



O F I C I O

N/REF.: STAYAD/lg 997/09

FECHA: 30 de noviembre de 2.009

ASUNTO: IDONEIDAD DEL AEROPUERTO DE  
HUESCA-PIRINEOS PARA LA PRÁCTICA  
DEL VUELO SIN MOTOR

De conformidad con las comprobaciones y verificaciones realizadas por SENASA mediante [REDACTED] perteneciente al equipo de Expertos Técnicos contratados por la misma, y en relación con la operación que se realiza actualmente en el Aeropuerto de Huesca-Pirineos, antiguo aeródromo de Monflorite, y en concreto con la operación de Vuelo sin motor, se informa que en opinión de este Servicio de Trabajos Aéreos y Aviación Deportiva, no es compatible con el resto de la actividad aérea que se realiza en dicho aeropuerto.

### HECHOS

La actividad de Vuelo sin Motor (VSM) en el aeródromo de Monflorite se remonta a los principios de esta especialidad aérea (1930) en Europa y en el Mundo siendo por tanto un referente mundial de las escuelas de VSM. Esta actividad se ha desarrollado ininterrumpidamente (con la salvedad de la guerra civil española de 1936-39) en dicho campo bajo los siguientes organismos y sociedades: Ministerio del Aire, Subsecretaría de Aviación Civil, Aviación Civil, Sociedad Estatal para las Enseñanzas Aeronáuticas Civiles y la sección de VSM del aeroclub de Huesca (actualmente aeroclub Nimbus) pasando en el año 2004 a AFENA para su conversión en Aeropuerto de interés y titularidad pública.

Y ES UN HECHO que la conversión del aeródromo en aeropuerto ha degradado las condiciones de la actividad de VSM debido a:

1. Que las dimensiones de la pista de Monflorite se regulan por el RD 2280/1986 que a su vez estipula unas servidumbres. Ese RD continua en vigor y define una pista de 140m de ancho por 1.075 de largo (actualmente y dentro de ella se hizo una pista asfaltada de 12m x 650m).
2. Que el Plan Director define en distintos apartados que el futuro aeropuerto tendrá que dar cabida tanto al vuelo sin motor como a la actividad comercial. De hecho se habla en todo momento de la ampliación de una infraestructura existente (la vieja escuela) para permitir la llegada de la aviación comercial.
3. La pista 30R/12L incumple el RD 2280/1986 en cuanto a sus dimensiones y servidumbres aeronáuticas como así se establecieron en su momento.
4. Que como aparece en el estudio de seguridad del aeropuerto de Huesca-Pirineos en su evaluación preliminar de la seguridad del sistema (PSSA) las franjas de ambas pistas se solapan en 8m.
5. Que las zonas libres de obstáculos que OACI recomienda que estén libres de cualquier objeto no frangible, no están libres de ellos. Los carteles luminosos que existen a ambos lados de la pista deportiva y a ambos lados de la pista de rodaje no son frangibles para un velero que rueda sobre un único punto de apoyo y con una envergadura de hasta 20m. Y que las señales de tráfico que existen en la prolongación de la cabecera 30 son un riesgo innecesario (incidente del 7 de junio de 2008).
6. Que existen obstáculos (las torres de iluminación y la propia línea de hangares) que debido a su altura respecto de la pista de uso deportivo tendrían que revisarse para su cumplimiento de 11° desde el centro de la pista conforme a Anexo 14 de OACI y tampoco cumpliría con las servidumbres reguladas por el RD 2280/1986.



7. Que la definición de los nuevos circuitos después de la obra obligan a realizar el circuito de veleros al norte del campo, con situación de viento "cierzo" el predominante en la zona, se está obligando a los veleros a realizar el tráfico sobre una corriente descendente condicionada por el relieve (esto motivó otro incidente que recogieron los controladores del aeropuerto en su informe de 20 de diciembre de 2007 cuando un velero se vio obligado a aterrizar en la plataforma de pasajeros y pista de rodaje para acabar parando en la pista principal del aeropuerto.

8. Que la existencia de la pista de rodaje que comunica la pista principal con la plataforma del aeropuerto cruza perpendicularmente la pista deportiva. Dicho cruce es intrínsecamente peligroso habiéndose producido ya distintos incidentes.

9. Que actualmente la pista principal tiene una actividad elevada debido principalmente a la escuela de formación básica de pilotos TopFly con alumnos de nacionalidad China, con muchas tomas y despegues y movimiento en tierra (en el momento de la inspección física había 23 aeronaves con unas cinco rotaciones por avión y día) con el agravante de la dificultad de entenderse en inglés con el alumnado chino.

10. Que es de destacar el procedimiento de operación (publicado en el AIP) para el vuelo a vela sin servicio de control donde traslada la responsabilidad de la gestión de ese cruce de pistas en el jefe de pista (personal del aeroclub sin que se pueda contrastar o asegurar la formación necesaria). Cuando hay servicio de control, los controladores adolecen del conocimiento de esta actividad tan singular (el velero no lleva motor y no puede rodar solo o hacer 360 en el aire o esperaras, etc.).

11. Que se han reportado veinticinco incidentes ATS en el Sistema de Notificación de Incidentes de AESA en los tres últimos años en el aeropuerto.

12. Que actualmente no hay visión de Torre hacia el norte, hacia el circuito de veleros.

13. Que se considera que no hay definición de zonas del lado aire del aeropuerto.

14. Que la propia singularidad del VSM hace necesarias el movimiento de personal por el área de maniobras.

15. Que ha desaparecido la pista de emergencias para el remolque existente en la parte oeste y exterior del aeródromo, lo que conlleva un riesgo en caso de rotura del cable de remolque.

**ASÍ PUES** y con el único fin de preservar la seguridad, se recomienda que se pongan todos los medios necesarios a fin de facilitar la actividad de VSM en otro lugar de la zona para así preservar la actividad sin que se produzcan perjuicios a terceros y posibles reclamaciones judiciales.

DIRECTOR DE SEGURIDAD DE AERONAVES  
P.D.F. Resolución de 27 de octubre de 2008  
EL JEFE DEL SERVICIO DE TRABAJOS AÉREOS  
Y AVIACIÓN DEPORTIVA

