



MANUAL DEL AEROPUERTO

PARTE E: Procedimientos de Operación

Nº 14: GESTIÓN DE LA PLATAFORMA

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	5
2. PERSONAL IMPLICADO Y RESPONSABILIDADES	6
2.1. Servicios externos	9
3. TRANSFERENCIA DE AERONAVES ENTRE SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO Y SERVICIOS DE PLATAFORMA.....	10
4. ASIGNACIÓN DE PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO.....	11
4.1. INFRAESTRUCTURA E INSTALACIONES	11
4.1.1. Abandono de la pista en aterrizajes.....	13
4.1.2. Acceso a la pista en despegues.....	13
4.1.3. Restricciones.....	13
4.2. PROGRAMACIÓN DE LA OCUPACIÓN DE LA PLATAFORMA. ASIGNACIÓN DE PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES	14
4.3. GESTIÓN DEL MOVIMIENTO DE AERONAVES EN PLATAFORMA.....	15
4.3.1. Evaluación de las aeronaves aptas para cada calle de rodaje en plataforma. ...	15
4.3.2. Evaluación de las posibles restricciones ante condiciones especiales (operaciones nocturnas, visibilidad reducida, operaciones invernales,...).	16
4.3.3. Forma en que se realiza el guiado de aeronaves y se garantiza la separación respecto de otras aeronaves, objetos, vehículos y personas.....	16
4.3.4. Forma en que se distribuye la información sobre incidencias y restricciones temporales.....	16
5. SALIDA DE AERONAVES	17
5.1. MANIOBRA DE SALIDA REMOLCADA (PUSH-BACK).....	17
5.2. MANIOBRA DE POWER-BACK.....	18
5.3. MANIOBRA DE SALIDA AUTÓNOMA.....	18
6. ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES.....	19
7. EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE PASAJEROS Y TRIPULACIONES	20
7.1. EMBARQUES.....	21
7.2. DESEMBARQUES	23
8. OTRAS ACTIVIDADES QUE SE DESARROLLAN EN LA PLATAFORMA.....	26
8.1. SATURACIÓN DE PLATAFORMA.....	26
8.1.1. Coordinación con el Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo	26
8.2. PROCEDIMIENTO PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE PISTA Y PLATAFORMA.....	27
8.3. PROCEDIMIENTO PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE VEHÍCULOS DE ESCOLTA	27
8.4. PRUEBA DE MOTORES	28
8.5. AERONAVES DE LETRA DE CLAVE SUPERIOR:.....	29
8.6. CONTROL DE LAS EMPRESAS QUE REALIZAN LA ASISTENCIA EN TIERRA	30
8.7. OPERACIÓN DE HELICÓPTEROS	30

8.8. INCIDENCIAS EN LA GESTIÓN DE LA PLATAFORMA	30
8.9. PRESTACIÓN DE SERVICIO PMR.....	31
8.10. Procedimiento específico para aviación general	31
9. CONTROL Y GESTIÓN DE LA DOCUMENTACIÓN FINAL.....	33

1. OBJETO DEL PROCEDIMIENTO

Este procedimiento tiene como objeto:

- La planificación del uso de la plataforma de aeronaves.
- La coordinación entre las dependencias aeroportuarias para las actividades que se realizan en plataforma:
 - Asignación de puestos de estacionamiento de aeronaves.
 - Procedimiento a la llegada de las aeronaves.
 - Procedimiento a la salida de aeronaves.
 - Procedimiento en caso de saturación de plataforma.
 - Servicio de vehículos de escolta.
 - Prueba de motores.
 - Control de las empresas que realizan la asistencia en tierra.
 - Operación de helicópteros.
 - Incidencias en la gestión de la plataforma.
- De cara a una gestión global, será necesario coordinar un gran número de servicios que desarrollan su trabajo en la plataforma del Aeropuerto. En particular, destacar la coordinación con el Servicio Control de Aeródromo – TWR que debe conocer todos los usos operativos de pista, estrategias de uso de calles de rodaje, apartaderos de espera, plataformas de viraje, plataformas de estacionamiento, viales de servicio, etc. y procedimientos, para el ejercicio de sus funciones de control y guía de las aeronaves en el área de movimiento.
- Procedimiento de embarque y desembarque de pasajeros y tripulación

No se efectúan en el Aeropuerto de Castellón las actividades de:

- Deshielo de aeronaves.
 - El Aeropuerto de Castellón no dispone de servicio de deshielo de aeronaves.
- Guiado de Aeronaves
 - El Aeropuerto de Castellón no presta servicio de guiado de aeronaves.

Este procedimiento será firmado en sus puntos 3 y 5 por parte del servicio de tránsito aéreo del aeropuerto de Castellón como aceptación expresa de los procedimientos ahí descritos.

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.

Por otro lado, señalar que la información, así como los datos de contacto del personal implicado, queda recogida en el Anexo XII – Directorio.

Las responsabilidades del personal implicado son las siguientes:

PERSONAL IMPLICADO	RESPONSABILIDADES
Director del Aeropuerto	<ul style="list-style-type: none"> • Responsable del procedimiento como máximo responsable del Aeropuerto.
Director de Operaciones y Mantenimiento	<ul style="list-style-type: none"> • Confirmar la saturación de plataforma y activar y desactivar el procedimiento correspondiente. • Gestionar y coordinar las actuaciones en caso de saturación de la plataforma. • Coordinar con TWR y TACC Valencia la limitación de llegadas al Aeropuerto • Revisar la situación de las aeronaves estacionadas sin previsión de salida. • Aprobar los procedimientos operativos que regulan como se realizan los estacionamientos, salidas, embarque y desembarques en el aeródromo
Responsable CECO A	<ul style="list-style-type: none"> • Planificación previa del uso de la plataforma (preasignación) • Comunicar el puesto de estacionamiento asignado a TWR, al representante de la Compañía Aérea en el Aeropuerto, al servicio de Handling y al Técnico de Operaciones en Campo. • Comunicar una posible situación de saturación de plataforma al Director de Operaciones y Mantenimiento y a TWR. • Mantener actualizada la información que permite asignar a cada aeronave un puesto adecuado a sus características. • Actualizar información sobre aeronaves que llegan • Autorización o denegación de pruebas de motores. • Control, gestión y registro de incidencias durante la gestión de la plataforma. • Autorizar o denegar ayuda en tareas de PMR al servicio SSEI.

PERSONAL IMPLICADO	RESPONSABILIDADES
Jefe de la Oficina Local de Seguridad	<ul style="list-style-type: none"> • Autorizar o denegar la prestación del servicio de escolta a un vehículo que requiera acceso ocasional al área de maniobras. • Anticipar al Responsable CECOA posibles restricciones de asignación por razones de Seguridad. • Prestar el servicio de vehículos de escolta en caso de que el Técnico de Operaciones en Campo no esté disponible.
Técnico de Operaciones en Campo	<ul style="list-style-type: none"> • Verificar el estado de ocupación del estacionamiento antes de la llegada de una nueva aeronave al mismo. • Asistir a las aeronaves en llegada y salida. • Vigilar el puesto de estacionamiento asegurando que se proporcionan los márgenes de separación recomendados a las aeronaves que lo utilicen. • Comunicar las incidencias detectadas al Responsable CECOA. • Prestar el servicio de vehículos de escolta. • Responsable del control de los trabajos del servicio de asistencia en tierra (handling) según lo detallado en el procedimiento PRO.SO.10.CPE – Proveedores Externos, del Anexo II del Manual de Aeropuerto. • Controlar y vigilar el cumplimiento de la normativa de seguridad en plataforma (NSP) notificando y comunicando las infracciones que detecte. • En caso de aviación general, y en el caso que no hayan demandado servicio handling, será el responsable de realizar los embarques y desembarques de la tripulación.

PERSONAL IMPLICADO	RESPONSABILIDADES
Servicio de Handling	<ul style="list-style-type: none"> • Prestar los servicios de Handling de rampa en las condiciones estipuladas en su contrato con el Aeropuerto, que le habilita para la prestación de los servicios de rampa en las diferentes categorías según establece el R.D. 1161/1999, por el que se regula la prestación de los servicios aeroportuarios de asistencia en tierra. • Retirar los equipos de asistencia en tierra al finalizar el trabajo en el puesto de estacionamiento de la aeronave en la plataforma. • Realizar una inspección visual de la posición de estacionamiento y retirada de objetos que puedan resultar peligrosos inmediatamente después de que la aeronave abandona la posición de estacionamiento. • Realizar las operaciones de Push-back, coordinando la operación y velando para que la maniobra transcurra en todo momento en condiciones óptimas de seguridad, cuidando especialmente los efectos del chorro de los motores en personas, equipamiento u otras aeronaves. • Responsable del control de pasajeros que circulen por pista en el embarque o desembarque del avión. • Responsable de asegurarse que se cumplen las condiciones que permiten el movimiento seguro de las aeronaves y que el chorro de los motores no suponga ningún peligro para personas o equipamiento, ni para otras aeronaves estacionadas o en movimiento. • Realizar el servicio de asistencia a pasajeros de movilidad reducida. • Proporcionar el servicio de apoyo para el estacionamiento • En caso de aviación comercial, o aviación general que haya demandado servicio handling, son los responsables de realizar los embarques y desembarques de la tripulación
Servicio de Control de Aeródromo (TWR)	<ul style="list-style-type: none"> • Comunicar la ruta de rodaje, puerta de acceso a plataforma y el puesto de estacionamiento asignado al comandante de la aeronave. • Conceder autorización para arranque de motores, remolcado de aeronaves e inicio de rodaje. • En caso de saturación de la plataforma, priorizar las salidas frente a las llegadas del Aeropuerto. • Coordinar con Director de Operaciones y Mantenimiento y TACC Valencia la limitación de llegadas al Aeropuerto.

PERSONAL IMPLICADO	RESPONSABILIDADES
Responsable de Seguridad Operacional, Calidad y Medio Ambiente	<ul style="list-style-type: none"> • Análisis de las incidencias notificadas referentes a las actividades aeroportuarias para controlar y evaluar los posibles riesgos para la seguridad. • Realizar las auditorías internas de cumplimiento de las Normas Técnicas del Real Decreto 862/2009. (desarrollado en la parte 6 del Manual, PRO.SO.06.AUD Auditorías internas del sistema de gestión de la seguridad operacional)
Representante de aerolíneas	<ul style="list-style-type: none"> • En caso de saturación de la plataforma y cuando el Responsable CECOA lo pida, retirar o trasladar las aeronaves de plataforma. • Solicitar la prueba de motores.

2.1. SERVICIOS EXTERNOS

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

PROVEEDOR DE SERVICIO	RESPONSABLE DEL CONTROL
Servicio de Handling	Director de Operaciones y Mantenimiento
Responsable de Seguridad Operacional, Calidad y Medio Ambiente	Director del Aeropuerto

Los proveedores de Servicio Certificados afectados por el procedimiento y los correspondientes responsables de la coordinación con los mismos son:

PROVEEDOR CERTIFICADO	RESPONSABLE DE LA COORDINACIÓN
Servicio Control de Aeródromo - TWR	Director de Operaciones y Mantenimiento

Los datos de contacto del personal implicado en el presente procedimiento, quedan recogidos en el Anexo VII – Directorio.

3. TRANSFERENCIA DE AERONAVES ENTRE SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO Y SERVICIOS DE PLATAFORMA

En el aeropuerto de Castellón, no existe servicio de dirección de plataforma ni servicio de guiado en plataforma.

El servicio de apoyo para el estacionamiento es realizado por la compañía de servicio de asistencia en tierra.

La transferencia de aeronaves se realiza de la siguiente forma:

- Aeronaves de llegada:

Las aeronaves saldrán de la pista rodando por la calle C2, continuando por las calles B y D, deteniéndose al final de la calle D, que da acceso a la plataforma de estacionamiento y esperarán instrucciones de la TWR.

TWR informará al piloto del puesto de estacionamiento asignado a la aeronave por el aeropuerto.

En ese momento la TWR transfiere la aeronave, y será el propio comandante el que siga las instrucciones recibidas rodando por plataforma hasta llegar al puesto de estacionamiento indicado, donde le esperará el servicio de asistencia en tierra proporcionándole el apoyo necesario para su estacionamiento.

En el Aeropuerto de Castellón no se facilita servicio de guiado. El Comandante será responsable de mantener las indicaciones proporcionadas por TWR en el área de maniobras y en plataforma.

- Aeronaves de salida:

El Comandante de la aeronave solicitará autorización de puesta en marcha de motores a TWR, en la frecuencia correspondiente a la misma, notificando el indicativo completo de la aeronave (código de vuelo en aeronaves comerciales y matrícula en aeronaves pertenecientes a aviación general), tipo de aeronave y serie, el número de puesto de estacionamiento que ocupan y, en su caso, el mensaje ATIS recibido. Inmediatamente después se llevará a cabo la solicitud de autorización de remolcado o inicio de maniobra autónoma para salida del puesto de estacionamiento.

El permiso se expedirá tan pronto se solicite, excepto cuando se prevean demoras superiores a 15 minutos, en cuyo caso el ATC indicará la hora en la que podrá efectuarse la puesta en marcha.

Es preciso definir que el ATC autoriza el rodaje de las aeronaves exclusivamente en función del tránsito, siendo el servicio de Handling, el responsable de asegurarse que se cumplen el resto de las condiciones que permiten el movimiento seguro de las aeronaves y que el chorro de los motores no suponga ningún peligro para personas o equipamiento, ni para otras aeronaves estacionadas o en movimiento.

La aeronave mediante maniobra push-back o maniobra autónoma llegará a la calle de rodaje en plataforma, donde parará y pedirá permiso a TWR para el inicio de rodaje en calle de rodaje de plataforma. Este es el punto de transferencia de la aeronave a la TWR.

4. ASIGNACIÓN DE PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

4.1. INFRAESTRUCTURA E INSTALACIONES

Las infraestructuras asociadas al presente procedimiento son las siguientes:

- Plataforma de estacionamiento.

La plataforma de estacionamiento de aeronaves tiene un área de 63.900 m². El pavimento de la plataforma es rígido.

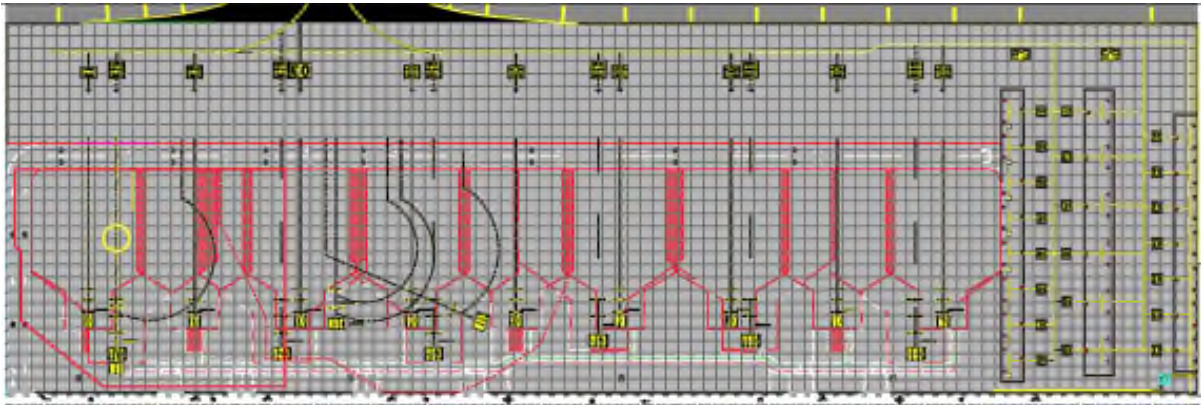
En el plano MA.AP.AI-PL06 – Configuración y señalización horizontal de la plataforma, del Anexo IV – Planos del Manual de Aeropuerto se encuentra un plano de la plataforma, su configuración y señalización horizontal.

A continuación se muestra una tabla de características de cada uno de los puestos de estacionamiento de la plataforma de aviación comercial:

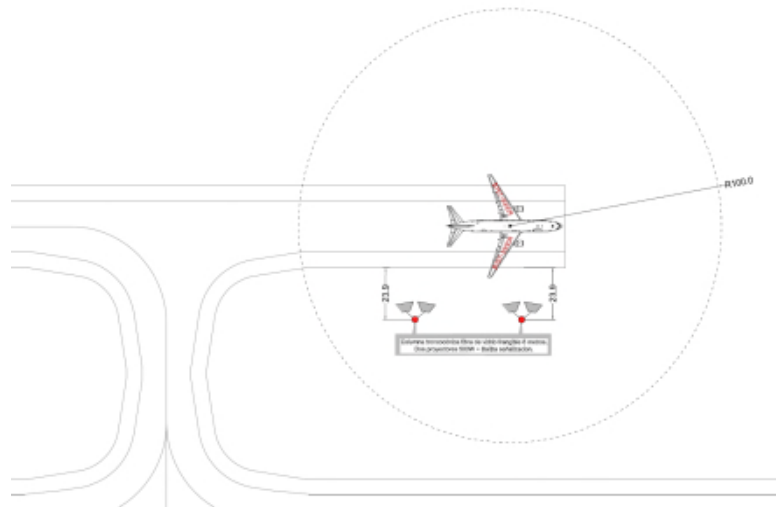
PUESTO	SALIDA	MAX.ACFT	OBSERVACIONES
01	Push back	A321, B738, MD90	Incompatible con 02A
02A	Autónoma	HEL MAX LE 19.50 m	Incompatible con 01, 02 y SM
02	Push back	A321, B738, MD90	Incompatible con 02A y 02B
02B	Push back	B752, B763, B764	Incompatible con 02 y 03
03	Push back	A321, B738, MD90	Incompatible con 02B
04	Push back	A321, B738, MD90	Incompatible con 05A
05A	Push back	B752, B763, B764	Incompatible con 04 y 05
05	Push back	A321, B738, MD90	Incompatible con 05A y 05B
05B	Push back	B752, B763	Incompatible con 05 y 06
06	Push back	A321, B738, MD90	Incompatible con 05B
07	Push back	A321, B738, MD90	Incompatible con 08A
08A	Push back	B752, B763	Incompatible con 07 y 08
08	Push back	A321, B738, MD90	Incompatible con 08A y 08B
08B	Push back	B752, B763, B764	Incompatible con 08 y 09 Incompatible con A-1 hasta A-20
09	Push back	A321, B738, MD90	Incompatible con 08B Incompatible con A-1 hasta A-20
1SM	AUTONOMO/Push back	A 330-200	Incompatible con 01 02A 02 02B 03
3SM	AUTONOMO	B757-200 b757-300	Incompatible con 02B 03 04 05A
4SM	Autónomo	A350-900	Incompatible con

			03,3SM,04,05A,05, 02B y 02
G-01 HASTA G-07 G-14 HASTA G-21	Remolcado	ENVERGADURA MAX 12 m	
G-08	Autónomo	ENVERGADURA MAX 12 m	
G-09 HASTA G-13	Autónomo	Diamond 62 Socata TBM700	

Para la puesta en explotación del aeropuerto, toda aeronave de aviación general utilizará los puestos de estacionamiento descritos anteriormente. En función de la demanda, se estudiará la reconfiguración de la plataforma y la reserva de una parte de la misma para aviación general en la parte superior derecha de la plataforma.



- Sistema de guía en plataforma.
 - El Aeropuerto de Castellón no dispone de Sistema Visual de Guía de Atraje.
- Instalaciones deshielo aeronaves
 - El Aeropuerto de Castellón no dispone de instalaciones para el deshielo de aeronaves.
- Puesto de Estacionamiento Aislado.
 - Ubicado en la extensión de la calle de rodaje B, paralela a la pista.



En el plano MN.AP.02-PL06 – Localización de las Instalaciones del Aeropuerto necesarias para su Funcionamiento, de la Parte 2 – Detalles del emplazamiento del aeropuerto se encuentra un plano general de las instalaciones del Aeropuerto, y de la ubicación del puesto de estacionamiento aislado, plataforma de estacionamiento, etc. en el mismo.

Las rutas de rodaje habituales utilizadas en el aeropuerto de Castellón son las siguientes:

4.1.1. Abandono de la pista en aterrizajes

1. Aterrizaje por RWY 24: las aeronaves abandonarán la pista al final del aterrizaje en la cabecera 06 por la calle C2.
2. Aterrizaje por RWY 06: las aeronaves rodarán hasta la plataforma de viraje de la pista en la cabecera 24, realizando un viraje de 180° y rodando hasta la cabecera 06, abandonando la pista por la calle C2.

Si la aeronave es tipo A o tipo B, podrá realizar el viraje de 180° antes de llegar a la plataforma de viraje, y rodar hasta la cabecera 06, abandonando la pista por la TWY C2, previa petición a la TWR.

4.1.2. Acceso a la pista en despegues

Las aeronaves abandonan la plataforma por la calle D, desde ella acceden a la calle B y desde ésta a la calle C2 para acceder a pista.

1. Despegue por RWY 24: las aeronaves accederán a la pista por la calle C2, rodarán hasta la plataforma de viraje en la cabecera 24, realizando un viraje de 180°.
2. Despegue por RWY 06: las aeronaves accederán a la pista por la calle C2 hasta la cabecera 06.

4.1.3. Restricciones

- a) La continuación de la calle B, paralela a la pista de vuelos, está reservada para zona de aislamiento de aeronaves.
- b) Tanto la pista de vuelos como las calles de rodaje están diseñadas para adaptarse a las operaciones de aeronaves de letra de clave D.
- c) Restricción al uso simultáneo de las calles de rodaje por aeronaves y aeronaves/vehículos debido a la imposibilidad de proporcionar separación

(independientemente de las dimensiones de las aeronaves y en previsión de despegues abortados que imposibilitarían la salida de pista si otra aeronave se encuentra en alguna calle de rodaje).

- d) La salida de las aeronaves de tipo E al puesto de estacionamiento 4SM provoca la siguiente restricción en la plataforma: prohibición de rodaje o estancia en el vial de la plataforma
- e) La llegada o salida de las aeronaves de tipo E al puesto de estacionamiento 1SM provoca la siguiente restricción en las calles de rodaje de acceso a los puestos de estacionamiento: prohibición de rodaje o estancia en el vial de la plataforma. La estancia de un A340-300 en el puesto 1SM provoca prohibición de rodaje o estancia en el vial de la plataforma durante su llegada su salida y su estancia. El personal TOEC, una vez la aeronave haya apagado motores, y estén puesto los calzos, delimitará con conos la zona del vial de plataforma donde no pueden circular vehículos, dejando habilitada solo la zona de circulación en contra de las agujas del reloj. Antes de la puesta en marcha, el personal TOEC retirará el material delimitador.
- f) La salida de aeronave tipo E del puesto de estacionamiento 4SM provoca la prohibición de la salida de aeronaves simultáneamente desde el puesto 1SM
- g) La estancia de las aeronaves de tipo E A350-900 en el puesto de estacionamiento 4SM provoca la siguiente restricción en la plataforma: prohibición de rodaje por la plataforma en sentido de las agujas del reloj o estancia en el vial. El personal TOEC, una vez la aeronave haya apagado motores, y estén puesto los calzos, delimitará con conos la zona del vial de plataforma donde no pueden circular vehículos, dejando habilitada solo la zona de circulación en contra de las agujas del reloj. Antes de la puesta en marcha, el personal TOEC retirará el material delimitador.

Las rutas de aproximación, despegue, aterrizaje y rodaje para helicópteros son las mismas que las del resto de aeronaves. Se encuentran definidas en la Parte D del presente Manual, AD.22.

4.2. PROGRAMACIÓN DE LA OCUPACIÓN DE LA PLATAFORMA. ASIGNACIÓN DE PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES

La planificación se hará con anterioridad para realizar una correcta operación en el Aeropuerto. La asignación de medios aeroportuarios se realiza sobre la programación de vuelos tanto de llegada como de salida, optimizando la utilización de los medios disponibles y aplicando una estrategia de asignación acordada con el servicio de handling y compañías aéreas, a través de la herramienta informática *FIMS INFOPAX*. [Los manuales se encuentran disponibles en el servidor, en la dirección Z:\Software\RESA\resa document\infopax](#)

La asignación de los puestos de estacionamiento de las aeronaves es realizada por el Responsable CECOA. A fin de asignar a cada aeronave un puesto adecuado a sus características, el Responsable CECOA mantendrá actualizada la información de las aeronaves que operen en el Aeropuerto.

El proceso seguido para realizar la asignación de puestos de estacionamiento para cada aviación general como comercial es el que se detalla a continuación:

- La preasignación de medios se hará siguiendo los criterios detallados en el Procedimiento Operativo Local POL.PMA. Procedimiento Planificación de Medios Aeroportuarios (Anexo XV – Procedimientos Operativos Locales).
- El Responsable CECOA comienza la generación de la planificación de medios aeroportuarios en el momento en que disponga de la programación de vuelos: hora

de llegada, hora de salida, aeropuerto de procedencia, aeropuerto de destino, tipo de aeronave.

- En el caso de aviación general, el solicitante completará el registro MN.AP.MR.4.9-1. Solicitud de Estacionamiento – Aeronave de Aviación General y se remitirá al Responsable CECOA, quién asignará un puesto de estacionamiento a la aeronave, en función de sus características geométricas, hora de llegada, hora de salida y dimensiones geométricas de la plataforma.
- Para ambos casos, el Responsable CECOA preasignará un puesto de estacionamiento. El Responsable CECOA difundirá la información a TWR, al Representante de la Compañía Aérea en el Aeropuerto y al servicio de Handling. Se les facilitará una programación de la ocupación de la plataforma cumplimentando el registro MN.AP.MR.4.9-2. Registro de planificación de ocupación de la plataforma, por correo electrónico.

De forma habitual, el Responsable CECOA enviará la preasignación de puestos estimada, con la siguiente frecuencia:

- A principios de cada mes, una preasignación mensual.
- 24 horas antes del día de operación, una preasignación del día.

Para la realización de estas preasignaciones se seguirá lo indicado en el procedimiento operativo local POL.PMA. Procedimiento Planificación de Medios Aeroportuarios

A partir de la programación previa diaria de asignación de estacionamientos realizada por CECOA, en caso de que deba realizarse una reasignación dinámica en tiempo real de los mismos ante cambios no previstos en la operación:

- El Responsable del CECOA procederá a la reasignación del estacionamiento de acuerdo al criterio, reflejado en Procedimiento Operativo Local POL.MAE. Procedimiento de Reasignación de Medios Aeroportuarios (ver Anexo XV – Procedimientos Operativos Locales), establecido por el Gestor Aeroportuario

El Responsable CECOA comunicará mediante comunicación directa (radiofrecuencia o teléfono móvil) a TWR, al Técnico de Operaciones en Campo y al servicio de Handling (en este orden) las variaciones sobre los puestos de estacionamiento programados. En el caso de que estos colectivos no recibieran comunicación alguna por parte del Responsable CECOA, se asumirá que el puesto de estacionamiento asignado será el mismo que el comunicado con 24 horas de antelación al día de operación.

En caso de fallo informático, se realizará la asignación siguiendo lo estipulado en el procedimiento local POL.PMA Procedimiento de Planificación de Medios Aeroportuarios

4.3. GESTIÓN DEL MOVIMIENTO DE AERONAVES EN PLATAFORMA

Este punto desarrolla la regulación del movimiento de aeronaves en plataforma en el aeropuerto de Castellón.

4.3.1. Evaluación de las aeronaves aptas para cada calle de rodaje en plataforma.

El aeropuerto de Castellón es un aeropuerto de clase 4D. Todas las aeronaves 4D pueden operar en las calles de rodaje de plataforma existentes sin ningún tipo de restricción hasta llegar a la señal de Wingspan 15 m, calle que dirige a los puestos de aviación general. En el Aeropuerto de Castellón pueden operar aeronaves tipo E, de acuerdo al procedimiento E-28 del presente manual de aeródromo. Las restricciones en el uso de las calles de rodaje en plataforma para este tipo de aeronaves se describen en el punto 4.1.3 de este documento.

4.3.2. Evaluación de las posibles restricciones ante condiciones especiales (operaciones nocturnas, visibilidad reducida, operaciones invernales,...).

No existe ninguna restricción adicional en las operaciones nocturnas para ningún tipo de aeronave.

El Aeropuerto de Castellón **no dispone de Procedimientos de Visibilidad Reducida (LVP)**. En el caso de que el RVR/VISIBILIDAD sea inferior a 550 m, se paralizarán las operaciones en el área de movimiento.

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

4.3.3. Forma en que se realiza el guiado de aeronaves y se garantiza la separación respecto de otras aeronaves, objetos, vehículos y personas.

Esta información se desarrolla en el apartado 1.4 del Anexo I Usos operacionales en el área de maniobras, y en el anexo VII Normativa de seguridad en plataforma

4.3.4. Forma en que se distribuye la información sobre incidencias y restricciones temporales.

Esta información se define en el apartado 8.8 de este documento.

5. SALIDA DE AERONAVES

El Comandante de la aeronave solicitará autorización de puesta en marcha de motores a TWR, en la frecuencia correspondiente a la misma, notificando el indicativo completo de la aeronave (código de vuelo en aeronaves comerciales y matrícula en aeronaves pertenecientes a aviación general), tipo de aeronave y serie, el número de puesto de estacionamiento que ocupan y, en su caso, el mensaje ATIS recibido. Inmediatamente después se llevará a cabo la solicitud de autorización de remolcado o inicio de rodaje.

El permiso se expedirá tan pronto se solicite, excepto cuando se prevean demoras superiores a 15 minutos, en cuyo caso el ATC indicará la hora en la que podrá efectuarse la puesta en marcha.

Es preciso definir que el ATC autoriza el rodaje de las aeronaves exclusivamente en función del tránsito, siendo el servicio de Handling, el responsable de asegurarse que se cumplen el resto de las condiciones que permiten el movimiento seguro de las aeronaves y que el chorro de los motores no suponga ningún peligro para personas o equipamiento, ni para otras aeronaves estacionadas o en movimiento.

Por ello, queda terminantemente prohibido en todas las posiciones de estacionamiento, la puesta en marcha de motores en régimen superior al ralentí hasta que la aeronave se encuentre alineada en la calle de rodaje.

La obligación de asegurar que el puesto de estacionamiento queda libre de cualquier obstáculo es responsabilidad del servicio handling. Para ello realizará una inspección visual de la posición de estacionamiento y retirada de objetos que puedan resultar peligrosos inmediatamente después de que la aeronave abandone la posición de estacionamiento. El TOEC es el responsable de supervisar que el agente de handling ha llevado a cabo la inspección visual y retirada de objetos.

Retirárá asimismo los equipos de asistencia en tierra al finalizar el trabajo en el puesto de estacionamiento de la aeronave en la plataforma.

5.1. MANIOBRA DE SALIDA REMOLCADA (PUSH-BACK)

Esta maniobra es de obligado uso en todas las posiciones de estacionamiento (01, 02,02A, 02B, 03, 04, 05, 05A, 05B, 06, 07, 08, 08A, 08B 09). El servicio de Handling será el personal responsable de realizar este tipo de operaciones. (Ver excepciones de salidas remolcadas en los puntos 5.3 y 8.10)

En todas las maniobras de Push-Back se situará siempre el tren de aterrizaje principal de la aeronave sobre el eje de la calle de rodaje, pudiendo variar el ángulo que forme el eje longitudinal con el eje de la calle. Se tendrá especial cuidado de los efectos del chorro de los motores en personas, equipamiento u otras aeronaves.

Las aeronaves deberán estar listas para el retroceso remolcado dentro de los cinco minutos siguientes a la hora aprobada de puesta en marcha. En caso contrario, el Comandante deberá informar a TWR. Cuando una aeronave esté preparada para el retroceso, antes de iniciar el mismo, solicitará permiso a TWR.

Queda prohibida la puesta en marcha de motores en régimen superior al ralentí hasta que la aeronave haya finalizado el retroceso.

Asimismo, se establecen para esta maniobra los siguientes requisitos:

- Las aeronaves situadas en las posiciones 01, 02, 02A, 02B y 03, efectuarán el retroceso aproando hacia el noreste.

- Las aeronaves situadas en las posiciones 04, 05, 05A, 05B, 06, 07, 08, 08A, 08B y 09 efectuarán el retroceso aproando hacia el suroeste.
- En los puestos de estacionamiento contiguos y sin incompatibilidades (p.e. 01 y 02) queda prohibido el retroceso simultáneo.
- Puestos 02B y 03: remolcar por calle de acceso a plataforma hasta altura de puesto 02 y desenganchar. Maniobra condicionada a restricciones de rodaje existentes en calle D.
- Puesto 04: remolcar por calle de acceso a plataforma hasta altura de puesto 05 y desenganchar. Maniobra condicionada a restricciones de rodaje existentes en calle D.
- En los casos de obra u otras circunstancias que impliquen restricciones para esta la realización de esta maniobra (p.e. presencia de obstáculos como vallas, edificaciones, etc.), se coordinará con el servicio de Handling y se advertirá a las tripulaciones de las aeronaves vía radio por TWR. En los casos en que se considere conveniente se dispondrá señalización horizontal.
- En el caso de aeronaves que necesiten salir desde el puesto de estacionamiento 1SM con maniobra remolcada, la maniobra se realizará aproando a suroeste en el caso de aeronaves tipo E.

5.2. MANIOBRA DE POWER-BACK

En el Aeropuerto de Castellón no se realiza este tipo de maniobras.

5.3. MANIOBRA DE SALIDA AUTÓNOMA

En el Aeropuerto de Castellón se permite:

- la salida autónoma para el caso de aviación general (o aeronaves tipo A y B) en todos los puestos de estacionamiento y helicópteros (02A).
 - o En el primer caso, la maniobra se realizará a la mínima potencia requerida para iniciar el rodaje.
- La salida autónoma en el puesto 1SM, 3SM y 4SM se realizará con giro a izquierda.
- Las aeronaves de aviación general estacionadas en los puestos G-01 hasta G-30, quedan aproadas hacia las calles de rodaje de entrada/salida a los puestos de estacionamiento, por lo que saldrán de los puestos de estacionamiento por sus propios medios.

6. ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES

Las aeronaves rodarán por la calle C2, continuando por las calles B y D, deteniéndose al final de la calle D, que da acceso a la plataforma de estacionamiento y esperarán instrucciones de la TWR.

TWR informará al piloto del puesto de estacionamiento asignado a la aeronave por el aeropuerto.

Las aeronaves rodarán por plataforma hasta la posición asignada.

En el Aeropuerto de Castellón no se facilita servicio de guiado. El Comandante será responsable de mantener las indicaciones proporcionadas por TWR en el área de maniobras y en plataforma.

En el momento de aterrizaje de una aeronave, y en caso de modificaciones respecto a la planificación enviada el día anterior, el Responsable CECOA comunicará a través de radio al servicio de handling y al Técnico de Operaciones en Campo el puesto de estacionamiento asignado a dicha aeronave. El Técnico de Operaciones en Campo indicará y servirá de apoyo durante el procedimiento de estacionamiento. Vigilará el puesto de estacionamiento para asegurarse de que se proporcionan los márgenes de separación recomendados a las aeronaves que lo utilicen.

La obligación de asegurar que el puesto de estacionamiento está libre de cualquier obstáculo es responsabilidad del servicio de Handling. Para ello verificará el estado de ocupación del estacionamiento antes de la llegada de una nueva aeronave al mismo y realizará una inspección visual de la posición de estacionamiento y retirada de objetos que puedan resultar peligrosos inmediatamente después de que la aeronave abandone la posición de estacionamiento. En ambos casos el TOEC es el responsable de supervisar que el agente de handling ha llevado a cabo la inspección visual y retirada de objetos.

Las señales para las maniobras en tierra de aeronaves empleadas en el aeropuerto corresponden con las normalizadas en el Anexo I del Reglamento del Aire (SERA) aprobado por el reglamento UE nº923/2012.



7. EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE PASAJEROS Y TRIPULACIONES

El servicio de Handling o la propia compañía aérea con autoasistencia está encargado del control del movimiento de los pasajeros en sus operaciones de embarque y desembarque, incluidas las tripulaciones en condiciones similares al pasaje.

El control en lo relativo al cumplimiento de la Normativa de Seguridad en Plataforma (NSP) de otros usuarios (trabajadores, visitantes con autorización de acceso, tripulaciones realizando actividad en tierra) en el área de movimiento es responsabilidad del TOEC.

El control del movimiento de pasajeros en el Aeropuerto de Castellón se realiza siguiendo las siguientes directrices generales:

1. EL embarque y desembarque de los pasajeros se realizará a pie, utilizando las rutas señalizadas para ello.
2. El servicio de handling será responsable de guiar y dirigir a los pasajeros en los recorridos entre la puerta de embarque hasta la aeronave, tanto en los desembarques como en los embarques.
3. Dichos recorridos deberán realizarse sin riesgo para la operación, por lo que el Servicio de Handling deberá disponer los medios necesarios para garantizar que:
 - El flujo de pasajeros se encamina según las rutas establecidas.
 - No se producen aglomeraciones en plataforma y se minimiza el tiempo de permanencia de los pasajeros en la misma. Por ello, no se permitirá el acceso a la plataforma hasta que la aeronave no esté completamente preparada para el embarque.
 - Se proporciona una orientación continua durante el proceso, evitando así el posible riesgo de desorientación de los primeros pasajeros de cada oleada. (Los procesos de embarque y desembarque con frecuencia no se realizan a través de un flujo continuo, existen cortes por los que el proceso se realiza en varias oleadas sucesivas).

El servicio de Handling será responsable de definir y marcar con medios físicos la ruta desde el final de la senda peatonal hasta la puerta del avión. La ruta de circulación dentro del puesto es función del tipo de aeronave y de la puerta o puertas utilizadas para el embarque/desembarque. Por este motivo no es posible marcar una senda peatonal dentro del puesto válida para las operaciones.

Además se deberá tener en cuenta:

1. Que el recorrido garantice una distancia de seguridad suficiente a los motores, hélices y los rotores de la aeronave. (La distancia de seguridad debe definirse para cada tipo de aeronave por el operador de la misma).
2. Que el circuito de pasajeros no interfiere con ninguno de los vehículos de asistencia en tierra a la aeronave.
3. En caso de reabastecimiento de combustible durante el embarque o desembarque, el reabastecimiento se realizará por el lado opuesto al del embarque/desembarque. En todo caso se tendrá en cuenta el procedimiento correspondiente.
4. Cumplimiento de la Normativa de Seguridad en Plataforma.
5. La operación de embarque y desembarque será paralizada siempre que en el puesto contiguo al lado de la aeronave en la que se está realizando el embarque, exista otra aeronave entrando, saliendo o con los motores en marcha. Asimismo, se

paralizará siempre que en el puesto adyacente se esté realizando un repostaje por el plano más próximo al stand afectado por el embarque/desembarque a pie.

En el Aeropuerto de Castellón todos los pasajeros realizan el embarque-desembarque a pie desde-hacia el edificio Terminal. Por ello se dispone de pasos de peatones en los viales que se cruzan, señalización de guiado en plataforma, cintas extensibles limitadoras de paso, personal del servicio de handling que indican el recorrido desde/hasta el Terminal, barandillas de separación, etc. Asimismo el servicio de handling tienen la obligación contractual de acompañar a los pasajeros desde la aeronave al edificio Terminal.

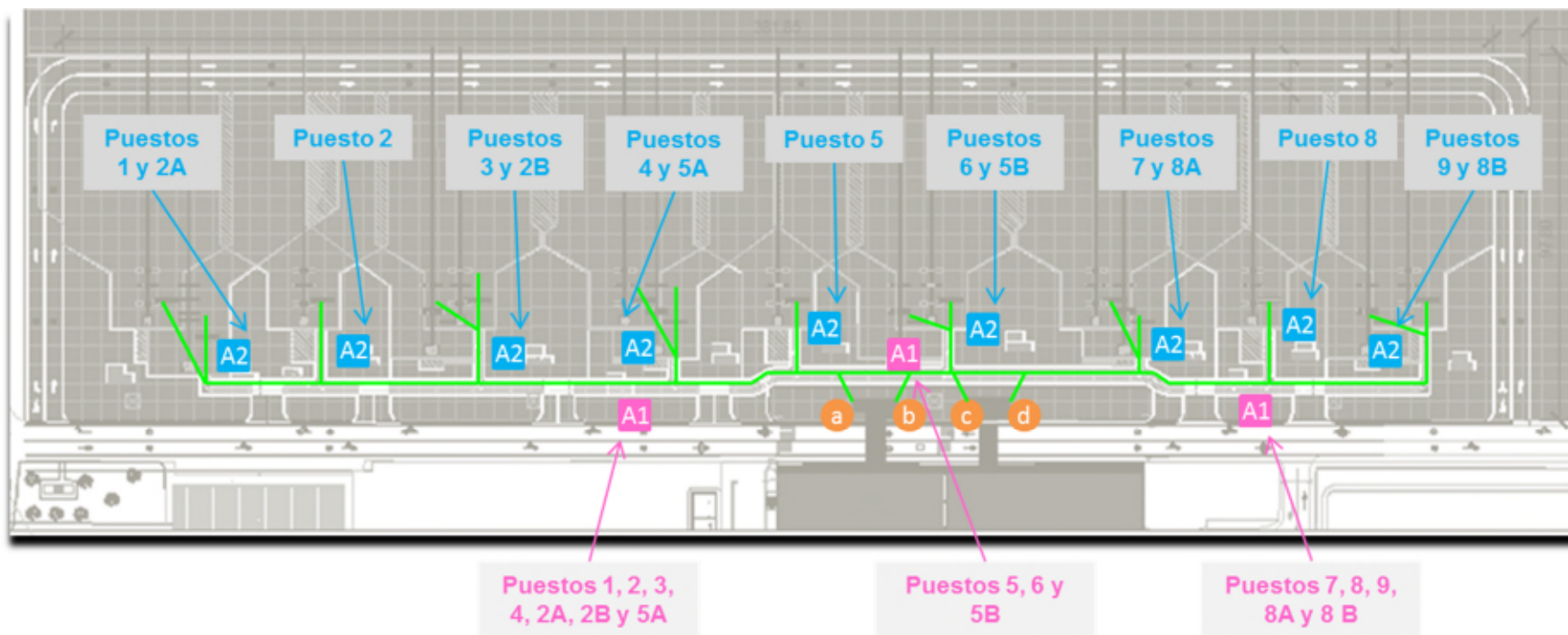
El control del movimiento de pasajeros se realiza de acuerdo al siguiente procedimiento:

7.1. EMBARQUES

En el Aeropuerto de Castellón se produce el embarque a pie de los pasajeros a las aeronaves desde la Terminal de pasajeros:

Se producirán siempre, dada la cercanía entre puestos de estacionamiento y puertas de terminal. En el aeropuerto de Castellón se autorizan de manera genérica los siguientes:

- Directos
 - PUERTA A →Todos los puestos.
 - PUERTA B →Todos los puestos.
 - PUERTA C→Todos los puestos.
 - PUERTA D→Todos los puestos.



Esquema de rutas de embarque en plataforma

Se habrán de cumplir las siguientes premisas:

- No se autorizarán acumulaciones de pasajeros en la zona inmediatamente posterior a la salida de la puerta de embarque.

Cuando se produzca un embarque a pie se habrá de disponer de los siguientes agentes del Servicio de Handling:

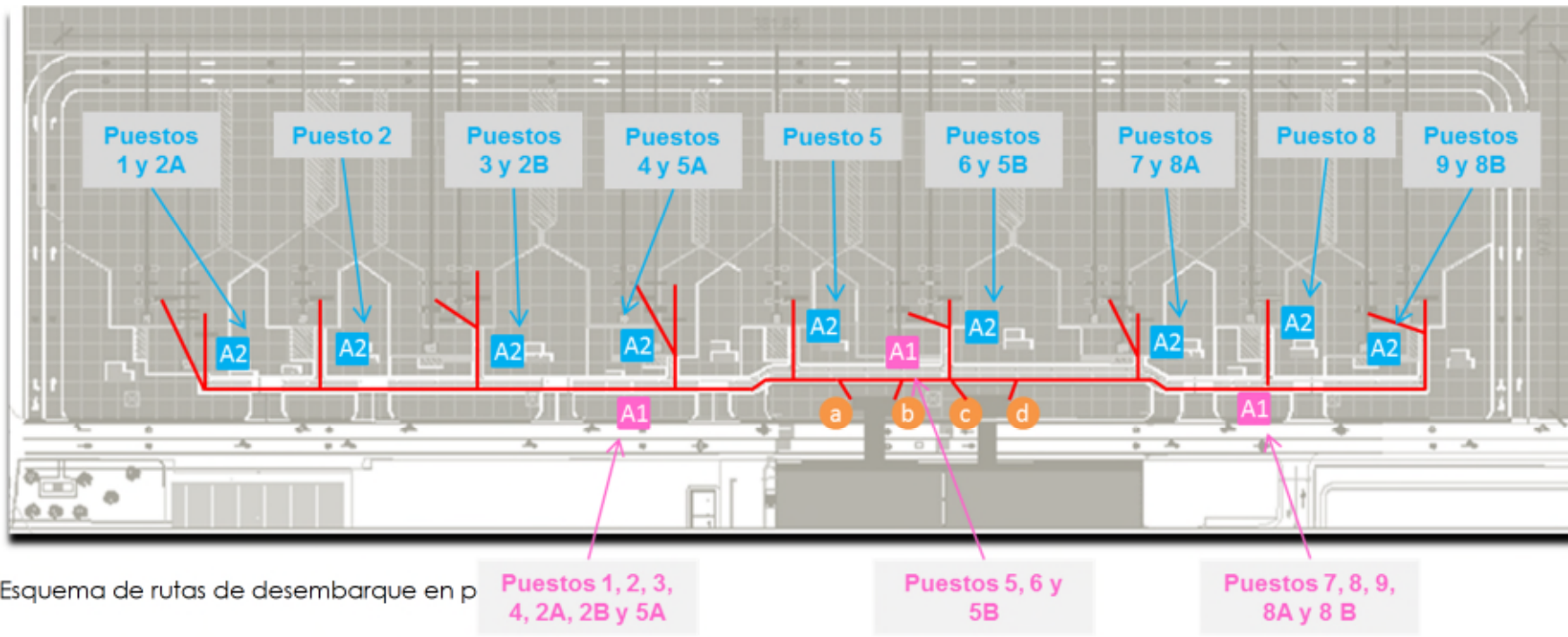
- Agente de servicio de handling 1 (A-1).- Situados según la figura anterior en función del puesto al que se realice el embarque. Habrá de permanecer en esa posición durante todo el embarque, desde el primer al último pasajero.
 - Será el responsable de vigilar el paso de los pasajeros por el vial.
 - En caso de tránsito de algún vehículo/equipo por el vial, detendrá el pasaje, dando prioridad al vehículo/equipo.
 - Será el responsable de las acciones a realizar por A-2, mientras este no se encuentre presente.
- Agente de servicio de handling 2 (A-2).- Situado en la puerta de embarque (lado plataforma). Será el responsable de guiar al pasaje a lo largo de la senda peatonal desde la puerta de embarque hasta la aeronave estacionada, cerciorándose en todo momento de que la totalidad del pasaje sigue la senda peatonal de forma uniforme y compacta.
 - Será el responsable de detener en embarque en caso de la salida y/o estacionamiento de una aeronave en los parking contiguos.
 - En caso de tránsito de algún vehículo/equipo por el vial, detendrá el pasaje, dando prioridad al vehículo/equipo.

7.2. DESEMBARQUES

En el Aeropuerto de Castellón se produce el desembarque desde las aeronaves, a pie hasta la Terminal de pasajeros:

En el aeropuerto de Castellón se autorizan de manera genérica los siguientes:

- Directos (todo tipo de pasajeros)
 - PUERTA A →Todos los puestos.
 - PUERTA B →Todos los puestos.
 - PUERTA C→Todos los puestos.
 - PUERTA D→Todos los puestos.



Se habrán de cumplir las siguientes premisas:

- La colocación de calzos se efectuará no más tarde de un minuto de que se detenga la aeronave.
- Todas las escaleras necesarias estarán acopladas al avión y listas para iniciar el desembarque, no más tarde de 2 minutos de que se detenga la aeronave.

Cuando se produzca un desembarque a pie se habrá de disponer de los siguientes Agentes del servicio de handling:

- Agente de servicio de handling 1 (A-1).- Acompañará al pasaje (primer pasajero que se dirija a la terminal) desde la aeronave hasta la entrada del terminal.
 - Vigilará que todo el pasaje accede a la terminal por el acceso marcado.
- Agente de servicio de handling 2 (A-2).- Situados según la figura anterior en función del puesto desde el que se realice el desembarque. Habrá de permanecer en esta posición durante todo el desembarque, desde el primer al último pasajero.
 - Será el responsable de vigilar el paso de los pasajeros por el vial.
 - En caso de tránsito de algún vehículo/equipo por el vial, detendrá el pasaje, dando prioridad al vehículo/equipo.

Por otro lado, la sistemática establecida para el control de vehículos y equipos que operan en el área de movimiento del aeropuerto, normas y procedimientos aplicados a la operación de los vehículos y equipos y emisión del PCP se describen en detalle en la Parte 4.11 – Control de vehículos en la parte aeronáutica, del Manual de Aeropuerto.

Asimismo, el personal del servicio de Handling cumplirá en todo momento lo estipulado en la Normativa de Seguridad en Plataforma, siendo el Técnico de Operaciones en Campo (TOEC) responsable de supervisar el cumplimiento de la NSP.

8. OTRAS ACTIVIDADES QUE SE DESARROLLAN EN LA PLATAFORMA

8.1. SATURACIÓN DE PLATAFORMA

Ante una posible situación de saturación de plataforma, el Responsable CECOA informará de la situación a TWR y al Director de Operaciones y Mantenimiento mediante trunking o teléfono móvil.

El Director de Operaciones y Mantenimiento confirmará la inminente o actual saturación de la plataforma, activando el presente procedimiento. El Director de Operaciones y Mantenimiento será responsable de gestionar y tomar decisiones para solventar esta situación. El Responsable CECOA ejecutará dichas decisiones.

Una vez comunicada esta situación, TWR dará prioridad a las salidas frente a las llegadas del Aeropuerto.

En ningún caso, una vez activado el presente procedimiento de saturación de plataforma, se asignarán puestos de estacionamiento de la plataforma comercial a aeronaves de aviación general, por lo que, si es necesario, serán estacionadas en la parte superior derecha de la plataforma.

El Director de Operaciones y Mantenimiento revisará la situación de las aeronaves estacionadas sin previsión de salida. En el caso de que la salida esté programada en un intervalo de tiempo superior a 6 horas, el Director de Operaciones y Mantenimiento contactará con el representante de la aerolínea cuyas aeronaves estén estacionadas en la plataforma y solicitará su reubicación.

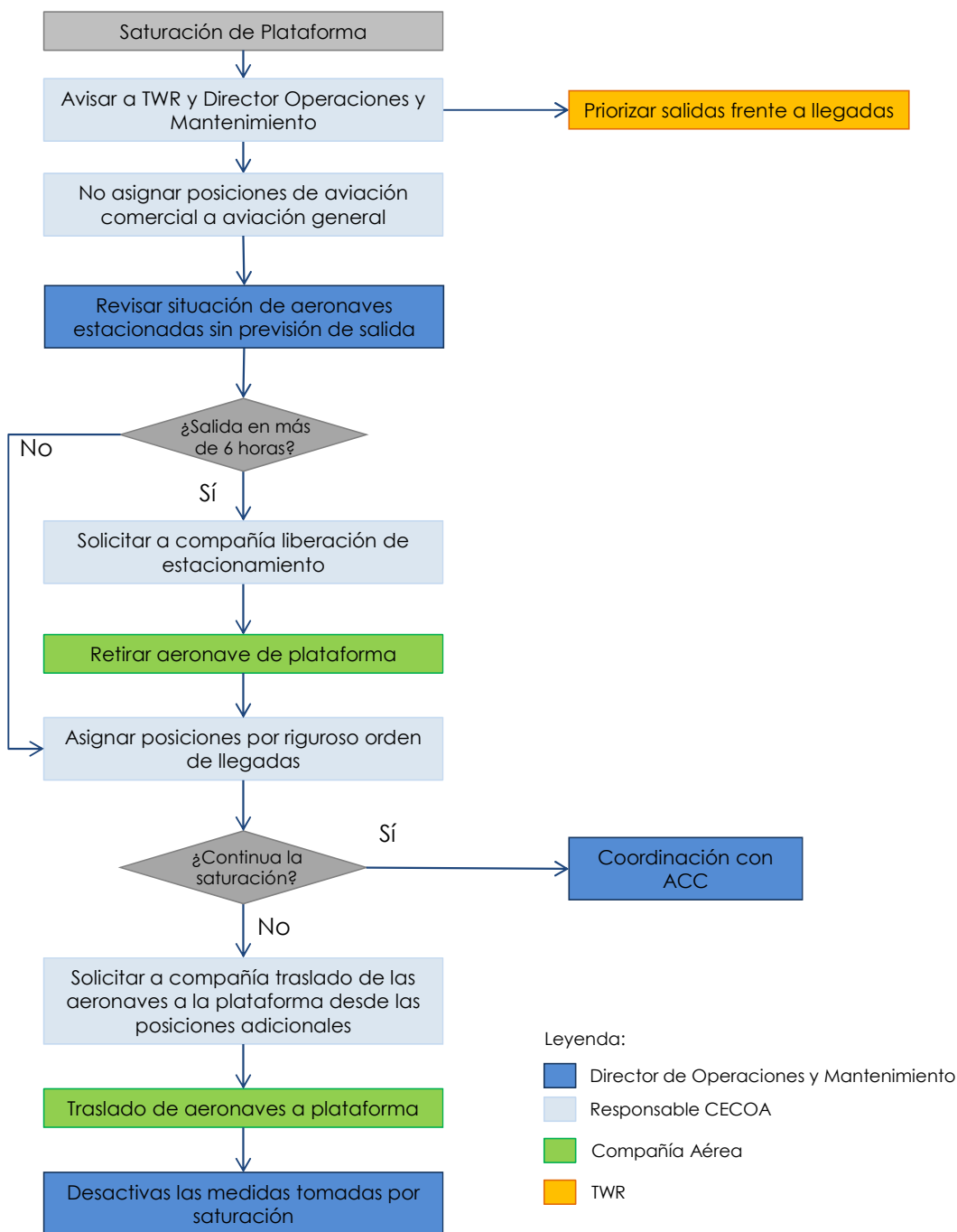
En cualquier caso, ante una situación de saturación de la plataforma, se asignarán los puestos de estacionamiento por riguroso orden de llegadas.

Si a pesar de estas actuaciones, continuase la situación de saturación, se procederá a la coordinación con el TACC Valencia, tal y como se detalla más adelante.

Una vez recuperada la situación normal, se reubicarán las aeronaves trasladadas en la plataforma de aviación comercial. Y el Director de Operaciones y Mantenimiento desactivará las medidas tomadas como consecuencia de la saturación de la plataforma, informando de la situación normal a TWR y Responsable CECOA.

8.1.1. Coordinación con el Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo

En el caso de que se produjera saturación de la plataforma, no pudiendo ser estacionadas aeronaves que aterricen, tanto TWR como el Director de Operaciones y Mantenimiento, se coordinarán con TACC Valencia, limitando las llegadas en el caso de que se prevea un peligro por ocupación de todos los estacionamientos que dispone el aeropuerto. Estas actuaciones se detallan en el convenio del Aeropuerto de Castellón con Proveedor de Servicios de Navegación Aérea –Ruta y APP.



8.2. PROCEDIMIENTO PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE PISTA Y PLATAFORMA

El Aeropuerto de Castellón no dispone de vehículos follow-me, por lo que no se presta este servicio.

8.3. PROCEDIMIENTO PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE VEHÍCULOS DE ESCOLTA

Según la Normativa de Seguridad en Plataforma, en caso de que se permita, por parte de la Oficina Local de Seguridad del Aeropuerto, el acceso ocasional de un vehículo cuyo conductor no se encuentre en posesión del Permiso de Conducción en Plataforma(PCP), dicho vehículo será acompañado por un vehículo-guía o vehículo de escolta del

aeropuerto. La condición de vehículo acompañado le exime de la obligación de llevar un equipo radiotelefónico y luces anticollisión.

Este servicio se prestará sólo tras autorización expresa del Jefe de la Oficina Local de Seguridad, y los medios utilizados serán el vehículo de la persona designada por este como guía, que en condiciones normales será el Técnico de Operaciones en Campo.

La solicitud de acceso al área de movimiento puede ser:

- Prevista. El conductor del vehículo o la empresa externa a la que pertenece avisará telefónicamente al Jefe de la Oficina Local de Seguridad de la solicitud de acompañamiento para su vehículo.
- Imprevista. Es el caso en que un vehículo quiera acceder al área de movimiento y en el control de seguridad le denieguen el acceso sin el permiso. En tal situación el servicio de seguridad contactará con el Jefe de la Oficina Local de Seguridad mediante trunking o teléfono móvil informando de la situación.

Una vez el Jefe de la Oficina Local de Seguridad haya sido notificado de las solicitudes de acompañamiento se seguirá la siguiente secuencia de actuaciones:

- El Jefe de la Oficina Local de Seguridad solicita al Técnico de Operaciones en Campo (TOEC) su presencia a través de trunking o teléfono móvil.
- El TOEC le comunicará si está disponible y se dirige al lugar de encuentro, o por el contrario, debido a sus labores en el aeropuerto, no puede realizar el acompañamiento.
- En caso de que el TOEC no se encuentre disponible será el propio Jefe de la Oficina Local de Seguridad el que realice el acompañamiento.
- Si durante el acompañamiento se requiere la presencia del Técnico de Operaciones en Campo en otra actividad, éste avisará a través de trunking o teléfono móvil al Jefe de la Oficina Local de Seguridad que decidirá si puede ir a sustituirle para continuar con el acompañamiento o el TOEC debe acompañar al vehículo a la salida del área de movimiento.

El servicio de vehículos de escolta se prestará durante todo el tiempo que el vehículo escoltado permanezca dentro del área de movimiento, desde la entrada hasta la salida del mismo al/del área de movimiento en los siguientes casos:

- Conductores, desplazados al aeropuerto por poco tiempo, no dispongan de PCP.
- Vehículos que no dispongan de las marcas, luces o equipamiento necesario para circular por el área de movimiento.
- Ambulancias.

8.4. PRUEBA DE MOTORES

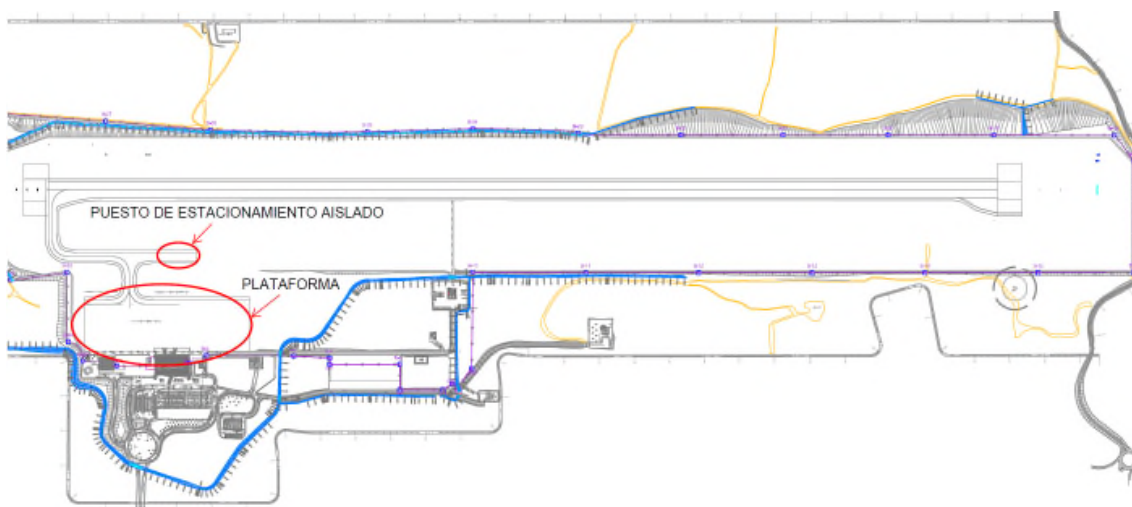
La compañía aérea solicitará por escrito autorización para la realización de pruebas de motores al Responsable CECOA cumplimentando el registro MN.AP.MR.POL.CPM.1 – Solicitud de Prueba de Motores. El Responsable CECOA autorizará la prueba siempre que se cumplan las condiciones requeridas de seguridad, que se pueden consultar en el procedimiento POL.PCM Procedimiento de Coordinación para la prueba de motores (ver Manual de Aeropuerto, Anexo VIII – Procedimientos Operativos Locales), y las restricciones de horario, que establecen que no se autorizarán pruebas cuando se prevean operaciones de salida/llegada en la hora anterior o posterior; y denegará las solicitudes de pruebas fuera del horario operativo del aeropuerto y/o que no cumplan las condiciones requeridas de seguridad.

Están permitidas, previa autorización, las siguientes pruebas de motores:

- Prueba de motores al ralentí
- Prueba a media o máxima potencia

Dichas pruebas podrán ser realizadas en las siguientes en las siguientes zonas del Aeropuerto:

- Prueba de motores al ralentí – en puesto de estacionamiento de la plataforma o en puesto de estacionamiento aislado.
- Prueba a media o máxima potencia – únicamente en puesto de estacionamiento aislado.



El Aeropuerto de Castellón dispone de un procedimiento operativo local de prueba de motores, en el cual se detallan las normas de actuación para la realización de pruebas de motores. Se remite a dicho procedimiento para obtener más información sobre el mismo (ver Anexo VIII – Procedimientos Operativos Locales, Procedimiento POL.CPM Procedimiento de Coordinación para la prueba de motores).

8.5. AERONAVES DE LETRA DE CLAVE SUPERIOR:

La compañía aérea hará la petición a la oficina CECO.A.

Los puestos de estacionamiento asignados serán o el 1SM y el 4SM.

Llegada de la aeronave: 15 minutos antes de la llegada de la aeronave, TWR comunicará con CECO.A dando la información de la hora estimada de llegada. CECO.A comunicará con TOEC para que despeje el vial de plataforma. Se colocarán señales de prohibido el acceso a dicho vial. Se mantendrá esta situación hasta que la puesta de calzos.

Estancia de la aeronave en plataforma: Si la aeronave está situada en el puesto 1SM, el vial de plataforma que rodee al puesto de estacionamiento quedará cortado al tráfico de vehículos, y debidamente señalizado. Si la aeronave está situada en el puesto 4SM, y el puesto está ocupado por un A350-900 el vial de plataforma que rodee al puesto de estacionamiento quedará cortado al tráfico de vehículos, y debidamente señalizado.

Salida de la aeronave: 5 minutos antes de la salida de la aeronave, TWR comunicará con CECO.A dando la información de la hora estimada de salida. CECO.A comunicará con TOEC para que despeje el vial de plataforma. Se colocarán señales de prohibido el acceso a dicho vial. Se mantendrá esta situación hasta que la aeronave entre en la calle de rodaje D.

8.6. CONTROL DE LAS EMPRESAS QUE REALIZAN LA ASISTENCIA EN TIERRA

El responsable del control de los trabajos del servicio de asistencia en tierra (handling) por parte del Aeropuerto será el Técnico de Operaciones en Campo. Supervisará tanto las tareas propias del servicio de asistencia como el cumplimiento de los aspectos de seguridad operacional que le aplican.

Estos trabajos de supervisión y control se realizarán siguiendo lo detallado en el procedimiento PRO.SO.10.CPE – Proveedores Externos, del Anexo II del Manual de Aeropuerto y la instrucción técnica PRO.SO.10.CPE-ITS-02 Supervisión de seguridad operacional a proveedores externos, en los cuales se establecen las normas de control para verificar y asegurar que los proveedores de servicios dan cumplimiento a las actuaciones establecidas, y se detallan las supervisiones a realizar, la forma de realizarlas y los registros a emplear para ello. Estos registros son específicos para cada actividad a supervisar (escala, control de peatones, control de conductores, estado de los equipos, etc.) y contienen listas de verificación y casillas de evaluación que permiten supervisar simultáneamente tanto las tareas propias de la actividad handling como el cumplimiento de los requisitos de seguridad operacional que les aplican a los proveedores del servicio de asistencia en tierra.

Para el control de la Normativa de Seguridad en Plataforma se emplea el registro MN.AP.MR.4.11-10 Registro de Incidencias. Control de la NSP, incluido en Anexo VI - Modelos de Registros del Manual de Aeropuerto.

Los registros de supervisión son entregados por el TOEC al Responsable de Seguridad Operacional del aeropuerto, encargado de archivarlos. En caso de detectar algún incumplimiento el RSO comunicará al Responsable de Seguridad Operacional del Proveedor Externo los resultados de las supervisiones realizadas, señalándole la necesidad de subsanarlos y registrando dicha comunicación. Se procederá según se indica en procedimiento PRO.SO.02.CPE y la instrucción técnica PRO.SO.02.CPE-ITS-02.

8.7. OPERACIÓN DE HELICÓPTEROS

En el Aeropuerto de Castellón los helicópteros son tratados como aeronaves de ala fija y serán autorizados por el servicio de control de aeródromo (TWR) a despegar y aterrizar en la pista y estacionar en la plataforma de estacionamiento del Aeropuerto de Castellón.

En el caso de helicópteros con tren de ruedas, toman tierra en la pista y ya en tierra ruedan hasta el puesto de estacionamiento asignado.

En el caso de helicópteros con patín, una vez alcanzado el vuelo estacionario en la pista, realizan el rodaje aéreo hasta el puesto de estacionamiento asignado.

Las rutas de rodaje de llegada y salida serán las mismas que para las aeronaves de ala fija y se definen en el documento Anexo I al Manual Usos Operacionales.

8.8. INCIDENCIAS EN LA GESTIÓN DE LA PLATAFORMA

En caso de incidencias serán comunicadas al Responsable CECOA por el Técnico de Operaciones en Campo, quien las registrará en el formulario MN.AP.MR.4.9-3 Registro de incidencias en la gestión de la plataforma. Será el Responsable CECOA quien dé seguimiento a dichas incidencias hasta su resolución, siendo él mismo quien gestione con el resto de personal del aeropuerto las tareas.

Las incidencias serán comunicadas al Responsable de Seguridad Operacional, Calidad y Medio Ambiente para el análisis, control y evaluación los posibles riesgos para la seguridad.

8.9. PRESTACIÓN DE SERVICIO PMR

El responsable de la asistencia a Pasajeros con Movilidad Reducida (PMR) será el servicio handling, contando con un ambulift para la prestación del servicio. El procedimiento de coordinación de la empresa de asistencia en tierra con las aerolíneas será interno (responsabilidad de la empresa de asistencia en tierra).

En caso de incidencia al realizar la asistencia PMR, el Servicio Handling contactará con el Responsable del CECOA telefónicamente, para que éste gestione las actuaciones a realizar para subsanarla. El Responsable del CECOA registrará la incidencia en su parte diario (MN.AP.MR.4.8-2).

Dependiendo del tipo de incidencia el Responsable del CECOA actuará de la siguiente forma:

- Incidencias con los pasajeros: el Responsable del CECOA contactará con el Técnico de Operaciones en Campo (por teléfono o trunking) para indicarle que se dirija al lugar de la incidencia y ofrezca su ayuda para subsanarla.
- Incidencia con el ambulift: el Responsable del CECOA contactará entonces con el Técnico de Mantenimiento para que se dirija al lugar de la incidencia y valore las acciones que deben tomarse para subsanarla. En caso que la pueda subsanar in situ avisará al Responsable del CECOA telefónicamente para indicárselo y éste lo anotará en su parte diario (MN.AP.MR.4.8-2). Si por el contrario no se puede subsanar en el momento el Técnico de Mantenimiento abrirá un Parte de incidencias de mantenimiento (MN.AP.MR.4.7-7) y procederá como se indica en el procedimiento 4.7-Mantenimiento del Área de Movimiento del Manual de Aeropuerto.

Cuando la incidencia haya sido solucionada el Técnico de Operaciones en Campo o el Técnico de Mantenimiento informará al Responsable del CECOA (por email, fax o teléfono) para que lo apunte en un parte diario (MN.AP.MR.4.8-2).

En aquellos casos en los que por número de PMR's o por dificultad en el tratamiento de los mismos se necesite la ayuda del personal del SSEI, se podría solicitar la asistencia de un (1) bombero para colaborar con tareas de PMR en categoría 7. Esta asistencia debe de ser aprobada por CECOA. La compañía handling avisará al CECOA mediante correo electrónico. El personal CECOA comunicará con el jefe de dotación en servicio. Si en SSEI se encuentra en nivel de protección 7, y no exista otra operativa de llegada o salida de aeronaves en los próximos 30 minutos CECOA autorizará la asistencia comunicándoselo al Jefe de dotación y a la compañía handling. Para las posibles asistencias se desplaza un efectivo con el vehículo auxiliar.

8.10. PROCEDIMIENTO ESPECÍFICO PARA AVIACIÓN GENERAL

Las aeronaves rodarán por la calle C2, continuando por las calles B y D, deteniéndose al final de la calle D, que da acceso a la plataforma de estacionamiento y esperarán instrucciones de la TWR.

TWR informará al piloto del puesto de estacionamiento asignado a la aeronave por el aeropuerto.

Las aeronaves rodarán por plataforma hasta la posición asignada.

En el Aeropuerto de Castellón no se facilita servicio de guiado. El piloto será responsable de mantener las indicaciones proporcionadas por TWR en el área de maniobras y en plataforma.

El solicitante completará el registro MN.AP.MR.4.9-1. Solicitud de Estacionamiento – Aeronave de Aviación General y se remitirá al Responsable CECOA, mediante correo electrónico

quién asignará un puesto de estacionamiento a la aeronave, en función de sus características geométricas, hora de llegada, hora de salida y dimensiones geométricas de la plataforma.

Si es una aeronave tipo A, y si el estado de la plataforma lo permite, los puestos de estacionamientos asignados preferentemente serán G-01 hasta G-21

Si son otro tipo de aeronave, o esos puestos de estacionamiento están completos, se le podrá asignar otro puesto de estacionamiento en función de sus características geométricas, hora de llegada, hora de salida y dimensiones geométricas de la plataforma. Si se ubica la aeronave de aviación general en un puesto de estacionamiento con salida remolcada, siempre que el tipo de aeronave sea como máximo tipo B, podrá realizar la salida en autónomo.

9. 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 descritas en los procedimientos.

REGISTRO	RESPONSABLE CUMPLIMENTACIÓN	RESPONSABLE DEL ARCHIVO	UBICACIÓN	FORMATO DEL ARCHIVO	TIEMPO MÍNIMO DEL ARCHIVO
MN.AP.MR.4.9-1. Solicitud de Estacionamiento – Aeronave de Aviación General	Responsable de compañía aérea u operador de la aeronave	Responsable CECOA	Despacho del Director de Operaciones y Mantenimiento	Papel / Digital	Cinco (5) años
MN.AP.MR.4.9-2. Registro de planificación de ocupación de la plataforma	Responsable CECOA	Responsable CECOA	Despacho del Director de Operaciones y Mantenimiento	Papel / Digital	Cinco (5) años
MN.AP.MR.POL.CPM.1. Solicitud de Prueba de Motores	Responsable de compañía aérea	Responsable CECOA	Despacho del Director de Operaciones y Mantenimiento	Papel / Digital	Cinco (5) años
MN.AP.MR.POL.CPM.2. Prueba de Motores	Responsable de compañía aérea	Responsable CECOA	Despacho del Director de Operaciones y Mantenimiento	Papel / Digital	Cinco (5) años
MN.AP.MR.4.9-3 Registro de incidencias en la gestión de la plataforma.	Responsable CECOA	Responsable CECOA	Despacho del Director de Operaciones y Mantenimiento	Papel / Digital	Cinco (5) años
MN.AP.MR.4.8-2 – Parte Diario	Responsable CECOA	Responsable CECOA	CECOA	Papel / Digital	Cinco (5) años
MN.AP.MR.4.7-7 – Parte de incidencias de mantenimiento	Técnico de Mantenimiento	Técnico de Mantenimiento	Despacho de Operaciones y Mantenimiento	Digital / Papel	5 años

Todos los registros están incluidos en el ANEXO XI – MODELOS DE REGISTROS.