



Reglamento de Vuelo y Operaciones

Club de Planeadores Junín

INDICE

	Pag.
1. Objetivos	3
2. Normas generale	3
2.1. Ámbito de aplicación	3
2.2. Autoridad de aplicación	4
3. Normas locales de operación	
3.1 Colaboración	4
3.2 Uso de radio	4
3.3 Circuito de tránsito	4
3.4 Virajes en cercanías del club	4
3.5 Pasadas a baja altura	4
4. Asistente de pista	4
5. Obligaciones necesarias para poder volar	5
5.1. Obligaciones monetarias de los pilotos	5
5.2 Reenganche	5
5.3. Pilotos recibidos en otras instituciones	5
6. Normas Generales de vuelo.	
6.1 Vuelos en otros aeródromos	5
6.2 Responsabilidad en búsquedas	6
6.3 Hangarado de planeador al final del día	6
6.4 Máxima duración vuelo local y prioridades de remolques	6
6.5 Uso de biplazas en vuelo deportivo	6
7. Adaptaciones.	
7.1 Adaptación al vuelo en general	6
7.2. Adaptación al vuelo deportivo	7
7.3 Adaptación particular a cada planeador	7
7.4 Cuadro con requerimientos de horas y kilómetros según máquina	8
8. Maniobras Anormales	9

“Agradecemos al Club de Planeadores Zarate y a sus socios por permitirnos tomar como eje de estructura su Reglamento de Vuelo y Operaciones, el mismo fue utilizado para la confección de nuestro reglamento vigente, el cual nos permitirá realizar la actividad de vuelo de manera segura y ordenada.”
Muchas gracias, amigos del CPZ.

1. OBJETIVOS

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 de su propiedad, cuales también ajustaran a las reglas vigentes.

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.

El Club de Planeadores Junin (CPJ) prioriza en su política velar por la seguridad, la prevención de accidentes, la integridad de las personas y el material de vuelo.

El Reglamento de Vuelo y Operaciones, tiene como objetivo normalizar, estandarizar y organizar la totalidad de las acciones, maniobras y operaciones, tanto aéreas como terrestres, que se llevan a cabo en el Aeródromo Laguna de Gomez por parte de los miembros de la institución. Dicho reglamento es la referencia necesaria para el control y supervisión de las mencionadas actividades, herramienta imprescindible para evaluar y aplicar medidas correctivas ante posibles desvíos en el cumplimiento de las normas que por el presente se establecen.

Las Partes que integran el Reglamento son:

- Normas Generales– (desde apartado1 al4)
- Reglamento de vuelo - (desde apartado5 al8)
- Apéndice I: Reglamento Ranking Interno (RI).
- Apéndice II: Manual del Piloto Remolcador

Se deja expresa constancia que tanto el Reglamento de Vuelo y Operacional, como los demás reglamentos que lo integran, y los usos y costumbres que de ellos se derivan, deben estar siempre de acuerdo con las leyes y normas aeronáuticas. Ante cualquier discrepancia entre las normas del Reglamento de Vuelo Operativo y la normativa aeronáutica, prevalece siempre esta última.

2. NORMAS GENERALES

2.1. Ámbito de la aplicación.

El Reglamento de vuelo y operaciones, es de cumplimiento obligatorio para todos los socios pilotos, los socios alumnos y adherentes del CPJ. Cualquier apartamiento, incumplimiento o desconocimiento de sus previsiones será considerada una infracción y por lo tanto pasible de medidas de tipo correctivo y/o disciplinario, cuya evaluación y tratamiento quedará a cargo de las autoridades de la Institución o de quien ellas designen. Sin perjuicio de lo que el presente reglamento establece, LA ADECUADA Y CORRECTA OPERACIÓN en condiciones de seguridad de cualquier aeronave en el ámbito del aeródromo, o las áreas afectadas a la actividad, ES DE EXCLUSIVARES PONSABILIDAD DEL PILOTO AL MANDO, O DEL INSTRUCTOR, en caso de ser un vuelo de instrucción.



A los fines del presente reglamento se entiende por “OPERACIÓN” a todas las actividades tanto en vuelo como en tierra que se desarrollan durante el ejercicio de la actividad (ej: deshangarado y preparación del material de vuelo, rodaje, estacionamiento de aeronaves y vehículos, circulación en general de aeronaves y vehículos, envuelos, vuelos, circuitos, aterrizajes, carga de combustible, limpieza, hangarado).

2.2. Autoridad de la aplicación.

A fin de garantizar el debido control y supervisión del funcionamiento del Reglamento de Vuelo detectar desviaciones e incumplimientos e intervenir activamente en su aplicación cotidiana, la responsabilidad primaria de la supervisión general recae en la Comisión Directiva (CD)

3. NORMAS LOCALES DE OPERACIÓN

Sin perjuicio de las demás normas aeronáuticas aplicables se aplican las siguientes NORMAS LOCALES:

3.1. Todo piloto o alumno que realice o se proponga realizar actividad de vuelo está obligado a colaborar en el deshangarado de los planeadores y aviones, carga de combustible, actividades de pista, orden, limpieza y hangarado. En especial también, todos los pilotos mencionados se encuentran obligados a colaborar para mantener la pista despejada.

3.2. Frecuencia de Radio VHF en uso en el Aeródromo: 123.00 MHz. El uso de Radio es obligatorio para realizar actividad de vuelo. Sin radio, está prohibido el vuelo sin excepción alguna. Cada piloto deberá tener su propia batería. El club no es responsable de proveer la misma.

3.3. Circuitos de aterrizaje estándar por izquierda en pista en uso. Altura mínima de inicial 250m, con salvedad de emergencias reales o simuladas en vuelo de instrucción.

3.4. Dentro del radio de 10 km del aeródromo el sentido de viraje en térmica es por izquierda (los vuelos de instrucción se encuentran exceptuados siempre que no afecten la seguridad de vuelo).

3.5. “Las pasadas por debajo de 40mts. sobre la altura del aeródromo, se encuentran prohibidas”.

Las pasadas por encima de la altura mínima permitida deben realizarse respetando el circuito de aproximación (inicial, básica y final), deberá ser anunciada la maniobra por radio a la base, la misma solo será posible de realizar siempre y cuando la actividad en pista lo permita.

Un piloto que nunca realice dicha maniobra, debe ser autorizado por instructor. Si este lo considera, deberá ser realizada en biplaza para su posterior aprobación y autorización.

Quedan excluidos de esta maniobra los planeadores KA13 y PW5.-

3.6. Los vehículos deben circular de manera responsable sobre la pista. Se debe estacionar en las zonas indicadas por el Asistente de día, procurando no generar obstáculos para la circulación de aeronaves.

4. ASISTENTE DE PISTA.

Se crea la figura del ASISTENTE DE PISTA, quién colabora con los Instructores en todo lo concerniente a la operación. La función de ASISTENTE DE PISTA es de carácter obligatorio a cumplirse durante una jornada entera de vuelo durante fines de semana y feriados que se repartirá a lo largo del año entre todos los socios pilotos.

La Comisión Directiva será la encargada de elaborar la lista de turnos, cuyo cumplimiento será obligatorio, salvo casos de fuerza mayor en los que el interesado deberá comunicar con antelación sus razones y será el responsable de conseguir un reemplazo. En caso de no cumplirse este último paso, la Comisión Directiva designará reemplazante.

Funciones del Asistente de pista:

Sin perjuicio de lo que puedan solicitar los instructores durante el desarrollo de la actividad el “asistente de pista” tiene las siguientes funciones:

- 1) *ASISTE* en todas las etapas de la operación en pos de su **SEGURIDAD y EFICIENCIA**.
- 2) *FOMENTA BUENAS PRÁCTICAS* de manejo en tierra como de vuelo, tanto de pilotos como alumnos.
- 3) *COLABORA*, en especial con los *INSTRUCTORES*, prevaleciendo el criterio de estos últimos en la toma de decisiones.
- 4) *SUPERVISA/OBSERVA* la actividad en general.
- 5) Presta especial **ATENCIÓN** a los envuelos, circuitos, aterrizajes y a la frecuencia de VHF en uso.
- 6) *COORDINA* el rápido y adecuado recupero de los planeadores aterrizados.
- 7) *CUIDA* que no haya invasión de pista por parte de personas y/o aeronaves.
- 8) *PROCURA* el adecuado estacionamiento en pista de aeronaves y vehículos autorizados.
- 9) *COORDINA* acciones en caso de emergencia, en conjunto con los instructores en pista.
- 10) *DESIGNA* el encargado de realizar la **PLANILLA DE REGISTRO DE VUELOS**.
- 11) *CHEQUEA* que los pilotos/alumnos que tengan intención de volar, no estén en la lista de deudores suministrada por Secretaría.
- 12) *ELEVA* informes a la CD en caso de detectar irregularidades o cualquier circunstancia que considere pueda afectar la seguridad operacional.

5. OBLIGACIONES NECESARIAS PARA PODER VOLAR.

5.1. Para que un piloto pueda estar en actividad, el Club establece que el mismo no debe tener ninguna deuda con la institución (cuotas sociales al día, vuelos obligatorios y cuota de piloto activo). Y además tiene que haber presentado a la CD su psicofísico vigente.

5.2. Para quien haya estado desvinculado de la institución por más de dos años deberán abonar el valor de 12 vuelos, los cuales pueden ser volados.

5.3. Los pilotos recibidos en otra institución deberán abonar el “*derecho de uso de materiales*”, tendrán que iniciar por el planeador inferior y ascender respetando el reglamento (7.4). Previa adaptación con instructor, realizando la cantidad de vuelos que este crea necesario.

5.4. Los pilotos serán responsables de entregar el respectivo vale de vuelo antes de volar al planillero.

5.5. Todos los pilotos deberán volar con algún método de registro de vuelo, cualquiera fuese su medio de grabación, ya sea, registrador homologado, xc soar, etc. tanto para vuelo local o para deportivo, debiendo obligatoriamente presentarlo ante un pedido de la comisión directiva.

6. Normas Generales de Vuelo.

6.1. El uso de cualquier planeador con base distinta del aeródromo LDG debe ser expresamente autorizado por la Comisión Directiva en forma previa. La solicitud correspondiente deberá ser presentada con una antelación mínima de 30 días. Además de esto el piloto no deberá contar con ninguna deuda con la institución.

6.2. 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 y contar con licencia habilitante para carro y el tipo de vehículo que conduzca. El cumplimiento de tales recaudos estará a cargo del piloto que realice el vuelo.

6.3. 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 también ese planeador.

6.4. Salvo acuerdo previo en contrario entre todos los interesados, la duración máxima de un vuelo local será de una hora, desde el momento que el piloto interesado en volar dicho planeador haya arribado al club y anuncie su intención de volar.

La prioridad para volar determinado planeador en vuelo local se establecerá según el orden de llegada a la Institución con aviso previo de intención de vuelo al *Asistente de Día*.

La prioridad para vuelo deportivo se ajustará al reglamento de "Ranking Interno" (Apéndice I). En dicho reglamento especifica el orden de pilotos, límites de horario de llegadas y que máquinas son afectadas a la actividad del día.

6.5. La Escuela de Vuelo tendrá prioridad para el uso de los biplazas de instrucción. Asimismo, los vuelos de bautismo tendrán prioridad sobre adaptaciones y readaptaciones de pilotos vencidos (este será el orden de prioridades). Los vuelos deportivos tendrán prioridad sobre los vuelos locales en máquinas asignadas según Reglamento de Vuelo Deportivo (ver Apéndice I)

6.6. El uso de planeadores Biplaza para vuelo deportivo se especifica en el Apéndice I (Reglamento de Ranking Interno).

7. ADAPTACIONES

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.

7.1. 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 mínima en el periodo de 30 días. Siendo de 60 días para los instructores.

Acaecidos los plazos mencionados sin realizar actividad, los interesados deberán ser readaptados por un instructor de vuelo en un biplaza.

El piloto que permanezca 90 días o más sin realizar actividad de vuelo deberá, antes de reiniciar la misma, debe 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) Los pilotos con menos de 100 horas deberán tener 3 horas y/o 3 aterrizajes en los últimos 30 días para poder realizar vuelos deportivos.

c) Quienes acrediten menos de 30 horas de vuelo, cada vez que deseen realizar un vuelo deberán ser autorizados y supervisados por un instructor o tutor designado por la comisión directiva.

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.

7.2. Adaptación al vuelo deportivo.

a) Con carácter previo a la primera salida en vuelo de travesía o deportivo, cada piloto deberá ser autorizado por la Comisión 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. Ver cuadro 7.4 con requisitos mínimos.

b) La adaptación al vuelo de travesía o deportivo se pierde por el transcurso de 8 meses sin realizar vuelos deportivos para los pilotos con menos de 100 horas, y de 10 meses los restantes.

c) Transcurridos los plazos indicados en 7.2. b), la actividad de vuelo deportivo podrá reiniciarse previa readaptación conforme a lo establecido en el primer párrafo de este punto.

7.3. 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 cuadro **7.4.** y solicitarlo a la Comisión Directiva presentando su libreta de vuelo con los requisitos cumplidos.

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 3 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 instructor puede solicitar más vuelos de adaptación en caso de considerarlo necesario.

Tabla 7.4

PLANEADOR	VUELO LOCAL	VUELO A DISTANCIA
ASK-13	Una vez adaptado por el instructor mantener un vuelo en los últimos 30 días. Pedir autorización para llevar pasajero a las 25 hs. desde obtenida la licencia. Tener en cuenta punto 7.1 B.	A consideración exclusiva del instructor y/o Comisión Directiva.
PUCHACZ	Una vez adaptado por el instructor mantener un vuelo en los últimos 30 días. Pedir autorización para llevar pasajero a las 35hs. desde obtenida la licencia. 35 Aterrizajes totales desde obtenida la licencia. Tener en cuenta punto 7.1 B.	A consideración exclusiva del instructor y/o Comisión Directiva. Tener en cuenta punto 7.2
PW-5	Una vez adaptado por el instructor, tener en cuenta punto 7.1 B. Mantener un vuelo en los últimos 30 días.	25 hs. de vuelo a vela local. Tener en cuenta punto 7.2 10 aterrizajes con PW-5 en LDG. Contar con autorización de Instr.
LS-1	50 hs. de vuelo a vela desde obtenida la licencia. 40 aterrizajes desde obtenida la Lic. Vuelo en Janus con instructor para validar adaptación de PW-5 a LS-1.	300 km cumplidos en PW5. 10 aterrizajes con LS-1 en LDG
LS-4	100 hs. de vuelo a vela desde obtenida la licencia. 80 aterrizajes desde obtenida la licencia.	500km. En temas deportivos cumplidos en LS-1. 10 aterrizajes con LS4 en LDG. Contar con la autorización del instructor.
JANUS	150 hs. de vuelo a vela desde obtenida la licencia. 100 aterrizajes desde obtenida la licencia. Adaptación con Instr. en d/c.-	A consideración del instructor y/o acompañado en los primeros temas por un piloto de mayor experiencia.
ASW-20	150 hs. De vuelo a vela desde obtenida la licencia. 120 aterrizajes desde obtenida la licencia.	600km. en temas deportivos cumplidos en LS4. 10 aterrizaje con ASW-20 en LDG. Contar con la autorización del instructor.



8. ADAPTACION A MANIOBRAS ANORMALES

- a) Para adaptarse a la actividad de maniobras anormales al mando de planeador habilitado para dicha actividad, los pilotos deberán contar con más de 150 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 maniobras 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) El único planeador habilitado para dichas maniobras es el Puchazs.