



Club de Vuelo ULM Villanueva de Gállego
Gestor del aeródromo de Villanueva de Gállego

AERÓDROMO DE VILLANUEVA DE GÁLLEGO

PROCEDIMIENTOS DE USO DEL AERÓDROMO DE VILLANUEVA DE GÁLLEGO



HOJA DE CONTROL

EDICIÓN	FECHA	RESPONSABLE	OBSERVACIONES
1.0	21/03/2025	Gestor	Edición original Aprobado en Asamblea General del Club de Vuelo ULM Villanueva de Gállego
1.1	28/05/2025	Gestor	Inclusión de procedimientos y normas para operación de helicópteros en el aeródromo. Definición de situaciones de emergencia.
1.2	16/06/2025	Gestor	Modificación apartados 2.3 y 2.4 a propuesta del Servicio de Seguridad y Protección Civil del Gobierno de Aragón.
1.3	25/03/2026	Gestor	Modificación apartado 2.4 a propuesta del Servicio de Seguridad y Protección Civil del Gobierno de Aragón. Añadido punto 2.2.4 Nueva zona de estacionamiento de aeronaves. Añadida figura 5.



ÍNDICE DE CONTENIDOS

1.- REGLAMENTACION VIGENTE

2.- PROCEDIMIENTOS DE OPERACIÓN DE AERONAVES.

- 2.1 RODAJE
- 2.2 ESTACIONAMIENTO
- 2.3 PROCEDIMIENTOS GENERALES DE VUELO
- 2.4 PROCEDIMIENTOS ESPECIFICOS DE OPERACIONES EN SITUACIÓN DE EMERGENCIA
- 2.5 PROCEDIMIENTOS ESPECÍFICOS DE VUELO DE UAS.
- 2.6 REGISTRO DE OPERACIONES

3.- USO DE LAS INSTALACIONES DE TIERRA

4.- SANCIONES POR INCUMPLIMIENTO

5.- ÍNDICE DE FIGURAS

1.- REGLAMENTACIÓN VIGENTE.

El aeródromo de Villanueva de Gállego (LEWG) es un aeródromo restringido, con autorización de apertura al tráfico según resolución ADZ01 de fecha 19 de diciembre del 2023 del Director General de Transportes del Gobierno de Aragón.

Las operaciones aéreas autorizadas según la resolución de apertura son las siguientes:

- Helicópteros de los servicios de emergencias del Gobierno de Aragón (HEMS y extinción y prevención de incendios forestales) compatibles con las dimensiones y distancias declaradas de la pista y calles de rodaje.
- Aeronaves motorizadas de estructura ligera (ultraligeros o ULM).
- UAS de MTOM<150kg, en actividades tanto como profesional como recreativa (incluido aeromodelismo).

En la misma resolución se designa como gestor de la infraestructura al Club de Vuelo ULM Villanueva de Gállego.

A tenor de las obligaciones del gestor de la infraestructura, y con el objeto de regular la utilización de las instalaciones del aeródromo, se definen las normas de uso del mismo tanto a nivel de operaciones aéreas como de uso de las instalaciones en tierra.



Para obtener la autorización de apertura al tráfico, se redactaron los PROCEDIMIENTOS DE AERÓDROMO del aeródromo de Villanueva de Gállego por el ingeniero aeronáutico Itor Martín, y su última y actual revisión la 1.2 de fecha 30 de noviembre de 2023 es la que está vigente y sobre la que se promulgan las normas que se recogerán en este documento.

Las presentes normas son de obligado cumplimiento por parte de todos los usuarios autorizados del aeródromo. Será potestad del propietario de la infraestructura, en este momento el Departamento de Hacienda, Interior y Administración Pública del Gobierno de Aragón, la autorización del uso del aeródromo con las condiciones, tasas y requerimientos que estime oportunos.

2.- PROCEDIMIENTOS DE OPERACIÓN DE AERONAVES.

A continuación, se describen los procedimientos de operación para el movimiento seguro de aeronaves en tierra: rodajes, estacionamientos, repostajes, y medidas para impedir el acceso al área de movimiento de personas no autorizadas. La figura 1 muestra el plano del aeródromo.

2.1 RODAJE

2.1.1- A la hora de poner en marcha el motor, el piloto verificará visualmente que no haya personas ni objetos cerca de la aeronave. El freno de aparcamiento deberá estar puesto y la luz anticollisión encendida en caso de disponer de ella.

2.1.2- El rodaje se realizará por las zonas adecuadas para el mismo y a no más de 10 km/h o bien la velocidad mínima que permita la aeronave para asegurar un rodaje seguro y controlado.

2.1.3- Las aeronaves rodando a pista para despegar lo harán accediendo a la misma a través de las calles de rodadura habilitadas y siempre a una velocidad de rodaje equivalente a la de una persona caminando, es decir, una velocidad lo suficientemente lenta, como para poder detener el avión de inmediato, en caso de peligro. Para el caso excepcional de la **calle de rodaje B**, existe una limitación operativa específica en el tramo **comprendido entre A4 Y A5**. Esta limitación afecta a aeronaves de ala fija, las cuales deben ser compatibles con **una clave de referencia OACI 1A** para uso particular y un MTOW (peso máximo al despegue) menor o igual a 2000 kg. En el caso de aeronaves de ala rotatoria, la capacidad operacional se ve reducida a aquellas con **un diámetro de rotor (RD) menor o igual a 13 metros**.

2.1.4- Nunca se pondrá en marcha el motor de la aeronave, sin haberse antes cerciorado de la ausencia de obstáculos o personas.

2.1.5- La pista en servicio vendrá siempre determinada por la posición de la manga. En caso de no existir viento, la pista en servicio vendrá determinada por la que estén utilizando en ese momento los tráficos existentes. En el caso de que no haya ningún tráfico en el circuito, el piloto al mando elegirá preferentemente la pista 31.

2.1.6- Las aeronaves aterrizando en toma final abandonaran la pista lo más rápidamente posible con seguridad, por la primera salida.



2.1.7- Una vez estacionada la aeronave, no se quitarán los frenos hasta que el motor haya sido completamente parado.

2.1.8- Como medida de seguridad de carácter OBLIGATORIO, las aeronaves ultraligeras deberán evitar el rodaje en las inmediaciones de la salida hacia la Base de Emergencias del Gobierno de Aragón mientras un helicóptero este realizando el rodaje aéreo.

2.2 ESTACIONAMIENTO

2.2.1- Las aeronaves se estacionarán temporalmente en la plataforma de estacionamiento situada al noroeste del aeródromo, accediendo por las calles de rodaje C1, C2 y C3. La aeronave deberá tener el freno puesto siempre que esté estacionado

2.2.2- Se tendrá un especial cuidado en no estacionar sobre el vial de acceso. Del mismo modo, también se evitará estacionar extremadamente cerca del vial, de forma que impida el paso de los vehículos.

2.2.3- La zona de plataforma frente los hangares, no es considerada parking de aeronaves sino parada previa al acceso al hangar o salida de este.

2.2.4 Se establece una nueva zona de estacionamiento de aeronaves en el extremo sureste de la plataforma asfaltada, entre la manga de viento y la entrada al aeródromo. Figura 5.

2.3 PROCEDIMIENTOS GENERALES DE VUELO

A continuación, se indican los procedimientos operacionales de vuelo del Aeródromo de Villanueva de Gállego, que son aplicables a todas las aeronaves, incluyendo los aviones y pendulares (ala fija) además de los helicópteros y autogiros (ala rotatoria). En la figura 2 se muestra el circuito de tráfico aéreo del aeródromo.

Todas las aeronaves que vuelen hacia o desde el aeródromo de Villanueva de Gállego, se ajustarán a los procedimientos de despegue, aterrizaje y circuitos de tráfico del aeródromo establecidos en estos procedimientos.

2.3.1- Se establece la obligatoriedad de uso de la radio en las operaciones aéreas para todas las aeronaves. La frecuencia de campo se establece en 130.125 MHz. Las aeronaves que no dispongan de Radio en banda aeronáutica no podrán realizar operaciones en el aeródromo.

2.3.2- Se definen los siguientes puntos de notificación y entrada al circuito del aeródromo:

NORTE: Circuito de karts de Zuera

ESTE: Río Gállego a la altura de Peñaflor.

2.3.3- Están prohibidas todas las maniobras de vuelo consideradas peligrosas.

2.3.4- Las aeronaves con destino al aeródromo procedentes de los puntos de notificación establecidos, mantendrán una altitud de 1800' AMSL hasta alcanzar la vertical del campo o bien el tramo de viento en cola, de manera que se mantenga una separación vertical de al menos 300' con los tráficos operando en circuito, e iniciarán el descenso a 1500' AMSL una vez se incorporen al mismo.



2.3.5- Los circuitos de tráfico se harán siempre con virajes a la izquierda, salvo que por alguna limitación operativa se requiera lo contrario, y se realizarán siempre a una altitud de 1500 ft AMSL.

2.3.6- Para cumplir con los apartados 2.3.4 y 2.3.5, en aras de la seguridad y de una adecuada operativa de altímetro, se requerirá a todas las aeronaves la utilización del QNH, tomando como referencia el QNH más reciente del aeropuerto de Zaragoza (LEZG). De esta manera se asegura que todas las aeronaves que estén operando en el aeródromo y sus proximidades utilicen el mismo calaje de altímetro. Este dato puede obtenerse:

- Comprobando el QNH local en la estación meteorológica del aeródromo. En la misma página de inicio de la web <http://www.ulmvillanueva.com> existe un cuadro de información con la hora actual, dirección y velocidad del viento, temperatura, QNH y hora de OCASO.
- Desde las diferentes aplicaciones móviles existentes (Windy, Avia Weather, etc.)
- Manteniendo escucha en la frecuencia de control de aproximación de LEZG (119,305mhz) antes de proceder al aeródromo.
- Preguntando a las aeronaves en circuito en la frecuencia del aeródromo, cuando se aproximen a los puntos de notificación previstos.

2.3.7- Los helicópteros de emergencias, al notificar durante la puesta en marcha su salida inmediata para atender una emergencia, incluirán en esa notificación el QNH vigente en LEZG, para conocimiento de todas las aeronaves que se encuentren en circuito de tráfico de aeródromo o en las proximidades de éste.

2.3.8- Los helicópteros de emergencias, en su vuelo de regreso al aeródromo de Villanueva de Gállego, cuando notifiquen su posición e intenciones para el aterrizaje incluirán el QNH vigente en LEZG en su notificación.

2.3.9- La pista en servicio vendrá siempre determinada por la posición de la manga. En caso de no existir viento, la pista en servicio vendrá determinada por la que estén utilizando en ese momento los tráficos existentes. En el caso de que no haya ningún tráfico en el circuito, el piloto al mando elegirá preferentemente la pista 31.

2.3.10- Como norma general las aeronaves que se incorporen al circuito de tráfico, lo harán al mismo desde el tramo de viento en cola respetando los tráficos precedentes que estén operando en ese momento. En el caso de poca actividad en el aeródromo y mediante información de intenciones por la radio, se podrá acceder directamente a los tramos base y final.

- Los tráficos que se incorporen al circuito procediendo desde el N, estando en servicio la pista 31, lo harán cruzando por la vertical de la pista con rumbo 245º y a 1.800 ft MSL para incorporarse a viento en cola izquierda de la pista 31, después de los tráficos precedentes si los hubiera.
- Los tráficos que se incorporen al circuito procediendo desde el S, estando en servicio la pista 13, lo harán cruzando por la vertical de la pista con rumbo 045º y a 1.800 ft MSL para incorporarse a viento en cola izquierda de la pista 13, después de los tráficos precedentes si los hubiera.
- Está prohibido sobrevolar los hangares a una altitud inferior a 1.500 ft MSL.



- Las aeronaves aterrizando en toma final abandonaran la pista lo más rápidamente posible con seguridad, por la primera salida disponible.

- Asimismo, y en el caso de la operación de aeronaves ULM de tráfico lento y teniendo en cuenta las reducidas velocidades y necesidades de espacio que estas aeronaves tienen para operar, se permitirá que realicen el circuito de tráfico para aeronaves lentas especificado en la figura 3, siempre y cuando puedan realizarlo con seguridad y sin interferir con los demás tráficos existentes.

- Como medida de seguridad de carácter OBLIGATORIO, las aeronaves ultraligeras que tengan intención de aterrizar o despegar, deberán respetar una separación de tiempo de 2 minutos si la aeronave precedente que ha realizado despegue o aterrizaje es un helicóptero.

2.3.11- Por su parte, el procedimiento de las comunicaciones por radio para los usuarios que tengan intención de acceder al circuito de tráfico del aeródromo o que se dispongan a salir de este será el siguiente:

- Las aeronaves que salgan del aeródromo deberán notificar intenciones antes de empezar a rodar y en general cualquier movimiento con carácter previo al despegue, también antes de entrar en la pista de despegue sobre el punto de espera. Una vez se encuentren en circuito de tráfico, deberán notificar posición dentro del mismo. Se deberá notificar el abandono de tráfico e intenciones.
- Las aeronaves que se dirijan al aeródromo con intención de incorporarse al circuito de tráfico deberán notificar posición y altura 2 minutos antes de la incorporación. Las notificaciones de entrada al circuito se realizarán preferentemente desde los puntos de notificación NORTE o ESTE, definidos en el punto 2.3.2. Una vez que se incorporen al circuito de tráfico deberán notificar posición dentro del circuito.
- Las operaciones de aeronaves con intenciones de aterrizar y que se encuentren a menos de 2 minutos del aeródromo tendrán prioridad sobre las aeronaves que quieran despegar. En cualquier caso, deberán notificar siempre las intenciones.
- Se deberá notificar siempre el cruce por la vertical de la pista.

2.3.12 En la figura 2, se muestran en la figura los circuitos de tráfico del Aeródromo de Villanueva de Gállego, con su sentido preferente a izquierdas.

2.4 PROCEDIMIENTOS ESPECIFICOS DE OPERACIONES EN SITUACIÓN DE EMERGENCIA.

A continuación, se define el procedimiento a seguir cuando exista un vuelo de emergencia de un helicóptero de la Base de Operaciones del Gobierno de Aragón, ya sea por operación del helicóptero del 112, del helicóptero del servicio de extinción de incendios, o de cualquier otra aeronave que realice las operaciones al amparo o bajo la dirección del Gobierno de Aragón.



- El helicóptero, al iniciar la puesta en marcha, notificará en la frecuencia del aeródromo 130,125Mhz la salida inmediata para atender una emergencia, indicando intenciones y punto por el cual abandonará el aeródromo.
- Las aeronaves que en ese momento estén en el circuito de tráfico en cualquiera de las dos pistas y con intenciones de aterrizar, realizarán el aterrizaje y abandonan la pista a la mayor brevedad posible.
- Las aeronaves que se estén aproximando al aeródromo NO ingresarán al circuito de tráfico hasta que el helicóptero haya despegado y notificado el abandono de las inmediaciones del aeródromo.
- Las aeronaves en punto de espera de las cabeceras de las pistas y con intención de despegar, mantendrán la posición hasta que el helicóptero haya despegado y notificado el abandono de las inmediaciones del aeródromo.
- El helicóptero notificará por radio las intenciones tras el despegue y el abandono de las inmediaciones del aeródromo, de manera que se puedan reanudar las operaciones en el mismo.
- Por norma general y en la medida de lo posible, los helicópteros de emergencia realizarán rodaje aéreo a través de la calle de rodaje de helicópteros. Entrarán en pista y despegarán en el sentido de los tráficos que ya se encuentren en circuito o en el sentido del viento predominante si no hubiera ninguna aeronave en el circuito del aeródromo.
- Antes de entrar en pista se notificarán nuevamente las intenciones de despegue inmediato para conocimiento general de los usuarios del aeródromo, de manera que todas las aeronaves sean conocedoras del despegue de la aeronave de emergencias y puedan actuar en consecuencia.
- Como medida excepcional y en caso de extrema necesidad, motivado por la naturaleza de la emergencia o por otro tipo de circunstancias a valorar por el comandante de la aeronave, el despegue se podrá realizar directamente desde el aparcamiento de helicópteros, siendo igualmente notificado a las diferentes aeronaves para conocimiento general.
- Cuando los helicópteros de emergencias regresen al campo a la finalización de un servicio, notificarán en la frecuencia de aeródromo su proximidad al mismo, posición e intenciones, recabando información de las aeronaves en circuito o próximas a entrar desde los puntos de notificación, de manera que estas tengan conocimiento de este hecho y extremen la precaución.
- En la medida de lo posible, los helicópteros se incorporarán al circuito de tránsito de aeródromo, teniendo en cuenta las diferencias de peso y velocidad respecto de las aeronaves usuarias habituales del aeródromo, de manera que se eviten situaciones de peligro para cualquiera de las aeronaves. En caso de no ser posible la incorporación de los helicópteros al circuito, atendiendo a estas diferencias, las aeronaves ligeras cederán el paso a los helicópteros, bien extendiendo el tramo de viento en cola o la trayectoria de despegue, de manera que los helicópteros finalicen la aproximación al centro de la pista y libren la misma hacia el parking habitual lo antes posible. Hay que tener en cuenta que, debido a la naturaleza de estos helicópteros, una vez finalizado un servicio, se requiere su posicionamiento en la base de despliegue lo antes posible para estar preparados en caso de que surja una nueva solicitud de sus servicios de emergencia.



2.5 PROCEDIMIENTOS ESPECÍFICOS DE VUELO DE UAS.

Los procedimientos específicos de vuelo de UAS en el aeródromo se encuentran recogidos en el documento *“Requisitos específicos operaciones UAS aeródromo LEWG”*.

2.6 REGISTRO DE OPERACIONES

El aeródromo dispone de un registro de las operaciones aéreas, tal y como establece el artículo 19.d del Real Decreto 1070/2015, de 27 de noviembre, por el que se aprueban las normas técnicas de seguridad operacional de aeródromos de uso restringido y se modifican el Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto, y la Orden de 24 de abril de 1986, por la que se regula el vuelo en ultraligero.

2.5.1- Todos los pilotos usuarios del aeródromo deberán rellenar el registro de operaciones, ya sea a través del registro en papel disponible en el aeródromo, o bien mediante la aplicación online (Libro de Vuelos Virtual) puesta a disposición por el gestor del aeródromo.

3 USO DE LAS INSTALACIONES DE TIERRA.

3.1- La entrada al aeródromo con vehículos y a pie, se realizará a través de la puerta automática. El gestor llevará un registro de todas las entradas y salidas.

3.2- Los usuarios del aeródromo deberán estacionar el vehículo obligatoriamente en las zonas de estacionamiento señaladas en figura 4 y habilitadas para ello, toda parada superior a 2 minutos es considerada estacionamiento. Está totalmente prohibido estacionar en cualquier otro lugar del aeródromo.

3.3- La circulación por las zonas de plataforma se realizará de manera obligatoria por el vial de circulación de vehículos señalado. Se podrá detener el vehículo en la puerta del hangar durante el tiempo estrictamente necesario para la carga y descarga y una vez realizada esta se deberá estacionar en una de las zonas autorizadas.

3.4- La circulación por el interior del aeródromo está limitada a 30 km/h. No obstante, por la zona del vial de circulación que discurre por enfrente de la puerta de los hangares, se deberán extremar las precauciones ante la posible salida de ellos de personas o aeronaves.

4 SANCIONES POR INCUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS DE USO DEL AERÓDROMO.

El gestor del aeródromo es competente tanto para las operaciones aéreas como el acceso de personas y vehículos al aeródromo, por lo tanto, las sanciones que se podrán aplicar serán de dos tipos:



PROHIBICIÓN DE REALIZAR OPERACIONES AÉREAS y PROHIBICIÓN DE ACCESO RODADO AL AERÓDROMO.

Las sanciones serán comunicadas al usuario preferentemente mediante correo electrónico, tendrán inicio de la vigencia desde que se le comunique al usuario y podrán ser temporales o permanentes.

En el caso de que el incumplimiento de las presentes normas sea reiterado o el hecho que dé lugar a la sanción sea especialmente peligroso y/o atente contra la seguridad de otras personas, aeronaves o vehículos, la sanción podrá ser permanente. Previo a la sanción, se considerará advertir por escrito al infractor con el fin de informar de su actuación.

4.1- Los hechos que darán lugar a la sanción de PROHIBICIÓN DE REALIZAR OPERACIONES AÉREAS serán los siguientes:

- Realizar cualquier operación aérea sin haber puesto a disposición del gestor la documentación acreditativa necesaria para poder realizar la operación.
 1. Licencia de vuelo
 2. Certificado médico,
 3. Seguro de RC de la aeronave
 4. Certificado de Aeronavegabilidad y cualquier otro documento que la administración aeronáutica determine en cada momento.
- El incumplimiento reiterado de los procedimientos de operación de aeronaves recogidos en las presentes normas, en concreto:
 - Rodaje
 - Estacionamiento fuera de los lugares indicados
 - Procedimientos generales de vuelo
 - Procedimientos específicos de vuelo
 - Registro de operaciones
- En caso de que se realicen operaciones aéreas no permitidas, según la autorización de apertura al tráfico del aeródromo o con aeronaves distintas a las especificadas en el punto 1 de estas normas, el gestor notificará a AESA los hechos.

4.2- Los hechos que darán lugar a la sanción de PROHIBICIÓN DE ACCESO RODADO AL AERÓDROMO serán los siguientes:

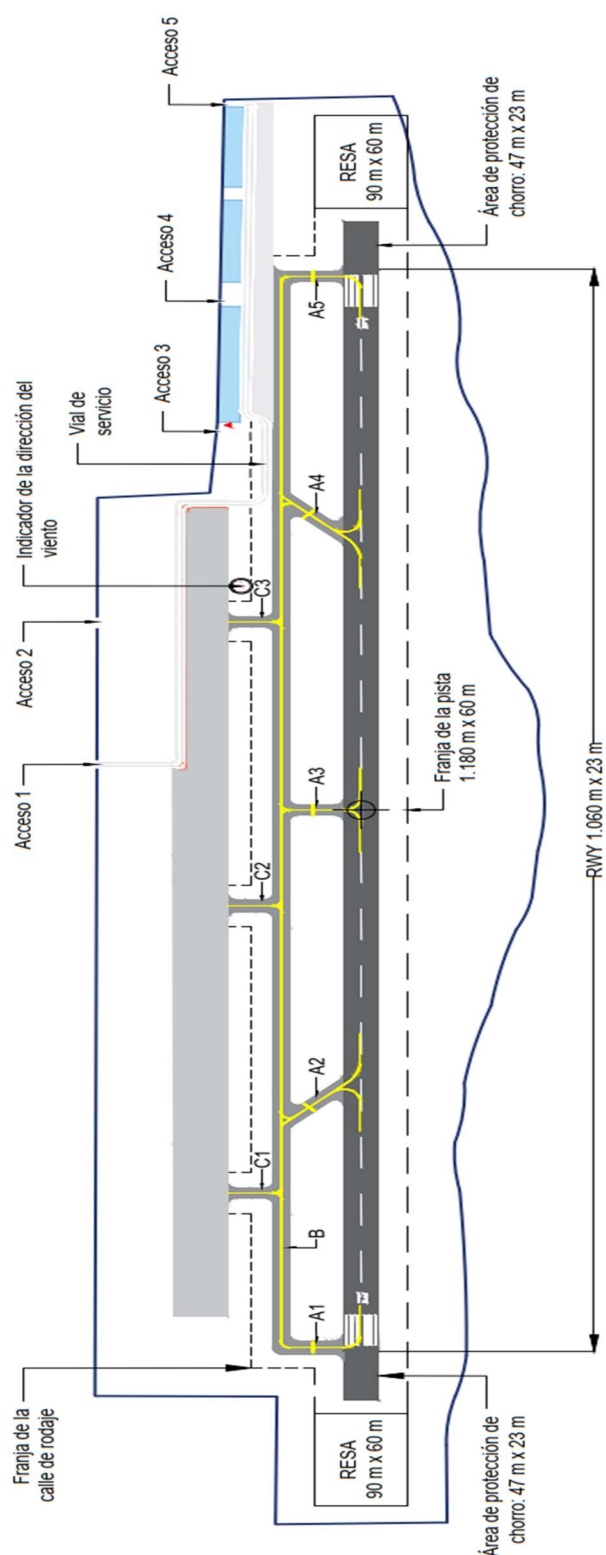
- Estacionar el vehículo fuera de las zonas habilitadas para ello.
- Circular a mayor velocidad de la permitida.
- Circular de manera negligente o temeraria y poniendo en peligro la seguridad de personas y/o aeronaves.

4.3- El tiempo de suspensión temporal de realización de operaciones, así como el de acceso rodado al aeródromo será de:

- 30 días en la primera sanción.
- 90 días en caso de ser la segunda sanción.
- 1 año si se produce una tercera.
- Después de una tercera, será la asamblea extraordinaria quien tome las siguientes decisiones.

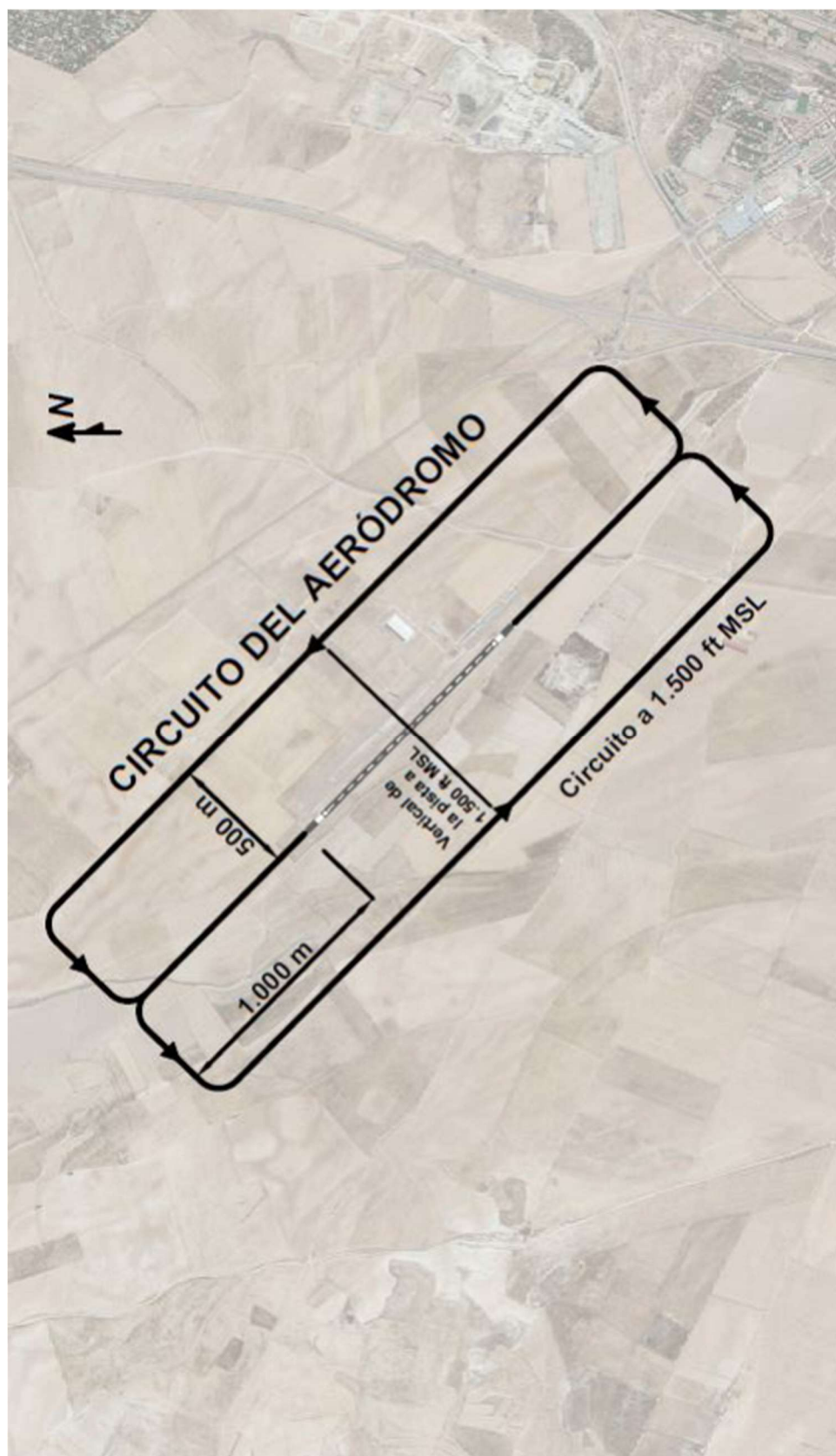
5 INDICE DE FIGURAS.

Figura 1. Plano del aeródromo



LEYENDA	
ARP	Límite del terreno
Pista	Manga de viento
Rodadura	Extinción de incendios
Plataforma	Hangares

Figura 2. Circuito de aeródromo.



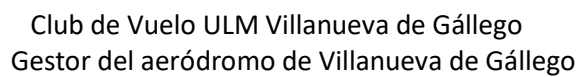


Figura 4. Zonas de aparcamiento de vehículos.



Figura 5. Nueva zona de estacionamiento de aeronaves.

