

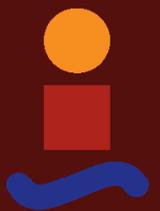
# PROYECTO FIN DE CARRERA INGENIERÍA AERONÁUTICA

## PROCESO DE CERTIFICACIÓN DE UN AEROPUERTO SEGÚN NORMATIVA EUROPEA. MANUAL DE AEROPUERTO

Autor: Aitana González Carrasco  
Tutor: Jorge Fernández de la Cruz

Dep. Proyectos de Ingeniería  
Escuela Técnica Superior de Ingeniería  
Universidad de Sevilla

Sevilla, 2017



CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CORDOBA  
PFC

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

Proyecto Fin de Carrera  
Ingeniería Aeronáutica

# **PROCESO DE CERTIFICACIÓN DE UN AEROPUERTO SEGÚN NORMATIVA EUROPEA. MANUAL DE AEROPUERTO**

Autor:  
Aitana González Carrasco

Tutor:  
Jorge Fernández de la Cruz  
Profesor titular

Dep. Proyectos de Ingeniería  
Escuela Técnica Superior de Ingeniería  
Universidad de Sevilla  
Sevilla, 2017

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

Proyecto Fin de Carrera: PROCESO DE CERTIFICACIÓN DE UN AEROPUERTO SEGÚN  
NORMATIVA EUROPEA. MANUAL DE AEROPUERTO

Autor: Aitana González Carrasco  
Tutor: Jorge Fernández de la Cruz

El tribunal nombrado para juzgar el Proyecto arriba indicado, compuesto por los siguientes miembros:

Presidente:

Vocales:

Secretario:

Acuerdan otorgarle la calificación de:

Sevilla, 2017



CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

**INDICE DE CONTENIDOS**

1. OBJETO Y ÁMBITO DE APLICACIÓN DEL PROYECTO FIN DE CARRERA	<b>8</b>
1.1 OBJETO	<b>8</b>
1.2 ÁMBITO DE APLICACIÓN	<b>8</b>
2. CONTENIDO DEL PROYECTO FIN DE CARRERA	<b>9</b>
2.1 CONTENIDOS DEL PROYECTO FIN DE CARRERA	<b>9</b>
2.2 ESTRUCTURA DE LA INFORMACIÓN DEL PROYECTO FIN DE CARRERA	<b>9</b>
3. DOCUMENTACIÓN DE REFERENCIA	<b>10</b>
4. ACRÓNIMOS	<b>13</b>
<b>ESPECIFICACIONES DEL MANUAL DE AERÓDROMO</b>	
5 PROLOGO	<b>14</b>
<b>PARTE A – GENERALIDADES</b>	
5.0 ADMINISTRACIÓN Y CONTROL DEL MANUAL DE AERÓDROMO	<b>16</b>
5.1 INFORMACIÓN GENERAL	<b>23</b>
<b>PARTE B — SISTEMA DE GESTIÓN DEL AERÓDROMO, REQUISITOS DE CUALIFICACIÓN Y FORMACIÓN.</b>	
5.2. DESCRIPCIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN.	<b>29</b>
5.3. CUALIFICACIÓN REQUERIDA AL PERSONAL DEL AERÓDROMO	<b>52</b>
<b>PARTE C – DETALLES DEL EMPLAZAMIENTO DEL AERÓDROMO</b>	
5.4 DESCRIPCIÓN DE LAS PARTICULARIDADES DEL AERÓDROMO	<b>54</b>
<b>PARTE D — DETALLES DEL AERÓDROMO QUE SE COMUNICARÁN AL SERVICIO DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA.</b>	
5.5. SERVICIOS DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA DISPONIBLES E INFORMACIÓN GENERAL QUE HA DE COMUNICARSE AL AIS.	<b>61</b>
5.6. DIMENSIONES DEL AERÓDROMO E INFORMACIÓN RELACIONADA QUE HA DE COMUNICARSE AL AIS.	<b>64</b>
<b>PARTE E – DETALLES DE LOS PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES DEL AERÓDROMO, SUS EQUIPOS Y MEDIDAS DE SEGURIDAD</b>	
5.7. NOTIFICACIONES DE AERÓDROMO.	<b>75</b>
5.8. CONTROL DE ACCESO AL ÁREA DE MOVIMIENTO DEL AERÓDROMO.	<b>80</b>
5.9 INSPECCIÓN DEL ÁREA DE MOVIMIENTO	<b>84</b>
5.10 MANTENIMIENTO DE LAS AYUDAS VISUALES Y NO VISUALES Y DE LAS INSTALACIONES ELÉCTRICAS	<b>90</b>
5.11. OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LOS EQUIPOS DE AERÓDROMO.	<b>99</b>
5.12 MANTENIMIENTO DEL ÁREA DE MOVIMIENTO	<b>104</b>
5.13. TRABAJOS EN EL AERÓDROMO	<b>120</b>
5.14. GESTIÓN DE LA PLATAFORMA.	<b>129</b>
5.15. GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL EN LA PLATAFORMA.	<b>135</b>
5.16. OPERACIÓN DE VEHÍCULOS EN EL LADO AIRE	<b>147</b>
5.17. GESTIÓN DEL RIESGO DE FAUNA.	<b>151</b>
5.18. CONTROL DE LAS ÁREAS Y SUPERFICIES DE PROTECCIÓN DEL AERÓDROMO.	<b>154</b>
5.19. PLAN DE EMERGENCIA DEL AERÓDROMO.	<b>168</b>
5.20. SERVICIO DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS.	<b>168</b>
5.21. PLAN DE TRASLADO DE AERONAVES INUTILIZADAS.	<b>177</b>

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

5.22. MANIPULACIÓN Y ALMACENAMIENTO DE COMBUSTIBLES Y MERCANCÍAS PELIGROSAS.	<b>180</b>
5.23. OPERACIONES EN CONDICIONES DE BAJA VISIBILIDAD.	<b>183</b>
5.24. OPERACIONES EN CONDICIONES INVERNALES.	<b>184</b>
5.25. OPERACIONES EN CONDICIONES METEOROLÓGICAS ADVERSAS.	<b>186</b>
5.26. OPERACIONES EN CONDICIONES NOCTURNAS.	<b>191</b>
5.27. PROTECCIÓN DE EMPLAZAMIENTOS DE INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS AERONÁUTICAS.	<b>194</b>
5.28. OPERACIÓN DE AERONAVES DE LETRA DE CLAVE SUPERIOR.	<b>197</b>
5.29. PREVENCIÓN DE INCENDIOS EN EL AERÓDROMO.	<b>198</b>
6. ANEXOS	<b>200</b>

## **1. OBJETO Y ÁMBITO DE APLICACIÓN DEL PROYECTO FIN DE CARRERA**

### **1.1 OBJETO**

El objeto de este proyecto es estudiar las bases de una posible certificación de un aeropuerto según la normativa europea, centrándonos en la redacción del manual del aeropuerto. Se ha elegido el aeropuerto de Córdoba como aeropuerto ejemplo y se desarrollan en concreto los procedimientos relativos a los planos y a la inspección y mantenimiento del área de movimiento. Para ello, se definirán tanto los procedimientos de primer nivel, de acuerdo con la normativa existente, y los de menor nivel que establecen los procedimientos a utilizar para satisfacer los requisitos de seguridad establecidos en los reglamentos.

Los manuales de los aeropuertos están en perenne actualización, debido tanto a la redacción de nuevas normativas como a la modernización que necesitan los aeropuertos para adaptarse al flujo de pasajeros y mercancías.

La falta de datos existente hace que este manual sea más impreciso de lo esperado. Sin embargo, se espera su uso como base para la redacción de manuales de aeropuertos de pequeño tamaño.

### **1.2 AMBITO DE APLICACIÓN**

Este documento describe unos procedimientos que se pueden usar de guía para un proceso de certificación de un aeropuerto, en particular el del aeropuerto de Córdoba. Las actuaciones y procedimientos descritos se han desarrollado siguiendo lo establecido en el Reglamento (UE) nº 139/2014 de la comisión, que establece los requisitos y procedimientos administrativos relativos a los aeródromos, en virtud del Reglamento (CE) nº 216/2008. Dicho reglamento establece las normas comunes en el ámbito de aviación civil y, según su artículo 3 bis, establece que los aeródromos donde el proceso de certificación es aplicable son :

“Los aeródromos, incluido su equipo, situados en el territorio sujeto a las disposiciones del Tratado, abiertos al uso público, que presten servicio al tráfico aéreo comercial y donde se lleven a cabo operaciones que utilicen procedimientos de aproximación o de salida por instrumentos, y a) tengan una pista pavimentada de 800 metros o más, o b) se utilicen exclusivamente para helicópteros”. A no ser que la Agencia Estatal de Seguridad Aérea haya concedido una exención a dicho aeródromo según lo especificado en el artículo 3 ter de dicho Reglamento (CE) nº 216/2008.

Para los aeródromos de uso público, no incluidos en los anteriores, y para aquellos que por decisión de AESA tengan concedida una exención, según lo indicado anteriormente, la aplicación de un proceso de certificación como el presente será recomendable.

## **2. CONTENIDO DEL PROYECTO FIN DE CARRERA**

### **2.1 CONTENIDOS DE LA INSTRUCCIÓN TÉCNICA GENERAL**

El presente proyecto fin de carrera contiene material técnico de referencia para la elaboración del manual de aeródromo, en especial los apartados 5.4 de la parte C y los apartados 5.9, 5.10 y 5.12 de la parte E, definiendo los contenidos de los que deberán disponer los diferentes apartados del manual, siguiendo el índice establecido en el AMC3 ADR.OR.E.005 Manual del Aeródromo asociado al Reglamento (UE) nº 139/2014. A partir del mismo, se han aplicado las particularizaciones apropiadas para el aeródromo de Córdoba y se ha proporcionado un mayor grado de detalle en los contenidos que no quedaban suficientemente definidos en dicho material.

El manual de aeródromo se estructura en distintos niveles, de modo que se establece un documento de primer nivel, que describe de forma general la forma en la que se da cumplimiento a los distintos requisitos y disposiciones de aplicación. Este documento, describirá dichos procedimientos y se apoyará en otros procedimientos operativos, manuales, normativa interna, y cualquier otra documentación que sea necesaria, que forman parte del manual de aeródromo como documentación de menor nivel, para definir de la forma más explícita posible los procedimientos que se deben realizar para cumplir los niveles exigidos para la inspección y el mantenimiento de las áreas a las que se refiere este documento, para dar cumplimiento a las disposiciones de aplicación del Reglamento (UE) 139/2014 y los AMCs de AESA.

### **2.2 ESTRUCTURA DE LA INFORMACIÓN DEL PROYECTO FIN DE CARRERA**

Para facilitar la comprensión de las especificaciones, cada uno de los subapartados del apartado nº 5 del documento se ha estructurado del siguiente modo:

#### *Introducción*

Texto explicativo inicial, a fin de facilitar la comprensión del material de AESA.

#### *Reglamento Europeo, referencias*

Referencias de las disposiciones del Reglamento Europeo 139/2014 (RE 139/2014) tales como IR (Requisitos), AMC (Métodos Aceptables de Cumplimiento) y GM (Material Guía), sobre los que AESA desarrolla la presente Instrucción Técnica General.

#### *Material AESA*

Material no incluido explícitamente en el Reglamento Europeo 139/2014, que se incorpora como referencia para dar cumplimiento a los requisitos contenidos en dicho Reglamento.

#### *Procedimientos de menor nivel*

Instrucciones y procedimientos operativos para dar cumplimiento a las disposiciones de aplicación.

### 3. DOCUMENTACIÓN DE REFERENCIA

La documentación de referencia utilizada para la elaboración de este documento es la siguiente:

Documentación internacional:

- OACI. Anexo 4. Cartas Aeronáuticas.
- OACI. Anexo 14. Aeródromos. Volumen I. Diseño y operaciones de aeródromos.
- OACI. Anexo 15. Servicio de información aeronáutica.
- OACI. Anexo 18. Transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea.
- OACI. Doc. 8126. Manual para los Servicios de Información Aeronáutica.
- OACI. Doc. 8168. PANS-OPS. Operación de aeronaves.
- OACI. Doc. 8643. Designadores de tipos de aeronaves.
- OACI. Doc. 8697. Manual de Cartas Aeronáuticas.
- OACI. Doc. 9137. Manual de servicios de aeropuertos.
- OACI. Doc. 9157. Manual de diseño de aeródromos.
- OACI. Doc. 9284. Instrucciones técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea.
- OACI. Doc. 9332. Manual sobre el sistema de notificación de OACI de choques con aves (IBIS).
- OACI. Doc. 9654. Manual sobre prevención de uso problemático de sustancias en el ambiente de la aviación.
- OACI. Doc. 9981. PANS-ADR. Aeródromos.
- Eurocontrol. OPADD: Procedimientos Operativos para Bases de Datos Dinámicos.

Documentación europea:

- Reglamento (UE) nº 6/2013 de la Comisión de 8 de enero de 2013, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, y se deroga la Directiva 91/670/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) nº 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE.

- o Reglamento (CE) nº 1108/2009 del Parlamento y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 216/2008 en lo que se refiere a aeropuertos, gestión del tránsito aéreo y servicios de navegación aérea y se deroga la Directiva 2006/23/CE.

- o Reglamento (CE) nº 690/2009 de la Comisión, de 30 de julio de 2009, que modifica el Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, y se deroga la Directiva 91/670/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) nº 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE.

- o Reglamento (UE) nº 139/2014 de la Comisión, de 12 de febrero de 2014, por el que se establecen los requisitos y procedimientos administrativos relativos a los aeródromos, de conformidad con el Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y el Consejo.

- AESA. Acceptable Means of Compliance (AMC) and Guidance Material (GM) to Authority, Organization and Operations Requirements of Aerodromes.

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

- AESA. Certification Specifications (CS) and Guidance Material (GM) for Aerodromes Design.
- Reglamento nº 923/2012 de la Comisión, de 26 de septiembre de 2012, por el que se establecen el reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea, y por el que se modifican el Reglamento de Ejecución (UE) nº 1035/2011 y los Reglamentos (CE) nº 1265/2007, (CE) nº 1794/2006, (CE) nº 730/2006, (CE) nº 1033/2006 y (UE) nº 255/2010.
- Reglamento (UE) nº 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo.
- Reglamento (UE) nº 376/2014 del Parlamento Europeo y el Consejo, de 3 de abril de 2014, relativo a la notificación de sucesos en la aviación civil, que modifica el Reglamento (UE) nº 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, y por el que se derogan la Directiva 2003/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) nº 1321/2007 y (CE) nº 1330/2007 de la Comisión.

Documentación nacional:

- Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas, y sus modificaciones posteriores.
- Real Decreto 1161/1999, de 2 de Julio, mediante el que se regula la prestación de los servicios aeroportuarios de asistencia en tierra, y sus posteriores modificaciones.
- Real Decreto 57/2002, de 18 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Aérea, y sus posteriores modificaciones.
- Real Decreto 393/2007, de 23 de marzo, por el que se aprueba la Norma Básica de Autoprotección de los centros, establecimientos y dependencias dedicadas a actividades que puedan dar origen a situaciones de emergencia, y sus posteriores modificaciones.
- Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de aeródromos de uso público y el Reglamento de certificación y verificación de aeropuertos y otros aeródromos de uso público, y sus posteriores modificaciones.
- Orden FOM/2086/2011, de 8 de julio, por la que se actualizan las normas técnicas contenidas en el Anexo al Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y se regula la certificación de los aeropuertos de competencia del Estado.
- Orden de 10 de marzo de 1988, sobre suministro de combustible de uso en aviación civil (BOE nº 67 de 18/03/1988).

Instrucciones técnicas emitidas por AESA:

- Instrucción Técnica General para la elaboración del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (CSA-14-IT-022).
- Instrucción Técnica General para la elaboración de los Estudios de Seguridad (APTO-15-ITC-101).
- Instrucción Técnica General sobre el Plan de Emergencia del aeródromo.

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

- Instrucción Técnica General para la Gestión del Cambio en Aeropuertos (CERA-14-INS-019).
- Instrucción Técnica General para la presentación del documento de cumplimiento de las especificaciones de certificación y de la documentación justificativa del mismo (CERA-14-IT-023).
  - Instrucción Técnica Específica sobre Seguridad en pista (CSA-14-IT-020).
  - Instrucción Técnica Específica sobre Programas de formación y de comprobación de la competencia (CSA-14-IT-02).
  - Instrucción Técnica Específica sobre Operación sin acompañamiento.
  - Instrucción Técnica Específica para la Realización de inspecciones del área de movimiento (CSA14-IT-09).
    - Instrucción Técnica Específica sobre el Programa de mantenimiento del área de movimiento (CSA-14-IT-08).
    - Instrucción Técnica Específica para la Determinación de las características superficiales de la pista (CSA-14-IT-07).
    - Instrucción Técnica Específica sobre Incidencias en las ayudas visuales y equipamiento meteorológico.
    - Instrucción Técnica Específica sobre Realización de obras de recrecido de pista (CSA-14-IT-10).
    - Instrucción Técnica Específica para Zonas fuera de servicio en el área de movimiento del aeropuerto (CSA-14-IT-11).
    - Instrucción Técnica Específica sobre Requisitos de seguridad operacional en el servicio de asistencia en tierra.
    - Instrucción Técnica Específica para la elaboración de estudios de fauna y sus hábitats en entornos aeroportuarios. (CERA-13-GUI-051)
    - Instrucción Técnica Específica para la elaboración de estudios de riesgos de impacto con fauna en aeropuertos (CSA-14-IT-025).
    - Instrucción Técnica Específica Plan de emergencia del aeródromo: Planificación, realización y evaluación de simulacros.
    - Instrucción Técnica Específica Plan de emergencia del aeródromo: Procedimientos de emergencia por fenómenos naturales adversos.
    - Instrucción Técnica Específica Estudio de riesgos naturales.
    - Instrucción Técnica Específica sobre Servicios de Salvamento y Extinción de Incendios.
    - Instrucción Técnica Específica Operaciones en condiciones de visibilidad reducida.
    - Instrucción Técnica Específica para la realización de un Plan de actuación ante condiciones meteorológicas adversas (CSA-14-IT-06).
  - SSAA-16-GUI-121 - Señalización de Obstáculos

#### 4. ACRÓNIMOS

ACRÓNIMO	DESCRIPCIÓN
APPUC	APOYO DE ATENCIÓN A PASAJEROS, USUARIOS Y CLIENTES
ACC	CENTRO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO
ACN	NÚMERO DE CLASIFICACIÓN DE AERONAVES
AESA	AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AEREA
AIC	CIRCULARES DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA
AIO	OFICINA DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA
AIP	PUBLICACIÓN DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA
AIRAC	REGLAMENTACIÓN Y CONTROL DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA
AIS	SERVICIO DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA
AMC	MEDIO ACEPTABLE DE CUMPLIMIENTO
AMDT	ENMIENDAS REGULARES
ARO	OFICIAN DE NOTIFICACION DE LOS SERVICIOS DE TRANSITO AEREO
ATIS	SERVICIO AUTOMATICO DE INFORMACION TERMINAL
ATC	CONTROL DE TRANSITO AEREO
BOE	BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO
CAT	CATEGORIA
CB	BASES DE CERTIFICACION
CBR	INDICE DE SOPORTE DE CALIFORNIA
CCAA	COMUNIDADES AUTONOMAS
CIAIAC	COMISION DE INVESTIGACION DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACION CIVIL
CNS	COMUNICACIONES, NAVEGACION Y ALARMA
COA	CENTRO DE OBSERVACION Y ALARMA
COAM	COORDINADOR DEL AREA DE MOVIMIENTO
CS	ESPECIFICACIONES DE CERTIFICACION
CWY	ZONA LIBRE DE OBSTÁCULOS
DME	EQUIPO RADIO TELEMETRICO
AESA	AGENCIA EUROPEA DE SEGURIDAD AEREA
ELOS	NIVEL EQUIVALENTE DE SEGURIDAD
ENR	EN RUTA
FATO	AREA DE APROXIMACION FINAL Y DE DESPEGUE
FFCCSE	FUERZAS Y CUERPOS DE SEGURIDAD DEL ESTADO
FOD	OBJETO DE ORIGEN DESCONOCIDO
GEN	GENERALIDADES
GM	MATERIAL GUIA
Hz	HERZIOS
IFR	REGLAS DE VUELO POR INSTRUMENTOS
ILS	SISTEMA DE ATERRIZAJE POR INSTRUMENTOS
INS	SISTEMA INERCIAL DE NAVEGACION
ISO	ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE ESTANDARIZACION
ITE	INSTRUCCIÓN TECNICA ESPECIFICA
ITG	INSTRUCCIÓN TECNICA GENERAL
LVP	PROCEDIMIENTOS EN CONDICIONES DE BAJA VISIBILIDAD

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

<b>ACRÓNIMO</b>	<b>DESCRIPCIÓN</b>
MET	OFICINA METEREOLÓGICA
MLS	SISTEMA DE ATERRIZAJE POR MICROONDAS
MTTO	MANTENIMIENTO
NOTAM	INFORMACION PARA PILOTOS
NPA	NOTIFICACION DE PROPUESTA DE ENMIENDA
NNTT	NORMAS TÉCNICAS
NU	NO UTILIZABLE
OACI	ORGANIZACIÓN DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL
OFZ	ZONA DESPEJADA DE OBSTACULOS
OPADD	PROCEDIMIENTOS OPERATIVOS PARA BASES DE DATOS DINAMICOS
PANS-OPS	PROCEDIMIENTOS PARA SERVICIOS DE NAVEGACION AEREA Y OPERACIÓN DE AERONAVES
PAPI	INDICADOR DE TRAYECTORIA DE APROXIMACION DE PRECISION
PAUT	PLAN DE AUTOPROTECCION
PCN	NUMERO DE CLASIFICACION DE AEROPUERTOS
PE	PLAN DE EMERGENCIA DEL AERÓDROMO
PGS	PROCEDIMIENTO DE GESTION DE SEGURIDAD
PIB	BOLETIN DE INFORMACION PREVIA AL VUELO
PMA	PUESTO DE MANDO AVANZADO
PMP	PUESTO DE MANDO PRINCIPAL
PPT	PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS
RESA	AREA DE SEGURIDAD DE EXTREMO DE PISTA
RPMA	RESPONSABLE DEL PUESTO DE MANDO AVANZADO
RPMP	RESPONSABLE DEL PUESTO DE MANDO PRINCIPAL
RRHH	RECURSOS HUMANOS
RVR	ALCANCE VISUAL EN PISTA
RWY	PISTA DE ATERRIZAJE/DESPEGUE
SAR	SERVICIO AEREO DE RESCATE
SC	CONDICION ESPECIAL
SIA	SISTEMA DE ILUMINACION DE APROXIMACION
SMPB	SISTEMA DE MANDO Y PRESENTACIÓN DE BALIZAMIENTO
SMS	SISTEMA DE GESTION DE SEGURIDAD OPERACIONAL
SNS	SISTEMA DE NOTIFICACION DE SUCESOS DE AESA
SSEI	SERVICIO DE SALVAMENTO Y EXTINCION DE INCENDIOS
SUP	SUPLEMENTO
SWY	ZONA DE FRENADO DESPUES DE PISTA
THR	UMBRAL DE PISTA
TDZ	ZONA DE TOMA DE CONTACTO
TLOF	AREA DE TOMA DE CONTACTO Y ELEVACION INICIAL
TOAM	TECNICO DE AREA DE MOVIMIENTO
TWR	TORRE DE CONTROL
VFR	REGLAS DE VUELO VISUAL
VOR	RADIOFARO OMNIDIRECCIONAL VHF
WGS	SISTEMA GEODESICO MUNDIAL

## **ESPECIFICACIONES PARA LA ELABORACIÓN DEL MANUAL DE AERÓDROMO**

### **5. PROLOGO**

#### *Introducción*

En el presente apartado, vamos a definir escuetamente las características físicas y operacionales del aeropuerto de Córdoba, para así justificar el desarrollo del presente documento.

#### *Aeropuerto de Córdoba*

Este aeropuerto español está clasificado como de tercera categoría. Su código IATA es ODB y su código OACI es LEBA.

A efectos aeronáuticos, es un aeródromo abierto al tráfico nacional e internacional de países firmantes del acuerdo de Schengen en el que no se prestan servicios ATS (control de Navegación Aérea). Con una pista de asfalto de dimensiones 2.285 por 60 metros cumple las características señaladas en el Reglamento (CE) nº 216/2008, artículo 3 bis, que establece que:

“Los aeródromos, incluido su equipo, situados en el territorio sujeto a las disposiciones del Tratado, abiertos al uso público, que presten servicio al tráfico aéreo comercial y donde se lleven a cabo operaciones que utilicen procedimientos de aproximación o de salida por instrumentos, y

- a) tengan una pista pavimentada de 800 metros o más, o
- b) se utilicen exclusivamente para helicópteros”.

Es necesaria la elaboración de un Manual del Aeródromo dentro del proceso de certificación, a no ser que la Agencia Estatal de Seguridad Aérea haya concedido una exención a dicho aeródromo según lo especificado en el artículo 3 ter de dicho Reglamento (CE) nº 216/2008.

En la actualidad, el aeródromo es utilizado por empresas de tratamientos agrícolas, traslados de órganos hacia y desde el centro de trasplantes al hospital Reina Sofía, vuelos militares, vuelos chárter de pasajeros, fotografías aéreas, cursos de pilotaje, escuelas de paracaidismo y otros trabajos aéreos. En los últimos años ha habido una caída en la utilización del aeropuerto desde el punto de vista de pasajeros/año. Si bien en 2008 lo usaron 22.268 pasajeros, en 2011 sólo transportó a 8.442 pasajeros, cifra en torno a la que se ha estancado actualmente. Los últimos datos del 2016 nos dan una cifra de 7.397 pasajeros. Sin embargo, el número de operaciones fue de 7.335, lo que supone un aumento de cerca de un 10% respecto al ejercicio anterior. Aunque los procedimientos deben reflejar esta baja utilización, también deben definirse para soportar un futuro tráfico mayor.

El Aeropuerto de Córdoba dispone de verificado de aeródromo otorgado por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea conforme a lo especificado en el Real Decreto 862/2009.

Administración AD: Aena Aeropuertos S.A.

Dirección: Aeropuerto de Córdoba; Carretera N-437 km 5,800; 14005 Córdoba

TEL: +34-957 214 100 / 07 / 16. FAX: +34-957 214 133.

AFTN: LEBA E-mail: opsleba@aena.es

infoodb@aena.e

## PARTE A - GENERALIDADES

### **5.0 ADMINISTRACIÓN Y CONTROL DEL MANUAL DE AERÓDROMO**

#### **5.0.1 INTRODUCCIÓN**

##### *Introducción*

En primer lugar, se incluyen dos declaraciones en relación a que el manual de aeródromo ha sido elaborado cumpliendo con los requisitos de aplicación, e incluye instrucciones de obligado cumplimiento para todo el personal.

Posteriormente, se describe la estructura del manual de aeródromo, sus características generales y su sistema de gestión de la documentación incluyendo el tratamiento general de los registros.

##### *Reglamento Europeo, referencias*

Los requisitos de aplicación en cuanto a las generalidades del manual de aeródromo y a su sistema de gestión de la documentación, son los incluidos en la Subparte E. Manual de aeródromo y documentación. Concretamente, los requisitos ADR.OR.E.005 y ADR.OR.E.010, y AMC1, AMC2 y AMC3 para ADR.OR.E.005.

Los requisitos referentes a la conservación de registros son los incluidos en ADR.OR.D.030 y su AMC1.

##### *Material AESA*

#### **5.0.1.1 Declaración de cumplimiento de requisitos y términos**

De acuerdo al índice definido en AMC3 ADR.OR.E.005 (a) y en cumplimiento de ADR.OR.B.030, se incluye:

Una declaración firmada por el gestor responsable afirmando que el manual del aeródromo cumple todos los requisitos aplicables y los términos de su certificado;

*D./D<sup>a</sup>....., gestor(a) responsable del aeródromo.....,*

*ACREDITA:*

*Que el manual de aeródromo cumple todos los requisitos aplicables y con los términos de su certificado de conformidad con el Reglamento (CE) nº 216/2008 y sus Disposiciones de Aplicación (IR).*

*En....., a....de....de 20....*

*Firma del gestor(a) responsable*

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

**5.0.1.2 Declaración de contenido de instrucciones generales.**

De acuerdo al índice definido en AMC3 ADR.OR.E.005 (a) se incluye:

Una declaración firmada por el gestor responsable indicando que el manual del aeródromo contiene instrucciones operacionales que el personal pertinente tiene que cumplir;

*D./D<sup>a</sup>....., gestor(a) responsable del aeródromo.....,*

*ACREDITA:*

*Que el manual de aeródromo contiene instrucciones operacionales que el personal pertinente tiene que cumplir de conformidad con el Reglamento (CE) nº 216/2008 y sus Disposiciones de Aplicación (IR).*

*En....., a.....de.....de 20.....*

*Firma del gestor(a) responsable*

**5.0.1.3. Estructura y contenido del manual del aeródromo**

5.0.1.3.1 Generalidades.

Este manual tiene la siguiente estructura:

PARTE A - ASPECTOS GENERALES

PARTE B - SISTEMA DE GESTION DEL AERÓDROMO

PARTE C - DETALLES SOBRE EL EMPLAZAMIENTO DEL AERÓDROMO.

PARTE D - DETALLES SOBRE EL AERÓDROMO QUE SE COMUNICARAN AL SERVICIO DE INFORMACIÓN AERONAÚTICA.

PARTE E - DETALLES SOBRE LOS PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES DEL AERÓDROMO, SUS EQUIPOS Y SUS MEDIDAS DE SEGURIDAD.

5.0.1.3.2 Sistema de codificación de documentos

Para los documentos necesarios para la correcta redacción de este proyecto, se usará un sistema de codificación como el que sigue:

CODIGO DEL AERÓDROMO	DEPARTAMENTO	TIPO DE DOCUMENTO	NÚMERO DEL DOCUMENTO	V- NÚMERO DE VERSIÓN	NOMBRE DEL DOCUMENTO
ODB - Código IATA del aeródromo de Córdoba	OPS-Operaciones	DOC - Documento			
	MTO- Mantenimiento	NOM - Normativa			
	SEG - Seguridad Operacional	PLA - Plano			
	SIP - Sistema de Información Publicada	PR - Procedimiento de menor nivel			
	GEN - General	PLT - Plantilla			
		NOT- NOTAM, Información en AIP			

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

Ejemplo : ODB-OPS-PR32v2-REVISIÓN DIARIA DE BALIZAMIENTO

Los registros llevaran antepuesto el acrónimo REG  
ODB -REG-OPS-PR32v2-REVISIÓN DIARIA DE BALIZAMIENTO

5.0.1.3.4 Formato y accesibilidad

De acuerdo con AMC1 ADR.OR.E.005 (b) y ADR.OR.E.005 (j) (2), el presente manual se encontrará tanto en formato electrónico como impreso.

Así mismo, se declara que no están permitidas las revisiones o modificaciones manuscritas excepto en las situaciones en las que se requiere una modificación inmediata en interés de la seguridad operacional.

5.0.1.3.5 Idioma del manual de aeródromo

De acuerdo a lo establecido en el requisito ADR.OR.E.005 (i) y a su AMC2 asociado, el idioma debe estar aceptado por la autoridad competente, en este caso el castellano.

5.0.1.3.6 Control de los registros

Para las actividades que sean de aplicación, tendrán la estructura siguiente:

Código del formulario/fecha/responsable

Para los formatos de registro que se definan para cada una de las actividades, tendrán la estructura siguiente:

REGISTRO (Código Identificativo asignado)	RESPONSABLE DEL ARCHIVO Y GESTIÓN	RESPONSABLE DE CUMPLIMENTACIÓN	SOPORTE	LUGAR DE ARCHIVO	PERIODO DE CONSERVACION

Los registros se conservarán tanto en papel como en formato electrónico, un mínimo de 5 años, exceptuando:

- El certificado vigente del aeródromo, durante el periodo de vigencia del certificado.
- Los acuerdos con otras organizaciones, durante el tiempo en que dichos acuerdos estén en vigor.
- Los Manuales de los equipos o sistemas, por el tiempo en que se utilicen.
- Los informes de evaluación de la seguridad, durante la vida útil del sistema, procedimiento o actividad.
- Los registros de formación, las cualificaciones y los expedientes médicos del personal, durante al menos 4 años después del fin de su empleo.
- Registro de peligros, mientras se encuentre vigente.

Todos los registros están sujetos a la Ley Orgánica 15/1999 de 13 de diciembre de Protección de Datos de Carácter Personal

## **5.0.2 SISTEMA DE ENMIENDA Y REVISION**

### *Introducción*

El manual del aeródromo debe disponer de un procedimiento para su enmienda y revisión, y contar con elementos que permitan controlar e identificar la edición y fecha de publicación, así como la distribución que se ha hecho del mismo. Para ello, se han incluido hojas de control de la documentación, registro de cambios, páginas en vigor y control de la distribución, situadas antes del índice.

### *Reglamento Europeo*

Los requisitos de aplicación son los incluidos en la subparte E del Manual del Aeródromo, en concreto los requisitos ADR.OR.E.005 y ADR.OR.E.010 y AMC1, y AMC3 para ADR.OR.E.005

Por su extensión, en cada apartado se proporciona un desglose más detallado de dichos requisitos.

### *Material AESA*

#### **5.0.2.1 Personal responsable de la emisión e inserción de enmiendas y revisiones**

<b>PERSONAL RESPONSABLE</b>	<b>ACTIVIDAD</b>	<b>OFICINA</b>
AENA	Emisión e inserción de modificaciones y revisiones en el Manual	No procede
Responsable del Departamento correspondiente al documento	Actualización de Documentos Anexos	Departamento correspondiente al documento
Responsable del Departamento correspondiente al procedimiento	Actualización de Procedimientos de menor nivel	Departamento correspondiente al procedimiento
Director del Aeropuerto	Supervisión de las actualizaciones de documentos y procedimientos	Dirección del Aeropuerto
Director del Aeropuerto	Revisión periódica del Manual y sus documentos anexos.	Dirección del Aeropuerto

#### **5.0.2.2 Descripción del sistema de enmienda y revisión**

##### **5.0.2.2.1 Descripción del sistema de enmienda y revisión**

El contenido del manual de aeródromo debe revisarse periódicamente, con el objeto de mantenerlo al día y modificarlo en caso necesario. Por lo tanto, debe revisarse siempre que se haya pedido una modificación, cuando las AENA publique nuevos requisitos que puedan afectarlo o se promulguen nuevas leyes, tanto a nivel estatal como europeo.

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

Todos los documentos deben llevar antes del índice su fecha de entrada en vigor, así como su estado de enmienda debe estar controlado y claramente indicado también. Para ello, se identifica en cada parte del manual los responsables de la actualización, revisión y aprobación de los documentos y en los documentos y procedimientos en sí, también, incluyéndose su firma correspondiente en estos últimos.

Los documentos que queden obsoletos deben quedar claramente identificados.

Se dispone de medios para recibir consultas o sugerencias: Para modificar procedimientos se debe expedir la sugerencia al responsable del Departamento correspondiente, que la tomará en cuenta. Para la modificación de un documento del manual, se deberá seguir la cadena de mando definida en cada apartado, donde se detalla el responsable de los diversos documentos asociados.

#### 5.0.2.2.2 Coordinación de cambios con AESA

Se debe recogerse que, en aplicación del Procedimiento de Gestión del Cambio aprobado:

- Para aquellos elementos que requieran aprobación previa (clase 1), se suministrarán a la autoridad competente las modificaciones y revisiones previstas para el manual de aeródromo antes de la fecha de vigencia, garantizando que no estarán efectivos antes de obtener la aprobación de AESA [ADR.OR.E.005 (e)(1)].

- Se suministrarán a AESA las modificaciones y revisiones previstas para el manual de aeródromo antes de la fecha de vigencia, si la modificación o revisión propuesta solo requiere una notificación previa (clase 2) [ADR.OR.E.005 (e)(2)].

- En el primer trimestre de cada ejercicio se remitirá una copia completa actualizada del manual de aeródromo, que recogerá todos los cambios efectuados (clases 1, 2 y 3) debidamente registrados tal y como se describe en el manual de aeródromo.

- No obstante lo anterior, cuando se requieran modificaciones o revisiones en interés de la seguridad, pueden publicarse y aplicarse inmediatamente, siempre que se haya solicitado la aprobación requerida [ADR.OR.E.005 (f)].

- Deberá indicarse el proceso por el cual se incorporarán al manual de aeródromo todas las modificaciones y revisiones requeridas por AESA, de conformidad con [ADR.OR.E.005 (g)(2)]

#### **5.0.2.3 Declaración de modificaciones manuscritas**

*D./D<sup>a</sup>....., gestor(a) responsable del aeródromo.....,*

*ACREDITA:*

*Que en el manual de aeródromo no estarán permitidas las revisiones y modificaciones manuscritas, excepto en las situaciones en las que se requiera una modificación o una revisión inmediata, en interés de la seguridad operacional.*

*En....., a.....de.....de 20.....*

*Firma del gestor(a) responsable*

#### 5.0.2.4 Emisión de comentarios y anotaciones

En este manual no se permite la inserción de comentarios, anotaciones y aclaraciones, por lo que no se ha definido un sistema para insertar comentarios, anotaciones y aclaraciones referentes a los documentos del manual de aeródromo

#### 5.0.2.5 Registro de control de cambios

De acuerdo a ADR.OR.E.005 (j)(3):

Nombre del Documento	Enmienda realizada	Fecha de Aprobación	Fecha de entrada en vigor	Páginas afectadas	Motivación de los cambios.

#### 5.0.2.6 Revisiones temporales o de carácter inmediato

En cumplimiento de AMC1 ADR.OR.E.005 (d)(2), se admiten revisiones temporales del manual de aeródromo, modificaciones con carácter inmediato o revisiones requeridas en interés de la seguridad operacional:

- Cuando se produzcan circunstancias que den lugar a cambios menores en el Manual, tipo cambios en fechas/ediciones/etc., de procedimientos de menor nivel, formularios, enlaces web, etc., dichas modificaciones se entenderá que no afectan al certificado de aeropuerto, y por tanto, serán autorizados por la AESA directamente, bajo cumplimiento de dos premisas:

- El Procedimiento interno de registro, control y seguimiento del Manual, garantiza que el Manual está actualizado en todo momento y se distribuye, convenientemente, a todos los interesados. Este procedimiento está aprobado por la AESA.

- Con una periodicidad anual, desde que la AESA otorgue el certificado de aeropuerto, AENA enviará a la AESA una copia del Manual actualizado, en formato electrónico, con las enmiendas de los cambios efectuados.

- Cuando se produzcan cambios que puedan afectar al Certificado de Aeropuerto, tales como la categoría operativa de la pista de vuelo, la configuración del campo de vuelos, la aeronave determinante u otros cambios sustanciales, estructurales o funcionales, se seguirá lo establecido en el artículo 19 del Real Decreto 862/2009.

#### 5.0.2.7 Sistema de distribución de la documentación

AENA proporcionará a la AESA una copia del Manual completo y actualizado, tanto en formato impreso como en formato electrónico, durante el proceso de certificación y conservará, al menos, un ejemplar completo y actualizado del Manual de Aeropuerto en el propio Aeropuerto y otro en su oficina principal.

Para la distribución de los documentos del manual de aeródromo, sus modificaciones y sus revisiones, se comunicará a los responsables de cada Departamento cada vez que se produzca una modificación del manual, actualizando una tabla como la que sigue:

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

<b>Nº Edición del Manual</b>	<b>Modificación</b>	<b>Revisión</b>	<b>Departamento afectado</b>	<b>Enlace a las páginas afectadas</b>

Posteriormente, debe garantizarse que cada Departamento tenga una copia del Manual, o parte de él, completamente actualizada, en formato de papel.

## **5.1 INFORMACIÓN GENERAL**

### **5.1.1 OBJETIVO Y ALCANCE DEL MANUAL DEL AERODROMO**

#### *Introducción*

En el presente apartado, se recogen el objetivo y el alcance del manual de aeródromo.

#### *Reglamento Europeo*

El objetivo y el alcance del manual de aeródromo se establecen a partir de lo indicado en ADR.OR.E.005 y su GM1 ADR.OR.E.005 (b)

#### *Material EASA*

El objetivo del manual de aeródromo es recoger toda aquella información referente al emplazamiento, instalaciones, servicios, equipos, procedimientos operacionales, organización y administración del aeródromo, de modo que:

- Permite justificar el cumplimiento del Reglamento (CE) nº 216/2008 y sus disposiciones de aplicación.
- Demuestra que la infraestructura del aeródromo, sus servicios e instalaciones son adecuadas para las condiciones operativas autorizadas, incluyendo, si procede, aquellas restricciones en la disponibilidad del aeródromo que ha sido necesario establecer.
- Establece por parte del Gestor Responsable una política de seguridad operacional, estándares de cumplimiento, objetivos de rendimiento y medios y procedimientos para lograrlos.
- Establece una estructura organizativa, describiendo las responsabilidades del gestor de aeródromo en materia de seguridad operacional, así como aquellas funciones y responsabilidades asignadas a terceros que se encuentran refrendadas mediante acuerdos.
- Sirve como un medio de información para el personal operacional acerca de sus deberes y responsabilidades.
- Es un documento vivo, que es periódicamente revisado e incorpora los cambios y modificaciones que el aeródromo experimenta a lo largo de su vida operativa.

El alcance del manual de aeródromo son todas las actividades llevadas a cabo en virtud del Reglamento (CE) nº 216/2008 y sus disposiciones de aplicación. El manual de aeródromo contiene o hace referencia a toda la información necesaria para el uso seguro, la operación y el mantenimiento del aeródromo y sus equipos, así como para las superficies de protección y limitación de obstáculos y otras áreas asociadas al aeródromo.

### **5.1.2 REQUISITOS LEGALES**

#### *Introducción*

En el presente apartado, se recogen los requisitos legales del certificado de aeródromo y del manual de aeródromo, de conformidad con la Parte ADR.OR y tal y como se indica en el punto 1.2 del índice definido en AMC3 ADR.OR.E.005 (a).

#### *Reglamento Europeo, referencias*

La principal referencia sobre la certificación de aeródromos de uso público y comercial emana directamente del Reglamento (CE) nº 216/2008, Artículo 4, 3 bis y se desarrolla en la Parte ADR.OR.

#### *Material AESA*

Por estar dentro del ámbito de aplicación indicado en el Reglamento (CE) nº 216/2008, Artículo 4, 3 bis, al aeródromo le son de aplicación los siguientes requisitos legales:

- En virtud del Artículo 1 del Reglamento (UE) nº 139/2014, el gestor de aeródromo cumplirá los requisitos establecidos en los Anexos III (Parte OR) y IV (Parte OPS) del citado reglamento.
- En virtud de ADR.OR.A.005, el gestor de aeródromo cumplirá los requisitos establecidos en la Parte OR con respecto a su certificación, su gestión, sus manuales y otras responsabilidades.

El Aeropuerto de Córdoba ha sido certificado de acuerdo al Reglamento (UE) nº 139/2014, de 12 de febrero de 2014, por el que se establecen los requisitos y procedimientos relativos a los aeródromos, de conformidad con el Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y el Consejo,

El contenido del manual de aeródromo y cualquier otro manual de los equipos del aeródromo disponible en el Aeropuerto de Córdoba ha sido elaborado conforme a dicho reglamento.

### **5.1.3 CONDICIONES PARA EL USO DEL AERÓDROMO POR PARTE DE LOS USUARIOS**

#### *Introducción*

En el presente apartado, se desarrollan las condiciones para el uso del aeródromo por parte de sus usuarios.

#### *Reglamento Europeo, referencias*

La principal referencia sobre el uso público y comercial del aeródromo emana directamente del Reglamento (CE) nº 216/2008, Artículo 4, 3 bis.

#### *Material AESA*

De conformidad con el Reglamento (CE) nº 216/2008, Artículo 4, 3 bis y por el que se establecen condiciones para la certificación:

El aeródromo es de carácter civil y ofrece servicios a cualquier usuario sin discriminación, en términos y condiciones iguales.

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

El aeródromo está disponible para operaciones de transporte comercial de pasajeros, mercancías y correo, base de escuelas de vuelo para pilotos comerciales y de aerotaxi, vuelos turísticos, aviación general, trabajos aéreos, vuelos de Estado, etc.

El aeródromo figura como de uso público en la publicación de información aeronáutica (AIP) del Servicio de Información Aeronáutica.

El horario operativo del aeródromo es : V: 1000-1300; I: 1100-1400.

#### **5.1.4. OBLIGACIONES DEL OPERADOR DEL AERÓDROMO Y DERECHOS DE LA AUTORIDAD COMPETENTE**

##### *Introducción*

En el presente apartado, se desarrollan las obligaciones del gestor certificado de acuerdo a lo establecido en el Reglamento (UE) nº 139/2014, en concreto en el ADR.OR.E.005 y de acuerdo a lo indicado en el punto 1.4 del índice definido en AMC3 ADR.OR.E.005 (a).

Asimismo, se desarrollan también los derechos de la autoridad competente, definidos tanto en el Reglamento (UE) nº 139/2014, como en el Título III de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, que define el régimen jurídico de la inspección aeronáutica. Dicho régimen se desarrolla de forma pormenorizada en el Reglamento de Inspección Aeronáutica, aprobado por el Real Decreto 98/2009, de 6 de febrero.

##### *Reglamento Europeo, referencias*

El contenido del presente apartado se desarrolla en cumplimiento de la norma de aplicación ADR.OR.E.005 (I)(1) y su AMC3 ADR.OR.005 (a) y en consonancia con los requisitos de aplicación: ADR.OR.E.005 (a), (b) y (e), relativos al manual del aeródromo; ADR.OR.C.005, acerca de las responsabilidades del operador del aeródromo; AMC1 ADR.OR.D.015(a) (a)(1), relativo a los requisitos exigidos al gestor responsable (accountable manager); y ADR.OR.C.015, sobre accesos, por el que el operador del aeródromo debe garantizar el acceso a todo el material objeto de inspección a cualquier persona autorizada por la autoridad competente.

##### *Material AESA*

#### **5.1.4.1 Obligaciones del operador del aeródromo.**

El operador del Aeródromo del Aeropuerto de Córdoba es ENAIRE. De acuerdo a lo establecido en los requisitos ADR.OR.E.005 (a), (b) y (e), en ADR.OR.C.005, y en AMC1 ADR.OR.D.015(a) (a)(1), en el presente apartado se incluirán, como mínimo, las siguientes obligaciones correspondientes al operador del aeródromo:

- Elaborar y mantener el manual de aeródromo
- Asegurar que el contenido del manual refleja las bases de certificación (CB) y los requisitos establecidos en la parte ADR.OR y en la parte ADR.OPS, según corresponda, y que no contraviene los términos del certificado.
- Asegurar que el manual de aeródromo contiene o hace referencia a toda la información necesaria para el uso seguro, la operación y el mantenimiento del

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

aeródromo y sus equipos, así como para las superficies de protección y limitación de obstáculos y otras áreas asociadas al aeródromo.

- Para aquellos elementos que requieran aprobación previa de conformidad con el punto ADR.OR.B.040, suministrar a la autoridad competente las modificaciones y revisiones previstas para el manual de aeródromo antes de la fecha de vigencia, y garantizar que no estarán efectivos antes de obtener la aprobación de la autoridad competente; o

- Suministrar a la autoridad competente las modificaciones y revisiones previstas para el manual de aeródromo antes de la fecha de vigencia, si la modificación o revisión propuesta sólo requiere una notificación a la autoridad competente, de conformidad con ADR.OR.B.040 (d) y ADR.OR.B.015 (b).

- Responsabilizarse de la operación segura y mantenimiento del aeródromo de conformidad con: o el Reglamento (CE) nº 216/2008 y sus disposiciones de aplicación; o los términos del certificado; o el contenido del manual de aeródromo y de cualquier otro manual de los equipos del aeródromo disponible en el aeródromo.

- Garantizar que todos los recursos necesarios están disponibles para operar el aeródromo de conformidad con los requisitos aplicables y con el manual de aeródromo.

- Garantizar que si se produce una disminución en el nivel de recursos o circunstancias anormales que puedan afectar a la seguridad operacional, se implantará la reducción requerida en el nivel de operaciones en el aeródromo.

- Establecer, implantar y promover la política de seguridad operacional. • Garantizar el cumplimiento de los requisitos relevantes aplicables, las bases de certificación, y el Sistema de Gestión de Seguridad Operacional de la organización, así como su sistema de gestión de la calidad con respecto a los datos aeronáuticos y las actividades de proporción de información aeronáutica.

- Encargarse directamente o coordinarse mediante los acuerdos que sean necesarios con las entidades responsables de la prestación de los siguientes servicios:

- La prestación de servicios de navegación aérea apropiados para el nivel de tráfico y las condiciones operativas del aeródromo, y

- El diseño y mantenimiento de los procedimientos de vuelo, de conformidad con los requisitos aplicables.

- Coordinarse con la autoridad competente para garantizar que la información relevante para la seguridad de las aeronaves figura en el manual de aeródromo y se publica cuando resulte apropiado, incluyendo:

- Desviaciones concedidas respecto a los requisitos aplicables;

- Disposiciones para las que la autoridad competente haya aceptado un nivel de seguridad equivalente como parte de las bases de certificación (CB);

- Condiciones especiales (SC) y limitaciones respecto al uso del aeródromo.

- En caso de producirse una situación de inseguridad en el aeródromo, adoptar sin demora injustificada todas las medidas necesarias para garantizar que las aeronaves no utilicen partes del aeródromo que pongan en peligro la seguridad.

Además de las obligaciones anteriormente señaladas, en materia de demostración del cumplimiento con base en ADR.OR.B.25 y el Título IV de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, deberían incluirse las siguientes:

- Realizar y documentar todas las acciones, inspecciones, pruebas, evaluaciones de seguridad o ejercicios necesarios, y demostrar a las autoridades competentes: o el cumplimiento de las bases de certificación (CB) notificadas, las especificaciones de certificación (CS) aplicables a un cambio, cualquier directiva de seguridad, según corresponda, y los requisitos aplicables del Reglamento (CE) n o 216/2008 y sus disposiciones de aplicación; o que el aeródromo, así como sus superficies de protección y limitación de obstáculos y otras zonas relacionadas con el aeródromo, no tienen rasgos o características que hagan insegura su operación, y o que los procedimientos de vuelo del aeródromo han sido aprobados.

- Proporcionar a las autoridades competentes los medios por los que se ha demostrado el cumplimiento.

- Conservar registros de la información relevante sobre el diseño, incluyendo planos, inspecciones, pruebas y otros informes pertinentes, a disposición de las autoridades competentes, de conformidad con lo dispuesto en el epígrafe 0.1 del manual de aeródromo.

- Colaborar y facilitar el buen fin de las actuaciones de investigación e inspección aeronáuticas. Finalmente, en cumplimiento de ADR.OR.C.025 y el citado Título IV de la Ley de Seguridad Aérea, se incluyen las obligaciones de:

- Aplicar cualquier medida de seguridad, incluidas las directivas de seguridad, exigidas por la autoridad competente de conformidad con ADR.AR.A.030, letra c) y con ADR.AR.A.040.

- Atender las órdenes, instrucciones y directrices adoptadas por las autoridades aeronáuticas en el ejercicio de sus funciones.

#### **5.1.4.2 Derechos de la autoridad competente**

De acuerdo al requisito ADR.OR.C.015 relativo a accesos, el gestor de aeródromo (AENA) garantizará el acceso a cualquier persona autorizada por la autoridad competente:

- A cualquier instalación, documento, registro, dato, procedimiento o cualquier otro material relacionado con la actividad objeto de la certificación o declaración, ya sea contratado o no.

- Para realizar o presenciar cualquier acción, inspección, prueba, evaluación o ejercicio que la autoridad competente considere necesario.

Asimismo, el gestor de aeródromo deberá garantizar el cumplimiento de lo establecido en el artículo 25.2 del Título III de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, en el que se establecen las atribuciones de los inspectores que realizan funciones de inspección aeronáutica y el cumplimiento de lo establecido en el artículo 9 del Reglamento de Inspección Aeronáutica, que faculta al personal funcionario, en ejecución de las actuaciones inspectoras, a:

- Recabar información de los trabajadores, empleados, contratistas o subcontratistas sobre cuestiones relativas a las actividades en que participen.

- Realizar mediciones y obtener fotografías, croquis o planos.

- Recabar el dictamen de peritos. A tal fin, en los órganos con competencias inspectoras podrá prestar sus servicios el personal facultativo que se determine.

- Verificar los sistemas de control interno de las entidades que realicen actividades aeronáuticas.

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

- Requerir del interesado la traducción de cualesquiera documentos con trascendencia para las actuaciones de inspección que, de acuerdo con las normas aplicables, deban estar redactados en castellano.

Por último, de acuerdo al requisito AMC3 ADR.OR.E.005 (a) el operador debe asegurar que todo el personal del ámbito aeroportuario conoce los derechos de la autoridad competente en relación a la realización de auditorías e inspecciones.

Guía para el personal (No procede en este manual)

## **PARTE B – SISTEMA DE GESTIÓN DEL AERÓDROMO, REQUISITOS DE CUALIFICACIÓN Y FORMACION**

### **5.2 DESCRIPCIÓN DEL SISTEMA DE GESTION**

#### **5.2.1 ORGANIZACIÓN DEL AERÓDROMO Y RESPONSABILIDADES**

##### **5.2.1.1 Estructura de la Organización y asignación de responsabilidad**

###### *Introducción*

En el presente apartado se incluye una descripción general de la organización y de las funciones y responsabilidades principales asignadas a las figuras más relevantes, junto con la representación del organigrama.

Para dar cumplimiento a los requisitos que se identifican a continuación, dentro de la documentación de menor nivel, que en este caso tendrá carácter de documentación justificativa, es donde corresponde incluir un listado con los nombres y los datos de contacto del personal designado, junto con los dosieres de experiencia y formación que justifiquen su competencia e idoneidad.

La documentación justificativa se completa con la identificación del “Análisis de Tareas”, que permite verificar que se dispone de personal suficiente y cualificado para efectuar las tareas y actividades planificadas de conformidad con los requisitos aplicables.

###### *Reglamento Europeo, Referencias*

Mediante el presente apartado y su documentación asociada el gestor de aeródromo justifica el cumplimiento parcial del requisito ADR.OR.D.015 cumpliendo con sus medios aceptables de cumplimiento AMC1 ADR.OR.D.015(a), AMC1 ADR.OR.D.015(b), AMC1 ADR.OR.D.015(c) y AMC1 ADR.OR.D.015(d)

###### *Material EASA*

##### **5.2.1.1.1 Estructura y Organigrama**

En el aeropuerto de Córdoba el Gestor aeroportuario es AENA y el operador aeroportuario ENAIRE.

Cada Departamento tendrá un responsable de departamento, así como cada sección. Estos responsables actuarán como supervisores. En caso necesario, también podrán actuar como técnicos.

Para la organización de la estructura, se ha realizado un Análisis de Tareas, que se adjunta como el siguiente documento anexo:

ODB-GEN-DOC1v1-Análisis de Tareas

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

El organigrama general del aeropuerto:

	DIRECCIÓN	DEPARTAMENTOS	SECCIONES	PERSONAL
<b><u>OPERADOR</u></b>	<b>DIRECTOR</b>	ASUNTOS JURIDICOS Y RELACIONES PÚBLICAS		
		ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS	Contabilidad, compras y estadísticas	
			Personal	
		INGENIERIA Y MANTENIMIENTO	Mantenimiento de Edificios, vehículos y equipos	- Responsable de sección - Técnico
Mantenimiento de pistas, calles de rodaje y caminos			- Responsable de sección - Técnico.	
<b><u>GESTOR</u></b>		OPERACIONES	Terminal y parte pública	
			Operaciones	- Responsable de sección - Técnico
			Planificación General	
	SEGURIDAD OPERACIONAL	Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios	- Responsable de sección - Técnico	
		Protección del Aeropuerto	- Responsable de sección - Técnico	

Es necesaria una plantilla mínima de 6 técnicos de mantenimiento, de los cuales:

- 1 especialista en FOD
- 1 especialista en sistemas informáticos
- 1 especialista en fauna

En el área de operaciones, son necesarios una plantilla mínima de 6 técnicos, entre los cuales debe haber:

- 1 Especialista en el manejo de combustibles.
- 1 Especialista en el traslado de aeronaves.

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

5.2.1.1.2 Funciones y responsabilidades

PERSONAL	FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES	REQUISITOS
Gestor responsable (Director del Aeropuerto)	Garantizar que los recursos necesarios están disponibles para operar el aeródromo de conformidad con los requisitos aplicables.	Nivel apropiado de autoridad dentro de la organización para garantizar que las actividades están financiadas y realizadas conforme al estándar.
	Garantizar que si se produce una disminución en el nivel de recursos o circunstancias anormales, se reducirá el nivel de operaciones en el aeródromo	Conocimiento y comprensión de los documentos que establecen los estándares de seguridad pertinentes en el aeródromo.
		Comprensión de los requisitos de competencia del personal de gestión para garantizar su competencia.
	Establecer, implantar y promover la política de seguridad operacional	Conocimiento y comprensión de los principios y prácticas relacionadas con los sistemas de gestión de seguridad operacional, de calidad y de seguridad física.
	Garantizar el cumplimiento de los requisitos pertinentes aplicables, las bases de certificación	Conocimiento y comprensión de los problemas clave de la gestión de riesgos y de la función del gestor responsable.
Responsable de la seguridad operacional. (Responsable del Departamento de Seguridad Operacional)	Facilitar la detección de peligros, el análisis y la gestión de riesgos.	Experiencia práctica adecuada y especialización en operaciones o en mantenimiento de aeródromos o en un área similar
	Supervisar la implantación y el funcionamiento del sistema de gestión de la seguridad operacional.	
	Gestionar el sistema de notificaciones de seguridad operacional	Conocimiento adecuado de gestión de calidad y seguridad operacional.
	Proporcionar informes periódicos sobre el funcionamiento de la seguridad operacional.	Conocimiento adecuado del manual del aeródromo.
	Garantizar el mantenimiento de la documentación relativa a la gestión de la seguridad operacional.	Conocimiento integral de los requisitos aplicables a los aeródromos.
	Garantizar la formación en seguridad operacional.	
	Asesorar sobre asuntos de seguridad operacional.	
	Iniciar y participar en las investigaciones internas de	

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

	sucesos/accidentes.	
Responsable de la gestión y la supervisión de los servicios operacionales. (Responsable del Departamento de Operaciones)	Supervisar la implantación y el funcionamiento del sistema de gestión y supervisión de los servicios operacionales del aeródromo.	Experiencia práctica adecuada y especialización en operaciones o en mantenimiento de aeródromos o en un área similar
	Proporcionar informes periódicos sobre el funcionamiento de las operaciones.	Conocimiento integral de los requisitos aplicables al aeródromo.
	Proporcionar informes periódicos sobre el funcionamiento del área de operaciones.	Nivel apropiado de conocimiento de gestión de calidad y seguridad.
	Garantizar la formación en servicios operacionales	Conocimiento del manual del aeródromo.
Responsable de la gestión y la supervisión del mantenimiento. (Responsable del Departamento de Mantenimiento)	Supervisar la implantación y el funcionamiento del sistema de gestión y supervisión del mantenimiento del aeródromo.	Experiencia práctica adecuada y especialización en operaciones o en mantenimiento de aeródromos o en un área similar
	Proporcionar informes periódicos sobre el funcionamiento del mantenimiento.	Conocimiento integral de los requisitos aplicables al aeródromo.
	Proporcionar informes periódicos sobre el funcionamiento del área de mantenimiento	Nivel apropiado de conocimiento de gestión de calidad y seguridad.
	Garantizar la formación en mantenimiento preventivo y correctivo.	Conocimiento del manual del aeródromo.

Entre paréntesis el nombre del cargo exacto en el Aeropuerto de Córdoba.

Debe incluirse un documento anexo que incluya una relación de nombres, cargos y datos de contacto de todo el personal que conforme la estructura organizativa (*Fuera del ámbito de este proyecto*)

#### 5.2.1.1.3 Delegación de funciones y responsabilidades

Durante periodos de ausencia del gestor responsable o del personal designado, las funciones y responsabilidades del día a día podrán delegarse, de forma que el aeródromo pueda continuar operando en las mismas condiciones de seguridad. Sin embargo, la responsabilidad última sigue siendo del gestor responsable.

Dependiendo del tamaño y la complejidad de las operaciones, el gestor responsable puede delegar en el área de formación nombrando a un responsable de este campo, cuyas funciones serán el establecimiento, la coordinación, la implantación de programas de formación, y la correspondiente conservación de registros de la formación del personal, así como los programas de comprobación del nivel de competencia. En cualquier caso la responsabilidad última seguirá siendo del gestor responsable. Como el aeropuerto de Córdoba tiene pocas operaciones en el momento

del desarrollo de este manual, no se considera necesario la delegación de sus funciones en el área de formación.

#### 5.2.1.1.4 Competencia e idoneidad del personal clave

Para poder comprobar los requisitos de competencia e idoneidad del personal clave identificados , se debe identificar la ruta donde se han incluido las evidencias necesarias consistentes en:

- Nombramiento del gestor responsable y acreditación, por parte del gestor de aeródromo, de que cumple con las disposiciones de aplicación establecidas para dicha figura.
- Nombramientos del personal designado
- Registros de cualificación y experiencia del gestor responsable y el personal designado.

*Dichos datos no se tienen en este proyecto, ni su adquisición entra dentro de su resolución.*

#### 5.2.1.1.5 Idoneidad de recursos

Para justificar el cumplimiento de la disposición de aplicación ADR.OR.D.015 y su AMC1 ADR.OR.D.015(d) (a), se incluye una referencia al documento donde se justifique que se dispone de personal suficiente y cualificado para efectuar las tareas y actividades planificadas de conformidad con los requisitos aplicables. Dicho documento es:

ODB-GEN-DOC1v1-Análisis de Tareas

### **5.2.1.2 Comités de aeródromo**

#### *Introducción*

En el presente apartado, se deberá incluir únicamente un listado de los comités establecidos junto con una breve descripción de sus objetivos, mientras que para cada uno de los comités deberá establecerse un reglamento que lo regule. El motivo de esta estructura documental, es permitir al gestor de aeródromo disponer de reglamentos que articulen el funcionamiento de los comités y puedan proporcionarse de forma separada a los participantes en cada uno de ellos. Por otra parte, también se persigue el objetivo de que la actualización de las particularidades de los comités, no requiera aplicar cambios en el documento de primer nivel del manual de aeródromo, salvo que se planifique una modificación sustancial de los comités establecidos.

#### *Reglamento Europeo, Referencias*

Mediante el presente procedimiento y su documentación asociada el gestor de aeródromo justifica el cumplimiento del AMC1 ADR.OR.D.027 (b). Se incluyen otras referencias normativas junto con los posibles comités identificados.

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

Material EASA

COMITE	Comité de Dirección	Comité Local de Seguridad (SAG)	Comité Local de Seguridad en Pista
<b>OBJETO DEL COMITÉ</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>-supervisa la eficacia de la seguridad operacional dentro de las áreas funcionales y asegura que la identificación de amenazas y la gestión de riesgos de seguridad operacional se realizan según corresponda</li> <li>-coordina la resolución de estrategias de mitigación del riesgo para las consecuencias de las amenazas.</li> <li>-evalúa el impacto de los cambios operacionales en la seguridad operacional-</li> <li>coordina la implantación de planes de medidas correctivas y convoca a reuniones o sesiones de información.</li> <li>-examina la efectividad de las recomendaciones de seguridad</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Determinación de los problemas potenciales de seguridad en pista, incluyendo los Hot Spots.</li> <li>-Desarrollar y ejecutar campañas de concienciación locales.</li> <li>- Controlar el número, tipo y gravedad de las incursiones en pista y distribuir recomendaciones de seguridad.</li> <li>- Ayudar a verificar las comunicaciones entre pilotos, conductores y controladores de tráfico aéreo son satisfactorias.</li> <li>-Comprender las dificultades operacionales del personal de otras áreas.</li> <li>-Hacer observaciones de forma regular para medir la adecuación de las ayudas visuales en diferentes momentos.</li> <li>-Desarrollar programas de formación.</li> <li>-Evaluar de forma periódica la eficacia de las soluciones.</li> </ul>
<b>COMPOSICIÓN Y FUNCIONES DE LOS INTEGRANTES</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Representante del operador: presidente</li> <li>-Representantes de Operaciones, mantenimiento e ingeniería y SSEI.</li> <li>-Responsable de Seguridad operacional, como secretario del Comité.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Representante del operador: presidente</li> <li>-Representantes de Operaciones, mantenimiento e ingeniería y SSEI.</li> <li>-Representantes de los operadores de aeronaves.</li> <li>-Representante de los conductores con acceso al área de movimiento.</li> </ul>
<b>PERIODICIDAD DE LAS REUNIONES</b>		Regular	Regular.
<b>GESTIÓN DE LA DOCUMENTACIÓN GENERADA</b>		Actas de las reuniones	Actas de las reuniones

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

<b>COMITE</b>	<b>Comité(s) Locales de Seguridad en el Área de Maniobras / Plataforma</b>	<b>Comité de revisión de seguridad operacional (SRB)</b>
<b>OBJETO DEL COMITÉ</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Recibir y evaluar informes sobre problemas de seguridad operacional.</li> <li>- Recibir informes y estadísticas sobre accidentes e incidentes y proponer soluciones.</li> <li>- Asesorar sobre cuestiones de seguridad en el área de maniobras/plataforma.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Supervisa la eficacia del plan de implantación del SMS</li> <li>- supervisa que toda medida correctiva necesaria se adopta en forma oportuna</li> <li>-Supervisa el desempeño de la seguridad operacional con respecto de la política y objetivos de seguridad operacional</li> <li>-Supervisa la efectividad de los procesos de gestión de la seguridad</li> <li>- Supervisa la eficacia de la supervisión de la seguridad operacional de las operaciones subcontratadas-</li> <li>- segura que se asignan recursos apropiados para lograr el desempeño de la seguridad operacional más allá de lo requerido por el cumplimiento de los reglamentos</li> </ul>
<b>COMPOSICIÓN Y FUNCIONES DE LOS INTEGRANTES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Representante del operador: presidente</li> <li>-Responsable de las operaciones del aeródromo.</li> <li>-Responsable de Seguridad operacional, como secretario del Comité.</li> <li>-Representante del SSEI, de Mantenimiento y Control de Fauna</li> <li>- Representante de los usuarios del aeródromo.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Representante del operador: presidente</li> <li>-Representantes de Operaciones, mantenimiento e ingeniería y SSEI.</li> <li>-Responsable de Seguridad operacional, como secretario del Comité.</li> </ul>
<b>PERIODICIDAD DE LAS REUNIONES</b>	Regular	
<b>GESTIÓN DE LA DOCUMENTACIÓN GENERADA</b>	Acta de la reunión	

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

COMITE	Comité de Coordinación con las Autoridades Militares	Comité de Emergencia
OBJETO DEL COMITÉ		-Desarrollo del Plan de respuesta ante Emergencias (ERP). - Designar a los responsables de cada acción. -Asegurar que se imparte la formación adecuada al personal. - Supervisar la actualización del ERP. - Evaluar la respuesta de los servicios en situaciones de emergencia.
COMPOSICIÓN Y FUNCIONES DE LOS INTEGRANTES		-Representante del operador: presidente -Responsable de las operaciones del aeródromo. -Responsable de Seguridad operacional, como secretario del Comité. -Representante del SSEI, de Mantenimiento y Control de Fauna
PERIODICIDAD DE LAS REUNIONES		Bajo demanda, después de un incidente imprevisto.
GESTIÓN DE LA DOCUMENTACIÓN GENERADA		Acta de la reunión

### 5.2.1.3 Acuerdos con terceros

#### *Introducción*

El Anexo V bis del Reglamento (UE) 216/2008 establece los requisitos esenciales para aeródromos, donde se indica en su apartado B Operaciones y gestión que:

a) el explotador del aeródromo dispondrá, directamente o mediante contrato, de todos los medios necesarios para garantizar la operación de las aeronaves en el aeródromo con seguridad. Entre estos medios se incluirán, de manera no exhaustiva, las instalaciones; el personal; los equipos y el material; la documentación de las tareas, las responsabilidades y los procedimientos; el acceso a los datos pertinentes, y el registro de datos;

f) el explotador del aeródromo concertará acuerdos con otras organizaciones pertinentes para garantizar el cumplimiento continuo de estos requisitos esenciales para los aeródromos. Estas organizaciones incluirán, entre otros, a los operadores de aeronaves, los proveedores de servicios de navegación aérea, los proveedores de servicios de asistencia en tierra y otras organizaciones cuyas actividades o productos puedan afectar de alguna manera a la seguridad de la aeronave;

## CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA PFC

Desde la base reglamentaria, se distinguen dos grupos principales de actividades:

- Actividades contratadas [ADR.OR.D.010]: Incluyen todas las actividades dentro del ámbito del gestor de aeródromo, que se han contratado a entidades externas, de conformidad con los términos del certificado. Entre estas actividades, pueden incluirse: el servicio de inspección del área de movimiento, los servicios de prevención del peligro de fauna, los medios para la retirada de nieve en condiciones invernales, servicios de mantenimiento, formación del personal, guiado de aeronaves, apoyo al estacionamiento y salida de aeronaves, asistencia técnica, obtención de datos aeronáuticos mediante levantamientos topográficos, etc..

- Actividades fuera del ámbito del gestor de aeródromo: Se refieren al resto de actividades que realizan otras organizaciones fuera del ámbito de competencia del gestor de aeródromo. Entre estas entidades externas se incluyen los operadores aéreos, los proveedores de servicios de asistencia en tierra, los proveedores de servicios de navegación aérea, las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, las organizaciones militares, etc.

### *Reglamento Europeo, Referencias*

Los acuerdos que se solicitan a lo largo de los próximos apartados se requieren en virtud de AMC1 ADR.OR.B.015 (b)(4), el gestor de aeródromo proporcionará todas las evidencias necesarias de acuerdos con terceros que proporcionen, o que aspiren a proporcionar servicios, o realizar actividades en el aeródromo, cuyas actividades pueden tener algún impacto en la seguridad operacional.

Por su diferente naturaleza dependiendo del tipo de servicio, en cada apartado se incluyen referencias detalladas al Reglamento Europeo.

### *Material EASA*

#### 5.2.1.3.1 Generalidades

Atendiendo a los tipos de actividades indicadas en la introducción, se distinguen dos grupos de contenidos que deben ser aprobados mediante acuerdo:

- Acuerdos sobre la provisión de un servicio: Corresponde a los documentos que recogen las disposiciones sobre la forma en que deben prestarse los servicios contratados por el gestor de aeródromo. Entre estos servicios, se incluyen principalmente las actividades contratadas dentro del ámbito del gestor de aeródromo. Por otra parte, aunque se traten de actividades fuera del ámbito del gestor de aeródromo, los servicios de navegación aérea también disponen de acuerdos sobre la provisión de un servicio, actuando en este caso el gestor de aeródromo como cliente de proveedores certificados. Los acuerdos sobre la provisión de servicios, deberán recoger el cumplimiento de las disposiciones normativas generales que les son de aplicación, e incluir aquellas especificaciones particulares que sea necesario desarrollar para la provisión del servicio en el aeródromo.

Los acuerdos deberán incluir la coordinación de todas aquellas tareas descritas en el manual de aeródromo que sean realizadas por organizaciones externas. Para ello existen diferentes modalidades aceptables, como:

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

- elaborar un documento firmado que recopile todas las tareas de los diferentes procedimientos operativos objeto de coordinación.
- establecer en un documento el listado de todos los procedimientos que ambas partes se comprometen a aplicar de forma coordinada.
- firmar de forma conjunta cada uno de los procedimientos operativos donde se requiera cooperación.
- Acuerdos de coordinación para el cumplimiento de los requisitos de seguridad operacional de aeródromos. Estos acuerdos, recogen aquellas disposiciones necesarias para que cualquier organización que realice actividades en el aeródromo (dentro o fuera del ámbito del gestor de aeródromo) lo haga de forma que no comprometa la seguridad de las operaciones. Entre los aspectos a coordinar, se incluyen disposiciones generales sobre el cumplimiento de los requisitos de seguridad operacional establecidos por el gestor de aeródromo, así como la colaboración en la materia mediante la participación en comités, notificación de sucesos, etc.

Para todos los tipos de acuerdos, deberán establecerse responsables y medios de comunicación, así como los mecanismos necesarios para coordinar el diseño, la difusión y la implantación de cambios y actualizaciones.

**5.2.1.3.2 Actividades contratadas**

Actualmente, no se ha desarrollado un marco normativo para la certificación de proveedores de actividades propias del gestor de aeródromo, por lo que se entenderá que el operador del aeródromo garantizará que cuando se contrate o adquiera cualquier parte de su actividad, el servicio, equipo o sistema contratado o adquirido cumpla los requisitos aplicables.

*La descripción de las actividades contratadas no se realiza en este proyecto por falta de información sobre ellas, de forma que es imposible su desarrollo. Sin embargo, se incluye un resumen de cómo se incluiría dicha información y su alcance general.*

No obstante, en relación a las mismas:

- Las organizaciones contratadas trabajarán con la aprobación y bajo la supervisión del gestor de aeródromo. Para cada actividad, el gestor de aeródromo deberá asignar un responsable encargado de dirigir y supervisar los trabajos de la organización que lo realiza.
- Existirá un acuerdo por escrito entre el gestor de aeródromo y la organización contratada, que defina claramente las actividades contratadas y los requisitos aplicables.

NOMBRE DEL CONTRATO/EXPEDIENTE	RESPONSABLE POR PARTE DEL GESTOR	ACTIVIDADES DESARROLLADAS

*(Sin datos)*

Los documentos que regulen la realización de los trabajos, deberán aportarse dentro de la documentación justificativa adjunta al manual de aeródromo.

En cuanto a los contenidos del presente apartado del manual de aeródromo, el gestor de aeródromo describirá cómo gestiona la contratación de actividades, justificando el cumplimiento de los siguientes requisitos:

- Garantizar que la organización contratada cuente con la autorización, declaración o aprobación necesarias, cuando se requiera, y cuente con los recursos y la competencia para asumir la tarea; a este fin, se llevará a cabo una auditoría previa de la parte contratada, para garantizar que cumple los requisitos aplicables y especificados por el propio operador del aeródromo.
- Las organizaciones contratadas trabajarán con la aprobación y bajo la supervisión del gestor de aeródromo.
- Garantizar que la autoridad competente dispone de acceso a la organización contratada para determinar el cumplimiento continuado de los requisitos aplicables.
- Las actividades contratadas relativas a la seguridad operacional pertinentes que se refieran al acuerdo, estarán incluidas en los programas de gestión de la seguridad operacional y de supervisión del cumplimiento del operador del aeródromo.

#### 5.2.1.3.3 Coordinación para el cumplimiento de los requisitos de seguridad operacional

El requisito ADR.OR.D.025 indica que el gestor de aeródromo garantizará que el sistema de gestión del aeródromo abarca la coordinación y la interacción con los procedimientos de seguridad del resto de las organizaciones que operan o prestan servicios en el aeródromo, y garantizará que dichas organizaciones disponen de procedimientos de seguridad para cumplir con los requisitos aplicables del Reglamento (CE) nº 216/2008 y sus disposiciones de aplicación y los requisitos establecidos en el manual del aeródromo.

- Se establezca la obligatoriedad de que dichas organizaciones cumplan con las disposiciones de seguridad operacional establecidas por el gestor de aeródromo, como pueden ser normas de seguridad en plataforma, procedimientos de gestión y seguridad de plataforma, procedimientos y medidas para la prevención de incendios, condiciones de acceso al área de movimiento, circulación de vehículos en el lado aire, etc.
- Se establezca un marco de cooperación en seguridad operacional que abarque, entre otras materias, los procedimientos de seguridad operacional del resto de organizaciones, la supervisión en materia de seguridad operacional, la colaboración en cuanto a la detección de situaciones potencialmente peligrosas, la participación en comités o grupos de trabajo relacionados con la seguridad operacional, la notificación de sucesos, la investigación de incidentes y accidentes, la formación en materia de seguridad operacional, así como cualquier otro campo que se considere conveniente.
- Se garantice el derecho del gestor de aeródromo a llevar a cabo auditorías e inspecciones de tales organizaciones en materia de seguridad operacional del aeródromo.

#### 5.2.1.3.4 Coordinación entre el gestor de aeródromo y los proveedores de Servicios de Navegación Aérea

De acuerdo a ADR.OR.C.005 (b), el operador del aeródromo se encargará directamente o se coordinará mediante los acuerdos que sean necesarios con las entidades responsables de la prestación de los siguientes servicios:

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

- 1) la prestación de servicios de navegación aérea apropiados para el nivel de tráfico y las condiciones operativas del aeródromo, y
- 2) el diseño y mantenimiento de los procedimientos de vuelo, de conformidad con los requisitos aplicables.

En cada apartado de los que se indican a continuación, deberán identificarse los acuerdos establecidos con el respectivo proveedor de servicios de navegación aérea. Dichos documentos, deberán incluirse como documentación justificativa anexa al manual de aeródromo.

*5.2.1.3.4.1 Coordinación entre el gestor de aeródromo y el proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo*

El aeropuerto de Córdoba no tiene servicio ATS

*5.2.1.3.4.2 Coordinación entre el gestor de aeródromo y el proveedor de Servicios de Meteorología*

Además de los acuerdos para la provisión del Servicio de Meteorología, deberán desarrollarse acuerdos locales que justifiquen que los siguientes aspectos relacionados con la operación del aeródromo se encuentran coordinados:

- Particularidades de la información meteorológica prestada debido a las características del aeródromo, como pueden ser la incorporación de información adicional en los METAR, criterios adicionales de inclusión de cambios en SPECI, TREND y TAF, umbrales de los avisos de aeródromo y otros avisos necesarios, etc.
- Publicaciones de información aeronáutica (NOTAM, AIP,...).
- Plan de emergencias.
- Procedimientos de operación en condiciones de baja visibilidad.
- Procedimientos de operación en condiciones meteorológicas adversas.
- Procedimientos de operación en condiciones invernales.
- Medidas de seguridad a aplicar durante la instalación y el mantenimiento del equipamiento meteorológico.
- Coordinación ante fallos en los equipos de meteorología.

*5.2.1.3.4.3 Coordinación entre el gestor de aeródromo y el proveedor de Servicios CNS*

Además de los acuerdos para la provisión de los servicios de Comunicaciones, Navegación y Vigilancia (CNS), deberán desarrollarse acuerdos locales que justifiquen que los siguientes aspectos relacionados con la operación del aeródromo se encuentran coordinados:

- Publicaciones de información aeronáutica (NOTAM, AIP,...).
- Medidas de seguridad a aplicar durante la instalación y el mantenimiento del equipamiento CNS.
- Control y protección de las áreas y superficies de protección de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas.
- Protección del emplazamiento de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas (incluyendo los procedimientos de coordinación para la realización de trabajos en las proximidades de las instalaciones y para la realización de trabajos con afección al estado de servicio de las instalaciones).

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

- Procedimientos de operación en condiciones de baja visibilidad: El aeropuerto de Córdoba no tiene LVP
- Procedimientos de operación en condiciones meteorológicas adversas.
- Procedimientos de operación en condiciones invernales.

*5.2.1.3.4.4 Coordinación entre el gestor de aeródromo y el proveedor de Servicios de Información Aeronáutica (AIS)*

Los acuerdos deberán reflejar:

- Los contenidos de la información que el gestor de aeródromo deberá suministrar al AIS.
- Plazo y forma requerida para el suministro de datos, teniendo en cuenta el tiempo que necesitan los servicios pertinentes de información aeronáutica para la redacción, producción y publicación de material relevante para su promulgación.

*5.2.1.3.5 Coordinación entre el gestor de aeródromo y la Autoridad Militar.*

El aeropuerto de Córdoba se usa para vuelos militares.

De acuerdo con el Real Decreto 1167/1995, del 7 de julio, la coordinación del tráfico aéreo, civil y militar, se establecerá de común acuerdo entre el Director del aeropuerto y Jefe de la base aérea o aeródromo militar de forma que se armonicen la necesaria seguridad, regularidad, eficacia y economía del tráfico aéreo civil con las necesidades operativas y de instrucción de las unidades militares. Los aspectos a coordinar, entre otros, son los siguientes:

- Publicaciones de información aeronáutica (para aquellos casos donde existe en el AIP información referente a los servicios y operaciones militares y/o las actividades militares pueden generar publicación de NOTAM).
- Trabajos en el aeródromo (incluyendo tanto el desarrollo de los trabajos realizados por la Base Aérea con afección a la seguridad operacional del aeródromo, como la coordinación de aquellos trabajos desarrollados en el aeródromo que puedan tener afecciones en las operaciones militares).
- Gestión de la plataforma (el presente punto se requeriría en los casos en los que se contemple la posibilidad de que se den operaciones militares en alguna plataforma del aeródromo, existan procedimientos conjuntos en caso de saturación, existan instalaciones adyacentes, etc...).
- Gestión del peligro de fauna (gestión del terreno, Servicios de Control de Fauna, etc.).
- Plan de Emergencia del aeródromo.
- Servicios de Salvamento y Extinción de Incendios.
- Traslado de aeronaves inutilizadas (si se contempla por alguna de las partes la utilización de los medios disponibles por la otra parte).
- Operaciones en condiciones invernales.
- Operaciones en condiciones meteorológicas adversas.
- Operaciones en condiciones de visibilidad reducida.
- Protección de los emplazamientos de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas (si el responsable de la instalación y el responsable de la zona donde se encuentra son diferentes).

- Operación de aeronaves de letra de clave superior (en el caso de que se deba a aeronaves militares): El aeropuerto de Córdoba no admite operaciones de aeronaves de letra de clave superior.

Por otra parte, los acuerdos deben definir los instrumentos de coordinación como los medios y tipos de comunicación, reuniones y comités donde se traten aspectos de seguridad operacional, etc.

## **5.2.2 DESCRIPCIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL**

### *Introducción*

En el presente apartado, se incluye un listado de componentes que deben estar integrados en el Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS) de acuerdo a lo requerido en punto 2.2 del índice definido en AMC3 ADR.OR.E.005 (a). Al tratarse de un sistema de gestión con un elevado número de documentos, el propio SMS identificará los elementos mediante los que desarrolla los contenidos establecidos en el índice de referencia, y da cumplimiento a las disposiciones de aplicación.

### *Reglamento Europeo, Referencias*

Los requisitos de aplicación en lo referente al presente apartado son los siguientes: ADR.OR.D.005 (b)(16), (b)(9-10), (c), (e) y (d), y AMC1 ADR.OR.D.005 (b)(1-6), (b)(9-10) y (c) asociado; ADR.OR.D.030 y su AMC1 asociado; ADR.OR.B.040 y AMC1 ADR.OR.B.040(a);(b); y ADR.OR.D.027 y sus AMC1 y AMC2 asociadas.

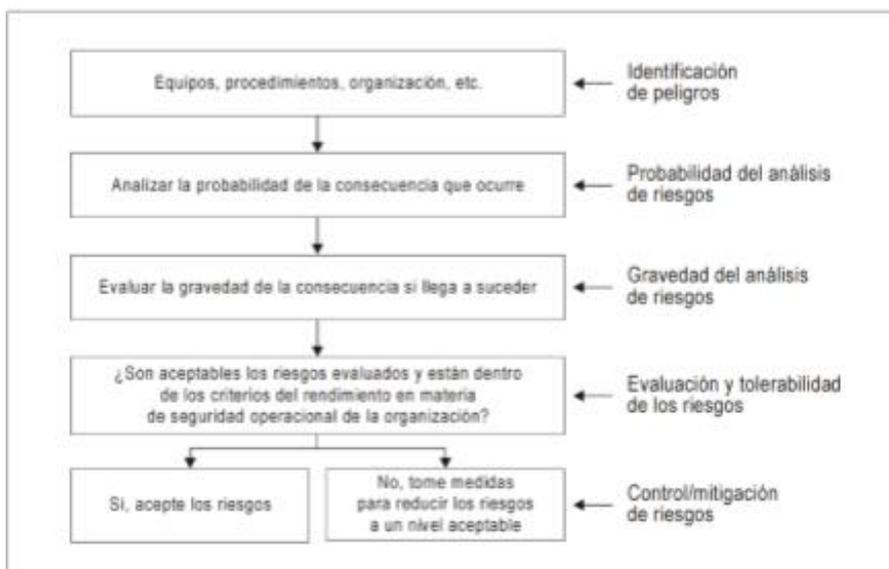
### *Material EASA*

#### **5.2.2.1 Elementos del sistema de gestión de seguridad operacional**

El Aeropuerto de Córdoba ha implantado un Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS) que da contenido a los elementos identificados por las disposiciones de aplicación, y da cumplimiento a las mismas así como a los medios aceptables de cumplimiento publicados por EASA.

La documentación relativa al SMS, se encuentra en la siguiente ruta, dentro de la documentación del manual de aeródromo:

ODB-SEG-DOC8v1 -SISTEMA DE GESTION DE SEGURIDAD OPERACIONAL



CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

A continuación se incluye un listado de los contenidos y requisitos a los que se da cumplimiento por medio del SMS. El propio SMS contiene un índice desglosado sobre los documentos que corresponden a cada uno de los apartados identificados en la siguiente tabla

Nº	ELEMENTO	DISPOSICIONES DE APLICACIÓN	MEDIOS ACEPTABLES DE CUMPLIMIENTO
2.2.1	Alcance del SMS	ADR.OR.D.005(d) ADR.OR.D.005(e)	
2.2.2	Política y objetivos de Seguridad Operacional	ADR.OR.D.005(b)(2)	AMC1 ADR.OR.D.005(b)(2)
2.2.3	Responsabilidades de Seguridad Operacional	ADR.OR.D.005(b)(1)	AMC1 ADR.OR.D.005(b)(1)
2.2.4	Control de la documentación	ADR.OR.D.005(c)	AMC1 ADR.OR.D.005(c) AMC2 ADR.OR.D.005(c)
2.2.5	Sistema de Gestión de Riesgos	ADR.OR.D.005(b)(3) ADR.OR.D.005(b)(4)	AMC1 ADR.OR.D.005(b)(3) AMC1 ADR.OR.D.005(b)(4)
2.2.6	Supervisión de la implantación y efectividad de acciones de S.O. y medidas preventivas.	ADR.OR.D.005(b)(4)	AMC1 ADR.OR.D.005(b)(4)
2.2.7	Control del rendimiento de Seguridad Operacional	ADR.OR.D.005(b)(5)	AMC1 ADR.OR.D.005(b)(5)
2.2.8	Notificación e investigación de sucesos de seguridad operacional.	ADR.OR.D.030	AMC1 ADR.OR.D.030
2.2.9	Coordinación del plan de respuesta ante emergencias	ADR.OR.D.005(b)(10)	AMC1 ADR.OR.D.005(b)(10)
2.2.10	Gestión del Cambio	ADR.OR.D.005(b)(6) ADR.OR.B.040	AMC1 ADR.OR.D.005(b)(6) AMC1.ADR.OR.B.040(a);(b)
2.2.11	Fomento de la Seguridad Operacional	ADR.OR.D.005(b)(9) ADR.OR.D.027	AMC1 ADR.OR.D.005(b)(9) AMC1 ADR.OR.D.27 AMC2 ADR.OR.D.27
2.2.12	Resultados del SMS		

### **5.2.3 DESCRIPCIÓN DEL CONTROL DE CUMPLIMIENTO Y LOS PROCEDIMIENTOS ASOCIADOS**

#### *Introducción*

En el presente apartado se describe el control de cumplimiento y los procedimientos asociados.

Dichos contenidos son ámbito del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS), por lo cual, al igual que en el apartado 2.2, en el presente epígrafe se incluye el listado resumido de contenidos del SMS referentes al control de cumplimiento, de modo que el propio SMS proporciona un índice desglosado de los mismos, junto con la identificación de los requisitos que aplican en cada caso.

#### *Reglamento Europeo, referencias*

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

Los requisitos de aplicación en lo referente al presente apartado son los siguientes: ADR.OR.D.005 (b)(7) y su AMC1 ADR.OR.D.005 (b) (7); ADR.OR.D.005 (b) (11) y sus AMC 1 y AMC2; ADR.OR.D.010 y su AMC1; y ADR.OR.D.025(a).

*Material EASA*

El control de cumplimiento y sus procedimientos asociados, pertenecen al ámbito del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional descrito en el epígrafe 2.2 del manual de aeródromo. A continuación se incluye un listado de los contenidos y requisitos relativos al control de cumplimiento a los que se da cumplimiento por medio del SMS. El propio SMS contiene un índice desglosado sobre los documentos que corresponden a cada uno de los apartados identificados en la siguiente tabla:

Nº	ELEMENTO	DISPOSICIONES DE APLICACIÓN	MEDIOS ACEPTABLES DE CUMPLIMIENTO
2.3.1	Auditorías que el operador de aeródromo realiza para garantizar el funcionamiento de su propio SMS y el cumplimiento de los requisitos aplicables	ADR.OR.D.005(b)(7) ADR.OR.D.005(b)(11)	AMC1 ADR.OR.D.005(b)(7) AMC1 ADR.OR.D.005(b)(11) AMC2 ADR.OR.D.005(b)(11)
2.3.2	Control de proveedores externos	ADR.OR.D.010	AMC1 ADR.OR.D.10
2.3.3	Coordinación con otras organizaciones	ADR.OR.D.25(a)	

#### **5.2.4 SISTEMA DE GESTIÓN DE CALIDAD DE LOS DATOS AERONÁUTICOS**

*Introducción*

Las notificaciones de información aeronáutica, se articulan a lo largo del manual de aeródromo de modo que:

- El epígrafe 5, incluye una descripción de los Servicios de Información Aeronáutica disponibles.
- Los epígrafes 5 y 6, describen el alcance de la información y datos de aeródromo que deben ser notificados a los Servicios de Información Aeronáutica.
- El epígrafe 7, describe los procedimientos de notificación de información aeronáutica, así como aquellos establecidos para revisar periódicamente que la información publicada es correcta y se encuentra en vigor.

Para apoyar dichas actividades, y cumplir tanto los requisitos ADR como los derivados del Reglamento (UE) nº73/2010 por el que se establecen requisitos relativos a la calidad de los datos aeronáuticos y la información aeronáutica para el cielo único europeo (Reglamento ADQ), el gestor de aeródromo debe implantar y mantener un sistema de gestión de calidad que abarque sus actividades de datos aeronáuticos y de suministro de información aeronáutica.

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

El sistema de gestión de calidad de los datos aeronáuticos, aplica al gestor de aeródromo en su papel de suministrador de información aeronáutica, originador de datos y contratante de servicios de obtención original y suministro de datos topográficos.

En el presente apartado, se describen los principales aspectos y requisitos bajo los que se ha establecido el sistema de gestión de calidad de datos aeronáuticos.

*Reglamento Europeo, referencias*

Mediante el presente apartado, se justifica el cumplimiento de los requisitos ADR.OPS.A.010 junto a su material complementario AMC1 ADR.OPS.A.010 y AMC2 ADR.OPS.A.010 y del Requisito ADR.OR.D.007 junto a su material complementario AMC1 ADR.OR.D.007(a) y AMC1 ADR.OR.D.007(b).

*Material EASA*

El Aeropuerto de Córdoba ha implantado un sistema de gestión de calidad de datos aeronáuticos (SGCDA) en su papel de originador de datos, contratante de servicios de obtención original y suministro de datos topográficos y suministrador de información aeronáutica. El ámbito de aplicación del SGCDA comprende las actividades de generación, producción, almacenamiento, manejo, procesamiento, transferencia y distribución de datos e información aeronáutica.

La documentación relativa al SGCDA, se encuentra en la siguiente ruta, dentro de la documentación del manual de aeródromo:

A continuación se incluye un listado de los contenidos y requisitos a los que se da cumplimiento por medio del SGCDA

ELEMENTO	DISPOSICIONES DE APLICACIÓN	MEDIOS ACEPTABLES DE CUMPLIMIENTO
Política de calidad de datos e información aeronáutica	ADR.OR.D.007(a)	AMC1 ADR.OR.D.007(a) (a)(1) AMC1 ADR.OR.D.007(a) (b)
Identificación y establecimiento de requisitos de calidad de los datos	ADR.OPS.A.010(a)	AMC1 ADR.OPS.A.010
Responsables de las actividades de gestión de calidad de datos aeronáuticos	ADR.OR.D.007(a)	AMC1 ADR.OR.D.007(a) (a)(4)
Manuales, , procedimientos y registros de las actividades de gestión de calidad de datos aeronáuticos	ADR.OR.D.007(a)	AMC1 ADR.OR.D.007(a) (a)(3)
Supervisión de las actividades relativas a datos e información aeronáutica	ADR.OR.D.007(a) ADR.OPS.A.010(b)	AMC1 ADR.OR.D.007(a) (a)(2)
Establecimiento y supervisión de acuerdos con entidades contratadas para la obtención de datos aeronáuticos	ADR.OPS.A.010	AMC2 ADR.OPS.A.010
Auditorías al SGCDA	ADR.OR.D.007(a)	AMC1 ADR.OR.D.007(a) (a)(5)
Protección de los datos y de la información aeronáutica ante interferencias.	ADR.OR.D.007(b)	AMC1 ADR.OR.D.007(b)

### **5.2.5 PROCEDIMIENTOS DE NOTIFICACIÓN A LA AUTORIDAD COMPETENTE**

#### *Introducción*

En el apartado donde se describan los procedimientos de notificación a la autoridad competente, incluyendo tratamiento, comunicación, notificación de accidentes, incidentes graves y sucesos.

Dichas notificaciones, se realizan en cumplimiento del marco reglamentario establecido, donde son de aplicación:

- Reglamento (UE) nº 996/2010 sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil.
- Reglamento (UE) nº 376/2014 relativo a la notificación de sucesos en la aviación civil.

En España, las notificaciones de accidentes e incidentes graves se deben realizar a la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC), mientras que los sucesos deben notificarse al Sistema de Notificación de Sucesos de AESA (SNS).

Los procedimientos de notificación a la autoridad competente, son ámbito del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS), por lo cual, al igual que en el apartado 2.2, en el presente epígrafe se incluye un listado resumido de los procedimientos de notificación a la autoridad competente establecidos en el SMS. El propio SMS proporciona un índice desglosado de los mismos, junto con la identificación de los requisitos que aplican en cada caso.

#### *Reglamento Europeo, referencias*

Mediante el presente apartado y su documentación asociada, se da cumplimiento a la norma de aplicación ADR.OR.C.030 y a su AMC1 ADR.OR.C.30.

#### *Material EASA*

Los procedimientos de notificación a la autoridad competente, pertenecen al ámbito del sistema de gestión de la seguridad operacional descrito en el epígrafe 2.2 del manual de aeródromo. A continuación se incluye un listado de los procedimientos y requisitos relativos a las notificaciones a la autoridad competente. El propio SMS contiene un índice desglosado sobre los documentos que corresponden a cada uno de los apartados identificados en la siguiente tabla.

<b>Nº</b>	<b>ELEMENTO</b>	<b>DISPOSICIONES DE APLICACIÓN</b>	<b>MEDIOS ACEPTABLES DE CUMPLIMIENTO</b>
2.5.1	Procedimientos de notificación de accidentes e incidentes graves	ADR.OR.C.030	AMC1 ADR.OR.C.30
2.5.2	Procedimientos de notificación de sucesos	ADR.OR.C.030	AMC1 ADR.OR.C.30

## **5.2.6 PROCEDIMIENTOS RELATIVOS AL CONSUMO DE ALCOHOL, SUSTANCIAS PSICOACTIVAS Y MEDICINAS**

### *Introducción*

En el presente apartado, se desarrollan los contenidos que deberá incluir el manual de aeródromo en relación al punto 2.6 del índice definido en AMC3 ADR.OR.E.005 (a), referentes a los procedimientos que regulan el consumo de alcohol, sustancias psicoactivas y medicamentos dentro del área de movimiento y otras áreas de operación del aeródromo.

### *Reglamento Europeo, referencias*

Mediante el presente procedimiento y su documentación asociada, se justifica el cumplimiento de la norma de aplicación ADR.OR.C.045. En GM1 ADR.OR.C.045 se proporciona material guía relativo.

### *Material EASA*

#### **5.2.6.1 Objeto**

El objeto del presente procedimiento es establecer un marco regulador para garantizar que el personal involucrado en la operación, el salvamento y la extinción de incendios y el mantenimiento del aeródromo; y las personas que operan sin acompañamiento en el área de movimiento u otras áreas de operación del aeródromo:

- No consuman alcohol durante su jornada laboral.
- No realicen ninguna tarea bajo el efecto del alcohol, cualquier otra sustancia psicoactiva o cualquier medicamento que pueda afectar a su capacidad de forma perjudicial para la seguridad.

Es también objeto la definición de un programa de prevención de uso de sustancias problemáticas, consistente en actuaciones preventivas y correctivas sobre el uso de sustancias problemáticas y el establecimiento de medidas de supervisión del cumplimiento del marco regulador en la materia establecido.

#### **5.2.6.2 Personal implicado y responsabilidades**

<b>PERSONAL RESPONSABLE</b>	<b>ACTIVIDAD</b>	<b>OFICINA</b>
Director del Aeropuerto	Establecer en el aeródromo un marco regulador acerca del consumo de alcohol, sustancias psicoactivas y medicamentos.	Dirección del Aeropuerto
Director del Aeropuerto	Comprobar que los proveedores externos y otras organizaciones que desarrollan su actividad en el aeródromo han desarrollado procedimientos, prohibiciones y limitaciones relacionadas con el consumo	Dirección del Aeropuerto

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

	de alcohol, sustancias psicoactivas y medicamentos.	
Responsable del Departamento de Seguridad Operacional	Supervisar el cumplimiento de dichas prohibiciones y limitaciones tanto para el personal del operador de aeródromo como para proveedores externos y otras organizaciones.	Departamento de Seguridad Operacional
Responsable del Departamento de Seguridad Operacional	Definir e implantar un programa de prevención del uso de sustancias problemáticas que englobe todas las acciones a llevar a cabo para evitar el consumo de sustancias que puedan afectar a la seguridad operacional.	Departamento de Seguridad Operacional

**5.2.6.3 Personal afectado por las normas de control de consumo de alcohol, sustancias psicoactivas y medicamentos.**

Serán de aplicación, al menos, a:

- El personal involucrado en la operación de aeronaves, el salvamento y la extinción de incendios y el mantenimiento del aeródromo. Esto incluye:
  - Personal involucrado en esas actividades directamente contratado por el gestor de aeródromo.
  - Personal involucrado en estas actividades y empleado por organizaciones contratadas por el gestor de aeródromo para desarrollar esas labores.
- Las personas que operan sin acompañamiento en el área de movimiento y otras áreas de operación. Esto incluye:
  - Personal empleado directamente por el gestor de aeródromo.
  - Personal empleado por organizaciones contratadas por el gestor que no desarrollan tareas relacionadas con la operación, el salvamento y la extinción de incendios y el mantenimiento del aeródromo (por ejemplo, personal de seguridad). o Personal empleado por otras organizaciones que operan en el aeródromo (por ejemplo compañías de handling).

**5.2.6.4 Marco regulador en materia de consumo de alcohol, sustancias psicoactivas y medicamento**

Dentro de este marco regulador, se identifican:

- Normativas de seguridad de aplicación en el área de movimiento u otras áreas de operación del aeródromo: ODB-SEG-NOM1v1-Normativa de seguridad en plataforma y ODB-SEG-NOM2v1-Normativa de seguridad para acceso de vehículos
- Reglamentos para el personal: ODB-SEG-NOM1v1-Normativa de seguridad en plataforma
- Cláusulas incluidas en los contratos con proveedores externos.

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

La zona del recinto aeroportuario donde son de aplicación las regulaciones sobre el control del consumo de alcohol, sustancias psicoactivas y medicamentos, es el área de movimiento.

**5.2.6.5 Programa de prevención del uso de sustancias problemáticas**

MEDIDA	RESPONSABLE	FUNCIÓN/PROCEDIMIENTO
Definición y difusión de una política sobre el uso de sustancias problemáticas.	Director del aeródromo	Política sobre el uso de sustancias problemáticas.
Gestión del personal propio: Formación, asistencia al empleado, controles, promoción,...	Departamento de RRHH	Sistema de Gestión de la Prevención de Riesgos Laborales
Contratación de proveedores externos	Departamento económico administrativo	Supervisión de inclusión de cláusulas en contratos con proveedores externos
Supervisión de proveedores externos Responsable del SMS 2.3.2_Control proveedores externos	Supervisión de proveedores externos Responsable del SMS 2.3.2_Control proveedores externos	Supervisión de proveedores externos Responsable del SMS 2.3.2_Control proveedores externos
Promoción del programa de prevención del uso de sustancias problemáticas	Responsable del SMS	2.2.11_Fomento de la seguridad operacional
Supervisión del cumplimiento de la normativa de seguridad en plataforma	TOAM / COAM Guardia Civil (Controles)	15. Seguridad operacional en plataforma 16. Operación de los vehículos en el lado aire

**5.2.7 OTROS PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL**

*Introducción*

En este apartado se describen ciertos procedimientos de seguridad operacional, entre los que se incluyen el cumplimiento de las directivas de seguridad operacional, la reacción ante problemas de seguridad operacional y el tratamiento de recomendaciones de seguridad operacional emitidas por las autoridades encargadas de la investigación de accidentes e incidentes graves de aviación civil.

Dichos procedimientos pertenecen al Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS), por lo cual, al igual que en el apartado 2.2, en el presente epígrafe se incluye el listado de procedimientos de seguridad operacional objeto de este apartado, mientras que el propio SMS incluye un desglose más amplio de dicha información, indicando los documentos del SMS asociados a cada uno de los procedimientos.

*Reglamento Europeo, Referencias*

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

Mediante el presente apartado y su documentación asociada, se da cumplimiento a la norma de aplicación ADR.OR.C.020 y a su AMC1, y a la norma de aplicación ADR.OR.C.025.

*Material EASA*

Los procedimientos de seguridad operacional, pertenecen al ámbito del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional descrito en el epígrafe 2.2 del manual de aeródromo. A continuación se incluye un listado de los procedimientos y requisitos relativos a otros aspectos relacionados con la seguridad operacional. El propio SMS contiene un índice desglosado sobre los documentos que corresponden a cada uno de los apartados identificados en la siguiente tabla:

Nº	ELEMENTO	DISPOSICIONES DE APLICACIÓN	MEDIOS ACEPTABLES DE CUMPLIMIENTO
2.7.1	2.7.1 Procedimientos para cumplir con las directivas de seguridad operacional	ADR.OR.C.025	
2.7.2	Procedimientos para reaccionar ante un problema de seguridad operacional	ADR.OR.C.020 ADR.OR.C.025	AMC1 ADR.OR.C.020
2.7.3	Procedimientos para tratar las recomendaciones de seguridad operacional emitidas por las autoridades de investigación de seguridad operacional		

**5.2.8 DESCRIPCIÓN DE LOS MÉTODOS Y PROCEDIMIENTOS PARA REGISTRAR LOS MOVIMIENTOS DE LAS AERONAVES**

*Introducción*

En el presente apartado, se desarrollan los contenidos que deberá incluir el manual de aeródromo en relación al punto 2.8 del índice definido en AMC3 ADR.OR.E.005 (a), referentes a los procedimientos para registrar los movimientos de las aeronaves, incluyendo el movimiento y el tipo de aeronave, las fechas y el número de pasajeros.

*Reglamento Europeo, Referencias*

Mediante el presente apartado y su documentación asociada, el operador de aeródromo justifica el cumplimiento de AMC2 ADR.OR.D.035.

Para el registro de movimientos de aeronaves, son de aplicación la norma de aplicación ADR.OR.D.035 y su material complementario AMC1 ADR.OR.D.035.

*Material EASA*

**5.2.8.1 Objeto**

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

El objeto del presente apartado es describir el sistema empleado por el aeródromo para registrar los movimientos de las aeronaves, incluyendo el movimiento y el tipo de aeronave, las fechas y el número de pasajeros

#### 5.2.8.2 Funciones y responsabilidades

PERSONAL RESPONSABLE	ACTIVIDAD	OFICINA
Técnico del Departamento de Operaciones	Registrar en el sistema los datos sobre los movimientos de las aeronaves.	Departamento de Operaciones
Responsable del Departamento de Operaciones	Gestión del sistema y tratamiento de los datos, en particular en lo referente a la determinación de la densidad de tránsito del aeródromo..	Departamento de Operaciones

#### 5.2.8.3 Descripción del sistema

Debe incluirse un listado de los datos registrados para cada movimiento, donde en cumplimiento de AMC2 ADR.OR.D.035 como mínimo deberán incluirse los siguientes:

- 1) Número de movimientos de cada tipo de aeronave, clasificadas de acuerdo al Documento 8643 de OACI, Designadores de Aeronaves OACI.
- 2) Tipo de operación, indicando si el servicio es regular o no regular, si es comercial o no comercial y el tipo de servicio: pasajeros, carga, privado, escuela, etc.
- 3) La fecha de cada movimiento, indicando la hora programada y la hora real. Para ésta última, deberá indicarse el momento en el que se computa (retirada de calzos, autorización de despegue,...).
- 4) El número de pasajeros que transporta cada aeronave.

*No se poseen datos exactos de movimientos de aeronaves, tipos de operaciones, etc.. exceptuando las operaciones anuales generales. Por tanto, sólo se describe de forma general este apartado y el siguiente.*

#### 5.2.8.4 Evaluación de la densidad de tránsito

En el presente apartado, deberá indicarse la forma en la cual se evalúa la densidad de tránsito, de acuerdo a la definición incluida en el Anexo 14 de OACI, de forma que puedan detectarse cambios que modificarían algunas especificaciones de certificación (CS) aplicables.

Dado la baja densidad del aeropuerto de Córdoba, estancada en torno a las 7000 operaciones anuales y su baja ocupación, la periodicidad de la evaluación de densidad de tráfico puede ser cada 5 años, a menos que se modifique la operativa del aeródromo que resulte en un cambio significativo y sostenido del número de operaciones, en cuyo caso se hará en dicho momento y se aumentará la frecuencia en consonancia a partir de ahí.

### **5.3 CUALIFICACIÓN REQUERIDA AL PERSONAL DEL AERÓDROMO**

No es objeto de este proyecto definir las cualificaciones requeridas al personal del aeropuerto de Córdoba, así como su proceso de formación.

## PARTE C – DETALLES DEL EMPLAZAMIENTO DEL AERÓDROMO

### 5.4 DESCRIPCIÓN DE LAS PARTICULARIDADES DEL AERÓDROMO

#### 5.4.1 PLANOS DEL AERODROMO

##### *Introducción*

En este apartado se proporciona el listado completo de planos, tanto los necesarios para el Manual del Aeropuerto como para justificar el cumplimiento de las especificaciones de certificación.

##### *Reglamento Europeo, referencias*

Los requisitos de los planos del aeródromo para cumplir con las especificaciones de certificación vienen definidos en AMC1 ADR.OR.B.015 (b)(1)

##### *Material AESA*

De acuerdo con la Instrucción Técnica CERA-14-IT-21:

REGISTRO	NOMBRE	FECHA DE APROBACIÓN	FECHA DE REVISIÓN	RESPONSABLE DE ELABORACIÓN	RESPONSABLE DE APROBACIÓN
ODB-GEN-PLA0v1 - Localización del Aeropuerto	Localización del Aeródromo	Diciembre de 2010	SIN DATOS	SIN DATOS	Director del Aeropuerto
ODB-GEN-PLA1v2 - Plano del Aeródromo	Situación del Aeródromo	2 Marzo 2017	SIN DATOS	SIN DATOS	Director del Aeropuerto
ODB-GEN-PLA1v2 - Plano del Aeródromo	Instalaciones del aeródromo	2 Marzo 2017	SIN DATOS	SIN DATOS	Director del Aeropuerto
ODB-GEN-PLA2v2 - Plano de Estacionamiento y Atraje de Aeronaves	Configuración Geométrica del Área del Movimiento	3 Marzo 2016	SIN DATOS	SIN DATOS	Director del Aeropuerto
SIN DATOS	Pavimentación del Área de Movimiento	SIN DATOS	SIN DATOS	SIN DATOS	Director del Aeropuerto
SIN DATOS	Áreas no pavimentadas	SIN DATOS	SIN DATOS	SIN DATOS	Director del Aeropuerto
SIN DATOS	Sistemas de drenaje	SIN DATOS	SIN DATOS	SIN DATOS	Director del Aeropuerto
ODB-GEN-PLA5v2 - Carta de Aproximación Visual	Ayudas Visuales	2 Marzo 2017	SIN DATOS	SIN DATOS	Director del Aeropuerto
SIN DATOS	Protección del Aeródromo	SIN DATOS	SIN DATOS	SIN DATOS	Director del Aeropuerto
SIN DATOS	Cerramiento Perimetral	SIN DATOS	SIN DATOS	SIN DATOS	Director del Aeropuerto

### **5.4.2 DESCRIPCIÓN DE LAS CARACTERÍSTICAS FÍSICAS Y DE LAS INSTALACIONES DEL AERÓDROMO**

#### *Introducción*

En el presente apartado se describe las características físicas y de las instalaciones del aeródromo.

#### *Reglamento Europeo, referencias*

Mediante el presente apartado se da cumplimiento a la norma de aplicación ADR.OPS.B.030 y su AMC1, y a la norma de aplicación ADR.OPS.B.065 y su AMC1. También se recoge el requisito ADR.OR.E.005 (b) y ADR.OR.D.020 y su AMC1.

#### *Material AESA*

#### **5.4.2.1 Bases de certificación del aeródromo**

El documento, incluido en el anexo, donde figura el listado de las bases de certificación y su evaluación es:

ODB-GEN-DOC0V1-Bases de Certificación

#### **5.4.2.2 Características físicas del aeródromo**

-Punto de Referencia del Aeródromo(ARP): 375031N 0045056W

-Temperatura de Referencia: 37°C

-PISTAS:

RWY	Orientación	DIM (m)	THR	THR Elevación TDZ Elevación	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m)	OF Z	RESA (m)
03	028.94°GEO 030°MAG	2050x 45	375003.97N 0045114.96W	THR:89m TDZ: No	No	60x 150	2170x150	No	195x150
21	208.94°GEO 210°MAG	2241 x 45	375050.80N 0045042.31W	THR:91m TDZ: No	No	60x 150	2361x150	No	90x150

- DISTANCIAS DECLARADAS

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
03	1650	1710	1650	2050
21	2241	2301	2241	1650
21 INT A	1375	1435	1375	-
21 INT B	1158	1218	1158	-

- CALLES DE RODAJE

Anchura: 18 m.

Superficie: Asfalto.

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

- PLATAFORMA DE ESTACIONAMIENTO

Superficie: Asfalto.

Área: 43000 m<sup>2</sup>

-CARACTERISTICAS FISICAS Y ELEVACIONES

Distancia y dirección desde la ciudad: 6 km SW.

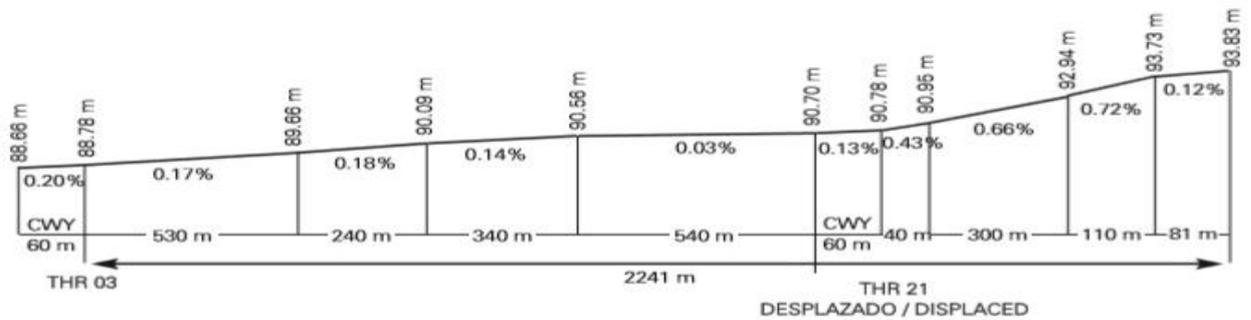
Elevación del Aeródromo: 94m

Ondulación geode: 50,1 m ± 0,05 m

Declinación magnética: 1° W (2015).

Cambio anual: 7,4'E.

Perfil:



Posiciones de comprobación:

Altímetro: Plataforma A ELEV: 91 m

Plataforma B ELEV: 89 m/292

VOR: No.

INS: No.

-RESISTENCIA DE LOS PAVIMENTOS

Pista: RWY 03: Asfalto PCN 84/F/A/W/T

SWY: No

RWY 21: Asfalto PCN 84/F/A/W/T

SWY: No

Calles de Rodaje: A: PCN 60/F/A/W/T

B: PCN 35/F/D/W/T

Plataforma A: PCN 41/F/A/W/T.

B: PCN 68/F/A/W/T.

- ZONA DE ATERRIZAJE DE HELICOPTEROS

No dispone de zona de aterrizaje de helicópteros

#### 5.4.2.3 Ayudas visuales y sistema de guiado y control de movimiento en superficie

##### - ILUMINACION DE APROXIMACION Y DE PISTA

-Pista: 03

Aproximación: Luces de identificación de umbral.

PAPI: 3° (14,51 m).

Umbral: Verdes, con barras de ala.

Zona de toma de contacto: No.

Eje pista: No.

Borde de pista: 2050 m: 1450 m blancas + 600 m amarillas. LIH.

Distancia entre luces: 50 m.

Extremo de pista: Rojas.

Zona de parada: No.

Observaciones: PAPI RWY 03 sólo utilizable entre 1,8 NM y THR.

Solicitud de encendido de iluminación vía radio o FLP.

Para vuelos en horario nocturno el encendido es automático por parte del aeropuerto.

Iluminación disponible en frecuencia 118.300 MHz.

En brillo 1: pulsar tres (3) veces.

En brillo 3: pulsar cinco (5) veces.

En brillo 5: pulsar siete (7) veces.

- Pista: 21

Aproximación: No. PAPI: 3° (9,10 m).

Umbral: Verdes.

Zona de toma de contacto: No.

Eje pista: No.

Borde de pista: 2241 m: 591 m rojas + 1050 m blancas + 600 m amarillas. LIH.

Distancia entre luces: 50 m.

Extremo de pista: Rojas.

Zona de parada: No.

Observaciones: Solicitud de encendido de iluminación vía radio o FLP.

Para vuelos en horario nocturno el encendido es automático por parte del aeropuerto.

Iluminación disponible en frecuencia 118.300 MHz.

En brillo 1: pulsar tres (3) veces.

En brillo 3: pulsar cinco (5) veces.

En brillo 5: pulsar siete (7) veces.

##### OTRA ILUMINACION

ABN: ALTN FLG W/G EV 5s. HN.

WDI: 1 cerca THR 03, 1 cerca plataforma. LGTD

Iluminación de TWY: Borde. TWY

Iluminación de plataforma: Borde y postes proyectores.

##### - SISTEMAS Y SEÑALES DE GUIA DE RODAJE

Sistema de guía de rodaje: Letreros, puntos de espera de la pista.

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

Señalización de RWY: Designadores, umbral, umbral desplazado RWY 21, zona de toma de contacto, eje y faja lateral.

Señalización de TWY: Borde y eje.

No hay prestación de servicios de dirección de plataforma

#### **5.4.2.4 Instalaciones eléctricas del aeródromo**

Fuente Primaria: Central eléctrica de 267m<sup>2</sup>, compuesta por grupo electrógenos, celdas de transformación, que dan 400v, sala de reguladores, baja y media tensión, almacén, taller y oficina. Situada en el ala este del Edificio Multiservicio.

La empresa suministradora de electricidad es Endesa - Sevillana, dando un voltaje en la acometida de alta tensión de 25 kw, con una potencia contratada de 125 Kw, lo que da una capacidad de 1.095.000 Kwh anuales.

Fuente secundaria de energía: Grupos electrógenos que proporcionan un tiempo de conmutación (luz) para los sistemas de iluminación de 15 segundos.

#### **5.4.2.5 Otros edificios terminales**

##### **-INSTALACIONES PARA PASAJEROS**

Terminal de Pasajeros: Incluye zona de salidas, llegadas, cafetería, servicios y oficinas de administración y está situada en planta baja del edificio.

Hoteles: No.

Restaurante: No

Transporte: Taxis.

Instalaciones médicas: Primeros auxilios.

Banco/Oficina Postal: No.

Información turística: No.

Aduanas e Inmigración: No.

##### **- VIALES Y ACCESOS**

El acceso al aeropuerto se realiza a través de la N-437 y desde la A-4 (E-05). Una vez dentro del recinto, el vial se ramifica para proporcionar accesos al aparcamiento público que está enfrente del Edificio Terminal. En este punto hay una rotonda que permite también el acceso al recinto del Edificio Multiservicio.

Se dispone de un camino perimetral que sigue el trazado del vallado que conforma su límite aeroportuario. Tiene una anchura de 4 metros y una longitud de 4000m

##### **- SERVICIOS E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO**

Instalaciones para el manejo de carga: No

Instalaciones para el deshielo: No

Espacio disponible en hangar: 2000 m<sup>2</sup> (previa petición a la Dirección del Aeropuerto).

Instalaciones para reparaciones: Talleres autorizados.

Agentes de Rampa: Iberia

##### **-TORRE DE CONTROL**

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

No está operativa.

-CENTRAL ELÉCTRICA

Área de 267m<sup>2</sup>, compuesta por grupo electrógenos, celdas de transformación, que dan 400v, sala de reguladores, baja y media tensión, almacén, taller y oficina. Situada en el ala este del Edificio Multiservicio

-AYUDAS A LA NAVEGACION NO VISUALES

Radioayudas para la Navegación y el aterrizaje

Instalación: NDB (1ºW) ID:COR (Freq:366.000KHz), H24  
Coordenadas: 375033.9N 0045048.5W  
VOR (1ºW) ID:CDB (Freq:112.400MHz), H24  
Coordenadas: 375045.3N 0045041.9W  
DME ID:CDB (Freq:CH71X), H24  
Coordenadas: 375045.2N 0045041.7W  
Elevación 90m

SERVICIO DE SALVAMENTO Y EXTINCION DE INCENDIOS

Categoría de incendios: V/I: 3.

Equipo de salvamento: De acuerdo a la categoría de incendios publicada.

Retirada de aeronaves inutilizadas: Bajo demanda.

ZONAS DE ABASTECIMIENTO

Tipos de combustible: 100LL, JET A-1. Fuel

Tipos de lubricante: W100, ESSP 100.

Capacidad de reabastecimiento: 100LL: 2 tanques 53.000 L, 1 L/s.  
JET A-1: 1 tanque 20.000 L  
1 cisterna 18.500 L, 15 L/s

**5.4.3 DESCRIPCION DE LOS REQUISITOS CON NIVELES EQUIVALENTES DE SEGURIDAD (ELOS), CONDICIONES ESPECIALES (SC), DESVIACIONES SOBRE LAS ESPECIFICACIONES DE CERTIFICACION Y LIMITACIONES A LAS OPERACIONES.**

*Introducción*

En este apartado se desarrollan los contenidos referentes a los requisitos donde existen niveles equivalentes de seguridad (ELOS), condiciones especiales (SC), desviaciones sobre las especificaciones de certificación y las limitaciones de las operaciones

*Reglamento Europeo, referencias*

ADR.AR.C.020, ADR.AR.C.025 y el artículo 7 del Reglamento.

*Material AESA*

CS	REQUISITO	MODALIDAD	CODIGO AESA	DESCRIPCION	ESTUDIO DE SEGURIDAD
105	ADR-DSN.J.470	Limitación de operación		AD cerrado para aeronaves sin radiocomunicación en ambos sentidos.	NO PROCEDE
83	ADR-DSN.3.365	ELOS		El acceso a plataforma para aeronaves de envergadura superior a 18 m deberá realizarse por la TWY A	NO PROCEDE
105	ADR-DSN.J.470	Limitación de operación		Las aeronaves que utilicen este AD están obligadas a disponer y mantener escucha de la frecuencia 118.300 MHz A/A.	NO PROCEDE

**5.4.4 DESCRIPCION DE LOS TIPOS DE OPERACIONES QUE EL AERÓDROMO ESTÁ AUTORIZADO A REALIZAR**

*Introducción*

En este apartado se incluyen las características y tipos de operaciones autorizadas que constituirán los términos de certificados.

*Reglamento Europeo, referencias*

ADR.OR.B.015

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

Material AESA

PISTA	03/21			
CONDICIONES OPERATIVAS	DIURNO/NOCTURNO Con restricciones		VFR	
DISTANCIAS DECLARADAS	TORA (m)	ASDA (m)	TODA (m)	LDA (m)
PISTA 03	1650	1650	1710	2050
PISTA 21	2241	2241	2301	1650
INT A	1375	1375	1435	-
INT B	1158	1158	1218	-
TIPOS DE DESPEGUE	Visual			
TIPOS DE APROXIMACION	Visual			
CLAVE DE REFERENCIA	3-C			
RESTRICCIONES DE OPERACIÓN	Abandonarán la RWY en función de su tamaño por TWY A (todo tamaño de aeronaves) o B (aeronaves con envergadura menor a 18 m), y a continuación se dirigirán por la rodadura hasta la plataforma A o B AD cerrado para aeronaves sin radiocomunicación			
AERONAVES DE CLAVE DE REFERENCIA SUPERIOR A LA AUTORIZADA	No se permite la operación de aeronaves cuyas características sean superiores a la clave de referencia del aeropuerto			
OPERACIÓN DE HELICOPTEROS	Si			
NIVEL DE PROTECCION SSEI	Nivel 3			
OTRA INFORMACION	<p>Las aeronaves harán su salida de plataforma por TWY A (todo tipo de aeronaves) o B (solo aeronaves con envergadura menor a 18 m)</p> <p>El aeropuerto de Córdoba no dispone de Procedimientos de Visibilidad Reducida (LVP).</p> <p>Restricciones al vuelo visual nocturno: solo vuelos de la Organización Nacional de Trasplantes. Aterrizajes solo por pista 21. Despegues por ambas pistas.</p> <p>No hay prestación de servicios de dirección de plataforma</p>			

## **PARTE D- DETALLES DEL AERÓDROMO QUE SE COMUNICARAN AL SERVICIO DE INFORMACION AERONAUTICA**

### *Introducción*

Se establece un índice de contenidos que servirá de referencia para la aplicación de los procedimientos de notificaciones y formará parte de la documentación coordinada con el proveedor de servicios AIS.

### *Reglamento Europeo, referencias*

Anexo 15 de la OACI: Servicios de Información Aeronáutica y el Libro Octavo del Reglamento de Circulación Aérea, nos da el índice de contenidos para el AIP AD.2. La información debe publicarse en los términos descritos en ADR.OPS.A.005, su AMC1 y su materia guía asociado.

## **5.5. SERVICIOS DE INFORMACION AERONAUTICA DISPONIBLES E INFORMACION GENERAL QUE HA DE COMUNICARSE AL AIS**

### **5.5.1 SERVICIOS DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA DISPONIBLES Y PROCEDIMIENTOS PARA LA PROMULGACIÓN DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA**

#### **5.5.1.1 Servicios de Información Aeronáutica disponibles**

El aeropuerto de Córdoba tiene servicios AIS/ARO

#### **5.5.1.2 Dependencias AIS en el Aeródromo**

Para ver ubicación consultar ODB-GEN-PLA1v2 - Plano del Aeródromo  
Horario AIS/ARO: HR AD (uso público y restringido).

#### **5.5.1.3 Procedimientos para la promulgación general**

En la parte E del manual del aeródromo, en el procedimiento P07 Notificaciones de aeródromo se desarrollan los procedimientos de:

- Solicitud de publicaciones de información aeronáutica.
- Tratamiento de información aeronáutica.
- Facilitación de información aeronáutica.
- Recepción, revisión y actualización de la información publicada.
- Confección de Boletines de Información previa al Vuelo.
- Recepción de Información Posterior al Vuelo.

Los acuerdos con el proveedor de servicios AIS se describen dentro del epígrafe 2.1 Organización del aeródromo y sus responsabilidades.

Por otra parte, el Aeropuerto de Córdoba dispone de un Sistema de Gestión de la Calidad de los Datos Aeronáuticos, descrito en el epígrafe 2.4. Dicho sistema, desarrolla los requisitos de calidad que deberán cumplirse en la generación, el tratamiento y la transmisión de los datos aeronáuticos, así como las características de los acuerdos que deberán establecerse con las diferentes entidades que intervienen en dichos procesos.

### **5.5.2 INFORMACIÓN GENERAL QUE SE COMUNICA AL AIS**

#### *INDICADOR DE LUGAR Y NOMBRE DEL AERÓDROMO*

LEBA - CORDOBA

#### *DATOS GEOGRÁFICOS Y ADMINISTRATIVOS DEL AERÓDROMO*

ARP: 375031N 0045056W.

Distancia y dirección desde la ciudad: 6 km SW.

Elevación: 94 m / 308 ft.

Ondulación geode: 50,1 m ± 0,05 m (1).

Temperatura de referencia: 37°C.

Declinación magnética: 1° W (2015).

Cambio anual: 7,4'E.

Administración AD: Aena Aeropuertos S.A. AD

Dirección: Aeropuerto de Córdoba; Carretera N-437 km 5,800; 14005 Córdoba.

TEL: +34-957 214 100 / 07 / 16. FAX: +34-957 214 133.

AFTN: LEBA E-mail: opsleba@aena.es

infoodb@aena.

Tránsito autorizado: VFR;

Observaciones: (1) Para todos los puntos del AD

#### *HORAS DE FUNCIONAMIENTO*

Aeropuerto: HR AD (uso público): V: 1000-1300; I: 1100-1400.

HR AD (uso restringido) (1): V: 0700-1000 y 1300-1800 o SS (lo que se produzca antes); I: 0800-1100 y 1400-1630 o SS (lo que se produzca antes).

Aduanas e Inmigración: No.

Servicios médicos y de sanidad: No.

AIS/ARO: HR AD. (uso público y restringido).

Información MET: HR AD (uso público y restringido)

ATS: No.

Abastecimiento de combustible: HR AD. SAT, SUN y HOL PPR 2 HR.

Asistencia en tierra: HR AD.

Seguridad: H24.

Deshielo: No.

Observaciones: (1) Se podrá habilitar el aeródromo para uso público en horario de uso restringido, si se solicita con una antelación mínima de 4 horas (ver Casilla 20).

#### *SERVICIO E INSTALACIONES PARA CARGA Y MANTENIMIENTO*

Instalaciones para el manejo de carga: No.

Tipos de combustible: 100LL, JET A-1.

Tipos de lubricante: W100, ESSP 100.

Capacidad de reabastecimiento: 100LL: 2 tanques 53.000 L, 1 L/s.

JET A-1: 1 tanque 20.000 L

1 cisterna 18.500 L, 15 L/s. 1

Instalaciones para el deshielo: No

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

Espacio disponible en hangar: 2000 m<sup>2</sup> (previa petición a la Dirección del Aeropuerto).  
Instalaciones para reparaciones: Talleres autorizados

Observaciones: Agentes de rampa  
IBERIA.  
Tel: +34-952 136 194;  
+34-952 136 241;  
+34- 952 136 169.  
Fax: +34-952 136 287.  
Móvil: +34-629 312 928  
E-mail: agpkq@iberia.es;  
agpcicops@iberia.es;  
agpkl@iberia.es  
SITA: AGPKQIB, AGPOXIB, AGPKLIB

*INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA PASAJEROS*

Hoteles: No.  
Restaurante: No.  
Transporte: Taxis.  
Instalaciones médicas: Primeros auxilios.  
Banco/Oficina Postal: No.  
Información turística: No.  
Observaciones: Ninguna.

## **5.6 DIMENSIONES DEL AERÓDROMO E INFORMACIÓN RELACIONADA QUE SE COMUNICARÁ AL AIS**

### *SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS DEL AERÓDROMO*

Categoría de incendios: HR AD uso público: 3 (1) (2).

HR AD uso restringido: 1 (2).

Equipo de salvamento: De acuerdo a la categoría de incendios publicada.

Retirada de aeronaves inutilizadas: Bajo demanda.

Observaciones: (1) Para otras categorías de incendios se deberá solicitar con 4 horas de antelación  
(2) Objetivo operacional de tiempo de respuesta hasta extremo RWY 03/21 menor de 3 MIN.

### *DISPONIBILIDAD SEGÚN LA ESTACION DEL AÑO/REMOCION DE OBSTACULOS EN LA SUPERFICIE*

Equipo: No.

Prioridad: No.

Observaciones: Ninguna.

### *DETALLES DEL ÁREA DE MOVIMIENTO*

Plataforma: Superficie: Asfalto.

Resistencia: A: PCN 41/F/A/W/T. PCN 68/F/A/W/T.

B: PCN 54/F/A/W/T. PCN 20/F/A/W/T.

Calles de rodaje: Anchura: 18 m.

Superficie: Asfalto

Resistencia: A: PCN 60/F/A/W/T.

B: PCN 35/F/D/W/T

Posiciones de comprobación: Altímetro: Plataforma A ELEV: 91 m/299 ft  
Plataforma B ELEV: 89 m/292 ft.

VOR: No

INS: No.

Observaciones: Ninguna.

### *SISTEMAS Y SEÑALES DE GUIA DE RODAJE*

Sistema de guía de rodaje: Letreros, puntos de espera de la pista.

Señalización de RWY: Designadores, umbral, umbral desplazado RWY 21, punto de visada, zona de toma de contacto, eje y faja lateral.

Señalización de TWY: Borde y eje.

Observaciones: Ninguna.

### *OBSTACULOS DEL AERÓDROMO*

Obstáculos que perforan las superficies de Aproximación, Ascenso en el Horizontal, Despegue, Horizontal Interna, Cónica, Circuito y Transición establecidas en el Anexo 14 de OACI; y las áreas 2 y 3 establecidas en el Anexo 15 de OACI.

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

**SERVICIO METEOROLOGICO PRESTADO**

Oficina MET: Córdoba MET.

HR: HR AD.

METAR: AUTO H24 semihorario. Durante las horas de apertura del aeródromo el personal supervisará el METAR AUTO, sustituyéndolo por el METAR, cuando sea necesario.

TAF: 9 HR.

TREND: No.

Información: En persona y telefónica.

Documentación de vuelo/Idioma: Cartas y lenguaje claro / Español.

Cartas: Mapas previstos significativos y de viento y temperatura en altitud.

Equipo suplementario: Presentador de imágenes de rayos, nubes y de información radar.

Dependencia ATS atendida: ARO.

Información adicional: Oficina principal Sevilla; H24;

TEL: +34-954 462 030.

Oficina meteorológica Córdoba: HR AD;

TEL: +34-957 214 113. TEL: +34-957 214 113.

Observaciones: Existe resumen climatológico de aeródromo. Se hacen avisos de aeródromo.

**CARACTERISTICAS FISICAS DE LAS PISTAS**

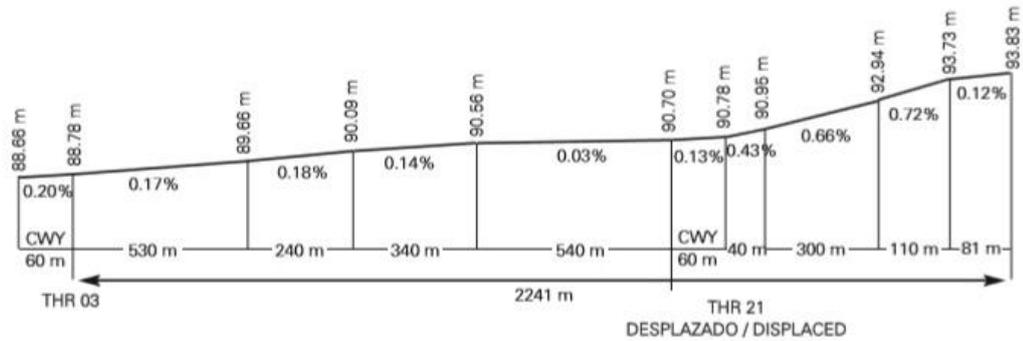
RWY	Orientación	DIM (m)	THR	THR Elevación TDZ Elevación	SWY (m)	CWY (m)	Franja (m)	OFZ	RESA (m)	RWY/SWY SFC PCN
03 (1)	028.94°GEO 030°MAG	2050x45	375003.97N 0045114.96W	THR:89m TDZ: No	No	60x 150 (4)	2170x150	No	195x1 50	RWY: Asfalto PCN 84/F/A/W/T (5) SWY: No
21 (2)(3)	208.94°GEO 210°MAG	2241x 45	375050.80N 0045042.31W	THR:91m TDZ: No	No	60x 150 (4)	2361x150	No	90x15 0	RWY: Asfalto PCN 84/F/A/W/T (5) SWY: No

Observaciones: (1) Coordenadas extremo RWY 03: 375102.15N 0045034.38W.  
(2) THR RWY 21 desplazado 591 m  
(3) RWY 21. Inicio físico: 375107.57N 0045030.59W. (  
(4) Asfalto resistente al chorro.  
(5) Plataformas de viraje resistentes al chorro.

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

Perfil

Perfil:



**DISTANCIAS DECLARADAS**

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
03	1650	1710	1650	2050
21	2241	2301	2241	1650
21 INT A	1375	1435	1375	-
21 INT B	1158	1218	1158	-

Observaciones: Ninguna.

**ILUMINACION DE APROXIMACION Y DE PISTA**

Pista: 03

Aproximación: Luces de identificación de umbral.

PAPI (MEHT): 3° (14,51 m/48 ft). (1)

Umbral: Verdes, con barras de ala.

Zona de toma de contacto: No.

Eje pista: No.

Borde de pista: 2050 m: 1450 m blancas + 600 m amarillas. LIH.

Distancia entre luces: 50 m.

Extremo de pista: Rojas.

Zona de parada: No.

Observaciones: (1) PAPI RWY 03 sólo utilizable entre 1,8 NM y THR.  
Solicitud de encendido de iluminación vía radio o FLP.  
Para vuelos en horario nocturno el encendido es automático por parte del aeropuerto.  
Iluminación disponible en frecuencia 118.300 MHz.  
En brillo 1: pulsar tres (3) veces.  
En brillo 3: pulsar cinco (5) veces.  
En brillo 5: pulsar siete (7) veces.

Pista: 21

Aproximación: No.

PAPI (MEHT): 3° (9,10 m/30 ft).

Umbral: Verdes.

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

Zona de toma de contacto: No.

Eje pista: No.

Borde de pista: 2241 m: 591 m rojas + 1050 m blancas + 600 m amarillas. LIH.

Distancia entre luces: 50 m.

Extremo de pista: Rojas.

Zona de parada: No.

Observaciones: Solicitud de encendido de iluminación vía radio o FLP. Para vuelos en horario nocturno el encendido es automático por parte del aeropuerto.

Iluminación disponible en frecuencia 118.300 MHz.

En brillo 1: pulsar tres (3) veces.

En brillo 3: pulsar cinco (5) veces.

En brillo 5: pulsar siete (7) veces.

*OTRA ILUMINACION. FUENTE SECUNDARIA DE ENERGIA*

ABN: ALTN FLG W/G EV 5s. HN. Ver AD 2 - LEBA ADC.

WDI: 1 cerca THR 03, 1 cerca plataforma. LGTD.

Iluminación de TWY: Borde.

Iluminación de plataforma: Borde y postes proyectores.

Fuente secundaria de energía: Grupos electrógenos que proporcionan un tiempo de conmutación (luz) para los sistemas de iluminación de 15 segundos.

Observaciones: Ninguna

*ZONA DE ATERRIZAJE DE HELICOPTEROS*

Situación: No.

Elevación: No.

Dimensiones, superficie, carga admisible, señalización: No.

Orientación: No

Distancias declaradas: No.

Iluminación: No.

Observaciones: Ninguna.

*ESPACIO AEREO ATS*

DENOMINACION Y LIMITES LATERALES	LIMITES VERTICALES	CLASE DE ESPACIO AEREO	UNIDAD RESPONSABLE IDIOMA	ALTITUD DE TRANSICION
CÓRDOBA ATZ Círculo de 8 km de radio centrado en ARP	3000 ft HGT	G	Ninguna	1850 m/6000 ft

Observaciones: (1) O la visibilidad horizontal, lo que resulte inferior.  
(2) O hasta la elevación del techo de nubes, lo que resulte más bajo.

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

*INSTALACIONES DE COMUNICACIONES ATS*

SERVICIO	DISTINTIVO LLAMADA	FREQ (Hz)	HR	OBSERVACIONES
NO	NO	118.300	HR AD	Sólo comunicaciones aire/aire

*RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACION Y EL ATERRIZAJE*

INSTALACION VAR	ID	FREQ	HR	COORDENADAS	ELEVACION DME	OBSERVACIONES
NDB (1º W)	COR	366.000 kHz	H24	375033.9N 0045048.5W		COV 10 NM
VOR (1º W)	CDB	112.400 MHz	H24	375045.3N 0045041.9W		A/At 10 NM oscilaciones de señal fuera de tolerancia 240º-280º BLW 6000 ft AMSL.
DME	CDB	CH 71X	H24	375045.2N 0045041.7W	90m	

*REGLAMENTACION LOCAL*

AD cerrado para aeronaves sin radiocomunicación en ambos sentidos. Las aeronaves que utilicen este AD están obligadas a disponer y mantener escucha de la frecuencia 118.300 MHz A/A.

El acceso a plataforma para aeronaves de envergadura superior a 18 m deberá realizarse por la TWY A.

*PROCEDIMIENTOS GENERALES DE RODAJE*

1. A menos que la Oficina de Operaciones de Córdoba indique lo contrario:

a) Las aeronaves harán su entrada en plataforma, a través de TWY A (todo tipo de aeronaves) o B (solo aeronaves con envergadura menor a 18 m), independientemente de la RWY en servicio.

b) Las aeronaves harán su salida de plataforma por TWY A (todo tipo de aeronaves) o B (solo aeronaves con envergadura menor a 18 m), independientemente de la RWY que esté en servicio.

2. AERONAVES DE LLEGADA

a) Las aeronaves que aterricen indistintamente por RWY 03 o RWY 21 abandonarán la RWY en función de su tamaño por TWY A (todo tamaño de aeronaves) o B (aeronaves con envergadura menor a 18 m), y a continuación se dirigirán por la rodadura hasta la plataforma A o B, en cada caso.

b) No se informará a la tripulación de Aviación General (salvo casos particulares) del estacionamiento asignado.

c) Estacionarán en un puesto tal que NO impida el movimiento de otras aeronaves.

3. AERONAVES DE SALIDA

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

a) No es necesaria autorización de arranque de motores, remolcado de aeronaves o inicio de rodaje.

b) La tripulación debe facilitar a la Oficina de Operaciones de Córdoba la información necesaria de la aeronave que se dispone a realizar una salida.

#### 4. SALIDA AUTÓNOMA

a) Puestos de estacionamiento: A1, A2 y A3 en plataforma A, 00 y 10 en plataforma B.

b) La salida de los puestos de estacionamiento A1, A2 y A3 se realizará hacia TWY A y hacia RWY finalmente (Aviación Comercial).

c) La salida de los puestos de estacionamientos 00 y 10 se realizará hacia TWY B y hacia RWY finalmente (Servicio Contraincendios).

#### 5. SALIDA REMOLCADA

Resto de puestos de estacionamiento no mencionados en el punto anterior: la maniobra se realiza hacia TWY adyacente al puesto de estacionamiento, desde donde abandonará plataforma a TWY más próxima y finalmente hacia RWY.

#### 6. OPERACIÓN DE HELICÓPTEROS

a) Puestos de estacionamiento en Plataforma A:

- H1 (longitud total hasta 17 m).
- H2 (longitud total hasta 12 m).
- A3 (Longitud superior de 17 m, hasta D = 25).

b) Las aeronaves que aterricen indistintamente por RWY 03 o RWY 21 abandonarán la RWY por TWY A, y a continuación se dirigirán por la rodadura hasta la plataforma A.

c) No se informará a la tripulación (salvo casos particulares) del puesto de estacionamiento asignado.

d) Estacionarán en un puesto tal que NO impida el movimiento de otras aeronaves.

e) La salida de los puestos de estacionamiento H1 y H2 se realizará por plataforma A hacia TWY A y RWY finalmente.

f) En caso de estacionamiento de helicópteros en A3: Incompatibilidad de operación con A1 y A2.

g) En las operaciones de entrada/salida del puesto de estacionamiento H1 (Bell 412 o equivalente en dimensión) no puede estar estacionado nada en A3/A1.

#### *OPERACIÓN DE AERONAVES DE CLAVE SUPERIOR*

No se permite la operación de aeronaves cuyas características sean superiores a la clave de referencia del aeropuerto (letra de clave C). En este caso el aeropuerto de Córdoba denegará cualquier solicitud para operar en el mismo (salvo emergencias aeronáuticas).

#### *RESTRICCIONES OPERATIVAS*

a) Plataforma A

• Rodaje hasta puestos de estacionamiento A4, A5, H1 y H2, aeronaves con envergadura hasta 15 m.

b) Plataforma B

- Rodaje por plataforma B, aeronaves con envergadura hasta 18 m

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

- Rodaje hasta puestos de estacionamiento 33, 34, 43, 44, 53, 54, 63 y 64, aeronaves con envergadura hasta 15 m.

*NOTIFICACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL*

Los pilotos/compañía deberán comunicar lo antes posible al aeropuerto el accidente, incidente y suceso o evento que pueda tener alguna potencial afección a la seguridad operacional en el que se haya visto involucrado o sea testigo del mismo.

El objeto de estas notificaciones es la recopilación de la información para la mejora de la seguridad operacional, independientemente de la notificación obligatoria de sucesos ante la autoridad aeronáutica pertinente. Los datos se podrán enviar en cualquier formato incluyendo al menos la siguiente información:

- Fecha y hora.
- Lugar.
- Implicados (datos para identificar los vehículos, aeronaves...implicados).
- Empresas involucradas.
- Descripción de los hechos.
- Cualquier otro dato que se considere relevante (ej: condiciones de iluminación, meteorológicas, fase de la operación como despegue/ aterrizaje/escala, estado del pavimento...).

La dirección de correo electrónico del aeropuerto, para la recepción de las notificaciones de seguridad operacional, es la siguiente:

Seguridad\_Operacional\_ODB@aena.es

Además de notificar al aeropuerto mediante el sistema indicado, es necesario enviar al menos los datos básicos del accidente, incidente, suceso o evento al proveedor de servicios de control de tránsito aéreo (ATC).

**PROCEDIMIENTO PARA OPERACIONES DE USO PUBLICO EN HORARIO DE USO RESTRINGIDO**

Se podrá solicitar autorización previa para operaciones de tráfico de aeronaves que necesitan operar en condiciones de uso público en horario de uso restringido.

El explotador o piloto de la aeronave deberá de realizar la solicitud contactando con el CEOPS a través de una de las siguientes vías:

TEL: +34-957 214 100 / 07 / 16.

FAX: +34-957 214 133.

E-mail: opsleba@aena.es

La solicitud debe hacerse con una antelación mínima de 4 horas sobre la hora de operación y deberá contener los siguientes datos:

- Identificación de la aeronave.
- Tipo de vuelo.
- Tipo de aeronave.
- Fechas y horas previstas.

El CEOPS realizará las comunicaciones para confirmar la dotación de los servicios necesarios para la operación en uso público (con o sin servicio ATS en función de la necesidad del vuelo), publicará el NOTAM correspondiente, y una vez realizado, confirmará al solicitante la autorización por la misma vía en la que se recibió la

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

solicitud. No se considerará autorizada la operación hasta que sea formalmente confirmada por CEOPS.

**PROCEDIMIENTO DE SOLICITUD DE CATEGORÍA DE INCENDIOS A DEMANDA**

El aeropuerto de Córdoba proporciona Categoría OACI-SEI 3 durante el HR AD (uso público) y Categoría 1 durante el HR AD (uso restringido). En horario de uso público se puede dar Categoría 4 a demanda. Para operar con categoría 4, las compañías deben de solicitarlo a través de una de las siguientes vías:

TEL: +34-957 214 100 / 07 / 16.

FAX: +34-957 214 133.

E-mail: opsleba@aena.es

La solicitud debe hacerse al menos con 4 horas de antelación a la fecha prevista para el vuelo y deberá contener los siguientes datos:

- Identificación de la aeronave.
- Tipo de vuelo.
- Tipo de aeronave.
- Fechas y horas previstas.

La confirmación de la categoría demandada se realizará a través del medio por el que fue solicitada.

***PROCEDIMIENTOS DE ATENUACION DE RUIDOS***

No.

***PROCEDIMIENTOS DE VUELO***

Los vuelos IFR que por razones humanitarias o de Estado deban operar en el aeródromo de Córdoba, lo harán de acuerdo con los procedimientos siguientes:

- 1.- Aeronaves que llegan: ACC Sevilla autorizará a los tráficos IFR a proceder a COR/CDB descendéndolos a mínimos hasta posterior cancelación del PV IFR por parte del Comandante de la aeronave, momento en el que junto con la información del aeródromo, se transferirá a frecuencia aire-aire (118.300 MHz).
- 2.- Aeronaves que salen: Solicitarán autorización IFR de LECS antes de alcanzar 4.000 ft.

NOTA: Por debajo de 4000 ft los pilotos decidirán las medidas a adoptar para garantizar la separación con respecto a las demás aeronaves, vehículos y obstáculos por no prestarse Servicio de Control de Tránsito Aéreo.

***PROCEDIMIENTOS DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP)***

El aeropuerto de Córdoba no dispone de Procedimientos de Visibilidad Reducida (LVP).

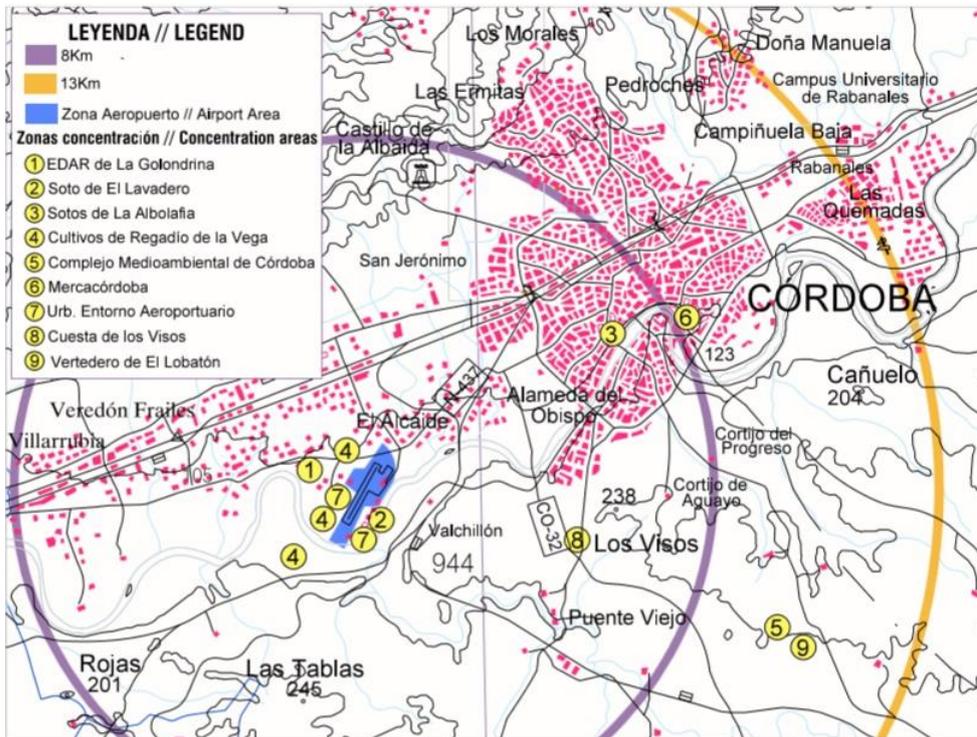
CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AD



INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

Zonas de Concentración de Aves



Zona 1: vencejo común, cernícalo vulgar y estornino negro.

Zona 2: estornino negro y cormorán grande.

Zona 3: cormorán grande, vencejo común, gaviota sombría, gaviota patiamarilla, garcilla bueyera, cernícalo vulgar, paloma bravía y estornino negro.

Zona 4: avefría, cernícalo vulgar, garcilla bueyera, milano negro y milano real

Zona 5: gaviota sombría, gaviota patiamarilla, garcilla bueyera, paloma bravía, milano negro y milano real.

Zona 6: gaviota sombría, gaviota patiamarilla y paloma bravía.

Zona 7: paloma bravía y estornino negro.

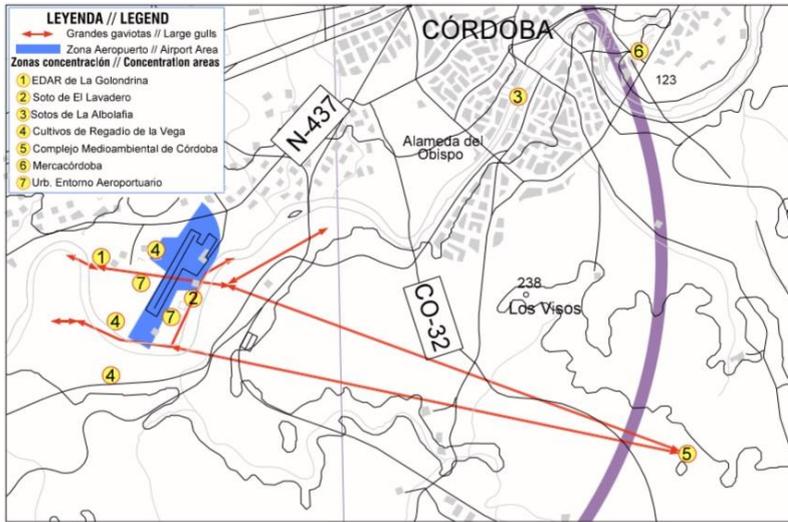
Zona 8: milano negro, milano real, cernícalo vulgar, gaviota patiamarilla y gaviota sombría.

Zona 9: gaviota patiamarilla, gaviota sombría, garcilla bueyera, milano negro y milano real.

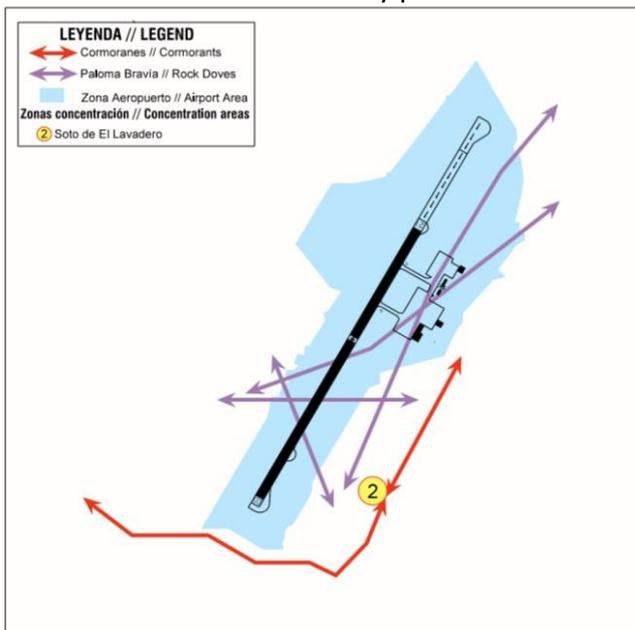
# CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA PFC

## Movimientos de Aves

- Grandes Gaviotas



- Grandes Cormoranes y paloma bravías



Esta información también se recoge en el documento: ODB-SIP-DOC1v1 - Datos de Córdoba

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

**ANEXO:** Cartas relativas al aeródromo, en orden:

- Plano del Aeródromo: ODB-GEN-PLA1v2 - Plano del Aeródromo
- Plano de Estacionamiento y atraque de Aeronaves: ODB-GEN-PLA2v2 - Plano de Estacionamiento y Atraque de Aeronaves
- Plano de Aeródromo para movimientos en tierra: ODB-GEN-PLA1v2 - Plano del Aeródromo
- Plano de Obstáculos de aeródromo: ODB-GEN-PLA40v2-Plano de Obstáculos 21  
ODB-GEN-PLA41v2-Plano de Obstáculos 03
- Carta de salida normalizada - Vuelo por instrumentos : No procede
- Carta de llegada normalizada - Vuelo por instrumentos: No procede
- Carta de aproximación por instrumentos; No procede
- Carta de aproximación visual: ODB-GEN-PLA5v2 - Carta de Aproximación Visual
- Carta topográfica para aproximación por precisión: SIN DATOS
- Carta de área (rutas de salida y tránsito): SIN DATOS
- Carta de área (rutas de llegada y tránsito) SIN DATOS
- Carta de altitud mínima de vigilancia ATC SIN DATOS
- Concentraciones de aves: ODB-GEN-PLA13v1 - Concentraciones de Aves

## PARTE E- DETALLES DE LOS PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES DEL AERÓDROMO, SUS EQUIPOS Y MEDIDAS DE SEGURIDAD

### 5.7 NOTIFICACIONES DE AERÓDROMO

#### *Introducción*

En este punto se va a definir las actuaciones desarrolladas por el gestor referentes al tratamiento de la información aeronáutica y la notificación a los Servicios de Información Aeronáutica.

#### *Reglamento Europeo, referencias*

Los términos se desarrollan definidos en la Subparte OPS.A, Datos del Aeródromo y sus AMC asociados, así como ADR.OR.D.007.

#### *Material AESA*

#### 5.7.1 OBJETO DEL PROCEDIMIENTO

- Notificar a los Servicios de Información Aeronáutica todo cambio que se produzca en la Información del aeródromo que deba ser publicada en el AIP, en SUP o AMDT, en AIC o NOTAM
- Revisar periódicamente la información aeronáutica publicada.
- Preparar y proporcionar la Información Previa al Vuelo
- Recabar la Información Posterior al Vuelo

#### 5.7.2 PERSONAL IMPLICADO Y RESPONSABILIDADES

PERSONAL RESPONSABLE	ACTIVIDAD	OFICINA
Director del Aeropuerto	Comunicar y coordinar los cambios internos	Dirección del Aeropuerto
Director del Aeropuerto	Comunicar al AIS la Información del Aeródromo	Dirección del Aeropuerto
Responsable del departamento	Elaborar NOTAM	Departamento
Director del Aeropuerto	Autorizar los NOTAM	Dirección del Aeropuerto
Director del Aeropuerto	Coordinar la revisión periódica de la Información Aeronáutica.	Dirección del Aeropuerto
Director del Aeropuerto	Revisar periódicamente los NOTAM	Dirección del Aeropuerto
Pilotos/Tripulación de la Aeronave	Confeccionar los PIB	No procede
Centro de Operaciones	Recabar la información posterior al vuelo	

Las identidades de los diversos técnicos se especificaran en las correspondientes hojas de inspección de los diversas instalaciones, que se adjuntan como procedimientos de menor nivel. En este momento, se busca clarificar los departamentos implicados.

### **5.7.3 SOLICITUD DE PUBLICACIONES DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA**

Se debe notificar a los Servicios de Información Aeronáutica (AIS) todo cambio que se produzca en la información de su aeropuerto que deba ser publicado en el AIP, en Suplementos (SUP) y enmiendas al mismo, en Circulares de Información Aeronáutica (AIC) y en NOTAM.

#### *Activación*

Cuando, en base a los procedimientos de menor nivel relacionados con trabajos en la zona aeroportuaria y, más específicamente, con el área de movimiento, o solicitudes de otros departamentos, sea necesaria la notificación de información aeronáutica.

#### *Secuencia de actuaciones*

La información que el gestor aeroportuario debe notificar, para su publicación por el Servicio de Información Aeronáutica, se clasifica siguiendo los siguientes criterios:

- Información a notificar. General:
  - Cambios que afecten a las operaciones del aeropuerto.
  - Cambios o actualizaciones de la información de la sección AD del AIP y excepciones.
  - Disconformidades entre la información publicada en AD del AIP y su situación real.
- Información a notificar según medio de publicación:
  - Información a difundir por el sistema reglamentario AIRAC.
  - Información a difundir mediante NOTAM.
  - Información que no debe difundirse mediante NOTAM.

#### *Registros*

<b>REGISTRO (Código Identificativo asignado)</b>	<b>ACTIVIDAD</b>	<b>RESPONSABLE DEL ARCHIVO Y GESTIÓN</b>	<b>RESPONSABLE DE CUMPLIMENTACIÓN</b>	<b>SOPORTE y LUGAR DE ARCHIVO</b>	<b>PERIODO DE CONSERVACION</b>
ODB-SIP-NOT	Comunicación interna de solicitud de modificación de AIP y generación de NOTAM	Director del aeropuerto	Responsable del Departamento	Dirección del aeropuerto y Dependencias AIS Papel e informático	5 años
ODB-SIP-NOT	Solicitud al AIS de modificación de Información de AIP	Director del aeropuerto	Director del aeropuerto	Dirección del aeropuerto y Dependencias AIS. Papel e informático	5 años
ODB-SIP-NOT	Solicitud de generación de NOTAM	Director del aeropuerto	Responsable del Departamento	Dirección del aeropuerto Papel e	5 años

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

				informático	
	Verificación de la información publicada	Director del aeropuerto	Responsable del Departamento	Dirección del aeropuerto Papel e informático	5 años

#### **5.7.4 REVISIONES PERIODICAS DE INFORMACIÓN PUBLICADA**

##### *Activación*

Debe haber una revisión semestral de la información publicada en el AIP.

##### *Secuencia de actuaciones*

El director del aeropuerto recaba la información AIP y transmite a los responsables de los departamentos cualquier modificación o actualización que haya habido. Se deja constancia de dichas modificaciones y tanto de su envío como su recepción en cada departamento.

##### *Registros*

<b>REGISTRO (Código Identificativo asignado)</b>	<b>ACTIVIDAD</b>	<b>RESPONSABLE DEL ARCHIVO Y GESTIÓN</b>	<b>RESPONSABLE DE CUMPLIMENTACIÓN</b>	<b>SOPORTE y LUGAR DE ARCHIVO</b>	<b>PERIODO DE CONSERVACION</b>
	Revisión periódica de NOTAM	Director del Aeropuerto	Director del Aeropuerto	Dirección del aeropuerto y Dependencias AIS Papel e informático	5 años
ODB-SIP-DOC	Revisión periódica de AIP	Director del Aeropuerto	Responsable del Departamento	Dirección del aeropuerto y Dependencias AIS Papel e informático	5 años
ODB-SIP-NOT	Solicitud de generación de NOTAM.	Responsable del Departamento	Personal del Departamento	Dirección del aeropuerto Papel e informático	5 años
ODB-SIP-NOT	Registro de publicación de NOTAM	Director del Aeropuerto	Responsable del Departamento	Dirección del aeropuerto Papel e informático	5 años
ODB-SIP-DOC	Notificación de la necesidad de revisión	Director del Aeropuerto	Responsable del Departamento	Dirección del aeropuerto Papel e informático	5 años
ODB-SIP-DOC	Parte de incidencias en la	Director del Aeropuerto	Responsable del Departamento	Dirección del aeropuerto Papel e	5 años

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

	posición COM/AIS.			informático	
ODB-SIP-NOT	Notificación efectuada al AIS.	Director del Aeropuerto	Director del Aeropuerto	Dirección del aeropuerto y Dependencias AIS Papel e informático	5 años

**5.7.5 INFORMACIÓN PREVIA AL VUELO**

Los PIB contienen una recapitulación de los NOTAM válidos y otras informaciones de carácter urgente para los explotadores y las tripulaciones de vuelo, están disponibles en las dependencias AIS de aeródromo.

*Activación*

La activación de este servicio será a demanda de las tripulaciones de las aeronaves que vayan a despegar del aeropuerto.

*Secuencia de actuaciones*

A través del sistema ICARO. Se presenta como documento anexo las instrucciones necesarias para su registro y publicación.

Documento: NOM-SIP-DOC10v1-Instrucciones usuario ICARO

*Registro*

Los PIB se confeccionan en lenguaje claro y abreviaturas OACI. Para facilitar su uso, la información contenida en los boletines incluye información relativa a:

- Avisos a la navegación (NAV WARNING): Actividades en reservas de espacio aéreo, zonas restringidas o peligrosas, ejercicios militares, etc.
- GENERALIDADES: Información de importancia para las operaciones distinta a la anterior así como otra información de carácter local de interés para los usuarios.

En función de las necesidades del aeropuerto de Córdoba, los PIB serán boletines locales, donde se incluye información que afecta exclusivamente al aeropuerto, que sea de interés para los usuarios en general, y que no sea motivo de publicación por NOTAM.

Los PIB los proporciona la plataforma ICARO

**5.7.6 INFORMACIÓN POSTERIOR AL VUELO**

*Activación*

Las tripulaciones notificarán a la Torre de Control la presencia de aves y el estado y las condiciones de funcionamiento de las instalaciones o servicios de navegación aérea una vez que la aeronave esté estacionada, excepto en los casos que supongan un peligro inmediato para otra aeronave, en cuyo caso se notificará inmediatamente.

*Secuencia de Actuaciones*

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

El técnico de la Torre de Control preguntará al capitán de la tripulación por la presencia de aves, el estado de las instalaciones y el estado de los servicios. El capitán contestará CORRECTO/INCORRECTO a estas tres preguntas. En caso de que la respuesta sea INCORRECTO, se procederá a pedir más información sobre la instalación/servicio dañado.

Una vez que se haya recabado dicha información, el técnico de la Torre de Control procederá a enviar un informe al Servicio de Mantenimiento, explicitando el servicio o instalación dañado, la hora a la que se produjo el aviso y las circunstancias que considere oportunas. En caso de que se detectaran aves, se avisará al servicio de gestión de Fauna, incluyéndose en este caso la zona donde se han visto así como su posible especie.

*Registro*

REGISTRO (Código Identificativo asignado)	ACTIVIDAD	RESPONSABLE DEL ARCHIVO Y GESTIÓN	RESPONSABLE DE CUMPLIMENTACIÓN	SOPORTE y LUGAR DE ARCHIVO	PERIODO DE CONSERVACION
ODB-SIP-NOT	PIB	Responsable del AIS	Pilotos, técnicos de Control (ICARO)	Dependencias AIS Papel e informático	5 años
ODB-SIP-NOT	Información posterior al vuelo	Responsable del AIS	Pilotos, técnicos de Control	Dependencias AIS Papel e informático	5 años

## **5.8 CONTROL DEL ACCESO AL ÁREA DE MOVIMIENTO**

### *Introducción*

En el presente apartado se desarrollan los contenidos referentes a los procedimientos para proteger la seguridad de las operaciones de aeronaves restringiendo el acceso al área de movimiento a aquellas personas, vehículos, equipamiento y animales, que se encuentren autorizados y que por sus funciones deban acceder.

La mayor parte de los procedimientos relacionados con este aspecto son confidenciales por motivos de seguridad, por lo que sólo se van a describir las medidas implantadas para controlar los accesos.

### *Reglamento Europeo, referencias*

El presente procedimiento y su documentación derivada, se desarrolla cumpliendo con los requisitos esenciales para Aeródromos A.1.g; B.1.d; y B.1.l

### *Material EASA*

### **5.8.1 OBJETO DEL PROCEDIMIENTO**

Para apoyar la seguridad de las operaciones de aeronaves restringiendo el acceso al área de movimiento se establecen las siguientes medidas:

- Coordinación entre las diferentes entidades con funciones relativas a los controles de acceso al área de movimiento.
- Zonificación de las diferentes áreas y su limitación mediante barreras, accesos y carteles.
- Acreditaciones y autorizaciones de personas, animales, equipamiento y vehículos.
- Control de accesos al área de movimiento.

Programa de Seguridad del Aeropuerto: *Confidencial*

### **5.8.2 PERSONAL IMPLICADO Y RESPONSABILIDADES**

<b>PERSONAL RESPONSABLE</b>	<b>ACTIVIDAD</b>	<b>OFICINA</b>
Director del Aeropuerto	Elaboración y actualización del Programa de Seguridad del Aeropuerto.	Dirección del Aeropuerto
AENA	Validación del Programa de Seguridad del aeropuerto y sus actualizaciones y propuesta de aprobación a la autoridad competente.	No procede
AENA ?	Disposición de la infraestructura necesaria para el correcto funcionamiento de la actividad aeroportuaria.	No procede
Director del Aeropuerto	Interlocución entre el	Dirección del Aeropuerto

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

	aeródromo y las organizaciones y entidades presentes.	
Técnico del Departamento de Seguridad Operacional	Evaluación periódica del estado y de la idoneidad de las barreras, accesos y carteles.	Departamento de Seguridad Operacional
Director del Aeropuerto	Autorización de la emisión de acreditaciones y autorizaciones de personas, animales, equipamiento y vehículos para el acceso al área de movimiento.	Dirección del Aeropuerto
Responsable del Departamento de Seguridad Operacional	Emisión de acreditaciones y autorizaciones de personas, animales, equipamiento y vehículos para el acceso al área de movimiento.	Departamento de Seguridad Operacional
Personal del Departamento de Seguridad Operacional	Control del acceso de personas, animales, equipamiento y vehículos que acceden al área de movimiento.	Departamento de Seguridad Operacional

Los comités en los cuales se trata los asuntos relacionados con la seguridad física y los controles de acceso al área de movimiento son:

- Comité local de seguridad (SAG)
- Comité local de seguridad en pista
- Comité local de seguridad en área de movimiento/plataforma.
- Comité de revisión de seguridad operacional
- Comité de coordinación con autoridades militares.

En el punto 5.2.1.2 Comités del aeródromo se desarrollan sus funciones y responsabilidades.

### **5.8.3 COORDINACIÓN CON LOS ORGANISMOS DE SEGURIDAD**

No se tienen datos sobre las empresas privadas que operan en el aeropuerto de Córdoba, ni si hay empresas privadas de seguridad contratadas. De haberlas, debe incluirse en este apartado una breve descripción de cómo se realiza la coordinación entre el aeródromo y los organismos de seguridad contratados.

### **5.8.4 PREVENCIÓN DE ACCESOS NO AUTORIZADOS AL ÁREA DE MOVIMIENTO**

#### **5.8.4.1 Protección del área de movimiento**

- Infraestructura, equipo e instalaciones

Para evitar el acceso no autorizado al área de movimiento, dicha área está delimitada por una barrera (frangible por motivos de seguridad), y existen señales y carteles que anuncian el área de movimiento y su restricción de

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

acceso. Además, en los puntos de acceso hay personal de seguridad cuya misión es verificar que todo el personal que acceda al área de movimiento lo haga estando debidamente autorizado y cumpliendo las normas de seguridad.

Para ello, se recoge la siguiente normativa local:

ODB-SEG-NOM1v1-Normativa de seguridad en plataforma

ODB-SEG-NOM2v1-Normativa de seguridad para acceso de vehículos

- Supervisión

La supervisión se hará atendiendo a dos políticas:

- Supervisión del acceso en sí y el cumplimiento de las normas de acceso:

ODB-SEG-NOM3v1-Supervisión

- Supervisión de las barreras, carteles, señalización: Contemplada dentro del mantenimiento del área de movimiento, recogidas en el punto 5.10.5 Programas de mantenimiento preventivo de ayudas visuales e instalaciones eléctricas

#### **5.8.4.2 Acreditación y autorización de personas, animales, equipamiento y vehículos**

La unidad responsable del procedimiento es la Dirección de Operaciones, Seguridad y Servicios, la emisión la lleva a cabo la Oficina de Seguridad Aeroportuaria del Aeropuerto de Córdoba. Estas acreditaciones y autorizaciones sólo son válidas para este aeropuerto.

En el caso de personas, toda persona que vaya a desarrollar su actividad en la Zona Restringida de Seguridad por un periodo igual o superior a treinta días, estará obligada a disponer de una Acreditación Personal para poder acceder al área de movimiento. Para ello, deberá superar el Curso Básico de Concienciación en Seguridad Aeroportuaria de la Aviación Civil en primer lugar, antes de solicitar la acreditación.

La solicitud deberá ser realizada por un representante reconocido de la empresa/entidad que tenga el contrato con el aeropuerto, asumiendo como responsable la veracidad de los datos aportados. Para ello entregará el formulario de solicitud correspondiente debidamente rellenado y firmado, facilitando los datos y documentos solicitados en el formulario

En el caso de vehículos: La solicitud deberá ser realizada por un representante reconocido de la empresa/entidad que tenga el contrato con el aeropuerto, asumiendo como responsable la veracidad de los datos aportados. Para ello entregará el formulario de solicitud correspondiente debidamente rellenado y firmado, facilitando los datos y documentos solicitados en el formulario.

Todo conductor que opere dentro de la zona restringida del recinto aeroportuario, deberá disponer de:

- Acreditación Personal que permita el acceso a la plataforma.
- Permiso de Conducción de la Jefatura de Tráfico de clase B o superior en vigor y
- Permiso de Conducción en Plataforma (PCP) . Para su obtención se requerirá la superación de un examen sobre:

1. Conocimiento de la Normativa de Seguridad En Plataforma.

2. Conocimiento de la configuración, señalización y características de la plataforma cuando así lo determine la Dirección del Aeropuerto. Adicionalmente, para

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

poder conducir y/o utilizar frecuencias aeronáuticas en el Área de Maniobras, se deberá superar una prueba sobre:

3. Conocimiento sobre la utilización de frecuencias aeronáuticas.

4. Conocimiento de la configuración, señalización y características del Área de Maniobras.

El procedimiento para su acreditación y autorización se recoge de forma más detallada en el documento siguiente: ODB-SEG-NOM2v1-Normativa de seguridad para acceso de vehículos

#### **5.8.4.3 Control de acceso al área de movimiento**

Los procedimientos de control de acceso se recogen de forma más detallada en los siguientes documentos:

ODB-SEG-NOM2v1-Normativa de seguridad para acceso de vehículos

## **5.9 INSPECCION DEL ÁREA DE MOVIMIENTO**

### *Introducción*

Se desarrolla en este puntos los procedimientos para inspeccionar y supervisar el estado del área de movimiento y de sus instalaciones relacionada e informar sobre asuntos de importancia operativa, ya sean de carácter temporal o permanente, a los correspondientes proveedores de servicios de tránsito aéreo y a los proveedores de servicios de información aeronáutica.

### *Reglamento Europeo, referencias*

Se justifica el cumplimiento de la norma de aplicación ADR.OPS.B.015 junto con sus AMC 1 y 2. salvo el punto AMC2 ADR.OPS.B.015 (d), el cual es objeto del epígrafe *Cualificación requerida al personal del aeródromo*.

Por otro lado, las notificaciones relativas al coeficiente de rozamiento se realizan de acuerdo a AMC1 ADR.OPS.C.010 (f)

### **5.9.1 OBJETO DEL PROCEDIMIENTO**

Establecer e implantar un programa de inspecciones que permita asegurar la operatividad del aeródromo. Para ello, se realizan las siguientes actividades:

- Inspeccionar el área de movimiento, el estado de funcionamiento de sus instalaciones y las áreas próximas al aeródromo de las superficies limitadoras de obstáculos para detectar cualquier circunstancia que pueda tener consecuencias en la seguridad o regularidad de las operaciones.
- Evaluar el coeficiente de rozamiento de la superficie de la pista cuando se den circunstancias que podrían reducirlo, y medir la profundidad de nieve o aguas estancadas.
- Informar a los correspondientes proveedores de servicios de tránsito aéreo y los proveedores de servicios de información aeronáutica cuando se den circunstancias que así lo requieran.
- 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.

### **5.9.2 PERSONAL IMPLICADO Y RESPONSABILIDADES**

<b>PERSONAL RESPONSABLE</b>	<b>ACTIVIDAD</b>	<b>OFICINA</b>
Director del Aeropuerto de Córdoba	Elaboración del programa de inspecciones semanales, mensuales, semestrales y anuales de mantenimiento	Dirección del Aeropuerto
Responsable del SGSO del Aeropuerto de Córdoba	Supervisión del programa de inspecciones semanales, mensuales, semestrales y anuales de mantenimiento	Seguridad Operacional del Aeropuerto
Director del Aeropuerto de Córdoba	Aprobación del programa de inspecciones semanales,	Dirección del Aeropuerto

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

	mensuales, semestrales y anuales de mantenimiento	
Técnico de Mantenimiento Aeroportuario	Realización de las inspecciones definidas	Departamento de Mantenimiento
Responsable del Departamento de Mantenimiento	Análisis de las circunstancias notificadas y resolución de conflictos	Departamento de Mantenimiento
Técnico de Mantenimiento Aeroportuario	Coordinación y seguimiento de la resolución final	Departamento de Mantenimiento

Las identidades de los diversos técnicos se especificaran en las correspondientes hojas de inspección de los diversas instalaciones, que se adjuntan como procedimientos de menor nivel. En este momento, se busca clarificar los departamentos implicados.

#### **5.9.4 PROGRAMA DE INSPECCIONES DEL ÁREA DE MOVIMIENTO**

##### **5.9.4.1 Inspecciones periódicas**

En cumplimiento de ADR.OPS.B.015 (b) y AMC1 ADR.OPS.B.015 (a),(b) y (c), se definen unos procedimientos de menor nivel, que se adjuntan en el anexo, en el que se indica brevemente el alcance de las inspecciones, el personal encargado de desarrollarla y la frecuencia con la que se realiza. En este sentido, se definen unas frecuencias mínimas según el reglamento que, debido al bajo uso del aeropuerto de Córdoba para tráfico regular, serán suficientes. Se definen a continuación:

- 1) Pistas de vuelo, incluyendo áreas adyacentes asociadas.
  - a) Parámetros críticos para la seguridad operacional (Presencia de FOD, funcionamiento general de las ayudas visuales, focos de atracción de fauna y estado de las superficies pavimentadas): **tres veces al día**, dependiendo de operaciones fuera de horario.
  - b) Resto de parámetros, incluyendo la vigilancia de las Superficies Limitadoras de Obstáculos en aquellas zonas visibles desde el interior del aeródromo, **una vez al día**.
- 2) Calles de rodaje, incluyendo áreas adyacentes asociadas.
  - a) Parámetros críticos para la seguridad operacional: **dos veces al día**.
  - b) Resto de parámetros: **una vez a la semana**.
- 3) Plataformas de estacionamiento de aeronaves.
  - a) Parámetros críticos para la seguridad operacional: **dos veces al día**.
  - b) Resto de parámetros: **una vez a la semana**.
- 4) Sistemas de iluminación y luces de obstáculos. Inspecciones técnicas completas de los sistemas de iluminación. **Una vez al día**.
- 5) Otras zonas no pavimentadas en el entorno del área de movimiento, incluyendo el estado y señalización de las áreas de afección a las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, **una vez a la semana**.
- 6) Vallados perimetrales y accesos, **una vez a la semana**.
- 7) Inspecciones en vuelo de los sistemas de iluminación, incluyendo sistemas de iluminación de aproximación, de pista y sistemas visuales indicadores de la

pendiente de aproximación, **cada 30 meses y cada vez que se instale o modifique sustancialmente un sistema de iluminación.**

8) Evaluaciones fotométricas de los sistemas de iluminación.

a) Para las luces empotradas: **Semestrales**

b) Resto de las luces: **Anual**

c) Para operaciones nocturnas, **una vez al año**, debido a que el aeropuerto de Córdoba se usa para emergencias médicas.

d) Cada vez que se instale o modifique sustancialmente un sistema de iluminación. Estas inspecciones comprenderán las luces que puedan ser evaluadas de los sistemas de iluminación de aproximación, pistas y rodaduras en los tramos correspondientes a los accesos y salidas de pistas, incluyendo barras de parada.

FRECUENCIA	3/4 veces al día	2 veces al día	Diaria	Semanal	Semestral	Anual
<b>INSPECCIÓN</b>	Parámetros críticos para la seguridad operacional en pistas	Parámetros críticos para la seguridad operacional en calles de Rodaje	Resto de parámetros en pista	Resto de parámetros en calles de rodaje	Evaluación fotométrica de luces empotradas	Evaluación fotométrica del resto de las luces
		Parámetros críticos para la seguridad operacional en plataforma	Sistemas de iluminación y luces de obstáculos	Zonas no pavimentadas en el entorno del área de movimiento		Luces para operaciones nocturnas
				Vallados perimetrales y accesos		

### 5.9.3.2 Inspecciones en circunstancias extraordinarias

Se podrán requerir inspecciones del área de movimiento no programadas, en los siguientes casos:

- Durante la ejecución de obras y tras su conclusión y antes de la apertura al tráfico de la zona afectada.
- Cuando se active el Procedimiento 24. Operaciones en condiciones invernales.
- Cuando se active el Procedimiento 25. Operaciones en condiciones meteorológicas adversas.
- Inmediatamente después de accidentes/incidentes o tras reclamaciones de pilotos.
- Cuando los proveedores de servicio ATS lo soliciten ante alguna condición inusual.

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

**5.9.3.3 Registros**

REGISTRO (Código Identificativo asignado)	ACTIVIDAD	RESPONSABLE DEL ARCHIVO Y GESTIÓN	RESPONSABLE DE CUMPLIMENTACIÓN	SOPORTE y LUGAR DE ARCHIVO	PERIODO DE CONSERVACION
ODB-REG- OPS-PR	Revisiones	Responsable del Departamento	Técnico de Mantenimiento	Departamento de Mantenimiento	Revisión: 1 año fotometrías: 5 años

**5.9.3.4 Tabla resumen**

Tipo de Inspección	Responsable de ejecución	Frecuencia de ejecución	Procedimiento de Inspección	Registro
Programada	Técnico de Mantenimiento Aeroportuario	Diaria	ODB-OPS-PR32v2- REVISIÓN DIARIA DE BALIZAMIENTO	ODB-REG-OPS-PR32v2- INFORME REVISIÓN DIARIA DE BALIZAMIENTO
Programada	Técnico de Mantenimiento Aeroportuario	Mensual	ODB-OPS-PR33v2- REVISIÓN MENSUAL DE TORRES DE ILUMINACION DE PLATAFORMA	ODB-REG-OPS-PR33v2- REVISIÓN MENSUAL DE TORRES DE ILUMINACION DE PLATAFORMA
No Programada	Personal del SSEI	Ante precipitaciones intensas (30 mm/h o 60 mm en 12 horas) o ante la recepción de un Aviso de Aeródromo referente a Tormenta	ODB-OPS-PR07v2- PROCEDIMIENTO DE MEDICIÓN DE PROFUNDIDAD DE AGUAS ESTANCADAS EN PISTA 03-21	ODB-REG-OPS-PR07v2- PROCEDIMIENTO DE MEDICIÓN DE PROFUNDIDAD DE AGUAS ESTANCADAS EN PISTA 03-21
Programada.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dirección del Aeropuerto</li> <li>• Centro de Operaciones</li> <li>• Salvamento y Extinción de Incendios.</li> <li>• Mantenimiento</li> </ul>	Diaria	ODB-OPS-PR41v3- REVISIONES DE PISTA	ODB-REG-OPS-PR41v3- INFORME REVISIONES DE PISTA
Programada	Técnico de Mantenimiento Aeroportuario	Semanal	ODB-OPS- PR34v3_ REVISIÓN SEMANTAL DE GRUPOS ELECTRÓGENOS	ODB-REG-OPS- PR34v3_ REVISIÓN SEMANTAL DE GRUPOS ELECTRÓGENOS
Programada	Técnico de Mantenimiento Aeroportuario	Semestral	ODB-OPS-PR36v2- REVISIÓN SEMESTRAL DE	ODB-REG-OPS-PR36v2- REVISIÓN SEMESTRAL DE GRUPOS ELECTRÓGENOS

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

			GRUPOS ELECTRÓGENOS	
Programada	Técnico de Mantenimiento Aeroportuario y personal técnico y de servicio de la empresa adjudicataria	Anual	ODB-OPS-PR37v2- REVISIÓN ANUAL DE EQUIPOS SAI	ODB-REG-OPS-PR37v2- REVISIÓN ANUAL DE EQUIPOS SAI
Programada	Técnico de Mantenimiento Aeroportuario y personal técnico y de servicio de la empresa adjudicataria	Anual	ODB-OPS-PR38v2- REVISIÓN TERMOGRÁFICA ANUAL DE INSTALACIONES ELÉCTRICAS	ODB-REG-OPS-PR38v2- REVISIÓN TERMOGRÁFICA ANUAL DE INSTALACIONES ELÉCTRICAS
Programada	Técnico de Mantenimiento Aeroportuario	Anual	ODB-OPS-PR39v2- INSPECCIONES SEMANALES, MENSUALES, SEMESTRALES Y ANUALES DE MANTENIMIENTO	ODB-REG-OPS-PR39v2- INSPECCIONES SEMANALES, MENSUALES, SEMESTRALES Y ANUALES DE MANTENIMIENTO
Programada	Técnico de Mantenimiento Aeroportuario y personal técnico y de servicio de la empresa adjudicataria	Anual	ODB-OPS-PR35v2- REVISIÓN DE LA INTENSIDAD MEDIA DEL HAZ PRINCIPAL DE LAS LUCES AERONÁUTICAS	ODB-REG-OPS-PR35v2- REVISIÓN DE LA INTENSIDAD MEDIA DEL HAZ PRINCIPAL DE LAS LUCES AERONÁUTICAS
Programada	Técnico de Mantenimiento Aeroportuario	Anual	ODB-OPS-PR45v1- COMPROBACIÓN TIEMPOS DE RESPUESTA DE SMP AAVV	ODB-REG-OPS-PR45v1- COMPROBACIÓN TIEMPOS DE RESPUESTA DE SMP AAVV
Programada	Técnico de Mantenimiento Aeroportuario	Anual	ODB-OPS- PR53v1_PROCD_MANUAL_AAVV	ODB-REG-OPS- PR53v1_PROCD_MANUAL_AAVV
Programada	Técnico de Mantenimiento Aeroportuario Y SSEI	Diaria	ODB-MTO-PR11v1- REVISIONES DE CALLES DE RODAJE Y PLATAFORMA	ODB-REG-MTO-PR11v1- REVISIONES DE CALLES DE RODAJE Y PLATAFORMA
Programada	Técnico de Mantenimiento Aeroportuario Y SSEI	Semanal	ODB-MTO-PR9V1 - REVISIONES DE ZONAS NO PAVIMENTADAS	ODB-REG-MTO-PR9V1 - REVISIONES DE ZONAS NO PAVIMENTADAS
Programada	Técnico de Mantenimiento Aeroportuario y SSEI	Semanal	ODB-MTO-PR10V1- REVISIONES DE VALLADOS Y ACCESOS	ODB-REG-MTO-PR10V1- REVISIONES DE VALLADOS Y ACCESOS

#### **5.9.4 NOTIFICACION**

Las circunstancias que deben ser publicadas en NOTAM son la siguientes:

- Coeficiente de rozamiento menor al mínimo establecido.
- Ayudas visuales dañadas.
- Funcionamiento del equipamiento meteorológico deficiente.

Cuando el responsable del departamento de mantenimiento es notificado de algunas de estas circunstancias, solicita al director del aeropuerto la generación del NOTAM correspondiente. Debe registrarse el expediente de la incidencia, la solicitud de NOTAM y el NOTAM.

Debe notificar también al Director y al Centro de Control si es necesario restringir las operaciones en el aeropuerto o, incluso, cerrarlo hasta que la incidencia esté solucionada.

#### **5.9.5 RESOLUCION DE INCIDENCIAS**

Cuando se detecta una incidencia en las inspecciones, se debe:

- Si se puede subsanar directamente, siguiendo el procedimiento asociado, se subsana. Si no, se notifica al responsable del departamento para que active el procedimiento necesario para su resolución, incluyéndose las notificaciones necesarias.

- Se anota en el registro de inspecciones, que incluye:
  - Detalles de los intervalos de inspección y fechas;
  - Nombres de las personas que han llevado a cabo la inspección;
  - Resultado y observaciones, si las hubiera.

Deberá disponerse de un registro de seguimiento, donde se anoten las fechas de detección de incidencias, si estas tienen consecuencias sobre las operaciones, las acciones mitigadoras temporales y la fecha de subsanación, cuando la misma se produzca.

## **5.10 MANTENIMIENTO DE LAS AYUDAS VISUALES Y NO VISUALES Y DE LAS INSTALACIONES ELECTRICAS**

### *Introducción*

En el presente apartado se desarrollan los contenidos referentes a los procedimientos de mantenimiento de las ayudas visuales y no visuales y de las instalaciones eléctricas del aeródromo.

### *Reglamento Europeo, referencias*

Se justifica parcialmente el cumplimiento de la norma de aplicación ADR.OPS.C.005 y su AMC1; y completamente de la norma de aplicación ADR.OPS.C.015 y su AMC1.

Para la elaboración de los procedimientos se ha tenido en cuenta el material publicado por AESA CSA-14-IT-08

### *Material AESA*

### **5.10.1 OBJETO DEL PROCEDIMIENTO**

El objeto del presente procedimientos es establecer e implementar un programa de mantenimiento incluyendo el mantenimiento preventivo, para mantener las ayudas visuales y no visuales y las instalaciones eléctricas del aeródromo de forma que cumplan con los requisitos esenciales establecidos en el Anexo V bis del Reglamento (CE) nº 216/2008

### **5.10.2 PERSONAL IMPLICADO Y RESPONSABILIDADES**

<b>PERSONAL RESPONSABLE</b>	<b>ACTIVIDAD</b>	<b>OFICINA</b>
Director del Aeropuerto de Córdoba	Elaboración de los programas de mantenimiento preventivo de las ayudas visuales	Dirección del Aeropuerto
Responsable del SGSO del Aeropuerto de Córdoba	Aprobación de los programas de mantenimiento preventivo de las ayudas visuales	Seguridad Operacional del Aeropuerto
Técnico de Mantenimiento Aeroportuario	Realización de las actuaciones de mantenimiento preventivo de las ayudas visuales	Departamento de Mantenimiento
Director del Aeropuerto de Córdoba	Elaboración de los programas de mantenimiento preventivo de las ayudas eléctricas	Dirección del Aeropuerto
Responsable del Departamento de Seguridad Operacional	Aprobación de los programas de mantenimiento preventivo de las ayudas eléctricas.	Seguridad Operacional del Aeropuerto
Técnico de Mantenimiento	Realización de las	Departamento de

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

Aeroportuario	actuaciones de mantenimiento preventivo de las ayudas eléctricas.	Mantenimiento
Responsable del Departamento de Mantenimiento e ingeniería	Coordinación de la realización de pruebas y ensayos realizados por empresas externas.	Departamento de Mantenimiento e ingeniería
Responsable del Departamento de Mantenimiento e ingeniería	Supervisión del cumplimiento y la eficacia de los programas de mantenimiento	Departamento de Mantenimiento e ingeniería
Responsable del Departamento de Mantenimiento e ingeniería	Dirigir la gestión de repuestos para los sistemas de ayudas visuales y aprobar la solicitud de nuevos suplidos	Departamento de Mantenimiento e ingeniería
Responsable del Departamento de Mantenimiento e ingeniería	Verificación de que los proveedores CNS y Meteorología disponen de los planes de mantenimiento preventivo	Departamento de Mantenimiento e ingeniería
Responsable del Departamento de Mantenimiento e ingeniería	Coordinación con los proveedores de Servicios de Navegación Aérea las actividades de mantenimiento de los sistemas de energía.	Departamento de Mantenimiento e ingeniería

### **5.10.3 OBJETIVOS DE MANTENIMIENTO**

El objetivo de mantenimiento para las ayudas visuales es que durante cualquier periodo de operaciones, estén en buenas condiciones de funcionamiento todas las luces de los sistemas de iluminación de aproximación y de pista y que, en todo caso, no se descienda de los niveles de servicio establecidos.

Se considera que una luz está fuera de servicio cuando la intensidad media de su haz principal sea inferior al 50% del su valor de diseño.

<b>SISTEMA DE ILUMINACIÓN</b>	<b>Requisito</b>	<b>Tiempo máximo de Computación</b>
Luces de eje de pista	95% en servicio o el 85% si hay alcance visual de más de 550m	1 segundo
Luces de borde de pista	95% en servicio, o el 85% si hay alcance visual de más de 550m	15 segundos
Luces de final de pista	75% en servicio o el 85% si hay alcance visual de más de 550m	1 segundo
Barra de parada	-	1 segundo
Obstáculo	-	15 segundos
Luces de eje de calle de rodaje	-	15 segundos

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

No puede haber dos luces fuera de servicio adyacentes ni alterarse el patrón de iluminación.

Para poder usar la pista en vuelo visual con un alcance visual de menos de 550m, la barra de parada para la posición de espera debe cumplir:

- No tener más de dos luces fuera de servicio.
- Que no haya dos luces adyacentes fuera de servicio a menos que el espacio entre ellas sea menor que el de diseño.

#### **5.10.4 GESTION DE MANTENIMIENTO**

El departamento de mantenimiento se encarga de tanto el mantenimiento preventivo como el correctivo de:

- Ayudas visuales y otros sistemas de iluminación requeridos para la seguridad de las operaciones del aeródromo;
- Abastecimiento de energía y otros sistemas eléctricos;
- Pavimentos, otras superficies del suelo y sistemas de drenaje;
- Vallado y otros dispositivos de control de acceso;
- Equipamiento y vehículos que sean necesarios para la seguridad de las operaciones del aeródromo; y
- Edificios que son necesarios para la seguridad de las operaciones del aeródromo.

En los diversos apartados de este punto se refieren los diferentes procedimientos para tanto el mantenimiento preventivo de las diferentes áreas del aeropuerto, así como su frecuencia, como las acciones de mantenimiento correctivo, derivados de acciones planificadas con resultado no satisfactorio. Dichas acciones también se encuentran dentro de los procedimientos desarrollados en cada apartado. El primer paso será la asignación de las ordenes de trabajo a los técnicos de mantenimiento. En general, los técnicos del departamento están cualificados para las tareas de mantenimiento correctivo. Para aquellas en las que sea necesario una formación específica, según lo descrito en el procedimiento correspondiente, el responsable del departamento debe decidir si es necesario dar dicha formación a un técnico o, por el contrario, contratar una empresa externa.

Para las acciones correctivas que se realicen en períodos superiores a 1 año, se recomienda la adjudicación de los trabajos a una empresa externa.

Se deben registrar y supervisar todas las acciones, según se especifica en cada procedimiento, para su posterior evaluación. Es conveniente, por tanto, que se pueda acceder a los registros por parte del personal de mantenimiento. Para ello, y teniendo en cuenta de que los registros se han actualizado a base Excel, es conveniente que existan dos bases, una de seguridad y otra para la su consulta.

Todos los programas de mantenimiento deberán analizarse y revisarse una vez al año. El director del aeropuerto elaborará un informe sobre el grado de cumplimiento de cada uno de los programas de mantenimiento preventivo, donde se incluya información sobre el número de actuaciones realizadas sobre las previstas, el cumplimiento de las fechas y plazos previstos, y las principales incidencias en el mantenimiento realizado. Dicho informe deberá estar elaborado en el plazo máximo de dos meses. En dicho informe, el responsable del Departamento realizará una evaluación de las medidas preventivas y de sus resultados, valorando así la eficiencia y

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

eficacia de cada acción y del conjunto de las mismas, a través de lo cual debe alcanzarse una propuesta de medidas que corrijan, si fuera necesario, el origen del resultado negativo de la evaluación.

Para mantener en funcionamiento las instalaciones del aeropuerto tiene que haber técnicos en servicio en número suficiente, durante el horario operativo del aeropuerto, para poder atender y/o solventar debidamente cualquier incidencia que pudiese surgir.

También se debe asegurar que dispone de los medios materiales adecuados para acometer todas las acciones desarrolladas en el programa de mantenimiento, indicando si dichos medios son propios o no. En todo caso y al menos dispondrá de:

(1) Una biblioteca de referencia, que contenga una copia de todos los manuales técnicos de los fabricantes, planos as-built y cualquier otro documento técnico necesario para el mantenimiento, actualizada.

(2) Material en stock de los elementos críticos, que aseguren la disposición de existencias suficientes para repuestos teniendo en cuenta la vida útil del elemento y el tiempo de suministro necesario. Este material también deberá tener un control documental por parte del Gestor Aeroportuario, quien fijará el nivel mínimo de existencias teniendo en consideración los aspectos mencionados.

Para la adecuada gestión del mantenimiento preventivo y correctivo, es fundamental mantener un número óptimo de recambios, sobre todo de las ayudas visuales. En caso de que el número fuera inferior al mínimo establecido, se activarán los procesos de solicitud y compra de nuevos recambios.

	<b>Balizas</b>	<b>Lámparas</b>	<b>Otros repuestos</b>
<b>Número óptimo</b>	50%	50%	50%
<b>Número Mínimo</b>	30%	30%	20%

El reemplazo de lámparas se podrá realizar considerándolo como un mantenimiento preventivo, es decir, cambio total del juego de lámparas en ciertas secciones del sistema, de acuerdo con un programa de períodos fijos que deberá establecerse teniendo en cuenta la vida útil media de las lámparas en uso. Por tanto, será imprescindible llevar a cabo un registro fiable de las horas de funcionamiento de cada sección del sistema de luces del aeropuerto

El proceso de solicitud y compra:

*Activación.*

Cuando el número de recambios llegue al número mínimo de repuestos de la ayuda visual o cuando se acerque el momento del reemplazo de las lámparas y no haya suficientes repuestos para que, después del reemplazo, se mantengan los niveles óptimos de repuestos.

*Procedimiento.*

El responsable del Departamento de Mantenimiento manda una solicitud de compra de los recambios al distribuidor correspondiente de la ayuda visual en cuestión. El número de recambios a comprar será el suficiente para superar el nivel óptimo de repuestos.

*Registro.*

Debe quedar registrado la fecha de la solicitud y la fecha de llegada de los repuestos, la solicitud de compra y el número de repuestos comprados.

**5.10.5 PROGRAMAS DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO DE AYUDAS VISUALES E INSTALACIONES ELÉCTRICAS**

Para las ayudas visuales y no visuales:

<b>Equipo o Instalación</b>	<b>Programa de mantenimiento</b>	<b>Frecuencia</b>	<b>Personal</b>	<b>Vehículo y equipos necesarios</b>
Luces elevadas	ODB-OPS-PR32v2- REVISIÓN DIARIA DE BALIZAMIENTO	Diaria	Técnicos de Mantenimiento	Vehículo con luces anticolisión y Radio portátil
	ODB-OPS-PR39v2- INSPECCIONES SEMANALES, MENSUALES, SEMESTRALES Y ANUALES DE MANTENIMIENTO	Mensual y Semestral	Técnicos de Mantenimiento	Vehículo con luces anticolisión y Radio portátil
	ODB-OPS-PR41v3- REVISIONES DE PISTA	Diaria y ocasional	Técnicos de Mantenimiento	Vehículo con luces anticolisión y Radio portátil
Luces empotradas	ODB-OPS-PR32v2- REVISIÓN DIARIA DE BALIZAMIENTO	Diaria	Técnicos de Mantenimiento	Vehículo con luces anticolisión y Radio portátil
	ODB-OPS-PR39v2- INSPECCIONES SEMANALES, MENSUALES, SEMESTRALES Y ANUALES DE MANTENIMIENTO	Mensual, Semestral y anual	Técnicos de Mantenimiento	Vehículo con luces anticolisión y Radio portátil
	ODB-OPS-PR41v3- REVISIONES DE PISTA	Diaria y ocasional	Técnicos de Mantenimiento	Vehículo con luces anticolisión y Radio portátil
Luces indicadoras de obstáculos	ODB-OPS-PR32v2- REVISIÓN DIARIA DE BALIZAMIENTO	Diaria	Técnicos de Mantenimiento	Vehículo con luces anticolisión y Radio portátil
	ODB-OPS-PR39v2- INSPECCIONES SEMANALES, MENSUALES, SEMESTRALES Y ANUALES	Mensual	Técnicos de Mantenimiento	Vehículo con luces anticolisión y Radio portátil

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

	DE MANTENIMIENTO			
	ODB-OPS-PR41v3- REVISIONES DE PISTA	Diaria y ocasional	Técnicos de Mantenimiento	Vehículo con luces anticolisión y Radio portátil
Indicadores PAPI	ODB-OPS-PR32v2- REVISIÓN DIARIA DE BALIZAMIENTO	Diaria	Técnicos de Mantenimiento	Vehículo con luces anticolisión y Radio portátil
	ODB-OPS-PR39v2- INSPECCIONES SEMANALES, MENSUALES, SEMESTRALES Y ANUALES DE MANTENIMIENTO	Mensual y Semestral	Técnicos de Mantenimiento	Vehículo con luces anticolisión, guantes aislantes y Radio portátil
Indicadores de la dirección de viento	ODB-OPS-PR32v2- REVISIÓN DIARIA DE BALIZAMIENTO	Diaria	Técnicos de Mantenimiento	Vehículo con luces anticolisión y Radio portátil
	ODB-OPS-PR39v2- INSPECCIONES SEMANALES, MENSUALES, SEMESTRALES Y ANUALES DE MANTENIMIENTO	Semestral	Técnicos de Mantenimiento	Vehículo con luces anticolisión, guantes aislantes y Radio portátil
Proyectores de iluminación de plataforma	ODB-OPS-PR32v2- REVISIÓN DIARIA DE BALIZAMIENTO	Diaria	Técnicos de Mantenimiento	Vehículo con luces anticolisión y Radio portátil
	ODB-OPS-PR33v2- REVISIÓN MENSUAL DE TORRES DE ILUMINACION DE PLATAFORMA	Mensual	Técnicos de Mantenimiento	Vehículo con luces anticolisión, prismáticos, Guantes aislantes, Multímetro y Radio portátil
Letreros	ODB-OPS-PR32v2- REVISIÓN DIARIA DE BALIZAMIENTO	Diaria	Técnicos de Mantenimiento	Vehículo con luces anticolisión y Radio portátil
	ODB-OPS-PR41v3- REVISIONES DE PISTA	Diaria y ocasional	Técnicos de Mantenimiento	Vehículo con luces

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

				anticolisión y Radio portátil
	ODB-OPS-PR39v2-INSPECCIONES SEMANALES, MENSUALES, SEMESTRALES Y ANUALES DE MANTENIMIENTO	Anual	Técnicos de Mantenimiento	Vehículo con luces anticolisión, guantes aislantes y Radio portátil
Señalización horizontal/marcas	ODB-OPS-PR41v3-REVISIONES DE PISTA	Diaria y ocasional	Técnicos de Mantenimiento	Vehículo con luces anticolisión y Radio portátil
	ODB-OPS-PR39v2-INSPECCIONES SEMANALES, MENSUALES, SEMESTRALES Y ANUALES DE MANTENIMIENTO	Mensual	Técnicos de Mantenimiento	Vehículo con luces anticolisión y Radio portátil
Fotometrías	ODB-OPS-PR35v2-REVISIÓN DE LA INTENSIDAD MEDIA DEL HAZ PRINCIPAL DE LAS LUCES AERONÁUTICAS	Anual	Técnicos de Mantenimiento y personal externo	Vehículo con luces anticolisión, linterna y Radio portátil
Inspecciones en vuelo	OBG-OPS-PR4V1-INSPECCIONES EN VUELO	30 meses	Piloto y técnicos de mantenimiento.	Aeronave

Hay que tener en cuenta las diferentes características de rozamiento entre las áreas pintadas y las que no, como se trata de forma más desarrollada en el punto 5.12.3.2.2 Programa de evaluación de las características de los pavimentos, para reducir esta diferencia, se añade de una pequeña cantidad de arena de sílice a la mezcla de pintura para aumentar las propiedades de fricción de la superficie pintada; en el caso de la señal de punto de visada, dichas señales pueden estar formadas por numerosas fajas finas que la conformen de manera que se favorezca el coeficiente de rozamiento de la pista.

Para las instalaciones eléctricas

Equipo o Instalación	Programa de mantenimiento	Frecuencia	Personal	Vehículo y equipos necesarios
Cabinas eléctricas	ODB-MTO-PR7V1 - REVISION DE CABINAS ELECTRICAS	Mensual	Técnicos de Mantenimiento	Vehículo con luces anticolisión y Radio portátil
	ODB-MTO-PR7V1 -	Anual	Técnicos de	Vehículo con

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

	REVISION DE CABINAS ELECTRICAS		Mantenimiento	luces anticolidión y Radio portátil
Grupos electrógenos	ODB-OPS-PR34v3_REVISIÓN SEMANAL DE GRUPOS ELECTRÓGENOS	Semanal	Técnicos de Mantenimiento	Vehículo con luces anticolidión y Radio portátil
	ODB-OPS-PR36v2-REVISIÓN SEMESTRAL DE GRUPOS ELECTRÓGENOS	Semestral	Técnicos de Mantenimiento	Vehículo con luces anticolidión, guantes aislantes y Radio portátil
	ODB-OPS-PR38v2-REVISIÓN TERMOGRÁFICA ANUAL DE INSTALACIONES ELÉCTRICAS	Anual	Técnicos de Mantenimiento y personal externo	Vehículo con luces anticolidión y Radio portátil
Reguladores	ODB-OPS-PR39v2-INSPECCIONES SEMANALES, MENSUALES, SEMESTRALES Y ANUALES DE MANTENIMIENTO	Mensual, semestral y anual	Técnicos de mantenimiento	Vehículo con luces anticolidión, guantes aislantes y Radio portátil
	ODB-OPS-PR38v2-REVISIÓN TERMOGRÁFICA ANUAL DE INSTALACIONES ELÉCTRICAS	Anual	Técnicos de Mantenimiento y personal externo	Vehículo con luces anticolidión y Radio portátil
Transformadores	ODB-OPS-PR38v2-REVISIÓN TERMOGRÁFICA ANUAL DE INSTALACIONES ELÉCTRICAS	Anual	Técnicos de Mantenimiento y personal externo	Vehículo con luces anticolidión y Radio portátil
	ODB-OPS-PR38v2-REVISIÓN TERMOGRÁFICA ANUAL DE INSTALACIONES ELÉCTRICAS	Bienal	Técnicos de Mantenimiento y personal externo	Vehículo con luces anticolidión y Radio portátil
	ODB-OPS-PR37v2-REVISIÓN ANUAL DE EQUIPOS SAI	Anual	Técnicos de mantenimiento y personal externo	No procede
Sistemas de alimentación ininterrumpida (SAI)	ODB-OPS-PR38v2-REVISIÓN TERMOGRÁFICA ANUAL DE INSTALACIONES ELÉCTRICAS	Anual	Técnicos de Mantenimiento y personal externo	Vehículo con luces anticolidión y Radio portátil
	ODB-OPS-PR45v1-COMPROBACIÓN TIEMPOS DE RESPUESTA	Mensual y semestral	Técnicos de mantenimiento y técnicos	No procede

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

	DE SMP AAVV		operarios del sistema	
	ODB-OPS-PR52v3 - PROTOCOLO DE PRUEBAS (para la fuente secundaria)	Anual	Técnicos de mantenimiento y técnicos de operaciones	No procede
Redes de distribución de alta tensión	ODB-OPS-PR53v1_PROCD_MANUAL_AAVV	Anual	Técnicos de mantenimiento	No procede
Redes de distribución de baja tensión	ODB-OPS-PR39v3-INSPECCIONES SEMANALES, MENSUALES, SEMESTRALES Y ANUALES DE MANTENIMIENTO	Anual	Técnicos de mantenimiento	Vehículo con luces anticolisión, guantes aislantes y Radio portátil
	ODB-OPS-PR45v1-COMPROBACIÓN TIEMPOS DE RESPUESTA DE SMP AAVV	Semestral	Técnicos de mantenimiento y técnicos de operaciones	No procede
Sistemas de mando y presentación	ODB-OPS-PR45v1-COMPROBACIÓN TIEMPOS DE RESPUESTA DE SMP AAVV	Anual	Técnicos de mantenimiento y técnicos de operaciones	No procede
Protocolos de pruebas	ODB-OPS-PR52v3 - PROTOCOLO DE PRUEBAS	Anual	Técnicos de mantenimiento	No procede

**5.10.6 MANTENIMIENTO DE LAS AYUDAS DE NAVEGACIÓN AÉREAS NO VISUALES.**

El aeropuerto de Córdoba tiene las siguientes ayudas no visuales: NDB, VOR y DME. Su localización puede verse en: ODB-GEN-PLA1v2 - Plano del Aeródromo

Equipo o Instalación	Programa de mantenimiento	Frecuencia	Personal	Vehículo y equipos necesarios
NDB	ODB-MTO-PR12v1-REVISION DE LAS AYUDAS NO VISUALES	Mensual	Técnico de Mantenimiento	Vehículo con luces anticolisión y Radio portátil
VOR	ODB-MTO-PR12v1-REVISION DE LAS AYUDAS NO VISUALES	Mensual	Técnico de Mantenimiento	Vehículo con luces anticolisión y Radio portátil
DME	ODB-MTO-PR12v1-REVISION DE LAS AYUDAS NO VISUALES	Mensual	Técnico de Mantenimiento	Vehículo con luces anticolisión y Radio portátil

## **5.11 OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LOS EQUIPOS DE AERÓDROMO**

### *Introducción*

En el presente apartado se desarrollan los contenidos referentes a los procedimientos de operación y mantenimiento de los equipos de aeródromo. Se entiende por equipo de aeródromo cualquier equipo, aparato, dependencia, programa informático o accesorio que es utilizado o está destinado a ser utilizado para contribuir a la operación de aeronaves en un aeródromo.

### *Reglamento Europeo, referencias*

Mediante el presente procedimiento y su documentación auxiliar, se justifica parcialmente el cumplimiento de la norma de aplicación ADR.OPS.C.005, en concreto su apartado (e)

### *Material AESA*

### **5.11.1 OBJETO DEL PROCEDIMIENTO**

El objeto del presente procedimiento es establecer e implementar un programa de mantenimiento incluyendo el mantenimiento preventivo para mantener los equipos del aeródromo de forma que se cumplan con los requisitos esenciales establecidos en el Anexo V bis del Reglamento (CE) nº 216/2008

Los programas de mantenimiento incluyen los siguientes equipos de aeródromo:

- Equipos relacionados con la seguridad en el área de maniobras.
- Equipos relacionados con la seguridad en plataforma
- Equipos relacionados con la gestión de situaciones de emergencia
- Aplicaciones y herramientas informáticas.
- Vehículos

### **5.11.2 PERSONAL IMPLICADO Y RESPONSABILIDADES**

Por el elevado número de actividades, cada apartado recogerá las responsabilidades específicas según actividad.

### **5.11.3 MANTENIMIENTO Y OPERACIÓN DE LOS EQUIPOS DEL AERÓDROMO**

#### **5.11.3.1 Equipos relacionados con la seguridad en el área de maniobras**

<b>Tipo de equipo</b>	<b>Responsable de operación</b>	<b>Personal (externo/ interno)</b>	<b>Documentación y manuales de operación</b>	<b>Responsable de mantenimiento</b>	<b>Personal (externo/ interno)</b>	<b>Documentación mantenimiento</b>
Sistema de frenado de emergencia de aeronaves	Técnico de operaciones	Interno	SIN DATOS	Técnico de mantenimiento	Interno	SIN DATOS (MANUAL DEL PROPIO SISTEMA)
Equipos detectores	Técnico de operaciones	Interno	SIN DATOS	Técnico de mantenimiento	Interno	SIN DATOS (MANUAL DEL

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

de incursiones en pista						PROPIO SISTEMA)
Equipos detectores de FOD	Técnico de mantenimiento	Interno	SIN DATOS	Técnico de mantenimiento	Interno	SIN DATOS (MANUAL DEL PROPIO SISTEMA)
Radars de detección de aves y quipos ahuyentadores de fauna	Técnico externo	Externo	SIN DATOS	SIN DATOS	Externo	SIN DATOS

**5.11.3.2 Equipos relacionados con la seguridad en plataforma**

Tipo de equipo	Responsable de operación	Personal (externo/interno)	Documentación y manuales de operación	Responsable de mantenimiento	Personal (externo/interno)	Documentación mantenimiento
Distribución de combustible	Técnico de operaciones	Interno	SIN DATOS	Técnico de mantenimiento	Interno	SIN DATOS (MANUAL DEL PROPIO SISTEMA)
Pasarelas	<b>NO DISPONE</b>					
Instalaciones de calefacción	Técnico de mantenimiento	Interno	SIN DATOS	Técnico de mantenimiento	Interno	SIN DATOS (MANUAL DEL PROPIO SISTEMA)
Instalaciones de suministro de corriente a 400HZ	Técnico de mantenimiento	Interno	SIN DATOS	Técnico de mantenimiento	Interno	SIN DATOS (MANUAL DEL PROPIO SISTEMA)
Instalaciones para el deshielo	<b>NO DISPONE</b>					

**5.11.3.3 Equipos Relacionados con la gestión de situaciones de emergencia**

Tipo de equipo	Responsable de operación	Personal (externo/interno)	Documentación y manuales de operación	Responsable de mantenimiento	Personal (externo/interno)	Documentación mantenimiento
Equipos para el traslado de aeronaves inutilizadas	Técnico de Operaciones	Interno	SIN DATOS	Técnico de Mantenimiento	Interno	ODB-OPS-PR5V1-REVISIÓN DE VEHÍCULOS (MANUAL DEL PROPIO SISTEMA)
Redes de suministro	Técnico del SSEI	Interno	SIN DATOS	Técnico de Mantenimiento	Interno	SIN DATOS (MANUAL DEL

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

de agua para la extinción de incendios						PROPIO SISTEMA)
Sistemas y quipos de comunicaciones	Técnico de Operaciones	Interno	SIN DATOS	Técnico de Mantenimiento	Interno	SIN DATOS (MANUAL DEL PROPIO SISTEMA)
Sistemas y equipos de alarmas	Técnico de Seguridad	Interno	SIN DATOS	Técnico de Mantenimiento	Interno	SIN DATOS (MANUAL DEL PROPIO SISTEMA)
Circuito cerrado de cámaras de televisión	Técnico de Seguridad	Interno	SIN DATOS	Técnico de Mantenimiento	Interno	SIN DATOS (MANUAL DEL PROPIO SISTEMA)

#### **5.11.4 HERRAMIENTAS INFORMÁTICAS**

##### **5.11.4.1 Funciones y Responsabilidades**

<b>PERSONAL RESPONSABLE</b>	<b>ACTIVIDAD</b>	<b>OFICINA</b>
Director del Aeropuerto	Garantizar que el personal dispone de los equipos y aplicaciones informáticas necesarias y que existe un plan de mantenimiento.	Departamento de Dirección
Personal especializado exterior	Realizar la instalación de equipos y aplicaciones informáticas en los puestos de trabajo.	No procede
Técnico de Mantenimiento	Solucionar las incidencias.	Departamento de Mantenimiento

##### **5.11.4.2 Uso de aplicaciones informáticas**

<b>Aplicación</b>	<b>Funciones</b>	<b>Dependencias</b>
Office/Adobe Acrobat Reader	Registro de movimiento de aeronaves y gestión de datos y estadísticas.	Departamento de Operaciones
Office/Adobe Acrobat Reader	Gestión de la información aeronáutica, meteorológica y planes de vuelo.	Departamento de Operaciones
Office/Adobe Acrobat Reader	Asignación de recursos a las operaciones.	Departamento de Operaciones
Office/Adobe Acrobat Reader	Notificación de incidencias en el área de movimiento o en los equipos de aeródromo.	Departamento de Mantenimiento
Office/Adobe Acrobat Reader	Gestión del mantenimiento del área de movimiento y sus instalaciones.	Departamento de Mantenimiento
Office/Adobe Acrobat Reader	Gestión de flotas de vehículos y equipos.	Departamento de Mantenimiento
Office/Adobe Acrobat	Operación del circuito cerrado de cámaras	Departamento de

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

Reader	de televisión.	Seguridad Operacional
Office/Adobe Acrobat Reader	Gestión de llamadas y comunicaciones.	Centro de Control
Office/Adobe Acrobat Reader	Gestión de la información del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional	Departamento de Seguridad Operacional
Office/Adobe Acrobat Reader	Gestión del Programa de Formación.	Departamento de Dirección

No se tienen datos de herramientas informáticas específicas o propias del aeropuerto

#### 5.11.4.3 Mantenimiento de herramientas informáticas

En caso de detectarse una incidencia en un equipo informático, en el software o en el hardware, se avisa al técnico de mantenimiento especializado en las herramientas informáticas, que procederá a solucionarlo. Si no pudiera, por ser una incidencia superior a su formación, se procederá a avisar al Responsable del Departamento. Dicho responsable notificará a la empresa que suministra las herramientas informáticas para que solucionen el problema o procedan a sustituirla.

En todo caso, la incidencia deberá ser registrada en el registro de inspecciones, que incluye:

- Detalles de las incidencias;
- Nombre del técnico que haya detectado la incidencia, así como el del técnico informático.
- Si se ha solucionado: Las causas de la incidencia y el método de resolución.
- Si no se ha solucionado: Las causas de la incidencia, las causas que han impedido su resolución, la fecha de aviso a la empresa, la fecha de resolución y el procedimiento de resolución.
- Resultado y observaciones, si las hubiera.

#### 5.11.5 VEHICULOS

##### 5.11.5.1 Funciones y responsabilidades

PERSONAL RESPONSABLE	ACTIVIDAD	OFICINA
Director del Aeropuerto	Garantizar que el aeródromo dispone de los vehículos necesarios.	Dirección del aeropuerto
Responsable de Mantenimiento	Elaborar los programas de mantenimiento de vehículos.	Departamento de Mantenimiento
Responsable de Mantenimiento	Aprobar los programas de mantenimiento de vehículos.	Departamento de Mantenimiento
Técnico de Mantenimiento	Realizar las actuaciones preventivas y correctivas.	Departamento de Mantenimiento
Responsable de Mantenimiento	Supervisar el cumplimiento y la eficacia de los programas de mantenimiento.	Departamento de Mantenimiento

### 5.11.5.2 Vehículos gestionados por el gestor del aeródromo

Tipo de vehículo	Dependencias	Responsable de Mantenimiento	Personal trabajos (Externo/ Interno)	Documentación asociada
Vehículos de salvamento y extinción de incendios.	SSEI	Departamento de Mantenimiento	Interno	ODB-MTO-PR5V1-REVISIÓN DE VEHÍCULOS
Vehículo del puesto de mando avanzado y otros relacionados con el SSEI	SSEI	Departamento de Mantenimiento	Interno	ODB-MTO-PR5V1-REVISIÓN DE VEHÍCULOS
Vehículos de guiado de aeronaves.	Departamento de Operaciones	Departamento de Mantenimiento	Interno	ODB-MTO-PR5V1-REVISIÓN DE VEHÍCULOS
Vehículos de mantenimiento del área de movimiento.	Departamento de Mantenimiento	Departamento de Mantenimiento	Interno	ODB-MTO-PR5V1-REVISIÓN DE VEHÍCULOS
Vehículos de limpieza del área de movimiento.	Departamento de Mantenimiento	Departamento de Mantenimiento	Interno	ODB-MTO-PR5V1-REVISIÓN DE VEHÍCULOS
Vehículo medidor del coeficiente de rozamiento.	Departamento de Mantenimiento	Departamento de Mantenimiento	Interno	ODB-MTO-PR5V1-REVISIÓN DE VEHÍCULOS
Vehículo para la prevención o eliminación de hielo y nieve.	NO DISPONE			

ODB-REG-MTO-PR5v1-INFORME REVISIONES DE VEHICULOS

### 5.11.5.3 Vehículos de empresas externas

Las empresas externas que suministren vehículos al aeropuerto deben disponer de un sistema de mantenimiento de dichos vehículos, que se debe suministrar al departamento de mantenimiento para su revisión. Así mismo, se debe suministrar la ITV del vehículo y los conductores, si los hubiera, deberán obtener el permiso de conducción en plataforma, como se detalla en:

NOM-SEG-NOM2v1-NORMATIVA DE SEGURIDAD PARA ACCESO DE VEHICULOS

## **5.12 MANTENIMIENTO DEL ÁREA DE MOVIMIENTO**

### *Introducción*

En el presente apartado se establece el marco en el cual se realizan las tareas de mantenimiento, indicando responsables, funciones, ámbitos de cada programa y frecuencias de las tareas más relevantes, así como los programas de mantenimiento de las diferentes áreas.

### *Reglamento Europeo, Referencias*

Mediante el presente procedimiento y su documentación auxiliar, se justifica parcialmente el cumplimiento de la norma de aplicación ADR.OPS.C.005 y su AMC1; y completamente de la norma de aplicación ADR.OPS.C.010 y su AMC1

### *Material AESA*

### **5.12.1 OBJETO DEL PROCEDIMIENTO**

El objeto del presente procedimiento es establecer e implementar un programa de mantenimiento, incluyendo el mantenimiento preventivo cuando proceda, para mantener el área de movimiento del aeródromo de forma que se cumpla con los requisitos esenciales establecidos en el Anexo V bis del Reglamento (CE) nº 216/2008.

Los contenidos del programa de mantenimiento del área de movimiento son:

- Superficies pavimentadas.
- Superficies no pavimentadas adyacentes.
- Sistemas de drenaje.
- Vallados y accesos.
- Edificios que sean necesarios para garantizar la seguridad operacional.

Se distinguen dos tipos de actuaciones:

- Plan de Mantenimiento Preventivo. Incluye:
  - Mediciones periódicas del coeficiente de rozamiento, de la textura superficial y la capacidad portante.
  - Revisiones de las franjas y zonas no pavimentadas.
  - Mantenimiento del sistema de drenaje (limpieza)
- Plan de Mantenimiento Correctivo.
  - Regeneración superficial del pavimento.
  - Limpieza y eliminación de contaminante

### **5.12.2 PERSONAL IMPLICADO Y RESPONSABILIDADES**

Por el elevado número de actividades que se incluyen en este procedimiento, cada apartado recogerá las responsabilidades específicas según actividad.

### **5.12.3 MANTENIMIENTO DE LAS SUPERFICIES PAVIMENTADAS**

#### **5.12.3.1 Inspección de pavimentos**

Se incluyen tanto las inspecciones operativas para garantizar que no existen objetos o contaminantes que puedan afectar a la seguridad de las operaciones, como las inspecciones específicas de mantenimiento de pavimentos destinadas a detectar desperfectos en los pavimentos y en sus juntas de forma que puedan ser reparadas antes de que el nivel de deterioro aumente.

##### **5.12.3.1.1 Responsabilidades**

<b>PERSONAL RESPONSABLE</b>	<b>ACTIVIDAD</b>	<b>OFICINA</b>
Responsable del Departamento de Mantenimiento	Elaborar los programas de inspección de las superficies pavimentadas.	Departamento de Mantenimiento e Ingeniería
Director del Aeropuerto	Aprobar los programas de inspección de las superficies pavimentadas.	Dirección del Aeropuerto
Técnico de Mantenimiento	Realizar las inspecciones de las superficies pavimentadas.	Departamento de Mantenimiento e Ingeniería
Responsable del Departamento de Mantenimiento	Supervisar el cumplimiento y la eficacia de los programas de inspecciones.	Departamento de Mantenimiento e Ingeniería

##### **5.12.3.1.2 Programa de inspección y mantenimiento de las superficies pavimentadas**

<b>Tipo de Inspección</b>	<b>Responsable de ejecución</b>	<b>Frecuencia de inspección</b>	<b>Procedimiento de inspección</b>	<b>Registro</b>
Operativa de Pista	Técnico de Mantenimiento Aeroportuario	2 veces al día	ODB-OPS-PR41v3- REVISIONES DE PISTA	ODB-REG-OPS- PR41v3- INFORME REVISIONES DE PISTA
Operativa de calles de rodaje	Técnico de Mantenimiento Aeroportuario	Diaria	ODB-OPS-PR11v1- REVISIONES DE CALLES DE RODAJE Y PLATAFORMA	ODB-REG-OPS- PR11v1- INFORME REVISIONES DE CALLES DE RODAJE Y PLATAFORMA
Mantenimiento de pavimentos en pista	Técnico de Mantenimiento Aeroportuario	Semestral	ODB-MTO-DOC3V1 - ACTUACIONES DE MANTENIMIENTO EN PAVIMENTOS	ODB-REG-MTO- PR1v2- MEDICIÓN DE COEFICIENTE ROZAMIENTO DE PISTA
				ODB-REG-MTO- PR2v1- MEDICIÓN TEXTURA SUPERFICIAL

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

				PISTA
Mantenimiento de pavimentos en calles de rodaje y plataforma	Técnico de Mantenimiento Aeroportuario	Anual	ODB-MTO-DOC3V1 - ACTUACIONES DE MANTENIMIENTO EN PAVIMENTOS	ODB-REG-MTO-PR12v2- MEDICIÓN DE COEFICIENTE ROZAMIENTO DE CALLES DE RODAJE Y PLATAFORMA
				ODB-REG-MTO-PR21v1- MEDICIÓN TEXTURA SUPERFICIAL CALLES DE RODAJE Y PLATAFORMA
Evaluación del PCN	Empresa externa	5 años	ODB-MTO-PR6V1- EVALUACIÓN DEL PCN	

**5.12.3.2 Evaluación de las características de los pavimentos**

Dentro del programa de mantenimiento preventivo, se realizan una serie de ensayos de evaluación periódica de las siguientes características:

- Coeficiente de rozamiento y textura superficial de pista y calles de rodaje
- Regularidad superficial de pista y calles de rodaje.
- Capacidad portante de pista, calles de rodaje y plataforma.

5.12.3.2.1 Responsabilidades

PERSONAL RESPONSABLE	ACTIVIDAD	OFICINA
Responsable del Departamento de Mantenimiento	Elaborar los programas de evaluación de las características de los pavimentos.	Departamento de Mantenimiento e Ingeniería
Director del Aeropuerto	Aprobar los programas de evaluación de las características de los pavimentos.	Dirección del Aeropuerto
Técnico de Mantenimiento	Realizar los ensayos de las superficies pavimentadas.	Departamento de Mantenimiento e Ingeniería
Responsable del Departamento de Mantenimiento	Supervisar el cumplimiento y la eficacia de los programas de inspecciones.	Departamento de Mantenimiento e Ingeniería
Responsable del Departamento de Mantenimiento	Coordinar con los laboratorios especializados que los ensayos de evaluación se realizan con las periodicidades indicadas y sin afectar a las operaciones de aeronaves.	Departamento de Mantenimiento e Ingeniería

#### 5.12.3.2.2 Programa de evaluación de las características de los pavimentos

Las características superficiales de una pista deberán evaluarse tanto puntualmente para verificar las características de las pistas nuevas o repavimentadas como periódicamente por motivos de mantenimiento para determinar en qué medida las pistas pueden operarse de una manera segura.

Asimismo, se deberán establecer las medidas oportunas para realizar la determinación de las características superficiales de la pista cuando ocurran causas no planificadas que supongan una posible disminución de las características de fricción de la superficie de la pista que puedan suponer un riesgo para la correcta operativa del aeropuerto.

- Determinación de las causas planificadas:
  - Evaluación en pista/calle de rodaje nueva
  - Evaluación después del recrido del pavimento de las existentes
  - Evaluaciones periódicas.
- Determinación de las causas no planificadas.
  - Evaluación en pistas cubiertas de nieve, nieve fundente, hielo o escarcha: Sólo se hará la evaluación de las características de rozamiento de la superficie.
    - Evaluación de las características de rozamiento y de textura superficial tras la eliminación de caucho.
    - Evaluación tras la realización de trabajos en pista.
    - Evaluación cuando existan motivos para suponer que las características de drenaje de una pista o parte de ella son insuficientes. Deberán realizarse evaluaciones en las condiciones normales representativas de la lluvia.
  - En situaciones excepcionales, como después de un periodo de sequía, en el que la lluvia que empieza a caer produce una condición sumamente resbaladiza que no es representativa de las características generales de rozamiento.

Durante la fase de construcción (ejecución de toda la obra y hasta su finalización) el gestor aeroportuario garantizará que toda parte de la pista abierta al tráfico aéreo tiene unas características de rozamiento iguales o superiores al nivel mínimo de rozamiento (MFL)

Las áreas de señales pintadas en la superficie de las pistas pueden ser muy resbaladizas cuando éstas estén mojadas. Además, una aeronave con el tren de ruedas principal en una superficie pintada, y los otros sobre una superficie sin pintar puede experimentar una fuerza de frenado diferente. Es importante por tanto mantener las propiedades de rozamiento de las superficies pintadas lo más cercanas posible a la de las superficies sin pintar.

Debido a que el aeropuerto de Córdoba soporta menos de 30.000 operaciones anuales, las mediciones tanto del coeficiente de rozamiento como la textura superficial se harán con una frecuencia inferior a 12 meses, según lo descrito en CSA-14-IT-07. Si los valores medidos del coeficiente de rozamiento o de la textura superficial se encuentran por debajo de los niveles previstos de mantenimiento, los intervalos indicados se reducirán a la mitad hasta recuperar de nuevo dichos niveles.

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

Tipo de Inspección	Responsable de ejecución	Frecuencia de inspección	Procedimiento de inspección	Registro
Evaluación del coeficiente de rozamiento	Departamento de Mantenimiento	Semestral	ODB-MTO-PR1v1-MEDICIÓN DE COEFICIENTE DE PISTA	ODB-REG-MTO-PR1v1-MEDICIÓN DE COEFICIENTE ROZAMIENTO DE PISTA
Evaluación de la regularidad superficial	Departamento de Mantenimiento	Anual	ODB-MTO-PR1v1-MEDICIÓN DE COEFICIENTE DE PISTA	ODB-REG-MTO-PR2v1-MEDICIÓN DE TEXTURA SUPERFICIAL DE PISTA
Evaluación del PCN	Empresa externa	Cada 5 años	ODB-MTO-PR6V1-EVALUACIÓN DEL PCN	

Para la evaluación de las características de rozamiento, la información obtenida se documentará por cada tercio de pista (A, B y C), siendo A la sección asociada a la pista 03.

Para dar información de aterrizaje a los pilotos antes de que éstos realicen la operación, se hará referencia a las secciones como primera, segunda y tercera parte de la pista. La primera parte siempre significará el primer tercio de la pista visto desde la dirección de aterrizaje.

### 5.12.3.3 Limpieza de las superficies pavimentadas

Se debe mantener las superficies de todas las áreas de movimiento con el objetivo de evitar y eliminar cualquier objeto o restos sueltos que pudieran causar daños a las aeronaves o poner en peligro el funcionamiento de sus sistemas. Se incluye también aquí la limpieza de contaminantes que pudieran afectar al coeficiente de rozamiento.

#### 5.12.3.3.1 Responsabilidades

PERSONAL RESPONSABLE	ACTIVIDAD	OFICINA
Responsable del Departamento de Mantenimiento	Elaborar el programa de limpieza de las superficies pavimentadas del aeródromo.	Departamento de Mantenimiento e Ingeniería
Director del Aeropuerto	Aprobar el programa de limpieza de las superficies pavimentadas del aeródromo.	Dirección del Aeropuerto
Técnico de Mantenimiento o Centro de Control	Solicitar y coordinar las actuaciones de los servicios de barrido y limpieza y limpieza de vertidos cuando se detecta una necesidad.	Departamento de Mantenimiento e Ingeniería

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

Técnico de Mantenimiento	Realizar la limpieza y barrido de detritos de las superficies pavimentada	Departamento de Mantenimiento e Ingeniería
Técnico de Mantenimiento	Realizar la limpieza de vertidos de combustibles y aceites.	Departamento de Mantenimiento e Ingeniería
Técnico de Mantenimiento o Centro de Control	Solicitar y coordinar las actuaciones de eliminación de caucho en pista.	Departamento de Mantenimiento e Ingeniería
Responsable del Departamento de Mantenimiento	Aprobar la contratación de los trabajos de eliminación de caucho en pista.	Departamento de Mantenimiento e Ingeniería
Empresa externa	Realizar los trabajos de eliminación de caucho en pista	NO PROCEDE
Responsable del Departamento de Mantenimiento	Supervisar el cumplimiento y la eficacia de los programas de limpieza de las superficies pavimentadas del aeródromo	Departamento de Mantenimiento e Ingeniería

5.12.3.3.2 Medios y equipos disponibles

Tipo de vehículo	Dependencias	Responsable de Mantenimiento	Procedimientos asociados
Vehículos de limpieza del área de movimiento.	Departamento de Mantenimiento	Técnico de Mantenimiento	ODB-OPS-PR41v3-REVISIONES DE PISTA
			ODB-OPS-PR11v1-REVISIONES DE CALLES DE RODAJE Y PLATAFORMA
Vehículo medidor del coeficiente de rozamiento.	Empresa Externa	Empresa externa	ODB-MTO-PR1v1-MEDICIÓN DEL COEFICIENTE DE PISTA
Medios y materiales de limpieza	Departamento de Mantenimiento	Técnico de Mantenimiento	ODB-MTO-PR4V1-LIMPIEZA DE CAUCHO

5.12.3.3.3 Escenarios y activación

La limpieza del área de movimiento se realiza atendiendo a una división por zonas:

- Pista: La pista 03/21 se limpiará dos veces al día. Tipo de limpieza: Barrido
- Calles de rodaje: Una vez al día. Tipo de limpieza: Barrido
- Plataforma: Mensual. Tipo de limpieza: Barrido

La barredora acompañará al equipo de inspección de la zona. En caso de que su uso no elimine todo el FOD, o se encuentren vertidos, se notificará al Departamento de Mantenimiento para que tome las medidas oportunas.

En caso de que sea necesario, debido a trabajos en el área de movimiento o a condiciones climatológicas adversas, para solicitar que se active un procedimiento de limpieza y barrido se procederá como sigue:

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

1) Se notificará al Departamento de Mantenimiento que la zona (pista, calle de rodaje, plataforma..) se encuentra sucia y/o con presencia de FOD.

2) El Departamento de Mantenimiento enviará a un equipo de limpieza que procederá siguiendo el procedimiento correspondiente a la zona.

3) Se emitirá un parte que comprenda tanto la limpieza de la zona como las causas que han dado lugar a la limpieza extraordinaria.

4) Si estas causas han sido debido a trabajos en el área de movimiento, se notificará al Grupo de enlace (ver punto 5.13 Trabajos en Aeródromo, en particular el 5.13.4), para que este comité tome las medidas necesarias para que no se vuelva a repetir la situación.

5.12.3.3.4 Secuencia de actuaciones

<b>Programa de mantenimiento</b>	<b>Responsable de ejecución</b>	<b>Frecuencia de ejecución</b>	<b>Procedimiento asociado</b>
Mantenimiento y limpieza de la pista	Departamento de Mantenimiento	2 veces al día	ODB-OPS-PR41v3-REVISIONES DE PISTA
Mantenimiento y limpieza de las calles de rodaje	Departamento de Mantenimiento	1 vez al día	ODB-MTO-PR11v1-REVISIONES DE CALLES DE RODAJE Y PLATAFORMA
Mantenimiento y limpieza de las calles de Plataforma	Departamento de Mantenimiento	Mensual	ODB-MTO-PR11v1-REVISIONES DE CALLES DE RODAJE Y PLATAFORMA
Limpieza de vertidos de aceite o combustibles	SSEI	A demanda	ODB-MTO-PR8V1 - LIMPIEZA DE VERTIDOS
Barrido y Limpieza de superficies pavimentadas ante avisos o detecciones	Expediente de Mantenimiento del Área de Movimiento	A demanda	ODB-OPS-PR11v1- REVISIONES DE CALLES DE RODAJE Y PLATAFORMA
Limpieza periódica de plataforma	Expediente de Mantenimiento del Área de Movimiento	Mensual	ODB-OPS-PR11v1- REVISIONES DE CALLES DE RODAJE Y PLATAFORMA
Eliminación de caucho de la pista	Expediente externo	Bienal	ODB-MTO-PR4V1-LIMPIEZA DE CAUCHO

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

5.12.3.3.5 Registros

Tipo de limpieza	Responsable de ejecución	Frecuencia de ejecución	Procedimiento de evaluación	Registro
Limpieza de vertidos de aceite o combustibles	SSEI	A demanda	ODB-MTO-PR8V1 - LIMPIEZA DE VERTIDOS	ODB-REG-MTO-PR8V1 - INFORME DE LIMPIEZA DE VERTIDOS
Barrido y Limpieza de superficies pavimentadas ante avisos o detecciones	Expediente de Mantenimiento del Área de Movimiento	A demanda	ODB-OPS-PR11v1- REVISIONES DE CALLES DE RODAJE Y PLATAFORMA	ODB-REG-OPS-PR11v1- INFORME REVISIONES DE CALLES DE RODAJE Y PLATAFORMA
Limpieza periódica de plataforma	Expediente de Mantenimiento del Área de Movimiento	Mensual	ODB-OPS-PR11v1- REVISIONES DE CALLES DE RODAJE Y PLATAFORMA	ODB-REG-OPS-PR11v1- INFORME REVISIONES DE CALLES DE RODAJE Y PLATAFORMA
Eliminación de caucho de la pista	Expediente externo	Bienal A demanda	ODB-MTO-PR13V1- LIMPIEZA DE CAUCHO	ODB-REG-MTO-PR13V1- INFORME DE LIMPIEZA DE CAUCHO

**5.12.3.4 Reparación y regeneración de las superficies pavimentadas**

En este apartado, se describen las actuaciones que se desarrollan para mantener las características de las superficies pavimentadas dentro de unos valores aceptables. Se incluyen tanto actuaciones correctivas una vez se ha detectado un desperfecto, como actuaciones preventivas. Estas últimas, se activan a partir de inspecciones y ensayos, de forma que se anticipen desde los primeros síntomas para evitar que las patologías de los pavimentos aumenten. De esta forma se persiguen los objetivos de impedir que las características de los pavimentos lleguen a presentar valores inadecuados, y de prolongar la vida de los pavimentos antes de que se requieran reparaciones más costosas.

5.12.3.4.1 Responsabilidades

PERSONAL RESPONSABLE	ACTIVIDAD	OFICINA
Responsable del Departamento de Ingeniería	Elaborar el programa de mantenimiento correctivo de superficies pavimentadas.	Departamento de Mantenimiento e Ingeniería
Director del Aeropuerto	Aprobar el programa de mantenimiento correctivo de superficies pavimentadas	Dirección del Aeropuerto

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

Técnico de Mantenimiento	Realizar actuaciones de pequeño volumen de mantenimiento correctivo de superficies pavimentadas.	Departamento de Mantenimiento e Ingeniería
Responsable del Departamento de Mantenimiento	Evaluar los resultados de las inspecciones y ensayos realizados, y proponer actuaciones de reparación, preventivas y correctivas	Departamento de Mantenimiento e Ingeniería
Director del Aeropuerto	Aprobar la contratación de obras u otras actuaciones de reparación preventivas y correctivas.	Dirección del Aeropuerto

5.12.3.4.2 Medios y equipos disponibles

Equipo disponible	Dependencias	Responsable de Mantenimiento	Personal trabajos (Externo/ Interno)	Documentación asociada
Equipo de sellado de fisuras y grietas	Departamento de mantenimiento	Técnico de Mantenimiento	Interno	ODB-MTO-DOC3V1 - ACTUACIONES DE MANTENIMIENTO EN PAVIMENTOS
Equipo de reparación de bordes, esquinas y desconchones en losas de hormigón	Departamento de mantenimiento	Técnico de Mantenimiento	Interno	ODB-MTO-DOC3V1 - ACTUACIONES DE MANTENIMIENTO EN PAVIMENTOS
Equipo de renovación de junta	Departamento de mantenimiento	Técnico de Mantenimiento	Interno	ODB-MTO-DOC3V1 - ACTUACIONES DE MANTENIMIENTO EN PAVIMENTOS
Equipo de reparaciones superficiales con aglomerado en frío	Departamento de mantenimiento	Técnico de Mantenimiento	Interno	ODB-MTO-DOC3V1 - ACTUACIONES DE MANTENIMIENTO EN PAVIMENTOS

5.12.3.4.3 Escenarios y activación

Se distinguen dos escenarios:

- Realización por parte del Aeropuerto de Córdoba
- Realización por parte de una empresa externa.

5.12.3.4.4 Secuencia de actuaciones

Distinguimos dos casos:

- Plan de Mantenimiento Preventivo.

Activación: Tanto las mediciones como el mantenimiento asociado al plan preventivo se realizan con una frecuencia

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

preestablecida en los procedimientos asociados. Dichos procedimientos son:

PROGRAMA DE MANTENIMIENTO	DOCUMENTO ASOCIADO
Mediciones periódicas del coeficiente de rozamiento, de la textura superficial y la capacidad portante.	ODB-MTO-PR1v1-MEDICIÓN DE COEFICIENTE DE PISTA
Mantenimiento de las franjas y zonas no pavimentadas	ODB-MTO-PR9V1 - MANTENIMIENTO DE ZONAS NO PAVIMENTADAS
Mantenimiento del sistema de drenaje (limpieza).	ODB-MTO-DOC1v1 - SUPERVISION DEL DRENAJE DE AGUAS

- Plan de Mantenimiento Correctivo.  
Activación: Debido a un parte desfavorable por parte del plan de mantenimiento preventivo.

Los procedimientos asociados son:

PROGRAMA DE MANTENIMIENTO	DOCUMENTO ASOCIADO
Regeneración superficial del pavimento	ODB-MTO-DOC2V1 - PROCEDIMIENTO PARA LA EJECUCIÓN DE UN RECRECIDO DE PISTA
Limpieza y eliminación de caucho	ODB-MTO-PR4V1-LIMPIEZA DE CAUCHO
Actuaciones generales de Mantenimiento	ODB-MTO-DOC3V1 - ACTUACIONES DE MANTENIMIENTO EN PAVIMENTOS

#### **5.12.4 SOBRECARGA DE PAVIMENTOS**

Como el aeropuerto de Córdoba tiene un pavimento flexible, los movimientos ocasionales de aeronaves cuyo ACN no exceda del 10% del PCN notificado, no serán perjudiciales para el pavimento;

En caso de que se exceda este límite y a partir de los resultados obtenidos en los ensayos de evaluación de la capacidad portante de las superficies pavimentadas, se deberá realizar una evaluación de los valores obtenidos con los requerimientos de las aeronaves que operan o se espera que operen en las superficies correspondientes.

Si dichos análisis detectan que los valores de referencia de las aeronaves superan los de los pavimentos, se deberá realizar un procedimiento de sobrecarga de pavimentos, que establezca:

- Restricciones al uso de las zonas donde se detecten diferencias, en materia de número de operaciones y / o carga del avión.
- Prohibiciones del uso de los pavimentos afectados por parte de ciertas aeronaves.
- Restricciones al uso de los pavimentos afectados en condiciones específicas (hielo, nivel freático elevado, etc.).
- Intensificación del programa de inspecciones y ensayos de evaluación.

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

Los procedimientos asociados son:

<b>PROGRAMA DE MANTENIMIENTO</b>	<b>DOCUMENTO ASOCIADO</b>
Evaluación del PCN	ODB-MTO-PR6V1-EVALUACIÓN DEL PCN
Recrecido de Pista	ODB-MTO-DOC2V1 - PROCEDIMIENTO PARA LA EJECUCIÓN DE UN RECRECIDO DE PISTA

### **5.12.5 PROGRAMA DE MANTENIMIENTO DE LAS ÁREAS NO PAVIMENTADAS**

#### **5.12.5.1 Inspección y mantenimiento de las áreas no pavimentadas**

Se deberá elaborar e implantar un programa de mantenimiento que inspeccione las zonas no pavimentadas adyacentes a las superficies pavimentadas del área de movimiento, y las mantenga en unas condiciones que no afecten la seguridad de las operaciones. Se recogen este requerimiento ADR.OPS.C.005, ADR.OPS.C.010 (a) y a AMC1 ADR.OPS.C.005 (c).

##### **5.12.5.1.1 Responsabilidades**

<b>PERSONAL RESPONSABLE</b>	<b>ACTIVIDAD</b>	<b>OFICINA</b>
Responsable del Departamento de Ingeniería	Elaborar el programa de inspección y mantenimiento de las áreas no pavimentada	Departamento de Mantenimiento e Ingeniería
Director del Aeropuerto	Aprobar el programa de inspección y mantenimiento de las áreas no pavimentadas.	Dirección del Aeropuerto
Técnico de Mantenimiento	Realizar las inspecciones y actuaciones de mantenimiento de las áreas no pavimentadas	Departamento de Mantenimiento e Ingeniería
Responsable del Departamento de Mantenimiento	Supervisar el cumplimiento y la eficacia del programa de mantenimiento.	Departamento de Mantenimiento e Ingeniería

##### **5.12.5.1.2 Programa de inspección y mantenimiento de las áreas no pavimentadas**

Dentro del programa de mantenimiento preventivo se fija un programa de siegas. La periodicidad de las siegas se determina teniendo en cuenta diversos factores como el tipo de terreno y vegetación existente, la ubicación geográfica, el régimen de lluvias, las estaciones del año y la tipología de aves y fauna. Estando el aeropuerto de Córdoba en la zona sur de España, dónde se producen grandes sequías especialmente en verano, y la temperatura suele alcanzar niveles muy altos, se recomienda hacer dos siegas en verano y una en primavera, para evitar la atracción de aves. La siega debería realizarse preferentemente antes de los períodos de tránsito de aves.

En todo caso, debido a su especial importancia, si el Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios lo recomienda, se puede intensificar las siegas en zonas críticas,

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

zonas en las que se encuentren instalaciones meteorológicas y ayudas a la navegación. Así mismo, en estas zonas, se deberá contar con el asesoramiento del proveedor de servicios CNS para definir un rango de alturas de vegetación conveniente con el funcionamiento del sistema. En general, con una altura máxima de 15-20 cm es suficiente.

**5.12.5.1.3 Registros**

Programa	Responsable de ejecución	Frecuencia de ejecución	Procedimiento de evaluación	Registro
Mantenimiento de Franjas, RESAS..	Técnico de Mantenimiento	Semanal	ODB-MTO-PR9V1 - REVISIONES DE ZONAS NO PAVIMENTADAS	ODB-REG-MTO-PR9v1- INFORME REVISIONES DE ZONAS NO PAVIMENTADAS
Mantenimiento de zona fuera de franjas	Técnico de Mantenimiento	Mensual	ODB-MTO-PR9V1 - REVISIONES DE ZONAS NO PAVIMENTADAS	ODB-REG-MTO-PR9v1- INFORME REVISIONES DE ZONAS NO PAVIMENTADAS
Mantenimiento de zonas sensibles	Técnico de Mantenimiento	Mensual	ODB-MTO-PR14v1 -INSPECCIÓN DEL MARGEN DEL RIO GUADALQUIVIR	ODB-REG-MTO-PR14v1- INFORME INSPECCIÓN DEL MARGEN DEL RIO GUADALQUIVIR

**5.12.5.2 Control de la vegetación de las áreas no pavimentadas**

Se incluyen las actuaciones de mantenimiento destinadas a mantener la altura de la vegetación controlada, para minimizar la atracción de fauna y garantizar la visibilidad de las ayudas visuales, el funcionamiento de las ayudas a la navegación, la circulación de vehículos de emergencia y cualquier otro aspecto que afecte a la seguridad de las operaciones.

**5.12.5.2.1 Responsabilidades**

PERSONAL RESPONSABLE	ACTIVIDAD	OFICINA
Responsable del Departamento de Ingeniería	Elaborar el programa de control de la vegetación de las áreas no pavimentadas.	Departamento de Mantenimiento e Ingeniería
Responsable del Departamento de Mantenimiento	Dirigir el servicio de control de la vegetación de las áreas no pavimentadas y supervisar	Departamento de Mantenimiento e Ingeniería

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

	su eficacia.	
Responsable del Departamento de Mantenimiento	Coordinar la realización de los trabajos de control de la vegetación de las áreas no pavimentadas con operaciones del gestor de aeródromo y con los proveedores de servicios de navegación aérea.	Departamento de Mantenimiento e Ingeniería
Empresa externa	Realizar los trabajos de siembras y siegas de vegetación	No procede

5.12.5.2.2 Programa de control de la vegetación de las áreas no pavimentadas

PROGRAMA DE MANTENIMIENTO	DOCUMENTO ASOCIADO
Flora y fauna del área exterior del aeropuerto	ODB-GEN-DOC1v1-ESTUDIO DE FAUNA Y EVALUACIÓN DE RIESGOS
Plano de Obstáculos	ODB-GEN-PLA41v1-Plano de Obstáculos 03
	ODB-GEN-PLA40v1-Plano de Obstáculos 21
Inspecciones de áreas no pavimentadas	ODB-MTO-PR14v1 -INSPECCIÓN DEL MARGEN DEL RIO GUADALQUIVIR
	ODB-MTO-PR1v1 -REVISIÓN DEL EXTERIOR DEL AERÓDROMO
	ODB-MTO-PR9v1 - REVISIONES DE ZONAS NO PAVIMENTADAS
Registro	ODB-REG-MTO-PR14v1 -INFORME DE INSPECCIÓN DEL MARGEN DEL RIO GUADALQUIVIR
	ODB-REG-MTO-PR1v1 -INFORME DE REVISIÓN DEL EXTERIOR DEL AERÓDROMO
	ODB-REG-MTO-PR9v1-INFORME REVISIONES DE ZONAS NO PAVIMENTADAS

**5.12.6 OTROS PROGRAMAS DE MANTENIMIENTO**

**5.12.6.1 Programa de mantenimiento del sistema de drenaje**

Se deberá elaborar e implantar un programa de mantenimiento que inspeccione, limpie y repare los sistemas de drenaje en el área de movimiento para garantizar la adecuada evacuación de aguas pluviales. Recogen este requerimiento ADR.OPS.C.005, ADR.OPS.C.010 (a) y a AMC1 ADR.OPS.C.010 (c) y AMC1 ADR.OPS.C.005 (c).

5.12.6.1.1 Responsabilidades

PERSONAL RESPONSABLE	ACTIVIDAD	OFICINA
----------------------	-----------	---------

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

Responsable del Departamento de Mantenimiento.	Elaborar el programa de mantenimiento del sistema de drenaje	Departamento de Mantenimiento e Ingeniería
Director del Aeropuerto	Aprobar el programa de mantenimiento del sistema de drenaje.	Dirección del Aeropuerto
Técnico de Mantenimiento	Realizar las actuaciones preventivas y correctivas	Departamento de Mantenimiento e Ingeniería
Responsable del Departamento de Mantenimiento	Supervisar el cumplimiento y la eficacia del programa de mantenimiento.	Departamento de Mantenimiento e Ingeniería

5.12.6.1.2 Programa de mantenimiento del sistema de drenaje

PROGRAMA DE MANTENIMIENTO	DOCUMENTO ASOCIADO
Inventariado y planos de los sistemas de drenaje	SIN DATOS
Inspecciones de mantenimiento	ODB-OPS-PR32v2- REVISIÓN DIARIA DE PISTA
	ODB-OPS-PR07v2-PROCEDIMIENTO DE MEDICIÓN DE PROFUNDIDAD DE AGUAS ESTANCADAS EN PISTA 03-21
	ODB-OPS-PR11v1- REVISIONES DE CALLES DE RODAJE Y PLATAFORMA
Programación de actuaciones preventivas.	ODB-MTO-DOC1v1 - SUPERVISIÓN DEL DRENAJE DE AGUAS
Registro de las actuaciones.	ODB-REG-OPS-PR41v4-INFORME REVISIONES DE PISTA
	ODB-REG-OPS-PR11v1-INFORME REVISIONES DE CALLES DE RODAJE Y PLATAFORMA

**5.12.6.2 Programa de mantenimiento de vallados y accesos**

5.12.6.2.1 Responsabilidades

PERSONAL RESPONSABLE	ACTIVIDAD	OFICINA
Responsable del Departamento de Ingeniería	Elaborar el programa de mantenimiento de vallados y accesos.	Departamento de Mantenimiento e Ingeniería
Director del Aeropuerto	Aprobar el programa de mantenimiento de vallados y accesos	Dirección del Aeropuerto
Técnico de Mantenimiento	Realizar las actuaciones preventivas y correctivas	Departamento de Mantenimiento e Ingeniería
Responsable del Departamento de Mantenimiento	Supervisar el cumplimiento y la eficacia del programa de mantenimiento	Departamento de Mantenimiento e Ingeniería

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

5.12.6.2.2 Programa de mantenimiento de vallados y accesos

<b>PROGRAMA DE MANTENIMIENTO</b>	<b>DOCUMENTO ASOCIADO</b>
Plano de vallados y acceso	SIN DATOS
Programa de mantenimiento de vallados y accesos	ODB-MTO-PR10V1-MANTENIMIENTO DE VALLADOS Y ACCESOS
Registro	ODB-REG-MTO-PR10v1-INFORME REVISIONES DE VALLADOS Y ACCESOS

**5.12.6.3 Programa de mantenimiento de edificios**

Se deberá elaborar e implantar un programa de mantenimiento para aquellos edificios que sean necesarios para garantizar la seguridad operacional en el aeródromo. Este mantenimiento no aludirá a la propia estructura de los edificios, únicamente a los sistemas o instalaciones cuyo mal uso pudiera derivar en detrimento de la seguridad aérea.

Los edificios que se considerarán necesarios para la seguridad de las operaciones son:

- Torre de control
- Central eléctrica
- Edificio del SSEI
- Cámaras de reguladores
- Galerías de instalaciones
- Centros de transformación
- Casetas de equipos para ayudas a la navegación
- Instalaciones de almacenamiento de combustibles
- Red de hidrantes para repostaje de combustible
- Instalaciones fijas de suministro de corriente eléctrica de 400 Hz
- Instalaciones fijas de aire comprimido para arranque de motores

5.12.6.3.1 Responsabilidades

<b>PERSONAL RESPONSABLE</b>	<b>ACTIVIDAD</b>	<b>OFICINA</b>
Responsable del Departamento de Ingeniería	Elaborar los programas de mantenimiento de edificios.	Departamento de Mantenimiento e Ingeniería
Director del Aeropuerto	Aprobar los programas de mantenimiento de edificios	Dirección del Aeropuerto
Técnico de Mantenimiento	Realizar las actuaciones preventivas y correctivas.	Departamento de Mantenimiento e Ingeniería
Responsable del Departamento de Mantenimiento	Supervisar el cumplimiento y la eficacia de los programas de mantenimiento.	Departamento de Mantenimiento e Ingeniería

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

5.12.6.3.2 Programa de mantenimiento de edificios

<b>Programa de mantenimiento</b>	<b>Responsable de ejecución</b>	<b>Frecuencia de ejecución</b>	<b>Procedimiento asociado</b>
Comprobación del estado genérico del edificio	Departamento de Mantenimiento	Mensual	ODB-MTO-PR3v1-INSPECCIÓN DE EDIFICIOS
Comprobación de existencia de polvo en salas con equipos.	Departamento de Mantenimiento	Mensual	ODB-MTO-PR3v1-INSPECCIÓN DE EDIFICIOS
Comprobación de las instalaciones	Departamento de Mantenimiento	Mensual	ODB-MTO-PR3v1-INSPECCIÓN DE EDIFICIOS
Comprobación de temperatura y humedad en interior de la edificación.	Departamento de Mantenimiento	Mensual	ODB-MTO-PR3v1-INSPECCIÓN DE EDIFICIOS
Limpieza de salas de equipos	Departamento de Mantenimiento	Semestral	ODB-MTO-PR3v1-INSPECCIÓN DE EDIFICIOS
Limpieza de huecos de ventilación/climatización en salas de equipos	Departamento de Mantenimiento	Semestral	ODB-MTO-PR3v1-INSPECCIÓN DE EDIFICIOS
Control de plagas	Empresa externa	Semestral	No procede
Plano del Aeropuerto	-	-	ODB-GEN-PLA1v1 - Plano del Aeródromo
REGISTROS	Departamento de Mantenimiento	Mensual	ODB-REG-MTO-PR3v1-INFORME INSPECCIONES DE EDIFICIOS

## **5.13 TRABAJOS EN EL AERÓDROMO**

### *Introducción*

En el presente apartado se desarrollan los procedimientos para garantizar la seguridad operacional durante los trabajos que se realicen en el aeródromo.

### *Reglamento Europeo, referencias*

Mediante este procedimiento y su documentación asociada se justifica el cumplimiento del requisito ADR.OPS.B.070 y sus medios aceptables de cumplimiento AMC1 ADR.OPS.B.070, AMC2 ADR.OPS.B.070 Y AMC3 ADR.OPS.B.070. También se justifica el cumplimiento de AMC1 ADR.OPS.B.065 (c)

### *Material AESA*

### **5.13.1 OBJETO DEL PROCEDIMIENTO**

Establecer las actuaciones a desarrollar y los requisitos a cumplir para que los trabajos de construcción y mantenimiento que se lleven a cabo en el aeródromo no afecten a la seguridad de las aeronaves ni vean afectada su seguridad por las actividades operativas del aeródromo.

El ámbito de aplicación del procedimiento abarca tanto los trabajos en el área de movimiento y sus proximidades como otros trabajos en el recinto aeroportuario.

De acuerdo con AMC1 ADR.OPS.B.070 (a), los procedimientos desarrollados deben adecuarse al volumen y naturaleza de las operaciones y, aplicando el criterio de proporcionalidad al riesgo, se pueden establecer tres tipos de trabajos:

- Trabajos de mantenimiento y obras de gran relevancia
- Trabajos de mantenimiento y obras de relevancia menor
- Trabajos de baja afección.

Además las obras pueden ser:

- Centralizadas. Dirigidas por personal externo al aeropuerto.
- Descentralizadas. Dirigidas por personal del aeropuerto.
- Pequeñas obras no programadas.

### **5.13.2 PERSONAL IMPLICADO Y RESPONSABILIDADES**

<b>PERSONAL RESPONSABLE</b>	<b>ACTIVIDAD</b>	<b>OFICINA</b>
Responsable del Departamento de Seguridad Operacional del Aeropuerto de Córdoba	Garantizar una evaluación de riesgos desde la fase de planificación y diseño	Departamento de Seguridad Operacional del Aeropuerto
Responsable del DAF del Aeropuerto de Córdoba	Presupuestar las actuaciones	Departamento de Administración y Finanzas
Responsable del Departamento de Seguridad Operacional del Aeropuerto de Córdoba	Garantizar que la información relativa a la seguridad operacional sea difundida con suficiente antelación	Departamento de Seguridad Operacional del Aeropuerto
Responsable del	Analizar el volumen y riesgo	Departamento de Seguridad

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

Departamento de Seguridad Operacional del Aeropuerto de Córdoba	potencial de los trabajos y establecer el tipo de tratamiento	Operacional del Aeropuerto
Responsable del Departamento de Seguridad Operacional del Aeropuerto de Córdoba	Evaluar y validar los planes de actuaciones durante los trabajos para garantizar la seguridad operacional	Departamento de Seguridad Operacional del Aeropuerto
Director del Aeropuerto de Córdoba	Autorizar la ejecución de los trabajos en el recinto aeroportuario y aprobar su planificación	Dirección del Aeropuerto
Responsable del Departamento de Seguridad Operacional del Aeropuerto de Córdoba	Inspeccionar y evaluar el diseño y estado de las infraestructuras	Departamento de Seguridad Operacional del Aeropuerto
Responsable del Departamento de Seguridad Operacional del Aeropuerto de Córdoba	Evaluar los riesgos derivados de los trabajos y proponer medidas mitigadoras	Departamento de Seguridad Operacional del Aeropuerto
Responsable del Departamento de Seguridad Operacional del Aeropuerto de Córdoba	Elaborar un plan de actuaciones durante la realización de los trabajos	Departamento de Seguridad Operacional del Aeropuerto
Grupo de trabajo del Departamento de Mantenimiento del Aeropuerto de Córdoba	Realizar los trabajos cumpliendo los planes y requisitos establecidos	Departamento de Mantenimiento del Aeropuerto
Grupo de trabajo del Departamento de Seguridad Operacional del Aeropuerto de Córdoba	Vigilar que los trabajos se desarrollan cumpliendo con los planes y requisitos establecidos	Departamento de Seguridad Operacional del Aeropuerto

### **5.13.3 ESCENARIOS Y ACTIVACION DEL PROCEDIMIENTO**

Una vez que el gestor del aeródromo ha iniciado el proceso de planificación y diseño de obras o trabajos de mantenimiento, el procedimiento a seguir es el siguiente

- Se transmite la orden de evaluar los riesgos de los trabajos a realizar al departamento de seguridad operacional del aeropuerto, que debe analizar el volumen y riesgo de los trabajos, así como los riesgos derivados de los trabajos y proponer medidas mitigadoras.
- Se establece un grupo de enlace que incluya los representantes del operador, de los servicios de tránsito aéreo, de los servicios de dirección de plataforma y, si fuera aplicable, de los agentes del subcontratista.
- Se evalúan y validan los planes de actuaciones durante los trabajos. Esto incluye establecer, entre otros:
  - Las horas de trabajo
  - Las rutas autorizadas
  - Los medios de comunicación a emplear

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

- Cualquier limitación en los equipos a utilizar, así como su correcta señalización.
- Delimitación, protección y señalización de las zonas de obra, accesos y acopios.
- Se autorizan la ejecución de los trabajos en el recinto aeroportuario
- Se inspeccionan tanto el diseño y estado de las nuevas infraestructuras como los daños que pueden haber provocado los trabajos en las ya existentes. En especial, si los trabajos son de duración prolongada, se establecerá una nueva inspección de mantenimiento que asegure que el balizamiento y la iluminación de obstáculos y de las áreas fuera de servicio no se degradan.

Hay que tener en cuenta que si las aeronaves usan constantemente las áreas abiertas a contratistas, es necesario implementar inspecciones frecuentes para garantizar permanentemente la seguridad operacional del aeródromo.

#### **5.13.4 MANTENIMIENTO Y OBRAS DE GRAN RELEVANCIA**

La planificación del desarrollo de trabajos de mantenimiento y obras de gran relevancia se puede dividir en dos:

- Una de ellas con la información relevante para el desarrollo del trabajo en sí, propia de cada obra: Descripción del trabajo, horarios...
- Y una que describa las medidas utilizadas para la seguridad de la obra y del aeropuerto: Señalización, protocolo de actuación ante incidencias...

Esta última es la que se va a desarrollar aquí, aunque el gestor deba ajustarla a cada obra.

Se distinguen 4 fases referentes al desarrollo del trabajo:

- Planificación y coordinación en la fase de diseño:  
Una vez que se ha definido el volumen del trabajo y las áreas afectadas, es decir, el alcance de los trabajos, su extensión física y el periodo de duración deben notificarse y aprobarse por el operador del aeropuerto (AENA).  
Por lo tanto, es el momento de:
  - Formación de los trabajadores.
  - Definir los protocolos de actuación ante incidencias : Averías de maquinaria...
  - Definir las modificaciones temporales en las condiciones de operación del aeródromo.
  - Difusión de la información y publicaciones aeronáuticas que pudieran ser relevantes.

En este momento, atendiendo a la descripción del trabajo anterior, deben proponerse medidas mitigadoras en las áreas afectadas, que pueden comprender:

- Separación mediante barreras físicas de las áreas de trabajo así como el apagado de las luces de las calles de rodaje que lleven a ellas.
- Colocación de luces y balizas para delimitar el área de trabajo.

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

- Cualquier limitación sobre el uso de equipamiento eléctrico que pueda causar interferencia con las instalaciones de navegación o con las comunicaciones de aeronaves.

- Las alturas permitidas de los vehículos y del equipamiento, y las limitaciones para las alturas operativas de las grúas

- Señalización adecuada de las plumas de las grúas cuando se considere necesario.

- Además se tendrá en cuenta el efecto de las grúas altas en el ILS y el radar.

Por otro lado, es el momento de tener en cuenta:

- Si los trabajos son en las proximidades de áreas abiertas al tráfico.

- Si los trabajos suponen cierres horarios de zonas abiertas al tráfico.

- Si los trabajos son a la vista del tráfico.

- Requerimientos para trabajos nocturnos.

- **Planificación y coordinación antes del inicio de los trabajos:**

Debe establecerse:

- Un grupo de trabajo pluridisciplinar en el cual se analicen las posibles afecciones a la seguridad operacional ocasionadas por los trabajos y que realice un seguimiento del desempeño. Como por ejemplo:

- Afecciones a las ayudas visuales

- Afecciones a las superficies limitadoras de obstáculos,

- Afecciones de la operación de aeronaves sobre las zonas de obras,

- Afecciones a las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, como las comentadas anteriormente.

- Servicios afectados: suministro eléctrico, comunicaciones, instalaciones meteorológicas...

- Afecciones al plan de emergencias.

- Afecciones a otros servicios y protección de terceros: SSEI, agentes de asistencia en tierra..

- Un grupo de enlace que incluya representantes de AENA, del centro de operaciones y de los agentes del subcontratista si procede. El grupo podrá reunirse con la frecuencia necesaria para revisar el progreso y considerar la necesidad de cualquier cambio en las prácticas de trabajo para cumplir con los requisitos operacionales.

- Un plan de actuaciones durante los trabajos para garantizar la seguridad operacional. Debe incluir:

- Actuaciones ante condiciones meteorológicas adversas

- Actuaciones ante la activación de procedimientos de visibilidad reducida.

- Vigilancia de la seguridad operacional durante los trabajos.

En este momento, antes del comienzo de los trabajos, deben establecerse y comunicar a todo el personal involucrado:

- Las horas de trabajo;

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

- Las rutas autorizadas;
- Los medios de comunicación a emplear y los identificativos de llamada;
- Las alturas permitidas de los vehículos y del equipamiento, y las limitaciones para las alturas operativas de las grúas
- Cualquier limitación sobre el uso de equipamiento eléctrico que pueda causar interferencia con las instalaciones de navegación o con las comunicaciones de aeronaves.
- Delimitación, protección y señalización de las zonas de obra, accesos y acopios.
- Señalización e iluminación de áreas fuera de servicio.

Los contratistas deben ser informados de posibles peligros para el personal que trabaje en el aeropuerto, en particular el problema del chorro de los motores y el ruido.

Todas las actividades incluidas en este apartado deben realizarse con suficiente antelación respecto al inicio de los trabajos, para poder coordinar y realizar de manera eficiente las medidas mitigadoras que se hayan establecido.

- Durante la ejecución de los trabajos:

Las personas o unidades que accedan al área de movimiento con fines de mantenimiento tendrán una autorización escrita emitida por AENA. La entrada al área de movimiento estará sujeta a la autorización del centro de operaciones, mediante comunicación por radio en la frecuencia Tierra/Tierra.

Las personas que realicen trabajos de mantenimiento cumplirán las normas sobre control y operación de vehículos en el área de movimiento, reflejadas en el punto 5.8. Control de Acceso al área de movimiento y a los procedimientos que allí se reflejan, en particular:

ODB-SEG-NOM2v1-Normativa de seguridad para acceso de vehículos

Hay que tener en cuenta que:

- En la medida de lo posible, las áreas de trabajo deben estar separadas de las partes activas del movimiento mediante barreras físicas. La señalización y la iluminación de las barreras se definen en el punto 5.13.8 Señalización e iluminación de áreas fuera de servicio del presente manual.
- Las luces de las calles de rodaje que lleven a las áreas de trabajo estarán permanentemente apagadas.
- Cuando los contratistas trabajen atravesando áreas pavimentadas para aeronaves, estas áreas se inspeccionarán en profundidad antes de que vuelvan a abrirse para su uso por aeronaves, prestando especial atención a la presencia de FOD y a la limpieza general de la superficie.
- Cuando las aeronaves usen constantemente áreas abiertas a contratistas, se requiere que se realicen inspecciones frecuentes para garantizar permanentemente la seguridad operacional.
- Se proporcionan sistemas de señalización adecuados para las plumas de las grúas cuando se considere deseable mayor visibilidad.

- Si los trabajos son de duración prolongada, se requiere vigilancia constante para asegurar que el balizamiento e iluminación de obstáculos y de las áreas fuera de servicio no se degradan por debajo de los límites aceptables.
- Limpieza de zonas de obra y accesos y prevención de generación de FOD u otros contaminantes: Levantamiento de polvo durante el movimiento de tierras, etc... debe ser continua para evitar que se contaminen las áreas adyacentes.

Todas las actividades relacionadas con los trabajos deben ser supervisadas por AENA para comprobar que se cumple con las medidas establecidas para garantizar la seguridad operacional, así como el tratamiento de las no conformidades que se detecten, para ello, en el punto 5.15 Gestión de la Seguridad Operacional se desarrollan los contenidos pertinentes.

- **Tras la ejecución de los trabajos:**

Se debe garantizar que el lugar de los trabajos se devuelve a su uso operacional de forma segura y oportuna, asegurándose que:

- El sitio de ejecución de los trabajos está libre de personal, vehículos y plantas de forma segura y oportuna. Para la supervisión de presencia de FOD, puede emplearse la metodología indicada en el punto 5.12 Mantenimiento de área de movimiento del presente manual.

- El área afectada por los trabajos se inspecciona para comprobar su condición operacional para su reapertura, para ello, deberá inspeccionarse las balizas, iluminación, estado de la superficie... los procedimientos a seguir se desarrollan en el punto 5.12 Mantenimiento del área de movimiento del presente manual.

- Se notifica a las autoridades el restablecimiento de las operaciones y el funcionamiento del aeropuerto.

### **5.13.5 MANTENIMIENTO Y OBRAS DE RELEVANCIA MENOR**

Son aquellos trabajos de mantenimiento u obras donde se ha concluido que las afecciones potenciales no tienen gran relevancia. Para la gestión de la seguridad operacional de estos trabajos, puede seguirse el procedimiento anterior, teniéndose en cuenta la necesaria simplificación de algunos apartados, al no ser necesarias medidas tan estrictas.

Se establecerá un sistema de permisos de trabajo para la realización de trabajos menores en el área de movimiento. Los objetivos de los permisos de trabajo serán:

- Que ningún trabajo se lleve a cabo en el área de movimiento sin el conocimiento de AENA.

- Que se sigan estrictamente los tiempos de trabajo permitidos.

- Que todas las personas que tomen parte del trabajo reciban información detallada de lo siguiente:

- Las áreas precisas en las que se realizará el trabajo.
- Las rutas a seguir para ir y volver del área de trabajo.
- Los procedimientos R/T a emplear,
- Las precauciones de seguridad a observar, el mantenimiento de un canal de escucha y el empleo de vigías.

- El procedimiento de notificación a seguir al finalizar el trabajo.

Cuando se termine el trabajo, el personal del aeropuerto inspeccionará el área de trabajo para asegurarse que se ha dejado en las condiciones satisfactorias.

#### **5.13.6 TRABAJOS SIN AFFECCIONES RELEVANTES**

Son aquellos trabajos puntuales que pueden realizarse sin afectar al normal funcionamiento de las operaciones de aeronaves y que permiten desalojar las áreas operativas ocupadas en un breve espacio de tiempo. Según CERA-09-INS-001-3.0, deben tener un tiempo de ejecución igual o inferior a 15min. Entre estos trabajos se incluyen, entre otros:

- Toma de datos
- Pequeños levantamientos topográficos.

Para ello, se procederá de la siguiente manera:

1) De acuerdo con el Centro de Operaciones, se fijará una fecha y hora para la ejecución de los trabajos.

2) Los trabajadores estarán acompañados en todo momento de al menos un técnico del SSEI y un técnico de mantenimiento. Así mismo, llevaran en todo momento consigo una radio portátil.

3) Se informará de su entrada y salida del área de movimiento por radio al centro de comunicaciones.

4) Si es necesario, se delimitará la zona con las balizas necesarias.

5) Tras acabar los trabajos, el técnico de mantenimiento se asegurará de la correcta limpieza del lugar, prestando especial atención a la presencia de FOD. En el punto 5.10.Inspecciones del Área de Movimiento y en 5.15.16 Limpieza en plataforma y prevención de FOD del presente manual se detallan los procedimientos.

#### **5.13.7 RECRECIDOS DE PISTA**

No es habitual que se pueda cerrar una pista al tráfico para proceder a su rehabilitación, por lo que se ha de asegurar que los trabajos se realizan sin interferencias severas en la operación diaria del aeropuerto. Normalmente, el recrecido del pavimento se hace fuera del horario operativo del aeropuerto o en horas nocturnas, de modo que pueda utilizarse durante las horas de mayor actividad.

Para evitar las afecciones a la seguridad operacional, la coordinación de los agentes implicados es esencial en todas sus fases. Para ello, antes del inicio de cualquier obra de recrecido en la pista se creará un grupo de trabajo conjunto que incluya los representantes de:

- AENA y el aeropuerto: Centro de Operaciones, Departamento de Mantenimiento..

- Servicios de control de plataforma

- Agentes externos involucrados en la ejecución de las obras.

Es prioritario encontrar horarios de trabajo lo más largos posibles manteniendo la operatividad del aeropuerto.

En caso de que vaya a devolverse temporalmente la pista a su estado operativo antes de completar el recrecido de la superficie, la pendiente de la rampa

provisional, medida con referencia a la actual superficie de la pista o al recubrimiento anterior será:

- 1) De 0.5 al 1% para recubrimientos de hasta 5cm de espesor inclusive; y
- 2) De no más del 0.5% para recubrimientos superiores a 5 cm de espesor

Además se proporcionará una señal de eje de pista y se señalará el emplazamiento de cualquier umbral temporal por medio de una franja transversal de 3.6m.

El documento dónde se especifican las medidas a adoptar, así como las fases de ejecución de las obras de recrecido es el siguiente: OBD-MTO-DOC1v1 - PROCEDIMIENTO PARA EL RECRECIDO DE PISTA

### **5.13.8 SEÑALIZACION E ILUMINACIÓN DE ÁREAS FUERA DE SERVICIO**

Se garantizará que, de acuerdo con las especificaciones descritas en CS ADR.DSN.R.870:

- Se colocan balizas de de área de fuera de servicio en cualquier parte de una calle de rodaje, plataforma o apartadero de espera que resulte inadecuada para el movimiento de aeronaves, para que éstas puedan sortear con seguridad.
- En las áreas de movimiento que se emplean por la noche o en condiciones de visibilidad reducida, se emplearán luces de fuera de servicio. Hay que tener en cuenta que el aeropuerto de Córdoba es usado para la llegada/salida de trasplantes del Hospital, por lo que puede usarse fuera del horario de apertura normal.
  - Estas luces señalarán los extremos potencialmente más peligrosos del área.
- Las balizas y luces fuera de servicio se colocan a intervalos lo suficientemente reducidos para que quede delimitada el área fuera de servicio.
  - Se podrá usar un mínimo de 4 luces, excepto cuando el área sea triangular, en cuyo caso se podrá usar un mínimo de 3. Este número podrá incrementarse cuando el área sea grande o cuente con una configuración inusual.
  - Se instalará al menos una luz cada 7.5m de distancia en el perímetro del área.
- Si las luces son direccionales, se orientarán de forma que, en la medida de lo posible, sus haces estén alineados en la dirección desde la que se aproximan las aeronaves o vehículos. Cuando estos puedan aproximarse desde varias direcciones, se considerará la posibilidad de añadir más luces o de usar luces omnidireccionales.
- Las luces de fuera de servicio deben ser frangibles. Su altura debe ser lo suficientemente baja para que puedan franquearla las hélices y las góndolas de los motores de aeronaves de reacción.

Las balizas de área fuera de servicio consistirán en objetos netamente visibles, tales como banderas, conos o tableros colocados verticalmente.

- Los conos de fuera de servicio debe ser de al menos 0,5 m de altura y rojo, naranja o amarillo, o cualquiera de estos colores en combinación con el blanco.

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

- Una bandera de fuera de servicio debe ser de al menos 0,5 m<sup>2</sup> de color rojo, naranja o amarillo, o cualquiera de estos colores en combinación con blanco.

- Una placa o tablero de fuera de servicio debe tener al menos 0,5 m de altura y 0,9 m de longitud, con rayas verticales rojas y blancas alternas, o naranjas y blancas.

Las luces de servicio serán luces fijas rojas. La luz debe tener una intensidad suficiente para garantizar la visibilidad considerando la intensidad de las luces adyacentes y el nivel general de iluminación contra el que normalmente se vería. En ningún caso la intensidad debe ser inferior a 10 candelas de luz roja.

Las luces de las calles de rodaje que lleven a las áreas de trabajo estarán permanentemente apagadas.

**5.13.9 REGISTROS**

<b>Actividad</b>	<b>Formato</b>
Registro de clasificación de trabajos según grado de afección	ODB-REG-OPS-PR1v1-CLASIFICACION DE TRABAJOS
Acta de reunión de coordinación de trabajo	ODB-GEN-PLT1v1- ACTA DE REUNION
Permiso de trabajo	ODB-OPS-DOC3v1-PERMISO DE TRABAJO
Ficha de vigilancia de seguridad operacional	ODB-REG-OPS-PR11V1-VIGILANCIA EN OBRAS
Ficha de inspección previas a la apertura al tráfico	ODB-SEG-PR2v1-FICHA DE INSPECCION

## **5.14 GESTIÓN DE LA PLATAFORMA**

### *Introducción*

En el presente apartado se desarrollan los contenidos referentes a la gestión de la plataforma.

### *Reglamento Europeo, referencias*

En el presente momento las normas de aplicación se encuentran en fase de desarrollo. Se ha empleado como referencia la notificación de propuesta de enmienda (NPA) disponible en la página web de AESA.

### *Material AESA*

### **5.14.1 OBJETO DEL PROCEDIMIENTO**

Definir la forma en que se realizan las principales actividades de uso operacional de la plataforma de estacionamiento, entre las que destacan:

- Transferencia de aeronaves entre servicios de tránsito aéreo y servicios de plataforma.
- Asignación de puestos de estacionamiento.
- Gestión de movimiento de aeronaves en plataforma.
- Salidas de aeronaves.
- Estacionamiento de aeronaves.
- Embarque y desembarque de pasajeros y tripulaciones.
- Otras actividades.

Debido a las características propias del aeropuerto de Córdoba y su bajo uso en transportes de pasajeros, siendo su uso principal por empresas de tratamientos agrícolas y por el Hospital Reina Sofía, debido a la gran cantidad de trasplantes que necesitan de una aeronave para su transporte, estas actividades se simplificarán mucho, dado que la probabilidad de que el aeródromo sea utilizado por un número alto de aeronaves a la vez es muy baja. Sin embargo, se definirán unos procedimientos base por si este caso llegara a darse, siendo la prioridad la rapidez, es decir, la cercanía a pista y al acceso del personal a la plataforma, para los casos sanitarios.

### **5.14.2 PERSONAL IMPLICADO Y RESPONSABILIDADES**

<b>PERSONAL RESPONSABLE</b>	<b>ACTIVIDAD</b>	<b>OFICINA</b>
Director del Aeropuerto de Córdoba	Evaluación de qué aeronaves y en qué condiciones pueden usar los diferentes puestos de estacionamiento y calles de rodaje.	Dirección del Aeropuerto.
Director del Aeropuerto de Córdoba	Establecimientos de procedimientos y estrategias de asignación de puestos de estacionamiento	Dirección del Aeropuerto.
Personal Torre de Control (En caso de ser necesario)	Asignación de puestos de estacionamiento en tiempo real y comunicación a las	Torre de Control.

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

	partes implicadas.	
Técnico de Plataforma/Agente de asistencia en Tierra. (En caso de ser necesario)	Proporcionar servicio de guiado en plataforma	Departamento de Operaciones.
Técnico de Plataforma/Agente de asistencia en Tierra (En caso de ser necesario).	Proporcionar servicio de apoyo en el estacionamiento	Departamento de Operaciones.
Técnico de Plataforma. (En caso de ser necesario)	Proporcionar el servicio de apoyo para las salidas	Departamento de Operaciones.
No necesario	Autorizar el arranque de motores o el inicio del remolcado.	No necesario
Director del Aeropuerto de Córdoba	Aprobar procedimientos operativos que regulen como deben los estacionamientos, salidas, embarques y desembarques.	Dirección del Aeropuerto.
Técnico de Plataforma. /Agente de asistencia en Tierra	Vigilar que se mantienen las distancias de seguridad durante las salidas de aeronaves y que la zona de salida se encuentra limpia y despejada.	Departamento de Operaciones.
Técnico de Plataforma /Agente de asistencia en Tierra	Dirigir los embarques y desembarques de pasajeros y tripulaciones.	Departamento de Operaciones.
Director del Aeropuerto de Córdoba	Aprobar procedimientos operativos sobre otro tipo de actividades que se desarrollan en plataforma	Dirección del Aeropuerto.

El aeropuerto de Córdoba no dispone actualmente de servicios de dirección de Plataforma.

#### **5.14.3 TRANSFERENCIA DE AERONAVES ENTRE SERVICIOS DE TRANSITO AÉREO Y SERVICIOS DE PLATAFORMA**

Debido a que el aeropuerto de Córdoba no dispone actualmente de servicios de tránsito aéreo (ATS) ni servicios de dirección de plataforma, este punto no procede.

Las aeronaves que utilicen este aeródromo están obligadas de disponer y mantener escucha en la frecuencia 118.300 MHz A/A.

#### **5.14.4 ASIGNACIÓN DE PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO**

El procedimiento a seguir es:

1) Las aeronaves que aterricen indistintamente por RWY 03 o RWY 21 abandonarán la RWY en función de su tamaño por TWY A (todo tamaño de aeronaves)

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

o B (aeronaves con envergadura menor a 18 m), y a continuación se dirigirán por la rodadura hasta la plataforma A o B, en cada caso.

2) No se informará a la tripulación de Aviación General (salvo casos particulares) del estacionamiento asignado.

3) Estacionarán en un puesto tal que NO impida el movimiento de otras aeronaves.

La estrategia de asignación de puestos de estacionamiento es la siguiente:

Para los aviones: Plataforma A: Hay 5 puestos de estacionamiento. Plataforma B: hay 33 puestos de estacionamiento :

- La salida de los puestos de estacionamiento A1, A2 y A3 se adjudican a la Aviación Comercial
- La salida de los puestos de estacionamientos 00 y 10 se adjudican al Servicio Contraincendios
- Salida remolcada: Resto de puestos de estacionamiento no mencionados anteriormente.

Para los helicópteros: Puestos de estacionamiento en Plataforma A:

- H1 (longitud total hasta 17 m).
- H2 (longitud total hasta 12 m).
- A3 (Longitud superior de 17 m, hasta D = 25).

*Procedimiento de menor nivel:* Plano de puestos de estacionamiento

No se considera necesario la inclusión de un procedimiento de menor nivel que describa la asignación de puestos de estacionamiento.

#### **5.14.5 GESTION DEL MOVIMIENTO DE AERONAVES EN PLATAFORMA**

Procedimientos para evitar la colisión entre aeronaves y colisiones entre una aeronave y un objeto, vehículo y persona: Las aeronaves están obligadas a disponer y mantener escucha de la frecuencia 118.300 MHz A/A. Debido a la baja ocupación del aeropuerto, no se disponen procedimientos específicos para evitar colisiones. En el caso extraordinario de que hubieran varias aeronaves en movimiento en la plataforma a la vez, los técnicos de plataforma, adscritos al Departamento de Operaciones, guiaran a las aeronaves para evitar su colisión, ayudados en caso necesario por la Torre de Control, guiándolos mediante comunicaciones por radio y señales manuales que deberán realizarse conforme al Anexo I del Reglamento del Aire.

○ Procedimiento General de Rodaje: A menos que el Departamento de Operaciones de Córdoba indique lo contrario:

a) Las aeronaves harán su entrada en plataforma, a través de TWY A (todo tipo de aeronaves) o B (solo aeronaves con envergadura menor a 18 m), independientemente de la RWY en servicio.

b) Las aeronaves harán su salida de plataforma por TWY A (todo tipo de aeronaves) o B (solo aeronaves con envergadura menor a 18 m), independientemente de la RWY que esté en servicio.

○ Procedimiento para las aeronaves de llegada: las aeronaves que aterricen indistintamente por RWY 03 o RWY 21 abandonarán la RWY en función de su tamaño

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

por TWY A (todo tamaño de aeronaves) o B (aeronaves con envergadura menor a 18 m), y a continuación se dirigirán hacia la plataforma A o B en cada caso.

El acceso a plataforma para aeronaves de envergadura superior a 18 m deberá realizarse por la TWY A.

Las restricciones operativas de las plataformas son:

Plataforma A:

- Rodaje hasta puestos de estacionamiento A4, A5, H1 y H2, aeronaves con envergadura hasta 15 m.

Plataforma B:

- Rodaje por plataforma B, aeronaves con envergadura hasta 18 m
- Rodaje hasta puestos de estacionamiento 33, 34, 43, 44, 53, 54, 63 y 64, aeronaves con envergadura hasta 15 m.

*Procedimiento de menor nivel:*

No se considera necesario la inclusión de un procedimiento de menor nivel que describa la gestión de movimiento en plataforma.

#### **5.14.6 SALIDAS DE AERONAVES**

- Procedimiento general de salida de aeronaves:
  - No es necesaria autorización de arranque de motores, remolcado de aeronaves o inicio de rodaje.
  - La tripulación debe facilitar a la Oficina de Operaciones de Córdoba la información necesaria de la aeronave que se dispone a realizar una salida. 4.

- Procedimiento de salida de aviones

SALIDA AUTÓNOMA

- Puestos de estacionamiento: A1, A2 y A3 en plataforma A, 00 y 10 en plataforma B.
- La salida de los puestos de estacionamiento A1, A2 y A3 se realizará hacia TWY A y hacia RWY finalmente (Aviación Comercial).
- La salida de los puestos de estacionamientos 00 y 10 se realizará hacia TWY B y hacia RWY finalmente (Servicio Contraincendios).

SALIDA REMOLCADA : Resto de puestos de estacionamiento no mencionados en el punto anterior: la maniobra se realiza hacia TWY adyacente al puesto de estacionamiento, desde donde abandonará plataforma a TWY más próxima y finalmente hacia RWY.

- Procedimiento de salida de helicópteros
  - La salida de los puestos de estacionamiento H1 y H2 se realizará por plataforma A hacia TWY A y RWY finalmente.
  - En caso de estacionamiento de helicópteros en A3: Incompatibilidad de operación con A1 y A2.

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

- En las operaciones de entrada/salida del puesto de estacionamiento H1 (Bell 412 o equivalente en dimensión) no puede estar estacionado nada en A3/A

Referente al marco procedimental que asegura que el área de salida del puesto de estacionamiento se encuentra libre de obstáculos y de presencia de FOD, nos remitimos a lo ya definido en el punto de mantenimiento del área de movimiento, en particular al procedimiento ODB-MTO-PR11v1-REVISIONES DE CALLES DE RODAJE Y PLATAFORMA

*Procedimiento de menor nivel:*

No se considera necesario la inclusión de un procedimiento de menor nivel que describa la gestión de salidas de aeronaves

#### **5.14.7 ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES**

No se informará a la tripulación de Aviación General (salvo casos particulares) del estacionamiento asignado y las aeronaves estacionarán en un puesto tal que NO impida el movimiento de otras aeronaves.

El estacionamiento de las aeronaves seguirán el procedimiento descrito en el punto 5.15.4 Asignación de los puestos de estacionamiento.

*Procedimiento de menor nivel:* Plano de puestos de estacionamiento

No se considera necesario la inclusión de un procedimiento de menor nivel que describa la asignación de puestos de estacionamiento.

#### **5.14.8 EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE PASAJEROS Y TRIPULACIONES**

Debido a la baja ocupación del aeropuerto de Córdoba y que sus usos principales no conllevan el transporte de pasajeros en un número relevante, el embarque y desembarque de pasajeros y tripulaciones se hará a pie desde el puesto de estacionamiento hasta el edificio terminal, siguiendo las señalización de la plataforma. Para mejorar la comprensión del camino de los pasajeros, se colocaran conos que delimiten el camino a seguir, de acuerdo con INSA-11-INS-05-1.1. Se mantendrá la vigilancia suficiente para que los pasajeros no abandonen estas sendas de forma inadvertida. El número de personas que han de vigilar la operación debe ser el suficiente, teniendo en cuenta la dificultad del camino diseñado y el número de pasajeros que se han de trasladar.

No se realizan operaciones de embarque y desembarque de pasajeros transitando por la plataforma:

- En condiciones de visibilidad muy baja.
- En condiciones meteorológicas muy adversas como lluvia intensa o viento fuerte.
- Cuando la superficie de la plataforma tenga hielo, nieve o barro en cantidades tales que hagan inseguro el tránsito a pie.

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

Estos caminos o sendas no deben pasar bajo alas o elementos de suministro de combustible, ni cerca de motores, bien de la aeronave en operación, bien de otras ubicadas en la proximidad, en particular si están en funcionamiento.

En caso extraordinario de que varias aeronaves estén usando la plataforma a la vez, deberán seguir las indicaciones del personal técnico de plataforma.

En caso de una emergencia médica, deberán ir en línea recta, o lo más recto posible, entre el edificio terminal y el puesto de estacionamiento de la aeronave, comunicando previamente su acceso a la plataforma a la Torre de Control, que gestionará y comunicará en este caso el acceso prioritario, así como la salida de la aeronave, con el Departamento de Operaciones.

El aeropuerto de Córdoba no dispone de jardineras ni pasarelas telescópicas.

*Procedimiento de menor nivel:*

No se considera necesario la inclusión de un procedimiento de menor nivel que describa la gestión del embarque y desembarque de pasajeros y tripulaciones.

**5.14.9 OTRAS ACTIVIDADES QUE SE DESARROLLAN EN LA PLATAFORMA**

Debido al uso por empresas agrícolas y por el hospital de este aeropuerto, es posible que sea necesario el acceso a la plataforma de vehículos o personal especializados. En estos casos se informará al Departamento de Operaciones con la antelación suficiente para que éste emita un permiso para su acceso y proceda a informar de cualquier restricción o procedimiento que crea necesario para el correcto uso de la plataforma de forma que se asegure un nivel de seguridad operacional adecuado.

En caso de una emergencia sanitaria, se avisará al SSEI, por si es necesaria su asistencia.

## **5.15 GESTION DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL EN LA PLATAFORMA**

### *Introducción*

En el presente apartado se desarrollan los contenidos referentes a los procedimientos para regular y supervisar las actividades que se realizan en la plataforma, de modo que pueden desarrollarse de forma segura.

### *Reglamento Europeo, referencias*

En el momento de redactar este proyecto, las normas de aplicación referentes a la gestión de la seguridad operacional en la plataforma se encuentran en fase de desarrollo. Se ha empleado como referencia la notificación de propuesta de enmienda (NPA) disponible en la página web de AESA.

### *Material AESA*

#### **5.15.1 OBJETO DE PROCEDIMIENTO**

En el presente procedimiento se incluye la descripción de las medidas establecidas por el gestor para ordenar y supervisar las actividades que se realizan en plataforma, que incluyen:

- El establecimiento de normas de seguridad en plataforma y los procedimientos locales,
- Medidas de protección contra el chorro de los reactores
- Medidas para garantizar la seguridad en los repostajes.
- Medidas de limpieza en plataforma y prevención de FOD.
- Supervisión del cumplimiento de las normas y requisitos establecidos.

#### **5.15.2 PERSONAL IMPLICADO Y RESPONSABILIDADES**

<b>PERSONAL RESPONSABLE</b>	<b>ACTIVIDAD</b>	<b>OFICINA</b>
Director del Aeropuerto	Establecimiento y actualización de las normas generales de seguridad en plataforma	Dirección del Aeropuerto
Responsable del Departamento de Seguridad Operacional	Establecimiento de procedimientos locales destinados a garantizar la seguridad de las actividades que se desarrollan en la plataforma	Departamento de Seguridad Operacional
Responsable del Departamento de Seguridad Operacional	Evaluación de riesgos relativos al chorro de los reactores y seguimiento	Departamento de Seguridad Operacional
Grupo de Trabajo de Ingeniería y Mantenimiento	Instalación de medios físicos destinados a mitigar los riesgos relativos al chorro de reactores.	Departamento de Ingeniería y mantenimiento
Grupo de Trabajo de Ingeniería y Mantenimiento	Instalación de medios físicos destinados a mitigar los	Departamento de Ingeniería y mantenimiento

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

	riesgos relativos al FOD	
Responsable del Departamento de Seguridad Operacional	Realización de campañas de concienciación relativas a los riesgos de plataforma.	Departamento de Seguridad Operacional
Director del Aeropuerto	Elaboración de los programas de auditoría a los agentes de asistencia en tierra	Dirección del Aeropuerto
Responsable del Departamento de Seguridad Operacional	Supervisión del cumplimiento de las normas y requisitos de seguridad relativos a las actividades que se desarrollen en plataforma.	Departamento de Seguridad Operacional
Responsable del Departamento de Seguridad Operacional	Notificación a las empresas o dependencias sobre no conformidades detectadas y seguimiento de acciones correctoras.	Departamento de Seguridad Operacional

### **5.15.3 NORMAS DE SEGURIDAD EN PLATAFORMA Y PROCEDIMIENTOS LOCALES**

La OACI recomienda crear un Comité Local de Seguridad en Pista (CLSP), que consiste en un equipo constituido por representantes del aeropuerto (principalmente de operaciones), proveedores de servicios de tránsito aéreo, compañías aéreas o explotadores de aeronaves, asociaciones de pilotos y de controladores de tránsito aéreo y de cualquier otro grupo con participación directa en las operaciones en la pista, que brinda asesoría sobre posibles problemas de incursiones y salidas de pista, y recomienda medidas de mitigación. Debido a las características propias del Aeropuerto de Córdoba, el CLSP estará compuesto del Director del Aeropuerto, el Responsable del Departamento de Seguridad Operacional, el Responsable del Departamento de Operaciones, un representante de la industrias agrícolas que trabajan con el aeropuerto y un representante del Hospital Reina Sofía, para que se tengan en cuenta las normas especiales de seguridad que puedan derivar del uso por parte de los servicios sanitarios, sobre todo en caso de urgencias medicas, y del uso de compuestos agrícolas que puedan necesitar de un tratamiento especial debido a su toxicidad.

Toda la documentación que forma parte del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional deberá estructurarse de la siguiente manera:

- Política de Seguridad Operacional: Documento que refleja el compromiso adquirido por el agente para alcanzar, mantener y promocionar la seguridad operacional de su actividad.
- Manual del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional: Documento específico del agente que tiene por objeto garantizar que se alcanza y se mantiene el nivel de seguridad operacional definido en la Política de Seguridad Operacional
- Procedimientos de Seguridad Operacional: Documentos donde se desarrollan los procesos necesarios para asegurar el desarrollo de las operaciones de forma segura por el agente en el aeropuerto. En cada procedimiento se describirá de forma detallada cómo deben realizarse cada una de las

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

actividades que forman parte del Manual del Departamento de Seguridad Operacional.

No es objetivo de este proyecto la definición de dichos documentos.

#### NORMAS GENERALES DE SEGURIDAD EN PLATAFORMA

La presente normativa es de aplicación a la totalidad de la zona restringida del recinto aeroportuario y se complementa con Instrucciones Operativas y procedimientos locales que la Dirección del Aeropuerto notifica a las empresas o entidades que operan en el interior del recinto aeroportuario.

Solo podrán acceder a la zona restringida del recinto aeroportuario las personas, vehículos y equipos que tengan una función específica y necesaria que realizar en relación con las aeronaves o las instalaciones y servicios del Aeropuerto en dicha área. El acceso requerirá disponer de la Acreditación personal correspondiente y de la Autorización de Acceso de Vehículo y deberá realizarse, exclusivamente, por los lugares habilitados al efecto.

Está terminantemente prohibido fumar o encender fuego en la zona restringida del recinto aeroportuario, incluso dentro de los vehículos.

Sólo se permite el uso de equipos de comunicaciones necesarios para la operatividad, quedando terminantemente prohibido el uso de cascos/auriculares de reproducción de música/ radio ni la introducción manual de datos por teclado mientras se conduce, etc.

Está terminantemente prohibido conducir o permanecer en el interior de la zona restringida del recinto aeroportuario bajo efectos de alcohol, o drogas o sustancias psicoactivas, así como la introducción y consumo de dichas sustancias. A estos efectos, será de aplicación lo establecido en el Reglamento General de Circulación o norma que lo sustituya. Cuando existan distintas tasas o niveles, se aplicarán los más restrictivos.

Cada persona participante en las operaciones que se desarrollan en la zona restringida del recinto aeroportuario, deberá comportarse de tal manera que no se ponga él mismo en peligro ni ponga a otros y que no obstaculice el tráfico de aeronaves o de los vehículos de otros agentes. En particular, se deberá conducir con la diligencia y precaución necesaria para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto al mismo conductor como a los demás ocupantes del vehículo, al resto de los usuarios, aeronaves, equipos e instalaciones. Queda terminantemente prohibido conducir de modo negligente o temerario.

Se prohíbe el uso en el interior de la zona restringida del recinto aeroportuario de motocicletas y bicicletas salvo autorización expresa y en las condiciones que dicte la Dirección del Aeropuerto.

Es obligatorio el uso del vestuario y medios de protección (EPIs y otros) que marque la legislación vigente, correspondiendo la responsabilidad a los operadores.

En general, salvo que sea imprescindible para el despacho de la aeronave, está prohibido circular por debajo de las aeronaves (alas y fuselaje).

En los casos en que sea imprescindible, se hará a la mínima velocidad posible, extremando la precaución y solicitando, en lo posible, ayuda orientativa a otras personas.

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

Los agentes de asistencia en Tierra, que serán técnicos del Departamento de Operaciones en el aeropuerto de Córdoba, deberán:

- Asegurarse de que no se acercará ningún vehículo, ni se iniciarán actividades de asistencia en tierra hasta que no se hayan colocado los calzos a la aeronave, y a su vez, que el personal responsable de dicha colocación de calzos no entrará en la posición de estacionamiento de la aeronave hasta que los motores de ésta estén totalmente apagados y sus hélices y rotores parados, así como apagadas las luces anticolidión del avión

- El movimiento de equipos de asistencia en tierra en la proximidad de la aeronave, en el caso de que la visión de su operador no sea completa, sea guiado por otra persona.

- Los operadores de los equipos de asistencia en tierra no conducen más deprisa que una persona caminando cuando el equipo se está acercando o alejando de la aeronave.

Los equipos de asistencia en tierra deben estar posicionados en la proximidad de la aeronave de manera que:

- No obstruyan la evacuación de personas desde la aeronave en caso de emergencia.

- No obstruyan el movimiento hacia delante de las unidades repostadoras y dispensadoras de combustible.

- No dificulten la realización de otras operaciones de asistencia en tierra.

- Los vehículos y los equipos motorizados de asistencia en tierra sin conductor en su posición y que estén posicionados en la proximidad de la aeronave, tienen el freno de estacionamiento accionado, están en punto muerto y, si están equipados con ellos, tienen los calzos puestos.

- Los equipos de asistencia en tierra que estén posicionados en contacto con la aeronave no tienen sus protectores de goma comprimidos contra el fuselaje.

- Durante la carga y descarga:

- El equipamiento de carga se posiciona con la adecuada separación entre el equipo y la aeronave para permitir el movimiento en vertical de la aeronave durante las operaciones de carga y descarga.

- Una vez se hayan concluido las operaciones de carga y descarga el equipamiento se sitúa en una posición segura.

- Las barandillas y otros sistemas de seguridad en el equipamiento de carga están correctamente desplegados para las operaciones de carga y descarga.

- Identificación de los lugares críticos (Hot Spots): El Departamento de Seguridad Operacional deberá tener un grupo de trabajo que se reúna periódicamente para analizar los últimos datos de aeropuerto y poder identificar las áreas críticas relacionadas con las colisiones de las aeronaves. Dicho análisis y sus conclusiones (identificación de puntos críticos, necesidad o no de un mapa de Hot Shots, que deberá ser publicado en AIP, contenido del Mapa de Hot Shots) deberá ser supervisado por el CLSP.

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

Las estrategias para gestionar y mitigar el riesgo de los lugares críticos (hot spots), dependiendo del caso, pueden incluir, entre otras:

- (a) campañas de concienciación;
- (b) ayudas visuales adicionales (señales, marcas, e iluminación);
- (c) establecimiento de rutas alternativas;
- (d) introducción de cambios al diseño de partes del aeropuerto; y
- (e) la mitigación de los puntos ciegos en la torre de control del aeropuerto.

En la circulación en el área restringida del recinto aeroportuario, se establecen las siguientes prioridades:

- 1º Aeronaves en movimiento por su propia tracción, salvo que reciba instrucciones de ceder el paso a otra aeronave arrastrada.
- 2º Aeronaves que rueden arrastradas, incluyendo los vehículos remolcadores y vehículos-guía.
- 3º Vehículos con luces anticolidión encendidas.
- 4º Vehículos que rueden por las vías de servicio.
- 5º Vehículos que se vayan a incorporar a las vías de servicio.

#### NORMAS EN CASO DE ACCIDENTE Y PROCEDIMIENTO DE EMERGENCIA

Los pilotos/compañía deberán comunicar lo antes posible al aeropuerto el accidente, incidente y suceso o evento que pueda tener alguna potencial afección a la seguridad operacional en el que se haya visto involucrado o sea testigo del mismo. El objeto de estas notificaciones es la recopilación de la información para la mejora de la seguridad operacional, independientemente de la notificación obligatoria de sucesos ante la autoridad aeronáutica pertinente. Los datos se podrán enviar en cualquier formato incluyendo al menos la siguiente información:

- Fecha y hora.
- Lugar.
- Implicados (datos para identificar los vehículos, aeronaves...implicados).
- Empresas involucradas.
- Descripción de los hechos.
- Cualquier otro dato que se considere relevante (ejemplo: condiciones de iluminación, meteorológicas, fase de la operación como despegue/aterrizaje/escala, estado del pavimento...).

La dirección de correo electrónico del aeropuerto, para la recepción de las notificaciones de seguridad operacional, es la siguiente:

Seguridad\_Operacional\_ODB@aena.es

Además de notificar al aeropuerto mediante el sistema indicado, es necesario enviar al menos los datos básicos del accidente, incidente, suceso o evento al proveedor de servicios de control de tránsito aéreo (ATC).

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

**NORMAS DE OPERACIÓN EN CONDICIONES DE VISIBILIDAD REDUCIDA**

El aeropuerto de Córdoba no dispone de Procedimientos de Visibilidad Reducida (LVP).

*Normativa específica:*

Las normas de seguridad en plataforma se describen de una forma más detallada en los siguientes documentos:

Documento	Referencia
Normas Operativas de Seguridad en Plataforma	NOM-SEG-DOC1v1-NORMATIVA DE SEGURIDAD EN PLATAFORMA
Normas de seguridad operacional en relación con el acceso de vehículos y autorización de conducción.	NOM-SEG-DOC2v1-NORMATIVA DE SEGURIDAD PARA ACCESO DE VEHICULOS
Normas de Seguridad Operacional en relación con la supervisión de las normas de seguridad en Plataforma y acceso de vehículos.	NOM-SEG-DOC3v1-SUPERVISION

**5.15.4 MEDIDAS DE PROTECCIÓN CONTRA EL CHORRO DE LOS REACTORES**

En el Aeropuerto de Córdoba la única medida de protección física contra el chorro de los reactores de las aeronaves son

- Asfalto resistente al chorro en pista.
- Plataformas de viraje resistentes al chorro.

Para la adecuada seguridad de los agentes de Tierra deben seguirse las medidas de seguridad operacional descritas en el documento NOM-SEG-DOC1v1-NORMATIVA DE SEGURIDAD EN PLATAFORMA

**5.15.5 SEGURIDAD EN LOS REPOSTAJES**

Las medidas básicas de seguridad en el repostaje de aeronaves implementadas en el aeropuerto son:

- Conexión equipotencial entre aeronave, camión e hidrante: Para ello se conecta mediante un cable la salida de hidrante con el camión, y otro cable que conectará la manguera con el avión mediante un *pin* exclusivo de conexión mediante una pinza, comúnmente en el tren de aterrizaje
- Motores apagados para evitar inflamaciones
- Prohibido fumar en la plataforma
- Prohibido utilizar baterías alrededor ni equipos de potencia móviles
- Radar meteorológico embarcado apagado
- Radar de servicio de tránsito aéreo alejado al menos 100 pies (33m) del punto de repostaje

Durante el reabastecimiento de combustible de una aeronave en un radio de 4 m. en el caso de keroseno y 7 m. en el caso de gasolina de aviación, alrededor de las aberturas de ventilación de los depósitos y de los vehículos de suministro de combustible, están prohibidas las actividades que puedan producir chispas y el empleo

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

de equipos portátiles de comunicaciones y de dispositivos electrónicos portátiles no certificados como intrínsecamente seguros, excepto en el caso de aquellos dispositivos cuyo uso esté recogido en los procedimientos de suministro de combustible.

En estas distancias, se restringirá la circulación de vehículos durante las operaciones de reabastecimiento de combustible de una aeronave,

Deben evitarse estas actividades en el interior y proximidades de estaciones de servicio para repostaje de aeronaves y/o vehículos, además de en las proximidades de manchas de combustible producidas por derrames, hasta que la misma haya sido limpiada y el área declarada segura.

En el caso de repostaje con pasaje a bordo, o embarcando y/o desembarcando:

- El personal de operaciones en tierra es consciente de las salidas de emergencia que hayan sido designadas durante el reportaje
- El área bajo estas salidas de emergencia se mantiene libres de equipos de asistencia en tierra u otras obstrucciones

#### EN CASO DE DERRAME DE COMBUSTIBLE

Deberá observarse lo siguiente:

- 1.- Informar urgentemente al Centro de Control.
- 2.- Revisar la boca de la instalación suministradora.
- 3.- No pasar con vehículos sobre el combustible.
- 4.- En el supuesto de que el combustible alcance a la posición donde se encuentre un vehículo deberá apagarse el motor, si está encendido, y se procederá a retirarlo de la zona de combustible empujándolo o remolcándolo.
- 5.- Aviso al Departamento de Mantenimiento para que proceda a su limpieza.

En el caso de que el SEI o del Servicio de Inspección en el Área de Movimiento observaran durante el reabastecimiento de una aeronave alguna incidencia que afecte a la seguridad, éste deberá tomar las medidas adecuadas, incluso la paralización de la operación, hasta que se recuperen las condiciones apropiadas.

Se consideran incidencias notificables en el reabastecimiento de combustible:

- Mal funcionamiento del sistema de indicación de la cantidad de combustible que provoque la pérdida total o una indicación errónea de la cantidad de combustible a bordo.
- Fuga de combustible que dé lugar a una pérdida importante, peligro de incendio o contaminación significativa.
- Mal funcionamiento o defectos del sistema de carburante que tengan repercusiones significativas en el abastecimiento o la distribución del combustible.
- Incapacidad de transferir o utilizar la cantidad total de combustible utilizable.

Las normas de seguridad en plataforma en los repostajes se describen de una forma más detallada en los siguientes documentos:

### **5.15.6 LIMPIEZA EN PLATAFORMA Y PREVENCION DE FOD**

El responsable de la gestión de FOD, técnico asociado al Departamento de Ingeniería y Mantenimiento, tiene las siguientes obligaciones:

- Revisar y evaluar el programa de gestión de FOD del aeropuerto.
- Revisar que los planes de prevención de FOD de agentes externos son coherentes con el programa definido por el aeropuerto.
- Asegurar que el personal del aeropuerto recibe la formación necesaria, revisando que existe formación específica sobre FOD en el itinerario formativo de todo el personal con acceso al área de movimiento o implicado en tareas de gestión o coordinación en las que pueda tener constancia de la existencia de FOD, y que dicha formación se está realizando de modo apropiado (en frecuencia, forma, contenidos...).
- Asegurar la implementación de acciones para la prevención de FOD.
- Asegurar que los sucesos relacionados con FOD se investigan debidamente y que los informes se realizan como se haya especificado previamente.
- Asegurar que las causas de los sucesos asociados a FOD se analizan a fondo para identificar las medidas correctivas a implementar.
- Revisar los resultados de las investigaciones de sucesos relacionados con FOD y evaluar la idoneidad de las acciones correctivas.
- Evaluar la cantidad y el tipo de objetos extraños encontrados y la forma en que se encontraron (inspecciones diarias, avisos de pilotos, incidentes...).
- Realizar periódicamente inspecciones de las áreas de trabajo, programadas o no programadas, para evaluar la efectividad del programa de gestión de FOD.
- Desarrollar técnicas y asignar responsabilidades para la publicación de instrucciones para la concienciación de los riesgos asociados a FOD.
- Administrar todas las actividades adicionales del programa.

#### **PREVENCION DE FOD**

Un primer paso en la implementación de un programa de gestión de FOD es asegurarse de que el personal con acceso al área de movimiento, tanto propio del gestor aeroportuario como de empresas externas, es consciente de la existencia del programa. Por tanto, uno de los requisitos para poder acceder a dicha zona debería ser demostrar el conocimiento suficiente sobre sus contenidos

Algunas actividades para aumentar esta concienciación son:

- Charlas sobre los peligros del FOD
- Divulgación de información a través de comunicaciones, boletines, etc.
- Difusión de “lecciones aprendidas” sobre FOD
- Reportes de situación peligrosa para notificar los riesgos detectados sobre

FOD

- Reuniones periódicas entre el gestor aeroportuario y el resto de implicados para discutir la problemática FOD
- Realización de “FOD walks” como medio de detección y concienciación

Indicadores de presencia de FOD: La presencia de FOD y su limpieza posterior, está dentro del marco de los procedimientos de inspección de mantenimiento del área

de movimiento. El seguimiento de su presencia, así como las medidas mitigadoras se harán en base a los registros de dichos procedimientos.

#### FORMACION

La formación en materia de prevención de FOD debe contemplar como objetivo principal aumentar la concienciación de los empleados que tengan acceso al área de movimiento sobre las causas y efectos de los daños por FOD y promover, activamente, la participación del personal en la eliminación del FOD durante la ejecución de las rutinas de trabajo diarias. Así, el responsable del programa de gestión de FOD debe asegurar que se ofrece formación periódica en relación con los riesgos y consecuencias de la no aplicación de las disposiciones de dicho programa.

La formación en materia de prevención de FOD debe contemplar, al menos, los siguientes temas:

- Descripción general del programa de gestión de FOD específico del aeropuerto.
- Medidas de seguridad generales que debe seguir el personal que desarrolla su actividad en el área de movimiento y control de equipaje y carga en plataforma, sin perjuicio de aquellas específicas asociadas a las actividades concretas que desarrolle dicho personal.
  - Las causas y los principales factores que contribuyen a la presencia de FOD.
  - Las consecuencias de ignorar el FOD y los beneficios de prevenirlo.
  - Implementar como hábitos de trabajo la inspección de las zonas durante la actividad habitual y la política del “clean-as-you-go”.
  - El cuidado, uso y almacenamiento apropiado de artículos, materiales, componentes o equipos utilizados cerca de una aeronave, durante la realización de labores de mantenimiento o mientras se encuentren en las superficies e instalaciones de los aeropuertos.
    - El control de los residuos durante el desarrollo de los trabajos (objetos sueltos asociados con el equipaje, equipo de rampa, materiales de construcción...).
    - El control de los elementos personales.
    - El control apropiado y cuidado de las herramientas que se utilizan en las distintas labores.
    - Los requisitos y procedimientos para la inspección y limpieza regular del área de movimiento.
    - Cómo notificar sucesos relacionados con FOD y el contenido que deben contemplar estas notificaciones.
    - La vigilancia continuada de las fuentes potenciales de objetos extraños peligrosos.
    - Los procedimientos de detección de FOD, incluyendo el uso adecuado de las técnicas de detección aplicables.
    - Procedimientos de retirada de FOD.

#### MANTENIMIENTO

Distinguimos dos casos:

- Operación de Aeronaves en Tierra:

Una elevada proporción del FOD encontrado en la plataforma de los aeropuertos, vías de servicio y áreas de manejo de equipaje procede de las

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

actividades desarrolladas en dichas zonas. Por ello, se debe efectuar una verificación del estado del puesto de estacionamiento antes de cualquier llegada de aviones a él, así como tras su salida, para detectar la presencia de herramientas, restos de equipajes, efectos personales, latas, etc. Para evitarlos, se instalan contenedores apropiados para el depósito de residuos. Además, el aeropuerto de Córdoba cuenta con un programa de revisiones de pista, definido en el punto 5. 10 Inspecciones en el Área de Movimiento.

- Ejecución de Obras:

Los procedimientos específicos para prevenir la presencia de FOD durante la realización de este tipo de trabajos se recoge en el punto 5.14 Trabajos en el Aeródromo.

#### DETECCION Y RETIRADA

Los procedimientos de menor nivel asociados a la detección y retirada de FOD están definidos dentro del punto 5.10 Inspecciones del Área de Movimiento. Debido a la importancia de la detección de FOD, recordemos los puntos más críticos de presencia de FOD:

- Pistas y calles de rodaje
  - El deterioro del pavimento puede presentar desprendimiento de material o grietas.
  - Debe prestarse especial atención a la reparación y limpieza de grietas y juntas de pavimento, ya que suelen constituir fuentes de grava, arena, etc., que pueden ser ingeridos por los motores de los aviones.
  - Las vías de acceso al área de movimiento deben ser inspeccionadas de forma periódica, con el propósito de evitar que los vehículos que utilizan estos caminos transporten objetos extraños, especialmente durante la ejecución de trabajos de construcción.
  - La franja de pista es un lugar potencialmente generador de grava, vegetación suelta...
  - Las zonas no pavimentadas pueden retener grandes cantidades de residuos ligeros tales como papel, cartón o plásticos. Estos desechos pueden ser desplazados hacia el área de movimiento por viento, lluvia o por la estela de los motores de los aviones.
  - El vallado puede retener plásticos y otros desechos en días ventosos.
- Plataformas
  - La detección de FOD debe cubrir todas las áreas de la plataforma de estacionamiento de aeronaves. No obstante, es recomendable prestar especial atención a las áreas más transitadas de la misma.
  - Las zonas de reabastecimiento de combustible, catering, limpieza de cabina, y transporte de equipaje y carga pueden producir el desprendimiento de materiales o el olvido en lugares inapropiados de herramientas y otros elementos usados por los agentes de asistencia en tierra en sus actividades.

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

- Las zonas donde se realizan actividades de mantenimiento de aeronaves en la plataforma, ya que estas actividades generan una gran diversidad de objetos, también han de ser objeto de especial atención.
- Se debe efectuar una verificación del estado del puesto de estacionamiento antes de cualquier llegada de aviones, así como tras su salida.
- Zonas de obras y otros trabajos de mantenimiento
  - Es imprescindible la limpieza periódica y exhaustiva de las zonas donde se llevan a cabo trabajos de construcción que colinden con el área de movimiento, o que se encuentren en ella aunque estén cerradas al tráfico en superficie.
- Otras actividades
  - Todos los vehículos deben ser conducidos en superficies limpias y pavimentadas, cuando sea posible. Si un vehículo debe circular en superficies no pavimentadas, el operador debe comprobar que en los neumáticos del vehículo no se hayan adherido objetos extraños, antes de volver a las zonas pavimentadas.
  - Los vehículos que operan en el área de movimiento deben ser inspeccionados periódicamente, para asegurarse de que no tienen elementos que puedan desprenderse.

#### EVALUACION

Para la evaluación de los datos recogidos por el equipo de mantenimiento durante las inspecciones, dichos datos deben contener la siguiente información:

- Cómo se detectó el objeto extraño
- Fecha y hora de la detección y retirada del FOD
- Descripción de FOD retirado (categoría, tamaño, color), y/o imagen (si está disponible)
- Ubicación del FOD (coordenadas y/o referencia de ubicación en el área de movimiento)
  - Posible fuente de origen
  - Datos del personal que detectó el FOD
  - Datos meteorológicos cuando se detectó
  - Información adicional sobre las operaciones aeroportuarias en el momento de la detección.

Se deberá realizar una investigación de los reportes sobre la presencia de FOD en el área de movimiento, mediante la elaboración del informe respectivo y el establecimiento de las acciones correctivas que sean necesarias. Si se determina la existencia de actividades o zonas con mayor propensión a la generación de FOD, se debe realizar una evaluación de los riesgos que representa la presencia de FOD en ellas.

### **5.15.7 SUPERVISIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS Y REQUISITOS ESTABLECIDOS**

Sin perjuicio de las competencias de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y de las que correspondan a las Fuerzas de Seguridad del Estado en lo referente a Seguridad Ciudadana, la vigilancia del cumplimiento de la Normativa de Seguridad en Plataforma se atribuye por el Aeropuerto al Servicio de Inspección en el Área de Movimiento.

La Dirección del Aeropuerto podrá habilitar para este cometido a los servicios de Seguridad Aeroportuaria.

El Servicio de Inspección en el Área de Movimiento está facultado para extender por escrito las correspondientes notificaciones de incumplimiento de la Normativa que deberán ser comunicadas a las empresas por la Dirección del Aeropuerto.

Cualquier persona podrá denunciar a la Dirección del Aeropuerto, aportando pruebas, incumplimientos concretos de la Normativa de Seguridad en Plataforma.

La evaluación de los programas de limpieza y prevención de FOD se basará primordialmente en:

- Revisar, sistemáticamente, la eficacia de los procedimientos de prevención existentes, incluyendo toda información disponible de las inspecciones diarias, evaluaciones, informes...

- Asegurar la adecuada asignación, ubicación y disponibilidad de medios para la prevención y retirada de FOD.

- Corroborar la adecuada asignación de tareas y responsabilidades al personal del gestor aeroportuario, así como de las asignadas al personal de proveedores externos.

- Verificar que el aeropuerto cumple con los indicadores de seguridad operacional y objetivos identificados en el programa de gestión de FOD.

- Comunicar los resultados al resto de personal responsable e implementar planes de medidas correctivas, estrategias de mitigación y programas de capacitación y mejora continua.

Para más información sobre la supervisión de el acceso de vehículos en plataforma: NOM-SEG-DOC3v1-SUPERVISION

## **5.16 OPERACIÓN DE VEHÍCULOS EN LADO AIRE**

### *Introducción*

En el presente apartado se desarrollan los contenidos referentes a los procedimientos para regular y controlar la circulación de vehículos en el área de movimientos y en sus proximidades

### *Reglamento Europeo, referencias*

El presente procedimiento y su documentación auxiliar, se desarrolla cumpliendo con los requisitos esenciales para Aeródromos B.1.d y B.1.l y se acredita el cumplimiento con las normas de aplicación ADR.OPS.B.025 y ADR.OPS.B.080, junto con sus AMC asociados.

### *Material AESA*

#### **5.16.1 OBJETO DEL PROCEDIMIENTO**

Se incluye la descripción de las actuaciones establecidas para ordenar y supervisar el movimiento de vehículos y equipos. Para ello, se establecen las siguientes medidas:

- Establecimiento de normas de circulación y procedimientos locales.
- Establecimiento de requisitos técnicos para vehículos y equipamiento.
- Formación, evaluación de conductores y emisión de permisos de circulación en el lado aire.
- Supervisión del cumplimiento de las normas y requisitos establecidos

#### **5.16.2 PERSONAL IMPLICADO Y RESPONSABILIDADES**

<b>PERSONAL RESPONSABLE</b>	<b>ACTIVIDAD</b>	<b>OFICINA</b>
AENA	Establecimiento y actualización de las normas y procedimientos que regulan el movimiento de vehículos y equipos en el área de movimiento y sus alrededores.	No procede
ITV y los vehículos que estén exentos de realizarla, deben pasar una inspección técnica.	Evaluación del cumplimiento de los requisitos técnicos para vehículos y equipamiento como paso previo a la emisión de autorizaciones de acceso.	Departamento de Ingeniería y Mantenimiento.
Director del Aeropuerto	Establecimiento y actualización de las normas y procedimientos que regulan la emisión, renovación, suspensión y revocación de los permisos de conducción.	Dirección del Aeropuerto
Empresa del Conductor	Impartición de formación a	No procede

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

	los conductores y solicitud de los permisos de conducción en el área de movimiento y sus alrededores.	
Director del Aeropuerto	Evaluación a los conductores sobre el conocimiento de las normas y procedimientos de operación.	Dirección del Aeropuerto
Director del Aeropuerto.	Autorización de la emisión de los permisos de conducción en el área de movimiento.	Dirección del Aeropuerto
Director del Aeropuerto.	Emisión de los permisos de conducción en el área de movimiento.	Dirección del Aeropuerto
Técnico Inspector del Área de Movimiento o Personal de seguridad aeroportuaria	Supervisión del cumplimiento de las normas y requisitos establecidos para la circulación de vehículos y equipos.	Departamento de Mantenimiento e Ingeniería o Departamento de Seguridad Operacional.
Director del Aeropuerto	Notificación a las empresas o dependencias sobre infracciones cometidas y aplicación de penalizaciones.	Dirección del Aeropuerto.

**5.16.3 NORMAS DE CIRCULACIÓN EN EL LADO AIRE Y PROCEDIMIENTOS LOCALES**

<b>NORMATIVA</b>	<b>PROCEDIMIENTO</b>	<b>REFERENCIA</b>
Normas básicas de Seguridad.	Normativa de Seguridad en Plataforma, apartado: Normas básicas de seguridad	ODB-SEG-NOM1v1-NORMATIVA DE SEGURIDAD EN PLATAFORMA
Normativa general de Circulación en Plataforma	Normativa de Seguridad en Plataforma.	ODB-SEG-NOM1v1-NORMATIVA DE SEGURIDAD EN PLATAFORMA
Normativa general de circulación en el área de maniobras.	Normativa de Seguridad en Plataforma, apartado: Normas de operación en el Área de Maniobras	ODB-SEG-NOM1v1-NORMATIVA DE SEGURIDAD EN PLATAFORMA
Procedimientos locales de circulación en plataforma	Normativa de Acceso de Vehículos	NOM-SEG-DOC2v1-NORMATIVA DE SEGURIDAD PARA ACCESO DE VEHÍCULOS
	Normativa de Seguridad en Plataforma	NOM-SEG-NOM1v1-NORMATIVA DE SEGURIDAD EN PLATAFORMA

#### **5.16.4 FORMACIÓN, EVALUACIÓN DE CONDUCTORES Y EMISIÓN DE PERMISOS DE CIRCULACIÓN EN EL LADO AIRE**

##### **5.16.4.1 Formación de conductores**

Los requisitos para la formación teórica y práctica tanto del personal propio como externo están incluidos en la Normativa de seguridad para acceso de Vehículos, en particular en su apartado 5: Permiso de conducción en Plataforma.

Referencia NOM-SEG-DOC2v1-NORMATIVA DE SEGURIDAD PARA ACCESO DE VEHÍCULOS

##### **5.16.4.2 Evaluación de conductores y emisión de permisos de circulación en el lado Aire**

Los requisitos para la formación teórica y práctica tanto del personal propio como externo están incluidos en la Normativa de seguridad para acceso de Vehículos, en particular en su apartado 6 : Instrucción y expedición del permiso de conducción en plataforma.

Referencia NOM-SEG-DOC2v1-NORMATIVA DE SEGURIDAD PARA ACCESO DE VEHÍCULOS

###### *Activación*

Las empresas y agentes que operan en el interior del recinto aeroportuario entregan a la Dirección del Aeropuerto la solicitud del PCP para sus conductores.

###### *Secuencia de actuaciones*

Las empresas y agentes que operan en el interior del recinto aeroportuario deberán entregar a la Dirección del Aeropuerto con la solicitud del PCP el Certificado de Aptitud de su personal.

Para su obtención se requerirá la superación de un examen sobre:

1. Conocimiento de la Normativa de Seguridad En Plataforma.
2. Conocimiento de la configuración, señalización y características de la plataforma.
3. Conocimiento sobre la utilización de frecuencias aeronáuticas.
4. Conocimiento de la configuración, señalización y características del Área de Maniobras.

###### *Registro*

- Solicitud de emisión y renovación de los permisos de conducción.

**5.16.6 SUPERVISION DEL CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS Y REQUISITOS ESTABLECIDOS.**

Los procedimientos para la supervisión del cumplimiento de la normativa de seguridad en Plataforma, así como los procedimientos en caso de incumplimiento y las penalizaciones debidas en cada caso, se encuentran en el documento Supervisión.

Referencia: NOM-SEG-DOC3v1-SUPERVISION

*Activación*

Los Servicios de Inspección del Área de movimiento, adscritos al Departamento de Mantenimiento e Ingeniería, así como el personal del Departamento de Seguridad Operacional, podrán realizar controles motivados a personas y vehículos dentro del área restringida del aeropuerto.

Se entiende como motivación el hecho de incumplir la Normativa , verse involucrado en un accidente o no llevar en sitio visible la Acreditación Personal o la Autorización de Acceso de Vehículo.

Debido a la poca densidad de tráfico en el aeropuerto de Córdoba no se considera oportuno establecer controles permanentes.

Cualquier persona podrá denunciar a la Dirección del Aeropuerto, aportando pruebas, incumplimientos concretos de la Normativa de Seguridad en Plataforma.

*Secuencia de actuaciones*

El personal que haya hecho la inspección abrirá un parte declarando la falta y su penalización, así como la descripción de cualquier hecho relevante.

Se impedirá la circulación a aquellos conductores que, por su comportamiento en el tráfico, supongan un peligro evidente.

El Servicio de Inspección en el Área de Movimiento está facultado para extender por escrito las correspondientes notificaciones de incumplimiento de la Normativa a la Dirección del Aeropuerto.

La Dirección del Aeropuerto notificará por escrito el incumplimiento de la Normativa de Seguridad en Plataforma cometido a la empresa a la cual pertenece el denunciado, pudiendo ambos realizar cuantas alegaciones estime pertinentes, siempre individualmente a cada denuncia.

*Registro*

<b>PROGRAMA DE SUPERVISIÓN</b>	<b>DOCUMENTO ASOCIADO</b>
Realización de supervisiones	ODB-SEG-NOM3v1-Supervisión
Infracciones y penalizaciones	ODB-SEG-NOM3v1-Supervisión

## **5.17 GESTION DEL RIESGO DE FAUNA**

### *Introducción*

En el presente apartado se desarrollan los contenidos referentes a los procedimientos para gestionar los riesgos causados por la fauna. Esta gestión es un proceso continuado de:

- Identificación de poblaciones que habitan en el aeródromo y sus inmediaciones, así como los focos que resulten atractivos.
- Evaluación del riesgo que representa esta fauna ante la seguridad de las operaciones aéreas.
- Implantación de un Programa de riesgo de fauna. Se establecerá a partir del conocimiento adquirido, junto con las notificaciones de incidentes y la coordinación con las entidades externas. El objetivo final será adoptar y aplicar todas las medidas encaminadas a reducir los riesgos de forma que se garantice un nivel de seguridad adecuado para las operaciones.

### *Reglamento europeo, referencias*

Se justifica el cumplimiento de la norma de aplicación ADR.OPS.B.020 y su AMC1

### *Material AESA*

### **5.17.1 OBJETO DEL PROCEDIMIENTO**

El objeto del presente procedimiento es evaluar el peligro que supone la fauna en el aeródromo y establecer los medios y procedimientos para minimizar el riesgo de colisión. Para ello, se desarrollan las siguientes actividades:

- Identificación de las poblaciones que habitan en el aeródromo y sus inmediaciones. Hay que tener en cuenta la complejidad que da la cercanía del río Guadalquivir, que resulta un foco de atracción para diferentes especies de aves.
- Evaluación del riesgo que representa la fauna ante la seguridad de las operaciones aéreas, en especial de las aves.
- Implantación de un programa de gestión del riesgo de fauna.

### **5.17.2 PERSONAL IMPLICADO Y RESPONSABILIDADES**

<b>PERSONAL RESPONSABLE</b>	<b>ACTIVIDAD</b>	<b>OFICINA</b>
Biólogo experto	Elaboración de los estudios de fauna	No procede
Coordinador de Fauna	Elaboración del estudio de los riesgos de impacto.	Departamento de Mantenimiento e ingeniería
Coordinador de Fauna	Elaboración del Programa de Gestión de riesgo de Fauna	Departamento de Mantenimiento e ingeniería
Director del Aeropuerto	Aprobación del Programa de Gestión de riesgo de Fauna	Dirección del Aeropuerto
Coordinador de Fauna	Dirección y supervisión de los trabajos de gestión de fauna	Departamento de Mantenimiento e ingeniería
Coordinador de Fauna	Implementación y	Departamento de

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

	actualización del Programa de Gestión de riesgo de Fauna	Mantenimiento e ingeniería
Coordinador de Fauna	Seguimiento y revisión periódica del estudio de riesgo de impacto.	Departamento de Mantenimiento e ingeniería
Coordinador de Fauna	Supervisión, análisis y registro de los datos de avistamiento e impacto	Departamento de Mantenimiento e ingeniería
Director del Aeropuerto	Notificaciones a AESA de los incidentes con fauna	Dirección del Aeropuerto
Coordinador de Fauna	Seguimiento y valoración de la eficacia de las medidas de mitigación	Departamento de Mantenimiento e ingeniería
Director del Aeropuerto	Coordinación con entidades externas.	Dirección del Aeropuerto
Director del Aeropuerto	Comunicar al AIS la información que deba ser publicada en el AIP	Dirección del Aeropuerto

Se debe designar un *coordinador de fauna*, que será el responsable de que se ejecuten todas las tareas que forman parte del Programa de Gestión de riesgo de Fauna. Debido a que el aeropuerto de Córdoba opera con poco personal debido a su utilización baja, este coordinador será el responsable directo de varias tareas descritas.

### **5.17.3 PROGRAMAS ESTATALES DE REDUCCIÓN DEL PELIGRO DE CHOQUE CON ANIMALES**

El director del aeropuerto de Córdoba se compromete a participar en los programas regionales y estatales de reducción de los peligros de fauna.

### **5.17.4 ESTUDIO DE FAUNA Y SUS HABITATS EN EL ENTORNO AEROPORTUARIO**

Se deberá elaborar periódicamente (cada 5 años) estudios sobre los individuos y poblaciones de fauna del entorno aeroportuario. Estos estudios deberán identificar las especies locales, teniendo en cuenta aspectos como su estacionalidad, gregarismo, sus movimientos y flujos dentro del aeródromo, etc.; así como identificar los hábitats y zonas que resultan focos atractivos para la fauna.

ODB-GEN-DOC1v1-Estudio de Fauna y evaluación de riesgos

### **5.17.5 ESTUDIO DE RIESGOS DE IMPACTO CON FAUNA**

El estudio de la fauna que habita en el aeródromo y sus alrededores, así como la evaluación del riesgo que supone para la seguridad de las operaciones aéreas, se recoge en el siguiente documento:

ODB-GEN-DOC1v1-Estudio de Fauna y evaluación de riesgos

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

El director del aeropuerto deberá enviar a AESA tanto este documento como la denuncia, si la hubiere, de aquellos casos donde se vean afectadas las servidumbres aeronáuticas en materia de usos del terreno.

**5.17.6 PROGRAMA DE GESTION DEL RIESGO DE FAUNA**

Este programa engloba el estudio anterior, además de proponer medidas mitigadoras, medidas de exclusión y medidas de expulsión de fauna, con la finalidad de minimizar el riesgo que supone para la seguridad aérea la presencia de fauna en el aeródromo y su entorno, lo que se recoge en el siguiente documento.

ODB-GEN-DOC2v1-Programa de gestión de riesgo de Fauna

## **5.18 CONTROL DE LAS ÁREAS Y SUPERFICIES DE PROTECCIÓN DEL AERÓDROMO**

### *Introducción*

En el presente apartado se desarrollan los contenidos correspondientes a los procedimientos destinados a vigilar el aeródromo y sus alrededores en materia de obstáculos u otros peligros relacionados con la actividad humana y el uso del suelo; y la aplicación de medidas mitigadoras ante los peligros que se detecten. A efectos del presente reglamento, se considera como obstáculo:

- Objetos fijos (ya sean temporales o permanentes), que vulneran las servidumbres aeronáuticas.
- Objetos móviles (ya sean temporales o permanentes), que vulneran las servidumbres aeronáuticas.
- Partes de los mismos que vulneran las servidumbres aeronáuticas.
- Elementos que superen los cien metros de altura respecto al nivel del terreno o agua circundante.»

### *Reglamento Europeo, referencias*

Se justifica el cumplimiento de ADR.OPS.B.075 y su AMC1

### *Material AESA*

#### **5.18.1 OBJETO DEL PROCEDIMIENTO**

El objeto del presente procedimiento es:

- Desarrollar e implantar un programa de vigilancia continua dentro de los límites del aeródromo y de sus alrededores de:
  - Las superficies de protección y limitación de obstáculos, y otras superficies y áreas para detectar cualquier penetración en dichas superficies o áreas.
  - La señalización e iluminación de los obstáculos u otros objetos que deban señalizarse y/o iluminarse.
  - Los peligros relacionados con la actividad humana y el uso del suelo.
- Establecer medidas de mitigación apropiadas.

#### **5.18.2 PERSONAL IMPLICADO Y RESPONSABILIDADES**

<b>PERSONAL RESPONSABLE</b>	<b>ACTIVIDAD</b>	<b>OFICINA</b>
Responsable del Departamento de Seguridad Operacional	Elaboración y seguimiento del programa de vigilancia continua (Incluye procedimientos de inspección..)	Departamento de Seguridad Operacional
Fuerzas de Seguridad	Realización de cada una de las actuaciones de vigilancia continua	Departamento de Seguridad Operacional
Técnico de Seguridad	Elaboración y mantenimiento	Departamento de Seguridad

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

	de la base de datos del estudio de obstáculos	Operacional
Responsable del Departamento de Seguridad Operacional	Seguimiento de las resoluciones emitidas por AESA en materia de servidumbres aeronáuticas.	Departamento de Seguridad Operacional
Director del Aeropuerto	Coordinación con ayuntamientos, CCAA y otras entidades locales.	Dirección del Aeropuerto
Responsable del Departamento de Seguridad Operacional	Evaluación del riesgo que supone la aparición de un posible nuevo obstáculo, la modificación de los ya existentes u otros peligros.	Departamento de Seguridad Operacional
Director del Aeropuerto	Toma de decisiones tras la evaluación del riesgo e implantación de las medidas de mitigación.	Dirección del Aeropuerto
Responsable del Departamento de Seguridad Operacional	Notificación y denuncia a AESA y gestión de la eliminación de obstáculos u otros peligros.	Departamento de Seguridad Operacional

### **5.18.3 SUPERFICIES Y ÁREAS DE PROTECCIÓN DEL AERÓDROMO**

Las coordenadas y cotas del punto de referencia (PR), de los umbrales y de los puntos de referencia de las instalaciones radioeléctricas, utilizadas a efectos del cálculo de las servidumbres aeronáuticas, se determinan en coordenadas geográficas WGS-84, con origen en el meridiano de Greenwich, y elevaciones en metros, sobre el nivel medio del mar en Alicante.

A tales efectos se considera:

- Punto de referencia para el cálculo de las servidumbres de aeródromo:

El punto de referencia queda determinado por las coordenadas geográficas siguientes: 37º 50' 31,21"N; 004º 50' 55,95"W

La altitud del punto de referencia es de 90 metros sobre el nivel del mar.(SL)

- Pista de vuelo única: La pista de vuelo 03/21 tiene una longitud de 2.050 metros por 45 de anchura, y queda definida por las coordenadas de sus umbrales:

- Umbral de la pista 03 y extremo de la pista 21:  
37º 50' 03,96"N; 004º 51' 14,96"W; altitud: 89 metros SL

- Umbral de la pista 21 y extremo de la pista 03:  
37º 51' 02,15"N; 004º 50' 34,37" W; altitud: 93 metros SL

- Instalaciones radioeléctricas: Las instalaciones radioeléctricas de este aeropuerto son las que a continuación se relacionan:

- Centro de comunicaciones:  
37º 50' 40,36"N; 004º 50' 37,75"W; altitud, 104 metros SL .  
Ubicado en el término municipal de Córdoba.

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

- Centro de comunicaciones provisional:  
37º 50' 38,10''N; 004º 50' 40,10''W; altitud: 99 metros SL.  
Ubicado en el término municipal de Córdoba.
- Radiofaro omnidireccional de muy alta frecuencia (VOR\_CDB):  
37º 50' 45,33''N; 004º 50' 41,94''W; altitud: 93 metros SL.  
Ubicado en el término municipal de Córdoba.
- Equipo medidor de distancias (DME\_CDB):  
37º 50' 45,33''N; 004º 50' 41,94''W; altitud: 93 metros SL.  
Ubicado en el término municipal de Córdoba.
- Radiofaro no direccional (NDB\_COR):  
37º 50' 33,85''N; 004º 50' 48,52''W; altitud, 90 metros SL.  
Ubicado en el término municipal de Córdoba.

La pista dispone de dos zonas libres de obstáculos (CWY) cuyas dimensiones son, en ambos casos, 60 x 150 metros. Las cotas más altas de las zonas libres de obstáculos coinciden con las cotas de los umbrales. La elevación utilizada como referencia para el cálculo de la superficie horizontal interna se corresponde con la elevación del punto de referencia (PR).

Los términos municipales afectados por las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Córdoba, así como sus instalaciones radioeléctricas, todos ellos ubicados en la provincia de Córdoba, son los que a continuación se relacionan:

- Córdoba.
- Guadalcazar.
- La Carlota.
- La Rambla.

Plano de servidumbres:

ODB-GEN-PLA5v1 - Plano de servidumbres aeronáuticas

ODB-GEN-PLA7v1 - Servidumbres Aeronáuticas y radioeléctricas

#### **5.18.3.1 Servidumbres aeronáuticas.**

Se aprueban las servidumbres aeronáuticas de Córdoba en el Real Decreto 729/2015 de 24 de julio.

#### **5.18.3.2 Otras superficies y áreas de protección del aeródromo**

Superficies Limitadoras de obstáculos:

ODB-GEN-PLA41v1-Plano de Obstáculos 03

ODB-GEN-PLA40v1-Plano de Obstáculos 21

Superficies de protección de las ayudas visuales:

ODB-GEN-PLA5v2 - Carta de Aproximación Visual

Zonas de protección contra los rayos láser y contra luces que puedan causar confusión SIN DATOS

Superficies relativas a los procedimientos de aproximación (VOR):

ODB-GEN-PLA8v1 - Servidumbre de operación de aeronaves

Servidumbres correspondientes a las maniobras instrumentales: No existen procedimientos de maniobras instrumentales en el aeropuerto de Córdoba

Áreas y superficies de protección de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas: ODB-GEN-PLA7v1 - Servidumbres Aeronáuticas y radioeléctricas  
Plano de superficies general ODB-GEN-PLA1v2 - Plano del Aeródromo

### **5.18.3.3 Zonas sensibles a vigilar**

Los motivos para definir estas zonas son:

- La distancia libre entre el terreno y las superficies limitadoras de obstáculos.
- La existencia de vegetación cuyo crecimiento pueda suponer la vulneración de las superficies de protección del aeródromo.
- Las zonas con una mayor actividad urbanística.
- Las zonas donde puedan darse actividades industriales, comerciales y de otros usos.

Planos de zona: SIN DATOS

### **5.18.4 GESTION DE DATOS SOBRE OBSTÁCULOS Y OTROS OBJETOS DE INTERES.**

Estudio de evaluación de datos: SIN DATOS

A partir de este estudio, se obtiene el siguiente listado de obstáculos:

ODB-SEG-DOC1v1 - Listado de Obstáculos.

Los objetos más peligrosos para las operaciones de las aeronaves, así como su situación respecto a los sentidos de la pista de aterrizaje, se pueden ver en los siguientes planos:

ODB-GEN-PLA41v1-Plano de Obstáculos 03

ODB-GEN-PLA40v1-Plano de Obstáculos 21

Para la ejecución de obras, instalaciones o plantaciones en los espacios y zonas afectados por servidumbres aeronáuticas civiles o elementos de más de 100 metros de altura respecto al nivel del terreno o agua circundante (aún emplazados en zonas no afectadas por servidumbres), se deberá contar con el acuerdo previo favorable de AESA.

En el caso de que aparezca un nuevo obstáculo o de objetos que aunque no generen vulneraciones deban ser medidos y registrados, cambios en la señalización e iluminación.. el procedimiento que se sigue es el siguiente:

ODB-SEG-DOC6v1 - Procedimiento para aprobación de obstáculos

ODB-SEG-PLT2v1 - Procedimiento envío coordenadas definitivas

ODB-SEG-PLT1v1 - AESA plantilla coordenadas definitivas de obstáculos

No será necesario solicitar autorización en zonas afectadas por servidumbres aeronáuticas cuando:

1. Disponiendo de autorización de servidumbres aeronáuticas, se deseen realizar trabajos que no supongan un incremento de la altura autorizada: reformas interiores, cambio de cubiertas, construcción de barbacoas, vallados...

2. Se deseen realizar trabajos que no supongan un incremento de altura sobre la cota de terreno existente: obras subterráneas, piscinas, huertos sin árboles, movimientos de tierra..

### **5.18.5 SUPERVISIÓN DEL AERÓDROMO Y SUS ALREDEDORES**

#### **5.18.5.1 Inspección de las proximidades del aeródromo desde su interior**

Consisten en inspecciones visuales realizadas desde ambos umbrales, extremos de pista u otros puntos establecidos, que se pueden realizar integradas en otras inspecciones del área de movimiento.

##### *Activación.*

Frecuencia diaria, debe hacerse junto a la primera revisión de balizamiento.

##### *Secuencia de actuaciones.*

Mediante la comparación con fotografías panorámicas de la situación óptima desde ambas cabeceras de pista, el técnico debe comprobar visualmente el estado de los obstáculos y de los objetos de interés.

Procedimientos de menor nivel:

ODB-OPS-PR41v3-REVISIONES DE PISTA

ODB-MTO-PR11v1-REVISIONES DE CALLES DE RODAJE Y PLATAFORMA

ODB-MTO-PR9V1 - REVISIONES DE ZONAS NO PAVIMENTADAS

ODB-OPS-PR2v1 -INSPECCIÓN DEL MARGEN DEL RIO GUADALQUIVIR

##### *Registro*

<b>REGISTRO (Código Identificativo asignado)</b>	<b>ACTIVIDAD</b>	<b>RESPONSABLE DEL ARCHIVO Y GESTIÓN</b>	<b>RESPONSABLE DE CUMPLIMENTACIÓN</b>	<b>SOPORTE y LUGAR DE ARCHIVO</b>	<b>PERIODO DE CONSERVACION</b>
ODB-MTO-PR	Revisiones	Responsable del Departamento de Mantenimiento	Técnico del Departamento de Mantenimiento	Dep. de Mantenimien to. Informático	5 años

#### **5.18.5.2 Inspección y señalización de obstáculos.**

Sobre la señalización de los nuevos obstáculos: ODB-SEG-DOC5v1 -  
Señalización de obstáculos

Inspecciones visuales para comprobar el estado de la señalización y el funcionamiento de la iluminación.

##### *Activación*

Frecuencia diaria, debe hacerse junto a las revisiones de los obstáculos y objetos correspondientes, por el mismo técnico de mantenimiento.

##### *Secuencia de actuaciones*

La señalización de los obstáculos u objetos, como la de las torres de iluminación, se comprueba a la vez que su correcto funcionamiento. Está integrada en las revisiones diarias de de pista y alrededores. Se dispone de un registro aparte con el

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

listado de objetos con señalización e iluminación, donde se anota su estado de funcionamiento.

Procedimientos de menor nivel:

ODB-OPS-PR32v2-REVISIÓN DIARIA DE BALIZAMIENTO

*Registro*

REGISTRO	ACTIVIDAD	RESPONSABLE DEL ARCHIVO Y GESTIÓN	RESPONSABLE DE CUMPLIMENTACIÓN	SOPORTE y LUGAR DE ARCHIVO	PERIODO DE CONSERVACION
ODB-OPS -PR	Revisiones	Responsable de Mantenimiento	Técnico de Mantenimiento	Dep. Mantenimiento. Informático	5 años
ODB-SEG-DOC1v1 - Listado de Obstáculos	Nuevos obstáculos	Director de Aeropuerto	Responsable de Mantenimiento	Dep. Mantenimiento. Informático	5 años

**5.18.5.3 Inspecciones de los alrededores del aeródromo**

Son las inspecciones realizadas con carácter periódico en el exterior del aeródromo, enfocadas a los aspectos particulares donde se haya detectado un mayor riesgo potencial.

*Activación*

Inspección de la vegetación en el exterior del aeródromo, con frecuencia cada dos semanas.

Inspección del margen del rio Guadalquivir, con frecuencia semanal al considerarse zona sensible.

*Secuencia de actuaciones*

PROCEDIMIENTO	DOCUMENTO ASOCIADO
Plano del aeropuerto	ODB-GEN-PLA1v2 - Plano del Aeródromo
Inspecciones del exterior del aeropuerto	ODB-OPS-PR1v1 -REVISIÓN DEL EXTERIOR DEL AERÓDROMO
	ODB-OPS-PR2v1 -INSPECCIÓN DEL MARGEN DEL RIO GUADALQUIVIR
Registro	ODB-REG-OPS-PR2v1 -INSPECCIÓN DEL MARGEN DEL RIO GUADALQUIVIR

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

*Registros*

REGISTRO	ACTIVIDAD	RESPONSABLE DEL ARCHIVO Y GESTIÓN	RESPONSABLE DE CUMPLIMENTACIÓN	SOPORTE y LUGAR DE ARCHIVO	PERIODO DE CONSERVACION
ODB-REG-OPS-PR2v1 - INSPECCIÓN DEL MARGEN DEL RIO GUADALQUIVIR	Inspección de las áreas sensibles	Responsable de Mantenimiento	Técnico de Mantenimiento	Dep. de Mantenimiento Informático	5 años.
ODB-MTO-PR9V1 - REVISIONES DE ZONAS NO PAVIMENTADAS	Inspección de las áreas sensibles	Responsable de Mantenimiento	Técnico de Mantenimiento	Dep. de Mantenimiento Informático	5 años.

**5.18.5.4 Actualizaciones del estudio de evaluación de obstáculos**

Actualización periódica el estudio de evaluación de obstáculos, empleando medios de topografía.

*Activación*

Frecuencia de actualización del Estudio de Evaluación de Obstáculos: 5 años, al ser la recomendada.

*Secuencia de actuaciones*

Cada 5 años, el director del Aeropuerto da orden al Departamento de Mantenimiento e Ingeniería para que comience la actualización del Estudio. Para ello, antes de todo, se deberá hacer:

- Un levantamiento topográfico de las superficies limitadoras de obstáculos, dónde se comprobaran los nuevos datos con los del anterior estudio.
- Inspección de las áreas sensibles.
- Recogida de datos de las inspecciones periódicas de las proximidades del aeropuerto, el balizamiento e iluminación de los obstáculos interiores y exteriores dl aeropuerto que se han realizado en los 5 años.

Todos estos datos servirán para actualizar el Estudio de Evaluación de Obstáculos. También deberán insertarse los nuevos obstáculos que hayan aparecido en ese periodo.

*Registro*

REGISTRO (Código)	ACTIVIDAD	RESPONSABLE DEL ARCHIVO Y	RESPONSABLE DE CUMPLIMENTACIÓN	SOPORTE y LUGAR DE	PERIODO DE CONSERVACION
-------------------	-----------	---------------------------	--------------------------------	--------------------	-------------------------

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

Identificativo asignado)		GESTIÓN		ARCHIVO	ON
ODB-REG-OPS-PR14v1-LEVANTAMIENTO TOPOGRAFICO	Levantamiento topográfico	Responsable de Mantenimiento	Técnico de Mantenimiento	Departamento de Mantenimiento. Informático	5 años
ODB-REG-OPS-PR2v1 - INSPECCIÓN DEL MARGEN DEL RIO GUADALQUIVIR	Inspección de las áreas sensibles	Responsable de Mantenimiento	Técnico de Mantenimiento	Departamento de Mantenimiento. Informático	5 años
ODB-SEG-DOC1v1 - Listado de Obstáculos	Nuevos obstáculos	Director de Aeropuerto	Responsable de Mantenimiento	Dep. Mantenimiento. Informático	5 años

**5.18.6 GESTION DE LOS EXPEDIENTES DE SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS NOTIFICADOS POR AESA**

*Activación*

Cuando AESA notifica de un expediente de actuaciones en zonas de servidumbres.

*Secuencia de actuaciones*

El aeropuerto de Córdoba debe vigilar que las actuaciones que vulneren las servidumbres aeronáuticas del aeródromo permanecen dentro de los parámetros establecidos por AESA. Para ello, dispone de una secuencia de revisiones de zonas exteriores al aeropuerto, que pueden verse incrementadas en frecuencia si así se decide. Cualquier vulneración debe ser notificada a AESA inmediatamente.

*Registro*

REGISTRO (Código Identificativo asignado)	ACTIVIDAD	RESPONSABLE DEL ARCHIVO Y GESTIÓN	RESPONSABLE DE CUMPLIMIENTO	SOPORTE y LUGAR DE ARCHIVO	PERIODO DE CONSERVACION
ODB-REG-OPS-PR2v1 - INSPECCIÓN DEL MARGEN DEL RIO GUADALQUIVIR	Inspección de las áreas sensibles	Responsable de Mantenimiento	Técnico de Mantenimiento	Dep. de Mantenimiento Informático	5 años.
ODB-MTO-PR9V1 -	Inspección de las áreas	Responsable de Mantenimiento	Técnico de Mantenimiento	Dep. de Manteni	5 años.

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

REVISIONES DE ZONAS NO PAVIMENTADAS	sensibles		o	miento Informático	
ODB-SEG-DOC3v1 - Procedimientos de actuación ante detección de incidencias	Procedimientos de actuación ante detección de incidencias	Director del Aeropuerto	Responsable de Departamento de Seguridad Operacional	Dirección. Informático	5 años
ODB-SEG-DOC5v1 - Señalización de obstáculos	Señalización de nuevos obstáculos	Responsable de Departamento de Seguridad Operacional	Responsable de Departamento de Mantenimiento	Dep. Seguridad Operacional. Informático	5 años

**5.18.7 COORDINACIÓN CON AYUNTAMIENTOS AFECTADOS POR SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS**

El Ayuntamiento es el responsable de asegurarse de que, durante la tramitación de sus expedientes, las edificaciones que se construyen en las zonas afectadas por servidumbres aeronáuticas cuentan con la autorización de la AESA. Es decir, no podrán autorizar construcciones, instalaciones o plantaciones en los espacios y zonas afectadas por servidumbres aeronáuticas sin previa resolución favorable (autorización) de la AESA.

El Gestor Aeroportuario debe vigilar de forma continuada las superficies limitadoras de obstáculos, garantizando que no se vulneran, y manteniendo la vigilancia continua del cumplimiento de las Normas Técnicas

*Activación*

Cuando se notifique un expediente ya aprobado por AESA.

*Secuencia de actuaciones*

En el momento de la notificación se reunirán representantes del ayuntamiento, del aeropuerto y de las empresas externas pertinentes (construcción, agrícola..). Se añadirá al programa de revisiones los nuevos obstáculos, para vigilar que dichos obstáculos no superen las alturas autorizadas. En caso de vulneración, se notificará inmediatamente al ayuntamiento y AESA y se procederá al cese de la construcción.

El programa de revisiones de áreas exteriores al aeródromo tiene una frecuencia mensual, que puede aumentarse a semanal en estos casos.

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

*Registro*

REGISTRO (Código Identificativo asignado)	ACTIVIDAD	RESPONSABLE DEL ARCHIVO Y GESTIÓN	RESPONSABLE DE CUMPLIMENTACI ÓN	SOPORTE y LUGAR DE ARCHIVO	PERIODO DE CONSERVA CION
ODB-MTO- PR9V1 - REVISIONES DE ZONAS NO PAVIMENTAD AS	Revisión del área exterior del aeródromo.	Responsable de Mantenimient o	Técnico de Mantenimiento	Dep. Mantenimie nto. Informático	5 años
ODB-SEG- DOC3v1 - Procedimient os de actuac ión ante dete cción de inc idencias	Procedimient os de actuac ión ante dete cción de inc idencias	Director del Aeropuerto	Responsable de Departamento de Seguridad Operacional	Dirección. Informático	5 años
ODB-SEG- DOC5v1 - Señalización de obstáculos	Señalización de nuevos obstáculos	Responsable de Departamento de Seguridad Operacional	Responsable de Departamento de Mantenimiento	Dep. Seguridad Operacional. Informático	5 años

Las tramitaciones para conseguir el acuerdo favorable de AESA:

ODB-SEG-FOR6v1 - Tramitación obstáculos 100m sin licencia

ODB-SEG-FOR5v1 - Tramitación obstáculos 100m con licencia

ODB-SEG-FOR4v1 - Tramitación en zonas afectadas sin acuerdo previo ayuntamientos

ODB-SEG-FOR3v1 - Tramitación en zonas afectadas con acuerdo previo ayuntamientos

ODB-SEG-FOR1v1 - Tramitación en zonas afectadas con acuerdo previo

ODB-SEG-FOR2v1 - Tramitación en zonas afectadas sin acuerdo previo

Más información sobre las tramitaciones necesarias en

[http://www.seguridadaerea.gob.es/lang\\_castellano/particulares/servidumbres/tramitacion/default.aspx](http://www.seguridadaerea.gob.es/lang_castellano/particulares/servidumbres/tramitacion/default.aspx)

**5.18.8 MITIGACIÓN DE RIESGOS (PROCEDIMIENTOS DE ACTUACIÓN ANTE DETECCIÓN DE INCIDENCIAS)**

Incluyen la coordinación y reparto de funciones con los proveedores de servicios de navegación aérea y con AESA.

*Secuencia de actuaciones:*

Se toman una serie de medidas preventivas, las cuales pueden estar incluidas en otros procedimientos de inspección y mantenimiento, en ese caso, los técnicos de mantenimiento que se encarguen de dichos procedimientos deben reflejar aparte los datos que sean de interés. Las medidas preventivas son:

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

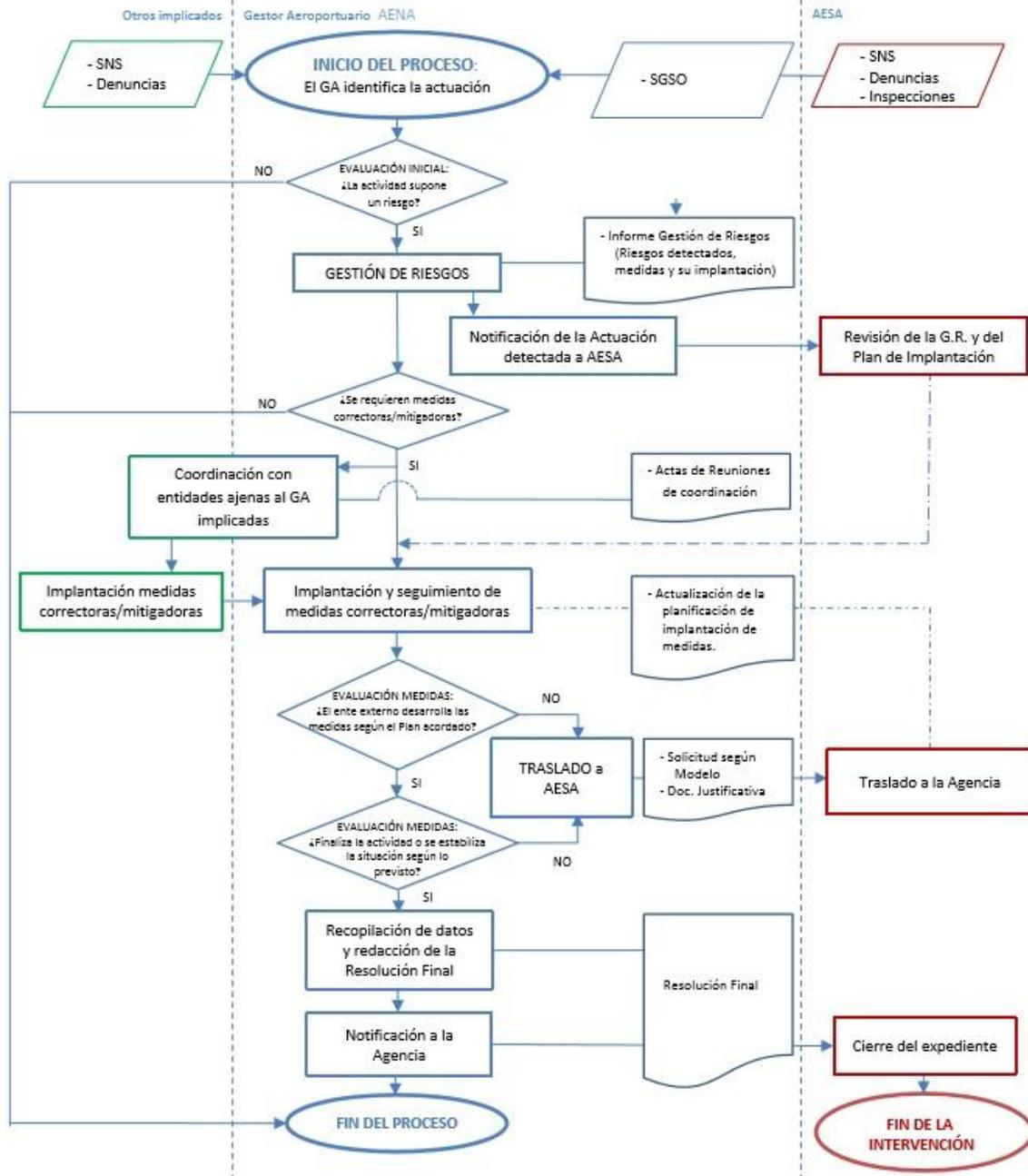
- Inspección periódica de las proximidades del aeropuerto.
- Inspección periódica del balizamiento e iluminación de los obstáculos interiores y exteriores bajo la autoridad de la dirección del aeropuerto
- Inspecciones periódicas fuera del aeropuerto.
- Levantamientos topográficos de las superficies limitadoras de obstáculos
- Revisión del estudio de obstáculos.
- Inspección de las áreas sensibles.
- Registro y control de las resoluciones de la AESA recibidas en materia de servidumbres aeronáuticas.
- Coordinación con Ayuntamientos y/o Autoridades Locales.

Las medidas de mitigación son:

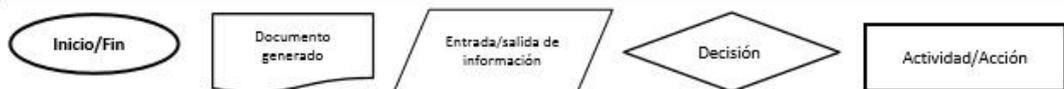
- Procedimiento de notificación de nuevos obstáculos o modificación de uno existente.
- Evaluación preliminar del riesgo detectado y, si fuera necesario, toma de decisiones de forma inmediata.
- Gestión de eliminación de obstáculos que afecten a las superficies limitadoras de obstáculos.
- Gestión de eliminación de obstáculos que afecten a las servidumbres aeronáuticas.
- Evaluación de la afección de la incidencia detectada a la seguridad del movimiento de las aeronaves en el aeródromo y sus alrededores.

A continuación, se presenta un flujograma de cómo se procede ante la notificación una incidencia

# CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA PFC



**LEYENDA**



CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

PROCEDIMIENTO	DOCUMENTO ASOCIADO
Actuación ante detección de incidencias	ODB-SEG-DOC3v1 -PROCEDIMIENTOS DE ACTUACIÓN ANTE DETECCIÓN DE INCIDENCIAS
Actuaciones preventivas	ODB-SEG-DOC5v1 - Señalización de obstáculos
	ODB-MTO-PR9V1 - REVISIONES DE ZONAS NO PAVIMENTADAS
Tramitación de nuevos obstáculos.	ODB-SEG-PLT2v1 - Procedimiento envío coordenadas definitivas
	ODB-SEG-PLT1v1 - AESA plantilla coordenadas definitivas de obstáculos

#### **5.18.8.1 Evaluación preliminar y toma de decisiones de manera inmediata**

Una vez que se ha detectado la incidencia, hay que evaluar de forma inmediata si dicha incidencia representa un riesgo para la actividad aeroportuaria. Para ello, se dispone del siguiente procedimiento:

ODB-SEG-DOC3v1 -PROCEDIMIENTOS DE ACTUACIÓN ANTE DETECCIÓN DE INCIDENCIAS

En caso de que la incidencia suponga un riesgo, debe notificarse de forma inmediata a AESA.

#### **5.18.8.2 Evaluación de las afecciones detectadas**

En general, debe estudiarse si la incidencia, si supone un riesgo, afecta a los procedimientos de aproximación y despegue publicados, pero el aeropuerto de Córdoba no tiene dichos procedimientos en el momento del desarrollo de este manual.

Una vez estudiado de forma general el riesgo que supone la incidencia detectada, se pasa a implementar las medidas mitigadoras descritas en 5.18.8. Medidas mitigadoras.

Es obligado que se supervise la implantación de las medidas mitigadoras o correctoras, tanto por parte del aeródromo como por el ente externo que provoca la incidencia. Cualquier vulneración en lo acordado se notificará de forma inmediata a AESA.

Si resultara que la implantación de las medidas mitigadoras y/o correctoras no reduce el riesgo al nivel requerido, será necesario un nuevo estudio del riesgo y de su mitigación. En este caso también es necesario su notificación a AESA.

#### **5.18.8.3 Gestión de la eliminación de obstáculos.**

Cuando se considera necesario la eliminación de obstáculos u otros peligros, se debe:

- Notificar y denunciar a AESA de aquellas vulneraciones a las servidumbres aeronáuticas que se detecten. En virtud del Decreto 584/ 1972, modificado por el Real Decreto 297/2013, devengará la correspondiente responsabilidad contenida en la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, pudiéndose incoar, en su caso, el oportuno expediente sancionador. Conforme con lo dispuesto en el artículo 48.4 de esta ley,

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

estas infracciones están consideradas como muy graves, siendo la cuantía de las sanciones asociadas a este tipo de infracción de 90.001 € a 225.000 €.

- Gestionar la eliminación de los obstáculos u otros peligros en aquellos casos donde las vulneraciones no estén protegidas por servidumbres aeronáuticas.

Para ello, si el obstáculo pertenece a una construcción o elemento perteneciente a una entidad externa al aeropuerto, debe notificarse a esta entidad la obligación de eliminar el obstáculo o peligro en el menor tiempo posible, así como que dicha incidencia se ha notificado a AESA.

Si el obstáculo o peligro pertenece al aeropuerto, será este quien proceda a su eliminación.

La eliminación se hará atendiendo a la forma descrita en el apartado 5.13 Trabajos en el aeródromo.

## **5.19 PLAN DE EMERGENCIA DEL AERÓDROMO**

### *Introducción*

Debido a la complejidad del plan de emergencia del aeródromo, que supone en sí un proyecto de gran calibre, no se va a desarrollar en este manual.

## **5.20 SERVICIO DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS**

### *Introducción*

En el presente apartado se desarrollan los contenidos referentes a los procedimientos sobre el salvamento y extinción de incendios. El mantenimiento de los vehículos de SSEI se desarrollan en el apartado 12.

### *Reglamento Europeo, referencias*

Se justifica el cumplimiento de la norma de aplicación ADR.OPS.B.010 (a)(1), (a)(2) Y (f) y de AMC1, AMC2, AMC3, AMC4, AMC5 y AMC6 de ADR.OPS.B.010 (a)(2).

### *Material AESA*

### **5.20.1 OBJETO DEL PROCEDIMIENTO**

El objetivo principal del servicio de salvamento y extinción de incendios (SSEI) es salvar vidas en caso de incidentes o accidentes que ocurran en el aeródromo o sus inmediaciones.

Dentro del presente procedimiento, se tratan los siguientes aspectos:

- Establecimiento de una metodología de cálculo periódico de la categoría SSEI del aeródromo y definición de los niveles de protección prestados.
- Establecimiento de procedimientos de aumento del nivel de protección SSEI a demanda o puntuales y de variación del nivel de protección SSEI por no disponibilidad de medios humanos y/o materiales.
- Descripción de las instalaciones, medios, personal y procedimientos necesarios para que la prestación del servicio de salvamento y extinción de incendios se realice de forma continuada cumpliendo con los requisitos de los niveles de protección establecidos.
- Definición de los objetivos de respuesta del SSEI y de los procedimientos para la planificación, realización y evaluación de las pruebas en las que se ensaya y comprueba el cumplimiento de dichos objetivos.
- Identificación de las tareas que desarrolla el personal del SSEI en el ámbito de otros procedimientos del manual de aeródromo.

### **5.20.2 PERSONAL IMPLICADO Y RESPONSABILIDADES**

<b>PERSONAL RESPONSABLE</b>	<b>ACTIVIDAD</b>	<b>OFICINA</b>
Director del Aeropuerto	Garantizar que se dispone de la infraestructura, medios, personal y procedimientos necesarios.	Dirección del Aeropuerto

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

Responsable del SSEI	Dirigir la prestación del servicio de salvamento y extinción de incendios.	Departamento de Seguridad Operacional
Técnicos del SSEI	Desarrollar las actividades de salvamento y extinción de incendios.	Departamento de Seguridad Operacional
Responsable del Departamento de Seguridad Operacional	Calcular periódicamente la categoría SSEI del aeródromo.	Departamento de Seguridad Operacional
Responsable del Departamento de Seguridad Operacional	Coordinar las actuaciones necesarias en caso de detectarse incidencias a los medios humanos y materiales que afecten al nivel de protección.	Departamento de Seguridad Operacional
Responsable del SSEI	Asignar turnos y adoptar medidas para garantizar que se dispone del personal necesario.	Departamento de Seguridad Operacional
Responsable del Departamento de Seguridad Operacional	Definir y aprobar procedimientos para la supervisión.	Departamento de Seguridad Operacional
Responsable del SSEI	Supervisar periódicamente que se dispone de los medios y personal necesario.	Departamento de Seguridad Operacional
Responsable del SSEI	Realizar un control de las reservas de agentes extintores y realizar pedidos de medición de tiempos de respuesta.	Departamento de Seguridad Operacional
Responsable del SSEI	Programar la realización de prácticas y ejercicios de medición de tiempos de respuesta.	Departamento de Seguridad Operacional

**5.20.3 CATEGORIA OACI-SSEI Y NIVEL DE PROTECCIÓN PRESTADO**

**5.20.3.1 Características del servicio prestado**

- Categoría de incendios: OACI-SEI 3 durante el HR AD (uso público)  
OACI-SEI 1 durante el HR AD (uso restringido).  
En horario de uso público se puede dar Categoría 4 a demanda

Aeronave determinante: SIN DATOS

- Nivel de protección proporcionado: Nivel 3 en horario público  
Nivel 1 en horario restringido  
Nivel 4 a Demanda

Equipo de salvamento: De acuerdo a la categoría de incendios publicada.

Retirada de aeronaves inutilizadas: Bajo demanda.

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

Objetivo operacional de tiempo de respuesta hasta extremo de RWY 03/21 menor de 3 MIN.

- Horario operativo y horario de servicio del SSEI: Aeropuerto: V: 0700-1300; I: 0800-1400 Horario del SSEI: Durante las horas de apertura del aeropuerto.

La realización de determinadas actividades en el aeródromo fuera del horario operativo del SSEI requerirá la disponibilidad de, al menos, un vehículo de extinción de incendios, con su tripulación para actuación inmediata. Entre las actividades anteriores se encuentran:

- Embarque o desembarque de pasajeros
- Puesta en marcha del APU de la aeronave
- Reabastecimiento de combustible a aeronaves sin pasaje y tripulación a bordo.

#### **5.20.3.2 Procedimientos de menor nivel asociados a la categoría OACI-SSEI y al nivel de protección.**

Anualmente, se deberá realizar un nuevo cálculo de la categoría SSEI del aeródromo. Para ello, es necesario disponer de los datos de movimientos del aeródromo, los cuales no se dispone en este momento.

ODB-SEG-DOC7v1-CATEGORIA SSEI

Para aumentar el nivel de protección a demanda, sólo durante el horario público y sólo se dará categoría 4, el procedimiento a seguir por parte de las compañías es el siguiente:

Se solicita a través de una de las siguientes vías:

TEL: +34-957 214 100 / 07 / 16.

FAX: +34-957 214 133.

E-mail: opsleba@aena.es

La solicitud debe hacerse al menos con 4 horas de antelación a la fecha prevista para el vuelo y deberá contener los siguientes datos:

- Identificación de la aeronave.
- Tipo de vuelo.
- Tipo de aeronave.
- Fechas y horas previstas.

La confirmación de la categoría demandada se realizará a través del medio por el que fue solicitada

#### **5.20.4 INFRAESTRUCTURAS, MEDIOS Y PERSONAL**

##### **5.20.4.1 Estaciones del SSEI en el aeródromo.**

Una estación SSEI, ubicada entre las dos plataformas, al lado de la terminal, como se puede ver en:

ODB-GEN-PLA1v2 - Plano del Aeródromo

No dispone de Centros de Observación y Alarma (COAs)

##### **5.20.4.2 Vehículos de salvamento y extinción de incendios**

El aeropuerto de Córdoba tiene dos vehículos de salvamento y extinción de incendios, siendo necesario según su nivel de protección sólo uno. Además tiene un PMA

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

Según la categoría OACI-SEI (según se publica en el AIP-LEBA AD 2 ítem 6) 1 de estos vehículos se encontraran en condiciones de servicio en todo momento, permaneciendo el otro en reserva.

Denominación	Indicativo	Matrícula	Modelo	Función (línea/ Reserva)
Vehículo de intervención	Contraincendios B1	SIN DATOS	Man, tipo 10.223FAE, variante 10.224 LAEC, denominación comercial 10.224 LAEC	Vehículo autoextintor. Línea
Vehículo de intervención	Contraincendios B2	SIN DATOS	Man, tipo 10.223FAE, variante 10.224 LAEC, denominación comercial 10.224 LAEC	Vehículo autoextintor. Reserva
Vehículo del puesto de mando avanzado	PMA	SIN DATOS	SIN DATOS	Reconocimiento Línea.

Los vehículos del SSEI deberá estar dotado de mapas cuadrículados con la configuración del campo de vuelo, localización de la estación del SSEI, instalaciones de abastecimiento de agua y caminos de acceso de emergencia. También deberá estar equipado con equipos de radio que permitan la comunicación en ambos sentidos, en la frecuencia 118.3 Hz. Los vehículos también deberán contar con un equipo de comunicación interna, especialmente entre el conductor y el resto del personal de extinción, adaptado para su uso en condiciones de ruido intenso

Las características de almacenaje y descarga de espuma en cada vehículo autoextintor son:

INDICATIVO	DEPOSITO DE AGUA (L)	DEPOSITO DE ESPUMOGENO (L)	REGIMEN DE DESCARGA SOLUCION ESPUMOGENA (L/MIN) <sup>(1)</sup>	DEPOSITO AGENTE COMPLEMENTARIO (KG)	REGIMEN DESCARGA AGENTE COMPLEMENTARIO (KG/MIN)
Contraincendios B1	2500	300	3250	150	125
Contraincendios B2	2500	300	3250	150	125

#### 5.20.4.3 Equipamiento

El vehículo SSEI llevará a bordo el siguiente equipamiento mínimo, según la categoría SSEI del aeropuerto: 1 llave de tuerca ajustable, 1 hacha de salvamento grande, del tipo que no queda encajada, 2 hachas de salvamento pequeña, del tipo que no queda encajada, o de aeronave, 1 cortadora de pernos (61 cm), 1 palanca de pie de cabra (95 cm), 1 cortafrío (2,5cm), 3 linterna portátil/lámparas portátiles, 1 martillo (1,8kg), 1 garfio, de agarre o socorro, 1 sierra para cortar metal, de gran resistencia y con hojas de repuesto, 1 Manta ininflamable, 1 Escalera extensible (de

longitud adecuada a los tipos de aeronaves utilizadas), 1 Cuerda salvavidas (15m de largo), 1 Alicates de corte lateral (17,8cm), 1 Alicates de fulcro desplazable (25cm), 1 Destornilladores de distintas medidas (juego), 1 Tijeras para cortar hojalata, 1 Calzón (10 cm de alto), 1 Sierra mecánica de salvamento completa o de dos hojas, o escoplo neumático de salvamento mas cilindro de recambio 0 escoplo con muelle de retención, 2 Herramienta para cortar cinturones de seguridad, 1 Inhalador de oxígeno, 1 Aparato hidráulico o neumático para forzar puertas, 1 Botiquín de emergencia, 1 Lonas impermeables y 2 camillas.

Por cada bombero que este de servicio: 1 indumentaria protectora, 1 equipo de aparatos de respiración y cilindros de recambio y un par de guantes ininflamables

#### 5.20.4.4 Personal

Según la categoría SSEI, el aeropuerto de Córdoba debe tener 2 Bomberos ó 1 Jefe de Dotación y 1 Bombero, presentes por turno, por lo que debe haber en plantilla un mínimo de 4 bomberos (1 supervisor y 3 bomberos) para cubrir las 24 horas del día, 7 días a la semana.

#### 5.20.4.5 Agentes extintores

El agente principal utilizado es espumógeno (o concentrado de espuma) del tipo AFFF-6%, con un nivel de eficacia B, que se ha de mezclar al 6% en agua, según las indicaciones del fabricante.

El agente complementario utilizado es polvo químico del tipo PK-80, adecuado para fuegos de tipo BC (para líquidos y gases inflamables y fuegos eléctricos). Su empleo efectivo se realiza con ayuda de nitrógeno presurizado.

El Aeropuerto emplea agentes extintores sin fecha de caducidad, según las especificaciones del fabricante.

En el aeródromo se suministrará agentes extintores principales y complementarios. A los efectos de sustitución de los agentes extintores, 1.0 kilogramos de agentes complementarios se considerará como equivalente a 1.0 litros de agua para la producción de espuma.

Las cantidades mínimas de agentes extintores y agua, así como los regímenes mínimos de descarga, calculados para una concentración de espumógeno del 6%, para espumas de eficacia A y B son:

- Nivel de eficacia A
  - Agua (L): 1.800
  - Espumógeno (6%) (L): 216
  - Régimen de descarga de solución de espuma (L/min): 1.300
- Nivel de eficacia B
  - Agua (L): 1.200
  - Espumógeno (6%) (L): 144
  - Régimen de descarga de solución de espuma (L/min): 900
- Agente Complementario:
  - Producto seco en polvo (Kg): 135
  - Régimen de descarga (kg/s): 2.25

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

A los efectos de reabastecer los vehículos, debería mantenerse en el aeródromo una reserva de concentrado de espuma y agente complementario equivalente al 200% de las cantidades indicadas anteriormente.

Cuando se prevea un retardo importante en el reabastecimiento de suministros, las cantidades de reserva indicadas deberían aumentarse según lo determine una evaluación de riesgos.

Se incluye a continuación el mínimo de reservas que debe disponer el aeródromo para la estación del SSEI:

- Espumógeno nivel A (6%) (L): 432
- Espumógeno nivel B (6%) (L): 288
- Polvo químico seco (Kg): 270

#### **5.20.4.6 Instalaciones de abastecimiento de agua, depósitos y red de hidrante.**

Además de los requisitos que pueda establecer la legislación correspondiente para cada uno de los agentes extintores utilizados, su almacenamiento se hará teniendo en cuenta lo siguiente:

- Se seguirán las indicaciones del fabricante, respetando los intervalos de servicio establecidos y las pruebas recomendadas para comprobar que mantienen sus características.

- Para el espumógeno:

- Se evitarán las temperaturas extremas.
- Se utilizarán las existencias en orden cronológico de caducidad o de recepción si no disponen de fecha de caducidad.
- Se guardará el concentrado en los contenedores del fabricante o en depósitos construidos con materiales aceptados por el fabricante.
- Se volverán a tapar debidamente los contenedores cuando el contenido se use sólo parcialmente.

- Para los productos químicos secos en polvo:

- Se utilizarán las existencias en orden cronológico de caducidad o de recepción si los productos no disponen de fecha de caducidad.
- Se volverán a tapar debidamente los contenedores cuando el contenido se use sólo parcialmente.

- Se realizarán inspecciones de los productos de forma regular.

- Se mantendrán registros de los productos almacenados

#### **5.20.4.7 Sistemas de comunicaciones**

El vehículo del SSEI deberá estar equipado con equipos de radio que permitan la comunicación en ambos sentidos, en la frecuencia 118.3 Hz. Los vehículos también deberán contar con un equipo de comunicación interna, especialmente entre el conductor y el resto del personal de extinción, adaptado para su uso en condiciones de ruido intenso.

#### **5.20.4.8 Herramientas informáticas.**

Las herramientas informáticas del SSEI serán las mismas que la de los demás departamentos del aeródromo (SIN DATOS)

#### **5.20.5 OBJETIVOS DE RESPUESTA DEL SSEI**

Objetivo operacional de tiempo de respuesta hasta extremo de RWY 03/21 menor de 3 MIN.

Se considera que el tiempo de respuesta es el período comprendido entre la llamada inicial al servicio de salvamento y extinción de incendios y el momento en que el primer vehículo que intervienen esté en condiciones de aplicar espuma a un ritmo como mínimo de un 50% del régimen de descarga. Debería fijarse como objetivo operacional del servicio de salvamento y extinción de incendios un tiempo de respuesta de dos minutos, pero nunca superior a tres.

Se debe calcular los tiempos de respuesta para lograr el régimen de descarga inicial requerido, así como los puntos críticos del área de movimiento y el tiempo de respuesta a dichos puntos. La determinación del tiempo de respuesta verídico debería hacerse con los vehículos de salvamento y extinción de incendios a partir de sus posiciones normales y no a base de posiciones seleccionadas únicamente con el propósito de hacer simulacros. No se tienen suficientes datos para dichos cálculos.

#### **5.20.6 RUTAS DE ACCESO Y ÁREAS DE ACTUACIÓN DEL SSEI**

La entrada a la pista 03/21 siempre se hará por la calle de rodaje A.

Siempre que se pueda, debe mantenerse la conducción por el borde del pavimento.

El plano de las rutas:

ODB-SEG-PLA16v1 - RUTA SSEI

#### **5.20.7 ACTUACIÓN DEL SSEI DENTRO DEL PLAN DE EMERGENCIA**

La descripción de las actuaciones referentes al Plan de Emergencia del Aeródromo no entran dentro de este proyecto.

#### **5.20.8 ACTUACIONES PROGRAMADAS DEL SSEI PARA GARANTIZAR DE FORMA CONTINUADA LOS REQUISITOS DEL SERVICIO**

Para garantizar que se mantienen los medios y las condiciones necesarias para prestar el nivel de protección establecido cumpliendo con los objetivos de respuesta establecido:

-Gestión de los agentes extintores y agua en el aeródromo: Se dispone de procedimientos para la selección, el almacenamiento, el mantenimiento y la prueba de agentes extintores, así como el control de consumos y la reposición y/o adquisición de las reservas de agentes extintores y agua en el aeródromo para garantizar que siempre se dispone de las cantidades requeridas.

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

A los efectos de reabastecer a los vehículos debería mantenerse en el aeropuerto una reserva de concentrado de espuma y agentes complementarios, equivalente al 200% de las cantidades de estos agentes que han de llevar los vehículos de salvamento y extinción de incendios. Esto permitirá recargar inmediatamente y por completo los vehículos, si es necesario, después de concluida toda la operación, y tener en reserva un segundo reabastecimiento completo por si ocurriera otro caso de emergencia antes de que puedan reponerse las reservas del aeropuerto. Cuando se prevea una demora en la reposición, debería aumentarse la cantidad en reserva.

Se garantiza que todos los agentes complementarios que se adquieren cumplen las especificaciones ISO apropiadas

-Gestión del personal: Como se incluye en el punto 5.2 Descripción del Sistema de gestión.

- Revisión y puesta en marcha de los vehículos SSEI: ODB-OPS-PR5V1-REVISIÓN DE VEHÍCULOS

- Revisión del equipamiento: Para la comprobación del equipo de salvamento, se usa el listado dado en 5.20.4.3 Equipamiento. Debe hacerse semanalmente junto con la revisión de los vehículos.

- Conexión y prueba de los sistemas de comunicaciones y alarmas.

- Conservación de los parques. Corresponde a las comprobaciones realizadas por el personal SSEI sobre el estado general de los parques y el funcionamiento de las instalaciones. Debe hacerse mensualmente. No es necesario referir al programa de mantenimiento de los parques.

- Programación de prácticas y ejercicios de medición de tiempos de respuesta.

**5.20.9 ACTUACIÓN DEL SSEI EN EL ÁMBITO DE OTROS PROCEDIMIENTOS.**

Debido a que el aeropuerto de Córdoba se usa para emergencias médicas, por lo que debe suministrar la posibilidad de uso fuera de horario operativo, siempre debe de haber dos bomberos de guardia para poderse realizar todas las operaciones referentes a dicho uso las 24 horas del día.

El SSEI ayuda en las tareas de mantenimiento e inspección del área de movimiento, así como en el traslado de aeronaves inutilizadas. Se han puesto las tareas más importantes, pero siempre que un equipo de mantenimiento entre en el área de movimiento debe estar acompañado por el SSEI

PROCEDIMIENTO DE PRIMER NIVEL		FUNCIÓN	PROCEDIMIENTO DE MENOR NIVEL	
Nº	NOMBRE		CÓDIGO	NOMBRE
9	Inspección al área de movimiento.	Acompañar a los técnicos de mantenimiento. Supervisar.	ODB-OPS-PR41v3-REVISIONES DE PISTA	Revisión de Pista
			ODB-MTO-PR11v1-REVISIONES DE CALLES DE RODAJE Y PLATAFORMA	Revisiones de Calles de Rodaje

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

			ODB-MTO-PR1v1-MEDICIÓN DEL COEFICIENTE DE PISTA	Medición del Coeficiente de rozamiento y de textura superficial
10	Mantenimiento de las ayudas visuales y no visuales	Acompañar a los técnicos de mantenimiento.	ODB-OPS-PR32v2-REVISIÓN DIARIA DE BALIZAMIENTO	Revisión del balizamiento en pista
12	Mantenimiento del área de movimiento	Acompañar a los técnicos de mantenimiento. Supervisión	ODB-MTO-PR1v1-MEDICIÓN DEL COEFICIENTE DE PISTA	Medición del Coeficiente de rozamiento y de textura superficial
			ODB-MTO-PR8V1 - LIMPIEZA DE VERTIDOS	ODB-MTO-PR8V1 - LIMPIEZA DE VERTIDOS
21	Traslado de aeronaves inutilizadas	Realizar el traslado de aeronaves inutilizadas cuando el operador de la aeronave no se hace cargo del mismo.	No hay procedimientos de menor nivel asociados	

**5.20.10 REGISTROS**

REGISTRO (Código Identificativo asignado)	ACTIVIDAD	RESPONSABLE DEL ARCHIVO Y GESTIÓN	RESPONSABLE DE CUMPLIMENTACIÓN	SOPORTE y LUGAR DE ARCHIVO	PERIODO DE CONSERVACION
ODB-SIP-DOC1v2 - Datos de Córdoba	Categoría SSEI del aeródromo	Director del Aeropuerto	Director del Aeropuerto	Dirección Informático	5 años
ODB-MTO-PR	Partes de revisión de instalaciones, vehículos, medios y equipamiento	Responsable de Mantenimiento	Técnico de Mantenimiento	Dep Mantenimiento SSEI	5 años
SIN DATOS	Medición de tiempos de respuesta y reaprovisionamiento	Director del Aeropuerto	Responsable del SSEI	Dirección. SSEI Informático y papel	5 años
ODB-REG-SEG-PR4v1-INFORME DE ACTIVIDAD SSEI	Partes de actividades periódicas del SSEI	Director del Aeropuerto	Responsable del SSEI	Dirección. SSEI Informático y papel	5 años

## **5.21 PLAN DE TRASLADO DE AERONAVES INUTILIZADAS**

### *Introducción*

En el presente apartado se desarrollan los contenidos referentes a la capacidad del aeropuerto para trasladar las aeronaves inutilizadas, así como las actuaciones y la forma del traslado, así como la vuelta a la operatividad del aeródromo.

### *Reglamento Europeo, referencias*

Hasta el momento, la información publicada por AESA no alcanza un grado de detalle suficiente, sólo se proporciona los materiales guía GM1 ADR.OPS.A.005 y GM5 ADR.OPS.B.005 (a) y como complemento el Documento 9137 de OACI

### *Material AESA*

### **5.21.1 OBJETO DEL PROCEDIMIENTO**

Los objetivos principales son:

- Establecer la coordinación y las actividades que deben seguirse para trasladar de manera eficiente, rápida y segura una aeronave
- Establecer las actividades que permiten retornar a la operatividad las infraestructuras afectadas tan pronto como sea posible.

El ámbito de aplicación se limita a aeronaves situadas en el interior del recinto aeroportuario y su activación está supeditada a la finalización de las tareas de salvamento o a las tareas de investigación/análisis que requieran no modificar el escenario del incidente.

### **5.21.2 PERSONAL IMPLICADO Y RESPONSABILIDADES**

<b>PERSONAL RESPONSABLE</b>	<b>ACTIVIDAD</b>	<b>OFICINA</b>
Compañía aérea	Realizar el traslado de la aeronave que ha quedado inutilizada o comunicar su incapacidad y autorizar a AENA para que realice el traslado	No procede
Responsable de Operaciones	Aprobar el plan de traslado de aeronaves inutilizadas	Departamento de Operaciones
Responsable de Operaciones	Coordinar las actividades para el traslado	Departamento de Mantenimiento e ingeniería
Técnico de Operaciones	Dirigir in situ los trabajos de traslado	Departamento de Mantenimiento e ingeniería
Técnicos de Mantenimiento	Realizar los trabajos de traslado	Departamento de Mantenimiento e ingeniería
Técnico del departamento de Seguridad Operacional	Inspeccionar la zona del suceso y ubicación temporal de la aeronave	Departamento de Seguridad Operacional

Anexo de contacto: SIN DATOS

### **5.21.3 CAPACIDAD DE TRASLADO DE AERONAVES INUTILIZADAS Y MEDIOS DISPONIBLES**

El traslado de aeronaves inutilizadas se hace bajo demanda.

No se tienen datos de los medios disponibles ni de la capacidad del aeródromo, expresada en términos de los tipos de aeronaves más grandes que pueden ser trasladadas

### **5.21.4 ACTIVACIÓN DEL PROCEDIMIENTO**

Se dan dos casos:

- Cuando previamente se haya activado el Plan de Emergencia  
La descripción de las actuaciones referentes al Plan de Emergencia del Aeródromo no entran dentro de este proyecto.
- Cuando no se haya activado el Plan de Emergencia:  
Bajo demanda. El comandante de la nave inutilizada procederá a informar al Centro de Control del suceso, así como de su ubicación.

### **5.21.5 PLAN DE TRASLADO DE AERONAVES INUTILIZADAS.**

Aunque se recomienda la utilización de un procedimiento de menor nivel para el desarrollo del plan de traslado de una aeronave inutilizada, la falta de datos hace que sea innecesario.

Se debe especificar los medios disponibles por el aeródromo así como su capacidad de traslado (SIN DATOS).

Una vez que el comandante de la aeronave ha dado el aviso al centro de Control, éste notificará al responsable de operaciones el suceso y solicitará una publicación al AIS y activará el proceso de coordinación con la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes (CIAIAC)

A partir de entonces la responsabilidad pasa al Responsable de Operaciones.

Las fases del traslado de aeronaves inutilizadas son:

- Reconocimiento del lugar y la aeronave: Dirigido por un técnico de Operaciones, se hará de forma conjunta con el Departamento de Mantenimiento.
- Planificación del traslado.
  - Definición de medios.
  - Establecimiento de rutas.
  - Planificación de actuaciones.
- Preparación del traslado.
  - Descarga de equipaje y carga: Por personal de tierra.
  - Materiales peligrosos: Se debe seguir los procedimientos descritos en el apartado 5.22 Manipulación y almacenamiento de combustibles y mercancías peligrosas.
  - Descarga de combustible: Se debe seguir los procedimientos descritos en el apartado 5.22 Manipulación y almacenamiento de combustibles y mercancías peligrosas.

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

- Recuperación de la aeronave.
- Redacción del informe del traslado: Por el responsable de Operaciones.
- Recuperación de la operatividad del aeródromo.
  - Inspecciones a realizar antes de la vuelta a la operatividad de la infraestructura: A cargo del Departamento de Seguridad Operacional en comunicación con el Departamento de Mantenimiento.
  - Comunicaciones y coordinación con ATC, AIS y dependencias del aeródromo implicadas.
- Registro de comunicaciones y actuaciones realizadas: A cargo del Responsable de Operaciones, deben ser revisadas por el Responsable de Seguridad Operacional, en el marco del SMS

**5.21.6 RECUPERACIÓN DE LA OPERATIVIDAD DEL AERÓDROMO**

Los procedimientos de inspección para la vuelta a la operatividad del aeródromo coinciden con los desarrollados en el apartado 5.9 Inspección del área de movimiento del presente manual.

Una vez que las revisiones han dado luz verde a la operatividad de la pista, debe notificarse dicha circunstancia al Centro de Control, a ATC y al AIS. Además, debe quedar registro tanto en las dependencias del Departamento de Operaciones como dentro del marco del SMS, para su estudio posterior.

**5.21.7 REGISTROS**

REGISTRO	ACTIVIDAD	RESPONSABLE DEL ARCHIVO Y GESTIÓN	RESPONSABLE DE CUMPLIMENTACIÓN	SOPORTE Y LUGAR DE ARCHIVO	PERIODO DE CONSERVACION
ODB-OPS-PR41v3-REVISIONES DE PISTA	Revisión de pista	Responsable de Mantenimiento	Técnico de Mantenimiento.	Dep Mantenimiento. Informático	5 años
	Comunicación de incapacidad para realizar el traslado.	Responsable de Operaciones	Comandante de la aeronave	Dep Operaciones. Informático y papel	5 años
	Autorización al traslado	Responsable de Operaciones	Comandante de la aeronave	Dep Operaciones. Informático y papel	5 años
	Informe del traslado	Responsable de Operaciones	Técnico de Operaciones	Dep Operaciones. Informático	5 años

## **5.22 MANIPULACIÓN Y ALMACENAMIENTO DE COMBUSTIBLES Y MERCANCIAS PELIGROSAS.**

### *Introducción*

En el presente apartado, se desarrollan los contenidos para garantizar que las diferentes actividades referentes a la manipulación y almacenamiento de combustibles y mercancías peligrosas se desarrollan con seguridad, así como los programas de auditorías establecidos para los agentes de asistencia en tierra.

Las medidas de seguridad a aplicar durante el repostaje son objeto del procedimiento desarrollado en el apartado 16 de este proyecto, Gestión de la seguridad operacional en Plataforma.

### *Reglamento europeo, referencias*

Mediante el presente procedimiento se da cumplimiento a la norma de aplicación ADR.OR.D.020 (b) y su AMC1 asociado, y a ADR.OPS.B055 y su AMC1 asociado.

### *Material AESA.*

### **5.22.1 OBJETO DEL PROCEDIMIENTO**

Se incluye la descripción de las medidas para ordenar y supervisar las actividades relacionadas con la manipulación y el almacenaje de sustancias y mercancías peligrosas, así como el establecimiento e implantación de un programa de auditorías a las organizaciones involucradas.

### **5.22.2 PERSONAL IMPLICADO Y RESPONSABILIDADES**

<b>PERSONAL RESPONSABLE</b>	<b>ACTIVIDAD</b>	<b>OFICINA</b>
Director del Aeropuerto	Designar zonas apropiadas del aeródromo para que sean utilizadas para el almacenamiento de mercancías peligrosas	Dirección del Aeropuerto
Responsable de Departamento de Seguridad Operacional	Asignar zonas de almacenamiento de mercancías peligrosas a los diferentes agentes de tierra	Departamento de Seguridad Operacional
Técnico de Departamento de Ingeniería y Mantenimiento	Utilización y mantenimiento de las infraestructuras de almacenamiento y distribución de combustibles.	Departamento de Ingeniería y Mantenimiento
Responsable de Departamento de Seguridad Operacional	Establecimiento de reglamentos e instrucciones locales relacionados con el transporte y almacenamiento de mercancías peligrosas.	Departamento de Seguridad Operacional
Responsable de Departamento de Seguridad	Elaboración y seguimiento de programas de supervisión de	Departamento de Seguridad Operacional

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

Operacional	agentes de asistencia en tierra autorizados para el transporte de mercancías peligrosas.	
Responsable de Departamento de Seguridad Operacional	Realización de inspecciones y auditorías incluidas dentro de los programas de supervisión de agentes de asistencia en tierra autorizados para el transporte de mercancías peligrosas.	Departamento de Seguridad Operacional
Responsable de Departamento de Seguridad Operacional	Elaboración y seguimiento de programas de supervisión de agentes de asistencia de combustible y lubricante.	Departamento de Seguridad Operacional
Responsable de Departamento de Seguridad Operacional	Realización de inspecciones y auditorías incluidas dentro de los programas de supervisión.	Departamento de Seguridad Operacional

Las compañías suministradoras son las únicas responsables de la calidad del producto y de la manipulación del mismo hasta su entrega al usuario.

Listado de agentes de asistencia en tierra: (SIN DATOS)

### **5.22.3 MANIPULACIÓN Y ALMACENAMIENTO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS**

#### **5.22.3.1 Instalaciones para la manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas**

De conformidad con ADR.OR.D.020 (b), se designará zonas apropiadas del aeródromo para que sean utilizadas para el almacenamiento de mercancías peligrosas que se transporten a través del aeródromo.

Se deben enumerar dichas zonas habilitadas, e incluir una referencia a un documento donde se incluyan las características y planos o croquis de las instalaciones designadas, indicando su ubicación, sus dimensiones, su capacidad, sus accesos, las mercancías que pueden almacenarse, así como cualquier otra información de interés. Deberá disponerse también de un registro donde se indique a qué empresa se ha asignado cada una de dichas zonas.

*(En el momento del desarrollo del PFC no hay datos de estas instalaciones)*

#### **5.22.3.2 Supervisión de la manipulación y el almacenamiento de mercancías peligrosas.**

##### *Activación*

La frecuencia de las supervisiones serán semanales, de acuerdo con los requisitos de seguridad operacional.

##### *Secuencia de actuaciones*

Se debe asegurar en todo momento que:

- El agente dispone y utiliza procedimientos específicos de carga y descarga de las mercancías peligrosas que le son de aplicación.
- El personal dispone de la formación y las autorizaciones y acreditaciones necesarias.

- Los vehículos y equipos disponen de las autorizaciones y acreditaciones que les son de aplicación, y el mantenimiento de los mismos se gestiona de forma adecuada.

- El agente dispone de procedimientos para la comunicación de incidencias relacionadas con mercancías peligrosas, y estos son compatibles con los procedimientos del propio gestor de aeródromo.

- El agente comunica periódicamente al gestor los datos resultantes de su actividad relacionada con mercancías peligrosas.

Además, mediante las adecuadas revisiones, se asegurará que las instalaciones para el almacenamiento de mercancías peligrosas se encuentran en buen estado.

En general, las normas del uso de mercancías peligrosas se recogen en:  
ODB-SEG-NOM1v1-Normativa de seguridad en plataforma

#### **5.22.4 MANIPULACIÓN Y ALMACENAMIENTO DE COMBUSTIBLES**

##### **5.22.4.1 Instalaciones de combustible**

Mediante revisiones semanales, se verificara el correcto estado de las instalaciones y el equipamiento para el almacenaje y suministro de combustible. Se utilizará el procedimiento ODB-MTO-PR4v1- INSPECCIÓN DE ALMACENAMIENTO COMBUSTIBLE

Dichas instalaciones deben estar correctamente señalizadas en todo momento.

##### **5.22.4.2 Calidad del combustible**

###### *Activación*

La frecuencia de las supervisiones serán mensuales, de acuerdo con los requisitos de calidad del combustible. Además, se tomaran muestras de combustible en las etapas apropiadas durante el almacenaje y el suministro de combustible a las aeronaves. Se deben registrar dichas muestras.

###### *Secuencia de actuaciones*

Para controlar la actividad de las empresas relacionadas con el combustible de aviación tanto almacenamiento como suministro y puesta a bordo, se debe asegurarse de que las empresas externas:

- Tienen autorización para la prestación de servicios aeroportuarios de suministro de combustible, otorgada por la AESA
- Disponen de procedimientos específicos para la actividad que realicen relacionada con el combustible de aviación, están actualizados, son conocidos por el personal relacionado y se utilizan en el día a día.
- Cumplen con lo estipulado en los contratos en vigor con el aeropuerto.
- Mantienen al personal encargado del almacenamiento, suministro y puesta a bordo de combustible adecuadamente formado en las materias en las que esté involucrado. Se acreditará mediante los correspondientes certificados de la formación recibida.
- Poseen el resto de habilitaciones o autorizaciones expresas que la legislación aplicable a cualquiera de las distintas actividades, en particular para el transporte de combustible.

## **5.23 OPERACIONES EN CONDICIONES DE BAJA VISIBILIDAD**

### *Introducción*

En el presente apartado, se desarrollan los contenidos referidos a los procedimientos LVP, que deben ser aprobados por AESA.

### *Reglamento Europeo, referencias*

Mediante el presente procedimiento y su documentación auxiliar, se justifica el cumplimiento de la norma ADR.OPS.B.045 y su AMC1.

### *Material AESA*

#### **5.23.1 OBJETO DEL PROCEDIMIENTO**

El aeropuerto de Córdoba no dispone de Procedimientos de Visibilidad Reducida (LVP)

## **5.24 OPERACIONES EN CONDICIONES INVERNALES**

### *Introducción*

En el presente apartado se desarrollan la disponibilidad de medios y procedimientos para garantizar la seguridad de las operaciones del aeródromo en condiciones invernales.

### *Reglamento Europeo, referencias*

Mediante el presente procedimiento y su documentación auxiliar, se justifica el cumplimiento de la norma ADR.OPS.B.035 y su AMC1

### *Material AESA*

### **5.24.1 OBJETO DEL PROCEDIMIENTO**

El objeto del presente procedimiento es el establecimiento y la aplicación de medios y procedimientos para garantizar la seguridad de las operaciones del aeródromo en condiciones invernales.

No se tienen constancia de situaciones en que haya sido necesaria la activación del Plan de Operaciones en Condiciones Invernales. Sin embargo, como no se puede justificar mediante un histórico de datos meteorológicos que NUNCA se han dado dichas situaciones, se procederá al análisis, atendiendo de que las circunstancias para la activación del Plan son muy infrecuentes y sin una duración prolongada en el tiempo.

### **5.24.2 PERSONAL IMPLICADO Y RESPONSABILIDADES**

<b>PERSONAL RESPONSABLE</b>	<b>ACTIVIDAD</b>	<b>OFICINA</b>
AENA	Elaboración, aprobación y seguimiento del Programa de Operaciones en Condiciones Invernales.	No procede
Director del Aeropuerto	Evaluar la implantación del Programa de Operaciones en Condiciones Invernales antes del inicio de la temporada y verificar la disponibilidad de los medios requeridos	Dirección del Aeropuerto
Estación Meteorológica	Emitir los pronósticos relativos a la posibilidad de heladas y nevadas y comunicación de las condiciones meteorológicas.	Oficina Meteorológica
Responsable de Departamento de Seguridad Operacional	Activación de las diferentes fases del Programa de Operaciones en Condiciones Invernales	Departamento de Seguridad Operacional
Responsable de Departamento de Seguridad Operacional	Coordinación de las actuaciones en tiempo real entre las diferentes partes implicadas.	Departamento de Seguridad Operacional

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

Técnico de Departamento de Ingeniería y Mantenimiento	Inspeccionar el área de movimiento y evaluar el coeficiente de rozamiento.	Departamento de Ingeniería y Mantenimiento
Técnico de Departamento de Ingeniería y Mantenimiento	Realizar los trabajos de prevención, limpieza y eliminación de nieve.	Departamento de Ingeniería y Mantenimiento
	Solicitar notificaciones de aeródromo relativas a las condiciones invernales.	
Responsable de Departamento de Ingeniería y Mantenimiento	Procedes al cierre y a la apertura de zonas de tráfico aéreo en función de sus condiciones.	Departamento de Ingeniería y Mantenimiento

**5.24.3 RECURSOS Y MEDIOS DISPONIBLES.**

En el aeropuerto de Córdoba no hay instalaciones para el deshielo de aeronaves.

Cómo se considera infrecuente las nevadas en el área del aeropuerto de Córdoba y, de existir, la nieve no cuajaría con suficiente profundidad en el área de movimiento, su limpieza se haría con la propia barredora del aeropuerto.

Para mejorar la eficacia de frenado en las calles de rodaje y pista en condiciones de hielo y/o nieve, y como medida preventiva ante estas situaciones, se utilizarán productos químicos autorizados para su uso en aeropuertos como la UREA o fundentes líquidos

**5.24.4 CONDICIONES DE ACTIVACIÓN**

El plan de operaciones en condiciones invernales, si lo hubiere, se activaría cuando:

- Fenómeno de Nieve: Número de días al año en los que se produce el fenómeno es mayor o igual a 2.
- Fenómeno de Hielo: Número de días al año en los que se produce el fenómeno es mayor o igual a 10.

El aeropuerto de Córdoba no dispone de Servicio de Invierno según la información recogida en el AIS en el momento del desarrollo de este Manual,

Se recomienda el uso del procedimiento Operaciones en Condiciones meteorológicas adversas.

En caso de nevada se procedería a una revisión del estado de la pista, calles de rodaje y plataforma extraordinaria. Según el resultado de la revisión se procedería a la limpieza de la superficie o el cierre del aeropuerto si así se considera necesario.

La limpieza en las áreas de movimiento se realizará según las siguientes prioridades:

- a) pista en uso.
- b) calles de rodaje asociadas con la pista en uso.
- c) apartaderos de espera y plataforma de estacionamiento.

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

Debe procederse a la evaluación del rozamiento estimado en la superficie de la pista, cuando haya hielo y/o nieve compacta en una longitud de 150 m o más de la pista. El procedimiento asociado ODB-REG-MTO-PR1v2-MEDICIÓN DE COEFICIENTE ROZAMIENTO DE PISTA

Para mejorar la eficacia de frenado en las calles de rodaje y pista en condiciones de hielo y/o nieve, y como medida preventiva ante estas situaciones, se utilizarán productos químicos autorizados para su uso en aeropuertos como la UREA o fundentes líquidos

**5.24.5 PLAN DE OPERACIONES EN CONDICIONES INVERNALES**

El aeropuerto de Córdoba no dispone de Servicio de Invierno según la información recogida en el AIS en el momento del desarrollo de este Manual,

Se recomienda el uso del procedimiento Operaciones en Condiciones meteorológicas adversas.

**5.24.6 REGISTROS**

REGISTRO (Código Identificativo asignado)	ACTIVIDAD	RESPONSABLE DEL ARCHIVO Y GESTIÓN	RESPONSABLE DE CUMPLIMENTACIÓN	SOPORTE y LUGAR DE ARCHIVO	PERIODO DE CONSERVA CION
ODB-REG- MTO-PR1v2- MEDICIÓN DE COEFICIENTE ROZAMIENTO DE PISTA	Medición del coeficiente de rozamiento y de la textura superficial	Responsable de Mantenimiento	Técnico de Mantenimiento	Dep. Mantenimie nto. Informático .	5 años
ODB-OPS- PR41v4- REVISIONES DE PISTA	Revisión del estado de pista	Responsable de Mantenimiento	Técnico de Mantenimiento	Dep. Mantenimie nto. Informático .	5 años
ODB-OPS- PR11v1- REVISIONES DE CALLES DE RODAJE Y PLATAFORMA	Revisión del estado de las calles de rodaje y las plataformas	Responsable de Mantenimiento	Técnico de Mantenimiento	Dep. Mantenimie nto. Informático .	5 años

## **5.25 OPERACIONES EN CONDICIONES METEOROLÓGICAS ADVERSAS**

### *Introducción*

En el presente apartado se desarrollan los procedimientos para garantizar la seguridad de las aeronaves que operan en condiciones adversas así como las medidas de evaluación, mitigación y coordinación entre las partes implicadas.

### *Reglamento Europeo, referencias*

Mediante el presente procedimiento se justifica el cumplimiento de la norma de aplicación ADR.OPS.B.050 y de su AMC1

### *Material AESA*

### **5.25.1 OBJETO DEL PROCEDIMIENTO**

El objeto del presente procedimiento es el establecimiento y la aplicación de medios y procedimientos para garantizar la seguridad de las operaciones del aeródromo en condiciones meteorológicas adversas. A continuación se enumeran los escenarios para los que se ha establecido procedimientos.

- Vientos intensos y/o racheados
- Lluvias intensas o granizos
- Tormentas con aparatos eléctricos
- Altas temperaturas

A continuación se desarrollan dichos escenarios, su activación y el procedimiento para garantizar la seguridad de las operaciones.

### **5.25.2 PERSONAL IMPLICADO Y RESPONSABILIDADES**

<b>PERSONAL RESPONSABLE</b>	<b>ACTIVIDAD</b>	<b>OFICINA</b>
AENA	Elaboración, aprobación y seguimiento de los procedimientos de operación en condiciones meteorológicas adversas.	No procede
Estación Meteorológica	Emitir los pronósticos relativos a la posibilidad de condiciones meteorológicas adversas y comunicación de los datos meteorológicos observados.	Oficina Meteorológica
Responsable de Departamento de Seguridad Operacional	Activación de las diferentes fases de los procedimientos de operación en condiciones meteorológicas adversas.	Departamento de Seguridad Operacional
Responsable de Departamento de Seguridad Operacional	Coordinación de las actuaciones en tiempo real entre las diferentes partes	Departamento de Seguridad Operacional

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

	implicadas.	
Técnico de Departamento de Ingeniería y Mantenimiento	Inspeccionar el área de movimiento y evaluar el coeficiente de rozamiento.	Departamento de Ingeniería y Mantenimiento
Técnico de Departamento de Ingeniería y Mantenimiento y pilotos de las aerolíneas.	Solicitar notificaciones de aeródromo relativas a las condiciones meteorológicas adversas.	Departamento de Ingeniería y Mantenimiento
Responsable de Departamento de Ingeniería y Mantenimiento	Determinar la suspensión de obras y trabajos de mantenimiento en el área de movimiento.	Departamento de Ingeniería y Mantenimiento
Responsable de Departamento de Seguridad Operacional	Aplicar restricciones referentes a las operaciones.	Departamento de Seguridad Operacional
Responsable de Departamento de Ingeniería y Mantenimiento	Proceder al cierre y a la apertura de zonas de tráfico aéreo en función de sus condiciones.	Departamento de Ingeniería y Mantenimiento

### **5.25.3 ESCENARIOS DE ACTIVACIÓN**

El estudio de las condiciones meteorológicas referentes al Aeropuerto de Córdoba, así como los posibles escenarios que derivan de las diferentes situaciones, está recogido en el siguiente documento:

ODB-GEN-DOC3v1 - Estudio de Riesgos Naturales

### **5.25.4 PROCEDIMIENTOS DE OPERACIÓN EN CONDICIONES METEREOLÓGICAS ADVERSAS**

Se entiende por condiciones meteorológicas adversas:

- Hielo, nieve, escarcha y/o precipitación engelante
- Vientos intensos y/o racheados
- Fuertes lluvias y/o granizo
- Tormentas con aparato eléctrico
- Debido a la situación del aeropuerto de Córdoba, se añade un pequeño epígrafe para las condiciones de calor extremo.

Queda fuera de este procedimiento el caso en que la contingencia meteorológica sea la niebla, la cual se enmarca dentro del procedimiento en condiciones de visibilidad reducida (LVP), el cual no posee el aeropuerto de Córdoba.

La existencia de medios y procedimientos para la operación en condiciones meteorológicas adversas se publicará en el AIP.

Se establece una revisión anual de este procedimiento, de modo que en la siguiente versión de cada procedimiento se incluyan las mejoras detectadas. Esta revisión deberá centrarse, entre otros aspectos, en los criterios de activación de los procedimientos, en los problemas detectados en la aplicación de las actuaciones correspondientes, fallos en la comunicación o coordinación de las tareas, etc

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

Tras la revisión deben definirse las actuaciones correctivas pertinentes, que incluirán, si es necesario, las acciones de mantenimiento y de adquisición de bienes necesarias para la correcta aplicación del procedimiento.

Se debe garantizar que cada versión del procedimiento se ha desarrollado a partir de datos meteorológicos actualizados. Concretamente, se deberán incluir los datos meteorológicos correspondientes, al menos, a los últimos cinco años.

El procedimiento derivado de la activación del protocolo de operación en condiciones meteorológicas adversas:

Condición meteorológica	Responsable de ejecución	Activación	Procedimiento de inspección
General	No procede	Aviso de la Oficina Meteorológica.	ODB-OPS-DOC13v1-OPERACIÓN EN CONDICIONES METEOROLOGICAS ADVERSAS
Vientos fuertes o racheados	Técnicos de mantenimiento		ODB-OPS-PR13v1-OPERACIÓN EN CONDICIONES METEOROLOGICAS ADVERSAS - VIENTOS FUERTES
Lluvias intensas	Técnicos de mantenimiento	>30mm/hora >60mm/12horas	ODB-OPS-PR15v1-OPERACIÓN EN CONDICIONES METEOROLOGICAS ADVERSAS - LLUVIAS INTENSAS
Tormentas con aparato eléctrico	Técnicos de mantenimiento	Presencia de actividad eléctrica.	ODB-OPS-PR14v1-OPERACIÓN EN CONDICIONES METEOROLOGICAS ADVERSAS - TORMENTAS CON APARATO ELECTRICO
Nieve y/o hielo	Técnicos de mantenimiento	Aviso de Nevada o presencia de hielo en la pista	ODB-OPS-DOC13v1-OPERACIÓN EN CONDICIONES METEOROLOGICAS ADVERSAS
Calor extremo	Técnicos de mantenimiento	Tº > 35º C	ODB-OPS-DOC13v1-OPERACIÓN EN CONDICIONES METEOROLOGICAS ADVERSAS

Las precipitaciones de granizo se consideran dentro del procedimiento de lluvias intensas.

En caso de que se active el procedimiento de condiciones meteorológicas adversas en horario nocturno (o se llegue a horario nocturno), el aeropuerto procederá a su cierre total, dado que el horario de uso público o de horario restringido no alcanza las horas nocturnas.

### **5.25.5 REGISTROS**

REGISTRO (Código Identificativo asignado)	ACTIVIDAD	RESPONSABLE DEL ARCHIVO Y GESTIÓN	RESPONSABLE DE CUMPLIMENTACIÓN	SOPORTE y LUGAR DE ARCHIVO	PERIODO DE CONSERVACION
ODB-REG-MTO-DOC14v1-HISTORICO ADVERSOS	Histórico de condiciones meteorológicas adversas	Responsable del Departamento de Mantenimiento	Responsable de la oficina de Meteorología	Departamento de Mantenimiento.	5 años

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

		to		Informático.	
ODB-REG-MTO-DOC14v1-HISTORICO	Histórico de condiciones meteorológicas	Responsable de la oficina de Meteorología	Responsable de la oficina de Meteorología	Departamento de Mantenimiento. Informático.	5 años

## **5.26 OPERACIONES EN CONDICIONES NOCTURNAS**

### *Introducción*

Se recogen las conclusiones fundamentales de la evaluación de las ayudas visuales necesarias en función de los requisitos operacionales, recogidas en el punto anterior, en lo relativo a operaciones nocturnas, y se establecen otras medidas y actividades para garantizar que las operaciones nocturnas se desarrollan de forma segura.

### *Reglamento Europeo, referencias*

Mediante el presente procedimiento se justifica el cumplimiento de la norma de aplicación ADR.OPS.B.040 y su AMC1

### *Material AESA*

### **5.26.1 OBJETO DEL PROCEDIMIENTO**

El objeto es evaluar los medios disponibles y establecer las actividades necesarias para garantizar la seguridad de las operaciones nocturnas del aeródromo.

### **5.26.2 PERSONAL IMPLICADO Y RESPONSABILIDADES**

<b>PERSONAL RESPONSABLE</b>	<b>ACTIVIDAD</b>	<b>OFICINA</b>
Responsable del Departamento de Seguridad Operacional	Garantizar que se dispone de los procedimientos y medios necesarios para que las operaciones nocturnas se realicen en condiciones seguras	Departamento de Seguridad Operacional
Responsable del Departamento de Ingeniería y Mantenimiento	Evaluar los sistemas de ayudas visuales que deben disponerse para que las operaciones nocturnas se realicen en condiciones seguras	Departamento de Ingeniería y Mantenimiento
Responsable del Departamento de Ingeniería y Mantenimiento	Definir procedimientos de operación de las ayudas visuales para su uso en horario nocturno.	Departamento de Ingeniería y Mantenimiento
Responsable del Departamento de Seguridad Operacional	Evaluar la seguridad de las operaciones en horario nocturno y definir medidas y actuaciones para que las mismas se desarrollen de forma segura.	Departamento de Seguridad Operacional

### **5.26.3 AYUDAS VISUALES Y OTROS MEDIOS NECESARIOS**

La evaluación de las necesidades de las ayudas visuales se recoge en el punto 5.4.4.

#### **5.26.4 ACTUACIONES EN OPERACIONES NOCTURNAS**

Restricciones al vuelo visual nocturno: solo se admiten vuelos de la Organización Nacional de Trasplantes. Los aterrizajes serán sólo por la pista 21. Los despegues pueden hacerse por ambas pistas.

Procedimiento tanto para vuelos nocturnos como para vuelos fuera de horario operativo del aeropuerto: El aeropuerto de Córdoba dispone de 4 agentes de guardia las 24 horas, para su garantizar la asistencia en caso de emergencia médica: 2 bomberos, un técnico de mantenimiento aeroportuario y un técnico o coordinador de operaciones aeroportuarias.

La solicitud debe hacerse con una antelación mínima de 4 horas sobre la hora de operación y deberá contener los siguientes datos:

- Identificación de la aeronave.
- Tipo de vuelo.
- Tipo de aeronave.
- Fechas y horas previstas.

El CEOPS realizará las comunicaciones para confirmar la dotación de los servicios necesarios para la operación en uso público, publicará el NOTAM correspondiente, y una vez realizado, confirmará al solicitante la autorización por la misma vía en la que se recibió la solicitud. No se considerará autorizada la operación hasta que sea formalmente confirmada por CEOPS.

La iluminación de la pista se hace de forma automática desde el aeropuerto.

Una vez finalizada la actuación, se da parte al Departamento de Mantenimiento que da luz verde a una revisión extraordinaria de la pista de vuelo, como se recoge en el punto 5.9 Inspección del área de movimiento de este manual.

<b>Medida</b>	<b>Documento donde se establece</b>
Inspección del área de movimiento y del estado de funcionamiento de las ayudas visuales.	ODB-OPS-PR41v3-REVISIONES DE PISTA
Aplicación de los procedimientos de operación de las ayudas visuales	SIN DATOS
Publicación de las ayudas visuales disponibles y las áreas habilitadas para uso nocturno	ODB-SIP-DOC1v1 - Datos de Córdoba
Establecimiento de restricciones específicas.	ODB-SIP-DOC1v2 - Datos de Córdoba
Monitorización del estado de funcionamiento de las ayudas visuales y los sistemas eléctricos.	ODB-OPS-PR35v2-REVISIÓN DE LA INTENSIDAD MEDIA DEL HAZ PRINCIPAL DE LAS LUCES AERONÁUTICAS ODB-OPS-PR33v2-REVISIÓN MENSUAL DE TORRES DE ILUMINACION DE PLATAFORMA
Aplicación del procedimiento de actuación ante incidencias en las ayudas visuales y los equipos meteorológicos.	SIN DATOS
Mantenimiento de los sistemas eléctricos y las ayudas visuales.	ODB-OPS-PR39v2-INSPECCIONES SEMANALES, MENSUALES, SEMESTRALES Y ANUALES DE MANTENIMIENTO

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

Obligación de disponer de la iluminación necesaria por parte de aquellos vehículos que circulen por el área de maniobras.	ODB-SEG-NOM1v1-Normativa de Seguridad en Plataforma
Restricción de los trabajos en el área de movimiento a los mínimos necesarios.	5.13 Trabajos en el aeródromo

## **5.27 PROTECCIÓN DE EMPLAZAMIENTO DE INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS AERONÁUTICAS.**

### *Introducción*

En el presente apartado se desarrollan las medidas establecidas para la protección de los emplazamientos de instalaciones radioeléctricas aeronáuticas.

### *Reglamento Europeo, referencias*

En la fecha de redacción de este proyecto no hay normativa más allá del índice definido en AMC3 ADR.OR.E.005 (b)

### *Material AESA*

### **5.27.1 OBJETO DEL PROCEDIMIENTO**

Se centra en dos áreas

- Definir medidas y actuaciones para evitar accesos indebidos a las áreas próximas a las instalaciones radioeléctricas.
- Definir medidas y actuaciones para garantizar que no se producen interferencias en el funcionamiento causadas por la elevación de estructuras, la realización de trabajos en sus proximidades o el desarrollo de actividades que puedan afectar a sus comunicaciones y suministros.

El ámbito de aplicación serán aquellas instalaciones situadas dentro del recinto aeroportuario.

### **5.27.2 PERSONAL IMPLICADO Y RESPONSABILIDADES**

<b>PERSONAL RESPONSABLE</b>	<b>ACTIVIDAD</b>	<b>OFICINA</b>
Responsable del Departamento de Seguridad Operacional	Evaluar y llevar un seguimiento de los medios y procedimientos disponibles para evitar accesos indebidos a las áreas próximas a las instalaciones radioeléctricas y propuesta de medidas mitigadoras de riesgos.	Departamento de Seguridad Operacional
AENA	Definir las áreas de afección de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas y aquellas zonas y superficies donde el levantamiento de una estructura podría generar afecciones a su funcionamiento	No procede
Responsable del Departamento de Ingeniería y Mantenimiento	Coordinar con los proveedores de servicios de navegación aérea la	Departamento de Ingeniería y Mantenimiento

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

	planificación y ejecución de obras y tareas de mantenimiento en las proximidades de las instalaciones o que requieran que las mismas se encuentren fuera de servicio.	
Responsable del Departamento de Ingeniería y Mantenimiento	Autorizar trabajos que se desarrollen en las cercanías de las instalaciones o que requieran que las mismas se encuentren fuera de servicio.	Departamento de Ingeniería y Mantenimiento

**5.27.3 INFRAESTRUCTURA, EQUIPO E INSTALACIONES**

Instalación Radioeléctrica	Elementos Instalados para evitar accesos indebidos	Plano	Documento asociado
VOR	Vallas Señalización	ODB-GEN-PLA1v2 - Plano del Aeródromo	ODB-GEN-PLA7v1 - Servidumbres Aeronáuticas radioeléctricas y
NDB	Vallas Señalización	ODB-GEN-PLA1v2 - Plano del Aeródromo	ODB-GEN-PLA7v1 - Servidumbres Aeronáuticas radioeléctricas y
DME	Vallas Señalización	ODB-GEN-PLA1v2 - Plano del Aeródromo	ODB-GEN-PLA7v1 - Servidumbres Aeronáuticas radioeléctricas y

**5.27.4 PROTECCIÓN DE LAS INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS ANTE ACCESOS INDEBIDOS**

Las medidas y actuaciones implantadas en el aeródromo para evitar que se produzcan accesos indebidos a las zonas de afección de las instalaciones radioeléctricas, son:

- Instalación de elementos que delimiten y señalicen sus zonas de afección, como ya se ha expuesto en el apartado anterior.
- Establecimiento de normas de circulación y formación de conductores, como se desarrolla en el punto 5.8 Control de acceso al área de movimiento y 5.16 Operación de vehículos en el lado aire.
- Aplicación de procedimientos de trabajos en el aeródromo, como se desarrolla en el punto 5.13 Trabajos en el aeródromo.
- Supervisión de las entidades que trabajan en el lado aire del aeródromo.

**5.27.5 PLANIFICACION Y CONTROL DE ACTIVIDADES Y TRABAJOS DE MANTENIMIENTO EN LAS PROXIMIDADES DE LAS INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS**

Los procedimientos que establecen los mecanismos de coordinación con los proveedores de servicios CNS cuando existen actividades y trabajos de mantenimiento en el aeródromo , de forma que no afecten al funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas o, en los casos donde sí se produzca afección, se planifiquen de forma conjunta las bajas en los sistemas así como su puesta en servicio.

Los procedimientos de coordinación abarcan los siguientes escenarios:

- Coordinación en las fases de diseño y planificación de las obras y trabajos de mantenimiento para analizar las posibles afecciones causadas por las estructuras y movimientos de tierras que se plantean realizar, así como la presencia de maquinaria durante la ejecución.
- Coordinación y aprobación de bajas temporales en las instalaciones radioeléctricas con motivo de la realización de trabajos.
- Coordinación in situ de los trabajos con afección a las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas y verificaciones antes de dar de baja los sistemas y antes de restaurar el servicio.

**5.27.6 REGISTROS**

REGISTRO	ACTIVIDAD	RESPONSABLE DEL ARCHIVO Y GESTIÓN	RESPONSABLE DE CUMPLIMENTACIÓN	SOPORTE y LUGAR DE ARCHIVO	PERIODO DE CONSERVACION
ODB-REG-OPS	Trabajos con afección a las instalaciones radioeléctricas	Director del Aeropuerto	Responsable de Operaciones	Departamento de Operaciones. Dirección del aeropuerto. Informático	5 años
ODB-MTO-PR12v1-REVISION DE LAS AYUDAS NO VISUALES	Revisión de VOR,DME,NDB	Responsable de Mantenimiento	Técnico de Mantenimiento	Departamento de Mantenimiento	5 años

## **5.28 OPERACIÓN DE AERONAVES DE LETRA DE CLAVE SUPERIOR**

### *Introducción*

En el presente apartado se define el ámbito de las operaciones de aeronaves de letra de clave superior autorizadas, así como las principales actividades y restricciones que se necesitan para el desarrollo de este tipo de operaciones, incluyéndose un estudio aeronáutico de Seguridad.

### *Reglamento Europeo, referencias*

Mediante el presente procedimiento se justifica el cumplimiento de la norma de aplicación ADR.OPS.B.090 y de su AMC1

### *Material AESA*

El aeropuerto de Córdoba no permite las operaciones con aviones con letra de clave superior.

## **5.29 PREVENCIÓN DE INCENDIOS EN EL AERÓDROMO**

### *Introducción*

En el presente apartado se identifican las regulaciones establecidas y se describen los procedimientos de supervisión de las actividades

### *Reglamento Europeo, referencias*

Mediante el presente procedimiento, así como su documentación asociada, se justifica el cumplimiento de la norma de aplicación ADR.OR.C.040 y su AMC1.

### *Material AESA*

### **5.29.1 OBJETO DEL PROCEDIMIENTO**

El objeto del presente procedimiento es la prevención de incendios dentro de las áreas operativas del aeródromo, estableciendo medidas que limiten o eliminen aquellas actividades que puedan suponer riesgo.

### **5.29.2 PERSONAL IMPLICADO Y RESPONSABILIDADES**

<b>PERSONAL RESPONSABLE</b>	<b>ACTIVIDAD</b>	<b>OFICINA</b>
AENA	Establecer prohibiciones y limitaciones a las actividades para la prevención de incendios.	No procede
Responsable del Departamento de Seguridad Operacional junto con el Jefe de Bomberos del SSEI	Evaluar los riesgos de incendios producidos por los trabajos que se realicen en las zonas operativas del aeródromo y establecer medidas mitigadoras.	Departamento de Seguridad Operacional
Responsable del Departamento de Seguridad Operacional	Autorizar el uso de herramientas que produzcan o puedan producir fuego.	Departamento de Seguridad Operacional
SSEI	Supervisar el cumplimiento de las regulaciones en materia de prevención de Incendios.	Departamento de Seguridad Operacional

### **5.29.3 NORMAS RELATIVAS A LA PREVENCIÓN DE INCENDIOS EN EL AERÓDROMO**

De forma general:

- Prohibir fumar dentro del área de movimiento, otras áreas operativas del aeródromo y zonas del aeródromo donde se almacene combustible o material inflamable.
- Prohibir exponer una llama abierta o llevar a cabo una actividad que pudiera suponer un riesgo de incendio dentro de:

CERTIFICACION DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA  
PFC

- Zonas del aeródromo en las que se almacene combustible o material inflamable
- El área de movimiento u otras áreas operativas del aeródromo, salvo autorización del operador del aeródromo.
- Requerir la adopción y el uso de medidas de mitigación para aquellas actividades autorizadas en las que su desarrollo pudiera suponer riesgo de incendio.
- Supervisar el cumplimiento de las regulaciones establecidas para la prevención de incendios.

Estas normas se recogen en la normativa de seguridad en plataforma: ODB-SEG-NOM1v1-Normativa de seguridad en plataforma

En los hangares, se recurrirán a medidas instaladas como:

Los hangares que no alojan otra cosa que el avión y sus sistemas de mantenimiento, contarán con un sistema único de diluvio de espuma acorde al riesgo.

La configuración y posicionado de avión en el hangar así como la situación del equipo de servicio y otras obstrucciones permanentes será considerada en el diseño del sistema contra incendio suplementario.

#### **5.29.4 DESARROLLO DE ACTIVIDADES QUE GENERAN RIESGO DE INCENDIOS**

De forma general, hay que tener especial cuidado en:

- La manipulación de mercancías peligrosas.
- La manipulación de combustibles.
- Limpieza de vertidos y combustibles.
- Limpieza de la vegetación de residuos que puedan provocar un incendio.

El riesgo de incendios es evaluado dentro del proceso de evaluación de peligros y gestión de riesgos para las actividades y trabajos que se realizan en el aeródromo, en el marco de los apartados del manual de aeródromo 5.2.2 Sistema de Gestión de Seguridad Operacional, y 5.13 Trabajos en el aeródromo.

Para incidencias en el área de movimiento que tengan riesgos de incendio, el procedimiento a aplicar se desarrolla en el punto 10 de ODB-SEG-NOM1v1-Normativa de seguridad en plataforma.

Si el personal del aeropuerto debe desarrollar alguna actividad que genere fuego, debe pedir autorización previa, exponer sus motivos y adjuntar un estudio que indique por que es necesaria la actividad y que se han tomado las medidas necesarias para mantener la seguridad. El formulario: ODB-SEG-PLT3v1 - AUTORIZACION FUEGO

#### **5.29.5 SUPERVISIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS REGULACIONES EN MATERIA DE PREVENCIÓN DE INCENDIOS.**

La supervisión del cumplimiento de las regulaciones en materia de prevención de incendios será responsabilidad del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios y entrará dentro del marco del Sistema de Gestión de seguridad Operacional.

## **6. ANEXOS**

### **6.1 DOCUMENTOS ANEXOS**

Estructurados de la siguiente forma:

- Datos de Córdoba
- Planos
- Normativa
- Estudios
- Programas de gestión
- Procedimientos
- Formularios

Debido a su gran formato, que hace imposible su visualización en papel, las bases de certificación y el listado de obstáculos sólo se ofrecen en su formato original, Excel.

## 6.2 PROCEDIMIENTOS DE MENOR NIVEL

Estructurados de la siguiente forma:

- Actuaciones
- Mediciones
- Operaciones
- Revisiones
  - Superficies pavimentadas
  - Superficies no pavimentadas
  - Ayudas
  - Edificios y vehículos.

### 6.3 REGISTROS

Estructurados de la siguiente forma:

- Superficies pavimentadas
- Superficies no pavimentadas
- Ayudas
- Edificios y vehículos.
- Actuaciones de Mantenimiento