

LESO AD 2 DATOS DEL AERÓDROMO

LESO AD 2.1 INDICADOR DE LUGAR Y NOMBRE DEL AERÓDROMO

LESO - SAN SEBASTIÁN

LESO AD 2.2 DATOS GEOGRÁFICOS Y ADMINISTRATIVOS DEL AERÓDROMO

1	ARP	432123N 0014726W. Ver AD 2-LESO ADC.
2	Distancia y dirección desde la ciudad	22 km NE.
3	Elevación	5 m / 15 ft.
4	Ondulación geoide	48.8 m ± 0.05 m (1).
5	Temperatura de referencia	26°C.
6	Temperatura baja media	7°C.
7	Declinación magnética	1°E (2025).
8	Cambio anual	9.7'E.
9	Administración AD	Aena.
10	Dirección	Aeropuerto de San Sebastián 20280 Hondarribia (Gipuzkoa).
11	TEL	- TEL: +34-943 668 504 - FAX: +34-943 668 514
12	AFTN	LESO
13	E-mail	operacionesEAS@aena.es
14	Tránsito autorizado	VFR/IFR. (2)
15	Observaciones	(1) Para todos los puntos del AD. (2) Ver casilla 20 "Reglamentación Local".

LESO AD 2.3 HORAS DE FUNCIONAMIENTO

1	Aeropuerto	V: 0530-1945, PS 15 MIN PPR 15 MIN BFR AD CLSD. (1). I: 0630-2045, PS 15 MIN PPR 15 MIN BFR AD CLSD. (1).
2	Aduanas e Inmigración	HR AD. (2).
3	Servicios médicos y de sanidad	Ver GEN 1.4.
4	AIS/ARO	H24. (3)
5	Información MET	V: 0345-1945; I: 0445-2045; PPR: 15 MIN.
6	ATS	V: 0515-2005, I: 0615-2105. Si se activa PPR: V: 0515-2020, I: 0615-2120.
7	Abastecimiento de combustible	HR AD.
8	Asistencia en tierra	HR AD.

9	Seguridad	HR AD.
10	Deshielo	HR AD.
11	Observaciones	(1) PPR solo para aviación comercial. (2) Es obligatorio solicitar autorización con 3 HR de antelación para aeronaves con capacidad máxima 10 pasajeros, para mayor capacidad con 24 HR a: • Oficina de Operaciones LESO ◦ TEL: +34-943 668 504/524 ◦ FAX: +34-943 668 514 ◦ AFTN: LESO ◦ E-mail: OperacionesEAS@aena.es (3) Oficina ARO Centralizada zona geográfica 1 • TEL: +34-918 603 556; +34-672 344 412 (para contingencias de comunicaciones) • E-mail: arocentralizada@enaire.es • Dirección AFTN para gestión de plan de vuelo de LESO: LESOZPX • Oficina AIO Centralizada – Oficina NOTAM Internacional • TEL: +34-913 213 137/138 • E-mail: unof@enaire.es

LESO AD 2.4 SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO

1	Instalaciones para el manejo de carga	No.
2	Tipos de combustible	100LL, JET A-1. (1)
3	Tipo de lubricante	Aeroshell W100, Aeroshell 15 W.50, Mobil Aero-Red Band ESSO 100 E, ESSO 100, BP OIL 80, BP OIL 100.
4	Capacidad de reabastecimiento	100LL: 1 cisterna 6000 L 2.16 L/s. JET A-1: 1 cisterna 20000 L 15 L/s. 1 cisterna 35000 L 15 L/s.
5	Instalaciones para el deshielo	Servicio prestado por el Agente de Handling en plataforma de estacionamiento.
6	Espacio disponible en hangar	No.
7	Instalaciones para reparaciones	No.

8	Observaciones	(1) Combustible: - EXOLUM AVIATION S.A. - TEL: +34-943 668 538 - E-mail: eas@exolum.com La contratación de los servicios de asistencia en tierra (Agente de Rampa) es obligatoria para las operaciones de Aviación General y Comercial. Incluirán en la casilla 18 del FPL, bajo el indicador RMK/ el nombre del agente handling contratado. No se autorizarán planes de vuelo que no tengan cumplimentada dicha información. Agentes de rampa: - SOUTH - TEL: +34-943 668 519; +34-629 229 057 - FAX: +34-943 644 870 - E-mail: eascicops@southeu.com - SITA: EASKQIB - AVIAPARTNER EXECUTIVE SPAIN S.A. (AVIAVIP) - Handling de Aviación General y Ejecutiva - OPS móvil: TEL: +34 666 997 730 (OPS 24H); TEL: +34 672 138 622 - Ops E-mail: LESO@aviavip.com - UNITED AVIATION SERVICES, S.L. SAN SEBASTIÁN (LESO/EAS) - Handling de Aviación General y Ejecutiva - TEL: +34-608 095 154 (H24); TEL: +34-913 936 775 (OCC). - E-mail: ops.eas@unitedaviation.es; ops@unitedaviation.es (OCC) - Página web: www.unitedaviation.es
---	---------------	--

LESO AD 2.5 INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA PASAJEROS

1	Hoteles	No.
2	Restaurante	No.
3	Transporte	Autobuses y taxis.
4	Instalaciones médicas	No.
5	Banco/Oficina Postal	No/No.
6	Información turística	Sí.
7	Observaciones	Ninguna.

LESO AD 2.6 SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

1	Categoría de incendios	6. (1) (2) 7. V: MON, THU & FRI: 1500-1800; SUN 1000-1300 I: MON 1150-1500, THU 1750-2100, FRI 1740-2050, SUN 1205-1505
2	Equipo de salvamento	De acuerdo con la categoría de incendios publicada.

3	Retirada de aeronaves inutilizadas	Coordinación en aeródromo del traslado de aeronaves inutilizadas en el área de movimiento o sus cercanías. - TEL: +34-943 668 504/24 - Mail: OperacionesEAS@aena.es Servicio externo para retirada de aeronaves, previo aviso y a cargo del propietario/explotador. Medios disponibles MAX: AT 76 y aviación general. Capacidad de remolcado a izado.
4	Observaciones	(1) 7 a demanda (ver casilla 20, "Procedimientos de solicitud de categoría de incendios a demanda"). (2) El tiempo de respuesta es menor a 3 MIN, con un objetivo operacional menor a 2 MIN.

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

1	Tipos de equipamiento de limpieza	Distribuidor de urea, máquina quitanieves con capacidad 5.3 m3 para urea y 1505 L para acetato potásico.
2	Prioridades de limpieza	Pista, calles de rodajes y plataforma.
3	Material usado para el tratamiento de la superficie del área de movimiento	Urea (UREA), acetato potásico fundente líquido (KAC).
4	Pistas de invierno especialmente preparadas	No aplica.
5	Observaciones	Periodo de aplicación del plan para la nieve: 01-DEC al 31-MAR. 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.

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

1	Plataforma	Superficie: Aviación comercial: Hormigón. Resistencia: Aviación comercial: - Mitad NE (puertas B y C): PCN 15/R/B/W/T; - Mitad SW (puerta A): PCN 34/R/A/W/T.
2	Zona Aviación General	Superficie: Asfalto. Resistencia: PCN 35/F/B/W/U.
3	Calles de rodaje	Anchura: 36 m. Superficie: Asfalto. Resistencia: PCN 67/F/B/W/T.
4	Posiciones de comprobación	Altímetro: Plataforma ELEV 4 m/13 ft. VOR: No. INS: No.
5	Observaciones	Ninguna.

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

1	Sistema de guía de rodaje	Letrero "NO ENTRY" y puestos de estacionamiento.
2	Señalización de RWY	Umbral, umbral desplazado, designadores, eje, faja lateral, zona de toma de contacto, punto de visada.
3	Señalización de TWY	Eje, faja lateral.
4	Observaciones	Ninguna.

LESO AD 2.10 OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO

1	Obstáculos en las Superficies de Aproximación, Ascenso en el Despegue, Cónica, Horizontal interna, Transición, Transición Interna y aterrizaje interrumpido establecidas en el Anexo 14 de OACI; y las áreas 2A y 3 establecidas en el Anexo 15 de la OACI. Los que perforan estas superficies se identifican en el fichero CSV como "Relevante_Relevant = Si/Yes".	Ver Ítem 10 y Conjunto de Datos.
2	Observaciones	Ver AD 2-LESO AOC. Presencia de obstáculos móviles (embarcaciones) en la prolongación de la THR 22 y en el margen izquierdo de la RWY 22 (dique oriental).

LESO AD 2.11 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA SUMINISTRADA

1	Oficina MET	San Sebastián EMAe.
2	HR	V: 0345-1945; I: 0445-2045; PPR: 15 MIN. Fuera de este horario se emitirá METAR AUTO semihorario.
3	METAR	Semihorario.
4	TAF	24 HR.
5	TREND	No.
6	Información	En persona y telefónica.
7	Documentación de vuelo/Idioma	Cartas y lenguaje claro / Español.
8	Cartas	Mapas significativos y de viento y temperatura en altitud.
9	Equipo suplementario	Presentador de imágenes de nubes, rayos y de información radar.
10	Dependencia ATS atendida	TWR.
11	Información adicional	Santander OMAe (LESD): H24 • TEL: +34-942 392 464 San Sebastián EMAe: HR AD • TEL: +34-943 668 544
12	Observaciones	Existe resumen climatológico de aeródromo. Se hacen avisos de aeródromo.

LESO AD 2.12 CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA

RWY	Orientación	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
04 (1)	038.78° GEO 038° MAG	1590 x 45 (3)	432105.41N 0014746.09W (4)	THR: 3 m / 10 ft TDZ: No	No	163 x 150	1650 x 150 (6)	No	90 x 90	RWY: ASPH PCN 67/F/B/W/T SWY: No
22 (2)	218.79° GEO 218° MAG	1590 x 45 (3)	432141.47N 0014706.38W (5)	THR: 4 m / 14 ft TDZ: No	No	163 x 150	1650 x 150 (6)	No	90 x 90	RWY: ASPH PCN 67/F/B/W/T SWY: No

Observaciones:

(1) THR RWY 04 desplazado 163 m.

(2) THR RWY 22 desplazado 163 m.

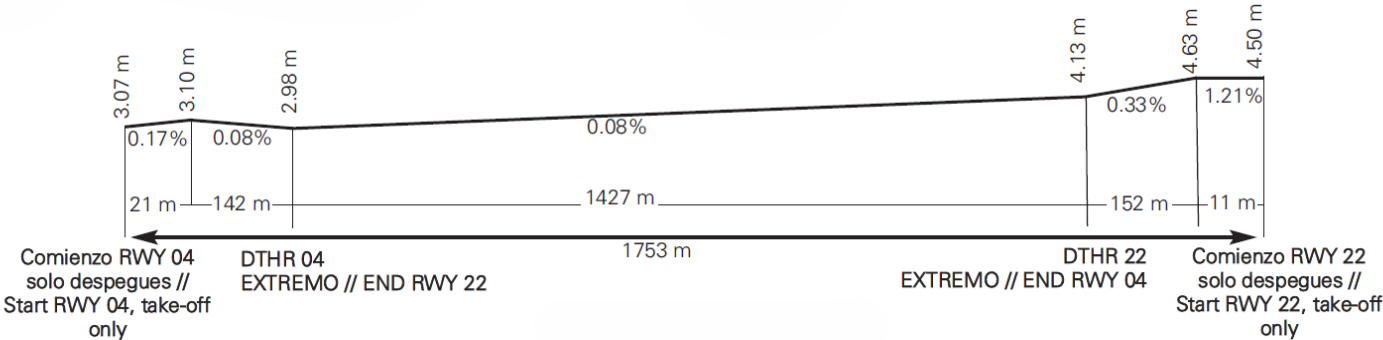
(3) Pista ranurada en 43 m centrales de 45 m.

(4) Coordenadas inicio RWY 04 solo despegues: 432101.29N 0014750.63W.

(5) Coordenadas inicio RWY 22 solo despegues: 432145.59N 0014701.84W.

(6) Franja de trazado irregular en las dos cabeceras de pista (ver AD 2-LESO ADC).

12.1 PERFIL



LESO AD 2.13 DISTANCIAS DECLARADAS

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
RWY 04	1590	1753	1590	1427
RWY 22	1590	1753	1590	1427
22 INT A	526	689	526	–
22 INT B	672	835	672	–
22 INT C	804	967	804	–
04 INT A	936	1099	936	–
04 INT B	791	954	791	–
04 INT C	658	821	658	–

Observaciones: Ninguna.

LESO AD 2.14 LUCES DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA

1	Pista	04
2	Aproximación	Luces de identificación de umbral.
3	PAPI (MEHT)	4.75° (15.66 m / 51 ft)
4	Umbral	Verdes con barra de ala. (1)
5	Zona de toma de contacto	No.
6	Eje pista	1590 m: 876 m blancas + 414 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m.

7	Borde de pista	1590 m: 163 m rojas + 827 blancas + 600 amarillas. LIH. Distancia entre luces: 50 m.
8	Extremo de pista	Rojas.
9	Zona de parada	No.
10	Observaciones	Luces de plataforma de viraje en pista: Verdes. (1) Con iluminación LED.

1	Pista	22
2	Aproximación	Luces de identificación de umbral.
3	PAPI (MEHT)	3° (15.57 m / 51 ft).
4	Umbral	Verdes con barra de ala. (1)
5	Zona de toma de contacto	No.
6	Eje pista	1590 m: 876 m blancas + 414 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m.
7	Borde de pista	1590 m: 163 m rojas + 827 blancas + 600 amarillas. LIH. Distancia entre luces: 50 m.
8	Extremo de pista	Rojas. (1)
9	Zona de parada	No.
10	Observaciones	Luces de plataforma de viraje en pista: Verdes. (1) Con iluminación LED.

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

1	ABN/IBN	No.
2	WDI	1 cerca THR 04, 1 cerca TWR, 1 cerca de PAPI RWY 04. LGTD.
3	Iluminación de TWY	Eje, borde. (1)
4	Iluminación de plataforma	Borde, 6 torres-proyectores.
5	Fuente secundaria de energía	Grupos electrógenos que proporcionan un tiempo de conmutación (luz) máximo de 15 segundos a los sistemas de iluminación.
6	Observaciones	(1) Con iluminación LED.

LESO AD 2.16 ÁREA DE ATERRIZAJE DE HELICÓPTEROS

1	Situación	- Ondulación del geoide: Ver apartado 2. - FATO: RWY 04/22. Coordenadas THR 04 y THR 22, ver casilla 12. - Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 04/22. Coordenadas 432123N 0014726W (coincide con ARP). - Rodaje aéreo: TLOF coincide con el PRKG 03B.
---	-----------	---

2	Elevación	- FATO: RWY 04/22. Elevación THR 04 y THR 22, ver casilla 12. - Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 04/22. Elevación 5 m (coincide con ARP). - Rodaje aéreo: TLOF coincide con el PRKG 03B. - PRKG: 3B - ELEV (m): 5
3	Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización	- FATO: RWY 04/22. - Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 04/22, ver casilla 12. - Rodaje aéreo: TLOF coincide con el PRKG 03B. - PRKG 03: Hormigón hidráulico PCN 22/R/B/W/T. Señal de TLOF disponible. - Faja circular de 12 cm de ancho y diámetro interior de 10.65 m.
4	Orientación	No.
5	Distancias declaradas	No.
6	Iluminación	No.
7	Observaciones	- Rodaje aéreo: Dimensiones máximas de helicópteros: 14.6 m. PRKG 03B incompatible con PRKG 4B. Iluminación de plataforma. - Rodaje en tierra: Dimensiones máximas de helicópteros: 18.9 m. PRKG 03B incompatible con PRKG 4B. Iluminación de plataforma.

LES0 AD 2.17 ESPACIO AÉREO DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

1	Denominación	CTR SAN SEBASTIÁN.
2	Límites laterales	431333N 0015733W; 431244N 0015908W; 431304N 0020209W; 431645N 0020524W; 432216N 0020409W; Arco de círculo de 12 NM de radio con centro en NDB HIG comprendido dentro de los límites de FIR MADRID hasta 431333N 0015733W.
3	Límites verticales	SFC-1700 ft AGL-AMSL.
4	Clase de espacio aéreo	D.
5	Unidad responsable Idioma	SAN SEBASTIAN TWR. ES/EN.
6	Altitud de transición	1850 m / 6000 ft.
7	Horas de aplicabilidad	-
8	Observaciones	Ninguna.

1	Denominación	ATZ SAN SEBASTIÁN.
2	Límites laterales	Círculo de 8 km de radio centrado en ARP y limitado al este por el FIR BORDEAUX. (1)
3	Límites verticales	SFC-3000 ft HGT (2).
4	Clase de espacio aéreo	D.
5	Unidad responsable Idioma	SAN SEBASTIAN TWR. ES/EN.

6	Altitud de transición	1850 m / 6000 ft.
7	Horario de aplicabilidad	-
8	Observaciones	(1) O la visibilidad horizontal, lo que resulte inferior. (2) O hasta la elevación del techo de nubes, lo que resulte más bajo.

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

Servicio	Distintivo llamada	FREQ	HR	Observaciones
APP/TWR	San Sebastián TWR	119.855 C	HR ATS	Debido a las características del terreno se puede producir pérdida de comunicación radio en la zona oeste del espacio aéreo por debajo de los 2300 ft AGL y en la zona sur por debajo de los 4500 ft AGL.
		243.000 MHz	HR ATS	EMERG
		121.500 MHz	HR ATS	EMERG
		121.705 C	HR ATS	GMC
ATIS	San Sebastián Information	120.830 C	HR ATS	
D-ATIS	San Sebastián Information	NIL	HR ATS	Suministro de información ATIS mediante enlace de datos.

LESO AD 2.19 RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIZAJE

Instalación (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas	ELEV DME	Observaciones
NDB (1°E)	HIG	328.000 kHz	H24	432310.6N 0014745.2W	-	COV 50 NM. U/S BTN 109°/139°.
DME	HIG	113.200 MHz/CH 79X	H24	432310.6N 0014744.7W	120 m	COV 40 NM BTN: - R-280/R-085 AVBL a 5000 ft AMSL o ABV; - R-085/R-170 AVBL a FL100 o ABV; - R-170/R-180 Posible pérdida de señal; - R-180/R-225 AVBL a FL100 o ABV; - R-225/R230 Posible pérdida de señal; - R-230/R-280 AVLB a FL100 o ABV.
DVOR (1°E)	SSN	117.900 MHz	H24	431840.3N 0014949.4W	-	COV 10 NM U/S BTN: - R-120/R-145 a 5000 ft AMSL; COV 40 NM AVBL BTN: - R-360/R-090 a 5000 ft AMSL o ABV; - R-090/R-110 a 7000 ft AMSL o ABV; - R-110/R-210 U/S; - R-210/R-300 a 7000 ft AMSL o ABV; - R-300/R-340 U/S; - R-340/R-360 a 7000 ft AMSL o ABV.

Instalación (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas	ELEV DME	Observaciones
DME	SSN	CH 126X	H24	431840.7N 0014949.8W	240 m	COV 10 NM U/S BTN: - R-120/R-160 a 5000 ft AMSL; COV 40 NM AVBL BTN: - R-360/R-090 a 5000 ft AMSL o ABV; - R-090/R-110 a 7000 ft AMSL o ABV; - R-110/R-210 U/S; - R-210/R-300 a 7000 ft AMSL o ABV; - R-300/R-340 U/S; - R-340/R-360 a 7000 ft AMSL o ABV. R-170 posible pérdida de señal a FL100 o BLW FM 24 NM (solape con PPN).

LESO AD 2.20 REGLAMENTO LOCAL DEL AERÓDROMO

Para vuelos de Aviación Comercial, según se especifica en GEN 1.2 "Coordinación de slots aeroportuarios-Facilitación de horarios" y por motivos de capacidad en plataforma, será necesario solicitar autorización a:

- Oficina de Coordinación de Slots Aeroportuarios
 - Dirección Postal: C/ Peonías, 12 - 6ª planta
 - 28042 Madrid (ESPAÑA)
 - SITA: MADGSYA (solicitudes de slots)
 - MADCHYA (otros asuntos)
 - E-mail: slot.coord@aena.es
 - TEL: +34-913 211 044 / 024
 - FAX: +34-913 211 348
- Horario de Oficina (lunes a viernes, excepto festivos):
 - lunes-martes-miércoles-jueves: 0800-1700 LT.
 - (0800-1500 LT de junio a septiembre).
 - viernes: 0800-1500 LT.
- Para vuelos Aerotaxi, Entrenamiento y resto de Operaciones de Aviación General por motivos de capacidad de plataforma será necesario solicitar autorización a:
 - Oficina de Operaciones LESO
 - TEL: +34-943 668 504 / 24
 - FAX: +34-943 668 514
 - AFTN: LESOZPZX
 - E-mail: OperacionesEAS@aena.es
- Detallando la siguiente información:
 - Nombre del Operador
 - Origen, fecha, ETA e Identificativo de la aeronave
 - Destino, fecha, ETD e Identificativo de la aeronave
 - Tipo de Aeronave
 - Tipo de vuelo: VFR/IFR

Estarán exentos de dicha autorización vuelos de Estado, Ambulancia y Hospital.

Los vuelos IFR/VFR sin autorización previa serán rechazados.

20.1 PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE

- Evitar colisiones con otras aeronaves y obstáculos es responsabilidad de:
 - Los pilotos, en el rodaje en plataforma.
 - Los pilotos o las compañías de asistencia en tierra durante las maniobras de entrada y salida del puesto de estacionamiento y durante el remolcado.
- Una aeronave no abandonará el puesto de estacionamiento sin el permiso de TWR para ocupar pista, debido a que en la maniobra de salida invade la franja nivelada de la pista (75 m desde el eje de pista).
- Llegadas de Aviación General: antes de entrar en la Zona de Aviación General, debe asegurarse que tiene stand asignado. Una vez asignado el stand podrá sobrepasar la señal NO ENTRY y acceder a la zona de parada de motores donde se deberá parar el motor. El acceso al puesto desde la zona de parada de motores se realizará remolcando la aeronave.
- Salidas de Aviación General: Previo a la salida remolcada del puesto se deberá avisar con antelación desde el propio puesto de estacionamiento a TWR en 121.705 C. El arranque de motores se realizará en la zona de parada de motores a la que se accederá remolcando la aeronave. Una vez arrancado el motor siga las instrucciones de TWR.
- El Agente de asistencia en tierra o el piloto, según proceda, comprobará, antes del encendido de los motores, que no hay equipos, vehículos, ni personas en la zona de seguridad detrás de la aeronave.
- Cualquier aeronave que utilice la calle de rodaje de acceso a la Zona de Aviación General frente al SEI en franja nivelada tanto de salida como de entrada, está ocupando pista.
- PRKG 7: la zona de parada de motores debe estar libre para la salida de las ACFT CRJ900, A319 y A20N.
- En cada extremo de pista existe una plataforma de viraje que todas las aeronaves deben utilizar para realizar giros de 180° en pista. Bajo autorización previa de ATC, se permite el giro de 180° en pista, fuera de las plataformas de viraje, para aeronaves ligeras de letra de clave L.

20.2 PROCEDIMIENTO DE ENTRADA/SALIDA DE PUESTO DE ESTACIONAMIENTO PARA AERONAVES

Las maniobras de entrada/salida del puesto de estacionamiento se realizarán utilizando potencias similares a la de ralentí. Si se requiere incrementar la potencia, el piloto deberá comunicar con ATC para que la maniobra sea supervisada por un agente de asistencia en tierra.

Las aeronaves deberán seguir las instrucciones proporcionadas por los servicios de asistencia en tierra para estacionar, no deben estacionar por sus propios medios.

Con el fin de evitar el efecto del chorro de las aeronaves detenidas en los puntos de espera de la pista (A, B y C), normalmente, TWR no expedirá el permiso de rodaje hasta que no tenga la seguridad de que estos no tendrán que pararse en dichos puntos, sino que podrán acceder a la pista en uso sin detenerse.

20.3 OPERACIÓN ACFT MD83

La entrada a los puestos de estacionamiento ha de ser con maniobra “sobreviraje” para que la aeronave pueda alinearse con la pintura del puesto de estacionamiento.

En las plataformas de viraje de las cabeceras de pista el MD83 no puede seguir la parte final del giro pintado sobre la pista, debiendo aumentar el ángulo de giro de la rueda de morro de 45° (que es lo que especifica la norma) a 50°.

20.4 OPERACIÓN DE HELICÓPTEROS

Este apartado define, exclusivamente, la operación para los helicópteros con puesto de estacionamiento asignado en las rampas de uso civil de San Sebastián AD y que no dispongan de carta de exención en los términos prescritos en el Artículo 3.2.9 del RCA. De acuerdo con lo anterior y al no estar definida otra zona específica para operar con helicópteros, tendrán el mismo tratamiento que las aeronaves de ala fija y serán autorizados por ATC a despegar y aterrizar por RWY 04/22.

RUTAS DE RODAJE

Habitualmente los helicópteros serán autorizados a salir o entrar de RWY 04/22 via TWY C.

LLEGADAS

Los helicópteros de llegada aterrizarán normalmente por la RWY 04/22, saldrán de pista por TWY C y serán autorizados para

acceder por sus propios medios al PRKG 3B.

SALIDAS

Los helicópteros de salida serán autorizados por ATC a rodar desde el PRKG 3B a TWY C para acceder a RWY 04/22 y despegar.

20.5 PROCEDIMIENTO PRUEBA DE MOTORES EN TIERRA

- La operación debe ser supervisada para garantizar la seguridad de la misma, por el propio piloto o bien delegado al agente de asistencia en tierra.
- Aeronave de letra de clave A: En función de la duración estimada de la prueba, para no afectar la capacidad de plataforma y/o pista, ATC en coordinación con la Oficina de Operaciones asignará la ubicación con el siguiente orden de prioridad:
 - Zona de parada de motores de aviación general.
 - TWY A, B y C.
 - PRKG 7B y 7C.
- Aeronaves de letras de clave B y C (excepto A319, MD82, CR1000), a ralentí:
 - PRKG: 4, 4B, 5, 6, 6B y 7.
 - En señal de visada en RWY 22.
- Aeronaves de letras de clave B y C, a plena potencia:
 - En señal de visada en RWY 22.

20.6 RESTRICCIONES LOCALES

- Prohibido el sobrevuelo de territorio francés entre: V: 2000-0530; I: 2100-0630.
- Se evitará en lo posible el sobrevuelo de territorio francés a una altitud inferior a 300 m. Las aeronaves que estén obligadas a sobrevolar la playa de Hendaya durante los despegues o aterrizajes lo harán tan al oeste y tan alto como sea posible y nunca a una altitud inferior a 100 m.
- Prohibidos los vuelos acrobáticos, de publicidad y bautismos del aire sobre territorio francés a una altitud inferior a 500 m.

20.7 CATEGORÍA OPERACIONES TRÁFICO COMERCIAL

Las operaciones de transporte aéreo comercial (CAT) en el aeropuerto de San Sebastián deberán considerarse por los operadores aéreos como categoría C (de acuerdo a la clasificación definida en AMC1 ORO.FC.105-b-2-c).

20.8 PROCEDIMIENTO DE SOLICITUD DE CATEGORÍA DE INCENDIOS A DEMANDA

El aeropuerto de San Sebastián proporciona categoría SEI 6 de forma continuada y categoría 7 a demanda. Para operar con categoría 7 las compañías deben solicitarlo vía e-mail a operaciones EAS@aena.es.

La solicitud debe hacerse con al menos 72 horas de antelación a la fecha prevista del vuelo y deberá contener los siguientes datos:

- Número de vuelo.
- Clase de vuelo.
- Tipo de aeronave.
- Fecha y horas previstas.

La confirmación de la categoría demandada se realizará a través del mismo medio por el que fue solicitada.

20.9 OPERACIONES VISUALES NOCTURNAS (VFR-N)

Se autorizan las operaciones visuales nocturnas.

20.10 NOTIFICACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL

Los pilotos/compañía deberán comunicar lo antes posible al aeropuerto el accidente, incidente y suceso o evento que pueda tener

alguna potencial afección a la seguridad operacional en el que se haya visto involucrado o sea testigo del mismo.

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

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

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

Seguridad_Operacional_EAS@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).

En el caso específico de notificaciones de seguridad relacionadas con el proveedor de servicios de control de tránsito aéreo (área de maniobras, fases de vuelo y espacio aéreo ATS) pueden remitirse a la dirección de correo electrónico:

lecm.safety@enaire.es

20.11 PLAN DE EMERGENCIA DEL AEROPUERTO

Ver AD 1.1 Gestión de emergencias.

LESO AD 2.21 PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DEL RUIDO

El ángulo PAPI de la RWY 22 está calculado en función de requisitos ambientales y por restricción local debido al acuerdo hispanogalo de sobrevuelo de la localidad de Hendaya (ítem 20).

El ángulo PAPI de la RWY 04 (ver ítem 14) está calculado para franqueamiento de obstáculos durante la aproximación.

LESO AD 2.22 PROCEDIMIENTOS DE VUELO

22.1 PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)

Procedimientos de Visibilidad Reducida (LVP) no están disponibles en el Aeródromo de San Sebastián.

22.2 PROCEDIMIENTO DE PARALIZACIÓN DE OPERACIONES EN EL ÁREA DE MOVIMIENTO (PPOAM)

Procedimientos de Visibilidad Reducida (LVP) no están disponibles en el Aeródromo de San Sebastián. En su lugar, se aplica el "Procedimiento de Paralización de las Operaciones en el Área de Movimiento para RVR inferior a 800 m (PPOAM 800)" para mantener la seguridad en el área de movimiento ante situaciones de baja visibilidad, el cual consta de las siguientes fases:

- FASE I. Aviso: $1000\text{ m} \geq \text{RVR} \geq 800\text{ m}$
- FASE II. Paralización Operacional: $800\text{ m} > \text{RVR}$
- FASE III. Reanudación de operaciones: $\text{RVR} \geq 800\text{ m}$

Información para pilotos

- Incertidumbre respecto de la posición en el área de maniobras. Ante la duda respecto de la posición de la aeronave en relación con el área de maniobras:
 - Si se reconoce que no está en pista, inmediatamente, detendrá la aeronave y lo notificará a ATC (incluida la última posición conocida).
 - Si se reconoce que la aeronave se encuentra en una pista, inmediatamente, lo notificará a ATC (incluida la última posición

conocida), evacuará la pista, lo antes posible, si es capaz de localizar una calle de rodaje cercana apropiada, a menos que ATC indique otra cosa; y después, detendrá la aeronave.

- Avería de una aeronave
 - Notificará la situación a ATC y esperará la llegada de asistencia. En caso de encontrarse en una pista, si es posible y a menos que ATC indique lo contrario, la evacuará.
- Pérdida de contacto visual entre móviles
 - En caso de pérdida de contacto visual de una aeronave con otra o con un vehículo con el que mantenga propia separación, se informará inmediatamente a ATC y se detendrá la aeronave.
- Fallo de comunicaciones
 - Aeronave en salida: la aeronave continuará por la ruta asignada hasta detenerse en el límite de la autorización ATC, extremando las precauciones, donde mantendrá posición y esperará la llegada de un vehículo de asistencia.
 - Aeronave de llegada: si la aeronave acaba de aterrizar, mantendrá posición al abandonar pista y esperará la llegada de un vehículo de asistencia.
 - Si la aeronave ya tuviera una autorización de rodaje ATC, continuará por la ruta asignada hasta el límite de dicha autorización, extremando las precauciones, donde mantendrá posición y esperará la llegada de un vehículo de asistencia.

22.3 SISTEMAS DE VIGILANCIA ATS

Se dispone de sistemas de vigilancia ATS para la prestación del servicio de control de aeródromo y del servicio de control de aproximación por procedimientos.

Las aeronaves que reciban este servicio de control apoyado en los sistemas de vigilancia ATS serán previamente identificadas. En caso de pérdida de identificación, se comunicará este hecho, y el servicio se prestará sin apoyo de los sistemas de vigilancia ATS.

Estas funciones de los sistemas de vigilancia ATS estarán sujetas a la disponibilidad de los sensores de vigilancia ATS y al nivel de equipamiento de las aeronaves (transpondedor y/o equipamiento ADS-B).

La indisponibilidad de estos sistemas no supone la declaración de contingencia operativa en la dependencia.

EMPLEO DE LOS SISTEMAS DE VIGILANCIA ATS EN CONTROL DE AERÓDROMO

En la prestación del servicio de control de aeródromo podrán emplearse los sistemas de vigilancia ATS, para ejecutar las siguientes funciones:

- Supervisión de la trayectoria de vuelo de aeronaves en aproximación final;
- Supervisión de la trayectoria de vuelo de otras aeronaves en las cercanías del aeródromo;
- Suministro de asistencia para la navegación a vuelos VFR.

EMPLEO DE LOS SISTEMAS DE VIGILANCIA ATS EN CONTROL DE APROXIMACIÓN

En la prestación del servicio de control de aproximación podrán emplearse los sistemas de vigilancia ATS, para proporcionar al controlador por procedimientos, cuando corresponda mantener vigilancia sobre la marcha del tránsito aéreo:

- Una mejor información de posición respecto a las aeronaves que estén bajo control;
- Información suplementaria respecto a otro tránsito; y
- Información sobre cualquier desviación importante de las aeronaves respecto a lo estipulado en las correspondientes autorizaciones de control de tránsito aéreo, incluso las rutas autorizadas y niveles de vuelo, cuando corresponda.

Información para pilotos: Esta dependencia no dispone de medios para proporcionar guía vectorial a las aeronaves.

22.4 NOTIFICACIÓN DE CIZALLADURA EN APROXIMACIÓN O DESPEGUE

En caso de experimentar cizalladura, los tráficos facilitarán a ATC, en la medida de lo posible, los siguientes datos:

- Fase del vuelo en la que ha tenido lugar.
- Intensidad: débil, moderada, fuerte, muy fuerte o sin calificar.
- Sentido del fenómeno: positivo o negativo.
- Si ha sido detectada por el sistema de la aeronave o percibida por el piloto.

- Cualquier otra información complementaria disponible.

Una vez informado del fenómeno de cizalladura, ATC lo comunicará a las aeronaves siguientes que pudieran estar afectadas (incluyendo el tipo de aeronave y si ha sido detectada por el sistema de la aeronave o percibida por el piloto), siempre que no se haya notificado ya por otros medios (ej.: METAR/SPECI...). Asimismo, ATC confirmará con estas aeronaves si la han experimentado o no.

Con la finalidad de disponer del METAR actualizado en todo momento en lo relativo a la presencia de cizalladura, en caso de despegue o aterrizaje con un METAR reportando cizalladura, el tráfico informará siempre a ATC si la ha sufrido o no.

22.5 PROCEDIMIENTOS DE SALIDAS VISUALES PARA VUELOS IFR

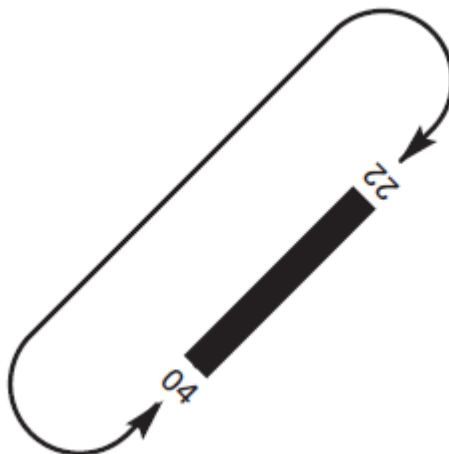
Los vuelos IFR podrán solicitar a ATC una "salida visual" en tierra o en el aire bajo las siguientes condiciones.

- Entre el comienzo del crepúsculo civil matutino y el final del crepúsculo civil vespertino.
- Condiciones meteorológicas en la dirección del despegue y ascenso inicial subsiguiente que permitan el vuelo visual hasta la Mínima Altitud de Sector (MSA), que será proporcionada por ATC.
- En el aire el piloto propondrá a ATC un rumbo o un directo.
- En tierra, el piloto propondrá a ATC un rumbo o punto, o ATC propondrá una salida visual sujeta a consentimiento y colación del piloto.
- El piloto será el responsable de mantener el margen de franqueamiento de obstáculos hasta la Mínima Altitud de Sector.

Si las salidas visuales se aplican por imposibilidad de uso de las SID publicadas y las salidas de contingencia, dejan de ser de aplicación los procedimientos de atenuación de ruidos descritos en AIP LESO AD-2 Ítem 21 Procedimientos de Atenuación de Ruidos.

22.6 CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AERÓDROMO

El circuito de aeródromo debe efectuarse del lado de España. El circuito sobre Hendaya (Francia) está restringido para situaciones especiales y sólo se puede sobrevolar a una altitud de 300 m o superior.



LESO AD 2.23 INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

23.1 SERVICIO DE CONTROL DE FAUNA

Horario: Servicio prestado de forma continua de orto a ocaso.

Ubicación habitual: vehículo en el área de maniobras.

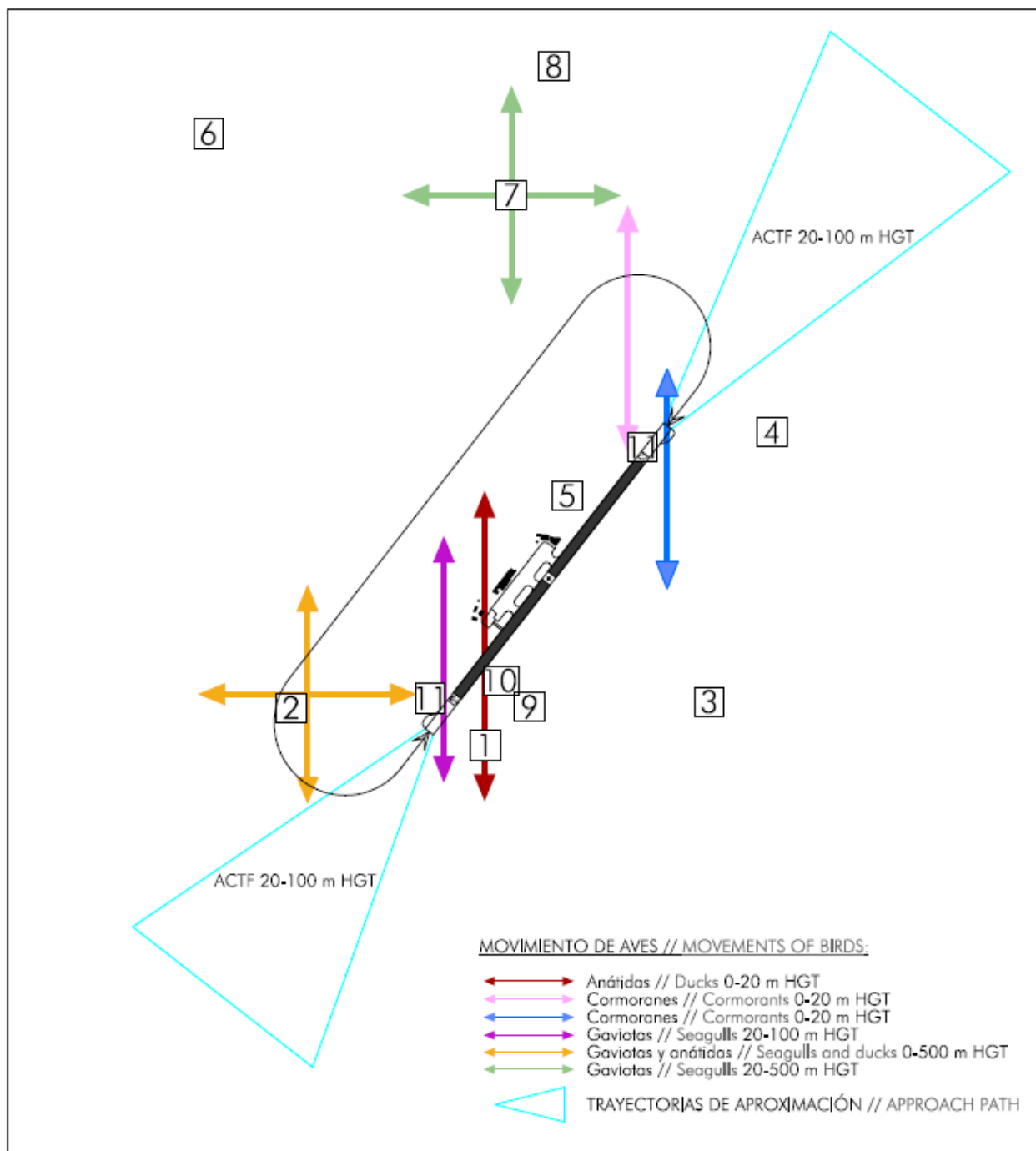
En ausencia del mismo, está disponible el uso de los siguientes dispositivos por parte del personal de aeropuerto:

- Ahuyentador digital sonidos
- Puntero láser
- Sirenas de vehículos

23.2 ZONAS DE CONCENTRACIÓN DE AVES

Se pueden identificar las siguientes zonas de concentración y pasos naturales de aves próximas a la zona del aeropuerto:

1. Parque ecológico de Plaiaundi.
2. Humedal de Jaizubia.
3. Ría del Bidasoa e islas orientales.
4. Isla de losPájaros.
5. Embarcadero de El Puntal
6. Acantilados de Cabo Higuer.
7. Puerto de Hondarribia.
8. Puerto deportivo de Hondarribia.
9. Marisma Plaiaundi.
10. Laguna San Rafael (dentro del recinto aeroportuario)
11. Cabeceras 04 y 22.



LESO AD 2.24 CARTAS AERONÁUTICAS RELATIVAS A UN AERÓDROMO

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

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

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

A continuación se incluyen los procedimientos de aproximación instrumental afectados:

- IAC 1 VOR RWY 22: aproximación directa.
- IAC 3 RNP Y RWY 22: LNAV.
- IAC 4 RNP X RWY 22: LNAV, LNAV/VNAV.

- IAC 5 RNP A: LNAV