

Normas de Régimen Interno Asociación Aviación en las Aulas.

Antes de realizar cualquier actividad de vuelo en la Asociación será necesario comprobar:

- 1.- Licencia de piloto ULM en vigor.
- 2.- Certificado médico clase 2 o equivalente, en vigor.
- 3.- Alta de socio en la Asociación en vigor y al corriente de pago.

Índice.

Definiciones. (Páginas 3 y 4)

- 1A.- Básicos o Maniobras de acomodación.
- 1B.- Experiencia reciente.
- 1C.- Proceso de instrucción y suelta.
- 1D.- Proceso de comprobación de aptitud/habilitación.
- 1E.- Aproximación estabilizada.
- 1F.- Pista.
- 1G.- Viento cruzado extremo.
- 1H.- Pista en uso o servicio.
- 1I.- Suelta o Aptitud/habilitación.
- 1J.- Motor y al Aire.
- 1K.- Punto límite de estabilización de aproximación, (PLEA).
- 1L.- Asegurar aeronave.

Normas para la operación de aeronaves.

2.- Operaciones estabilizadas de aeronaves ULM en despegue y corta final. (Páginas 5 a 7)

- 2A.- Aproximación estabilizada.
- 2B.- Parámetros a comprobar.
- 2C.- Aterrizaje.
- 2D.- Despegue estable.
- 2E.- Circuito de aeródromo.
- 2F.- Emergencia real.

3.- Tipos de pilotos. (Páginas 7 y 8)

- 3A.- Pilotos Noveles.
- 3B.- Piloto avanzado
- 3C.- Piloto veterano.
- 3D.- Piloto de alta experiencia.

4.- Limitaciones en vuelos locales por el tipo de Piloto. (Página 8)

- 4A.- Piloto Novel.
- 4B.- Piloto Avanzado.

- 4C.- Piloto Veterano.
- 4D.- Piloto Alta Experiencia.
- 5.- Maniobras no habituales. (Página 8)
- 6.- Comprobación a todos los pilotos. (Páginas 8 y 9)
- 7.- Prohibido el Doble Mando entre pilotos. (Página 9)
- 8.- Pérdida y recuperación de la aptitud/habilitación. (Páginas 9)
- 8A.- Mantenimiento y pérdida de la aptitud/habilitación.
- 8B.- Experiencia reciente requerida.
- 8C.- Recuperación de la aptitud/habilitación.
- 9.- Sueltas en aeronave sin habilitación previa. (Página 9)
- 10.- Sueltas en viajes. (Página 10)
- 11.- Instructor en viajes. (Página 10)
- 12.- Convalidación licencia ULM extranjera o licencia PPL. (Página 10)
- 13.- 1ª Suelta de piloto externo con licencia en vigor ULM nacional. (Página 10)
- 14.- Personas invitadas por los socios. (Página 11)
- 15.- Incumplimientos de normativa y sanciones. (Página 11)

Definiciones.

1A.- Básicos o Maniobras de acomodación.

Consisten en:

-Virajes dcha. e izq. sin ganar ni perder altura (90° dirección y 30°/45°/60° alabeo).

- Virajes alrededor de un punto, 360° sin ganar ni perder más de 100 pies.
- Virajes alrededor de dos puntos, ochos alrededor de pilones.
- S vertical, ascensos y descensos entre 1000 y 1500 pies a régimen y velocidad constante.
- Entrada y salida de vuelo lento a 10 kph por encima de la velocidad de pérdida, con extensión completa de flaps manteniendo dirección y altitud.
- Perdidas con y sin motor, por derecho y en viraje con y sin flaps.

1B.- Experiencia reciente.

Es el número de vuelos, tiempos de vuelo y número de aterrizajes, realizados dentro de un parámetro específico de tiempo.

1C.- Proceso de instrucción y suelta.

Consiste en realizar:

Todas las Maniobras de Acomodación o Básicos, correctamente (apartado 1A).

Un mínimo de tres aterrizajes y despegues según procedimientos de aproximación estabilizada, realizados correctamente y de forma consecutiva.

Un mínimo de tres espirales y/o maniobras de emergencia, realizados correctamente, con toma y despegue estabilizado.

1D.- Proceso de comprobación de aptitud/habilitación.

La evaluación consistirá en la realización de algún ejercicio de básicos (apartado 1A), emergencias simuladas, tomas y despegues con un mínimo de 3 aterrizajes.

Para superar la evaluación se deberán realizar las maniobras de forma correcta y las tres tomas y despegues realizadas correctamente de forma consecutiva.

1E.- Aproximación estabilizada.

Una aproximación se considera estabilizada cuando la aeronave mantiene una trayectoria estable, definida por unos parámetros de senda, eje de pista, altitud, velocidad indicada y componente de viento, adecuados para poder completar un aterrizaje con unos márgenes de seguridad aceptables.

1F.- Pista.

Parte de la superficie de un centro de vuelo o aeródromo, autorizada para que en ella se realicen operaciones de aterrizaje y despegue con aeronaves.

1G.- Viento cruzado extremo.

Condiciones meteorológicas en las que la dirección del viento forma un ángulo igual o superior a 45° con la pista en servicio y la intensidad del mismo es igual o superior a 15 nudos.

Dichas condiciones en Binissalem, normalmente se dan con viento del noroeste, con lo cual hay una componente añadida de turbulencia orográfica y racha, importante.

1H.- Pista en uso o servicio.

Sentido en el que se realizan los despegues y aterrizajes en una superficie autorizada como pista de vuelo de un centro de vuelos o aeródromo.

1I.- Suelta o Aptitud/habilitación.

Condición que alcanza el piloto cuando se le considera apto para operar con seguridad como piloto al mando una aeronave determinada, como único responsable de la misma.

1J.- Motor y al Aire.

Es la maniobra que hay que seguir en caso de la interrupción de la maniobra de aproximación y consiste en:

- 1.- Aplicar toda la potencia disponible del motor.
- 2.- Modificar el ángulo de ataque para mantener velocidad de despegue estable.
- 3.- Recoger flaps, en caso de haberlos usado, a posición de despegue.
- 4.- Subir a altitud de circuito siguiendo los tramos del mismo.

1K.- Punto límite de estabilización de aproximación, (PLEA).

Se define como el punto geográfico más tardío sobre el terreno, en el cual el avión debe estar ya en condiciones de aproximación estabilizada para poder continuar el aterrizaje. Dichos puntos (PLEA) llevarán asociados un valor de altímetro (QNH) o altura de paso.

1L.- Asegurar aeronave.

Proceso de acciones a tomar en una situación de emergencia detallado en la lista de chequeo.

Normas para la operación de aeronaves.

2.- Operaciones estabilizadas de aeronaves ULM en despegue y corta final

2A.- Aproximación estabilizada.

Todas las aproximaciones se basarán en el concepto de aproximación estabilizada.

Para realizar este tipo de aproximación bajo cualquier circunstancia de vuelo, a excepción de una emergencia real, la aeronave debe cumplir los siguientes parámetros en un punto situado a 100 metros de cabecera de la pista en uso, el **Punto Límite de Estabilización de Aproximación (PLEA)**.

Para el Centro de Vuelos de Binissalem dicho punto (PLEA) en la pista 22 está sobre el ciprés solitario de la granja y en la pista 04 sobre los cables sobre la entrada de la carretera al campo de vuelo.

2B.- Parámetros a comprobar:

- 1.- Debemos mantener la velocidad de aproximación +/-10 km.
- 2.- Debemos estar:
Con motor, en senda a 450 pies, +/- 50 pies (QNH).
Sin motor, en senda a 550 pies +/- 50 pies (QNH).
- 3.- Debemos estar alineados en eje de pista +/- 10°.
- 4.- Actitud en alabeo inferior a 10° y en cabeceo entre -10° y +5° y en la senda imaginaria.
- 5.- Velocidad vertical de descenso, inferior a 600 pies por minuto.
- 6.- Comprobar dirección e intensidad del viento el cual debe ser de cara.

Comprobados **estos parámetros** en ese momento, si alguno de ellos **no se cumple**, se debe realizar una **maniobra de motor y al aire**.

El piloto al mando debe estar mentalizado de que una maniobra de motor y al aire es una maniobra normal, no es una emergencia, y que por tanto debe estar preparado para llevarla a cabo en cualquier momento de una aproximación.

Dicha maniobra debe ser la maniobra a seguir obligatoriamente, si no se dan las circunstancias de una aproximación estabilizada.

2C.- Aterrizaje.

Cuando el piloto decida continuar el aterrizaje, se asegurará de que la toma de contacto estable y mantenida del tren principal con la pista se realice dentro de la primera mitad de la superficie de pista disponible, quedando por tanto el otro 50% para llevar a cabo la carrera de aterrizaje y frenado de la aeronave. De no tener la seguridad de aterrizar cumpliendo esta norma, se realizará la maniobra de motor y al aire. Dicho punto en el centro de vuelos de Binissalem es cuando se pasa al través de la manga de viento.

2D.- Despegue estable.

Antes de iniciar el despegue se tendrá en cuenta:

1.- **Altímetro.** Calado correctamente en QNH, 350 pies para el Centro de Vuelos de Binissalem.

El viento es muy cambiante en Binissalem debido a la confluencia de vientos procedentes de la bahía de Palma y de la de Alcudia.

2.- **Viento.** Comprobar dirección e intensidad de viento con ULM en pista previo al inicio del despegue.

3.- **Alineación en pista.** Estar establecido en eje de pista con trayectoria estable y alineada.

4.- Recorrido en pista. Libre de obstáculos y con suficiente distancia para despegar o abortar el despegue.

5.- Comprobar velocidades en despegue:

- 1.- Velocidad de rotación.
- 2.- Velocidad de ascenso a mejor régimen o mejor ángulo.
- 3.- Adaptar la trayectoria de despegue a parámetros de velocidad de la aeronave que estemos volando.

Solo se puede usar la superficie terrestre declarada como pista para despegar y aterrizar. El resto de terreno del Centro de Vuelos de Binissalem, no es utilizable excepto en caso de emergencia real.

2E.- Circuito de aeródromo.

El circuito de Binissalem (mapa adjunto) no es muy amplio y está definido para las dimensiones de la pista del centro de vuelos.

Queda terminantemente prohibido, la realización de tráficos cortos con el fin de aterrizar, con virajes pronunciados en corta final, con poca altura y/o velocidad, que dejen el avión establecido entre la PLEA y la cabecera de la pista en uso y que no cumplan los parámetros de una aproximación estabilizada.

2F.- Emergencia real.

1.- Por debajo de 500 pies AGL.

Mantener rumbo de pista con una máxima desviación de 30° a cada lado del eje y aterrizar por derecho en el mejor lugar posible con todo el flap extendido.

Aplicar procedimiento de asegurar aeronave y radiofonía según se requiera.

2.- A o por encima de 500 pies AGL.

Virar para regresar al centro de vuelo o seguir por derecho a un campo apropiado manteniendo velocidad de planeo y extendiendo todo el flap con toma asegurada.

Aplicar procedimiento de asegurar aeronave y radiofonía según se requiera.

3.- Tipos de pilotos.

3A.- Pilotos Noveles.

Se considerará piloto novel al piloto con:

a) Horas de Vuelo.

Menos de 35 horas totales de vuelo o menos de 15 horas adicionales a las realizadas en el curso de piloto de ULM, la cifra que sea mayor.

En caso de solape de cifras de horas con las indicadas para otra calificación de piloto contemplada en estas normas, prevalecerá el criterio de este párrafo, sobre los demás.

b) Tomas y despegues.

Menos de un total de 200 tomas y despegues o 60 tomas y despegues adicionales a las realizadas durante el curso de piloto de ULM, de las dos cifras la que sea mayor.

Se pretende con ello conseguir que el piloto novel practique circuitos normales con T&G y se termine de habituar al vuelo en diferentes condiciones ambiente.

Los pilotos veteranos o de alta experiencia, debido a su antigüedad, sin cartilla de vuelos, podrán ser excepción de la norma a criterio del jefe de instrucción o jefe de vuelos del Centro.

Para el cálculo de las cifras indicadas en los apartados a) y b) anteriores, se tendrá en cuenta los distintos tipos de aeronave en los que haya volado el piloto y los distintos tipos de licencia que tenga, sumando las cifras de los tipos equivalentes.

3B.- Piloto avanzado.

Piloto con más de 35 horas de vuelo totales o 15 horas adicionales al curso, la cifra que sea mayor y 200 aterrizajes y despegues o 60 aterrizajes y despegues adicionales a los realizados durante el curso de vuelo, la cifra que sea mayor, habiendo además superado un proceso de comprobación de aptitud.

Deberán cumplirse las tres condiciones para acceder a esta calificación de piloto.

3C.- Piloto veterano.

Piloto con más de 75 horas de vuelo totales, o 25 horas adicionales a las que hayan sido necesarias para obtener la calificación de piloto avanzado, la cifra que sea mayor.

3D.- Piloto de alta experiencia.

Piloto con más de 200 horas de vuelo totales.

4.- Limitaciones en vuelos locales por el tipo de Piloto.

4A.- Piloto Novel.

Un piloto calificado como novel no puede volar con otro piloto novel ni avanzado y no puede llevar acompañantes no pilotos invitados, es decir **solo puede volar solo**, o con **instructor**, o con un **piloto veterano o de alta experiencia**, hasta ir cumpliendo las condiciones indicadas arriba.

Ambas circunstancias de número de horas y número de tomas y despegues indicadas en el apartado 2A, deben cumplirse y demostrarse mediante la correspondiente anotación en su cartilla de vuelo, además, deberá **superar un proceso de comprobación de aptitud** con un instructor para dejar de tener la condición de piloto novel.

4B.- Piloto Avanzado.

Puede volar solo o con pilotos avanzados, veteranos y de alta experiencia. No puede volar con pilotos noveles.

Puede llevar acompañantes no pilotos invitados.

4C.- Piloto Veterano.

Puede volar con todos los pilotos y llevar acompañantes no pilotos invitados.

4D.- Piloto Alta Experiencia.

Puede volar con todos los pilotos y llevar acompañantes no pilotos invitados.

5.- Maniobras no habituales.

Los pilotos solo podrán realizar tomas y despegues en condiciones de viento cruzado extremo, maniobras de entrenamiento tipo emergencias o espirales, bajo supervisión de un instructor abordo hasta obtener la suelta o visto bueno para las mismas y realizarlas únicamente solos, con la autorización expresa del instructor para cada vuelo de este tipo.

6.- Comprobación a todos los pilotos.

Los pilotos que deseen renovar la licencia a través de la escuela de la Asociación Aviación en las Aulas deberán realizar una prueba en vuelo, consistente en un **proceso de comprobación de aptitud/habilitación**, con un instructor en cada renovación de su licencia.

Si la superan podrán seguir volando solos y si se detectan deficiencias en su técnica de vuelo deberán pasar por un **proceso de instrucción y suelta**, y no podrán volar como piloto al mando, hasta haberlas subsanado y obtenido la aprobación de dicho proceso por un instructor de la Asociación.

Los instructores de la escuela de la Asociación se evaluarán entre sí para cumplir la normativa de este documento.

7.- Prohibido el Doble Mando entre pilotos.

Queda expresamente prohibido el doble mando o instrucción entre pilotos o piloto y pasajero y muy especialmente durante la aproximación y aterrizaje o bien durante el despegue y ascenso a altitud de circuito.

8.- Pérdida y recuperación de la aptitud/habilitación.

8A.- Mantenimiento y pérdida de la aptitud/habilitación.

Todos los pilotos que realicen actividades de vuelo dentro del ámbito de esta Asociación son responsables de mantener en vigor sus correspondientes licencias de vuelo y sus certificados médicos, renovándolos cuando corresponda.

8B.- Experiencia reciente requerida.

Se considera como "reciente", el periodo de 30 días anteriores al día en que se desee volar:

Pilotos Noveles y Avanzados.- Hayan realizado como piloto al mando, dos vuelos, con un tiempo de vuelo total de 18 minutos o más y un mínimo de dos aterrizajes y despegues en dicho periodo.

Resto de tipos de Pilotos.- Hayan realizado como piloto al mando, un vuelo en dicho periodo, sin especificación de tiempos ni aterrizajes y despegues.

No cumplir con estas circunstancias implica la pérdida de la aptitud/habilitación en la aeronave en que no hayan cumplido dicho requisito

8C.- Recuperación de la aptitud/habilitación.

Los pilotos que pierdan su aptitud/habilitación debido a la circunstancia del párrafo anterior deberán superar un **proceso de comprobación de aptitud/habilitación** y en su caso si el instructor lo cree necesario un **proceso de instrucción y suelta**.

9.- Seltas en aeronave sin habilitación previa.

Los pilotos noveles y avanzados realizarán un **proceso de instrucción y suelta** con un mínimo de dos vuelos realizados en distintas fechas.

Los pilotos veteranos y de alta experiencia, realizarán un **proceso de instrucción y suelta** y podrán obtener la suelta en un solo vuelo a juicio del instructor.

10.- Seltas en viajes.

Para realizar viajes como piloto al mando fuera de la isla, los pilotos deben llevar como mínimo un total de ochenta horas de vuelo y haber realizado **satisfactoriamente** al menos dos viajes bajo supervisión de un instructor de la Asociación, **obteniendo la suelta para viajes**.

Los pilotos de alta experiencia, con experiencia previa en viajes acreditada, no será necesario que realicen los vuelos de viaje bajo supervisión y se les considerará sueltos para los mismos.

Si no tuvieran experiencia en viajes acreditada, deberán como mínimo realizar **satisfactoriamente**, un viaje bajo supervisión de un instructor de la Asociación, **obteniendo la suelta para viajes**.

11.- Instructor en viajes.

A fin de reducir costes en este tipo de vuelos los instructores no recibirán remuneración por hora de vuelo pasando a recibir 50 euros por día.

Si se tuviera que pernoctar fuera de Mallorca, los costes de manutención y alojamiento del instructor, correrán a cargo del piloto bajo supervisión.

12.- Convalidación licencia ULM extranjera o licencia PPL.

Para realizar cualquier acto dentro de la Asociación Aviación en las Aulas primero debe uno darse de alta como socio de la misma.

Por tanto el piloto debe darse de alta como socio transeúnte en la modalidad 1 o 2 de las normas para ser socio de la entidad.

Debe tramitar y obtener la tarjeta de alumno piloto.

Debe realizar un procedimiento de “suelta en aeronave sin habilitación previa” en una de las aeronaves de la Asociación.

El jefe de escuela emitirá un certificado del tiempo de vuelo y la suelta.

Se tramitará la licencia de ULM española ante AESA por parte de la escuela de la Asociación.

13.- 1ª Suelta de piloto externo con licencia en vigor ULM nacional.

Como en los casos anteriores para realizar cualquier acto dentro de la Asociación Aviación en las Aulas primero debe uno darse de alta como socio transeúnte en la modalidad 1 o 2 de las normas para ser socio de la entidad.

Debe realizar un procedimiento de “suelta en aeronave sin habilitación previa” en una de las aeronaves de la Asociación.

14.- Personas invitadas por los socios.

Son personas que bien por relación de parentesco o amistad son invitadas por un socio a volar, sin recibir este remuneración. Estas personas están autorizadas a volar en las aeronaves de la Asociación bajo la responsabilidad del socio que las haya invitado.

15.- Incumplimientos de normativa y sanciones.

En el caso de vulneración de la normativa vigente por parte de algún socio, se deberá presentar por escrito el caso ante la directiva de la Asociación, que decidirá si ha lugar a tomarlo en consideración y en su caso el tipo de sanción a aplicar.

En caso de sanción esta puede variar entre una sanción temporal de prohibición de vuelo en aeronaves ULM de la Asociación, hasta la expulsión de la Asociación.

Se tendrá en cuenta la gravedad demostrada de los hechos, la reincidencia o no de los mismos y el testimonio del socio acusado de ellos.

Binissalem a 4 de julio de 2014.

Gabriel Gomila Frau
Presidente Asociación Aviación en las Aulas.