**Reglamento de Operaciones**

**Apéndice I**

**Reglamento de Vuelo**

CLUB DE PLANEADORES ZÁRATE. REGLAMENTO DE VUELO.

1. PARTE GENERAL.

1.1. Ámbito de aplicación.

a) El presente reglamento es de aplicación a todos los socios que realicen o pretendan realizar actividad de vuelo al mando de planeadores de propiedad de la Institución o afectados a su uso en forma general. También se aplicará, con excepción del punto 3.2 y 3.3, a quienes, estando al mando de planeadores de su propiedad, pretendan ser remolcados por los medios provistos por la institución.

b) Queda entendido que las presentes normas no sustituyen la aplicación del Código Aeronáutico, sus decretos reglamentarios, y las reglamentaciones generales y particulares dictadas por la autoridad de aplicación.

1.2. Interpretación.

a) Las normas mencionadas en 1.1.b) se consideran conocidas por los señores socios, sin admitirse prueba en contrario.

b) Cada vez que, según el presente, se requiera la intervención de un instructor de vuelo y/o de la Comisión Directiva, la misma deberá constar y ser firmada por el instructor y/o por el Presidente, en su caso, en la libreta de vuelo del interesado.

c) Cada vez que en el presente se requiera la presentación de la libreta de vuelo se entiende que la misma debe encontrarse al día y firmada por un instructor.

d) El termino “T.U.C.”, significa “Tiempo Universal Coordinado”, también conocido por los términos “Hora Zulu” o “Greenwich Meridan Time (GMT)”

e) El término “planeador” comprende también a los motoplaneadores.

f) Se entiende por “vuelo” a todas las operaciones que median desde que el piloto del avión remolcador o del motoplaneador, o el operador del torno, aplican potencia para el despegue, hasta que finaliza la carrera de aterrizaje.

g) Se entiende por “vuelo local” a aquél en el que, durante su desarrollo, el planeador se encuentra en condiciones de ingresar al circuito de tránsito para la pista en uso en el aeródromo de despegue, sin tomar altura adicional.

h) Se entiendo por “vuelo de travesía” a aquel en el que, en algún momento de su desarrollo, el planeador no se encuentra en condiciones de ingresar al circuito de tránsito para la pista en uso en el aeródromo de despegue.

i) Se entiende por “vuelo deportivo” a aquél en el que el piloto procura la obtención de puntos para el ranking interno de la Institución perfeccionándose con la efectiva obtención del puntaje o aterrizando fuera del aeródromo de partida.

2. NORMAS GENERALES DE LA ACTIVIDAD.

2.1. El uso de cualquier planeador con base distinta del aeródromo Zárate debe ser expresamente autorizado por la Comisión Directiva en forma previa. La solicitud correspondiente deberá ser presentada con una antelación mínima de 30 días. En caso de que se trate de la participación en alguno de los campeonatos auspiciados por FAVAV, además de lo dispuesto en el párrafo anterior, el piloto que no integre una brigada deberá abonar el valor de un derecho de brigada (ver punto 4.4., inc. c)).

2.2. Todo piloto que realice o se proponga realizar actividad está obligado a colaborar en el deshangarado de los planeadores y aviones, carga de nafta, actividades de pista, etc. En especial, todos los pilotos mencionados se encuentran obligados a colaborar para mantener la pista despejada.

2.3. El uso del equipo de radio es obligatorio en todos los planeadores.

2.4. En los aterrizajes fuera del aeródromo es obligatorio estaquear el planeador si el piloto se retira del mismo, sea cual fuere la condición meteorológica.

2.5. El piloto que realice un vuelo de travesía deberá dejar prevista su eventual recuperación. El vehículo de recuperación debe ser adecuado, el carro debe encontrarse en condiciones, con seguro de responsabilidad civil frente a terceros, con sus luces reglamentarias en funcionamiento y conectadas según el sistema normalizado de la Institución, y el chofer debe ser idóneo para la tarea. El cumplimiento de tales recaudos estará a cargo del piloto que realice el vuelo.

2.6. En todo caso, el último piloto que utilizó un planeador es responsable de dejarlo armado, limpio, enfundado y hangarado. Ello no excluye la obligación de participar y colaborar en la tarea por parte de todos los pilotos que hayan volado ese planeador.

2.7. Salvo acuerdo previo en contrario entre todos los interesados, la duración máxima de un vuelo local será de una hora, siempre y cuando haya otro piloto que desee utilizar el planeador.

2.8. La prioridad para volar determinado planeador en vuelo local se establecerá según el orden de llegada a la Institución. A tal fin los interesados deberán registrarse en una lista en la planilla de vuelos. Sólo podrán registrarse nuevamente luego de realizado el vuelo anterior.

2.9. La prioridad para volar en vuelo deportivo, los planeadores asignados a tal tipo de vuelo, cae a las 14:00 TUC (Tiempo Universal Coordinado/Hora Zulu/GMT). Si cumplido dicho horario, los pilotos interesados no se encontraren en el aeródromo habiendo manifestado tal interés, el planeador podrá ser afectado al vuelo local, de conformidad con lo dispuesto en el siguiente punto.

2.10. La prioridad para volar en vuelo local, en los planeadores exclusivamente asignados a tal tipo de vuelo, cae a las 14:00 T.U.C.. Si cumplido dicho horario, los pilotos interesados no se encontraren en el aeródromo ni estuvieren anotados en la planilla de vuelo, el planeador podrá ser afectado al vuelo deportivo.

2.11. Normas especiales para vuelo deportivo:

a) Los pilotos que pretendan realizar vuelos deportivos, en los planeadores asignados a tal tipo de vuelo, gozan de prioridad para su uso con relación a quienes deseen realizar vuelo local. Ello, siempre y cuando al momento de ejercerla se encuentren en condiciones reglamentarias de realizar el vuelo en cuestión. La prioridad cae a las 16:00 T.U.C si el interesado en el vuelo deportivo aún no ha despegado. Se considerará falta grave que un piloto alegue intenciones de realizar vuelo deportivo y luego desista del mismo sin aterrizar u ofrecer el planeador a otros pilotos interesados en volarlo, aún en vuelo local.

b) Si un piloto se propone realizar un vuelo deportivo y otro desea hacer un vuelo local en forma previa, el primero podrá indicar a qué hora se propone despegar para que el planeador le sea entregado. Asimismo, podrá exigir que le sea entregado media hora antes, en plataforma, para su lastrado.

c) Los pilotos que se propongan realizar vuelos deportivos tendrán prioridad para el envuelo con relación a los que se propongan realizar vuelo local. Entre ellos, la prioridad se establece según el orden de llegada del planeador a la pista y en tanto el interesado se encuentre listo para el despegue.

3. ADAPTACIÓN. Para desempeñarse como piloto al mando de un planeador, los socios deberán encontrarse adaptados a la actividad de vuelo en general, a la índole del vuelo que pretendan realizar, al planeador que pretendan tripular, y al medio de remolque que se pretenda utilizar.

3.1. Adaptación a la actividad de vuelo en general.

a) Para realizar actividad al mando de planeadores y/o de aviones, los socios deberán registrar, como mínimo, la realización de actividad de vuelo previa, como pilotos al mando, el período que, en cada caso, se indica: Pilotos con menos de 100 horas de vuelo: 20 días. Pilotos con 100 horas, o más, de vuelo: 30 días. Instructores: 60 días. Acaecidos los plazos mencionados sin realizar actividad, los interesados deberán ser expresamente autorizados a reiniciarla por un instructor de vuelo. Para los casos de pilotos con menos de 100 horas de vuelo y de instructores, será imprescindible la realización de, por lo menos, un vuelo de chequeo en planeador biplaza, con un instructor. Para los restantes, quedará a criterio del instructor, según el tiempo de inactividad del piloto y sus antecedentes, la necesidad o no de realizar vuelo o vuelos de chequeo si el tiempo de inactividad es inferior a 60 días. Si es superior, la realización de vuelo/s de chequeo será imprescindible.

b) Quienes acrediten menos de 10 horas de vuelo, para realizar actividad deberán ser autorizados por un instructor, quien deberá encontrarse presente en el aeródromo.

c)

d) En caso de rotura de alguna aeronave acaecida en vuelo, el piloto al mando perderá automáticamente su adaptación al vuelo en general, hasta tanto la Comisión Directiva autorice su readaptación.

3.2. Adaptación al vuelo deportivo.

a) Con carácter previo a la primera salida en vuelo deportivo, cada piloto deberá ser autorizado por la Comisión Directiva. Tal autorización no podrá concederse sin la realización de uno o más vuelos de instrucción en doble comando, cuyo tema será la elección de campo de aterrizaje y procedimientos de aproximación.

b) La adaptación al vuelo deportivo se pierde por el transcurso de seis meses sin realizar vuelos deportivos, los pilotos con menos de 100 horas, y de diez meses los restantes.

c) Transcurridos los plazos indicados en 3.2.b), la actividad de vuelo deportivo podrá reiniciarse previa readaptación conforme a lo establecido en el primer párrafo de este punto.

3.3. Adaptación particular para cada planeador.

a) Para adaptarse a un planeador, para vuelo local o para vuelo de travesía, y para llevar pasajeros, los pilotos deberán haber cumplido los requisitos establecidos en el punto 3.4. y solicitarlo a la Comisión Directiva presentando su libreta de vuelo.

b) Al autorizar el inicio de la adaptación la Comisión Directiva designará al instructor que la supervisará. Este exigirá la lectura del manual de vuelo, realizará los vuelos en doble comando que estime necesarios y luego, en su caso, autorizará los vuelos en el planeador en cuestión.

c) Se considerará que el piloto se encuentra adaptado al planeador cuando haya realizado un mínimo de diez vuelos al mando. Cumplidos los vuelos indicados, el interesado deberá presentar su libreta al instructor para que éste deje en ella la constancia correspondiente. El número de vuelos exigido según al párrafo anterior podrá suplirse a razón de uno por cada cien horas de vuelo, hasta un máximo de siete.

3.4. Cuadro de requisitos. La exigencia de “horas” debe entenderse como “horas de vuelo al mando de planeadores. La exigencia de “kilómetros” debe entenderse como “kilómetros recorridos en vuelos deportivos al mando de planeadores. La exigencia de “aterrizajes afuera” debe entenderse como “aterrizajes en lugar distinto de aeródromo de despegue, al mando de planeadores”.

a) Vuelo local.

PW-5   
IS-28 (solo)   
Puchacz (solo) Blanick (solo) Licencia de piloto de planeador.   
Jantar Std. 40 horas.   
Cirrus 75 Adaptación al Jantar Std.   
DG 100 Adaptación al Jantar.   
LS 4 100 horas.   
IS-28 (c/pasajero) Adaptación al IS-28. 40 horas.   
Puchacz (c/pasajero) Adaptación al Puchacz. 40 horas.   
Blanick (c/pasajero) Adaptación al Blanick. 40 horas.

b) Vuelo de travesía.

PW-5 Adaptación al PW-5. 20 horas.   
Jantar Std. Adaptación al Jantar Std. 300 kms. 5 aterrizajes afuera.   
Cirrus 75 Adaptación al Cirrus 75. 500 kms. 5 aterrizajes afuera.   
DG 100 Adaptación al DG 100. 500 kms. 5 aterrizajes afuera.   
LS 4 Adaptación al LS 4. 1000 kms. 10 aterrizajes afuera.

3.5. Adaptación al medio de remolque.

a) Para realizar actividad al mando de planeadores los socios deberán estar adaptados al medio de remolque a utilizar, debiendo registrar, como mínimo, la realización previa de un remolque de la índole del que se trate, como pilotos al mando, en los períodos que a continuación se indican: Remolque por avión: un remolque cada 60 días. Remolque por torno: un remolque cada 21 días. Instructores: 60 días para ambos medios.

b) Acaecidos los plazos mencionados sin utilizar el medio de envuelo en cuestión, los interesados deberán ser expresamente autorizados a readaptarse por un instructor de vuelo. c) Para los casos de pilotos con menos de 100 horas de vuelo y de instructores, será imprescindible la realización de, por lo menos, un vuelo de chequeo en planeador biplaza, con un instructor. Para los restantes, quedará a criterio del instructor, según el tiempo de inactividad del piloto y sus antecedentes, la necesidad o no de realizar vuelo o vuelos de chequeo si el tiempo de inactividad es inferior a 60 días. Si es superior, la realización de vuelo/s de chequeo será imprescindible.

3.6. Adaptación al vuelo de acrobacia.

a) Para adaptarse a la actividad de acrobacia al mando de planeadores los socios deberán contar con más de 100 horas de vuelo al mando de planeadores y solicitarlo a la Comisión Directiva.

b) En caso de ser autorizada, dicha adaptación estará a cargo de un instructor específicamente designado por la Comisión Directiva para tal tipo de actividad. Éste exigirá la lectura del manual de vuelo y realizará los vuelos en doble comando que estime necesarios.

c) La actividad de acrobacia deberá ser realizada por encima de los 600 mts. de altura, en la zona contraria al circuito de transito de la pista en uso, y contando con paracaídas.

d) Cumplida la adaptación, el interesado deberá presentar su libreta al instructor para que éste deje en ella la constancia correspondiente.

4.SISTEMA DE BRIGADAS.

4.1. Se denomina “brigada” al grupo de pilotos cuyos integrantes, en determinadas circunstancias, tienen preferencia para realizar vuelos deportivos en un planeador.

4.2. Las brigadas quedarán constituidas para el período que media entre el segundo sábado de cada mes de mayo y la fecha inmediatamente anterior del año siguiente.

4.3. Anualmente, el segundo sábado del mes de mayo, a las 18:00 horas, se celebrará una reunión de pilotos con el propósito de constituir las brigadas. A ella podrán concurrir todos los pilotos de la institución, por sí o haciéndose representar por otro piloto. Tal representación se puede conferir en forma verbal.

4.4. Tienen derecho a integrar brigada:

a) Los pilotos que, habiendo integrado brigada en la temporada inmediatamente anterior hayan acreditado ante la Comisión Deportiva de la Institución la realización de cuatro vuelos deportivos como mínimo.

b) Los pilotos que no hayan integrado brigada en la temporada anterior y los que, habiéndolo hecho, hayan renunciado a la misma antes del 31 de diciembre.

c) Sin perjuicio de ello, para integrar brigada es requisito ineludible que, en la mencionada reunión, el interesado se encuentre al día con la tesorería y abone el derecho de brigada que haya determinado la Comisión Directiva. Salvo resolución en contrario el derecho de brigada será el equivalente al precio de 5 remolques de piloto por avión.

4.5. a) En la reunión a que se alude en 4.3., la Comisión Deportiva informará sobre el resultado del ranking de la temporada anterior. Asimismo, se registrará la cantidad de pilotos interesados en integrar el sistema y los planeadores que la Comisión Directiva afectó al sistema. Salvo resolución en contrario, un PW-5 y los biplazas no serán afectados.

b) El número de plazas de cada planeador resultará de dividir la cantidad de pilotos interesados y en condiciones de integrar brigada por la cantidad de planeadores afectados al sistema. Si el cociente no fuere exacto, se redondeará hacia abajo en cuantos planeadores sea necesario, comenzando por aquél cuyos brigadieres sumen la mayor cantidad de puntos en el ranking, continuando en orden decreciente, y hacia arriba en aquellos cuyos brigadieres sumen la menor cantidad de puntos, continuando en orden creciente. En ausencia de puntos se utilizará como parámetro la posición en orden de méritos.

c) En ningún caso se admitirá que un mismo planeador tenga menos de dos plazas.

d) La prioridad de elección será por orden de méritos decrecientes que se confeccionará primero por orden decreciente de puntos, luego por orden decreciente de kilómetros recorridos en vuelos deportivos y, finalmente, por orden decreciente de horas voladas. Sin perjuicio de ello, se adoptará el mecanismo mediante el cual, al momento de ejercer la opción por un planeador, sean conocidos los restantes integrantes de la brigada.

e) Para optar por un planeador determinado el interesado debe satisfacer, al momento de la reunión, los requisitos que para hacer vuelos de travesía en él deban ser cumplidos en otro u otros.

f) Si con posterioridad a la reunión se incorporaren o retiraren planeadores del sistema, o renunciase algún brigadier la Comisión Directiva (a instancia de la Comisión Deportiva) convocará a una nueva reunión a los mismos fines que la indicada en 4.3

g)

4.6. Los integrantes de cada brigada coordinarán entre ellos los turnos y modalidades de utilización del planeador para vuelos deportivos. Las decisiones al respecto deberán ser tomadas por unanimidad y en caso de no obtenerse la Comisión Directiva resolverá sobre el particular procurando obtener el uso más intenso y equitativo del planeador.

4.7. El retiro de un planeador asignado a brigada para su uso con base distinta del aeródromo de Zárate deberá contar, además de los recaudos establecidos en el punto 2.1. del presente, con el conocimientos de todos sus brigadieres. La Comisión Directiva establecerá el criterio a aplicar con los brigadieres de ese planeador que no participen de tal uso, de modo que éstos no se vean afectados (derecho a integrar otra brigada, derecho a recuperar turnos de vuelos, etc.) Se solicita a los pilotos que requieran el mencionado uso del planeador que junto con la solicitud correspondiente sugieran un criterio, en lo posible acordado con los brigadieres. 4.8. La preferencia a que se alude en el punto 4.1. cae si a las 14:00 horas T.U.C. ningún integrante de la brigada de determinado planeador se encuentra presente en el aeródromo y, encontrándose en condiciones reglamentarias de realizar el vuelo, manifiesta su intención de hacerlo. En tal caso el planeador en cuestión podrá ser utilizado por otros pilotos no integrantes de la brigada. Entre éstos…” pondría: “Entre éstos, tendrán prioridad quienes aspiren a realizar vuelos deportivos, para lo cual deberán efectuar un sorteo entre los presentes a las 14:00 TUC. Si cumplido dicho horario no hubiere interesados en realizar vuelo deportivo, el planeador podrá ser afectado al vuelo local, siempre que los interesados para ello se encontraren presentes en el aeródromo a las 14:00 T.U.C. y anotados en la planilla de conformidad con el punto 2.10 del presente. Cumplidas las 14:00 T.U.C. sin que hubiese interesados en el vuelo deportivo ni en vuelo local. El primer piloto que llegue al aeródromo podrá utilizar el planeador para el tipo de vuelo que desee realizar (deportivo o local). Siempre de conformidad con las demás disposiciones del presente reglamento.

5. OBLIGACIÓN DE REPARAR DAÑOS.

5.1. La obligación de reparar daños que se ocasionen a aeronaves de propiedad de la institución o afectadas a su uso general, se encuentra referida a los ocasionados en forma intencional o culpable (por imprudencia, negligencia, impericia o inobservancia de reglamentos) y es comprensiva de los ocasionados a su instrumental y/o equipamiento, incluidos los carros de transporte.

5.2. No se encontrarán obligados a repara los daños, excepto que medie intencionalidad:

a) Los pilotos remolcadores, los daños causados con motivo o en ocasión de tareas de remolque, incluyéndose en tal concepto desde actividades preparatoria hasta el hangaraje final de las aeronaves a su cargo.

b) Los instructores de vuelo, por daños causados con motivo o en ocasión de la prestación de tareas de instrucción.

c) Los pilotos que registren menos de 20 horas de vuelo.

d) Los alumnos.

5.3. En caso de duda sobre el origen, causa y/o motivo de los daños y/o su responsable, la reparación quedará a cargo de la institución.

5.4. Si se determina que la responsabilidad del socio es parcial, o que en la producción del daño participaron más de un socio y/o terceros, la responsabilidad se hará efectiva en las proporciones que determine la Comisión Directiva.

5.5. Si los daños se produjeren durante las operaciones terrestres, incluidos el estacionamiento de aeronaves y/o vehículos, la obligación de reparar quedará en cabeza del piloto en cuyo beneficio de realizaron, aunque los mismos se hayan producido por hechos de ayudantes, del conductor del vehículo de recuperación o chicoteo, u otra persona.

5.6. Si el daño se produjere durante un aterrizaje fuera del aeródromo, la Comisión Directiva, y/o quienes ella designe, podrán trasladarse al lugar del hecho y realizar las observaciones aéreas o terrestres que estime conducentes para determinar su origen. Los gastos que demande tal verificación serán a cargo de aquel a quien se atribuya la responsabilidad, y en su proporción.

5.7. La omisión de realización de circuito de tránsito previo al aterrizaje constituirá una presunción de la culpabilidad del piloto.

5.8. La responsabilidad patrimonial precedentemente establecida no excluye la responsabilidad disciplinaria que se hará efectiva aún sobre las personas mencionadas en el punto 5.2.

5.9. La Comisión Directiva designará al responsable de los trabajos de reparación, aprobará los presupuestos y cronogramas, conformará las facturas y realizará los pagos sin necesidad de participación ni conformidad del responsable del daño. No obstante, éste permanecerá plenamente obligado a realizar las tareas que se le encomienden tales como gestiones ante la autoridad aeronáutica, control y seguimiento de trabajos, obtención de materiales y análogas.

Edición 18/08/17