



## **MANUAL DE AEROPUERTO**

---

### **PARTE E: Procedimientos de Operación Nº 7: NOTIFICACIÓN DE AEROPUERTO**

*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 .....  | 6  |
| 2. PERSONAL IMPLICADO Y RESPONSABILIDADES .....  | 7  |
| 2.1. Personal del aeropuerto.....  | 8  |
| 2.2. Servicios externos .....  | 9  |
| 3. SOLICITUD DE PUBLICACIONES DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA.....  | 10 |
| 3.1. ACTIVACIÓN: .....   | 10 |
| 3.1.1. Información a notificar. General .....  | 10 |
| 3.1.2. Información a notificar según el medio de publicación. ....   | 11 |
| 3.2. SECUENCIA DE ACTUACIONES.....   | 13 |
| 3.3. CONTROL Y GESTIÓN DE LA DOCUMENTACIÓN FINAL .....   | 15 |
| 4. REVISIÓN DE LA INFORMACIÓN DEL AIP .....  | 17 |
| 4.1. ACTIVACIÓN: .....   | 17 |
| 4.2. SECUENCIA DE ACTUACIONES.....   | 17 |
| 4.3. CONTROL Y GESTIÓN DE LA DOCUMENTACIÓN FINAL .....   | 18 |
| 5. REVISIÓN DE NOTAM. BOLETINES DE INFORMACIÓN PREVIA AL VUELO .....   | 19 |
| 5.1. ACTIVACIÓN: .....   | 19 |
| 5.2. SECUENCIA DE ACTUACIONES.....   | 19 |
| 6. INFORMACIÓN POSTERIOR AL VUELO: .....   | 20 |
| 6.1. Activación: .....   | 20 |
| 6.2. Secuencia de actuaciones .....  | 20 |
| 6.3. Registros.....  | 21 |
| 7. OTRA INFORMACIÓN DE INTERÉS .....   | 22 |
| 7.1. RELACIÓN DE PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES DE MENOR NIVEL APLICADOS EN EL AEROPUERTO QUE SE DERIVAN DEL PROCEDIMIENTO EN CUESTIÓN ..... | 22 |
| 7.2. INFRAESTRUCTURA, EQUIPO O INSTALACIONES UTILIZADAS.....   | 22 |
| 7.3. Formación .....   | 22 |
| 7.4. Carácter de la información tratada por el AIS .....   | 23 |
| 7.4.1. Publicación de Información Aeronáutica (AIP). ....  | 23 |
| 7.4.2. Enmiendas al AIP (AMDT). ....   | 23 |
| 7.4.3. Suplementos al AIP (SUP). ....  | 23 |
| 7.4.4. NOTAM (Aviso a Navegantes). ....  | 23 |
| 7.4.5. SNOWTAM (Aviso a Navegantes) .....  | 24 |
| 7.4.6. Circulares de Información Aeronáutica (AIC). ....   | 24 |
| 7.4.7. Boletines de Información Previa al Vuelo (PIB). ....  | 24 |
| 7.4.8. Listas de Verificación y Sumarios. ....   | 24 |
| 7.4.9. Diagrama de bloques.....  | 25 |
| 7.5. Características y formatos de los NOTAM.....  | 25 |

|  |    |
|--|----|
| 7.5.1. Serie número y tipo de NOTAM .....        | 26 |
| 7.5.2. Línea Q (Calificadores del sistema) ..... | 26 |
| 7.5.3. Campo FIR .....                           | 27 |
| 7.5.4. Campo código NOTAM.....                   | 27 |
| 7.5.5. Campo tipo de tráfico .....               | 27 |
| 7.5.6. Campo objetivo .....                      | 28 |
| 7.5.7. Campo alcance .....                       | 28 |
| 7.5.8. Campo límite inferior / superior.....     | 28 |
| 7.5.9. Referencia geográfica .....               | 28 |
| 7.6. formato del snowtam .....                   | 32 |
| 7.7. Procedimiento de publicación AIRAC .....    | 36 |

## HOJA DE CONTROL DE LA DOCUMENTACIÓN

| TÍTULO                                |                            |   |                     |                 |                 |                  |
|---------------------------------------|----------------------------|---|---------------------|-----------------|-----------------|------------------|
| MA.E-7.- NOTIFICACIONES DE AEROPUERTO |                            |   |                     |                 |                 |                  |
| CÓDIGO                                |                            | 1ª EDICIÓN  |                     | EDICIÓN VIGENTE |                 |                  |
| MA.E-7                                |                            | 01/12/2017  |                     | 1               |                 |                  |
| ÁMBITO DE APLICACIÓN                  |                            | TIPO DE DOCUMENTO   |                     | ESTADO          |                 | VERSIÓN/ENMIENDA |
| X                                     | Público                    | X   | Procedimiento       |                 | Modelo          | 2                |
|                                       | Interno del Aeropuerto     |   | Instrucción Técnica |                 | Borrador        |                  |
|                                       | Personal Aeropuerto Gestor |   | Registro            |                 | En revisión     |                  |
|                                       | Confidencial               |   | Otro (especificar)  | X               | Documento final |                  |
| RESUMEN DEL CONTENIDO                 |                            |   |                     |                 |                 |                  |
| ACCIÓN                                |                            | NOMBRE/PUESTO   |                     | FIRMA/FECHA     |                 |                  |
| REALIZADO                             |                            | Inés Altur Brines<br>DIRECTORA DE OPERACIONES Y MANTENIMIENTO |                     | 30/07/2024      |                 |                  |
| REVISADO Y SUPERVISADO                |                            |   |                     |                 |                 |                  |
| APROBADO                              |                            | Ivana Guinot Panadero<br>RSO/DIRECTORA DEL AEROPUERTO         |                     | 30/07/2024      |                 |                  |
| Entrada en vigor                      |                            |   |                     | 27/10/2025      |                 |                  |

## **1. OBJETO DEL PROCEDIMIENTO**

El objeto de este procedimiento es establecer las directrices para notificar todo cambio que se produzca en la información de Aeropuerto a los Servicios de Información Aeronáutica (AIS) y que deba ser publicada en el AIP, en suplementos (SUP) y Enmiendas al mismo, en Circulares de Información Aeronáutica (AIC) y en NOTAM; además de revisar periódicamente la información aeronáutica publicada y proporcionar Información Previa al Vuelo.

Con respecto al AIP, el índice de la información a ser publicada en el mismo se encuentra en la parte D del presente Manual de Aeropuerto.

Las comunicaciones entre el gestor del aeropuerto y los Servicios de Información Aeronáutica se regirán mediante el procedimiento descrito en la parte B.2 del presente Manual de Aeropuerto.

El gestor aeroportuario, a través de este procedimiento verificará, que se cumplen los requisitos que se enumeran a continuación:

- Se elaboran y actualizan datos de interés en relación con el aeropuerto y servicios disponibles.
- Estos datos son exactos, legibles, completos e inequívocos, y se mantienen niveles de integridad adecuados.
- Los datos estarán disponibles para los usuarios y los proveedores de servicios de navegación aérea pertinentes con la debida prontitud, utilizando un método de comunicación suficientemente seguro y rápido.

En caso de incumplimiento de estos requisitos, el gestor tomará las medidas adecuadas para mitigar los riesgos que puedan derivarse.

## 2. PERSONAL IMPLICADO Y RESPONSABILIDADES

La Parte 5 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, queda recogido en el Anexo XII – Directorio.

Las responsabilidades del personal implicado son las siguientes:

| PERSONAL IMPLICADO                             | RESPONSABILIDADES ESPECÍFICAS   |
|--|---|
| <b>Director del Aeropuerto</b>                 | <ul style="list-style-type: none"><li>- Aprobar la documentación a enviar al Servicio de Información Aeronáutica AIS.</li></ul>   |
| <b>Director de Operaciones y Mantenimiento</b> | <ul style="list-style-type: none"><li>- Enviar por escrito a la División AIS de Aena la información susceptible de ser publicada en AMDT/SUP. Coordinar y realizar la revisión semestral del AIP de acuerdo a lo descrito en el procedimiento específico <i>POL.AIP. Actualización de la información publicada en el AIP.</i></li><li>- Analizar las disconformidades con las publicaciones de AIP y notificarlo al AIS si necesario.</li><li>- Con una periodicidad semestral, el Director de Operaciones y Mantenimiento o persona que designe coordinará, con el personal del aeropuerto que corresponda, una revisión de la información contenida en el AIP, actualizando aquellos datos que sean necesarios a través de comunicaciones con el Servicio de Información Aeronáutica (AIS).</li></ul> |

| PERSONAL IMPLICADO                               | RESPONSABILIDADES ESPECÍFICAS  |
|--|--|
| <b>Responsable del CECO</b>                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Evaluar las incidencias comunicadas, para iniciar la publicación según el método que corresponda.</li> <li>- Elaborar proyectos NOTAM y enviarlos al NOF.</li> <li>- Elaborar informe RCR y solicitar a NOF publicación de SNOWTAM.</li> <li>- Publicar un NOTAM a través del formulario MN.AP.MR.4.1-1 del Anexo XI Modelos de Registros, generando una solicitud de generación de NOTAM y evaluar la incidencia.</li> <li>- Activar los procedimientos establecidos según el tipo de información a publicar y anotar en el parte diario. Una vez realizada la publicación, verificará que es correcta.</li> <li>- Realizar el control de los NOTAM publicados y en vigor contrastándolos con la aplicación ICARO.</li> <li>- Comunicar al Servicio Control de Aeródromo la difusión vía frecuencia de TWR hasta que se verifique la difusión de la información vía NOTAM.</li> <li>- Comunicar vía frecuencia o vía línea telefónica dedicada a TWR el código RWYCC, así como el contenido del SNOWTAM publicado en ICARO.</li> <li>- Actualizar la información publicada por SNOWTAM de acuerdo con las condiciones reportadas por TOEC o TWR (Reporte de condiciones de pista por parte de piloto).</li> <li>- Comunicar al Director de Operaciones y Mantenimiento la información susceptible de ser publicada en AMDT/SUP.</li> <li>- Verificar la correcta publicación de la información.</li> <li>- Llevar el control, archivo y seguimiento de la documentación generada y de los NOTAM publicados.</li> <li>- Poner a disposición de los usuarios toda la información necesaria previa al vuelo.</li> <li>- Elaborar los boletines de información previa al vuelo (PIB) y boletines locales AIC.</li> <li>- Realizar el control de los NOTAM publicados y en vigor contrastándolos con la aplicación ICARO</li> </ul> |
| <b>Servicio de Información Aeronáutica (AIS)</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aprobar, verificar y difundir, si procede, los NOTAM y el resto de información susceptible de ser publicada en sus publicaciones.</li> </ul>  |
| <b>Servicio Control de Aeródromo - TWR</b>       | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Comunicar vía frecuencia de TWR las incidencias hasta que se verifique la difusión de la misma vía NOTAM.</li> </ul>  |

## 2.1. PERSONAL DEL AEROPUERTO

El personal del Aeropuerto que puede originar informaciones a ser notificadas a través de la oficina AIO es:

- Director del Aeropuerto.
- Director de Operaciones y Mantenimiento.
- CECO.

- Responsable de Seguridad Operacional.
- Técnicos de Mantenimiento.
- Servicio de Extinción de Incendios - SEI.
- Servicio CNS.
- Servicio de meteorología – OMA.
- Servicios Control de Aeródromo - TWR.
- Servicio de Mantenimiento Eléctrico (a través de su Director de Expediente).
- Servicio de Mantenimiento Campo de vuelos (a través de su Director de Expediente).

## 2.2. SERVICIOS EXTERNOS

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

| SERVICIO   | RESPONSABLE DEL CONTROL                 |
|--|---|
| <b>Servicio de Mantenimiento Eléctrico</b>       | Director de Operaciones y Mantenimiento |
| <b>Servicio de Mantenimiento Campo de vuelos</b> | Director de Operaciones y Mantenimiento |

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

| SERVICIO  | RESPONSABLE DE LA COORDINACIÓN          |
|---|---|
| <b>Servicio Control de Aeródromo - TWR</b>                | Director de Operaciones y Mantenimiento |
| <b>Empresa de Mantenimiento de Navegación Aérea - CNS</b> | Director de Operaciones y Mantenimiento |
| <b>Servicio de Información Aeronáutica - AIS</b>          | Director de Operaciones y Mantenimiento |
| <b>Oficina Meteorológica del Aeropuerto - OMA</b>         | Director de Operaciones y Mantenimiento |

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



### 3. SOLICITUD DE PUBLICACIONES DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA

#### 3.1. ACTIVACIÓN:

Este procedimiento se activa según lo siguiente:

- **Inicio del Procedimiento:** El personal del aeropuerto comunica un evento que origina una información a ser notificada, según lo dispuesto en el apartado 4.1.
- **Fin del Procedimiento:** El Responsable del CECOA verifica la correcta publicación de la información. Debe proponer publicar al AIS todas aquellas **informaciones de carácter transitorio que tengan un alto impacto en las operaciones del aeropuerto**. A continuación se describe la información que el gestor notificará para su publicación por el Servicio de Información Aeronáutica. Para ello, a continuación se incluyen los siguientes sub-apartados:
- 4.1. Información a notificar. General. En él se define qué información es objeto del presente procedimiento.
- 4.2. Información a notificar según el medio de publicación, en el que se clasifica la misma según dicho criterio.

##### 3.1.1. Información a notificar. General

Los procedimientos de notificaciones de Aeropuerto se activan siempre que:

- A. Se produzcan cambios importantes que afecten a las operaciones del Aeropuerto.
- B. Se produzcan cambios o actualizaciones de información correspondiente a la sección AD del AIP (a excepción de las específicas de Navegación Aérea).
- C. Se detecten disconformidades en la información publicada en la sección AD del AIP respecto de la situación real del Aeropuerto.

A continuación se desarrollan los tipos de información que engloban cada uno de estos grupos.

#### **A. Se produzcan cambios importantes que afecten a las operaciones del Aeropuerto:**

- Establecimiento, cierre, reapertura y cambios importantes en pistas, zonas de parada, calles de rodaje, plataformas, zonas libres de obstáculos y franjas.
- Cambio en las horas de servicio del Aeropuerto.
- El establecimiento, eliminación o cambios importantes en las ayudas visuales e iluminación, así como la interrupción o reanudación del funcionamiento de las mismas.
- Obras previstas en el lado aire.
- Presencia o eliminación de defectos o impedimentos importantes en el área de movimiento.
- Modificaciones y limitaciones en el suministro de combustible, lubricantes y oxígeno en el Aeropuerto.
- Detección de obstáculos temporales.
- Cambios significativos del nivel de protección en el Aeropuerto, para fines de salvamento y extinción de incendios.
- Modificación de los horarios de servicio de las dependencias operativas del Aeropuerto (COM, AIS, TWR, MET, etc.) que afecten a los usuarios.
- Información sobre el mantenimiento del área de movimiento del Aeropuerto.

- Información de condiciones de la superficie de pista, en caso de contaminación.
- Información sobre concentración de aves en el Aeropuerto y en sus proximidades.
- Aparición de epidemias que necesiten cambios en los requisitos notificados respecto a controles, vacunas y cuarentenas.
- Establecimiento, eliminación o cambios importantes en los servicios de aduanas, inmigración y sanidad.

**B. Se produzcan cambios o actualizaciones de información correspondiente a la sección AD del AIP, a excepción de las específicas que corresponden a Navegación Aérea y que son:**

- AD 2.17: Espacio aéreo de los servicios de tránsito aéreo
- AD 2.18: Instalaciones de comunicación de los servicios de tránsito aéreo
- AD 2.19: Radio-ayudas para la navegación y el aterrizaje
- AD 2.22: Procedimientos de vuelo
- AD 2.24:
  - Cartas de área.
  - Carta de salida normalizada.
  - Carta de llegada normalizada.
  - Carta de aproximación visual.
  - Carta de aproximación instrumental.

Por tanto, cuando exista algún cambio o actualización en cualquiera del resto de puntos del AIP (sección AD, que pueden consultarse en el índice de la parte D del presente Manual) será de aplicación este procedimiento.

**C.- Se detecten disconformidades en la información publicada en la sección AD del AIP respecto de la situación real del Aeropuerto.**

Se notificará a la AIO cualquier información publicada que difiera de la situación real del aeropuerto para que proceda a su actualización a la mayor prontitud. Estas posibles disconformidades se podrán detectar semestralmente en la revisión del mismo (ver sección 6.5. del presente documento).

*3.1.2. Información a notificar según el medio de publicación.*

*3.1.2.1. Información a difundir por el sistema reglamentario AIRAC responsabilidad del gestor aeroportuario*

Este sistema se emplea para difundir información de carácter premeditado que sea de importancia para las operaciones y que requiera ser notificada con la suficiente antelación para que los usuarios dispongan del tiempo necesario para estudiarla y prepararla.

La información a difundir mediante el sistema AIRAC **se publica mediante Suplementos (SUP) y Enmiendas (AMD) al AIP**, claramente identificados mediante las siglas "AIRAC".

La información responsabilidad del Gestor del Aeropuerto relativa a cambios importantes premeditados de carácter temporal / permanente a publicar mediante el sistema reglamentario AIRAC el establecimiento, eliminación y cambios significativos **premeditados** de:

- Posición, altura e iluminación de obstáculos para la navegación que se encuentren dentro del aeropuerto.
- Pistas, calles de rodaje y plataformas.

- Horas de servicio: aeródromo, instalaciones y servicios.
- Servicios de aduanas, inmigración y sanidad.

### 3.1.2.2. *Información, responsabilidad del Gestor del Aeropuerto, que debe difundirse mediante NOTAM*

Se iniciará un NOTAM y se expedirá a la mayor brevedad cuando la información que se tenga que distribuir sea de carácter temporal y de corta duración o cuando se introduzcan con poco tiempo de preaviso cambios permanentes, o temporales de larga duración, que sean de importancia para las operaciones, salvo cuando el texto sea extenso o contenga gráficos. La información de corta duración que contenga texto extenso o gráficos, se publicará como Suplemento AIP.

Se difundirá un NOTAM siempre que la siguiente información tenga importancia directa para las operaciones:

- Establecimiento, cierre o cambios importantes que afecten a las operaciones de aeródromo en el área de maniobras (pistas, zonas de parada, calles de rodaje) y plataformas.
- Establecimiento, eliminación y cambios importantes que afecten a las operaciones de los servicios aeronáuticos bajo la responsabilidad del gestor del aeropuerto.
- Establecimiento, eliminación, interrupción o reanudación del servicio u otros cambios importantes que afecten a las ayudas visuales.
- Establecimiento, eliminación, interrupción o reanudación de los componentes importantes de los sistemas de iluminación del aeródromo.
- Presencia o eliminación de defectos o impedimentos importantes en el área de maniobras.
- Modificaciones y limitaciones en el suministro de combustibles, lubricantes y oxígeno.
- Establecimiento, interrupción o reanudación del servicio de los faros de peligro que señalan obstáculos importantes para la navegación aérea.
- Levantamiento, eliminación o modificación de obstáculos importantes para la navegación aérea en área de despegue / ascenso, aproximación frustrada, aproximación y en la franja de pista.
- Cambios significativos del nivel de protección que normalmente se dispone en un aeródromo para fines de salvamento y extinción de incendios; se iniciará un NOTAM sólo cuando se trate de un cambio de categoría y dicho cambio deberá indicarse claramente.
- Aparición de epidemias que necesiten cambios en los requisitos notificados respecto a vacunas y cuarentenas.
- No disponibilidad de sistemas de reserva y secundarios, con consecuencias para las operaciones.
- Establecimiento, eliminación o cambios importantes en los procedimientos de los servicios de navegación aérea de los que sea responsable el operador del aeródromo.
- Emisiones o exhibiciones programadas con luces láser y luces de búsqueda en los alrededores del aeródromo, si pueden afectar a la visión nocturna de los pilotos.
- Presencia, eliminación o cambios importantes de condiciones peligrosas debidas a nieve, nieve fundente, hielo, material radiactivo, productos químicos tóxicos, depósitos de cenizas volcánicas o agua en el área de movimiento.
- Presencia de una pista mojada y resbaladiza, o de una parte de esta.

- Presencia de peligros para la navegación aérea, incluida la presencia de animales, obstáculos, exhibiciones y acontecimientos importantes.

3.1.2.3. *Información, responsabilidad del Gestor Aeroportuario que debe difundirse por SNOWTAM.*

Condiciones de superficie de pista que pueda estar contaminada por agua, escarcha, nieve, hielo, etc de acuerdo con POL.GRF.

3.1.2.4. *Información, responsabilidad del Gestor del Aeropuerto, que no debe difundirse mediante NOTAM*

La información que se menciona a continuación, aunque no se promulga mediante NOTAM, puede divulgarse con carácter local incluyéndose en los "Boletines de Información Previa al Vuelo" correspondientes a cada aeropuerto, o bien haciendo referencia a ella en las exposiciones verbales previas al vuelo.

- Trabajos habituales de mantenimiento en plataforma y calles de rodaje que no afecten al movimiento seguro de las aeronaves.
- Trabajos de señalización de pistas, cuando las operaciones de aeronaves puedan efectuarse de manera segura en otras pistas disponibles, o el equipo utilizado pueda ser retirado cuando sea necesario.
- Obstáculos temporales en la vecindad del aeródromo que no afecten a las operaciones de las aeronaves.
- Fallo parcial de las instalaciones de iluminación en el aeródromo, cuando no afecte directamente a las operaciones de aeronaves.
- La falta de servicios relativos a maniobras en plataforma.
- El hecho de que no estén en servicio los letreros para indicar un emplazamiento o destino u otra información en el área de movimiento del aeródromo.
- Otra información de carácter temporal que no afecte directamente a las operaciones de las aeronaves.

### **3.2. SECUENCIA DE ACTUACIONES**

La notificación de cualquier cambio o disconformidades, según lo dispuesto en el apartado 3.1.1, deberá ser comunicada al Responsable del CECO A por las unidades indicadas en el apartado 2, remitiendo la información contemplada en el registro MN.AP.MR.4.1-1 - Modelo de comunicaciones al AIO. La comunicación deberá realizarse por escrito (en papel o electrónicamente) con objeto de mantener un archivo y registro de todas las comunicaciones que se realicen.

El Responsable del CECO A activará el procedimiento establecido según el tipo de información a publicar y lo anotará en el parte diario, firmando el registro y guardando una copia en formato pdf. Una vez realizada la publicación, verificará que es correcta.

El Responsable del CECO A, es el encargado de evaluar las incidencias con impacto en la operación de aeronaves en el aeropuerto. El Responsable del CECO A evalúa si alguna de las incidencias o situaciones temporales identificadas en el aeropuerto requiere la publicación de un NOTAM, AMDT, SUP o ser incluida como información previa al vuelo.

Las incidencias cuya corrección requieran un plazo estimado inferior a 3 horas no se publicarán mediante NOTAM, únicamente se difundirá la información a nivel local a través de los boletines de información local.

Por tanto, una vez el Responsable del CECO A reciba la información actuará de la siguiente manera:

- Cuando se trate de información de carácter impredecible y temporal, por lo tanto susceptible de publicación en NOTAM, el Responsable del CECOIA elaborará el "Proyecto NOTAM" y lo enviará a través del sistema ICARO a la Oficina NOF, la cual verificará y difundirá la información para su publicación si procede.

Para dicha comunicación se utilizará el sistema ICARO que permite el tratamiento automatizado por parte de un operador del sistema, empleando el formato NOTAM, siendo de obligada aplicación la actual normativa establecida en el documento OPADD de EUROCONTROL.

Estas comunicaciones serán archivadas por el Responsable del CECOIA en formato digital, creando una copia en formato pdf si es necesario (información en papel).

- El Gestor Aeroportuario debe reportar al AIS y al servicio ATC todos aquellos asuntos que puedan afectar a la operatividad de forma significativa, particularmente la presencia de:
- Cuando se den las condiciones de activación descritas en el POL.GRF., el responsable CECOIA elaborará el informe RCR donde se describen las condiciones de pista y publicará el "SNOWTAM", cuando sea oportuno, a través del sistema ICARO a la Oficina NOF quien verificará y difundirá la información.

El SNOWTAM tiene un plazo de validez de 8h, el responsable CECOIA realizará las actualizaciones de la información de condiciones de pista con la frecuencia necesaria generando un nuevo SNOWTAM sin necesidad de cancelar el anterior.

Para la correcta cumplimentación del informe RCR y los ítems que conforman el SNOWTAM en ICARO, se deberá tener en cuenta las siguientes referencias normativas:

#### **EASA**

REG.(UE)139/2014(Opinion3/2019),REG.(UE)469/2020yREG(UE)1387/2019

#### **OACI**

- ANEXOS3,6,8,14y15

#### **Procedimientos**

- PANS Aeródromos(Doc.9981)
- PANS ATM(Doc.4444)
- PANS AIMS(Doc.10066)

#### **Material Guía**

- CIRCULAR355–  
Evaluación, medición y notificación del estado de la superficie de la pista.
- DOC.10064–Manual de performance de aeronave

Estas informaciones serán archivadas por el responsable CECOIA en formato digital, creando una copia en formato pdf si es necesario (información en papel).

- Cuando se trate de información no susceptible de publicación en NOTAM, esto es, AMDT y/o SUP, el Responsable del CECOIA informará al Director de Operaciones y Mantenimiento, quien enviará dicha información al Director del Aeropuerto para su aprobación. Una vez aprobado el Director de Operaciones y Mantenimiento se lo remitirá a la División de Información Aeronáutica (AIS) por escrito, fax o e-mail. En casos excepcionales, por motivos de urgencia o aclaratorios, podrá utilizarse la dirección telegráfica LEANZXTA. Esta oficina recibirá, cotejará, tratará, editará, publicará y distribuirá la información aeronáutica suministrada por el Aeropuerto. Al igual que en el

caso anterior, estas comunicaciones deberán quedar archivadas tal y como se establece en el apartado 9 de este procedimiento.

La información se notificará por escrito, mediante fax o correo electrónico, al Servicio de Información Aeronáutica (AIS): División AIS en los Servicios Centrales de la Dirección General de Navegación Aérea de Aena, aprobada por el Director del Aeropuerto o quien le sustituya, de acuerdo a lo establecido en el Parte B Documento 2 Descripción del sistema de gestión, de este Manual.

En especial se coordinará con el Servicio de Información Aeronáutica (AIS), División AIS las fechas de entrada en vigor y los plazos que se necesitan para cada publicación.

Las direcciones donde deberá remitirse la información son las siguientes:

|  |  |
|--|--|
| DIVISIÓN DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA                      | OFICINA NOTAM INTERNACIONAL (NOF)                      |
| Avda. Aragón 402, Edif. Lamela 5ª                        | AFTN: LEANYNYX   |
| 280022 Madrid (España)                                   | TEL: 34 – 913 213 137/138                              |
| AFTN: LEANZXTA   | FAX: 34 – 913 213 111                                  |
| Tfno: 913 213 363  | E-mail: <a href="mailto:unof@aena.es">unof@aena.es</a> |
| Fax: 913 213 157   |  |
| E-mail: <a href="mailto:ais@enaire.es">ais@enaire.es</a> |  |

Todas las comunicaciones realizadas vía e-mail se guardarán en formato pdf y se archivarán en la oficina CECO A.

En el caso de que finalicen o se modifiquen las circunstancias que han originado la incidencia, se repetirá el proceso para cancelar la información publicada o reemplazarla por una más actualizada.

Los procedimientos de coordinación entre el Gestor Certificado y el Servicio de Información Aeronáutica (AIS) se recogen en la parte B-2 del presente Manual, en el que se garantiza la provisión de los servicios de información aeronáutica, conforme a lo requerido en el Reglamento UE nº139/2014.

### 3.3. CONTROL Y GESTIÓN DE LA DOCUMENTACIÓN FINAL

La documentación que se generará en este procedimiento es la siguiente:

| REGISTRO                           | MODELO DE REGISTRO  | RESPONSABLE CUMPLIMENTACIÓN             | RESPONSABLE DEL ARCHIVO | UBICACIÓN | FORMATO         | TIEMPO MÍNIMO DEL ARCHIVO |
|------------------------------------|---|---|-------------------------|-----------|-----------------|---------------------------|
| Solicitud de generación de NOTAM   | MN. E7-1- Modelo de comunicaciones al AIO                   | Solicitante                             | Responsable CECO A      | CECO A    | Papel / Digital | Cinco (5) años            |
| Registro de publicación de NOTAM   | MN.AP.MR.4.1-2 MODELO DE REGISTRO DE PUBLICACIÓN DE NOTAM   | Responsable CECO A                      | Responsable CECO A      | CECO A    | Papel / Digital | Cinco (5) años            |
| Registro de publicación de SNOWTAM | MN.AP.MR.4.1-7 MODELO DE REGISTRO DE PUBLICACIÓN DE SNOWTAM | Responsable CECO A                      | Responsable CECO A      | CECO A    | Papel / Digital | Cinco (5) años            |
| Notificación efectuada al AIS      | MN.AP.MR.4.1-4 - MODELO DE REGISTRO DE                      | Director de Operaciones y Mantenimiento | Responsable CECO A      | CECO A    | Digital         | Permanente                |

| REGISTRO     | MODELO DE REGISTRO             | RESPONSABLE CUMPLIMENTACIÓN | RESPONSABLE DEL ARCHIVO | UBICACIÓN | FORMATO         | TIEMPO MÍNIMO DEL ARCHIVO |
|--------------|--------------------------------|-----------------------------|-------------------------|-----------|-----------------|---------------------------|
|              | NOTIFICACIÓN EFECTUADA AL AIS. |                             |                         |           |                 |                           |
| PARTE DIARIO | MN.AP.MR.4.8-2<br>PARTE DIARIO | Responsable CECOIA          | Responsable Ceca        | CECOIA    | Papel / Digital | 5 años                    |

## 4. REVISIÓN DE LA INFORMACIÓN DEL AIP

### 4.1. ACTIVACIÓN:

Este procedimiento se activa según lo siguiente:

- **Inicio del Procedimiento:** La revisión de la información del AIP (apartado 6.5.) se producirá semestralmente desde la certificación del aeropuerto o si se detecta cualquier disconformidad. Además, al inicio de cada turno el Responsable del CECO A realizará el control de los NOTAM publicados y en vigor contrastándolos con la aplicación ICARO.
- **Fin del Procedimiento:** El procedimiento finaliza cuando el Director de Operaciones y Mantenimiento no propone ningún cambio o cuando se hayan publicado los cambios oportunos en el AIP.

A continuación se describe la información que el gestor revisar periódicamente:

- Información publicada en el AIP
- NOTAM publicados

### 4.2. SECUENCIA DE ACTUACIONES

Con una periodicidad semestral, el Director de Operaciones y Mantenimiento o persona que designe coordinará, con el personal del aeropuerto que corresponda, una revisión de la información contenida en el AIP, actualizando aquellos datos que sean necesarios a través de comunicaciones con el Servicio de Información Aeronáutica (AIS).

Asimismo, fuera de esta periodicidad semestral, siempre que cualquier personal del aeropuerto muestre y traslade alguna disconformidad con el AIP, ésta será analizada por el Director de Operaciones y Mantenimiento o persona que designe para valorar el alcance de la disconformidad y proceda a notificarlo al Servicio de Información Aeronáutica (AIS), si fuera necesario.

La información de carácter permanente sobre la que no se haya notificado ningún cambio deberá permanecer inalterable.

Para ello se procederá según se indica en el procedimiento específico *POL.AIP. Actualización de la información publicada en el AIP*, guardando registro de todas las comunicaciones efectuadas, que se incluyen en el apartado 3.3 del presente procedimiento, así como en el apartado 8 del procedimiento específico.

Si la información publicada no estuviese acorde con la realidad, o los datos publicados no fuesen exactos, legibles, completos e inequívocos, el Director de Operaciones y Mantenimiento o persona que él designe lo comunicará, por escrito, mediante fax o correo electrónico, a la Oficina AIO que enmendará los posibles errores en el AIP.

La oficina abrirá los canales de comunicación descritos en el punto 3.2 para las oportunas comunicaciones con el AIS.

En cuanto a la revisión de los NOTAM publicados: al inicio de cada turno el Responsable del CECO A realizará el control de los NOTAM publicados y en vigor contrastándolos con la aplicación ICARO. El Responsable del CECO A anotará en el parte diario el resultado de la revisión, firmando el registro y guardando una copia en formato pdf.



### 4.3. CONTROL Y GESTIÓN DE LA DOCUMENTACIÓN FINAL

La documentación que se generará en este procedimiento es la siguiente:

| REGISTRO                                 | MODELO DE REGISTRO  | RESPONSABLE CUMPLIMENTACIÓN             | RESPONSABLE DEL ARCHIVO                 | UBICACIÓN                                     | FORMATO         | TIEMPO MÍNIMO DEL ARCHIVO |
|--|---|---|---|---|-----------------|---------------------------|
| Notificación de la necesidad de revisión | MN.AP.MR.4.1-5.<br>Modelo de registro de notificación de la necesidad de revisión | Director de Operaciones y Mantenimiento | Director de Operaciones y Mantenimiento | Despacho Director Operaciones y mantenimiento | Digital         | Permanente                |
| Revisión periódica de AIP                | MN.AP.MR.4.1-6.<br>Modelo de registro de revisión periódica del AIP               | Directores o responsables afectados     | Responsable CECOA                       | CECOA   | Digital         | Permanente                |
| PARTE DIARIO                             | MN.AP.MR.4.8-2<br>PARTE DIARIO  | Responsable CECOA                       | Responsable Ceca                        | CECOA   | Papel / Digital | 5 años                    |

## **5. REVISIÓN DE NOTAM. BOLETINES DE INFORMACIÓN PREVIA AL VUELO**

### **5.1. ACTIVACIÓN:**

Bajo petición de las tripulaciones, el Responsable CECO A se encarga de poner a disposición de los usuarios toda la información necesaria previa al vuelo, así como la tramitación del plan de vuelo y su distribución a los Servicios de Tránsito Aéreo. Asimismo se encarga de elaborar los boletines de información previa al vuelo (PIB). Los PIB consisten en una lista de NOTAM en vigor, en lenguaje claro y abreviaturas OACI, cuya cobertura abarca zonas importantes de tránsito o rutas principales determinadas según las necesidades de los usuarios.

Los PIB también se complementan con información que, aun no siendo motivo de publicación por NOTAM, puede ser de utilidad a nivel local de aeródromo y de interés para el usuario, definida en el apartado 3.1.2.3. de este documento.

### **5.2. SECUENCIA DE ACTUACIONES**

El Responsable del CECO A incluirá esta información en un boletín local AIC (destinado a albergar la información que afecta exclusivamente al aeropuerto, que sea de interés para los usuarios en general, y que no sea motivo de publicación por NOTAM).

Además, al inicio de cada turno el Responsable del CECO A realizará el control de los NOTAM publicados y en vigor contrastándolos con la aplicación ICARO.

El Responsable del CECO A pondrá a disposición de la Oficina AIO la siguiente información:

- Elementos de la documentación integrada de información aeronáutica necesarios para la operación.
- Los Boletines de Información previa al vuelo se confeccionarán en forma impresa en lenguaje claro, tanto en español y en inglés, y con abreviaturas OACI. Se acompañarán, siempre que sea posible, de una presentación gráfica explicativa.
- Mapas y cartas.
- Recapitulación de los NOTAM vigentes que afecten a la operación.
- Cualquier otra información de carácter urgente que se considere necesaria.

## 6. INFORMACIÓN POSTERIOR AL VUELO:

En el siguiente punto se describen el proceso mediante el cual se recoge la información respecto a:

- El estado y las condiciones de funcionamiento de las instalaciones o servicios de navegación aérea
- La presencia de aves

a partir de las observaciones de las tripulaciones de las aeronaves y para que el servicio de información aeronáutica disponga de tal información para su distribución si es necesario.

### 6.1. ACTIVACIÓN:

El procedimiento se activa en el momento en el que las tripulaciones detecten anomalías en el estado y las condiciones de funcionamiento de las instalaciones o servicios de navegación aérea y ante la detección de presencia de aves.

### 6.2. SECUENCIA DE ACTUACIONES

Las tripulaciones ante cualquier incidencia que detecten al respecto deben notificar a torre de control. La torre de control recoge la información en el Diario de Unidad, que se envía al Director de Operaciones y Mantenimiento y al Responsable de Seguridad Operacional del Aeropuerto al final de cada jornada.

El Director de Operaciones y Mantenimiento coordinará con el Técnico de Mantenimiento o el Servicio de Control de Fauna la resolución de las deficiencias detectadas.

En caso de detectar anomalías, el Técnico de Mantenimiento abrirá un parte de incidencias (MN.AP.MR.4.7-7). Se cumplimentará con el seguimiento de las actividades y la resolución de la deficiencia. Una vez subsanada el Técnico de Mantenimiento informará al Director de Operaciones y Mantenimiento y al Responsable CECO y archivará el parte en formato digital.

En el caso de presencia de aves se procederá como se describe en el procedimiento E-17 "Gestión del peligro de la fauna".

En caso de que las deficiencias detectadas puedan generar situaciones potencialmente inseguras para la operación y que no puedan ser corregidas de forma inmediata se seguirá el siguiente método de actuación:

- Serán comunicadas de forma verbal al Responsable del CECO por parte de la TWR.
- El Responsable del CECO, en coordinación con TWR, el Técnico de Mantenimiento o el Servicio de Control de Fauna y Director de Operaciones y Mantenimiento, realizará la evaluación de la situación y tomará las medidas que se precisen.
- Asimismo, tomará las medidas para que se difunda mediante NOTAM, SNOWTAM y/o a nivel local la información que se precise (según procedimiento E-7 del Manual de Aeropuerto).
- El Responsable del CECO registrará lo ocurrido en el parte diario **MN.AP.MR.4.8-2**.

Adicionalmente, el Responsable de Seguridad Operacional, Calidad y Medioambiente analizará la información de las incidencias notificadas, para de este modo evaluar y controlar posibles riesgos a la seguridad de las aeronaves, según lo descrito en el procedimiento del anexo II PRO.SO.03.SGR Comunicaciones en materia de seguridad operacional. Asimismo realizará las auditorías internas de cumplimiento de las Normas Técnicas UE nº139/2014 según lo descrito en el procedimiento PRO.SO.09.AUD Auditorías internas del sistema de gestión de la seguridad operacional.

### 6.3. REGISTROS

La documentación que se generará en este procedimiento es la siguiente:

| REGISTRO             | MODELO DE REGISTRO             | RESPONSABLE CUMPLIMENTACIÓN            | RESPONSABLE DEL ARCHIVO                 | UBICACIÓN                                     | FORMATO         | TIEMPO MÍNIMO DEL ARCHIVO |
|----------------------|--------------------------------|--|---|---|-----------------|---------------------------|
| Diario de unidad     | Correo electrónico             | Personal de TWR                        | Director de Operaciones y Mantenimiento | Despacho Director Operaciones y mantenimiento | Digital         | Permanente                |
| PARTE DIARIO         | MN.AP.MR.4.8-2<br>PARTE DIARIO | Responsable CECO A                     | Responsable Cecoa                       | CECOA   | Papel / Digital | 5 años                    |
| Parte de incidencias | MN.AP.MR.4.7-7                 | Personal del servicio de Mantenimiento | Técnico de Mantenimiento                | División de Operaciones y Mantenimiento       | Digital / Papel | 5 años                    |

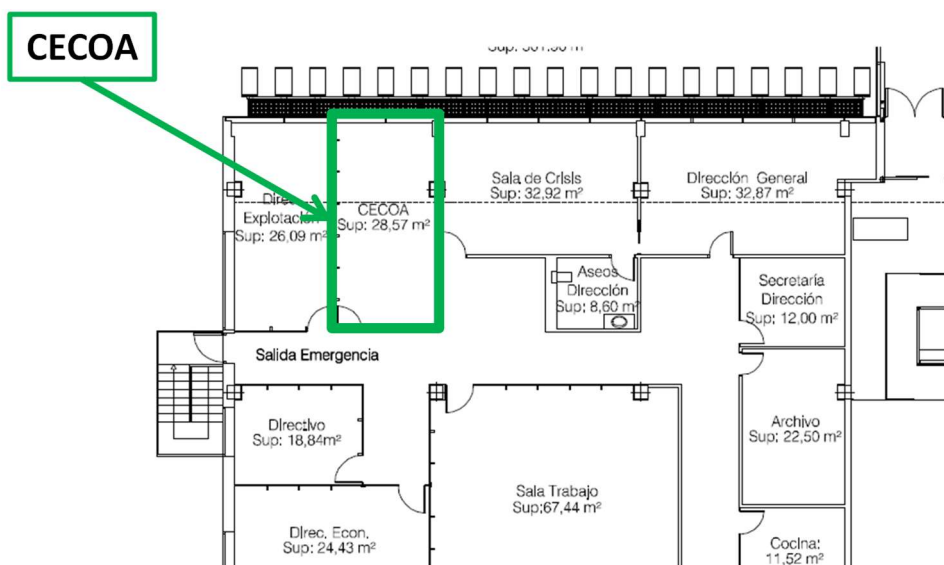
## 7. OTRA INFORMACIÓN DE INTERÉS

### 7.1. RELACIÓN DE PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES DE MENOR NIVEL APLICADOS EN EL AEROPUERTO QUE SE DERIVAN DEL PROCEDIMIENTO EN CUESTIÓN

- **POL.AIP.** Actualización de la información publicada en el AIP.

### 7.2. INFRAESTRUCTURA, EQUIPO O INSTALACIONES UTILIZADAS

La oficina de Información Aeronáutica del Aeropuerto, en adelante AIO, está situada en la planta primera del edificio terminal, en el Centro de Coordinación Aeroportuaria (CECOA).



Es el Responsable del CECOA quien desempeña las funciones relativas a la oficina AIO según lo explicado en el apartado 2, siendo el equipamiento con el que cuenta en la sala CECOA el siguiente:

- Tres (3) consolas (puesto de trabajo) equipadas con PC con acceso a las distintas aplicaciones necesarias (sistema de gestión aeroportuaria, correo electrónico...) y a las aplicaciones ICARO
  - La aplicación ICARO es la herramienta utilizada para la gestión de los planes de vuelos y mensajes asociados, así como los mensajes de comunicaciones que se tratan en la estación fija aeronáutica. Este aplicativo sirve para el tratamiento, archivo y gestión de la información aeronáutica (NOTAM, SNOWTAN, PIB, etc.).
- Teléfono, fax, línea directa con TWR.
- Trunking, Recepción Radio Aeronáutica, Rx/Tx, Radio Aeronáutica/Emergencia.

En la Parte 1, apartado 3 del presente Manual, se encuentran descritos los detalles de las comunicaciones del CECOA.

### 7.3. FORMACIÓN

Todo el personal de la oficina AIO debe superar la formación específica consistente en módulos específicos de AIS y Planes de Vuelo con el manejo de la herramienta utilizada que le capaciten para desempeñar sus tareas.

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

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).

Por otra parte la formación en puesto de trabajo, en base a la experiencia adquirida por la realización de trabajo diario, permite al trabajador familiarizarse con el entorno del aeropuerto y con las particularidades de las tareas que desempeña.

La formación en seguridad operacional necesaria para la realización de las tareas definidas en este procedimiento, se detalla en el procedimiento PRO.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.

#### **7.4. CARÁCTER DE LA INFORMACIÓN TRATADA POR EL AIS**

El Servicio de Información Aeronáutica (AIS) es responsable de recibir u originar, cotejar o ensamblar, editar, formatear, publicar/almacenar y distribuir los productos de información aeronáutica necesarios para garantizar la seguridad, regularidad y eficiencia de la Navegación Aérea en España, (tal como se establece en el Anexo 15 y DOC. 8126 de la OACI, así como el Reglamento de Circulación Aérea en su libro VIII).

Los “productos de información aeronáutica” son los datos aeronáuticos e información aeronáutica proporcionados como conjuntos de datos digitales o como una presentación normalizada en papel o en soporte electrónico. Los productos de información aeronáutica incluyen entre otros:

- Las AIP, sus enmiendas y suplementos.
- Las AIC,
- Las cartas aeronáuticas,
- Los NOTAM,
- Los conjuntos de datos digitales.

##### *7.4.1. Publicación de Información Aeronáutica (AIP).*

Es una publicación emitida por un Estado, o con su autorización, que contiene información aeronáutica de carácter duradero indispensable para la navegación aérea.

##### *7.4.2. Enmiendas al AIP (AMDT).*

Contienen información que sustituye a la contenida en el AIP.

##### *7.4.3. Suplementos al AIP (SUP).*

Complementan o varían temporalmente la información contenida en el AIP.

##### *7.4.4. NOTAM (Aviso a Navegantes).*

Aviso distribuido por medios de telecomunicaciones que contiene información relativa al establecimiento, condición o modificación de cualquier instalación aeronáutica, servicio o

peligro, cuyo conocimiento oportuno es esencial para el personal encargado de las operaciones de vuelo.

#### *7.4.5. SNOWTAM (Aviso a Navegantes)*

Información de carácter temporal de las condiciones de superficie de pista por presencia de contaminantes. Tiene como misión difundir de forma rápida las condiciones de pista para que el piloto pueda tomar las decisiones más adecuadas en las maniobras de despegue y aterrizaje.

#### *7.4.6. Circulares de Información Aeronáutica (AIC).*

Aviso con información que no requiere la iniciación de un aviso a los aviadores (NOTAM) ni la inclusión en el AIP, pero que se refiere a cuestiones de seguridad aérea, navegación aérea o cuestiones técnicas, administrativas o legislativas.

#### *7.4.7. Boletines de Información Previa al Vuelo (PIB).*

Consisten en una selección de NOTAM en vigor a la fecha de confección del Boletín.

#### *7.4.8. Listas de Verificación y Sumarios.*

Para cada publicación suministrada por el AIS existen listas de verificación a efectos de control y chequeo de la información en vigor, con el fin de que el usuario pueda comprobar que la información en su poder está completa y actualizada.

El Servicio de Información Aeronáutica (AIS) se compone de las siguientes oficinas:

##### **Oficina NOTAM internacional (NOF).**

Esta oficina está integrada dentro de la División AIS. En ella se confeccionan los siguientes elementos de la Documentación Integrada:

- NOTAM.
- Lista de verificación correspondiente (NOTAM Checklist).
- Sumario literal de NOTAM.

##### **Oficinas de información aeronáutica de aeródromo (AIO).**

Son las oficinas donde se confeccionan los Boletines de Información Previa al Vuelo (PIB), último elemento de la Documentación Integrada. En estas oficinas se recopila la información originada en los aeródromos para ser posteriormente enviada a la División AIS, donde se publicará si procede, mediante el resto de elementos de la Documentación Integrada de Información Aeronáutica.

##### **La división AIS del proveedor de servicios de navegación aérea.**

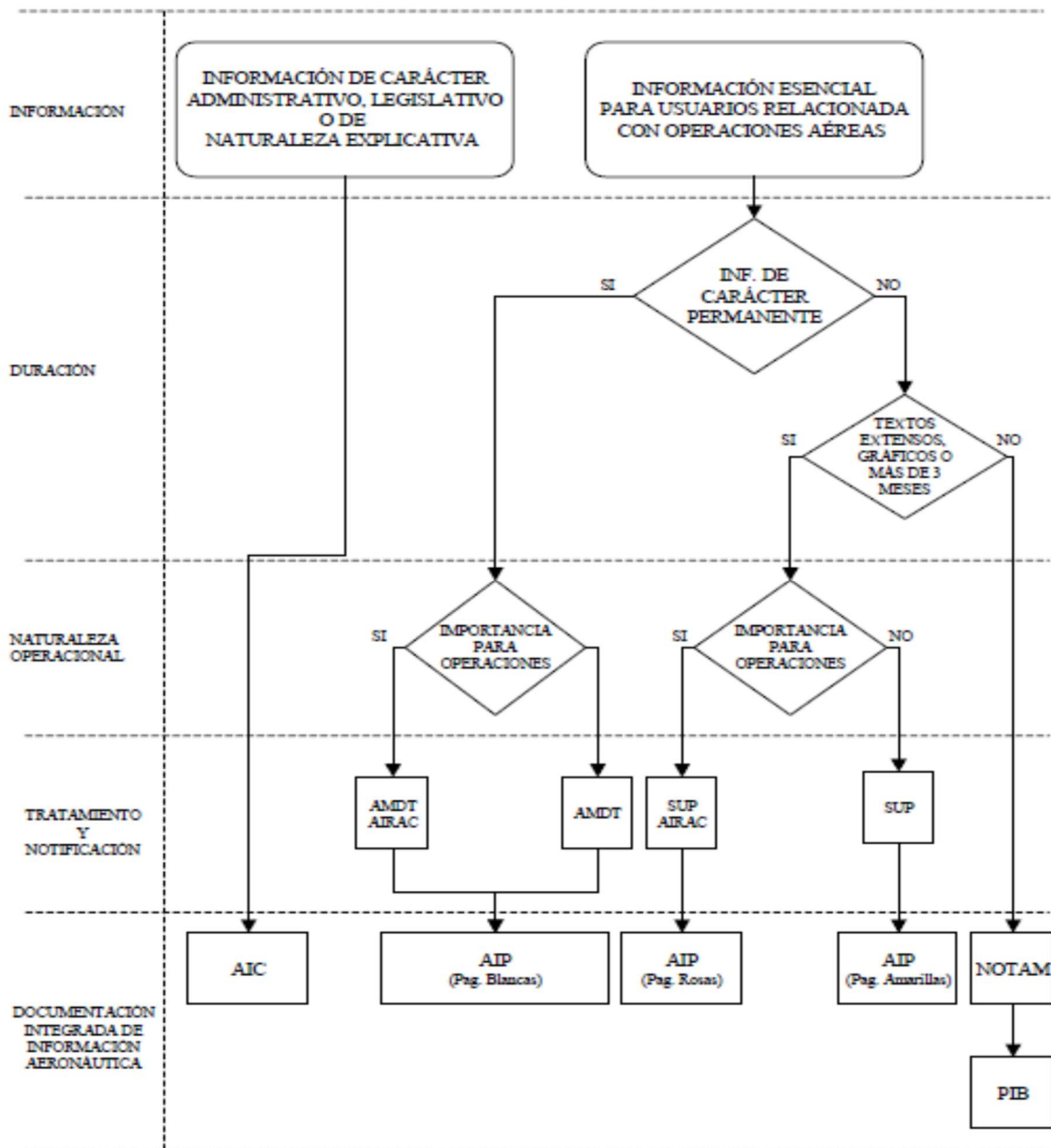
Esta oficina recibe gran parte de la información aeronáutica para confeccionar los "productos de información aeronáutica" que incluyen entre otros:

- Las AIP, sus enmiendas y suplementos.
- Las AIC,
- Las cartas aeronáuticas,
- Los NOTAM,

- Los conjuntos de datos digitales.

#### 7.4.9. Diagrama de bloques

El carácter de la información tratada por el AIS se describe en el siguiente gráfico.



#### 7.5. CARACTERÍSTICAS Y FORMATOS DE LOS NOTAM

- Cada NOTAM tratará únicamente un asunto.
- Todas las horas son UTC.
- Los NOTAM que tengan información de carácter permanente o temporal pero de larga duración, incluirán referencias apropiadas al AIP o suplemento del AIP.



- La última edición en vigor de los indicadores de lugar (doc. 7910) aprobada y publicada por la Organización de Aviación Civil Internacional.
- Los NOTAM se corrigen reemplazándolos o cancelándolos. No existen versiones correctas.

#### 7.5.1. Serie número y tipo de NOTAM

El formato siempre comienza con el signo de apertura de paréntesis, seguido de la serie, el número y el tipo de NOTAM.

La serie indica el tipo de distribución que se le ha dado al NOTAM, y el número se asigna a fin de que los destinatarios puedan verificar la continuidad de los NOTAM que reciben.

Por otra parte, la serie y el número de un NOTAM son fundamentales a la hora de hacer referencia a un NOTAM determinado, en caso de consulta.

##### **Serie**

La serie se indica mediante una letra (a las propuestas NOTAM originadas por AIS, que carecen de serie, únicamente se les asigna un número a fin de que la NOF pueda comprobar la continuidad de los NOTAM recibidos de cada aeropuerto).

En España existen dos tipos de serie:

- Serie C -distribución nacional. Ej: C0045/06.
- Serie A -distribución internacional.

Estas series no tienen por qué coincidir con las de otros países.

Cada Estado dispone de sus propias series de distribución dependiendo de sus necesidades particulares. Por ejemplo, Francia distribuye sus NOTAM en tres series diferentes: A (para distribución internacional), B (para distribución a los países con los que mantiene vuelos regulares) y C (para distribución nacional).

##### **Número**

El número consiste en cuatro dígitos, seguidos de una barra oblicua y dos dígitos para el año. La numeración de los NOTAM es consecutiva y basada en el año civil. (Cada año, a partir del día 1 de enero, se reinicia la numeración).

##### **Tipo de NOTAM**

Por último, precedido de un espacio, se inserta el tipo de NOTAM.

Ejemplos: NOTAM NUEVO: C0023/06 NOTAMN

NOTAM QUE REEMPLAZA: C0023/06 NOTAMR C0630/06

NOTAM QUE CANCELA: C0023/06 NOTAMC C0001/06

En el caso de que sea un NOTAM que reemplaza o cancela a otro NOTAM, se incluye la serie y el número del NOTAM reemplazado o cancelado.

#### 7.5.2. Línea Q (Calificadores del sistema)

Este apartado lo inserta la NOF, aunque en aquellos aeropuertos que disponen de sistemas automatizados COM/AIS, la línea de calificadores se confecciona automáticamente al originar una propuesta NOTAM.

Su finalidad responde al tratamiento automático del NOTAM en bases de datos. La inserción del apartado Q) facilita la búsqueda en base de datos del NOTAM para su extracción en boletines (PIB) de ruta, área, aeródromo, su inclusión en sumarios, etc.

Se divide en ocho campos, que son:

#### 7.5.3. Campo FIR

Indica el FIR donde está localizada la incidencia, mediante su indicador de lugar OACI correspondiente. Si afecta a más de un FIR se separan por espacios.

#### 7.5.4. Campo código NOTAM

Código de cinco letras que indica, de forma codificada, la información contenida en el texto del NOTAM.

Tiene por objeto permitir el cifrado de la información a que se refiere el NOTAM.

El código está compuesto según los siguientes criterios:

- La primera letra siempre es la "Q" e indica que es el código que estamos aplicando.
- La segunda y tercera letras indican el tipo de instalación, servicio o peligro para las aeronaves objeto de la notificación.
- La cuarta y quinta letras indican el estado de funcionamiento de la instalación, servicio o las condiciones de peligro de la incidencia notificada.

El código NOTAM descifrado comprende una lista de fraseología, denominada "fraseología abreviada uniforme", que corresponde al significado de las diferentes combinaciones de dos letras. Este código NOTAM es un código incluido en la última edición en vigor de Procedimientos para los servicios de navegación aérea -Abreviaturas y códigos de la OACI (PANS ABC-doc.8400), aprobada y publicada por la Organización de Aviación Civil Internacional. Si no existe el código NOTAM apropiado, se usarán los siguientes códigos:

Si el objeto del NOTAM (segunda y tercera letras del código) no se encuentra definido en la lista de códigos NOTAM, se utilizarán, en relación a la temática, uno de los códigos siguientes:

- QXXXX = Otros
- QKKKK = Si se trata de un NOTAM Checklist

Si el estado de funcionamiento (cuarta y quinta letras del código NOTAM) no se encuentra definido en la lista de códigos, se empleará "XX" como cuarta y quinta letras del código: Ejemplo QFAXX

Con respecto a los NOTAMC, que cancelan a otro NOTAM, se emplearán como cuarta y quinta letras del código exclusivamente:

- AK: Reanuda operación normal.
- AL: Funcionando.
- AO: Operacional.
- CC: Completado.
- XX: Lenguaje claro.

Con respecto al Trigger NOTAM las letras 4 y 5 del Código NOTAM serán TT. Ejemplo: QXXTT

#### 7.5.5. Campo tipo de tráfico

Indica el tipo de tráfico afectado por la incidencia:

- I: Información de interés para tráfico IFR.
- V: Información de interés para tráfico VFR.

- IV: Información de interés para tráfico IFR/VFR.
- K: NOTAM checklist (lista recapitulativa).

#### 7.5.6. Campo objetivo

Indica el objeto de la información notificada, es decir, para que esté destinada esa información.

- N: NOTAM seleccionado para que los usuarios le presten atención inmediata.
- B: NOTAM seleccionado para que se publique en los Boletines de Información Previa al Vuelo (PIB).
- O: NOTAM de importancia para las operaciones en el caso de tráfico IFR.
- M: NOTAM sobre asuntos varios. Carece de interés para incluir en PIB, pero está disponible a petición.
- K: NOTAM checklist (lista recapitulativa). Se pueden realizar combinaciones de dos o tres de estas letras.

#### 7.5.7. Campo alcance

Este calificador indica el alcance de la incidencia notificada en el NOTAM.

Se utilizarán las siguientes letras:

- A: Información relativa a aeródromo.
- E: Información relativa a "en ruta".
- W: Información relativa a NAV. WARNINGS (avisos a la navegación).
- AE: Información relativa a aeródromo y "en ruta" al mismo tiempo.
- AW: Información relativa a aeródromo y NAV. WARNINGS al mismo tiempo.
- K: NOTAM checklist (lista recapitulativa).

#### 7.5.8. Campo límite inferior / superior

Indica los límites inferiores y superiores de la incidencia notificada expresados en niveles de vuelo.

Ejemplo: 090/330 (desde FL 90 a FL 330)

Cuando la incidencia tenga como límite inferior el nivel del mar o el suelo utilizará "000".

Cuando la incidencia tenga como límite superior "ilimitado", se utilizará "999".

Igualmente se utilizarán estos valores cuando la incidencia no tenga unos límites definidos.

Ejemplo: 000/999

#### 7.5.9. Referencia geográfica

Este campo permite la asociación del NOTAM a una referencia geográfica concreta. Esta referencia se expresa en coordenadas geográficas (latitud / longitud, con una precisión de un minuto), más un radio de alcance en millas náuticas, de forma que:

Latitud: 5 caracteres (ejemplo: 5410N)

- Longitud: 6 caracteres (ejemplo: 00845E)

- Radio de influencia: 3 caracteres en millas náuticas (ejemplo: 010)
- Ejemplo del campo completo: 5410N00845E010

#### **Apartado A. Localización "FIR/AD"**

Consiste en un indicador de lugar OACI de Aeródromo o de FIR en el que está situado el objeto de la incidencia. Ejemplos: A LECM

En el caso de un FIR, este apartado es igual al campo FIR de la línea de calificadores. Cuando la incidencia afecte a más de un FIR, se incluirán los indicadores OACI correspondientes hasta un número máximo de 7 indicadores. En este caso, el campo FIR de la línea de calificadores será LEXX, como se dijo anteriormente. Ejemplo: A) LECM LECB GCCC

#### **Apartado B. Comienzo de la incidencia**

Consiste en un grupo fecha-hora de 10 dígitos: AA/MM/DD/HH/MM (UTC) Ejemplo: 8)9710012000

Los NOTAMR y los NOTAMC (NOTAM que reemplazan y cancelan) incluirán en este apartado la fecha actual del momento de difusión.

#### **Apartado C. Fin de la incidencia**

Consiste en un grupo fecha-hora de 10 dígitos: (2) año -(2) mes -(2) día -(4) hora y minutos UTC, teniendo en cuenta que:

Para aquellos NOTAM con un período de validez incierta se incluirá a continuación del grupo fecha-hora, seguido de un espacio, la abreviatura "EST" (estimado). No se permite otro tipo de abreviaturas. Todo NOTAM que tenga duración estimada deberá ser cancelado o reemplazado cuando proceda.

Para aquellos NOTAM que contengan información de validez permanente se incluirá exclusivamente la abreviatura "PERM". Todo NOTAM permanente se cancelará cuando la información que contiene haya sido incorporada al AIP.

Hay que destacar que el único caso que un NOTAM no necesita incluir el apartado C) es el del NOTAM que cancela o NOTAMC, ya que su contenido sería el mismo que el del apartado B).

#### **Apartado D. Programación de la incidencia**

Cuando la incidencia se activa durante períodos específicos dentro del período establecido por los apartados B) y C), deberá incluirse la programación en este apartado. Si la incidencia a notificar carece de períodos específicos de actividad, este apartado se suprime del NOTAM.

#### **Abreviaturas y símbolos**

Las siguientes abreviaturas y símbolos se usaran en los proyectos NOTAM

Meses: JAN FEB MAR APR MAY JUN JUL AUG SEP OCT NOV DEC

Día: 01 02 03 04.....30 31

Día de la semana: MON TUE WED THU FRI SAT SUN

Horas: Expresadas en 4 dígitos 1030 1255

Casos especiales: Sunrise (SR) and Sunset (SS)

SR MINUS30 (menos 30' antes de la salida del sol)

SS PLUS30 (más 30' después de la puesta de sol)

EXC: por excepto

DAILY: es opcional para un horario diario

EVERY: para un horario en días fijos de la semana

HJ: para el período entre la salida y la puesta del sol (SR-SS)

HN: para el período entre la puesta y la salida del sol (SS-SR)

H24: para todo el día en las fechas indicadas.

No se debe utilizar como único apunte en el apartado D) SR y/o SS: si es necesario para indicar ORTO u OCASO. AND: se debe incluir delante de la última fecha o el último periodo de tiempo especificado en el apartado D).

#### Símbolos

(,) coma; para separación de grupo o elemento de horario

(-) guión; significando

HASTA o DESDE-HASTA

( ) espacio; se interpreta como Y.

No se deben utilizar espacios en blanco delante de la última fecha u horario.

Ejemplos de programación con combinación de períodos-día y períodos-hora:

D) FEB 08-282000-2200, MAR 01-05 1800-2200

D) FEB 08-28 DAILY 2000-2200, MAR 01-05 DAILY 1800-2200

D) WED AND SAT 1000-1400, SUN-TUE 1500-1800

D) FEB 08 10 AND 12 1000-1600, FEB 13-28 1200-1900, MAR 01-05 1000-1300 AND 1500-1700

#### **Apartado E. Texto del NOTAM**

El apartado E) del NOTAM incluye una descripción detallada de la incidencia en lenguaje claro y en idioma inglés. Este apartado se corresponde con el descifrado del código NOTAM incluido en el campo "CÓDIGO NOTAM" de la línea de calificadores.

Cuando corresponda, se incluirán cifras, designadores, frecuencias, distintivos de llamada, etc., completados con abreviaturas OACI si fuera necesario, procurando que el texto sea lo más claro y conciso posible.

Ejemplo: E) ILS LLZ RWY 25R U/S

Significado: Localizador del ILS de la pista 25 derecha, fuera de servicio.

En el caso de un NOTAMC, en este apartado se incluirá una referencia al objeto y estado de la incidencia del NOTAM que se cancela:

Ejemplo: E) ILS LLZ RWY 25R OK

Significado: Localizador del ILS de la pista 25 derecha, de nuevo en servicio.

### **Apartados F. y G. Límites inferior y superior**

En estos apartados se indican los límites inferior y superior de la incidencia. Si la incidencia a notificar carece de límites específicos, estos apartados se suprimen del NOTAM.

Se utilizan para definir los límites de los NAV WARNINGS (avisos a la navegación) y restricciones del espacio aéreo. En estos casos, ambos campos deben incluirse en el NOTAM.

Para definirlos se pueden emplear alturas, altitudes o niveles de vuelo, así como una serie de abreviaturas específicas que ayudan a definir tanto los límites como las referencias a las que han sido tomados.

En el apartado F), límite inferior, podrá incluirse:

Una altitud o altura expresada en metros (M) o pies (FT).

Un nivel de vuelo (FL).

GND (suelo).

SFC (superficie).

AMSL (por encima del nivel medio del mar).

AGL (por encima del nivel del suelo).

En el apartado G), límite superior, podrá incluirse:

Una altitud o altura expresada en metros (M) o pies (FT).

Un nivel de vuelo (FL).

UNL (ilimitado).

AMSL (por encima del nivel medio del mar).

AGL (por encima del nivel del suelo).

Ejemplos: F) GND G) 3000FT AMSL

F) 2000M AMSL G) 5000M AMSL

F) SFC G) 6500FT AMSL

F) SFC G) 2000M (6500FT) AMSL

F) 2000M AMSL G) UNL

F) FL200 G) FL300

F) GND G) 2000FT AGL

F) 1000M AGL G) 3000M AGL

Las abreviaturas AMSL y AGL se utilizan para definir la referencia a la que está tomada una altitud y una altura respectivamente. Es decir, que AMSL se utilizará siempre en combinación con altitudes y AGL con alturas.

Por último, el formato NOTAM se completa siempre con un signo de cierre de paréntesis.

## 7.6. FORMATO DEL SNOWTAM

De acuerdo con el ADR.OPS.A.065, el Gestor debe reportar las condiciones de superficie de pista para cada tercio de esta, usando el reporte RCR. Dicho reporte deberá incluir:

- Código RWY CC (número de 0 a 6)
- Superficie cubierta por el contaminante.
- Tipo de contaminante (COMPACT SNOW, DRY, DRY SNOW, DRY SNOW ON TOPO OF COMPACTED SNOW, DRY SNOW ON TOPO OF ICE, FROST, ICE, SLIPPERY WET, SLUSH, SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAY, STANDING WATER, WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW, WET, WET ICE, WET SNOW, WET SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW, WET SNOW ON TOP OF ICE, CHEMICALLY TREATED AND LOOSE SAND)

El reporte comenzará cuando se produzcan cambios significativos en las condiciones de superficie de pista, debido a agua, nieve, aguanieve, hielo o escarcha. (Ver POL.GRF activación del procedimiento).

El reporte de las condiciones de la superficie de pista debe continuar hasta que la pista no está contaminada. Cuando esto ocurra, el operador emitirá un reporte RCR confirmando que la pista está mojada (WET) o seca (DRY) según proceda.

El coeficiente de rozamiento no será reportado.

Cuando una pista o porción de la misma es resbaladiza por estar mojada, el Gestor deberá publicar esa información a sus usuarios mediante la publicación de un NOTAM, detallando la ubicación de la parte afectada por estas condiciones.

De acuerdo con AMC ADR.OPS.A.065(a), en cuanto a las condiciones de reporte, el Gestor deberá divulgar el reporte RCR a través del AIS y del servicio de control de aeródromo cuando la pista está total o parcialmente contaminada por agua estancada, nieve, aguanieve, hielo o escarcha, o está mojada debido a un tratamiento de limpieza de nieve, aguanieve, hielo o escarcha. Cuando la pista está mojada, no debido a la presencia de agua estancada, nieve, aguanieve, hielo o escarcha, la información debe ser difundida mediante RCR a través del servicio de tránsito aéreo.

El informe RCR, de acuerdo con AMC ADR.OPS.A.065(a) que elabora el Gestor Aeroportuario consta de dos partes claramente diferenciadas:

### PARTE 1: SECCIÓN DE CÁLCULO DE LA PERFORMANCE DE LA AERONAVE

| INFORMACIÓN                       | TIPO  |
|-----------------------------------|---|
| 1.- AERÓDROMO                     | <i>Obligatoria (nnnn, 4 letras código ICAO)</i> |
| 2.- FECHA Y HORA DE LA EVALUACIÓN | <i>Obligatoria (MMDDhhmm, en UTC)</i>           |

|  |   |
|--|---|
| 3.- NÚMERO MÁS BAJO DEL DESIGNADOR DE PISTA  | <i>Obligatoria (nn[L] o nn[C] o nn [R])</i>   |
| 4.- CLAVE DE ESTADO DE CADA TERCIO DE PISTA: RWYCC   | <i>Obligatoria (n/n/n)</i>  |
| 5.- % DE COBERTURA DE CONTAMINANTE.  | <i>Condicional ([n]nn/[n]nn/[n]nn, No se notifica si tercio seco o % inferior al 10%)</i>                       |
| 6.- ESPESOR DE COBERTURA DE CONTAMINANTE SUELTO POR CADA TERCIO DE PISTA.                  | <i>Condicional (n)nn/[n]nn/[n]nn , Sólo para nieve seca, nieve mojada, nieve fundente y agua estancada)</i>     |
| 7.- TIPO DE CONTAMINANTE EN CADA TERCIO DE PISTA.  | <i>Obligatoria (Se usarán mayúsculas y el contaminante será cualquiera de los listados en ADR.OPS.A.065(a))</i> |
| 8.- ANCHO DE LA PISTA ALA QUE APLICA LA RWY CC EN CASO DE QUE SEA INFERIOR A LA PUBLICADA. | <i>Facultativa (nn, Anchura en metros a la que aplica en RWYCC su es inferior a la anchura publicada)</i>       |

PARTE 2: SECCIÓN RELATIVA A LA CONCIENCIA SITUACIONAL

| INFORMACIÓN   | TIPO  |
|---|---|
| 9.- Longitud de pista reducida respecto de la declarada | <i>Condicional: se modificará cuando se haya publicado un NOTAM con un nuevo conjunto de distancias declaradas que afecta a la LDA.</i><br><b>RWY nn[L] o nn[C] o nn [R] LDA REDUCED TO [n]nn</b> |
| 10.- Ventisca de nieve en la pista                      | <i>Condicional.</i><br><b>RWY nn[L] o nn[C] o nn [R] LDA DRIFTING SNOW</b>  |
| 11.- Arena suelta en la pista                           | <i>Condicional.</i><br><b>RWY nn[L] o nn[C] o nn [R] LDA LOOSE SAND</b>   |
| 12.- Tratamiento químico de la pista.                   | <i>Condicional.</i><br><b>RWY nn[L] o nn[C] o nn [R] CHEMICAL TREATED</b>   |
| 13.- Bancos de nieve en pista.                          | <i>Condicional.</i>   |



|   | <i><b>RWY nn[L] o nn[C] o nn [R] SNOWBANK Lnn o Rnn o LRnn FM CL</b></i>                              |
|---|---|
| 14.- Bancos de nieve en calles de rodaje.         | <i>Condicional.</i><br><br><i><b>TWY [nn]n o TWYS [nn]n/[nn]n/[nn]n/... or ALL TWYS SNOWBANKS</b></i> |
| 15.- Bancos de nieve adyacentes a pista.          | <i>Condicional.</i><br><br><i><b>RWY nn[L] o nn[C] o nn [R] ADJ SNOWBANKS</b></i>                     |
| 16.- Estado de calle de rodaje.                   | <i>Condicional.</i><br><br><i><b>TWY [nn]n POOR</b></i>   |
| 17.- Estado de plataforma.                        | <i>Condicional.</i><br><br><i><b>APRON [nnnn] POOR</b></i>  |
| 18.- Rozamiento estimado de cada tercio de pista. | <i>No se publicará (Reg. 139/2014)</i>  |
| 19.- Observaciones en lenguaje claro.             | <i>Opcional.</i>  |

La Parte 1 tendrá los siguientes campos:

- Item A: Aeródromo
- Item B: Fecha y hora
- Item C: Pista (la del código más bajo, en LECH 06)
- Item D: RWY CC (tres claves/número por cada tercio de pista de acuerdo con POL.GRF)
- Item E: % de cobertura de cada tercio.
- Item F: Espesor de contaminante por cada tercio de pista.
- Item G: Tipo de contaminante por cada tercio.
- Item H: Ancho en el que aplica el RWYCC si es diferente al ancho publicado en AIP.

La Parte 2 tendrá los siguientes campos:

- Item I: Longitud reducida respecto a la publicada.
- Item J: Ventisca de nieve en pista.
- Item K: Nieve suelta en pista.
- Item L: Tratamiento químico.
- Item M: Bancos de nieve, se especificará distancia a eje y lado L o R.
- Item N: Bancos de nieve en Calle de rodaje.
- Item O: Bancos de nieve adyacentes a la pista.
- Item P: Condiciones de la calle de rodaje.
- Item R: Condiciones de plataforma.

- Item S: Coeficiente de rozamiento no publicamos.
- UTem T: Información adicional con lenguaje claro. Separado por punto.

Aquí se debe usar cuando sea posible un texto estandarizado. Se pueden usar los términos "UPGRADED" y "DOWNGRADED" cuando el código RWYCC proveniente de la evaluación difiere de la matriz RCAM, reporte del piloto.

De acuerdo con el GM1 ADR.OPS.A.065(a) es importante reportar las condiciones del área de movimiento y zonas adyacentes de modo que se le proporcione toda la información relevante al piloto para que la operación sea segura. EL RCR se usa para reportar los resultados de la inspección mediante la publicación del SNOWTAM, cuando sea necesario.

La filosofía del informe RCR es que le Gestor auditará las condiciones de pista cuando haya presencia de agua, nieve, aguanieve, hielo o escarcha. De esta inspección, se obtiene el código RWY CC y una descripción de las condiciones de la superficie de pista, que servirá al piloto para calcular la performance de despegue o aterrizaje. Este formato, basado en el tipo, profundidad y cobertura de contaminantes, es la mejor manera de evaluar las condiciones de superficie de pista por parte del Gestor, sin embargo, todas las informaciones pertinentes que puedan ser relevantes deben ser actualizadas, así como cambios en las condiciones deben ser reportadas sin retrasos.

El código RWY RCC refleja la capacidad de frenado en pista en función de las condiciones de la superficie. Con esta información, la tripulación puede obtener, con la información del fabricante, la distancia de parada necesaria en el aterrizaje con las condiciones existente.

De acuerdo con AMC1 ADR.OPS.A.065 (b) y (c), se define cuándo se puede decir que hay un cambio significativo de las condiciones de pista que harán necesario un cambio en el RCR:

- Cambio en el RWYCC
- Cambio en el tipo de contaminante.
- Cambio en la cobertura reportada.

| Assessed per cent | Reported per cent |
|-------------------|-------------------|
| 10-25             | 25                |
| 26-50             | 50                |
| 51-75             | 75                |
| 76-100            | 100               |

Table 1 — Percentage of coverage for contaminants

- Cambio en la profundidad del contaminante.

| Contaminant    | Valid values to be reported | Significant change |
|----------------|-----------------------------|--------------------|
| STANDING WATER | 04, then assessed value     | 3 mm               |
| SLUSH          | 03, then assessed value     | 3 mm               |
| WET SNOW       | 03, then assessed value     | 5 mm               |
| DRY SNOW       | 03, then assessed value     | 20 mm              |

Table 2 – Depth assessments for contaminants

Para agua estancada, 04 (4mm) es la mínima profundidad y por encima de esta la profundidad medida debe ser reportada. Para 3mm o menos, el tercio debe considerarse mojado.

Para aguanive (o nieve fundente), nieve mojada o nieve seca, las profundidades menores o iguales a 3mm deben ser reportadas como 03(3mm)

Por encima de los 4mm para agua estancada y por encima de los 3mm para aguanieve, nieve mojada o nieve seca, el valor de medición debe ser reportado y un cambio importante se relación CON UN CAMBIO OBSERVADO respecto este valor evaluado. Será necesario un nuevo RCR pues implica un cambio en la RWY CC de la pista.

### **7.7. PROCEDIMIENTO DE PUBLICACIÓN AIRAC**

El procedimiento de publicación AIRAC está basado en un calendario de fechas predeterminadas a lo largo del año y comunes a nivel internacional, en las cuales entra en vigor la información a intervalos regulares de 28 días.

Independientemente de que se publique en suplemento o enmienda, la información en distribuye con 42 días de antelación con respecto a la fecha de entrada en vigor con el fin de que los destinatarios puedan recibirla al menos 28 días antes de dicha fecha. Sin embargo, y siempre que sea factible, la información referente a cambios importantes o nuevos procedimientos se publicará con una antelación de 56 días (doble ciclo AIRAC), con respecto a la fecha de entrada en vigor.

Por otra parte, la información publicada mediante el sistema AIRAC no podrá modificarse al menos hasta 28 días después de la fecha de entrada en vigor, a no ser que la circunstancia notificada sea de carácter temporal y no subsista durante todo el período.

La Dirección del Aeropuerto preverá un mínimo de 14 días adicionales, previos a la fecha de distribución de la información a difundir mediante el sistema AIRAC. En cualquier caso será la División AIS quién determinará el tiempo necesario para preparar y publicar la información dependiendo del grado de complejidad de la misma.

Las fechas de entrada en vigor AIRAC, junto con sus correspondientes fechas de publicación, se encuentran publicadas en el GEN 3 del AIP-España.