



## MANUAL DE RECOMENDACIONES PARA REMOLCADORES EN CAMPEONATOS

El presente manual pretende ser una guía elemental, orientativa, para pilotos y personas encargadas de operaciones y remolques en los eventos fiscalizados por FAVAV.

Los contenidos aquí vertidos tienen la finalidad de promover buenas prácticas y de ninguna manera sustituyen las recomendaciones de operación de aeronaves provistas por las autoridades pertinentes, las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC) así como las obligaciones y responsabilidades que se derivan de las respectivas licencias y habilitaciones aeronáuticas.

### Consideraciones generales

El remolque en campeonatos, por efectuarse normalmente con más saturación de tráfico que en la actividad habitual de los clubes, requiere algunas consideraciones especiales:

- ★ Los **circuitos** deben ajustarse a lo dispuesto por el personal de Operaciones, ser prolijos y con trayectorias previsible, evitando maniobras bruscas, sobrepasos de otros aviones, demoras excesivas o acciones impulsivas y arbitrarias.
- ★ Se comunicará vía VHF, de manera muy abreviada –ID del avión + palabra clave, ejemplo “Charlie 1, Inicial”- el paso por el **punto de notificación** designado por Operaciones, usualmente próximo a la incorporación del circuito de aterrizaje.
- ★ Considerando que la mayoría de los veleros a remolcar estarán lastrados la **velocidad de remolque estandarizada** será de 120 / 130 km/h (70 / 77 mph), a excepción de directiva específica de Operaciones o solicitud en vuelo del planeador remolcado.
- ★ Cuando la **trayectoria de remolque conduzca en dirección a un planeador virando** el mismo será evitado quedando a la izquierda del tránsito. De esta manera al momento de mayor proximidad –y considerando que dicho planeador deberá estar virando a la izquierda de acuerdo al Reglamento de Campeonatos- ambas máquinas quedarían con rumbos paralelos y las velocidades serán parecidas.
- ★ Es responsabilidad del piloto remolcador tener sus **licencias y habilitaciones vigentes** así como las correspondientes del avión a su cargo. Además de las cuestiones legales exigibles es deber del piloto remolcador asistir a la actividad en **estado psicofísico adecuado** (descansado, sin haber ingerido alcohol, sano y con actitud positiva) así como garantizar el estado óptimo de su avión para las tareas previstas

- ★ El piloto remolcador es responsable de que su **soja de remolque** cumpla con los requisitos previstos en el Manual de Campeonatos (en buen estado, longitud 40 a 55 mts y argollas TOST o que cumplan con su especificación)
- ★ Deberá **conocer la totalidad de las señales** aprobadas para la actividad de remolque.
- ★ De acuerdo con el reglamento del campeonato y las disposiciones emanadas del jefe de operaciones una vez alcanzada la **altura de corte pasará a vuelo nivelado**. Si luego de diez segundos el planeador no se desprende procederá con la señal del caso (abatimiento de alas)
- ★ El procedimiento en caso de que un planeador no pueda cortar consiste en **cortar el remolque desde el avión** (no continuar el ascenso, no efectuar remolque descendente, ni conducirse a la vertical del campo).
- ★ Ante **ausencia de confirmación por VHF o de señales desde el planeador**, el piloto remolcador asumirá que el planeador está imposibilitado de cortar y actuará de acuerdo al procedimiento antes establecido.

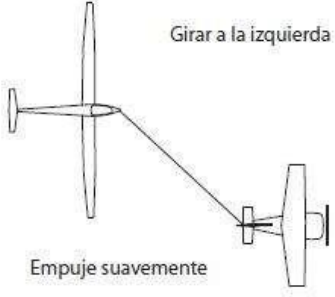
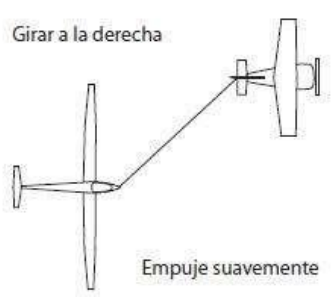
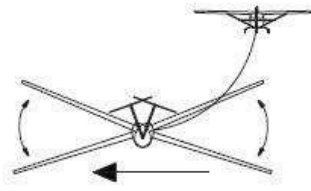
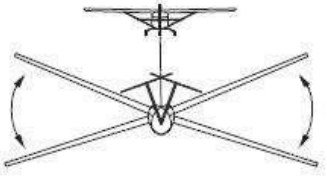
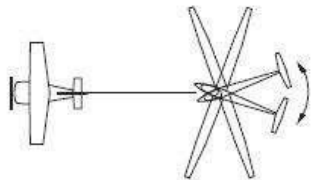
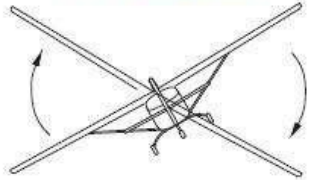
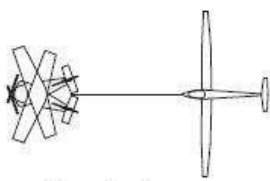

### Sistema obligatorio de señales



Las señales en tierra y en vuelo tienen como misión mejorar la percepción de los pilotos entre sí mientras se libera el uso de la frecuencia VHF a los fines exclusivos del personal de Operaciones. El conocimiento y aplicación de estas señales es considerado como un elemento determinante de la seguridad operacional y los pilotos remolcadores deben conocerlas y aplicarlas.

Las personas encargadas del diseño de las operaciones en los campeonatos fiscalizados por FAVAV podrán requerir estas habilidades como parte su organigrama de trabajo y, por lo tanto, podrán ser motivo de exclusión de pilotos cuando estos no estén familiarizados con su uso y aplicación.

## Señales en vuelo

 <p>Girar a la izquierda</p> <p>Empuje suavemente</p>	 <p>Girar a la derecha</p> <p>Empuje suavemente</p>	 <p>El planeador no puede cortar</p> <p>Vaya al lateral izquierdo y haga alabeo</p>
 <p>Incrementar la velocidad</p> <p>Haga alabeo</p>	 <p>Disminuir la velocidad</p> <p>El planeador mueve lateralmente el fuselaje</p>	 <p>EMERGENCIA</p> <p>Cortar inmediatamente</p> <p>El remolcador hace alabeo</p>
 <p>El remolcador no puede cortar</p> <p>El remolcador mueve lateralmente el fuselaje</p>		 <p>Atención frenos abiertos</p> <p>El remolcador mueve rápida e intensamente el timón</p>