



AEROCLUB VERTIGO

ESTATUTOS GENERALES

1. CONFORMACION Y AFILIACION

El club está constituido como una agrupación de personas, entusiastas del hobby del modelismo (aviones, drones, helicópteros, autos), denominadas socios o afiliados que podrán ser: A. Socios Fundadores y B. Asociados.

Toda persona es elegible para ser parte del club. Quienes apoyaron al club en su inicio de este nuevo esquema en su sostenimiento de manera voluntaria, sin importar el monto económico aportado para el mismo, se preocuparon por mantener en funcionamiento el club, son nombrados SOCIOS FUNDADORES. Quienes en el momento de la apertura de actividades y en adelante quieran hacer parte del club se llamarán ASOCIADOS.

No se tiene dentro de los fines de esta agrupación la generación de lucro.

AFILIACION

SOCIO FUNDADOR

Como se describió en la sección anterior se considera SOCIO FUNDADOR a aquella persona que aportó para el sostenimiento económico del club de manera voluntaria, sin importar el monto económico aportado para mantener en funcionamiento el club. A esa persona se le considera SOCIO FUNDADOR. Los SOCIOS FUNDADORES, tienen voz y voto en las decisiones que se requieran tomar en el club.

ASOCIADO

Es aquella persona que desde el momento de la expedición de estos reglamentos y al momento de apertura de actividades del club después de la cuarentena, quiera hacer uso y/o pertenecer al club. Un asociado tiene voz pero NO voto en las decisiones que se requieran tomar en el club.

Requisitos para la afiliación como Asociado:

1. Solicitar ingreso como asociado a alguno de los designados para este fin o a alguno de los Socios Fundadores.
2. Los ASOCIADOS deben tener el aval de los socios fundadores para pertenecer al club, aval que se dará por votación. Esta se hará a nivel interno y se dará la aprobación o desaprobación a la solicitud. En caso necesario, los socios fundadores expedirán un documento adicional de compromiso con las condiciones a cumplir por parte del nuevo asociado, si se conoce de algún reparo previo, compromiso que debe ser cumplido a cabalidad so pena de perder su vínculo al club. Al ingreso del asociado se le informará el monto de la cuota a pagar, número de cuenta y contactos para efecto de comunicación. Es importante tener en cuenta el compromiso del socio fundador y el asociado en ser cumplido en sus cuotas y en las fechas estipuladas para el pago de estas.

3. Quien no haya sido aprobado para ser Asociado del club, puede solicitar de nuevo la misma, después de demostrar subsanación de los causales de rechazo o transcurridos seis (6) meses después del rechazo.
4. El socio fundador o asociado además de contribuir de manera económica, (en las medidas y tiempos estipulados anteriormente), se compromete a apoyar al club en todo momento y circunstancia (en aportes y/o trabajos) en los requerimientos que el club tenga para su manutención y buen estado de funcionamiento.

2. DERECHOS, OBLIGACIONES, SUSPENSION Y PERDIDA DE AFILIACION DE LOS ASOCIADOS.

DERECHOS.

Los miembros del club adquieren los siguientes derechos:

1. Los Socios Fundadores tienen derecho a intervenir con voz y voto en las decisiones del club. Los Asociados solo tendrán voz pero No voto en las decisiones del club.
2. Elegir y ser elegidos para cargos y/o funciones que se requieran para el manejo del club,
3. Participar en las actividades generales del Club.
4. Solicitar convocatoria para sugerencias o peticiones que puedan ser incorporadas a la mejora del funcionamiento del club.
5. Utilizar las instalaciones y servicios disponibles del club, para él, su familia e invitados. Si alguno de los invitados practicará el hobby en el club, deberá cumplir los pasos y pagos definidos para estos casos.
6. Solicitar la aprobación para realizar alguna evento o actividad relacionada con el hobby (educativa, demostrativa, competitiva, recreativa, comercial), con las condiciones a que haya lugar según la actividad a realizar.

OBLIGACIONES Y DEBERES

Los miembros del club están obligados a:

1. Cumplir las disposiciones legales colombianas sobre la operación de vehículos radio controlados, manual de convivencia del club, procedimiento de uso de pista y resoluciones vigentes.
2. Asistir a las convocatorias citadas o asignar un representado para este fin.
3. Participar activamente en las decisiones y/o votaciones que se presenten.
4. Pagar cumplidamente las cuotas ordinarias o extraordinarias fijadas para el sostenimiento del club.
5. Participar en las actividades generales del Club.
6. Cumplir con las comisiones que se le designen.

SUSPENSION DE LA AFILIACION.

Los afiliados serán sancionados con la suspensión de sus derechos de afiliación por las siguientes causales:

1. Por incumplimiento en el pago oportuno de sus compromisos económicos para con el club (2 meses de atraso) sin causa justificada. Se hará la respectiva valoración de los argumentos que presente el asociado a un comité designado para este fin.

2. Por reiterada violación a las normas legales, reglamentos, manual de convivencia, manual de procedimiento, los acuerdos y resoluciones.
3. Por decisión de los Socios Fundadores, basado en acciones, quejas o faltas evidentes al reglamento, imprudencia o deberes estipulados.
4. Es importante que tanto pilotos, Jefe de Pista designado o integrantes del campo de vuelo conozcan el reglamento y lo hagan cumplir.
5. Cuando un piloto cometa una falta al reglamento, se le llamará la atención por primera vez y este debe corregir la falta que está cometiendo al reglamento o al procedimiento.
6. Cuando un piloto cometa una falta por segunda vez luego de un primer llamado de atención se le exigirá corregir de inmediato la falla o proceder a aterrizar, dependiendo a qué área procede la afectación.
7. Cuando se realice un segundo llamado y no se corrija la falla, se le obligará a aterrizar, dependiendo a qué área procede la afectación y de no hacerlo una vez aterrice, se le prohibirá el vuelo en el campo por el resto del día a lo cual no puede oponerse ya que el hecho de usar el campo de vuelo implica que conoce, entiende, comprende, se acoge y acepta el reglamento y el procedimiento de pista.
8. Si al socio que una vez se le haya restringido el derecho a volar o el uso de las pistas e instalaciones del club por un día luego de una falta al reglamento, sigue cometiendo la misma falta de manera reiterada, comete alguna falta adicional estipulada en el presente reglamento, faltas al manual de convivencia o efectúa maniobras imprudentes, se le prohibirá el derecho a hacer uso de las instalaciones del club y de las pistas por un periodo de 3 meses, contados desde el momento de comunicarle la sanción. Esta penalidad se impone ya que demuestra que no hay voluntad de corrección o reparación de la falta, medida a la cual no puede oponerse, ya que el hecho de hacer uso de las instalaciones del club y de sus privilegios de vuelo y uso de la pista, implica que conoce, comprende, acepta y se acoge al presente reglamento, el procedimiento de uso de pista y normas legales colombianas sobre la operación de vehículos radiocontrolados. En cualquier caso, no habrá lugar a devolución o reembolso de las cuotas de uso pagadas por el asociado a la fecha de la sanción.

CANCELACIÓN DE LA AFILIACION

La afiliación se pierde por las siguientes causales:

1. Por disolución del Club.
2. Por renuncia voluntaria del afiliado. (Cuando un asociado desee retirarse del club).
3. Al completar tres (3) suspensiones o llamados de atención en un período de seis (6) meses.
4. Por faltas definidas en el Manual de Convivencia.
5. Por muerte del asociado.
6. En cualquier caso, no habrá lugar a ningún reembolso al momento de la cancelación.
7. A quien se le cancele la afiliación por sanción, puede solicitarla nuevamente transcurridos doce (12) meses.

PROCEDIMIENTOS ESPECIALES

Para los siguientes casos se deben seguir los pasos definidos para ingreso y su de las instalaciones del club:

1. Asistencia de invitados (no practicantes del hobby): podrán ingresar previo aviso del asociado a los encargados del club.
2. Asistencia de invitados (practicantes del hobby): podrán ingresar previo aviso del asociado, pago de cuota de utilización y aprobación por parte de los encargados del club. NOTA: No se permitirá el

acceso como invitado a persona(s) a las que se les rechazó la solicitud de asociarse al club o se le canceló su membresía por sanción.

3. Grupos que realizarán alguna práctica académica, demostrativa: podrán ingresar previa comunicación del asociado diligenciando el respectivo formato con el detalle la actividad a realizar, número de asistentes, aparatos a utilizar, horario, etc. Si ésta es aprobada, realizará el pago de cuota de utilización.

4. MANUAL DE CONVIVENCIA AERoclub VERTIGO

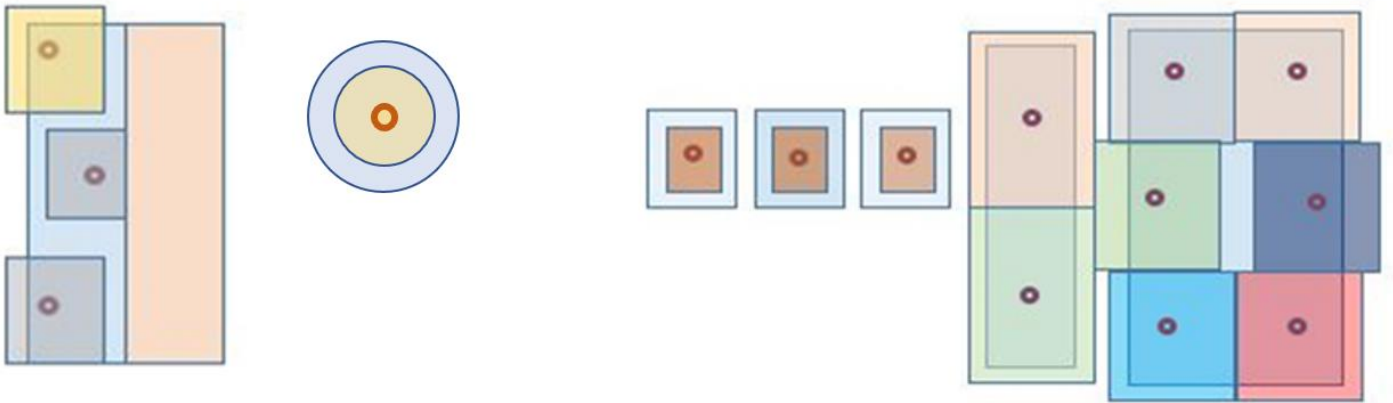
1. Respetar a los demás como personas y respetar sus conocimientos y derechos como miembros de un club o de un grupo de personas.
2. Asumir en todos los espacios un comportamiento social adecuado de acuerdo con los criterios y normas de civilidad que promuevan la armonía, el lenguaje respetuoso y cordial en las relaciones interpersonales.
3. Debemos convivir valorando las necesidades del/los otro(s) para fomentar relaciones armónicas en el grupo.
4. Respetar la libertad de expresión y/o libertad de opinión de los miembros de la comunidad, sin que esta afecte el respeto de los demás y afecte las normas establecidas.
5. Predicar con el ejemplo, siendo coherentes y asumiendo las consecuencias de nuestros actos en todo momento con honestidad y transparencia.
6. Proceder de manera decorosa, mesurada, digna y ejercida de una manera respetuosa, responsable y consciente, además madura de acuerdo con su calidad cognitiva.
7. Fomentar un ambiente armónico y organizado del club o grupo.
8. Respetar los tiempos y espacios de los demás como si fueran los propios.
9. Ser solidario con nuestros compañeros y apoyarnos cuando tengamos las capacidades y oportunidades para hacerlo.
10. Estas medidas aplican para comunicaciones personales, chats del grupo y/o eventos del grupo y/o club
11. Derecho a participar en las decisiones y prácticas que se adelanten.
12. El club y/o grupo puede sancionar a la(s) persona(s) que falten a las normas, reglamentos y/o procedimientos.
13. Sentido de pertenencia: propender y mantener un ambiente participativo, justo y fraterno.
14. Informar a cualquier miembro y/o directivo del club los casos de comportamientos inadecuados, comentarios descalificables o amenazas en las redes sociales y/o chats, y cualquier otro comportamiento que atente contra los principios del club y de quienes lo integran; entre otros considerados graves y/o muy graves.

5. PROTOCOLOS DE BIOSEGURIDAD COVID 19

- La persona que presente cualquiera de estos síntomas de contagio, no debe asistir a las instalaciones del club (fiebre, tos, dolor de cabeza, malestar general, decaimiento). No se permitirá su ingreso al club si se detecta alguno de los mismos y será sancionado con suspensión.
- Mantener distanciamiento social (2 metros mínimo).

- Todos los asistentes que ingresen al club, deben contar con todos los elementos de bio seguridad necesarios para prevenir el riesgo de contagio a las demás personas. (gel desinfectante, alcohol, mascarillas, tapabocas, gafas, guantes, caretas etc.)
- El uso adecuado de tapabocas es obligatorio.
- El uso de guantes es opcional.
- Recomendable el uso de gafas de protección.
- Mantener una adecuada etiqueta respiratoria (al toser o estornudar hacerlo sobre el pliegue del brazo y no cerca de otras personas)
- Lavarse las manos constantemente y/o desinfectarlas con alcohol o gel desinfectante.
- Tener en cuenta que el espacio actual para permanencia de pilotos en el Aeroclub permite el acceso a los hangares, de máximo 15 pilotos distribuidos en los sitios asignados, espacios que pueden ser consultados en la gráfica adjunta.
- Utilizar sus propias herramientas. Preferiblemente no debe prestar nada. Si se hace necesario prestar algún elemento, debe desinfectarlo con una solución de alcohol al 65% o superior o algún otro desinfectante.
- Para desinfectar las herramientas, superficies y/o otros elementos debe hacerlo, pasándoles un trapo limpio, con una solución desinfectante que contenga cloro (hipoclorito de sodio), alcohol, o con agua y jabón.
- Hacer uso obligatorio de las estaciones de vuelo asignadas y si va asistido por un copiloto, este debe estar ubicado mínimo a 2 metros del piloto. Obligatorio el uso del tapabocas.
- Las estaciones de trabajo o sitios donde se dejan herramientas, maletas, cajas de vuelo, deben ser desinfectadas al inicio y al final de la práctica.
- Tener en cuenta la dirección del viento para efectos de mitigación de posibles vectores de propagación. Si asiste a un piloto con el encendido de su avión debe tener en cuenta la dirección del viento, ya que debe estar perpendicular al sentido del viento, previniendo así la propagación aérea del virus.

ESPACIOS ASIGNADOS PARA PILOTOS – PROTOCOLO DE BIOSEGURIDAD COVID-19






Número máximo de pilotos que pueden estar en mesas / zonas de vuelo: **15 pilotos**

Área disponible por sitio de piloto 3 metros adelante, atrás y costados.

PROCEDIMIENTO DE USO DE PISTA

A. MAPA DE ASIGNACIÓN DE ZONAS



-  Zona de Vuelo Aeromodelos – Ala Fija
-  Zona de Breaking / Pruebas Motores
-  Zona de Parqueaderos

B. NORMAS GENERALES (reglamento aéreo)

1. Los aeromodelos deben evitar los aviones tripulados. Nuestro privilegio de usar el espacio aéreo depende de mantenernos alejados de los aviones tripulados (aviones reales).
2. Un aeromodelo que vuele no debe ser solo seguro, se debe percibir y mantener seguro de debe tener el aeromodelo en condiciones de mantenimiento y operación óptimas y seguras. El aeromodelo debe mantenerse en condiciones de vuelo. Asegurando tanto el propietario como el operador el correcto y seguro funcionamiento de sus componentes esenciales (servos, motores, links de superficies, superficies de mando, receptor, baterías de receptor, tanques de combustible, baterías principales, etc.)
3. El aeromodelo debe ser siempre operado en línea de vista (VLOS) La línea de vista se refiere a que siempre se tendrá contacto visual del aeromodelo sin ningún accesorio diferente a los lentes formulados (gafas) que necesite el piloto. Todos lo aeromodelos deben mantenerse alejados de nubes humo o cualquier obstrucción de la línea de vista.
4. Un Aeromodelo nunca estará primero que la integridad de personas. Maniobrar el aeromodelo para evitar un accidente puede requerir que el aeromodelo sea sacrificado y/o destruido antes que impactar o dañar a las personas. Para casos de pérdida de frecuencia o interferencia el failsafe deberá ser configurado en barrena y motor en mínimas o apagado.
5. Para evitar accidentes potenciales con aviones tripulados o no que se encuentren en la mista trayectoria del aeromodelo se aplica la norma **VIRAR A LA DERECHA**. en el evento de un accidente potencial los involucrados deben virar ambos hacia su derecha (derecha de cada piloto) (en el transmisor; Alerones a la derecha) para evitar un accidente.
6. Los accidentes ocasionados por choques serán dirimidos única y exclusivamente por los dueños de los aeromodelos. (Se recomienda que cada uno asuma sus propios daños). En caso tal de causar daños adicionales a terceros, edificaciones o automóviles, los dos pilotos asumirán solidariamente por mitades el pago de daños o indemnizaciones.
7. En el tema de ajustes y prueba de motores, se debe alinear el motor de tal forma que la hélice quede en dirección de espacio abierto y nunca hacia zonas de tránsito o ubicación de personas.

OBSERVADOR (COPILOTO)

1. Antes de cada vuelo el piloto debe asegurarse que su observador/copiloto entienda y comprenda su trabajo y las expectativas del vuelo y advertir adecuadamente sus observaciones de manera clara y oportuna.
2. Un observador/copiloto puede asistir al piloto para monitorear el espacio aéreo. El copiloto/observador debe tener suficiente agudeza visual y tener la madurez para tomar esta responsabilidad seriamente.

3. El observador/copiloto debe estar preparado para asistir al piloto en el evento que el piloto del Aeromodelo o los espectadores puedan estar en peligro o si ve que la operación por parte del piloto es riesgosa.

C. NORMAS DE SEGURIDAD

- Todo aeromodelo debe portar spinner.
- Todo aeromodelo que posea motor a combustión debe portar un sistema de escape eficiente y silenciador que aminora el ruido lo máximo posible.
- Las hélices fracturadas y con defectos deben ser reemplazadas NO se deben reusar.
- Verifique el correcto ajuste y/o instalación de la hélice y/o spinner al motor.
- En el caso de los aviones eléctricos No deje Desatendida por mucho tiempo las baterías de LIPO.
- Las baterías LIPO se deben transportar y/o almacenar en contenedores seguros.
- No se debe volar sobre los espectadores y/o sobre los hangares o zonas de parqueo de automotores.
- Siempre se debe mantener un contacto visual sobre el aeromodelo.
- Todo nuevo piloto que llegue al campo del cual se desconozca su capacidad de maniobrar un aeromodelo debe demostrar su capacidad de volar. Para demostrarlo debe realizar un vuelo al lado de un instructor y/o piloto experto del campo de vuelo y ejecutar o demostrar que puede realizar mínimo las siguientes maniobras:
 - a. Despegue seguro.
 - b. Habilidad para mantener vuelo constante y recto en altura y trayectoria.
 - c. Virajes por izquierda y derecha.
 - d. Aproximación por izquierda y derecha.
 - e. Touch and go.
 - f. Aterrizaje.
- En todos los modelos: aeromodelos, helicópteros, FPV, Drones y/o Multirotors se debe programar el FAILSAFE sin excepción. IMPORTANTE: El failsafe debe estar programado (como mínimo el motor debe apagarse cuando se presenta una falla) NO SE PERMITE QUE EL FAILSAFE SE ENCUENTRE EN HOLD o no tenga control sobre los mandos del vehículo radio controlado.

D. HELICOPTEROS

- Los helicópteros en prueba y ajuste pueden utilizar las zonas designadas para estas operaciones.
- Todo helicóptero debe estar en óptimas condiciones para volar la falta de mantenimiento o la omisión de algún protocolo de seguridad ocasiona accidentes, al igual que los aeromodelos la responsabilidad por daños y perjuicios causados estarán a cargo del piloto del Helicóptero.
- Si un piloto de helicóptero necesita usar la pista principal, lo puede hacer teniendo en cuenta los siguientes pasos y normas:
 - a. Tiene que coordinar con los demás pilotos para poder hacer uso exclusivo de la pista para su vuelo.
 - b. Siempre volar hacia el frente, queda rotundamente prohibido volar sobre el público o sobre los hangares.
 - c. NO se permitirá volar ningún avión. Mientras este volando el helicóptero autorizado.
 - d. En el caso de que estén volando aviones NO podrá compartir el espacio de la pista un helicóptero.

- Si se llegare a incurrir en una falta a estas normas se le exigirá aterrizar al helicóptero y debe volar en la zona designada para ese fin, si llegase a hacer caso omiso en un segundo llamado se le exigirá aterrizar y no podrá realizar ningún vuelo durante el día en la pista principal así pida consentimiento a los otros pilotos para hacerlo. Si desobedece la norma se le exigirá retirarse del Aeroclub ya que el reglamento es muy claro y es deber del piloto leerlo, entenderlo, comprenderlo y ponerlo en práctica.
- Si se va a realizar alguna práctica de maniobra nueva o ejecutar maniobras que sean de alta exigencia se debe pensar en no poner en riesgo la integridad de las personas y cosas o la integridad del mismo piloto.

E. MODELOS FPV DRONES Y MULTIROTORES

- Todo piloto de equipo FPV primero que todo debe estar en la capacidad de volar y dominar el vuelo de su equipo FPV o SUAS sin la necesidad de utilizar FPV.
- Todo piloto de equipo FPV debe estar en la capacidad de maniobrar su equipo de manera segura y eficiente sin ayuda del sistema FPV.
- Los principiantes deben tener un conocimiento del uso de los equipos FPV, para esto se deben apoyar en pilotos FPV con experiencia. Es mandatorio el vuelo en doble comando, ya que garantiza la práctica segura del vuelo.
- Los principiantes deben tener un entrenamiento en el uso de los equipos **FPV**, para esto se deben ayudar de pilotos FPV expertos, el uso de doble comando y una práctica segura es indispensable.
- Los pilotos **FPV** deben ejecutar su inspección previa al vuelo, verificando que sus frecuencias de video no interfieran con los demás pilotos, a su vez que la potencia de sus equipos de radio control no interfiera, verificar funcionamiento de la parte electrónica y mecánica, que el apagado de emergencia desde el transmisor funcione
- Los vuelos requieren en lo posible un **OBSERVADOR O COPILOTO**. El cual tendrá operación **VLOS (LINEA DE VISTA) SOBRE EL DRON**.
- El piloto es el responsable de coordinar con el copiloto el vuelo a realizar y este debe estar en constante comunicación con el piloto para verificar los procedimientos de vuelo establecidos.
- El copiloto debe estar en la capacidad de maniobrar o volar el equipo FPV de ser necesario.
- Si el piloto FPV presenta fallas en la transmisión de video es necesario pasar a operación VLOS u operación netamente visual.
- Los pilotos FPV deben realizar prueba de radio sin sistema FPV en operación VLOS o por línea de vista antes de probarlo en modo FPV (esto debe hacerse siempre después de una reparación o cambio en el modelo FPV).
- Los modelos FPV de ala fija deben someterse a las normas de procedimiento y tráfico de los AEROMODELOS.

F. CARROS Y OTROS VEHÍCULOS TERRESTRES RADIO CONTROLADOS

- Los carros, buggys, crawlers y otros vehículos RC únicamente pueden ser utilizados en las zonas que no están asignadas a otros aeromodelos en vuelo.

- Al igual que los Aeromodelos, deben tener activado el FailSafe y seguir las indicaciones y orden de utilización.
- Deben conducirse con precaución lejos de personas, mascotas y otros elementos que estén a nivel del piso.
- Si utilizan sistema FPV, deben realizar las mismas verificaciones previas a su manejo, como son chequeos de dirección, frenos y control de velocidad, así como la asignación de frecuencias de video para evitar interferencia.

G. PROTOCOLO DE SEGURIDAD Y VUELO

Para volar utilice una de las 4 estaciones de vuelo (boxes) designadas (**TENER EN CUENTA NORMAS DE BIO-SEGURIDAD COVID-19**)

VERIFIQUE:

- Rango del radio.
- Estado de las baterías tanto de vuelo como de equipo de radio.
- Revise por seguridad las superficies de control (alergones, elevador, timón, acelerador) tanto en funcionamiento como en su correcto funcionamiento y fijación de estas.
- Encienda el motor en el área designada NO en el hangar.
- En los aviones de motor eléctrico por favor verifique el orden de encendido (transmisor luego receptor) verifique antes de encender que la palanca de acelerador este en cero (0) (apagado).
- El viento (ráfaga) que produce el avión debe estar alejado del público o asistente que se encuentran en las carpas y/o hangares.
- Si voy a volar un avión exigente o un avión rápido debo evaluar antes de salir quienes están volando (principiantes, expertos) y decidir bajo cuenta y riesgo como es en esta práctica si lo hago o no.
- Si se va a practicar acrobacia por parte de un piloto avanzado debe hacerla solo o en un nivel superior, que no afecte la trayectoria de tránsito de pista para los otros pilotos.
- Máximo podrán volar simultáneamente cuatro (4) pilotos.

COMUNIQUE: A los otros pilotos de manera clara el ingreso del aeromodelo a la pista, así como la dirección (sentido) para el despegue. Esto también aplica para aterrizaje y/o sobrepasos. **Recordando las frases para hacer uso de la misma, siempre y cuando haya más de un (1) piloto volando.**

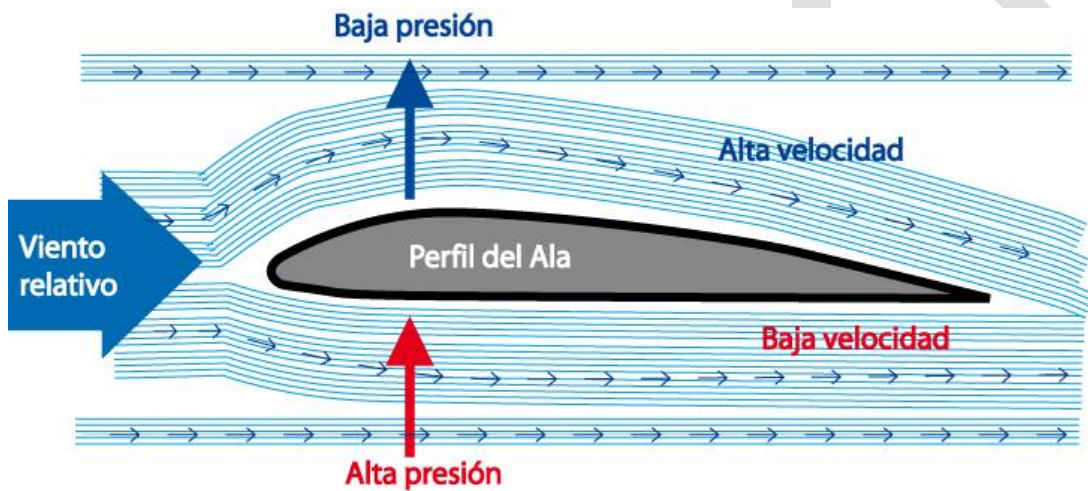
Tanto Para despegar, como para aterrizar, el piloto que requiera hacer uso de la pista tendrá que decir en voz alta y de manera clara la palabra **“PISTA”** de manera que todos los pilotos haciendo uso del espacio aéreo escuchen y se enteren, el piloto que hace el requerimiento no podrá hacer uso de la pista hasta que escuche la palabra **“LIBRE”** por parte de los otros pilotos en uso del espacio aéreo. O en su defecto del copiloto/observador que este avisando a los otros pilotos.

En el evento de sobrepaso sobre la pista es mandatorio avisar la intención de realizar la maniobra con la frase **“PISTA PARA SOBREPASO”** y esperar la respuesta de **“LIBRE”** por parte de los otros pilotos para poder efectuar la maniobra. También aplica para procedimientos de TOUCH & GO.

En los casos que se ocupe la pista de manera momentánea o se vaya a recoger un aeromodelo en pista de debe notificar usando la frase “**PISTA OCUPADA**”.

H. SENTIDO Y/O PATRON DE VUELO

Todo aeromodelo debe despegar y/o aterrizar con viento de frente. La única excepción a la norma es el viento completamente cruzado (viento a 90 grados de la orientación de la pista). Siempre se vuela al frente de la pista, está prohibido volar sobre los hangares y/o público. Ver las ilustraciones a continuación.





Se deben tener en cuenta las componentes del viento y como predomina. **CUALQUIER CAMBIO EN EL PATRÓN DE VUELO DEBE SER COMUNICADO A LOS OTROS PILOTOS.**

NOTA: El sentido de viento puede cambiar así mismo el sentido de vuelo, en este caso se debe notificar a los otros pilotos que estén volando para que se coordine el nuevo sentido. **CUALQUIER CAMBIO DE SENTIDO DE VUELO POR PARTE DE CUALQUIER PILOTO DEBE SER NOTIFICADO A LOS DEMAS PILOTOS.**



Todo piloto debe estar en capacidad de volar y maniobrar para cualquiera de los patrones establecidos por izquierda o por derecha. Si el piloto y/o quien este maniobrando el aeromodelo no se siente seguro o no está en capacidad de volar por uno de los sentidos debe comunicarlo para que a su vez los demás pilotos le autoricen de ser necesario la opción de aterrizar en sentido contrario (esto no exime de una responsabilidad en caso de accidente, ni tampoco se hace de manera repetitiva esta acción) ya que todos los pilotos deben estar enterados completamente antes de permitir la operación.

- MANTENER EL MISMO SENTIDO DE VUELO POR PARTE DE TODOS LOS PILOTOS REDUCE EL RIESGO DE ACCIDENTES EN EL AIRE.
- QUIEN(ES) VAYA(N) EN SENTIDO CONTRARIO AL SENTIDO DEL VIENTO Y SE VEA(N) INVOLUCRADO(S) EN UN ACCIDENTE ES (SON) RESPONSABLE(S) MAS AÚN SI NO HAY COMUNICACIÓN ENTRE LOS PILOTOS QUE SE ENCUENTRAN VOLANDO.

VER Y EVITAR (SEE AND AVOID)

VER Y EVITAR (SEE and AVOID) es un método reconocido para EVITAR COLISIONES cuando las condiciones de clima permitan y requieran que el piloto se enfrente a un tráfico aéreo conflictivo, especialmente cuando no se está operando bajo instrucciones de torre de control (ATC), estas normas están incluidas en la regulación 14 CFR parte 91.113 de la FAA y a su vez es incorporado al manual de seguridad de AMA (ACADEMY OF MODEL AERONAUTICS). Esta es una traducción de las normas de AMA (USA).

I. ACCIDENTES

Los accidentes son sucesos no planeados y no deseados, pueden provocar daños lesiones y para evitarlos hay que realizar una práctica segura en el marco de unos reglamentos y procedimientos.

En el evento de que ocurran y antes de designar responsables es bueno primero hacerse varias preguntas para saber si Ud. como piloto es parte o es responsable de un accidente. La idea es que tenemos que ser conscientes de nuestras posibles fallas y porque se cometieron. Como todo ser humano nadie quiere hacerse responsable de un accidente. **PERO SIEMPRE PREGUNTESE:**

1. Leí el reglamento y el procedimiento de pista.
2. Falte a alguna norma del reglamento o procedimiento de pista.
3. Me advirtieron antes acerca de lo que podía suceder.
4. Coordine, informe a los otros sobre algún procedimiento a realizar.
5. Revise mi equipo de vuelo (baterías de TX,RX estado del Fail-safe, Bisagras, links, estado de servos, ETC)
6. Realicé mi checklist de mi modelo antes de volar.
7. Estaba volando acorde a la dirección del viento.
8. Estudie el procedimiento VER Y EVITAR. (see and avoid)
9. En el caso de un eventual choque de frente en el aire (se aplico el viraje a la derecha) YIELD OF RIGHT que es una norma internacional.

10. Tuve en cuenta que de acuerdo con el tamaño del avión mi distancia con respecto a los otros es suficiente para evitar un accidente.

Ahora bien, si después de esto se ve que Ud. no cometió falta alguna y otro si faltó al reglamento ya hay un responsable. Siempre creemos que lo que hacemos es lo correcto pero el hecho de que ocurra un accidente nos dice todo lo contrario, por exceso de confianza, por negligencia, por descuido. Siempre evalúese Ud. como piloto antes de evaluar o criticar a los demás. Así haremos de nuestra práctica una práctica más segura ya que muchos de los que la practican(mos) ven estos modelos como juguetes y no como modelos reducidos, al ser modelos reducidos la responsabilidad al igual que en la aviación real se toma en serio, no se juega ni se omite ya que lo que se pone en riesgo es más que una máquina.

Acepto que conozco el Reglamento y Normas de uso del Aeroclub Vértigo y me comprometo a leerlo, comprenderlo, aceptarlo y ponerlo en práctica,
