

# CENTRO UNIVERSITARIO DE AVIACIÓN



## DISPOSICIONES PARA EL USO DE MATERIAL DE VUELO

ACTA NRO. 2853 del 15 de Marzo de 2019

## **DISPOSICIONES PARA EL USO DE MATERIAL DE VUELO**

### **Título I – Generalidades**

Art.1° - Las presentes disposiciones fueron sancionadas en cumplimiento del Art.2°, inc. b) en nuestro Estatutos por resolución de la Comisión Directiva con fecha 14 de Octubre de 1969 (Acta N° 1595) y enmendada en sus artículos 1°, 8°, 9°, 12°, 14°, 15° y 18°, el 18 de Enero de 1980 (Acta N° 1864) y además con sus enmiendas, modificaciones y agregados que fueran dispuestos por resolución de Comisión Directiva con fecha 13 de Marzo de 1987 (Acta N° 2030) , actualizadas por resolución de la Comisión Directiva con fecha 5 de Agosto de 2005 (Acta N° 2510), recibiendo su última actualización el día 15 de Marzo de 2019 (Acta N°2853) teniendo en consecuencia validez a partir de esta última fecha.

Art. 2 – Estas normas tienen por objeto promover el vuelo entre los asociados regulando para este fin la utilización del material, conforme a su disponibilidad y requerimientos técnicos y proveer un elemento reglamentario interno que haga a la seguridad de la actividad aérea.

Art. 3° - La entrega por parte del Centro Universitario de Aviación de una aeronave de su propiedad y la recepción de la misma por parte del Socio, configuran un contrato de comodato y se regirá por las disposiciones del Título XVIII del Libro Segundo del código civil y las que resulten de estas Disposiciones. El Centro Universitario de Aviación tomará a su cargo los gastos de consumo, mantenimiento y desgaste de la aeronave, percibiendo por dichos conceptos una suma global que la Comisión Directiva fijará conforme a los costos resultantes de las condiciones de plaza y del tipo de operación efectuada.

Art. 4 – Cuando se trate de Socios menor de edad, quien ejerce la patria potestad o la tutela en cuyo caso será necesaria la autorización judicial permitente, asumirá las obligaciones del comodato, debiendo a tal efecto tener conocimiento de los Estatutos del Club y las Presentes Disposiciones.

Art. 5° - El material solo podrá ser utilizado en condiciones, rutas, destino y circunstancias para las cuales fue autorizado y su contravención hará pasible al Socio de la aplicación de las sanciones establecidas en el Art. 11° de Estatuto y en caso de percance o accidente, será totalmente responsable de todos los daños emergentes, ya sea sobre bienes de la Institución, de su propia persona y/o de sus bienes o de terceros y/o de los bienes de terceros.

Art. 6° - El Socio recibe el material con pleno conocimiento de su estado estructural, mecánico, de aprovisionamiento y de funcionamiento. En caso de emergencia resultante de fuerza mayor, la responsabilidad del Centro Universitario de Aviación se extiende exclusivamente a los daños que sufrieran la propia aeronave, y la persona o bienes de personas transportadas por cuenta y orden del Centro Universitario de Aviación. Toda otra responsabilidad queda a cargo del Socio a quien se le hubiere entregado el material.

Art. 7° - Dejase expresa constancia que, tanto los vuelos locales como los de navegación, se autorizan a los asociados Pilotos de la Institución, con la única finalidad de Instrucción y Entrenamiento, tal como lo establece el inciso b) del Art. 2° de nuestros estatutos y que, en caso de transportarse pasajeros y/o cargas, los mismos se efectuarán bajo el mismo concepto en virtud de lo establecido en el Art. 2°, incisos a) y c) de nuestro Estatuto, quedando totalmente prohibida la comercialización de los vuelos, en cualquiera de sus formas y por el motivo que sea.

Art. 8° - Los pilotos que soliciten una aeronave deben encontrarse al día con Tesorería en sus cuotas sociales y/o no tener deudas pendientes por vuelos anteriores, tal lo especifica el Art. 6°, inciso 5 de nuestros Estatutos.

Art. 9° - Se recomienda muy especialmente respetar el circuito de tránsito del Aeródromo, teniendo sumo cuidado en el ingreso al mismo, especialmente los días sábados, domingos y feriados, en los cuales es muy intensa la actividad tanto para los que regresan de navegación, como los que realizan vuelos local, deben ponerse en espera, si fuera necesario, para poder incorporarse al mismo con total seguridad. Asimismo observará, con carácter obligatorio, el uso de la frecuencia de llamada general (123.5 MHz) y su reglamentación (FA N° 68/04) aprobada por la Comisión Directiva en el Acta N° 2499 del 28 de Enero 2005.

Art. 10° - En caso de accidentes de cualquier grado, de notificaciones, de sanciones, etc., mientras se lleve a cabo la actividad de vuelo, que involucre a una aeronave y/o su matrícula de propiedad del centro Universitario de Aviación, las actuaciones y procedimiento estarán regidos por lo dispuesto en la Ley N° 17.285 (Código Aeronáutico de la República Argentina) y las Reglamentaciones, Directivas y Disposiciones que en virtud de ella, establece la autoridad aeronáutica. Las actuaciones y/o resoluciones de dicha autoridad respecto del accidente, tocan al Socio (piloto al mando) solamente en cuanto a los derechos y obligaciones que emanaren de las referidas autoridades, pero solo serán elementos de juicio en lo que concierne a sus responsabilidades, derechos y obligaciones como socio del Centro Universitario de Aviación, en su carácter de

Sociedad civil y la Comisión Directiva resolverá, a su leal saber y entender, con entera libertad, conforme a derecho, al Estatuto, a estas Disposiciones, normas complementarias y reglas de equidad.

Art. 11° - Todos los asociados deberán mantener permanentemente actualizados sus datos, especialmente su domicilio, tanto en la Secretaria como en Jefatura de Aeródromo. En el fichero deberán cumplimentar la ficha personal del piloto, aunque su condición sea la de alumno, comprometiéndose a mantenerla constantemente al día. En la Jefatura de Aeródromo, deberá presentar al Jefe de Turno a fin de verificar y asentar sus datos personales y el vencimiento de su aptitud psicofisiológica.

Art. 12° - cuando un asociado desee obtener una cuenta corriente, podrá hacerlo pero con el total conocimiento de que dicho monto de dinero será utilizado para abonar cuotas sociales, hangaraje, fichas de vuelo o cualquier deuda que se origine en un total de acuerdo entre el asociado y la Institución.

## **Título II – Vuelos locales**

Art. 13° - Las aeronaves para uso en vuelo local serán solicitadas directamente en el fichero y serán acordadas por orden correlativo de presentación de solicitud.

Art. 14° - Solo con la autorización del Instructor de Vuelo, se podrá efectuar más de un aterrizaje por vuelo, entendiéndose con tal, aterrizaje total saliendo de pista y regresando a la misma por calle de rodaje.

Art. 15° - Los Pilotos deberán anotar su turno personalmente o por alguna otra vía (teléfono, web, etc.) en el fichero y podrán volar más de una vez en el mismo tipo de aeronave, toda vez que antes del vuelo, no se presente otro peticionante que no la haya volado.

Art. 16° - Para efectuar aterrizajes de emergencia simulada 360° y 180° y/o prácticas de maniobras básicas en la zona de trabajo (aproximación a la pérdida, pérdidas, giros alrededor de un punto, eses a través de caminos, ochos alrededor de pilones, etc.), también necesita autorización del Instructor de Vuelo.

Art. 17° - Los toques y despegue (toque y motor), solo serán posibles si son autorizados cada vez por el Instructor de Vuelo.

Art. 18° - Los pilotos deberán presentar siempre que les fuera requerida, su documentación de vuelo.

Art. 19° - No se podrá aterrizar, ni realizar prácticas de circuito de tránsito, en aeródromos lindantes donde su sobrevuelo corresponda a un vuelo local. En caso de tener intenciones de hacerlo deberá ser autorizada por el Instructor de vuelo.

Art. 20° - Para volar por primera vez, cada uno de los diferentes tipos de aviones del Centro Universitario de Aviación que se detallan a continuación, deberá cumplirse previamente con los siguientes requisitos:

- I) Piper PA-11:
  - a. Ver Art. 21° de la presente Disposición
  - b. Los pilotos con adaptación a esta aeronave, deberán readaptarse si durante los últimos treinta (30) días, no hubieran volado, al menos, una (1) hora en este avión. No se tendrán en cuenta las horas voladas en cualquier otro tipo de aeronave. Readaptación con Instructor de la Institución.
  
- II) Cessna 150:
  - a. Ver Art. 21° de la presente Disposición
  - b. Adaptación a juicio del Instructor de Vuelo.
  
- III) Cessna 152:
  - a. Adaptación a juicio del Instructor de Vuelo.
  
- IV) Tecnam P-92 ECHO:
  - a. Adaptación a juicio del Instructor de Vuelo.
  
- V) Petrel 912 i:
  - a. Adaptación a juicio del Instructor de Vuelo.
  
- VI) Archer II PA-28-181:
  - a. Adaptación a juicio del Instructor de Vuelo.
  - b. Experiencia de no menos de cincuenta (50) horas como Piloto al mando.
  - c. Se podrá omitir el punto anterior (b), con una autorización por parte de la Comisión Directiva y el cuerpo de Instructores si ambos lo consideran posible.
  - d. En caso de no cumplir los requisitos anteriores, puede efectuar el vuelo en calidad de Instrucción con un Instructor de Vuelo del Centro Universitario de Aviación a bordo.

- e. En caso de fuerza mayor donde un Alumno/Piloto necesite realizar el curso en dicha aeronave, presentara una carta dirigida a la Comisión Directiva solicitando autorización para realizarlo. Una vez obtenida la Licencia, se darán como cumplimentados los puntos VI) a y VI) b de este artículo.

VII) Adaptaciones:

- a) Todas las adaptaciones se deberán asentar con texto claro en el Libro de Vuelo del Piloto y además en la ficha personal que se encuentra en el fichero.
- b) En casos especiales la adaptación será efectuada de acuerdo a los requisitos establecidos en el contrato de comodato expedido por el propietario de la aeronave (este último solo es aplicable cuando el C.U.A. no sea el propietario de la aeronave en cuestión).

Art. 21° - Los aviones Piper PA-11 y CESSNA C-150 se encuentran afectados exclusivamente a la Escuela de Vuelo es decir, para alumnos o pilotos en instrucción para obtener licencia o habilitación.

En caso de que algún piloto desee efectuar vuelos de entrenamiento en estos tipos de avión, deberá solicitar autorización al Instructor y/o al Jefe de instructores. En caso de otorgarse el vuelo en PA-11, no podrá transportar pasajeros a menos que éste sea Piloto y socio del Centro Universitario de Aviación.

Art. 22° - Los nuevos Socios que ingresen a la Institución y que se acrediten sus habilidades de Piloto, deberán presentar el Libro de Vuelo debidamente firmado, por medio del cual, el Jefe de instructores de Vuelo, determinará la habilidad para el vuelo y la eventual instrucción pertinente en la aeronave a la cual deberá adaptarse, la misma será de al menos diez (10) horas como piloto en instrucción.

Art. 23° -. Para otorgar el "Apto transporte de Pasajeros" un Instructor de Vuelo deberá impartir las instrucciones y precauciones correspondientes realizando una inspección de treinta (30) minutos mínimo con tres (3) aterrizajes, dejando constancia de ello con el texto claro en el Libro de Vuelo del Piloto y además en la ficha personal que está en el fichero. Ningún Piloto podrá obtener dicha habilitación sin poseer como mínimo veinticinco (25) horas de vuelo como piloto al mando desde que obtuvo la licencia de Piloto privado de Avión.

Art. 24° - En la consideración de cualquier trasgresión a las normas de seguridad de vuelo, será tomado como máximo agravante la circunstancia de llevar pasajeros a bordo.

Art. 25° - Para efectuar vuelos locales con pasajeros por cuenta y orden del Centro Universitario de Aviación, se deberá acreditar como mínimo, la Licencia de Piloto Comercial de Avión. Además, deberá registrar 1 (una) hora de vuelo en aeronaves del Centro Universitario de Aviación entre los últimos treinta (30) días anteriores.

Art. 26° - Para alejarse más de quince (15) kilómetros del aeródromo de partida y hasta un máximo de cincuenta (50) kilómetros, se requerirá la autorización del Jefe de Instructores o del Instructor que lo reemplace.

### **Título III – Vuelos de Navegación**

Art. 27° - A los efectos de las presentes Disposiciones se denomina Vuelo de Navegación aquel en el cual se efectúa un aterrizaje en un aeródromo distinto al de salida. También se considera a aquel que se realiza a una distancia entre un punto cualquiera de la ruta a seguir por la aeronave y el aeródromo de partida que sea igual o superior a cincuenta (50) kilómetros aunque no se realice ningún aterrizaje en ese punto.

Art. 28° - Para ser utilizada la aeronave en vuelo de navegación, deberá solicitarse en el fichero por reserva Anticipada, veinticuatro (24) horas, máximo siete (7) días antes del día de la partida, o en el momento, si la aeronave a utilizar estuviera sin reserva, con mención del Plan de Vuelo, finalidad del viaje, nomina d pasajeros, en el formulario Solicitud de Avión, cuyo modelo se agrega como Anexo “A” a las presentes Disposiciones.

Art. 29° - Los pasajeros que no sean socios de esta Institución, deberán notificarse de estas disposiciones y de toda otra norma que les concierna, a los efectos de que se conozcan y asuman las responsabilidades emergentes del vuelo.

Art. 30° - Las aeronaves para vuelos de navegación se acordarán por orden correlativo de presentación de las solicitudes o reservas anticipadas.

Art. 31° - Las solicitudes de avión para vuelos que impliquen pernoctar la aeronave más de una noche fuera del Aeródromo de salida, salir fuera del país, con excepción que se dirijan a la República Oriental del Uruguay, sobrevuelo de zonas montañosas cuya altura supere al treinta por ciento (30%) del techo práctico de la

aeronave a utilizar, salir hacia el Sur y Oeste de una línea formada por el paralelo cuarenta y uno (41) de la latitud Sur, desde la costa Atlántica, al meridiano sesenta y cinco (65) de la latitud Oeste, por este al paralelo treinta y cinco (35) de latitud Sur y por éste a la frontera chilena situada al Norte y Este de la línea formada por el meridiano cincuenta y seis (56) de latitud Oeste y el paralelo veintiocho (28) de latitud Sur con exclusión de la ciudad de Posadas, provincia de Misiones, deberán ser presentadas con ocho (8) días de anticipación.

En el caso de no reunirse la Comisión Directiva durante ese lapso, podrá utilizarse el procedimiento previsto en el Art. 21° inciso a) del Estatuto.

Art. 32° - En todos los demás casos la navegación será autorizada por un miembro de la Comisión Directiva y por el Jefe de Instructores o por el Instructor que lo reemplazare, quienes certificarán que el peticionante reúna la condiciones requeridas para el vuelo en los aspectos que a cada uno le compete. Asimismo, el Jefe de Mecánicos conformará la aptitud de la aeronave para el vuelo.

Art. 33° - Salvo causas de fuerza mayor, que deberán ser expresadas en el informe Posterior al Vuelo (Anexo "B" a estas disposiciones), el piloto deberá ajustarse al Plan de Vuelo establecido previamente a la salida.

Art. 34° - Dentro de las CUARENTA Y OCHO (48) horas de su regreso, el piloto a quien se le hubiere acordado el avión, deberá consignar en el Informe Posterior al Vuelo (Anexo "B"), el tiempo y distancia de vuelo, las horas de aterrizaje y despegue de los distintos Aeródromos, las cargas de combustible y de lubricante efectuadas, las reparaciones y/o mantenimiento que se hubieren realizado y novedades mecánicas o estructurales advertidas.

Art. 35° - En todos los vuelos de navegación en que por razones técnicas o de fuerza mayor sea imposible volver el día preestablecido, se permitirá sin cargo hasta un día de escala, siempre que el piloto comunique la circunstancia a la sede de la Institución por telegrama, teléfono u otro medio idóneo a juicio de la Comisión Directiva y/o Jefe de Instructores. En los demás casos, se computarán CUATRO (4) HORAS de vuelo normal de la aeronave, por día de estacionamiento.

En todos los casos, quedará a juicio inapelable de la Comisión Directiva, establecer la validez de las razones técnicas o de fuerza mayor aducidas para eximirse de las penalidades establecidas en éste artículo.

Art. 36° - Se deducirá de las liquidaciones del costo del vuelo, según la tarifa vigente en la fecha de su realización, los gastos de combustible y lubricante, liquidándolos al precio oficial que los referidos productos tuvieren.

Cualquier otro gasto sólo se deducirá si, a juicio inapelable de la Comisión Directiva, proviniere de vicio o falla previa a la iniciación del vuelo o fuere resultante de desgaste propio del material utilizado, dentro de su límite de operaciones.

Art. 37º - Para otorgar aeronaves a utilizarse en los vuelos de navegación, bajo las condiciones establecidas por el artículo 31º, el piloto solicitante deberá acreditar el "APTO TRAVESIA" habilitado por un Instructor del CENTRO UNIVERSITARIO DE AVIACION.

Art. 38º - Además de lo establecido por el Art. 37º, para los vuelos de navegación, será necesario acreditar un mínimo de UNA (1) horas voladas en los últimos TREINTA (30) días anteriores al de la salida o alternativamente, CUATRO (4) horas en los últimos NOVENTA (90) días anteriores al de la partida.

Art. 39º - En todos los casos en que se haga referencia a horas de vuelo en estas Disposiciones, debe entenderse que tal actividad debe haber sido realizada en aeronaves del Centro Universitario de Aviación.

Art. 40º - Si por cualquier motivo, el piloto a quien se le haya otorgado el vuelo, decidiere cancelar el mismo, deberá comunicarlo por lo menos con 24 horas de antelación, afianzando lo expresado en el Artículo 2º. En caso contrario y de reiterarse este tipo de situación el piloto será sancionado de acuerdo con lo que disponga en su momento la Comisión Directiva.

Art. 41º - Una vez cumplido con el Artículo 28º, y otorgado el vuelo, el piloto deberá tomar los recaudos necesarios a fin de hacerse presente en el Aeroclub por lo menos con 45 minutos de antelación al horario de salida previsto en la solicitud, con el objeto de verificar el avión, realizar plan de vuelo y completar requisitos complementarios.

Art. 42º - Cuando el piloto a quien se le haya otorgado un vuelo de navegación, no llegue dentro del horario indicado en el artículo precedente y no se haya comunicado con efecto de explicar dicho retraso, se lo esperará durante 15 minutos posteriores al horario de salida previsto en la solicitud. Transcurrido este lapso se cancelará el vuelo y el avión será otorgado a cualquier otro piloto que lo requiera.

#### **TITULO IV - Normas de seguridad**

Art. 43º - Al poner en marcha una aeronave sobre la plataforma de los hangares, se deberá prestar especial atención en ubicarla lo suficientemente alejada y orientada de manera tal que el flujo de aire producido por la/s hélice/s rotor/es, no

ingrese dentro de los hangares, ni ocasione peligro para el material y/o personal próximos a la aeronave. De ser así, el piloto tomará los recaudos necesarios para preservar la seguridad de los mismos o de ser necesario, suspenderá la puesta en marcha. Además se le deberán colocar las calzas correspondientes y el matafuego respectivo, colaborando en dicha tarea un mecánico a tal efecto.

Art. 44º - Todas las aeronaves en servicio, cuando se las necesite serán llevadas por los mecánicos a la línea de pista. Esta disposición será acatada estrictamente por los señores pilotos.

Art. 45º - Los alumnos, pilotos o instructores que detecten cualquier falla, avería o anomalía en una aeronave, deberán inmediatamente poner en conocimiento de las mismas al encargado del área de mantenimiento a los efectos de tomar los recaudos necesarios para su solución inmediata. Asimismo, dejará asentada la novedad en el Libro de Novedades del avión respectivo.

Art. 46º - Será responsabilidad del piloto verificar que la aeronave a utilizar tenga el correspondiente extinguidor de incendio, el que deberá estar debidamente ubicado y sujeto en su alojamiento.

Art. 47º - Al efectuar la carga de combustible se deberá observar las normas de seguridad respectivas, como ser: No fumar en las inmediaciones, Master de la aeronave desconectado, verificar la existencia de filtros adecuados en la línea de combustible o en su defecto colocar la correspondiente gamuza en el embudo de carga, no cargar combustible directamente de bidones de plástico debido al alto riesgo de incendio por generación de electricidad estática, conectar a la estructura del avión el cable a tierra correspondiente, tener al alcance de la mano un extinguidor de incendios. Una vez completados los tanques se deberá realizar el drenaje de los mismos a efectos de verificar la existencia de agua.

Art. 48º - Para poder realizar cualquier tipo de vuelo, el piloto deberá estar totalmente habilitado, es decir, al día con su aptitud psicofisiológica y con la actividad de vuelo de acuerdo con lo que establecen las normas fijadas por los organismos oficiales.

Por lo expuesto y a los fines de lograr un entrenamiento que permita la máxima seguridad en el vuelo, con el material de la Institución, el piloto deberá readaptarse si no encuadra dentro de la actividad de vuelo que se establece a continuación:

#### PILOTO PRIVADO:

- Diurno – 30 días sin volar
  - Una (1) hora con 5 aterrizajes como mínimo con Instructor.

- Nocturno – 30 días sin volar
  - Tiempo a criterio del Instructor si se encuentra habilitado diurno; si no, una (1) hora con 5 aterrizajes como mínimo con Instructor.

#### PILOTO COMERCIAL:

- Diurno – 60 días sin volar
  - Una (1) hora con 5 aterrizajes como mínimo con Instructor.
- Nocturno – 30 días sin volar
  - Una (1) hora con 5 aterrizajes como mínimo con Instructor.

#### COMERCIAL DE 1º:

- Diurno – 60 días sin volar
  - Una (1) hora con 5 aterrizajes como mínimo con Instructor.
- Nocturno – 30 días sin volar
  - Una (1) hora con 5 aterrizajes como mínimo con Instructor.

#### T.L.A.:

- Diurno – 60 días sin volar
  - Una (1) hora con 5 aterrizajes como mínimo con Instructor.
- Nocturno – 30 días sin volar
  - Una (1) hora con 5 aterrizajes como mínimo con Instructor.

#### INSTRUCTOR DE VUELO:

- Además del tiempo correspondiente para su aptitud de vuelo según la Licencia de Piloto que posea
  - 60 días sin volar en la función de Instructor (a realizar por el Jefe de Instructores de la Institución)
  - más de 180 días sin volar (a realizar con un Inspector gubernamental).
- Para el vuelo nocturno – 30 días sin volar
  - Una (1) hora con 5 aterrizajes como mínimo con Instructor.

#### PARA VOLAR PA-11:

- Si no se volara por lo menos una (1) hora, este tipo de aeronave, en los últimos 30 días (No se considerarán las horas voladas en igual período con cualquier otro tipo de aeronave).
  - Tiempo a criterio del Instructor de la Institución siempre y cuando no esté incumpliendo las anteriores.

En todos los casos este hecho deberá asentarse con texto claro en el Libro de Vuelo del piloto y además en la ficha personal que está en el Fichero.

Art 49° - Cuando un piloto que este adaptado a varias aeronaves y registre actividad de vuelo que encuadre con el artículo 48° en solamente una o más de ellas, y desee volar en alguna otra en la cual no posea actividad recomendada, deberá obtener la autorización del Jefe de Instructores o el delegado por este para poder efectuar la operación de vuelo (por ej., un Piloto Privado de Avión que posea adaptación en las aeronaves C-150, C-152 y P-92 pero en los últimos 30 días registre más de una (1) hora en el P-92 solamente, para volar C-150 o C-152 deberá ser autorizado por el cuerpo de Instructores). Las operaciones en aeronave PA-11 no aplican a esta normativa.

Art. 50° - A los efectos del entrenamiento y verificaciones a los que un piloto debería someterse en el tiempo, cada piloto deberá efectuar un chequeo anual obligatorio (pautado para los meses de Junio y Julio), donde realizara una actualización de sus conocimientos y habilidades en el pilotaje, con la aeronave en la cual se encuentre habilitado. Esta inspección consistirá en un vuelo con Instructor en donde se evaluará las condiciones de vuelo del piloto (el Instructor determinará el tiempo de vuelo y las características del mismo). Este chequeo deberá ser asentado en la ficha personal que está en el Fichero.

## **TITULO V - Penalidades**

Art. 51° - En el criterio a seguir por la Comisión Directiva para la aplicación de sanciones conforme a lo determinado en el Artículo 11° de los Estatutos, cuando existan transgresiones a las normas de seguridad durante la conducción de aeronaves o se infrinjan las presentes disposiciones, deberá tener en cuenta en cada caso si la conducta observada obedece a alguna de las siguientes circunstancias:

- a) descuido,
- b) negligencia,
- c) imprudencia,

d) temeridad

Art. 52º - Los mínimos de la sanción para las tres primeras circunstancias serán los siguientes:

a) descuido: QUINCE (15) días de suspensión de vuelo.

b) negligencia: TREINTA (30) días de suspensión de vuelo.

c) imprudencia: NOVENTA (90) días de suspensión de vuelo.

La “temeridad” podrá ser sancionada hasta con “EXPULSIÓN”.

Art. 53º - La reiteración, reincidencia, como así también si se hubiere colocado en situación de riesgo la integridad física a personas o bienes de terceros, se considerarán como agravantes.

## ANEXO A

### Centro Universitario de Aviación

#### A la Comisión Directiva del Centro Universitario de Aviación

Cumplo en dirigirme a la Comisión Directiva, a los efectos de solicitarles tengan a bien facilitarme una aeronave de la institución para la realización del siguiente vuelo:

❖ **Itinerario**

Extensión  Km

Duración  Hs

Aeronave  LV-

Partida día  / /

Hora  Hs

Regreso día  / /

Hora  Hs

❖ **Tipo de Vuelo** Entrenamiento  Nocturno  Traslado  Búsqueda  Instrucción  Readaptación  Adaptación

❖ **Elementos a cargo** Micrófono  Estacas, maza  Salvavidas  GPS  otros

❖ **Declaración Jurada del Piloto al Mando**

Declaro bajo juramento conocer las normas establecidas en las “Disposiciones para el uso de material de vuelo” y en particular los Art.3º, Art. 5º, Art. 6º, Art. 7º y Art 10º de estas disposiciones estando en un todo de acuerdo con lo que se expresa,

.....  
 aceptando de conformidad las disposiciones establecidas, estar al día con las habilitaciones pertinentes para el vuelo exigibles por nuestra institución y por la Autoridad Aeronáutica como así también las responsabilidades inherentes de Piloto al Mando establecidas por la Ley 17.285 (CODIGO AERONAUTICO DE LA REPUBLICA ARGENTINA) y sus reglamentaciones.  
 Asimismo declaro que mi actividad de vuelo en los últimos 30 días es de.....horas y que los datos consignados en la presente solicitud son correctos.

.....  
 Nombre y Apellido del Piloto

.....  
 Firma del Piloto

❖ **Declaración Jurada de Personas a Bordo (Pasajeros o Acompañantes)**

Declaro conocer las reglamentaciones jurídicas y aeronáuticas vigentes y las características y riesgos del vuelo que voy a realizar como así también la no comercialización del mismo.

Resueltos a realizar el vuelo descrito por el piloto firmante de esta solicitud, dejamos expresa constancia de que eximimos al Centro Universitario de Aviación de todas las responsabilidades por los riesgos propios de nuestras personas emergentes de este vuelo.

Orden	Nombre y Apellido del Pasajero o Acompañante	Documento de identidad Tipo y número	Firma del pasajero o acompañante

❖ **Instructores de Vuelo**

Dejo constancia que el piloto firmante de la presente solicitud, se encuentra en condiciones de realizar el vuelo proyectado

.....  
 Nombre y Apellido

.....  
 Firma

.....  
 Fecha

.....  
 Hora

❖ **Jefe de Mecánicos**

Dejo constancia que la aeronave solicitada se encuentra en condiciones para realizar el vuelo proyectado en la presente solicitud

.....  
 Nombre y Apellido

.....  
 Firma

.....  
 Fecha

.....  
 Hora

❖ **Comisión Directiva**

Autorizo al piloto firmante de la presente solicitud, socio del Centro Universitario de Aviación, a realizar el vuelo proyectado con la aeronave requerida

.....  
 Nombre y Apellido

.....  
 Firma

.....  
 Fecha

.....  
 Hora

Taquímetro de Salida

Hs

Taquímetro de Llegada

Hs

.....  
 Firma del mecánico

Total de horas según taquímetro	Hs		
Tiempo declarado por el Piloto	Hs	Combustible cargado al regreso	Lts

❖ **Encargado de fichero**

Esta planilla deberá ser firmada cuando se haya cumplido o anulado el vuelo controlando y verificando que el piloto haya restituido todos los elementos que se han entregado a su cargo, constatando que se han cumplimentado todos los requisitos y la verificación del estado estructural de la aeronave al regreso del vuelo

❖ **Reglamento para la asignación de los vuelos**

Los vuelos de travesía se autorizan solo en base al estricto cumplimiento de las siguientes condiciones:

1. Tanto el piloto como el vuelo proyectado cumplirá las normas sobre las materias dictadas por la institución y los organismos competentes
2. Se prohíbe la comercialización a terceros, embarcados o no, por parte del Piloto al Mando del presente vuelo
3. Si el vuelo indicado lo efectúan varios pilotos, estos deberán ser socios del Centro Universitario de Aviación para constituirse como Piloto al Mando y le caben las mismas responsabilidades que al piloto solicitante durante la etapa que se constituya como tal.
4. El piloto formulará por escrito su Solicitud de Aeronave, empleando a tal efecto, el formulario respectivo el que debe completar totalmente. Los datos que en él se consignen tendrán carácter de Declaración Jurada.
5. El Piloto deberá completar su Solicitud con las firmas del Instructor de Vuelo, Jefe de Mecánicos, y Comisión Directiva en el orden que han sido colocados en el formulario de Solicitud de Aeronave
6. Antes de comenzar el vuelo y en el momento de efectuar la inspección pre vuelo, el piloto deberá solicitar a un mecánico que verifique el valor indicado por el taquímetro y el estado estructural de la aeronave (hélice, casco, etc.) quien deberá constancia mediante la firma respectiva
7. El Piloto deberá hacer completar los tanques de combustible del avión antes de comenzar el vuelo
8. Cumplido el vuelo y de regreso en el aeroclub, el piloto deberá solicitar a un mecánico que verifique el valor indicado en el taquímetro y el estado estructural de la aeronave, consignando valor y observaciones en los cuadros respectivos de la Solicitud de Aeronave, certificando los mismos con la firma del mecánico
9. Al llegar de regreso al aeródromo, el piloto NO detendrá la aeronave en la línea de estacionamiento sino en el surtidor de combustible a los efectos de hacer completar los tanques de la aeronave
10. Finalizado el vuelo, el piloto dejará constancia en el cuadro de observaciones de toda variante introducida respecto a las condiciones fijadas antes de realizarlo, dando detalladamente razones que lo obligaron a apartarse de lo previsto y autorizado. Toda intención de ocultar los hechos merecerá las sanciones previstas en los Estatutos Sociales del Centro Universitario de Aviación
11. Inmediatamente de realizado el vuelo, el piloto deberá comunicar toda avería o anomalía producida u observada en la aeronave
12. El piloto deberá poner especial cuidado al declarar las horas y minutos del vuelo realizado. De la honestidad de estos informes, dependen los intereses de la institución, la integridad moral del piloto, la conservación del material de vuelo y como lógica consecuencia, la seguridad del vuelo para todos.
13. Las cargas de combustible y lubricantes que se hubieran efectuado fuera del Aeródromo Matanza, deberán certificarse con los respectivos comprobantes, los cuales se adjuntarán a la Solicitud de Aeronave
14. Toda vez que un piloto socio de la institución solicitara una aeronave, ha de tener presente que el interés individual debe subordinarse siempre al interés colectivo, no siendo en consecuencia posible la cesión prolongada de un avión en beneficio de uno o varios pilotos en circunstancias en que la disponibilidad de material exija la permanencia de éste en el aeródromo

- 15. Las solicitudes de aeronaves deberán siempre estar autorizadas por un miembro de la Comisión Directiva, el Instructor de Vuelo y el Jefe de Mecánicos. La ausencia de las firmas de cualquiera de las tres autoridades mencionadas, invalida la realización del vuelo.
- 16. Para la realización de vuelos nocturnos se deberá presentar la Solicitud de Aeronave por lo menos con 24 hs de antelación

.....

Firma del Piloto

---

---

❖ **Estado estructural de la aeronave antes de salir**

.....  
.....  
.....  
.....

.....

Firma del mecánico

---

---

❖ **Estado estructural de la aeronave al regresar**

.....  
.....  
.....  
.....

.....

Firma del mecánico

---

---

❖ **Observaciones**

.....  
.....

## ANEXO B

### REGLAMENTACIÓN PARA EL OTORGAMIENTO DE LAS AERONAVES

Los vuelos de travesía se autorizan solo en base al estricto cumplimiento de las siguientes condiciones:

- 1) Tanto el Piloto como el vuelo proyectado, cumplirán con todas las normas sobre la materia, dictadas por los organismos competentes.
- 2) El Piloto formulará por escrito su solicitud de vuelo empleando al efecto el formulario respectivo el que deberá cumplimentar totalmente y los datos que en él se consignen tendrán valor de Declaración Jurada.
- 3) El Piloto deberá cumplimentar su formulario de solicitud con las firmas de un miembro de la Comisión Directiva, del Instructor de Vuelo y del Jefe de Mecánicos.
- 4) Antes de comenzar el vuelo y en el momento de efectuar la inspección pre vuelo, el Piloto deberá solicitar a un mecánico que verifique el estado del taquímetro lo que dejará constancia mediante la firma respectiva
- 5) EL Piloto deberá hacer completar los tanques de combustible del avión antes de iniciar el vuelo.
- 6) Al llegar de regreso al aeródromo, el piloto no detendrá la acción en la línea de estacionamiento sino en el surtidor de combustible a los efectos de hacer completar los tanques de la aeronave.
- 7) Cumplido el vuelo y de regreso en el aeroclub, el Piloto solicitará al Mecánico que verifique el estado del taquímetro, de lo que dejará constancia mediante la firma respectiva.
- 8) Finalizado el vuelo, el Piloto dejará constancia en el sector observaciones de toda variante introducida en el vuelo con respecto a las condiciones fijadas antes de realizarlo, dando detalladamente las razones que lo obligaron a apartarse de lo previsto y autorizado. Todo ocultamiento de los hechos merecerá las sanciones previstas en los Estatutos del centro Universitario de Aviación

- 9) Inmediatamente realizado el vuelo, el Piloto deberá comunicar toda avería o anomalía producida u observada en la aeronave.
- 10) El Piloto deberá prestar especial cuidado al declarar las horas y minutos de vuelo realizado. De la honestidad de estos informes dependen los intereses de la Institución, la integridad moral del Piloto, la conservación del material y como lógica consecuencia, la seguridad del vuelo para todos.
- 11) Las cargas de combustible y lubricantes que se hubieran efectuado fuera de este aeródromo, deberán certificarse con los respectivos comprobantes, los cuales se deberán adjuntar a la solicitud de vuelo.
- 12) Toda vez que un Piloto solicite la aeronave, ha de tener presente que el interés debe subordinarse siempre al interés colectivo, no siendo en consecuencia posible la cesión prolongada de un avión en beneficio de uno o varios Pilotos en circunstancias en que la disponibilidad del material exija la permanencia de éste en el aeródromo.
- 13) Los vuelos de travesía deberán estar autorizados por un miembro de la Comisión Directiva, el Instructor de vuelo y el Jefe de Mecánicos. Ausencia de la firma de cualquiera de las funciones antes citadas, invalida la realización del vuelo.
- 14) Para la realización de vuelos nocturnos se deberá solicitar la aeronave por lo menos con una anticipación de veinticuatro (24) horas a excepción de vuelo nocturno local previamente pactado por el cuerpo de Instructores.

Observaciones.....

.....

.....