

1. INDICADOR DE LUGAR-NOMBRE DEL AERÓDROMO
AERODROME LOCATION INDICATOR - NAMELEXJ - SANTANDER/
Seve Ballesteros-Santander

2. DATOS GEOGRÁFICOS Y DE ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO

AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA

ARP: 432537N 0034912W. Ver AD 2-LEXJ ADC.

Distancia y dirección desde la ciudad: 4 km S.

Elevación: 5 m / 16 ft.

Ondulación geoid: 50.12 m ± 0.05 m (1).

Temperatura de referencia: 24°C.

→ Temperatura baja media: 9°C.

Declinación magnética: 1°W (2020).

Cambio anual: 8.6'E.

Administración AD: Aena.

Dirección: Aeropuerto de SANTANDER/Seve Ballesteros-Santander;
39600 Maliaño (Cantabria).

TEL: +34-942 202 113/111. FAX: +34-942 202 153.

AFTN: LEXJ. E-mail: ceopssdr@aena.es

Tránsito autorizado: IFR/VFR. (2)

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.

ARP: 432537N 0034912W. See AD 2-LEXJ ADC.

Distance and direction from the city: 4 km S.

Elevation: 5 m / 16 ft.

Geoid undulation: 50.12 m ± 0.05 m (1).

Reference temperature: 24°C.

Low average temperature: 9°C.

Magnetic variation: 1°W (2020).

Annual change: 8.6'E.

AD administration: Aena.

Address: Aeropuerto de SANTANDER/Seve Ballesteros-Santander;
39600 Maliaño (Cantabria).

TEL: +34-942 202 113/111. FAX: +34-942 202 153.

AFTN: LEXJ. E-mail: ceopssdr@aena.es

Approved traffic: IFR/VFR. (2)

Remarks: Payment of airport fees shall be accomplished by electronic means (payment card or virtual TPV) or by the exact sum in cash (maximum amount of 1000 euros).

(1) For all AD points.

(2) Business and General Aviation: see item 20.

3. HORARIO DE OPERACIÓN

OPERATIONAL HOURS

Aeropuerto: V: 0530-2100, PS 2 HR PPR.
I: 0630-2200, PS 2 HR PPR.

Aduanas e Inmigración: HR AD. (1)

Servicios médicos y de sanidad: Ver GEN 1.4.

AIS/ARO: HR AD.

Información MET: HR AD.

ATS: V: 0515-2120, I: 0615-2220.

En caso de activación PPR: V: 0515-2320, I: 0615-0020.

Abastecimiento de combustible: HR AD.

Asistencia en tierra: HR AD.

Seguridad: H24.

Deshielo: No.

Observaciones: Horario de actividad del aeropuerto: V: 0515-2120, I: 0615-2220.
En caso de activación PPR: V: 0515-2320, I: 0615-0020.

(1) Excepto vuelos comerciales regulares, 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

Airport: V: 0530-2100, PS 2 HR PPR.
I: 0630-2200, PS 2 HR PPR.

Customs and Immigration: HR AD. (1)

Health and Sanitation: See GEN 1.4.

AIS/ARO: HR AD.

MET briefing: HR AD.

ATS: V: 0515-2120, I: 0615-2220.

In case PPR is activated: V: 0515-2320, I: 0615-0020.

Fuelling: HR AD.

Handling: HR AD.

Security: H24.

De-icing: No.

Remarks: Airport hours of activity: V: 0515-2120, I: 0615-2220.
In case PPR is activated: V: 0515-2320, I: 0615-0020.

(1) Except for scheduled commercial flights, the operation must be communicated 1 HR in advance to the Airport Operations Centre (CEOPS):

TEL: +34-942 202 111/113

FAX: +34-942 202 153

AFTN: LEXJ

E-mail: ceopssdr@aena.es

4. SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO

HANDLING SERVICES AND FACILITIES

Instalaciones para el manejo de carga: Sí.

Tipos de combustible: 100LL, JET A-1.

Tipos de lubricante: AEROSHELL W100.

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.

Instalaciones para el deshielo: No.

Espacio disponible en hangar: No.

Instalaciones para reparaciones: No.

Observaciones: Solicitud de suministro de combustible:
EXOLUM
TEL: +34-942 253 414.
Móvil: +34-629 086 774.
E-mail: jjbustamantec@exolum.com;
sdr@exolum.com.

Agente de rampa:

- IBERIA

TEL: +34-942 202 176/139.

FAX: +34-942 202 115 / +34-942 254 743.

Móvil: No.

E-mail: sdrkk@iberia.es;

sdrkt@iberia.es.

SITA: SDRKQIB/SDRKTIB.

El agente de rampa puede atender tanto a la aviación comercial como a la aviación general.

Cargo facilities: Yes.

Fuel types: 100LL, JET A-1.

Oil types: AEROSHELL W100.

Refuelling capacity: 100LL: 1 truck 1500 L, 0.83 L/s.
1 tank 30000 L, 6.6 L/s.
JET A-1: 2 trucks 28000 L, 20 L/s.
3 tanks 25000 L, 18.3 L/s.

De-icing facilities: No.

Hangar space: No.

Repair facilities: No.

Remarks: Request for fuel supply:
EXOLUM
TEL: +34-942 253 414.
Mobile phone: +34-629 086 774.
E-mail: jjbustamantec@exolum.com;
sdr@exolum.com.

Ramp agent:

- IBERIA

TEL: +34-942 202 176/139.

FAX: +34-942 202 115 / +34-942 254 743.

Mobile phone: No.

E-mail: sdrkk@iberia.es;

sdrkt@iberia.es.

SITA: SDRKQIB/SDRKTIB.

The ramp agent can attend both commercial aviation and general aviation.

Agente de Aviación General. 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.
- United Aviation Services S.L.
Móvil: +34-609 549 317 / +34-609 549 436.
E-mail: ops.sdr@unitedaviation.es
marisa.vidal@unitedaviation.es

General Aviation agent. Only for general aviation, aerial work or non-scheduled commercial transport with aircraft whose maximum take-off weight (MTOW) is lower than 10 tonnes or with fewer than 20 seats.
- United Aviation Services S.L.
Mobile phone: +34-609 549 317 / +34-609 549 436.
E-mail: ops.sdr@unitedaviation.es
marisa.vidal@unitedaviation.es

5. INSTALACIONES PARA LOS PASAJEROS

PASSENGER FACILITIES

Hoteles: No.
Restaurante: Si.
Transporte: Autobus, taxis y automóviles de alquiler.
Instalaciones médicas: No.
Banco/Oficina Postal: Cajero automático/Buzón de correos.
Información turística: Si.
Observaciones: Ninguna.

Hotels: No.
Restaurant: Yes.
Transportation: Bus, taxis and hire cars.
Medical facilities: No.
Bank/Post Office: Banking machine/Mail box.
Tourist information: Yes.
Remarks: None.

6. SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

Categoría de incendios: 7. (1)
Equipo de salvamento: De acuerdo a la categoría de incendios publicada.
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)
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 DE LETRA DE CLAVE SUPERIOR (D y E: A330-200) (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.

Fire category: 7. (1)
Rescue equipment: In accordance with the fire category published.
Removal of disabled aircraft: Own equipment for removing disabled aircraft up to 2 TM. For heavier aircraft, external service subject to presence and at the expense of the aircraft owner/operator. (2)
Remarks:
(1) The response time of the rescue and fire fighting service is less than 3 minutes, with an operational objective of less than 2 minutes.
Fire category 8 on demand, according to OPERATING PROCEDURE FOR HIGHER CODE LETTERS AIRCRAFT (D and E: A330-200) (see item 20).
(2) Responsible for coordinating the removal operation for disabled aircraft: CEOPS (Airport Operations Centre). The contact data appear in item 2.

7. EVALUACIÓN Y NOTIFICACIÓN DEL ESTADO DE LA SUPERFICIE DE LA PISTA Y PLAN PARA LA NIEVE

RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN

Tipos de equipamiento de limpieza: Distribuidor de urea, máquina quitanieves.
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.
Material usado para el tratamiento de la superficie del área de movimiento: Urea (UREA).
Pistas de invierno especialmente preparadas: No aplica.
Observaciones: Periodo de aplicación del plan para la nieve: 01-NOV 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.

Types of clearing equipment: Urea spreader, snowplough.
Clearance priorities: Runway, runway access taxiway Y2, apron access B, parking apron access taxiway B and stands 01 to 04.
Use of material for movement area surface treatment: Urea (UREA).
Specially prepared winter runways: Not applicable.
Remarks: Period of application of snow plan: 01-NOV to 31-MAR.
Runway surface condition assessment and reporting in accordance with the Global Reporting Format (GRF) methodology described in AD 1.2.2.
Aerodrome in service during all seasons of the year.

8. DETALLES DEL ÁREA DE MOVIMIENTO

MOVEMENT AREA DETAILS

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

Apron: Surface: Concrete. EXC PRKG 23: Asphaltic concrete.
Strength: PCN 79/R/B/W/T. EXC PRKG 1 to 8: PCN 63/R/B/W/T.
Taxiways: Width: 23 m.
Surface: Asphalt.
Strength: PCN 102/F/A/W/T.
Check locations: Altimeter: Apron ELEV 3 m / 10 ft.
VOR: No.
INS: See AD 2-LEXJ PDC.
Remarks: None.

9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUÍA DE RODAJE

TAXIING GUIDANCE SYSTEM AND MARKINGS

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

Taxiing guidance system: Runway-holding positions, intermediate holding positions, stop bars, LGTD boards and stands.
RWY markings: Designators, threshold, turning bay, centre line, side stripe, aiming point, touchdown zone.
TWY markings: Centre line, edge.
Remarks: None.

10. OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO

AERODROME OBSTACLES

Obstáculos que perforan las Superficies de Transición, Transición Interna, Cónica, Despegue, Horizontal Interna, Aproximación y Aproximación Interna, establecidas en el Anexo 14 de OACI; y las superficies Área 2 y Área 3, establecidas en el Anexo 15 de OACI.

Obstacles which penetrate Transitional, Inner Transitional, Conical, Take-off, Inner Horizontal, Approach, Inner Approach surfaces contained in Annex 14 of ICAO; and Area 2 and Area 3 surfaces contained in Annex 15 of ICAO.

Ver ítem 10 y apartado Datos Digitales.

See Item 10 and Digital Data section.

Observaciones: Ver AD 2-LEXJ AOC.

Remarks: See AD 2-LEXJ AOC.

11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO

METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED

Oficina MET: Santander EMAe.

MET office: Santander EMAe.

HR: HR AD. Fuera de este horario, se emitirá METAR AUTO semihorario.

HR: HR AD. Outside this schedule, a half-hourly METAR AUTO will be issued.

METAR: Semihorario.

METAR: Half-hourly.

TAF: 24 HR.

TAF: 24 HR.

TREND: No.

TREND: No.

Información: En persona y telefónica.

Briefing: In person and by telephone.

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

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

Cartas: Mapas previstos significativos y de viento y temperatura en altitud.

Charts: Forecasted significant and wind and temperature in altitude map.

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

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

Dependencia ATS atendida: TWR.

ATS unit served: TWR.

Información adicional: Santander OMAe (LESD): H24; TEL: +34-942 393 353. Santander EMAe: HR AD; TEL: +34-942 202 114.

Additional information: Santander OMAe (LESD): H24; TEL: +34-942 393 353. Santander EMAe: HR AD; TEL: +34-942 202 114.

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

Remarks: Aerodrome climatological summary available. Aerodrome warnings available.

Se encuentra una estación meteorológica en 4329N 00348W, que lanza diariamente globos sonda entre las 1115 y 1130 y entre las 2315 y las 2330. Ver ENR 5.3.

There is a meteorological station sited at 4329N 00348W. Which launches observation balloons twice daily, between 1115 and 1130 and between 2315 and 2330. See ENR 5.3.

12. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA

RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

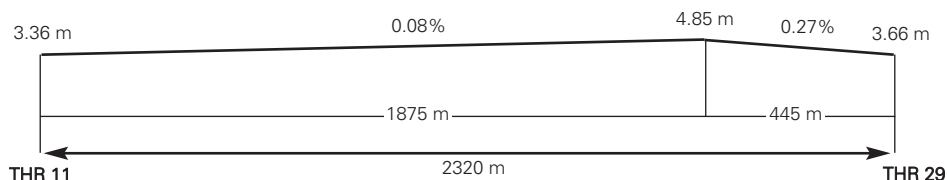
| RWY | Orientación Direction | DIM (m) | THR PSN | THR ELEV TDZ ELEV | SWY (m) | CWY (m) | Franja (m) Strip (m) | OFZ | RESA (m) | RWY/SWY SFC PCN |
|-----|--------------------------|------------|-------------------------------|--|------------|------------|-------------------------|-----|-------------|---|
| 11 | 110.12° GEO 111° MAG | 2320 x 45 | 432550.8175N 0035002.1265W | THR: 3.4 m / 11 ft TDZ: No | No | 60 x 150 | 2440 x 300 | No | 90 x 90 | RWY: ASPH (1) PCN 124/F/A/W/T SWY: No |
| 29 | 290.15° GEO 291° MAG | 2320 x 45 | 432524.9325N 0034825.2705W | 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 124/F/A/W/T SWY: No |

Observaciones: (1) Hormigón los primeros 200 m de RWY 11. PCN 50/R/C/W/T.
(2) Hormigón los primeros 120 m de RWY 29. PCN 50/R/C/W/T.

Remarks: (1) Concrete first 200 m of RWY 11. PCN 50/R/C/W/T.
(2) Concrete first 120 m of RWY 29. PCN 50/R/C/W/T.

Perfil:

Profile:



NO A ESCALA // NOT TO SCALE

13. DISTANCIAS DECLARADAS

DECLARED DISTANCES

| RWY | TORA (m) | TODA (m) | ASDA (m) | LDA (m) |
|------------|----------|----------|----------|---------|
| 11 | 2320 | 2380 | 2320 | 2320 |
| 29 | 2320 | 2380 | 2320 | 2320 |
| 11 INT Y-3 | 1876 | 1936 | 1876 | - |
| 29 INT Y-1 | 1780 | 1840 | 1780 | - |

Observaciones: Ninguna.

Remarks: None.

14. ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA

APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

Pista: 11

Runway: 11

Aproximación: Luces de identificación de umbral. LIH

Approach: Threshold identification lights. LIH

PAPI (MEHT): 3° (16.38 m/54 ft).

PAPI (MEHT): 3° (16.38 m/54 ft).

Umbral: Verdes, con barras de ala.

Threshold: Green, with wing bars.

Zona de toma de contacto: No.

Touchdown zone: No.

Eje pista: 2320 m: 1420 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH. Brillo regulable. Distancia entre luces: 15 m.

Runway centreline: 2320 m: 1420 m white + 600 m white and red + 300 m red. LIH. Regulable luminosity. Distance between lights: 15 m.

Borde de pista: 2320 m: 1720 m blancas + 600 m amarillas. Brillo regulable. LIH.
 Distancia entre luces: 50 m.

Extremo de pista: Rojas.

Zona de parada: No.

Observaciones: Eje plataforma de viraje: 43 balizas verdes.

Pista: 29

Aproximación: Precisión CAT I, 300 m.
 Luces de identificación de umbral. LIH.

PAPI (MEHT): 3° (16.51 m/54 ft).

Umbral: Verdes, con barras de ala.

Zona de toma de contacto: No.

Eje pista: 2320 m: 1420 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH.
 Brillo regulable.
 Distancia entre luces: 15 m.

Borde de pista: 2320 m: 1720 m blancas + 600 m amarillas. Brillo regulable. LIH.
 Distancia entre luces: 50 m.

Extremo de pista: Rojas.

Zona de parada: No.

Observaciones: Eje plataforma de viraje: 39 balizas verdes.

Runway edge: 2320 m: 1720 m white + 600 m yellow. Regulable luminosity. LIH.
 Distance between lights: 50 m.

Runway end: Red.

Stopway: No.

Remarks: Turning bay centreline: 43 green markers.

Runway: 29

Approach: Precision CAT I, 300 m.
 Threshold identification lights. LIH.

PAPI (MEHT): 3° (16.51 m/54 ft).

Threshold: Green, with wing bars.

Touchdown zone: No.

Runway centreline: 2320 m: 1420 m white + 600 m white and red + 300 m red. LIH. Regulable luminosity.
 Distance between lights: 15 m.

Runway edge: 2320 m: 1720 m white + 600 m yellow. Regulable luminosity. LIH.
 Distance between lights: 50 m.

Runway end: Red.

Stopway: No.

Remarks: Turning bay centreline: 39 green markers.

15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA

OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

ABN/IBN: No.

WDI: 1 cerca del THR 11, 1 cerca del THR 29, 2 cerca de la plataforma. LGTD.

Iluminación de TWY: Borde y eje.

Iluminación de plataforma: Borde, 4 torres proyectores. LIH.

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.

Observaciones: Ninguna.

ABN/IBN: No.

WDI: 1 near THR 11, 1 near THR 29, 2 near apron. LGTD.

TWY lighting: Edge and centreline.

Apron lighting: Edge, 4 floodlighting poles. LIH.

Secondary power supply: The maximum switch-over (light) time is 1 second for the runway centre line, runway edge, threshold, runway end and stop bars. For the remaining visual aids systems, the maximum switch-over (light) time established is 15 seconds.

Remarks: None.

16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS

HELICOPTER LANDING AREA

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.

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 los PRKG 23 (elevación 3.82 m) y 24 (elevación 2.94 m).

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 los PRKG 23: Hormigón asfáltico PCN 108/R/A/W/T y 24: Hormigón PCN 108/R/A/W/T.
- Faja circular de 30 cm de ancho y diámetro interior de 17.85 m.

Orientación: No.

Distancias declaradas: Sí. Ver AD 2-LEXJ casilla 20, OPERACIÓN DE HELICÓPTEROS.

Iluminación: No.

Observaciones: Rodaje aéreo: velocidad máxima: 37 km/h. Iluminación TWY D-2 y PRKG 23 y 24: No.

Position:

- FATO: RWY 11/29. Coordinates THR 11 and THR 29, see item 12.
- Ground taxiing: TLOF same as RWY 11/29.
 Coordinates: 432537N 0034912W (same as ARP).
- Air taxiing: TLOF same as PRKG 23 and 24.

Elevation:

- FATO: RWY 11/29. Elevation THR 11 and THR 29, see item 12.
- Ground taxiing: TLOF same as RWY 11/29. Elevation: 5 m.
- Air taxiing: TLOF same as PRKG 23 (elevation 3.82 m) and 24 (elevation 2.94 m).

Dimensions, surface, maximum weight, marking:

- FATO: RWY 11/29.
- Ground taxiing: TLOF same as RWY 11/29, see item 12.
- Air taxiing: TLOF same as PRKG 23: Asphaltic concrete PCN 108/R/A/W/T and 24: Concrete PCN 108/R/A/W/T.
- Circular strip 30 cm wide with inner diameter of 17.85 m.

Directions: No.

Declared distances: Yes. See AD 2-LEXJ item 20, HELICOPTER OPERATIONS.

Lighting: No.

Remarks: Air taxiing: Maximum speed: 37 km/h. Lighting for TWY D-2, and PRKG 23 and 24: No.

17. ESPACIO AÉREO ATS

ATS AIRSPACE

| Denominación y límites laterales Designation and lateral limits | Límites verticales Vertical limits | Clase de espacio aéreo Airspace class | Unidad responsable Idioma Unit Language | Altitud de transición Transition altitude |
|---|---------------------------------------|--|--|--|
| CTR SANTANDER 433128N 0040036W; 432913N 0034546W; 432833N 0034316W; 433025N 0033707W; 432457N 0033224W; 431823N 0033522W; 432646N 0040256W; 433128N 0040036W. | 1000 ft AGL SFC | D | SANTANDER TWR ES/EN | 1850 m/6000 ft |
| ATZ SANTANDER Círculo de 8 km de radio centrado en ARP. Circle radius 8 km centred on ARP. (1) | 3000 ft HGT SFC | D (2) | SANTANDER TWR ES/EN | |

Observaciones: (1) O la visibilidad horizontal, lo que resulte inferior.
(2) O hasta la elevación del techo de nubes, lo que resulte inferior.

Remarks: (1) Or the ground visibility, whichever is lower.
(2) Or up to the cloud ceiling, whichever is lower.

18. INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN ATS**ATS COMMUNICATION FACILITIES**

| Servicio Service | Distintivo llamada Call sign | FREQ | HR | Observaciones Remarks |
|---------------------|---------------------------------|--|--------------------------------------|--------------------------|
| APP | Santander TWR | 118.375 MHz | HR ATS | APP/I |
| TWR | Santander TWR | 118.100 MHz 121.500 MHz 121.700 MHz 257.800 MHz | HR ATS HR ATS HR ATS HR ATS | EMERG GMC MIL |

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 |
|-------------------------------------|-----|----------------------------|------------|--|-------------|---|
| DVOR (1°W) | SNR | 115.300 MHz | H24 | 432659.2N 0035408.7W | | COV 40 NM U/S BTN: - R-090/R-200 FL80 o // or BLW. - R-200/R-280 FL95 o // or BLW. - R-280/R-090 4000 ft MSL o // or BLW. COV 10 NM BTN R-320/R-340 posibles oscilaciones de más de // possible oscillations of more than ± 2° BLW 5000 ft AMSL. R-357 BTN 26 & 28 NM DME posibles oscilaciones de aguja a // possible signal oscillations at FL80. R-276 COV FL100 38 NM solape con // overlap with VES. R-292 posible pérdida de señal // possible signal lost BTN 2 & 1 NM. |
| DME | SNR | CH 100X | H24 | 432659.6N 0035408.3W | 60 m | COV 40 NM U/S BTN: - R-090/R-200 FL80 o // or BLW. - R-200/R-280 FL95 o // or BLW. - R-280/R-090 4000 ft MSL o // or BLW. R-276 COV FL80 26.4 NM (RONSI), FL100 38 NM solape con // overlap with VES. |
| NDB (1°W) | SA | 416.000 kHz | H24 | 432606.2N 0035059.7W | | COV 25 NM: Posibles oscilaciones de aguja // possible signal fluctuations BTN 119°/159° & 219°/249°. 291° MAG / 193 m FM THR 11. |
| LOC 29 (1°W) ILS CAT I GP 29 | STA | 110.900 MHz 330.800 MHz | H24 H24 | 432553.0N 0035010.2W 432532.3N 0034836.7W | | 291° MAG / 193 m FM THR 11. 3°; RDH 17.7 m; a // at 320 m FM THR 29 & 125 m FM RCL a la derecha en el sentido de APCH // To the right in direction APCH. |
| ILS/DME 29 | STA | CH 46X | H24 | 432532.3N 0034836.7W | 9 m | REF DME THR 29. |

20. REGLAMENTACIÓN LOCAL**LOCAL REGULATIONS**

AD cerrado para aeronaves sin radiocomunicación en ambos sentidos.

AD closed to aircraft without two-way radio communication.

PROCEDIMIENTOS ATC**1. TIEMPO MÍNIMO DE OCUPACIÓN DE PISTA**

Dado que la calle de rodaje paralela a la 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.

2. DESPEGUES DESDE LA INTERSECCIÓN

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

ATC PROCEDURES**1. MINIMUM RUNWAY OCCUPANCY TIME**

Given that the taxiway parallel to the runway does not reach the thresholds, it is usually necessary to taxi along the runway. In this case, the following shall be taken into account:

A.- DEPARTURES

Aircraft should be ready to initiate take-off immediately after alignment with the corresponding runway centre line. Pilots unable to comply with this requirement shall notify ATC before reaching the runway-holding positions at Y-1, Y-2 or T-3.

B.- ARRIVALS

Commensurate with aircraft safety and standard operation, pilots are reminded that rapid exit from the runway enables maximum runway utilization and lessens its occupancy time.

2. TAKE-OFF FROM INTERSECTION

Aircraft requesting this procedure shall notify it, preferably, when requesting clearance to start-up.

PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE

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).

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.

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.

3.1 Aeronaves que llegan

- Las aeronaves en arribada a la RWY 29 abandonarán por TWY Y-2 o Y-3 o Y-4.
- Las aeronaves en arribada a la RWY 11 abandonarán por TWY Y-2 o Y-1.
- Las aeronaves en llegada accederán a las plataformas correspondientes utilizando las puertas A o B, según determine el ATC.

3.2 Aeronaves que salen

- Las aeronaves que salen por la RWY 29 rodarán, generalmente, por TWY T-1 e Y-1.
- Las aeronaves que salen por la RWY 11 rodarán, generalmente, por TWY T-3 e Y-4 o Y-3.
- Las aeronaves en salida abandonarán las plataformas correspondientes utilizando las puertas A o B, según determine el ATC.

➔ AVIACIÓN GENERAL Y DE NEGOCIOS

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.

2. ASISTENCIA EN TIERRA

En virtud de lo establecido en el punto 1.3.1.6 del AD 1.1 del AIP-España, es obligatoria la contratación del servicio complementario de rampa para el transporte de pasajeros y/o tripulación entre la aeronave y el edificio terminal, para todas las operaciones de Aviación General y de Negocios que se realicen con aeronaves con envergadura y/o longitud superior a 12 m y cuyos pasajeros y/o tripulación deban acceder al edificio terminal. Excepto vuelos hospital, SAR, emergencia y estado.

Para estos casos, en las operaciones de llegada, los pasajeros y tripulantes deberán esperar 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.

Ver casilla 4 para información de contacto de los agentes de asistencia en tierra del aeropuerto. El agente de asistencia en tierra IBERIA tiene establecida la tarifa máxima que puede percibir en concepto de pago por los servicios prestados a sus clientes. Entre estos servicios se encuentra el de transporte de pasajeros y/o tripulación entre la aeronave y el edificio terminal y viceversa.

Las operaciones de Aviación General y de Negocios incluirán el nombre del agente de asistencia en tierra contratado en la casilla 18 del FPL, bajo el indicador RMK/.

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.

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

STANDARD TAXIING PROCEDURES

1. TAXIING MANOEUVRES

- Pilots shall request clearance from ATC to start-up engines/turbines on the appropriate frequency. When this clearance is requested, the aircraft must be ready to start up immediately, or expected to be ready to do so within a maximum period of 5 minutes.
- All the stands are autonomous. Exits from these stands shall be carried out using the minimum start-up engine power and in such a way that, when making the turn, this is not higher than idling.

2. TAXIING RESTRICTIONS

Simultaneous use of the runway and the taxiway parallel to the runway are incompatible when one of them is being used by a type E aircraft.

3. GROUND MOVEMENT

Crossing the apron taxiways on foot is forbidden except when the aircraft does not have a ground handling agent, and shall be accomplished using the apron service roads, wearing high-visibility clothing, and with clearance from the movement area supervision service.

3.1 Aircraft on arrival

- Aircraft on arrival by RWY 29 shall vacate it via TWY Y-2 or Y-3 or Y-4.
- Aircraft on arrival by RWY 11 shall vacate it via TWY Y-2 or Y-1.
- Aircraft on arrival shall access the appropriate apron via gate A or B, according to ATC instructions.

3.2 Aircraft on departure

- Aircraft on departure by RWY 29 shall generally taxi via TWY T-1 and Y-1.
- Aircraft on departure by RWY 11 shall generally taxi via TWY T-3 and Y-4 or Y-3.
- Departing aircraft shall leave the correspondig apron using gate A or B, according to ATC instructions.

GENERAL AND BUSINESS AVIATION

1. GENERAL

School and training operations (landing, touch-and-go, approach manoeuvre, low pass, etc.) shall be constrained by the operational possibilities, with the scheduled commercial activity at the airport being given priority.

The rates for financial contributions currently published by AENA will be applicable, section 2.1.5 Training and schools, to all operations including approach, low pass or touch-and-go manoeuvres

2. GROUND HANDLING

By virtue of point 1.3.1.6 in AD 1.1, AIP-España, it is mandatory to engage the complementary apron service for the transport of passengers and/or crew between the aircraft and the terminal building, for all General and Business Aviation operations accomplished where the wingspan and/or length is greater and 12 m and whose passengers and/or crew must access the terminal building. Except for hospital, SAR, emergency and State flights.

In these cases, for arrival operations, passengers and crew must wait until their ground handling agent is present. For departure operations, the ground handling agent must be contacted for transport to the aircraft.

See item 4 for contact information for the airport ground handling agents. The ground handling agent IBERIA has established the maximum rate that it can charge in payment for the services provided to its clients. These services include transporting passengers and/or crew from the aircraft to the terminal building and vice versa.

General and Business Aviation operations shall include the name of the ground handling agent engaged in item 18 of the FPL, under the indicator RMK/.

PARKING ON GENERAL AVIATION APRON (PRKG 14 - 22)

Aircraft parked in the General Aviation Zone (PRKG 14-22) must be chocked and secured to the anchor points. Therefore, general aviation operators must possess chocks and fittings to secure their aircraft to the anchor points provided in each stand.

HELICOPTER OPERATIONS

This item defines, exclusively, operation by helicopters with parking position allocated on the apron in SANTANDER/Seve Ballesteros-Santander AD and which do not hold a letter of exemption under the terms prescribed in RD. 552/2014, Articles 24 to 31, and Article 4 of Reglamento del Aire (SERA).

As not be defined other specific area to operate with helicopters, they will have the same treatment as fixed-wing aircraft and will be authorised by ATC

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, se definen las siguientes distancias declaradas para el despegue desde intersección con TWY Y2 para uso exclusivo en operaciones de helicópteros.

to take off and land, from/to RWY 11/29. However, in order to reduce the taxiing as far as possible, the following declared distances to take-off from the intersection with TWY Y2 for the exclusive use to helicopters operations, have been defined.

| RWY | TORA (m) | TODA (m) | ASDA (m) | LDA (m) |
|-----------|----------|----------|----------|---------|
| 11 INT Y2 | 1300 | 1360 | 1300 | - |
| 29 INT Y2 | 1020 | 1080 | 1020 | - |

PROCEDIMIENTO DE OPERACIÓN DE AERONAVES DE LETRA DE CLAVE SUPERIOR (D y E: A330-200)

1. GENERALIDADES

El Aeropuerto SANTANDER/Seve Ballesteros-Santander permite la operación de aeronaves de letra de clave superior, esto es, aeronaves de letra de clave D, y también a una sola aeronave de letra de clave E, la Airbus A330-200.

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).

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.

Incompatibilidad de uso simultáneo de la pista y de la TWY T paralela a pista, cuando una de las aeronaves sea la Airbus A330-200.

Prohibición de ocupar la TWY B mientras la Airbus A330-200, esté rodando por TWY T.

3. CONSIDERACIONES SOBRE ESTACIONAMIENTO

Aeronaves de letra de clave D usarán por definición el PRKG 10, aunque podría habilitarse un uso conjunto de los PRKG 12-13.

Airbus A330-200 (letra de clave E) únicamente usará de forma conjunta 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.

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 de clave superior 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.

OPERACIONES VISUALES NOCTURNAS (VFR-N)

Se autorizan las operaciones visuales nocturnas.

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.

OPERATING PROCEDURE FOR HIGHER CODE LETTERS AIRCRAFT (D and E: A330-200)

1. OVERVIEW

SANTANDER/Seve Ballesteros-Santander Airport allows higher code letters aircraft to operate, in other words, code letter D aircraft, and also one code letter E aircraft, the Airbus A330-200.

To operate, the air carrier or ground handling agent must request previous authorisation. The request and corresponding response will be processed via the Airport Operations centre (see item 2).

2. GROUND MOVEMENT CONSIDERATIONS

Arrivals and departures to/from Apron only by TWY A.

Possibility of being guided through TWY T, if there is a potential operational impact in manoeuvring area.

Use of turn pads 11 and 29 applying an angle greater than 45° to turning the nosewheel.

Oversteer in the following turns: A-T1, A-T2, T1-Y1, T2-Y2, Y3-T3, Y4-T3, 11/29-Y1, 11/29-Y2, 11/29-Y3 and 11/29-Y4.

The runway and TWY T parallel to runway, cannot be used at the same time when one of the aircraft is the Airbus A330-200.

TWY B must not be occupied while the Airbus A330-200 is circulating on TWY T.

3. PARKING CONSIDERATIONS

Code letter D aircraft will, by definition, use PRKG 10, although a shared use of PRKG 12-13 may be arranged.

Airbus A330-200 (code letter E) will only use PRKG 12- 13, together.

For the joint use of aircraft PRKG 12-13, the "FOLLOW ME" vehicle will be provided with a surface point to show where the nosewheel of the aircraft should be positioned.

Guidance is provided:

- Aircraft in arrivals: from TWY A to assigned aircraft PRKG.
- Aircraft in departures: from the aircraft PRKG to TWY A.

4. REQUEST FOR PROTECTION LEVEL 8 ON DEMAND

Seve Ballesteros-Santander Airport offers the possibility of enhancing the protection level to ICAO Rescue and Fire Fighting CAT 8 for higher code letter operations on demand. To operate with category 8, air companies interested must request this through the Airport CEOPS (see item 2).

The request should be sent at least 15 days in advance of the expected date of the flight.

The request should contain the following data:

- Flight number.
- Flight class.
- Aircraft model.
- Date and time expected.

The confirmation of category 8 shall be sent by the same means by which it was requested.

NIGHT VISUAL OPERATIONS (VFR-N)

Night visual operations are allowed.

OPERATIONAL SAFETY REPORTS

Pilots/operator shall report any accidents, incidents, occurrences or events which may have a potential operational impact and in which they have been involved or witnessed, to the airport, and 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 implicated.

- 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).

- 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...).

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

Seguridad_operacional_SDR@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).

21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS

NOISE ABATEMENT PROCEDURES

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.

TRAINING FLIGHTS

Repeated approaches for training purposes are only permitted with prior authorization from the airport ATC authority and will be restricted according to the air traffic.

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.

ENGINE TESTS

Engine tests higher than idling shall be requested, for approval by the CEOPS office, through the FAX (+34-942 202 153) or e-mail (ceopssdr@aena.es).

Once authorized, engine tests shall be accomplished in the following areas (as appropriate):

- TWY T-1, nosing towards THR 29.
- TWY T-3, nosing towards THR 11.

22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO

FLIGHT PROCEDURES

SISTEMA DE PRESENTACIÓN RADAR

RADAR DISPLAY SYSTEM

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:

- 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;
- Establecimiento de separación, según RCA 4.6.7.3, entre aeronaves sucesivas a la salida; y
- 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:

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

ATS SURVEILLANCE SYSTEMS

At SANTANDER/Seve Ballesteros-Santander airport, ATS surveillance systems may be use in the provision of aerodrome control service to carry out the following tasks:

- Supervision of flight paths of aircraft on final approach;
- Supervision of flight paths of other aircraft in the vicinity of the aerodrome;
- Establishment of separation between consecutive departing aircraft, in accordance with RCA 4.6.7.3; and
- Provision of navigation assistance to VFR flights.

Should the Solórzano radar be unavailable, all of the foregoing functions will be suspended.

Likewise, the provision of functions b) and d) is not guaranteed in the northern half of the ATZ below 1000 ft AMSL nor in the southern half of the ATZ below 2000 ft AMSL.

In addition, the ATS Surveillance Systems may be used to provide the following to the controller by procedures:

- Better position information on controlled aircraft.
- Supplementary information on other transit.
- Information about any significant deviation of aircraft from what the corresponding air traffic control clearances may establish, including cleared routes and flight levels where applicable.

PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)

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

LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

Low Visibility Procedures (LVP) are not available at SANTANDER/Seve Ballesteros-Santander airport.

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:

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

OPERATIONAL STANSTILL PROCEDURE IN THE MOVEMENT AREA (PPOAM)

Low Visibility Procedures (LVP) are not available at Santander/Seve Ballesteros-Santander Airport for ground movements. The MOVEMENT AREA OPERATIONAL STANDSTILL PROCEDURE WHEN RVR IS LOWER THAN 550 M (PPOAM 550) is available instead to maintain safety in the movement area. This procedure shall be applied when the weather conditions are as follows:

- $550 \leq RVR < 800$: taxiing of only one aircraft, at a time, in the movement area shall be authorized.
- $RVR < 550$: Operations in the movement area shall come to a standstill.

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:

Information for pilots

Uncertainty regarding the position in the manoeuvring area

When in doubt about the position of the aircraft relative to the manoeuvring area:

- 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.

- If it is known that the aircraft is not on RWY, immediately stop the aircraft and report this event (including the last known position) to ATC.

- If it is known that the aircraft is on a RWY, immediately report (including the last known position) to ATC, evacuating the RWY, as soon as possible if a proper nearby TWY can be located, unless ATC indicates otherwise; and then stop the aircraft.

Failure of an aircraft

- Report the situation to ATC and await the arrival of assistance. In the case that the aircraft is on a RWY, if possible and unless ATC indicates otherwise, the pilot will evacuate the RWY.

Loss of visual contact between traffics

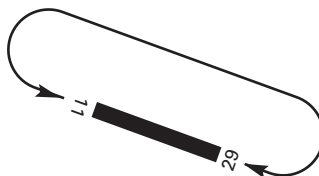
- In the case of the loss of visual contact with another aircraft or a vehicle with which separation is maintained, ATC will be informed immediately and the aircraft will stop.

Communications failure

- Departing aircraft: aircraft shall continue by the assigned route and stop at the limit of the ATC clearance, taking extreme caution. Here they will maintain their position and wait for the arrival of an assistance vehicle.

- Arriving aircraft: if the aircraft has just landed, it shall maintain its position when leaving the RWY and wait for the arrival of an assistance vehicle.

- If the aircraft already has taxiing with ATC clearance, it shall continue by the assigned route to the limit of such authorisation, taking extreme caution. Here, it will maintain its position and wait for the arrival of an assistance vehicle.

CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD**AD TRAFFIC CIRCUIT****23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA****ADDITIONAL INFORMATION**

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.

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.

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.

Caution due to bird concentration on RWY 11/29 and in the vicinity of the aerodrome.

Notification to aircraft equipped with TCAS, version prior to number 7, operating at Santander/Seve Ballesteros-Santander airport or in the vicinity:

- For continuous performance verification of the en-route radar located at in Solórzano (Cantabria), a fixed radar transponder has been installed in the airport TWR with the following characteristics:
Location: 432521.6519N 0034919.6526W (3.87 DME SNR, 0.28 NM South of ARP).
Alpha Mode code: 7777
Antenna altitude: 123.70 ft.

Aircraft equipped with TCAS, version prior to number 7, during approach or overflying at low altitude close to these coordinates, may receive TCAS traffic advisories corresponding to this fixed transponder. These indications do not identify real traffic and should be ignored.

WIND PHENOMENA

The orographic conditions of Cantabria and the location of Santander/Seve Ballesteros-Santander airport contribute, under certain conditions, to the appearance of wind shear and turbulence phenomena in THR 29 approach. At this location, an S-SW wind creates severe turbulence that can be noticed in an area up to 10 NM, from the ground up to 1800 ft estimated altitude. These phenomena occur when the wind measured at THR 29 varies between 190° and 220°, with intensity equal to or greater than 20 kt, accompanied by frequent gusts above 30 kt.

In these situations, the THR 29 approach is not recommended.

BIRD CONCENTRATION AREAS AND MOVEMENTS OF BIRDS

Between approximately 15 June and 15 September (with greatest likelihood during the months of July and August), after days of rain, with stable environmental conditions, high humidity and temperature, and in the absence of rain and wind; there may be occasional concentrations of gulls (principally of yellow-legged gulls, *Larus michahellis*), due to the massive presence of flying ants over the runway and over unpaved areas.

ZONAS DE CONCENTRACIÓN DE AVES

ZONA 1: Laguna Interior aeropuerto.
ZONA 2: Marismas de Alday.

MOVIMIENTO DE AVES

MOVIMIENTO A: Desplazamiento de grandes gaviotas (con viento fuerte).
MOVIMIENTO B: Desplazamiento de grandes gaviotas (con viento N/NE).

MOVIMIENTOS PUNTUALES DE AVES

MOVIMIENTO C: Desplazamiento de palomas.
MOVIMIENTO D: Desplazamiento de garzas/grandes acuáticas.
MOVIMIENTO E: Desplazamiento de grandes acuáticas.

BIRD CONCENTRATION AREAS

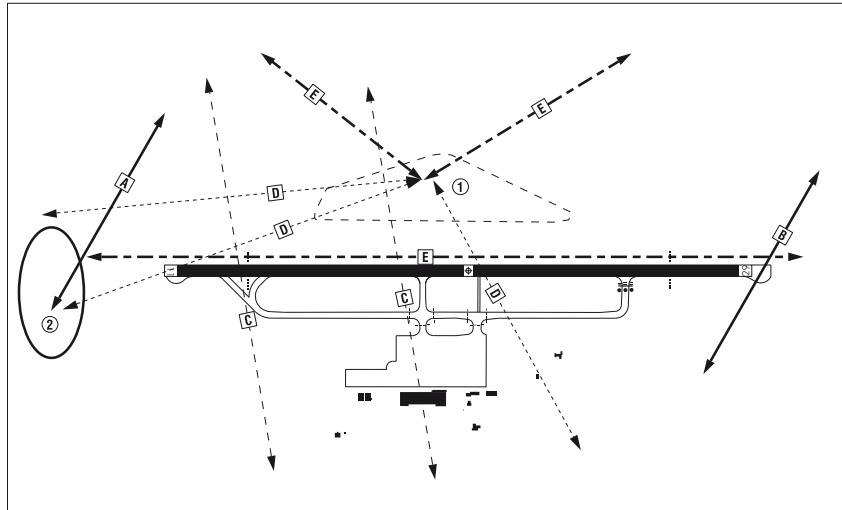
AREA 1: Pond within airport grounds.
AREA 2: Alday marshland.

MOVEMENT OF BIRDS

MOVEMENT A: Large seagulls in flight (with strong winds).
MOVEMENT B: Large seagulls in flight (with N/NE winds).

OCCASIONAL MOVEMENT OF BIRDS

MOVEMENT C: Pigeons in flight.
MOVEMENT D: Herons/large waterbirds in flight.
MOVEMENT E: Large waterbirds in flight.



PRESENCIA DE HUMO

Presencia ocasional de humo denso a 1.2 NM del THR 29 en las inmediaciones de las coordenadas 43°24'47.8''N 003°46'31.5''W.

PRESENCE OF SMOKE

Occasional presence of thick smoke at 1.2 NM from THR 29 in the vicinity of coordinates 43°24'47.8''N 003°46'31.5''W.

→ 24. CARTAS RELATIVAS AL AERÓDROMO

CHARTS RELATED TO THE AERODROME

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

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

The list of charts related to the aerodrome can be found on the link below:

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

→ 25. PENETRACIÓN DE LA SUPERFICIE DEL TRAMO VISUAL (VSS)

VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION

A continuación se incluyen los obstáculos que penetran la superficie del tramo visual, así como los procedimientos de aproximación instrumental afectados:

Obstacles penetrating the visual segment surface, as well as the instrument approach procedures affected, can be found below:

IAC/1 VOR RWY 11

| OBST | LAT | LONG | HGT (ft) | ELEV (ft) |
|--------------------------------------|--------------|---------------|----------|-----------|
| Farola // Lamppost | 43°25'58.3"N | 003°50'08.6"W | 29 | 41 |
| Farola // Lamppost | 43°25'57.9"N | 003°50'07.0"W | 30 | 36 |
| Camino // Road | 43°25'54.1"N | 003°50'04.7"W | 16 | 24 |
| Camino perimetral // Perimetral road | 43°25'56.6"N | 003°50'04.9"W | 16 | 26 |
| Edificio // Building | 43°25'58.1"N | 003°50'07.7"W | 24 | 34 |
| Farola // Lamppost | 43°25'59.1"N | 003°50'11.5"W | 29 | 41 |
| Camino // Road | 43°25'54.3"N | 003°50'06.8"W | 16 | 24 |
| Farola // Lamppost | 43°26'00.2"N | 003°50'12.8"W | 30 | 44 |
| Torre Mega // Floodlighting pole | 43°25'49.0"N | 003°50'14.0"W | 32 | 34 |
| Farola // Lamppost | 43°25'59.6"N | 003°50'11.7"W | 30 | 41 |
| Farola // Lamppost | 43°25'58.7"N | 003°50'10.1"W | 29 | 36 |
| Árbol // Tree | 43°25'50.5"N | 003°50'20.7"W | 42 | 51 |
| Torre Mega // Floodlighting pole | 43°25'48.2"N | 003°50'15.5"W | 32 | 36 |
| Árbol // Tree | 43°25'51.6"N | 003°50'19.4"W | 40 | 48 |
| Camino perimetral // Perimetral road | 43°25'57.2"N | 003°50'07.1"W | 16 | 26 |
| Valla // Fence | 43°25'56.7"N | 003°50'05.0"W | 10 | 20 |
| Farola // Lamppost | 43°25'48.3"N | 003°50'12.6"W | 27 | 28 |
| Árbol // Tree | 43°25'49.3"N | 003°50'21.7"W | 41 | 50 |
| Árbol // Tree | 43°25'51.9"N | 003°50'18.1"W | 37 | 44 |
| Camino // Road | 43°25'54.4"N | 003°50'08.5"W | 16 | 25 |
| Torre Mega // Floodlighting pole | 43°25'50.2"N | 003°50'15.0"W | 31 | 34 |
| Vegetación // Vegetation | 43°25'52.1"N | 003°50'17.5"W | 35 | 41 |
| Farola // Lamppost | 43°25'49.3"N | 003°50'12.9"W | 27 | 28 |

IAC/2 NDB RWY 11

| OBST | LAT | LONG | HGT (ft) | ELEV (ft) |
|---|--------------|---------------|----------|-----------|
| Camino // Road | 43°25'54.1"N | 003°50'04.7"W | 16 | 24 |
| Camino // Road | 43°25'54.3"N | 003°50'06.8"W | 16 | 24 |
| Camino // Road | 43°25'54.4"N | 003°50'08.5"W | 16 | 25 |
| Farola // Lamppost | 43°25'48.3"N | 003°50'12.6"W | 27 | 28 |
| Farola // Lamppost | 43°25'49.3"N | 003°50'12.9"W | 27 | 28 |
| Torre Mega // Floodlighting pole | 43°25'49.0"N | 003°50'14.0"W | 32 | 34 |
| Torre Mega // Floodlighting pole | 43°25'50.2"N | 003°50'15.0"W | 31 | 34 |
| Árbol // Tree | 43°25'49.3"N | 003°50'21.7"W | 41 | 50 |
| Árbol // Tree | 43°25'50.5"N | 003°50'20.7"W | 42 | 51 |
| Árbol // Tree | 43°25'51.6"N | 003°50'19.4"W | 40 | 48 |
| Árbol // Tree | 43°25'51.9"N | 003°50'18.1"W | 37 | 44 |
| Vegetación // Vegetation | 43°25'52.1"N | 003°50'17.5"W | 35 | 41 |
| Sistema de iluminación // Lighting system | 43°26'00.2"N | 003°50'12.8"W | 30 | 44 |
| Farola // Lamppost | 43°25'59.6"N | 003°50'11.7"W | 30 | 41 |
| Sistema de iluminación // Lighting system | 43°25'59.1"N | 003°50'11.5"W | 29 | 41 |
| Sistema de iluminación // Lighting system | 43°25'58.7"N | 003°50'10.1"W | 29 | 36 |
| Sistema de iluminación // Lighting system | 43°25'58.3"N | 003°50'08.6"W | 29 | 41 |
| Edificio // Building | 43°25'58.1"N | 003°50'07.7"W | 24 | 34 |
| Sistema de iluminación // Lighting system | 43°25'57.9"N | 003°50'07.0"W | 30 | 36 |
| Valla // Fence | 43°25'56.7"N | 003°50'05.0"W | 10 | 20 |
| Camino perimetral // Perimetral road | 43°25'56.6"N | 003°50'04.9"W | 16 | 26 |
| Camino perimetral // Perimetral road | 43°25'57.2"N | 003°50'07.1"W | 16 | 26 |

IAC/3 ILS Z RWY 29
 IAC/4 ILS Y RWY 29
 IAC/5 LOC RWY 29
 IAC/9 RNP Z RWY 29 (LVP ONLY)

| OBST | LAT | LONG | HGT (ft) | ELEV (ft) |
|--------------------------------------|--------------|---------------|----------|-----------|
| Camino // Road | 43°25'22.5"N | 003°48'19.6"W | 16 | 27 |
| Camino perimetral // Perimetral road | 43°25'24.9"N | 003°48'18.0"W | 16 | 27 |

IAC/6 VOR RWY 29

| OBST | LAT | LONG | HGT (ft) | ELEV (ft) |
|--------------------------------------|--------------|---------------|----------|-----------|
| Valle // Fence | 43°25'28.6"N | 003°48'19.1"W | 9 | 19 |
| Camino perimetral // Perimetral road | 43°25'18.9"N | 003°48'21.0"W | 16 | 27 |
| Camino perimetral // Perimetral road | 43°25'19.4"N | 003°48'20.7"W | 16 | 26 |
| Camino perimetral // Perimetral road | 43°25'20.0"N | 003°48'20.4"W | 16 | 27 |
| Camino perimetral // Perimetral road | 43°25'24.9"N | 003°48'18.0"W | 16 | 27 |
| Camino perimetral // Perimetral road | 43°25'25.7"N | 003°48'17.6"W | 16 | 26 |
| Camino perimetral // Perimetral road | 43°25'26.6"N | 003°48'17.1"W | 16 | 26 |
| Camino perimetral // Perimetral road | 43°25'27.3"N | 003°48'16.7"W | 16 | 27 |
| Camino perimetral // Perimetral road | 43°25'27.9"N | 003°48'16.9"W | 16 | 27 |
| Camino perimetral // Perimetral road | 43°25'28.1"N | 003°48'17.3"W | 16 | 27 |
| Camino perimetral // Perimetral road | 43°25'28.5"N | 003°48'19.1"W | 16 | 27 |
| Camino // Road | 43°25'22.5"N | 003°48'19.6"W | 16 | 27 |

IAC/7 RNP Z RWY 11 (LVP ONLY)

| OBST | LAT | LONG | HGT (ft) | ELEV (ft) |
|----------------|--------------|---------------|----------|-----------|
| Camino // Road | 43°25'54.4"N | 003°50'08.5"W | 16 | 25 |

IAC/8 RNP Y RWY 11

| OBST | LAT | LONG | HGT (ft) | ELEV (ft) |
|--------------------------------------|--------------|---------------|----------|-----------|
| Farola // Lamppost | 43°25'58.3"N | 003°50'08.6"W | 29 | 41 |
| Farola // Lamppost | 43°25'57.9"N | 003°50'07.0"W | 30 | 36 |
| Camino // Road | 43°25'54.1"N | 003°50'04.7"W | 16 | 24 |
| Camino perimetral // Perimetral road | 43°25'56.6"N | 003°50'04.9"W | 16 | 26 |
| Edificio // Building | 43°25'58.1"N | 003°50'07.7"W | 24 | 34 |
| Camino // Road | 43°25'54.3"N | 003°50'06.8"W | 16 | 24 |
| Farola // Lamppost | 43°25'59.1"N | 003°50'11.5"W | 29 | 41 |
| Torre Mega // Floodlighting pole | 43°25'49.0"N | 003°50'14.0"W | 32 | 34 |
| Farola // Lamppost | 43°25'59.6"N | 003°50'11.7"W | 30 | 41 |
| Farola // Lamppost | 43°25'58.7"N | 003°50'10.1"W | 29 | 36 |
| Árbol // Tree | 43°25'50.5"N | 003°50'20.7"W | 42 | 51 |
| Camino perimetral // Perimetral road | 43°25'57.2"N | 003°50'07.1"W | 16 | 26 |
| Torre Mega // Floodlighting pole | 43°25'48.2"N | 003°50'15.5"W | 32 | 36 |
| Árbol // Tree | 43°25'51.6"N | 003°50'19.4"W | 40 | 48 |
| Valla // Fence | 43°25'56.7"N | 003°50'05.0"W | 10 | 20 |
| Farola // Lamppost | 43°25'48.3"N | 003°50'12.6"W | 27 | 28 |
| Camino // Road | 43°25'54.4"N | 003°50'08.5"W | 16 | 25 |

IAC/10 RNP Y RWY 29

| OBST | LAT | LONG | HGT (ft) | ELEV (ft) |
|--------------------------------------|---------------|---------------|----------|-----------|
| Camino perimetral // Perimetral road | 43°25'28.5"N | 003°48'19.1"W | 16 | 27 |
| Camino perimetral // Perimetral road | 43°25'28.1"N | 003°48'17.3"W | 16 | 27 |
| Camino perimetral // Perimetral road | 43°25'27.9"N | 003°48'16.9"W | 16 | 27 |
| Camino // Road | 43°25'22.5"N | 003°48'19.6"W | 16 | 27 |
| Camino perimetral // Perimetral road | 43°25'24.9" N | 003°48'18.0"W | 16 | 27 |
| Camino perimetral // Perimetral road | 43°25'18.9"N | 003°48'21.0"W | 16 | 27 |
| Valla // Fence | 43°25'28.6"N | 003°48'19.1"W | 9 | 19 |
| Camino perimetral // Perimetral road | 43°25'27.3"N | 003°48'16.7"W | 16 | 27 |
| Camino perimetral // Perimetral road | 43°25'20.0"N | 003°48'20.4"W | 16 | 27 |
| Camino perimetral // Perimetral road | 43°25'19.4"N | 003°48'20.7"W | 16 | 26 |
| Camino perimetral // Perimetral road | 43°25'25.7"N | 003°48'17.6"W | 16 | 26 |
| Camino perimetral // Perimetral road | 43°25'26.6"N | 003°48'17.1"W | 16 | 26 |

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK