumental departure flights.
- C-DPI: when required.

When start-up approval has been announced and the aircraft starts to exit the stand, the target take-off time (TTOT) is calculated and transmitted to NMOC (Network Manager Operations Center) via an A-DPI message. The use of the actual off-block time (AOBT) instead of the EOBT of the flight plan, along with the variable taxiing time, increases the precision of the take-off time.

After reception of the A-DPI, DLA or CHG messages that change the flight plan data shall not be accepted. If regulated, the CTOT assigned before receiving the A-DPI shall be maintained.

If an aircraft has to abort taxiing for technical reasons, the airport shall send a C-DPI message to the NMOC. The result of the C-DPI is that the flight plan shall be suspended by informing the operator via an FLS message with the comment "Suspended by Departure airport". The flight plan can be activated again by updating the EOBT with a DLA or CHG message.

2. GROUND MOVEMENT

2.1. APRON

In the case that a significant increase in power/thrust becomes necessary in the apron for some reason, the Commander of the aircraft must coordinate the manoeuvre with the Aerodrome Control Service so that it can be supervised by a signalman.

If the aircraft is headed for a stand between 7 and 18, both inclusive, access to the stand must be accomplished directly from C, without proceeding via gate A nor B.

After proceeding to apron via gate A, if the aircraft is headed for a stand between 19 and 37, or between K1 and K8, it must turn to the left to take the taxiway centre line in apron.

After proceeding to apron via gate A, if the aircraft is headed for a stand of the General Aviation apron (1X to 3X and 52S to 105N) or Fire Fighting service, it must turn to the right to take the taxiway centre line in apron.

After proceeding to apron via gate B, if the aircraft is headed for a stand between 19 and 23, or between K1 and K8, it must turn to the left to take the taxiway centre line in apron.

After proceeding to apron via gate B, if the aircraft is headed for stand 25B, for one between 26 and 37, or for one of General Aviation apron (1X to 3X and 52S to 105N) or Fire Fighting service, it must turn to the right to take the taxiway centre line in apron.

2.2. TAXIING PROCEDURE IN APRON

1. Pilots will report the stand number when requesting engine start-up and report the need for performing a cross-bleed start, if so required.

2. Collision avoidance with other aircraft or obstacles is the responsibility of:

- Pilots when taxiing on apron
- The handling companies during the manoeuvre of push-back or stand exit.

3. Aircraft with 52 m or above wingspan, shall notify the same to ATC in the first communication, on arrival or departure.

4. Aircraft with 52 m or above wingspan, shall enter the apron via gate B.

5. Unless ATC advises otherwise, other aircraft shall enter the apron:

- Directly to the aircraft stand, from C, between gate A and gate B when the PRKG assigned is between 7 and 18 (both inclusive).
- Via gate A, when RWY 06 is in use and PRKG assigned is not between 7 and 18 (both inclusive).
- Via gate B, when RWY 24 is in use, and PRKG assigned is not between 7 and 18 (both inclusive).

6. Aircraft with 52 m or above wingspan, shall exit the apron via gate B.

7. Unless ATC advises otherwise, other of aircraft shall exit the apron:

- Via gate A, when RWY 24 is in use.
- Via gate B, when RWY 06 is in use.
- Via gate J, fixed-wing aircraft parked in General Aviation apron.

8. Aircraft shall inform ATC when they are ready to start the towed push-back.

Aircraft shall be ready for taxiing within 5 minutes after the approved start-up time; otherwise, the pilot shall inform the ATC.

Whenever an incorrect push-back of aircraft is detected, TWR could ask the pilot to park the aircraft again.

9. A menos que el ATC indique lo contrario, las maniobras de retroceso se efectuarán:
- Plataforma de Aviación Comercial:
- Hacia al este con la RWY 24 en servicio y hacia el oeste con la RWY 06 en servicio, excepto PRKG 37 que aproará recto con la RWY 06 en servicio.
 - Hacia el noroeste siempre en los PRKG K1 a K8.
- Plataforma de Aviación General:
- Hacia al este PRKG del 53S al 68S y del 73M al 88M.
 - Hacia el sur PRKG del 90N al 105N.
10. Se prohíbe en plataforma la utilización de empuje de reversa para la operación de retroceso.
11. Las autorizaciones e instrucciones del ATC deberán ser colacionadas.
12. TWR facilitará el número del puesto de estacionamiento al piloto de la aeronave una vez que esta se encuentre en tierra.
- En las posiciones de Aviación General y en los PRKG 19, 19A, 19B, 20, 20A, 20B, 25B, y en aquellos en los que el sistema de guía de atraque visual se encuentre fuera de servicio, el vehículo "SÍGAME" guiará la maniobra de estacionamiento.
 - También se prestará el servicio de guiado mediante vehículo "SÍGAME", en situaciones excepcionales, a petición de TWR o a requerimiento del piloto siempre que el LVP se encuentre activado.
13. Los tráficos VFR realizarán la llamada inicial cuando se encuentren listos para rodar. En la llamada inicial notificarán su PRKG y el punto de salida del CTR. La llamada inicial debe producirse desde 15 MIN antes de la EOBT hasta 30 MIN después de la EOBT.

9. Unless ATC advises otherwise, push-back manoeuvres will be carried out:
- Commercial aviation apron:
- To the East with RWY 24 in use and to the West with RWY 06 in use, except PRKG 37 that will nose straight with RWY 06 in use.
 - To the Northwest always from PRKG K1 to K8.
- General aviation apron:
- To the East from PRKG 53S to 68S and from 73M to 88M.
 - To the South from PRKG 90N to 105N.
10. The use of the reverse power is forbidden in the apron for the push-back operation.
11. ATC clearances and instructions must be read back.
12. TWR will provide the stand number to the pilot after the aircraft is on the ground.
- In General Aviation parking positions and in PRKG 19, 19A, 19B, 20, 20A, 20B, 25B, and at those which the visual docking system is out of service, the "FOLLOW ME" vehicle will guide the parking manoeuvre.
 - The guidance service by "FOLLOW ME" vehicle will also be available, in exceptional situations, on request by TWR or the pilot whenever the LVP are activated.
13. VFR traffic shall make the initial call when ready to taxi. During this call they will notify their PRKG and CTR exit point. The initial call must take place from 15 MIN before the EOBT until 30 MIN after the EOBT.

2.3 PROCEDIMIENTO DE RODAJE DE HELICÓPTEROS

Los helicópteros realizarán las aproximaciones hacia RWY 06/24 y los despegues en RWY 06/24, dado que la FATO coincide con la pista.

Los helicópteros cuyo operador disponga de carta de exención y realicen una operación especial en virtud del Reglamento de la Circulación Aérea, podrán operar según lo establecido en el procedimiento local del aeropuerto para este tipo de operaciones. Para ello deberán contactar con el servicio ATC del aeropuerto.

Los helicópteros con tren de ruedas tomarán tierra en RWY 06/24, dado que la TLOF declarada coincide con la FATO y realizarán el rodaje hasta el puesto de estacionamiento. Para la salida de los PRKG 32, 33, 73M, 74M, 75M, 76M, estas aeronaves deberán realizar viraje aéreo.

Los helicópteros con patines aproximarán a RWY 06/24 y una vez alcanzado el vuelo estacionario realizarán rodaje aéreo hasta el puesto de estacionamiento. No están habilitadas rutas de desplazamiento aéreo.

A menos que ATC indique lo contrario, los helicópteros harán su entrada a la plataforma por puerta A.

A menos que ATC indique lo contrario, los helicópteros harán su salida de plataforma por puerta A.

2.4. MOVIMIENTO DE PERSONAL EN PLATAFORMA

La Aviación General y de Negocios deberá realizar los traslados internos de personal, Terminal - Oficina CECO/CECOPS - Aeronave, en vehículo, con un agente handling autorizado para ello.

2.5. PROCEDIMIENTO DE SOLICITUD DE NIVEL DE PROTECCIÓN DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS A DEMANDA DEL 1 DE NOVIEMBRE AL 31 DE MARZO

El operador que desee operar en el Aeropuerto de Ibiza con una aeronave de categoría superior a 7, del 1 de noviembre al 31 de marzo, habrá de solicitarlo al aeropuerto, con al menos 3 días de antelación sobre la fecha de llegada programada, enviando un correo electrónico a:

IbizaOperacionesCPO@aena.es,

informando de los siguientes aspectos:

- Solicitud de operar con un avión de categoría superior a 7.
- Modelo de avión programado.
- Día y hora programado de llegada.
- Día y hora programado de salida.

2.6. MOVIMIENTO EN SUPERFICIE EN CONDICIONES DE BAJA VILIBILIDAD (PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA - LVP - ACTIVOS)

Los pilotos procederán a verificar en todo momento la situación de la aeronave, comprobando que el rodaje se ejecuta en condiciones de completa seguridad. En caso de desorientación o duda detendrán la aeronave e informarán a TWR inmediatamente.

1. No se permitirán operaciones de aeronaves cuando los valores de RVR, o visibilidad en su caso, estén por debajo de 350 m.

2.3 HELICOPTER TAXIING PROCEDURE

Helicopters shall carry out approaches to RWY 06/24 and take-offs on RWY 06/24, since the FATO coincides with the runway.

Helicopters whose operators have an exemption letter and that are performing a special operation under air traffic regulations may operate in accordance with the local airport procedure for such operations. To do this, they shall contact the airport ATC service.

Helicopters with wheel landing gear shall land on RWY 06/24, since the declared TLOF coincides with the FATO and taxi to the stand. In order to depart from PRKG 32, 33, 73M, 74M, 75M, 76M, these aircraft shall make an aerial turn.

Helicopters with skid shall approach RWY 06/24 and, once hovering, air taxi to the stand.

Air transit routes are not available.

Unless ATC indicates otherwise, helicopters shall enter the apron via gate A.

Unless ATC indicates otherwise, helicopters shall exit the apron via gate A.

2.4. PERSONNEL MOVEMENT IN APRON

General and Business Aviation must conduct internal Terminal-to-CECO/CECOPS Office-to-Aircraft personnel transfers in a handling agent vehicle authorised to do so.

2.5. RESCUE PROTECTION AND FIRE FIGHTING LEVEL REQUEST APPLICATION PROCEDURE ON REQUEST FROM NOVEMBER 1ST TO MARCH 31ST

An operator wishing to operate in Ibiza Airport with aircraft above category 7, from November 1st to March 31st, shall apply to the airport, at least 3 days in advance of the scheduled arrival date, by sending an e-mail to:

IbizaOperacionesCPO@aena.es,

reporting the following:

- Application to operate an aircraft above category 7.
- Model of planned aircraft.
- Date and time of scheduled arrival.
- Date and time of scheduled departure.

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

Pilots will proceed to verify the position of their aircraft at each moment, checking that taxiing is being executed under conditions of complete safety. In case of being disoriented or in doubt, pilots will stop the aircraft and immediately notify TWR.

1. Aircraft operations will not be allowed when RVR values, or visibility where appropriate, are below 350 m.

2. Para los vehículos, se cerrará el vial perimetral, y las vías de servicio en plataforma que intersecan la línea central de rodaje.
3. En los casos en que el RVR sea igual o inferior a 550 m (visibilidad \leq 800 m en caso de fallo de todos los equipos RVR), solamente se autorizará el rodaje de una aeronave, a la vez, en el Área de Maniobras. Las calles de rodaje a utilizar serán:
 - 3.1. Llegadas (salida de pista).
 - RWY 24: TWY D o H2.
 - RWY 06: TWY G o H3.
 - 3.2. Salidas (entrada a pista).
 - RWY 24: punto de espera de la RWY 24 en TWY H3.
 - RWY 06: punto de espera de la RWY 06 en TWY H2.
4. Las rutas normalizadas de rodaje serán las siguientes:
 - 4.1. Llegadas:
 - RWY 24: proceder a puerta B vía TWY D, C o TWY H2, C.
 - RWY 06: proceder a puerta A vía TWY G, C o TWY H3, C.
 - 4.2. Salidas:
 - 1- Helicópteros y aeronaves estacionadas en Plataforma Comercial.
 - RWY 24: proceder a punto de espera de la RWY 24 vía puerta A, TWY C, H3.
 - RWY 06: proceder a punto de espera de la RWY 06 vía puerta B, TWY C, H2.
 - 2- Aeronaves de ala fija estacionadas en Plataforma de Aviación General:
 - RWY 24: proceder a punto de espera de la RWY 24 vía puerta J, TWY C, H3.
 - RWY 06: proceder a punto de espera de la RWY 06 vía puerta J, TWY C, H2.
5. Las aeronaves que hayan aterrizado notificarán:
 - Pista libre y
 - Calle de salida utilizada.
6. Sólo se autorizarán maniobras de retroceso cuando no haya otra aeronave en movimiento en el aeródromo.
7. Los puntos de espera sólo podrán ser ocupados por una aeronave a la vez.

2.7. FALLO DE COMUNICACIONES

Si una aeronave o vehículo que opere en el área de maniobras 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/punto de espera designado.

b) Aeronave de Llegada.

Si la aeronave acaba de aterrizar, mantendrá posición una vez abandonada completamente la pista y esperará la llegada de un vehículo "SÍGAME" que le guiará al puesto de estacionamiento designado.

Si la aeronave ya tuviera una autorización de rodaje ATC, continuará por la ruta asignada, si la hubiera, 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/ punto de espera designado.

c) Vehículo.

El vehículo permanecerá en su posición y esperará la llegada de un vehículo "SÍGAME" que le guiará hasta el lugar que se determine.

2.8. LIMITACIONES DE RODAJE

1. Cuando una aeronave se encuentre en el punto de espera de la pista en la TWY D, por detrás de ella existirán las siguientes limitaciones de rodaje de aeronave por la TWY C:

ACFT LONG en // in TWY D	MAX ACFT en // on TWY C (Clasificación de aeronaves según el capítulo 1 del Anexo 14 de OACI // Aircraft classification according to chapter 1 of Annex 14 ICAO)
L < 40 m	Todos // All
40 m \leq L < 47 m	A, B, C & D
47 m \leq L < 60 m	A, B & C
L \geq 60 m	Ninguno // None

Cuando una aeronave se encuentre en el punto de espera de la pista en la TWY G, por detrás de ella existirán las siguientes limitaciones de rodaje de aeronave por la TWY C:

ACFT LONG en // in TWY G	MAX ACFT en // on TWY C (Clasificación de aeronaves según el capítulo 1 del Anexo 14 de OACI // Aircraft classification according to chapter 1 of Annex 14 ICAO)
L < 40 m	Todos // All
40 m \leq L < 47 m	A, B, C & D
47 m \leq L < 60 m	A, B & C
L \geq 60 m	Ninguno // None

2. For vehicles, the perimeter road will be closed, as will the service roads in apron that intersect the centre line of the taxiway.
3. In cases where the RVR is equal to or lower than 550 m (visibility \leq 800 m in the event of failure of all RVR equipment), only one aircraft will be authorized to taxi at a time in the manoeuvring area. The taxiways to be used will be:
 - 3.1. Arrivals (exit of runway):
 - RWY 24: TWY D or H2.
 - RWY 06: TWY G or H3.
 - 3.2. Departures (entry to runway):
 - RWY 24: runway-holding position RWY 24 in TWY H3.
 - RWY 06: runway-holding position RWY 06 in TWY H2.
4. The standard taxiing routes will be:
 - 4.1. Arrivals:
 - RWY 24: proceed to gate B via TWY D, C or TWY H2, C.
 - RWY 06: proceed to gate A via TWY G, C or TWY H3, C.
 - 4.2. Departures:
 - 1- Helicopters and aircraft parked in Commercial apron.
 - RWY 24: proceed to runway-holding position RWY 24 via gate A, TWY C, H3.
 - RWY 06: proceed to runway-holding position RWY 06 via gate B, TWY C, H2.
 - 2- Fixed-wing aircraft parked in General Aviation apron:
 - RWY 24: proceed to runway-holding position RWY 24 via gate J, TWY C, H3.
 - RWY 06: proceed to runway-holding position RWY 06 via gate J, TWY C, H2.
5. Aircraft that have landed will notify:
 - Runway vacated and
 - Taxiway used.
6. Push-back manoeuvres will only be authorized when no other aircraft is in movement in the aerodrome.
7. The holding positions may only be occupied by one aircraft at a time.

2.7. COMMUNICATIONS FAILURE

If an aircraft or vehicle operating in the manoeuvring area suffers a communications failure it shall proceed as follows:

a) Departing aircraft.

The aircraft will continue by the assigned route to the ATC clearance limit, taking extreme care, where it will hold position and wait for the arrival of the "FOLLOW ME" vehicle that will guide it to the parking position or the designated holding bay/holding position.

b) Arriving aircraft.

If the aircraft has just landed, it will hold position once it has vacated the runway completely and will wait for the arrival of the "FOLLOW ME" vehicle that will guide it to the designated parking position.

If aircraft already holds ATC taxiing clearance, it shall continue by the assigned route, if any, to the ATC clearance limit, taking extreme care, where it shall hold position and wait for the arrival of the "FOLLOW ME" vehicle that will guide it to the parking position or the designated holding bay/holding position.

c) Vehicle.

The vehicle will hold its position and will await the arrival of a "FOLLOW ME" vehicle that will guide it to the indicated place.

2.8. TAXIING LIMITATIONS

1. Whenever an aircraft is at the runway-holding position located in TWY D, the following taxiing restrictions for TWY C will hold behind this aircraft:

Whenever an aircraft is at the runway-holding position located in TWY G, the following taxiing restrictions for TWY C will hold behind this aircraft:

2. Limitación de capacidad simultánea en puntos de espera TWY H2/H1:

2. Simultaneous capacity restrictions in holding positions TWY H2/H1:

Letra de clave de aeronave en punto de espera TWY H2 // Code letter aircraft on holding position at TWY H2	MAX AFCT que puede rodar en TWY H1 // allowed to taxi in TWY H1
A	C
B	C
C	C
D	C
E longitud // length < 73 m	B
E longitud // length > 73 m	A

Limitación de capacidad simultánea en puntos de espera TWY H3/H4:

Simultaneous capacity restrictions in holding positions TWY H3/H4.

Letra de clave de aeronave en punto de espera en TWY H3 Code letter aircraft on holding position at TWY H3	MAX AFCT que puede rodar en TWY H4 allowed to taxi in TWY H4
A	C
B	C
C	C
D	C
E longitud // length ≤ 73 m	B
E longitud // length > 73 m	A

3. TWY H1 y H4: uso limitado al tamaño máximo de aeronave con letra de clave C (envergadura máxima hasta 36 m inclusive).

3. TWY H1 and H4: limited use to the maximum size of aircraft with code letter C (maximum wingspan until 36 m inclusive).

4. TWY E y F: uso limitado para aeronaves con letra de clave D (envergadura máxima hasta 52 m inclusive)

4. TWY E and F: Limited used to aircraft with code letter D (maximum wingspan up to 52 m inclusive).

5. Sobreviraje para aeronaves con letra de clave E. Por haber menos de 4.5 metros entre la rueda del tren exterior del tren principal de las aeronaves con letra de clave E y el borde de la calle de rodaje, el movimiento de este tipo de aeronaves debería realizarse con la maniobra 'sobreviraje' en la medida de lo posible:

5. Oversteering for aircraft with code letter E. As there is less than 4.5 metres between the outer wheel of the main landing gear on aircraft with code letter E and the edge of the taxiway, this type of aircraft must use 'oversteering' manoeuvring as much as possible:

- Al acceder desde TWY D o G, a TWY C.
- Al acceder desde TWY C a TWY D o G.
- Al acceder desde TWY D o G a RWY.
- Al acceder desde D o G.

- When accessing from TWY D or G, to TWY C.
- When accessing from TWY C to TWY D or G.
- When accessing from TWY D or G to RWY.
- When accessing from D or G.

6. Calles de rodaje de acceso a plataforma de Aviación General: uso limitado para aeronaves de envergadura máxima 18 m inclusive.

6. Access taxiways to the General Aviation apron: limited use for aircraft of maximum wingspan 18 m, inclusively.

7. Puerta A de acceso a plataforma: uso limitado a aeronaves de envergadura máxima 52 m inclusive.

7. Access gate A to apron: limited use to aircraft of maximum wingspan of 52 m inclusively.

8. Puerta J de acceso a plataforma de Aviación General: uso limitado a aeronaves de envergadura máxima 18 m inclusive.

8. Access gate J from General Aviation apron: limited use to aircraft of maximum wingspan of 18 m, inclusively.

→ 9. PRKG K1 a K8, al oeste de la Plataforma Comercial: uso limitado para aeronaves de envergadura máxima 32 m inclusive.

9. PRKG K1 to K8, to the West of the Commercial Apron: limited used for aircraft of maximum wingspan of 32 m inclusively.

3. USO DE PISTA

3. USE OF RUNWAY

3.1. PISTA PREFERENTE

3.1. PREFERENTIAL RUNWAY

La RWY 24, por motivos medioambientales, será la 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.

RWY 24, because of environmental reasons, will be preferential whenever the tailwind component does not exceed 10 kt and the runway surface is dry or wet with braking action good.

NOTIFICACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL

OPERATIONAL SAFETY REPORTS

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

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

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 information to improve operational safety, independently of the mandatory reporting 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 involved.
- Description of the facts.
- Any other data considered relevant (e.g. lighting conditions, weather, phase of the operation such as take-off/landing/stopover, pavement conditions ...).

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

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

lbizaSeguridadOperacional@aena.es

lbizaSeguridadOperacional@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).

4. OPERACIÓN DE AERONAVES DE LETRA DE CLAVE F

No se permiten las operaciones de aeronaves de letra de clave F.

4. OPERATIONS OF CODE LETTER F AIRCRAFT

The operation with code letter F aircraft is not allowed.

5. POLÍTICA DE AHORRO ENERGÉTICO

El aeropuerto, en horario de ocazo a orto y si no existen operaciones de aeronaves previstas, aplica procedimientos de ahorro energético consistentes en apagado de las luces aeronáuticas de superficie de pista y calle de rodaje.

5. ENERGY SAVINGS POLICY

The airport applies, from sunset to sunrise, and if there are no planned aircraft operations, energy-saving procedures consisting on turning surface aeronautical lights of runway and taxiways off.

6. PLAN DE EMERGENCIA DEL AEROPUERTO

En virtud del artículo 9.1.2 de la Orden FOM 2086/2011 y del ADR.OPS.B.005 b) del Reglamento EU 139/2014, así como de la reglamentación de Aena EXA 59 "Criterios de aplicación en relación con los Planes de Emergencia de los aeropuertos", en el Aeropuerto de Ibiza, no se permitirá la operación de aeronaves de una compañía aérea sin representante designado en el aeropuerto a efectos de coordinación de actuaciones derivadas de respuesta a una emergencia, pudiendo ser éste otra compañía aérea o un agente handling designado.

6. AIRPORT EMERGENCY PLAN

By virtue of article 9.1.2 of the Order FOM 2086/2011 and ADR.OPS.B.005 b) of the EU Regulation 139/2014, as well as the Aena regulation EXA 59 "Criteria applicable to airport Emergency Plans", at Ibiza Airport, the operation of aircraft by air carriers with no designated representative at the airport will not be permitted, for the purposes of coordinating the actions arising out of the response to an emergency: this representative may be another air carrier or a designated handling agent.

21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS**PRUEBA DE MOTORES**

El horario de autorización de las pruebas será: I: de 0630 a 2259; V: de 0530 a 2159 UTC, en el caso de que el régimen de potencia a aplicar sea media o máxima.

Las pruebas de motores se realizarán en la localización indicada por la TWR.

El desarrollo será conforme a procedimiento local.

Las solicitudes de autorizaciones de pruebas de motores, deberá realizarse por escrito:

OFICINA CECO/CECOPS:

FAX: +34-971 809 271

E-mail: ibizaoperacionesCPO@aena.es

y habrán de incluir la siguiente información:

- Matrícula de la aeronave.
- Hora de realización de las pruebas.
- Duración estimada.
- Tipo de aeronave.
- Régimen de potencia a aplicar.

A. ATERRIZAJE

1. POTENCIA DE REVERSA.- La reversa sólo podrá utilizarse al ralentí, excepto por motivos de seguridad, desde las 2200 a las 0500.

B. DESPEGUE

Aeronaves despegando de RWY 06 deberán, inmediatamente después del despegue:

- 1.- Reducir potencia.
- 2.- Excepto por motivos de seguridad, ATC no autorizará rutas directas con viraje a la izquierda por debajo de 6.000 ft..

Aeronaves despegando de RWY 24 deberán, inmediatamente después del despegue:

- 1.- Reducir potencia.
- 2.- Excepto por motivos de seguridad, ATC no autorizará rutas directas con viraje a la derecha por debajo de 6.000 ft.

NOISE ABATEMENT PROCEDURES**ENGINE TEST**

Clearance schedule of the tests will be: I: From 0630 to 2259; V: From 0530 to 2159 UTC, should the power regime to be applied is medium or maximum.

Engine tests will be accomplished at the locations indicated by TWR.

This task must be accomplished in accordance with a local procedure.

The request for an engine test authorization must be addressed in writing to:

OFICINA CECO/CECOPS:

FAX: +34-971 809 271

E-mail: ibizaoperacionesCPO@aena.es

and the following information must be included:

- Registration number of the aircraft.
- Engine test starting and ending hours.
- Estimated duration.
- Type of aircraft.
- Power regime settings.

A. LANDING

- 1.- REVERSE THRUST.- Reverse thrust other than idling may not be used except for safety reasons from 2200 to 0500.

B. TAKE-OFF

Aircraft departing from RWY 06 shall proceed immediately after take-off as follows:

- 1.- Reduce engine power.
- 2.- Except for safety reasons, ATC will not provide direct left turn routes bellow 6.000 ft

Aircraft taking off from RWY 24 shall proceed immediately after take-off as follows:

- 1.- Reduce engine power.
- 2.- Except for safety reasons, ATC will not provide direct right turn routes bellow 6.000 ft.

22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO**1. PROCEDIMIENTOS DE LLEGADA**

Las aeronaves de llegada con aprobación operacional RNAV1 serán autorizadas a proceder por una de las llegadas estándar (STAR) publicadas.

Las aeronaves sin aprobación operacional RNAV1 recibirán instrucciones ATC para proceder a una radioayuda o fijo convencional, a una secuencia de los mismos o recibirán guía vectorial radar.

Las llegadas estándar (STAR) CORDA1S, TOLSO2S y VARUT2Y de atenuación de ruidos serán de uso preferente en horario nocturno, sujetas a autorización ATC.

1.1. AUTORIZACIÓN LÍMITE

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

1.2. CONTROL RADAR EN APROXIMACIÓN

Cuando el tránsito de llegada esté siendo secuenciado mediante el uso de Sistemas de Vigilancia ATS, parte de la aproximación será volada bajo instrucciones de Control Radar.

Bajo control radar, la llegada estándar (STAR) y/o el tramo inicial de la aproximación puede ser parcialmente o completamente omitido mediante una autorización del tipo "directo" a un fijo de la STAR, al IAF, a un fijo de la aproximación intermedia o al IF, 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.

FLIGHT PROCEDURES**1. ARRIVAL PROCEDURES**

Arriving aircraft with RNAV1 operational approval will be cleared to proceed via one of the published standard arrivals (STAR).

Aircraft without RNAV1 operational approval will be issued an ATC clearance to proceed to one navigation aid or conventional fix, a sequence of them, or will receive radar vectors.

Standard arrivals (STAR) CORDA1S, TOLSO2S and VARUT2Y are intended for noise abatement and will have a preferential use at night, subject to ATC clearance.

1.1. CLEARANCE LIMIT

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

1.2. 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, standard arrival (STAR) and/or initial approach procedure may be partially or completely omitted by means of a "direct" clearance to a waypoint of the STAR, to the IAF, to a waypoint of the intermediate approach or to the IF, or radar vectors may be provided to guide the aircraft to the final approach course or to a position from which a visual approach may be completed.

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.

1.3. CONTROL DE VELOCIDAD

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

El espaciado entre aeronaves persigue alcanzar la máxima utilización de pista dentro de los parámetros de separación.

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

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 inferior.
- IAS MAX 210/220 kt conforme a las limitaciones de velocidad de los fijos del procedimiento de llegada estándar (STAR).
- IAS 210 kt a 12 DME ILS.
- IAS 190 kt a 9 DME ILS.
- IAS 160 kt a 4 DME ILS;

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

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

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

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

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

1.4. 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 ubicado 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.

1.5. INFORMACIÓN DE DEMORAS EN APROXIMACIÓN

El ATC no expedirá información de EAT (hora prevista de aproximación) a las aeronaves en espera si el tiempo de espera previsto no excede de 10 minutos.

1.6. 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 aterrizaje antes de los siguientes 30 minutos.
- b) Aeronaves sin aprobación operacional RNAV1:
Mantener la última altitud o nivel autorizado, proceder directo al VOR/DME IBA y entrar en la espera. 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 aterrizaje antes de los siguientes 30 minutos.
- c) 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).
- d) En vectores radar o instrucciones "directo a" 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 e).
- e) 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.

1.7. OPERACIONES DE DESCENSO CONTINUO

Dependiendo de las condiciones del tránsito, y siempre que se prevea que no vaya a ser necesario interrumpir un descenso, las aeronaves serán autorizadas a proceder por una llegada estándar (STAR) o mediante una autorización del

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

1.3. SPEED CONTROL

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

Spacing provided between aircrafts aims to achieve maximum runway utilization within the parameters of safe separation.

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

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

- MAX IAS 250 kt at FL100 or below.
- MAX IAS 210/220 kt according to speed limitations over the waypoints of the standard arrival procedure (STAR).
- IAS 210 kt at 12 DME ILS.
- IAS 190 kt at 9 DME ILS.
- IAS 160 kt at 4 DME ILS;

or equivalent distance from threshold in case of DME ILS U/S.

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

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

In the event of a new (non speed-related) ATC clearance being issued, pilots are not absolved from the requirement to maintain a previously allocated speed.

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

1.4. 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 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.

1.5. DELAY INFORMATION ON APPROACH

ATC will not provide EAT (Expected Approach Time) information to aircraft holding on approach, as long as the holding time does not exceed 10 minutes.

1.6. RADIO COMMUNICATIONS FAILURE PROCEDURE

An aircraft which experiences a communications failure shall immediately squawk 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 one complete holding pattern, or after the EAT if received, whichever is later, and complete a published IFR approach to the active runway for arrivals in order to land within the next 30 minutes.
- b) Aircrafts without RNAV1 operational approval:
Maintain last cleared flight level/altitude and proceed direct to VOR/DME IBA and enter the hold. Start descending after one complete holding pattern, or after the EAT if received, whichever is later, and complete a published IFR approach to the active runway for arrivals in order to land within the next 30 minutes.
- c) On radar vectors before the IAF:
Maintain last cleared flight level/altitude, fly directly to the first suitable IAF and follow procedure stated in point a).
- d) On radar vectors or "direct to" instructions 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 to do so, execute the missed approach procedure with communications failure stated in e).
- e) 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.

1.7. CONTINUOUS DESCEND OPERATIONS

Depending on traffic situation, and if no need for interrupting the descent is foreseen, aircraft will be cleared to proceed to a standard arrival (STAR), or by means of a "direct to" clearance to an intermediate fix of the STAR, to the

tipo "directo" a un fijo intermedio de la STAR, al IAF, a un fijo de la aproximación intermedia o al IF, a la mínima altitud del IAF o del IF del procedimiento instrumental (IAC) de manera que la operación de descenso pueda ejecutarse de manera continua.

2. PROCEDIMIENTOS DE SALIDA

Las aeronaves de salida con aprobación operacional RNAV1 serán autorizadas mediante una de las salidas estándar (SID) publicadas.

Las aeronaves sin aprobación operacional RNAV1 serán autorizadas mediante la salida estándar de contingencia y recibirán posterior asistencia radar o guía vectorial radar para incorporarse a su ruta.

2.1. CONTROL DE VELOCIDAD

Para optimizar el flujo de salidas y mantener la separación entre aeronaves sucesivas en la salida, las aeronaves cumplirán con las limitaciones de velocidad asociadas a los fijos de la SID.

Adicionalmente, las aeronaves mantendrán IAS MAX 250 kt a FL100 o inferior. El ATC podrá 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.

2.2. 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.
- c) Aeronaves sin aprobación operacional RNAV1 durante una salida de contingencia o con vectores radar:
Dirigirse de la manera más directa hasta el punto de salida del TMA de acuerdo al procedimiento de fallo de comunicaciones indicado en a), e incorporarse a la ruta ATS correspondiente.

3. PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)

3.1. Se aplicarán los procedimientos de visibilidad reducida en superficie (LVP) cuando los mínimos meteorológicos alcancen los siguientes valores:

- Alcance visual en pista (RVR) para ambas pistas (se empleará siempre el valor más desfavorable) igual o inferior a 550 m.
- En caso de fallo de todos los equipos RVR, visibilidad horizontal en el área de maniobras igual o inferior a 800 m.

En caso de estar el RVR o la visibilidad (según corresponda) por debajo de 350 m se cancelarán las operaciones de aeronaves.

3.2. Se cancelarán los procedimientos de visibilidad reducida en superficie (LVP) cuando los mínimos meteorológicos RVR, según se han definido en el apartado anterior, sean superiores a 800 m (visibilidad \geq 1000 m en caso de fallo de todos los equipos RVR) durante un período superior a 10 minutos y haya previsión de mejora.

3.3.1. Se informará a los pilotos de que se están aplicando los Procedimientos de Visibilidad Reducida a través del ATIS.

3.3.2. Las dependencias ATC suministrarán directamente los valores del alcance visual en pista (RVR) para las RWY 24 y 06.

3.4.1. Aterrizajes: Las RWY 24 y 06, sujetas a que las instalaciones requeridas estén en servicio, son adecuadas para las operaciones de CAT I 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 del Operador.

3.4.2. Despegues: Las RWY 24 y 06 son aptas para despegues de visibilidad reducida en las condiciones previstas. Los despegues están suspendidos con RVR o visibilidad (según corresponda) \leq 350 m.

3.4.3. Movimiento en superficie: Ver casilla 20, apartado 2.5 "Movimiento en superficie en condiciones de baja visibilidad".

4. VIGILANCIA ATS EN TWR

Por encima de 700 ft, 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.

IAF, to an intermediate approach fix or to the IF, to the minimum altitude of the IAF or the IF of the instrumental procedure (IAC), in order to allow a continuous descent operation.

2. DEPARTURE PROCEDURES

Departing aircraft with RNAV1 operational approval will be cleared via one of the published standard departures (SID).

Aircraft without RNAV1 operational approval will be cleared via contingency standard departure and further radar assistance or radar vectors to proceed to their route.

2.1. SPEED CONTROL

In order to optimize the departure flow and assist in the separation between successive departing aircraft, aircrafts will comply with speed limits over waypoints of the SID.

Additionally, aircrafts will maintain MAX IAS 250 kt at FL100 or below. ATC may remove the speed restriction by using the instruction 'No ATC Speed Restriction'. Pilots are reminded that this instruction does not absolve the pilot of the responsibility to adhere to the Noise Abatement Procedures that may require a speed/power limitation.

2.2. RADIO COMMUNICATIONS FAILURE PROCEDURES

An aircraft which experiences a communications failure shall immediately squawk 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, whichever is higher; maintain that 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 communications failure 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.
- c) Aircraft without RNAV1 operational approval on contingency departure or on radar vectors:
Proceed direct to the TMA exit point according to the communications failure procedure stated in a), and join the corresponding ATS route.

3. LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

3.1. Ground Low Visibility Procedures (LVP) will be applied whenever meteorological minima reach the following values:

- Runway Visual Range (RVR) for both runways (the most adverse value will always be used) equal or lower than 550 m.
- In case all RVR equipment fails, horizontal visibility in the manoeuvring area equal or lower than 800 m.

In case the RVR or the visibility (where appropriate) is below 350 m all aircraft operations will be cancelled.

3.2. Ground Low Visibility Procedures (LVP) will be cancelled whenever RVR meteorological minima, as defined in the previous paragraph, are above 800 m (visibilidad \geq 1000 m in case all RVR equipment fails) during a period longer than 10 minutes and there is a forecast for improvement.

3.3.1. Pilots will be informed by the ATIS when Low Visibility Procedures are being applied.

3.3.2. ATC units will directly provide the Runway Visual Range (RVR) values for RWYs 24 and 06.

3.4.1. Landings: RWY 24 and 06, subject to the required installations being in service, are adequate for CAT I operations by those operators whose minima have been accepted, or hold minima assigned by the Agencia Estatal de Seguridad Aérea or by the equivalent authority of the State of the Operator.

3.4.2. Take-offs: RWYs 24 and 06 are suitable for low visibility take-offs under the predicted conditions. Take-offs will be suspended with a RVR or visibility (where appropriate) \leq 350 m.

3.4.3. Ground movement: See item 20, section 2.5 "Ground movement under low visibility conditions".

4. ATS SURVEILLANCE AT TWR

Above 700 ft, ATS surveillance systems may be used in the provision of aerodrome control service, to perform the following functions:

- a) Flight path monitoring of aircraft on final approach.

- b) Supervisión de la trayectoria de vuelo de otras aeronaves en las cercanías del aeródromo.
- c) Suministro de asistencia para la navegación a vuelos VFR.
- d) Establecimiento de separación establecido en el artículo 4.6.7.3 del Reglamento de la Circulación Aérea entre aeronaves sucesivas a la salida.

- b) Flight path monitoring of other aircraft in the vicinity of the aerodrome.
- c) Providing navigation assistance to VFR flights.
- d) Establishing separation specified in article 4.6.7.3 of the Reglamento de la Circulación Aérea between succeeding departing aircraft.

En función de la disponibilidad de los radares que proporcionan cobertura al CTR, la altitud a partir de la cual se suministran los usos del radar indicados puede verse afectada.

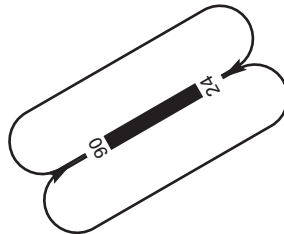
Depending on the availability of the radars which provide coverage to the CTR, the altitude from which the indicated uses of the radar are supplied may vary.

Los controladores de aeródromo mantendrán bajo vigilancia visual constante todas las operaciones que se efectúen en el aeródromo o en su proximidad, disponiendo de un sistema de vigilancia ATS en apoyo de dicha observación visual, según lo estipulado en el artículo 4.5.1.3. del Reglamento de la Circulación Aérea. Todo ello en función de las limitaciones del equipo.

Aerodrome controllers shall maintain a continuous visual watch on all flight operations on and in the vicinity of the aerodrome, with access to an ATS surveillance system to support that visual observation, as stipulated in article 4.5.1.3 of the Reglamento de la Circulación Aérea. All of the foregoing shall depend on the limitations of the equipment.

CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD

AD TRAFFIC CIRCUIT



MNM ALT Reactores // Jets 2000 ft.
 MNM ALT Aeronaves convencionales // Conventional aircraft 1000 ft.

23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

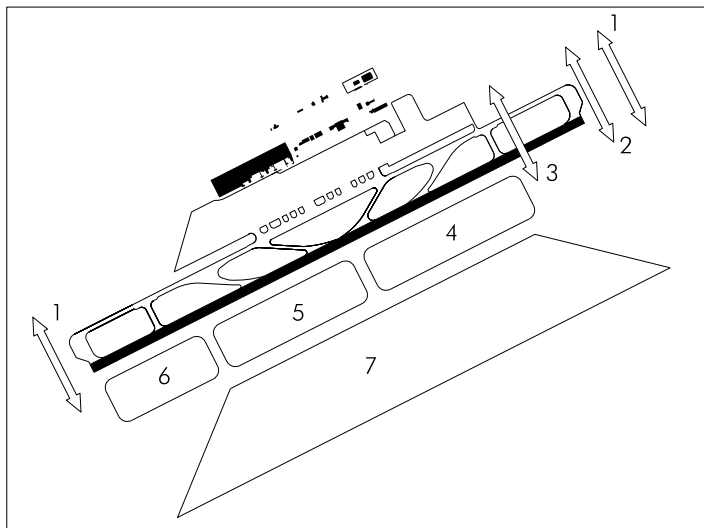
ADDITIONAL INFORMATION

ZONAS DE CONCENTRACIÓN DE AVES

BIRD CONCENTRATION AREAS

- ZONA 1.- Paso de gaviotas, especialmente al amanecer y atardecer.
- ZONA 2.- Paso de aves pequeñas (fringílidos y ploceidos) desde el amanecer hasta mediodía.
- ZONA 3.- Paso de alcaravanes durante la noche.
- ZONA 4.- Zona de descanso de chorlitos y avefrías. Sólo en invierno.
- ZONA 5.- Zona de campeo de aves pequeñas (fringílidos y ploceidos).
- ZONA 6.- Zona de campeo de cernícalos.
- ZONA 7.- Parque Natural de las Salinas. Concentración de gaviotas, anátidas, ardeídos, cormoranes, flamencos y otras aves acuáticas.

- AREA 1.- Crossing of seagulls, specially at sunrise and sunset.
- AREA 2.- Crossing of small birds (fringillidae and ploceidae) from sunrise to midday.
- AREA 3.- Crossing of stone curlews during the night.
- AREA 4.- Resting area of plovers and lapwings. Only in winter.
- AREA 5.- Overflight area of small birds (fringillidae and ploceidae).
- AREA 6.- Overflight area of kestrels.
- AREA 7.- Salinas Natural Park. Concentration of seagulls, ducks, herons, cormorants, flamingos and other aquatic birds.



URGENCIA MÉDICA A BORDO

MEDICAL EMERGENCY ON BOARD

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

In the event that a passenger requires medical attention, the ATC service shall inform the pilot of existing procedure for urgent medical care on board.