

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

LESO - SAN SEBASTIÁN

2. DATOS GEOGRÁFICOS Y DE ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO	AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA
ARP: 432123N 0014726W. Ver AD 2-LESO ADC. Distancia y dirección desde la ciudad: 22 km NE. Elevación: 5 m / 15 ft. Ondulación geode: 48.4 m ± 0.05 m (1). Temperatura de referencia: 26°C. Temperatura baja media: 7°C. Declinación magnética: 0° (2020). Cambio anual: 8.3'E. Administración AD: Aena. Dirección: Aeropuerto de San Sebastián 20280 Hondarribia (Gipuzkoa). TEL: +34-943 668 504. FAX: +34-943 668 514. AFTN: LESO E-mail: operacionesEAS@aena.es. Tránsito autorizado: VFR/IFR. (2) Observaciones: (1) Para todos los puntos del AD. (2) Ver casilla 20 "Reglamentación Local".	ARP: 432123N 0014726W. See AD 2-LESO ADC. Distance and direction from the city: 22 km NE. Elevation: 5 m / 15 ft. Geoid undulation: 48.4 m ± 0.05 m (1). Reference temperature: 26°C. Low average temperature: 7°C. Magnetic variation: 0° (2020). Annual change: 8.3'E. AD administration: Aena. Address: Aeropuerto de San Sebastián 20280 Hondarribia (Gipuzkoa). TEL: +34-943 668 504. FAX: +34-943 668 514. AFTN: LESO E-mail: operacionesEAS@aena.es. Approved traffic: VFR/IFR. (2) Remarks: (1) For all AD points. (2) See item 20 "Local Regulations".
3. HORARIO DE OPERACIÓN	OPERATIONAL HOURS
Aeropuerto: V: 0530-1945, PS 15 MIN PPR 15 MIN BFR AD CLSD. (1). I: 0630-2045, PS 15 MIN PPR 15 MIN BFR AD CLSD. (1). Aduanas e Inmigración: HR AD. (2). Servicios médicos y de sanidad: Ver GEN 1.4. → AIS/ARO: H24. (3) Información MET: V: 0345-1945; I: 0445-2045; PPR: 15 MIN. ATS: V: 0515-2005, I: 0615-2105. En caso de activación PPR: V: 0515-2020, I: 0615-2120. Abastecimiento de combustible: HR AD. Asistencia en tierra: HR AD. Seguridad: HR AD. Deshielo: HR AD. Observaciones: (1) PPR sólo para aviación comercial. (2) Obligatorio solicitar autorización con 3 HR de antelación para aeronaves capacidad máxima 10 pasajeros, para mayor capacidad con 24 HR a: Oficina de Operaciones LESO TEL: +34-943 668 504/524 FAX: +34-943 668 514 AFTN: LESO E-mail: OperacionesEAS@aena.es (3) Oficina ARO Centralizada zona geográfica 1 TEL: +34-918 603 556 +34-672 344 412 (para contingencias de comunicaciones) E-mail: arocentralizada@enaire.es Dirección AFTN para gestión de plan de vuelo de LESO: LESOZPX Oficina AIO Centralizada – Oficina NOTAM Internacional TEL: +34-913 213 137/138 E-mail: unof@enaire.es	Airport: V: 0530-1945, PS 15 MIN PPR 15 MIN BFR AD CLSD. (1). I: 0630-2045, PS 15 MIN PPR 15 MIN BFR AD CLSD. (1). Customs and Immigration: HR AD. (2). Health and Sanitation: See GEN 1.4. AIS/ARO: H24. (3) MET briefing: V: 0345-1945; I: 0445-2045; PPR: 15 MIN. ATS: V: 0515-2005, I: 0615-2105. If PPR is activated: V: 0515-2020, I: 0615-2120. Fuelling: HR AD. Handling: HR AD. Security: HR AD. De-icing: HR AD. Remarks: (1) PPR for commercial aviation only. (2) Authorisation must be requested 3 HR in advance for aircraft with a maximum of 10 seats, and 24 HR in advance for larger aircraft to: Operations Office LESO TEL: +34-943 668 504/524 FAX: +34-943 668 514 AFTN: LESO E-mail: OperacionesEAS@aena.es (3) Centralised ARO office geographical aera 1 TEL: +34-918 603 556 +34-672 344 412(only for communications contingency) E-mail: arocentralizada@enaire.es LESO AFTN address for flight plan management: LESOZPX Centralised AIO Office - International NOTAM Office TEL: +34-913 213 137/138 E-mail: unof@enaire.es
4. SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO	HANDLING SERVICES AND FACILITIES
Instalaciones para el manejo de carga: No. Tipos de combustible: 100LL, JET A-1. (1) Tipo de lubricante: Aeroshell W100, Aeroshell 15 W.50, Mobil Aero-Red Band ESSO 100 E, ESSO 100, BP OIL 80, BP OIL 100. Capacidad de reabastecimiento: 100LL: 1 cisterna 6000 L 2.16 L/s. JET A-1: 1 cisterna 20000 L 15 L/s. 1 cisterna 35000 L 15 L/s. Instalaciones para el deshielo: Servicio prestado por el Agente de Handling en plataforma de estacionamiento. Espacio disponible en hangar: No. Instalaciones para reparaciones: No. Observaciones: (1) Combustible: EXOLUM AVIATION S.A. TEL: +34-943 668 538. E-mail: eas@exolum.com La contratación de los servicios de asistencia en tierra (Agente de Rampa) es obligatoria para las operaciones de Aviación General y Comercial. Agentes de rampa: - IBERIA TEL: +34-943 668 519 FAX: +34-943 644 870 Móvil: +34-629 229 057 E-mail: eascicops@iberia.es SITA: EASKQIB	Cargo facilities: No. Fuel types: 100LL, JET A-1. (1) Oil types: Aeroshell W100, Aeroshell 15 W.50, Mobil Aero-Red . Band ESSO 100 E, ESSO 100, BP OIL 80, BP OIL 100. Refuelling capacity: 100LL: 1 6000 L tanker, 2.16 L/s. JET A-1: 1 20000 L tanker, 15 L/s. 1 35000 L tanker, 15 L/s. De-icing facilities: Service provided by the handling agent on the parking apron. Hangar space: No. Repair facilities: No. Remarks: (1) Fuel: EXOLUM AVIATION S.A. TEL: +34-943 668 538. E-mail: eas@exolum.com Agreement with handling agent (Ramp Agent) is mandatory for General and Commercial Aviation operations. Ramp agents: - IBERIA TEL: +34-943 668 519 FAX: +34-943 644 870 Mobile phone: +34-629 229 057 E-mail: eascicops@iberia.es SITA: EASKQIB

- AVIAPARTNER EXECUTIVE SPAIN S.A. (AVIAVIP).
Handling de Aviación General y Ejecutiva
OPS móvil: +34 666 997 730 (OPS 24H),
+34 672 138 622
Ops E-mail: LESO@aviavip.com

- UNITED AVIATION SERVICES
Handling de Aviación General y Ejecutiva
OPS móvil: +34 608 95 154
Ops E-mail ops.eas@unitedaviation.es

- AVIAPARTNER EXECUTIVE SPAIN S.A. (AVIAVIP).
Handling of General aviation and Executive
OPS mobile phone: +34 666 997 730 (OPS 24H),
+34 672 138 622
Ops E-mail: LESO@aviavip.com

- UNITED AVIATION SERVICES
Handling of General aviation and Executive
OPS mobile phone: +34 608 095 154
Ops E-mail: ops.eas@unitedaviation.es

5. INSTALACIONES PARA LOS PASAJEROS**PASSENGER FACILITIES**

Hoteles: No.
Restaurante: No.
Transporte: Autobuses y taxis.
Instalaciones médicas: No.
Banco/Oficina Postal: No/No.
Información turística: Sí.
Observaciones: Ninguna.

Hotels: No.
Restaurant: No.
Transportation: Buses and taxis.
Medical facilities: No.
Bank/Post Office: No/No.
Tourist information: Yes.
Remarks: None.

6. SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS**RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES**

Categoría de incendios: 6. (1) (2)
7. V: THU, SUN: 1530-1730.
I: THU, SUN: 1630-1830. (2)

Equipo de salvamento: De acuerdo con la categoría de incendios publicada.

Retirada de aeronaves inutilizadas:
Coordinación en aeródromo del traslado de aeronaves inutilizadas en el área de movimiento o sus cercanías.
Teléfono: +34-943 668 504/24.
Mail: OperacionesEAS@aena.es.
Servicio externo para retirada de aeronaves, previo aviso y a cargo del propietario/ explotador.
Medios disponibles MAX: AT 76 y aviación general.
Capacidad de remolcado a izado.

Observaciones: (1) 7 a demanda (ver casilla 20, "Procedimientos de solicitud de categoría de incendios a demanda").
(2) El tiempo de respuesta es menor a 3 MIN, con un objetivo operacional menor a 2 MIN.

Fire category: 6. (1) (2)
7. V: THU, SUN: 1530-1730.
I: THU, SUN: 1630-1830. (2)

Rescue equipment: In accordance with the published fire category.

Removal of disabled aircraft:
Aerodrome coordination for the transfer of disabled aircraft in or near the manoeuvring area.
Telephone +34-943 668 504/24.
E-mail: OperacionesEAS@aena.es.
External service for removal of aircraft, following notice and charged to the owner/operator.
Means available MAX: AT 76 and general aviation.
Ability to tow and raise.

Remarks: (1) 7 on request (see item 20, "Procedure for requesting fire category on demand").
(2) Response time is less than 3 MIN, with an objective operational less than 2 MIN.

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 con capacidad 5.3 m³ para urea y 1505 L para acetato potásico.

Prioridades de limpieza: Pista, calles de rodajes y plataforma.

Material usado para el tratamiento de la superficie del área de movimiento:
Urea (UREA), acetato potásico fundente líquido (KAC).

Pistas de invierno especialmente preparadas: No aplica.

Observaciones:
Periodo de aplicación del plan para la nieve: 01-DEC al 31-MAR.
Evaluación y notificación del estado de la superficie de la pista de acuerdo a la metodología del Global Reporting Format (GRF) descrita en AD 1.2.2.
Aeródromo en servicio durante todas las estaciones del año.

Types of clearing equipment: Urea spreader, snowplough with capacity of 5.3 m³ for urea and 1505 L for potassium acetate.

Clearance priorities: Runway, taxiways and apron.

Use of material for movement area surface treatment:
Urea (UREA), potassium acetate fluids (KAC).

Specially prepared winter runways: Not applicable.

Remarks:
Period of application of snow plan: 01-DEC 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: Aviación comercial: Hormigón.
Resistencia: Aviación comercial:
Mitad NE (puertas B y C): PCN 15/R/B/W/T;
Mitad SW (puerta A): PCN 34/R/A/W/T.

Zona Aviación General: Superficie: Asfalto.
Resistencia: PCN 35/F/B/W/U.

Calles de rodaje: Anchura: 36 m.
Superficie: Asfalto.
Resistencia: PCN 67/F/B/W/T.

Posiciones de comprobación: Altimetro: Plataforma ELEV 4 m/13 ft.
VOR: No.
INS: No.

Observaciones: Ninguna.

Apron: Surface: Commercial aviation: Concrete.
Strength: Commercial aviation:
NE half (gates B and C): PCN 15/R/B/W/T;
SW half (gate A): PCN 34/R/A/W/T.

General Aviation area: Surface: Asphalt.
Strength: PCN 35/F/B/W/U.

Taxiways: Width: 36 m.
Surface: Asphalt.
Strength: PCN 67/F/B/W/T.

Check locations: Altimeter: Apron ELEV 4 m/13 ft.
VOR: No.
INS: No.

Remarks: None.

9. SISTEMAS Y SEÑALES DE GUÍA DE RODAJE**TAXIING GUIDANCE SYSTEM AND MARKINGS**

Sistema de guía de rodaje: Letrero "NO ENTRY" y puestos de estacionamiento.

Señalización de RWY: Umbral, designadores, eje, faja lateral, zona de toma de contacto, punto de visada.

Señalización de TWY: Eje, faja lateral.

Observaciones: Ninguna.

Taxiing guidance system: "NO ENTRY" board and stands.

RWY markings: Threshold, designators, centre line, side stripe, touchdown zone, aiming point.

TWY markings: Centre line, side stripe.

Remarks: None.

10. OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO

AERODROME OBSTACLES

Obstáculos en las Superficies de Aproximación, Ascenso en el Despegue, Cónica, Horizontal interna, Transición, Transición Interna y aterrizaje interrumpido establecidas en el Anexo 14 de OACI; y las áreas 2A y 3 establecidas en el Anexo 15 de la OACI. Los que perforan estas superficies se identifican en el fichero CSV como "Relevante_Relevant = Si/Yes".

Ver Ítem 10 y apartado Conjunto de Datos.

Observaciones: Ver AD 2-LESO AOC.

Presencia de obstáculos móviles (embarcaciones) en la prolongación de la THR 22 y en el margen izquierdo de la RWY 22 (dique oriental).

Obstacles in Approach, Take-Off Climb, Conical, Inner Horizontal, Transitional, Inner Transitional and Balked Landing Surfaces established in ICAO Annex 14; and the areas 2A and 3 established in ICAO Annex 15. Those penetrating these surfaces are identified in the CSV file as "Relevante_Relevant = Si/Yes".

See Item 10 and Data Sets section.

Remarks: See AD 2-LESO AOC.

Presence of moving obstacles (boats) in the extension of THR 22 and to the left side of RWY 22 (eastern dock).

11. SERVICIO METEOROLÓGICO PRESTADO

METEOROLOGICAL SERVICE PROVIDED

Oficina MET: San Sebastián EMAe.

HR: V: 0345-1945; I: 0445-2045; PPR: 15 MIN. Fuera de este horario se emitirá METAR AUTO semihorario.

METAR: Semihorario.

TAF: 24 HR.

TREND: No.

Información: En persona y telefónica.

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

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

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

Dependencia ATS atendida: TWR.

Información adicional: Santander OMAe (LESD): H24; TEL: +34-942 392 464. San Sebastián EMAe: HR AD; TEL: +34-943 668 544.

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

MET office: San Sebastián EMAe.

HR: V: 0345-1945; I: 0445-2045; PPR: 15 MIN. Outside this schedule, a half-hourly METAR AUTO will be issued.

METAR: Half-hourly.

TAF: 24 HR.

TREND: No.

Briefing: In person and by telephone.

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

Charts: Significant forecasted and wind and temperature in altitude maps.

Supplementary equipment: Clouds image lightnings and radar information display.

ATS unit served: TWR.

Additional information: Santander OMAe (LESD): H24; TEL: +34-942 392 464. San Sebastián EMAe: HR AD; TEL: +34-943 668 544.

Remarks: Aerodrome climatological summary available. Aerodrome warnings available.

12. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA

RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

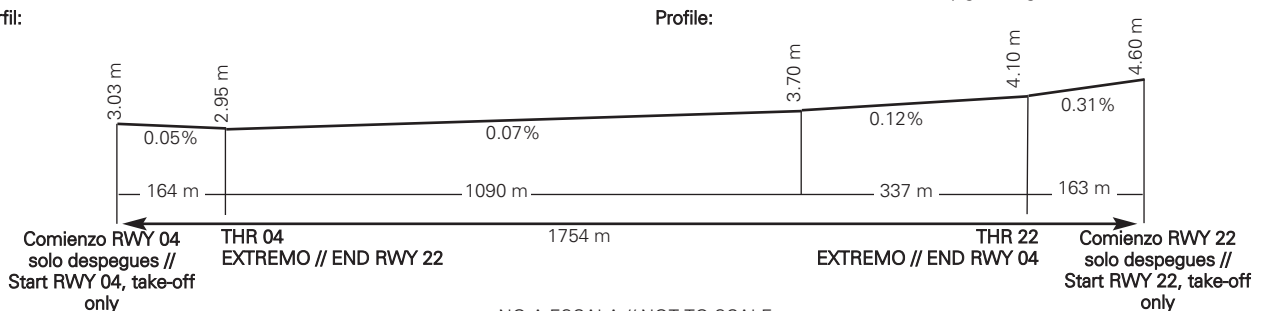
RWY	Orientación Direction	DIM (m)	THR PSN	THR ELEV TDZ ELEV	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m) Strip (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
04	038.78° GEO 039° MAG	1591 x 45 (4)	432105.39N 0014746.11W (1)	THR: 3 m / 10 ft TDZ: No	No	163 x 150	1651 x 150 (3)	No	90 x 90	RWY: ASPH PCN 67/F/B/W/T SWY: No
22	218.79° GEO 219° MAG	1590 x 45 (4)	432141.45N 0014706.41W (2)	THR: 4 m / 13 ft TDZ: No	No	164 x 150	1650 x 150 (3)	No	90 x 90	RWY: ASPH PCN 67/F/B/W/T SWY: No

Observaciones: (1) Coordenadas inicio RWY 04 solo despegues: 432101.25N 0014750.67W.
(2) Coordenadas inicio RWY 22 solo despegues: 432145.57N 0014701.87W.
(3) Franja de trazado irregular en las dos cabeceras de pista (ver AD 2-LESO ADC).
(4) Pista ranurada en 43 m centrales de 45 m.

Remarks: (1) Coordinates start RWY 04, take-off only: 432101.25N 0014750.67W.
(2) Coordinates start RWY 22, take-off only: 432145.57N 0014701.87W.
(3) Irregular strip outline at both thresholds (see AD 2-LESO ADC).
(4) Central 43 m of runway grooving for 45 m.

Perfil:

Profile:



13. DISTANCIAS DECLARADAS

DECLARED DISTANCES

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
RWY 04	1591	1754	1591	1427
RWY 22	1590	1754	1590	1427
22 INT A	525	689	525	-
22 INT B	671	835	671	-
22 INT C	803	967	803	-
04 INT A	902	1065	902	-
04 INT B	756	919	756	-
04 INT C	624	787	624	-

Observaciones: Ninguna.

Remarks: None.

14. ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA	APPROACH AND RUNWAY LIGHTING				
Pista: 04 Aproximación: Luces de identificación de umbral. PAPI (MEHT): 4.75° (15.66 m / 51 ft) → Umbral: Verdes con barra de ala. (1) Zona de toma de contacto: No. Eje pista: 1591 m: 877 m blancas + 414 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m. Borde de pista: 1591 m: 164 m rojas + 827 blancas + 600 amarillas. LIH. Distancia entre luces: 50 m. Extremo de pista: Rojas. Zona de parada: No. → Observaciones: Luces de plataforma de viraje en pista: Verdes. (1) Con iluminación LED. Pista: 22 Aproximación: Luces de identificación de umbral. PAPI (MEHT): 3° (15.57 m / 51 ft). → Umbral: Verdes con barra de ala. (1) Zona de toma de contacto: No. Eje pista: 1590 m: 876 m blancas + 414 m blancas y rojas + 300 m rojas. LIH. Distancia entre luces: 15 m. Borde de pista: 1590 m: 163 m rojas + 827 blancas + 600 amarillas. LIH. Distancia entre luces: 50 m. → Extremo de pista: Rojas. (1) Zona de parada: No. → Observaciones: Luces de plataforma de viraje en pista: Verdes. (1) Con iluminación LED.	Runway: 04 Approach: Threshold identification lights. PAPI (MEHT): 4.75° (15.66 m / 51 ft) Threshold: Green with wing bars. (1) Touchdown zone: No. Runway centre line: 1591 m: 877 m white + 414 m white and red + 300 m red. LIH. Distance between lights: 15 m. Runway edge: 1591 m: 164 m red + 827 white + 600 yellow. LIH. Distance between lights: 50 m. Runway end: Red. Stopway: No. Remarks: Runway turn pad lights: Green. (1) With LED lighting. Runway: 22 Approach: Threshold identification lights. PAPI (MEHT): 3° (15.57 m / 51 ft). Threshold: Green with wing bars. (1) Touchdown zone: No. Runway centre line: 1590 m: 876 m white + 414 m white and red + 300 m red. LIH. Distance between lights: 15 m. Runway edge: 1590 m: 163 m red + 827 white + 600 yellow. LIH. Distance between lights: 50 m. Runway end: Red. (1) Stopway: No. Remarks: Runway turn pad lights: Green. (1) With LED lighting.				
15. OTRA ILUMINACIÓN, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA	OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY				
ABN/IBN: No. WDI: 1 cerca THR 04, 1 cerca TWR, 1 cerca de PAPI RWY 04. LGTD. → Iluminación de TWY: Eje, borde. (1) Iluminación de plataforma: Borde, 6 torres-proyectores. Fuente secundaria de energía: Grupos electrógenos que proporcionan un tiempo de conmutación (luz) máximo de 15 segundos a los sistemas de iluminación. → Observaciones: (1) Con iluminación LED.	ABN/IBN: No. WDI: 1 near THR 04, 1 near TWR, 1 near PAPI RWY 04. LGTD. TWY lighting: Centre line, edge. (1) Apron lighting: Edge, 6 floodlighting poles. Secondary power supply: Generators providing a maximum switch-over time (light) of 15 seconds to the lighting systems. Remarks: (1) With LED lighting.				
16. ZONA DE ATERRIZAJE PARA HELICÓPTEROS	HELICOPTER LANDING AREA				
Situación: – Ondulación de geoide: Ver casilla 2. – FATO: RWY 04/22. Coordenadas THR 04 y THR 22, ver casilla 12. – Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 04/22. Coordenadas 432123N 0014726W (coincide con ARP). – Rodaje aéreo: TLOF coincide con el PRKG 03B. Elevación: – FATO: RWY 04/22. Elevación THR 04 y THR 22, ver casilla 12. – Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 04/22. Elevación 5 m (coincide con ARP). – Rodaje aéreo: TLOF coincide con el PRKG 03B. <table><tr><th>PRKG</th><th>ELEV (m)</th></tr><tr><td>3B</td><td>5</td></tr></table> Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización: – FATO: RWY 04/22. – Rodaje en tierra: TLOF coincide con RWY 04/22, ver casilla 12. – Rodaje aéreo: TLOF coincide con el PRKG 03B. – PRKG 03: Hormigón hidráulico PCN 22/R/B/W/T. Señal de TLOF disponible. – Faja circular de 12 cm de ancho y diámetro interior de 10.65 m. Orientación: No. Distancias declaradas: No. Iluminación: No. Observaciones: – Rodaje aéreo: Dimensiones máximas de helicópteros: 14.6 m. PRKG 03B incompatible con PRKG 4B. Iluminación de plataforma. – Rodaje en tierra: Dimensiones máximas de helicópteros: 18.9 m. PRKG 03B incompatible con PRKG 4B. Iluminación de plataforma.	PRKG	ELEV (m)	3B	5	Position: – Geoid undulation: See item 2. – FATO: RWY 04/22. Coordinates THR 04 and THR 22, see item 12. – Ground taxiing: TLOF is the same as RWY 04/22. Coordinates 432123N 0014726W (coincide with ARP). – Air Taxiing: TLOF is the same as PRKG 03B. Elevation: – FATO: RWY 04/22. Elevation THR 04 and THR 22, see item 12. – Ground taxiing: TLOF is the same as RWY 04/22. Elevation 5 m (coincide with ARP). – Air Taxiing: TLOF is the same as PRKG 03B. Dimensions, surface, maximum weight, marking: – FATO: RWY 04/22. – Ground taxiing: TLOF is the same as RWY 04/22, see item 12. – Air Taxiing: TLOF is the same as PRKG 03B. – PRKG 03: Hydraulic concrete PCN 22/R/B/W/T. TLOF marking available. – Circular strip 12 cm in width with an inner diameter of 10.65 m. Direction: No. Declared distances: No. Lighting: No. Remarks: – Air taxiing: Maximum dimensions of helicopters: 14.6 m. PRKG 03B is incompatible with PRKG 4B. Apron lighting. – Ground taxiing: Maximum helicopters size: 18.9 m. PRKG 03B is incompatible with PRKG 4B. Apron lighting.
PRKG	ELEV (m)				
3B	5				

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 SAN SEBASTIÁN 431333N 0015733W; 431244N 0015908W; 431304N 0020209W; 431645N 0020524W; 432216N 0020409W; Arco de círculo de 12 NM de radio con centro en NDB HIG comprendido dentro de los límites de FIR MADRID hasta // Space bounded by a circular arc with a 12 NM radius centred on NDB HIG within the boundaries of the FIR MADRID up to 431333N 0015733W.	1700 ft AGL-AMSL SFC	D	SAN SEBASTIAN TWR ES/EN	1850 m / 6000 ft
ATZ SAN SEBASTIÁN Círculo de 8 km de radio centrado en ARP y limitado al este por el FIR BORDEAUX. (1) // Circle with a 8 km radius centred on ARP and bordered to the east by the FIR BORDEAUX. (1)	3000 ft HGT (2) SFC	D	SAN SEBASTIAN 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 más bajo.		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/TWR	San Sebastián TWR	119.855 C	HR ATS	Debido a las características del terreno se puede producir pérdida de comunicación radio en la zona oeste del espacio aéreo por debajo de los 2300 ft AGL y en la zona sur por debajo de los 4500 ft AGL. // Due to the characteristics of the ground, there may be loss of radio communication in the west area of the airspace below 2300 ft AGL and in the south area below 4500 ft AGL.
		243.000 MHz	HR ATS	EMERG
		121.500 MHz	HR ATS	EMERG
		121.705 C	HR ATS	GMC

19. RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIAJE

RADIO NAVIGATION & LANDING FACILITIES

Instalación (VAR) Facility (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas Coordinates	ELEV DME	Observaciones Remarks
NDB (0°)	HIG	328.000 kHz	H24	432310.6N 0014745.2W		COV 50 NM. U/S BTN 109°/139°.
DME	HIG	113.200 MHz/ CH 79X	H24	432310.6N 0014744.8W	120 m	
DVOR (0°)	SSN	117.900 MHz	H24	431840.3N 0014949.4W		COV 10 NM U/S BTN: - R-120/R-145 a/at 5000 ft AMSL; COV 40 NM AVBL BTN: - R-360/R-090 a/at 5000 ft AMSL o/for ABV; - R-090/R-110 a/at 7000 ft AMSL o/for ABV; - R-110/R-210 U/S; - R-210/R-300 a/at 7000 ft AMSL o/for ABV; - R-300/R-340 U/S; - R-340/R-360 a/at 7000 ft AMSL o/for ABV.
DME	SSN	CH 126X	H24	431840.7N 0014949.8W	240 m	COV 10 NM U/S BTN: - R-120/R-160 a/at 5000 ft AMSL; COV 40 NM AVBL BTN: - R-360/R-090 a/at 5000 ft AMSL o/for ABV; - R-090/R-110 a/at 7000 ft AMSL o/for ABV; - R-110/R-210 U/S; - R-210/R-300 a/at 7000 ft AMSL o/for ABV; - R-300/R-340 U/S; - R-340/R-360 a/at 7000 ft AMSL o/for ABV.

20. REGLAMENTACIÓN LOCAL

LOCAL REGULATIONS

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

Oficina de Coordinación de Slots Aeroportuarios

Dirección Postal: C/ Peonías, 12 - 6ª planta

28042 Madrid (ESPAÑA)

SITA: MADGSYA (solicitudes de slots)

MADCHYA (otros asuntos)

E-mail: slot.coord@aena.es

TEL: +34-913 211 044 / 024

FAX: +34-913 211 348

For Commercial Aviation, according to GEN 1.2 "Airport slot coordination-Schedule facilitation" and due to apron capacity, clearance must be requested from:

Airport Slot Coordination Office

Postal Address: C/ Peonías, 12 - 6ª planta

28042 Madrid (ESPAÑA)

SITA: MADGSYA (slot requests)

MADCHYA (other matters)

E-mail: slot.coord@aena.es

TEL: +34-913 211 044 / 024

FAX: +34-913 211 348

Horario de Oficina (lunes a viernes, excepto festivos):
lunes-martes-miércoles-jueves: 0800-1700 LT.
(0800-1500 LT de junio a septiembre).
viernes: 0800-1500 LT.

Para vuelos Aerotaxi, Entrenamiento y resto de Operaciones de Aviación General por motivos de capacidad de plataforma será necesario solicitar autorización a:

Oficina de Operaciones LESO
TEL: +34-943 668 504 / 24
FAX: +34-943 668 514
AFTN: LESOZPZX
E-mail: OperacionesEAS@aena.es

Detallando la siguiente información:

- Nombre del Operador
- Origen, fecha, ETA e Identificativo de la aeronave
- Destino, fecha, ETD e Identificativo de la aeronave
- Tipo de Aeronave
- Tipo de vuelo: VFR/IFR

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

Los vuelos IFR/VFR sin autorización previa serán rechazados.

Office Hours (Monday to Friday, except public holidays):
Monday-Tuesday-Wednesday-Thursday: 0800-1700 LT.
(0800-1500 LT from June to September).
Friday: 0800-1500 LT.

For Aerotaxi, Training and the rest of the General Aviation Operations, due to apron capacity, clearance must be requested from:

LESO Operations Office
TEL: +34-943 668 504 / 24
FAX: +34-943 668 514
AFTN: LESOZPZX
E-mail: OperacionesEAS@aena.es

Detailing the following information:

- Name of the Operator
- Origin, date, ETA and aircraft identification
- Destination, date, ETD and aircraft identification
- Type of aircraft
- Type of flight: VFR/IFR

State, ambulance and hospital flights will be exempted from this authorisation.

IFR/VFR flights without prior clearance will be rejected.

PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE

- No se proporciona guiado de aeronaves, salvo petición.
- Evitar colisiones con otras aeronaves y obstáculos es responsabilidad de:
 - Los pilotos, en el rodaje en plataforma.
 - Los pilotos o las compañías de asistencia en tierra durante las maniobras de entrada y salida del puesto de estacionamiento y durante el remolcado.
- Una aeronave no abandonará el puesto de estacionamiento sin el permiso de torre para ocupar pista, debido a que en la maniobra de salida invade la franja nivelada de la pista (75 m desde el eje de pista).
- Una aeronave de aviación general antes de entrar en la Zona de Aviación General, debe parar los motores en el punto indicado y estacionarla mediante remolcado. La salida se hará remolcando la aeronave hasta el inicio de señal de eje de calle de rodaje y en ese punto se procederá al arranque de motores.
- Para acceder a la zona de parada de motores, se deberá avisar con antelación desde el propio puesto de estacionamiento a TWR en 121.705 C.
- El Agente de asistencia en tierra o el piloto, según proceda, comprobará, antes del encendido de los motores, que no hay equipos, vehículos, ni personas en la zona de seguridad detrás de la aeronave.
- Cualquier aeronave que utilice la calle de rodaje de acceso a la Zona de Aviación General frente al SEI en franja nivelada tanto de salida como de entrada, está ocupando pista.
- PRKG 7: la zona de parada de motores debe estar libre para la salida de las ACFT CRJ900, A319 y A20N.
- Bajo autorización previa de ATC, se permite la posibilidad de la realización del giro de 180° en pista para las aeronaves ligeras de letra de clave L.

STANDARD TAXIING PROCEDURES

- Guidance service only available by request.
- Avoidance of collisions with other aircraft and obstacles is the responsibility of:
 - Pilots when taxiing on the apron.
 - Pilots or ground handling companies during the stand entry and exit manoeuvres and during towing.
- An aircraft shall not leave the stand without TWR clearance to occupy the runway, as the exit manoeuvre will invade the runway leveled strip (75 m from runway centre line).
- A general aviation aircraft must shut off engines at the indicated point before entering the General Aviation Area, and then be towed to the stand. To exit the stand, the aircraft must be towed as far as the beginning of the taxiway centreline marking, and then start up engines.
- To access the engines stopped area, TWR must be notified in advance on 121.705 C from the stand itself.
- Prior to the engines start-up, the handling agent or the pilot, as appropriate, shall check that there are no equipment, vehicles or people in the safety zone behind the aircraft.
- Any aircraft when using the taxiway to access the General Aviation Area, located in front of the SEI, at the leveled strip, outbound and inbound, is occupying the runway.
- PRKG 7: the engine stopped area must be vacated for CRJ900, A319 and A20N ACFT.
- Under prior ATC clearance, are allowed the possibility of turns of 180° in runway for light aircraft of code letter L.

PROCEDIMIENTO DE ENTRADA/SALIDA DE PUESTO DE ESTACIONAMIENTO PARA AERONAVES

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

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

AIRCRAFT STAND ENTRY/EXIT PROCEDURE

Stand entry/exit manoeuvres shall be carried out at engine powers similar to idling. If increased power is required, the pilot must notify ATC so that the manoeuvre is supervised by a ground handling agent.

To prevent the effects of aircraft stopped at runway-holding positions (A, B and C) the Control tower will not usually issue any taxi clearance until it is certain that they will not have to stop at those positions, but rather they will access the active runway without stopping.

OPERACIÓN ACFT MD83

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

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

OPERATION ACFT MD83

"Oversteering" manoeuvre must be made on entry to the stand so that the aircraft can be lined-up with the paint on the stand.

On threshold turn pads, MD83 aircraft can not follow the final part of the turn painted on the runway, and the turn angle of the nose wheel must be increased from 45° (specified in the standard) to 50°.

OPERACIÓN DE HELICÓPTEROS

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

HELICOPTER OPERATIONS

This section defines only operations for helicopter with assigned stand on civil-use ramps in San Sebastián AD and which have no letter of exemption in the terms prescribed in article 3.2.9 of the RCA. According to the above and as there is no other specific area to operate with helicopters, they will be treated the same as fixed-wing aircraft and will be authorised by ATC to take off and land on RWY 04/22.

RUTAS DE RODAJE

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

LLEGADAS

Los helicópteros de llegada aterrizarán normalmente por la RWY 04/22, saldrán de pista por TWY C y serán autorizados para acceder por sus propios medios al PRKG 3B.

SALIDAS

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

PROCEDIMIENTO PRUEBA DE MOTORES EN TIERRA

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

RESTRICCIONES LOCALES

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

CATEGORÍA OPERACIONES TRÁFICO COMERCIAL

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

PROCEDIMIENTO DE SOLICITUD DE CATEGORÍA DE INCENDIOS A DEMANDA

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

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

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

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

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

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

- Fecha y hora.
- Lugar.
- Implicados (datos para identificar los vehículos, aeronaves... implicados).
- Empresas involucradas.

TAXIING ROUTES

The helicopters will normally be authorised to enter or exit RWY 04/22 via TWY C.

ARRIVALS

Arriving helicopters will normally land on RWY 04/22, leaving the runway via TWY C and shall be authorised to access PRKG 3B.

DEPARTURES

Departing helicopters shall be authorised by ATC to taxi from PRKG 3B to TWY C to access RWY 04/22 and take off.

GROUND ENGINE TEST PROCEDURE

- The procedure must be supervised by the pilot himself or by the appointed ground handling agent, in order ensure its safety.
- Code letter A aircraft: Depending on the estimated duration of the test, in order not to affect the apron and/or runway capacity, ATC in coordination with the operations office, will assign the location with the following priority order:
 1. The engine stopped area in the general aviation area.
 2. TWY A, B and C.
 3. PRKG 7B and 7C.
- Code letter B and C aircraft (except A319, MD82, CR1000), idling level:
 1. PRKG: 4, 4B, 5, 6, 6B and 7.
 2. RWY 22, at the aiming point marking.
- Code letter B and C aircraft, high power level:
 1. RWY 22, at the aiming point marking.

LOCAL RESTRICTIONS

- 1.- Overflying the French territory is forbidden between:
V: 2000-0530; I: 2100-0630.
- 2.- Overflying French territory below 300 m altitude should be avoided as far as possible. Aircraft having to overfly Hendaya beach when taking-off or landing shall do so as far west and as high as possible and never below 100 m altitude.
- 3.- Acrobatic and publicity flights and maiden flights over the French territory are forbidden below 500 m altitude.

CATEGORY OF COMMERCIAL TRANSPORT OPERATIONS

Commercial air transport (CAT) operations at San Sebastián airport shall be considered by aircraft operators as category C (according to the classification defined in AMC1 ORO.FC.105-b-2-c).

PROCEDURE FOR THE REQUESTING OF FIRE CATEGORY ON DEMAND

San Sebastián Airport provides SEI category 6 continuously and 7 on demand. To operate under category 7 interested companies must request it via e-mail to operacionesEAS@aena.es.

The request must be made at least 72 hours before the scheduled flight, and shall include the following data:

- Flight number.
- Flight class.
- Aircraft type.
- Scheduled date and time.

Confirmation of the required category shall be given through the same means by which it was requested.

NIGHT VISUAL OPERATIONS (VFR-N)

Night visual operations are authorized.

OPERATIONAL SAFETY REPORTS

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

The aim of these reports is the compilation of the information in order to improve operational safety, independently of the compulsory report 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_EAS@aena.es

Además de notificar al aeropuerto mediante el sistema indicado, es necesario enviar al menos los datos básicos del accidente, incidente, suceso o evento al proveedor de servicios de control de tránsito aéreo (ATC).

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

lecm.safety@enaire.es

- 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_EAS@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).

In the specific case of safety reports related to the air traffic control service provider (manoeuvring area, flight phases and ATS airspace) they may be sent to the e-mail address:

lecm.safety@enaire.es

→ PLAN DE EMERGENCIA DEL AEROPUERTO

Ver AD 1.1 Gestión de emergencias.

AIRPORT EMERGENCY PLAN

See AD 1.1 Emergency management.

21. PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDOS

NOISE ABATEMENT PROCEDURES

El ángulo del PAPI de la RWY 22 está calculado según requisitos medioambientales y por restricción local debido al acuerdo hispano-francés de sobrevuelo a la población de Hendaya (casilla 20).

El ángulo del PAPI de la RWY 04 (ver casilla 14), está calculado para el franqueamiento de obstáculos en la aproximación.

The RWY 22 PAPI angle is calculated based on environmental requirements and for local restriction due to the Spanish-French agreement of overflying the town of Hendaya (item 20).

The RWY 04 PAPI angle (see item 14) is calculated for obstacle clearance during approach.

22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO

FLIGHT PROCEDURES

PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)

LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

El Aeropuerto de San Sebastián no dispone de Procedimientos de Visibilidad Reducida (LVP).

Low Visibility Procedures (LVP) are not available at San Sebastián airport.

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

OPERATIONAL STANDSTILL PROCEDURE IN THE MOVEMENT AREA (PPOAM)

El Aeropuerto de San Sebastián no dispone de Procedimientos de Visibilidad Reducida (LVP), en su lugar existe un "Procedimiento de Paralización de las Operaciones en el Área de Movimiento para RVR inferior a 800 m (PPOAM 800)" para mantener la seguridad en el área de movimiento ante situaciones de baja visibilidad, el cual consta de las siguientes fases:

Low Visibility Procedures (LVP) are not available at San Sebastián airport. The "Operational Standstill Procedure in the Movement Area when RVR is below 800 m (PPOAM 800)" is available instead to maintain safety in the movement area in low-visibility situations, which consists of the following phases:

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

- PHASE I. Notice: $1000\text{ m} \geq \text{RVR} \geq 800\text{ m}$
- PHASE II. Operational standstill: $800\text{ m} > \text{RVR}$
- PHASE III. Resumption of operations: $\text{RVR} \geq 800\text{ m}$

Información para pilotos:

Information for pilots:

- Incertidumbre respecto de la posición en el área de maniobras
Ante la duda respecto de la posición de la aeronave en relación con el área de maniobras:
 - si se reconoce que no está en pista, inmediatamente, detendrá la aeronave y lo notificará a ATC (incluida la última posición conocida).
 - si se reconoce que la aeronave se encuentra en una pista, inmediatamente, lo notificará a ATC (incluida la última posición conocida), evacuará la pista, lo antes posible, si es capaz de localizar una calle de rodaje cercana apropiada, a menos que ATC indique otra cosa; y después, detendrá la aeronave.
- Avería de una aeronave
 - Notificará la situación a ATC y esperará la llegada de asistencia. En caso de encontrarse en una pista, si es posible y a menos que ATC indique lo contrario, la evacuará.
- Pérdida de contacto visual entre móviles
 - En caso de pérdida de contacto visual de una aeronave con otra o con un vehículo con el que mantenga propia separación, se informará inmediatamente a ATC y se detendrá la aeronave.
- Fallo de comunicaciones
 - Aeronave en salida: la aeronave continuará por la ruta asignada hasta detenerse en el límite de la autorización ATC, extremando las precauciones, donde mantendrá posición y esperará la llegada de un vehículo de asistencia.
 - Aeronave de llegada: si la aeronave acaba de aterrizar, mantendrá posición al abandonar pista y esperará la llegada de un vehículo de asistencia.
 - Si la aeronave ya tuviera una autorización de rodaje ATC, continuará por la ruta asignada hasta el límite de dicha autorización, extremando las precauciones, donde mantendrá posición y esperará la llegada de un vehículo de asistencia.

- Uncertainty regarding the position in the maneuvering area
When in doubt about the position of the aircraft relative to the maneuvering area:
 - If it is known that the aircraft is not on runway, 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 runway, immediately report (including the last known position) to ATC, evacuating the runway, as soon as possible if a proper nearby taxiway can be located, unless ATC indicates otherwise; and then stop the aircraft.
- Aircraft failure
 - Report the situation to ATC and await the arrival of assistance. If on a runway, if possible and unless ATC indicates otherwise, evacuate the runway.
- Loss of visual contact between traffics
 - If visual contact is lost with another aircraft or a vehicle with which it has his own separation, immediately inform ATC and stop the aircraft.
- Communications failure
 - Departing aircraft: the aircraft shall continue along the assigned route and stop at the limit of ATC clearance, taking special care, holding the position and await the arrival of an assistance vehicle.
 - Arriving aircraft: if the aircraft has just landed, hold position after leaving the runway and await the arrival of an assistance vehicle.
 - If the aircraft already has ATC clearance to taxi continue along the assigned route to the limit of the clearance, taking special care, holding the position and awaiting the arrival of an assistance vehicle.

SISTEMAS DE VIGILANCIA ATS

ATS SURVEILLANCE SYSTEMS

De acuerdo al RCA, podrán utilizarse los sistemas de vigilancia ATS en el suministro del servicio de control de aeródromo para ejecutar las siguientes funciones:

Accordance to the the RCA, ATS surveillance systems may be used in the provision of the aerodrome control service, to perform the following functions:

- a) Supervisión de la trayectoria de vuelo de aeronaves en aproximación final;

- a) Flight path monitoring of aircraft on final approach;

- b) Supervisión de la trayectoria de vuelo de otras aeronaves en las cercanías del aeródromo; y
- c) Suministro de asistencia para la navegación a vuelos VFR.

No se garantiza en la ATZ, la prestación de las funciones b) y c) por debajo de 1600 ft AMSL y al sur del campo por debajo de 2600 ft AMSL.

No se garantiza la provisión de la función a) al sur del campo en la ATZ por debajo de 2600 ft AMSL.

En función de la disponibilidad de los sistemas de vigilancia ATS, la altitud a partir de la cual se pueden prestar las funciones anteriores (a), b), y c)) puede verse afectada, o incluso suspenderse; en cuyo caso se notificará a las aeronaves mediante los medios de información aeronáutica disponibles.

Adicionalmente, con objeto de ayudar a mantener vigilancia sobre la marcha del tránsito aéreo, podrán utilizarse sistemas de vigilancia ATS para proporcionar al controlador por procedimientos:

- 1º - Una mejor información de posición respecto a las aeronaves que están bajo control;
- 2º - Información suplementaria respecto a otro tránsito; y
- 3º - Información sobre cualquier desviación importante de las aeronaves, respecto a lo estipulado en las correspondientes autorizaciones del control de tránsito aéreo, incluso las rutas autorizadas y niveles de vuelo cuando corresponda.

PROCEDIMIENTO DE SALIDAS VISUALES PARA VUELOS IFR

En determinadas circunstancias que impidan el uso de las SID publicadas, los vuelos IFR podrán solicitar a ATC una "salida visual" bajo las siguientes condiciones:

- Entre el comienzo del crepúsculo civil matutino y el final del crepúsculo civil vespertino.
- Condiciones meteorológicas en la dirección del despegue y ascenso inicial subsiguiente que permitan el vuelo visual hasta la MSA, que será proporcionada por ATC.
- El piloto, una vez alineado, propondrá a ATC un rumbo que le permita una salida segura. En caso de tener que desviarse posteriormente del rumbo aprobado, informará a ATC.
- El piloto será el responsable de mantener el margen de franqueamiento de obstáculos hasta la MSA proporcionada por ATC.

NOTIFICACIÓN DE CIZALLADURA EN APROXIMACIÓN O DESPEGUE

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

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

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

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

CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD

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

- b) Flight path monitoring of other aircraft in the vicinity of the aerodrome;

- c) Providing navigation assistance to VFR flights.

The provision of functions b) and c) in the ATZ below 1600 ft AMSL and south of the airfield below 2600 ft AMSL is not guaranteed.

The provision of function a) in the ATZ to south of the airfield below 2600 ft AMSL is not guaranteed.

Depending on the availability of ATS surveillance systems, the altitude from which the preceding functions (a), b) and c) can be provided may be affected, or they may even be suspended; in this case, this will be notified to the aircraft by the available aeronautical information resources.

In addition, to assist in keeping watch on the state of air traffic, ATS surveillance systems may be used to provide the controller by procedures:

- 1º - Better position information for aircraft under control;
- 2º - Supplementary information on other traffic; and
- 3º - Information on any significant deviation of aircraft from what the corresponding air traffic control clearances may establish, including cleared routes and flight levels where necessary.

VISUAL DEPARTURE PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS

In certain circumstances in which the published SID cannot be used, IFR flights may request a "visual departure" from ATC under the following conditions:

- Between the start of morning civil twilight and the end of evening civil twilight.
- Weather conditions in the direction of the take-off and subsequent initial climb that permit the visual flight until the MSA, which shall be provided by ATC.
- Once lined up, the pilot shall propose a heading to ATC, to enable the departure to be safe. Should it be subsequently necessary to deviate from the approved heading, the pilot shall inform ATC.
- The pilot shall be responsible for maintaining obstacle clearance until the MSA provided by ATC.

REPORTING WIND SHEAR ON APPROACH OR TAKE-OFF

If experiencing wind shear, flights shall provide ATC with the following information as far as possible:

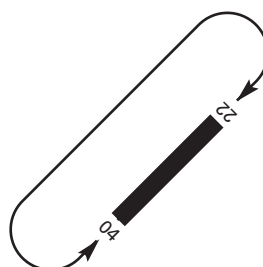
- Flight stage at which wind shear occurred
- Intensity: weak, moderate, strong, very strong, or unclassified.
- Direction of the phenomenon: positive or negative.
- Whether detected by the aircraft's systems or perceived by the pilot.
- Any supplementary information available.

Once notified of the wind shear, ATC shall notify the following aircraft that may be affected (including aircraft type and whether detected by the aircraft's systems or perceived by the pilot), provided it has not already been reported by other means (e.g.: METAR/SPECI...). Likewise, ATC shall confirm with these aircraft if they have experienced wind shear or not.

In order to have the METAR updated at all times regarding the presence of wind shear, when taking off or landing with a METAR reporting wind shear, the air traffic shall always inform ATC whether they have been affected by wind shear or not.

AD TRAFFIC CIRCUIT

The aerodrome circuit must take place on the Spanish side. The circuit over Hendaya (France) is restricted to special situations and is only permitted at 300 m altitude or above.



23. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

ADDITIONAL INFORMATION

SERVICIO DE CONTROL DE FAUNA

Horario: Servicio prestado de forma continua de orto a ocaso.
Ubicación habitual: vehículo en el área de maniabras.
En ausencia del mismo, está disponible el uso de los siguientes dispositivos por parte del personal de aeropuerto:

- Ahuyentador digital sonidos
- Puntero láser
- Sirenas de vehículos

ZONAS DE CONCENTRACIÓN DE AVES

Se localizan las siguientes zonas de concentración y pasos naturales de aves próximas al recinto aeroportuario:

- Parque ecológico de Plaiaundi
- Humedal de Jaizubia
- Ría del Bidasoa e islas orientales
- Isla de los pájaros
- Embarcadero de El Puntal
- Acantilados de Cabo Higuer
- Puerto de Hondarribia
- Puerto deportivo de Hondarribia
- Marisma de Plaiaundi
- Laguna de San Rafael (dentro del recinto aeroportuario)
- Cabeceras 04 y 22

ANIMAL CONTROL SERVICE

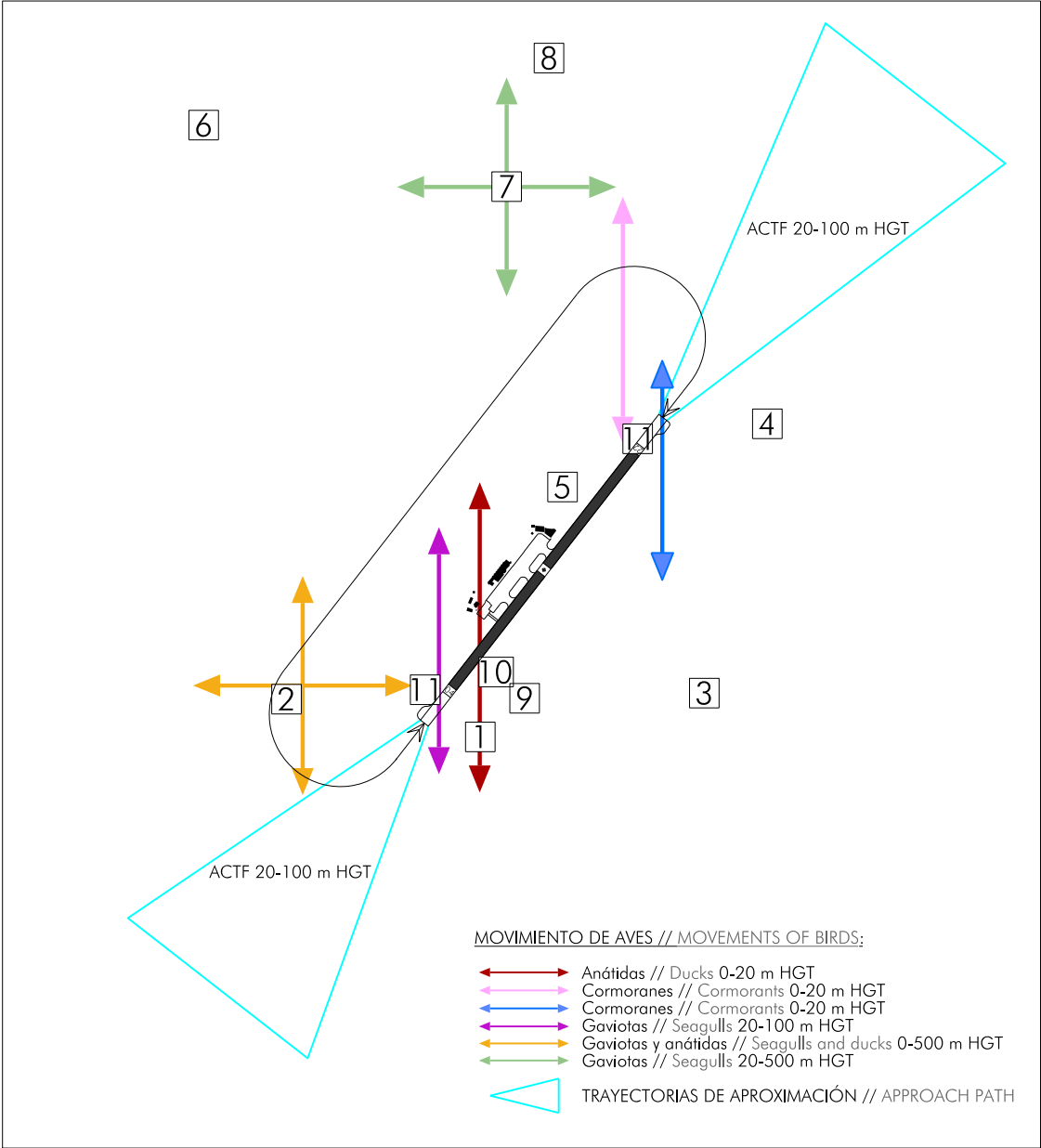
Hours: Service continuously provided from sunrise to sunset.
Usual location: vehicle in the manoeuvring area.
When there is no animal control service, the following devices are available for use by airport staff:

- Digital sound repeller
- Laser device
- Vehicle sirens

BIRD CONCENTRATION AREAS

The following bird concentration and crossing areas can be identified near the airport area:

- Plaiaundi eco-park.
- Jaizubia marsh.
- Bidasoa estuary and eastern islands.
- Birds island.
- El Puntal wharf.
- Cape Higuer Cliffs.
- Hondarribia Port.
- Hondarribia Marina.
- Plaiaundi marsh.
- San Rafael lagoon (on the airport grounds):
- THR 04 and 22.



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/#LESO>

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

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

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 (CAT A, B & C) RWY 22

OBST	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Valla // Fence	432141.6N	0014702.0W	8	22
Sistema de vigilancia // Surveillance system	432143.9N	0014659.6W	18	31
Valla // Fence	432145.3N	0014706.4W	8	22
Valla // Fence	432146.0N	0014705.7W	8	23
Valla // Fence	432142.7N	0014700.8W	8	22
Valla // Fence	432145.9N	0014705.6W	8	22
Cartel // Board	432145.7N	0014705.3W	8	21
Cartel // Board	432143.2N	0014700.8W	8	20
Árbol // Tree	432146.4N	0014709.6W	38	54
Árbol // Tree	432146.2N	0014709.6W	34	51
Árbol // Tree	432145.9N	0014709.5W	34	49
Cartel // Board	432145.4N	0014706.0W	8	22
Cartel // Board	432142.6N	0014701.2W	8	22
Otros obstáculos // Other obstacles	432145.4N	0014706.1W	4	18
Árbol // Tree	432146.0N	0014709.4W	39	54
Árbol // Tree	432146.2N	0014709.6W	41	57
Árbol // Tree	432146.5N	0014709.6W	41	57

- IAC 3 RNP Y RWY 22
- IAC 4 RNP X RWY 22

OBST	LAT	LONG	HGT (ft)	ELEV (ft)
Valla // Fence	432141.6N	0014702.0W	8	22
Sistema de vigilancia // Surveillance system	432143.9N	0014659.6W	18	31
Valla // Fence	432145.3N	0014706.4W	8	22
Cartel // Board	432145.4N	0014706.1W	8	22
Cartel // Board	432142.6N	0014701.2W	8	22
Valla // Fence	432142.7N	0014700.8W	8	22
Valla // Fence	432146.0N	0014705.7W	8	23
Valla // Fence	432145.9N	0014705.6W	8	22
Cartel // Board	432145.7N	0014705.3W	8	21
Árbol // Tree	432146.0N	0014709.4W	39	54
Árbol // Tree	432146.2N	0014709.6W	41	57

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY BLANK