PROCEDIMIENTOS DE OPERACIÓN
Aeródromo de Villacastín
LEEV

Los presentes Procedimientos de Operación se elaboran siguiendo la "Guía de elaboración de procedimientos de aeródromo de uso restringido según el Real Decreto 1070/2015" publicado por AESA (ADUR-16-GUI-112; Ed. 1.0; DSANA; PS-DAN-CEAP-06) con el objetivo dar cumplimiento al Artículo 19 de dicho Real Decreto.

Fecha de elaboración	Fecha de revisión	Edición
28/05/2024		1.0

Firma del gestor

A3H
AVIACIÓN E HISTORIA
E-DTO-090

Firmado por ***0105** CARLOS BRAVO (R: ****6976*) el día 28/05/2024 con un certificado emitido por AC Representación

Carlos Bravo Domínguez
A3H

1. Objeto

El objetivo de los Procedimientos de Operación para el movimiento seguro de las aeronaves en tierra es indicar cómo se realizan los movimientos en tierra de las aeronaves, rodajes, estacionamientos y repostajes y las medidas para impedir el acceso al área de movimiento de personas no autorizadas para mejorar la seguridad de las operaciones.

2. Personal, organizaciones y equipos implicados

Socios y propietarios de aeronaves hangaradas en el aeródromo, tripulaciones de aviones visitantes, instructores y alumnos de la escuela.

3. Descripción de los procedimientos de operación

Es responsabilidad de los pilotos al mando cumplir con los procedimientos de operación aquí descritos.

Siempre debe estar al mando de una aeronave que se desplace por sus propios medios un piloto debidamente cualificado, un instructor o un alumno solo bajo supervisión de un instructor.

Dado que el aeródromo no es controlado se establece que los pilotos de aeronaves hagan comunicaciones de auto información así como información de intenciones por radio, frecuencia del aeródromo 123,500 MHz, cuando se encuentren iniciando la puesta en marcha, moviéndose en plataforma, rodando, incorporándose o abandonando el circuito o en los diferentes tramos del circuito de tráfico (viento en cola, base y final).

PROCEDIMIENTO DE REPOSTAJE

Los repostajes se efectuarán siempre en la plataforma de aparcamiento. Las personas que lleven a cabo el repostaje deben cumplir con lo prescrito en la Orden TMA/692/2020, de 15 de julio, por la que se aprueban normas técnicas aplicables al suministro de combustible a aeronaves de aviación civil y deben estar autorizadas por el gestor del aeródromo.

MEDIDAS PARA IMPEDIR EL ACCESO AL ÁREA DE MOVIMIENTO DE PERSONAS NO AUTORIZADAS

Para impedir el acceso de personas no autorizadas al área de movimiento de aeronaves se establece un vallado por medio de traviesas de madera entre la zona tierra y la zona aire. Toda persona que se encuentre en la zona aire debe estar cualificada perfectamente (pilotos, propietarios de aeronaves, instructores y alumnos acompañados y supervisados por un instructor).

PROCEDIMIENTO DE RODAJE EN PISTA PARA DESPEGUE DE AERONAVES

La aeronave que se desplaza desde la plataforma del hangar notificará por radio su rodaje hasta el punto de corte con la pista 12-30 y verificará visualmente si hay alguna aeronave en aproximación a la vez de preguntar por radio la presencia de otras aeronaves.

En caso de tener vía libre procederá a la entrada en pista comunicando sus intenciones por radio (back track a cabecera 12 ó 30).

En el momento del despegue de la aeronave la pista tiene que estar libre de otras aeronaves y personas.

PROCEDIMIENTO DE RODAJE EN PISTA POSTERIOR AL ATERRIZAJE PARA ESTACIONAMIENTO

La aeronave después de aterrizar por la pista 12 ó 30 procederá rodando hasta la plataforma del hangar para estacionamiento y en el momento de abandonar la pista por la intersección de la calle de rodadura notificará por radio que la pista está libre.

En el caso de volver a cabecera para realizar otro vuelo notificará back track a cabecera por radio.

PROCEDIMIENTOS DE OPERACIÓN CON PLANEADORES

Para llevar los planeadores desde los hangares y plataforma a la pista y viceversa se utilizará siempre un coche con una radio que opere en la frecuencia del aeródromo para comunicar las intenciones. El planeador irá remolcado por el coche con una cuerda y habrá una persona en el morro del planeador y otra en la punta del ala como mínimo. El conductor del coche debe ser una persona autorizada por el gestor del aeródromo.

El coche remolcará al planeador siguiendo las calles de rodaje y, en caso de que tuviese que entrar en la pista activa confirmará por radio la presencia de aeronaves en circuito de aproximación e informará de sus intenciones.

En la pista 36, los planeadores se situarán en la parte izquierda fuera de la pista a la espera del avión remolcador y en la pista 12, se mantendrán a la derecha.

A no ser que se vaya a despegar en un corto espacio de tiempo, los planeadores se mantendrán fuera de la zona de despegue y se aparcarán fuera de la pista.

Los instructores vigilarán que en la zona de despegue estén solo las personas necesarias para la operación de despegue de los planeadores: posicionar el planeador, ayudar a los pilotos, enganchar el cable y correr el plano.

Los planeadores en la zona de despegue, mantendrán, hasta el momento de iniciar el vuelo, el plano que está en el lado de la zona de aterrizaje en el suelo. Plano derecho en la pista 36 y plano izquierdo en la pista 12.

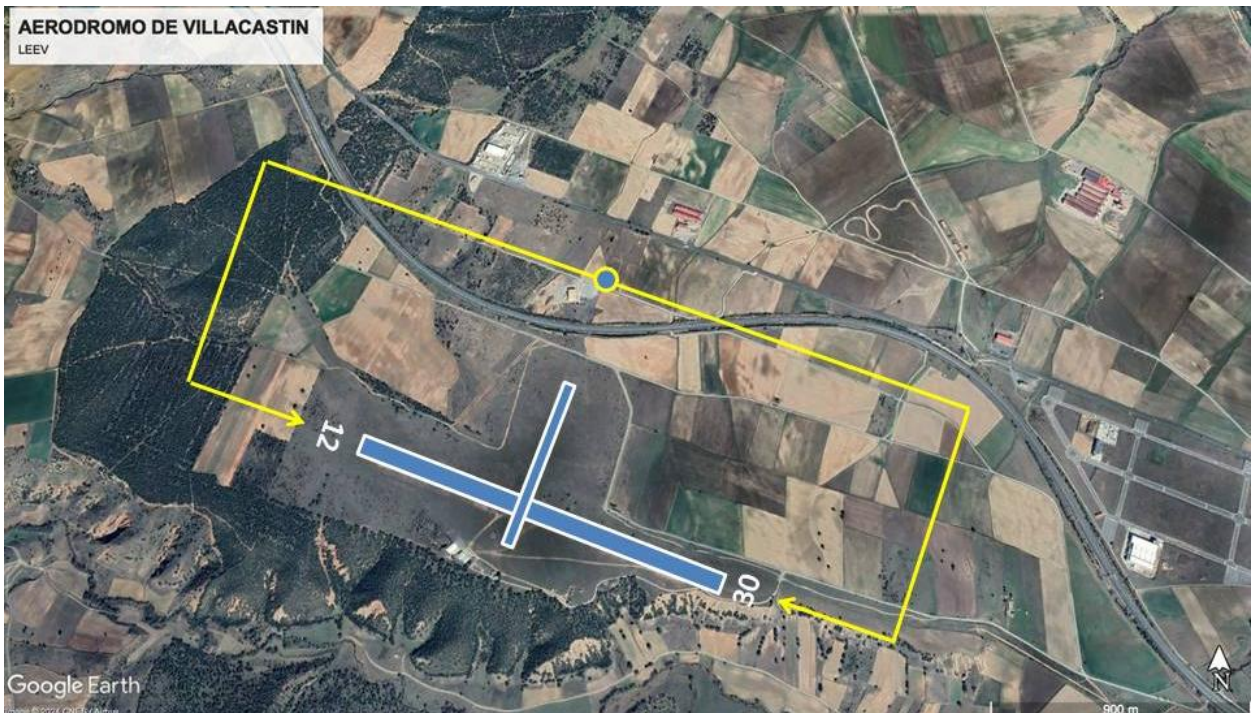
Cuando se vaya a iniciar un remolque, el instructor vigilará que en la zona de despegue esté todo libre y que no haya ninguna persona, nada más que la que vaya a correr el plano.

Al iniciar la carrera de despegue, si tanto el instructor como el piloto observan alguna anomalía, rotura de cable, u otro problema dirán por radio ¡STOP, STOP, STOP!, para que el piloto remolcador interrumpa el despegue.

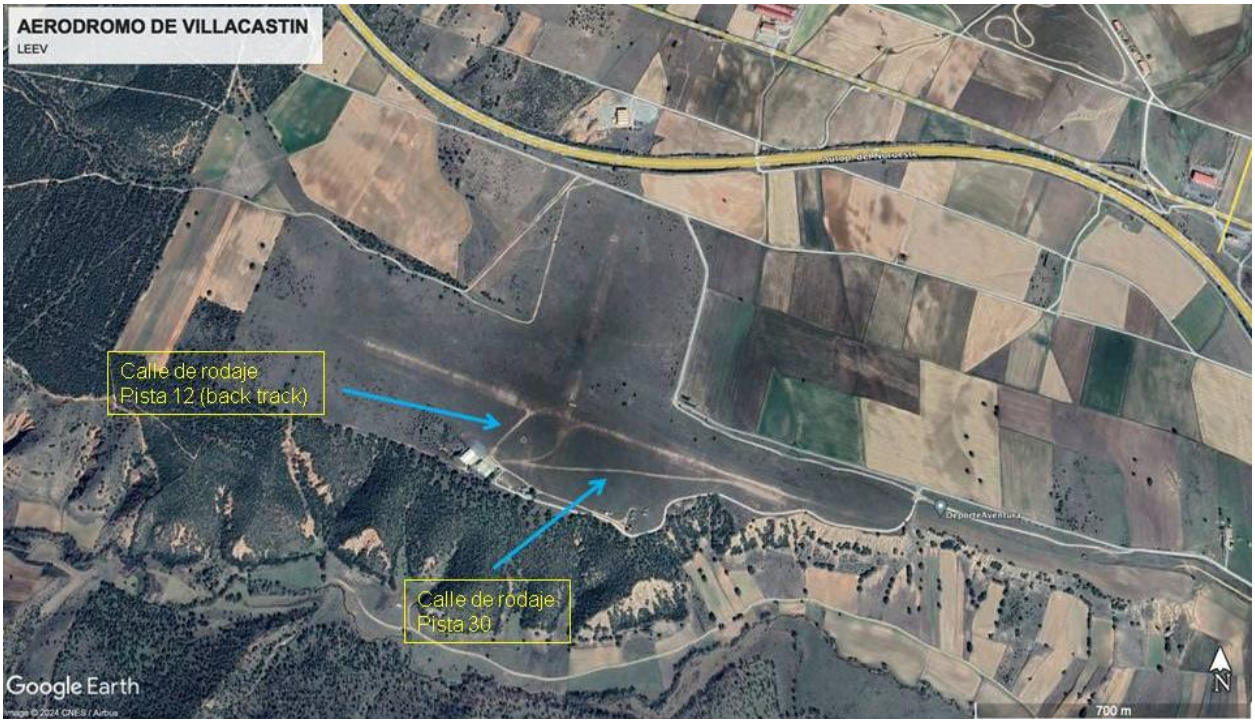
Durante un aborto de despegue, por fallo del avión, rotura de cable, caballito, o algún otro problema, el avión remolcador se mantendrá en la zona despegue, siguiendo por derecho, y el planeador, en cuanto pueda, se desplazará para pararlo en la pista 30 hacia la derecha y en la pista 12 hacia la izquierda.

Cuando el planeador se incorpore al circuito notificará sus intenciones por radio: entrada en viento en cola, base y final.

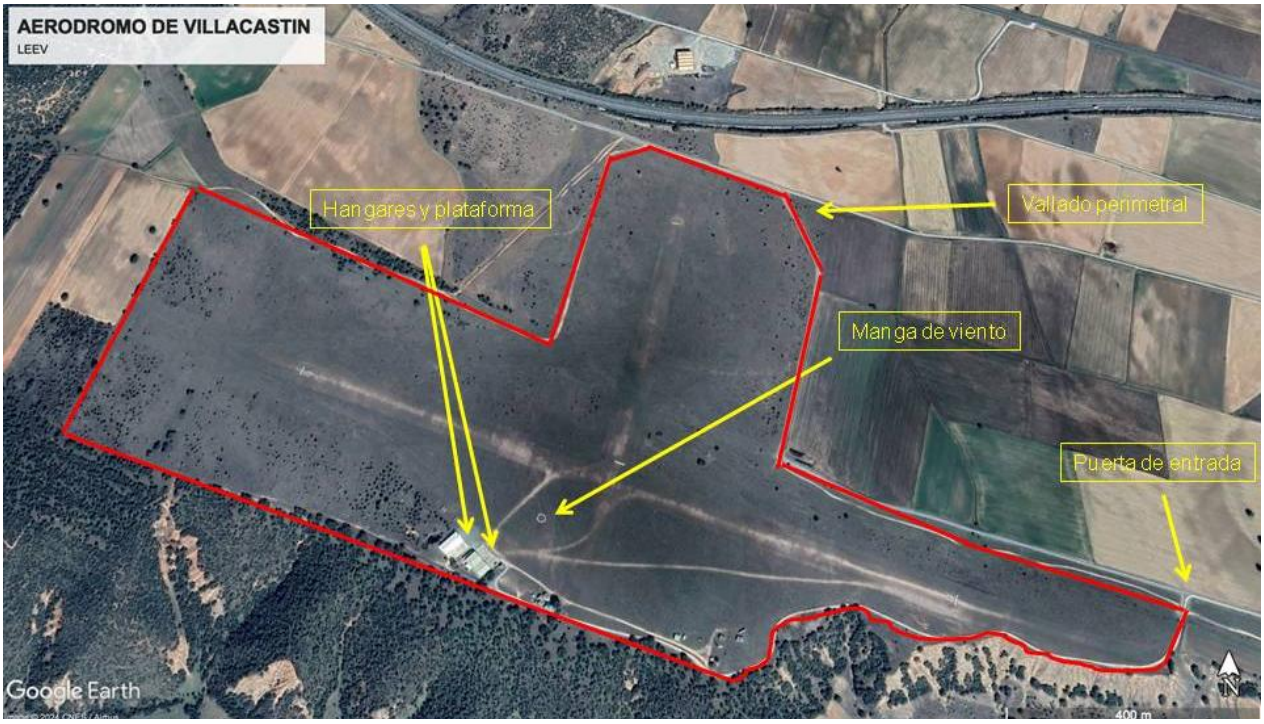
Los planeadores aterrizarán en la pista y al final de la carrera de aterrizaje tratarán de dejar la zona de aterrizaje libre, desviándose hacia su izquierda en la pista 30 o hacia su derecha en la pista 12 de manera que el planeador se pare junto al borde de la pista permitiendo otras operaciones.



Circuitos de tráfico



Calles de rodaje



Hangares, plataforma y manga de viento

Zonas públicas