



PROGRAMA DE CERTIFICACION PILOTOS DE PARAPENTE Y ALA DELTA

RECOMENDACIONES BASICAS DE SEGURIDAD
DE ACUERDO A LA LEY MEXICANA DE AVIACION CIVIL



DECLARACIONES Y DEFINICIONES DE BUEN JUICIO

Descripción general

Recomendamos a todos los Pilotos de Vuelo Libre que entiendan y sepan por principio las siguientes declaraciones y definiciones de buen juicio se enlista a continuación. Estas recomendaciones han surgido a través de los pioneros y expertos de las formas de volar, incluyendo pilotos de todo tipo de aeronaves incluyendo astronautas a lo largo de más de 100 años que el hombre pudo volar.

Te sugerimos pensar y aplicarlas bien durante todas las practicas que lleven a cabo en donde quiera que sea que las realices.

Es importante observar y practicar estas declaraciones y definiciones ya que la imagen de nuestro deporte ante el público en general carece por definición de una reputación positiva en cuanto a seguridad y actitud se refiere.

Declaraciones y definiciones

1. Como piloto hay que llevar consigo una actitud sana e inteligente que no ponga en riesgo la seguridad de las demás personas y que refleje seguridad, ante todo.
2. Recuerda siempre que cuando aprendes a volar tienes un vaso lleno de suerte y otro vacío de experiencia, Lo que debes hacer es llenar el vaso de experiencia antes de que se acabe el de la suerte.
3. Una actitud humilde ante el deporte es mejor que una actitud soberbia, los pilotos expertos no han aprendido sus habilidades y conocimientos con actitudes de superioridad sino con dedicación y admiración.
4. El vuelo libre es un deporte que engrandece a las personas por lo que los pilotos deben de cuidar su actitud hacia los demás.
5. Practicamos el Vuelo Libre al aire libre y en contacto directo con la naturaleza, por lo que debemos cuidar nuestro entorno, no ensuciando ni contaminando.
6. Nuestros sitios de vuelo han sido descubiertos gracias a la experiencia y dedicación de otros, estos sitios han sido celosa y cuidadosamente conservados por personas, grupos y asociaciones que sin fines de lucro tratan de mantenerlas para el bien de futuros pilotos.
7. Si vas a volar a otros sitios, ponte en contacto con los pilotos locales, respeta las reglas y coopera con lo que te pidan.
8. Recuerda que, si no vuelas hoy, podrás hacerlo mañana.
9. No es la experiencia ni la habilidad lo que hace a un piloto seguro, sino la actitud.
10. No hay pilotos buenos ni malos, solamente pilotos viejos.
11. Es buen piloto el que sabe salir de un problema, pero es mejor el que no se mete.

**RECOMENDACIONES BASICAS DE SEGURIDAD DE ACUERDO A LA LEY
MEXICANA DE AVIACION CIVIL
(AGENCIA FEDERAL DE AVIACION CIVIL - AFAC)**

GENERAL

- A. Las reglas de Aviación Civil mexicanas establecen una serie de recomendaciones para operaciones de vuelo en planeador personal ultraligero (PPU).
- B. Definición – Un (PPU) es un planeador capaz de ser cargado, despegado y aterrizado, solamente usando la energía y los pies del piloto.
- C. Los vuelos en (PPU) en Mexico están regidos por el deporte federado a través de la AVLm.
- D. Se recomienda que las personas que participen en ala delta o parapente conozcan. estas recomendaciones

OPERACIONES

NORMAS Y REGLAS DE OPERACIÓN EN LUGARES DE VUELO.

Las áreas de vuelo donde operen PPU deberán estar regidas por el programa de conocimientos del piloto de la AVLm, los requisitos de conocimientos del piloto, así como las reglas y procedimientos que operan serán especificados por un instructor o escuela de PPU, o cualquier otro oficial de la AVLm responsable de regular el uso del lugar. En lugares en donde el uso es regulado por una agencia municipal, estatal, o federales algunas de dichas reglas y procedimientos pueden cargar la fuerza de la ley.

INSTRUCCIÓN – Los pilotos que vuelen bajo la supervisión directa de un instructor certificado por la AVLm tendrán limitaciones de operación prescritas para ellos por el instructor.

OPERACIONES DE PILOTOS CON UNA CLASIFICACION MENOR A LA DE INTERMEDIO SIN SUPERVISIÓN

- 1. PILOTOS ESTUDIANTES** – Se recomienda que los pilotos estudiantes (sin clasificación de principiantes) no vuelen si no están bajo la supervisión directa de un instructor certificado por la AVLm.
- 2. PILOTOS PRINCIPIANTES** – se recomienda que los pilotos principiantes (sin clasificación de novatos) que vuelen sin supervisión directa de un instructor certificado por la AVLm se limiten a:
 - 1) Vientos de 12 Km./h o menos con diferencial de ráfagas de 5 Km./h o menos
 - 2) Altitudes de menos de 30 Mts. SNS.
- 3. PILOTOS NOVATOS** – Se recomienda que los pilotos novatos (sin una clasificación intermedia) que vuelen sin la supervisión directa de un instructor certificado por la AVLm se limiten a vientos suaves de 12 Km./h o menos y con ráfagas de 17 Km./h o menos. También se recomienda que los pilotos que estén aprendiendo a hacer giros de 360° grados lo hagan:
 - 1) Bajo la supervisión de un instructor certificado por la AVLm
 - 2) Con un espacio libre en el suelo de no menos de 150 Mts.

4. OPERACIONES PARA TODOS LOS PILOTOS

1. Se recomienda que los aterrizajes pre-planeados no se hagan en un área de menos de 15 Mts. de ancho por 35 Mts. de largo.
2. Se recomienda que todos los despegues sean precedidos por un chequeo estático de anclaje.
3. Se recomienda que los despegues desde acantilados en vientos de más de 23 Km./h sean asistidos al menos por una persona.

5. PROCEDIMIENTOS DE PREVUELO

- A. Se recomienda que antes del vuelo el piloto:
- 1) Determine la altitud y los vientos de superficie apropiados.
 - 2) Realice una planificación de vuelo, incluyendo aterrizaje y áreas de aterrizaje alternas.
 - 3) Realice el procedimiento completo de revisión del anclaje del piloto a la silla, arnes y al parapente o Ala Delta
 - 4) Realice un pre inflado o chequeo de la equipo, dándole una inspección meticulosa.
 - 5) Inspeccione el área de aterrizaje para ver que no haya obstrucciones.
 - 6) Asegure el permiso del dueño de la propiedad cuando use una propiedad privada.

6. RECOMENDACIONES DE TRAFICO Y PREFERENCIAS

- A. Los despegues y aterrizajes deben hacerse de cara a un viento significativo.
1. Cuando vuelas en ascenso dinámico, las inversiones de rumbo deben hacerse lejos del cerro y de frente al viento
 2. Los PPU que se acerquen de frente deben ceder el paso hacia la derecha.
 3. Los pilotos deben evitar volar directamente sobre, o bajo otro PPU cercano.
 4. Los pilotos que entren en una termal deben de circular en la dirección establecida por el primer piloto que haya empezado a circular en la termal sin importar la altitud relativa de los planeadores en la termal.

EQUIPO

A. EL PPU

1. No debe entregarse ningún PPU para uso sin supervisión a cualquiera que no haya demostrado la habilidad para usar el PPU con seguridad.
2. Se recomienda que todos los PPU que se vuelen cumplan, o sobrepasen las especificaciones de los organismos especializados publicadas para dicha categoría.

B. OTRO EQUIPO

1. Se recomienda que los pilotos usen ropa adecuada que proteja.
2. Se recomienda que los pilotos usen cascos de protección.
3. Se recomienda que los pilotos usen equipo de flotación cuando hay posibilidad de acuatizajes.
4. Se recomienda que los pilotos usen un paracaídas de emergencia para vuelos en los cuales existan posibilidades de fallas estructurales, colisión en el aire o pérdida del control del PPU.
- 5.

OPERACIONES DE REMOLQUE AEREO

- A. Los vuelos de remolque aéreo deberán ser conducidos bajo las reglas y procedimientos de la la AVLM y sus suplementos aplicables.

REGULACION DE AVIACION VEHICULOS ULTRALIGEROS GENERAL

APLICABILIDAD

Esta parte prescribe las reglas que gobiernan la operación de vehículos ultraligeros en Mexico. Para los propósitos de esta parte, un vehículo ultraligero es un vehículo que:

- A. Se usa para operaciones en el aire por un solo ocupante.
- B. Se usa sólo para propósitos deportivos o de recreación.
- C. No tiene ningún certificado de que todo esté bien ni de Mexico ni de ningún otro país; y que.
- D. Si no tiene motor, deberá de pesar menos de 155 libras, o
- E. Si tiene motor:
 - 1) Deberá de pesar menos de 254 libras estando vacío, excluyendo flotadores y aparatos de seguridad que se usan para una inflado en una probable situación catastrófica;
 - 2) Tiene una capacidad de combustible que no sobrepasa los 5 galones;
 - 3) No alcanza una velocidad aérea calibrada mayor de 55 nudos a toda velocidad en vuelo recto y nivelado; y
 - 4) Tiene una velocidad de pérdida sin motor que no excede la velocidad aérea calibrada de 24 nudos.

REQUISITOS DE INSPECCION

- A. Cualquier persona que opere un vehículo ultraligero bajo esta parte deberá, si se le solicita, permitir que el administrador, o la persona a la que éste designe, inspeccionar el vehículo para determinar la aplicabilidad de esta parte.
- B. El piloto u operador de un vehículo ultraligero debe, si así lo requiere el administrador, proporcionar evidencia satisfactoria de que el vehículo está sujeto sólo a las cláusulas de esta parte.

RENUNCIAS DE RESPONSABILIDAD

Ninguna persona podrá conducir operaciones que requieran una desviación de esta parte a menos de que el administrador le haya expedido una renuncia de responsabilidad.

REGLAS DE OPERACIÓN

OPERACIONES PELIGROSAS

- A. Ninguna persona podrá operar un vehículo ultraligero de manera que cree un peligro para otras personas o para la propiedad.
- B. Ninguna persona permitirá que se arrojen objetos desde un vehículo ultraligero si dicha acción crea un peligro para otras personas o para la propiedad.

C. OPERACIONES DE DIA

- A. Ninguna persona podrá operar vehículos ultraligeros excepto en las horas entre el amanecer y el atardecer.
- B. No obstante el párrafo (a) de esta sección, los vehículos ultraligeros pueden operarse durante los periodos de ocaso 30 minutos antes de la hora oficial de salida del sol y 30 minutos después de la hora oficial de la puesta de sol.
 - 1) Todas las operaciones se conducen en espacio aéreo no controlado.

OPERACIÓN CERCA DE UNA AERONAVE

A. Reglas de preferencia

1. Cada persona que opere un PPU debe estar vigilante para ver y evitar aeronaves y debe ceder el paso a cualquier aeronave.
2. Ninguna persona podrá operar un PPU de una manera que cree peligro de colisión con respecto a cualquier aeronave.
3. Los ultraligeros con motor deben ceder el paso a los ultraligeros sin motor.

OPERACIONES SOBRE UN AREA CONGESTIONADA

Ninguna persona debe operar un vehículo ultraligero sobre un área congestionada de una ciudad, pueblo, o asentamiento, o sobre una asamblea de personas al aire libre.

OPERACIONES EN CIERTOS ESPACIOS AEREOS

Ninguna persona debe operar un vehículo ultraligero dentro del espacio aéreo Clase A, Clase B, Clase C, o Clase D o dentro de los bordes laterales del área de superficie de un espacio aéreo Clase E designado para un aeropuerto a menos de que la persona tenga previa autorización del departamento de control de tráfico aéreo que tenga jurisdicción en ese lugar.

OPERACIONES EN ESPACIOS AEREOS PROHIBIDOS O RESTRINGIDOS

Ninguna persona debe operar un vehículo ultraligero en áreas prohibidas o restringidas a menos de que tenga el permiso adecuado de la agencia que lo usa o controla.

RESTRICCIONES DE VUELOS CERCA DE CIERTAS AREAS DESIGNADAS POR NOTA A LOS AVIADORES (NOTAM).

Ninguna persona debe operar un vehículo ultraligero en áreas designadas en una nota a los aviadores bajo 91.104** de este capítulo a menos de que esté autorizado por control de tráfico aéreo (CTA).

RESTRICCIONES DE VUELO EN LAS CERCANÍAS DEL PRESIDENTE Y OTRAS FIGURAS PÚBLICAS.

Ninguna persona debe operar una aeronave sobre, o cerca de cualquier área que será visitada por el presidente, el vicepresidente, u otras figuras públicas contrariamente a las restricciones establecidas por el administrador y publicadas en una nota a los AIRMEN (NOTAM)

REFERENCIA VISUAL CON LA SUPERFICIE

Ninguna persona debe operar un vehículo ultraligero excepto por referencia visual con la superficie.



PROGRAMA DE CERTIFICACION PILOTOS DE PARAPENTE Y ALA DELTA

**RECOMENDACIONES BASICAS DE SEGURIDAD DE ACUERDO A LA LEY
MEXICANA DE AVIACION CIVIL**