


ROP	Reglamento de Operaciones - Apéndice I Reglamento de Vuelo			
Pág. 1 de 11	01/11/2019	4	0	
	Fecha de Última Modificación	Versión	Revisión	
	01/11/2019	Incorp. ASK13		
	21/04/2018	Adec. a RAAC 61 y RAAC 141		

REGLAMENTO DE OPERACIONES

APÉNDICE I

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 término "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 entiende por "vuelo de travesía" a aquel en el que, en algún momento de su desarrollo, el planeador no se encuentra

ROP	Reglamento de Operaciones - Apéndice I Reglamento de Vuelo			
Pág. 2 de 11	01/11/2019	4	0	
	Fecha de Última Modificación	Versión	Revisión	
	01/11/2019	Incorp. ASK13		
	21/04/2018	Adec. a RAAC 61 y RAAC 141		

en condiciones de ingresar al circuito de tránsito para la pista en uso en el aeródromo de despeque.

- 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 deportivo o 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 conductor 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

ROP	Reglamento de Operaciones - Apéndice I Reglamento de Vuelo			
Pág. 3 de 11	01/11/2019	4	0	
	Fecha de Última Modificación	Versión	Revisión	
	01/11/2019	Incorp. ASK13		
	21/04/2018	Adec. a RAAC 61 y RAAC 141		

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 de los brigadieres para volar en vuelo deportivo, los planeadores asignados a tal tipo de vuelo, cae a las 13:30 TUC (Tiempo Universal Coordinado/Hora Zulu/GMT). Si cumplido dicho horario, los pilotos interesados no se encontraren en el aeródromo, el planeador podrá ser utilizado para vuelo deportivo por un piloto fuera de brigada (en caso de ser varios se efectuará un sorteo entre los presentes a las 13:30 TUC) o, en su defecto, para el 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 13:30 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. La Escuela de Vuelo tendrá prioridad para el uso de los biplazas de instrucción, hasta las 17:00 T.U.C. Asimismo, luego de dicho horario, los vuelos de bautismo tendrán prioridad respecto del vuelo local.
- 2.12. Normas especiales para vuelo deportivo:
- 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 y hayan cumplido con lo indicado en el punto 2.9. La prioridad vence a las 17:00 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.
 - 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.
 - 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, en tanto el interesado se encuentre listo para el despegue y de acuerdo a lo previsto en el Reglamento de Ranking Interno.
 - Para realizar vuelo deportivo es requisito abonar el derecho de vuelo deportivo que haya determinado la Comisión Directiva de acuerdo a lo establecido en el punto 4.4. c). Salvo resolución en

ROP	Reglamento de Operaciones - Apéndice I Reglamento de Vuelo			
Pág. 4 de 11	01/11/2019	4	0	
	Fecha de Última Modificación	Versión	Revisión	
	01/11/2019	Incorp. ASK13		
	21/04/2018	Adec. a RAAC 61 y RAAC 141		

contrario el derecho de vuelo deportivo será el equivalente al 50% del derecho de brigada.

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: 22 días.
 Pilotos con 100, o más, horas 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.

El piloto que permanezca 90 días o más sin realizar actividad de vuelo deberá, antes de reiniciar la misma, ser readaptado, como mínimo, con un programa de tres (3) despegues, por un Instructor de Vuelo, quien dejará constancia debidamente certificada en el Libro de Vuelo del interesado.

- b) Quienes acrediten menos de 10 horas de vuelo, para realizar actividad, deberán ser autorizados y supervisados por un instructor.
- c) 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 de travesía o deportivo.

- a) Con carácter previo a la primera salida en vuelo de travesía o deportivo, cada piloto deberá ser autorizado por la Comisión

ROP	Reglamento de Operaciones - Apéndice I Reglamento de Vuelo			
Pág. 5 de 11	01/11/2019	4	0	
	Fecha de Última Modificación	Versión	Revisión	
	01/11/2019	Incorp. ASK13		
	21/04/2018	Adec. a RAAC 61 y RAAC 141		

Directiva. Tal autorización no podrá concederse sin la realización de una charla teórica sobre elección de campos aptos para el aterrizaje y de uno o más vuelos de instrucción en doble comando, cuyo tema será la elección y reconocimiento de campos de aterrizaje y procedimientos de aproximación.

- b) La adaptación al vuelo de travesía o 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 de travesía o 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)

ROP	Reglamento de Operaciones - Apéndice I Reglamento de Vuelo			
Pág. 6 de 11	01/11/2019	4	0	
	Fecha de Última Modificación	Versión	Revisión	
	01/11/2019	Incorp. ASK13		
	21/04/2018	Adec. a RAAC 61 y RAAC 141		

ASK13 (solo) Licencia de piloto de planeador, o alumnos autorizados por su instructor.

Jantar Std. 40 horas.

Con carácter previo a la adaptación al Jantar Std., el Instructor de Vuelo designado deberá evaluar la conveniencia de realizar la cantidad de vuelos que estime necesarios en un biplaza de similares características.

DG 100 y Cirrus 75 Adaptación al Jantar Std.

LS 4 100 horas.

IS-28,
Puchacz y,
ASK13 (c/pasajero) Adaptación al planeador,
al puesto de mando y
40 horas.

b) Vuelo de travesía.

PW-5 Adaptación + 20 horas.

Jantar Std. Adaptación + Std 300 kms.
5 aterrizajes afuera.

DG100 y Cirrus 75 Adaptación + 500 kms.
5 aterrizajes afuera.

LS 4 Adaptación + 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 22 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

ROP	Reglamento de Operaciones - Apéndice I Reglamento de Vuelo			
Pág. 7 de 11	01/11/2019	4	0	
	Fecha de Última Modificación	Versión	Revisión	
	01/11/2019	Incorp. ASK13		
	21/04/2018	Adec. a RAAC 61 y RAAC 141		

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 tránsito 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 PARA VUELO DEPORTIVO.

4.1. Se denomina "brigada" al grupo de pilotos cuyos integrantes, en determinadas circunstancias, tienen preferencia para realizar vuelos deportivos en un planeador determinado durante una temporada de vuelo deportivo de acuerdo a lo establecido en el punto 2. 9..

4.2. Las temporadas de vuelo deportivo transcurrirán entre el 1er sábado o domingo del mes de julio de un año y el 1er domingo del mes de mayo del año siguiente.

4.3. Anualmente, el segundo sábado del mes de mayo, a las 21:00 horas T.U.C., se celebrará una reunión de Ranking Interno con el propósito de dar los resultados y entregar los premios del campeonato interno/ranking finalizado y constituir las brigadas de vuelo deportivo para la próxima temporada. 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. Las brigadas quedarán constituidas, luego de cada reunión de ranking y durarán hasta la finalización de la temporada de vuelo deportivo (1er domingo de mayo de cada año) de conformidad con el reglamento de ranking.

ROP	Reglamento de Operaciones - Apéndice I Reglamento de Vuelo			
Pág. 8 de 11	01/11/2019	4	0	
	Fecha de Última Modificación	Versión	Revisión	
	01/11/2019	Incorp. ASK13		
	21/04/2018	Adec. a RAAC 61 y RAAC 141		


4.5. Tienen derecho a integrar brigada:

- a) Los pilotos que, habiendo integrado brigada en la temporada inmediatamente anterior hayan acreditado ante la SubComisión 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. La renuncia a la brigada no otorgará derecho a reintegro alguno.
- 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.

- #### 4.6.
- a) En la reunión a que se alude en 4.3., la SubComisión Deportiva informará sobre el resultado del Ranking/Campeonato Interno 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 al sistema de brigadas.

- 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 de ranking, luego por orden decreciente de kms. Recorridos en vuelos deportivos y, finalmente, por orden decreciente de horas de vuelo. 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. Excepcionalmente la Subcomisión Deportiva podrá autorizar a un piloto a la inscripción en brigada de un planeador, aún sin

ROP	Reglamento de Operaciones - Apéndice I Reglamento de Vuelo			
Pág. 9 de 11	01/11/2019	4	0	
	Fecha de Última Modificación	Versión	Revisión	
	01/11/2019	Incorp. ASK13		
	21/04/2018	Adec. a RAAC 61 y RAAC 141		


contar con los requisitos suficientes, si considera que los mismos pueden ser reunidos en el tiempo adecuado y siempre que no se perjudique a otro piloto en mejores condiciones.

- 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 Subcomisión Deportiva) convocará a una nueva reunión con el fin de reasignar brigadas, siguiendo el criterio indicado.
- 4.7. 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 Subcomisión Deportiva resolverá sobre el particular procurando obtener el uso más intenso y equitativo del planeador.
- 4.8. 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 conocimiento de todos sus brigadieres. La Subcomisión Deportiva 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.
- 4.9. Con posterioridad a la reunión de brigadas, una vez asignadas las máquinas para vuelo deportivo, los brigadieres deberán desarmar los planeadores y, bajo la coordinación de los encargados del mantenimiento del material e instrumental designados por la C.D., dedicarse a poner en condiciones el material de vuelo y los trailers para el inicio de la temporada (1er sábado/domingo de julio).


5. OBLIGACIÓN DE REPARAR DAÑOS.

- 5.1. Los socios se encuentran obligados a informar a la C.D. y reparar los daños que ocasionen al material de vuelo o instalaciones de la institución.
- 5.2. La responsabilidad patrimonial del socio en la reparación de daños tendrá un tope máximo de USD 8.000. Cuando los daños superen dicho monto, la diferencia será afrontada por los fondos comunes de la Institución.

Sin perjuicio del límite de responsabilidad patrimonial establecido, el socio que ocasionó un daño deberá procurar en todos los casos que el daño sea reparado a la mayor brevedad posible, para lo cual deberá impulsar las acciones que resulten necesarias, bajo la coordinación de la C.D. o quien esta designe a tal efecto.

ROP	Reglamento de Operaciones - Apéndice I Reglamento de Vuelo			
Pág. 10 de 11	01/11/2019	4	0	
	Fecha de Última Modificación	Versión	Revisión	
	01/11/2019	Incorp. ASK13		
	21/04/2018	Adec. a RAAC 61 y RAAC 141		

- 5.3. Se considerará falta grave no informar cualquier daño que pueda comprometer la seguridad operacional y/o el estado de conservación del material de vuelo o las instalaciones.
- 5.4. 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 (dolo) 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.
- 5.5. No se encontrarán obligados patrimonialmente a reparar los daños, excepto que medie intencionalidad, imprudencia o negligencia manifiestas:
- 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.
 - Los instructores de vuelo, por daños causados con motivo o en ocasión de la prestación de tareas de instrucción.
 - Los pilotos que registren menos de 20 horas de vuelo.
 - Los alumnos.
 - Los pilotos que estén efectuando vuelos de bautismo.
- 5.6. 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.
- 5.7. Si se determina que la responsabilidad del socio es parcial, o que en la producción del daño participó más de un socio y/o terceros, la responsabilidad se hará efectiva en las proporciones que determine la Comisión Directiva.
- 5.8. 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.
- 5.9. 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.
- 5.10. La omisión de realización de circuito de tránsito previo al aterrizaje constituirá una presunción de la culpabilidad del piloto.

ROP	Reglamento de Operaciones - Apéndice I Reglamento de Vuelo			
Pág. 11 de 11	01/11/2019	4	0	
	Fecha de Última Modificación	Versión	Revisión	
	01/11/2019	Incorp. ASK13		
	21/04/2018	Adec. a RAAC 61 y RAAC 141		

- 5.11. La responsabilidad patrimonial precedentemente establecida no excluye la responsabilidad disciplinaria que se hará efectiva aún sobre las personas mencionadas en el punto 5.8.
- 5.12. 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 impulso, control y seguimiento de trabajos, obtención de materiales y análogas, conforme lo establecido en el punto 5. 2..