



MANUAL DE AEROPUERTO

Parte E: Procedimientos de Operación Nº 9: INSPECCIÓN DEL ÁREA DE MOVIMIENTO DEL 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.

HOJA DE CONTROL DE LA DOCUMENTACIÓN

TÍTULO					
INSPECCIÓN DEL ÁREA DE MOVIMIENTO					
CÓDIGO		1ª EDICIÓN		EDICIÓN VIGENTE	
E-7		01/12/2017		05	
ÁMBITO DE APLICACIÓN		TIPO DE DOCUMENTO		ESTADO	
<input checked="" type="checkbox"/>	Público	<input checked="" type="checkbox"/>	Procedimiento		Modelo
	Interno del Aeropuerto		Instrucción Técnica		Borrador
	Personal Gestor Aeropuerto		Registro		En revisión
	Confidencial		Otro (especificar)	<input checked="" type="checkbox"/>	Documento final
VERSIÓN DEL DOCUMENTO					
01					
RESUMEN DEL CONTENIDO					
Procedimiento operativo en el cual se detalla el programa de inspecciones que permite asegurar la operatividad del aeropuerto.					
ACCIÓN		NOMBRE/PUESTO		FIRMA/FECHA	
REALIZADO		Inés Altur Brines DIRECTORA DE OPERACIONES Y MANTENIMIENTO		29-04-2024	
REVISADO Y SUPERVISADO					
APROBADO		Ivana Guinot Panadero RSO/DIRECTORA DEL AEROPUERTO		29-04-2024	

HOJA DE CONTROL DE DISTRIBUCIÓN

COPIA	NOMBRE	PUESTO	ORGANIZACIÓN
Archivo por e-mail	Varios	CECOA	AEROCAS
Archivo por e-mail	Varios	MANTENIMIENTO	AEROCAS
	Elisa Fuertes	HANDLIG, Jefa de escala	AEROCAS
Archivo por e-mail	Varios	SAERCO/SERVICIOS CNS	SAERCO
Archivo por e-mail	Varios	Servicio de meteorología	AEMET
Archivo por e-mail	Varios	Servicio de información aeronáutica	ENAIRES/AIS
Archivo por e-mail	Varios	Servicio de extinción de incendios	PREVINSIA
Archivo por e-mail	Varios	Servicio de combustible	BP España
Archivo por e-mail	Varios	Servicio de vigilancia privada	CLECE SEGURIDAD
Archivo por e-mail	Pablo Falomir	Responsable del SCF	MANTERRAIN SL
Archivo por e-mail	Pablo Falomir	Servicio de mantenimiento de campo de vuelos	MANTERRAIN SL
Archivo por e-mail	Francisco Arnau	Servicio de mantenimiento de SAI's	WINERCON

Nº 9.- Inspección del Área de Movimiento del Aeropuerto

Archivo por e-mail	Juan Carlos Gimeno	Servicio de mantenimiento de climatización	SYMELEC CLIMATIZACIÓN
Archivo por e-mail	Enrique Fabregat	Servicio de mantenimiento de sistemas eléctricos	SYMELEC ENERGÍA
Archivo por e-mail	Eduardo	Responsable Policía	POLICÍA NACIONAL
Archivo por e-mail	Jose Laguna	Responsable Guardia Civil	GUARDIA CIVIL

HOJA DE CONTROL DE CAMBIOS

EDICIÓN	FECHA DE ENTRADA EN VIGOR	PARTES DEL DOCUMENTO AFECTADAS	MOTIVO DEL CAMBIO
02	30/07/2019	• Puntos 3 Y 4	Motivo: Observación AESA
03	28/06/2022	• Pág, 11,12 y 18	Motivo: Acción correctora tras inspección AESA. Alcance: • Actualización del número de inspecciones. Alcance de inspección de luces.
03	27/10/2022	Parte de inspección	Motivo: Acción correctora tras inspección AESA. Alcance: Adecuación al procedimiento (tipo y alcance de la inspección)
04	19/01/2024	Parte de inspección	Motivo: Revisión rutinaria del manual. Alcance: Subsanación de erratas en el parte de inspección (desactualización: stands aviación general)
05	27/10/2025	Punto 3.3.1 Punto 3.3.11 Punto 3.4	Motivo: Adecuación del manual a la normativa (RUNWAY SAFETY) Alcance: Evaluación de microtextura por el TOEC (tacto) (GM1 ADR.OPS.C.010(b)(3) y (4)) Inclusión de inspección a pie en búsqueda de FOD's en las zonas no accesibles con el coche de forma periódica (AMC1 ADR.OPS.B.016(b)(3)) Se incluye entre los casos de inspecciones adicionales el derrame de cualquier material. (AMC1 ADR.OPS.B.016(b)(3)) Inclusión de hoja de control de documentación, cambios y distribución.
05	18/06/2025		

INDICE

PARTE I. INSPECCIÓN DEL ÁREA DE MOVIMIENTO	7
1. OBJETO DEL PROCEDIMIENTO.....	7
2. PERSONAL IMPLICADO Y RESPONSABILIDADES.....	8
2.1. SERVICIOS EXTERNOS	10
3. PROGRAMA DE INSPECCIONES DEL ÁREA DE MOVIMIENTO:	12
3.1. INFRAESTRUCTURA, EQUIPO O INSTALACIONES UTILIZADAS	12
3.2. EQUIPAMIENTO PERSONAL	13
3.3. INSPECCIONES PROGRAMADAS.....	14
3.3.1. Pista, accesos a pista y calles de rodaje.....	14
3.3.2. Plataforma	15
3.3.3. Señales y ayudas visuales del área de Movimiento	16
3.3.4. Balizamiento y luces de obstáculos.	16
3.3.5. Obstáculos en la proximidad del aeropuerto	17
3.3.6. Zonas no pavimentadas. Control de vegetación en la franja.....	17
3.3.7. Sistema de drenaje.....	18
3.3.8. Obras en área de movimiento	18
3.3.9. Riesgos causados por animales.....	18
3.3.10. Vallados perimetrales.....	18
3.3.11. Otras áreas	19
3.4. INSPECCIONES ADICIONALES	20
3.5. CONTENIDO DE LAS INSPECCIONES	20
3.5.1. Inspecciones Programadas.....	20
3.5.2. Inspecciones Adicionales	25
3.6. NORMAS GENERALES DE INSPECCIÓN Y COMUNICACIÓN CON TORRE	27
3.6.1. Inspecciones en pista / área de maniobras	27
3.6.2. Cumplimentación del parte de inspección.....	28
4. NOTIFICACIÓN Y SEGUIMIENTO DE INCIDENCIAS.....	29
5. CONTROL Y GESTIÓN DE LA DOCUMENTACIÓN FINAL.....	31
PARTE II. EVALUACIÓN DEL COEFICIENTE DE ROZAMIENTO EN PISTAS CUBIERTAS DE HIELO Y NIEVE	32

HOJA DE CONTROL DE LA DOCUMENTACIÓN

TÍTULO						
MA. E-9 INSPECCIÓN DEL ÁREA DE MOVIMIENTO DEL AEROPUERTO						
CÓDIGO		1ª EDICIÓN		EDICIÓN VIGENTE		
MA.E-9		01/12/2017		1		
ÁMBITO DE APLICACIÓN		TIPO DE DOCUMENTO		ESTADO		VERSIÓN/ENMIENDA
X	Público	X	Procedimiento		Modelo	4
	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 DIRECTORA DE OPERACIONES Y MANTENIMIENTO		19-01-2024		
REVISADO Y SUPERVISADO						
APROBADO		Ivana Guinot Panadero RSO/DIRECTORA DEL AEROPUERTO		19-01-2024		
Entrada en vigor				19/01/2024		

Nº 9.- Inspección del Área de Movimiento del Aeropuerto

El presente procedimiento se desarrolla en dos partes:

- Parte I: Inspección del área del movimiento.
- Parte II: Evaluación del Coeficiente de Rozamiento en pistas cubiertas de hielo y nieve.

PARTE I. INSPECCIÓN DEL ÁREA DE MOVIMIENTO

1. OBJETO DEL PROCEDIMIENTO

El objetivo de este procedimiento es establecer e implantar un programa de inspecciones que permita asegurar la operatividad del aeropuerto, para lo cual se realizarán las siguientes tareas:

- Inspeccionar el área de movimiento y las áreas próximas al aeropuerto de las superficies limitadoras de obstáculos para detectar cualquier anomalía que dificulte la operatividad del aeropuerto.
- Evaluar el coeficiente de rozamiento de la superficie de la pista cuando se den las circunstancias que podrían reducirlo, y medir la profundidad de nieve o aguas estancadas. Esta parte se trata en la parte II de este procedimiento.
- Informar al CECOA y a la TWR sobre el estado operativo de las instalaciones aeroportuarias, al objeto de que se tomen las medidas oportunas.
- Establecer los mecanismos para el análisis de aquellas circunstancias que puedan tener repercusión en la seguridad o regularidad de las operaciones, la evaluación de la situación en tiempo real y la coordinación para la resolución de las mismas hasta su cierre definitivo.

La vigilancia de las superficies limitadoras de obstáculos, dentro y fuera del recinto aeroportuario se describe en el procedimiento E-18 del presente Manual.

2. PERSONAL IMPLICADO Y RESPONSABILIDADES

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

Los datos de contacto del personal implicado, queda recogido en el Anexo XII – Directorio.

Las responsabilidades del personal implicado son las siguientes:

PERSONAL IMPLICADO	RESPONSABILIDADES ESPECÍFICAS
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">- Coordinar y dar seguimiento a la resolución de incidencias con el Responsable del CECO, Técnico de Mantenimiento y Jefe Oficina Local de Seguridad.- Gestionar y organizar el programa de auto-inspecciones aeroportuarias.
Responsable de Seguridad Operacional, Calidad y Medio Ambiente	<ul style="list-style-type: none">- Anualmente realizará una supervisión anual de los obstáculos fuera del aeropuerto- Analiza la información de las incidencias notificadas referentes a inspecciones del área de movimiento y las superficies limitadoras de obstáculo del aeropuerto, para de este modo evaluar y controlar posibles riesgos a la seguridad de las aeronaves.- Realizará cada 7 años auditorías internas de cumplimiento de las Normas Técnicas de.

PERSONAL IMPLICADO	RESPONSABILIDADES ESPECÍFICAS
Responsable de CECO	<ul style="list-style-type: none"> - Solicitar al Técnico de Operaciones en Campo la realización de inspecciones adicionales en caso de que se produzcan hechos que las provoquen. - Evaluar si alguna de las incidencias o situaciones temporales identificadas en el aeropuerto requiere la publicación de un NOTAM. - Recibir y archivar los partes de inspección del Técnico de Operaciones en Campo o personal perteneciente al SEI. - Coordinación del TOEC y del personal perteneciente al SEI, para los trabajos que se realizan por ambos colectivos indistintamente. - Coordinar con el Técnico de Mantenimiento, Jefe Oficina Local de Seguridad, el Director de Operaciones y Mantenimiento y/o TWR la resolución de incidencias. - Responsable de realizar cambios en las inspecciones en virtud del tráfico y las condiciones meteorológicas.
Técnico de Operaciones en Campo	<ul style="list-style-type: none"> - Responsable de la realización de labores de inspección de: pista y accesos a pista, calles de rodaje, señales y ayudas visuales del área de movimiento, balizamiento y luces de obstáculos, zonas no pavimentadas, control de vegetación en la franja, sistema de drenaje, obras en el área de movimiento (si existen), riesgos causados por animales, inspecciones adicionales. - Comunicación a Responsable CECO y TWR de incidencias potencialmente peligrosas en el corto plazo - Remitir el parte de inspección al CECO al finalizar la misma.
SEI Consorcio	<ul style="list-style-type: none"> - Responsable de la realización de labores de inspección de: pista y accesos a pista, calle de rodaje, control de vegetación en la franja, sistema de drenaje, obras en el área de movimiento (si existen), obstáculos en la proximidad del aeropuerto, riesgos causados por animales. - Comunicación a Responsable CECO y TWR de incidencias potencialmente peligrosas en el corto plazo - Remitir el parte de inspección al CECO al finalizar la misma. - Comunicación a Responsable CECO y TWR de incidencias potencialmente peligrosas en el corto plazo.

PERSONAL IMPLICADO	RESPONSABILIDADES ESPECÍFICAS
Servicio de Control de Aeródromo – TWR	<ul style="list-style-type: none"> - Solicitar a través del CECO A la realización de inspecciones adicionales en caso de que se produzcan hechos que las provoquen. - Coordinar el acceso de vehículos y equipos al área de maniobras.
Técnico de Mantenimiento	<ul style="list-style-type: none"> - Coordinar con el Responsable del CECO A, Jefe Oficina local de Seguridad y el Director de Operaciones y Mantenimiento y/o TWR la resolución de incidencias según proceda.
Servicio de Seguridad	<ul style="list-style-type: none"> - Realizar la inspección de los vallados perimetrales. - Comunicación a Responsable CECO A y TWR de incidencias potencialmente peligrosas en el corto plazo. - Complimentación del parte de inspección y remisión al Jefe de la Oficina Local de Seguridad.
Responsable de la Seguridad (Jefe de la Oficina Local de Seguridad)	<ul style="list-style-type: none"> - Recibir y archivar los partes de inspección de Seguridad al finalizar la misma - Coordinación del personal de seguridad y del personal perteneciente al SEI, para los trabajos que se realizan por ambos colectivos indistintamente. - Coordinar con Técnico de Mantenimiento y Director de Operaciones y Mantenimiento la resolución de deficiencias detectadas.

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
Responsable de Seguridad Operacional, Calidad y Medio Ambiente	Director del Aeropuerto
Servicio de Seguridad	Jefe de la oficina local de Seguridad
SEI	Director de Operaciones y Mantenimiento

Los proveedores de Servicios Certificados afectados por el procedimiento, y los correspondientes responsables de la coordinación con los mismos por parte del aeropuerto 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 XII – Directorio.

3. PROGRAMA DE INSPECCIONES DEL ÁREA DE MOVIMIENTO:

3.1. INFRAESTRUCTURA, EQUIPO O INSTALACIONES UTILIZADAS

Las principales infraestructuras sobre las que se realizara la inspección objeto del presente procedimiento son:

- Campo de vuelo
 - Pavimento
 - Señales
 - Marcas de pavimento
 - Zonas no pavimentadas (nivelación)
- Sistema de drenaje y red de pluviales
- Sistemas de suministro de energía.
- Sistemas de ayudas visuales: relación de sistemas instalados:
 - Luces de umbral (umbral 06 y umbral 24).
 - Luces de Identificación de Umbral, SLIU (umbral 06).
 - Luces de extremo.
 - Luces de borde de pista.
 - Luces de barra de ala
 - Luces de eje de pista.
 - Sistema de luces de aproximación.
 - Sistemas de iluminación de aproximación de categoría CAT I para la cabecera 06 y sencillo de 420 m para la cabecera 24.
 - PAPI. (Cabeceras 06 y 24)
 - Luces de zona de parada (ambas cabeceras)
 - Manga de viento.
 - Luces de eje de calle de rodaje.
 - Barra de parada en el punto de espera para pista ubicado en la calle de rodaje.
 - Luces de protección de pista.

Nº 9.- Inspección del Área de Movimiento del Aeropuerto

- Letreros de instrucción obligatoria
- Letreros informativos.
- Proyectores para iluminación de plataforma.
- Balizamiento de Obstáculos.
- Radioayudas.

Equipos empleados en el procedimiento:

- Vehículo intervención
 - Modelo combi.
 - Dotados con radio (multifrecuencia) con frecuencia torre y frecuencia rodadura del sistema trunking.
- 1 Regla de precisión.
- Prendas de alta visibilidad (ver apartado 3.1.).
- Equipos de comunicación: dos teléfonos móviles y un radio transmisor portátil multifrecuencia que permita la comunicación con TWR y con el Responsable CECO.A.
- Equipo fotográfico (una cámara digital).
- Conos de señalización (50).
- Balizas luminosas (20).
- Prismáticos (1).

Servicio de seguridad:

- Dos vehículos todo-terreno. Dotados con radio (multifrecuencia) con frecuencia torre (rodadura) y frecuencia tierra del sistema trunking.
- Equipos de comunicación: dos radio transmisores portátiles multifrecuencia que permita la comunicación con TWR y con el Responsable CECO.A. 2 teléfonos móviles.
- Prendas de alta visibilidad (ver apartado 3.1.).

3.2. EQUIPAMIENTO PERSONAL

El personal del Aeropuerto de Castellón cuenta con un Plan de Prevención de Riesgos Laborales de acuerdo con lo establecido por la Ley 31/1995 de Prevención de Riesgos Laborales. En dicho plan se establecen los requisitos en relación a ropa de trabajo y protecciones individuales para cada uno de los puestos.

En el caso de proveedores externos, los Pliegos que rigen la prestación de los servicios incorporan una cláusula de prevención de riesgos laborales en la que se especifica que “el adjudicatario se

compromete a cumplir las obligaciones que impone al empresario la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, así como toda la reglamentación y normativa, en el ámbito de esta Prevención, que sea de aplicación".

3.3. INSPECCIONES PROGRAMADAS

El programa de auto-inspecciones es gestionado y organizado por el Director de Operaciones y Mantenimiento.

A continuación, se describen todos los escenarios de activación, en función de la tipología de inspección a realizar. Sin embargo, varias de las inspecciones a ejecutar por el TOEC se realizarán de forma conjunta, según la siguiente tabla resumen:

HORARIO	INSPECCIÓN	COLECTIVO
1 hora antes de la apertura del aeropuerto	Pista, accesos a pista y calles de rodaje	TOEC
	Plataforma	TOEC
	Señales y ayudas visuales en el área de movimiento	TOEC
	Balizamiento y luces de obstáculos	TOEC
	Obstáculos en la proximidad del aeropuerto	TOEC
	Zonas no pavimentadas. Control de vegetación en la franja	TOEC
	Sistema de drenaje	TOEC
	Obras en área de movimiento (si existen)	TOEC
	Riesgos causados por animales	TOEC
Dos (2) veces al día durante horario operativo	Pistas y accesos a pista	TOEC/CECOA
	Señalización y ayudas visuales de pista y accesos a pista	
Ante de cerrar el aeropuerto	Pista, accesos a pista y calles de rodaje	SEI
	Señales y ayudas visuales en el área de movimiento	SEI
	Zonas no pavimentadas. Control de vegetación en la franja	SEI
	Sistema de drenaje	SEI
	Obras en área de movimiento (si existen)	SEI
	Riesgos causados por animales	SEI
	Caminos perimetrales y de mantenimiento	SEI

3.3.1. Pista, accesos a pista y calles de rodaje

Las franjas horarias de revisión son las siguientes:

- Inspección una hora antes de la apertura del aeropuerto realizada por el Técnico de Operaciones en Campo, en el que se revisan todos los parámetros de seguridad operacional, críticos y no críticos, de acuerdo con la tabla anterior.

- Antes de cerrar, realizada por el personal perteneciente al SEI, en el que se revisan todos los parámetros de seguridad operacional, críticos y no críticos, de acuerdo con la tabla anterior.
- DOS (2) inspecciones adicionales por parte de TOEC/CECOA durante horario operativo donde se revisen parámetros críticos para la seguridad operacional.

Se harán con balizamiento encendido siempre que el aeropuerto abra/cierre antes del orto/ocaso.

La inspección incluye:

- Áreas pavimentadas de la pista de vuelo, accesos a cabeceras y calles de rodaje
- Áreas no pavimentadas próximas y visibles desde la propia pista y calles de rodaje.
- Áreas bajo las superficies de ascenso en el despegue y de aproximación visibles desde la propia pista.

Si debido a la programación del tráfico, entre las inspecciones no se produjeran operaciones, o en caso de que las condiciones meteorológicas impidieran las inspecciones, éstas se retrasarán o suprimirán (si se superponen). En cualquier caso deberá realizarse la inspección correspondiente de forma previa a la reanudación de las operaciones.

3.3.2. Plataforma

Realizadas por el TOEC y SEI. Se comprobará tanto la limpieza como el estado de la plataforma. La inspección de plataforma se realiza dos veces al día (mañana, realizada por el TOEC en la inspección una hora antes de la apertura del aeropuerto y la inspección antes de cerrar, realizada por el SEI). Estas revisiones se realizarán conjuntamente con las inspecciones de pista y calles de rodaje. Con respecto a la comprobación del estado de limpieza de las plataformas, el TOEC realiza la supervisión de las labores realizadas por el Servicio de Mantenimiento en cuanto a la limpieza del mismo.

La inspección incluye:

- Áreas pavimentadas de las plataformas.

En estas zonas el TOEC deberá comprobar la microtectura.

En el caso de las pistas, el TOEC deberá comprobar durante la revisión tres aspectos:

- 1) Pendiente
- 2) Drenaje
- 3) Textura

El área simétrica desde la línea central representativa de la envergadura de las ruedas de los aviones que operan en la pista debe ser inspeccionada con un enfoque especial en:

- (1) Depósitos de goma.

(2) Pulido de los agregados.

(3) Cantidad de textura expuesta.

La presencia de la microtextura se asegura al tocar la superficie del pavimento. Si se siente suave, hay falta de microtextura, generalmente debido a depósitos de goma que normalmente deberían ser detectables visualmente o por pulido. En caso de detectarse la superficie debe reflejarse en el parte de inspección "INSPECCIÓN PAVIMENTO PLATAFORMA, PISTA Y RODADURAS" en el apartado de pista y rodaduras, dentro del concepto de "pavimentos".

- Señales, luces y letreros de las áreas anteriores.
- Riesgos causados por equipos de handling.

Si debido a la programación del tráfico, entre las inspecciones no se produjeran operaciones, aquellas se retrasarán o suprimirán (si se superponen) en las zonas en las que no existan operaciones. En cualquier caso deberá realizarse la inspección correspondiente de forma previa a la reanudación de las operaciones.

3.3.3. Señales y ayudas visuales del área de Movimiento

Se inspeccionan diariamente sin perjuicio de lo recogido en el procedimiento E-10 "Mantenimiento de las ayudas visuales y no visuales y de las instalaciones eléctricas del aeropuerto" del presente manual.

Su alcance y periodicidad es el siguiente:

- Señales, luces y letreros de las áreas descritas en el punto 3.3.1, con la periodicidad especificada en dicho punto, incluyendo los sistemas de aproximación que se extiendan más allá de los límites de la pista.
- Señales, luces y letreros de las áreas descritas en el punto 3.3.2, con la periodicidad especificada en dicho punto.

Para las evaluaciones del funcionamiento de los sistemas de ayudas visuales ver procedimiento E-10 "Mantenimiento de las ayudas visuales y no visuales y de las instalaciones eléctricas del aeropuerto" del presente manual.

3.3.4. Balizamiento y luces de obstáculos.

Realizadas por el Técnico de Operaciones en Campo y personal SEI.

- Una hora antes de la apertura al tráfico el personal TOEC comprueba que el balizamiento y las luces de obstáculo se encuentran en correcto estado de conservación.
- Antes del cierre del aeropuerto el personal SEI comprueba que el balizamiento y las luces de obstáculos se encuentran en correcto estado y funcionan adecuadamente.

Nº 9.- Inspección del Área de Movimiento del Aeropuerto

Anualmente, o cada vez que se instale o modifique sustancialmente un sistema de iluminación se realizará una evaluación fotométrica de los sistemas de iluminación. Ver procedimiento E-10.

Así mismo, anualmente o cada vez que se instale o modifique sustancialmente un sistema de iluminación, con el vuelo de calibración se evaluarán todos los sistemas iluminación (Ver procedimiento E-10, y punto 4 del procedimiento POL.MAV-Mto Ayudas Visuales y Stmas Elect.):

3.3.5. Obstáculos en la proximidad del aeropuerto

Se realiza por el TOEC:

- Diariamente, durante la inspección que se realiza una hora antes de la apertura del aeropuerto. Su objetivo es detectar la aparición de construcciones o instalaciones (grúas, edificaciones, etc.) que pudieran suponer obstáculos a la navegación. En este caso se comprobarán:
 - Superficies limitadoras de obstáculos de aproximación, transición y ascenso en el despegue.
 - El estado de los obstáculos publicados en el AIP y de los obstáculos potenciales de las zonas sensibles a través de una inspección visual.

La inspección es realizada de forma visual desde ambos umbrales, empleando prismáticos y cubriendo todo el entorno del aeropuerto, prestando especial atención las zonas sensibles mencionadas. Se consideran estos puntos por ser los que mejor visión se tiene del conjunto del entorno.

3.3.6. Zonas no pavimentadas. Control de vegetación en la franja.

Se refiere a las zonas no pavimentadas no incluidas en las inspecciones de pista y accesos y calles de rodaje (zona de franja no adyacente y RESAS). Realizadas por el Técnico de Operaciones en Campo. Se realizará una inspección diaria en los horarios indicados, que son susceptibles de cambio por parte del Responsable del CECO en virtud del tráfico y las condiciones meteorológicas. Las franjas horarias de revisión son las siguientes:

- Inspección una hora antes de la apertura del aeropuerto realizada por el Técnico de Operaciones en Campo.

La inspección incluye:

- Áreas no pavimentadas no revisadas en las inspecciones de pista y calles de rodaje.
- Áreas bajo las superficies de transición.

Si debido a la programación del tráfico, entre las inspecciones no se produjeran operaciones, aquellas se retrasarán o suprimirán (si se superponen) en las zonas en las que no existan operaciones. En cualquier caso deberá realizarse la inspección correspondiente de forma previa a la reanudación de las operaciones.

3.3.7. Sistema de drenaje

Realizadas por el Técnico de Operaciones en Campo y el personal del SEI. Se realizarán dos inspecciones diarias en los horarios indicados, que son susceptibles de cambio por parte del Responsable del CECOIA en virtud del tráfico y las condiciones meteorológicas. Las franjas horarias de revisión son las siguientes:

- Inspección una hora antes de la apertura del aeropuerto realizada por el Técnico de Operaciones en Campo.
- Antes del cierre del Aeropuerto, realizada por el personal perteneciente al SEI.

Se verificará que el drenaje funciona con normalidad no existiendo encharcamientos inusuales.

Si debido a la programación del tráfico, entre las inspecciones no se produjeran operaciones, aquellas se retrasarán o suprimirán (si se superponen) en las zonas en las que no existan operaciones. En cualquier caso deberá realizarse la inspección correspondiente de forma previa a la reanudación de las operaciones.

3.3.8. Obras en área de movimiento

Realizadas por el Técnico de Operaciones en Campo y el personal del SEI. Se realizará una inspección al finalizar la obra (a cargo del TOEC) y dos inspecciones diarias durante la obra, de la siguiente forma:

- Inspección una hora antes de la apertura del aeropuerto realizada por el Técnico de Operaciones en Campo.
- Antes del cierre del Aeropuerto, realizada por el personal perteneciente al SEI.

3.3.9. Riesgos causados por animales

Se realiza por el Técnico de Operaciones en Campo y personal del SEI diariamente sin perjuicio a lo recogido en el procedimiento 4.12 "Gestión del peligro de la fauna" del presente manual.

Se inspeccionarán las áreas descritas en los puntos 4.1.1., 4.1.2., y 4.1.6., con la periodicidad descrita en dichos puntos.

3.3.10. Vallados perimetrales

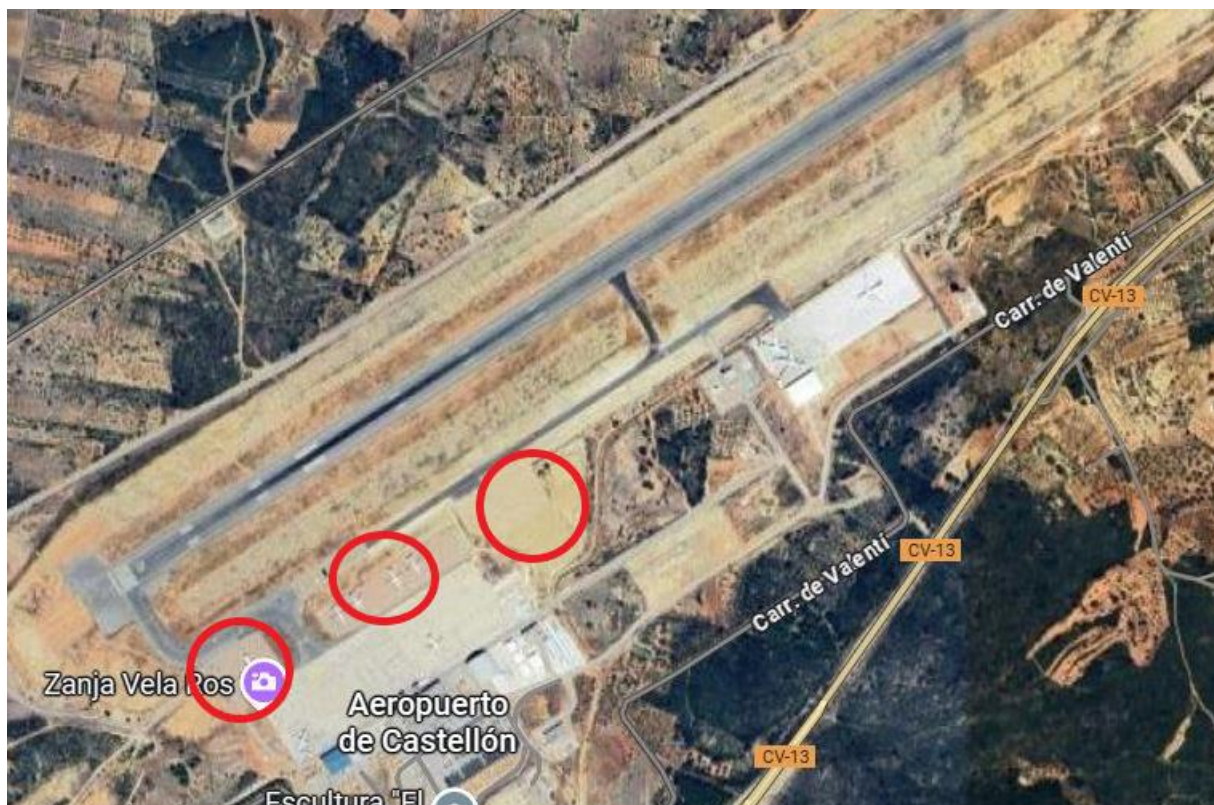
Serán inspeccionados por el Servicio de Seguridad. Las patrullas de vigilancia tendrán una periodicidad continua en el tiempo. Estos efectuarán el recorrido de la zona, en intervalos aleatorios, con rondas no periódicas pero con la frecuencia que determine el Jefe de la Oficina Local de Seguridad y el Programa de Seguridad del Aeropuerto, prestando especial atención al estado de los accesos y vallado, a personas y vehículos que se encuentren en sus inmediaciones y a otros objetos que puedan resultar amenazantes para la seguridad aeroportuaria, con independencia de las inspecciones que pueda realizar la Guardia Civil. Dado el carácter reservado de las frecuencias y horarios de las rondas de Seguridad, estos datos constarán en los registros de servicio.

3.3.11. Otras áreas

El Técnico de Operaciones en Campo y el personal del SEI inspeccionará los caminos perimetrales y de mantenimiento ante el conocimiento de la existencia de objetos u obstáculos que puedan poner en riesgo la operatividad del aeropuerto. Las franjas horarias de revisión serán las siguientes:

- Inspección una hora antes de la apertura del aeropuerto realizada por el Técnico de Operaciones en Campo.
- Antes del cierre del Aeropuerto, realizada por el personal perteneciente al SEI.

De igual modo, el TOEC deberá realizar DOS (2) INSPECCIONES semanales a pie en aquellas zonas no accesibles con el coche para la detección de FODS. Esta inspección se podrá realizar tras cualquiera de las inspecciones diarias que realiza y anotará el resultado de la inspección en el parte MN.AP.MR.4.5-1. Se anotará en el apartado "INSPECCIÓN GENERAL DEL ÁREA DE MOVIMIENTO". Se anotará en el cuadro de "observaciones recabadas sobre el terreno" las zonas inspeccionadas a pie y los FOD 's encontrados, adjuntando foto de este.



Las zonas que deben inspeccionarse a pie serán las marcadas en la figura (campas en terreno compactado)

3.4. INSPECCIONES ADICIONALES

Solicitadas por el Responsable del CECOA o TWR (a través del CECOA), el Técnico de Operaciones en Campo efectuará inspecciones adicionales cuando se produzcan las siguientes circunstancias:

- Durante la ejecución de obras y tras su conclusión y antes de la apertura al tráfico de la zona afectada.
- Cuando se produzcan variaciones rápidas en las condiciones meteorológicas (incluyendo medición de la profundidad de agua estancada tras un periodo de lluvia fuerte).
- Cuando se produzcan nevadas, heladas o escarcha.
- Inmediatamente después de accidentes / incidentes o tras reclamaciones de pilotos.
- Después de cualquier derrame de material.
- Después de cualquier condición inusual en el aeropuerto.
- Si, tras aplicar el procedimiento POL.ACN Procedimiento para la operación de aeronaves cuyo ACN exceda el PCN notificado, el ACN de las aeronaves a operar excede los límites que se detallan en ese procedimiento, se realizarán inspecciones del estado superficial del pavimento.

3.5. CONTENIDO DE LAS INSPECCIONES

3.5.1. Inspecciones Programadas

La secuencia de actuaciones para todas estas inspecciones son las siguientes:

- Previamente a la realización de la inspección, el encargado de realizarla leerá el informe de la inspección previa, entrando en el servidor del aeropuerto y descargando tanto el informe de la inspección previa como el nuevo informe a complementar.
- Preparación de la ficha de inspección por parte del responsable de cada inspección.
- Realización de la inspección.
- Si se detecta una incidencia:
 - Se anotará la incidencia en el parte diario de inspección (MN.AP.MR.4.5-1).
 - Si la incidencia puede ser solucionada por el responsable de la inspección (por ejemplo, retirada de objetos de pequeño tamaño), lo realizará, anotándolo en el parte.
 - Si el responsable la considera potencialmente peligrosa a corto plazo se comunicarán vía frecuencia a TWR y CECOA.

Nº 9.- Inspección del Área de Movimiento del Aeropuerto

- Una vez realizada la inspección, se remite el parte al CECOA o al Jefe de la oficina local de seguridad (servicio de seguridad).
- El Responsable del CECOA o el Jefe de la Oficina Local de Seguridad coordinará, en su caso, con el Técnico de Mantenimiento y Director de Operaciones y Mantenimiento la resolución de las deficiencias detectadas.

El contenido de cada las inspecciones de Pista y accesos a pista, Calles de rodaje y Plataforma será el siguiente:

3.5.1.1. Pista, accesos a pista, calles de rodaje y plataforma

- Verificar que las áreas de contacto entre áreas pavimentadas y no pavimentadas se mantienen sin escalones significativos, y libres de vegetación que pudiese dificultar el drenaje.
- Verificar que no existen grietas, juntas sin sellar, ni agujeros en las zonas pavimentadas que puedan ocasionar problemas en la maniobrabilidad de las aeronaves.
- Verificar que no existen grietas, agujeros, zonas sin ligante o esquinas de losas rolas, que pudieran dar lugar a la suelta de material.
- Determinar e informar con celeridad si hay materiales sueltos (restos de caucho, gravilla, plásticos, hierbas procedentes de siega, animales muertos, etc.) que pueden ser ingeridos por los motores de las aeronaves.
- Verificar que las canalizaciones de cables de balizamiento, sus tapas y arquetas mantienen su integridad y se encuentran ubicadas en su sitio.
- Verificar que las canaletas de recepción de agua de lluvia, las canalizaciones de cables de balizamiento, sus tapas y arquetas mantienen su integridad y se encuentran ubicadas en su sitio.
- Determinar e informar con celeridad si se detectan tornillos, piezas o maquinaria que pudieran haber caído de una aeronave.
- Verificar que en las plataformas de estacionamiento, zonas de carga y calles de rodaje cercanas no existen equipajes, carga en general, plásticos de embalajes u otros materiales utilizados habitualmente.
- Determinar si el crecimiento de la vegetación al borde de las pistas/calles de rodaje/plataforma puede perjudicar el drenaje de la pista.
- Informar de la existencia de charcos o de evidencias de encharcamiento, placas de hielo, nieve, etc.
- Examinar los umbrales de las pistas para detectar marcas producidas por tomas cortas, daños por chorro en balizas, objetos, etc.
- Limpieza en general.
- Estado y ajuste de tapas de zanjas, canaletas, etc.

3.5.1.2. Señales y ayudas visuales del área de Movimiento

Sin perjuicio de las actuaciones descritas en el procedimiento E-10 del presente manual, el contenido de estas inspecciones constará de lo siguiente:

Señalización horizontal

- Verificar que la señalización horizontal mantiene las características de visibilidad y contraste con el pavimento, y que no existen depósitos de caucho que puedan ocultar partes de ella.
- Verificar que en caso de que se hubiese borrado o tapado señalización esta se mantiene oculta y no da lugar a indicaciones falsas.
- Verificar en la noche que los elementos reflectantes (microesferas) que forman parte de la señalización horizontal mantienen su función. Se prestará especial atención a que la señales borradas o tapadas no se vean por la noche al ser iluminadas.
- Verificar, tras un periodo de lluvia importante, si existen señales tapadas por agua estancada.

Ayudas visuales

- Verificar que las luces y letreros se encuentran sin daño externo aparente y mantienen la luminosidad adecuada. El objetivo es identificar luces rotas, desplazadas o desalineadas y lámparas con poca intensidad o apagadas y comprobación de la aparición de vegetación u obstáculos que oculten las luces total y parcialmente.

Por ello, el personal responsable de la inspección deberá solicitar a TWR el incremento de brillo del balizamiento necesario que le permita realizar la inspección de forma adecuada.

Iluminación de la plataforma

- Verificar que las torres de iluminación están encendidas en los momentos necesarios y que funcionan adecuadamente todos los proyectores.

3.5.1.3. Balizamiento y luces de obstáculos

- Inspección visual del estado de la tela de la manga o veleta
- Inspección visual de las luces indicadoras de obstáculos, luminosidad y destellos correctos.
- Inspección visual del resto de elementos de balizamiento. El objetivo es identificar luces rotas, desplazadas o desalineadas y lámparas con poca intensidad o apagadas.

Por ello, el personal responsable de la inspección deberá solicitar a TWR el incremento de brillo del balizamiento necesario que le permita realizar la inspección de forma adecuada. Deberá poder comprobarse que todas las balizas

- Anualmente se realizará una evaluación fotométrica de los sistemas de iluminación (ver procedimiento E-10 del presente manual).

3.5.1.4. Obstáculos en la proximidad del aeropuerto

El contenido de estas inspecciones constará de lo siguiente:

Nº 9.- Inspección del Área de Movimiento del Aeropuerto

- Verificar que no existen nuevos objetos en la proximidad del aeropuerto dentro de las superficies de aproximación, ascenso en el despegue y transición, además de los identificados como tales en la documentación del Manual del Aeropuerto.
- Verificar que la señalización e iluminación de los obstáculos identificados en el Manual del Aeropuerto se mantiene.
- Vigilancia de la altura de edificios o estructuras dentro de los límites de las superficies limitadoras de obstáculos.

3.5.1.5. Zonas no pavimentadas. Control de vegetación en la franja.

El contenido de estas inspecciones constará de lo siguiente:

- Verificar que no existen depresiones en el terreno, agujeros o variaciones significativas en el estado de la superficie, y que la vegetación se mantiene de tal forma que se puede comprobar lo anterior.
- Verificar que no existen objetos en las áreas no pavimentadas además de los necesarios para el funcionamiento del aeropuerto e identificados como tales en la documentación del Manual del Aeropuerto, tales como restos de obras, herramientas utilizadas en el mantenimiento del área de movimiento, etc.
- Verificar que las canaletas de recepción de agua de lluvia, las canalizaciones de cables de balizamiento, sus tapas y arquetas mantienen su integridad y se encuentran ubicadas en su sitio.
- Verificar que las áreas de contacto entre arquetas y los basamentos de elementos como letreros o ayudas a la navegación y el terreno circundante se mantienen sin escalones significativos y libres de vegetación.
- Verificar que no existen huecos causados por roedores, conejos u otros animales.
- Verificar, tras un periodo de lluvia importante, si existen zonas que mantienen acumulación de agua y que pudiesen revelar que el drenaje no realiza de forma adecuada su función.
- Verificar que no existen nuevos obstáculos en las áreas no pavimentadas además de los necesarios para el funcionamiento del aeropuerto e identificados como tales en la documentación del Manual del Aeropuerto.
- Verificar que la vegetación circundante a la antena monitora del LOC de la cabecera 24 se mantiene inferior a 0,8 m, para no interferir con su funcionamiento.

3.5.1.6. Sistema de drenaje

Sin perjuicio de las actuaciones descritas en el procedimiento 4.7 "Mantenimiento del Área de Movimiento" del presente manual, diariamente se realizará una inspección visual de los principales elementos del drenaje.

En estas inspecciones se comprobará:

- Se verificará que el drenaje funciona con normalidad no existiendo encharcamientos inusuales.

3.5.1.7. Obras en área de movimiento

Sin perjuicio de las actuaciones descritas en el procedimiento 4.8 del presente manual, durante la realización de obras en el interior del recinto aeroportuario, se incluirán como elementos a inspeccionar todos aquellos aspectos que tengan que ver con el cumplimiento del programa de seguridad establecido para la misma, entre ellos:

- Comprobar que los materiales de construcción se almacenan y apilan correctamente, protegidos del chorro de los motores de las aeronaves.
- Comprobar que las áreas de obras lindantes con la parte operativa del campo de vuelo están correctamente marcadas y balizadas.
- Comprobar que los residuos de las obras se acumulan en las zonas previstas, que no se desplazan accidentalmente a áreas operativas y que se evacúan de acuerdo al plan establecido.
- Comprobar que los vehículos y equipos de trabajo se estacionan/almacenan en los lugares habilitados para ello.
- Controlar que las vías de acceso hacia las obras se encuentran adecuadamente señalizadas, libres de todo tipo de obstáculos, limpias y, en su caso, controladas.
- Comprobar que el balizamiento y señalización de la zona de obras se encuentra en perfecto estado, de forma que se identifique claramente el área tanto de día como de noche.

3.5.1.8. Riesgos causados por animales

Sin perjuicio de las actuaciones propias del personal responsable del Control de fauna, detalladas en el procedimiento 4.12 "Gestión del peligro de la fauna" del presente manual, el Técnico de Operaciones en Campo realizará la siguiente inspección:

- Verificar que no existen animales en el área de movimiento.
- Verificar que no hay evidencias de daños causados por animales como madrigueras, huecos en vallados, nidos en puntos elevados, etc.

Todas las inspecciones descritas serán registradas en el Parte Diario de Inspección (MN.AP.MR.4.5-1). Se cumplimentará un parte por cada turno de inspección por el colectivo correspondiente, es decir, el primer turno por el Técnico de Operaciones en Campo y el segundo turno por el personal SEI. Las inspecciones que se deben cumplimentar se pueden consultar en el apartado 4.1 del presente procedimiento.

Al finalizar las inspecciones el colectivo correspondiente (TOEC o SEI) enviará el parte al Responsable del CECO que lo archivará en formato digital en el servidor del aeropuerto para que el informe esté disponible para el siguiente turno de inspección.

3.5.1.9. Vallados perimetrales

El responsable del servicio de seguridad deberá comprobar lo siguiente:

- Verificar que los vallados y los caminos que permiten vigilarlos se encuentran en buenas condiciones. Se prestará especial atención al estado de puertas y candados.

Nº 9.- Inspección del Área de Movimiento del Aeropuerto

- Verificar que los dispositivos distintos a vallados en canalizaciones y túneles que crucen el área de movimiento, tales como rejas o muros mantienen su integridad y cumplen la función para las que se han instalado.
- Que el vallado cuenta con todos los elementos disuasivos que dificultan el ingreso sin autorización.
- Que los letreros a lo largo de todo el perímetro se encuentran en perfectas condiciones.
- Que el cerco tenga la altura y resistencia adecuada para dificultar el escalamiento, impedir doblarla y evitar el paso por debajo de ellos.
- Verificar que no existan orificios que permitan el ingreso de una persona o de animales a través de él hacia la zona restringida.
- Que los accesos al perímetro que no se utilicen permanezcan cerrados, y los que se utilicen en perfectas condiciones de seguridad.
- Que las puertas de emergencia, se encuentran en perfecto estado.

El personal del servicio de seguridad cumplimentará el registro MN.AP.MR.4.5-2 Inspección de Vallados / Caminos Perimetrales tras las inspecciones realizadas, y remitirá el mismo al Jefe de la Oficina Local de Seguridad.

3.5.2. Inspecciones Adicionales

Las inspecciones adicionales estarán motivadas por sucesos inusuales o infrecuentes como, por ejemplo, reclamaciones de pilotos, accidentes o incidentes, fenómenos meteorológicos severos o la apertura al tráfico de una zona operativa tras una obra de construcción o reparación.

La secuencia de actuaciones es la siguiente:

- Previamente a la realización de la inspección, el encargado de realizarla leerá el informe de la inspección previa, entrando en el servidor del aeropuerto y descargando tanto el informe de la inspección previa como el nuevo informe a cumplimentar.
- Preparación de la ficha de inspección por parte del responsable de cada inspección.
- Realización de la inspección.
- Si se detecta una incidencia:
 - Se anotará la incidencia en el parte diario de inspección (MN.AP.MR.4.5-1).
 - Si la incidencia puede ser solucionada por el responsable de la inspección (por ejemplo, retirada de objetos de pequeño tamaño), lo realizará, anotándolo en el parte.
 - Si el responsable la considera potencialmente peligrosa a corto plazo se comunicarán vía frecuencia a TWR y CECOA.
- Una vez realizada la inspección, se remite el parte al CECOA.

Nº 9.- Inspección del Área de Movimiento del Aeropuerto

- El Responsable del CECOА coordinará, en su caso, con el Técnico de Mantenimiento y Director de Operaciones y Mantenimiento la resolución de las deficiencias detectadas.

El Responsable CECOА cumplimentará el registro MN.AP.MR.4.8-2 Parte Diario, registrando las inspecciones adicionales que se hayan solicitado durante su turno de trabajo, anotando quién solicitó la inspección, por qué motivo, el responsable de su realización y el resultado de la misma.

A los aspectos incluidos en la inspección periódica, habrá que añadir los siguientes, a realizar a petición de TWR o CECOА por el Técnico de Operaciones en Campo:

3.5.2.1. Durante la ejecución de obras y tras su conclusión y antes de la apertura al tráfico de la zona afectada.

- Comprobar que se ha retirado todo el material de señalización y balizamiento de la zona de obras.
- Comprobar que no hay herramientas, equipos, materiales o escombros procedentes de la obra en la zona que se va a declarar operativa.
- Comprobar que la señalización de la zona es correcta.
- Comprobar que los sistemas de iluminación son correctos y están operativos.

3.5.2.2. Variaciones rápidas en las condiciones meteorológicas.

Se realizará lo siguiente:

- Comprobar que tras lluvias abundantes no hay charcos ni desperfectos en los bordes del pavimento.
- Comprobar que funcionan correctamente las bocas del sistema de drenaje, así como detectar la presencia de encharcamientos en los márgenes y en la franja de pista o zonas de seguridad de extremo de pista (RESAs).
- Comprobar que las vías de acceso de vehículos de emergencia al área de maniobra se encuentran practicables.
- Comprobar el estado de las cubiertas y de las arquetas de los transformadores de intensidad constante de los sistemas de balizamiento.
- Estudio de nivel de contaminación de pista. Deberá estudiarse cada tercio de pista de acuerdo con el POL.GRF
 - Por cada tercio, se identifica el tipo de contaminante presente: NIEVE COMPACTA, NIEVE SECA, HIELO, AGUA, ESCARCHA, etc.
 - Se estima el porcentaje de cobertura de contaminante para cada tercio.
 - Se estima el espesor medio del contaminante por cada tercio con un elemento calibrado de medición. Sólo se medirá en caso de NIEVE SECA, NIEVE MOJADA, NIEVE FUNDENTE Y/O AGUA ESTANCADA. Medidas cada 300m a 3m del eje de pista.

1ª Tercia			2ª Tercia			3ª Tercia		
90 X 38								RMV 24
	Medición 1	Medición 2						
Espesor 1ª tercia= (Med.1 +Med.2)/2			Espesor 2ª tercia=(Med.1 +Med.2)/2			Espesor 3ª tercia= (Med.1 +Med.2)/2		

- Los datos se plasmarán en el registro MN.AP.MR.POL.GRF-1 por el TOEC y el responsable procederá a cumplimentar el MN.AP.MR.POL.GRF-2 según el procedimiento local PO.GRF.

3.5.2.3. Inmediatamente después de accidentes / incidentes / reclamaciones de pilotos

- Comprobar la existencia de rodadas o desperfectos en el pavimento y en la franja a causa de la salida de pista de una aeronave o del paso de los vehículos de rescate, así como la existencia de materiales sueltos.
- Comprobar la operatividad y estado de balizas/luces/letreros tras operaciones de rescate y recuperación de aeronaves.
- Tras una reclamación por parte de un piloto, comprobar lo descrito en dicha reclamación

3.6. NORMAS GENERALES DE INSPECCIÓN Y COMUNICACIÓN CON TORRE

- Se suministrará al equipo responsable de la inspección listas de chequeo y croquis del área de movimientos que faciliten tanto la verificación de todas y cada una de las zonas programadas como la ubicación exacta de las deficiencias detectadas. Se promoverá el uso de dispositivos electrónicos que facilitan tanto la realización de los trabajos de inspección como el tratamiento y la transmisión de la información obtenida.
- Para la inspección de las zonas próximas de las superficies limitadoras de obstáculos se suministrarán croquis que identifiquen claramente los obstáculos existentes y que permitan diferenciar los nuevos si los hubiera.
- De forma general se realizaran las inspecciones en vehículos, quedando las inspecciones a pie únicamente para tareas de detalle. Se intentara que la velocidad sea la más baja posible que sea compatible con el mantenimiento de la operación aeroportuaria.
- Se utilizarán los medios de comunicación descritos en el apartado 3 para realizar la inspección de cada una de las zonas inspeccionadas.

3.6.1. Inspecciones en pista / área de maniobras

Será de aplicación el capítulo relativo a Normas de operación en el área de maniobras de la Normativa de Seguridad en Plataforma.

Con antelación a la entrada en pista para la realización de la inspección, deberá obtenerse permiso de TWR, contactando en la frecuencia correspondiente.

Nº 9.- Inspección del Área de Movimiento del Aeropuerto

Al entrar en pista, se llamará a TWR para hacer una notificación positiva de entrada. La notificación positiva de entrada se hará empleando la siguiente fraseología: "Coche P entrando en pista para su inspección".

Igualmente, se deberá notificar a la TWR tanto el abandono de la pista –una vez el vehículo haya salido de la franja de pista- como el estado de la pista una vez completada la inspección.

Las inspecciones de pista se realizarán de la forma "EN PISTA/FUERA DE PISTA" a requerimiento de TWR, en dirección opuesta al despegue o aterrizaje, manteniendo en todo momento la escucha de frecuencia de TWR. El vehículo debe encontrarse fuera de la franja antes de notificar a TWR "PISTA LIBRE" y permanecer ahí mientras espera órdenes para volver a entrar.

Para facilitar la detección de incidencias y realizar una inspección eficaz, se mantendrá una velocidad lo más baja posible durante la misma (no más de 60km/h).

En ningún caso se deberá despejar la pista entrando en el área sensible del ILS.

La inspección de pista se efectuará en dirección opuesta al sentido de aterrizaje o despegue de las aeronaves. Se realizarán dos recorridos, uno a cada lado del eje de pista (a unos 5 m. del eje).

La inspección de los sistemas de ayudas visuales es una INSPECCIÓN OCULAR. El responsable de la inspección se abstendrá de TODO CONTACTO PERSONAL, ya que estas instalaciones están alimentadas en Alta Tensión.

Los puntos de espera se observarán desde la perspectiva del piloto para comprobar que su configuración global es correcta (señales, letreros y barra de parada).

3.6.2. Cumplimentación del parte de inspección

Al finalizar la inspección, se cumplimentará adecuadamente un parte de inspección especificando que es un parte extraordinario (en la casilla "Nº de Parte") junto con el motivo de la inspección.

Independientemente de que se cumplimente adecuadamente el parte de inspección, aquellas situaciones que se consideren potencialmente peligrosas a corto plazo se comunicarán vía frecuencia a TWR y CECO A.

En caso de que las deficiencias detectadas generaren situaciones potencialmente inseguras para la navegación aérea que no puedan ser corregidas de forma inmediata, conllevando la necesidad del cierre de zonas al tráfico de aeronaves, se realizará la difusión de tales circunstancias mediante NOTAM (procedimiento detallado en Parte 4.1 – Notificaciones de Aeropuerto, del presente Manual de Aeropuerto) y se adoptarán las medidas que resulten convenientes para asegurar la seguridad de la operación.

4. NOTIFICACIÓN Y SEGUIMIENTO DE INCIDENCIAS

El responsable de la inspección cumplimentará el parte diario (MN.AP.MR.4.5-1), describiendo las incidencias, si las hubo, de forma resumida en la inspección correspondiente, y la anotará en el apartado de "Incidencias detectadas", ubicado al final del registro, con el máximo detalle de los hechos, adjuntando fotografías, croquis, etc.

En cada inspección figurará la hora de inicio y fin de la misma, así como la persona que la haya realizado. Si en algún caso no figurase una casilla específica para la anomalía observada, se incluirá en la casilla "observaciones", ampliándola si fuera necesario, en hoja aparte.

El parte se entregarán al Responsable del CECOIA o al Jefe de la oficina Local de Seguridad (en el caso de las inspecciones del vallado perimetral) para que coordine con el Técnico de Mantenimiento y Director de Operaciones y Mantenimiento la resolución de las deficiencias detectadas.

En caso de detectar anomalías, el Técnico de Mantenimiento abrirá un parte de incidencias de mantenimiento (MN.AP.MR.4.7-7) en el que se hará referencia al número del parte de inspección donde se ha detectado. 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 archivará el parte en formato digital.

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 CECOIA y a TWR y se acompañará un informe al respecto al parte de incidencias.
- El Responsable del CECOIA, en coordinación con TWR, el Técnico de Mantenimiento y Director de Operaciones y Mantenimiento y/o el Jefe de la Oficina Local de Seguridad, realizará la evaluación de la situación y tomará las medidas que se precisen, como puede ser el cierre de la zona al tráfico de aeronaves.
- 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); y,
- En los casos en que corresponda, se activará el Plan de Autoprotección del Aeropuerto.

En el caso de las inspecciones del vallado perimetral, las incidencias son anotadas por el servicio de seguridad, en el correspondiente formulario (MN.AP.MR.4.5-2 Parte de inspección de vallado), que es entregado al Jefe de la Oficina Local de Seguridad, para que coordine con el Director de Operaciones y Mantenimiento la resolución de las deficiencias detectadas.

El seguimiento de la resolución de deficiencias la realiza el Responsable CECOIA o el Jefe de la oficina Local de Seguridad, mediante la revisión diaria de los formularios de inspección.

Adicionalmente, el Responsable de Seguridad Operacional, Calidad y Medioambiente analizará la información de las incidencias notificadas referentes a inspecciones del área de movimiento y las superficies limitadoras de obstáculo del aeropuerto, para de este modo evaluar y controlar posibles riesgos a la seguridad de las aeronaves, según lo descrito en el procedimiento de la

Nº 9.- Inspección del Área de Movimiento del Aeropuerto

parte 6 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.

5. CONTROL Y GESTIÓN DE LA DOCUMENTACIÓN FINAL

Los registros generados en el presente procedimiento son los siguientes:

REGISTRO	MODELO DE REGISTRO	RESPONSABLE CUMPLIMENTACIÓN	RESPONSABLE DEL ARCHIVO	UBICACIÓN	FORMATO DEL ARCHIVO	TIEMPO MÍNIMO DEL ARCHIVO
Parte Diario de Inspección	MN.AP.MR.4.5-1 Parte diario de inspección	Técnico de Operaciones en Campo y personal del SEI	Responsable del CECOA	CECOA	Papel / Digital	5 años
Registro RWYCC	MN.AP.MR.POL.GRF-1	Técnico de Operaciones en Campo	Responsable del CECOA	CECOA	Papel / Digital	Papel / Digital
Inspección de Vallados / Caminos Perimetrales	MN.AP.MR.4.5-2 Inspección de Vallados / Caminos Perimetrales	Servicio de Seguridad, o personal perteneciente al SEI	Jefe de la Oficina Local de Seguridad	Despacho Director de Operaciones y Mantenimiento	Papel / Digital	5 años
Parte Diario	MN.AP.MR.4.8-2 Parte Diario	Responsable CECOA	Responsable de CECOA	CECOA	Papel / Digital	5 años
Registro informe RCR	MN.AP.MR.POL.GRF-2	Responsable CECOA	Responsable de CECOA	CECOA	Papel / Digital	5 años
Parte de incidencias de mantenimiento	MN.AP.MR.4.7-7 Parte de incidencias de mantenimiento	Personal del servicio de Mantenimiento	Técnico de Mantenimiento	División de Operaciones y Mantenimiento	Digital / Papel	5 años

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

PARTE II. EVALUACIÓN DEL COEFICIENTE DE ROZAMIENTO EN PISTAS CUBIERTAS DE HIELO Y NIEVE

En el aeropuerto, a causa de sus específicas condiciones meteorológicas, no es previsible que se presente condiciones meteorológicas de hielo y/o nieve, por lo que no está previsto realizar este tipo de mediciones ni estimaciones. En el "Estudio de la necesidad de desarrollar un Plan de Invierno" se concluye que no es necesario su desarrollo.

Si bien, en situaciones excepcionales en las que en el aeropuerto se prevean o tengan lugar situaciones de pista afectada por nieve, nieve fundente o hielo, el Director de Operaciones y Mantenimiento coordinará con el resto de personal del aeropuerto, a la mayor brevedad posible, la evaluación de la situación, la toma de decisiones y las medidas de carácter operacional y actuaciones que se deriven con el objetivo de garantizar la seguridad operacional del aeropuerto, incluyendo en cualquier caso las medidas para que se difunda mediante NOTAM , SNOWTAM y/o a nivel local la información que se precise.

En particular, y sin excluir otro tipo de situaciones posibles, la toma de decisiones y las medidas de carácter operacional y actuaciones derivadas a que el párrafo anterior se refiere, contemplarán entre ellas necesariamente el cierre o suspensión de las operaciones en la pista en el momento (que puede darse al inicio o como detección de la citada situación de afección por nieve, nieve fundente o hielo a la pista, o darse durante la existencia de esta situación) en que tras una inspección de pista y medición de profundidad de nieve y hielo se detecte cualquier presencia de nieve, nieve fundente o hielo dentro de la pista.

En este caso, dicho cierre o suspensión de operaciones se mantendrá hasta que tras una posterior inspección de pista y medición de profundidad de nieve y aguas estancadas no haya ningún residuo de nieve, nieve fundente o hielo, y así quede constatado tras una inspección posterior de la pista.

La realización de mediciones de profundidad de nieve y de inspecciones adicionales de pista en la situación descrita al final del párrafo anterior, contemplado en la Parte I de este procedimiento E-9, se llevará a cabo por el Técnico de Operaciones en Campo.

En este caso, en la aplicación del apartado 6.3, debido a la importancia de las decisiones operativas involucradas, la información disponible, una vez comunicada por el Técnico de Operaciones en Campo al CECO y Director de Operaciones y Mantenimiento, éste la comunicará al Director del Aeropuerto, para que tome las citadas decisiones de suspensión y reanudación de las operaciones en pista (sin perjuicio de las decisiones que correspondan a TWR sobre cada operación concreta mientras la pista se declara operativa), y promueva las correspondientes emisiones de NOTAM, SNOWTAM y transmisión de información a nivel local para que sean realizadas por CECO.

Por otro lado, dado que la realización de inspecciones de pista y medición de profundidad de nieve y aguas estancadas en la situación que se está considerando aporta información destacada en el proceso de toma de decisiones que aquí corresponde, si la situación no ha desaparecido o no ha sido resuelta antes del final del horario operativo del Aeropuerto o se prevé su existencia antes del comienzo de dicho horario u otro momento, se realizará en cualquier caso una inspección de pista y medición de profundidad de nieve y aguas estancadas al final del horario operativo del Aeropuerto y otra antes del comienzo del mismo o momento previo al previsto de comienzo de la situación considerada.