

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 / 23 ft.
Ondulación geoid: 48.85 m ± 0.05 m (1).
Temperatura de referencia: 30°C.
Temperatura baja media: 11°C.
Declinación magnética: 1° E (2020).
Cambio anual: 7.1'E.
Administración AD: Aena.
Dirección: Aeropuerto de Ibiza, 07817 Ibiza, (Balears).
TEL: +34-971 809 111 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 / 23 ft.
Geoid undulation: 48.85 m ± 0.05 m (1).
Reference temperature: 30°C.
Low average temperature: 11°C.
Magnetic variation: 1° E (2020).
Annual change: 7.1'E.
AD administration: Aena.
Address: Aeropuerto de Ibiza, 07817 Ibiza, (Balears).
TEL: +34-971 809 111 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: Sí. HR AD.
→ AIS/ARO: H24. (1)
Información MET: V: H24.
I: HR AD PS 2 HR BFR HR AD.
ATS: HR AD.
Abastecimiento de combustible: HR AD.
Asistencia en tierra: HR AD.
Seguridad: HR AD.
Deshielo: No.
→ Observaciones: (1) Oficina ARO Centralizada zona geográfica 7.
TEL: +34-918 603 562
+34-672 344 445 (solo en contingencia de comunicaciones)
E-mail: arocentralizada@enaire.es
Dirección AFTN para gestión de plan de vuelo de LEIB: LEIBZPXZ
Oficina AIO Centralizada - Oficina NOTAM Internacional
TEL: +34-913 213 137/138
E-mail: unof@enaire.es

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: Yes. HR AD.
AIS/ARO: H24. (1)
MET briefing: V: H24.
I: HR AD PS 2 HR BFR HR AD.
ATS: HR AD.
Fuelling: HR AD.
Handling: HR AD.
Security: HR AD.
De-icing: No.
Remarks: (1) Oficina ARO Centralizada zona geográfica 7.
TEL: +34-918 603 562
+34-672 344 445 (only in communications contingency)
E-mail: arocentralizada@enaire.es
LEIB AFTN address for flight plan management: LEIBZPXZ
Centralised AIO Office - International NOTAM Office
TEL: +34-913 213 137/138
E-mail: unof@enaire.es

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:
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

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:
Ramp agents:
- 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
Ramp agents may attend both commercial and general aviation.
General and Business Aviation Managers (FBO) (in alphabetical order):
For passengers and crew who opt to access through the General Aviation terminal, the General and Business Aviation Managers (FBO) authorised by the airport are:
- AVIAPARTNER 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
General Aviation handling agents (in alphabetical order):
- 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

- 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
Mobile phone: +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

Fuelling agent:

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

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.
Mínimo de reservas en el aeropuerto de agentes extintores:
- O solución de espuma Nivel B 200%.- 5832 Kgs.
- O polvo Químico Seco 100%.- 450 Kgs.

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).

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:
TEL.: +34-971 809 307.
E-mail: ibizaoperacionescpo@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.
Minimum reserves of fire extinguishing agents in the airport:
- Either Class B Foam 200%.- 5832 Kgs.
- Or Dry Chemical Powder 200%.- 450 Kgs.

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 or 5 TM, 10 TM and 30 TM of load. Hydraulic jack with a cargo capacity of 25 TM. Cradle of 16 TM. Lifting bags kit (14 and 31 TM). Debogging equipment (20 TM). Tethering equipment. Ground reinforcement mats. (3).

Remarks: (1) 9 on demand (in accordance with the procedure for the request of level of protection on demand).
(2) The response time of the rescue and fire fighting service is less than 3 MIN, with an operational objective than 2 MIN.
(3) CECOA contact details:
TEL.: +34-971 809 307.
E-mail: ibizaoperacionescpo@aena.es

7. EVALUACIÓN Y NOTIFICACIÓN DEL ESTADO DE LA SUPERFICIE DE LA PISTA Y PLAN PARA LA NIEVE**RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN**

Tipos de equipamiento de limpieza: No aplica.

Prioridades de limpieza: No aplica.

Material usado para el tratamiento de la superficie del área de movimiento: No aplica.

Pistas de invierno especialmente preparadas: No aplica.

Observaciones: Evaluación y notificación del estado de la superficie de la pista de acuerdo a la metodología del Global Reporting Format (GRF) descrita en AD 1.2.2.
Aeródromo en servicio durante todas las estaciones del año.

Types of clearing equipment: Not applicable.

Clearance priorities: Not applicable.

Use of material for movement area surface treatment: Not applicable.

Specially prepared winter runways: Not applicable.

Remarks: Runway surface condition assessment and reporting in accordance with the Global Reporting Format (GRF) methodology described in AD 1.2.2.
Aerodrome in service during all seasons of the year.

8. DETALLES DEL ÁREA DE MOVIMIENTO**MOVEMENT AREA DETAILS**

Plataforma: Superficie: Aviación Comercial: Hormigón.
Aviación General y Servicio Contraincendios: Asfalto.

Resistencia: Puestos de estacionamiento: PCN 50/R/B/W/T
EXC PRKG K1 a K8: PCN 65/R/B/W/T.
Aviación General: PCN 43/F/A/W/T.

Apron: Surface: Commercial Aviation: Concrete.
General Aviation and Fire Fighting Service: Asphalt.

Strength: Stands: PCN 50/R/B/W/T
EXC PRKG K1 to K8: PCN 65/R/B/W/T.
General Aviation: PCN 43/F/A/W/T.

Servicio Contraincendios y PRKG 1X y 2X: PCN 38/F/A/W/T.	Fire Fighting Service and PRKG 1X and 2X: PCN 38/F/A/W/T.
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.	Taxiways: Width: 23 m, EXC E1 and E10: 19 m; G3: 10.5 m and EH: 10 m. Surface: Asphalt, EXC access to thresholds: Concrete.
Resistencia: TWY E3, E5, E6, E8, T: PCN 131/F/A/W/T TWY E1, E2, E9, E10: PCN 63/R/B/W/T TWY E4, E7: PCN 127/F/A/W/T Unión de plataforma de Aviación Comercial con TWY T: PCN 129F/A/W/T TWY EH: información no disponible.	Strength: TWY E3, E5, E6, E8, T: PCN 131/F/A/W/T TWY E1, E2, E9, E10: PCN 63/R/B/W/T TWY E4, E7: PCN 127/F/A/W/T Join Commercial Aviation apron with TWY T: PCN 129F/A/W/T TWY EH: information not available.
Posiciones de comprobación: Altimetro Plataforma: ELEV 12 m / 39 ft. VOR: No. INS: Ver AD 2-LEIB PDC.	Check locations: Altimeter Apron: ELEV 12 m / 39 ft. VOR: No. INS: See AD 2-LEIB PDC.
Observaciones: Ninguna.	Remarks: None.

9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUÍA DE RODAJE

TAXIING GUIDANCE SYSTEM AND MARKINGS

Sistema de guía de rodaje: Letreros, barras de parada, puntos de espera de la pista, puntos de espera intermedios (1), barras de prohibición de acceso, letreros de PROHIBIDA LA ENTRADA y puestos de estacionamiento. (2)	Taxiing guidance system: Signboards, stop bars, runway-holding positions, intermediate holding positions (1), no-entry bars, NO ENTRY signs and stands. (2)
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. (2)	TWY markings: Centre line and side stripe. (2)
Observaciones: (1) Con iluminación LED. (2) EXC TWY EH: balizas de borde y luces de protección de pista.	Remarks: (1) LED lighting. (2) EXC TWY EH: border markers and runway guard lights.

10. OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO

AERODROME OBSTACLES

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 apartado Conjunto de Datos. Observaciones: Ver AD 2-LEIB AOC.	Obstacles in Approach, Take-Off Climb, Conical, Inner Horizontal, Transitional, Inner Transitional and Balked Landing Surfaces established in ICAO Annex 14; and the areas 2A and 3 established in ICAO Annex 15. Those penetrating these surfaces are identified in the CSV file as "Relevante_Relevant = Si/Yes". See Item 10 and Data Sets section. Remarks: See AD 2-LEIB AOC.
---	--

11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO

METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED

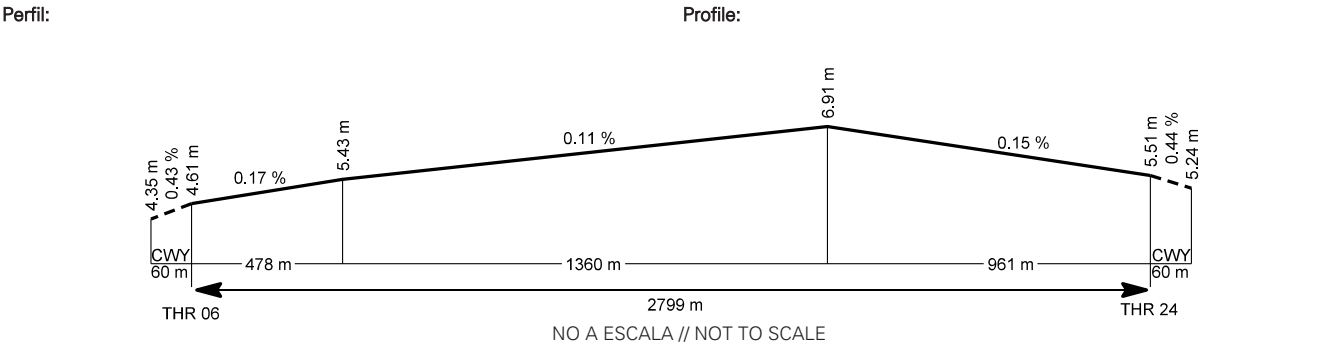
Oficina MET: Ibiza EMAe. HR: V: H24; I: HR AD PS 2 HR BFR HR AD. Fuera de este horario se emitirá METAR AUTO semihorario. METAR: Semihorario. TAF: 24 HR. TREND: Si. Información: En persona y telefónica. Documentación de vuelo/Idioma: Cartas y lenguaje claro / Español. Cartas: Mapas del tiempo significativo, mapas de pronóstico en altitud (viento y temperatura). Equipo suplementario: Presentador de imágenes de nubes, rayos y de información radar. Dependencia ATS atendida: TWR, APP. Información adicional: Valencia OMAe (LEVA): H24; TEL: +34-963 690 750. Ibiza EMAe: HR AD; +34-971 809 149. Observaciones: Existe resumen climatológico de aeródromo. Se hacen avisos de aeródromo.	MET office: Ibiza EMAe. HR: V: H24; I: HR AD PS 2 HR BFR HR AD. Outside these hours, a half-hourly METAR AUTO will be issued. METAR: Half-hourly. TAF: 24 HR. TREND: Yes. Briefing: In person and by telephone. Flight documentation/Language: Charts and plain language / Spanish. Charts: Significant weather charts, upper-air forecast charts (wind and temperature). Supplementary equipment: Cloud, lightning and radar information image display. ATS unit served: TWR, APP. Additional information: Valencia OMAe (LEVA): H24; TEL: +34-963 690 750. Ibiza EMAe: HR AD; +34-971 809 149. Remarks: Aerodrome climatological summary available. Aerodrome warnings available.
---	---

12. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA

RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

RWY	Orientación Direction	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m) Strip (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
06	062.09°GEO 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 131/F/A/W/T PCN 104/R/B/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 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) 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).	Remarks: (1) First 104 m RWY 06 hydraulic concrete. (2) First 104 m RWY 24 hydraulic concrete. (3) Exemption from the runway strip width requirement: Runway strip 295 m wide instead of 300 m. RWY 06 right side: strip 145 m. Last 193 m RWY 06 right side: strip decreases to 138 m (see AD-2 LEIB ADC).
---	--



13. DISTANCIAS DECLARADAS		DECLARED DISTANCES		
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	1017	1077	1017	–
24 INT EH	1777	1837	1777	–
Observaciones: Ninguna.		Remarks: None.		

14. ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA	APPROACH AND RUNWAY LIGHTING
Pista: 06 Aproximación: Precisión CAT I 300 m LIH. PAPI (MEHT): 3° (17.25 m / 57 ft). Umbral: Verdes con barras de ala. Zona de toma de contacto: No. Eje pista: 2799 m: 1899 m blancas+600 m rojas/blancas+300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m. Borde de pista: 2799 m: 2199 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 (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).	Runway: 06 Approach: Precision CAT I 300 m LIH. PAPI (MEHT): 3° (17.25 m / 57 ft). Threshold: Green with wing bars. Touchdown zone: No. Runway centre line: 2799 m: 1899 m white+600 m red/white+300 m red. LIH. Distance between lights: 15 m. Runway edge: 2799 m: 2199 m white + 600 m yellow LIH. Distance between lights: 50 m. Runway end: Red. Stopway: No. Remarks: Rapid exit taxiway indicator lights (E4 and E5). LED lighting on runway center line lights, RETIL lights and runway guard lights of rapid exit (E4 and E7).
Pista: 24 Aproximación: Precisión CAT I 900 m LIH. PAPI (MEHT): 3° (18.27 m / 60 ft). Umbral: Verdes con barras de ala. Zona de toma de contacto: No. Eje pista: 2799 m: 1899 m blancas+600 m rojas/blancas+300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m. Borde de pista: 2799 m: 2199 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 (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).	Runway: 24 Approach: Precision CAT I 900 m LIH. PAPI (MEHT): 3° (18.27 m / 60 ft). Threshold: Green with wing bars. Touchdown zone: No. Runway centre line: 2799 m: 1899 m white+600 m red/white+300 m red. LIH. Distance between lights: 15 m. Runway edge: 2799 m: 2199 m white + 600 m yellow LIH. Distance between lights: 50 m. Runway end: Red. Stopway: No. Remarks: Rapid exit taxiway indicator lights (E6 and E7). LED lighting on runway center line lights, RETIL lights and runway guard lights of rapid exit (E4 and E7).

15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA	OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY
ABN/IBN: No. WDI: 1 cerca THR 06, 1 cerca THR 24. LGTD. Iluminación de TWY: Eje y borde sólo en curvas. Iluminación de plataforma: Torres de iluminación y borde de plataforma con balizas retrorreflectantes. Fuente secundaria de energía: Grupos electrógenos y sistema de alimentación ininterrumpida que proporcionan un tiempo de conmutación (luz) de máximo 1 segundo para los sistemas: eje de pista, extremo de pista y barras de parada y un máximo de 15 segundos para el resto de los sistemas de iluminación. Observaciones: Ninguna.	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 apron edge with con retroreflective markers. Secondary power supply: Engine generators and uninterruptible power supply that provide a maximum switch-over (light) time of 1 second for the following systems: runway centre line, runway end and stop bars, and a maximum of 15 seconds for the rest of the lighting systems. Remarks: None.

16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS**HELICOPTER LANDING AREA****Situación:**

- 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.

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.

Position:

- Geoid ondulation: see item 2.
- FATO: RWY 06/24. Coordinates THR 06 and 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 7 to 12, 32, 33, 1X, 2X, 3X, 73M, 74M, 75M, 76M, see AD 2-LEIB PDC.

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 7 to 12, 32, 33, 1X, 2X, 3X, 73M, 74M, 75M, 76M.

RAMPA RAMP	PRKG	ELEV (m)
–	7	11.74
–	8	11.75
–	9	11.72
–	10	11.63
–	11	11.44
–	12	11.63
–	32	12.99
–	33	12.94
Aviación General // General Aviation	1X	12.86
Aviación General // General Aviation	2X	12.61
Aviación General // General Aviation	73M	11.60
Aviación General // General Aviation	74M	11.50
Aviación General // General Aviation	75M	11.42
Aviación General // General Aviation	76M	11.01

Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización:

- FATO: RWY 06/24.
- Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 06/24, ver casilla 12.
- Rodaje aéreo: TLOF coincide con PRKG 7 a 12, 32, 33, 1X, 2X, 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.

Orientación: No.**Distancias declaradas:** Ver casilla 13.**Iluminación:** Ver casilla 14.**Observaciones:** Ver casilla 20, reglamentación local, procedimientos de rodaje de helicópteros.**Dimensions, surface, maximum weight, marking:**

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

Direction: No.**Declared distances:** See item 13.**Lighting:** See item 14.**Remarks:** See item 20, local regulations, helicopter taxiing procedure.**17. ESPACIO AÉREO ATS****ATS AIRSPACE**

Denominación y límites laterales Designation and lateral limits	Límites verticales Vertical limits	Clase de espacio aéreo Airspace class	Unidad responsable Idioma Unit Language	Altitud de transición Transition altitude
CTR IBIZA 385049N 0011150E, 385819N 0012957E, 385354N 0013256E, 385242N 0013003E, arco de radio 6 NM centrado en el ARP y sentido horario hasta // arc radius 6 NM centred on ARP and clockwise to 384736N 0011743E, 384624N 0011450E, 385049N 0011150E.	2500 ft AMSL SFC	D	IBIZA TWR (1) ES/EN	1850 m/6000 ft

Observaciones: (1) Distintivo de llamada: Ibiza TWR. HR ATS: ver casilla 3.**Remarks:** (1) Call sign: Ibiza TWR. HR ATS: see item 3.**18. INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN ATS****ATS COMMUNICATION FACILITIES**

Servicio Service	Distintivo llamada Call sign	FREQ	HR	Observaciones Remarks
APP TWR	Palma Control Ibiza TWR	134.825 MHz 118.505 C 121.380 C 121.500 MHz 121.930 C 243.000 MHz 257.800 MHz	HR H24 HR AD (1) HR AD HR AD HR AD HR AD	APP/I CLR (1) Actividad anunciada por ATIS // Activity announced by ATIS EMERG GMC EMERG MIL
ATIS D-ATIS	Ibiza Information Ibiza Information	119.805 C NIL	HR AD HR AD	Suministro de información ATIS mediante enlace de datos. // Provision of ATIS information via data link.

19. RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIZAJE

RADIO NAVIGATION & LANDING FACILITIES

Instalación (VAR) Facility (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas Coordinates	ELEV DME	Observaciones Remarks
➔ VOR (1° E)	IBA	117.800 MHz	H24	385206.0N 0012157.4E		Solo utilizable para aproximaciones publicadas // Only usable for published approaches - R-139 desviaciones de más de // deviations greater than ± 2°. - R-163 desviaciones de más de // deviations greater than ± 2°. - R-207 desviaciones de más de // deviations greater than ± 2°
DME	IBA	CH 125X	H24	385206.3N 0012157.9E	0 m	COV a // at 40 NM AVBL BTN: - R-030/R-090 a // at 6000 ft AMSL o // or ABV; - R-090/R-120 U/S a // at 8000 ft AMSL; - R-120/R-180 a // at 8000 ft AMSL o // or ABV; - R-180/R-270 a // at 4000 ft AMSL o // or ABV; - R-270/R-030 a // at FL120 o // or ABV.
NDB (1° E)	IZA	394.000 kHz	H24	385455.7N 0012813.5E		COV 60 NM.
LOC 06 (1° E) CAT I	IBI	111.100 MHz	H24	385248.4N 0012326.4E		061° MAG / 322 m FM THR 24. COV 25 NM AVBL BTN ±10° FM RCL a // at 2400 ft AMSL o // or ABV. COV 17 NM (15.6 NM DME) AVBL BTN ±35° FM RCL a // at 3500 ft AMSL o // or ABV.
GP 06		331.700 MHz	H24	385202.1N 0012144.7E		3°; RDH 15.72 m; a // at 287 m FM THR 06 & 115 m FM RCL a la derecha en el sentido de APCH // to the right in direction APCH. Pueden no recibirse indicaciones de fly-up a fondo de escala a 1500 ft AMSL a partir de 6° a la derecha del RCL // Full fly-up indications may not be received at 1500 ft AMSL and beyond 6° righth of RCL.
ILS/DME 06 LOC 24 (1° E) ILS CAT I	IBI IBZ	CH 48X 109.500 MHz	H24 H24	385202.4N 0012144.5E 385156.3N 0012120.7E	9 m	REF DME THR 06. 241° MAG / 307 m FM THR 06. COV 25 NM. COV 17 NM (15.4 NM DME) AVBL BTN ±35° RCL a // at 3100 ft AMSL o // or ABV.
GP 24		332.600 MHz	H24	385235.5N 0012306.0E		3°; RDH 15.37 m; a // at 297 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	385235.7N 0012305.8E	9 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.	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.
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.	From May 1st until October 15th (both inclusive), training and school flights are not allowed during Fridays, Saturdays and Sundays.
Los vuelos en condiciones VFR están exentos de la solicitud previa de slot aeroportuario.	Flights in VFR conditions are exempt from the previous request for airport slot.
No están autorizados ARR/DEP de aeronaves a reacción en VFR.	ARR/DEP of jet aircraft under VFR are not authorized.
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.	From 1 May to 15 October, all General Aviation aircraft with a wingspan exceeding 18 m and helicopters with a maximum dimensions of 12 m, for stop-overs longer than 3 hours, must request the stand prior to the operation via a handling agent.
En este caso, para realizar la petición de slot aeroportuario, deberá disponer de la autorización de estacionamiento previa del Aeropuerto.	In this case, requesting the airport slot requires prior parking authorisation from the Airport.
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.	From June 01st until September 30th, the maximum parking time of an aircraft with a maximum wingspan of 18 m in the Commercial Aviation Apron is one week.
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.	In summer season, all General Aviation operators whose aircraft remain parked on the commercial apron, must be prepared, upon request from the airport channelled through the appropriate handling agent, to relocate the aircraft on the same apron or another, within no more than 3 hours.

1.1. INTERCAMBIO DE DATOS CON NMOC-ADVANCED ATC TWR

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

El intercambio de mensajes desde el sistema local a la red ATM utiliza el 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.

➔ 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.

1.1. EXCHANGE OF DATA WITH NMOC-ADVANCED ATC TWR

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

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

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

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

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

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

1.2 ATC AUTHORIZATION REQUEST AND START-UP VIA DATA LINK

DCL departure procedures are applied at Ibiza airport in the provision of ATC clearance and start-up services. For more information on the DCL service, see AIP ENR 1.5, section 3. DEPARTING FLIGHTS, ATC Clearance and start-up via data link (DCL).

In case of discrepancies, voice communications will always prevail over data link. The pilot may request the ATC clearance by DCL with a maximum of 30 minutes before the EOBT.

The pilot must request ATC and start-up clearance together via RCD. The RCD message (Departure Clearance Request) must contain the following information:

1. Aircraft callsign in accordance with the filed flight plan (FPL).
2. Aerodrome of origin.
3. Aircraft stand.
4. Destination aerodrome.
5. Letter corresponding to the ATIS information received.
6. ICAO aircraft type designator.

Any free text sent via the RCD by the pilot will not be considered by the ATC. Special requests will always be made via voice communications.

The pilot will receive a message acceptance "RCD RECEIVED" or cancellation "RCD REJECTED".

Ranges of time established for requesting start-up clearance:

- A. Aircraft without assigned CTOT: From 15 minutes before their EOBT up to 10 minutes after their EOBT.
- B. Aircraft with assigned CTOT: From 15 minutes before their CTOT up to 10 minutes before their CTOT, if they are parked on stands with exit by towed push-back, or from 15 minutes before their CTOT to 5 minutes before their CTOT for the remaining stands.
- C. To improve the predictability of the TTOT, ATC may issue instructions for start-up clearance to be requested at a specific time.
- D. In periods of high demand, ATC may apply other values which guarantee compliance with the tolerance window of the flight.

When an RCD message is received before the established ranges, the RCD will be accepted and CLD with ATC clearance will be sent, reminding the crew to call when they are ready and in accordance with their EOBT/CTOT.

When an RCD message is received within the established ranges, the RCD will be accepted and CLD with ATC clearance and start-up approval will be sent.

When communicating approval, Ibiza Clearances will issue a CLD message with the following fields:

1. Aircraft callsign.
2. Destination aerodrome.
3. Assigned runway for departure.
4. Take-off procedure (SID).
- Nota: The initial altitude will correspond to the published SID.
5. SSR code mode A (SQUAWK).
6. ADT (Approved Departure Time).
- Nota: ADT = CTOT of the flight, if applicable.
7. Next frequency.
8. Current ATIS information letter.
9. Additional information, which will include start-up clearance or instructions to request it.

When an FSM message of the type "REVERT TO VOICE PROCEDURES" is received, communication via data link will be terminated and must be reverted to voice procedures.

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.

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.

2. MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

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:
 - o 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.
 - o Salida de plataforma:
 - Aeronaves Clave E - GATE G1.
 - Aeronaves Clave A-D - GATE G2.
 - Pista en uso RWY 06:
 - o 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.
 - o Salida de plataforma:
 - GATE G1.
- Para los HELICOPTEROS los puntos de acceso y salida de la plataforma serán los siguientes:
 - Acceso a plataforma:
 - o PRKGs 7 a 12 - Directamente desde T.
 - o 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:
 - o 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.

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.

When a CLD message is received, the pilot:

- A. If any inconsistencies in the received message are detected, the pilot must revert to voice procedures and request a new authorization.
- B. If the pilot considers the authorization CLD message to be correct, he/she must respond via data link with a CDA message.
- C. If not ready for start-up, the pilot must not accept the authorization and will contact via voice communications to the controller when ready.

If a CDA message is not received by the pilot within the waiting time, or a CDA that is inconsistent with the previous CLD message is received, communication via data link will be terminated and a "CDA REJECTED" message will be received in the FMS.

When the correct CDA message is received, the ATC system will send the aircraft a "CLEARANCE CONFIRMED" message in the FMS and will terminate the communication via data link.

The push-back and/or taxiing request must be made on the appropriate frequency included in the corresponding CDA message.

1.3 REVERT TO VOICE PROCEDURES

Upon receiving a message of the type "REVERT TO VOICE PROCEDURES", or in the event of any inconsistency in the authorization received, the pilot will contact via voice communications with the controller and request a new authorization.

2. GROUND MOVEMENT

2.1. APRON

The following indications must be followed when Accessing / Exiting the Apron, unless otherwise instructed by the Aerodrome Control Service:

- For fixed-wing aircraft parked in the GENERAL AVIATION APRON (52S to 105N; 301-302):
 - Access to apron: GATE G2 (turn right to take the taxiway centre line on the apron).
 - Exiting the apron: GATE G3.
- For fixed-wing aircraft parked in the COMMERCIAL APRON (7 to 37; K1 to K8):
 - Runway in use RWY 24:
 - o Access to apron:
 - PRKGs 7-18 - Directly from T.
 - Other PRKGs - GATE G1:
 - PRKG 19 to 23, and K1 to K8, turn left to take the taxiway centre line on the apron.
 - PRKG 25B to 37, turn right to take the taxiway centre line on the apron.
 - o Exiting the apron:
 - Code Letter E Aircraft - GATE G1.
 - Code Letters A-D Aircraft - GATE G2.
 - Runway in use RWY 06:
 - o Access to apron:
 - Code Letter E Aircraft - GATE G1, turn left to take the taxiway centre line on the apron.
 - Code Letters A-D Aircraft:
 - PRKGs 7-18 - Directly from T.
 - Other PRKGs - GATE G2, turn left to take the taxiway centre line on the apron.
 - o Exiting the apron:
 - GATE G1.
- For HELICOPTERS, the apron access and exit points will be as follows:
 - Access to apron:
 - o PRKGs 7 to 12 - Directly from T.
 - o Other PRKGs - GATE G2:
 - PRKGs 1X, 2X and 73M to 76M, turn right to take the taxiway centre line on the apron.
 - PRKGs 32-33, turn left to take the taxiway centre line on the apron.
 - Exiting the apron:
 - o GATE G2.

In the event that there is a situation on the apron that blocks the direction of traffic following the information given above (push-back, incident, works...), the entry/exit gate to the apron will be modified, taking into consideration that:

- GATE G2 is limited to aircraft with a maximum wingspan of 52 metres.
- GATE G3 is limited to aircraft with a maximum wingspan of 18 metres, with no helicopters allowed through.

2.2. TAXIING PROCEDURE IN APRON

1. Start-up of engines/jets.

To prevent flight plans from being automatically suspended, the EOBT must be kept up to date.

- A. Clearance to start the engines/jets shall be requested on the appropriate frequency broadcast on ATIS. At the time of requesting this clearance, the aircraft must be fully ready for immediate start-up.

- 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 "SIGAME" guiará la maniobra de estacionamiento.
 - También se prestará el servicio de guiado mediante vehículo "SIGAME", 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.

2.3 PROCEDIMIENTO DE RODAJE DE HELICÓPTEROS

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

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

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

Los helicópteros con patines aproximarán a RWY 06/24 y una vez alcanzado el vuelo estacionario realizarán rodaje aéreo hasta el puesto de estacionamiento.

No están habilitadas rutas de desplazamiento aéreo.

2.4. MOVIMIENTO DE PERSONAL EN PLATAFORMA

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

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

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

IbizaOperacionesCPO@aena.es,

informando de los siguientes aspectos:

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

B. On initial contact, pilots shall notify ATC of the full call sign of the aircraft, the parking stand occupied, and the ATIS message received.

2. Avoidance of collisions with other aircraft or obstacles is the responsibility of:
- Pilots, when taxiing on the apron.
 - Ground handling companies during push-back or parking stand exit manoeuvres.

3. Aircraft with a wingspan of 52 m or more shall report it to ATC on initial call, both on arrival and departure.

4. Aircraft with a wingspan of 52 m or shall access the platform through GATE G1.

5. Aircraft shall inform ATC when they are ready to commence towed push-back.

Aircraft must be ready to taxi within 5 minutes of the approved start-up time, otherwise the pilot shall inform ATC.

In the event that an incorrect push-back is detected, TWR may request the pilot in command to re-park the aircraft.

6. Unless otherwise instructed by ATC, push-back manoeuvres will be carried out as follows:

Commercial Aviation Apron:

- Towards the east with RWY 24 in service and towards the west with RWY 06 in service, except PRKG 37 to be nosed in straight with RWY 06 in service.
- Towards the north-west always on PRKGs K1 to K8.

General Aviation Apron:

- Towards the east on PRKG from 53S to 68S and from 73M to 88M.
- Towards the south on PRKG from 90N to 105N.

7. The use of reverse thrust in push-back operations is prohibited on the apron.

8. ATC clearances and instructions must be read back.

9. TWR will provide the parking stand number to the pilot once the aircraft is on the ground.

- At General Aviation positions and PRKG 19, 19A, 19B, 20, 20A, 20B, 25B, and positions where the visual docking guidance system is out of service, the "FOLLOW ME" vehicle will guide the parking manoeuvre.

- The "FOLLOW ME" vehicle guidance service will also be provided in exceptional situations when requested by TWR or at the request of the pilot.

10. VFR traffic shall make the initial call when ready to taxi. In the initial call they shall report their PRKG and the CTR exit point. The initial call must be made within 15 MIN before the EOBT until 30 MIN after the EOBT.

11. In the event that, for any reason whatsoever, a significant increase in thrust power is required inside the apron, the pilot in command of the aircraft shall coordinate with the Aerodrome Control Service so that the manoeuvre is supervised by a signalman.

2.3 HELICOPTER TAXIING PROCEDURE

Helicopters shall conduct approaches towards RWY 06/24 and take-offs at RWY 06/24, as the FATO coincides with the runway.

Helicopter operators with letters of exemption and conducting a special operation under the Air Traffic Regulations may operate according to the local airport procedure for such operations. To do so, they must contact the airport's ATC service.

Helicopters with wheel-type landing gear shall land at RWY 06/24, as the declared TLOF coincides with the FATO, and taxi to the parking stand. In order to exit PRKG 32, 33, 73M, 74M, 75M, 76M, these aircraft shall perform an aerial turn.

Helicopters with skid-type landing gear shall approach RWY 06/24 and once hovering, will air taxi to the parking stand.

Air movement routes are not enabled.

2.4. PERSONNEL MOVEMENT IN APRON

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

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

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

IbizaOperacionesCPO@aena.es,

reporting the following:

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

2.6. 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.

- No se permitirán operaciones de aeronaves cuando los valores de RVR, o visibilidad en su caso, estén por debajo de 350 m.
- Para los vehículos, se cerrará el vial perimetral, y las vías de servicio en plataforma que intersecan la línea central de rodaje.
- 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:
 - 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.
- 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:
 - 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.
 - Aeronaves de ala fija estacionadas en Plataforma de Aviación General:
 - RWY 24: proceder a punto de espera de la RWY 24 vía GATE G3, TWY T, E2.
 - RWY 06: proceder a punto de espera de la RWY 06 vía GATE G3, TWY T, E9.
- Las aeronaves que hayan aterrizado notificarán:
 - Pista libre y
 - Calle de salida utilizada.
- Sólo se autorizarán maniobras de retroceso cuando no haya otra aeronave en movimiento en el aeródromo.
- Los puntos de espera sólo podrán ser ocupados por una aeronave a la vez.
- No existen publicadas rutas de rodaje normalizadas para el aterrizaje o despegue.

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:

- 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.
- 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.
- 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

- 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 // in TWY E8	MAX ACFT en // on TWY T (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 E3, por detrás de ella existirán las siguientes limitaciones de rodaje de aeronave por la TWY T:

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.

- Aircraft operations will not be allowed when RVR values, or visibility where appropriate, are below 350 m.
- For vehicles, the perimeter road will be closed, as will the service roads in apron that intersect the centre line of the taxiway.
- 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:
 - Arrivals (exit of runway):
 - RWY 24: TWY E8 or E9.
 - RWY 06: TWY E2 or E3.
 - Departures (entry to runway):
 - RWY 24: runway-holding position RWY 24 in TWY E2.
 - RWY 06: runway-holding position RWY 06 in TWY E9.
- The taxiing routes to be used will be, in general, as follows:
 - Arrivals:
 - RWY 24: proceed to GATE G1 via TWY E8, T or TWY E9, T.
 - RWY 06: proceed to GATE G2 via TWY E3, T or TWY E2, T.
 - Departures:
 - Helicopters and aircraft parked in Commercial apron.
 - RWY 24: proceed to runway-holding position RWY 24 via GATE G2, TWY T, E2.
 - RWY 06: proceed to runway-holding position RWY 06 via GATE G1, TWY T, E9.
 - Fixed-wing aircraft parked in General Aviation apron:
 - RWY 24: proceed to runway-holding position RWY 24 via GATE G3, TWY T, E2.
 - RWY 06: proceed to runway-holding position RWY 06 via GATE G3, TWY T, E9.
- Aircraft that have landed will notify:
 - Runway vacated and
 - Taxiway used.
- Push-back manoeuvres will only be authorized when no other aircraft is in movement in the aerodrome.
- The holding positions may only be occupied by one aircraft at a time.
- There are no published standard taxiing routes for landing or take-off.

2.7. COMMUNICATIONS FAILURE

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

- 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.
- 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.
- 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

- Whenever an aircraft is at the runway-holding position located in TWY E8, the following taxiing restrictions for TWY T will hold behind this aircraft:

Whenever an aircraft is at the runway-holding position located in TWY E3, the following taxiing restrictions for TWY T will hold behind this aircraft:

ACFT LONG en // in TWY E3	MAX ACFT en // on TWY T (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

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

2. Simultaneous capacity restrictions in holding positions TWY E9/E10:

Letra de clave de aeronave en punto de espera TWY E9 // Code letter aircraft on holding position at TWY E9	MAX AFCT que puede rodar en TWY E10 // allowed to taxi in TWY E10
A	C
B	C
C	C
D	C
E longitud // length ≤ 73 m	B
E longitud // length > 73 m	A

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

Simultaneous capacity restrictions in holding positions TWY E1/E2.

Letra de clave de aeronave en punto de espera en TWY E2 // Code letter aircraft on holding position at TWY E2	MAX AFCT que puede rodar en TWY E1 // allowed to taxi in TWY E1
A	C
B	C
C	C
D	C
E longitud // length ≤ 73 m	B
E longitud // length > 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).

3. TWY E1 and E10: limited use to the maximum size of aircraft with code letter C (maximum wingspan until 36 m inclusive).

4. TWY E5 y E6: uso limitado para aeronaves de letra de clave D (envergadura máxima hasta 52 m inclusive).

4. TWY E5 and E6: limited use to aircraft with code letter D (maximum wingspan up to 52 m inclusive).

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

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

6. GATE G2 de acceso a plataforma: uso limitado a aeronaves de envergadura máxima 52 m inclusive.

6. Access GATE G2 to apron: limited use to aircraft of maximum wingspan of 52 m inclusively.

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.

7. Access GATE G3 from General Aviation apron: limited use to aircraft of maximum wingspan 18 m inclusive, without the possibility of helicopters taxiing on it.

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

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

9. Las aeronaves de letra de clave E no podrán efectuar el giro THR 06-TWY E8 y THR 24-TWY E3.

9. Aircraft with code letter E will not be able to make the turn THR 06-TWY E8 and THR 24-TWY E3.

10. Restricción de entrada a RWY por TWY E8 y TWY E3 para aeronaves de letra de clave E.

10. RWY entry via TWY E8 and TWY E3 restricted for code letter E aircraft.

11. Los modelos DC10 y MD11 solo pueden rodar por las calles de rodaje y puertas de acceso categorizadas como letra de clave E.

11. DC10 and MD11 models may only taxi on taxiways and access gates classified as code letter 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).

12. Taxiway on the apron between GATES G1 and G2 is limited to aircraft with code letter D (maximum wingspan up to 52 m inclusive).

→ 13. TWY EH uso limitado para helicópteros en rodaje aéreo.

13. TWY EH limited use for helicopters in air taxiing.

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 5 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 5 kt and the runway surface is dry or wet with braking action good.

3.2. OPERACIONES VISUALES NOCTURNAS (VFR-N)

Se autorizan las operaciones visuales nocturnas.

3.2. NIGHT VISUAL OPERATIONS (VFR-N)

Night visual operations are cleared.

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 afectación 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.

- Date and time.
- Site.
- Parties involved (data used to identify vehicles, aircraft ... involved).
- Companies involved.
- Description of the facts.

- 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:

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).

4. OPERACIÓN DE AERONAVES DE LETRA DE CLAVE F

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

5. 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.

- Any other data considered relevant (e.g. lighting conditions, weather, phase of the operation such as take-off/landing/stopover, pavement conditions ...).

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

lbizaSeguridadOperacional@aena.es

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. OPERATIONS OF CODE LETTER F AIRCRAFT

The operation with code letter F aircraft is not allowed.

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 CECOA/CECOPS:

FAX: +34-971 809 271

E-mail: lbizaoperacionesCPO@aena.es

y habrán de incluir la siguiente información:

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

A. ATERRIZAJE

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

B. DESPEGUE

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

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

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

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

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 CECOA/CECOPS:

FAX: +34-971 809 271

E-mail: lbizaoperacionesCPO@aena.es

and the following information must be included:

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

A. LANDING

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

B. TAKE-OFF

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

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

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

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

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, TOLSO2S y VARUT2Y de atenuación de ruidos serán de uso preferente en horario nocturno, sujetas a autorización ATC.

1.1. AUTORIZACIÓN LÍMITE

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

1.2. CONTROL RADAR EN APROXIMACIÓN

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

Bajo control radar, la llegada estándar (STAR) y/o el tramo inicial de la aproximación puede ser parcialmente o completamente omitido mediante una autorización del tipo "directo" a un fijo de la STAR, al IAF, a un fijo de la aproximación intermedia o al IF, o puede proveerse guía vectorial radar para dirigir la aeronave hacia la trayectoria de aproximación final o hasta una posición desde la que pueda completarse una aproximación visual.

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. ARRIVAL PROCEDURES

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

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

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

1.1. CLEARANCE LIMIT

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

1.2. APPROACH RADAR CONTROL

When arriving traffic is being sequenced by means of ATS Surveillance Systems, part of the approach will be flown under directions from Radar Control.

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

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. 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 210 kt a 12 DME ILS.
- IAS 190 kt a 9 DME ILS.
- IAS 160 kt a 4 DME ILS;

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

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

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

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

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

1.4. CRUCE NO INTENCIONADO DE LA TRAYECTORIA DE APROXIMACIÓN FINAL

Para evitar el cruce no intencionado de la trayectoria de aproximación final en caso de no poder establecer contacto por radio, si una aeronave ha recibido un vector radar convergente con la trayectoria de aproximación final con un ángulo de 50 grados o menos, o si la aeronave ha sido autorizada a un fijo ubicado en la trayectoria de aproximación final, el piloto virará hacia la aproximación final de la pista previamente asignada y mantendrá la última altitud autorizada, a menos que haya sido previamente instruido por el ATC para cruzar la trayectoria de aproximación final.

1.5. INFORMACIÓN DE DEMORAS EN APROXIMACIÓN

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

1.6. PROCEDIMIENTO DE FALLO DE COMUNICACIONES

Si una aeronave experimenta un fallo de comunicaciones deberá responder inmediatamente en la clave SSR 7600.

Procedimientos dependiendo de la posición de la aeronave en el momento del fallo:

- a) Durante un procedimiento STAR antes del IAF:
Mantener la última altitud o nivel autorizado y entrar en la espera del IAF. Comenzar el descenso después de completar una espera, o después de la EAT cuando se haya recibido, lo que ocurra más tarde, y completar una aproximación IFR publicada a la pista en servicio para llegadas y aterrizar antes de los siguientes 30 minutos.
- b) Aeronaves sin aprobación operacional RNAV1:
Mantener la última altitud o nivel autorizado, proceder directo al VOR/DME IBA y entrar en la espera. Comenzar el descenso después de completar una espera, o después de la EAT cuando se haya recibido, lo que ocurra más tarde, y completar una aproximación IFR publicada a la pista en servicio para llegadas y aterrizar antes de los siguientes 30 minutos.
- c) En vectores radar antes del IAF:
Mantener la última altitud o nivel autorizado, proceder directamente al primer IAF apropiado y seguir el procedimiento indicado en a).
- d) En vectores radar o instrucciones "directo a" después del IAF:
Mantener la última altitud o nivel autorizado y proceder a la aproximación final para completar el procedimiento de aproximación y aterrizar. Si no es posible, efectuar el procedimiento de aproximación frustrada con fallo de comunicaciones indicado en e).
- e) Durante la aproximación frustrada:
No iniciar la aproximación frustrada antes del MAPT, seguir el procedimiento de aproximación frustrada, entrar en el circuito de espera, completar una espera, efectuar una nueva aproximación y aterrizar.

1.7. OPERACIONES DE DESCENSO CONTINUO

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

1.3. SPEED CONTROL

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.4. UNINTENDED CROSSING OF FINAL APPROACH COURSE

In order to avoid unintended crossing of the final approach course when radio contact is not possible, if an aircraft is on a radar vector leading to the final approach course at an angle of 50 degrees or less, or if the aircraft has been cleared to a waypoint located on the final approach course, the pilot shall turn inbound to the final approach of the previously assigned runway and shall adhere to the cleared altitude, unless the pilot has been instructed by ATC to cross the final approach course.

1.5. DELAY INFORMATION ON APPROACH

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

1.6. RADIO COMMUNICATIONS FAILURE PROCEDURE

An aircraft which experiences a communications failure shall immediately squawk on the SSR mode 7600.

Procedures depending on the position of the aircraft at the time of the failure:

- a) During a STAR procedure before the IAF:
Maintain last cleared flight level/altitude and hold over the IAF. Start descending after one complete holding pattern, or after the EAT if received, whichever is later, and complete a published IFR approach to the active runway for arrivals in order to land within the next 30 minutes.
- b) Aircrafts without RNAV1 operational approval:
Maintain last cleared flight level/altitude and proceed direct to VOR/DME IBA and enter the hold. Start descending after one complete holding pattern, or after the EAT if received, whichever is later, and complete a published IFR approach to the active runway for arrivals in order to land within the next 30 minutes.
- c) On radar vectors before the IAF:
Maintain last cleared flight level/altitude, fly directly to the first suitable IAF and follow procedure stated in point a).
- d) On radar vectors or "direct to" instructions after the IAF:
Maintain last cleared flight level/altitude and proceed to the final approach course to complete the approach procedure and land. If unable to do so, execute the missed approach procedure with communications failure stated in e).
- e) During the missed approach:
Do not initiate the missed approach procedure before the MAPT, follow the procedure, join the holding, make a complete holding pattern, and complete the approach procedure and land.

1.7. CONTINUOUS DESCEND OPERATIONS

Depending on traffic situation, and if no need for interrupting the descent is foreseen, aircraft will be cleared to proceed to a standard arrival (STAR), or by means of a "direct to" clearance to an intermediate fix of the STAR, to the IAF, to an intermediate approach fix or to the IF, to the minimum altitude of the IAF or the IF of the instrumental procedure (IAC), in order to allow a continuous descent operation.

2. PROCEDIMIENTOS DE SALIDA

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

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

2.1. CONTROL DE VELOCIDAD

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

Adicionalmente, las aeronaves mantendrán IAS MAX 250 kt a FL100 o inferior. El ATC podrá eximir de dicha limitación de velocidad mediante el uso de la fraseología 'Sin restricción de velocidad ATC'. Se recuerda a los pilotos que el uso de esta fraseología no exime al piloto de la responsabilidad de cumplir con los Procedimientos de Atenuación de Ruidos que pueden requerir una limitación de velocidad y/o potencia.

2.2. PROCEDIMIENTOS DE FALLO DE COMUNICACIONES

Si una aeronave experimenta un fallo de comunicaciones deberá responder inmediatamente en la clave SSR 7600.

Procedimientos dependiendo de la posición de la aeronave en el momento del fallo:

- a) Durante un procedimiento SID:
Continuar la SID hasta el punto de salida del TMA, ascender hasta la última altitud o nivel autorizado, o hasta la altitud mínima de seguridad, la que sea mayor, mantener dicha altitud o nivel durante 7 minutos, continuar el ascenso de acuerdo al FPL actualizado.
- b) Durante una salida con vectores radar:
Dirigirse de la manera más directa a interceptar el último procedimiento SID recibido del ATC y continuar con el procedimiento de fallo de comunicaciones durante la SID indicado en a).
Si no se hubiera recibido una autorización SID, proceder a interceptar la SID apropiada hasta el punto de salida del TMA y de acuerdo al FPL actualizado.
- c) Aeronaves sin aprobación operacional RNAV1 durante una salida de contingencia o con vectores radar:
Dirigirse de la manera más directa hasta el punto de salida del TMA de acuerdo al procedimiento de fallo de comunicaciones indicado en a), e incorporarse a la ruta ATS correspondiente.

3. PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)

3.1. Se aplicarán los procedimientos de visibilidad reducida en superficie (LVP) cuando los mínimos meteorológicos alcancen los 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 ≥ 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) ≤ 350 m.

➔ 3.4.3. Movimiento en superficie: Ver casilla 20, apartado 2.6 "Movimiento en superficie en condiciones de baja visibilidad".

4. VIGILANCIA ATS EN TWR

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

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

2. DEPARTURE PROCEDURES

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

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

2.1. SPEED CONTROL

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

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

2.2. RADIO COMMUNICATIONS FAILURE PROCEDURES

An aircraft which experiences a communications failure shall immediately squawk on the SSR mode 7600.

Procedures depending on the position of the aircraft at the time of the failure:

- a) During a SID procedure:
Follow the SID to the TMA exit point, climbing to the last cleared altitude/flight level, or the minimum safety altitude, whichever is higher; maintain that level or altitude for 7 minutes, continue climbing in accordance with the updated FPL.
- b) On radar vectors on departure:
Intercept, in the most direct way, the last SID procedure given by ATC and continue the communications failure procedure stated in a).

If SID clearance has not been received, proceed to intercept the appropriate SID to the TMA exit point in accordance with the FPL.
- c) Aircraft without RNAV1 operational approval on contingency departure or on radar vectors:
Proceed direct to the TMA exit point according to the communications failure procedure stated in a), and join the corresponding ATS route.

3. LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

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

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

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

3.2. Ground Low Visibility Procedures (LVP) will be cancelled whenever RVR meteorological minima, as defined in the previous paragraph, are above 800 m (visibilidad ≥ 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) ≤ 350 m.

3.4.3. Ground movement: See item 20, section 2.6 "Ground movement under low visibility conditions".

4. ATS SURVEILLANCE AT TWR

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

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

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

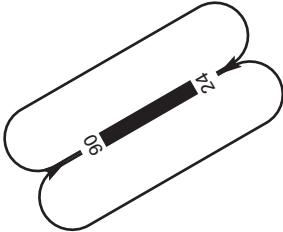
Los controladores de aeródromo mantendrán bajo vigilancia visual constante todas las operaciones que se efectúen en el aeródromo o en su proximidad, disponiendo de un sistema de vigilancia ATS en apoyo de dicha observación visual, según lo estipulado en el artículo 4.5.1.3. del Reglamento de la Circulación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

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

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

CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD

AD TRAFFIC CIRCUIT



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

23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

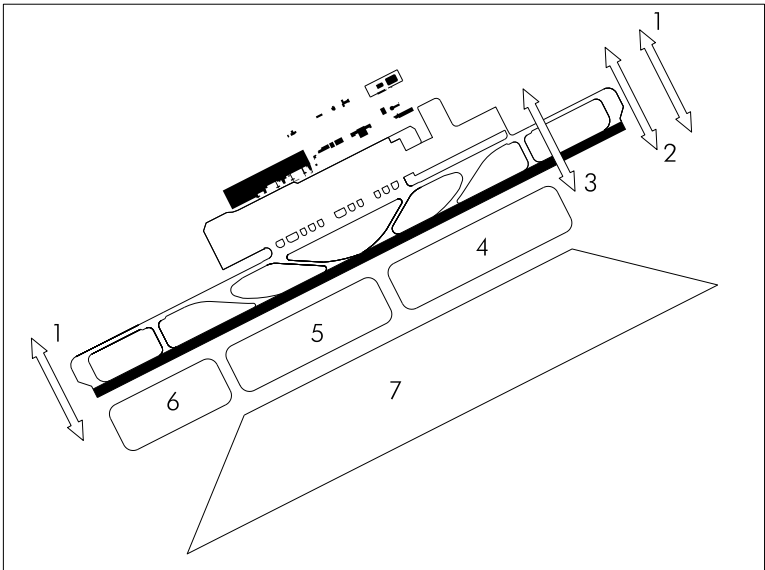
ADDITIONAL INFORMATION

ZONAS DE CONCENTRACIÓN DE AVES

BIRD CONCENTRATION AREAS

- ZONA 1.- Paso de gaviotas, especialmente al amanecer y atardecer.
- ZONA 2.- Paso de aves pequeñas (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.

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



URGENCIA MÉDICA A BORDO

MEDICAL EMERGENCY ON BOARD

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

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

24. CARTAS RELATIVAS AL AERÓDROMO	CHARTS RELATED TO THE AERODROME
-----------------------------------	---------------------------------

El listado de cartas relativas al aeródromo puede encontrarse en el siguiente enlace: https://aip.enaire.es/AIP/#LEIB	The list of charts related to the aerodrome can be found on the link below: https://aip.enaire.es/AIP/#LEIB
--	--

➔ 25. PENETRACIÓN DE LA SUPERFICIE DEL TRAMO VISUAL (VSS)	VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION
---	--

IAC 6 RNP Z RWY 06 (LPV ONLY): LPV. IAC 7 RNP Y RWY 06: LNAV, LNAV/VNAV. IAC 12 VOR RWY 24: aproximación directa. IAC 13 NDB RWY 24: aproximación directa. IAC 14 RNP RNP Z RWY 24 (LPV ONLY): LPV. IAC 15 RNP Y RWY 24: LNAV, LNAV/VNAV.	IAC 6 RNP Z RWY 06 (LPV ONLY): LPV. IAC 7 RNP Y RWY 06: LNAV, LNAV/VNAV. IAC 12 VOR RWY 24: Direct approach. IAC 13 NDB RWY 24: Direct approach. IAC 14 RNP RNP Z RWY 24 (LPV ONLY): LPV. IAC 15 RNP Y RWY 24: LNAV, LNAV/VNAV.
--	--