



## MANUAL DE AEROPUERTO

---

---

### POL. POAM: PROCEDIMIENTO DE PARALIZACIÓN DE OPERACIONES EN ÁREA DE MOVIMIENTO

*El contenido de este documento es propiedad del Gestor del Aeropuerto de Castellón, no pudiendo ser reproducido, ni comunicado total o parcialmente, a otras personas distintas de las incluidas en la lista de distribución adjunta a este documento, sin la autorización expresa del Gestor del Aeropuerto de Castellón.*

## INDICE

1. OBJETO DEL PROCEDIMIENTO .....	3
2. PERSONAL IMPLICADO Y RESPONSABILIDADES .....	4
2.1. SERVICIOS EXTERNOS.....	7
3. INFRAESTRUCTURA, EQUIPO O INSTALACIONES UTILIZADAS .....	8
3.1. AYUDAS VISUALES .....	8
3.1.1. Señales.....	8
3.1.2. Luces y letreros y otros .....	9
3.2. RADIOAYUDAS A LA NAVEGACIÓN .....	9
3.3. INSTALACIONES METEOROLÓGICAS.....	11
3.4. COMUNICACIONES.....	12
3.5. EQUIPO AUXILIAR DE MANTENIMIENTO.....	12
3.6. EQUIPAMIENTO PERSONAL .....	12
4. ESCENARIOS Y ACTIVACIÓN DEL PROCEDIMIENTO.....	13
5. DESCRIPCIÓN DE LA SECUENCIA DE ACTUACIONES.....	15
5.1. AVISO.....	15
5.2. PARALIZACIÓN DE OPERACIONES .....	15
5.3. REANUDACIÓN DE OPERACIONES .....	20
6. OTRA INFORMACIÓN DE INTERÉS .....	22
6.1. FORMACIÓN DEL PERSONAL IMPLICADO.....	22
6.2. EMPLEO DE PRENDAS DE ALTA VISIBILIDAD.....	22
<b>6.2.1.</b> Introducción.....	23
<b>6.2.2.</b> Áreas de aplicación.....	23
<b>6.2.3.</b> Requisitos.....	23
<b>6.2.4.</b> Acciones en caso de incumplimiento. ....	23
<b>6.2.5.</b> Exenciones. ....	23
<b>6.2.6.</b> Prendas de Alta Visibilidad Certificadas.....	24
<b>6.2.7.</b> Procedimientos en los que aplica la instrucción operativa.....	24
7. CONTROL Y GESTIÓN DE LA DOCUMENTACIÓN FINAL .....	25
1. OBJETO DEL PROCEDIMIENTO .....	26
2. PERSONAL IMPLICADO .....	27
3. RECURSOS Y MEDIOS DISPONIBLES .....	31
4. ESCENARIO Y ACTIVACIÓN DEL PROCEDIMIENTO .....	31
5. DESCRIPCIÓN DE LA SECUENCIA DE ACTUACIONES.....	32
5.1. Procedimiento rutinario de detección de riesgo de helada o nevada.....	32
5.2. Procedimiento de deshielo/antihielo de aeronaves.....	36

6. REGISTROS..... 36

## PARTE I

### 1. OBJETO DEL PROCEDIMIENTO

EL Aeropuerto de Castellón **no dispone de Procedimientos de Visibilidad Reducida (LVP).**

En el Aeropuerto de Castellón se realizan aproximaciones instrumentales de Categoría I, y despegues cuando el RVR/VISIBILIDAD sea superior a 550 m. En el caso de que el RVR/VISIBILIDAD sea inferior a 550 m, se paralizarán las operaciones en el área de movimiento.

## 2. PERSONAL IMPLICADO Y RESPONSABILIDADES

La Parte B-2 del presente Manual de Aeropuerto recoge las principales funciones y responsabilidades del personal del Aeropuerto de Castellón, si bien en este capítulo se detallan las responsabilidades particulares asociadas al presente procedimiento.

Los datos de contacto del personal implicado quedan recogidos en el Anexo XII – Directorio.

A continuación, se describen las responsabilidades de los diferentes colectivos implicados en el procedimiento **por parte del Gestor Aeroportuario**.

PERSONAL IMPLICADO	RESPONSABILIDADES
<b>Director del Aeropuerto</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Responsable del procedimiento como máximo responsable del Aeropuerto.</li> <li>- Responsable de la activación de paralización y reanudación de operaciones</li> <li>- Autorizar al Director de Operaciones y Mantenimiento para la activación de la</li> </ul>
<b>Director de Operaciones y Mantenimiento</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Informar al Director del Aeropuerto del alcance de los valores RVR de activación de las diferentes fases del procedimiento.</li> <li>- Autorizar al responsable CECOA a la activación de las diferentes fases del procedimiento previa autorización del Director del Aeropuerto.</li> <li>- Responsable de la formación en el procedimiento.</li> <li>- Revisión anual del procedimiento. Es el encargado de realizar las modificaciones y actualizaciones necesarias.</li> <li>- Se mantiene informado de la evolución de la situación y participa en la definición de las medidas correctivas que deban adoptarse para minimizar los daños y restaurar en el tiempo más breve posible la completa operatividad de las</li> </ul>
<b>Responsable CECOA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Facilitar la información relacionada con la visibilidad a todos los usuarios.</li> <li>- Publicar y cancelar NOTAM de acuerdo con la parte E-7 del Manual.</li> <li>- Cumplimentar el registro MN.AP.MR.4.16-1 Registro de Comunicaciones del Responsable CECOA</li> <li>- Gestionar las posibles incidencias de los agentes implicados (MN.AP.MR.4.16-2 Registro de incidencias en condiciones de paralización de operaciones).</li> <li>- Comunicar el inicio de la paralización</li> </ul>

PERSONAL IMPLICADO	RESPONSABILIDADES
<b>Técnico de Operaciones en campo</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Retirada de personal del área de maniobras.</li> <li>- Cierre del vial de servicio de la plataforma mediante conos, para evitar posibles colisiones con aeronaves.</li> <li>- Mantener fija la escucha de la frecuencia de rodaje.</li> <li>- Informar inmediatamente al Responsable del CECO A cuando se detecten incidencias, situaciones o circunstancias que afecten a la paralización de las operaciones.</li> <li>- Vestir prendas de alta visibilidad y uso de las linternas o toletes iluminados para realizar las señales de guiado a las aeronaves.</li> <li>- Realizar recorridos puntuales de inspección.</li> <li>- Previamente a la vuelta de las operaciones, realización de labores de inspección y comprobación con el fin de asegurar que el estado del sistema (pista, balizamiento, etc.) es adecuado.</li> <li>- Reabrir el vial de servicio anteriormente cerrado y retirar los conos instalados con motivo del cierre.</li> <li>- Informará al CECO A al finalizar la inspección.</li> <li>- Mantener informado al Servicio Handling de las actuaciones.</li> </ul>
<b>Servicio Extinción de Incendios (SEI)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Informar al CECO A del estado y de las incidencias</li> <li>- Preceder a vehículos que necesiten acceder al área de maniobras durante la paralización de las operaciones.</li> <li>- Preceder a aeronaves o vehículos que no puedan desplazarse por el área de movimiento para guiarles hasta su estacionamiento.</li> <li>- Ir en busca de los vehículos desorientados.</li> </ul>
<b>Servicio Handling</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Reducir al mínimo imprescindible el uso de vehículos.</li> <li>- Retirada de personal y equipos de plataforma.</li> <li>- Abandonar el área de movimiento lo antes posible.</li> <li>- Mantener fija la escucha de la frecuencia de rodaje.</li> <li>- Informar inmediatamente al Responsable del CECO A cuando se detecten situaciones o circunstancias que afecten a la paralización de las operaciones.</li> </ul>

PERSONAL IMPLICADO	RESPONSABILIDADES
<b>Servicio de mantenimiento del campo de vuelo</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- No se realizarán tareas de mantenimiento, ni se manipularán equipos o instalaciones. En caso de estarse realizando en el momento de activación del procedimiento, se procederá a su suspensión.</li> <li>- Se comprobará el correcto funcionamiento de las fuentes de energía,</li> <li>- Realizar comprobaciones periódicas de los equipos y sistemas que desde la Central Eléctrica se controlan, informando inmediatamente cuando se detecten situaciones o circunstancias que, dentro de su competencia, afecten al presente procedimiento.</li> <li>- Informar a TWR y al Responsable CECOA de cualquier incidencia en los mismos que pueda afectar a paralización de las operaciones en el</li> </ul>
<b>Servicio de mantenimiento eléctrico</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- No realizar labores de mantenimiento, o detenerlas en caso de que se estén llevando a cabo en el momento de activación del procedimiento.</li> <li>- Comprobar el correcto funcionamiento de las fuentes de energía.</li> <li>- Realizar comprobaciones periódicas de los equipos</li> </ul>
<b>Servicio de seguridad</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Reducir al mínimo imprescindible el uso de vehículos.</li> <li>- No se permitirá la entrada al área de movimiento salvo aquellas que sean imprescindibles.</li> <li>- Abandonar el área de movimiento lo antes posible.</li> <li>- Se informará inmediatamente al Responsable del CECOA cuando se detecten situaciones o circunstancias que</li> </ul>
<b>Servicio Suministro de Combustible</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Suspender/finalizar lo antes posible el suministro de combustible.</li> <li>- Abandonar el área de movimiento lo antes posible.</li> <li>- Reducir al mínimo imprescindible el uso de vehículos.</li> <li>- Vestir prendas de alta visibilidad.</li> <li>- Mantener fija la escucha de la frecuencia de rodaje.</li> <li>- Se informara inmediatamente al Responsable del CECOA cuando se</li> </ul>

PERSONAL IMPLICADO	RESPONSABILIDADES
<b>Conductores y Vehículos en General</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Deberán abandonar lo más rápido posible el área de movimiento, si no es precisa su estancia en ella.</li> <li>- Mantener fija la escucha de la frecuencia de rodaje.</li> <li>- En todo caso, los vehículos utilizarán estrictamente las vías de servicio existentes en plataforma, y se evitará la presencia de vehículos en el área de maniobras.</li> <li>- En caso de que fuera imprescindible la circulación, se realizará con las luces de cruce y las antiniebla encendidas.</li> <li>- Los vehículos autorizados a circular en el área de maniobra dispondrán de un plano del aeropuerto y de instrucciones para las situaciones anómalas que se pudieran presentar (p.ej. averías del vehículo, del equipo de comunicaciones o desorientación del conductor), estarán equipados con trunking y teléfono móvil y en contacto permanente con TWR y el Responsable CECOA y sus conductores familiarizados con la configuración y señalización de las pistas y calles de rodaje.</li> <li>- Se informara inmediatamente al Responsable del CECOA cuando se</li> </ul>
<b>Servicio de Control de Fauna</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Deberán abandonar lo más rápido posible el área de movimiento.</li> <li>- Informar al CECOA del estado y de las incidencias</li> </ul>
<b>Servicio de Meteorología-OMA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Facilitar la información relacionada con la visibilidad a TWR y al Responsable del CECOA.</li> <li>- Remitir al CECOA la información mediante el registro MN.AP.MR.4.16-3 – Comunicación de la meteorológica</li> </ul>
<b>Servicio Control de Aeródromo – TWR</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Informar a las aeronaves de la paralización de las operaciones y la apertura al tráfico vía radio.</li> <li>- Informar al proveedor de los servicios asociados a los volúmenes de espacio aéreo de control de área y aproximación (APP Valencia) de la situación de cierre del aeropuerto para</li> </ul>

## 2.1. SERVICIOS EXTERNOS

Los servicios externos afectados por el procedimiento y los correspondientes responsables del control de los trabajos por parte del aeropuerto son:

Los proveedores de Servicios Certificados afectados por el procedimiento y los correspondientes responsables de la coordinación con dichos proveedores por parte del aeropuerto son:

PROVEEDOR CERTIFICADO	RESPONSABLE DE LA COORDINACIÓN
<b>Servicio Control de Aeródromo - TWR</b>	Director de Operaciones y Mantenimiento
<b>Servicio de Meteorología - OMA</b>	Director de Operaciones y Mantenimiento

Los datos de contacto del personal implicado en el presente procedimiento y de las empresas proveedoras de cada servicio quedan recogidos en el Anexo XII – Directorio.

### **3. INFRAESTRUCTURA, EQUIPO O INSTALACIONES UTILIZADAS**

#### **3.1. AYUDAS VISUALES**

##### *3.1.1. Señales*

- Señal designadora de pista.
- Señal de eje de pista.
- Señal de umbral.
- Señal de punto de visada.
- Señal de zona de toma de contacto con clave de distancia.
- Señal de faja lateral de pista.
- Señal de calle de rodaje cerrada.
- Señal de faja lateral de calle de rodaje.
- Señal de eje de calle de rodaje.
- Señal de plataforma de viraje en la pista.
- Señal de margen pavimentado.
- Señal de punto de espera de la pista.
- Señales de puestos de estacionamiento de aeronaves.
- Identificación de puesto de estacionamiento en señal de entrada.
- Designación de puesto de estacionamiento.
- Señal de entrada a puesto.
- Barra de rueda de morro.
- Indicación de tipo de aeronave.
- Señal de borde de plataforma.
- Líneas de seguridad en plataforma.
- Área de restricción de equipos.
- Área de prohibición de aparcamiento.



- Área de espera de equipos. Señales con instrucciones obligatorias.
- Señales de información de emplazamiento.
- Señales de información de dirección.
- Señal de área fuera de servicio.
- Señalización de viales.

### 3.1.2. Luces y letreros y otros

- Luces de umbral (umbral 06 y umbral 24).
- Luces de Identificación de Umbral, SLIU (umbral 06).
- Luces de extremo.
- Luces de borde de pista.
- Luces de barra de ala
- Luces de eje de pista.
- Sistema de luces de aproximación.
- Sistemas de iluminación de aproximación de categoría CAT I para la cabecera 06 y sencillo de 420 m para la cabecera 24.
- PAPI. (Cabeceras 06 y 24)
- Luces de zona de parada (ambas cabeceras)
- Manga de viento.
- Luces de eje de calle de rodaje.
- Barra de parada en el punto de espera para pista ubicado en la calle de rodaje.
- Luces de protección de pista.
- Letreros de instrucción obligatoria
- Letreros informativos.
- Balizamiento de obstáculos

## 3.2. RADIOAYUDAS A LA NAVEGACIÓN

### ILS CAT I

- LOCALIZADOR LLZ 06 (ID: ICN):

- Frecuencia 111,95 MHz
- Latitud (WGS84): 40° 13' 19,45'' N
- Longitud (WGS84): 0° 05' 22,92'' E
- Altura MSL: 362,379m
- Altura Elipsoidal (WGS-84): 412.901m
- El sistema radiante está situado a 60° MAG y a 2.982 m del umbral 06
- Cobertura 25 NM
- DME 06 (ID: ICN)
  - Canal 56Y
  - Latitud (WGS84): 40° 12' 34,76'' N
  - Longitud (WGS84): 0° 03' 44,51'' E
  - Altura MSL: 339,087m
  - Altura Elipsoidal (WGS-84): 389,685m
  - Cobertura hasta 25 NM
  - La antena del DME está ubicada en la torre de la GP
- SENDA DE PLANEEO 06 (ID: ICN)
  - Frecuencia 330,95 MHz
  - Latitud (WGS84): 40° 12' 34,76'' N
  - Longitud (WGS84): 0° 03' 44,51'' E
  - Altura MSL: 334.187m
  - Altura Elipsoidal (WGS-84): 384,785m
  - Cobertura 25 NM
  - A 280 m del umbral 06

#### **Instalación VOR/DME.**

- VOR (ID: CAS):
  - Frecuencia 117,05 MHz
  - Latitud (WGS84): 40° 13' 07,72'' N

- Longitud (WGS84): 0° 05' 21,05'' E
- Altura MSL: 374,898m
- Altura Elipsoidal (WGS-84): 425,417m
- Cobertura 50 MN
- DME (ID: CAS):
  - Canal 117Y
  - Latitud (WGS84): 40° 13' 07,72'' N
  - Longitud (WGS84): 0° 05' 21,05'' E
  - Altura MSL: 374,898m
  - Altura Elipsoidal (WGS-84): 425.417m
  - La antena del DME está emplazada sobre la antena del sistema radiante del DVOR.
  - Horario H24

### 3.3. INSTALACIONES METEOROLÓGICAS

Las instalaciones meteorológicas necesarias en este procedimiento son las siguientes:

- **Cabecera 06:**
  - Un Ceilómetro para medir la altura del techo de nubes.
  - Un Visibilímetro.
  - Sensor de temperatura/humedad
  - Un sensor de precipitación o Pluviómetro
  - Anemo y Velea (anemocinómetro).
  - Una torreta metálica abatible de 10 metros de altura y frangible, dotada de balizamiento diurno y nocturno.
  - SAI para la cabecera.
- **Cabecera 24:**
  - Anemo y Velea (anemocinómetro).
  - SAI para la cabecera.
  - Una torreta metálica abatible de 10 metros de altura y frangible, dotada de balizamiento diurno y nocturno.

- **OMA:**
  - Dos unidades de grabación.
  - Un equipo de mantenimiento.
  - Una unidad receptora de datos y procesamiento.
  - Dos céfiros
  - Un TRM (Terminal Remoto de Meteorología).
  - Dos indicadores de presión
  - Un indicador de techo de nubes.
  - Un indicador del RVR
  - Un indicador de Temperatura y Humedad
  - Un equipo de sincronización GPS.
- **TWR:**
  - Dos Hermes
  - Dos Céfiros conmutados.

Estos equipos serán gestionados por la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET) que coordinará la disponibilidad de otros equipos.

### **3.4. COMUNICACIONES**

- Radio (Trunking). En la Parte 1, apartado 3 del presente Manual, se encuentran descritas los detalles de las frecuencias de comunicaciones.
- Telefonía:
  - Telefonía corporativa fija.
  - Telefonía móvil corporativa

### **3.5. EQUIPO AUXILIAR DE MANTENIMIENTO**

- Señalización de cierre de viales: Conos

### **3.6. EQUIPAMIENTO PERSONAL**

El personal del Aeropuerto de Castellón cuenta con un Plan de Prevención de

Riesgos Laborales de acuerdo con lo establecido por la Ley 31/1995 de Prevención de Riesgos Laborales. En dicho plan se establecen los requisitos en relación con ropa de trabajo y protecciones individuales para cada uno de los puestos.

En el caso de proveedores externos, los Pliegos que rigen la prestación de los servicios incorporan una cláusula de prevención de riesgos laborales en la que se especifica que "el adjudicatario se compromete a cumplir las obligaciones que impone al empresario la Ley

31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, así como toda la reglamentación y normativa, en el ámbito de esta Prevención, que sea de aplicación".

#### 4. ESCENARIOS Y ACTIVACIÓN DEL PROCEDIMIENTO

El procedimiento de paralización de operaciones consta de tres fases:

- **Fase I: Aviso**

Se activará la fase de aviso cuando el alcance visual en pista (**RVR/VISIBILIDAD**) sea **igual o inferior a 800m**.

El servicio de meteorología avisará a TWR y al responsable CECOA. Éste informará telefónicamente al Director de Operaciones y a todos los colectivos implicados según el apartado 5 de este procedimiento.

- **Fase II: Paralización de operaciones.**

Se activará la fase de paralización de operaciones cuando el alcance visual en pista (**RVR/VISIBILIDAD**) sea **igual o inferior a 550m**.

El Servicio de Meteorología avisará a TWR y al responsable CECOA. Éste, informará de las condiciones al Director de Operaciones y Mantenimiento quien contactará con el Director del Aeropuerto, siendo el responsable de tomar la decisión de la paralización de operaciones. La aprobación de la paralización será comunicada al Director de Operaciones y Mantenimiento quien informará al responsable CECOA.

Los servicios y usuarios implicados actuarán conforme se especifica en el apartado 6, donde se recogen las tareas de los mismos.

El responsable CECOA comunicará mediante llamadas telefónicas el inicio la paralización de las operaciones y suspensión de los aterrizajes y despegues en el área de maniobra. Además, publicará un NOTAM siguiendo lo detallado en la parte E-7 del Manual.

- **Fase III: Reanudación de las operaciones.**

Se activará la fase de reanudación de operaciones cuando el alcance visual en pista (**RVR/VISIBILIDAD**) sea igual o superior a 550m durante al menos 10m y consultando con la oficina de meteorología (OMA), se prevea que la situación tiende a la mejoría. Ésta informará a TWR y al responsable del CECOA, que avisará a todos los usuarios de la finalización de paralización de las operaciones.

Una vez cancelada la paralización de las operaciones, y previamente a la vuelta de las mismas, el Técnico de Operaciones en campo realizará las comprobaciones pertinentes de apertura de tráfico con el fin de comprobar que el estado del sistema (pista y accesos, balizamiento, etc.) del área de movimiento es adecuado.

Una vez concluido informará al responsable del CECOA. Éste, llamará al Director de Operaciones y Mantenimiento quien contactará con el Director

del Aeropuerto, responsable de aprobar la reanudación de las operaciones en el aeropuerto.  
El responsable del CECOA cancela el NOTAM de acuerdo con la parte E-7 del Manual y avisa a todos los usuarios de la reanudación de las operaciones en el aeropuerto.

## 5. DESCRIPCIÓN DE LA SECUENCIA DE ACTUACIONES

### 5.1. AVISO

- Cuando el alcance visual en pista (RVR/VISIBILIDAD) alcance 800m, el servicio de Meteorología avisará a TWR y al responsable CECOA.
- El responsable CECOA llamará al Director de Operaciones y Mantenimiento para informar del dato RVR, quien activa la fase de aviso.
- El responsable CECOA informará de la activación de la fase de aviso mediante llamada telefónica o radiofrecuencia a:
  - SEI
  - Servicio Handling
  - Servicio de mantenimiento.
  - Servicio de seguridad
  - Servicio Suministro de Combustible
  - Conductores y vehículos en general.
  - Compañías aéreas
  - Servicio de control de Fauna.
- Durante la fase de aviso, el responsable CECOA cumplimentará el registro MN.AP.MR.4.16-1 Registro de Comunicaciones del Responsable CECOA.
- Durante la fase de aviso, los servicios y usuarios implicados permanecerán a la espera de nueva información por parte del responsable CECOA y preparados para pasar a la siguiente fase de paralización de operaciones.

### 5.2. PARALIZACIÓN DE OPERACIONES

- Cuando el alcance visual en pista (RVR/VISIBILIDAD) alcance 550 m, el Servicio de Meteorología llamará a TWR y al Responsable del CECOA.
- El Responsable del CECOA llamará al Director de Operaciones y Mantenimiento quien contactará con el Director del Aeropuerto, responsable de tomar la decisión de paralización de las operaciones en el aeropuerto. La aprobación de la paralización será comunicada al Director del Operaciones y Mantenimiento quien informará al Responsable CECOA.
- El responsable CECOA informará de la suspensión de operaciones a TWR para que no autorice más despegues, y al Técnico de Operaciones en Campo para que se dirija al área de movimiento y compruebe que está

despejada y no se realiza ninguna operación.

- El responsable del CECOA facilitará la información de suspensión de operaciones (mediante llamada telefónica o radiofrecuencia) a:
  - SEI
  - Servicio Handling
  - Servicio de Mantenimiento.
  - Servicio de Seguridad
  - Servicio Suministro de Combustible
  - Conductores y vehículos en general.
  - Compañías aéreas
  - Servicio de control de Fauna.

Así mismo, el responsable CECOA publicará un NOTAM siguiendo lo detallado en la parte E-7 del Manual.

Desde la activación de la paralización de operaciones hasta la publicación del NOTAM, TWR comunicará con el proveedor de los servicios asociados a los volúmenes de espacio aéreo de control de área y aproximación (APP Valencia) informando de la situación de cierre del aeropuerto para redireccionar el posible tráfico. La coordinación entre estos dos proveedores se describe en el procedimiento B-2 Coordinación entre gestor certificado y los proveedores de los servicios de navegación aérea.

Durante la paralización de las operaciones, el responsable CECOA cumplimentará el registro MN.AP.MR.4.16-1 Registro de Comunicaciones del Responsable CECOA.

- Cuando se informe de la paralización de las operaciones, los servicios y usuarios implicados realizarán las tareas necesarias para que la paralización de operaciones en el área de movimiento pueda llevarse a cabo de forma rápida. Tras esta llamada, cada uno de los usuarios realizará las siguientes tareas en el orden mencionado:
  - Responsable del CECOA:
    - En el caso de que existan obras, se comunicará con el responsable de estas mediante teléfono, y ordenará la evacuación de personal y equipos.
    - Registrará las posibles incidencias y dará seguimiento hasta su resolución/toma de decisión (MN.AP.MR.4.16-2 – Registro de incidencias en condiciones de paralización de operaciones)
    - Verificará que los procedimientos son seguidos por todos los



afectados y, ante cualquier incidencia, realizará los contactos oportunos y tratará de resolverla.

o SEI

El SEI permanecerá en estado de alerta local durante el periodo de aplicación de este procedimiento:

- Comprobar el funcionamiento de equipos
- Mantener las puertas de salida de vehículos de la estación permanentemente abiertas.
- Informar inmediatamente al responsable del CECOA cuando se detecten situaciones o circunstancias que afecten a la paralización de las operaciones.
- Vestir prendas de alta visibilidad.
- Mantener fija la escucha de la frecuencia de rodaje.

o Servicio Handling

- Reducir al mínimo imprescindible el uso de vehículos.
- Abandonar el área de movimiento lo antes posible.
- Retirada de personal y equipos de plataforma.
- Mantener fija la escucha de la frecuencia de rodaje.
- Informar inmediatamente al Responsable del CECOA cuando se detecten situaciones o circunstancias que afecten a la paralización de las operaciones.

o Servicio de Mantenimiento.

Central Eléctrica:

- No se realizarán tareas de mantenimiento, ni se manipularán equipos o instalaciones. En caso de estarse realizando en el momento de activación del procedimiento, se procederá a su suspensión.
- Se comprobará el correcto funcionamiento de las fuentes de energía,
- Realizar comprobaciones periódicas de los equipos y sistemas que desde la Central Eléctrica se controlan, informando inmediatamente cuando se detecten situaciones o circunstancias que, dentro de su competencia, afecten al presente procedimiento.
- Informar a TWR y al Responsable CECOA de cualquier incidencia en los mismos que pueda afectar a paralización de

las operaciones en el área de maniobras.

- o Servicio de Seguridad
  - Reducir al mínimo imprescindible el uso de vehículos.
  - No se permitirá la entrada al área de movimiento salvo aquellas que sean imprescindibles.
  - Abandonar el área de movimiento lo antes posible.
  - Se informara inmediatamente al Responsable del CECOIA cuando se detecten situaciones o circunstancias que, dentro de su competencia, afecten a la paralización de las operaciones.

- o Servicio Suministro de Combustible.

En el caso de que se encuentre realizando tareas de suministro de combustible,

- Suspender/rematar lo antes posible el suministro de combustible.
  - Reducir al mínimo imprescindible el uso de vehículos.
  - Abandonar el área de movimiento lo antes posible.
  - Mantener fija la escucha de la frecuencia de rodaje.
  - Vestir prendas de alta visibilidad.
  - Se informará inmediatamente al Responsable del CECOIA cuando se detecten situaciones o circunstancias que, dentro de su competencia, afecten a la paralización de las operaciones.
- o Conductores y vehículos en general.
    - Deberán abandonar lo más rápido posible el área de movimiento, si no es precisa su estancia en ella.
    - En caso de que fuera imprescindible la circulación, se realizará con las luces de cruce y las antiniebla encendidas.
    - Mantener fija la escucha de la frecuencia de rodaje.
    - En todo caso, los vehículos utilizarán estrictamente las vías de servicio existentes en plataforma, y se evitará la presencia de vehículos en el área de maniobras.
    - Los vehículos autorizados a circular en el área de maniobra dispondrán de un plano del aeropuerto y de instrucciones para las situaciones anómalas que se pudieran presentar (p.ej. averías del vehículo, del equipo de comunicaciones o desorientación del conductor), estarán equipados con

trunking y teléfono móvil y en contacto permanente con TWR y el Responsable CECOIA y sus conductores familiarizados con la configuración y señalización de las pistas y calles de rodaje.

- Se informará inmediatamente al Responsable del CECOIA cuando se detecten situaciones o circunstancias que, dentro de su competencia, afecten a la paralización de las operaciones.
- o Compañías aéreas
  - Deberán abandonar lo más rápido posible el área de movimiento.
- o Servicio de control de Fauna.
  - Deberán abandonar lo más rápido posible el área de movimiento.
- o Técnico de operaciones en campo:
  - Retirada del personal del área de maniobras.
  - Cierre de la vía de servicio de la plataforma mediante conos, para evitar posibles colisiones con aeronaves.
  - Realizar recorridos puntuales de inspección.
  - Informar inmediatamente al Responsable del CECOIA cuando se detecten situaciones o circunstancias que afecten a la paralización de las operaciones.
  - Vestir prendas de alta visibilidad y se usarán las linternas o toletes iluminados para realizar las señales de guiado a las aeronaves.
  - Mantener fija la escucha de la frecuencia de rodaje.
- Los implicados deberán comunicar al CECOIA cualquier incidencia en la central eléctrica, balizamiento, radioayudas, SEI, que afecte o pueda afectar al desarrollo de las operaciones.

- **Incidencias**

Cualquier incidencia en la central eléctrica, balizamiento, radioayudas, SEI, que afecte o pueda afectar al desarrollo del procedimiento, deberá ser comunicada inmediatamente al CECOIA.

- A. En el caso de tratarse de fallos en sistemas de balizamiento y/o comunicaciones, deberá avisarse primero a TWR. En el caso de que una aeronave o vehículo operando en el Área de Movimiento sufra fallo en las comunicaciones, procederá como sigue:
  - o Aeronave - La aeronave continuará por la ruta asignada hasta

el límite de la información proporcionada por TWR extremando las precauciones

donde mantendrá posición y esperará la llegada del vehículo SEI que le guiará al puesto de estacionamiento o apartadero designado.

- o Vehículos - El vehículo se detendrá, permanecerá en su posición y esperará la llegada de un vehículo SEI que le guiará hasta el lugar que se determine.

B. En caso de desorientación de un vehículo, comunicará de inmediato a TWR, permaneciendo en su posición y esperando la llegada del SEI.

- **Excepciones**

Cuando se active la suspensión, quedarán paralizadas todas las operaciones en Plataforma, a excepción de las siguientes (en caso de que estén en curso):

- o Embarque/desembarque de pasajeros.
- o Carga/descarga de equipajes.
- o Repostaje de aeronaves.

En estos casos el TOEC informará al Agente Handling de que al finalizar dichas operaciones no se podrá comenzar ninguna más.

Si en el momento de la activación de la paralización de operaciones los pasajeros de alguna aeronave ya han embarcado, podrán continuar embarcados durante un plazo máximo de 30 minutos. Si pasado este tiempo la paralización sigue vigente, el Responsable del CECOА contactará con el TOEC para que informe al Agente Handling de que tiene que proceder al desembarque de los pasajeros.

El Agente Handling podrá solicitar el desembarque antes del plazo de 30 minutos si así lo desea. El Responsable del CECOА autorizará el desembarque informando al TOEC, quien procederá a notificarlo al Agente Handling.

Si hubiese que acceder con algún vehículo al área de maniobras, las entradas se realizarán, únicamente, precedidos por el SEI y previa autorización de TWR. En general los movimientos permitidos serán de salida del área de maniobras.

### **5.3. REANUDACIÓN DE OPERACIONES**

**5.3.1.** Cuando las condiciones meteorológicas permitan una visibilidad/RVR igual o superior a 550 m durante al menos 10 minutos y, consultando con Servicio de Meteorología se prevea que la situación tiende a la mejoría, ésta informará a TWR y al Responsable del CECOА.

**5.3.2.** Previamente a la vuelta de las operaciones, el Técnico de Operaciones en campo, apoyado por el servicio de mantenimiento, realizará las

comprobaciones pertinentes de apertura de tráfico con el fin de comprobar que el estado del sistema (pista y accesos, balizamiento, etc.) del área de movimiento es adecuado. Además, realizará la apertura del vial de servicio anteriormente cerrado retirando los conos. Una vez concluido informará mediante una llamada telefónica al responsable del CECOIA al finalizar la misma. Éste, informará al Director de Operaciones y Mantenimiento y al Director del Aeropuerto, quien tomará la decisión de reanudar las operaciones en el aeropuerto y activa la reanudación.

**5.3.3.** El responsable del CECOIA facilitará la información relacionada con la visibilidad a los usuarios mediante llamada telefónica. Éste informa a TWR mediante

una llamada telefónica del restablecimiento de las operaciones, y TWR comunicará vía radio la apertura de tráfico a las aeronaves.

**5.3.4.** Así mismo, el Responsable CECOIA cancela el NOTAM de acuerdo con la parte E-7 del Manual.

**5.3.5.** El Responsable del CECOIA informará mediante llamada telefónica de la vuelta a la operatividad normal del Aeropuerto a:

- SEI
- Servicio Handling
- Servicio de Mantenimiento.
- Servicio de Seguridad
- Servicio Suministro de Combustible
- Conductores y vehículos en general.
- Compañías aéreas
- Servicio de control de Fauna.

**5.3.6.** Durante la reanudación de operaciones, el Responsable CECOIA cumplimentará el registro MN.AP.MR.4.16-1 Registro de Comunicaciones del Responsable CECOIA.

## **6. OTRA INFORMACIÓN DE INTERÉS**

### **6.1. FORMACIÓN DEL PERSONAL IMPLICADO**

En el Anexo V – Plan de Formación del Personal del Aeropuerto, del Manual de Aeropuerto, se detalla la capacitación mínima que debe poseer el personal para desarrollar sus funciones detalladas en el presente procedimiento.

En este mismo anexo se detalla la formación general que recibirán los diferentes colectivos de forma previa al inicio de su actividad en el puesto (formación inicial), así como un itinerario formativo una vez incorporados a su puesto de trabajo (formación continua y de refresco).

En la parte B-2 – Coordinación con Terceros del Manual de Aeropuerto, se encuentran las cláusulas del contrato en las que se establecen los aspectos relativos a la formación del personal de empresas externas relacionadas con el presente procedimiento.

La formación en seguridad operacional necesaria para la realización de las tareas definidas en este procedimiento se detalla en el procedimiento PO.SO.12.FOR – Formación en Materia de Seguridad Operacional del Anexo II. Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SGS), donde se puede comprobar en detalle el itinerario formativo de cada colectivo implicado en materia de seguridad operacional.

Adicionalmente, los siguientes colectivos deberán conocer y recibir formación específica sobre este procedimiento:

- o SEI
- o Servicio Handling
- o Servicio de Mantenimiento.
- o Servicio de Seguridad
- o Servicio Suministro de Combustible
- o Conductores y vehículos en general.
- o Compañías aéreas
- o Servicio de control de Fauna.
- o Técnico de Operaciones en campo
- o Director del Aeropuerto,
- o Director de Operaciones y Mantenimiento

### **6.2. EMPLEO DE PRENDAS DE ALTA VISIBILIDAD**

### **6.2.1.** *Introducción.*

Un método eficaz de asegurar que los peatones son visibles en todo momento consiste en que los mismos porten prendas de alta visibilidad para acceder y permanecer en el interior de las zonas restringidas de seguridad del área de movimiento dentro del recinto aeroportuario durante todo el tiempo que los mismos trabajen.

### **6.2.2.** *Áreas de aplicación.*

A los efectos de este documento, se entiende como "zonas restringidas de seguridad" del área de movimiento en las que ha de portarse prendas de alta visibilidad:

- 6.2.2.1.** Plataforma.
- 6.2.2.2.** Patios de clasificación de equipajes.
- 6.2.2.3.** Área de maniobras (calles de rodaje y pistas).
- 6.2.2.4.** Vías de servicio del lado aire.

### **6.2.3.** *Requisitos.*

Todo el personal del Aeropuerto de Castellón y de las diferentes empresas que operen en cualquiera de las áreas de aplicación definidas en el apartado 8.2.2 debe portar prendas de alta visibilidad del tipo especificado en el punto 6 en todo momento.

Las prendas de alta visibilidad deben mantenerse limpias y en las condiciones de mantenimiento adecuadas para cumplir su función.

### **6.2.4.** *Acciones en caso de incumplimiento.*

Además de las sanciones que puedan incluirse en cada norma (p.ej. la Normativa de Seguridad en Plataforma), los peatones que no porten prendas de alta visibilidad, o cuyas prendas no estén en las condiciones de mantenimiento adecuadas, deberán abandonar dichas zonas hasta que se equipen con prendas de alta visibilidad en condiciones apropiadas.

### **6.2.5.** *Exenciones.*

Quedan expresamente exceptuados de cumplir con estos requerimientos los pasajeros, dado que, aunque transiten por determinadas áreas restringidas del área de movimiento dentro del recinto aeroportuario, no trabajan en ellas.

El personal de los servicios de salvamento y extinción de incendios y de la Servicio de seguridad que vistan equipos de protección individual, de acuerdo con su propia normativa, que incorporen elementos de alta visibilidad.

#### **6.2.6. Prendas de Alta Visibilidad Certificadas**

Las prendas de alta visibilidad de uso en el Aeropuerto de Castellón están certificadas de acuerdo con la norma europea UNE-EN 471.

Además, se tienen en cuenta los siguientes requisitos:

##### **1. Material de fondo y reflectante.**

Las superficies mínimas de los materiales constituyentes de la ropa deben corresponder a "Ropa de Clase 2" o "Ropa de Clase 3 (párrafo 4.1 de UNE-EN 471).

##### **2. Color del material de fondo.**

Los colores del material de fondo deberán ser amarillo fluorescente, rojo-anaranjado fluorescente o rojo fluorescente (párrafo 5.1.1 de UNE-EN 471).

##### **3. Material reflectante.**

El color del material reflectante será "plata".

##### **4. Otros requisitos.**

Es recomendable que las prendas de alta visibilidad dispongan de: un bolsillo transparente en un lugar visible para poder llevar la Tarjeta de Identificación Aeroportuaria, así como, de un anagrama de la empresa si esta radica en el Aeropuerto.

#### **6.2.7. Procedimientos en los que aplica la instrucción operativa**

El empleo de prendas de alta visibilidad aplica en los procedimientos de la parte E del presente Manual de Aeropuerto.



## 7. CONTROL Y GESTIÓN DE LA DOCUMENTACIÓN FINAL

Para un buen control de los trabajos desarrollados, así como para permitir el análisis posterior de las labores que se han realizado, es necesario recoger numerosos datos durante las operaciones anteriormente descritas. Se incluyen los registros mencionados en el presente procedimiento además de los incluidos en el procedimiento E-9 relacionados con la publicación del NOTAM.

REGISTRO	MODELO DE REGISTRO	RESPONSABLE DE		UBICACIÓN	FORMATO DEL ARCHIVO	TIEMPO MÍNIMO DEL ARCHIVO
		CUMPLIMENTACIÓN	APROBACIÓN Y ARCHIVO			
Registro de Comunicaciones del Responsable CECOA	MN.AP.MR.4.16-1- Registro de Comunicaciones del	Responsable CECOA	Responsable CECOA	Despacho del Director de Operaciones y	Papel / Digital	Cinco (5) años
Registro de incidencias en condiciones de paralización de	MN.AP.MR.4.16-2- Registro de incidencias en condiciones de	Responsable CECOA	Responsable CECOA	Despacho del Director de Operaciones y Mantenimie	Papel / Digital	Cinco (5) años
Comunicación de la OMA	MN.AP.MR.4.16-3- Comunicación de la OMA	OMA	Responsable CECOA	Despacho del Director de Operacion	Papel / Digit	Cinco (5) años
Solicitud de generación de	MN.AP.MR.4.1-1- Modelo de comunicaciones al AIO	Solicitante	Responsable CECOA	CECOA	Papel / Digit	Cinco (5) años
Registro de publicación de	MN.AP.MR.4.1-2 MODELO DE REGISTRO DE PUBLICACIÓN	Responsable CECOA	Responsable CECOA	CECOA	Papel / Digital	Cinco (5) años
Parte de incidencias posición COM /	MN.AP.MR.4.1-3- MODELO DE REGISTRO DE PARTE DE INCIDENCIAS POSICIÓN	Responsable CECOA	Responsable CECOA	CECOA	Papel / Digital	Cinco (5) años
Notificación efectuada al AIS	MN.AP.MR.4.1-4 - MODELO DE REGISTRO DE NOTIFICACIÓN EFECTUADA AL	Responsable CECOA	Responsable CECOA	CECOA	Digital	Permanente

Los modelos de registro se encuentran en el ANEXO XI – MODELOS DE REGISTROS del presente Manual.

## PARTE II

### 1. OBJETO DEL PROCEDIMIENTO

El aeropuerto de Castellón no dispone de procedimiento de operaciones en condiciones invernales.

A causa de sus específicas condiciones meteorológicas (ver documento DOC-3/Documentos Dictamen/ DOCUMENTO N°6 climatología), no es previsible que se presenten condiciones meteorológicas de escarcha, hielo y/o nieve, por lo que no se dispone de equipos específicos para la actuación en caso de heladas y/o nevadas, tales como medios para la limpieza de nieve y/o hielo, medios para la prevención de la formación de hielo, equipos de medida del coeficiente de rozamiento o instalaciones de deshielo/antihielo para aeronaves en tierra.

De este modo, en el AIP del Aeropuerto de Castellón, en el apartado AD 2.3. HORAS DE FUNCIONAMIENTO, se indica que no se dispone de instalaciones de deshielo.

## 2. PERSONAL IMPLICADO

PERSONAL IMPLICADO	RESPONSABILIDADES
<b>Oficina Meteorológica (OMA)</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Emitir los pronósticos meteorológicos (METAR, TAF, TREND, etc.).</li></ul>
<b>Director del Aeropuerto</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Evaluar la operatividad del Aeropuerto.</li><li>• Activar/Desactivar el procedimiento de acuerdo a los partes emitidos por el Servicio de Meteorología-OMA</li><li>• Anualmente, revisar y analizar el funcionamiento del procedimiento y proponer cambios en el mismo</li><li>• Formar al personal, tanto propio como externo, que participa en el procedimiento (formación inicial, de refuerzo, etc.).</li></ul>

PERSONAL IMPLICADO	RESPONSABILIDADES
<p><b>Responsable CECO A</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anticipar, en la medida de lo posible, las previsiones en la zona del aeropuerto y confirmar a través de la OMA las previsiones a medida que se vaya aproximando la hora prevista de inicio de las condiciones climatológicas adversas.</li> <li>• Coordinar el procedimiento.</li> <li>• Realizar las llamadas a los responsables y colectivos implicados, informándoles del riesgo existente.</li> <li>• Realizar el seguimiento de la aplicación de las medidas preventivas que se estén activando.</li> <li>• Ante el agravamiento de la situación y la ausencia del Director de Operaciones y Mantenimiento, evaluar junto a la TWR la necesidad de proceder al cierre de la pista. La decisión tomada se la comunicará al Director de Operaciones y Mantenimiento.</li> <li>• Analizar el funcionamiento del procedimiento y se proponen cambios en el mismo.</li> <li>• Publicar los NOTAM, siguiendo el Manual de Aeropuerto, procedimiento E-7.</li> <li>• Avisar a las dependencias en alerta del fin de la situación de riesgo.</li> <li>• Realizar un seguimiento de las afecciones que está provocando la situación y definir las medidas correctivas que deban adoptarse para minimizar los daños y restaurar en el tiempo más breve posible la completa operatividad de las instalaciones.</li> <li>• Apuntar la incidencia en el parte de incidencias del turno.</li> <li>• Solicitar al TOEC la inspección de pista si se dan condiciones propicias a la formación de hielo.</li> <li>• Si se confirma presencia de hielo, nieve y/o escarcha en pista, CECO A informará a DOM y procederá según el POL.POAM.</li> <li>• En caso de que se hayan producido variaciones en las condiciones meteorológicas que hagan prever cambios en las condiciones de pistas, CECO A solicitará a TOEC nuevas mediciones de contaminación de pista.</li> <li>• En caso de que se confirme tras la inspección la no presencia de hielo, nieve o escarcha, se informará a DOM</li> </ul>

PERSONAL IMPLICADO	RESPONSABILIDADES
<p><b>Director de Operaciones y Mantenimiento</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Es el encargado de realizar las modificaciones y actualizaciones del procedimiento.</li> <li>• Ante el agravamiento de la situación, el Director de Operaciones y Mantenimiento realiza la evaluación, junto con la Torre de Control, previa a la decisión de cerrar el aeropuerto y desviar vuelos en caso necesario. La decisión tomada se le comunicará al Director del Aeropuerto.</li> <li>• Informar al CECOA de la activación/desactivación del procedimiento.</li> <li>• Coordinará y dará seguimiento a la resolución de las incidencias que le sean comunicadas hasta su cierre</li> <li>• Se mantiene informado de la evolución de la situación y participa en la definición de las medidas correctivas que deban adoptarse para minimizar los daños y restaurar en el tiempo más breve posible la completa operatividad de las instalaciones.</li> <li>• Para la reapertura del aeropuerto, el Director de Operaciones y Mantenimiento volverá a evaluar con la Torre de Control la decisión, ésta se le comunicará al</li> </ul>
<p><b>Técnico de Mantenimiento</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ante la previsión de condiciones meteorológicas adversas da las instrucciones pertinentes a los coordinadores de los expedientes de mantenimiento para que activen las medidas preventivas necesarias para minimizar los riesgos.</li> <li>• Se mantiene informado de la evolución de los hechos y participa en la definición de las medidas correctivas que deban adoptarse para minimizar los daños y restaurar en el tiempo más breve posible la completa operatividad de las instalaciones.</li> <li>• Informar al CECOA de cualquier incidencia que se pueda ocasionar en caso de fuertes vientos y lluvia fuerte</li> <li>• Verificar e informar de la resolución de la incidencia al CECOA y al Director de Operaciones y Mantenimiento.</li> <li>• Avisar al servicio de mantenimiento tras la desactivación del procedimiento para realizar la inspección general</li> </ul>
<p><b>Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios (SEI)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Permanecer en alerta mientras dura el aviso.</li> </ul>

PERSONAL IMPLICADO	RESPONSABILIDADES
<b>Técnico de Operaciones en Campo (TOEC)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Comprobar el estado de la superficie de la pista, de acuerdo con el procedimiento E-9 INSPECCIÓN DEL ÁREA DE MOVIMIENTO y POL.GRF, por contaminantes. Realizar las mediciones correspondientes.</li> <li>• Reportar a CECO A los datos de contaminación de pista de acuerdo con POL.GRF.</li> <li>• Comprobar y transmitir el estado de otras zonas del área de movimiento.</li> <li>• Realizar las inspecciones del área de movimiento tras la finalización de las condiciones de hielo y nieve y comunicar al Responsable del CECO A el resultado de las inspecciones.</li> </ul>
<b>Servicio de mantenimiento en campo de vuelo</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Realizar una inspección de las áreas y sistemas bajo su responsabilidad y actuar consecuentemente.</li> <li>• Mantener informado al Responsable del CECO A de los problemas que surjan y de las medidas adoptadas.</li> </ul>
<b>Torre de Control (TWR)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Coordinar y controlar el tráfico aéreo.</li> </ul>

### 3. RECURSOS Y MEDIOS DISPONIBLES

En el Aeropuerto de Castellón, a causa de sus específicas condiciones meteorológicas, no es previsible que se presenten condiciones meteorológicas de hielo y/o nieve, por lo que no se dispone de equipos específicos para la actuación en caso de heladas y/o nevadas, tales como medios para la limpieza de nieve y/o hielo, medios para la prevención de la formación de hielo, equipos de medida del coeficiente de rozamiento o instalaciones de deshielo/antihielo para aeronaves en tierra.

De este modo, en el AIP del Aeropuerto de Castellón, en el apartado AD 2.3. HORAS DE FUNCIONAMIENTO, se indica que no se dispone de instalaciones de deshielo.

### 4. ESCENARIO Y ACTIVACIÓN DEL PROCEDIMIENTO

El **procedimiento se activará** cuando se dé alguna de las siguientes circunstancias:

- Cuando se detecte la presencia de escarcha, hielo o nieve en la pista,
- o se prevea su presencia antes de alcanzar pista.

En estos casos, la OMA informará al CECOA para poder prever y activar el procedimiento.

En la oficina meteorológica del aeropuerto, se utilizan los siguientes medios para difundir la información meteorológica:

- Boletines de aviso de aeródromo (BAAD).
- Pronósticos meteorológicos (METAR, TAF, TREND, etc.).

Estos datos pueden ser consultados a través del sistema ICARO en el CECOA por las compañías aéreas, handling, etc.

La Oficina Meteorológica Aeronáutica (OMA) transmitirá al Centro de Coordinación Aeroportuaria (CECOA) los avisos de aeródromo, y las alertas provinciales meteorológicas. El CECOA informará de ello al Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios (SEI) y al Técnico de Mantenimiento en campo de vuelo, al TOEC, así como a los servicios afectados por cada una de las situaciones, de acuerdo con lo establecido en este procedimiento.

La manera de establecer las comunicaciones entre las distintas dependencias del aeropuerto se realizará en función de los medios establecidos para este fin. En el cuadro siguiente se detallan los medios de transmisión:

Receptor - Transmisor	Estación SEI	Vehículos SEI	Jefe de Dotación	Bomberos	Torre (TWR)	CECOA	TOEC
Estación SEI	-	Walkys	Walkys	Walkys	Línea telefónica directa Walkys	Teléfono punto a punto Walkys	
Vehículos SEI	Walkys y estación fija de radio-frecuencia	Walkys y estación fija de radio-frecuencia	Walkys	Walkys	Walkys	Walkys	
Personal SEI. Jefe de Dotación	Walkys	Walkys	-	Walkys	Walkys	Walkys	

Receptor - Transmisor	Estación SEI	Vehículos SEI	Jefe de Dotación	Bomberos	Torre (TWR)	CECOA	TOEC
Personal SEI. Bomberos	Walkys	Walkys	Walkys	-	Walkys	Walkys	
Torre (TWR)	Línea telefónica directa Walkys	Walkys	Walkys	Walkys	-	Walkys	
TOEC					Walkys	Walkys	

## 5. DESCRIPCIÓN DE LA SECUENCIA DE ACTUACIONES

### 5.1. Procedimiento rutinario de detección de riesgo de helada o nevada

La Agencia Estatal de Meteorología (AEMET), a través de la Oficina Meteorológica de Aeródromo (OMA) en el Aeropuerto de Castellón, interacciona mediante distintos sistemas con TWR y con el Responsable del CECOA de manera automatizada (sistema ÍCARO, presentación de datos meteorológicos, e-mail, etc.).

Las emisiones de la OMA se publicarán a lo largo del día. El Responsable del CECOA consulta estos partes meteorológicos, al menos al principio y al final de cada turno. En caso de riesgo de helada o nevada, la AEMET suele emitir avisos a todos los aeropuertos afectados. Por una u otra vía, el Responsable del CECOA tiene la responsabilidad de anticipar el riesgo de helada o nevada con una antelación de 24 horas.

El Responsable del CECOA valorará con la OMA el grado de riesgo de helada o nevada (bajo, medio, alto) en las inmediaciones del Aeropuerto de Castellón. También se tratará de estimar las franjas horarias en las que se prevé la helada o nevada y si estas coinciden con las horas en las que se prevén operaciones en el aeropuerto.

En caso de que efectivamente se prevea el riesgo de que la helada o nevada interfiera en la operación del aeropuerto (área de movimiento, vías de acceso al área de movimiento, accesos al aeropuerto, etc.) el proceso a seguir se divide en las siguientes fases:

- **Fase I: AVISO**

Cuando CECOA obtenga confirmación por parte de la OMA de que existe riesgo medio o alto de nevada en la zona del Aeropuerto de Castellón durante el horario de uso público, se deberá comunicar a todos los colectivos del aeropuerto:

- SEI
- Servicio Handling
- Servicio de Mantenimiento.
- Servicio de Seguridad
- Servicio Suministro de Combustible
- Conductores y vehículos en general.



- Compañías aéreas
- Servicio de control de Fauna.

Durante la fase de aviso, el responsable CECOIA cumplimentará el registro MN.AP.MR.4.16-1 Registro de Comunicaciones del Responsable CECOIA.

Durante la fase de aviso, los servicios y usuarios implicados permanecerán a la espera de nueva información por parte del responsable CECOIA y preparados para pasar a la siguiente fase de paralización de operaciones.

- **Fase II: PARALIZACIÓN DE LAS OPERACIONES**

En caso de que finalmente se produzcan las nevadas o heladas esperadas, CECOIA solicitará al TOEC una inspección del área de maniobras, de acuerdo con el Procedimiento E-9 y 30.POL.GRF.

El TOEC remitirá a CECOIA los datos tomados en campo, según el registro POL.GRF-1, en base al cual deberá elaborar su informe RCR y registrarlo.

En caso de que la superficie contaminada por hielo, escarcha o nieve sea superior al 10% en algún tercio de pista y haya contaminante en la franja central de pista (6m a ambos lados del eje de pista) se suspenderán operaciones, el Responsable del CECOIA llamará al Director de Operaciones y Mantenimiento quien contactará con el Director del Aeropuerto, responsable de tomar la decisión de paralización de las operaciones en el aeropuerto. La aprobación de la paralización será comunicada al Director del Operaciones y Mantenimiento quien informará al Responsable CECOIA.

El responsable CECOIA informará de la suspensión de operaciones a TWR para que no autorice despegues ni aterrizajes, y al Técnico de Operaciones en Campo para que se dirija al área de movimiento y compruebe que está despejada y no se realiza ninguna operación.

El responsable CECOIA facilitará la información a los siguientes mediante llamada telefónica comunicando: **"Paralización de todas las operaciones y suspensión tanto de los aterrizajes como despegues"** en el área de maniobra a:

- o SEI
- o Servicio Handling
- o Servicio de Mantenimiento.
- o Servicio de Seguridad
- o Servicio Suministro de Combustible
- o Conductores y vehículos en general.
- o Compañías aéreas
- o Servicio de control de Fauna.

Así mismo, el responsable CECOIA publicará un NOTAM siguiendo lo

detallado en la parte E-7 del Manual.

Desde la activación de la paralización de operaciones hasta la publicación del NOTAM, TWR comunicará con el proveedor de los servicios asociados a los volúmenes de espacio aéreo de control de área y aproximación (APP Valencia) informando de la situación de cierre del aeropuerto para redireccionar el posible tráfico. La coordinación entre estos dos proveedores se describe en el procedimiento B-2 Coordinación entre gestor certificado y los proveedores de los servicios de navegación aérea.

Durante la paralización de las operaciones, el responsable CECOA cumplimentará el registro MN.AP.MR.4.16-1 Registro de Comunicaciones del Responsable CECOA.

#### **Incidencias:**

Cualquier incidencia en la central eléctrica, balizamiento, radioayudas, SEI, que afecte o pueda afectar al desarrollo del procedimiento, deberá ser comunicada inmediatamente al CECOA.

- A. En el caso de tratarse de fallos en sistemas de balizamiento y/o comunicaciones, deberá avisarse primero a TWR. En el caso de que una aeronave o vehículo operando en el Área de Movimiento sufra fallo en las comunicaciones, procederá como sigue:
  - Aeronave - La aeronave continuará por la ruta asignada hasta el límite de la información proporcionada por TWR extremando las precauciones, donde mantendrá posición y esperará la llegada del vehículo SEI que le guiará al puesto de estacionamiento o apartadero designado.
  - Vehículos - El vehículo se detendrá, permanecerá en su posición y esperará la llegada de un vehículo SEI que le guiará hasta el lugar que se determine.
- B. En caso de desorientación de un vehículo, comunicará de inmediato a TWR, permaneciendo en su posición y esperando la llegada del vehículo de auxilio.

En fase de "Paralización de operaciones", si hubiese que acceder con algún vehículo al área de maniobras, las entradas se realizarán, únicamente, precedidos por el SEI y previa autorización de TWR. En general los movimientos permitidos serán de salida del área de maniobras.

#### **• FASE III: REANUDACIÓN DE LAS OPERACIONES**

Con las actualizaciones de OMA y los datos de la temperatura en pista, en caso de mejora de las condiciones exteriores, CECOA solicitará una inspección a adicional a TOEC y se procederá de acuerdo con el procedimiento local 30.POL.GRF y E-9, en cuanto a las mediciones, registro y transmisión de datos tomados.

Cuando el % de superficie ocupada por el contaminante sea inferior al 10% y el espesor inferior a 3mm se podrán retomar las operaciones en pista. Para ello, CECOA deberá remitir la información al Director de Operaciones y Mantenimiento y a TWR, finalmente se informará al Director del Aeropuerto que será quien decida reanudar las operaciones en pista (sin perjuicio de las decisiones que

correspondan a TWR sobre cada operación concreta mientras la pista se declara operativa), y promueva las correspondientes emisiones de NOTAM y transmisión de información a nivel local para que sean realizadas por el Responsable del CECO. CECO emitirá el RWYCC con el nuevo estado de pista de acuerdo con 30.POL.GRF.

En caso de que no haya mejorado la situación al final del uso operativo y se prevé que las condiciones se mantengan al día siguiente, se deberán hacer las mediciones para cálculo de condiciones de pista según 30.POL.GRF y E-9 tanto al cierre del aeropuerto como previamente a la apertura al día siguiente.

Previamente a la vuelta de las operaciones, el Técnico de Operaciones en campo, apoyado por el servicio de mantenimiento en campo de vuelo, realizará las comprobaciones pertinentes de apertura de tráfico con el fin de comprobar que el estado del sistema (pista y accesos, balizamiento, coeficiente de rozamiento, etc.) del área de movimiento es adecuado.

Una vez concluido informará mediante una llamada telefónica al responsable del CECO al finalizar la misma. Éste, informará al Director de Operaciones y Mantenimiento y al Director del Aeropuerto, quien tomará la decisión de reanudar las operaciones en el aeropuerto y activa la fase de finalización.

El responsable del CECO facilitará la información a los usuarios mediante llamada telefónica a todos los usuarios de la reanudación de las operaciones en el aeropuerto. Éste informa a TWR mediante una llamada telefónica del restablecimiento de las operaciones, y el TWR comunicará vía radio la apertura de tráfico a las aeronaves.

Así mismo, el Responsable CECO cancela el NOTAM de acuerdo con la parte E-7 del Manual.

El Responsable del CECO informará mediante llamada telefónica de la vuelta a la operatividad normal del Aeropuerto a:

- SEI
- Servicio Handling
- Servicio de Mantenimiento.
- Servicio de Seguridad
- Servicio Suministro de Combustible
- Conductores y vehículos en general.
- Compañías aéreas
  
- Servicio de control de Fauna.
  
- TWR

Responsable de Seguridad Operacional, Calidad y Medio Ambiente.

Durante esta fase, el Responsable CECO cumplimentará el registro MN.AP.MR.4.16-1 Registro de Comunicaciones del Responsable CECO.

## 5.2. Procedimiento de deshielo/antihielo de aeronaves

La escarcha, la nieve o el hielo en las alas, hélices o cualquier superficie de mando del avión generan efectos adversos en la aeronavegabilidad de esta, poniendo en peligro las operaciones de despegue.

Cuando tenga lugar en el Aeropuerto una situación excepcional en la que se pudiesen producir en el avión ciertas condiciones de engelamiento, o si hay hielo, nieve, aguanieve o escarcha en las alas, las hélices, las superficies de mando, las entradas a los motores o en otras superficies críticas, el Director de Operaciones y Mantenimiento comunicará con la Torre de Control para que ésta recuerde a las empresas de handling y a los pilotos que no se dispone de instalaciones de deshielo/antihielo en el Aeropuerto y que es su responsabilidad asegurar el buen estado de la aeronave y su correcto funcionamiento antes de iniciar el vuelo.

## 6. REGISTROS

Se incluyen los registros mencionados en el presente procedimiento además de los incluidos en el procedimiento E-7 relacionados con la publicación del NOTAM.

REGISTRO	MODELO DE REGISTRO	RESPONSABLE DE		UBICACIÓN	FORMA TO DEL ARCHIVO	TIEMPO MÍNIMO DEL ARCHIVO
		CUMPLIMENTACIÓN	APROBACIÓN Y ARCHIVO			
Registro de Comunicaciones del Responsable CECOA	MN.AP.MR.4.16-1 Registro de Comunicaciones del Responsable CECOA	Responsable CECOA	Responsable CECOA	Despacho del Director de Operaciones y Mantenimiento	Papel/ Digital	Cinco (5) años
Registro de incidencias en condiciones de paralización de operaciones	MN.AP.MR.4.16-2 Registro de incidencias en condiciones de paralización de operaciones	Responsable CECOA	Responsable CECOA	Despacho del Director de Operaciones y Mantenimiento	Papel / Digital	Cinco (5) años
Comunicación de la OMA	MN.AP.MR.4.16-3 Comunicación de la OMA	OMA	Responsable CECOA	Despacho del Director de Operaciones	Papel / Digital	Cinco (5) años
Solicitud de generación de NOTAM	MN.AP.MR.4.1-1 Modelo de comunicaciones al AIO	Solicitante	Responsable CECOA	CECOA	Papel / Digital	Cinco (5) años

<b>Registro de publicación de NOTAM</b>	<b>MN.AP.MR.4.1-2 MODELO DE REGISTRO DE PUBLICACIÓN DE NOTAM</b>	Responsable CECO A	Responsable CECO A	CECO A	Papel / Digital	Cinco (5) años
<b>Parte de incidencias posición COM / AIS</b>	<b>MN.AP.MR.4.1-3 MODELO DE REGISTRO DE PARTE DE INCIDENCIAS POSICIÓN COM / AIS.</b>	Responsable CECO A	Responsable CECO A	CECO A	Papel / Digital	Cinco (5) años
<b>Notificación efectuada al AIS</b>	<b>MN.AP.MR.4.1-4 MODELO DE REGISTRO DE NOTIFICACIÓN EFECTUADA AL AIS.</b>	Responsable CECO A	Responsable CECO A	CECO A	Digital	Permanente
<b>Parte Diario de Inspección</b>	<b>MN.AP.MR.4.5-1 Parte diario de inspección</b>	Técnico de Operaciones en Campo y personal del SEI	Responsable del CECO A	CECO A	Papel / Digital	5 años
<b>Parte Diario</b>	<b>MN.AP.MR.4.8-2 Parte Diario</b>	Responsable CECO A	Responsable de CECO A	CECO A	Papel / Digital	5 años