

PREÁMBULO

Este Reglamento nace de la necesidad de crear un régimen interno con unas normas de seguridad, respeto y comportamiento, que tenga por objeto regular y sancionar, de manera general las actividades y comportamientos de los socios del Club Aerodelismo Ourense, en adelante el Club, en las instalaciones del mismo, en beneficio de la práctica del aerodelismo, la seguridad y mejor convivencia posible, dentro del marco general determinado por los propios Estatutos, conocidos y aceptados por todos los socios, y las Leyes y Reglamentaciones vigentes.

Para su más fácil y rápida consulta, este Reglamento se articula de los siguientes apartados.

Sección 1ª De las instalaciones en general

Sección 2ª De las actividades en el Campo de Vuelo

Sección 3ª De las consideraciones generales en el Campo de Vuelo

Sección 4ª Del Manejo de Aerodelos

Sección 5ª Del vuelo FPV

Sección 6ª Del Hangar del Club

Sección 7ª De la gestión de vuelos y de frecuencias radioeléctricas

Sección 8ª Del Reglamento Disciplinario

DISPOSICIÓN FINAL 1ª

DISPOSICIÓN FINAL 2ª

DISPOSICIÓN FINAL 3ª

Sección 1ª De las instalaciones en general

Art. 1.- La Junta Directiva podrá constituir, como órgano delegado, una Comisión de Campo de Vuelo con el fin de gestionar de forma directa la creación, modificación, mejora o supresión de infraestructuras así como el uso de las mismas. A tal efecto dicha Comisión estará formada por dos miembros de la junta directiva y dos socios, y tendrá los siguientes objetivos:

1. Optimizar los recursos del Club: económicos, materiales e inmateriales.
2. Proponer las reglas de uso de las infraestructuras en el campo de vuelo.
3. Ejecutar y mantener los elementos que la Junta Directiva, previo estudio, determine como convenientes y la forma en que ha de hacerse.
4. Evitar la instalación de elementos no autorizados por la Junta Directiva ó Asamblea General
5. Establecer zonas y forma de uso de las mismas.
6. Velar por la seguridad de las personas (pilotos y espectadores) y de los aerodelos.
7. Compatibilizar las distintas especialidades tanto en la ventana de vuelo como en las zonas o áreas de preparación, ajuste, aterrizaje y despegue.
8. Facilitar la práctica del vuelo de aerodelos.
9. Asegurar el cumplimiento de las normativas y condicionantes establecidos por las distintas entidades e instituciones en función de sus competencias y las del Club.
10. Cualquier instalación o modificación en el Campo o en cualquiera de los elementos existentes, ya sea temporal o permanente, habrá de ser previamente informada por la Comisión de Campo de Vuelo y aprobada por la Junta Directiva.

Sección 2ª De las actividades en el Campo de Vuelo.

Art. 2.- El Campo de Vuelo del Club comprende el conjunto completo de las instalaciones y está dividido en varias zonas con riesgos, usos y funciones específicas y concretas en cada una de ellas, siendo necesario, siempre, pero sobre todo en días donde haya una afluencia de socios mayor de pilotos, un evento especial o cuando algún socio lo solicite, su respeto y cumplimiento, siendo su incumplimiento considerado como falta leve o grave, según el riesgo que implique.

1. ZONA DE ACCESO: Constituye la vía de llegada.

- a.** El tránsito en el camino del Campo de Vuelo se realizará a una velocidad máxima de 25 Km/h y una vez en la zona de aparcamiento a un máximo de 10 Km/h.

Riesgo Bajo



2. APARCAMIENTO: Zona en la que se estacionan los vehículos.

- a.** El aparcamiento detrás de la caseta, la zona de boxes y la valla de seguridad, se realizará en batería para aprovechar el espacio.
- b.** No se pondrá en movimiento el vehículo sin verificar previamente que no hay personas o material delante o detrás del mismo, se evitará en lo posible la conducción negligente o que ponga en riesgo a las personas o instalaciones.
- c.** Está totalmente prohibido aparcarse delante de la zona de acceso peatonal al campo de vuelo.

Riesgo Bajo



3. BOXES/ZONA DE ESTACIONAMIENTO: El lugar destinado para colocar los aeromodelos en su fase de montaje, desmontaje o espera para pasar a la zona de arranque, así como sillas, mesas y las herramientas y accesorios precisos, se dispone de tomas de corriente bajo las mesas, que estarán en servicio siempre que la puerta del hangar esté abierta.

- a.** En esta zona está TOTALMENTE PROHIBIDO encender los motores o conectar las baterías de potencia al variador de los modelos eléctricos.
- b.** Las mesas se usarán prioritariamente para el montaje de modelos, una vez montado si es necesario el espacio para otro socio se dejará libre.
- c.** No está permitido estacionar ni montar modelos en el cubierto delante del hangar.

Riesgo Bajo



4. **ZONA DE ARRANQUE:** Zona situada entre la zona de boxes y la zona de vuelo, así como la parte del campo pegada a la valla donde se encuentran los puestos de sujeción del aeromodelo para su puesta en marcha.
- a. Esta zona está destinada, única y exclusivamente, al arranque de motores y conexión de baterías a los variadores (en modelos eléctricos). Pudiendo quedar estacionados siempre que no se demande espacio para conectar o arrancar otros aeromodelos.
 - b. Se colocarán de forma que permitan el paso del resto de pilotos y aeromodelos.
 - c. Solo podrán acceder pilotos y ayudantes, con licencia federativa en vigor.
 - d. No está permitida la presencia de público en esta zona.

Riesgo Alto



5. **ZONA PÚBLICO:** Para obtener la mayor seguridad posible la zona destinada al público en general será el cubierto delante del hangar, permitiendo usar las sillas del hangar, pudiendo acceder a la zona de Boxes y Estacionamiento. Quedando prohibido por su peligrosidad, dado el desconocimiento del público en general, su acceso a las zonas de arranque y pistas de vuelo, siendo responsabilidad de los socios presentes advertir al público de esta norma. EN LA CELEBRACIÓN DE EVENTOS, SE ESTARÁ A LOS QUE LA DIRECCIÓN TÉCNICA DETERMINE.

Riesgo Bajo



6. **PISTAS DE VUELO:** Es la zona principal del Campo Vuelo y el elemento básico para la actividad. Separada físicamente por una valla de seguridad de las zonas de arranque y boxes.

Riesgo Alto



ESTA ZONA ES DE USO EXCLUSIVO POR PILOTO Y AYUDANTE y está subdividida en:

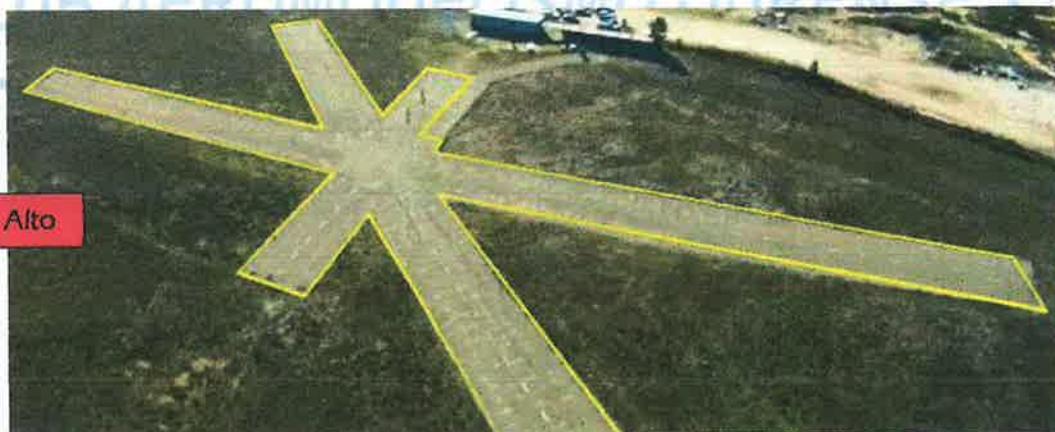
6.1 PISTAS DE CARRETEO Y RODADURA:

- a. Para el rodaje de aeromodelos hasta las cabeceras de pista, accediendo a ellas por el lateral norte del puesto de pilotos y despegando al sobrepasar el puesto de pilotos, nunca detrás de estos.
- b. TOTALMENTE PROHIBIDO a los pilotos ocupar esta zona pues es por donde salen y entran los aeromodelos en su carreteo para entrar y salir de las pistas.
- c. En el caso de helicópteros y debido a su alta peligrosidad despegarán del helipad situado en la pista de vuelo delante del puesto de pilotos.
- d. TOTALMENTE PROHIBIDO encender helicópteros y acelerar aviones a espaldas de los pilotos.
- e. EXCLUSIVAMENTE, ***bajo decisión y responsabilidad ÚNICA de sus propietarios,*** se podrán dejar los aeromodelos aparcados, pegados a la valla de seguridad junto con sus útiles de arranque para poner en marcha el motor a la hora de volar, todo el resto del material ha de estar en la zona de boxes, y para ajustes, reparaciones o incidencias se ha de llevar el modelo a boxes, nunca trabajar en él en esta zona de alto riesgo de alcance por otro aeromodelo.



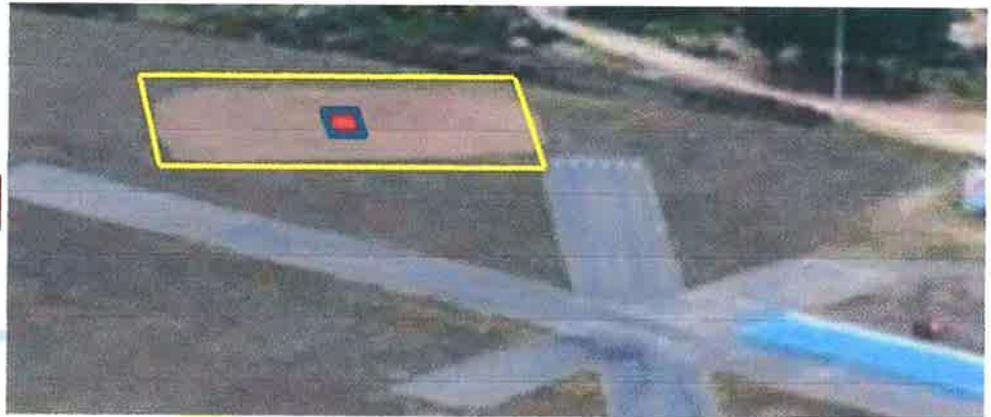
Riesgo Alto

- ### 6.2 PISTAS DE DESPEGUE Y ATERRIZAJE:
- No se puede ocupar esta zona de alto riesgo salvo circunstancias especiales que habrán de comunicarse al resto de pilotos comprobando que lo han oído y que ningún aeromodelo en vuelo está cerca.



Riesgo Alto

- 7. PISTA DE VUELO CIRCULAR:** Situado en la zona acondicionada en la parte sur-oeste. Se delimita esta zona acondicionada para la práctica de vuelo circular. Siendo así compatible la práctica del vuelo circular con el vuelo de drones o de cualquier otro aeromodelo. Cuando haya pilotos que estén practicando esta modalidad no se puede ocupar esta zona de alto riesgo salvo circunstancias especiales que habrán de comunicarse a los pilotos, mecánicos o ayudantes de los mismos comprobando que lo han oído y que ningún aeromodelo está en vuelo.



Riesgo Alto

- 8. CIRCUITO DE VUELO CARRERAS FPV:** Situado en la zona habilitada en la parte norte, desde la valla de seguridad hasta la zanja que separa el circuito de motocross.



Riesgo Alto

- 9. ENTRADAS DE ACCESO DE LOS AERODELIS A LAS PISTAS:** Son el acceso principal a las pistas de vuelo, no estarán obstaculizadas por aerodelos, material o por personas, siendo responsabilidad de los socios presentes advertir al público de esta norma.



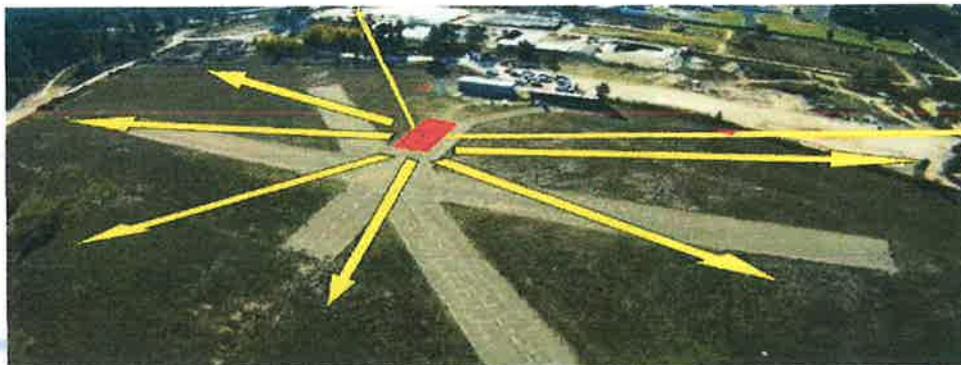
Riesgo Alto

Handwritten notes in blue ink:
 - Top: A stylized signature or mark.
 - Middle: "Zona de alto riesgo" written vertically.
 - Bottom: "Derecho de acceso" written vertically.
 - A blue stamp with the CAO logo and text "CLUB AERODELISMO OURENSE" is partially visible on the left side.

10. PUESTOS DE PILOTOS: Siempre se pilotarán los aeromodelos desde una de estas zonas:

10.1-PUESTO DE PILOTOS PRINCIPAL, es el que regirá la mayor parte del desempeño de esta actividad, situado al comienzo de las pistas, de espaldas a la zona de boxes, intentando mantenerse siempre en la ventana de vuelo. Se evitará que los aeromodelos en funcionamiento la invadan. ESTÁ PROHIBIDO, SALVO CAUSA DE FUERZA MAYOR, PILOTAR DE CARA O ENCIMA DEL HANGAR, BOXES Y PÚBLICO.

Riesgo Alto



10.2-PUESTO DE PILOTOS CIRCUÍTO CARRERAS DRONES: Está definido como puesto para pilotar en el circuito de drones de carreras el situado al comienzo de la zona del mismo y al final de la zona de boxes, protegido con una valla de seguridad para evitar alcances de otros drones en vuelo, pues los pilotos no los ven. Los usuarios de estas zonas pilotarán lo más pegados posible a la valla de seguridad, pudiendo tener con ellos todo lo necesario para sus vuelos, y teniendo siempre presente:

- a. No invadir las pistas de vuelo en ningún momento.
- b. Despegar sus drones en la zona habilitada, o al menos a una distancia mínima de 5 metros de los puestos de pilotaje.
- c. Esta práctica será compatible con el vuelo de aeromodelos en la pista principal, estándose siempre a las normas de seguridad establecidas como cualquier otro aeromodelo.
- d. Antes de conectar ningún equipo, se ha de comprobar en el panel de gestión de frecuencias que la que se va a usar está libre, cogiendo la tarjeta correspondiente si fuese necesario.
- e. Como en cualquier otra modalidad, no está permitido sobrevolar los boxes ni los puestos de pilotos.
- f. Dadas las posibles incompatibilidades con las frecuencias y potencias de emisión y su imposible control total, será responsabilidad de quien incumpla los procedimientos establecidos, los daños causados a terceros.

NO PODRÁN INVADIR EL CAMPO NI LAS PISTAS PRINCIPALES EN NINGÚN MOMENTO, EN EL MOMENTO QUE INTERFIERAN CON LOS VUELOS PRINCIPALES ESTAS PRÁCTICAS SERÁN DETENIDAS. ESTÁ PROHIBIDO, SALVO CAUSA DE FUERZA MAYOR, PILOTAR DE CARA O ENCIMA DEL HANGAR, BOXES, PUESTOS DE PILOTOS Y PÚBLICO.

Riesgo Bajo



10.3-PUESTO DE PILOTOS VUELO CIRCULAR: Están definidos como puestos para pilotar aeromodelos de esta modalidad, y está situado en el centro de la zona habilitada para la misma. NO INVADIENDO EL CAMPO NI LAS PISTAS EN NINGÚN MOMENTO, EN EL MOMENTO QUE INTERFIERAN CON LOS VUELOS PRINCIPALES ESTAS PRÁCTICAS SERÁN DETENIDAS.

Riesgo Alto



10.4-PUESTOS DE PILOTOS SECUNDARIOS Y ZONAS PRUEBAS: Están definidos como puestos para pilotar aeromodelos en las zonas de pruebas y ajustes situadas en el lateral derecho del hangar y en la zona habilitada al norte junto a la zanja que separa el circuito de motocross, los usuarios de estas zonas pilotarán lo más pegados posible a la valla de seguridad, NO INVADIENDO EL CAMPO NI LAS PISTAS EN NINGÚN MOMENTO, ESTANDO LIMITADO EL USO DE ESTAS ZONAS PARA VUELOS CON MODELOS PEQUEÑOS, PRÁCTICAS, AJUSTES, RODAJES Y PRUEBAS, Y SIEMPRE CON VUELOS A BAJA COTA, EN EL MOMENTO QUE INTERFIERAN CON LOS VUELOS PRINCIPALES ESTAS PRÁCTICAS SERÁN DETENIDAS. ESTÁ PROHIBIDO, SALVO CAUSA DE FUERZA MAYOR, PILOTAR DE CARA O ENCIMA DEL HANGAR, BOXES Y PÚBLICO.

Riesgo Alto



10.5-PUESTOS DE PILOTOS FPV: Los pilotos que practiquen esta modalidad podrán hacerlo desde cualquiera de los puestos de pilotos definidos, o cualquier otro lugar en el que no interfieran con las demás actividades del campo de vuelo, teniendo en cuenta los condicionantes de esta modalidad recogidos en la Sección 5ª, art.5 de este reglamento. ESTÁ PROHIBIDO, SALVO CAUSA DE FUERZA MAYOR, PILOTAR DE CARA O ENCIMA DEL HANGAR, BOXES Y PÚBLICO.

Sección 3ª De las consideraciones generales en el Campo de Vuelo.

Art. 3.-Todas las instalaciones del club se han conseguido, desde sus inicios, a base de ayudas y subvenciones de las administraciones públicas y privadas y sobre todo al trabajo de los socios intentando día a día mejorarlas para un mejor servicio a todos los socios.

1. En el Campo de Vuelo se prohíbe expresamente
 - a. Tener animales sueltos en la zona de arranque o pista de vuelo.

- b. Arrojar o depositar basura o restos de material.
- c. Realizar cualquier actividad que impida o dificulte la práctica del aeromodelismo, así como cualquiera que sea si genera riesgos para las personas o las cosas.
- d. Está prohibida toda circulación rodada fuera de la vía de acceso y zona de aparcamiento.

2. Conservación del Campo de Vuelo

- a. Se evitará la utilización de elementos, maquinaria, o cualquier acción que pueda producir daños a las instalaciones, las especies naturales y el entorno en general.
- b. Los socios han de contribuir al mantenimiento y a la limpieza del campo de vuelo y zonas colindantes recogiendo toda la basura o restos que pudiera haber. Reportando a la Junta Directiva cualquier incidencia que crean conveniente.
- c. Los socios al abandonar las instalaciones, por bien propio y respeto a los demás usuarios, recogerán los posibles residuos generados, dejando las instalaciones como les gustaría encontrarlas la próxima vez.

Sección 4ª Del Manejo de Aeromodelos

Art. 4.- En el manejo de los aeromodelos se deberán observar las siguientes reglas:

- a. Los motores se pondrán en marcha teniendo especial precaución en que no se proyecta el flujo de aire de la hélice o escape, sobre otros modelos o pilotos y que cerca del eje de giro de la hélice no hay personas u obstáculos. En cualquiera de los casos no se arrancará el motor sin comprobar el estricto cumplimiento de las normas de seguridad.
- b. Antes del despegue se verificará el funcionamiento de la radio, niveles de combustible y baterías, así como cada uno de los mandos, sistemas y anclajes.
- c. Ha de anunciarse a los demás pilotos la maniobra de despegue o aterrizaje, con la suficiente antelación.
- d. Tendrá preferencia el modelo en fase de aterrizaje sobre la de despegue.
- e. Tanto despegue como aterrizaje se harán en el sentido longitudinal de la pista elegida sin que en ningún caso se realicen hacia los puestos de pilotos o público, en un aeromodelo descontrolado se antepondrá siempre la seguridad de las personas.
- f. No está permitido que un aeromodelo en vuelo sobrepase la zona de rodadura o cualquier maniobra que suponga el mínimo riesgo para las personas.
- g. No está permitido sobrevolar boxes, zona de arranque o aparcamiento. Se volará de acuerdo con las reglas de seguridad establecidas y el sentido común.
- h. No volar cerca de los aeromodelos en vuelo de aquellos pilotos que, por su nivel de conocimientos, aún no tengan la suficiente seguridad.
- i. Para el rodaje o ajuste de motores de explosión habrá que alejarse para minimizar el ruido, debiendo de realizarse en las zonas de pruebas y ajustes, definidas para ello.
- j. No se volarán en demostraciones, exhibiciones o concursos modelos que no hayan mostrado previamente un comportamiento adecuado.
- k. Los socios que estén presentes en el Campo de Vuelo darán toda la ayuda precisa, asesoramiento y formación a los pilotos noveles para evitar riesgos personales y materiales. Reportando a la Junta Directiva cualquier incidencia que crean conveniente.

Sección 5ª Del vuelo FPV

Art. 5.- En las instalaciones del campo de vuelo de Club Aeromodelismo Ourense, está permitida la práctica de la modalidad de vuelo FPV (first person view, ó vista en primera persona); se refiere a la práctica del vuelo de un aeromodelo de radiocontrol utilizando la imagen de una cámara a bordo de la aeronave como

referencia, para orientar y controlar el aeromodelo, siempre bajo la reglamentación vigente, con lo cual se estará a:

1. GENERAL

- a. El vuelo de aeromodelos FPV-UAV por parte de Aerodelistas Federados que se establece dentro del marco de recreo o competición deportiva.
- b. El uso de un dron como hobby o vuelo recreativo no necesita habilitación de AESA, pero debe cumplir unas normas de seguridad. Para cualquier otro uso de un dron si hay que acudir a AESA.
- c. Todos los vuelos FPV-UAV deben llevarse a cabo de acuerdo con la Reglamentación de la Práctica del Aerodelismo en la FAG, RFAE, AESA, además de cualquier otra reglamentación vigente.
- d. Antes del despegue se verificará el funcionamiento de la radio, niveles de combustible y baterías, sistemas de emisión y recepción de video, revisión de cada uno de los mandos, sistemas y anclajes, así como comprobación de las frecuencias de emisión.

2. FUNCIONAMIENTO – REQUISITOS – LIMITACIONES

- a. Durante el vuelo el Observador FPV permanecerá cercano al piloto asegurando que el modelo se encuentra dentro de la línea de visión, avisarle de la cercanía de otros modelos, obstáculos o personas, aconsejar técnicas de evasión y asumir el control del mismo en modo visual, si fuera necesario.
- b. El Instructor FPV antes de volar, debe instruir al Principiante para que conozca sus cometidos, la forma en la que ambos deben comunicarse y el procedimiento de traspaso de los controles o mediante doble mando.
- c. Si el piloto experimentase problemas debido a la pérdida de señal de video, desorientación o si no fuese posible volar con seguridad, deberá abandonar el modo FPV o traspasar el mando de la emisora al Observador para que asuma el control de inmediato.
- d. Antes del primer vuelo FPV ó UAV y después de cualquier cambio o reparación en el sistema de vuelo, el aeromodelo debe ser comprobado mediante un vuelo visual convencional para determinar que los sistemas de vuelo funcionan correctamente.
- e. Los aeromodelos FPV-UAV deben utilizar frecuencias y potencias de emisión autorizadas, tanto para el sistema de radiocontrol como para el sistema inalámbrico de video.

3. DISTANCIA DE ALCANCE – ALTITUD – PESO - VELOCIDAD

- a. Los vuelos FPV / UAV deben contar siempre con un OBSERVADOR VISUAL junto al piloto, y volar dentro del campo visual del observador / piloto respectivamente.
- b. Los aeromodelos FPV y UAV deben operar por debajo de 300m (1000 pies) AGL.
- c. Un dron o modelo FPV y UAV en cuanto a peso en orden de vuelo y a su velocidad máxima, está limitado igual que todos los aeromodelos.

4. INFORMACIÓN Y RECOMENDACIONES

- a. Los pilotos principiantes de FPV deberían considerar el utilizar un simulador de vuelo con vista desde la cabina para acostumbrarse al modo de visión.
- b. Los pilotos FPV deberían considerar el utilizar un sistema de piloto automático con un sistema "failsafe" con "vuelta a casa" RTH que mantenga el control del modelo en caso de pérdida de la señal. En aeromodelos UAV es obligatorio.
- c. La utilización de una cámara a bordo con soporte que permita barrido vertical y horizontal (pan-tilt) controlado por gafas de video con seguimiento de cabeza mejorará la percepción del piloto del espacio aéreo, pero no reemplazará la obligación de utilizar un Observador.

- d. Al adquirir un equipamiento FPV-UAV se debe intentar elegir material de calidad, verificar su compatibilidad, instalar sus componentes de forma que eviten las interferencias y determinar que el alcance de la señal es adecuado para la máxima línea de visión que utilicemos.

5. MEDIDAS DE PROTECCIÓN DE LA PRIVACIDAD

Ley Orgánica 1/1982, de 5 de mayo, de Protección Civil del Derecho al Honor, a la Intimidad Personal y Familiar y a la propia imagen.

La utilización de sistemas de captura de imagen en aeromodelos de radiocontrol con capacidad de obtener fotografías o vídeo de alta resolución, o la utilización de cualquier tipo de sensor para la recopilación, retención, o la difusión de datos de vigilancia aérea / información sobre individuos, hogares, empresas o bienes, está estrictamente prohibida por la FEG, RFAE y AESA, sin la autorización expresa por escrito de los individuos, propietarios o administradores.

Las Federaciones, y por ende el Club, no son, ni se harán responsables de las operaciones de aeromodelos realizadas fuera del programa de seguridad de los Campos de Vuelo y no se hacen responsables por las acciones de estos pilotos que no sigan las indicaciones y procedimientos.

Sección 6ª Del Hangar del Club

Art. 6.- Lo dicho en el artículo 3, es en especial para el Hangar que nos proporciona muchas comodidades a la hora de ir a volar.

- a. Es propiedad única y exclusivamente del club.
- b. Todos los servicios que se implanten en él son servicios del club.
- c. Es un derecho de todos los socios el uso de esta instalación.
- d. Es un deber de todos los socios su limpieza y conservación, debiendo, tras su uso, dejarlo perfectamente limpio y ordenado.
- e. Por Ley 42/2010, de 30 de diciembre de 2010, se prohíbe fumar en el interior del hangar.

Sección 7ª De la gestión de vuelos y frecuencias radioeléctricas

Art. 7.- Procedimiento de gestión de vuelos y frecuencias radioeléctricas para radio control y emisión de vídeo:

1. GESTIÓN DE VUELOS

Existe un panel de control de los turnos de vuelo en el hangar, a disposición de todos los socios para, si fuese necesario establecer un control y orden de los mismos, este panel se colocará en la valla junto a la zona de arranque, en la entrada principal a las pistas de vuelo, siempre que la afluencia de pilotos sea considerable ó bien cuando cualquier socio lo demande.

El método de funcionamiento está a disposición de quien lo solicite descrito en el propio panel.



2. GESTIÓN DE FRECUENCIAS DE RADIO CONTROL

- a. En cuanto un piloto llega al campo de vuelo con emisoras de 35, 40 ó 72 Mhz. habrá de dirigirse al Panel de Frecuencias de radio control, para verificar el uso de las mismas y su compatibilidad.
- b. Ningún piloto conectará su emisora sin comprobar por sí mismo, con absoluta seguridad, que la frecuencia no está siendo utilizada y que el canal que desea utilizar es compatible con los que están utilizando el resto de los pilotos.
- c. Se considerará siempre como actuación imprudente o dolosa el incumplimiento del procedimiento por su especial trascendencia, y, amén del expediente que podrá iniciársele, será responsable de los daños que cause a terceros.
- d. Cualquier piloto cuya frecuencia coincida con la de otro presente, tiene el derecho a solicitarle el equipo emisor durante el vuelo y éste entonces la obligación de entregárselo asumiendo el primero la custodia del equipo a todos los efectos.
- e. Para indicar que una frecuencia está siendo usada, se cogerá la pinza con la indicación del canal ocupado en el tablero disponible en el hangar a tal fin y que será colocado en la valla junto al panel de turnos de vuelo a la vista de todos los presentes, comprobándose que canales están en uso y quién es el titular.
- f. QUEDAN EXHIMIDOS DE ESTE PROCEDIMIENTO LOS EQUIPOS EN 2,4GHZ, SI BIEN SE HA DE ASEGURAR SU PERFECTO FUNCIONAMIENTO EN TODO MOMENTO.

3. GESTIÓN DE FRECUENCIAS DE VIDEO

- a. En cuanto un piloto llega al campo de vuelo con sistema de emisión de video en 5.8GHZ. habrá de dirigirse al Panel de Frecuencias de emisión de video, para verificar el uso de las mismas y su compatibilidad.
- b. Ningún piloto conectará su sistema de emisión de video sin comprobar por sí mismo, con absoluta seguridad, que la frecuencia no está siendo utilizada y que el canal que desea utilizar es compatible con los que están utilizando el resto de los pilotos.
- c. Se considerará siempre como actuación imprudente o dolosa el incumplimiento del procedimiento por su especial trascendencia, y, amén del expediente que podrá iniciársele, será responsable de los daños que cause a terceros.
- d. Cualquier piloto cuya frecuencia coincida con la de otro presente deberá ajustar su canal de emisión en otra distinta que esté libre o bien esperar a que el primero termine su vuelo y solicitarle la tarjeta de frecuencia con lo que estará habilitado para poder usarla.
- e. Para indicar que una frecuencia está siendo usada, se cogerá la tarjeta de la frecuencia ocupada en el panel habilitado disponible en el hangar a tal fin y que será colocado en la valla junto al panel de turnos de vuelo a la vista de todos los presentes, pudiendo usar esa frecuencia quien esté en posesión de la tarjeta indicadora.

CLUB AEROMODELISMO OURENSE
PANEL DE FRECUENCIAS FPV

TARJETA FRECUENCIA FPV	TARJETA FRECUENCIA FPV	TARJETA FRECUENCIA FPV	TARJETA FRECUENCIA FPV
3485 GHz - BANDA E			
LIBRE	LIBRE	LIBRE	LIBRE
TARJETA FRECUENCIA FPV	TARJETA FRECUENCIA FPV	TARJETA FRECUENCIA FPV	TARJETA FRECUENCIA FPV
3485 GHz - BANDA E			
LIBRE	LIBRE	LIBRE	LIBRE

CLUB AEROMODELISMO OURENSE
PANEL DE FRECUENCIAS FPV

TARJETA FRECUENCIA FPV	TARJETA FRECUENCIA FPV	TARJETA FRECUENCIA FPV	TARJETA FRECUENCIA FPV
3485 GHz - BANDA E			
Ocupada	Ocupada	Ocupada	Ocupada
TARJETA FRECUENCIA FPV	TARJETA FRECUENCIA FPV	TARJETA FRECUENCIA FPV	TARJETA FRECUENCIA FPV
3485 GHz - BANDA E			
Ocupada	Ocupada	Ocupada	Ocupada



QUEDAN PROHIBIDOS EN EL CAMPO DE VUELO LOS EQUIPOS DE EMISIÓN FUERA DE LAS FRECUENCIAS Y POTENCIAS LEGALMENTE AUTORIZADAS PARA ELLO por la Ley 32/2003, de 3 de noviembre, General de Telecomunicaciones, en el artículo 5 de su Reglamento de desarrollo, aprobado por el Real Decreto 863/2008, de 23 de mayo, donde se establece el Cuadro Nacional de Atribución de Frecuencias (CNAF), aprobado mediante la Orden ITC/658/2011, de 18 de marzo.

Sección 8ª Del Reglamento Disciplinario

Art. 8.- ÁMBITO DE APLICACIÓN

Corresponde a la Asamblea General, a instancias del Presidente, el ejercicio de la potestad disciplinaria asociativa sobre sus socios, deportistas, técnicos y directivos.

En consecuencia, está facultada para expedientar y, si procede, imponer sanciones a las personas físicas y jurídicas sometidas a su disciplina asociativa. Los asociados son responsables ante el Club por las acciones y omisiones suyas y de sus ayudantes, sin perjuicio de la responsabilidad directa que estos pudieran tener.

Art. 9.- CLASIFICACIÓN DE LAS INFRACCIONES

Las infracciones se clasifican según la relación siguiente:

- a. Infracciones de las normas de conducta y seguridad del Club; son las acciones u omisiones típicas que comportan el incumplimiento de las prescripciones estatutarias y reglamentarias del Club
- b. Infracciones a las normas y seguridad de una actividad o competición federativa; son las acciones u omisiones que en el curso de una actividad o competición de cariz federativo vulneran las normas federativas establecidas en la práctica de una actividad o competición en conformidad con la normativa aplicable.

Art. 10.- ÓRGANOS JURISDICCIONALES

- a. El ejercicio de la potestad disciplinaria, corresponde a la Junta Directiva.
- b. Será competencia de la Asamblea General, conocer y ratificar las sanciones y decisiones tomadas en este ámbito por la Junta Directiva, procediendo de acuerdo con la legislación vigente y los estatutos del Club.

Art. 11.- PROCEDIMIENTO JURISDICCIONAL

Cualquiera denuncia referida a las infracciones clasificadas en el artículo 12º del presente reglamento deberá ser presentada ante la Secretaría del Club por escrito. El Secretario dará fe de recepción del documento, lo registrará y seguidamente lo pasará a la Junta Directiva que deberá a la mayor celeridad posible estudiar la infracción y procederá según establece este Reglamento.

Art. 12.- INFRACCIONES

Además de las previstas en la Ley, también serán consideradas cuando sean imputables a miembros del Club las siguientes infracciones:

1. LEVES: Los casos siguientes, cuando no sean calificados de graves o muy graves:
 - a. El incumplimiento de los compromisos contraídos con el Club.
 - b. El incumplimiento de las normas establecidas para la realización de las actividades del Club.
 - c. El incumplimiento de las normas establecidas para el uso del patrimonio del Club.
 - d. El incumplimiento de las obligaciones administrativas y de gestión establecidas.
 - e. Las acciones o actuaciones que perjudiquen la buena imagen de Club Aeromodelismo Ourense o de sus actividades.
 - f. La utilización indebida del nombre, marcas y símbolos del Club.
 - g. El incumplimiento de las normas y reglamentos establecidos por la Asamblea General y no calificados como infracción de más gravedad.

- h. Las "observaciones" formuladas al público, los socios, o la Directiva, así como a jueces, técnicos y otros miembros oficiales en una competición, directivos y otras autoridades deportivas en el ejercicio de sus funciones de forma que signifiquen una notable incorrección, amenaza o falta de respeto.
2. **GRAVES:** Los casos siguientes, cuando no sean calificados de muy graves:
- a. La realización de dos infracciones leves sancionadas en el plazo de un año.
 - b. La comisión de actos u omisiones que perjudiquen gravemente al Club.
 - c. La agresión o carencia de respeto a las personas, al patrimonio natural, cultural y arquitectónico en la realización de cualquier actividad.
 - d. El malograr de forma grave intencionadamente el patrimonio del club.
 - e. Los comportamientos agresivos y antideportivos de los socios cuando se dirijan a los jueces o técnicos y otros miembros oficiales de una competición durante la misma, y a otros deportistas, socios, al público o a directivos, en el ámbito del Club.
 - f. El incumplimiento de las sanciones leves impuestas.
 - g. La grave incorrección con los compañeros, en público o en privado.
 - h. La adopción de una actitud pasiva en el cumplimiento de las órdenes e instrucciones recibidas de parte de la Junta Directiva o de la Asamblea en el ejercicio de sus funciones.
 - i. Toda acción u omisión que pueda ser calificada de grave de entre las establecidas en el artículo 13.a de este reglamento y que no esté tipificada específicamente en el presente apartado 13.b.
3. **MUY GRAVES:**
- a. La realización de dos infracciones graves sancionadas en el plazo de un año.
 - b. Cualquier acción u omisión dolosa que atente gravemente contra las actividades, los bienes y los intereses de Club Aerodelismo Ourense y del deporte en general.
 - c. El dar positivo en alguna de las pruebas antidoping que se puedan realizar en una competición.
 - d. El incumplimiento de las sanciones graves impuestas.
 - e. La realización o transmisión, verbalmente o por escrito, de acusaciones o insinuaciones falsas contra la Junta Directiva, sus miembros, o cualquier socio.
 - f. El no resarcimiento de los daños ocasionados con ocasión de la comisión de infracciones de cualquier tipo que hayan sido sancionadas.

Art. 13.- SANCIONES

Las infracciones podrán ser sancionadas cuando sean imputables a miembros del CLUB como:

1. **SANCIONES APLICABLES A INFRACCIONES LEVES:**
- a. Aviso.
 - b. Amonestación pública, según la gravedad del caso y la concurrencia, o no, de circunstancias modificativas de la responsabilidad.
 - c. Inhabilitación para realizar y organizar actividades en el Club hasta un mes.
 - d. Pérdida de la subvención, galardón o premio correspondiente si se hubiera obtenido.
 - e. Privación de acceder a los recintos donde se celebren actividades del Club por un periodo máximo de un mes.
2. **SANCIONES APLICABLES A INFRACCIONES GRAVES:**
- a. Inhabilitación para organizar actividades en el Club de un mes a un año.
 - b. Pérdida de todos los derechos, ventajas de socio, subvenciones y galardones.

- c. Suspensión del derecho de asistencia y voto a la Asamblea por el periodo comprendido entre un mes a un año.
 - d. Privación de acceder a los recintos donde se desarrollen actividades del Club por un periodo máximo de un año.
3. SANCIONES APLICABLES A INFRACCIONES MUY GRAVES:
- a. La sanción máxima que se podrá imponer será hasta la privación definitiva de los derechos de socio, o la pérdida total de la condición de socio indefinidamente.

Art. 14.- SON CIRCUNSTANCIAS AGRAVANTES:

- a. La reincidencia.
- b. La reiteración.
- c. El perjuicio económico ocasionado.
- d. El hecho de tener una responsabilidad y/o de actuar en representación del Club.
- e. La degradación de la imagen pública del club.

Art. 15.- SON CIRCUNSTANCIAS ATENUANTES:

- a. El arrepentimiento espontáneo será, entre otras, una circunstancia atenuante, pero para su aplicación hará falta la efectiva y total reparación del daño causado.
- b. El estar en peligro la supervivencia será, entre otras una circunstancia eximente de la sanción pero no de la reparación del daño causado.
- c. La provocación suficiente, inmediatamente anterior a la comisión de la infracción.

Art. 16.- EXTINCIÓN DE LA RESPONSABILIDAD

La responsabilidad disciplinaria se extingue por:

- a. Cumplimiento de la sanción.
- b. Prescripción de las infracciones o de las sanciones.
- c. Levantamiento de la sanción.

Art. 17.- PRESCRIPCIÓN DE LA RESPONSABILIDAD

Las infracciones leves prescriben al mes, las graves al año y las muy graves a los tres años de tener conocimiento la secretaría del Club.

Las sanciones prescriben desde su firmeza, al mes si han sido impuestas por infracción leve, al año si lo han estado por infracción grave, y a los tres años si corresponden a infracción muy grave.

Art. 19.- ORGANO SANCIONADOR

La Junta Directiva será el único órgano competente para enjuiciar y resolver las infracciones cometidas.

No se podrá sancionar dos veces por los mismos hechos.

Serán de obligada aplicación los efectos retroactivos favorables al imputado y las circunstancias atenuantes, agravantes o eximentes.

No se podrá sancionar por infracciones tipificadas con posterioridad al momento de haber sido cometidas.

Art. 20.- PROCEDIMIENTO

En todo proceso o expediente disciplinario, incoado de oficio o a instancia de parte, se respetarán las siguientes fases procesales:

- a. Resolución inicial de la Junta Directiva.
- b. Notificación fehaciente del informe de lo sucedido a las partes interesadas y a aquellas que puedan ser afectadas por la decisión final.
- c. Plazo de alegaciones de 7 días hábiles desde la notificación, entregadas en la secretaría del club.
- d. Resolución final y comunicación fehaciente de esta, a los 7 días hábiles de finalización del plazo de alegaciones, con especificación de ratificación en la Asamblea General.

Art. 21.- RECURSOS CONTRA LOS ACUERDOS DISCIPLINARIOS DEL CLUB

De conformidad con los Estatutos, contra los acuerdos disciplinarios adoptados en primera y única instancia por la Junta Directiva, se pueden interponer los siguientes recursos:

- a. Delante de la Junta Directiva, solicitando por escrito su reunión en un plazo máximo de 10 días hábiles siguientes a la notificación del acto impugnado.
- b. Ante la Autoridad Deportiva, cuando se trate de sanción impuesta por infracción muy grave de las normas de conducta asociativa, en el plazo de 40 días naturales siguientes a la notificación del acto impugnado.

Art. 22.- NOTIFICACIONES

A los efectos establecidos en los artículos precedentes las notificaciones personales intentadas en el domicilio designado por el imputado, que no se puedan practicar, serán reproducidas en el tablón del hangar y en la web del Club y tendrán plena efectividad a partir de la fecha de su exhibición pública.

DISPOSICIÓN FINAL 1ª

En todo aquello no previsto en este Reglamento serán de aplicación las disposiciones contenidas en el Reglamento Disciplinario de la Federación Aeronáutica Gallega, la Real Federación Aeronáutica Española y la ley 3/2012, de 2 de Abril, do Deporte de Galicia (D.O.G. nº 71 de 13 de 2012)

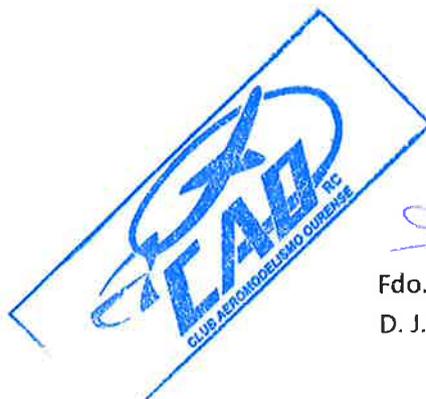
DISPOSICIÓN FINAL 2ª

Este Reglamento Interno entrará en vigor al día siguiente de su aprobación en la Asamblea General del Club.

DISPOSICIÓN FINAL 3ª

Las instalaciones del CAMPO DE VUELO DE CLUB AERODELISMO OURENSE son de uso y disfrute de todos los socios, por lo que todos los socios deberán velar por la correcta conservación y mantenimiento de las mismas, y tener como máxima premisa el cumplimiento de las normas de comportamiento y seguridad establecidas por el presente Reglamento, los Estatutos del Club, así como por la normativa de las Federaciones Territorial (FAG) y Nacional (RFAE), advirtiendo a quien no las cumpla y reportando a la Junta Directiva cualquier incidencia que crean conveniente, tomando esta, previa comunicación a la Federación Aeronáutica Gallega, si procede, las medidas que estime oportunas y que la legislación vigente le permita.

Vº Bº El presidente
D. Luis Gutiérrez Villalobos



Fdo. El secretario.
D. J. Ángel Mon Iglesias