

CLUB DE PLANEADORES CORDOBA

REGLAMENTO DE ACTIVIDAD DE VUELO

1 - CONSIDERACIONES GENERALES

- 1.1 Para poder realizar la actividad de vuelo, todo piloto deberá tener consigo la documentación personal correspondiente (Habilitación psico-fisiológica, Licencia y Libreta de vuelo).
Esta documentación deberá ser presentada al Fichero o al Instructor cuando éstos lo requieran.
- 1.2 Antes de iniciar la actividad, todo piloto deberá tomar conocimiento en el pizarrón de novedades de las máquinas En Servicio (E. S.) y Fuera de Servicio (F. S.)
- 1.3 El piloto revisará la máquina que utilizará, verificando el buen estado y correcto funcionamiento de todas sus partes, equipos y accesorios, con inclusión de la radio y paracaídas, además, deberá realizar la limpieza y el lavado total de la máquina antes de iniciar la actividad de vuelo.
- 1.4 Cualquier novedad que se encuentre en la máquina, deberá ser registrada por escrito en la planilla de actividad del día. Se considerará responsable de todas las averías que se encontraren y que no hayan sido denunciadas anteriormente, al último piloto que la haya volado antes de encontrar las novedades.
- 1.5 Se considerará responsable de una máquina al piloto que la tenga a cargo en cada una de las sucesivas operaciones terrestres o aéreas, desde su manipulación para retirarla de hangar, hasta su posterior hangaraje al finalizar la actividad de vuelo o de regreso de una búsqueda.
- 1.6 Todo planeador, antes de iniciar la actividad de vuelo, deberá encontrarse en estado de máxima limpieza tanto interior como exterior. El Fichero no permitirá el envuelo de la máquina que no se encuentre en esas condiciones.
- 1.7 Todo piloto cuyo peso equipado sea menor al mínimo exigido por el Manual de Vuelo correspondiente, deberá lastrar la máquina a fin de llegar a ese mínimo.
- 1.8 Siempre que se estacione una máquina a la intemperie sin quedar al cuidado de una persona, la misma deberá estaquearse en la forma y posición más conveniente a fin de que no sea afectada por las condiciones atmosféricas.
En los estacionamientos previos y posteriores al vuelo y en actividad de pista, se utilizará un contrapeso en la punta de ala bajada del lado del viento. No está permitida la utilización de paracaídas en función de contrapeso. Las tapa-cabinas siempre quedarán colocadas y trabadas.
- 1.9 Es obligación de todos los pilotos que hayan realizado actividad de vuelo, colaborar en la tarea de hangaraje de las máquinas, antes de retirarse.
El ausentarse del aeródromo antes de dicha tarea, deberá ser expresamente autorizado por el Fichero o Instructor, quien lo hará constar en la planilla del día.
- 1.10 El último piloto que haya volado una máquina, será responsable de su correspondiente enfundado al quedar hangarada al final de la actividad.
- 1.11 Sólo podrán hacerse cambios de instrumental ó equipos y/o modificaciones en una máquina, con la autorización previa y expresa del Responsable Técnico.

- 1.12 El desarmado de una máquina, con el fin de realizar una tarea de reparación o mantenimiento mayor, solo será autorizado previa y expresamente por el Responsable Técnico, quien indicará el lugar de ubicación. En ausencia de éste, se seguirán las directivas del Instructor o Fichero, quienes harán constar el hecho en la planilla del día.

2 - FICHERO: DEBERES Y ATRIBUCIONES

- 2.1 No está permitido iniciar la actividad de vuelo sin la presencia de un Fichero (Piloto o Alumno) que se encargue de la planilla de actividad de vuelo durante ese día.
- 2.2 Tendrá la responsabilidad de ordenar la actividad terrestre y de vuelo que se realice en el aeródromo durante su desempeño, anotando en forma clara y correcta en la planilla los datos completos correspondientes a los diferentes vuelos realizados.
- 2.3 Controlará la limpieza de las máquinas y el buen estado de los elementos para el normal desarrollo de la actividad.
- 2.4 Pondrá en funcionamiento la ó las radio/s de Base y se hará cargo de la misma o designará un operador idóneo para su atención.
- 2.5 Se encargará de cobrar los importes correspondientes a los vuelos realizados, confeccionando un resumen de cuenta detallado, por piloto.
- 2.6 Anotará en la planilla con su puño y letra, todas las novedades de material y de personal habidas durante el día.
- 2.7 Si no hubiere Fichero designado con antelación, o si el designado con antelación no se encontrara presente, los pilotos antes de iniciar la actividad, deberán elegir entre ellos quien desempeñará las funciones de fichero.
- 2.8 En caso de que el Fichero realice actividad de vuelo, dejará un reemplazante encargado de la planilla, quien será responsable de la actividad, con todos sus deberes y atribuciones mientras dure la ausencia del Fichero.
- 2.9 En los días en que no se desarrolle actividad normal, los pilotos que deseen realizarla se obligarán a actuar como Ficheros de su propia actividad con las responsabilidades inherentes.
- 2.10 Dentro de las 48 horas de finalizada la actividad en la que actuó, el Fichero debe entregar a Tesorería la planilla de actividad y el importe recaudado. Si así no lo hiciere, se hará pasible de las medidas que a tal efecto imponga la Comisión Directiva.
- 2.11 No le está permitido al Fichero autorizar vuelos "a pagar" en el futuro y es su obligación recaudar los importes de la totalidad de la actividad del día antes de que los pilotos se retiren del aeródromo.

3 - ADAPTACIONES Y VUELOS DE DISTANCIA

- 3.1 En todos los casos, las adaptaciones se cumplirán previa autorización expresa de la Comisión Directiva, la cual exigirá la documentación de vuelo del interesado puesta al día.

- 3.2 En todos los casos, la adaptación será impartida por el Instructor que tenga suficiente experiencia en la máquina de que se trate. Previamente, el interesado deberá presentar al Instructor su documentación de vuelo y rendir satisfactoriamente ante él un examen oral sobre: el Manual de vuelo de la máquina, la Lista de Control de Procedimientos (L.C.P.), de los cuales deberá adquirir fotocopia previamente, el procedimiento particular de desarmado y armado de la misma y operación de cabina.
- 3.3 Previo a la adaptación y cuando se lo considere necesario, el Instructor está facultado para requerir los vuelos en biplaza que estime conveniente, junto con el interesado.
- 3.4 Para ser autorizado a realizar su primer vuelo de distancia, el piloto deberá cumplir con los siguientes requisitos:
- a) Tener por lo menos veinte (20) horas de vuelo como piloto, cinco (5) horas de las cuales en la máquina a utilizar.
 - b) Realizar tres (3) aterrizajes de precisión, en distintos días, dentro del aeródromo bajo la observación del Instructor, los cuales serán registrados en la libreta de vuelo del interesado con la certificación de Instructor.
 - c) Demostrar conocimiento de los procedimientos de vuelos de distancia y de búsqueda.
 - d) Demostrar idoneidad en el reconocimiento de campos aptos desde el aire, volando con el Instructor en biplaza.
 - e) Contar con elementos propios de seguridad: estacas, maza, chicote, etc.
 - f) Después de todos los anteriores requisitos, tener la autorización escrita del Instructor en la libreta de vuelo.
- 3.5 Todas las adaptaciones deben constar en la libreta de vuelo del piloto con la firma del Instructor.
- 3.6 Los pilotos, antes de intentar vuelo de distancia en una máquina a la que se hubiere adaptado, además del requisito de kilómetros recorridos, deberá contar sobre la misma con un mínimo de cinco (5) horas de vuelo local y cinco (5) aterrizajes en el aeródromo.
- 3.7 Las horas de vuelo, sólo habilitan a realizar vuelos de permanencia, con aterrizajes en el aeródromo de despegue. Los pilotos remolcadores que estén en actividad como tales en el Club, podrán contabilizar como horas de vuelo el 10% de su actividad con motor, cubriendo hasta un 20% del total de horas requeridas para el planeador que se trate, cuando quiera adaptarse al mismo.
- 3.8 El no haber cumplido con los kilómetros requeridos para determinada máquina, es condición excluyente para intentar temas de distancia con la misma.
- 3.9 El completar en cualquier planeador los kilómetros requeridos para adaptarse a nuevas máquinas sin registrar accidentes, habilita al piloto a utilizarlas, previa adaptación, sin necesidad de cumplir con el requisito de las horas de vuelo.
- 3.10 Para utilizar las diferentes máquinas, se establecen los siguientes requisitos en horas de vuelo totales, aterrizajes y kilómetros recorridos en distancia debidamente certificados. Las horas y aterrizajes habilitan para el vuelo local y los kilómetros para el vuelo de distancia.

Podrán existir condiciones especiales de adaptación y autorización para realizar vuelos de distancia, cuando se incorporen máquinas de características similares a las existentes en la Institución, sólo para pilotos con experiencia suficientes y con acuerdo de la HCD y los Instructores para cada caso.

Planeador	Horas	Aterrizajes (min)	Kilómetros
ASK-18	0	0	0
IS-28	25	25	2000
St. Cirrus	60	50	600
Jantar St.2	80	60	800
DG-200	120	80	1200
ASW-20	160	100	1600
LAK-12	200	150	2000
Jantar 2b	200	150	2000
Blanik L-13	0	0	No sale del campo

- 3.12 Los biplazas serán utilizados siempre con dos ocupantes, adecuándose a cada caso reglamentado. Se permitirá el uso de biplaza con un solo ocupante en los siguientes casos:
- Vuelo solo de alumno piloto
 - Intento de prueba para insignia de oro o de diamantes o record, que por el equipamiento o su performance haga imprescindible el uso de esa máquina, con autorización previa de la Comisión Directiva y del Instructor.
 - Se podrá autorizar vuelos solos de pilotos en casos excepcionales, sólo en el IS-28 y con autorización de la CD y el Instructor.*
- 3.13 El pilotaje desde el puesto trasero está autorizado solo para el Instructor.
- 3.14 Los pilotos con menos de cincuenta (50) horas de vuelo en planeador que se encuentren en actividad y deseen hacer uso del biplaza, podrán hacerlo pero acompañados por un "Piloto de seguridad".
- 3.15 Puede actuar como "Piloto de seguridad" en biplaza, el piloto en actividad con mas de cincuenta (50) horas de vuelo y que haya realizado en la máquina a utilizar por lo menos cinco (5) vuelos en diferentes días. La autorización será asentada en la libreta de vuelo por el Instructor.
- 3.16 Se excluye totalmente al planeador Blanik L-13 de los vuelos de distancia, a los efectos de preservarlo como biplaza de instrucción primaria.
- 3.17 El biplaza IS-28 podrá ser utilizado para vuelos de distancia únicamente por pilotos con experiencia suficiente y en lo posible con un piloto de poca experiencia como copiloto para aprendizaje de vuelo Deportivo.

- 3.18 Ningún piloto podrá realizar un vuelo de distancia sin antes haber previsto la búsqueda ante un eventual aterrizaje fuera de campo. Por consiguiente antes de salir en vuelo de distancia deberá contar con un vehículo de rescate con sistema de remolque de carro que incluya luces funcionando correctamente, tanto del vehículo como del carro del planeador, sistema de fijación del planeador al carro adecuado, y goma de auxilio del carro en condiciones.

4 - READAPTACIONES

- 4.1 Todo piloto que no hubiere realizado actividad de vuelo durante un cierto período, deberá solicitar al Instructor readaptación en biplaza. La cantidad de vuelos necesarios para considerar finalizada la readaptación, queda a criterio del Instructor.
- 4.2 El período mencionado en el punto anterior será de treinta (30) días corridos para los pilotos con menos de cien (100) horas de vuelo y de sesenta (60) días corridos para aquellos con más de cien (100) horas de vuelo en planeador.
- 4.3 Se considerará cumplimentada la readaptación, cuando el Instructor deje constancia de la misma con su firma, en el libro de vuelo del piloto.
- 4.4 Se considera piloto "en actividad" a aquel que haya realizado cuatro (4) vuelos en los últimos sesenta (60) días en dos fechas diferentes, por lo menos.

5 - VUELO CON PASAJEROS

- 5.1 Para transportar pasajeros en los biplazas, se debe contar por lo menos con cincuenta (50) horas de vuelo en planeador y haber realizado por lo menos cinco (5) vuelos en la máquina a utilizar.
- 5.2 Para transportar pasajeros en cualquier biplaza se debe estar adaptado al planeador y haber realizado por lo menos cinco (5) vuelos en el mismo.
- 5.3 Los requerimientos previos son los mínimos, y en todo caso la autorización para transportar pasajeros será asentada en la libreta de vuelo por el Instructor previa autorización de la Comisión Directiva.
- 5.4 El piloto que transporte pasajeros, inclusive siendo Instructor, lo hará desde el puesto delantero.
- 5.5 En ningún caso queda autorizado llevar más de una persona como pasajero, aunque no sobrepase el peso máximo autorizado (Caso de niños).
- 5.6 Durante los vuelos de remolque, está prohibido llevar pasajeros en el avión, con excepción de pilotos en proceso de adaptación a la tarea.

6 - VUELOS ESPECIALES

- 6.1 No está permitido el vuelo en nubes, si la máquina no cuenta con el instrumental imprescindible y el piloto no está habilitado para esa clase de vuelo. En caso contrario, el vuelo se realizará de acuerdo a las reglas de Tránsito Aéreo.

- 6.2 La actividad de remolque por auto o torno, sólo está permitida a los pilotos que previamente hayan sido habilitados por un Instructor, luego de cumplimentar las normas particulares que establezca la Comisión Directiva y/o las disposiciones emitidas por la Dirección de Fomento y Habilitación.
- 6.3 No está permitido a los pilotos realizar acrobacia, a menos que cuenten con la Licencia respectiva y utilicen un planeador habilitado a tal fin.

7 - TURNOS DE VUELO

- 7.1 Las prioridades en el uso de las máquinas resultará del orden de llegada de los pilotos al hangar, debidamente asentado en la planilla de actividad del día.
- 7.2 El orden de llegada otorgará derecho a elegir la máquina a utilizar, como así también la hora de despegue, hasta completar la cantidad de máquinas disponibles constituyendo el turno de primera prioridad de uso. La utilización subsiguiente de las máquinas se regirá siempre por el orden de llegada de los pilotos al hangar.
- 7.3 Los pilotos que no se encuentren en turno de primera prioridad podrán hacer uso de máquinas ya elegidas, obligándose a aterrizar por lo menos quince (15) minutos antes de la hora de despegue establecida por el piloto de primera prioridad para esa máquina.
- 7.4 Todo piloto tendrá derecho a un solo vuelo en turno con prioridad; si éste fracasara, perderá el turno. Sólo se exceptúa el primer vuelo del día dentro del turno, que en caso de fracasar, el piloto tendrá una nueva oportunidad dentro de la hora siguiente a su primer aterrizaje.
- 7.5 No se tendrán en cuenta los vuelos frustrados por causas ajenas al piloto del planeador, por ejemplo: corte de la soga, falla del avión, etc.
- 7.6 Tendrán prioridad de despegue, dentro del turno, los pilotos que intenten temas de distancia.

8 - RESPONSABILIDAD EN ACCIDENTES O ROTURAS DEL MATERIAL DEL CLUB

- 8.1 Cuando las circunstancias así lo justifiquen, la Comisión Directiva delimitará la responsabilidad que le cabría a las personas que hayan tenido relación con accidentes ó roturas.
- 8.2 Se deja expresa constancia, que las personas que resulten responsables de accidentes ó roturas deberán hacerse cargo de los costos de reparación correspondientes.

9 - CONSIDERACIONES FINALES

- 9.1 Es condición indispensable para que los pilotos accedan al uso del material de vuelo del Club, encontrarse al día en sus obligaciones con Tesorería, ya sea que éstas provengan de cuotas sociales, derechos de uso, cuotas de mantenimiento o cualquier otra obligación económica para con el Club.

- 9.2 Se entiende que los pagos de los remolques, rescates, búsquedas y/o cualquier otro servicio prestado por el Club es al contado. Este deberá hacerse al Fichero o a quien lo reemplace antes de retirarse del aeródromo.
- 9.3 Las infracciones al presente Reglamento, serán sancionadas por la Comisión Directiva con las penalidades que en cada oportunidad se determinen.
- 9.4 En cualquier caso particular no contemplado en este Reglamento, la Comisión Directiva resolverá aplicando el Código Deportivo FAI y las Normas Deportivas FAVAV.
- 9.5 El presente Reglamento anula y reemplaza a los anteriores.
- 9.6 La Comisión Directiva queda facultada para introducir modificaciones y/o agregados al presente Reglamento cuando las circunstancias así lo aconsejen.

NOTA: Pueden existir modificaciones a este documento, se difunde esta versión sólo como referencia. Octubre 2005