

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 geoid: 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, (Baleares).
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, (Baleares).
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.
Aduanas e Inmigración: HR AD.
Servicios médicos y de sanidad: No.
AIS/ARO: HR AD.
Información MET: HR AD.
ATS: HR AD. (1)
Abastecimiento de combustible: HR AD.
Asistencia en tierra: HR AD.
Seguridad: HR AD.
Deshielo: No.
Observaciones: (1) Proveedor del servicio FERRONATS.

Airport: V: H24.
I: Until October 31st: H24.
From November 1st: 0630-2300.
PS 1 HR PPR.
Customs and Immigration: HR AD.
Health and Sanitation: No.
AIS/ARO: HR AD.
MET briefing: HR AD.
ATS: HR AD. (1)
Fuelling: HR AD.
Handling: HR AD.
Security: HR AD.
De-icing: No.
Remarks: (1) Service provider FERRONATS.

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
Instalaciones para el deshielo: No.
Espacio disponible en hangar: No.
Instalaciones para reparaciones: No.
Observaciones: Para el tránsito de pasajeros y tripulaciones a través de la terminal de Aviación General es obligatoria la contratación de un Gestor de Aviación General y de Negocios (FBO) autorizado por el aeropuerto.
Agentes FBO:
SKY VALET SPAIN, S.L.
Móvil: +34-619 314 129
E-mail: eduardo.cubero@skyvalet.com
AVIAPARTNER, S.A.S
Móvil: +34-671 486 678
E-mail: ibz.executive@aviapartner.aero
Agentes de rampa:
IBERIA
TEL: +34-971 809 330
FAX: +34-971 809 333
Móvil: No
E-mail: ibzkljsvc@iberia.es
SITA: IBZKOIB
UTE Globalia Handling-Iberhandling
TEL: +34-971 809 190
FAX: +34-971 809 100
Móvil: No
E-mail: ibzapux@globalia-corp.com
SITA: IBZAPUX
Agentes handling de Aviación General:
IBIZAIR S.L.
TEL: +34-971 809 124/5
FAX: +34-971 809 126
Móvil H24: +34-639 602 538

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
De-icing facilities: No.
Hangar space: No.
Repair facilities: No.
Remarks: For the transit of passengers and crews through the General Aviation terminal, to contract a General and Business Aviation Manager (FBO) authorized by the airport is mandatory.
FBO Agents:
SKY VALET SPAIN, S.L.
Mobile phone: +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
Ramp agents:
IBERIA
TEL: +34-971 809 330
FAX: +34-971 809 333
Mobile phone: No
E-mail: ibzkljsvc@iberia.es
SITA: IBZKOIB
UTE Globalia Handling-Iberhandling
TEL: +34-971 809 190
FAX: +34-971 809 100
Mobile phone: No
E-mail: ibzapux@globalia-corp.com
SITA: IBZAPUX
Handling agents General Aviation:
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
 GESTAIR BY SKY VALET IBIZA
 Móvil: +34-619 314 129
 E-mail: eduardo.cubero@skyvalet.com
 SITA: MADSKXH
 EXECUJET SPAIN, S.L.
 TEL: +34-971 809 151
 E-mail: fbo.leib@execujet.eu
 SITA: IBZE8X
 AVIAPARTNER IBIZA FBO
 Móvil: +34-671 486 678
 E-mail: ibz.executive@aviapartner.aero

E-mail: ibizair@contec.es
 SITA: IBZSPXH
 GESTAIR BY SKY VALET IBIZA
 Mobile phone: +34-619 314 129
 E-mail: eduardo.cubero@skyvalet.com
 SITA: MADSKXH
 EXECUJET SPAIN, S.L.
 TEL: +34-971 809 151
 E-mail: fbo.leib@execujet.eu
 SITA: IBZE8X
 AVIAPARTNER IBIZA FBO
 Mobile phone: +34-671 486 678
 E-mail: ibz.executive@aviapartner.aero

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 y 10 TM de carga. Gato hidráulico de 25 TM de capacidad de carga. (3)
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.
 (3) E-mail de contacto para retirada de aeronaves inutilizadas, lbizaOperacionesCPO@aena.es

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 and 10 TM of load. Hydraulic jack with a cargo capacity of 25 TM. (3)
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.
 (3) Contact e-mail address for removal of disabled aircraft, lbizaOperacionesCPO@aena.es

7. DISPONIBILIDAD ESTACIONAL/REMOCIÓN DE OBSTÁCULOS

SEASONAL AVAILABILITY/OBSTACLE CLEARING

Equipo: No.
Prioridad: No.
Observaciones: Ninguna.

Equipment: No.
Priority: No.
Remarks: None.

8. DETALLES DEL ÁREA DE MOVIMIENTO

MOVEMENT AREA DETAILS

Plataforma: Superficie: Aviación Comercial y Aviación General 1: Hormigón. Aviación General 2 y 3: Asfalto.
 Resistencia: Puestos de estacionamiento: PCN 50/R/B/W/T.
 Aviación General 1: PCN 8/R/C/W/T.
 Aviación General 2: 2062 kg / 0.48 MPa.
 Aviación General 3: 632 kg / 0.17 MPa.
Calles de rodaje: Anchura: 23 m, EXC H1 y H4: 19 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: Civil Aviation and General Aviation 1: Concrete. General Aviation 2 and 3: Asphalt.
 Strength: Stands: PCN 50/R/B/W/T.
 General Aviation 1: PCN 8/R/C/W/T.
 General Aviation 2: 2062 kg / 0.48 MPa.
 General Aviation 3: 632 kg / 0.17 MPa.
Taxiways: Width: 23 m, EXC H1 and H4: 19 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 en pista, letreros NO ENTRY y puestos de estacionamiento.

Taxiing guidance system: Signboards, stop bars, runway-holding positions, NO ENTRY boards and stands.

Señalización de RWY: Designadores, umbral, eje, faja lateral, zona de toma de contacto, punto de visada.

RWY markings: Designators, threshold, centre line, side stripe, touchdown zone, aiming point.

Señalización de TWY: Eje y faja lateral.

TWY markings: Centre line and side stripe.

Observaciones: Ninguna.

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:

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:

Ver carpeta del DVD "Item 10".

See DVD folder "Item 10".

Observaciones: Ver AD 2-LEIB AOC.

Remarks: See AD 2-LEIB AOC.

11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO

METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED

Oficina MET: Ibiza MET.

MET office: Ibiza MET.

HR: HR AD.

HR: HR AD.

METAR: Semihorario.

METAR: Half-hourly.

TAF: 24 HR.

TAF: 24 HR.

TREND: Sí.

TREND: Yes.

Información: En persona y telefónica.

Briefing: In person and by telephone.

Documentación de vuelo/Idioma: Cartas y lenguaje claro / Español.

Flight documentation/Language: Charts and plain language / Spanish.

Cartas: Mapas del tiempo significativo, mapas de pronóstico en altitud (viento y temperatura).

Charts: Significant weather charts, upper-air forecast charts (wind and temperature).

Equipo suplementario: Presentador de imágenes de nubes, rayos y de información radar.

Supplementary equipment: Cloud, lightning and radar information image display.

Dependencia ATS atendida: TWR, APP.

ATS unit served: TWR, APP.

Información adicional: Oficina principal Valencia; H24; TEL: +34-963 690 750.

Additional information: Main office Valencia; H24; TEL: +34-963 690 750.

Oficina meteorológica Ibiza; HR AD;

Meteorological office Ibiza; HR AD;

TEL: +34-971 809 149.

TEL: +34-971 809 149.

Observaciones: Existe resumen climatológico de aeródromo. Se hacen avisos de aeródromo.

Remarks: Aerodrome climatological summary available. Aerodrome warnings available.

12. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA

RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

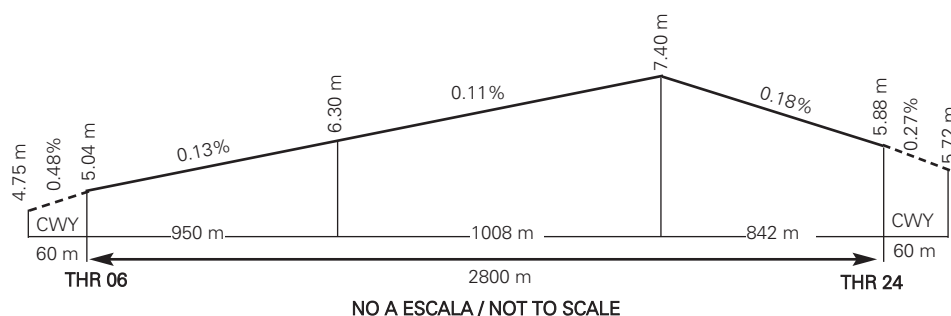
RWY	Orientación Direction	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m) Strip (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
06	062.09°GEO 062°MAG	2800 x 45	385201.00N 0012131.94E	THR: 5.0 m/17 ft TDZ: 6.2 m/20 ft	No	60 x 150	2920 x 295 (3)(4)	No	240 x 150	RWY: Asfalto/Asphalt PCN 131/F/A/W/T PCN 104/R/B/W/T (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	230 x 150	RWY: Asfalto/Asphalt 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 de 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 of RWY 06 right side: strip decreases to 138 m.

Perfil:

Profile:



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	
<p>Pista: 06 Aproximación: Precisión CAT I 300 m LIH. PAPI (MEHT): 3° (17.25 m / 57 ft) Umbral: Verdes. 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. Borde de pista: 2800 m: 2200 m blancas + 600 m amarillas LIH. Distancia entre luces: 50 m. Extremo de pista: Rojas. Zona de parada: No. Observaciones: Luces indicadoras de salida rápida (F).</p>	<p>Runway: 06 Approach: Precision CAT I 300 m LIH. PAPI (MEHT): 3° (17.25 m / 57 ft) Threshold: Green. Touchdown zone: No. Runway centre line: 2800 m: 1900 m white+600 m red/white+300 m red. LIH. Distance between lights: 15 m. Runway edge: 2800 m: 2200 m white + 600 m yellow LIH. Distance between lights: 50 m. Runway end: Red. Stopway: No. Remarks: Rapid exit taxiway indicator lights (F).</p>	<p>Pista: 24 Aproximación: Precisión CAT I 900 m LIH. PAPI (MEHT): 3° (18.27 m / 60 ft) Umbral: Verdes. 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. Borde de pista: 2800 m: 2200 m blancas + 600 m amarillas LIH. Distancia entre luces: 50 m. Extremo de pista: Rojas. Zona de parada: No. Observaciones: Luces indicadoras de salida rápida (E).</p>	<p>Runway: 24 Approach: Precision CAT I 900 m LIH. PAPI (MEHT): 3° (18.27 m / 60 ft) Threshold: Green. Touchdown zone: No. Runway centre line: 2800 m: 1900 m white+600 m red/white+300 m red. LIH. Distance between lights: 15 m. Runway edge: 2800 m: 2200 m white + 600 m yellow LIH. Distance between lights: 50 m. Runway end: Red. Stopway: No. Remarks: Rapid exit taxiway indicator lights (E).</p>

15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA		OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY	
<p>ABN/IBN: No. WDI: 1 cerca THR 06, 1 cerca THR 24. LGTD. Iluminación de TWY: Eje y borde sólo en curvas. Iluminación de plataforma: Torres de iluminación y borde (excepto zona Este). 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.</p>	<p>ABN/IBN: No. WDI: 1 near THR 06, 1 near THR 24. LGTD. TWY lighting: Centre line and edge only in curves. Apron lighting: Floodlighting poles and edge (except East area). 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.</p>	<p>Observaciones: Ninguna.</p>	<p>Remarks: None.</p>

16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS		HELICOPTER LANDING AREA	
<p>Situación: - Ondulación geoide: ver casilla 2. - FATO: RWY 06/24. Coordenadas THR 06 & 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 9, 10, 32, 33, 1X, 2X, 3X, 4X, 5X, 6X y 7X, ver PDC.</p>	<p>Position: - Geoid ondulation: see item 2. - FATO: RWY 06/24. Coordinates THR 06 & THR 24, see item 12. - Ground taxiing: TLOF same as RWY 06/24. Coordinates THR 06 & THR 24, see item 12. - Air taxiing: TLOF same as PRKG 9, 10, 32, 33, 1X, 2X, 3X, 4X, 5X, 6X and 7X, see PDC.</p>	<p>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 9, 10, 32, 33, 1X, 2X, 3X, 4X, 5X, 6X y 7X.</p>	<p>Elevation: - FATO: RWY 06/24. Elevation THR 06 y THR 24, see item 12. - Ground taxiing: TLOF same as RWY 06/24, see item 12. - Air Taxiing: TLOF same as PRKG 9, 10, 32, 33, 1X, 2X, 3X, 4X, 5X, 6X and 7X.</p>

RAMPA RAMP	PRKG	ELEV (m)
-	9	11.75
-	10	11.74
-	32	12.99
-	33	12.94
Aviación General / General Aviation 3	1X	12.96
Aviación General / General Aviation 3	2X	12.78
Aviación General / General Aviation 3	3X	12.56
Aviación General / General Aviation 2	4X	11.95
Aviación General / General Aviation 2	5X	11.80
Aviación General / General Aviation 2	6X	11.64
Aviación General / General Aviation 2	7X	11.46

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 9, 10, 32, 33, 1X, 2X, 3X, 4X, 5X, 6X y 7X.
- PRKG: 9, 10, 32, 33, 1X, 2X, 3X, 4X, 5X, 6X y 7X.
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 9, 10, 32, 33, 1X, 2X, 3X, 4X, 5X, 6X and 7X.
- PRKG: 9, 10, 32, 33, 1X, 2X, 3X, 4X, 5X, 6X and 7X.
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 regulation, helicopters 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
IBIZA CTR 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 (MHz)	HR	Observaciones Remarks
APP	Palma Control	134.825	HR H24	APP/I
TWR	Ibiza TWR	118.500 121.375 121.500 121.925 243.000 257.800	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	121.500 118.500	HR AD HR AD	
ATIS	Ibiza Information	119.800	HR AD	

19. RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIZAJE

RADIO NAVIGATION & LANDING FACILITIES

Instalación (VAR) Facility (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas Coordinates	ELEV DME	Observaciones Remarks
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
ILS CAT I							COV 25 NM
							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	385202.2N 0012144.7E			3°; RDH 15.72 m; a/at 289 m FM THR 06 & 110 m FM RCL a la derecha en el sentido de APCH / to the right in direction APCH.
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
ILS CAT I							COV 25 NM AVBL a/at 15.4 NM FM DME (17 NM FM LOC) BTN ±35° FM RCL a/at 3100 ft AMSL o/or ABV. AVBL a/at 23.4 NM FM DME (25 NM FM LOC) BTN ±10° FM RCL a/at 2500 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.

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 13 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 15 de junio hasta el 15 de septiembre, el tiempo máximo de estacionamiento de una aeronave en la Plataforma de Aviación General 1 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.

1.1. INTERCAMBIO DE DATOS CON NMOC-ADVANCED ATC TWR

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

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.

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 13 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 15th until September 15th, the maximum parking time of an aircraft in the General Aviation Apron 1 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. EXCHANGE OF DATA WITH NMOC-ADVANCED ATC TWR

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

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 : ATC departure Planning information message / mensaje ATC de información de planificación de salidas, para todos los vuelos instrumentales de salida.
- C-DPI: Cancel DPI / Cancelación de información de planificación de salidas, 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 (mensajes de cancelación de información de planificación de salidas). 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.

Tras acceder a plataforma por puerta A, si se dirige a un puesto de estacionamiento entre el 9 y el 37, se ha de girar a 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 1 (50N a 74S), Aviación General 2 o 3, 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, se ha de girar a izquierda 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 9 y el 18, al 25B, a uno entre el 26 y el 37, o a uno de plataforma de Aviación General 1 (50N a 74S), Aviación General 2 o 3, se ha de girar a 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:
 - a) Por la puerta A, cuando esté la RWY 06 en servicio.
 - b) Por la puerta B, cuando esté la RWY 24 en servicio o siempre que la aeronave se dirija al PRKG 18.
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:
 - a) Por la puerta A, cuando esté la RWY 24 en servicio.
 - b) Por la puerta B, cuando esté la RWY 06 en servicio.
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 podría solicitar al comandante que vuelva a estacionar la aeronave.

9. A menos que el ATC indique lo contrario, las maniobras de retroceso se efectuarán:
 - a) 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.
 - b) Plataforma de Aviación General 1:
 - Aproando al sur en los PRKG de la parte norte (nombrados con letra N), excepto PRKG 57N que efectuará un retroceso recto.

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: ATC departure Planning information message, for all instrumental departure flights.
- C-DPI: Cancel DPI, cancellation of departure planning information, 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 (cancellation message of departure flight planning information). 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.

After proceeding to apron via gate A, if the aircraft is headed for a stand between 9 and 37, 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 1 (50N to 74S), General Aviation apron 2 or 3, 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, 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 a stand between 9 and 18, for one between 26 and 37, or for one of General Aviation apron 1 (50N to 74S), General Aviation apron 2 or 3, 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:
 - a) Via gate A, when RWY 06 is in use.
 - b) Via gate B, when RWY 24 is in use or whenever the aircraft is heading for PRKG 18.
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:
 - a) Via gate A, when RWY 24 is in use.
 - b) Via gate B, when RWY 06 is in use.
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.
9. Unless ATC advises otherwise, push-back manoeuvres will be carried out:

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

- a) 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.
- b) General aviation 1 apron:
 - Nosing to south in stand of the north area (named with "N"), except PRKG 57N that will accomplish straight push-back.

- Aproando al norte en los PRKG de la parte sur (nombrados con letra S), excepto PRKG 70S que efectuará un retroceso recto.
 No se permite más de un retroceso simultáneo en cada parte (norte o sur) de la plataforma de Aviación General.
- 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.

2.3 PROCEDIMIENTO DE RODAJE DE HELICÓPTEROS

Los helicópteros realizarán las aproximaciones hacia RWY 06/24 y los despegues en RWY06/24, 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 10, 32 y 33 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:

lbizaOperacionesCPO@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. 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 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:

- Nosing to the north in the PRKG of the south area (named with "S"), except PRKG 70S that will accomplish straight push-back.
 Simultaneous push-backs shall not be authorised in every area (north or south) in General aviation apron.

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 HELICOPTER TAXIING PROCEDURE

Helicopters shall carry out approaches to RWY 06/24 and take-offs on RWY06/24, 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 10, 32 and 33, 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:

lbizaOperacionesCPO@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. 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 ≤ 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 24 in TWY H3.
 - RWY 06: runway-holding position 06 in TWY H2.
4. The standard taxiing routes will be:

- 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.
- RWY 24: proceder a punto de espera de la RWY 24 vía TWY A, C, H3.
 - RWY 06: proceder a punto de espera de la RWY 06 vía TWY B, 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 ≤ L < 47 m	A, B, C & D
47 m ≤ L < 60 m	A, B & C
L ≥ 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 ≤ L < 47 m	A, B, C & D
47 m ≤ L < 60 m	A, B & C
L ≥ 60 m	Ninguno / None

- 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:
- RWY 24: proceed to runway-holding position 24 via TWY A, C, H3.
 - RWY 06: proceed to runway-holding position 06 via TWY B, 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:

Letra de clave de aeronave en punto de espera TWY H2/ Aircraft code letter 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

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

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 / Aircraft code letter 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

- TWY H1 y H4: uso limitado al tamaño máximo de aeronave con letra de clave C (envergadura máxima hasta 36 m inclusive).
- TWY E y F: uso limitado para aeronaves con letra de clave D (envergadura máxima hasta 52 m inclusive)
- La aeronave modelo B767-400, en caso de abandonar pista por TWY F, habrá de acceder a plataforma por la puerta A, no pudiendo girar por TWY C hacia la puerta B.
- 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:
 - Al acceder desde TWY D, G, H2 u H3 a TWY C.
 - Al acceder desde TWY C a TWY D, G, H2 u H3.
- Calle de rodaje de acceso a plataforma de Aviación General 1: uso limitado para aeronaves de envergadura máxima 18 m inclusive.
- Calle de rodaje de acceso a plataforma A: uso limitado a aeronaves de envergadura máxima 52 m inclusive.

- TWY H1 and H4: limited use to the maximum size of aircraft with code letter C (maximum wingspan until 36 m inclusive).
- TWY E and F: Limited used to aircraft with code letter D (maximum wingspan up to 52 m inclusive).
- Aircraft model B767-400, when vacating the runway on TWY F, must access the apron via gate A, and shall not turn on TWY C towards gate B.
- 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:
 - When accessing from TWY D, G, H2 or H3 to TWY C.
 - When accessing from TWY C to TWY D, G, H2 or H3.
- Access taxiway to the General Aviation apron 1: limited use for aircraft of maximum wingspan of 18 m, inclusively.
- Access taxiway to apron A: limited use to aircraft of maximum wingspan of 52 m, inclusively.

3. USO DE PISTA

3.1. PISTA PREFERENTE

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.

3. USE OF RUNWAY

3.1. PREFERENTIAL RUNWAY

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

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.

OPERATIONAL SAFETY REPORTS

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:

lbizaSeguridadOperacional@aena.es

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

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 CON LETRA DE CLAVE F

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

4. OPERATIONS OF CODE LETTER F AIRCRAFT

The operation of aircraft with code letter F 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.

21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS**NOISE ABATEMENT PROCEDURES****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.- El tráfico en dirección Norte-Oeste, no virará a la izquierda antes de 8.0 DME IBA.

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

- 1.- Reducir potencia.
- 2.- El tráfico en dirección Norte-Oeste, no virará a la derecha antes de 8.0 DME IBA, desde las 2200 a las 0500.

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.- Traffic bound for North-West, do not turn left before 8.0 DME IBA.

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

- 1.- Reduce engine power.
- 2.- Traffic bound for North-West, do not turn right before 8.0 DME IBA, from 2200 to 0500.

22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO**FLIGHT PROCEDURES****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, TOLSO1S y VARUT1Y 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.

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 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 hijos del procedimiento de llegada estándar (STAR).

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, TOLSO1S and VARUT1Y 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.

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:

- IAS MAX 250 kt at FL100 or below.
- IAS MAX 210/220 kt according to speed limitations over the waypoints of the standard arrival procedure (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:

- 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.

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.

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.

- IAS 210 kt a 12 DME ILS.
- IAS 190 kt a 9 DME ILS.
- IAS 160 kt a 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:

- 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.
- 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.
- 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).
- 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).
- 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 descend is foreseen, aircrafts will be cleared via a standard arrival (STAR), or by means of a "direct to" clearance to an intermediate waypoint of the STAR, to the IAF, to a waypoint of the intermediate approach 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 descend 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.

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.

Additionally, aircrafts will maintain IAS MAX 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. 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.

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. PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)

3.1. Se aplicarán los procedimientos de visibilidad reducida en superficie (LVP) cuando los mínimos meteorológicos alcancen los siguiente 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".

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 (visibility \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. VIGILANCIA ATS EN TWR

Se autoriza la utilización del sistema de presentación radar instalado en la torre de control de Ibiza para realizar 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) Establecimiento de separación establecido en el punto del RCA 4.6.7.3 entre aeronaves sucesivas a la salida.
- d) Suministro de asistencia para la navegación a vuelos VFR.

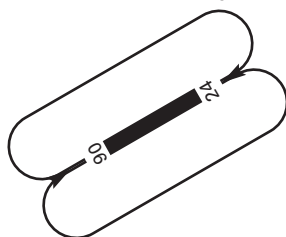
4. TWR ATS SURVEILLANCE

The use of the radar display system installed at Ibiza control tower is authorized in order to perform the following functions:

- a) Supervision of flight paths of aircraft on final approach;
- b) Supervision of flight paths of other aircraft in the vicinity of the aerodrome.
- c) Application of separation between consecutive departing aircraft, as laid down in RCA 4.6.7.3.
- d) Provide navigation assistance to VFR flights.

5. CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD

5. AD TRAFFIC CIRCUIT



MNM ALT Reactores/Jet 2000 ft.

MNM ALT Aeronaves convencionales/Conventional aircraft 1000 ft.

23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

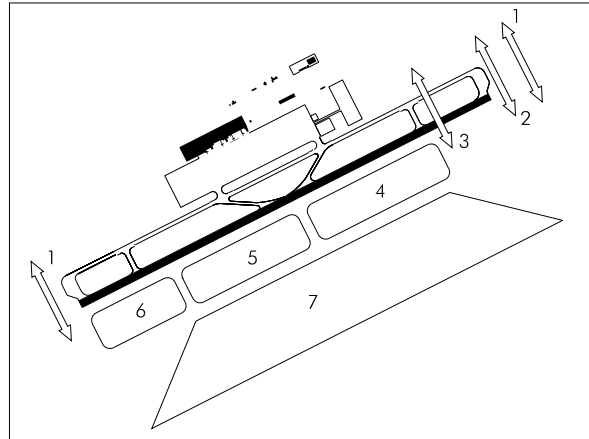
ADDITIONAL INFORMATION

ZONAS DE CONCENTRACION DE AVES.

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

BIRD CONCENTRATION AREAS.

- 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

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.

MEDICAL EMERGENCY ON BOARD

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.