AERÓDROMO DE FUENTEMILANOS

- REGLAMENTO INTERNO

AERODROMO DE FUENTEMILANOS · SEGOVIA ·

NORMAS DE USO DEL AERODROMO DE FUENTEMILANOS (SEGOVIA)

- 1) Reglamentación vigente.
- 2) Normas de aplicación.
- 3) Cumplimiento de las normas

1) REGLAMENTACIÓN VIGENTE

- El aeródromo está dentro de la categoría de campos no estatales. Su propietario es Aeronautica del Guadarrama S.A.. Es un aeródromo no controlado.
- En él son de aplicación LNA, RCA, AIP y normas JAR.

2) NORMAS DE APLICACIÓN

- El motivo de estas normas es conseguir que la coexistencia de aeronaves de distintas modalidades sea posible y segura.
- Cualquier actividad aérea será coordinada por el jefe de vuelos, director de operaciones o persona en quien delegue, de acuerdo con la reglamentación vigente, anteriormente citada, siguiendo las directrices del responsable o gerente del aeródromo.
- Se establece el circuito de planeadores y el de vuelo con motor al Este, independientemente de la pista en servicio.
- Se designa un área y una frecuencia de uso obligatorio(123,40), que asegure que todos los pilotos estén al tanto de la posición e intenciones de las demás aeronaves.
- Para evitar problemas de entendimiento entre usuarios de distintas nacionalidades, lo cual redundaría muy negativamente en la seguridad del aeródromo, en las comunicaciones de posición, aproximación y circuitos de tráfico se usará preferentemente el idioma español, en la frecuencia oficial de aeródromo y el idioma ingles como alternativo.

1) Operaciones de aeródromo

- 1.a) General
- 1.b) Condiciones de operación
- 1.c) Acceso a zonas reservadas
- 1.d) Tráfico en el suelo
- 1.e) Área de aeródromo y operación con frecuencia de uso obligatorio
- 1.f) Informes de posición
- 1.g) Circuitos de tráfico

- 2) Normas de las distintas actividades
- 2.a) Normas particulares para el vuelo a vela
- 2.b) Normas particulares para ultraligeros y vuelo a motor
- 2.c) Otras actividades: acrobacia y paracaidismo
- 2.d) Registro para nuevos pilotos.
- 2.e) Protocolo de remolque de planeadores.
- 2.f) Protocolo de despegue de motoplaneadores.
- 2.g) Aeródromos, campos de Ultraligeros y pistas alternativas.

1.a) General

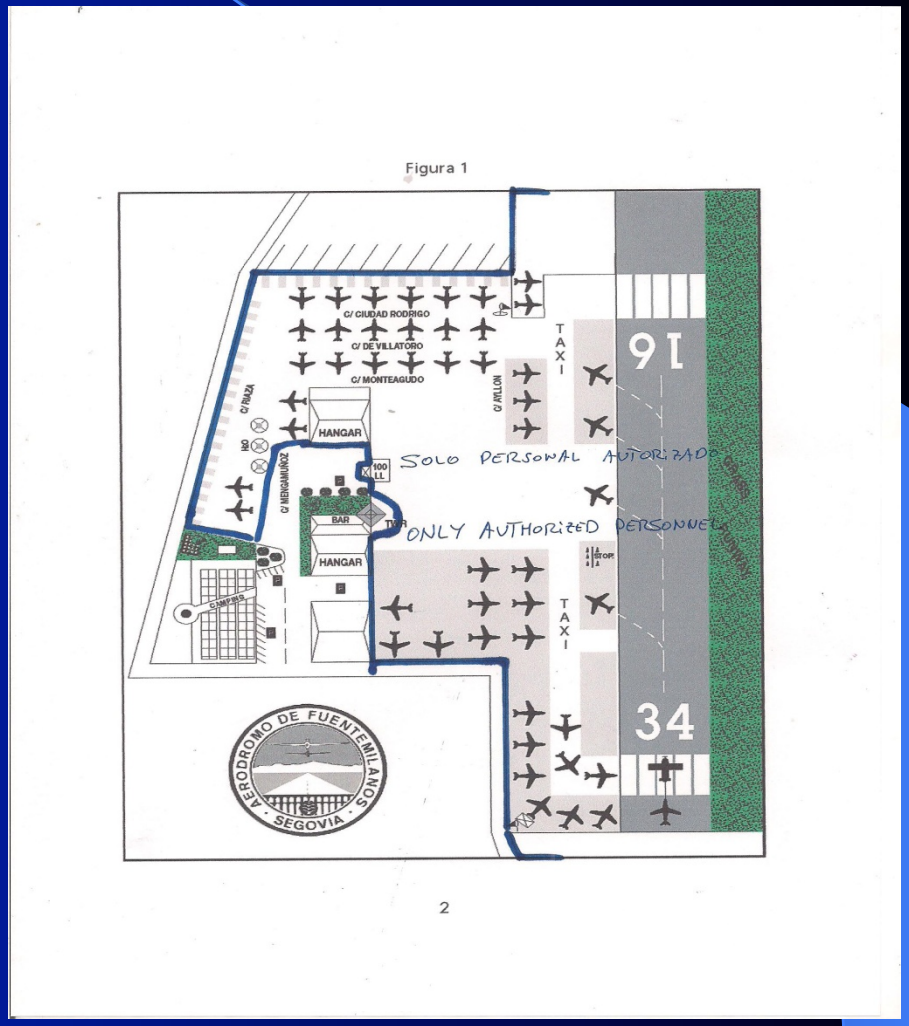
- En el aeródromo se da cabida a distintas actividades aeronáuticas deportivas: paracaidismo, ultraligeros, acrobacia,vuelo a motor y vuelo a vela, principalmente. En el caso de que comenzasen ese tipo de operaciones, se deberán adaptar las normas.
- Las reglas de vuelo son visuales. Por ello es esencial que los pilotos vigilen en todo momento la presencia de otros tráficos e intercambien informes de posición durante las maniobras de despegue y aterrizaje, en idioma español o ingles y tengan en cuenta las informaciones del jefe de vuelos o piloto experto en quien delegue.
- Según lo establecido en RCA, Cap., 3.2.3.2, los aviones a motor cederán el paso a otros que vayan remolcando y a planeadores.
- Cada cierto tiempo(en lo posible anualmente) el responsable o gerente del aeródromo o en su defecto, por delegación, el jefe de vuelos, reunirá a los responsables de las distintas actividades aeronáuticas para valorar la marcha de cada una de ellas y comunicarles novedades u otros asuntos de interés.

1.b) Condiciones de operación.

- Cada participante de cada una de las modalidades aeronáuticas, deberá estar al corriente para las condiciones particulares de su respectiva operación. Los pilotos de motor y de vuelo a vela justificarán dicha situación y la de su aeronave con la oportuna documentación en regla (licencias, ARC, seguros...) en la oficina y/o al jefe de vuelos. En el caso de que una actividad se desarrolle exclusivamente bajo el ámbito organizativo de un club el responsable de este será el que responderá del cumplimiento de dichas obligaciones.
- Los usuarios se comprometerán a respetar todas las normas de aeródromo y de su entorno.

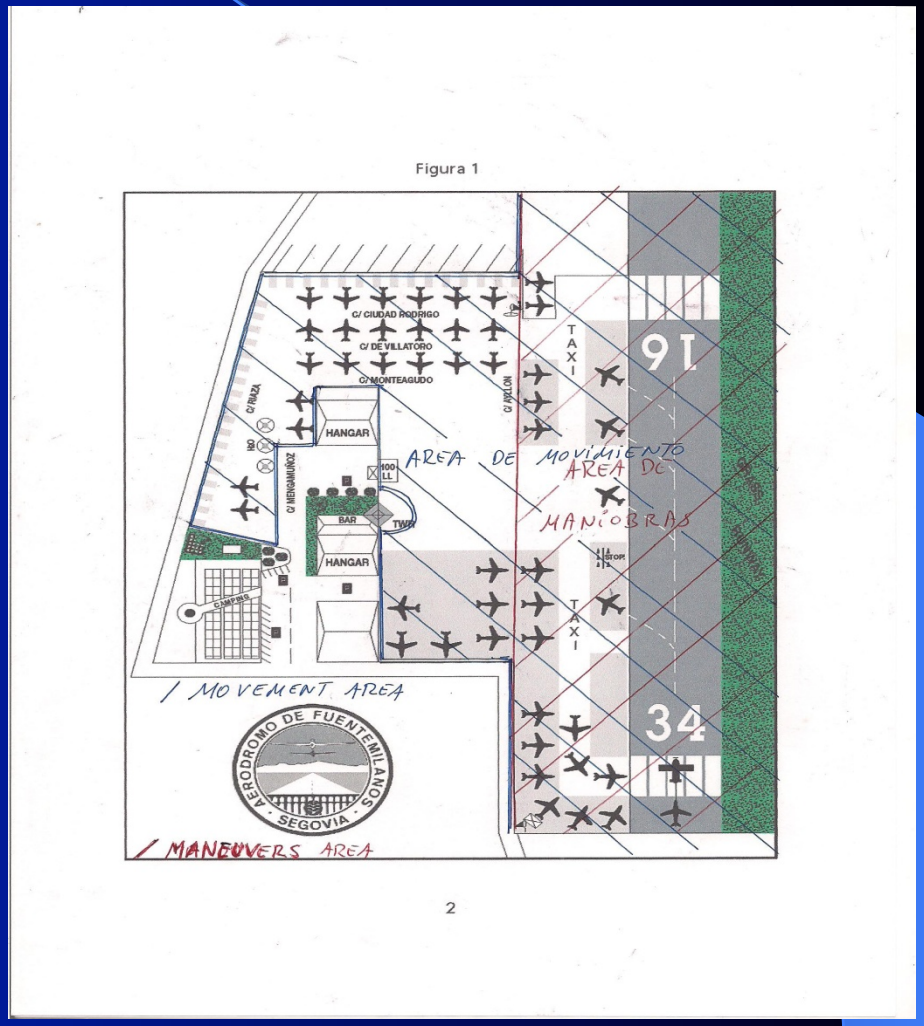
1.c) Acceso a zonas reservadas

- El acceso al conjunto de las zonas de servicio derivadas de la actividad aérea, parking de aeronaves, hangares, zonas de servicio delimitadas y pistas, está estrictamente reservado a los participantes de las actividades aeronáuticas que se estén desarrollando en ese momento.
- Cualquier otra persona que quiera acceder a dichas zonas tendrá que ir acompañada de una persona facultada para acompañarle siempre bajo la autorización del responsable del aeródromo, gerente o jefe de vuelos del aeródromo



1.d) Tráfico en el suelo

- Queda prohibido el tráfico de vehículos particulares por el interior del aeródromo en el area de maniobras salvo para el caso exclusivo de transporte de veleros hasta las cabeceras, recogida de veleros tras la toma y en caso de emergencia.
- Queda prohibido el tráfico de vehículos particulares por el interior del aeródromo en el area de maniobras excepto para el movimiento de remolques para montaje o desmontaje de planeadores ,transporte de veleros a las cabeceras, recogida de veleros tras la toma y en caso de emergencia.



1.d) Tráfico en el suelo

- Los vehículos particulares aparcarán, exclusivamente, en el parking destinado al efecto.
- El movimiento de vehículos particulares por el parking se realizará exclusivamente para los fines detallados anteriormente y para el montaje o desmontaje de los planeadores en sus remolques. Todos los movimientos se efectuarán por el camino construido al efecto, lindante con los hangares del aeródromo.
- Tras cada aterrizaje es esencial dejar libres lo antes posible las pistas y los accesos usando para ello la franja existente de hierba o tierra entre la pista principal y la pista de rodadura.

1.e) Área de trafico de aeródromo (ATZ)

- Se establece un área de cinco millas de radio desde el punto medio del aeródromo en la que el uso de la frecuencia de radio es obligatorio, notificando en aproximacion con el campo a la vista.
- Dentro del ATZ es obligatorio para planeadores el uso de FLARM o sistema compatible anticolisión.
- Todas las aeronaves, tanto en tierra como en vuelo, estarán equipadas con un equipo de radio capaz de establecer doble comunicación y seguirán los procedimientos de informes de posición, **siempre en español o en ingles.**
- Siempre que haya actividad en el aeródromo, el jefe de vuelos o persona en quien delegue, bien en tierra, o a bordo de un avión en su defecto, coordinará e informará sobre los datos del aeródromo y tráficos entrantes y salientes.
- Aunque solamente se esté practicando una modalidad en el aeródromo, los diferentes tráficos darán informes de posición.
- La frecuencia de aeródromo será 123.40 Mhz.

1.f) Informes de posición (1)

- **Las aeronaves con motor** harán obligatoriamente los siguientes informes de posición:
- - Aeronaves entrantes.
- · Reporte de posición e intenciones antes de entrar en el área y con campo a la vista (por ejemplo XX CON CAMPO A LA VISTA INSTRUCCIONES PARA ATERRIZAJE)
- · Sin respuesta radio verificar mediante la manga de viento la pista mas adecuada para aterrizaje.
- · Reporte entrando en circuito y posición.(por ejemplo XX VIENTO EN COLA DERECHA 34/IZQUIERDA 16)
- · Reporte establecido en final y pista a usar.(por ejemplo XX EN FINAL 34/16)
- · Reporte de pista libre. (por ejemplo XX PISTA LIBRE)

- - Aeronaves salientes.
- · En el parking escucha de tráficos y notificación de intenciones (por ejemplo XX EN APARCAMIENTO RODANDO A PUNTO DE ESPERA 34/16).
- · Reportar antes de entrar en la pista (especificando) y salida prevista. (por ejemplo XX EN PUNTO DE ESPERA 34/16 LISTO SALIDA)
- · Reportar abandonando el circuito y el área de aeródromo. (XX ABANDONANDO ZONA)

- - Aeronaves haciendo tomas y despegues.
- · Reportar entrando en viento en cola(por ejemplo XX VIENTO EN COLA .
- · Reportar establecido en final pista a usar e intenciones (por ejemplo XX EN FINAL PARA TOMA Y DESPEGUE).

Reportar pista libre después de toma final (por ejemplo XX PISTA LIBRE).

1.f) Informes de posición (2)

- Las aeronaves sin motor harán obligatoriamente los siguientes informes de posición cuando estén volviendo para aterrizar:
- · Reporte de posición y solicitar pista en servicio para aterrizaje y datos de viento(por ejemplo (XX CON CAMPO A LA VISTA INSTRUCCIONES PARA ATERRIZAJE)
- · Sin respuesta radio verificar mediante la manga de viento la pista mas adecuada para aterrizaje.
- · Reportar entrando viento en cola (por ejemplo XX VIENTO EN COLA DERECHA 34/IZQUIERDA 16).

- En caso de fallo radio se realizara el mismo protocolo que con el sistema operativo de radio realizando trasmisiones a ciegas si creemos tener constancia de que nuestro equipo aun trasmite.
- En caso no disponer de equipo de radio se realizara el mismo protocolo de aterrizaje en posiciones y alturas que con el sistema de radio.
- Se tendra en cuenta en ambos casos el cerciorarse de los traficos existentes,

  sentido de ellos y prioridad de tipo de aeronave

1.g) Circuitos de tráfico

- Se establece el circuito de tráficos de planeadores al este del campo, independientemente de la pista en servicio a una altura de 250 metros AGL.
- Los aviones con motor harán los tráficos al este del campo, independientemente de la pista en servicio a una altitud de 4000 pies MSL.
- Bajo ningún concepto se realizara la notificación de viento en cola a una altura o altitud inferior a la establecida excepto por causas justificadas o de emergencia.

2.a) Normas particulares para el vuelo a vela (1)

- La actividad del vuelo a vela se practica, generalmente, del mes de marzo a octubre con mas intensidad. Durante esos meses se realiza a diario, dependiendo de la meteorología. La actividad comienza, como norma general, sobre las 11 horas (aunque en los meses de temporada alta los despegues pueden empezar a las 10 horas).
- Los pilotos de planeador solo podrán despegar si han asistido al briefing diario y tienen conocimiento de las consignas particulares del día.

2.a) Normas particulares para el vuelo a vela (2)

- Dado que la simultaneidad de vuelo a motor (ultraligeros, escuela de motor y acrobacia) con el remolque de veleros y despegue de motoveleros SLMG es la más delicada, el jefe de vuelos coordinará los despegues de los planeadores y motoplaneadores SLMG con las rotaciones de vuelo a motor (ultraligeros, escuela de motor y acrobacia). Durante el periodo del despegue masivo de planeadores y motoplaneadores SLMM el jefe de vuelos piloto designado en su defecto o ausencia pondrá especial atención en intercalar las rotaciones de vuelo a motor (ultraligeros, escuela de motor y acrobacia) primando en todo momento la seguridad.

- La pista de asfalto se compartirá con los aviones a motor. Por ello no se bloqueará con planeadores la cabecera de la pista asfaltada para permitir el despegue y aterrizaje de aviones, en ningún caso, salvo en el periodo punta de

  despegues de planeadores y por el mínimo tiempo posible.

2.a) Normas particulares para el vuelo a vela (3)

- Uso obligatorio de la frecuencia 123.40 Mhz. en el área de aeródromo, con las consideraciones anteriormente citadas.
- Uso obligatorio de FLARM o sistema anticolisión compatible en el área de aeródromo, con las consideraciones anteriormente citadas.
- Las llegadas se haran con informes de posición en español o ingles.
- Sobrevolar la vertical del campo SOLO para comprobar el viento existente con objeto del aterrizaje.
- En el caso de estar realizándose una rotación de acrobacia, si un planeador debe incorporarse al circuito para aterrizar, deberá poner especial cuidado en sus informes de posición y extremará sus precauciones durante dicha maniobra.
- Recordar las particularidades y limitaciones legales del espacio aereo a sobrevolar.

2.a) Normas particulares para el vuelo a vela (4)

- La actividad de vuelo a vela necesita siempre de un trabajo fisico en pista,dicha labor es tan ingrata y pesada como imprescindible, por ello todos los que practicamos esta especialidad tenemos que tener el suficiente espiritu de entrega y colaboración.
- Normas basicas de vuelo en termica:

  -No se permite virar termica en circuito de trafico por debajo de 250m AGL sin autorización expresa del jefe de pista.

  -Mantener vigilancia exterior aun con FLARM.

  -Prioridad de sentido de giro del velero mas antiguo en la termica.

  -Prioridad de sentido de giro del velero mas bajo en la termica si se llega a la vez.

  -No cortar nunca el giro a otro velero.

- En España no esta permitido el vuelo en nubes con planeadores.

2.b) Normas particulares para ultraligeros , motoplaneadores y vuelo a motor

- Las aeronaves que pretendan despegar del aeródromo, serán coordinadas por el jefe de vuelos, escucharán la frecuencia de aeródromo y se adaptarán a la secuencia de despegues, haciendo los informes de posición correspondientes, aun cuando no obtengan respuesta en el caso de que operen como única actividad.
- Los tráficos a motor se realizarán al oeste del campo, independientemente de la pista en servicio.
- Las aeronaves a motor que se aproximen al aeródromo se atendrán al procedimiento de informes de posición notificando campo a la vista.
- Cuando se esté en el área del aeródromo se hará uso de las luces de aterrizaje.
- Uso obligatorio de la frecuencia 123.40 Mhz. en el área de aeródromo, con las consideraciones anteriormente citadas.
- Los despegues de aviones a motor podrán realizarse durante toda la jornada, coordinados por el jefe de vuelos o de pista.
- Los traficos entrantes reportaran campo a la vista.

2.c) Otras actividades: acrobacia y paracaidismo.

Acrobacia. Esta actividad está previsto que se realice de forma esporádica.

- La caja acrobatica esta situada al Oeste del campo con uno de sus lados coincidiendo con la pista.
- Cuando una aeronave desee usar la caja acrobatica para maniobras acrobaticas debera coordinarlo con el Jefe de pista designado en ese momento (si hay actividad de vuelo a vela o motor) y una vez autorizado debera estar en contacto radio en todo momento con la pista y abandonando la caja si sospecha que ha perdido comunicacion con la pista.
- Asi mismo la aeronave que use la caja acrobatica debera comunicar su entrada en ella y su salida de ella imediatamente.

Paracaidismo. Esta actividad está previsto que se realice de forma esporádica.

- Se podrá efectuar, coordinado por el jefe de vuelos, de acuerdo al resto de actividades que se puedan estar llevando a cabo en es momento.

2.d) Registro para nuevos pilotos

- Todo piloto que por primera vez en el año en curso llege al aeródromo de Fuentemilanos y antes de realizar cualquier actividad de vuelo sin motor deberá registrase en la oficina de vuelos de Aeronaútica del Guadarrama S.A. en el primer piso de la torre de control del aeródromo.

- Para ello presentara su/s licencia/s de vuelo, certificado medico y documentación de su aeronave (consistente en el seguro de la aeronave y ARC en el caso de que tenga aeronave de su propiedad).

2.e) Protocolo de remolque de planeadores (1).

- Ningun piloto al mando de un planeador permitira que se le enganche el cable de remolque hasta que no haya completado en mandatario chequeo prevuelo de cabina.
- Una vez enganchado ordenara el despegue via radio ordenando al remoLcador:

  -Matricula del avion remolcador abreviado(dos ultimas letras de la matricula) VELERO LISTO TENSANDO.
- Una vez que el cable esta estirado ordenara de nuevo al remolcador:

  -REMOLCANDO

2.e) Protocolo de remolque de planeadores (2).

- Si por cualquier circunstancia fuera necesario abortar el despegue comunicaremos por radio:

  -STOP STOP STOP.

- Tras el remolque realizaremos la suelta de cable. Tras cerciorarnos que realmente el cable se ha desenganchado del velero y realizando un suave giro a la derecha comunicaremos la siguiente orden via radio:

  - Matricula del avion remolcador abreviado(dos ultimas letras de la matricula) VELERO LIBRE

2.f) Protocolo de despegue de motoplaneadores.

- Antes de entrar en pista para el despegue el piloto al mando de un motoplaneador solicitara el despegue con el siguiente mensaje via radio:

  -Matricula abreviada o completa del motoplaneador LISTO PARA DESPEGUE.
- Tras esta llamada el jefe de pista le informara del estado de la pista y viento si es factible el despegue con un mensaje similar a este:

  -Matricula abreviada o completa del motoplaneador PISTA LIBRE VIENTO CALMA.
- Si no fuera factible le indicara que espere turno para despegue con un mensaje similar a este:

  -Matricula abreviada o completa del motoplaneador MANTENGA POSICIÓN.

- Si no hubiera comunicación del jefe de pista notificara via radio de sus intenciones de despegar cerciorandose con absoluta claridad que no hay traficos despegando ni aterrizando por la pista contraria ni aterrizando por la que pretende por medio de un mensaje similar a este:

  -Matricula abreviada o completa del motoplaneador SIN TRAFICO NOTIFICADO ENTRANDO EN PISTA 34 PARA DESPEGUE INMEDIATO.

2.g) Aerodromos, campos de ultraligeros y pistas alternativas.

La Salceda, Gallegos

- **La Salceda**, pista forestal 34 km al noreste, sin uso radio, dos pistas cruzadas. Elevación 1150 mts MSL. Solo emergencias claras. 41º 03´ 22´´ N 003º 52´ 41´´ W

- **Gallegos**, pista forestal 43 km al noreste, en el piedemonte ,sin uso radio, pista de tierra de 800mts x 60mts.Elevación 1200 mts MSL. 41º 04´20´´ N 003º 45´ 50´´ W. Cuidado con el ganado vacuno. Solo emergencias claras.

Arcones ulm, Hiendelaencina Alto rey

- **Arcones**, campo de ultraligeros a 50 km al noreste, junto a la N110, pista 28-10 de 400mts X 25 mts. Elevación 1050 mts MSL Hangares con manga de viento.
- **Hiendelaencina Alto rey** Pista forestal de 1100 m asfaltada 04-22 , elevacion 1300m MSL, N 41°6'30" W 2°59'9.

Santo Tome , Corral de Ayllon

- **Santo Tome,** aerodromo de vuelo sin motor 65 km al noreste, frecuencia radio 123,55 ,dos pistas cruzadas 15-33 de tierra y 30-24 de asfalto. Elevación 1100 mts MSL. 41º 11´ 43´´ N 003º 35´ 46 ´´ W.

- **Corral de Ayllon,** aeródromo de vuelo sin motor 100 km al noreste, frecuencia radio 122,60. Dos pistas cruzadas de tierra. Elevación 1000 mts MSL. 41º 26´ 46´´ N 003º 19´ 48´´ W.

Marugan, Campolara

- **Marugan**, campo de ultraligeros a 8 km al este, doa pistas cruzadas 30-12 y 17-35 de asfalto y tierra. Frecuencia 130,125.Elevación 950 mts MSL. 40º 54´ 23´´ N 004º 22´ 34 ´´ W. Hangares con manga de viento.

- **Campolara**, aeródromo semiabandonado a 20 km al este, frecuencia radio 123,50. Dos pistas cruzadas de tierra. Elevación 1000 mts MSL. 40º54 ´30´´N 004º31´30´´W.

Sanchidrian , Villacastin

- **Sanchidrian,** aeródromo abandonado a 30 km al este, una pista de asfalto en mal estado. Elevación 1000 mts MSL. 40º 54´ 92´´ N 004º 36´ 34´´ W.

- **Villacastin,** aeródromo a 25 km al sureste, frecuencia radio 123,50. Dos pistas cruzadas de tierra. Elevación 1100 mts MSL. 40º 46´ 50´´ N 004º 24´ 42´´ W.

Valle Ambles, Piedrahita

- **Valle Ambles**, campo de ultraligeros a 65 km al sureste, tres pistas cruzadas de tierra , la principal 06-24.Frecuencia radio 130,150. Elevación 1100 mts MSL Hangares con manga de viento.40º 36´ 50´´ N 004º 47 ´ 20´´ W.

- **Piedrahita**, campo de ultraligeros a 100 km al sureste, una pista de tierra 29-11. Elevación 1000 mts MSL Hangar con manga de viento.

  40º 27´ 49´´ N 005º 19´ 36´´ W.

Alcazaren, Matilla

- **Alcazaren**, campo de ultraligeros a 65 km al noroeste, pista 23-05 de 600mts X 25 mts de asfalto. Frecuencia 120,05.Elevación 600 mts MSL Hangares con manga de viento. 41º 24´ 20´´ N 004º 42´ 10´´ W.

- **Matilla,** aeródromo a 100 km al noroeste, frecuencia radio 123,50. Una pista de asfalto 07-25. Elevación 700 mts MSL. 41º 31´ 54´´ N 004º 55´ 25´´ W.

La Iglesuela, Soria Garray

- **La Iglesuela,** aeródromo a 100 km al suroeste, frecuencia radio 123,50. Una pista de asfalto 05-23. Elevación 500 mts MSL. Coordenadas 40°14'54"N 004°47'19"W

- **Soria Garray**, aeródromo a 200 km al noreste, frecuencia radio 123,50. Una pista de asfalto 09-27. Elevación 1050 mts MSL. Coordenadas 41°49'26 N 002°28'11W

Covaleda

- **Covaleda** Pista forestal de 900 m asfaltada 10-28 , elevacion 1300m MSL,

  41º 51' 43 N - 2º 56´40 W

S.A.R.

- En caso de aterrizaje bien en aeródromo, campo de ultraligeros, pista forestal o fuera de campo es mandatario avisar via telefonica (609073036 – 696554295) o via radio lo antes posible al aeródromo de Fuentemilanos.

- **En caso de no recibirse comunicación alguna antes de la 21h Z el jefe de vuelos avisara al S.A.R. para su busqueda inmediata.**

3) CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS

- El no cumplimiento de estas normas supone el correr unos riesgos no deseados por los responsables de la seguridad en el aeródromo así como por los demás usuarios del campo.
- Se entiende como principal responsable de su cumplimiento al piloto que deberá estar informado de éstas. Este tendrá que justificar ante el responsable del aeródromo en caso de no ajustarse a ellas.
- El responsable del aeródromo, gerente o en su defecto, por delegación, el jefe de vuelos, podrán llegar a prohibir a un piloto o resto de usuarios, el uso de las instalaciones (AIP, AD1.1-2, 2.4) o tramitar una denuncia ante AESA.
- Con objeto de recordar las normas de uso y darlas a conocer se tendrá una copia de ellas a disposición de todos los usuarios y se recordará en los briefings diarios a los pilotos de los aspectos más relevantes.
- La enpresa explotadora del aeródromo se reserva el derecho de admision.

- AERONAUTICA DEL GUADARRAMA S.A.