PROGRAMA DE CERTIFICACIÓN DE INSTRUCTORES DE ALA DELTA AVLM
PROCESOS DE ADMINISTRACIÓN | Edición 2026

ÍNDICE

- I — Introducción
- II — Instructores
- III — Requisitos TCI (Taller de Certificación de Instructores)
- IV — Clasificación de Pilotos de Ala Delta
- V — Licencias Aerodeportivas AVLM
- VI — Clasificaciones Extranjeras
- VII — Requisitos para Vuelos Biplaza (Tándem) en Ala Delta
- VIII — Requisitos para Operaciones de Instructores
- IX — Revocación / Reducción de Clasificación
- X — Declaraciones y Definiciones de Buen Juicio
- XI — Recomendaciones de Seguridad AFAC
- XII — Regulación de Aviación Civil — Vehículos Ultraligeros

I — INTRODUCCIÓN

El Programa de Certificación de Instructores de Ala Delta de la AVLM está diseñado para certificar a los Instructores de Ala Delta con un sistema estandarizado y homologado de acuerdo con el sistema internacional propuesto por la F.A.I. llamado IPPI. El Programa contiene un sistema de certificación de pilotos de acuerdo con los niveles de vuelo, conocimientos y experiencia, lo que permitirá mantener un alto nivel de seguridad en la práctica del ala delta.

La administración del sistema está a cargo de los instructores que conforman el Comité de Certificaciones de la AVLM, actualizados y ratificados anualmente. La duración de un TCI debe ser de 3 días / 15 horas, con mínimo 5 horas de instrucción práctica. Los talleres se convocan al menos una vez al año con mínimo 3 y máximo 6 aspirantes.

II — INSTRUCTORES

Los Instructores de Ala Delta son los pilotos que pueden entrenar y capacitar personas aspirantes para volar un Ala Delta. Deben conocer y administrar perfectamente el sistema de niveles y habilidades, así como los programas de estudio de la AVLM reconocidos internacionalmente. La AVLM cuenta con tres clases de Instructores:

CLASIFICACIÓN	CAPACIDADES
INSTRUCTOR BÁSICO	Puede certificar pilotos de nivel IPPI-1, IPPI-2 e IPPI-3.
INSTRUCTOR AVANZADO	Puede certificar pilotos de nivel IPPI-4 e IPPI-5, así como habilidades especiales (a, b, c, d).
INSTRUCTOR MASTER	Conforma el Comité de Certificaciones AVLM. Puede certificar todos los niveles de piloto y tándem, organizar TCI y certificar Instructores Básicos y Avanzados.

III — REQUISITOS PARA EL TCI

- Ser miembro vigente de la AVLM.
- Estar certificado como Piloto Experto (H-5 / IPPI-5) con habilidades especiales a, b, c.
- Contar con certificación de Piloto Tándem Pro (T-3).
- Presentar Certificado de Técnicas Didácticas.
- Presentar Certificado de Primeros Auxilios vigente.
- Presentar examen Antidoping 7 elementos vigente.

IV — CLASIFICACIÓN DE PILOTOS DE ALA DELTA

CLASIFICACIÓN	DESCRIPCIÓN	EQUIV. IPPI
SAFEPRO DELTA ETAPA 1 (Amarillo)	Planeo a nivel del suelo	IPPI-1-2
SAFEPRO DELTA ETAPA 2 (Naranja)	Planeo en altitud	IPPI-2-3
SAFEPRO DELTA ETAPA 3 (Verde)	Vuelo básico	IPPI-3-4
SAFEPRO DELTA ETAPA 4 (Azul)	Vuelo avanzado	IPPI-4
SAFEPRO DELTA ETAPA 5 (Marrón)	Cross Country — Campo Traviesa	IPPI-5
ETAPA 6 — Piloto Tándem Ala Delta	T-1 / T-2 / T-3	IPPI-6

INSTRUCTORES ALA DELTA: Instructor Básico | Instructor Avanzado | Instructor Master

V — LICENCIAS AERODEPORTIVAS AVLM

La Licencia AVLM es la constancia del nivel de vuelo del piloto, avalada por AVLM / IPPI / FAI y reconocida internacionalmente. Contiene: Nombre · Fotografía · Fecha de expedición y validez · Número de Membresía · Tipo de Membresía (Pleca verde = Piloto Ala Delta / Azul = Tándem / Rojo = Instructor) · Nivel de Vuelo · Timbre IPPI/FAI · QR anti-falsificación · Datos de contacto de emergencia · Línea 911.

VI — CLASIFICACIONES EXTRANJERAS

Los instructores pueden otorgar clasificación a un piloto extranjero combinando su sistema de clasificación y observando sus habilidades de vuelo. La solicitud incluirá la membresía a la AVLM y una copia de la clasificación extranjera.

SISTEMA	EQUIVALENCIAS
USHPA / Canadá	HG 1 = IPPI 1-2 | HG II = IPPI 3 | HG III = IPPI 4 | HG V = IPPI 5
Australiano	HG 1 = IPPI 1-2 | HG II = IPPI 3 | HG III = IPPI 4 | HG V = IPPI 5
Francés	Certificado Inicial = IPPI 3 | Licencia Piloto = IPPI 4 | Confirmada = IPPI 5
Alemán	Anexo A = IPPI 4 | Anexo B = IPPI 5
Noruego	Nivel III = IPPI 4 | Nivel IV = IPPI 5 | Nivel V = habilidad XC

VII — REQUISITOS PARA VUELOS BIPLAZA (TÁNDEM) EN ALA DELTA

- Estar certificado como AVLM Etapa 5 o equivalente por más de 1 año.
- Haber cumplido los 18 años.
- Certificación de Primeros Auxilios obtenida en los últimos 5 años.
- Aprobar un examen teórico AVLM previo al curso.
- Aprobar el Taller AVLM-6 comercial.
- Mínimo 10 días de práctica, mínimo 10 vuelos certificados en el Libro de vuelos AVLM.
- Aprobar el examen teórico y práctico ante un Instructor Master de la AVLM.
- Equivalencia con IPPI Card Stage 6 (Non commercial tandem).
- Bitácora de vuelos biplaza efectuados.

CLASIFICACIÓN	REQUISITOS PRINCIPALES
Tándem en Instrucción (T-1)	Clasificación AVLM avanzada vigente + aval de turbulencia. Mín. 250h de aire (o 100h/500 vuelos / 100 vuelos de 2 min). 2-10 vuelos con instructor tándem AVLM como pasajero. Examen práctico y escrito.
Tándem Recreativo (T-2)	Clasificación T-1 vigente. 25 vuelos en bitácora como piloto al mando. Clínica tándem AVLM (1-2 días). Endoso del director regional. **NO pueden aceptar remuneración económica.**
Tándem PRO (T-3)	Clasificación T-2 vigente. 25 vuelos adicionales en bitácora. Clínica tándem T-3 aprobada. Endoso de 3 instructores del Comité de Certificaciones Tándem. Pueden cobrar por vuelos de instrucción conforme a la exención AFAC.

VIII — REQUISITOS PARA OPERACIONES DE INSTRUCTORES

CLASIFICACIÓN	CAPACIDADES OPERACIONALES
Clasificación 1 (Básico)	Certificar pilotos Ala Delta IPPI-1, IPPI-2, IPPI-3. Impartir instrucción en sitios de entrenamiento.
Clasificación 2 (Avanzado)	Certificar pilotos Ala Delta IPPI-4 e IPPI-5. Certificar habilidades especiales a, b, c, d.
Clasificación 3/4/6 (Master)	Certificar todos los niveles. Organizar y dirigir TCI. Certificar Instructores Básicos y Avanzados.

IX — REVOCACIÓN / REDUCCIÓN DE CLASIFICACIÓN

- La AVLM tiene procedimientos para revocar o reducir la clasificación de un piloto o instructor por incumplimiento, negligencia o conducta que comprometa la seguridad.
- Causas: accidentes por negligencia, violación a normas AVLM, certificación de pilotos sin cumplir requisitos, conducta que dañe la imagen del deporte.
- Rehabilitación: al expirar el período de reducción, el instructor puede solicitar rehabilitación con firma del director regional y del administrador TCI, con multa de $5,000 MXN.

X — DECLARACIONES Y DEFINICIONES DE BUEN JUICIO

Todos los Pilotos de Ala Delta deberán entender y seguir por principio las siguientes declaraciones durante todas las prácticas que lleven a cabo.

1. Llevar consigo una actitud sana e inteligente que no ponga en riesgo la seguridad de los demás.
2. Una actitud humilde es mejor que una soberbia; los expertos aprendieron con dedicación y admiración.

3. El vuelo libre es un deporte que engrandece a las personas: cuida tu actitud hacia los demás.
4. Practicamos el Ala Delta al aire libre: cuida el entorno, no ensucies ni contamines.
5. Nuestros sitios de vuelo son patrimonio del deporte: respétalos y consévalos.
6. Si vas a volar a otros sitios, contacta a los pilotos locales y respeta sus reglas.
7. Recuerda que, si no vuelas hoy, podrás hacerlo mañana.
8. No es la experiencia ni la habilidad lo que hace a un piloto seguro, sino la actitud.
9. No hay pilotos buenos ni malos, solamente pilotos viejos.
10. Es buen piloto el que sabe salir de un problema, pero es mejor el que no se mete.

XI — RECOMENDACIONES BÁSICAS DE SEGURIDAD (AFAC)

Las reglas de Aviación Civil mexicanas establecen recomendaciones para operaciones de vuelo en Planeador Personal Ultraligero (PPU). Los vuelos en PPU en México están regidos por el deporte federado a través de la AVLM.

- Solo operar de día (amanecer a atardecer, ± 30 minutos).
- Solo en espacio aéreo no controlado.
- No operar sobre áreas congestionadas sin autorización especial.
- Ceder el paso a cualquier aeronave convencional.
- Todos los despegues precedidos por un chequeo estático de anclaje.
- Despegues desde acantilados con viento > 23 km/h deben ser asistidos.
- Realizar procedimiento completo de revisión del anclaje piloto-arnés-ala antes de cada vuelo.
- En térmica, circular en la dirección establecida por el primer piloto que entró.

XII — REGULACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL — VEHÍCULOS ULTRALIGEROS

- Un PPU sin motor debe pesar menos de 155 libras y se usa solo para propósitos deportivos o recreativos.
- OPERACIONES PELIGROSAS: Ninguna persona puede operar un PPU de manera que cree peligro para personas o propiedad.
- OPERACIÓN DE DÍA: Solo entre amanecer y atardecer (± 30 minutos).
- PREFERENCIA: Los ultraligeros con motor ceden el paso a los sin motor.
- ESPACIO AÉREO: No operar en Clase A, B, C o D sin autorización del control de tráfico aéreo.
- ÁREAS PROHIBIDAS: No operar en zonas restringidas sin permiso de la agencia rectora.
- REFERENCIA VISUAL: Solo operar con referencia visual constante con la superficie.