

LEIB AD 2 DATOS DEL AERÓDROMO

LEIB AD 2.1 INDICADOR DE LUGAR Y NOMBRE DEL AERÓDROMO

LEIB - IBIZA

LEIB AD 2.2 DATOS GEOGRÁFICOS Y ADMINISTRATIVOS DEL AERÓDROMO

1	ARP	385222N 0012223E. Ver AD 2-LEIB ADC.
2	Distancia y dirección desde la ciudad	7 km SW.
3	Elevación	7 m / 23 ft.
4	Ondulación geoide	48.85 m ± 0.05 m (1).
5	Temperatura de referencia	30°C.
6	Temperatura baja media	11°C.
7	Declinación magnética	1° E (2020).
8	Cambio anual	7.1'E.
9	Administración AD	Aena.
10	Dirección	Aeropuerto de Ibiza, 07817 Ibiza, (Baleares).
11	TEL	+34-971 809 000
12	FAX	+34-971 809 287
13	AFTN	LEIB
14	E-mail	ibizaclientes@aena.es
15	Tránsito autorizado	IFR/VFR.
16	Observaciones	(1) Para todos los puntos del AD.

LEIB AD 2.3 HORAS DE FUNCIONAMIENTO

1	Aeropuerto	V: H24. I: Hasta 31 octubre: H24. Desde 1 de noviembre: 0630-2300. PS 1 HR PPR.
2	Aduanas e Inmigración	HR AD.
3	Servicios médicos y de sanidad	Sí. HR AD.
4	AIS/ARO	H24. (1)
5	Información MET	V: H24. I: HR AD PS 2 HR BFR HR AD.
6	ATS	HR AD.
7	Abastecimiento de combustible	HR AD.

8	Asistencia en tierra	HR AD.
9	Seguridad	HR AD.
10	Deshielo	No.
11	Observaciones	(1) Oficina ARO Centralizada zona geográfica 7. <ul style="list-style-type: none">• TEL: +34-918 603 562• TEL: +34-672 344 445 (solo en contingencia de comunicaciones).• E-mail: arocentralizada@enaire.es• Dirección AFTN para gestión de plan de vuelo de LEIB: LEIBZPZX. Oficina AIO Centralizada - Oficina NOTAM Internacional.• TEL: +34-913 213 137/138• E-mail: unof@enaire.es

LEIB AD 2.4 SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO

1	Instalaciones para el manejo de carga	Sin limitaciones.
2	Tipos de combustible	100LL, JET A-1.
3	Tipos de lubricante	W100.
4	Capacidad de reabastecimiento	100LL: 1 equipo fijo (surtidor), 1.66 L/s, para aeronaves con envergadura inferior a 15 m. JET A-1: <ul style="list-style-type: none">• 5 cisternas 40000 L, 38 L/s.• 1 cisterna 25000 L, 19 L/s.• 1 cisterna 20000 L, 19 L/s.
5	Instalaciones para el deshielo	No.
6	Espacio disponible en hangar	No.
7	Instalaciones para reparaciones	No.

8 Observaciones

Agentes de rampa:

- AVIAPARTNER IBIZA, S.A.
 - TEL: +34-672 404 787
 - E-mail: ibz.ops@aviapartner.aero
 - SITA: IBZAOXH
- GROUNDFORCE IBZ 2023 UTE
 - TEL: +34-971 809 190
 - FAX: +34-971 809 100
 - E-mail: ibzjturno@groundforce.aero
 - SITA: IBZGFXH

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

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:

- AVIAPARTNER IBIZA FBO, S.A.
 - TEL: +34-671 486 678
 - E-mail: ibz.executive@aviapartner.aero
- SKY VALET SPAIN, S.L.
 - TEL: +34-619 314 129
 - E-mail: fbo.leib@skyvalet.com

Agentes handling de Aviación General (por orden alfabético):

- AVIAPARTNER IBIZA FBO
 - TEL: +34 671 486 678
 - E-mail: ibz.executive@aviapartner.aero
- EXECUJET AIRLINES S.L.
 - TEL: +34-971 809 151
 - E-mail: fbo.leib@execujet.eu
 - SITA: IBZEH8X
- GENERAL AVIATION SERVICES
 - TEL: +34-600 657 997
 - E-mail: ibiza@generalaviation.es
- GESTAIR BY SKY VALET IBIZA
 - TEL: +34-619 314 129
 - E-mail: fbo.leib@skyvalet.com
 - SITA: MADSKXH
- IBIZAIR S.L.
 - TEL: +34-971 809 124/5
 - TEL H24: +34-639 602 538
 - FAX: +34-971 809 126
 - E-mail: ops@ibizair.com
 - SITA: IBZSPXH
- JETEX FLIGHT SUPPORT
 - TEL: +34-660 897 867
 - E-mail: ibz-ibiza@jetex.com

Agente de puesta a bordo de combustible:

- SERVICIOS LOGÍSTICOS DE COMBUSTIBLES DE AVIACIÓN S.L.
 - TEL: +34-971 809 172
 - E-mail: ibzcoordinador@slca.es

LEIB AD 2.5 INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA PASAJEROS

1	Hoteles	No.
2	Restaurante	Sí.
3	Transporte	Autobuses y taxis.
4	Instalaciones médicas	Primeros auxilios. (1)
5	Banco/Oficina Postal	Cajeros automáticos (2) / No.
6	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.
7	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.

LEIB AD 2.6 SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

1	Categoría de incendios	9 del 1 de abril al 31 de octubre. (2). 7 del 1 de noviembre al 31 de marzo. (1) (2).
2	Equipo de salvamento	De acuerdo a la categoría de incendios publicada. Mínimo de reservas en el aeropuerto de agentes extintores <ul style="list-style-type: none"> • O solución de espuma Nivel B 200%.- 5832 Kgs. • O polvo Químico Seco 100%.- 450 Kgs.
3	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. (3).
4	Observaciones	(1) 9 a demanda (de acuerdo al procedimiento de solicitud de nivel de protección a demanda). (2) El tiempo de respuesta del servicio de salvamento y extinción de incendios es menor a 3 MIN, con un objetivo operacional de 2 MIN. (3) Datos de contacto CECOA: <ul style="list-style-type: none"> • TEL.: +34-971 809 307 • E-mail: ibizaoperacionescpo@aena.es

LEIB AD 2.7 EVALUACIÓN Y NOTIFICACIÓN DEL ESTADO DE LA SUPERFICIE DE LA PISTA, Y PLAN PARA LA NIEVE

1	Tipos de equipamiento de limpieza	No aplica.
2	Prioridades de limpieza	No aplica.
3	Material usado para el tratamiento de la superficie del área de movimiento	No aplica.
4	Pistas de invierno especialmente preparadas	No aplica.
5	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.

LEIB AD 2.8 DATOS SOBRE PLATAFORMAS, CALLES DE RODAJE Y EMPLAZAMIENTOS/POSICIONES DE VERIFICACIÓN DE EQUIPO

1	Plataforma	Superficie: Aviación Comercial: Hormigón. Aviación General y Servicio Contraincendios: Asfalto. Resistencia: Puestos de estacionamiento: PCN 46/R/A/W/T EXC PRKG K1 a K8: PCN 103/R/C/W/T. TWY interior de plataforma: PCN 113/R/A/W/T. Aviación General: PCN 43/F/A/W/T. Servicio Contraincendios y PRKG 1X y 2X: PCN 38/F/A/W/T.
2	Calles de rodaje	Anchura: 23 m, EXC E1 y E10: 19 m; G3: 10.5 m y EH: 10 m. Superficie: Asfalto, EXC accesos a cabeceras: Hormigón. Resistencia: TWY E3, E6, E8, T: PCN 130/F/A/W/T. TWY E1, E2, E9, E10: PCN 61/R/A/W/T. TWY E4, E5, E7: 104/F/A/W/T. Unión de plataforma de Aviación Comercial con TWY T: PCN 130/F/A/W/T. TWY EH: rodaje aéreo, superficie cerrada.
3	Posiciones de comprobación	Altímetro Plataforma: ELEV 12 m / 39 ft. VOR: No. INS: Ver AD 2-LEIB PDC.
4	Observaciones	Ninguna.

LEIB AD 2.9 SISTEMA DE GUÍA Y CONTROL DEL MOVIMIENTO EN LA SUPERFICIE Y SEÑALES

1	Sistema de guía de rodaje	Letreros, barras de parada, puntos de espera de la pista, puntos de espera intermedios (1), barras y letreros de prohibición de acceso y letreros de puestos de estacionamiento. (2)
2	Señalización de RWY	Designadores, umbral, eje, faja lateral, zona de toma de contacto, punto de visada.
3	Señalización de TWY	Eje y faja lateral. (2)
4	Observaciones	(1) Con iluminación LED. (2) EXC TWY EH: balizas de borde y luces de protección de pista.

LEIB AD 2.10 OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO

1	Obstáculos en las Superficies de Aproximación, Ascenso en el Despegue, Cónica, Horizontal interna, Transición, Transición Interna y aterrizaje interrumpido establecidas en el Anexo 14 de OACI; y las áreas 2A y 3 establecidas en el Anexo 15 de la OACI. Los que perforan estas superficies se identifican en el fichero CSV como "Relevante_Relevant = Si/Yes".	Ver Ítem 10 y Conjunto de Datos.
2	Observaciones	Ver AD 2-LEIB AOC.

LEIB AD 2.11 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA SUMINISTRADA

1	Oficina MET	Ibiza EMAe.
2	HR	V: H24; I: HR AD PS 2 HR BFR HR AD. Fuera de este horario se emitirá METAR AUTO semihorario.
3	METAR	Semihorario.
4	TAF	24 HR.
5	TREND	Sí.
6	Información	En persona y telefónica.
7	Documentación de vuelo/Idioma	Cartas y lenguaje claro / Español.
8	Cartas	Mapas del tiempo significativo, mapas de pronóstico en altitud (viento y temperatura).
9	Equipo suplementario	Presentador de imágenes de nubes, rayos y de información radar.
10	Dependencia ATS atendida	TWR, APP.
11	Información adicional	Valencia OMAe (LEVA): H24 • TEL: +34-963 690 750 Ibiza EMAe: HR AD • TEL: +34-971 809 149
12	Observaciones	Existe resumen climatológico de aeródromo. Se hacen avisos de aeródromo.

LEIB AD 2.12 CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA

RWY	Orientación	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
06	062.09°GEO 061°MAG	2799 x 45	385201.02N 0012131.96E	THR: 4.6 m/15 ft TDZ: 5.9 m/19 ft	No	60 x 150	2919 x 295 (3)	No	240 x 150	RWY: ASPH PCN 130/F/A/W/T. PCN 84/R/A/W/T. (1) SWY: No
24	242.10°GEO 241°MAG	2799 x 45	385243.51N 0012314.59E	THR: 5.5 m/18 ft TDZ: 6.9 m/23 ft	No	60 x 150	2919 x 295 (3)	No	240 x 150	RWY: ASPH PCN 130/F/A/W/T. PCN 84/R/A/W/T. (2) SWY: No

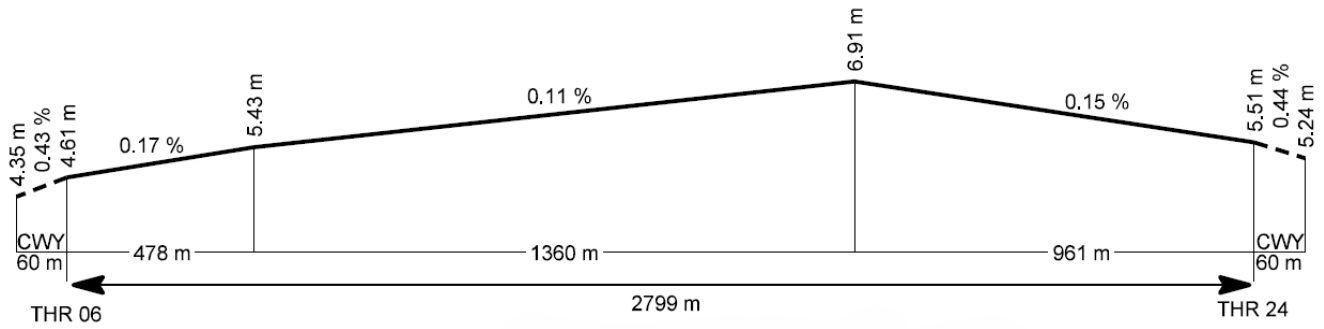
Observaciones:

(1) Primeros 104 m RWY 06 hormigón hidráulico.

(2) Primeros 104 m RWY 24 hormigón hidráulico.

(3) Exención al requisito relativo al ancho de franja de pista: Ancho de franja de pista de 295 m en vez de 300 m. RWY 06 margen derecho: franja 145 m. Últimos 193 m RWY 06 margen derecho: franja decrece hasta 138 m (ver AD2 LEIB ADC).

12.1 PERFIL



LEIB AD 2.13 DISTANCIAS DECLARADAS

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
06	2799	2859	2799	2799
24	2799	2859	2799	2799
06 INT E8	2415	2475	2415	-
24 INT E3	2356	2416	2356	-
06 INT EH	1022	1082	1022	-
24 INT EH	1782	1842	1782	-

Observaciones: Ninguna.

LEIB AD 2.14 LUCES DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA

1	Pista	06
2	Aproximación	Precisión CAT I 300 m LIH.
3	PAPI (MEHT)	3° (17.25 m / 57 ft).
4	Umbral	Verdes con barras de ala.
5	Zona de toma de contacto	No.
6	Eje pista	2799 m: 1899 m blancas+600 m rojas/blancas+300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m.
7	Borde de pista	2799 m: 2199 m blancas + 600 m amarillas LIH. Distancia entre luces: 50 m.
8	Extremo de pista	Rojas.
9	Zona de parada	No.
10	Observaciones	Luces indicadoras de salida rápida (E4 y E5). Iluminación LED en luces de eje de rodaje, luces de RETIL y luces de protección de pista de las calles de salida rápida (E4 y E7).

1	Pista	24
2	Aproximación	Precisión CAT I 900 m LIH.
3	PAPI (MEHT)	3° (18.27 m / 60 ft).

4	Umbral	Verdes con barras de ala.
5	Zona de toma de contacto	No.
6	Eje pista	2799 m: 1899 m blancas+600 m rojas/blancas+300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m.
7	Borde de pista	2799 m: 2199 m blancas + 600 m amarillas LIH. Distancia entre luces: 50 m.
8	Extremo de pista	Rojas.
9	Zona de parada	No.
10	Observaciones	Luces indicadoras de salida rápida (E6 y E7). Iluminación LED en luces de eje de rodaje, luces de RETIL y luces de protección de pista de las calles de salida rápida (E4 y E7).

LEIB AD 2.15 OTROS SISTEMAS DE ILUMINACIÓN Y FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA ELÉCTRICA

1	ABN/IBN	No.
2	WDI	1 cerca THR 06, 1 cerca THR 24. LGTD.
3	Iluminación de TWY	Eje y borde sólo en curvas.
4	Iluminación de plataforma	Torres de iluminación y borde de plataforma con balizas retrorreflectantes.
5	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.
6	Observaciones	Ninguna.

LEIB AD 2.16 ÁREA DE ATERRIZAJE DE HELICÓPTEROS

1	Situación	Ondulación geoide: ver casilla 2. FATO: RWY 06/24. Coordenadas THR 06 y THR 24, ver casilla 12. Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 06/24. Coordenadas THR 06 & THR 24, ver casilla 12. Rodaje aéreo: TLOF coincide con los PRKG 7 a 12, 32, 33, 1X, 2X, 73M, 74M, 75M, 76M, ver AD 2-LEIB PDC.
2	Elevación	FATO: RWY 06/24. Elevación THR 06 y THR 24, ver casilla 12. 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, 73M, 74M, 75M, 76M. (*) Ver tabla.
3	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, 73M, 74M, 75M, 76M. PRKG: 7 a 12, 32, 33, 1X, 2X, 73M, 74M, 75M, 76M. Dimensiones MAX ACFT, ver PDC 1.2. Resistencia, ver casilla 8.

4	Orientación	No.
5	Distancias declaradas	Ver casilla 13.
6	Iluminación	Ver casilla 14.
7	Observaciones	Ver casilla 20, reglamentación local, procedimientos de rodaje de helicópteros.

(*)

RAMPA	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	1X	12.86
Aviación General	2X	12.61
Aviación General	73M	11.60
Aviación General	74M	11.50
Aviación General	75M	11.42
Aviación General	76M	11.01

LEIB AD 2.17 ESPACIO AÉREO DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO


1	Denominación	CTR IBIZA.
2	Límites laterales	385240N 0011034E, 385518N 0011655E, 385356N 0011751E, 390037N 0013403E, 385542N 0013722E, 385402N 0013317E, 384936N 0013617E, 384510N 0012534E, 384623N 0012444E, 384311N 0011701E, 385240N 0011034E.
3	Límites verticales	SFC - 2500 ft AMSL.
4	Clase de espacio aéreo	D.
5	Unidad responsable Idioma	IBIZATWR (1). ES/EN.
6	Altitud de transición	1850 m / 6000 ft.
7	Horas de aplicabilidad	HR AD.
8	Observaciones	(1) Distintivo de llamada: Ibiza TWR. HR ATS: ver casilla 3.

LEIB AD 2.18 INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

Servicio	Distintivo llamada	FREQ	HR	Observaciones
APP	Palma Control	134.825 MHz	H24	APP/I
TWR	Ibiza TWR	118.505 C	HR AD	-
		121.380 C	(1)	CLR. (1) Actividad anunciada por ATIS

Servicio	Distintivo llamada	FREQ	HR	Observaciones
TWR	Ibiza TWR	121.500 MHz	HR AD	EMERG
		121.930 C	HR AD	GMC
		243.000 MHz	HR AD	EMERG
		257.800 MHz	HR AD	MIL
ATIS	Ibiza Information	119.805 C	HR AD	-
D-ATIS	Ibiza Information	NIL	HR AD	Suministro de información ATIS mediante enlace de datos.

LEIB AD 2.19 RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIZAJE

Instalación (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas	ELEV DME	Observaciones
VOR (1° E)	IBA	117.800 MHz	H24	385206.0N 0012157.4E	-	Solo utilizable para aproximaciones publicadas. <ul style="list-style-type: none"> R-139 desviaciones de más de $\pm 2^\circ$. R-163 desviaciones de más de $\pm 2^\circ$. R-207 desviaciones de más de $\pm 2^\circ$.
DME	IBA	CH 125X	H24	385206.3N 0012157.9E	0 m	COV a 40 NM AVBL BTN: <ul style="list-style-type: none"> R-030/R-090 a 6000 ft AMSL o ABV; R-090/R-120 U/S a 8000 ft AMSL; R-120/R-180 a 8000 ft AMSL o ABV; R-180/R-270 a 4000 ft AMSL o ABV; R-270/R-030 a FL120 o ABV.
NDB (1° E)	IZA	394.000 kHz	H24	385455.7N 0012813.5E	-	COV 60 NM.
LOC 06 (1° E) ILS CAT I	IBI	111.100 MHz	H24	385248.4N 0012326.4E	-	061° MAG / 322 m FM THR 24. COV 25 NM AVBL BTN $\pm 10^\circ$ FM RCL a 2300 ft AMSL o ABV. COV 17 NM  AVBL BTN $\pm 35^\circ$ FM RCL a 3000 ft AMSL o ABV.
GP 06		331.700 MHz	H24	385202.1N 0012144.7E	-	3°; RDH 15.72 m; a 287 m FM THR 06 & 115 m FM RCL a la derecha en el sentido de APCH. Pueden no recibirse indicaciones de fly-up a fondo de escala a 1600 ft  AMSL a partir de 6° a la derecha del RCL.
ILS/DME 06	IBI	CH 48X	H24	385202.4N 0012144.5E	9 m	REF DME THR 06.
LOC 24 (1° E) ILS CAT I	IBZ	109.500 MHz	H24	385156.3N 0012120.7E	-	241° MAG / 307 m FM THR 06. COV 25 NM AVBL BTN $\pm 10^\circ$ FM RCL a 2500 ft AMSL o ABV. COV 17 NM  AVBL BTN $\pm 35^\circ$ FM RCL a 3100 ft AMSL o ABV.
GP 24		332.600 MHz	H24	385235.5N 0012306.0E	-	3°; RDH 15.37 m; a 297 m FM THR 24 & 123 m FM RCL a la izquierda en el sentido de APCH.
ILS/DME 24	IBZ	CH 32X	H24	385235.7N 0012305.8E	9 m	REF DME THR 24.

LEIB AD 2.20 REGLAMENTO LOCAL DEL AERÓDROMO

20.1 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 atienda, de reubicar la aeronave en la misma plataforma o en otra del aeropuerto en un plazo no superior a 3 horas.

20.1.1 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 standard 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.

20.1.2 SOLICITUD DE AUTORIZACIÓN ATC Y PUESTA EN MARCHA VIA ENLACE DE DATOS

En el aeropuerto de Ibiza se aplican procedimientos de salida vía DCL para los servicios de autorización ATC y puesta en marcha. Para más información sobre el servicio DCL, ver AIP ENR 1.5, apartado 3. VUELOS QUE SALEN, Autorización ATC y puesta en marcha vía enlace de datos (DCL).

En caso de discrepancia, la voz siempre prevalecerá sobre el enlace de datos.

El piloto podrá solicitar la autorización ATC por DCL con una antelación máxima de 30 minutos respecto de la EOBT.

El piloto solicitará la autorización ATC y puesta en marcha conjuntamente vía RCD. El mensaje RCD (Departure Clearance Request) deberá contener los siguientes datos:

1. Indicativo de la aeronave conforme al plan de vuelo presentado (FPL).
2. Aeródromo de origen.
3. Posición de estacionamiento.
4. Aeródromo de destino.
5. Letra correspondiente a la información ATIS recibida.
6. Designador OACI del tipo de aeronave.

El texto libre enviado en el RCD por el piloto no será considerado por el ATC. Los requerimientos especiales se harán siempre vía voz.

El piloto recibirá un mensaje de aceptación "RCD RECEIVED" o de cancelación "RCD REJECTED".

Rangos establecidos para la solicitud de puesta en marcha:

- A. Aeronaves sin CTOT asignado: desde 15 minutos antes de su EOBT hasta 10 minutos después de su EOBT.
- B. Aeronaves con CTOT asignado: desde 15 minutos antes de su CTOT hasta 10 minutos antes de su CTOT si se encuentra estacionado en puestos de estacionamiento con salida con retroceso remolcado, o desde 15 minutos antes de su CTOT hasta 5 minutos antes de su CTOT en el resto de los puestos de estacionamiento.
- C. Para mejorar la predictibilidad de la TTOT, ATC podrá instruir para que se solicite el permiso de puesta en marcha a una hora determinada.
- D. En periodos de alta demanda, ATC puede aplicar otros valores que garanticen el cumplimiento de la ventana de tolerancia del vuelo.

Cuando se reciba un mensaje RCD antes de los rangos establecidos, será aceptado el RCD y se enviará CLD con autorización ATC, instando a la tripulación a llamar cuando esté listo y de acuerdo con su EOBT/CTOT.

Cuando se reciba un mensaje RCD dentro de los rangos establecidos, será aceptado el RCD y se enviará CLD con autorización ATC y aprobación de puesta en marcha.

En caso de aceptación, Ibiza Autorizaciones emitirá un mensaje CLD con los siguientes campos:

1. Indicativo de la aeronave.
2. Aeródromo de destino.
3. Pista asignada para la salida.
4. Procedimiento de salida (SID).

Nota: La altitud inicial será la correspondiente a la SID publicada.

5. Código SSR modo A (SQUAWK).
 6. ADT (Approved Departure Time).
- Nota: ADT=CTOT del vuelo, de tenerlo.

7. Siguiente frecuencia.
8. Letra de la información ATIS vigente.
9. Información adicional, que incluirá la autorización de puesta en marcha o las instrucciones para solicitarla.

Cuando se reciba un mensaje FSM del tipo "REVERT TO VOICE PROCEDURES" la comunicación vía enlace de datos se dará por concluida y aplicará el procedimiento pasar a voz.

Cuando se reciba el mensaje CLD, el piloto:

- A. Si detecta alguna inconsistencia en el mensaje recibido, pasará a voz para solicitar una nueva autorización.
- B. Si considera la autorización del mensaje CLD correcta, responderá vía enlace de datos con un mensaje CDA.
- C. Si no se encontrase listo para puesta en marcha, no aceptará la autorización y contactará vía voz con el controlador cuando esté listo.

Si no se recibe por parte del piloto un mensaje CDA dentro del tiempo de espera, o se recibe un CDA inconsistente con el mensaje CLD previo, la comunicación vía enlace de datos se terminará y se recibirá un mensaje "CDA REJECTED" en el FMS.

Cuando se reciba un mensaje CDA correcto, el sistema ATC enviará a la aeronave un mensaje "CLEARANCE CONFIRMED" en el FMS y dará por finalizada la comunicación vía enlace de datos.

La petición de retroceso y/o rodaje deberá ser solicitada en la frecuencia informada en el mensaje CDA correspondiente.

20.1.3 PROCEDIMIENTO PASAR A VOZ

Al recibir un mensaje del tipo "REVERT TO VOICE PROCEDURES", o ante cualquier inconsistencia en la autorización recibida, el piloto contactará vía voz con el controlador y solicitará una nueva autorización.

20.2 MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

20.2.1 PLATAFORMA

Para el Acceso / Salida de la Plataforma se deberá seguir las siguientes indicaciones a no ser que el Servicio de Control de Aeródromo indique otra cosa:

- Para las aeronaves de ala fija que estacionen en la PLATAFORMA DE AVIACIÓN GENERAL (52S a 105N; 301-302):
 - Acceso a plataforma: GATE G2 (girar a la derecha al tomar la línea central de rodaje en plataforma).
 - Salida de plataforma: GATE G3.
- Para aeronaves de ala fija que estacionen en la PLATAFORMA COMERCIAL (7 a 37; K1 a K8):
 - Pista en uso RWY 24:
 - Acceso a plataforma:
 - PRKGs 7-18 - Directamente desde T.
 - Resto de PRKGs - GATE G1:
 - PRKG 19 a 23, y K1 a K8, girar a la izquierda al tomar la línea central de rodaje en plataforma.
 - PRKG 25B a 37, girar a la derecha al tomar la línea central de rodaje en plataforma.
 - Salida de plataforma:
 - Aeronaves Clave E - GATE G1.
 - Aeronaves Clave A-D - GATE G2.
 - Pista en uso RWY 06:
 - Acceso a plataforma:
 - Aeronaves Clave E - GATE G1, girar a la izquierda al tomar la línea central de rodaje en plataforma.
 - Aeronaves Clave A-D:
 - PRKGs 7-18 - Directamente desde T.
 - Resto de PRKGs - GATE G2, girar a la izquierda al tomar la línea central de rodaje en plataforma.
 - Salida de plataforma:
 - GATE G1.
- Para los HELICÓPTEROS los puntos de acceso y salida de la plataforma serán los siguientes:
 - Acceso a plataforma:
 - PRKGs 7 a 12 - Directamente desde T.
 - Resto de parkings - GATE G2:
 - PRKGs 1X, 2X y 73M a 76M, girar a la derecha al tomar la línea central de rodaje en plataforma.
 - PRKGs 32-33, girar a la izquierda al tomar la línea central de rodaje en plataforma.
 - Salida de plataforma:
 - GATE G2.

En el caso de que haya una situación en la plataforma que bloquee el sentido de circulación resultante de la información dada anteriormente (push-back, incidente, obras...), se modificará la puerta de entrada/salida a plataforma, teniendo en consideración que:

- GATE G2 está limitada a aeronaves hasta 52 metros de envergadura.
- GATE G3 está limitada a aeronaves hasta 18 metros de envergadura, sin posibilidad que transiten helicópteros por ella.

20.2.2 PROCEDIMIENTO DE RODAJE EN PLATAFORMA

1. Puesta en marcha de motores/turbinas.

Para evitar que los planes de vuelo sean suspendidos automáticamente, se deberá mantener actualizada la EOBT.

- A. Se solicitará permiso para poner en marcha los motores/turbinas en la frecuencia correspondiente emitida en ATIS. Cuando se solicite dicho permiso, la aeronave deberá estar completamente lista para la puesta en marcha inmediatamente.
- B. En el contacto inicial los pilotos notificarán al ATC el indicativo completo de la aeronave, el puesto de estacionamiento que ocupan y el mensaje ATIS recibido.
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 GATE G1.
5. 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 podría solicitar al comandante que vuelva a estacionar la aeronave.
6. 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 aprobará 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.
7. Se prohíbe en plataforma la utilización de empuje de reversa para la operación de retroceso.
8. Las autorizaciones e instrucciones del ATC deberán ser colacionadas.
9. 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.
10. 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.
11. 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.

20.2.3 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 coincidente 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.

20.2.4 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.

20.2.5 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.

20.2.6 MOVIMIENTO EN SUPERFICIE EN CONDICIONES DE BAJA VISIBILIDAD (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. 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:

Llegadas (salida de pista):

- RWY 24: TWY E8 o E9.
- RWY 06: TWY E2 o E3.

Salidas (entrada a pista):

- RWY 24: punto de espera de la RWY 24 en TWY E2.
- RWY 06: punto de espera de la RWY 06 en TWY E9.

4. Las rutas de rodaje a utilizar serán, en general, las siguientes:

Llegadas:

- RWY 24: proceder a GATE G1 vía TWY E8, T o TWY E9, T.
- RWY 06: proceder a GATE G2 vía TWY E3, T o TWY E2, T.

Salidas:

1. Helicópteros y aeronaves estacionadas en Plataforma Comercial.
 - RWY 24: proceder a punto de espera de la RWY 24 vía GATE G2, TWY T, E2.
 - RWY 06: proceder a punto de espera de la RWY 06 vía GATE G1, TWY T, E9.
2. Aeronaves de ala fija estacionadas en Plataforma de Aviación General:

- RWY 24: proceder a punto de espera de la RWY 24 vía GATE G3, TWYT, E2.
- RWY 06: proceder a punto de espera de la RWY 06 vía GATE G3, TWYT, E9.

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.

8. No existen publicadas rutas de rodaje normalizadas para el aterrizaje o despegue.

20.2.7 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.

20.2.8 LIMITACIONES DE RODAJE

1. Cuando una aeronave se encuentre en el punto de espera de la pista en la TWY E8, por detrás de ella existirán las siguientes limitaciones de rodaje de aeronave por la TWY T:

ACFT LONG en TWY E8	MAX ACFT en TWYT (Clasificación de aeronaves según el capítulo 1 del Anexo 14 de OACI)
$L < 40$ m	Todos
$40 \text{ m} \leq L < 47$ m	A, B, C & D
$47 \text{ m} \leq L < 60$ m	A, B & C
$L \geq 60$ m	Ninguno

Cuando una aeronave se encuentre en el punto de espera de la pista en la TWY E3, por detrás de ella existirán las siguientes limitaciones de rodaje de aeronave por la TWY T:

ACFT LONG en TWY E3	MAX ACFT en TWYT (Clasificación de aeronaves según el capítulo 1 del Anexo 14 de OACI)
$L < 40$ m	Todos
$40 \text{ m} \leq L < 47$ m	A, B, C & D
$47 \text{ m} \leq L < 60$ m	A, B & C
$L \geq 60$ m	Ninguno

2. Limitación de capacidad simultánea en puntos de espera TWY E9/E10:

Letra de clave de aeronave en punto de espera TWY E9	MAX AFCT que puede rodar en TWY E10
A	C

Letra de clave de aeronave en punto de espera TWY E9	MAX AFCT que puede rodar en TWY E10
B	C
C	C
D	C
E longitud ≤ 73 m	B
E longitud > 73 m	A

Limitación de capacidad simultánea en puntos de espera TWY E1/E2:

Letra de clave de aeronave en punto de espera en TWY E2	MAX ACFT que puede rodar en TWY E1
A	C
B	C
C	C
D	C
E longitud ≤ 73 m	B
E longitud > 73 m	A

3. TWY E1 y E10: uso limitado al tamaño máximo de aeronave de letra de clave C (envergadura máxima hasta 36 m inclusive).
4. TWY E5 y E6: uso limitado para aeronaves de letra de clave D (envergadura máxima hasta 52 m inclusive).
5. Calles de rodaje de acceso a plataforma de Aviación General: uso limitado para aeronaves de envergadura máxima 18 m inclusive.
6. GATE G2 de acceso a plataforma: uso limitado a aeronaves de envergadura máxima 52 m inclusive.
7. GATE G3 de acceso a plataforma de Aviación General: uso limitado a aeronaves de envergadura máxima 18 m inclusive, sin posibilidad que transiten helicópteros por ella.
8. PRKG K1 a K8, al oeste de la Plataforma Comercial: uso limitado para aeronaves de envergadura máxima 32 m inclusive.
9. Las aeronaves de letra de clave E no podrán efectuar el giro THR 06-TWY E8 y THR 24-TWY E3.
10. Restricción de entrada a RWY por TWY E8 y TWY E3 para aeronaves de letra de clave E.
11. Los modelos DC10 y MD11 solo pueden rodar por las calles de rodaje y puertas de acceso categorizadas como letra de clave E.
12. Calle de rodaje en plataforma entre las GATES G1 y G2 uso limitado a aeronaves de letra de clave D (envergadura máxima hasta 52 m inclusive).
13. TWY EH uso limitado para helicópteros en rodaje aéreo.

20.3 USO DE PISTA

20.3.1 PISTA PREFERENTE

La RWY 24, por motivos medioambientales, será la preferente siempre que la componente de viento en cola no exceda de 5 kt en pista seca, o pista mojada con acción de frenado buena.

20.3.2 OPERACIONES VISUALES NOCTURNAS (VFR-N)

Se autorizan las operaciones visuales nocturnas.

20.4 NOTIFICACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL

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

El objeto de estas notificaciones es la recopilación de la información para la mejora de la seguridad operacional, independientemente de la notificación obligatoria de sucesos ante la autoridad aeronáutica pertinente. Los datos se podrán enviar en cualquier formato incluyendo al menos la siguiente información:

- Fecha y hora.
- Lugar.
- Implicados (datos para identificar los vehículos, aeronaves ... implicados).
- Empresas involucradas.
- Descripción de los hechos.
- Cualquier otro dato que se considere relevante (ej: condiciones de iluminación, meteorológicas, fase de la operación como despegue/aterrizaje/escala, estado del pavimento ...).

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

IbizaSeguridadOperacional@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).

20.5 OPERACIÓN DE AERONAVES DE LETRA DE CLAVE F

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

20.6 POLÍTICA DE AHORRO ENERGÉTICO

El aeropuerto, en horario de ocaso 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.

LEIB AD 2.21 PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DEL RUIDO

21.1 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.

1. ATERRIZAJE

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

2. 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.

LEIB AD 2.22 PROCEDIMIENTOS DE VUELO

22.1 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.

22.1.1 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.

22.1.2 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.

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.

22.1.3 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 espaciamiento 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 200 kt a 12 DME ILS.
- IAS 180 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.

22.1.4 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.

22.1.5 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.

22.1.6 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:

- Durante un procedimiento STAR antes del IAF: Mantener la última altitud o nivel autorizado y entrar en la espera del IAF. Comenzar el descenso después de completar una espera, o después de la EAT cuando se haya recibido, lo que ocurra más tarde, y completar una aproximación IFR publicada a la pista en servicio para llegadas y aterrizar antes de los siguientes 30 minutos.
- 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 aterrizar antes de los siguientes 30 minutos.
- En vectores radar antes del IAF: Mantener la última altitud o nivel autorizado, proceder directamente al primer IAF apropiado y seguir el procedimiento indicado en a).
- En vectores radar 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).
- 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.

22.1.7 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 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.

22.2 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.

22.2.1 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.

22.2.2 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.

22.3 PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)

- 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.

- 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 ≥ 1000 m en caso de fallo de todos los equipos RVR) durante un período superior a 10 minutos y haya previsión de mejora.
- Se informará a los pilotos de que se están aplicando los Procedimientos de Visibilidad Reducida a través del ATIS.
- Las dependencias ATC suministrarán directamente los valores del alcance visual en pista (RVR) para las RWY 24 y 06.
- 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.
- 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) ≤ 350 m.
- Movimiento en superficie: Ver casilla 20, apartado 2.6 "Movimiento en superficie en condiciones de baja visibilidad".

22.4 VIGILANCIA ATS EN TWR

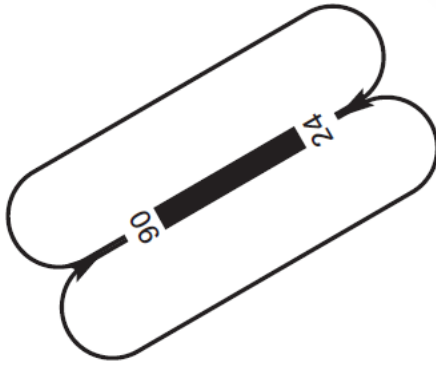
Por encima de 700 ft, podrán utilizarse sistemas de vigilancia ATS en el suministro del servicio de control de aeródromo para ejecutar las siguientes funciones:

- a. Supervisión de la trayectoria de vuelo de aeronaves en aproximación final.
- 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.

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.

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.

22.5 CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD



MNM ALT Reactores // Jets 2000 ft.

MNM ALT Aeronaves convencionales // Conventional aircraft 1000 ft.

LEIB AD 2.23 INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

23.1 ZONAS DE CONCENTRACIÓN DE AVES

ZONA 1.- Paso de gaviotas, especialmente al amanecer y atardecer.

ZONA 2.- Paso de aves pequeñas (fringílicos y ploceidos) desde el amanecer hasta mediodía.

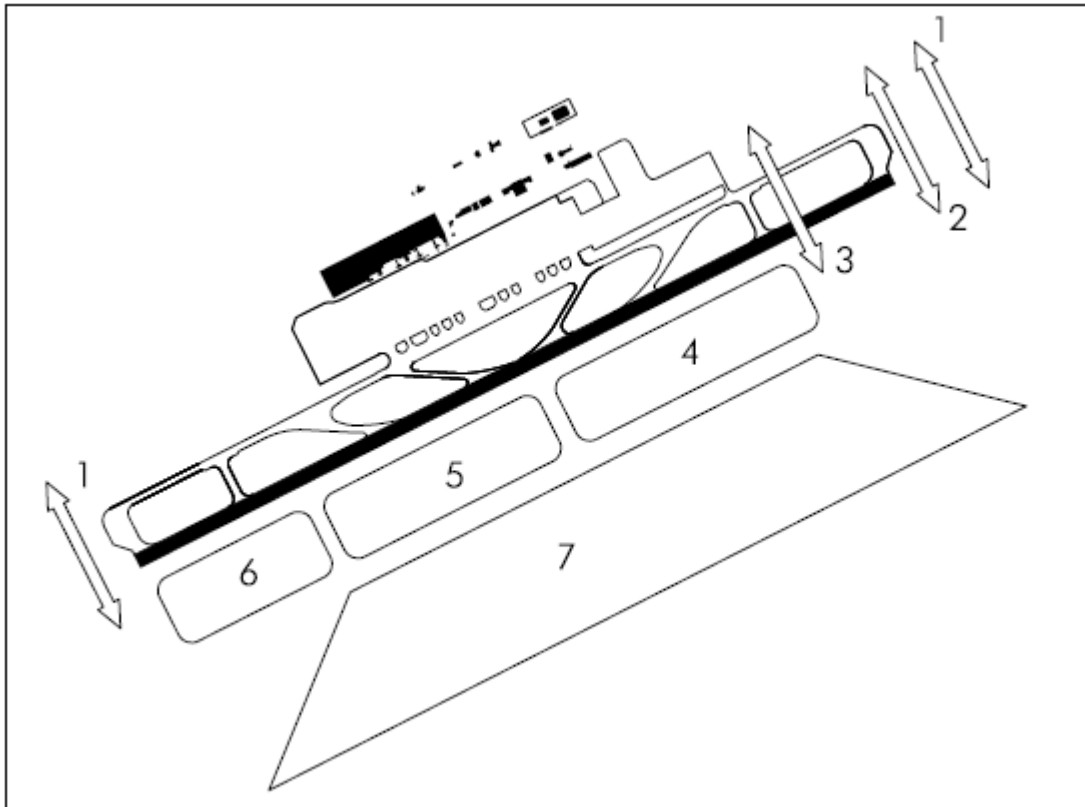
ZONA 3.- Paso de alcaravanes durante la noche.

ZONA 4.- Zona de descanso de chorlitos y avefrías. Sólo en invierno.

ZONA 5.- Zona de campeo de aves pequeñas (fringílicos y ploceidos).

ZONA 6.- Zona de campeo de cernícalos.

ZONA 7.- Parque Natural de las Salinas. Concentración de gaviotas, anátidas, ardeidos, cormoranes, flamencos y otras aves acuáticas.



23.2 URGENCIA MÉDICA A BORDO

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.

LEIB AD 2.24 CARTAS AERONÁUTICAS RELATIVAS A UN AERÓDROMO

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

<https://aip.enaire.es/AIP/#LEIB>

LEIB AD 2.25 PENETRACIÓN DE LA SUPERFICIE DEL TRAMO VISUAL (VSS)

IAC 1 RNP Z RWY 06 (LPV ONLY): LPV.

IAC 2 RNP Y RWY 06: LNAV, LNAV/VNAV.

IAC 6 RNP RNP Z RWY 24 (LPV ONLY): LPV.

IAC 7 RNP Y RWY 24: LNAV, LNAV/VNAV.

IAC 12 VOR RWY 24: aproximación directa.