



CLUB ARGENTINO DE PLANEADORES ALBATROS

Reglamento de Vuelo

REGLAMENTO DE VUELO DEL CAPA



REGLAMENTO DE VUELO DEL CAPA



INDICE DE CONTENIDOS

Revisión: 3

Fecha: 10 de Junio de 2018

1) Introducción y Alcance	Pág. 2
2) Jefe de Día	Pág. 3
3) Preparación Pre Vuelo	Pág. 5
4) Normas de Vuelo	Pág. 6
5) Operación en Pista	Pág. 7
6) Remolques	Pág. 9
7) Vuelos en Biplaza	Pág. 10
8) Vuelos Deportivos	Pág. 11
9) Adaptaciones	Pág. 13
10) Readaptaciones	Pág. 17
11) Conformación, Derechos y Obligaciones de las Brigadas	Pág. 18
12) Responsabilidad por Daños a Planeadores y Aviones	Pág. 20
13) Material de Vuelo y Accesorios	Pág. 21
14) Hangaraje o Estacionamiento en Lugares Cubiertos	Pág. 22
15) Planeadores Privados	Pág. 23



1. INTRODUCCIÓN Y ALCANCE

Revisión: 3

Fecha: 10 de Junio de 2018

El presente reglamento tiene vigencia a partir del 1° de Junio de 2017.

Abarca la actividad de vuelo y aquellas directamente conexas, que se desarrollen en la Institución o con planeadores y aviones de la misma en otros lugares, en los puntos que ello sea pertinente.

Están habilitados para efectuar actividad de vuelo los socios Activos, Vitalicios, Honorarios, Beneméritos que cumplan con las leyes y/o reglamentaciones oficiales vigentes y se encuentren al día en sus obligaciones hacia el Club.

El no cumplimiento de este reglamento será pasible de sanciones.



2. JEFE DE DIA

Revisión: 3

Fecha: 10 de Junio de 2018

2.1 El Jefe de Día será un socio, designado por la Honorable Comisión Directiva (HCD), que estará encargado de facilitar las operaciones en pista y cumplir con los requerimientos descriptos en el presente reglamento.

2.2 La lista con los Jefes de Día designados para todo el año se enviará vía mail y se publicará en cartelera. El socio que no pueda cumplir con la fecha que le corresponde, tendrá la responsabilidad de conseguir un remplazo, avisando de dicho cambio en Administración.

2.3 Durante los días de semana y feriados, los pilotos remolcadores serán los encargados de completar la planilla de vuelos.

2.4 Será responsabilidad del Jefe de Día hacer cumplir lo descripto en el Capítulo 5 de este Reglamento.

2.5 Socios afectados:

- a) Todos los pilotos que registren actividad de vuelo, deberán efectuar turnos en el aeródromo los días sábados y domingos, según el orden de la lista publicada para tal fin.
- b) Los turnos se pueden intercambiar de común acuerdo entre los interesados, pero la responsabilidad de que se realice la actividad de jefatura en el día determinado recaerá en el piloto indicado en la lista.
- c) El piloto que no asista sin justificación o previo aviso, deberá abonar el equivalente a 1 vale de remolque de instrucción, en concepto de multa.

2.6 Tareas del Jefe de Día:

- a) Arribar al club antes de las 11hs del día indicado.
- b) Llevar la radio de base a la pista y todos los elementos que se necesiten para el desempeño de su función.
- c) Confeccionar la planilla de vuelos exceptuando los vuelos de instrucción.
- d) Impartir las instrucciones necesarias a los pilotos y remolcadores que están en la pista para que se opere con seguridad y agilidad.
- e) Tomar nota de los encargados para la posible búsqueda de cada piloto que realice vuelo deportivo.
- f) Dar información de la actividad del aeródromo a los pilotos que lo soliciten.
- g) Recibir los vales de cada piloto.
- h) Chequear que los pilotos que tengan intenciones de volar, no estén ni en la lista de deudores de vales, ni en la de falta de psicofísico.
- i) Controlar el cumplimiento del presente Reglamento de Vuelo.

REGLAMENTO DE VUELO DEL CAPA



- j) Asentar en la planilla cualquier novedad referente al material de vuelo, actividad de vuelo y actividad social.
- k) Al finalizar el día verificar:
 - Que todos los planeadores despegados hayan retornado al aeródromo o que sus respectivas búsquedas hayan sido activadas.
 - Que todos los planeadores hayan sido hangarados.
- l) Dejar la planilla, vales, radio y demás elementos en la Administración o dejar un encargado en caso de irse.



3. PREPARACIÓN PREVUELO

Revisión: 3

Fecha: 10 de Junio de 2018

3.1 Todos los días a partir de las 8hs se habilitará en la puerta de la Administración una planilla de turnos de pilotos. Mediante esta, se determinará el orden de vuelo del día luego de los tres primeros que lleguen a formar la caja, quienes tendrán prioridad por sobre lo que determine la citada lista.

Además por medio de esta se determinará la prioridad para el uso de los planeadores, una vez caducada la prioridad de los brigadieres respectivos.

3.2 Los brigadieres de los planeadores tendrán prioridad para el uso de los mismos, siempre y cuando hayan tomado posesión del planeador asignado antes de las 11hs, todos los días.

3.3 Pasado el horario indicado, si no se ha tomado posesión del planeador asignado, se considerará que el piloto ha desistido de volarlo, y si ningún otro de los brigadieres se hace presente antes del horario estipulado en el punto 3.2 (11hrs.), la máquina quedará a disposición de los demás socios.

3.4 Los brigadieres determinan entre sí, quien o quienes volarán el planeador según el mecanismo que la brigada haya determinado. En ausencia de tal mecanismo, los brigadieres de esa máquina lo harán según su posición en la planilla de turnos del día.

3.5 Una vez que el piloto de turno se haya hecho cargo de la máquina, podrá disponer de la misma a su voluntad durante la jornada, salvo no volar sin causa justificada.

3.6 Es responsabilidad del piloto a cargo del planeador (biplazas incluidos) verificar que la máquina esté en condiciones técnicas y formales para su uso, efectos de tomar las acciones correctivas necesarias y establecer las responsabilidades pertinentes.

3.7 Los preparativos para el vuelo variarán según el tipo de vuelo que se pretende para el día, pero en todos los casos (biplazas incluidos) resulta mandatorio la inspección y limpieza del planeador antes de llevarlo a la pista.

3.8 En caso de querer realizar un vuelo de travesía, el piloto deberá disponer del equipamiento de seguridad necesario y prever un responsable para la posible búsqueda, habiendo verificado el correcto estado del tráiler, vehículo, etc.

3.9 La prioridad de los brigadieres no aplica cuando el planeador en cuestión represente al Club en Campeonatos Nacionales, oportunidad en la cual el planeador queda a cargo de los participantes asignados al mismo a partir de los 5 (cinco) días previos al comienzo del torneo.

3.10 La participación en los campeonatos regionales, encuentros y excursiones, serán opciones exclusivas de los brigadieres, salvo expresa autorización de los mismos a favor de otro piloto. En todos los casos se deberá contar con el consentimiento de la HCD.



4. NORMAS DE VUELO

Revisión: 3

Fecha: 10 de Junio de 2018

4.1 Se aplicarán las normas y procedimientos establecidos por la ANAC, siendo el piloto el responsable del conocimiento de las mismas. Asimismo, en materia de legislación jurídica, aplica el Código Aeronáutico de la República Argentina y leyes complementarias.

4.2 Todos los pilotos deberán tener su Licencia Deportiva FAI con pago a la FAVAV al día.

4.3 Está prohibida la realización de maniobras acrobáticas.

4.4 Las llegadas serán anticipadas por VHF dentro de los 5 km del Club, debiendo el piloto tener completamente programada su operación hasta el aterrizaje, para poder coordinarla con el Jefe de Día y los demás pilotos afectados.

4.5 Dentro de un radio de 5 km respecto de la pista, los virajes deberán realizarse siempre hacia la izquierda cuando el espacio sea compartido con otras aeronaves.

4.6 Fuera del radio de 5 km de la pista, los virajes deberán realizarse en el sentido del primer planeador que haya llegado a la térmica.

4.7 Para los vuelos en térmica, nunca debe sobrepasarse a otro planeador por dentro de su viraje.

4.8 Cada vale corresponde a un remolque hasta una altura de 500 m. Si el piloto del planeador no corta, el remolcador le avisará al piloto del planeador mediante la radio o señales con el timón de dirección y luego de 10 segundos comenzará un suave remolque descendente hasta una altura de entre 200 y 300 m, donde procederá al desprendimiento de la soga en la vertical del campo, dando aviso del hecho a la base por radio.

5. OPERACIÓN EN PISTA

Revisión: 3

Fecha: 10 de Junio de 2018

5.1 El orden de la caja estará a cargo del Jefe de Día y se regirá por lo establecido en los puntos 5.3 al 5.8 de este Reglamento.

5.2 El ingreso a la pista se hará siempre manteniendo una operación de máxima seguridad, evitando obstaculizar la actividad existente o posible. El chicoteo se efectuara por el margen Este de la pista y se estacionará el planeador a 90 grados del eje de la misma en el lugar designado como plataforma previo a la caja, salvo que, cumpliendo los requisitos de prioridad mencionados en Art. 5.4, 5.5, 5.6, pueda efectuar un despegue inmediato.



5.3 Todo auto deberá estar identificado con una bandera de 90 x 90 cm con cuadros rojos y blancos de 30 cm cada uno, colocada en lugar alto y bien visible.

5.4 A fin de agilizar la operación, los tres primeros puestos de la caja serán cubiertos por quienes estén en condiciones de despegue inmediato. Estos puestos serán inamovibles una vez determinados, salvo fuerza mayor. Desde el cuarto puesto en adelante, se ocuparán según el turno que establece la lista de pilotos del día, y nunca según el orden de llegada a la pista. Una vez colocado el planeador en línea de pista, es para ser envolado de inmediato, y en caso de no estar listo, se cederá el lugar a quien corresponda según el orden antes mencionado.

5.5 Cada piloto decidirá el momento de ser remolcado, pero siempre detrás de los tres ya alistados para despegar y teniendo en cuenta el artículo 5.4.

5.6 Se establecen los siguientes grupos de prioridad:

1. Para pruebas deportivas de cualquier tipo.
2. Para vuelos de adaptación, readaptación y entrenamiento en general.
3. Alumnos
4. Para vuelos de pasajero.

5.7 Se podrán ceder pero no intercambiar los turnos de envuelo, conservando la prioridad posteriormente.

5.8 Se respeta el turno de vuelo del piloto aun cuando los envuelos ya hayan comenzado; pero siempre deberá ubicarse detrás de los tres primeros listos para despegar.

5.9 La planilla de turnos de pilotos será válida por cada día de actividad y podrá iniciarse su confección a partir de las 8hs. del día. Esta permanecerá en el lugar establecido por la Vocalía de Vuelo y será retirada del mismo por el Jefe de Día a partir de las 11hs. La anotación será exclusivamente personal.

5.10 Los pilotos que requieran un segundo envuelo, lo podrán hacer al final de su grupo según el orden de aterrizaje, sin perder la prioridad que tiene cada grupo entre sí.

5.11 Los vales de remolque deberán ser entregados previo a su realización.

5.12 El sector de estacionamiento de autos y planeadores fuera de caja, empezará por detrás del último planeador de la caja, dejando así libre de obstáculos la carrera de despegue.



6. REMOLQUES

Revisión: 3

Fecha: 10 de Junio de 2018

6.1 Al iniciar el despegue, el piloto tiene que tener la pista libre de obstáculos. Estos incluyen planeadores que estén siendo chicoteados o autos transitando por la pista. En este sentido, para no demorar los despegues a causa de los cambios de pilotos, se establece una cantidad mínima de tres (3) envuelos por cada remolcador. Como excepción y siendo coordinado entre los pilotos remolcadores, se podrá anticipar el intercambio de los mismos, siempre y cuando esto no genere una demora en la secuencia de las operaciones, o comprometa la seguridad.

6.2 Los remolques deben respetar el patrón definido para el día, que pueden ser: 16 A, 16 B, 34 A y 34 B. Será elegido como único patrón del día el que mejor se adapte a las condiciones de viento.

6.3 En el caso de que durante el despegue el piloto remolcador vea que el planeador tiene los frenos abiertos, el mismo regresara a la pista realizando virajes suaves, orbitando sobre la misma, tomando altura de ser posible y realizando la seña correspondiente.



7. VUELOS EN BIPLAZA

Revisión: 3

Fecha: 10 de Junio de 2018

7.1 La actividad de instrucción tendrá prioridad en el uso de los biplazas. La segunda prioridad será para los vuelos de readaptación y los vuelos de entrenamientos sobre el aeródromo. La tercera prioridad serán los vuelos de pasajeros.

7.2 Los vuelos de entrenamiento sobre el aeródromo tendrán un tiempo máximo de treinta minutos de vuelo librado, salvo autorización expresa del Jefe de Día, quien administrará los tiempos según la demanda del uso del planeador.

7.3 Quien no acate los tiempos establecidos deberá abonar un vale por cada treinta minutos excedente o fracción y será asentada la trasgresión en el libro de novedades y en el legajo del piloto.

7.4 Los vuelos de pasajeros estarán a cargo de los pilotos, que además de cumplir con los requisitos del Capítulo 8, estén autorizados por la HCD para ese fin, debiendo figurar en la lista actualizada y publicada en Administración.

7.5 En el caso de haber varios pilotos interesados en realizar vuelos de pasajeros, el Jefe de Día asignará dichos vuelos.

7.6 Los pilotos que efectúen vuelos de bautismo serán responsables de la recepción del vale y de la entrega al Jefe de Día o en la Administración. En caso de que el vale no sea entregado, la cancelación del costo del vuelo correrá por cuenta del piloto.

7.7 Los vuelos de pasajeros tendrán una altura de corte de 500 m y una duración máxima de 10 minutos de librado, salvo autorización expresa del Jefe de Día para extender el vuelo por no haber otros interesados en el uso del planeador.

7.8 Los vuelos de readaptación, chequeo y adaptación, son considerados de injerencia del área de instrucción, motivo por el cual serán coordinados por el Vocal de Vuelo o su reemplazante.



8. VUELOS DEPORTIVOS

Revisión: 3

Fecha: 10 de Junio de 2018

8.1 Para que las pruebas deportivas realizadas puedan ser admitidas para el ranking Albatros y/o el ranking Nacional deberán responder a las normas dictadas por la F.A.I. y las complementarias, aclaratorias dictadas por la F.A.V.A.V., como así también las estipuladas por el Reglamento Deportivo ALBATROS.

8.2 La documentación correspondiente a dichas pruebas será entregada a la Vocalía Deportiva dentro de los plazos que esta estipule.

8.3 Es responsabilidad de los pilotos que la documentación entregada cumpla con la totalidad de los requisitos en todos sus aspectos.

8.4 La prioridad de cada piloto para la elección de la máquina a llevar al Campeonato Nacional la da su posición en el Ranking Interno y se realizará el día de Asignación. Cada piloto podrá solicitar planeador para su participación en Campeonato Nacional, siempre y cuando haya presentado al menos una prueba en el Ranking Albatros.

Teniendo en cuenta que La FAVAV ha conformado dos fechas de nacionales, Combinada (Std/15 mt) y Club, cada piloto podrá realizar su pedido para uno de los Campeonatos Nacionales, y recién cuando se haya consultado al total de los pilotos que integran el Ranking Interno, y habiendo quedado planeadores disponibles, podrá realizar un segundo pedido para volar otro Nacional. Se formalizara la intención de pedido de un planeador para un nacional en una reunión que se realizara 45 días antes del inicio del campeonato.

8.5 A requerimiento del Vocal de Vuelo, Vocal Deportivo o Jefe de Día, el piloto deberá exhibir los elementos de seguridad indispensables para la realización de la prueba deportiva: juego de 3 estacas con sogas, martillo, radio en funcionamiento, y carta de navegación.

8.6 Antes del despegue, el piloto deberá haber verificado que el carro esté en condiciones operables para su eventual búsqueda.

8.7 El piloto deberá tener organizada su búsqueda, dando al Jefe de Día el nombre del encargado de la misma.

8.8 El piloto que deba retirarse para conseguir alguno de los requisitos exigidos en los ítem 8.5, 8.6, 8.7, perderá su derecho al turno de envuelo, siendo ubicado al final de los envuelos para vuelos deportivos.

8.9 Luego del vuelo es responsabilidad del piloto que el planeador quede hangarado correctamente, limpio y enfundado.



8.10 En el caso de llegada de búsqueda fuera de horario diurno, se prohíbe el armado del planeador.

8.11 Las búsquedas por avión podrán ser solicitadas únicamente cuando se haya aterrizado en un aeródromo apto para ello. El Jefe de Día podrá acceder a la petición sólo si cuenta con avión de reserva, dando prioridad a la actividad del club.

8.12 **Vuelos deportivos en biplaza**



9. ADAPTACIONES

Revisión: 3

Fecha: 10 de Junio de 2018

PROCEDIMIENTO:

9.1 Tener cumplida la adaptación al planeador anterior, las horas de vuelo y/o kilómetros recorridos en pruebas deportivas y/o laureado (C de Plata/Diamante con constancia emitida de FAVAV), según el requisito específico de cada velero.

9.2 Abonar el derecho de adaptación que incluye la entrega del manual del velero a adaptarse.

9.3 Remitir a la vocalía de vuelo la solicitud de adaptación (detallar horas de vuelo y aterrizajes en cada tipo de velero), libreta de vuelo al día y la copia insignias necesarias (C de Plata y/o Diamante).

9.4 La HCD dejara constancia del pedido de adaptación, aprobando o no dicho pedido, dejando asentado también el instructor a cargo de realizar la adaptación.

9.5 El instructor designado comprobará el conocimiento del piloto sobre el manual respectivo al velero a adaptarse.

9.6 Las condiciones mínimas para considerar que un piloto se encuentra adaptado a un planeador son: 15 horas de vuelo y 10 aterrizajes y tener un correcto conocimiento del desarmado y armado del velero.

9.7 El instructor que realice la adaptación dejara asentado en la libreta de vuelo del piloto, todos los datos relevantes a dicha adaptación.

CONDICIONES MÍNIMAS DE ADAPTACIÓN A VELEROS

K8:

Será utilizado para vuelos durante instrucción y vuelo de entrenamientos local.

ASK 18:

La adaptación se podrá iniciar al momento que se cuente con Licencia de Piloto de Planeador, y la aprobación de adaptación por parte de la HCD.

REGLAMENTO DE VUELO DEL CAPA



Para vuelo deportivo, condiciones mínimas de adaptación cumplidas en la maquina a volar y la previa autorización de la HCD.

PW5:

Adaptación completa a ASK 18.

Para vuelo deportivo: condiciones mínimas y previa autorización de la HCD.

JANTAR Std, Std 2, Std 3:

Adaptación completa a PW5

100 horas

1000 KM recorridos en prueba deportiva (cumplidas, no cumplidas- mínimo 50 k)

“C”de Plata aprobado

Para vuelo deportivo: condiciones mínimas y la previa autorización de la HCD.

LS4:

Adaptación a Jantar Standard completa

200 horas

2000 KM recorridos en prueba deportiva (cumplida o no cumplidas- mínimo 50 k) Diamante de Distancia de 300km como mínimo aprobado.

Para vuelo deportivo: condiciones mínimas y la previa autorización de la HCD.

ASW 20:

Adaptación a LS4 completa

300 horas

2000 KM recorridos en prueba deportiva (cumplida o no cumplidas- mínimo 50 k) Para

vuelo deportivo: condiciones mínimas y la previa autorización de la HCD.

JANUS:

Para vuelo local: adaptación a CIRRUS completa.

Para vuelo deportivo: condiciones mínimas y adaptación completa a ASW20.

La previa autorización de la HCD.



EN TODOS LOS CASOS DE ADAPTACION Y/O READAPTACION LOS INSTRUCTORES ACTUANTES, BAJO SU RESPONSABILIDAD, DEBERAN CONTROLAR Y FIRMAR LA LIBRETA DE VUELO DEL PILOTO SOLICITANTE.

9.8 pilotos con licencias obtenidas en otros clubes: todo piloto que hubiese adquirido su licencia de PPL fuera de ALBATROS, comenzara a volar desde el PW5 (o maquina al mismo nivel). Se le reconocerán las INSIGNIAS y ADAPTACIONES, debiendo el mismo cumplir con los kilómetros requeridos por el reglamento de vuelo ALBATROS para acceder al siguiente velero”.



10. READAPTACIONES

Revisión: 3

Fecha: 10 de Junio de 2018

PROCEDIMIENTO

10.1 Los pilotos deberán mantener una continuidad de entrenamiento de acuerdo a la siguiente tabla:

- a) 0 a 20 horas: 15 días
- b) 20 a 100 horas: 30 días
- c) más de 100 horas: 60 días

10.2 Pasado el período establecido en **10.1**, el piloto perderá su condición de "regular" debiendo realizar 1 (un) vuelo de instrucción, como mínimo, para recuperar su condición de piloto "regular".

Pasados los **90 días** sin realizar actividad de vuelo deberá, antes de iniciar la misma, ser readaptado respecto a los temas teóricos, al sistema de remolque empleado (por avión o torno) y las maniobras prácticas de vuelo que sean pertinentes para la licencia de planeador, como mínimo, un programa de 3 despegues por un instructor de vuelo de la especialidad habilitado, quien dejara constancia debidamente certificada en el libro de vuelo del interesado. (RAAC).

10.2.1 Pedir en Administración el formulario "Solicitud de Evaluación para Readaptación".

10.2.2 Entregarlo junto con la libreta de vuelo actualizada, a un instructor reconocido por el Club, con los datos del primer casillero completados.

10.2.3 El Instructor dejara asentado en la libreta si el piloto necesita instrucción extra o un seguimiento especial para mejorar aspectos relevantes al vuelo, una vez finalizada la instrucción, se dejara constancia de la readaptación en la libreta.

10.2.4 La readaptación también abarca el primer vuelo en monoplaza (vale de piloto), por lo que sigue siendo responsabilidad del Instructor el asegurarse que el piloto cuenta con la capacidad necesaria para realizar un vuelo seguro.

10.2.5 El Instructor entregará en la Administración la solicitud completa en su totalidad, a fin de que esta sea archivada en el legajo del piloto.

10.3 Pasados 5 años de inactividad en el Club como piloto, se perderán las adaptaciones realizadas, salvo que presente actividad como piloto en otro lugar, con documentación que la respalde y a consideración de HCD.

10.4 Para reiniciar su actividad, el piloto deberá solicitar por nota a la HCD, su readmisión como piloto regular.

10.5 La HCD analizará cada caso particular, pudiendo establecer a partir de qué planeador se reincorporará el piloto, debiendo comenzar la escala de adaptaciones a partir del planeador que le sea asignado, aplicando el procedimiento de adaptaciones (Cap. 9).



11. CONFORMACIÓN, DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LAS BRIGADAS

Revisión: 3

Fecha: 10 de Junio de 2018

11.1 Los pilotos podrán asignarse anualmente a un planeador conformando brigadas para cada máquina.

11.2 Ser brigadier significa tener plena prioridad para el uso del planeador ante los demás pilotos.

11.3 La vigencia de la brigada, será desde el 1 de Junio al 30 de Mayo del año siguiente.

11.4 La formación de las brigadas se efectuará de acuerdo al orden del último Ranking Albatros anual y a continuación según la cantidad de vuelo realizados en la misma temporada, y en condiciones de igual cantidad de vuelos, tendrá prioridad quien tenga más horas en dicha temporada..

11.5 Se establecen 4 plazas por planeador para los planeadores que puedan participar en campeonatos nacionales, 5 plazas por planeador de entrenamiento y 6 plazas por planeador básico.

11.6 Anualmente, la HCD establecerá qué planeadores deja fuera de la asignación por razones especiales, como por ejemplo, los biplazas afectados a la instrucción.

11.7 Para poder asignarse un planeador, el piloto debe contar con el pago de por lo menos la primera cuota del D.U.M., tener las condiciones formales para adaptarse al velero en cuestión y contar con la aprobación de solicitud de adaptación por parte de la HCD.

11.8 Los pilotos que decidan no asignarse un planeador, deberán abonar solamente el 50 % del D.U.M. si desean volar en planeador durante el período en cuestión.

11.9 Los turnos de los brigadieres serán establecidos según el mecanismo que entre ellos acuerden. En caso de desacuerdos insalvables, la HCD los establecerá con carácter de inapelables.

11.10 La prioridad de los brigadieres se detalla en los artículos 3.1 al 3.10.

11.11 El brigadier que se haya asignado al planeador en primer lugar, será el principal interlocutor entre la brigada y la HCD.

11.12 La brigada recibirá a su cargo el planeador con su carro, paracaídas y cualquier otro instrumento con el que cuente dicha aeronave.

11.13 La brigada labrará un acta junto al Vocal Técnico donde figurará el listado de los elementos a su cargo y su estado.



11.14 El Vocal Técnico auditará el estado de los elementos a cargo de la brigada en el momento que lo juzgue conveniente y al final del período de la asignación.

11.15 Los daños observados y no debidamente informados, son considerados falta grave y serán reparados con cargo a la brigada responsable en el momento de la detección, salvo que se detecte a su responsable directo. En todos los casos es de aplicación el apartado N° 12.



12. RESPONSABILIDAD POR DAÑOS A PLANEADORES Y AVIONES

Revisión: 3

Fecha: 10 de Junio de 2018

12.1 Cada piloto es responsable de la máquina que manipule y de lo que ella afecte, por consiguiente, pondrá su máximo esmero y pericia, evitando daños que comprometan la seguridad y/o la performance de la aeronave.

12.2 El piloto que genere o detecte una novedad debe registrarla en el libro de novedades.

12.3 Todo planeador/avión tiene a bordo el libro de novedades, por consiguiente ningún piloto podrá desconocer novedades anteriores a su intervención.

12.4 Ante toda novedad encontrada y no registrada, se asumirá a priori que fue causada por el último piloto que usó o manipuló la máquina, dando siempre la posibilidad de que éste pueda demostrar fehacientemente su desvinculación en el hecho.

12.5 El piloto que oculte o no registre una avería, será pasible de severas sanciones.

12.6 Además de los planeadores, el presente capítulo incluye también los carros de transporte de los planeadores, paracaídas, pesas, fundas, cualquier otro instrumento y demás accesorios.

12.7 Las reparaciones de las novedades producidas por uso negligente del material, serán con cargo al responsable de la misma, siendo la HCD a través de la Vocalía Técnica quién determinará cómo y cuándo se efectuará la reparación.

EL DÉBITO EN LA CUENTA DEL PILOTO SERÁ INMEDIATO AL HECHO.

12.8 El piloto que utilice el material del Club fuera de éste, como ser por su participación en campeonatos nacionales, regionales, encuentros volovelísticos, excursiones, rescates, etc. recibirá a su total cargo el citado material teniendo la obligación de retornarlo en las mismas condiciones en que le fue entregado.

12.9 Antes del retiro del equipo, el socio firmará un acta donde esté especificado de qué planeador se trata, su estado y la entrega de documentación necesaria por parte del Club, debiendo también presentar póliza vigente para el tráiler propiedad del Club que se utilizara para el transporte del planeador (recordar que el conductor debe tener licencia habilitante para conducir con tráiler acoplado).

12.10 El piloto, a su regreso, deberá realizar una nueva inspección y firmará el acta de entrega correspondiente la cual deberá tener también claramente especificado, el material y su estado. De constatar diferencias con el acta de entrega, se procederá a aplicar lo especificado en el art. 12.7.



13. MATERIAL DE VUELO Y ACCESORIOS

Revisión: 3

Fecha: 10 de Abril de 2018

13.1 Queda terminantemente prohibido realizar cualquier tipo de modificación a la instalación eléctrica/neumática a cualquier máquina, sin previa autorización de la HCD.

13.2 Cada planeador tiene asignado un paracaídas el cual siempre deberá quedar en el planeador. En el caso de tener la necesidad de retirarlo del planeador, se hará con la autorización y/o conocimiento del Jefe de Día o del Vocal Técnico, debiendo el piloto anotar este hecho en el libro de novedades.

13.3 El piloto debe proveerse de los elementos accesorios como ser: batería, estacas, martillo, chicote, carta aérea, elementos de limpieza, etc., y los usará a su propio riesgo.



14. HANGARAJE O ESTACIONAMIENTO EN LUGARES CUBIERTOS

Revisión: 3

Fecha: 10 de Abril de 2018

14.1 El material del Club (aeronaves, tráileres, etc.) tiene prioridad absoluta en los lugares cubiertos de la institución.

14.2 En caso de existir lugar disponible, los socios activos y/o vitalicios podrán solicitar por escrito a la HCD la adjudicación de dichos lugares para el hangaraje o estacionamiento de carros en lugares cubiertos. **En el caso del hangaraje de planeadores, el solicitante deberá, aparte de cumplir con el punto 14.6, contar con la habilitación psicofisiológica vigente para solicitar y mantener el espacio de hangaraje.**

14.3 Los lugares serán asignados por un plazo determinado, siendo los mismos intransferibles. Al término de dicho plazo, el socio tendrá prioridad para renovar el hangaraje sobre otros socios, pero no sobre el punto 14.1 del presente reglamento, pudiendo la HCD disponer del espacio cuando lo necesite.

14.4 El Club Argentino de Planeadores Albatros se deslinda de toda responsabilidad por los daños que sufra el material que se estacione en su predio incluido en sus lugares cerrados.

14.5 Los derechos fijados serán abonados por todo el periodo asignado, sea ocupado o no durante la totalidad del mismo.

14.6 Los planeadores hangarados se deben encontrar en condición de vuelo con seguro de Responsabilidad Civil y Certificado de Aeronavegabilidad al día.

14.7 No se podrán estacionar carros u otros materiales, cualquiera sea su tipo, en los lugares destinados al material de vuelo.

14.8 Para los casos especiales, como ser campeonatos, festivales, encuentros volovelísticos, etc., la HCD. Podrá disponer circunstancialmente de los lugares asignados durante dicho periodo.



15. PLANEADORES PRIVADOS

Revisión: 3

Fecha: 10 de Abril de 2018

15.1 La presente reglamentación abarca también a los pilotos de máquinas privadas, estando igualmente obligados a su cumplimiento.

15.2 Los propietarios de planeadores privados tendrán exactamente los mismos derechos y obligaciones hacia los planeadores y aviones del club y no habrá discriminación alguna para el puntaje obtenido con su planeador.

15.3 En el caso que los propietarios de planeadores no se asignen un planeador del Club, deberán abonar anualmente el 50% del D.U.M.

