

# TEMA 21

## **CARTA OPERACIONAL ATS ENTRE TORRE DE CONTROL AEROPUERTO DE BARAJAS Y DGPC.**

### 1. INTRODUCCIÓN

1.1. Fecha de vigencia: 30/04/2021

1.2. Finalidad

El propósito de esta Carta Operacional ATS es definir los procedimientos de control y coordinación a aplicar entre la Torre de Control del aeropuerto de Madrid-Barajas y los helicópteros de bomberos de la Dirección General de Emergencias de la Comunidad de Madrid cuando operen en las proximidades de dicho aeropuerto.

1.3. Campo de aplicación

Los procedimientos contenidos en el presente acuerdo se aplicaran al Tránsito Aéreo General (GAT) que expresamente se menciona, cuando operen en las proximidades del aeropuerto de Madrid-Barajas, de acuerdo con las reglas y disposiciones del RCA y AIP España.

1.4. Organismos responsables

ENAIRE, como proveedor de servicios de tránsito aéreo en la torre de control del aeropuerto de Madrid-Barajas (en adelante LEMD).

Dirección General de Emergencias, Consejería de Presidencia, Justicia e Interior de la Comunidad de Madrid, como responsable de la operación de los helicópteros.

#### 1.5. Área de responsabilidad

ATZ MADRID/BARAJAS: Cruce de las pistas del aeropuerto de Madrid-Barajas y zonas próximas al aeropuerto siempre sujetos a las instrucciones de LEMD.

### 2. PROCEDIMIENTOS DE CONTROL

#### 2.1. Procedimiento general de cruce de helicópteros autorizados

Ver Anexo A.

#### 2.2. Protocolo de actuación de los medios aéreos del cuerpo de bomberos de la Comunidad de Madrid en emergencias que afecten al tránsito del aeropuerto de Madrid-Barajas

Ver Anexo B.

### 3. MODIFICACIONES / REVISIONES

Esta Carta Operacional ATS será revisada y/o enmendada cuando se considere necesario a petición de cualquiera de las partes.

Cualquiera de las partes se compromete a informar a la otra de las posibles propuestas de cambios que pretenda introducir, al menos con un mes de antelación a la pretendida entrada en vigor de los mismos, siendo necesario el establecimiento de una nueva Carta Operacional ATS que recoja las modificaciones previa conformidad de la otra parte.

#### 4. MEDIOS DE COORDINACIÓN

Dirección General de Emergencias (Antigua Dirección General de Protección Ciudadana)

- Servicio de helicópteros de Bomberos de la Dirección General de Emergencias:  
Cargo genérico del responsable: CECOP
- Torre de Control del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

#### 5. CANCELACIÓN

Cualquiera de las partes podrá cancelar este acuerdo mediante un preaviso de un mes a la pretendida fecha de cancelación.

#### 6. DIVULGACIÓN

La divulgación de la presente Carta Operacional ATS y de toda modificación subsiguiente se realizará 10 días antes de la fecha de vigencia.

#### 7. VALIDEZ

Esta Carta Operacional nº 3 que entra en vigor el 30 de abril de 2021 anula la anterior Carta Operacional ATS nº 2 entre la Torre de Control del aeropuerto de Madrid-Barajas y la Dirección General de Protección Ciudadana de la Comunidad de Madrid de fecha 31 de agosto de 2012

## ANEXO A.

### PROCEDIMIENTO GENERAL DE CRUCE DE HELICÓPTEROS AUTORIZADOS

- En todos los itinerarios los Puntos a considerar serán:

W: campo de golf. Campo de las Naciones

E: Paracuellos. Norte del casco urbano

Barajas Torre Norte

- El helicóptero activará su transpondedor codificando 4134
- Notificará a LEMD (en la frecuencia de LLEGADAS correspondiente a la primera pista que vaya a cruzar), posición e intenciones. Cuando proceda, recibirá de esta la autorización de cruce de ambas pistas. Es importante que la primera comunicación a LEMD se efectúe lo antes posible.
- Mantendrá escucha en ambas frecuencias de LLEGADAS
- En función de la configuración de pistas en Barajas para ARRIBADAS, el procedimiento de cruce será el siguiente:

De OESTE a ESTE:

+ Notificar en Punto W y, una vez autorizado, cruzar de Oeste a Este por la vertical de la Torre Norte

+ Mantener 1000 pies AGL

De ESTE a OESTE:

+ Notificar en Punto E y, una vez autorizado, cruzar de Este a Oeste por la vertical de la Torre Norte

+ Mantener 500 pies AGL

LEMD proporcionará información sobre tránsito esencial local

En caso de contacto visual negativo, LEMD expedirá instrucciones de espera

El helicóptero, mantendrá en todo momento propia separación.

## ANEXO B.

### PROTOCOLO DE ACTUACIÓN DE LOS MEDIOS AÉREOS DEL CUERPO DE BOMBEROS DE LA COMUNIDAD DE MADRID EN EMERGENCIAS QUE AFECTEN AL TRÁNSITO DEL AEROPUERTO DE MADRID-BARAJAS

#### 1. Introducción

Se considera necesario establecer un procedimiento de coordinación entre los medios aéreos del Cuerpo de Bomberos y el Aeropuerto de Barajas, en aquellas emergencias que dada su magnitud o ubicación pueda verse afectado el tránsito de aviones en las dependencias del propio Aeropuerto de Madrid-Barajas.

Se delimita una zona alrededor del Aeropuerto de Madrid-Barajas, en la cual si se produce una emergencia que requiera el uso de medios aéreos del Cuerpo de Bomberos, se ha de activar el protocolo que se desarrolla a continuación.

La CECOP (Central de Coordinación de Bomberos de la Comunidad de Madrid) llamará al Jefe de Sala/Supervisor de LEMD cuando exista previsión de activación del plan y le facilitará los siguientes datos:

- Ubicación del siniestro (coordenadas geográficas)
- Indicativo (Bomberos XY) de los medios activados
- Procedencia de los medios aéreos activados

Si LEMD o LECM lo consideran necesario, activarán el protocolo que consistirá en interrumpir temporalmente el tráfico de aviones en despegue y/o aterrizaje de ciertas pistas del aeropuerto de Madrid-Barajas. El cuerpo de Bomberos podrá sugerir su activación a dichas dependencias.

El supervisor de LEMD informará al CGA (Centro de Gestión Aeroportuaria) de la emergencia y las decisiones adoptadas.

#### 2. Ámbito de aplicación

Una emergencia, que requiera el uso de helicópteros del Cuerpo de Bomberos, se considera próxima al Aeropuerto de Madrid-Barajas cuando algún punto de ella esté a

menos de 2 kilómetros lateralmente a las pistas. Se amplía dicha zona en el QMS, en la zona de despegue con una longitud de 5 kilómetros de la distancia al final de pista, y en aterrizaje dentro de los 10 kilómetros desde el umbral de la pista, con una anchura de 5 kilómetros respecto del eje de las pistas.

### 3. Coordinación

El indicativo de llamada de estos helicópteros será: “Bomberos XY” y seleccionarán en el transpondedor el código 4134.

Es mandatorio que el primer helicóptero que llegue a la zona establezca comunicación radio con LEMD, solicite autorización para entrar en la zona y permanezca siempre en contacto con LEMD en la frecuencia que le sea asignada.

Si se incorporase otro medio aéreo a la extinción, este comunicará previamente a LEMD sus intenciones esta autorizará la entrada a la zona tan pronto como sea posible. Si para entrar en la zona es necesario el sobrevuelo de alguna pista o QMS procederá según el Anexo A de esta Carta Operacional. A partir de ser autorizado comunicará con el resto de los medios de extinción ya en la zona. Siempre habrá un helicóptero que coordinará todos los medios aéreos en la extinción y realizará de forma ininterrumpida el relé con LEMD.

El helicóptero coordinador, tan pronto como pueda, comunicará a LEMD el tiempo estimado de la emergencia para permitir el restablecimiento del tráfico aéreo de Madrid-Barajas.

### 4. Puntos de toma de agua

Los puntos de recarga de agua disponibles para los helicópteros del Cuerpo de Bomberos están definidos. No podrán utilizarse otros puntos de agua distintos, ya que estos son conocidos y pactados con LEMD.

El Coordinador de los medios aéreos y LEMD acordarán, según la conveniencia y la proximidad al incendio, uno o varios de los puntos de toma de agua para ese incendio.

Esta información será transferida de inmediato al resto de medios aéreos por el Coordinador de medios aéreos, según se vayan incorporando.

Los puntos de toma de agua son los siguientes:

Golf. Oeste de la pista 36L

Río. Noreste de la pista 36R

Norte.

Río Sureste. Sureste de la pista 32R