

LEXJ AD 2 DATOS DEL AERÓDROMO

LEXJ AD 2.1 INDICADOR DE LUGAR Y NOMBRE DEL AERÓDROMO

LEXJ - SANTANDER/Seve Ballesteros-Santander

LEXJ AD 2.2 DATOS GEOGRÁFICOS Y ADMINISTRATIVOS DEL AERÓDROMO

1	ARP	432537N 0034912W. Ver AD 2-LEXJ ADC.
2	Distancia y dirección desde la ciudad	4 km S.
3	Elevación	5 m / 16 ft.
4	Ondulación geoide	50.12 m ± 0.05 m (1).
5	Temperatura de referencia	24°C.
6	Temperatura baja media	9°C.
7	Declinación magnética	0° (2025).
8	Cambio anual	10'E.
9	Administración AD	Aena.
10	Dirección	Aeropuerto de SANTANDER/Seve Ballesteros-Santander; 39600 Maliaño (Cantabria).
11	TEL	+34-942 202 113/111
12	FAX	+34-942 202 153
13	AFTN	LEXJ
14	E-mail	ceopssdr@aena.es
15	Tránsito autorizado	IFR/VFR. (2)
16	Observaciones	El pago de tasas aeroportuarias se realizará mediante medios electrónicos (tarjeta de pago o TPV virtual) o mediante el importe exacto en efectivo (importe máximo de 1000 euros). (1) Para todos los puntos del AD. (2) Aviación General y de Negocios: ver casilla 20.

LEXJ AD 2.3 HORAS DE FUNCIONAMIENTO

1	Aeropuerto	V: 0430-2100, PS 2 HR PPR. I: 0530-2200, PS 2 HR PPR.
2	Aduanas e Inmigración	HR AD. (1)
3	Servicios médicos y de sanidad	Ver GEN 1.4.
4	AIS/ARO	H24. (2)
5		
6	Información MET	V: 0330-2100, PS 2HR PPR. I: 0430-2200, PS 2HR PPR.

7	ATS	V: 0415-2120, I: 0515-2220. En caso de activación PPR: V: 0415-2320, I: 0515-0020.
8	Abastecimiento de combustible	HR AD.
9	Asistencia en tierra	HR AD.
10	Seguridad	H24.
11	Deshielo	No.
12	Observaciones	Horario de actividad del aeropuerto: V: 0415-2120, I: 0515-2220. En caso de activación PPR: V: 0415-2320, I: 0515-0020. (1) Excepto vuelos comerciales regulares y antes de presentar el plan de vuelo, es obligatorio comunicar la operación con 1 HR de antelación al Centro de Operaciones de Aeropuerto (CEOPS): • TEL: +34-942 202 111/113 • FAX: +34-942 202 153 • AFTN: LEXJ • E-mail: ceopssdr@aena.es (2) Oficina AIO Centralizada - Oficina NOTAM Internacional • TEL: +34-913 213 137/138 • E-mail: unof@enaire.es Oficina ARO Centralizada zona geográfica 1 • TEL: +34-918 603 556 y +34-672 344 412 (solo en contingencia de comunicaciones) • E-mail: arocentralizada@enaire.es • Dirección AFTN gestión Plan Vuelo LEXJ: LEXJZPZX

LEXJ AD 2.4 SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO

1	Instalaciones para el manejo de carga	Sí.
2	Tipos de combustible	100LL, JET A-1.
3	Tipos de lubricante	AEROSHELL W100.
4	Capacidad de reabastecimiento	100LL: • 1 cisterna 1500 L, 0.83 L/s. • 1 tanque 30000 L, 6.6 L/s. JET A-1: • 2 cisternas 28000 L, 20 L/s. • 3 tanques 25000 L, 18.3 L/s.
5	Instalaciones para el deshielo	Agua caliente y glicol para eliminación de hielo de las ACFT en puesto de estacionamiento. Servicio prestado por el agente de handling.
6	Espacio disponible en hangar	No.
7	Instalaciones para reparaciones	No.

8	Observaciones	Solicitud de suministro de combustible: EXOLUM • TEL: +34-942 253 414 • TEL: +34-629 086 774 • E-mail: jjbustamantec@exolum.com; sdr@exolum.com Agente de handling Aviación Comercial y Aviación General: • SOUTH EUROPE GROUND SERVICES SL. Handling con tarifa regulada en servicios básicos y complementarios de rampa. • TEL: +34-942 202 176/139; +34-629 229 001 • FAX: +34-942 202 115; +34-942 254 743 • E-mail: sdrkt@southeu.com; sdrkk@southeu.com • SITA: SDRKQIB/SDRKTIB Agente de handling Aviación General: • UNITED AVIATION SERVICES S.L. Solo para aviación general, de trabajos aéreos o transporte comercial no regular con aeronaves cuyo peso máximo al despegue (MTOW) sea inferior a 10 toneladas o que tengan menos de 20 asientos. • TEL: +34-609 549 317; +34-609 549 436 • E-mail: ops.sdr@unitedaviation.es • E-mail: alberto.zaballos@unitedaviation.es
---	---------------	--

LEXJ AD 2.5 INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA PASAJEROS

1	Hoteles	No.
2	Restaurante	Sí.
3	Transporte	Autobus, taxis y automóviles de alquiler.
4	Instalaciones médicas	No.
5	Banco/Correos	Cajero automático/Buzón de correos.
6	Información turística	Sí.
7	Observaciones	Ninguna.

LEXJ AD 2.6 SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

1	Categoría de incendios	7. (1)
2	Equipo de salvamento	De acuerdo a la categoría de incendios publicada.
3	Retirada de aeronaves inutilizadas	Equipo propio de retirada de aeronaves inutilizadas hasta 2 TM. Para aeronaves de mayor peso, servicio externo previa presencia y a cargo del propietario/explotador de la aeronave. (2)
4	Observaciones	(1) El tiempo de respuesta del servicio de salvamento y extinción de incendios es menor a 3 minutos, con un objetivo operacional menor a 2 minutos. Categoría de incendios 8 a demanda, conforme PROCEDIMIENTO DE OPERACIÓN DE AERONAVES QUE SUPEREN LAS CARACTERÍSTICAS CERTIFICADAS DEL AERÓDROMO (ver casilla 20). (2) Responsable de la coordinación de la operación de traslado de aeronaves inutilizadas: Oficina CEOPS (Centro de Operaciones de Aeropuerto). Los datos de contacto aparecen en la casilla 2.

LEXJ 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.
2	Prioridades de limpieza	Pista, calle de rodaje Y2 de acceso a pista, acceso a plataforma B, calle de acceso a estacionamiento B y puestos de estacionamientos 01 al 04.
3	Material usado para el tratamiento de la superficie del área de movimiento	Urea (UREA).
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.

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

1	Plataforma	Superficie: Hormigón. EXC PRKG 23: hormigón asfáltico. Resistencia: PRKG FM 1 TO 8: PCN 63/R/B/W/T. PRKG FM 9 TO 13: PCN 79/R/B/W/T. PRKG FM 14 TO 24: PCN 136/R/B/W/T.
2	Calles de rodaje	Anchura: 23 m. Superficie: Asfalto. Resistencia: PCN 102/F/A/W/T.
3	Posiciones de comprobación	Altímetro: Plataforma ELEV 3 m / 10 ft. VOR: No. INS: Ver AD 2-LEXJ PDC.
4	Observaciones	Ninguna.

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

1	Sistema de guía de rodaje	Puntos de espera de la pista, luces de protección de pista, puntos de espera intermedios, barras de parada y letreros LGTD y puestos de estacionamiento.
2	Señalización de RWY	Designadores, umbral, eje, plataforma de viraje, faja lateral, punto de visada, zona de toma de contacto.
3	Señalización de TWY	Eje, borde.
4	Observaciones	Ninguna.

LEXJ 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-LEXJ AOC.

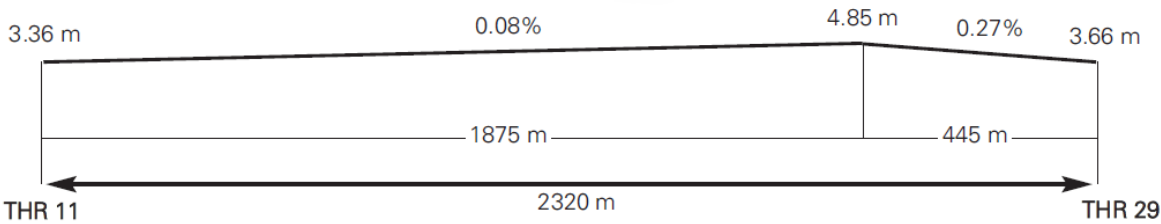
LEXJ AD 2.11 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA SUMINISTRADA

1	Oficina MET	Santander EMAe.
2	HR	V: 0330-2100, PS 2HR PPR. I: 0430-2200, PS 2HR PPR. 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 previstos 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 Santander EMAe: HR AD - TEL: +34-942 202 114
12	Observaciones	Existe resumen climatológico de aeródromo. Se hacen avisos de aeródromo. Se encuentra una estación meteorológica en 4329N 00348W, que lanza diariamente globos sonda entre las 1115 y 1130 y entre las 2315 y 2330. Ver ENR 5.3.

LEXJ AD 2.12 CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA

RWY	Orientación	DIM (m)	PSN THR	ELEV THR ELEV TDZ	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m)	OFZ	RESA (m)	SFC RWY/SWY PCN
11	110.12° GEO 110° MAG	2320 x 45	432550.8436N 0035002.1062W	THR: 3.4 m / 11 ft TDZ: No	No	60 x 150	2440 x 300	No	90 x 90	RWY: ASPH (1) PCN 115/F/A/W/T SWY: No
29	290.15° GEO 290° MAG	2320 x 45	432524.9536N 0034825.2462W	THR: 3.7 m / 12 ft TDZ: 4.8 m / 16 ft	No	60 x 150	2440 x 300	No	90 x 90	RWY: ASPH (2) PCN 115/F/A/W/T SWY: No
Observaciones: (1) Hormigón los primeros 200 m de RWY 11. PCN 71/R/C/W/T. (2) Hormigón los primeros 120 m de RWY 29. PCN 71/R/C/W/T.										

12.1 PERFIL



LEXJ AD 2.13 DISTANCIAS DECLARADAS

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
11	2320	2380	2320	2320
29	2320	2380	2320	2320
11 INTY2 (1)	1312	1372	1312	-
11 INTY3	1943	2003	1943	-
29 INTY1	1833	1893	1833	-
29 INTY2 (1)	1030	1090	1030	-

Observaciones: (1) Uso exclusivo para helicópteros.

LEXJ AD 2.14 LUCES DE APOXIMACIÓN Y DE PISTA

1	Pista	11
2	Aproximación	Luces de identificación de umbral. LIH
3	PAPI (MEHT)	3° (16.38 m/54 ft).
4	Umbral	Verdes, con barras de ala.
5	Zona de toma de contacto	No.
6	Eje de pista	2320 m: 1420 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH. Brillo regulable. Distancia entre luces: 15 m.
7	Borde de pista	2320 m: 1720 m blancas + 600 m amarillas. Brillo regulable. LIH. Distancia entre luces: 50 m.
8	Extremo de pista	Rojas.
9	Zona de parada	No.
10	Observaciones	Eje de plataforma de viraje: 43 balizas verdes. Borde de plataforma de viraje: iluminación LED.

1	Pista	29
2	Aproximación	Precisión CAT I, 300 m. (1) Luces de identificación de umbral. LIH.

3	PAPI (MEHT)	3° (16.51 m/54 ft).
4	Umbral	Verdes, con barras de ala.
5	Zona de toma de contacto	No.
6	Eje de pista	2320 m: 1420 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH. Brillo regulable. Distancia entre luces: 15 m.
7	Borde de pista	2320 m: 1720 m blancas + 600 m amarillas. Brillo regulable. LIH. Distancia entre luces: 50 m.
8	Extremo de pista	Rojas.
9	Zona de parada	No.
10	Observaciones	Eje de plataforma de viraje: 39 balizas verdes. Borde de plataforma de viraje: iluminación LED. (1) Iluminación LED.

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

1	ABN/IBN	No.
2	WDI	1 cerca del THR 11, 1 cerca del THR 29, 1 cerca de la plataforma. LGTD.
3	Iluminación de TWY	Borde y eje.
4	Iluminación de plataforma	Borde (1), 4 torres proyectores. LIH (2).
5	Fuente secundaria de energía	El tiempo de conmutación (luz) máximo es de 1 segundo para los sistemas de iluminación de eje de pista, borde de pista, umbrales, extremo de pista y barras de parada. En el resto de sistemas de ayudas visuales se establece un tiempo de conmutación (luz) máximo de 15 segundos.
6	Observaciones	(1) Iluminación LED. (2) Iluminación parcial LED (50%).

LEXJ AD 2.16 ÁREA DE ATERRIZAJE DE HELICÓPTEROS

1	Situación	FATO: RWY 11/29. Coordenadas THR 11 y THR 29, ver casilla 12. Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 11/29. Coordenadas: 432537N 0034912W (coincide con ARP). Rodaje aéreo: TLOF coincide con los PRKG 23 y 24.
2	Elevación	FATO: RWY 11/29. Elevación THR 11 y THR 29, ver casilla 12. Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 11/29. Elevación: 5 m. Rodaje aéreo: TLOF coincide con PRKG 23 (elevación 3.82 m) y 24 (elevación 2.94 m).

3	Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización	FATO: RWY 11/29. Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 11/29, ver casilla 12. Rodaje aéreo: TLOF coincide con PRKG 23: Hormigón asfáltico PCN 136/R/B/W/T y 24: Hormigón PCN 136/R/B/W/T. Faja circular de 30 cm de ancho y diámetro interior de 17.85 m.
4	Orientación	No.
5	Distancias declaradas	Sí. Ver AD 2-LEXJ casilla 20, OPERACIÓN DE HELICÓPTEROS.
6	Iluminación	No.
7	Observaciones	Rodaje aéreo: velocidad máxima: 37 km/h. Iluminación TWY D-2 y PRKG 23 y 24: No.

LEXJ AD 2.17 ESPACIO AÉREO DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

1	Denominación	CTR SANTANDER.
2	Límites laterales	433128N 0040036W; 432913N 0034546W; 432833N 0034316W; 433025N 0033707W; 432457N 0033224W; 431823N 0033522W; 432646N 0040256W; 433128N 0040036W.
3	Límites verticales	SFC - 1000 ft AGL.
4	Clase	D.
5	Unidad Idioma	SANTANDER TWR. ES/EN.
6	Altitud de transición	1850 m/6000 ft.
7	Horas de aplicabilidad	-
8	Observaciones	-

1	Denominación	ATZ SANTANDER.
2	Límites laterales	Círculo de 8 km de radio centrado en ARP. (1)
3	Límites verticales	SFC - 3000 ft HGT (2).
4	Clase	D.
5	Unidad Idioma	SANTANDER TWR. ES/EN.
6	Altitud de transición	-
7	Horas 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 inferior.

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

Servicio	Distintivo de llamada	FREC	HR	Observaciones
APP	Santander TWR	118.375 MHz	HR ATS	APP/I
TWR	Santander TWR	118.105 C	HR ATS	-
		121.500 MHz	HR ATS	EMERG
		121.705 C	HR ATS	GMC
		257.800 MHz	HR ATS	MIL
ATIS	Santander Information	127.530 C	HR ATS	-
D-ATIS	Santander Information	NIL	HR ATS	Suministro de información ATIS mediante enlace de datos.

LEXJ AD 2.19 RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIZAJE

Instalación (VAR)	ID	FREC	HR	Coordenadas	ELEV DME	Observaciones
DVOR (0°W)	SNR	115.300 MHz	H24	432659.2N 0035408.7W	-	COV 40 NM U/S BTN: - R-090/R-200 FL080 o BLW; - R-200/R-280 FL095 o BLW; - R-280/R-090 4000 ft MSL o BLW. COV 10 NM: - BTN R-320/R-340 posibles oscilaciones de más de ± 2° BLW 5000 ft AMSL; - R-356 BTN 26 y 28 NM DME posibles oscilaciones de aguja a FL080; - R-275 COV FL100 38 NM solape con VES; - R-290 posible pérdida de señal BTN 2 y 1 NM.
DME	SNR	CH 100X	H24	432659.7N 0035408.3W	60 m	COV 40 NM U/S BTN: - R-090/R-200 FL080 o BLW; - R-200/R-280 FL095 o BLW; - R-280/R-090 4000 ft MSL o BLW. R-275 COV FL080 26.4 NM (RONSI), FL100 38 NM solape con VES.
NDB (0°W)	SA	416.000 kHz	H24	432606.2N 0035059.6W		COV 25 NM: Posibles oscilaciones de aguja BTN 119°/159° y 219°/249°.
LOC 29 (0°W) ILS CAT I	STA	110.900 MHz	H24	432553.0N 0035010.2W		290° MAG / 193 m FM THR 11. COV 17 NM AVBL BTN 20° a la izquierda y 35° a la derecha del RCL a 5100 ft AMSL o ABV. COV 25 NM AVBL BTN +-10° del RCL a 5100 ft AMSL o ABV.
GP 29		330.800 MHz	H24	432532.3N 0034836.7W		3°; RDH 17.7 m; a 320 m FM THR 29 y 125 m FM RCL a la derecha en el sentido de APCH. Pueden no recibirse indicaciones de fly-up a fondo de escala BLW GP a la derecha del RCL.
ILS/DME 29	STA	CH 46X	H24	432532.3N 0034836.7W	9 m	REF DME THR 29.

LEXJ AD 2.20 REGLAMENTO LOCAL DEL AERÓDROMO

AD cerrado para aeronaves sin radiocomunicación en ambos sentidos.

20.1 PROCEDIMIENTOS ATC

20.1.1 TIEMPO MÍNIMO DE OCUPACIÓN DE PISTA

Dado que la calle de rodaje paralela a pista no llega hasta las cabeceras, se hace, generalmente necesario rodar por la pista. En

este caso, se tendrá en cuenta lo siguiente:

A. SALIDAS

Las aeronaves deben estar preparadas para comenzar el despegue inmediato tras el alineamiento en la pista. En caso de no poder cumplir con este requisito, deberán informar al ATC antes de llegar a los puntos de espera en pista de Y-1, Y-2 o T-3.

B. LLEGADAS

Para conseguir minimizar el tiempo de ocupación de pista es importante que los pilotos, sin perjuicio de la seguridad y operación normal de la aeronave, procedan al abandono rápido de la misma.

20.1.2 DESPEGUES DESDE LA INTERSECCIÓN

Las aeronaves que soliciten esta operación deberán notificarlo, preferentemente, en el momento de solicitar la puesta en marcha.

20.2 PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE

20.2.1 MANIOBRAS DE RODAJE

- Los pilotos solicitarán permiso al ATC para poner en marcha los motores/turbinas en la frecuencia correspondiente. Cuando se solicite dicho permiso, la aeronave deberá estar completamente lista para la puesta en marcha o en condiciones de efectuarla en un plazo máximo de 5 minutos.
- Todos los puestos de estacionamiento son autónomos. Las salidas de los mismos se realizarán empleando en el arranque la mínima potencia posible y de forma que, al realizar el viraje, no se sobrepase la potencia de ralentí (idle).

20.2.2 LIMITACIONES DE RODAJE

Es incompatible el uso simultáneo de la pista y de la calle de rodaje paralela a pista cuando una de ellas sea utilizada por una aeronave tipo E.

20.2.3 MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

Para los puestos de estacionamiento remotos, se prohíbe cruzar a pie las calles de rodaje en plataforma, solamente se permite cuando la aeronave no dispone de asistencia en tierra por las vías de servicio de plataforma, vistiendo prendas de alta visibilidad y con autorización por parte del servicio de inspección en área de movimiento.

Todos los movimientos en superficie de aeronaves, aeronaves remolcadas, personas y vehículos en el área de maniobras están sujetos a autorización previa ATC.

Todos los movimientos de aeronaves, aeronaves remolcadas, personas y vehículos en la plataforma estarán regulados por la Normativa de Seguridad en Plataforma.

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 del puesto de estacionamiento, y durante el remolcado.

20.2.3.1 RWY 29 EN USO

SALIDAS

Las aeronaves harán su salida de plataforma por la GATE A, salvo:

- Aquellos casos que por cuestiones operativas se coordine con el servicio de inspección en área de movimiento la salida por GATE B (calle de acceso al estacionamiento en plataforma esté ocupada por una aeronave que dificulte la maniobra de entrada, estacionamiento asignado, tipo de aeronave, etc.).

Las aeronaves rodarán, generalmente, por TWY T1 e Y1

LLEGADAS

Las aeronaves abandonarán por TWY Y2 o Y3 o Y4.

Las aeronaves harán su entrada a plataforma por GATE B, salvo en aquellos casos que, por cuestiones operativas se coordine

con el servicio de inspección en área de movimiento la entrada por GATE A (calle de acceso al estacionamiento en plataforma esté ocupada por una aeronave que dificulte la maniobra de entrada, estacionamiento asignado, tipo de aeronave, etc.).

20.2.3.2 RWY 11 EN USO

SALIDAS

Las aeronaves harán su salida de plataforma por la GATE B, salvo:

- Aquellos casos que por cuestiones operativas se coordine con el servicio de inspección en área de movimiento la salida por GATE A (calle de acceso al estacionamiento en plataforma esté ocupada por una aeronave que dificulte la maniobra de entrada, estacionamiento asignado, tipo de aeronave, etc.).

Las aeronaves rodarán, generalmente, por TWY T3 e Y4 o Y3.

LLEGADAS

Las aeronaves en arribada abandonarán por TWY Y2 o Y1.

Las aeronaves harán su entrada a plataforma por GATE A, salvo en aquellos casos que por cuestiones operativas se coordine con el servicio de inspección en área de movimiento la entrada por GATE B (calle de acceso al estacionamiento en plataforma esté ocupada por una aeronave que dificulte la maniobra de entrada, estacionamiento asignado, tipo de aeronave, etc.).

Para la operativa de helicópteros, consultar casilla 20. REGLAMENTACIÓN LOCAL - OPERACIÓN DE HELICÓPTEROS.

Para la operativa de aeronaves de clave superior, consultar casilla 20. REGLAMENTACIÓN LOCAL - PROCEDIMIENTO DE OPERACIÓN DE AERONAVES DE LETRA DE CLAVE SUPERIOR (D y E: A330-200)

20.3 AVIACIÓN GENERAL Y DE NEGOCIOS

20.3.1 GENERALIDADES

Las operaciones de escuela y entrenamiento (aterrizajes, tomas y despegues, maniobras de aproximación, pasadas bajas, etc.) estarán condicionadas a las posibilidades operativas, dándose prioridad a la actividad comercial programada en el aeropuerto.

Serán de aplicación las tarifas publicadas por AENA, prestaciones patrimoniales en vigor, apartado 2.1.5 Entrenamiento y escuela, a todas las operaciones que realicen maniobras de aproximación, pasadas baja o tomas y despegues.

20.3.2 ASISTENCIA EN TIERRA

En virtud de lo establecido en el punto 1.3.1.6 del AD 1.1 del AIP-España, es obligatorio contratar servicio de asistencia en tierra para todas las operaciones, incluidas las no comerciales, cuyos pasajeros y/o tripulación deban acceder al edificio terminal.

Los servicios mínimos a contratar son los siguientes:

- Servicio complementario de rampa para el transporte de pasajeros y/o tripulación entre la aeronave y el edificio terminal.
- Adicionalmente, si la operación tiene como origen o destino un aeropuerto NO SCHENGEN debe contratarse la categoría 2: Asistencia a pasajeros para dirigir a los pasajeros hasta los controles de pasaportes en el edificio terminal.

Ver casilla 4 para información de contacto de los agentes de asistencia en tierra del aeropuerto.

Exenciones a esta obligación:

- Vuelos nacionales de Estado.
- Usuarios con aeronaves basadas en LEXJ y que cuenten con acreditación aeroportuaria.
- Usuarios con Tarjeta de Piloto de Aviación General en vigor: Los usuarios que dispongan de la Tarjeta de Piloto de Aviación General deberán informar al aeropuerto con antelación de que disponen de dicha tarjeta. Para ello incluirán esta información en la casilla 18 del plan de vuelo, bajo el indicador RMK/.

IMPORTANTE: Esta exención no será de aplicación cuando el vuelo tenga como origen o destino un aeropuerto NO SCHENGEN o el origen del vuelo sea un aeródromo que no aplique medidas de seguridad en salida según lo previsto en el Reglamento (UE) 300/2008, durante todo el horario operativo en cuyo caso será obligatoria la contratación del servicio de handling, debiendo incluir en la casilla 18 del plan de vuelo la empresa handling contratada, bajo el indicador RMK/.

En las operaciones de llegada, los pasajeros y tripulantes deberán esperar a bordo de la aeronave la llegada de su agente de

asistencia en tierra.

En las operaciones de salida, deberán contactar con su agente de asistencia en tierra para el traslado hasta la aeronave.

20.4 ESTACIONAMIENTO EN PLATAFORMA AVIACIÓN GENERAL (PRKG 14 - 22)

Las aeronaves que estacionen en la Zona de Aviación General (PRKG 14-22) deberán permanecer ancladas y calzadas. Por este motivo los operadores de aviación general deben contar con calzos y con utillaje para proceder a sujetar las aeronaves en los anclajes provistos en cada estacionamiento.

20.5 OPERACIÓN DE HELICÓPTEROS

Este apartado define, exclusivamente, la operación para los helicópteros con puesto de estacionamiento asignado en la plataforma de SANTANDER/Seve Ballesteros-Santander AD y que no dispongan de carta de exención en los términos prescritos en el RD. 552/2014, Artículos 24 a 31, y en el Artículo 4 del Reglamento del Aire (SERA).

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 en/desde RWY 11/29. Sin embargo, y a los efectos de reducir el rodaje en lo posible, harán uso de la GATE B tanto para la entrada como la salida de plataforma definiéndose las siguientes distancias declaradas para el despegue desde intersección con TWY Y2 para uso exclusivo en operaciones de helicópteros.

Distancias declaradas ver casilla 13.

Los PRKG 23 y 24 son exclusivos para helicópteros. No se permiten las operaciones simultáneas de entrada y/o salida en ambos estacionamientos o en los hangares de helicópteros basados en el aeropuerto.

20.6 PROCEDIMIENTO DE OPERACIÓN DE AERONAVES QUE SUPEREN LAS CARACTERÍSTICAS CERTIFICADAS DEL AERÓDROMO

20.6.1 GENERALIDADES

El Aeropuerto SANTANDER/Seve Ballesteros-Santander permite la operación de aeronaves que superen las características certificadas del aeródromo.

Para realizar dicha operación es obligatoria la solicitud de autorización previa por parte de la compañía aérea o del agente de asistencia en tierra. La petición y la correspondiente respuesta se realizarán a través del centro del Operaciones del Aeropuerto (ver casilla 2).

20.6.2 CONSIDERACIONES SOBRE MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

Entradas y salidas hacia/desde Plataforma únicamente por TWY A. Posibilidad de guiado por TWY T, si hubiese posible afección operativa en área de maniobras.

Uso de las plataformas de viraje 11 y 29 aplicando un ángulo superior a 45° en el giro de rueda de morro.

Sobreviraje en los siguientes giros: A-T1, A-T2, T1-Y1, T2-Y2, Y3-T3, Y4-T3, 11/29-Y1, 11/29-Y2, 11/29-Y3 y 11/29-Y4.

20.6.3 CONSIDERACIONES SOBRE ESTACIONAMIENTO

Aeronaves que superen las características certificadas del aeródromo usarán por definición el PRKG 10, aunque podría habilitarse un uso conjunto de los PRKG 12-13.

En el uso conjunto de los PRKG 12-13, se proporcionará a "SÍGAME" punto sobre pavimento sobre el que posicionar la rueda de morro de la aeronave.

Se proporciona guiado:

- Aeronaves en llegada: desde TWY A hasta PRKG asignado.
- Aeronaves en salida: desde PRKG hasta TWY A.

20.6.4 SOLICITUD DE NIVEL DE PROTECCIÓN 8 A DEMANDA

El Aeropuerto Seve Ballesteros-Santander ofrece la posibilidad de aumentar el nivel de protección a CAT OACI-SSEI 8 para las operaciones que superen las características certificadas del aeródromo que así lo demanden. Para operar con categoría 8 las compañías interesadas deben solicitarlo a través del Centro de Operaciones del Aeropuerto (ver casilla 2).

La solicitud debe realizarse al menos 15 días antes de la fecha prevista para el vuelo.

Ésta deberá contener los datos:

- Numero de vuelo.
- Clase de vuelo.
- Modelo de aeronave.
- Fecha y horas previstas.

La confirmación de la categoría 8 se realizará a través del mismo medio por el que fue solicitada.

20.7 PROCEDIMIENTO DE OPERACIÓN DE HELICÓPTEROS CON D-VALUE SUPERIOR 17.10 M

En caso de que un helicóptero con D-VALUE superior a 17,10 m requiriera operar en el Aeropuerto SANTANDER/Seve Ballesteros-Santander es obligatoria la solicitud de autorización previa por parte de la compañía aérea o del agente de asistencia en tierra. La petición y la correspondiente respuesta se realizarán a través del Centro del Operaciones del Aeropuerto (ver casilla 2).

20.8 OPERACIONES VISUALES NOCTURNAS (VFR-N)

Se autorizan las operaciones visuales nocturnas.

20.9 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_SDR@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

20.10 PUNTO DE ENTRADA DE VIAJEROS CON ANIMALES DE COMPAÑÍA PROCEDENTES DE TERCEROS PAÍSES

Para garantizar el cumplimiento del Reglamento (UE) nº 576/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo de 12 de junio de 2013 relativo a los desplazamientos sin ánimo comercial de animales de compañía y por el que se deroga el Reglamento (CE) nº 998/2003, toda Compañía Aérea que desee operar en el aeropuerto y transporte en cabina, como parte del equipaje de mano de los pasajeros, los animales (mascotas) recogidos en la parte A del Anexo I del citado Reglamento (perros, gatos y hurones) debe tener contratado un agente handling que se encargue de la gestión de los mismos en los casos en que, durante los controles llevados a cabo por el Resguardo Fiscal de la Guardia Civil o el Personal de la Aduana en las Terminales de Viajeros del aeropuerto SANTANDER/Seve Ballesteros-Santander, detecten un incumplimiento de los requisitos sanitarios fijados en la citada normativa que provoquen su rechazo en frontera.

La gestión del animal rechazado en frontera incluirá, al menos, el traslado hasta las instalaciones designadas para su estancia temporal en el aeropuerto, su manutención, cuidado veterinario y bienestar animal, e incluso su devolución a origen en los plazos establecidos por las autoridades sanitarias.

LEXJ AD 2.21 PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DEL RUIDO

21.1 VUELOS DE ENTRENAMIENTO

Solamente se permitirá repetir aproximaciones de entrenamiento en vuelo previa autorización de la autoridad ATC aeroportuaria, y se restringirán de acuerdo con el tráfico aéreo.

21.2 PRUEBA DE MOTORES

Las pruebas de motores en régimen superior al ralentí se solicitarán, para su aprobación, a la Oficina CEOPS a través del FAX (+34-942 202 153) o correo electrónico (ceopssdr@aena.es).

Una vez autorizada, la prueba de motores se realizará en las siguientes zonas (según proceda):

- TWY T-1, aproando en dirección THR 29.
- TWY T-3, aproando en dirección THR 11.

LEXJ AD 2.22 PROCEDIMIENTOS DE VUELO

22.1 SISTEMA DE PRESENTACIÓN RADAR - SISTEMAS DE VIGILANCIA ATS

En el aeropuerto SANTANDER/Seve Ballesteros-Santander, podrán utilizarse sistemas de vigilancia ATS en el suministro del servicio de control de aeródromo para ejecutar las siguientes funciones:

- a. Supervisión de la trayectoria de vuelo de aeronaves en aproximación final;
- b. Supervisión de la trayectoria de vuelo de otras aeronaves en las cercanías del aeródromo;
- c. Establecimiento de separación, según RCA 4.6.7.3, entre aeronaves sucesivas a la salida; y
- d. Suministro de asistencia para la navegación a vuelos VFR.

En caso de indisponibilidad del radar de Solórzano, se suspenderán todas las funciones anteriores.

Asimismo, no se garantiza la provisión de las funciones b) y d) en la mitad norte del ATZ por debajo de 1000ft AMSL y en la mitad sur del ATZ por debajo de 2000 ft AMSL.

Adicionalmente, podrán emplearse los Sistemas de Vigilancia ATS para proporcionar al controlador por procedimientos:

- a. Una mejor información de posición respecto a las aeronaves que están bajo control.
- b. Información suplementaria respecto a otro tránsito.
- c. 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.

22.2 PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)

El aeropuerto de SANTANDER/Seve Ballesteros-Santander no dispone de Procedimientos de Visibilidad Reducida (LVP).

22.3 PROCEDIMIENTO DE PARALIZACIÓN DE OPERACIONES EN EL ÁREA DE MOVIMIENTOS (PPOAM)

El Aeropuerto de Santander/Seve Ballesteros-Santander no dispone de Procedimiento de Visibilidad Reducida (LVP) para movimientos en tierra. En su lugar se dispone del PROCEDIMIENTO DE PARALIZACIÓN DE LAS OPERACIONES EN EL ÁREA DE MOVIMIENTO PARA RVR INFERIOR A 550 M (PPOAM 550) para mantener la seguridad en el área de movimiento. Se aplicará cuando las condiciones meteorológicas sean las siguientes:

- $550 \leq \text{RVR} < 800$: Solamente se autorizará el rodaje de una aeronave a la vez en el área de movimiento.
- $\text{RVR} < 550$: Se producirá la paralización de las operaciones en el área de movimiento.

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 RWY, inmediatamente, detendrá la aeronave y notificará a ATC esta circunstancia (incluida la última posición conocida).
- si se reconoce que la aeronave se encuentra en una RWY, inmediatamente, lo notificará a ATC (incluida la última posición conocida), evacuará, lo antes posible, la RWY, si es capaz de localizar una TWY 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 RWY, si es posible y a menos que ATC indique lo contrario, la evacuará.

Pérdida de contacto visual entre tránsitos

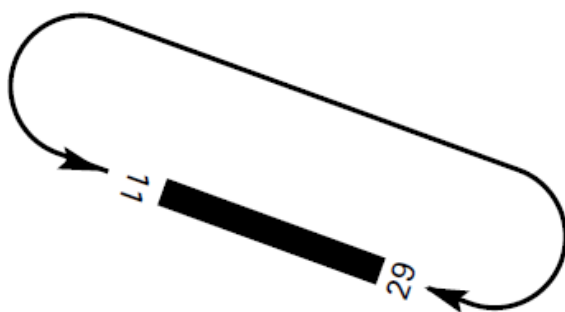
- En caso de pérdida de contacto visual de una aeronave con otra o con un vehículo con el que mantenga propia separación, se informará inmediatamente a ATC y se detendrá la aeronave.

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 RWY 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.

22.4 OPERACIONES DE DESCENSO CONTINUO

Dependiendo de las condiciones del tránsito, y siempre que se prevea que no vaya a ser necesario interrumpir un descenso, las aeronaves serán autorizadas a proceder por una llegada estándar (STAR) o mediante una autorización del tipo "directo" a un fijo intermedio de la STAR, al IAF, a un fijo de la aproximación intermedia o al IF, a una altitud adecuada del procedimiento instrumental (IAC) de manera que la operación de descenso pueda ejecutarse de manera continua.

22.5 CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD**LEXJ AD 2.23 INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA**

Precaución debido a presencia de aves en la RWY 11/29 y en las proximidades del aeropuerto.

Aviso a las aeronaves dotadas con equipo TCAS, versiones anteriores a la versión 7, que operen en el aeropuerto de Santander/Seve Ballesteros-Santander o en sus proximidades:

- Para la verificación constante del funcionamiento del nuevo radar de ruta situado en Solórzano (Cantabria), se ha instalado en la TWR del aeropuerto un transpondedor radar fijo con las siguientes características:
 - Posición: 432521.6519N 0034919.6526W (3.87 DME SNR, 0.28 NM al sur del ARP).
 - Código Modo Alpha: 7777
 - Altitud antena: 123.70 ft.

Las aeronaves dotadas con equipo TCAS, versiones anteriores a la versión 7, en aproximación o que evolucionen a altitudes bajas próximas a dichas coordenadas, pueden recibir avisos de tráfico correspondientes a este blanco fijo. Consecuentemente estas indicaciones no deberán ser tenidas en cuenta por no tratarse de tráfico real.

23.1 FENÓMENO DEL VIENTO

Las condiciones orográficas de Cantabria y la situación del aeropuerto de Santander/Seve Ballesteros-Santander favorecen que, en determinadas circunstancias, aparezcan fenómenos de cizalladura y turbulencia en la aproximación por la THR 29. En esta zona, el viento S-SW genera una importante turbulencia que se manifiesta en un área de hasta 10 NM, desde superficie hasta una altitud estimada de 1800 ft. Se produce cuando la dirección del viento medida en pista, en la THR 29, oscila entre 190° y 220°, con intensidad igual o superior a 20 kt, acompañado de frecuentes rachas superiores a 30 kt.

Se recomienda no efectuar la aproximación por la THR 29 en estas situaciones.

23.2 ZONAS DE CONCENTRACIÓN DE AVES Y MOVIMIENTOS DE AVES

Aproximadamente entre el 15 de junio y el 15 de septiembre (con mayor probabilidad durante los meses de julio y agosto), tras días de lluvia, con condiciones ambientales estables, alta humedad, temperatura y ausencia de lluvia y viento; se pueden registrar concentraciones puntuales de gaviotas (principalmente de gaviota patiamarilla, *Larus michahellis*) debido a presencia masiva de hormigas voladoras sobre la pista y en zonas no pavimentadas.

ZONAS DE CONCENTRACIÓN DE AVES – FOCOS DE ATRACCIÓN

ZONA 1: Laguna de Parayas (interior aeropuerto).

ZONA 2: Marismas de Alday.

ZONA 3: Naves de materiales agroalimentarios del Polígono de Raos.

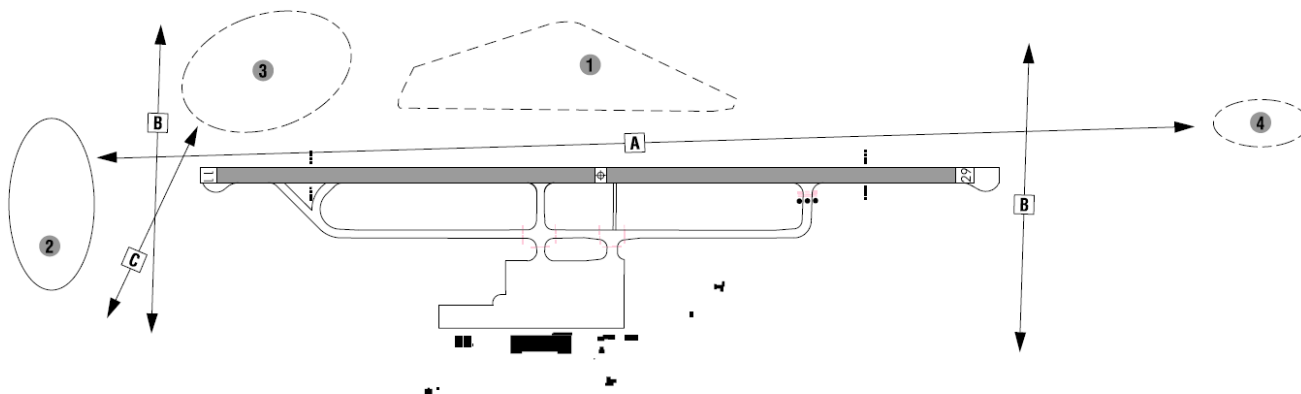
ZONA 4: Ensenada de San Bartolomé.

MOVIMIENTOS DE AVES

MOVIMIENTO A: Desplazamientos de cisne vulgar y ánade azulón (generalmente paralelos a pista y entre ZONAS 1, 2 y 4).

MOVIMIENTO B: Desplazamientos de gaviota patiamarilla (exterior cabecera 11 y 29).

MOVIMIENTO C: Desplazamientos de paloma bravía (exterior cabecera 11).



23.3 PRESENCIA DE HUMO

Presencia ocasional de humo denso a 1.2 NM del THR 29 en las inmediaciones de las coordenadas 432447.8N 0034631.5W.

LEXJ 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/#LEXJ>

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

A continuación se incluyen los procedimientos de aproximación instrumental afectados:

IAC 1 RNP Z RWY 11 (LPV ONLY): LPV.

IAC 2 RNP Y RWY 11: LNAV, LNAV/VNAV.

IAC 3 VOR RWY 11: Aproximación directa.

IAC 4 NDB RWY 11: Aproximación directa.

IAC 6 RNP Y RWY 29: LNAV, LNAV/VNAV.

IAC 10 VOR RWY 29: Aproximación directa.