

# LEXJ | Aeropuerto de Santander

**NO VÁLIDO PARA OPERACIONES REALES. SOLO PARA SIMULACIÓN.**

El aeropuerto de Santander (OACI: LEXJ) está ubicado en plena bahía de Santander. Su cercanía con el núcleo urbano de la capital cántabra, a tan sólo 6 km. del Ayuntamiento de Santander le permite ser un elemento estratégico para la movilidad de la ciudad.

El aeropuerto fue inaugurado en 1953 aunque no fue hasta 2010 cuando adoptó la fisonomía actual tras dos años de obras y una inversión de casi 38 millones de euros. Estas remodelaciones se resumen en la creación de una rodadura paralela a la pista para reducir el tiempo de uso de pista de las aeronaves. También se amplió la plataforma de estacionamientos con el objetivo de acoger a la vez varios modelos de Boeing 738 o Airbus 320. La nueva ampliación de la plataforma también permite atender modelos de avión de mayor envergadura como un Boeing 767 o un Airbus 330.

Antes de dicha remodelación, en 2003, el Gobierno de Cantabria y la aerolínea Ryanair firmaron un acuerdo que se ha traducido en un importante aumento de vuelos y pasajeros nacionales e internacionales hasta la fecha. Otras compañías como Air Nostrum, Vueling y Volotea también operan en Santander.

En 2015, tras la publicación en el Boletín Oficial del Estado, el aeropuerto pasa a denominarse oficialmente Aeropuerto Seve Ballesteros – Santander, en memoria del deportista cántabro más relevante a nivel internacional.

## Posiciones activas

Registro e indicativo	Frecuencia	FRA	Observaciones
-----------------------	------------	-----	---------------

LEXJ\_TWR  
Santander Torre

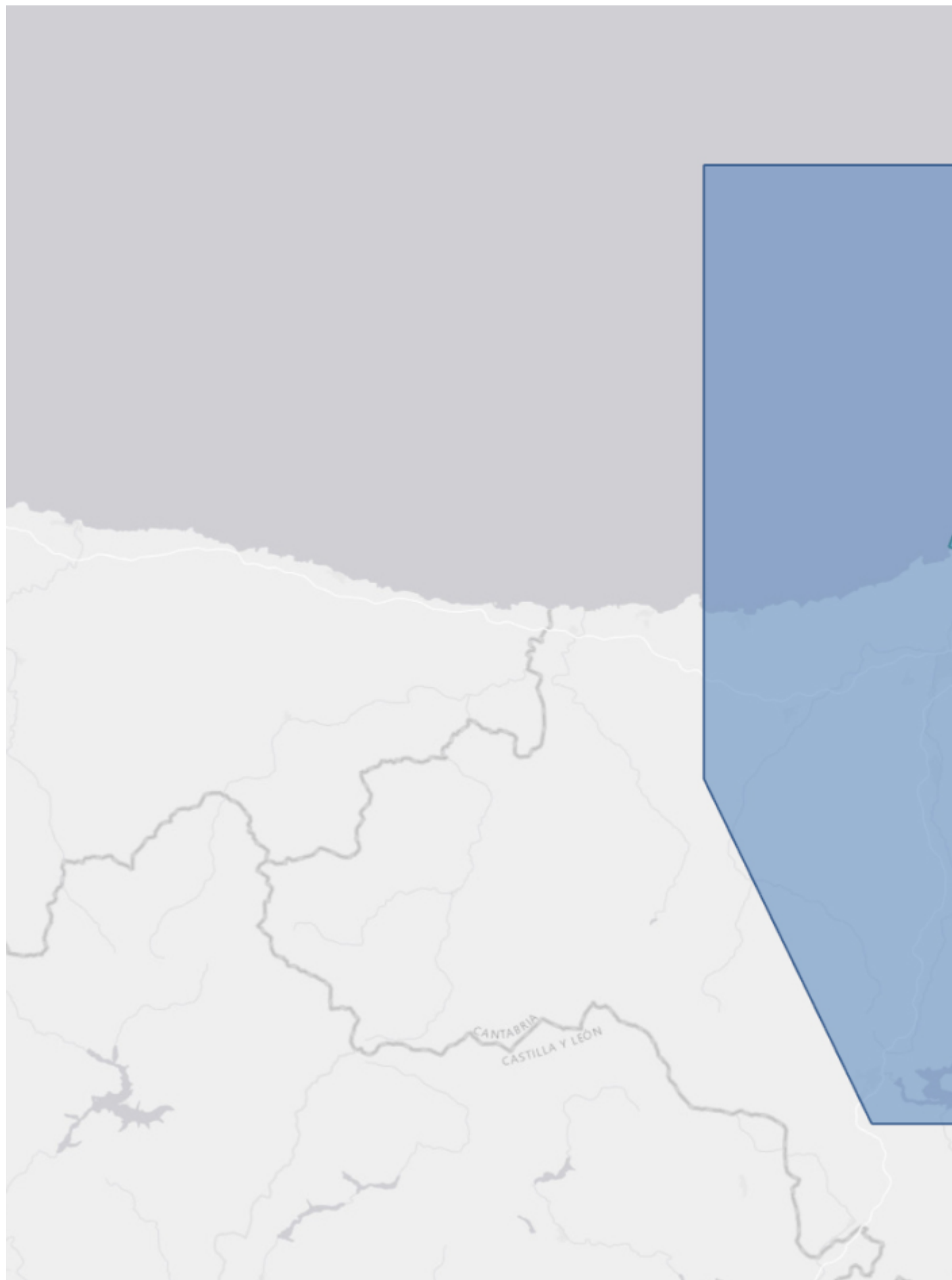
118.105

AS3

Control de aeródromo.  
Control de aproximación  
por procedimientos hasta

Image not found or type unknown FL145.

# Espacio aéreo

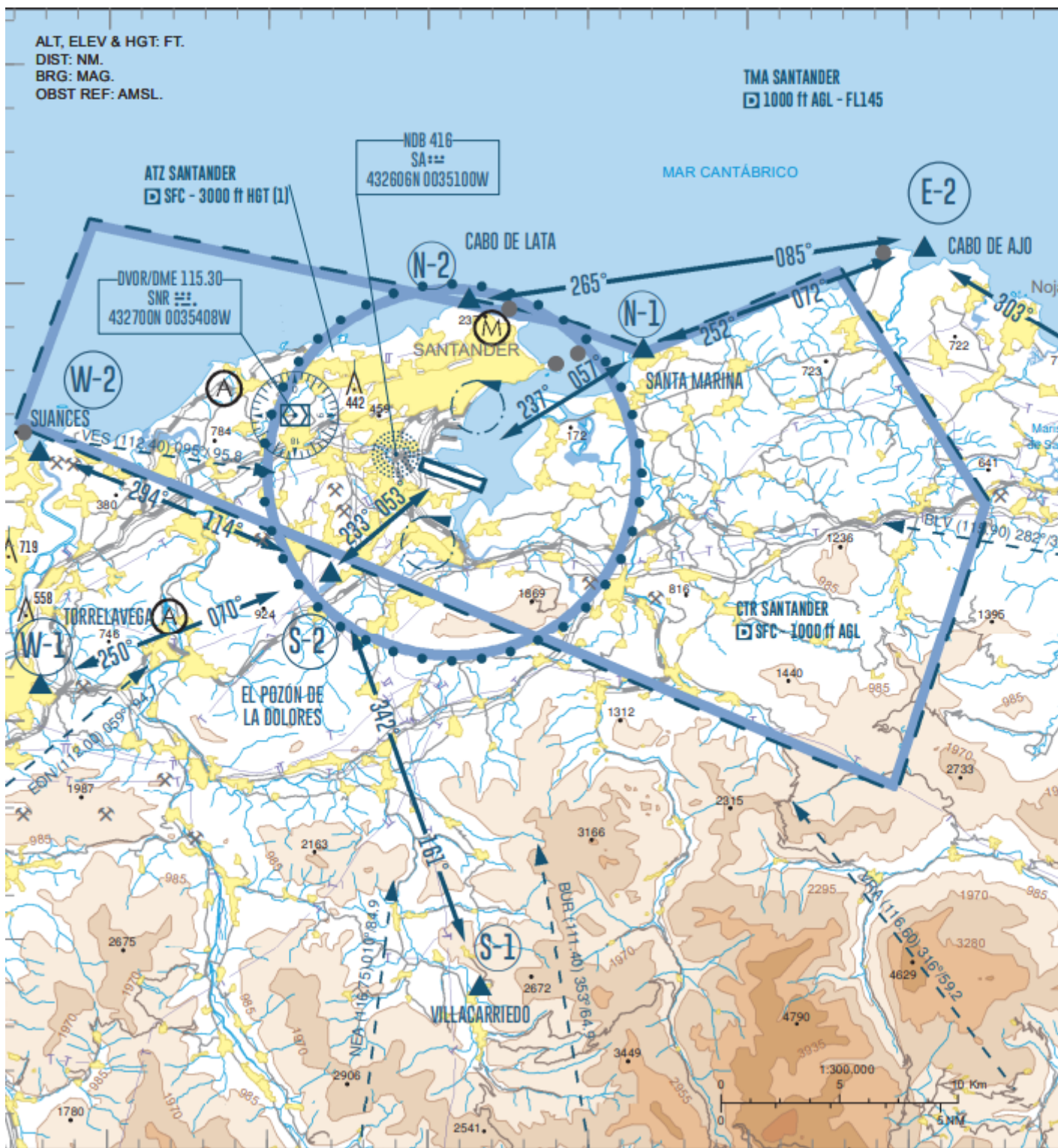


El espacio aéreo que asume Santander Torre está compuesto por un ATZ, un CTR y un TMA, todos de clase Delta.

Santander Torre es una torre monoposición y gestiona su propia aproximación.

Santander Torre no dispone de servicio de vigilancia radar; **no da vectores**.

## Puntos visuales



Accesos CTR	<b>S1</b> Villacarriedo	<b>W1</b> Torrelavega	<b>W2</b> Suances	<b>E1:</b> Santoña <b>E2:</b> Cabo de Ajo
-------------	----------------------------	--------------------------	----------------------	--

<b>Accesos ATZ</b>	<b>S2:</b> El Pozón de la Dolores (desde S1, W1, W2)	<b>N1:</b> Santa Marina (Desde E2)	<b>N2:</b> Cabo de Lata (Desde E2)
--------------------	---	---------------------------------------	---------------------------------------

# Reglamentación local

Esta sección desarrolla el reglamento local del aeropuerto con varios matices de aplicación a IVAO.

La pista preferente es la 29.

Las condiciones orográficas de Cantabria y la situación del aeropuerto de Santander favorecen que, en determinadas circunstancias, aparezcan fenómenos de cizalladura y turbulencia en la aproximación por la pista 29. En esta zona, el viento S-SW genera una importante turbulencia que se manifiesta en un área de hasta 10 NM, desde superficie hasta una altitud estimada de 1800 ft.

Se produce cuando la dirección del viento medida en pista, en la pista 29, oscila entre 190º y 220º, con intensidad igual o superior a 20 KT, acompañado de frecuentes rachas superiores a 30 KT.

En estas situaciones, se recomienda no efectuar la aproximación por la pista 29 y emplear la pista 11.

Santander no dispone de Procedimientos de Visibilidad Reducida (LVP)

## Tiempo mínimo de ocupación de pista

Dado que la calle de rodaje paralela a pista no llega hasta las cabeceras, se hace, generalmente necesario rodar por la pista. En este caso, se tendrá en cuenta lo siguiente:

En salida, las aeronaves deben estar preparadas para comenzar el despegue inmediato tras alinear en la pista.

En caso de no poder cumplir con este requisito, deberán informar al ATC antes de llegar a los puntos de espera en pista de Y-1, Y-2 o T-3.

En llegada resulta importante que los pilotos, sin perjuicio de la seguridad y operación normal de la aeronave, procedan al abandono rápido de la misma para conseguir minimizar el tiempo de ocupación de pista

El despegue desde las intersecciones Y-1 (pista 29), Y-2 (pistas 11/29) y Y-3 (pista 11) está permitido.

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

## Movimientos en plataforma

Todos los estacionamientos son autónomos. Ninguno requiere retroceso.

## Atenuación de ruidos

Las pruebas de motor se realizarán en la rodadura T-1 aproando en dirección a la pista 29 y en la T-3 hacia la pista 11.

Las pruebas de motores en régimen superior al ralentí se solicitarán al ATC para su aprobación. En caso de no haber ATC, no será necesario coordinarlo en UNICOM, pero deberán realizarse en las mencionadas posiciones.

## Helicópteros

Los helicópteros tendrán el tratamiento de aeronaves de ala fija y serán autorizados por ATC a despegar y aterrizar en pista.

No obstante, los helicópteros estarán autorizados a salir desde la intersección Y-2 para ambas pistas con el objetivo de reducir el rodaje en lo posible.

Santander cuenta con dos stands exclusivos para helicópteros al oeste de la plataforma. Son los stands 23 y 24.

# Procedimientos locales

En este apartado se detallan los procedimientos de control relativos al aeropuerto de Santander que facilitan y agilizan las maniobras y el flujo de tráfico del aeródromo

## Autorizaciones de salida

Santander Torre indicará siempre pista en servicio y el QNH del campo.

Santander Torre autorizará a la aeronave al destino mediante la SID correspondiente, el ascenso inicial y el código transpondedor.

El ascenso inicial no está definido por carta y podrá ser el que más convenga a Torre. En cualquier caso, el máximo al que se puede autorizar a un tránsito es a FL140, por ser el límite del espacio aéreo de Santander y garantizar separación vertical con hipotéticas llegadas.

Santander Torre coordinará con Bilbao Aproximación las salidas por BLV (RWY 29) y por CALCE (RWY 11) al tratarse de salidas que pueden ocasionar conflictos con los tránsitos del TMA de Bilbao.

## Aeronaves de letra D y E

El aeropuerto de Santander permite operar aeronaves de letra de clave Delta; así como una sola aeronave de letra de clave Echo, el Airbus A330-200.

Para las aeronaves de letra D y E, las entradas y salidas de plataforma se realizarán única y exclusivamente por la puerta Alpha.



El único estacionamiento suficientemente grande para una aeronave de letra D es el número 10. En cualquier caso, podría habilitarse el uso conjunto de los stands 12-13.

El uso simultáneo de la pista y de la calle de rodaje Tango es incompatible cuando una de las aeronaves sea un Airbus A332.

El Airbus A332 utilizará exclusivamente los estacionamientos 12 y 13 de forma conjunta.

No se puede ocupar Bravo mientras un Airbus A332 esté rodando por Tango.

## Transferencias de control

Santander Torre transferirá las salidas con Madrid Control en ascenso para nivel de vuelo 140. ATC instruirá a las aeronaves a notificar cruzando FL100 para la transferencia de comunicaciones.

Santander Torre transferirá a Bilbao Aproximación los tránsitos que vayan a entrar en su espacio aéreo previa coordinación antes del despegue.

Para aquellos tránsitos visuales que vuelen directos a Bilbao (LEBB), ambas torres de control coordinarán las transferencias de los tránsitos visuales entre los puntos E-1 (LEXJ) y W (LEBB), en ambos sentidos.

Madrid Control transferirá a Santander Torre las aeronaves en llegada con STAR asignada y descenso para nivel de vuelo 150 para mantener 1.000 ft. de separación con las salidas.

**NO VÁLIDO PARA OPERACIONES REALES. SOLO PARA SIMULACIÓN.**

\* Algunas imágenes mostradas en esta página web (originales o modificadas) están basadas en cartas aeronáuticas de navegación, publicadas en el AIP o capturas de la aplicación INSIGNIA, con el consentimiento de ENAIRE, titular de los derechos de propiedad intelectual e industrial de dichos sitios web, así como de su contenido. Todo lo expuesto en esta página web es para uso exclusivo en simulación y no se permite su uso operacional.

*\* Some images shown on this website are based on aeronautical navigation charts, published in the AIP or captured from the INSIGNIA application, with the consent of ENAIRE, owner of the intellectual and industrial property rights of that website, as well as their content. Everything stated on this website is for exclusive use in simulation and its operational use is not allowed.*

Última actualización: 05/01/2024 por 631882

---

Revisión #8

Creado 19 agosto 2023 23:27:16 por Ibai Lejárraga

Actualizado 22 marzo 2024 21:45:54 por Ibai Lejárraga