

## LEJR AD 2 DATOS DEL AERÓDROMO

## LEJR AD 2.1 INDICADOR DE LUGAR Y NOMBRE DEL AERÓDROMO

LEJR – JEREZ

## LEJR AD 2.2 DATOS GEOGRÁFICOS Y ADMINISTRATIVOS DEL AERÓDROMO

1	ARP	364441N 0060336W. Ver AD 2-LEJR ADC.
2	Distancia y dirección desde la ciudad	8 km NE.
3	Elevación	28 m / 93 ft.
4	Ondulación geoide	46,09 m ± 0,05 m (1).
5	Temperatura de referencia	34°C.
6	Temperatura baja media	9°C.
7	Declinación magnética	1°W (2020).
8	Cambio anual	7,8' E.
9	Administración AD	Aena.
10	Dirección	Aeropuerto de Jerez; Apdo. 579; 11401 Jerez de la Frontera (Cádiz).
11	TEL	+34-956 150 106
12	AFTN	LEJR.
13	E-mail	<a href="mailto:coordinadoresjerez@aena.es">coordinadoresjerez@aena.es</a>
14	Tránsito autorizado	IFR/VFR (2).
15	Observaciones	<p>(1) Para todos los puntos del AD. (2) El tráfico de Aviación General y de Negocios IFR/VFR (excepto: vuelos hospital, SAR, emergencia, estado y aeronaves basadas en el propio aeropuerto) está condicionado a la capacidad de la plataforma. Deberá solicitar SLOT PPR 3 HR a LEJR CEOPS vía e-mail</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <a href="mailto:coordinadoresjerez@aena.es">coordinadoresjerez@aena.es</a> , ver Ítem 20.</li></ul> <p>En caso de SLOT autorizado, deberá especificarse este hecho en la casilla 18 del plan de vuelo, indicando asimismo el agente handling contratado para atender la operación.</p>

## LEJR AD 2.3 HORAS DE FUNCIONAMIENTO

1	Aeropuerto	V: 0445–2100; I: 0545–2200; PS 1 HR PPR.
2	Aduanas e Inmigración	HR AD.
3	Servicios médicos y de sanidad	Ver punto 5 y GEN 1.4.
4	AIS/ARO	H24. (1)
5	Información MET	HR AD PS 1 HR 15 MIN BFR.
6	ATS	HR AD.

7	Abastecimiento de combustible	HR AD.
8	Asistencia en tierra	HR AD.
9	Seguridad	H24.
10	Deshielo	No.
11	Observaciones	(1) Oficina ARO Centralizada zona geográfica 12 <ul style="list-style-type: none"><li>• TEL: +34-918 603 567; +34-672 344 492 (solo en contingencia de comunicaciones)</li><li>• E-mail: <a href="mailto:arocentralizada@enaire.es">arocentralizada@enaire.es</a></li><li>• Dirección AFTN gestión Plan Vuelo LEJR: LEJRZPX</li></ul> Oficina AIO Centralizada – Oficina NOTAM Internacional <ul style="list-style-type: none"><li>• TEL: +34-913 213 137/138</li><li>• E-mail: <a href="mailto:unof@enaire.es">unof@enaire.es</a></li></ul>

**LEJR AD 2.4 SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO**

1	Instalaciones para el manejo de carga	No.
2	Tipos de combustible	AVGAS 100LL, JET A-1. (1).
3	Tipos de lubricante	No disponible.
4	Capacidad de reabastecimiento	<ul style="list-style-type: none"><li>• Tres vehículos cisterna para el abastecimiento de AVGAS 100 LL de 10000, 7000 y 3000 L de capacidad respectivamente.</li><li>• Cuatro vehículos cisterna para el suministro de JET-A1 de 30000, 31000, 32000 y 10000 L de capacidad respectivamente.</li></ul>
5	Instalaciones para el deshielo	No.
6	Espacio disponible en hangar	No.
7	Instalaciones para reparaciones	No.

8	Observaciones	<p>(1) Servicio prestado por EXOLUM Aviation S.A.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• TEL.: +34-956 150 116</li> <li>• FAX: +34-956 806 091</li> </ul> <p>Es obligatorio contratar servicio de asistencia en tierra para todas las operaciones, incluidas las no comerciales. 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. Como mínimo debe contratarse la categoría 5 de rampa: Asistencia a la aeronave.</p> <p>Además, siempre que haya pasajeros o tengan como origen o destino un aeropuerto NO Schengen, debe contratarse la categoría 2: Asistencia a pasajeros.</p> <p>Exenciones: Vuelos de Estado, hospital, SAR, militares, humanitarios y extinción de incendios.</p> <p><b>Ver casilla 20 en caso de Operaciones de Aviación General de Usuarios NO Basados en LEJR.</b></p> <p>Agentes de rampa para aviación comercial y aviación general:</p> <p>SOUTH EUROPE GROUND SERVICES</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• TEL: +34-956 150 009 ; +34-629 239 382</li> <li>• E-mail aviación comercial: <a href="mailto:xrykp@southeu.com">xrykp@southeu.com</a></li> <li>• E-mail aviación general: <a href="mailto:xrygenav@southeu.com">xrygenav@southeu.com</a></li> <li>• SITA: XRYKPIB</li> </ul> <p>Agentes de rampa exclusivamente para operaciones de aviación general, de trabajos aéreos o de transporte aéreo comercial no regular con aeronaves cuyo peso máximo al despegue sea inferior a 10 toneladas o tenga menos de 20 asientos.</p> <p>UNIVERSAL AVIATION SPAIN</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• TEL: +34-913 936 890 (OPS) +34-619 805 449 (H24)</li> <li>• E-mail: <a href="mailto:universal.aviation@uvspain.com">universal.aviation@uvspain.com</a></li> </ul> <p>AVIAPARTNER EXECUTIVE S.A.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• TEL: +34-613 165 630 (H24)</li> <li>• E-mail: <a href="mailto:lejr@aviavip.com">lejr@aviavip.com</a></li> </ul> <p>UNITED AVIATION SERVICES, S.L.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• TEL: +34-628 311 474 (H24) +34-913 936 775 (OCC)</li> <li>• E-mail: <a href="mailto:ops.xry@unitedaviation.es">ops.xry@unitedaviation.es</a> <a href="mailto:ops@unitedaviation.es">ops@unitedaviation.es</a> (OCC)</li> <li>• Página web: <a href="http://www.unitedaviation.es">www.unitedaviation.es</a></li> </ul>
---	---------------	--

## LEJR AD 2.5 INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA PASAJEROS

1	Hoteles	No.
2	Restaurante	Sí.
3	Transportes	Tren (cercanías / media distancia), autobuses, taxis y coches de alquiler.
4	Instalaciones médicas	Primeros auxilios horario limitado.
5	Banco / Oficina Postal	Cajero automático / Buzón Postal.
6	Información turística	No.
7	Observaciones	Ninguna.

## LEJR AD 2.6 SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

1	Categoría de incendios	7 continuada / 8 a demanda (según procedimiento de solicitud de nivel de protección a demanda. Ver casilla 20). (1)
---	------------------------	---

2	Equipo de salvamento	De acuerdo con la categoría de incendios publicada.
3	Retirada de aeronaves inutilizadas	<p>El Aeropuerto de Jerez cuenta con medios materiales propios para el traslado de aeronaves inutilizadas de hasta 10 TM. Para retirada de aeronaves de mayor tonelaje al anterior, el aeropuerto nodal asociado (AGP) tiene capacidad de poner a disposición de este aeropuerto su equipamiento, apto para cargas superiores al límite de tonelaje anterior. Asimismo, el Aeropuerto de Jerez cuenta con un listado actualizado de empresas externas de grúas y demás maquinaria con capacidad de carga de hasta 700 TM. En cualquiera de los casos, la retirada de aeronaves se realizará previa autorización del propietario de la aeronave y bajo la supervisión del mismo, compañía aérea, agente handling o explotador designado por escrito para ello.</p> <p>Los datos de contacto del Aeropuerto para la gestión del traslado de aeronaves inutilizadas en el área de movimientos o en sus cercanías son:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• E-mail: <a href="mailto:coordinadoresjerez@aena.es">coordinadoresjerez@aena.es</a></li> <li>• TEL: +34-956 150 185 / 956 150 045</li> <li>• Fax: +34-956 150 001</li> </ul>
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.

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

1	Tipos de equipos de limpieza	No aplica.
2	Prioridades de limpieza	No aplica.
3	Material usado para el tratamiento de la superficie del área de movimiento	No aplica.
4	Pistas de invierno especialmente preparadas	No aplica.
5	Observaciones	Evaluación y notificación del estado de la superficie de la pista de acuerdo a la metodología del Global Reporting Format (GRF) descrita en AD 1.2.2. Aeródromo en servicio durante todas las estaciones del año.

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

1	Plataforma	<p>Superficie: A1 y A2: Hormigón. A3: Asfalto. Resistencia: A1: PRKG 1-4, 12: PCN 69/R/B/W/T; PRKG 5-11: PCN 49/R/B/W/T; A2: PCN 97/R/D/W/T; A3: PCN 24/F/D/W/T; Aeroclub: 5700 kg / 1,51 MPa.</p>
2	Calles de rodaje	<p>Anchura: 23 m. Superficie: Asfalto. Resistencia: E-1, T-1: PCN 80/F/A/W/T; E-2, L-2, T-2 a T-5: PCN 136/F/A/W/T; E-3, E-5, L-3: PCN 107/F/A/W/T; E-4: PCN 40/F/D/W/T; E-6: PCN 70/F/C/W/T; L-4: PCN 32/F/A/W/T.</p>
3	Posiciones de comprobación	<p>Altímetro: Plataforma ELEV 26 m / 85 ft. VOR: No. INS: Ver AD 2-LEJR ADC.</p>

4	Observaciones	Observaciones: Eje TWY: ver INSIGNIA y Conjunto de Datos.
---	---------------	---

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

1	Sistema de guía de rodaje	Señalización vertical y horizontal iluminada. Barras de parada, puntos de espera en pista, puntos de espera intermedios, luces de punto de espera intermedio, barra de prohibición de acceso y letreros de PROHIBIDA LA ENTRADA en TWY E-5 y puestos de estacionamiento.
2	Señalización de RWY	Umbral, designadores, punto de visada, zona de toma de contacto, eje, faja lateral y señales indicadoras de calle de salida rápida en RWY 20 (E-5).
3	Señalización de TWY	Eje, faja lateral y señal mejorada de eje en TWY E-1, E-2, E-3, E-4 y E-6.
4	Observaciones	Ninguna.

## LEJR AD 2.10 OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO

1	Obstáculos que perforan las superficies de aproximación, ascenso en el despegue, cónica, horizontal interna, circuito y transición establecidas en el Anexo 14 de OACI; y las áreas 2 y 3 establecidas en el anexo 15 de OACI:	Ver Ítem 10 y Conjunto de datos.
2	Observaciones	Ver AD 2-LEJR AOC.

## LEJR AD 2.11 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA SUMINISTRADA

1	Oficina MET	Jerez EMAe.
2	HR	HR AD PS 1 HR 15 MIN BFR. Fuera de este horario se emitirá METAR AUTO semihorario.
3	METAR	Semihorario.
4	TAF	24 HR.
5	TREND	No.
6	Información	Telefónica y fax.
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	No.
10	Dependencias ATS atendida	TWR, APP.
11	Información adicional	Sevilla OMAe (LESV): H24 <ul style="list-style-type: none"> <li>TEL: +34-954 462 030 ; +34-954 460 699</li> </ul> Jerez EMAe: HR AD <ul style="list-style-type: none"> <li>TEL: +34-956 150 069</li> </ul>
12	Observaciones	Existe resumen climatológico de aeródromo. Se hacen avisos aeródromo.

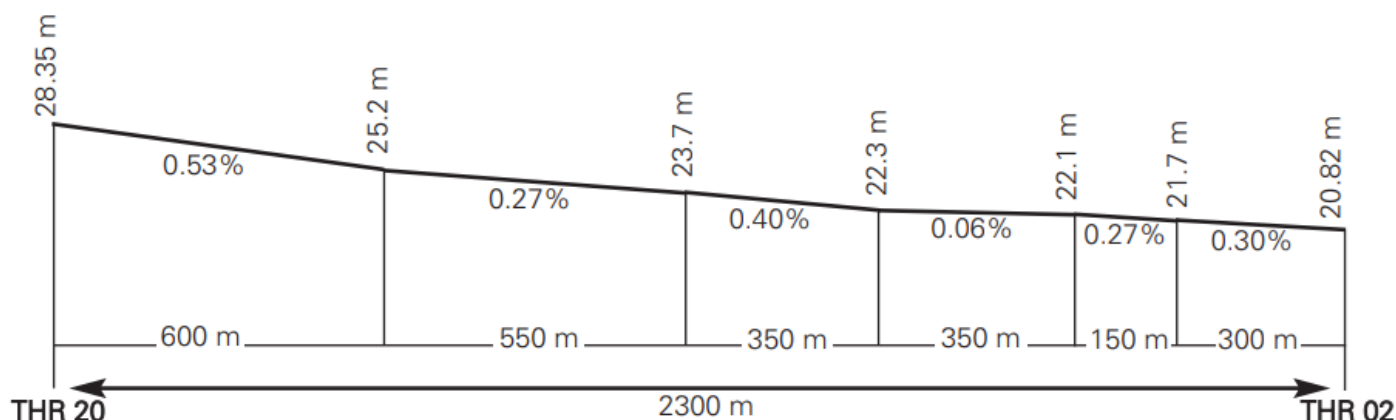
### LEJR AD 2.12 CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA

RWY	Dirección	DIM (m)	PSN THR	ELEVTHR / TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m)	OFZ	RESA (m)	SFC RWY/SWY PCN
02	021.43° GEO 022° MAG	2300 x 45	364405.91N 0060353.33W	THR: 21 m / 68 ft TDZ: No	No	No	2420 x 300	No	203 x 150	RWY: ASPH PCN (1) SWY: No
20	201.43° GEO 202° MAG	2300 x 45	364515.37N 0060319.46W	THR: 28.4 m / 93 ft TDZ: 28.4 m / 93 ft	No	No	2420 x 300	No	240 x 150	RWY: ASPH PCN (2) SWY: No

Observaciones:

- (1) 160 m FM THR 02 PCN 73/F/D/W/T,  
BTN 160 & 1680 m FM THR 02 PCN 110/F/A/W/T,  
BTN 1680 & 1840 m FM THR 02 PCN 42/F/C/W/T,  
BTN 1840 & 2160 m FM THR 02 PCN 65/F/B/W/T,  
BTN 2160 & 2300 m FM THR 02 PCN 63/F/C/W/T.
- (2) 140 m FM THR 20 PCN 63/F/C/W/T,  
BTN 140 & 460 m THR 20 PCN 65/F/B/W/T,  
BTN 460 & 620 m FM THR 20 PCN 42/F/C/W/T,  
BTN 620 & 2140 m FM THR 20 PCN 110/F/A/W/T,  
BTN 2140 & 2300 m FM THR 20 PCN 73/F/D/W/T.

#### 12.1 PERFIL



### LEJR AD 2.13 DISTANCIAS DECLARADAS

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
02	2300	2300	2300	2300
20	2300	2300	2300	2300
02 INT E-2	698	698	698	—
02 INT E-3	904	904	904	—
02 INT E-4	1302	1302	1302	—
20 INT E-2	1628	1628	1628	—
20 INT E-3	1418	1418	1418	—
20 INT E-4	1022	1022	1022	—

Observaciones: Ninguna.

### LEJR AD 2.14 LUCES DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA

1	Pista	02
---	-------	----

2	Aproximación	Sencillo, 485 m. LIH. Luces de identificación de umbral.
3	PAPI (MEHT)	3° (16,85 m/55 ft).
4	Umbral	Verdes. (1)
5	Zona de toma de contacto	No.
6	Eje de pista	2300 m:1400 m blancas+ 600 m rojas y blancas + 300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m (1)
7	Borde de pista	2300 m blancas. LIH. Distancia entre luces: 50 m. (1)
8	Extremo de pista	Rojas. (1)
9	Zona de parada	No.
10	Observaciones	(1)Con iluminación LED.

1	Pista	20
2	Aproximación	Precisión CAT I, 900 m. LIH. Luces de identificación de umbral.
3	PAPI (MEHT)	3° (17.00 m/56 ft).
4	Umbral	Verdes. (1)
5	Zona de toma de contacto	No.
6	Eje de pista	2300 m: 1400 m blancas + 600 m rojas y blancas + 300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m. (1) (1)
7	Borde de pista	2300 m blancas. LIH. Distancia entre luces: 50 m. (1)
8	Extremo de pista	Rojo. (1)
9	Zona de parada	No.
10	Observaciones	Luces indicadoras de calle de salida rápida (E-5). (1) Con iluminación LED.

## LEJR AD 2.15 OTROS SISTEMAS DE ILUMINACIÓN Y FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA ELÉCTRICA

1	ABN / IBN	No.
2	WDI	1 cerca THR 02, 1 cerca THR 20. LGTD.
3	Iluminación de TWY	Eje. (1)
4	Iluminación de plataforma	Borde.
5	Fuente secundaria de energía	Grupos electrógenos que proporcionan un tiempo de conmutación (luz) máximo de 1 segundo para los sistemas de ayudas visuales, y un tiempo de conmutación (luz) máximo de 15 segundos para el resto de sistemas de iluminación.
6	Observaciones	(1) Con iluminación LED.

## LEJR AD 2.16 ÁREA DE ATERRIZAJE DE HELICÓPTEROS

1	Situación	FATO: RWY 02/20. Coordenadas THR 02 y THR 20, ver casilla 12. Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 02/20, ver casilla 12. Coordenadas THR 02 y THR 20, ver casilla 12. Rodaje aéreo: TLOF coincide con los PRKG H1, H2, H3, H4, H5, H9, H10.
2	Elevación	FATO: RWY 02/20. Elevación THR 02 y THR 20, ver casilla 12. Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 02/20. Elevación THR 02 y THR 20, ver casilla 12. Rodaje aéreo: TLOF coincide con los PRKG H1, H2, H3, H4, H5, H9, H10.
3	Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización	FATO: RWY 02/20. Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 02/20, ver casilla 12. Rodaje aéreo: TLOF coincide con PRKG H1, H2, H3, H4, H5, H9, H10. Puestos de estacionamiento: Plataforma A1: H9 y H10, ver casilla 8. Plataforma A2: H1, H2, H3, H4, H5, H6A, H6D, ver casilla 8.
4	Orientación	No.
5	Distancias declaradas	No.
6	Iluminación	No.
7	Observaciones	Ninguna.

PRKG	ELEV (m)
H1	25.1
H2	25.3
H3	25.5
H4	25.4
H5	25.6
H6A	INFO NO DISP
H6D	INFO NO DISP
H9	24.75
H10	24.75

### LEJR AD 2.17 ESPACIO AÉREO DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

1	Designación	CTR JEREZ.
2	Límites laterales	Círculo de 7 NM de radio centrado en el ARP.
3	Límites verticales	SFC-2500 ft AMSL.
4	Clase de espacio aéreo	D.
5	Idioma / Unidad	JEREZ TWR. ES/EN.
6	Altitud de transición	1850 m / 6000 ft.
7	Horas de aplicabilidad	HR ATS.
8	Observaciones	Ninguna.

### LEJR AD 2.18 INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

1	Servicio	APP	TWR	VDF	ATIS	D-ATIS
2	Indicativo de llamada	Sevilla APP	Jerez TWR	Jerez Gonio	Jerez Información	Jerez Información
3	FREQ	128.500 MHz	118.555 C 121.500 MHz 133,280 C 243.000 MHz 257.800 MHz 121.155 C	118.550 MHz 121.500 MHz	125.655 C	NIL
4	HR	H24	HR AD HR AD HR AD HR AD HR AD HR AD	HR AD HR AD	HR AD	HR AD
5	Observaciones		EMERG GMC EMERG MIL BACKUP			Suministro de información ATIS a través de enlace de datos.

## LEJR AD 2.19 RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIZAJE

Instalación (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas	ELEV DME	Observaciones
DVOR (1°W)	JRZ	113,000 MHz	H24	364854.7N 0060135.5W		A 40 NM AVBL BTN: - R-040/R-140 a 8000 ft AMSL o ABV. - R-140/R-040 a 4000 ft AMSL o ABV.
DME	JRZ	CH 77X	H24	364854.9N 0060134.7W	90 m	A 40 NM AVBL BTN: - R-040/R-140 a 8000 ft AMSL o ABV. - R-140/R-040 a 4000 ft AMSL o ABV.
NDB (1°W)	JER	433.000 kHz	H24	365004.1N 0060058.4W		COV 50 NM.
LOC 20 ILS CAT I	IJR	108.900 MHz	H24	364356.8N 0060357.8W		203° MAG / 301 m FM THR 02. COV 25 NM AVBL a 2500 ft AMSL o ABV.
GP 20		329.300 MHz	H24	364503.5N 0060319.9W		3°; RDH 15,8 m; a 344 m FM THR 20 y 124 m FM RCL a la izquierda en el sentido de APCH.
ILS/DME 20 (1°W)	IJR	CH 26X	H24	364503.7N 0060320.4W	36 m	REF DME THR 20. COV 17 NM AVBL entre 35° a la derecha y 16° a la izquierda del RCL a 2100 ft AMSL o ABV.
DVOR (1°W)	VJF	117.80 MHz	H24	361421.6N 0055831.8W		Oscilaciones BLW 4500 ft AMSL, BTN R-040/R-130.
DME	VJF	CH 125X	H24	361421.3N 0055831.2W	210 m	

## LEJR AD 2.20 REGLAMENTO LOCAL DEL AERÓDROMO

Prohibidos vuelos de arrastre de pancartas.

### 20.1 USO OPERACIONAL DEL ÁREA DE MANIOBRAS

El uso operacional del área de maniobras del Aeropuerto de Jerez, en función de la pista en uso, será el siguiente:

#### CONFIGURACIÓN RWY 02 EN SERVICIO

- Las salidas de pista sólo serán autorizadas por TWY E1, E2 o E3.
- Los despegues desde intersección, en caso de ser permitidos, solo serán autorizados con acceso a pista desde TWY E4.

#### CONFIGURACIÓN RWY 20 EN SERVICIO

- Las salidas de pista sólo serán autorizadas por TWY E4, E5 o E6.
- Los despegues desde intersección, en caso de ser permitidos, solo serán autorizados con acceso a pista desde TWY E2 o E3.

### 20.2 USO DE FRECUENCIA DE RESERVA

En caso de que alguna aeronave detecte interferencias en la frecuencia de TWR 118.555 C que hagan imposible la comunicación, pasará a la frecuencia de reserva 121.155 C. TWR al reestablecer comunicaciones con esta aeronave pasará también al resto que se encuentre en su área de responsabilidad a la frecuencia de reserva 121.155 C y radiará en el ATIS el siguiente mensaje: FIRST CONTACT 121.155 C.

### 20.3 PROCEDIMIENTOS DE RETROCESO REMOLCADO DE AERONAVES

#### 20.3.1 MOVIMIENTO EN SUPERFICIE

A. La salida de los puestos de estacionamiento con salidas autónomas: 1, 2, 6A, 8A, 9, 10, 11, 11E y 12, 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.

B. Los PRKG 6A y 8A son incompatibles con el PRKG 7, siendo también incompatible la entrada/salida simultánea de los PRKG 6A y 8A.

C. Las aeronaves deberán estar listas para retroceso remolcado dentro los 5 minutos siguientes a la hora aprobada de puesta en marcha; en caso contrario el piloto debe informar al ATC.

D. La salida de los puestos de estacionamiento con retroceso remolcado (3 a 8, excepto 6A y 8A) se realizará saliendo de plataforma por L-2 o L-3. Para ello, TWR informará al piloto de la pista en servicio:

“PISTA EN SERVICIO 02/20”, según proceda, informando el piloto al coordinador y este al conductor del remolque.

El retroceso se realizará orientando la aeronave hacia la salida L-2 para pista en servicio 20, y hacia L-3 para pista en servicio 02.

E. Evitar colisiones con otras aeronaves u obstáculos es responsabilidad de:

- Las compañías de asistencia en tierra durante las maniobras de retroceso.
- Los pilotos durante el rodaje en plataforma.

##### 20.3.1.1 Aeronaves de llegada

Para las operaciones de entrada a la plataforma de estacionamiento, los pilotos solicitarán a TWR (GMC) instrucciones de rodaje. Las aeronaves esperarán la presencia del vehículo “SÍGAME”.

El rodaje de entrada a plataforma y el estacionamiento se realizará acompañado por el vehículo “SÍGAME”.

##### 20.3.1.2 Aeronaves de salida

a) Los pilotos solicitarán, a TWR (GMC), inicio de la maniobra push-back y puesta en marcha; facilitando el indicativo de la aeronave y el puesto de estacionamiento que ocupan. Esta maniobra no podrá superar los 15 minutos desde el momento en el que se recibe la autorización de TWR.

b) El permiso se expedirá tan pronto se solicite, a menos que se prevean demoras superiores a 15 minutos, en cuyo caso el ATC le indicará a la aeronave que mantenga posición y la hora en la que se pueden efectuar ambas maniobras.

c) El tiempo transcurrido entre la terminación del retroceso remolcado y el inicio del rodaje debe ser como máximo de 3 minutos. Pasado este tiempo y si existiese algún problema o avería que impidiese el rodaje, el piloto deberá comunicarlo a la TWR y requerir que el agente handling remolque el avión a un estacionamiento desalojando la calle de rodaje en plataforma.

##### 20.3.1.3 Solicitud de autorización ATC y puesta en marcha vía enlace de datos

En el Aeropuerto de Jerez se aplican procedimientos de salida vía enlace de datos (DCL) para los servicios de autorización ATC y puesta en marcha. Para más información sobre el servicio DCL, ver AIP ENR 1.5, apartado 3. VUELOS QUE SALEN, Autorización

ATC y puesta en marcha vía enlace de datos (DCL).

En caso de discrepancia la voz siempre prevalecerá sobre el enlace de datos.

El piloto podrá solicitar la autorización ATC por DCL con una antelación máxima de 30 minutos respecto de la EOBT. Se facilitará la aprobación de puesta en marcha junto con la autorización ATC siempre que se cumplan los parámetros establecidos en AD 2-LEJR, casilla 20, PROCEDIMIENTOS DE RETROCESO REMOLCADO DE AERONAVES.

El piloto solicitará la autorización ATC y puesta en marcha conjuntamente vía RCD. El mensaje RCD deberá contener los siguientes datos:

1. Indicativo de la aeronave conforme al plan de vuelo presentado (FPL).
2. Aeródromo de origen.
3. Posición de estacionamiento.
4. Aeródromo de destino.
5. Letra correspondiente a la información ATIS recibida.
6. Designador OACI del tipo de aeronave.

El texto libre enviado en el RCD por el piloto no será considerado por el ATC. Los requerimientos especiales se harán siempre vía voz.

El piloto recibirá un mensaje de aceptación "RCD RECEIVED" o de rechazo "RCD REJECTED".

Cuando se reciba un mensaje RCD antes de los rangos establecidos en AD 2-LEJR, casilla 20, PROCEDIMIENTOS DE RETROCESO REMOLCADO DE AERONAVES, será aceptado el RCD y se enviará CLD con autorización ATC instando a la tripulación a llamar cuando esté listo y de acuerdo a su EOBT/CTOT.

Cuando se reciba un mensaje RCD dentro de los rangos establecidos en AD 2 LEJR, Apartado 20, PROCEDIMIENTOS DE RETROCESO REMOLCADO DE AERONAVES, será aceptado el RCD y se enviará CLD con autorización ATC y aprobación de puesta en marcha.

En caso de aceptación, se emitirá un mensaje CLD con los siguientes campo:

1. Indicativo de la aeronave.
2. Aeródromo de destino.
3. Pista asignada para la salida.
4. Procedimiento de salida (SID).

Nota: La altitud inicial será la correspondiente a la SID publicada.

5. Código SSR modo A (SQUAWK).

6. ADT (Approved Departure Time).

Nota: ADT = CTOT del vuelo, de tenerlo.

7. Siguiente frecuencia.

8. Letra de la información ATIS vigente.

9. Información adicional, que incluirá la autorización de puesta en marcha o las instrucciones para solicitarla en caso de solicitarse antes de cumplir con los parámetros de aprobación de puesta en marcha indicados en AD 2 LEJR, Apartado 20, PROCEDIMIENTOS DE RETROCESO REMOLCADO DE AERONAVES.

Cuando se reciba un mensaje FSM del tipo "REVERT TO VOICE PROCEDURES" la comunicación vía enlace de datos se dará por concluida y aplicará el procedimiento pasar a voz.

Cuando se reciba el mensaje CLD, el piloto:

A. Si detecta alguna inconsistencia en el mensaje recibido, pasará a voz para solicitar una nueva autorización.

B. Si considera la autorización del mensaje CLD correcta, responderá vía enlace de datos con un mensaje CDA.

C. Si no se encontrase listo para puesta en marcha, no aceptará la autorización y contactará vía voz con el controlador cuando esté listo.

Si no se recibe por parte del piloto un mensaje CDA dentro del tiempo de espera, o se recibe un CDA inconsistente con el mensaje CLD previo, la comunicación vía enlace de datos se terminará y se recibirá un mensaje "CDA REJECTED" en el FMS.

Cuando se reciba un mensaje CDA correcto, el sistema ATC enviará a la aeronave un mensaje "CLEARANCE CONFIRMED" en el FMS y dará por finalizada la comunicación vía enlace de datos.

La petición de retroceso deberá ser solicitada en la frecuencia informada en el mensaje CLD correspondiente y sólo puede ser aprobada vía voz en dicha frecuencia.

#### 20.3.1.4 Procedimiento pasar a voz

Al recibir un mensaje del tipo "REVERT TO VOICE PROCEDURES", o ante cualquier inconsistencia en la autorización recibida, el

piloto contactará vía voz con el controlador y solicitará una nueva autorización.

### 20.3.2 ACTUACIONES Y CONDICIONES PARTICULARES

Para que las operaciones de retroceso remolcado antes descritas se realicen con total seguridad y garantía, se hace necesario establecer los siguientes condicionantes:

Sólo se podrán emitir dos autorizaciones de retroceso remolcado de forma simultánea, no pudiéndose autorizar una tercera hasta que al menos una de las dos aeronaves autorizadas haya abandonado la plataforma. Estas autorizaciones están condicionadas a la pista en uso, definiéndose dos grupos (G1 y G2) distintos de puestos de estacionamiento en función de la casuística, no pudiéndose simultanear autorizaciones de aeronaves incluidas en el mismo grupo o de estacionamientos contiguos (aunque pertenezcan a grupos diferentes).

Por otra parte, se autorizará el rodaje a los puestos de salida autónoma en función de la pista en uso y siguientes incompatibilidades estudiadas.

Para cada pista en uso, se muestran los grupos de puestos de estacionamiento para autorizaciones simultáneas de retroceso remolcado, y entre paréntesis, los puestos de estacionamiento de salida autónoma compatibles.

RWY en uso Retroceso remolcado aproando hacia TWY (Dirección)			
		RWY 02 TWY L3 (Sur )	RWY 20 TWY L2 (Norte)
Grupo	G1	PRKG 3, 4 (PRKG 6A, 8A, 9, 10)	PRKG 3, 4, 5, 6 (PRKG 10)
	G2	PRKG 5, 6, 7, 8 (PRKG 1)	PRKG 7, 8 (PRKG 1, 2, 12)

En todo momento se tendrá en cuenta la Normativa de Seguridad en Plataforma en vigor, a fin de asegurar que las operaciones en tierra se realicen de forma segura y eficiente.

Los embarques/desembarques de aeronaves estacionadas en PRKG 5, deberán paralizarse durante la operación de salida de aeronaves en PRKG 6A.

### 20.4 RUTAS DE RODAJE ESTÁNDAR

En el Aeropuerto de Jerez no hay definidas rutas de rodaje estándar.

### 20.5 PROCEDIMIENTO PARA AERONAVES DE LETRA DE CLAVE 4E

Las aeronaves de letra de clave 4E y las aeronaves tipo 767-400 y MD11 que seguirán el procedimiento como clave E solo podrán utilizar las TWY E-1, E-6, T-1, T-2, T-3, T-4, T-5, L-2. Solo se permitirá el rodaje de una aeronave en el área de maniobras.

### 20.6 PROCEDIMIENTO DE CONFIGURACIÓN ALTERNATIVA PLATAFORMA A1

El Aeropuerto de Jerez cuenta con un procedimiento de estacionamiento alternativo en los PRKG 1, 2, 9, 10, 11 y 12, de aplicación en casos de saturación de plataforma A2.

Durante la aplicación de este procedimiento:

- Se debe seguir estrictamente a SPP, sin tener en cuenta la señalización horizontal, tanto a la entrada como a la salida de la plataforma, desde TWY L-2 o L-3 según pista en servicio, hasta el puesto de estacionamiento asignado, y viceversa. Del mismo modo, durante la entrada o salida de una aeronave a puesto de estacionamiento en configuración alternativa, no se permiten otros movimientos simultáneos en plataforma.
- No se permite el embarque/desembarque simultáneo ni el reabastecimiento simultáneo para dos aeronaves en puesto de estacionamiento compartido. Del mismo modo, no se permiten otras actividades en el puesto de estacionamiento que engloba la posición alternativa mientras dure la posición de repostaje o se produzcan entradas o salidas en la otra partición del puesto de estacionamiento.
- Cuando las posiciones de configuración alternativa estén activas, no se permitirá el arranque cruzado ni prueba de motores al ralentí, en caso de encontrarse la aeronave ocupando el puesto de estacionamiento de forma compartida, debiéndose este realizar en los tramos perpendiculares a calle de rodaje. Igualmente, las pruebas de motores deberán efectuarse, previa autorización, en TWY E-6.

### 20.7 OPERACIÓN DE HELICÓPTEROS

En el aeropuerto de Jerez al no estar definida una zona específica para operaciones con helicópteros, estos tendrán el mismo

tratamiento que las aeronaves de ala fija y serán autorizados por ATC a despegar y aterrizar en las RWY 02/20.

El rodaje en sí se realizará por las calles de rodaje que también están destinadas al uso de aeronaves de ala fija, siendo este rodaje aéreo o terrestre, dependiendo del tipo de helicóptero.

#### Llegadas

Los helicópteros en operación de llegada se aproximarán al aeropuerto por RWY 02/20. Tomarán tierra e iniciaran el rodaje terrestre o iniciarán su rodaje aéreo en la propia pista en función de su naturaleza.

Siempre que sea posible, librarán pista por las TWY E-4 o E-3 y serán autorizados por ATC, siempre que no determine lo contrario por razones variables como climatológicas, tráfico, trabajos en la zona, etc., a rodar hasta la GATE L-4 o L-3 en función de la calle de salida utilizada, donde seguirán las indicaciones del vehículo "SÍGAME" para su guiado hasta el puesto de estacionamiento.

Los helicópteros que se dirijan a los PRKG H1 al H5 y el helicóptero del SASEMAR (PRKG H6A/H6D) librarán preferentemente por la TWY E-4, para acceder a plataforma por GATE L-4.

Los helicópteros que se dirijan a los PRKG H9 y H10 librarán de manera preferentemente por TWY E-3 para acceder a plataforma por GATE L-3.

#### Salidas

Los helicópteros en operación de salida serán autorizados por ATC, siempre que no determine lo contrario por razones variables como climatológicas, tráfico, trabajos en la zona, etc., a rodar desde el puesto de estacionamiento hasta la GATE L-4 si provienen de la plataforma de aviación general (PRKG H1 al H5 y helicóptero del SASEMAR -PRKG H6A/H6D-) o GATE L-3 si provienen de la plataforma de aviación comercial (PRKG H9 y H10), entrando a pista por TWY E-4 o E-3 respectivamente donde se realizarán los despegues.

## 20.8 OPERACIONES VISUALES NOCTURNAS (VFR-N)

Se permite la realización de vuelos VFR nocturnos.

## 20.9 PROCEDIMIENTO DE SOLICITUD DE NIVEL DE PROTECCIÓN 8 A DEMANDA

El Aeropuerto de Jerez proporciona categoría SEI 7 de forma continuada y 8 a demanda

Para operar con categoría 8 las compañías interesadas deben solicitarlo a las direcciones de correo: [oficinaoperacionesxy@aena.es](mailto:oficinaoperacionesxy@aena.es) ; [coordinadoresjerez@aena.es](mailto:coordinadoresjerez@aena.es)

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

Deberá contener los siguientes datos:

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

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

## 20.10 NOTIFICACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL

• Los pilotos/compañía deberán comunicar lo antes posible al aeropuerto el accidente, incidente y suceso o evento que pueda tener alguna potencial afección a la seguridad operacional en el que se haya visto involucrado o sea testigo del mismo. El objeto de estas notificaciones es la recopilación de la información para la mejora de la seguridad operacional, independientemente de la notificación obligatoria de sucesos ante la autoridad aeronáutica pertinente. Los datos se podrán enviar en cualquier formato incluyendo al menos la siguiente información:

- Fecha y hora.
- Lugar.
- Elementos implicados (datos utilizados para identificar 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\\_XRY@aena.es](mailto:Seguridad_Operacional_XRY@aena.es)

## 20.11 PLAN DE EMERGENCIA DEL AEROPUERTO

Ver AD 1.1.

## 20.12 RESTRICCIONES POR EFECTO DEL CHORRO MOTOR

Por otra parte, debido al efecto del chorro motor, resultan de aplicación las siguientes restricciones:

- Los embarques/desembarques de aeronaves estacionadas en PRKG 5, deberán paralizarse durante la operación de entrada/salida de aeronaves en PRKG 6A.
- Los embarques/desembarques de aeronaves estacionadas en PRKG 2 y 12, deberán paralizarse durante la operación de entrada/salida de aeronaves en PRKG 1. Asimismo, el agente handling no podrá utilizar el Área de Espera de Equipos (ESA) posicionada entre PKG 1 y 2, debiendo utilizar como área de espera de equipos el Área de Estacionamiento de Equipos (EPA) Norte o ESA entre PKG 11 y 12.
- Los embarques/desembarques de aeronaves estacionadas en PRKG 3, deberán paralizarse durante la operación de salida de aeronaves en PRKG 2.
- Los embarques/desembarques de aeronaves estacionadas en PRKG 10, deberán paralizarse durante la operación de salida de aeronaves en PRKG 9 y 11.
- Los embarques/desembarques de aeronaves estacionadas en PRKG 1, deberán paralizarse durante la operación de salida de aeronaves en PRKG 12.

## 20.13 VUELOS DE AVIACIÓN GENERAL

No se aceptarán solicitudes de vuelos de aviación general en configuración posicional con antelación superior a siete días naturales. Asimismo, con carácter general, no se admitirán pernoctas superiores a siete días naturales para este tipo de operaciones.

Respecto a vuelos de aviación general con pasaje, no se aceptarán solicitudes realizadas con más de quince días de antelación, siendo el tiempo máximo de pernocta permitido para este tipo de operaciones de quince días naturales.

El número de pernoctas indicadas anteriormente podrá ser ampliada en función de la ocupación de las plataformas en tiempo real, acogiendo el gestor aeroportuario a denegar las solicitudes de ampliación de plazo de estancia realizadas con posterioridad a la llegada/estacionamiento de la aeronave por motivos de capacidad.

Respecto a las operaciones no comerciales categorizadas como vuelos de escuela, tendrán prioridad las operaciones de escuelas basadas en el Aeropuerto de Jerez, pudiendo denegarse slots de escuelas no basadas en función de si dichas autorizaciones afectan a la capacidad real del aeródromo.

En cuanto a la solicitud de vuelos nocturnos para vuelos tipificados como vuelos de escuela, deberán realizarse con una antelación mínima de siete días y no superior a diez días naturales. Se incluyen aquí aquellos slots que conlleven uso del CTR del aeropuerto para entrenamientos, tanto si se requieren tomas y despegues como si no. Quedan excluidos del intervalo de solicitud anterior aquellos slots que impliquen exclusivamente aterrizaje y estacionamiento.

### 20.13.1 VUELOS DE AVIACIÓN GENERAL PARA USUARIOS NO BASADOS

Respecto al estacionamiento para este tipo de operaciones, el Aeropuerto sólo dispone de los stands 27, 28 y 29 (ver AD 2-LEJR PDC). Debido a la configuración actual de los mismos y en cumplimiento de la normativa de aplicación, se exige la contratación de servicio de asistencia en tierra para estas posiciones, inclusive si el usuario porta Tarjeta Naranja de Aviación General.

## LEJR AD 2.21 PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DEL RUIDO

### 21.1 PRUEBAS DE MOTORES

Están prohibidos los arranques cruzados y las pruebas de motores en régimen superior al ralentí en cualquier puesto de estacionamiento de las plataformas. Para arranques cruzados o pruebas de motores en régimen superior al ralentí, el agente handling presentará en el Centro de Operaciones la solicitud debiéndose formalizar por escrito la autorización antes de la realización de la prueba.

## LEJR AD 2.22 PROCEDIMIENTOS DE VUELO

Las llegadas a Jerez AD bajo control radar ajustarán sus velocidades conforme a lo especificado a continuación:

- IAS MÁX 250 kt a FL120 o inferior.
- IAS 210 kt al comienzo del viraje final para interceptar el rumbo del localizador del ILS, cuando la aeronave se encuentre dentro de 20 NM del umbral.
- IAS 180 kt al completar el viraje final y establecerse en el rumbo del localizador, cuando la aeronave se encuentre dentro de 20 NM del umbral.
- IAS 160 kt al cruzar el NDB "JER".
- Las aeronaves con IAS de crucero inferiores a las citadas anteriormente deberán mantener velocidad de crucero hasta el punto de ajuste que les afecte.

La IAS MAX permitida para las salidas es 250 kt hasta abandonar FL120.

### 22.1 PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)

#### 22.1.1 GENERALIDADES

22.1.1.1 Se aplicarán los procedimientos de visibilidad reducida en superficie (LVP) cuando:

- El alcance visual en pista (RVR) sea inferior a 550 m, ó
- En caso de fallo del transmisómetro, la visibilidad general en el área de maniobras sea inferior a 800 m.

22.1.1.2 Se cancelarán los procedimientos de visibilidad reducida en superficie (LVP) cuando:

- El alcance visual en pista (RVR) sea superior a 1200 m, ó
- En caso de fallo del transmisómetro, la visibilidad general en el área de maniobras sea superior a 1200 m, ó
- El alcance visual en pista (RVR) sea superior a 800 m durante al menos 15 minutos, ó
- En caso de fallo del transmisómetro, la visibilidad sea superior a 1000 m durante al menos 15 minutos.

22.1.1.3 Despegues en condiciones de baja visibilidad: RWY 02 y 20 están autorizadas para realizar LVTO (Despegues en condiciones de visibilidad reducida), incluyéndose las siguientes restricciones:

- Para el caso de ambas pistas, no será posible realizar despegues con ayuda de la señal del localizador de ILS para la guía lateral con  $RVR < 125$  m.
- No se permiten Operaciones LVTO en ninguna de las Pistas con  $RVR < 75$  m.

22.1.1.4 Con RVR igual o inferior a 800 m no se permiten despegues desde intersección y se despeja el área de maniobras.

22.1.1.5 Se informará a los pilotos de que se están aplicando los Procedimientos de Visibilidad Reducida a través del ATIS y/o RTF .

### 22.2 MOVIMIENTOS EN TIERRA

Mientras se están aplicando los LVP, solo se autorizará el movimiento de un móvil a la vez en el área de maniobras, entendiéndose este como aeronave, vehículo o aeronave remolcada y/o guiada por vehículo. No obstante, la autorización de vehículos en el área de maniobras en fase de aplicación del LVP estará limitada a aquellos cuya presencia sea imprescindible para la operación y siempre que estén equipados con radiotelefonía y en contacto permanente con TWVR.

Se utilizarán las barras de parada para gestionar los movimientos en superficie en el área de maniobras.

#### 22.2.1 ENTRADAS A PISTA

22.2.1.1 La entrada a la RWY 02 sólo podrá realizarse por E-6 a través de la TWY T.

22.2.1.2 La entrada a la RWY 20 sólo podrá realizarse por E-1 a través de la TWY T.

### 22.2.2 LLEGADAS

22.2.2.1 Las aeronaves que hayan aterrizado al abandonar la pista notificarán "Pista libre".

22.2.2.2 A la entrada de la plataforma de estacionamiento, esperarán en la puerta asignada L-2 o L-3, y una vez confirmada la presencia del vehículo "SÍGAME" para dirigirse al puesto asignado, comunicarán a TWR "sígame a la vista".

22.2.2.3 En caso de haber solicitado guiado para la rodadura, la aeronave esperará al vehículo "SÍGAME" en la calle de rodaje asegurándose de librar pista, comunicando con TWR la posición de espera y la llegada del vehículo.

### 22.2.3 SALIDAS

22.2.3.1 TWR informará a los pilotos de la aplicación del procedimiento de Visibilidad Reducida.

22.2.3.2 Con RVR inferior a 200 m se realizará guiado por plataforma desde el estacionamiento hasta la rodadura. Una vez finalizado el retroceso, o detenida sobre la inner tras la maniobra de salida autónoma, esperará al TOAM para que le guíe hasta la puerta de la plataforma donde comienzan las luces de eje de calle de rodaje. Allí aguardará a que se retire el TOAM antes de continuar con la rodadura.

22.2.3.3 En caso de haber solicitado guiado para la rodadura, una vez finalizado el retroceso, o detenida sobre la inner tras la maniobra de salida autónoma, esperará al TOAM para que le guíe hasta la barra de parada en la cabecera de pista asignada. Allí aguardará que se retire el TOAM, y esperará órdenes de TWR.

22.2.3.4 Para los despegues en condiciones de visibilidad reducida (LVTO) se deberán utilizar los siguientes puntos de espera en pista:

- RWY 02 – E-6 (CAT I)
- RWY 20 – E-1 (CAT I)

## 22.3 SITUACIONES ANÓMALAS EN EL ÁREA DE MANIOBRAS.

### 22.3.1 INCERTIDUMBRE RESPECTO DE LA POSICIÓN EN EL ÁREA DE MANIOBRAS

22.3.1.1 Salvo lo dispuesto en el párrafo a continuación, si un piloto duda respecto de la posición de la aeronave en relación con el área de maniobras, inmediatamente, detendrá la aeronave y notificará a ATC esta circunstancia (incluida la última posición conocida).

22.3.1.2 En las situaciones en las que el piloto dude respecto de la posición de la aeronave en relación con el área de maniobras, pero reconozca que la aeronave se encuentra en una pista, el piloto, inmediatamente, lo notificará a ATC (incluida la última posición conocida). Evacuara lo antes posible la pista, si es capaz de localizar una calle de rodaje cercana apropiada, a menos que ATC indique otra cosa y después detendrá la aeronave.

### 22.3.2 PÉRDIDA DE CONTACTO VISUAL ENTRE MÓVILES

22.3.2.1 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. ATC tomará las medidas que considere oportunas.

### 22.3.3 AVERÍA DE AERONAVE

22.3.3.1 Notificará la situación a ATC y esperará la llegada de asistencia. En caso de encontrarse en una pista, si es posible y a menos que ATC indique lo contrario, la evacuará.

### 22.3.4 FALLO DE COMUNICACIONES

En el caso de que una aeronave o vehículo operando en el área de maniobras experimente un fallo en las comunicaciones procederá como sigue:

22.3.4.1 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.

22.3.4.2 Aeronave de llegada: si la aeronave acaba de aterrizar, mantendrá posición al abandonar pista, y esperará la llegada de un vehículo de asistencia. Si la aeronave ya tuviera una autorización de rodaje ATC, continuará por la ruta asignada hasta el límite de la autorización ATC, extremando las precauciones, donde mantendrá posición y esperará la llegada de un vehículo de asistencia

## 22.4 SISTEMA DE PRESENTACIÓN RADAR

Por encima de 1400 ft, 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.
- Suministro de asistencia para la navegación a vuelos VFR.

En función de la disponibilidad de los radares que proporcionan cobertura al CTR/ATZ, las áreas o alturas en las que se suministran los usos del radar indicados pueden verse afectadas.

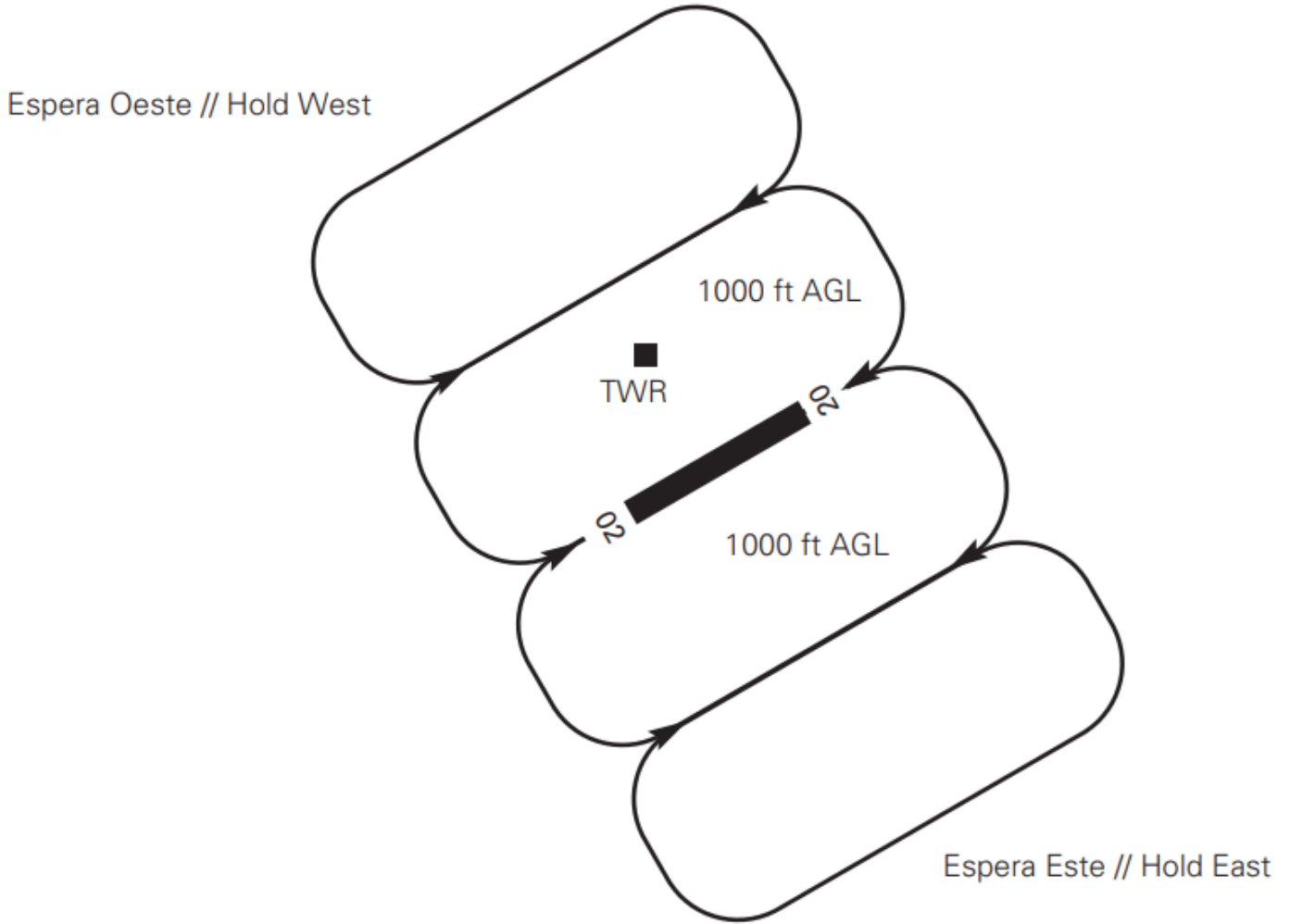
Los controladores de aeródromo mantendrán bajo vigilancia visual constante todas las operaciones que se efectúen en el aeródromo o en su proximidad, disponiendo de un sistema de vigilancia ATS en apoyo de dicha observación visual, según estipulado en el artículo 4.5.1.3. del Reglamento de la Circulación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

Todo ello en función de las limitaciones del equipo.

## 22.5 OPERACIONES DE DESCENSO CONTINUO

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

## 22.6 CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD



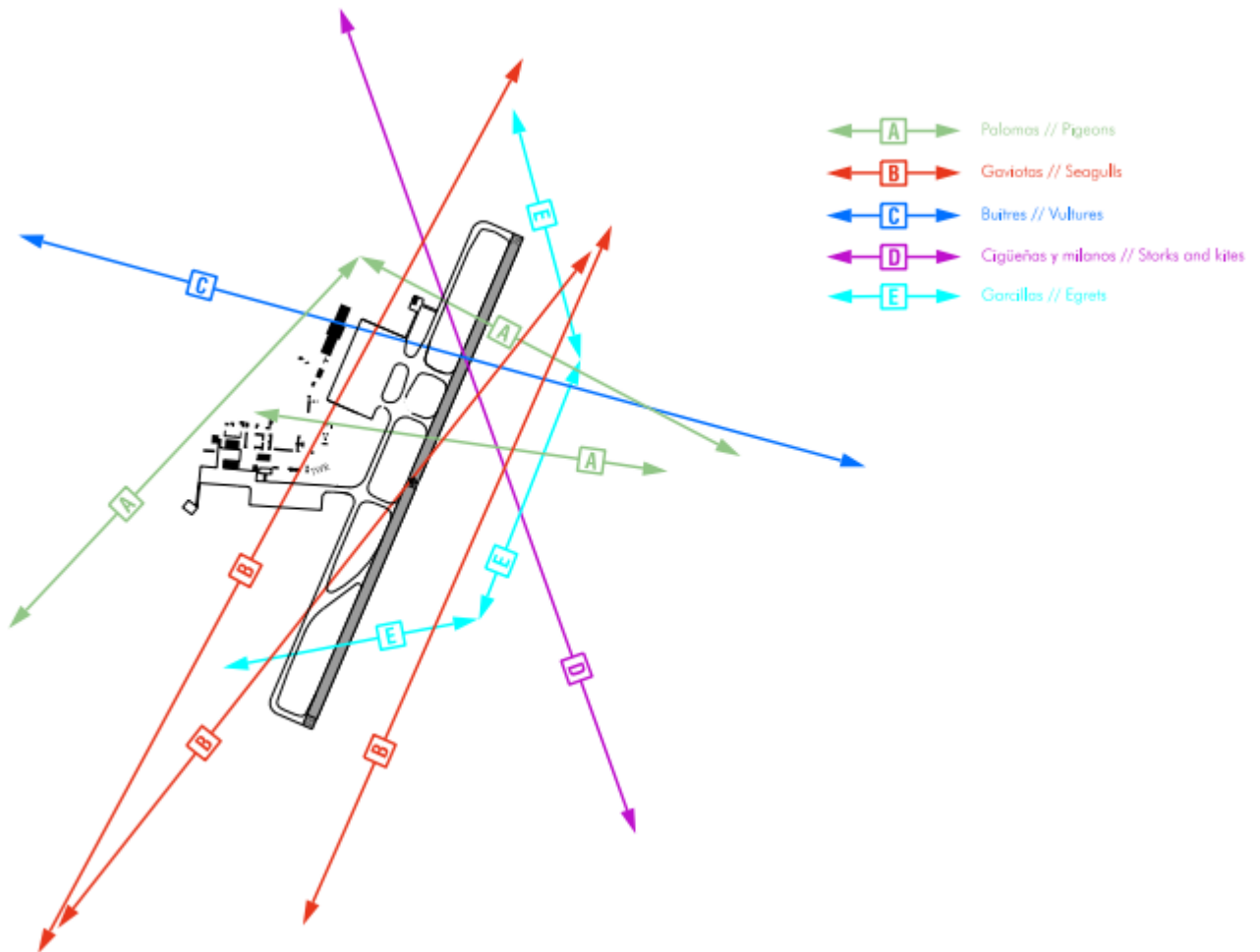
## LEJR AD 2.23 INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

### 23.1 ZONA DE CONCENTRACIÓN DE AVES

Precaución en las operaciones de aterrizaje y despegue de la RWY 02/20 debido a concentración de aves en las proximidades del aeródromo.

## 23.2 MOVIMIENTO DE AVES

- A: Paso de palomas durante todo el año.
- B: Paso de gaviotas puntuales en primavera e invierno y días de temporal.
- C: Paso de buitres en otoño (bandos) .
- D: Paso de cigüeñas y milanos entre diciembre y marzo (bandos).
- E: Paso de garcillas durante todo el año.



## LEJR 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/#LEJR>

## LEJR AD 2.25 PENETRACIÓN DE LA SUPERFICIE DEL SEGMENTO VISUAL (VSS)

A continuación, se incluyen los procedimientos de aproximación instrumental afectados:

IAC 1 RNP Z RWY 02 (LPV ONLY): LPV.

IAC 2 RNP Y RWY 02: LNAV, LNAV/VNAV.

IAC 3 VOR RWY 02: aproximación directa.

IAC 7 LOC Y RWY 20: aproximación directa.

IAC 8 VOR RWY 20: aproximación directa.

IAC 9 NDB RWY 20: aproximación directa.