

ANEXO VII: AIP. AEROPUERTO DE IBIZA



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

LEIB - IBIZA

2. DATOS GEOGRÁFICOS Y DE ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO

AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA

ARP: 385222N 0012223E. Ver AD 2-LEIB ADC.
Distancia y dirección desde la ciudad: 7 km SW.
Elevación: 7 m / 24 ft.
Ondulación geoid: 48,85 m ± 0,05 m (1).
Temperatura de referencia: 30°C.
Declinación magnética: 0° (2015).
Cambio anual: 6,4'E.
Administración AD: Aena.
Dirección: Aeropuerto de Ibiza, 07817 Ibiza, (Balears).
TEL: +34-971 809 000 / 001 **FAX:** +34-971 809 287
AFTN: LEIB **E-mail:** ibizaclientes@aena.es
Tránsito autorizado: IFR/VFR.
Observaciones: (1) Para todos los puntos del AD.

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

3. HORARIO DE OPERACIÓN

HOURS OF OPERATION

Aeropuerto: V: H24.
I: Hasta 31 octubre: H24.
Desde 1 de noviembre: 0630-2300.
PS 1 HR PPR.
Aduanas e Inmigración: HR AD.
Servicios médicos y de sanidad: No.
AIS/ARO: HR AD.
Información MET: HR AD.
ATS: HR AD. (1)
Abastecimiento de combustible: HR AD.
Asistencia en tierra: HR AD.
Seguridad: HR AD.
Deshielo: No.
Observaciones: (1) Proveedor del servicio FERRONATS.

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

4. SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO

HANDLING SERVICES AND FACILITIES

Instalaciones para el manejo de carga: Sin limitaciones.
Tipos de combustible: 100LL, JET A-1.
Tipos de lubricante: W100.
Capacidad de reabastecimiento: 100LL: 1 equipo fijo (surtidor), 1,66 L/s
JET A-1: 5 cisternas 40.000 L, 38 L/s
1 cisterna 25.000 L, 19 L/s
1 cisterna 20.000L, 19L/s
Instalaciones para el deshielo: No.
Espacio disponible en hangar: No.
Instalaciones para reparaciones: No.
Observaciones: Agentes de rampa:
IBERIA
Tel.: +34-971 809 330
Fax: +34-971 809 333
Móvil: No
E-mail: ibzkljsvc@iberia.es
SITA: IBZKOIB
UTE Globalia Handling-Iberhandling
Tel.: +34-971 809 190
Fax: +34-971 809 100
Móvil: No
E-mail: ibzapux@globalia-corp.com
SITA: IBZAPUX
Agentes handling de Aviación General:
IBIZAIR S.L.
Tel.: +34-971 809 124/5
Fax: +34-971 809 126
Móvil H24: +34-639 602 538
E-mail: ibizair@contec.es
SITA: IBZSPXH
GESTAIR BY SKY VALET IBIZA
Móvil: +34-619 314 129
E-mail: eduardo.cubero@skyvalet.com
SITA: MADSKXH
EXECUJET AIRLINES S.L.
Tel: +34-971 809 151
E-mail: Rafael.Gimenez@execujet.eu
SITA: IBZEH8X

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
JET A-1: 5 trucks 40,000 L, 38 L/s
1 truck 25,000 L, 19 L/s
1 truck 20,000L, 19L/s
De-icing facilities: No.
Hangar space: No.
Repair facilities: No.
Remarks: Ramp agents:
IBERIA
Tel.: +34-971 809 330
Fax: +34-971 809 333
Mobile phone: No
E-mail: ibzkljsvc@iberia.es
SITA: IBZKOIB
UTE Globalia Handling-Iberhandling
Tel.: +34-971 809 190
Fax: +34-971 809 100
Mobile phone: No
E-mail: ibzapux@globalia-corp.com
SITA: IBZAPUX
Handling agents General Aviation:
IBIZAIR S.L.
Tel.: +34-971 809 124/5
Fax: +34-971 809 126
Mobile phone H24: +34-639 602 538
E-mail: ibizair@contec.es
SITA: IBZSPXH
GESTAIR BY SKY VALET IBIZA
Mobile phone: +34-619 314 129
E-mail: eduardo.cubero@skyvalet.com
SITA: MADSKXH
EXECUJET AIRLINES S.L.
Tel: +34-971 809 151
E-mail: Rafael.Gimenez@execujet.eu
SITA: IBZEH8X

S.A.S SERVICE AIRLINE SECURITY
 Tel: +34 971 395 575
 Fax: +34 916773275
 Móvil: +34 677 319 775
 E-mail: handling.leib@service-airline.com
 SITA: MADSAXH

S.A.S SERVICE AIRLINE SECURITY
 Tel: +34 971 395 575
 Fax: +34 916773275
 Mobile phone: +34 677 319 775
 E-mail: handling.leib@service-airline.com
 SITA: MADSAXH

5. INSTALACIONES PARA LOS PASAJEROS

PASSENGER FACILITIES

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

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

6. SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICE

Categoría de incendios: 9 del 1 de abril al 31 de octubre. (2).
 7 del 1 de noviembre al 31 de marzo. (1) (2).
Equipo de salvamento: De acuerdo a la categoría de incendios publicada.
Retirada de aeronaves inutilizadas: Tractor y barra maestra. Equipo para elevación. Plataforma recuperadora 12.5 TM de carga y 100 TM de tiro. Plataforma recuperadora 5 TM de carga. Gato hidráulico de 25 TM de capacidad de carga. (3)
Observaciones: (1) 9 a demanda (de acuerdo al procedimiento de solicitud de nivel de protección a demanda).
 (2) Objetivo operacional de tiempo de respuesta hasta extremo RWY 06/24 menor de 3 MIN.
 (3) E-mail de contacto para retirada de aeronaves inutilizadas, lbizaOperacionesCPO@aena.es

Fire category: 9 from April 1st until October 31st. (2).
 7 from November 1st until March 31st. (1) (2).
Rescue equipment: In accordance with the fire category published.
Removal of disabled aircraft: Tractor and main bar. Aircraft lifting gear. Recovery loading platform for 12.5 TM of load and 100 TM drawbar. Recovery loading platform for 5 TM of load. Hydraulic jack with a cargo capacity of 25 TM. (3)
Remarks: (1) 9 on demand (in accordance with the procedure for the request of level of protection on demand).
 (2) Operational objective of response time up to RWY 06/24 end less than 3 MIN.
 (3) Contact e-mail address for removal of disabled aircraft, lbizaOperacionesCPO@aena.es

7. DISPONIBILIDAD ESTACIONAL/REMOCIÓN DE OBSTÁCULOS

SEASONAL AVAILABILITY/OBSTACLE CLEARING

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

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

8. DETALLES DEL ÁREA DE MOVIMIENTO

MOVEMENT AREA DETAILS

Plataforma: Superficie: Aviación Comercial y Aviación General 1: Hormigón. Aviación General 2 y 3: Asfalto.
Resistencia: Puestos de estacionamiento: PCN 50/R/B/W/T.
 Aviación General 1: PCN 8/R/C/W/T.
 Aviación General 2: 2062 kg / 0,48 MPa.
 Aviación General 3: 632 kg / 0,17 MPa.
Calles de rodaje: Anchura: 23 m, EXC H1 y H4: 19 m.
 Superficie: Asfalto, EXC accesos a cabeceras: Hormigón.
Resistencia: PCN 131/F/A/W/T, EXC accesos a cabeceras: PCN 63/R/B/W/T.
Posiciones de comprobación: Altimetro Plataforma: ELEV 12 m / 39 ft.
 VOR: No.
 INS: Ver AD 2-LEIB PDC.
Observaciones: Ninguna.

Apron: Surface: Civil Aviation and General Aviation 1: Concrete. General Aviation 2 and 3: Asphalt.
Strength: Stands: PCN 50/R/B/W/T.
 General Aviation 1: PCN 8/R/C/W/T.
 General Aviation 2: 2062 kg / 0.48 MPa.
 General Aviation 3: 632 kg / 0.17 MPa.
Taxiways: Width: 23 m, EXC H1 and H4: 19 m.
 Surface: Asphalt, EXC access to thresholds: Concrete.
Strength: PCN 131/F/A/W/T, EXC access to thresholds: PCN 63/R/B/W/T.
Check locations: Altimeter Apron: ELEV 12 m / 39 ft.
 VOR: No.
 INS: See AD 2-LEIB PDC.
Remarks: None.

9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUÍA DE RODAJE

TAXIING GUIDANCE SYSTEM AND MARKINGS

Sistema de guía de rodaje: Letreros, barras de parada, puntos de espera en pista, letreros NO ENTRY y puestos de estacionamiento.
Señalización de RWY: Designadores, umbral, eje, faja lateral, zona de toma de contacto, punto de visada.
Señalización de TWY: Eje y borde.
Observaciones: Ninguna.

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

10. OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO

AERODROME OBSTACLES

Obstáculos que perforan las superficies de aproximación, aproximación interna, ascenso en el despegue, aterrizaje interrumpido, cónica, horizontal interna, transición y transición interna establecidas en el Anexo 14 de OACI; y las áreas 2A, 2B y 2C y 3 establecidas en el anexo 15 de OACI:

Obstacles which penetrate approach, inner approach, take-off climb, balked landing, conical, inner horizontal, transitional and inner transitional surfaces contained in Annex 14 of ICAO; and areas 2A, 2B and 2C and 3 contained in Annex 15 of ICAO:

Ver carpeta del DVD "Item 10".

See DVD folder "Item 10".

Observaciones: Ver AD 2 - LEIB AOC.

Remarks: See AD 2 - LEIB AOC.

11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO

METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED

Oficina MET: Ibiza MET.

MET office: Ibiza MET.

HR: HR AD.

HR: HR AD.

METAR: Semihorario.

METAR: Half-hourly.

TAF: 24 HR.

TAF: 24 HR.

TREND: Si.

TREND: Yes.

Información: En persona y telefónica.

Briefing: In person and by telephone.

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

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

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

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

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

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

Dependencia ATS atendida: TWR, APP.

ATS unit served: TWR, APP.

Información adicional: Oficina principal Valencia; H24;
TEL: +34-963 690 750.
Oficina meteorológica Ibiza; HR AD;
TEL: +34-971 809 149.

Additional information: Main office Valencia; H24;
TEL: +34-963 690 750.
Meteorological office Ibiza; HR AD;
TEL: +34-971 809 149.

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

Remarks: Aerodrome climatological summary available. Aerodrome warnings available.

12. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA

RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

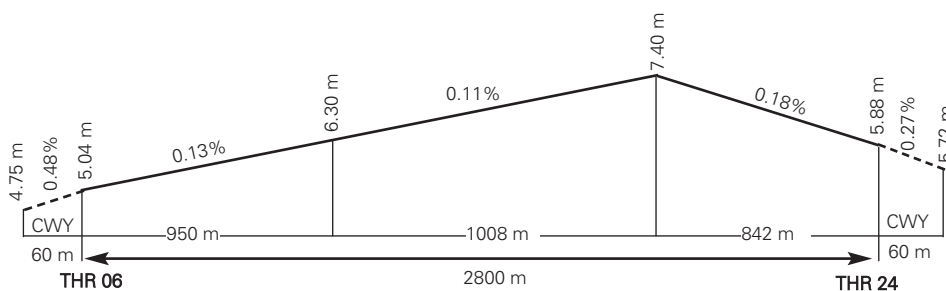
RWY	Orientación Direction	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m) Strip (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
06	062.09°GEO 062°MAG	2800 x 45	385201.00N 0012131.94E	THR: 5.0 m/17 ft TDZ: 6.2 m/20 ft	No	60 x 150	2920 x 295 (3)(4)	No	240 x 150	RWY: Asfalto/Asphalt PCN 131/F/A/W/T PCN 104/R/B/W/T (1) SWY: No
24	242.10°GEO 242°MAG	2800 x 45	385243.48N 0012314.56E	THR: 5.9 m/19 ft TDZ: 7.4 m/24 ft	No	60 x 150	2920 x 295	No	230 x 150	RWY: Asfalto/Asphalt PCN 131/F/A/W/T PCN 104/R/B/W/T (2) SWY: No

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

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

Perfil:

Profile:



NO A ESCALA / NOT TO SCALE

13. DISTANCIAS DECLARADAS

DECLARED DISTANCES

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
06	2800	2860	2800	2800
24	2800	2860	2800	2800
→ 06 INT D	2415	2475	2415	-
→ 24 INT G	2357	2417	2357	-

Observaciones: Ninguna.

Remarks: None.

14. ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA

APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

Pista: 06
Aproximación: Precisión CAT I 300 m LIH.
PAPI (MEHT): 3° (17,25 m / 57 ft)
Umbral: Verdes.
Zona de toma de contacto: No.
Eje pista: 2800 m: 1900 m blancas+600 m rojas/blancas+300 m rojas. LIH.
 Distancia entre luces: 15 m.
Borde de pista: 2800 m: 2200 m blancas + 600 m amarillas LIH.
 Distancia entre luces: 50 m.
Extremo de pista: Rojas.
Zona de parada: No.
Observaciones: Luces indicadoras de salida rápida (F).

Runway: 06
Approach: Precision CAT I 300 m LIH.
PAPI (MEHT): 3° (17.25 m / 57 ft)
Threshold: Green.
Touchdown zone: No.
Runway centre line: 2800 m: 1900 m white+600 m red/white+300 m red. LIH.
 Distance between lights: 15 m.
Runway edge: 2800 m: 2200 m white + 600 m yellow LIH.
 Distance between lights: 50 m.
Runway end: Red.
Stopway: No.
Remarks: Rapid exit taxiway indicator lights (F).

Pista: 24
Aproximación: Precisión CAT I 900 m LIH.
PAPI (MEHT): 3° (18,27 m / 60 ft)
Umbral: Verdes.
Zona de toma de contacto: No.
Eje pista: 2800 m: 1900 m blancas+600 m rojas/blancas+300 m rojas. LIH.
 Distancia entre luces: 15 m.
Borde de pista: 2800 m: 2200 m blancas + 600 m amarillas LIH.
 Distancia entre luces: 50 m.
Extremo de pista: Rojas.
Zona de parada: No.
Observaciones: Luces indicadoras de salida rápida (E).

Runway: 24
Approach: Precision CAT I 900 m LIH.
PAPI (MEHT): 3° (18.27 m / 60 ft)
Threshold: Green.
Touchdown zone: No.
Runway centre line: 2800 m: 1900 m white+600 m red/white+300 m red. LIH.
 Distance between lights: 15 m.
Runway edge: 2800 m: 2200 m white + 600 m yellow LIH.
 Distance between lights: 50 m.
Runway end: Red.
Stopway: No.
Remarks: Rapid exit taxiway indicator lights (E).

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 (excepto zona Este).
Fuente secundaria de energía: Grupos electrógenos y sistema de alimentación ininterrumpida que proporcionan un tiempo de conmutación (luz) de máximo 1 segundo para los sistemas: eje de pista, extremo de pista y barras de parada y un máximo de 15 segundos para el resto de los sistemas de iluminación.
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 edge (except East area).
Secondary power supply: Engine generators and uninterruptible power supply that provide a maximum switch-over (light) time of 1 second for the following systems: runway centre line, runway end and stop bars, and a maximum of 15 seconds for the rest of the lighting systems.
Remarks: None.

16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS

HELICOPTER LANDING AREA

Situación:
 – Ondulación geode: ver casilla 2.
 – FATO: RWY 06/24. Coordenadas THR 06 & THR 24, ver casilla 12.
 – Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 06/24. Coordenadas THR 06 & THR 24, ver casilla 12.
 – Rodaje aéreo: TLOF coincide con los puestos de estacionamiento 11, 32, 33, 1X, 2X, 3X, 4X, 5X, 6X y 7X, ver 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 puestos de estacionamiento 11, 32, 33, 1X, 2X, 3X, 4X, 5X, 6X y 7X.

Position:
 – Geoid undulation: see item 2.
 – FATO: RWY 06/24. Coordinates THR 06 & THR 24, see item 12.
 – Ground taxiing: TLOF same as RWY 06/24. Coordinates THR 06 & THR 24, see item 12.
 – Air taxiing: TLOF same as stands 11, 32, 33, 1X, 2X, 3X, 4X, 5X, 6X and 7X, see 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 stands 11, 32, 33, 1X, 2X, 3X, 4X, 5X, 6X and 7X.

RAMPA RAMP	PUESTO DE ESTACIONAMIENTO STAND	ELEV (m)
–	11	11.76
–	32	12.99
–	33	12.97
Aviación General / General Aviation 3	1X	12.96
Aviación General / General Aviation 3	2X	12.78
Aviación General / General Aviation 3	3X	12.56
Aviación General / General Aviation 2	4X	11.95
Aviación General / General Aviation 2	5X	11.80
Aviación General / General Aviation 2	6X	11.64
Aviación General / General Aviation 2	7X	11.46

Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización:
 – FATO: RWY 06/24.
 – Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 06/24, ver casilla 12.
 – Rodaje aéreo: TLOF coincide con puestos de estacionamiento 11, 32, 33, 1X, 2X, 3X, 4X, 5X, 6X y 7X.

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 stands 11, 32, 33, 1X, 2X, 3X, 4X, 5X, 6X and 7X.

- Puestos de estacionamiento: 11, 32, 33, 1X, 2X, 3X, 4X, 5X, 6X y 7X.
Dimensiones MAX ACFT, ver PDC 1.2.
Resistencia, ver casilla 8.

Orientación: No.
Distancias declaradas: Ver casilla 13.
Iluminación: Ver casilla 14.

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

- Stands: 11, 32, 33, 1X, 2X, 3X, 4X, 5X, 6X and 7X.
Dimensions of MAX ACFT see PDC 1.2.
Strength, see item 8.

Direction: No.
Declared distances: See item 13.
Lighting: See item 14.

Remarks: See item 20, local regulation, helicopters taxiing procedure.

17. ESPACIO AÉREO ATS

ATS AIRSPACE

Denominación y límites laterales Designation and lateral limits	Límites verticales Vertical limits	Clase de espacio aéreo Airspace class	Unidad responsable Idioma Unit Language	Altitud de transición Transition altitude
IBIZA CTR 385049N 0011150E, 385819N 0012957E, 385354N 0013256E, 385242N 0013003E, arco de radio 6NM centrado en el ARP y sentido horario hasta / arc radius 6NM centred on ARP and clockwise to 384736N 0011743E, 384624N 0011450E, 385049N 0011150E.	2500 ft AMSL SFC	D	Ibiza TWR ES/EN	1850 m/6000 ft
Observaciones: Ninguna.				
Remarks: None.				

18. INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN ATS

ATS COMMUNICATION FACILITIES

Servicio Service	Distintivo llamada Call sign	FREQ (MHz)	HR	Observaciones Remarks
APP	Ibiza APP	134.825	HR H24	APP/I
TWR	Ibiza TWR	118.500 121.375 121.500 121.925 243.000 257.800	HR AD (1) HR AD HR AD HR AD HR AD	CLR (1) Actividad anunciada por ATIS / Activity announced by ATIS EMERG GMC EMERG MIL
VDF	Ibiza gonio	121.500 118.500	HR AD HR AD	
ATIS	Ibiza Information	119.800	HR AD	

19. RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIZAJE

RADIO NAVIGATION & LANDING FACILITIES

Instalación (VAR) Facility (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas Coordinates	ELEV DME	Observaciones Remarks
VOR (0°)	IBA	117.800 MHz	H24	385206.0N 0012157.3E		Se pueden producir desviaciones en los radiales de hasta 5° a 3 NM del VOR/DME, permaneciendo 8 segundos a 4000 ft. / Up to 5° deviation may occur on radials, at 3 NM FM VOR/DME lasting 8 seconds at 4000 ft. U/S: R-003 FM 29 NM a/at 6000 ft. R-003 FM 35 NM BLW 7000 ft AMSL, R-078 FM 35 NM BLW 3000 ft AMSL, R-299 FM 18 NM a/at 5000 ft.
DME	IBA	CH 125X	H24	385206.1N 0012157.5E	0 m	
NDB (0°)	IZA	394.000 kHz	H24	385455.7N 0012813.5E		COV 60 NM
LOC 06 (0°)	IBI	111.100 MHz	H24	385248.4N 0012326.3E		062° MAG / 321 m FM THR 24 COV 25 NM Sólo / only AVBL: - BTN -35°/+35° FM RCL FM 17 NM (15.6 NM DME) a/at 3500 ft AMSL o/or ABV. - BTN -10°/+10° FM RCL FM 25 NM a/at 2400 ft AMSL o/or ABV.
GP 06		331.700 MHz	H24	385202.2N 0012144.7E		3°; RDH 15.72 m; a/at 289 m FM THR 06 & 110 m FM RCL a la derecha en el sentido de APCH / to the right in direction APCH. REF DME THR 06 242° MAG / 295 m FM THR 06 COV 25 NM AVBL a/at 15.4 NM FM DME (17 NM FM LOC) BTN ±35° FM RCL a/at 3100 ft AMSL o/or ABV. AVBL a/at 23.4 NM FM DME (25 NM FM LOC) BTN ±10° FM RCL a/at 2500 ft AMSL o/or ABV.
ILS/DME 06 LOC 24 (0°) ILS CAT I	IBI IBZ	CH 48X 109.500 MHz	H24 H24	385202.2N 0012144.7E 385156.5N 0012121.1E	12 m	3°; RDH 15.37 m; a/at 298 m FM THR 24 & 123 m FM RCL a la izquierda en el sentido de APCH / to the left in direction APCH. REF DME THR 24
GP 24		332.600 MHz	H24	385235.4N 0012306.0E		
ILS/DME 24	IBZ	CH 32X	H24	385235.4N 0012306.0E	21 m	

20. REGLAMENTACIÓN LOCAL**LOCAL REGULATIONS****1. REGLAMENTACIÓN AEROPORTUARIA**

El Servicio de atención a la Aviación General, que el aeropuerto presta de manera gratuita, está sujeto a disponibilidad de medios y se limita a aeronaves que no sean servicios aéreos regulares ni operaciones no regulares de transporte aéreo por remuneración o arrendamiento, que cumplan las siguientes condiciones:

- Que vuelen en VFR.
- MTOW inferior a 3,5 TM.

El resto de aeronaves que no cumplan lo anterior o no puedan ser atendidas por el servicio gratuito del Aeropuerto, en virtud de lo establecido en el punto 3.1.6 del AD 1.1 del AIP de España, deberá contratar un agente handling en el aeropuerto para que le atienda.

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

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

Desde el 1 de mayo y hasta el 15 de octubre, toda aeronave con envergadura superior a 18 m, para una escala mayor a 3 horas, deberá solicitar el estacionamiento con antelación a la operación, por mediación de un agente handling. En este caso, para realizar la petición de slot aeroportuario, deberá disponer de la autorización de estacionamiento previa del Aeropuerto.

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

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

2. MOVIMIENTO EN SUPERFICIE**2.1. PLATAFORMA**

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

Tras acceder a plataforma por puerta A, si se dirige a un puesto de estacionamiento entre el 11 y el 35, se ha de girar a izquierda al tomar la línea central de rodaje en plataforma.

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

Tras acceder a plataforma por puerta B, si se dirige a un puesto de estacionamiento entre el 11 y el 18, al 25B o a uno entre el 26 y el 35, se ha de girar a derecha al tomar la línea central de rodaje en plataforma.

2.2. PROCEDIMIENTO DE RODAJE EN PLATAFORMA

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

2. Evitar colisiones con otras aeronaves u obstáculos es responsabilidad de:
- Los pilotos en el rodaje en plataforma.
- Las compañías de asistencia en tierra durante la maniobra de retroceso o salida de stand.

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

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

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

- Por la puerta A, cuando esté la pista 06 en servicio o siempre que la aeronave se dirija al puesto de estacionamiento 11.
- Por la puerta B, cuando esté la pista 24 en servicio o siempre que la aeronave se dirija al puesto de estacionamiento 18.

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

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

- Por la puerta A, cuando esté la pista 24 en servicio.
- Por la puerta B, cuando esté la pista 06 en servicio.

8. Las aeronaves deberán estar listas para el retroceso remolcado o rodaje dentro de los 5 minutos siguientes a la hora aprobada de puesta en marcha, en caso contrario el piloto deberá informar al ATC.

9. A menos que el ATC indique lo contrario, las maniobras de retroceso se efectuarán aproando al:

- Este con la pista 24 en servicio y hacia el Oeste con la pista 06 en servicio.

1. AIRPORT REGULATIONS

Customer service for General Aviation, which is provided free of charge by the airport, is subject to availability of resources and is limited to aircraft which are neither scheduled nor non-scheduled operations chartered for remuneration or on lease, that fulfill the following conditions:

- VFR flights.
- MTOW lower than 3.5 TM.

Other aircraft, which do not comply with the above or cannot be served by the free service from the airport, by virtue of what is established in item 3.1.6 of AD 1.1 of the AIP of Spain, shall have to contract a handling agent in the airport in order to be attended.

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

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

From May 1st until October 15th, any aircraft with wingspan greater than 18 m, for stopover longer than 3 hours, must request parking in advance of the operation, through a handling agent. In this case, the request for airport slot shall require prior parking authorization from the airport.

From June 15th until September 15th, the maximum parking time of an aircraft in the General Aviation Apron 1 is one week.

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

2. GROUND MOVEMENT**2.1. APRON**

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

After proceeding to apron via gate A, if the aircraft is headed for a stand between 11 and 35, it must turn to the left to take the taxiway centre line in apron.

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

After proceeding to apron via gate B, if the aircraft is headed for a stand between 11 and 18, for 25B or for one between 26 and 35, it must turn to the right to take the taxiway centre line in apron.

2.2. TAXIING PROCEDURE IN APRON

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

2. Collision avoidance with other aircraft or obstacles is the responsibility of:
- Pilots when taxiing on apron
- The handling companies when towing or exiting the stand.

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

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

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

- Via gate A, when runway 06 is in use or whenever the aircraft is heading for stand 11.
- Via gate B, when runway 24 is in use or whenever the aircraft is heading for stand 18.

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

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

- Via gate A, when runway 24 is in use.
- Via gate B, when runway 06 is in use.

8. Aircraft must be ready for towed push-back or taxiing within the 5 minutes following the approved start-up time; otherwise pilots must inform ATC.

9. Unless ATC advises otherwise, push-back manoeuvres will be carried out heading:

- To the East with runway 24 in use and to the West with runway 06 in use.

10. Las autorizaciones e instrucciones del ATC deberán ser colacionadas.
11. TWR facilitará el número de la posición de estacionamiento al piloto de la aeronave una vez que esta se encuentre en tierra.
- Sólo se prestará el servicio de guiado mediante un vehículo "Sígame" hasta las posiciones de Aviación General.
 - También se prestará el servicio de guiado mediante vehículo "Sígame", en situaciones excepcionales, a petición de TWR o a requerimiento del piloto siempre que el LVP se encuentre activado.
 - En los puestos de estacionamiento 19, 19A, 19B, 20, 20A, 20B, 25B, 32, 33 y en aquellos en los que el sistema de guía de atraque visual se encuentre fuera de servicio, "Sígame" guiará la maniobra de estacionamiento.



2.3 PROCEDIMIENTO DE RODAJE DE HELICÓPTEROS

Los helicópteros realizarán las aproximaciones hacia RWY 06/24 y los despejes en RWY06/24, dado que la FATO coincide con la pista.

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

Los helicópteros con tren de ruedas tomarán tierra en RWY 06/24, dado que la TLOF declarada coincidente con la FATO y realizarán el rodaje hasta el puesto de estacionamiento. Para la salida de los puestos de estacionamientos 32 y 33 estas aeronaves deberán realizar viraje aéreo.

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

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

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

2.4. MOVIMIENTO DE PERSONAL EN PLATAFORMA

La aviación general deberá realizar los traslados internos de personal, Terminal - Oficina CEFAL - Aeronave, en vehículo, bien sea por el servicio que aporta el aeropuerto, bien con un agente handling autorizado para ello.

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

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

IbizaOperacionesCPO@aena.es,

informando de los siguientes aspectos:

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

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

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

- Los pilotos no solicitarán autorizaciones de puesta en marcha de motores, retroceso o rodaje cuando los valores de RVR, o visibilidad en su caso, estén por debajo de sus mínimos operacionales.
- Para los vehículos, se cerrará el vial perimetral, y las vías de servicio en plataforma que intersecan la línea central de rodaje.
- Normalmente, en los casos en que el RVR/visibilidad sea igual o inferior a 550 m, solamente se autorizará el rodaje de una aeronave, a la vez, en el Área de Maniobras. Las calles a utilizar serán:
 - Llegadas (salida de pista).
 - RWY 24: TWY D o TWY H2.
 - RWY 06: TWY G o TWY H3.
 - Salidas (entrada a pista).
 - RWY 24: punto de espera de la pista 24 en TWY H3.
 - RWY 06: punto de espera de la pista 06 en TWY H2.
- Las rutas normalizadas de rodaje serán las siguientes:
 - Llegadas:
 - RWY 24: proceder a puerta B vía TWY D-C o TWY H2-C.
 - RWY 06: proceder a puerta A vía TWY G-C o TWY H3-C.
 - Salidas.
 - RWY 24: proceder a punto de espera de la pista 24 vía TWY A-C-H3.
 - RWY 06: proceder a punto de espera de la pista 06 vía TWY B-C-H2.
- Las aeronaves que hayan aterrizado notificarán:

10. ATC clearances and instructions must be read back.

11. TWR will provide the stand number to the pilot after the aircraft is on the ground.
- Guidance service by "Follow me" vehicle will only be available up to General Aviation parking positions.
 - The guidance service by "Follow me" vehicle will also be available, in exceptional situations, on request by TWR or the pilot whenever the LVP are activated.
 - For stands 19, 19A, 19B, 20, 20A, 20B, 25B, 32, 33 and at those which the visual docking system is out of service, the "Follow me" vehicle will guide the parking manoeuvre.

2.3 HELICOPTER TAXIING PROCEDURE

Helicopters shall carry out approaches to RWY 06/24 and take-offs on RWY06/24, since the FATO coincides with the runway.

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

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

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

Air transit routes are not available.

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

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

2.4. PERSONNEL MOVEMENT IN APRON

It is mandatory for general aviation that all personnel ground movements between Terminal - CEFAL Office - Aircraft be carried out using a vehicle, either with the assistance of the Airport Service or an authorized handling agent.

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

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

IbizaOperacionesCPO@aena.es,

reporting the following:

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

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

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

- Pilots will not request clearance for start-up of engines, push-back or taxiing, when the RVR values, or the meteorological visibility, are below their operational minima.
- For vehicles, the perimeter road will be closed, as will the service roads in apron that intersect the centre line of the taxiway.
- Usually, when the RVR/visibility is equal to or below 550 m, only one aircraft will be authorized to taxi at a time in the manoeuvring area. The taxiways to use will be:
 - Arrivals (exit of runway):
 - RWY 24: TWY D or TWY H2.
 - RWY 06: TWY G or TWY H3.
 - Departures (entry to runway):
 - RWY 24: runway-holding position 24 in TWY H3.
 - RWY 06: runway-holding position 06 in TWY H2.
- The standard taxiing routes will be:
 - Arrivals:
 - RWY 24: proceed to gate B via TWY D-C or TWY H2-C.
 - RWY 06: proceed to gate A via TWY G-C or TWY H3-C.
 - Departures:
 - RWY 24: proceed to runway-holding position 24 via TWY A-C-H3.
 - RWY 06: proceed to runway-holding position 06 via TWY B-C-H2.
- Aircraft that have landed will notify:

- Pista libre y
- Calle de salida utilizada.

6. Sólo se autorizarán maniobras de retroceso cuando no haya otra aeronave en movimiento en el aeródromo.
7. Los puntos de espera sólo podrán ser ocupados por una aeronave a la vez.

2.7. FALLO DE COMUNICACIONES

Si una aeronave o vehículo que opere en el área de maniobras sufriera un fallo en las comunicaciones seguirá el siguiente procedimiento:

a) Aeronave de Salida.

La aeronave continuará por la ruta asignada hasta el límite de la autorización ATC extremando las precauciones, donde mantendrá posición y esperará la llegada de un vehículo "Sígame" que le guiará al puesto de estacionamiento o apartadero/punto de espera designado.

b) Aeronave de Llegada.

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

Si la aeronave ya tuviera una autorización de rodaje ATC, continuará por la ruta asignada, si la hubiera, hasta el límite de la autorización ATC extremando las precauciones, donde mantendrá posición y esperará la llegada de un vehículo "Sígame" que le guiará al puesto de estacionamiento o apartadero/punto de espera designado.

c) Vehículo.

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

- Runway vacated and
- Taxiway used.

6. Push-back manoeuvres will only be authorized when no other aircraft is in movement in the aerodrome.
7. The runway-holding positions may only be occupied by one aircraft at a time.

2.7. COMMUNICATIONS FAILURE

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

a) Departing aircraft.

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

b) Arriving aircraft.

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

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

c) Vehicle.

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

→ 2.8. LIMITACIONES DE RODAJE

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

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

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

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

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

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

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

Letra de clave de aeronave en punto de espera / Aircraft code letter holding at TWY H2	MAX AFCT que puede rodar en / allowed to taxi in TWY H1
A	C
B	C
C	C
D	C
E	B

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

- Simultaneous capacity restrictions in holding positions TWY H3/H4.

Letra de clave de aeronave en punto de espera / Aircraft code letter holding at TWY H3	MAX AFCT que puede rodar en / allowed to taxi in TWY H4
A	C
B	C
C	C
D	C
E	B

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

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

3. USO DE PISTA**3.1. PISTA PREFERENTE**

La RWY 24, por motivos medioambientales, será la preferente siempre que la componente de viento en cola no exceda de 10 kt en pista seca, o pista mojada con acción de frenado buena.

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.

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

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

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

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).

3. USE OF RUNWAY**3.1. PREFERENTIAL RUNWAY**

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

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.

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:

- Date and time.
- Site.
- Parties involved (data used to identify vehicles, aircraft ... involved).
- Companies involved.
- Description of the facts.
- Any other data considered relevant (e.g. lighting conditions, weather, phase of the operation such as take-off/landing/stopover, pavement conditions ...).

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. OPERACIÓN DE AERONAVES CON LETRA DE CLAVE F

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

4. OPERATIONS OF CODE LETTER F AIRCRAFT

The operation of aircraft with code letter F is not allowed.

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

El horario de autorización de las pruebas será: I: de 0630 a 2259; V: de 0530 a 2159.

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

El desarrollo será conforme a procedimiento local.

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

OFICINA CECO/CECOPS:

Fax: +34-971809271

E-mail: ibizaoperacionesCPO@aena.es

y habrán de incluir la siguiente información:

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

A. ATERRIZAJE

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

B. DESPEGUE

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

- 1.- Reducir potencia.
- 2.- El tráfico en dirección Norte-Oeste, no virará a la izquierda antes de 8,0 DME IBA.

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

- 1.- Reducir potencia.
- 2.- El tráfico en dirección Norte-Oeste, no virará a la derecha antes de 8,0 DME IBA, desde las 2200 a las 0500.

NOISE ABATEMENT PROCEDURES**RUNWAY ENGINE TEST**

Engine test schedule authorizations will be: I: from 0630 to 2259; V: from 0530 to 2159.

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

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

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

OFICINA CECO/CECOPS:

Fax: +34-971809271

E-mail: ibizaoperacionesCPO@aena.es

and the following information must be included:

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

A. LANDING

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

B. TAKE-OFF

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

- 1.- Reduce engine power.
- 2.- Traffic bound for North-West, do not turn left before 8.0 DME IBA.

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

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

22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO**FLIGHT PROCEDURES****1. PROCEDIMIENTOS DE LLEGADA****1.1. AUTORIZACIÓN LÍMITES**

Las aeronaves de llegada procediendo por una Llegada Estándar (STAR), considerarán el correspondiente IAF como autorización límite.

1.2. ESPERAS

Las aeronaves de llegada sin posterior autorización ATC, deberán esperar sobre el IAF correspondiente

1.3. 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, el tramo intermedio de aproximación puede ser parcialmente o completamente omitido, la autorización límite puede ser reemplazada por una autorización a un fijo o ayuda de la aproximación final, 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.

En caso de tránsito denso, debe esperarse guía vectorial desde el IAF hasta una posición de viento en cola de la pista activa.

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

1.4. 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 230 kt en el hipódromo de espera a FL140 o inferior.
- IAS 220 kt al abandonar el IAF.
- IAS 210 kt al recibir vectores radar para secuencia, y mantener hasta 12,0 DME (o posición equivalente).
- IAS 180 kt a 9,0 DME (o posición equivalente).
- Mantener 160 kt hasta 4,0 DME.

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.

1.5. 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 o ayuda ubicada 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.

1.6. 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.

1.7. 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:

1. ARRIVAL PROCEDURES**1.1. CLEARANCE LIMIT**

Arriving aircraft proceeding on a Standard Arrival (STAR) will consider the IAF as clearance limit.

1.2. HOLDING

With no further ATC clearance issued, arriving aircraft shall enter the IAF holding.

1.3. 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, the intermediate approach procedure may be partially or completely omitted, the clearance limit assigned may be replaced by a clearance to a final approach aid or fix, or radar vectors may be given to direct the aircraft to the final approach course or to a position from which a visual approach may be completed.

In cases of dense traffic, radar vectoring from the IAF to a downwind leg position for the active runway should be expected.

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

1.4. SPEED CONTROL

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

The spacing provided between aircraft aims to achieve maximum runway utilization within the parameters of safe separation.

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

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

- IAS MAX 250 kt at FL100 or below.
- IAS MAX 230 kt while in holding pattern at FL140 or below.
- IAS 220 kt when leaving the IAF.
- IAS 210 kt when being sequenced by radar vectoring, to be maintained up to 12.0 DME (or equivalent position).
- IAS 180 kt at 9.0 DME (or equivalent position).
- Thereafter, 160 kt to 4.0 DME.

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 (not 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.

1.5. 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 or aid 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.

1.6. 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.

1.7. RADIO COMMUNICATIONS FAILURE PROCEDURE

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

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

- 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) 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).
- c) En vectores radar 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 d).
- d) 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.

2. PROCEDIMIENTOS DE SALIDA

2.1. CONTROL DE VELOCIDAD

Para optimizar el flujo de salidas y mantener la separación entre aeronaves sucesivas en la salida, se establece un límite de velocidad de 250 kt IAS por debajo de FL 100. El ATC puede 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.

3. PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)

- 3.1. Se aplicarán los procedimientos de visibilidad reducida en superficie (LVP), cuando los mínimos meteorológicos que se establecen a continuación, definidos en términos de:
- alcance visual en pista (RVR) para RWY 24 y/o
 - visibilidad general en el área de movimientos para RWY 06 (o también para RWY 24, si faltara el RVR) sea inferior o igual a 550 m.
- 3.2. Se cancelarán los procedimientos de visibilidad reducida en superficie (LVP) cuando los mínimos meteorológicos, según se han definido en el punto anterior, sean superiores a 800 m 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 la pista 24 o la visibilidad para la pista 06.
- 3.4.1. Aterrizajes: Las pistas 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 pistas 24 y 06 son aptas para despegues de visibilidad reducida en las condiciones previstas.
- 3.4.3. Movimiento en superficie: Ver casilla 20, apartado 2.5 "Movimiento en superficie en condiciones de baja visibilidad".

4. VIGILANCIA ATS EN TWR

Se autoriza la utilización del sistema de presentación radar instalado en la torre de control de Ibiza para realizar las siguientes funciones:

- a) Supervisión de la trayectoria de vuelo de aeronaves en aproximación final.
- b) Supervisión de la trayectoria de vuelo de otras aeronaves en las cercanías del aeródromo.

- 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) 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).
- c) On radar vectors 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, accomplish the missed approach procedure with communications failure stated in d).
- d) During the missed approach:
Do not initiate the missed approach procedure before the MAPT, follow the procedure, join the holding, accomplish one complete holding pattern, and complete the approach procedure and land.

2. DEPARTURE PROCEDURES

2.1. SPEED CONTROL

In order to optimize the departure flow and assist in the separation between successive departing aircraft, a speed limit of 250 kt IAS below FL 100 is applicable. ATC may remove the speed restriction by using the phrase 'No ATC Speed Restriction'.

Pilots are reminded that this phrase 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 respond 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.

3. LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

- 3.1. Ground Low Visibility Procedures (LVP) will be applied when the meteorological minima defined and established as follows hold:
- runway visual range (RVR) for RWY 24 and/or
 - general visibility in the movement area for RWY 06 (or also for RWY 24 without RVR) is 550 m or below.
- 3.2. The ground Low Visibility Procedures (LVP) will be cancelled when the meteorological minima as defined in the previous point, are above 800 m during a period longer than 10 minutes and there is an improvement forecast.
- 3.3.1. The pilots will be informed that the Low Visibility Procedures are being applied by the ATIS.
- 3.3.2. ATC units will supply the values of the runway visual range (RVR) for runway 24 or the visibility for runway 06 directly.
- 3.4.1. Landing: runways 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: runways 24 and 06 are suitable for low visibility take-offs in the predicted conditions.
- 3.4.3. Ground movement: See item 20, section 2.5 "Ground movement under low visibility conditions".

4. TWR ATS SURVEILLANCE

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

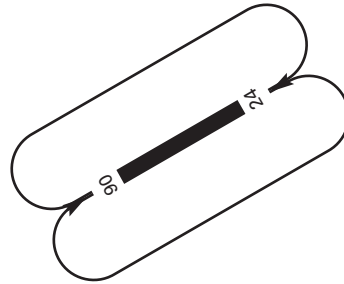
- a) Supervision of flight paths of aircraft on final approach;
- b) Supervision of flight paths of other aircraft in the vicinity of the aerodrome.

- c) Establecimiento de separación establecido en el punto del RCA 4.6.7.3 entre aeronaves sucesivas a la salida.
- d) Suministro de asistencia para la navegación a vuelos VFR.

- c) Application of separation between consecutive departing aircraft, as laid down in RCA 4.6.7.3.
- d) Provide navigation assistance to VFR flights.

5. CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD

5. AD TRAFFIC CIRCUIT



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

23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

ADDITIONAL INFORMATION

Zonas de concentración de aves.

Bird concentration areas.

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

AREA 1.- Crossing of seagulls, specially at sunrise and sunset.

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

AREA 2.- Crossing of small birds (fringillidae and ploceidae) from sunrise to midday.

ZONA 3.- Paso de alcaravanes durante la noche.

AREA 3.- Crossing of stone curlews during the night.

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

AREA 4.- Resting area of plovers and lapwings. Only in winter.

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

AREA 5.- Overflight area of small birds (fringillidae and ploceidae).

ZONA 6.- Zona de campeo de cernícalos.

AREA 6.- Overflight area of kestrels.

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

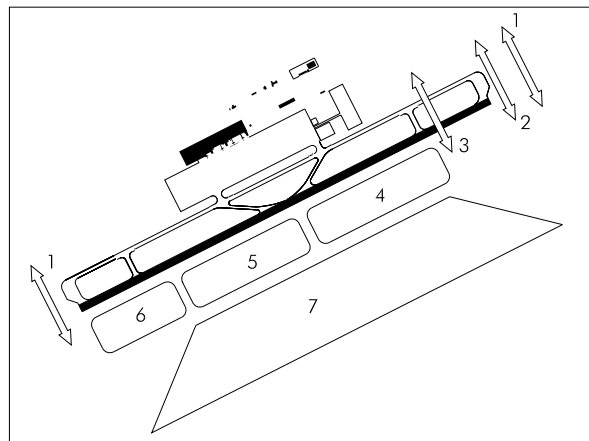
AREA 7.- Salinas Natural Park. Concentration of seagulls, ducks, herons, cormorants, flamingos and other aquatic birds.

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.



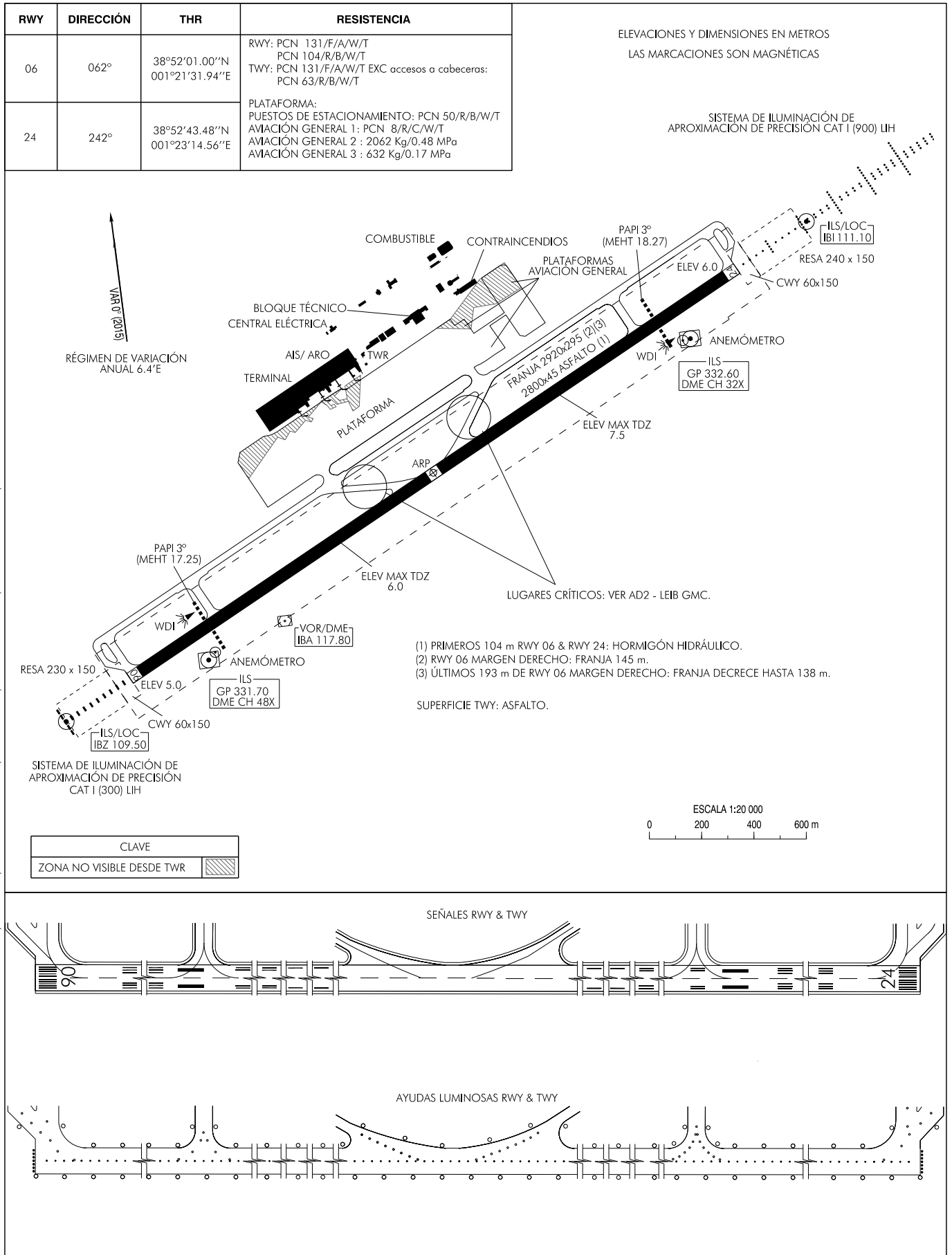
PLANO DE AERÓDROMO-OACI

38°52'22"N
001°22'23"E

ELEV 7

TWR 118.500
GMC 121.925

IBIZA



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

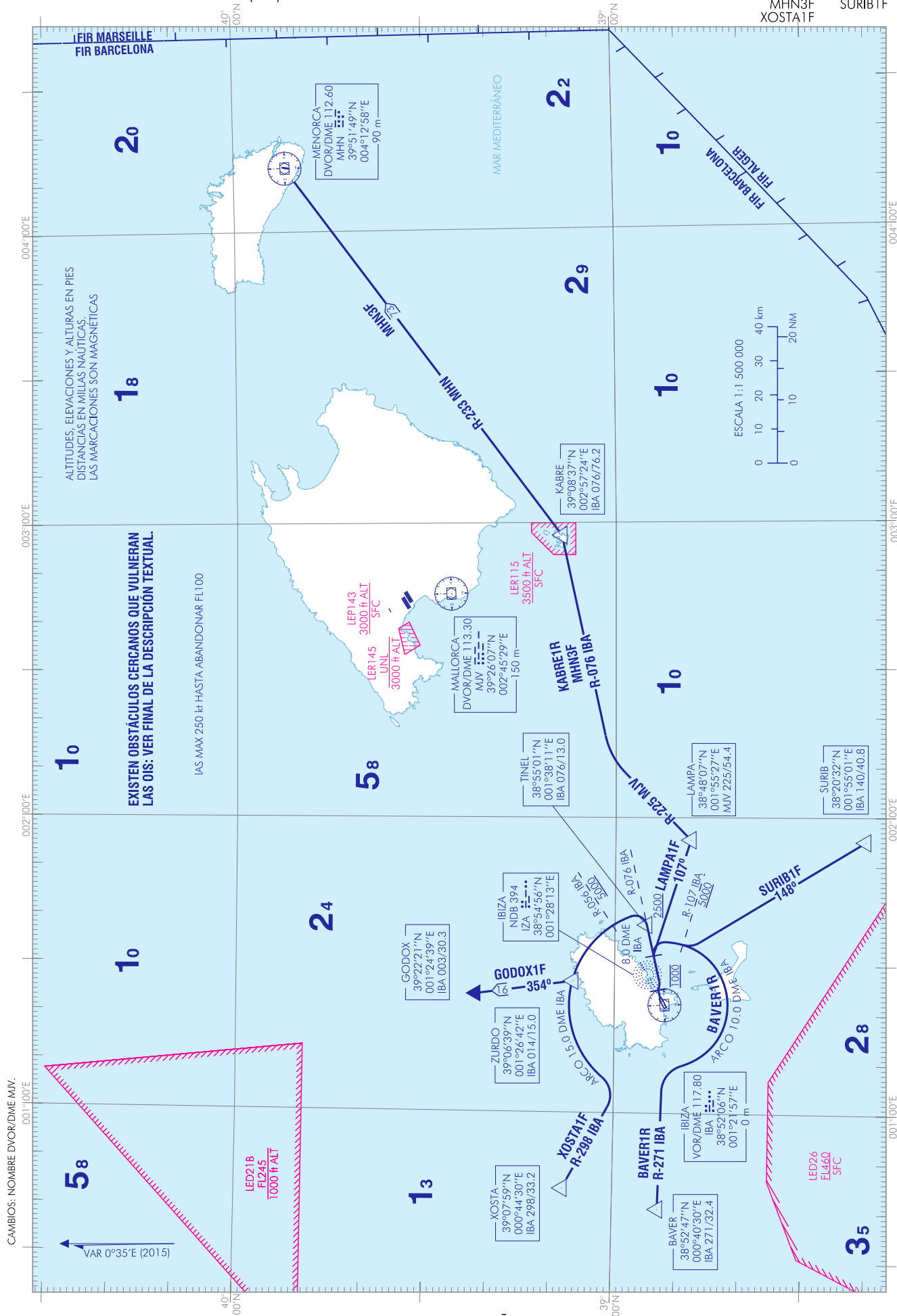
CARTA DE SALIDA NORMALIZADA
VUELO POR INSTRUMENTOS (SID)-OACI

TA 6000

APP 134.825
TWR 118.500

IBIZA
RWY 06

BAVER1R GODOX1F
KABRE1R LAMPA1F
MHN3F SURIB1F
KOSTA1F



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

IBIZA AD

→ SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID)

PISTA 06

SALIDA BAVER UNO ROMEO (BAVER1R)

Subir en rumbo magnético 076° a 1000 ft. Virar a la derecha para seguir R-076 IBA hasta 8,0 DME IBA. Virar a la derecha para seguir arco 10,0 DME IBA, cruzando R-107 IBA a 5000 ft o superior. Continuar arco 10,0 DME IBA para interceptar y seguir R-271 IBA directo a BAVER.

Autorización inicial ATC: Subir y mantener inicialmente 6000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

Pendiente mínima de ascenso 6,5% hasta 6000 ft.

SALIDA GODOX UNO FOXTROT (GODOX1F)

Subir en rumbo magnético 076° a 1000 ft. Virar a la derecha para seguir R-076 IBA directo a cruzar TINEL a 2500 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir arco 15,0 DME IBA, cruzando R-056 IBA a 5000 ft o superior, directo a ZURDO. Virar a la derecha para seguir rumbo magnético 354° NDB IZA directo a GODOX.

Autorización inicial ATC: Subir y mantener inicialmente 6000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

Pendiente mínima de ascenso 4,4% hasta 5000 ft.

SALIDA LAMPA UNO FOXTROT (LAMPA1F). Sólo destino LEPA/LESJ AD.

Subir en rumbo magnético 076° a 1000 ft. Virar a la derecha para seguir R-076 IBA hasta interceptar y seguir rumbo magnético 107° NDB IZA directo a LAMPA.

Autorización inicial ATC: Subir y mantener inicialmente 6000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

SALIDA KABRE UNO ROMEO (KABRE1R). Sólo destino LEMH AD.

Subir en rumbo magnético 076° a 1000 ft. Virar a la derecha para seguir R-076 IBA hasta interceptar y seguir rumbo magnético 107° NDB IZA directo a LAMPA. Virar a la izquierda para seguir R-225 MJV hasta interceptar y seguir R-076 IBA directo a KABRE.

Autorización inicial ATC: Subir y mantener inicialmente 6000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

SALIDA MENORCA TRES FOXTROT (MHN3F)

Subir en rumbo magnético 076° a 1000 ft. Virar a la derecha para seguir R-076 IBA hasta interceptar y seguir rumbo magnético 107° NDB IZA directo a LAMPA. Virar a la izquierda para seguir R-225 MJV hasta interceptar y seguir R-076 IBA directo a KABRE. Virar a la izquierda para seguir R-233 MHN directo al DVOR/DME MHN.

Autorización inicial ATC: Subir y mantener inicialmente 6000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

SALIDA SURIB UNO FOXTROT (SURIB1F)

Subir en rumbo magnético 076° a 1000 ft. Virar a la derecha para seguir R-076 IBA hasta 8,0 DME IBA. Virar a la derecha para seguir arco 10,0 DME IBA, cruzando R-107 IBA a 5000 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir rumbo magnético 148° NDB IZA directo a SURIB.

Autorización inicial ATC: Subir y mantener inicialmente 6000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

Pendiente mínima de ascenso 6,5% hasta 6000 ft.

SALIDA XOSTA UNO FOXTROT (XOSTA1F)

Subir en rumbo magnético 076° a 1000 ft. Virar a la derecha para seguir R-076 IBA directo a cruzar TINEL a 2500 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir arco 15,0 DME IBA, cruzando R-056 IBA a 5000 ft o superior, directo a ZURDO. Continuar en arco 15,0 DME IBA, para interceptar y seguir R-298 IBA directo a XOSTA.

Autorización inicial ATC: Subir y mantener inicialmente 6000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

Pendiente mínima de ascenso 4,4% hasta 5000 ft.

STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID)

RUNWAY 06

BAVER ONE ROMEO DEPARTURE (BAVER1R)

Climb on magnetic heading 076° at 1000 ft. Turn right to follow R-076 IBA up to 8.0 DME IBA. Turn right to follow arc 10.0 DME IBA, crossing R-107 IBA at 5000 ft or above. Follow arc 10.0 DME IBA to intercept and follow R-271 IBA direct to BAVER.

Initial ATC clearance: Climb and initially maintain 6000 ft and request flight level change en-route.

6.5% minimum climb gradient to 6000 ft.

GODOX ONE FOXTROT DEPARTURE (GODOX1F)

Climb on magnetic heading 076° at 1000 ft. Turn right to follow R-076 IBA, direct to cross TINEL at 2500 ft or above. Turn left to follow arc 15.0 DME IBA, crossing R-056 IBA at 5000 ft or above, direct to ZURDO. Turn right to follow magnetic heading 354° NDB IZA direct to GODOX.

Initial ATC clearance: Climb and initially maintain 6000 ft and request flight level change en-route.

4.4% minimum climb gradient to 5000 ft.

LAMPA ONE FOXTROT DEPARTURE (LAMPA1F). Only destination LEPA/LESJ AD.

Climb on magnetic heading 076° at 1000 ft. Turn right to follow R-076 IBA to intercept and follow magnetic heading 107° NDB IZA direct to LAMPA.

Initial ATC clearance: Climb and initially maintain 6000 ft and request flight level change en-route.

KABRE ONE ROMEO DEPARTURE (KABRE1R). Only destination LEMH AD.

Climb on magnetic heading 076° at 1000 ft. Turn right to follow R-076 IBA to intercept and follow magnetic heading 107° NDB IZA direct to LAMPA. Turn left to follow R-225 MJV, to intercept and follow R-076 IBA direct to KABRE.

Initial ATC clearance: Climb and initially maintain 6000 ft and request flight level change en-route.

MENORCA THREE FOXTROT DEPARTURE (MHN3F)

Climb on magnetic heading 076° at 1000 ft. Turn right to follow R-076 IBA to intercept and follow magnetic heading 107° NDB IZA direct to LAMPA. Turn left to follow R-225 MJV, to intercept and follow R-076 IBA direct to KABRE. Turn left to follow R-233 MHN direct to DVOR/DME MHN.

Initial ATC clearance: Climb and initially maintain 6000 ft and request flight level change en-route.

SURIB ONE FOXTROT DEPARTURE (SURIB1F)

Climb on magnetic heading 076° at 1000 ft. Turn right to follow R-076 IBA up to 8.0 DME IBA. Turn right to follow arc 10.0 DME IBA, crossing R-107 IBA at 5000 ft or above. Turn left to follow magnetic heading 148° NDB IZA direct to SURIB.

Initial ATC clearance: Climb and initially maintain 6000 ft and request flight level change en-route.

6.5% minimum climb gradient to 6000 ft.

XOSTA ONE FOXTROT DEPARTURE (XOSTA1F)

Climb on magnetic heading 076° at 1000 ft. Turn right to follow R-076 IBA direct to cross TINEL at 2500 ft or above. Turn left to follow arc 15.0 DME IBA, crossing R-056 IBA at 5000 ft or above, direct to ZURDO. Continue on arc 15.0 DME IBA, to intercept and follow R-298 IBA direct to XOSTA.

Initial ATC clearance: Climb and initially maintain 6000 ft and request flight level change en-route.

4.4% minimum climb gradient to 5000 ft.

SALIDA DE CONTINGENCIA

Guía vectorial radar: Proporcionada por Ibiza APP para incorporarse a la ruta ATS.

Subir en rumbo magnético 076° hasta 3000 ft AMSL. Virar siguiendo instrucciones ATC.

Pendiente mínima de ascenso 4,6% hasta 3000 ft AMSL.

En caso de fallo de comunicaciones, proceder según lo establecido en la sección ENR 1.8, apartado "Fallo de las Comunicaciones Aeroterrestres" de AIP-ESPAÑA.

CONTINGENCY DEPARTURE

Radar vectoring guidance: Provided by Ibiza APP to join the ATS route.

Climb on magnetic heading 076° to 3000 ft AMSL. Turn following the ATC instructions.

4.6% minimum climb gradient to 3000 ft AMSL.

In case of communications failure, proceed according to what is established on section ENR 1.8, item "Air-ground Communications Failure" of AIP-ESPAÑA.

**OBSTÁCULOS CERCANOS
CLOSE-IN OBSTACLES**

OBSTÁCULOS OBSTACLES	RWY	COORDENADAS COORDINATES	HGT (ft)	ALT (ft)
Molino / Mill	06	38°52'40.1"N 001°23'19.7"E	38	53
Árbol / Tree	06	38°52'43.4"N 001°23'29.0"E	49	60
Cota / Spot	06	38°56'07.4"N 001°28'02.2"E	0	755

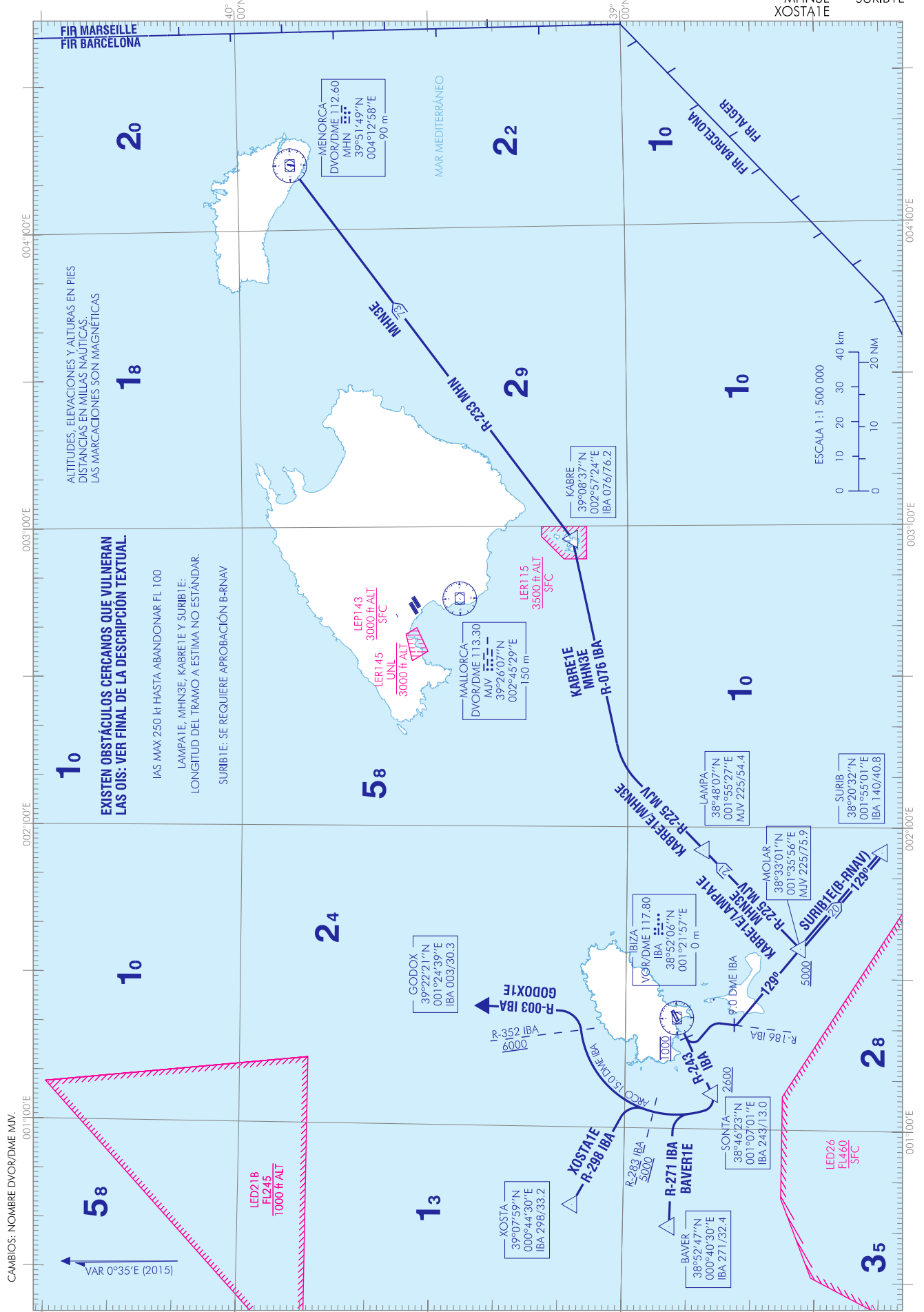
CARTA DE SALIDA NORMALIZADA
VUELO POR INSTRUMENTOS (SID)-OACI

TA 6000

APP 134.825
TWR 118.500

**IBIZA
RWY 24**

BAVER1E GODOX1E
KABRE1E LAMPA1E
MHN3E SURIB1E
KOSTA1E



INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK

IBIZA AD

➔ SALIDAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (SID)

PISTA 24

SALIDA BAVER UNO ECHO (BAVER1E)

Subir en R-243 IBA directo a cruzar SONTA a 2600 ft o superior. Virar a la derecha para seguir arco 15,0 DME IBA hasta interceptar y seguir R-271 IBA directo a BAVER.

Autorización inicial ATC: Subir y mantener inicialmente 6000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

Pendiente mínima de ascenso 4,0% hasta 1000 ft.

SALIDA GODOX UNO ECHO (GODOX1E)

Subir en R-243 IBA directo a cruzar SONTA a 2600 ft o superior. Virar a la derecha para seguir arco 15,0 DME IBA, cruzando R-283 IBA a 5000 ft o superior. Continuar arco 15,0 DME IBA hasta interceptar R-352 IBA a 6000 ft o superior. Continuar arco 15,0 DME IBA hasta interceptar y seguir R-003 IBA directo a GODOX.

Autorización inicial ATC: Subir y mantener inicialmente 6000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

Pendiente mínima de ascenso 4,0% hasta 1000 ft.

SALIDA KABRE UNO ECHO (KABRE1E). Sólo destino LEMH AD.

Subir en R-243 IBA a 1000 ft. Virar a la izquierda para seguir R-186 IBA hasta 9,0 DME IBA. Virar a la izquierda para seguir rumbo magnético 129° directo a cruzar MOLAR a 5000 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir R-225 MJV directo a LAMPA. Proseguir por R-225 MJV hasta interceptar y seguir R-076 IBA directo a KABRE.

Autorización inicial ATC: Subir y mantener inicialmente 6000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

Pendiente mínima de ascenso 4,0% hasta 1000 ft.

NOTA: Longitud del tramo a estima no estándar.

SALIDA LAMPA UNO ECHO (LAMPA1E). Sólo destino LEPA/LESJ AD.

Subir en R-243 IBA a 1000 ft. Virar a la izquierda para seguir R-186 IBA hasta 9,0 DME IBA. Virar a la izquierda para seguir rumbo magnético 129° directo a cruzar MOLAR a 5000 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir R-225 MJV directo a LAMPA.

Autorización inicial ATC: Subir y mantener inicialmente 6000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

Pendiente mínima de ascenso 4,0% hasta 1000 ft.

NOTA: Longitud del tramo a estima no estándar.

SALIDA MENORCA TRES ECHO (MHN3E)

Subir en R-243 IBA a 1000 ft. Virar a la izquierda para seguir R-186 IBA hasta 9,0 DME IBA. Virar a la izquierda para seguir rumbo magnético 129° directo a cruzar MOLAR a 5000 ft o superior. Virar a la izquierda para seguir R-225 MJV directo a LAMPA. Seguir por R-225 MJV hasta interceptar y seguir R-076 IBA directo a KABRE. Virar a la izquierda para seguir R-233 MHN directo al DVOR/DME MHN.

Autorización inicial ATC: Subir y mantener inicialmente 6000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

Pendiente mínima de ascenso 4,0% hasta 1000 ft.

NOTA: Longitud del tramo a estima no estándar.

SALIDA SURIB UNO ECHO (SURIB1E) B-RNAV. Se requiere aprobación B-RNAV

Subir en R-243 IBA a 1000 ft. Virar a la izquierda para seguir R-186 IBA hasta 9,0 DME IBA. Virar a la izquierda para seguir rumbo magnético 129° directo a cruzar MOLAR a 5000 ft o superior. Directo a SURIB.

Autorización inicial ATC: Subir y mantener inicialmente 6000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

Pendiente mínima de ascenso 4,0% hasta 1000 ft.

NOTA: Longitud del tramo a estima no estándar.

STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID)

RUNWAY 24

BAVER ONE ECHO DEPARTURE (BAVER1E)

Climb on R-243 IBA direct to cross SONTA at 2600 ft or above. Turn right to follow arc 15.0 DME IBA to intercept and follow R-271 IBA direct to BAVER.

Initial ATC clearance: Climb and initially maintain 6000 ft and request flight level change en-route.

4.0% minimum climb gradient to 1000 ft.

GODOX ONE ECHO DEPARTURE (GODOX1E)

Climb on R-243 IBA direct to cross SONTA at 2600 ft or above. Turn right to follow arc 15.0 DME IBA, crossing R-283 IBA at 5000 ft or above. Follow arc 15.0 DME IBA to intercept R-352 IBA at 6000 ft or above. Continue on arc 15.0 DME IBA to intercept and follow R-003 IBA direct to GODOX.

Initial ATC clearance: Climb and initially maintain 6000 ft and request flight level change en-route.

4.0% minimum climb gradient to 1000 ft.

KABRE ONE ECHO DEPARTURE (KABRE1E). Only destination LEMH AD.

Climb on R-243 IBA at 1000 ft. Turn left to follow R-186 IBA to 9.0 DME IBA. Turn left to follow magnetic heading 129° direct to cross MOLAR at 5000 ft or above. Turn left to follow R-225 MJV direct to LAMPA. Follow R-225 MJV to intercept and follow R-076 IBA direct to KABRE.

Initial ATC clearance: Climb and initially maintain 6000 ft and request flight level change en-route.

4.0% minimum climb gradient to 1000 ft.

NOTE: Length of the dead reckoning segment is not standard.

LAMPA ONE ECHO DEPARTURE (LAMPA1E). Only destination LEPA/LESJ AD.

Climb on R-243 IBA at 1000 ft. Turn left to follow R-186 IBA to 9.0 DME IBA. Turn left to follow magnetic heading 129° direct to cross MOLAR at 5000 ft or above. Turn left to follow R-225 MJV direct to LAMPA.

Initial ATC clearance: Climb and initially maintain 6000 ft and request flight level change en-route.

4.0% minimum climb gradient to 1000 ft.

NOTE: Length of the dead reckoning segment is not standard.

MENORCA TRHEE ECHO DEPARTURE (MHN3E)

Climb on R-243 IBA at 1000 ft. Turn left to follow R-186 IBA to 9.0 DME IBA. Turn left to follow magnetic heading 129° direct to cross MOLAR at 5000 ft or above. Turn left to follow R-225 MJV direct to LAMPA. Follow R-225 MJV to intercept and follow R-076 IBA direct to KABRE. Turn left to follow R-233 MHN direct to DVOR/DME MHN.

Initial ATC clearance: Climb and initially maintain 6000 ft and request flight level change en-route.

4.0% minimum climb gradient to 1000 ft.

NOTE: Length of the dead reckoning segment is not standard.

SURIB ONE ECHO DEPARTURE (SURIB1E) B-RNAV. B-RNAV approval required

Climb on R-243 IBA at 1000 ft. Turn left to follow R-186 IBA to 9.0 DME IBA. Turn left to follow magnetic heading 129° direct to cross MOLAR at 5000 ft or above. Direct to SURIB.

Initial ATC clearance: Climb and initially maintain 6000 ft and request flight level change en-route.

4.0% minimum climb gradient to 1000 ft.

NOTE: Length of the dead reckoning segment is not standard.

SALIDA XOSTA UNO ECHO (XOSTA1E)

Subir en R-243 IBA directo a cruzar SONTA a 2600 ft o superior. Virar a la derecha para seguir arco 15,0 DME IBA hasta interceptar R-283 IBA a 5000 ft o superior. Continuar arco 15,0 DME IBA hasta interceptar y seguir R-298 IBA directo a XOSTA.

Autorización inicial ATC: Subir y mantener inicialmente 6000 ft y solicitar cambio de nivel en ruta.

Pendiente mínima de ascenso 4,0% hasta 1000 ft.

SALIDA DE CONTINGENCIA

Guía vectorial radar: Proporcionada por Ibiza APP para incorporarse a la ruta ATS.

Subir en rumbo de pista hasta 3000 ft AMSL. Virar siguiendo instrucciones ATC.

Pendiente mínima de ascenso 4,6% hasta 3000 ft AMSL.

En caso de fallo de comunicaciones, proceder según lo establecido en la sección ENR 1.8, apartado "Fallo de las Comunicaciones Aeroterrestres" de AIP-ESPAÑA.

XOSTA ONE ECHO DEPARTURE (XOSTA1E)

Climb on R-243 IBA direct to cross SONTA at 2600 ft or above. Turn right to follow arc 15.0 DME IBA to intercept R-283 IBA at 5000 ft or above. Continue on arc 15.0 DME IBA to intercept and follow R-298 IBA direct to XOSTA.

Initial ATC clearance: Climb and initially maintain 6000 ft and request flight level change en-route.

4.0% minimum climb gradient to 1000 ft.

CONTINGENCY DEPARTURE

Radar vectoring guidance: Provided by Ibiza APP to join the ATS route.

Climb on runway heading to 3000 ft AMSL. Turn following the ATC instructions.

4.6% minimum climb gradient to 3000 ft AMSL.

In case of communications failure, proceed according to what is established on section ENR 1.8, item "Air-ground Communications Failure" of AIP-ESPAÑA.

**OBSTÁCULOS CERCANOS
 CLOSE-IN OBSTACLES**

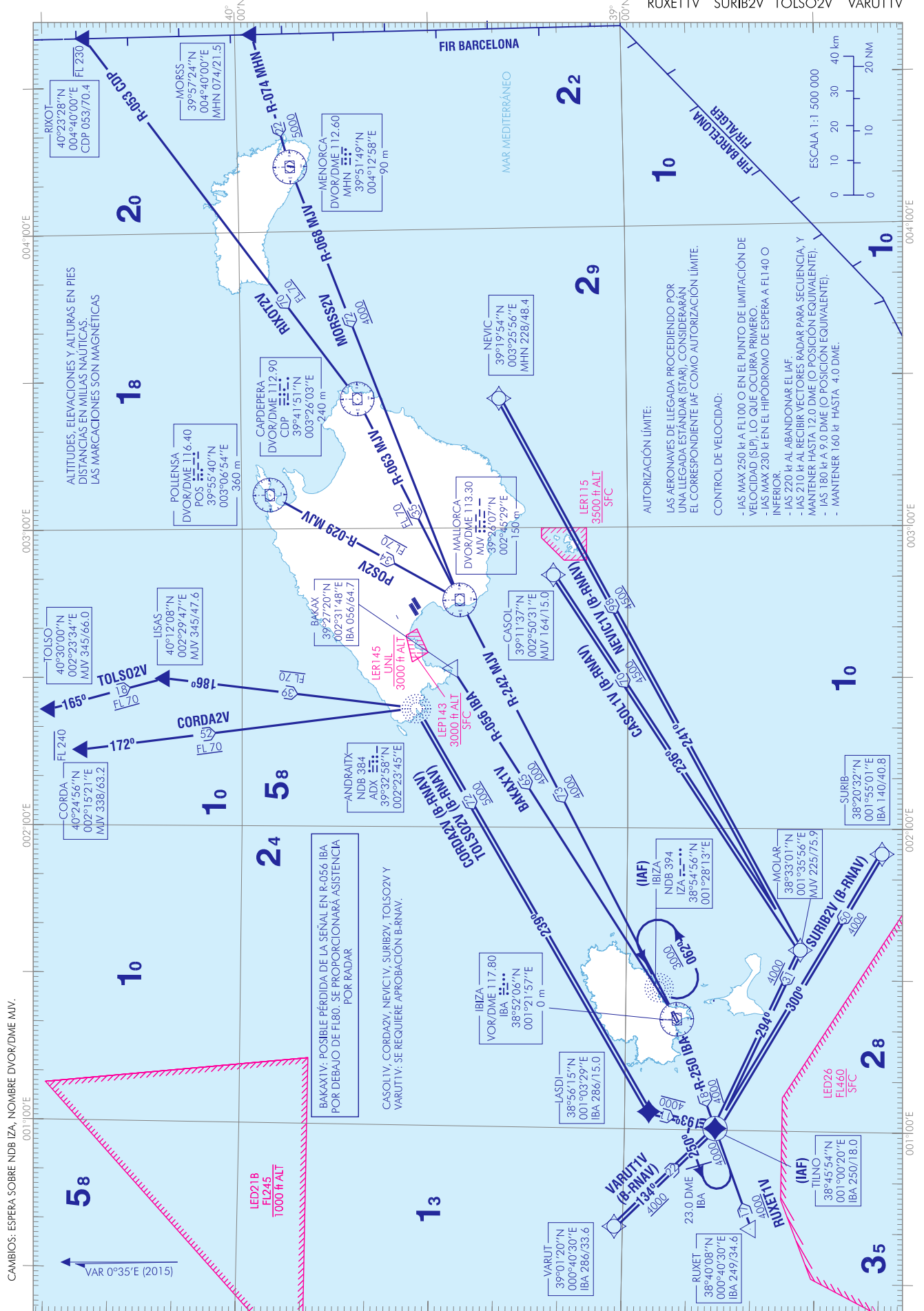
OBSTÁCULOS OBSTACLES	RWY	COORDENADAS COORDINATES	HGT (ft)	ALT (ft)
Curva de nivel / Contour line	24	38°51'45.3"N 001°19'19.9"E	0	262
Vedrá	24	38°51'57.3"N 001°12'01.5"E	-	1253

CARTA DE LLEGADA NORMALIZADA
VUELO POR INSTRUMENTOS (STAR)-OACI

TA 6000

APP 134.825
TWR 118.500

IBIZA
RWY 06
BAKAX1V CASOL1V CORDA2V
MORSS2V NEVIC1V POS2V RIXOT2V
RUXET1V SURIB2V TOLSO2V VARUT1V



IBIZA AD

LLEGADAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (STAR).

PISTA 06

PRECAUCIÓN: No sobrepasar el IAF aplicable sin autorización ATC.

LLEGADA BAKAX UNO VICTOR (BAKAX1V).
Únicamente tránsito con origen Palma de Mallorca AD.
BAKAX, VOR/DME IBA, TILNO (IAF).

LLEGADA CASOL UNO VICTOR (CASOL1V) B-RNAV. Se requiere aprobación B-RNAV.
Únicamente tránsito con origen Palma de Mallorca AD.
CASOL, MOLAR, TILNO (IAF).

LLEGADA CORDA DOS VICTOR (CORDA2V) B-RNAV. Se requiere aprobación B-RNAV.
CORDA, NDB ADX, LASDI, TILNO (IAF).

NOTA: Las aeronaves deberán cruzar el punto inicial del procedimiento a la altitud indicada en la carta.

LLEGADA MORSS DOS VICTOR (MORSS2V).
MORSS, DVOR/DME MHN, DVOR/DME MJV, VOR/DME IBA, TILNO (IAF).

LLEGADA NEVIC UNO VICTOR (NEVIC 1V) B-RNAV. Se requiere aprobación B-RNAV.
Únicamente tránsito con origen Menorca AD.
NEVIC, MOLAR, TILNO (IAF).

LLEGADA POLLENSA DOS VICTOR (POS2V).
DVOR/DME POS, DVOR/DME MJV, VOR/DME IBA, TILNO (IAF).

LLEGADA RIXOT DOS VICTOR (RIXOT2V).
RIXOT, DVOR/DME CDP, DVOR/DME MJV, VOR/DME IBA, TILNO (IAF).

NOTA: Las aeronaves deberán cruzar el punto inicial del procedimiento a la altitud indicada en la carta.

LLEGADA RUXET UNO VICTOR (RUXET1V).
RUXET, TILNO (IAF).

LLEGADA SURIB DOS VICTOR (SURIB2V) B-RNAV. Se requiere aprobación B-RNAV.
SURIB, TILNO (IAF).

LLEGADA TOLSO DOS VICTOR (TOLSO2V) B-RNAV. Se requiere aprobación B-RNAV.
Únicamente tránsito con origen Barcelona/El Prat AD.
TOLSO, LISAS, NDB ADX, LASDI, TILNO (IAF).

LLEGADA VARUT UNO VICTOR (VARUT1V) B-RNAV. Se requiere aprobación B-RNAV.
VARUT, TILNO (IAF).

STANDARD INSTRUMENT ARRIVALS (STAR).

RUNWAY 06

WARNING: Do not proceed beyond the applicable IAF without ATC clearance.

BAKAX ONE VICTOR ARRIVAL (BAKAX1V).
Only traffic with origin Palma de Mallorca AD.
BAKAX, VOR/DME IBA, TILNO (IAF).

CASOL ONE VICTOR ARRIVAL (CASOL1V) B-RNAV. B-RNAV approval required.
Only traffic with origin Palma de Mallorca AD.
CASOL, MOLAR, TILNO (IAF).

CORDA TWO VICTOR ARRIVAL (CORDA2V) B-RNAV. B-RNAV approval required.
CORDA, NDB ADX, LASDI, TILNO (IAF).

NOTE: Aircraft shall cross the initial point of the procedure at the altitude mentioned in the chart.

MORSS TWO VICTOR ARRIVAL (MORSS2V).
MORSS, DVOR/DME MHN, DVOR/DME MJV, VOR/DME IBA, TILNO (IAF).

NEVIC ONE VICTOR ARRIVAL (NEVIC 1V) B-RNAV. B-RNAV approval required.
Only traffic with origin Menorca AD.
NEVIC, MOLAR, TILNO (IAF).

POLLENSA TWO VICTOR ARRIVAL (POS2V).
DVOR/DME POS, DVOR/DME MJV, VOR/DME IBA, TILNO (IAF).

RIXOT TWO VICTOR ARRIVAL (RIXOT2V).
RIXOT, DVOR/DME CDP, DVOR/DME MJV, VOR/DME IBA, TILNO (IAF).

NOTE: Aircraft shall cross the initial point of the procedure at the altitude mentioned in the chart.

RUXET ONE VICTOR ARRIVAL (RUXET1V).
RUXET, TILNO (IAF).

SURIB TWO VICTOR ARRIVAL (SURIB2V) B-RNAV. B-RNAV approval required.
SURIB, TILNO (IAF).

TOLSO TWO VICTOR ARRIVAL (TOLSO2V) B-RNAV. B-RNAV approval required.
Únicamente tránsito con origen Barcelona/El Prat AD.
TOLSO, LISAS, NDB ADX, LASDI, TILNO (IAF).

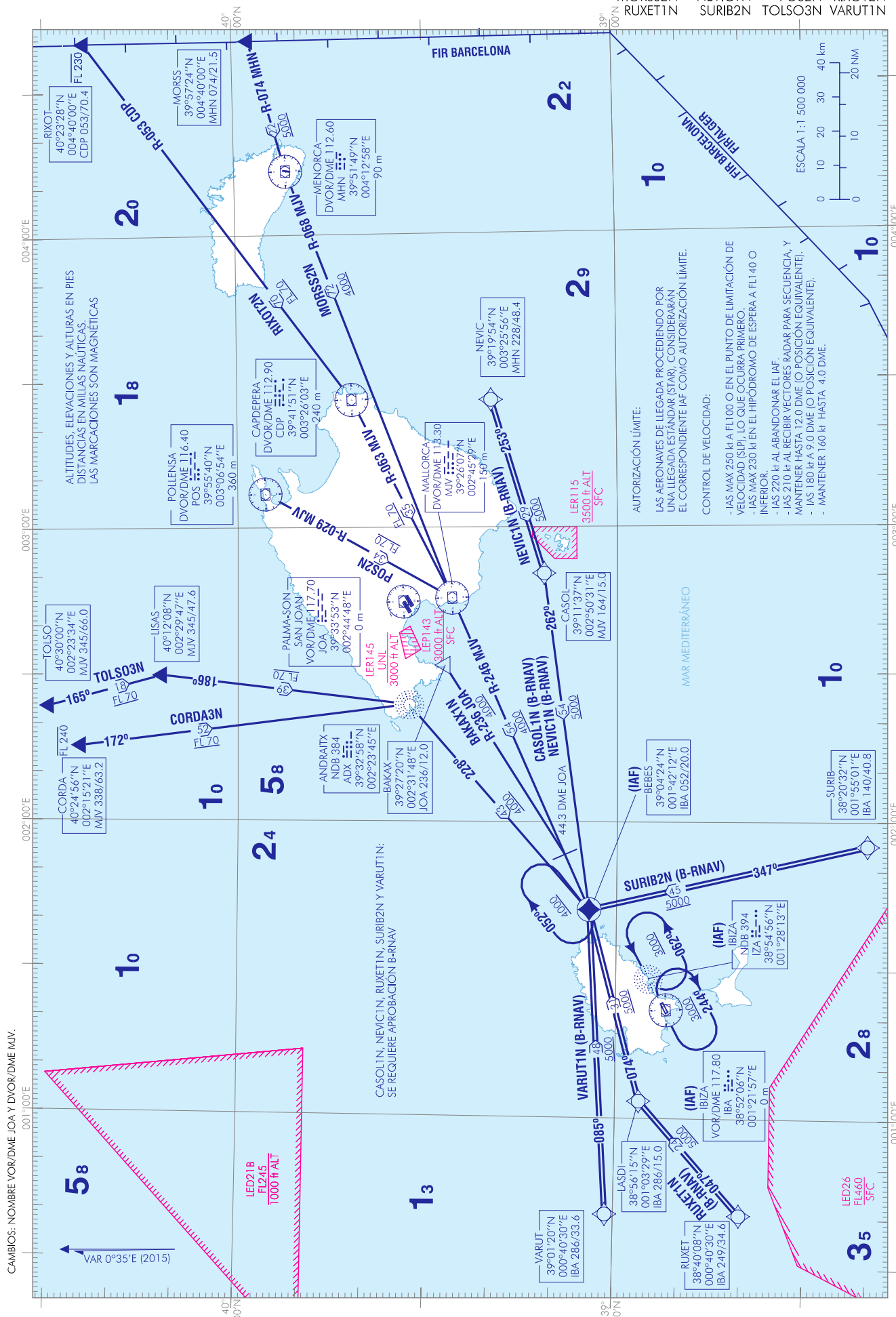
VARUT ONE VICTOR ARRIVAL (VARUT1V) B-RNAV. B-RNAV approval required.
VARUT, TILNO (IAF).

CARTA DE LLEGADA NORMALIZADA
VUELO POR INSTRUMENTOS (STAR)-OACI

TA 6000

APP 134.825
TWR 118.500

BAKAX1N MORSS2N RUXET1N CASOL1N NEVIC1N SURIB2N CORDA3N POS2N TOLSO3N RIXOT2N VARUT1N



IBIZA AD

LLEGADAS NORMALIZADAS POR INSTRUMENTOS (STAR).

PISTA 24

PRECAUCIÓN: No sobrepasar el IAF aplicable sin autorización ATC.

LLEGADA BAKAX UNO NOVEMBER (BAKAX1N).
Únicamente tránsito con origen Palma de Mallorca AD.
→ BAKAX, R-236 JOA/44,3 DME JOA, BEBES (IAF).

LLEGADA CASOL UNO NOVEMBER (CASOL1N) B-RNAV. Se requiere aprobación BRNAV.
Únicamente tránsito con origen Palma de Mallorca AD.
CASOL, BEBES (IAF).

← LLEGADA CORDA TRES NOVEMBER (CORDA3N).
CORDA, NDB ADX, BEBES (IAF).

NOTA: Las aeronaves deberán cruzar el punto inicial del procedimiento a la altitud indicada en la carta.

← LLEGADA MORSS DOS NOVEMBER (MORSS2N).
MORSS, DVOR/DME MHN, DVOR/DME MJV, BEBES (IAF).

LLEGADA NEVIC UNO NOVEMBER (NEVIC 1N) B-RNAV. Se requiere aprobación BRNAV.
Únicamente tránsito con origen Menorca AD.
NEVIC, CASOL, BEBES (IAF).

← LLEGADA POLLENSA DOS NOVEMBER (POS2N).
DVOR/DME POS, DVOR/DME MJV, BEBES (IAF).

← LLEGADA RIXOT DOS NOVEMBER (RIXOT2N).
RIXOT, DVOR/DME CDP, DVOR/DME MJV, BEBES (IAF).

NOTA: Las aeronaves deberán cruzar el punto inicial del procedimiento a la altitud indicada en la carta.

← LLEGADA RUXET UNO NOVEMBER (RUXET1N) B-RNAV. Se requiere aprobación BRNAV.
RUXET, LASDI, BEBES (IAF).

← LLEGADA SURIB DOS NOVEMBER (SURIB2N) B-RNAV. Se requiere aprobación BRNAV.
SURIB, BEBES (IAF).

LLEGADA TOLSO TRES NOVEMBER (TOLSO3N).
Únicamente tránsito con origen Barcelona/El Prat AD.
TOLSO, LISAS, NDB ADX, BEBES (IAF).

← LLEGADA VARUT UNO NOVEMBER (VARUT1N) B-RNAV. Se requiere aprobación BRNAV.
VARUT, BEBES (IAF).

STANDARD INSTRUMENT ARRIVALS (STAR).

RUNWAY 24

WARNING: Do not proceed beyond the applicable IAF without ATC clearance.

BAKAX ONE NOVEMBER ARRIVAL (BAKAX1N).
Only traffic with origin Palma de Mallorca AD.
BAKAX, R-236 JOA/44.3 DME JOA, BEBES (IAF).

CASOL ONE NOVEMBER ARRIVAL (CASOL1N) B-RNAV. B-RNAV approval required.
Only traffic with origin Palma de Mallorca AD.
CASOL, BEBES (IAF).

CORDA THREE NOVEMBER ARRIVAL (CORDA3N).
CORDA, NDB ADX, BEBES (IAF).

NOTE: Aircraft shall cross the initial point of the procedure at the altitude mentioned in the chart.

MORSS TWO NOVEMBER ARRIVAL (MORSS2N).
MORSS, DVOR/DME MHN, DVOR/DME MJV, BEBES (IAF).

NEVIC ONE NOVEMBER ARRIVAL (NEVIC 1N) B-RNAV. B-RNAV approval required.
Only traffic with origin Menorca AD.
NEVIC, CASOL, BEBES (IAF).

POLLENSA TWO NOVEMBER ARRIVAL (POS2N).
DVOR/DME POS, DVOR/DME MJV, BEBES (IAF).

RIXOT TWO NOVEMBER ARRIVAL (RIXOT2N).
RIXOT, DVOR/DME CDP, DVOR/DME MJV, BEBES (IAF).

NOTE: Aircraft shall cross the initial point of the procedure at the altitude mentioned in the chart.

RUXET ONE NOVEMBER ARRIVAL (RUXET1N) B-RNAV. B-RNAV approval required.
RUXET, LASDI, BEBES (IAF).

SURIB TWO NOVEMBER ARRIVAL (SURIB2N) B-RNAV. B-RNAV approval required.
SURIB, BEBES (IAF).

TOLSO THREE NOVEMBER ARRIVAL (TOLSO3N).
Only traffic with origin Barcelona/El Prat AD.
TOLSO, LISAS, NDB ADX, BEBES (IAF).

VARUT ONE NOVEMBER ARRIVAL (VARUT1N) B-RNAV. B-RNAV approval required.
VARUT, BEBES (IAF).

