AVLM
ASOCIACIÓN DE VUELO LIBRE DE MÉXICO A.C.

FAI
COMMISSION INTERNATIONALE DE VOL LIBRE

PROGRAMA DE CERTIFICACION DE INSTRUCORES DE PARAPENTE Y ALA DELTA

PROCESOS DE ADMINISTRACION

Edición marzo 2026

INDICE

I- INTRODUCCION

II-INSTRUCTORES

III-REQUISITOS PARA ATENDER A UN TALLER DE CERTIFICACION DE INSTRUCTORES (TCI)

IV-CLASIFICACION DE PILOTOS
- **PARAPENTE**
- **ALA DELTA**

V-LICENCIAS AERODEPORTIVAS AVLM

VI-CLASIFICACIONES EXTRANJERAS
- **INTRODUCCION**
- **VUELOS TANDEM**
- **EQUIVALENTES EXTRANJEROS**

VII-REQUISITOS PARA VUELOS BIPLAZA (TANDEM) EN PARAPENTE Y ALA DELTA

VIII-REQUISITOS PARA OPERARACIONES DE INSTRUCTORES
- **ADMINISTRACIÓN**
- **REQUISITOS PARA CLASIFICACIÓN 1**
- **REQUISITOS PARA CLASIFICACIÓN 2**
- **REQUISITOS PARA CLASIFICACIÓN 3 / 4 / 6**

IX-REVOCACIÓN/REDUCCIÓN DE UNA CLASIFICACIÓN O CERTIFICACIÓN
- **INTRODUCCIÓN**
- **REVOCACIÓN/REDUCCIÓN DE UNA CLASIFICACIÓN AL PILOTO**
- **REVOCACIÓN/REDUCCIÓN DE CLASIFICACIÓN DE DOS PLAZAS (TANDEM)**
- **REVOCACIÓN/REDUCCIÓN DE CERTIFICADO DE INSTRUCCIÓN**
- **REHABILITACIÓN DE CLASIFICACIÓN DE PILOTO, O DE DOS PLAZAS (TANDEM) REVOCADA/REDUCIDA.**
- **REHABILITACIÓN DE UN CERTIFICADO DE INSTRUCTOR REVOCADO/REDUCIDO**

X-DECLARACIONES Y DEFINICIONES DE BUEN JUICIO

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

XIII-REGULACION DE AVIACION CIVIL VEHICULOS ULTRALIGEROS

I-INTRODUCCION

El Programa de Certificación de Instructores de Parapente y Ala Delta de la **AVLM** está diseñado con el fin certificar a los Instructores de Parapente y Ala Delta con un sistema estandarizado y homologado de acuerdo con el sistema internacional propuesto por la F.A.I. llamado IPPI.

El Programa de Certificación de Instructores de la **AVLM** contiene un sistema de certificación de pilotos de acuerdo con los niveles de vuelo, conocimientos y experiencia, el cual permitirá mantener un alto nivel de seguridad en la práctica del parapente.

La administración de este sistema está a cargo de los instructores que conforman el Comité de Certificaciones de la AVLM quienes han sido nombrados por AVLM y quienes son los que actualizan el Sistema año con año y dirigen los Talleres de Certificación de Instructores (TCI).

La duración de un TCI debe ser de tres días / 15hrs. / con un mínimo de 5 horas de instrucción práctica.
Los instructores o administradores se encargan de enseñar a los aspirantes el sistema de niveles, así como organizar, moderar el Taller y aplicar los exámenes teóricos y prácticos.
Los Talleres se convocan por escrito a través los medios oficiales de AVLM, correo electrónico, Pagina Web y Redes sociales, por lo menos una vez al año y deben contar con un número mínimo de 3 aspirantes y un máximo de 6.

Los aspirantes a recibir la certificación de Instructor deben contar con los requisitos mínimos y pasar el examen escrito de instructor.

II-INSTRUCTORES

Los Instructores de Parapente y Ala Delta son aquellos pilotos que pueden entrenar y capacitar personas aspirantes que no tienen experiencia para a ser pilotos y poder volar un Parapente o un Ala Delta.

Los Instructores de Parapente y 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 AMVL cuenta con tres (3) clases de Instructores para Parapente y Ala Delta:

INSTRUCTOR Básico

Puede Certificar pilotos de nivel (1) IPPI-1 nivel (2) IPPI-2 y Nivel 3 IPPI-3

INSTRUCTOR Avanzado

Puede Certificar pilotos de nivel (4) IPPI-4 y nivel (5) IPPI-5 así como las habilidades especiales (a,b,c,d)

INSTRUCTOR Master

Conforman el **Comité de Certificaciones de la AVLM,** Puede Certificar Todos los niveles de piloto, puede organizar y dictar Talleres de Entrenamiento de Instructores (TCI) y Certificar todos los niveles de piloto tándem, Instructores Básicos y Avanzados.

III-REQUISITOS PARA ATENDER A UN TALLER DE CERTIFICACION DE INSTRUCTORES (TCI)

Para asistir a un Taller de Entrenamiento de Instructores (TCI) debe tener los siguientes

A-Ser miembro vigente de la AVLM
B-Pilotos Certificados con Nivel Experto(P-5) IPPI-5 Con habilidades (a, b, c)
C-Certificado de Piloto Tándem Pro (T-3)
D-Presentar un Certificado de Técnicas Didácticas
E-Presentar un Certificado de Primeros Auxilios vigente.
F-Presentar examen Antidoping 7 elementos vigente.

IV-CLASIFICACION DE PILOTOS DE PARAPENTE Y ALA DELTA

CLASIFICACION DE PARAPENTE



- Nivel 1 (Amarillo) Control de la vela en el suelo
- Nivel 2 (Naranja) Vuelos de altura
- Nivel 3 (Verde)Vuelo (pilotaje) activo
- Nivel 4 (Azul) Ascendencia
- Nivel 4 Azul A Aterrizajes de precisión
- Nivel 5 (Marrón) Piloto experto
- Nivel 5-B Vuelos de Distancia
- Nivel 5-C Competición de tipo Carrera
- Nivel 5-D Acrobacia

- NIVEL 6 -Piloto tandem parapente
    - PILOTO TANDEM EN ENTRENAMIENTE T-1
    - PILOTO TANDEM RECREATIVO T-2
    - PILOTO TANDEM PRO T-3

INSTRUCTORES PARAPENTE

- INSTRUCTOR BASICO
- INSTRUCTOR AVANZADO

CLASIFICACION DE ALA DELTA



- SAFEPRO DELTA ETAPA 1, PLANEO A NIVEL DEL SUELO (AMARILLO)
- SAFEPRO DELTA ETAPA 2, PLANEO EN ALTITUD (NARANJA)
- SAFEPRO DELTA ETAPA 3, VUELO BÁSICO (VERDE)
- SAFEPRO DELTA STAGE 4, VUELO AVANZADO (AZUL)
- SAFEPRO DELTA ETAPA 5, CROSS COUNTRY – CAMPO TRAVIESA (ROJO)

- SAFEPRO DELTA ETAPA 6 PILOTO TANDEM ALA DELTA
    - PILOTO TANDEM EN ENTRENAMIENTE T-1
    - PILOTO TANDEM RECREATIVO T-2
    - PILOTO TANDEM PRO T-3

IINSTRUCTORES ALA DELTA

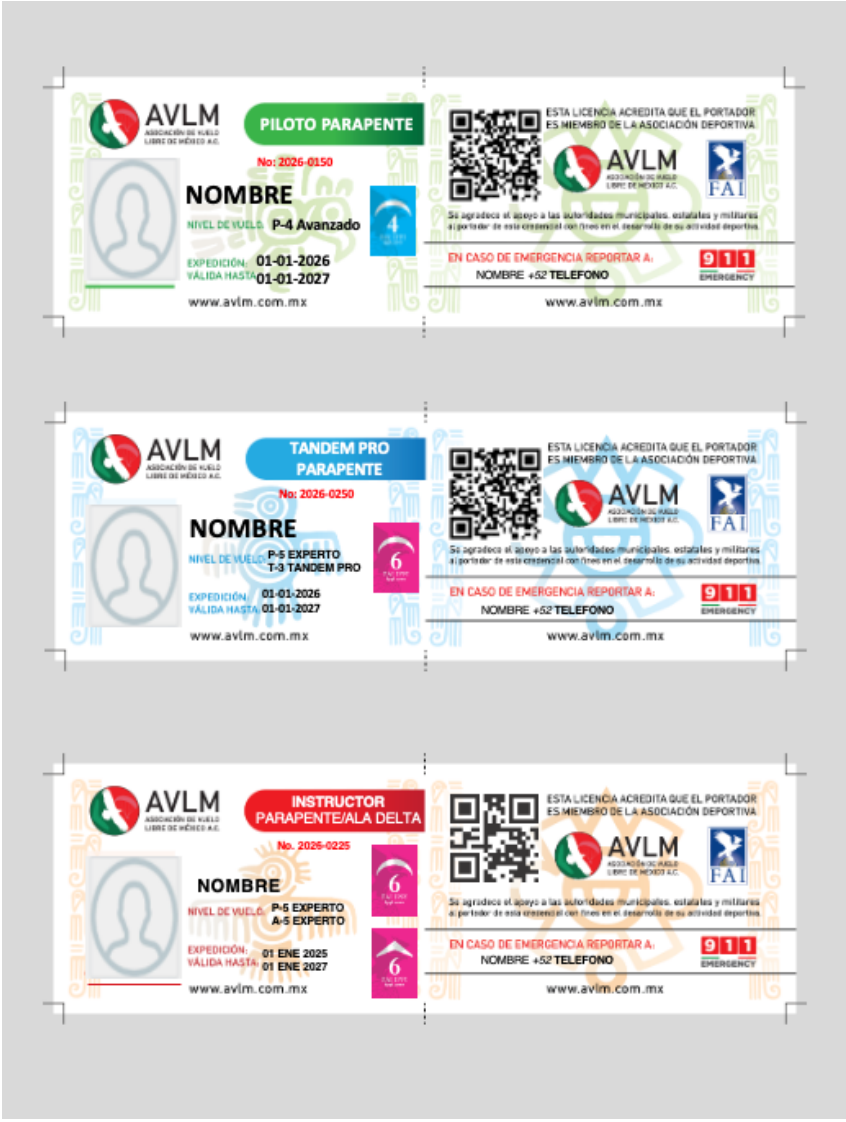
- INSTRUCTOR BASICO
- INSTRUCTOR AVANZADO

V-LICENCIAS AERODEPORTIVAS AVLM

La Licencia válida del Programa de Certificación de Instructores que será emitida por la **AVLM** y autorizada por los instructores certificados de la **AVLM** es la constancia del nivel de vuelo del piloto que la porta avalada por la **AVLM / IPPI / FAI** la cual será reconocida internacionalmente ya incluye los sellos IPPI de la Federación Aeronáutica Internacional.

La Licencia de la AVLM contiene llevará la siguiente información:

1. Nombre
2. Fotografía
3. Fecha de expedición y validez
4. Número de Membresía
5. Tipo de Membresía (Pleca de color verde, azul o rojo)
    - **VERDE:** Piloto Parapente y/o Ala Delta
    - **AZUL:** Piloto Tándem Parapente y/o Ala Delta
    - **ROJO:** Instructor Parapente y/o Ala Delta
6. Nivel de Vuelo
7. Timbre de color IPPI/FAI con homologación de Nivel de Vuelo
8. QR Con la información del Miembro
9. Datos de contacto emergencia.
10. Línea de Emergencias 911



CODIGO QR
ANTI-FALSIFICACION



VI-CLASIFICACIONES EXTRANJERAS

INTRODUCCION

Los instructores pueden otorgar una clasificación a un piloto extranjero usando una combinación del sistema de clasificación de su país y observando sus habilidades de vuelo. Un instructor puede escoger si requiere, o no, que se realicen todas las tareas de vuelo. El instructor debe de administrar los exámenes intermedios y avanzados. Examinar de manera oral es aceptable. Se debe de estar seguro de que las reglas de preferencia y las de la FAR o su equivalente en la AFAC se hayan entendido. Debe de hacerse la aclaración de que muchos lugares de vuelo tienen reglas particulares y protocolos que deben de aprenderse y seguirse. El piloto extranjero debe de completar los requisitos de tiempo, tareas y juicio para cada clasificación. La solicitud incluirá la membresía a la **AVLM**. Los instructores deben de marcar en la solicitud **piloto extranjero** e incluir una copia de la clasificación extranjera junto con la solicitud

VII-REQUISITOS PARA VUELOS BIPLAZA (TANDEM) EN PARAPENTE Y ALA DELTA

REQUISITOS PARA VUELOS BIPLAZA (TANDEM) EN PARAPENTE

- **Estar certificado como AVLM 5 o equivalente por más de 1 año.**
- **Haber cumplido los 18 años.**
- **Certificación Primeros auxilios obtenida en los últimos 5 años.**
- **Certificado de SIV avanzado avalado por AVLM. (Parap**
- **Aprobar un examen teórico AVLM previo al curso.**
- **Aprovar el Taller AVLM-6 commercial.**
- **Duración: Mín. 10 días, Mín. 10 vuelos recogidos y certificados en su Libro de vuelos (AVLM).**
- **Aprovar el examen teórico AVLM, y examen práctico realizado ante un instructor Master de la AVLM.**
- **La habilitación faculta para el pilotaje de parapentes biplaza comercial, según las condiciones del reglamento de la AVLM.**
- **Equivalencia con las certificaciones IPPI Card stage 6 (Non commercial tandem)**
- **Bitácora de vuelos biplaza efectuados.**

Administración

A. La **AVLM** ha establecido un sistema de requisitos de 3 categorías para vuelos en tandem ("dos plazas" o "dual"): ***Tandem Instrucción (T1)*** y ***Tandem Recreativo (T2)*** para vuelos tandem de recreación y ***Tandem PRO (T3)*** para vuelos tandem instructivos. Estos requisitos son aparte de los establecidos por la Agencia Federal de Aviación Civil (**AFAC**) en la exención de tandem.

B. Toda la información necesaria será distribuida y administrada por los Instructores que conforman el **Comité de Certificiaciones Tándem** y los asignados por la **AVLM**. Una guía de estudios, así como los paquetes de información para los exámenes escritos y de vuelo que se requieren están disponibles en la **AVLM**.

C. Los aspirantes a piloto Tándem deberán presentar ante el comité de tandem la solicitud.

D. El **Comité de Certificaciones Tándem de la AVLM** será el único que podrá emitir clasificaciones de tandem y se requieren tres votos a favor para otorgar cualquiera de las tres clasificaciones Tandem.

E. La clasificación ***Tandem Instrucción (T1)*** comprende regulaciones y requisitos mínimos, ya que esta forma de vuelo tiene lugar entre pilotos calificados y consentimientos clasificados por la **AVLM**. Esta clasificación la autorizan los instructores de tandem que forman el **Comité de Certificaciones de la AVLM** después de administrar el examen escrito y haber visto las habilidades de vuelo adecuadas usando el método designado de despegue.

F. La asistencia al programa de entrenamiento de tandem o a la clínica de certificación de tandem de la **AVLM** es obligatoria.

G. Los requisitos para la clasificación de ***Tandem Recreativo (T2)*** son mucho más estrictas y requieren una cantidad notable de experiencia en tandem ya que se les permite tener vuelos con pasajeros clasificados como estudiantes por al **AVLM** de experiencia limitada deben ser miembros y tener una Licencia de Principiantes (Amarilla) de la **AVLM**. Esta clasificación sólo es autorizada

por la **AVLM**, después de que el piloto solicitante haya probado que cumple con todos los requisitos.

Los pilotos clasificados como ***Tandem Recreativo (T2)*** no pueden aceptar ningún tipo de remuneración por sus vuelos.

H. Los requisitos para la clasificación de ***Tandem PRO (T3)*** incluyen los requisitos para la clasificación ***Tandem Recreativo (T2)*** así como la aprobación específica del Comité de Certificaciones Tándem de la **AVLM** para la clasificación de instructor de tandem.

I. Los pilotos ***Tandem PRO (T3)*** pueden cobrar por los vuelos como vuelos de instrucción de acuerdo a los establecido por Agencia Federal de Aviación Civil en la exención de vuelos tandem.
J. Las clínicas o talleres de certificación para ***Tandem PRO (T3)*** deben de ser administradas por miembros del **Comité de Certificaciones de la AVLM**, entrenados en los procedimientos de clínica de la **AVLM** y que usen material de texto, estudios y exámenes proporcionados por la **AVLM**.
K. Los métodos de despegue designados serán despegue a pie (DP) o despegue con remolque (DR). Todos los pilotos, instructores y administradores de tandem calificados en una disciplina de despegue operarán sólo en la disciplina en la que están clasificados.
    a. El método designado de despegue es el término que se le da al "despegue a pie" (DP) y el "despegue con remolque" (DR)
L. Todas las clasificaciones de Tandem son válidas durante tres años a partir de la fecha de emisión.
    1. Para renovar la clasificación de ***Tandem Instrucción (T1)*** el piloto debe cumplir con alguno de los siguientes requisitos:
    1. Presentar documentos al **Comité de Certificaciones de la AVLM** que muestren un mínimo de 10 vuelos de 2 minutos o más al año durante el periodo de tres años anterior: o:
    2. Tomar y pasar un examen de vuelo con un instructor de tandem.
    3. para renovar las clasificaciones de Tandem 2 e instructor de Tandem se necesita que el piloto obtenga la aprobación del director regional para la renovación, y ya sea:
    4. Presentar documentos **Comité de Certificaciones de la AVLM** que muestren un mínimo de 10 vuelos de 2 minutos o más al año durante el periodo de tres años anterior: o: Tomar y pasar un examen de vuelo con un administrador de tandem.
M. <u>NOTA:</u> La **AVLM** tiene un procedimiento para anular o rescindir las clasificaciones de tandem.
N. Los nombramientos para formar parte del **Comité de Certificaciones de la AVLM** se llevan a cabo de la siguiente manera:
    1. Las nuevas solicitudes para nombramientos **Comité de Certificaciones de la AVLM** deben estar recomendadas y presentadas ante el **Comité de Certificaciones de la AVLM**
    2. Los aspirantes formar parte del **Comité de Certificaciones de la AVLM** deben demostrar un fuerte deseo de administrar el programa.
    3. Debe necesitarse un administrador de tandem en el área o el candidato debe de estar dispuesto a viajar para llevar a cabo clínicas de tandem en otras áreas.
    4. Cada candidato a administrador de tandem debe de ayudar como aprendiz de administrador en una clínica de tandem y recibir una recomendación del administrador con el cual trabajó antes de pedir la recomendación del director regional.
    5. El **Comité de Certificaciones de la AVLM** tendrá la autoridad final para dar un nombramiento de administrador de tandem.

Requisitos para clasificación de pilotos biplaza (Tándem)
Tandem en Instrucción (T-1)

1. Clasificación avanzada actual de la **AVLM**, aval de turbulencia, Y,
2. Un mínimo de 250 horas de tiempo aire en bitácora, O 100 horas con 500 vuelos con un descenso vertical de por lo menos 500´, O 100 vuelos de dos minutos de duración o más.
3. Habilidad para realizar constantemente despegues sin nada de viento y con vientos cruzados, así como aterrizajes sin viento y con vientos ligeros que culminen en cero velocidad de suelo al momento del parachutaje y al tocar el suelo los pies del piloto.
4. Por lo menos 2 vuelos tandem bitacoreados como pasajero con un piloto tandem clasificado por la **AVLM** usando el método de despegue designado.
5. De 4 a 10 vuelos como piloto encargado llevando como pasajero a un instructor de tandem de la **AVLM**. Los vuelos deben de originarse desde una altitud mínima de 500' AGL o una duración

mínima de 2 minutos. Dichos vuelos deben incluir un despegue con viento ligero (0-5 m.p.h.) usando inflación frontal, un despegue con viento fuerte (10-15 m.p.h.) usando inflación de reversa, y aterrizaje.

6. Completar con éxito el examen de habilidades de vuelo administrado por el administrador de tandem de la **AVLM**. Este examen incluirá, como mínimo, una reunión informativa para el pasajero, un despegue exitoso y un acercamiento y aterrizaje exitoso con el candidato como piloto encargado, observado por un instructor de tandem de la **AVLM** (quien debe de ser el pasajero de tandem en este vuelo) usando el método designado de despegue. Entonces el instructor de tandem avala al piloto por los vuelos en los incisos (4) y (5) de la solicitud.
7. Completar con éxito un examen administrado por instructores del **Comité de Certificaciones de la AVLM**
8. No deben administrarse ni el examen de habilidades de vuelo ni el examen escrito antes de que el piloto complete los requisitos de clasificación.
9. Debe de estar de acuerdo con todas las cláusulas del contrato de la **AVLM**, asumir el acuerdo de riesgo para la clasificación de tandem 1 y entregar a la oficina de la **AVLM** el original firmado.

Tandem Recreativo (T-2):

1. Clasificación de la **AVLM** actual de ***Tandem 1***.
2. Por lo menos 25 vuelos bitacoreados de un descenso vertical de mínimo 500´ o al menos 2 minutos de duración como piloto al mando usando el método designado de despegue.
3. Completar con éxito el examen de la clínica de tandem con duración de 1-2 días y pasar un examen escrito así como uno de vuelo con un administrador de tandem. La asistencia a la clínica no puede preceder a los requisitos anteriormente mencionados.
4. Endoso del director regional del candidato.
5. Debe de estar de acuerdo con todas las cláusulas del contrato de la **AVLM**, asumir el acuerdo de riesgo para la clasificación de tandem 2 y entregar a la oficina de la **AVLM** el original firmado.

Tandem PRO (T-3):

1. Clasificación actual de Tandem.
2. Por lo menos 25 vuelos en bitácora de un descenso vertical de mínimo 500´ o al menos 2 minutos de duración como piloto al mando usando el método designado de despegue.
3. Completar con éxito el examen de la clínica de tandem con duración de 1-2 días y pasar un examen escrito así como uno de vuelo con un administrador de tandem. La asistencia a la clínica no puede preceder a los requisitos anteriormente mencionados.
4. Endoso de tres (3) Instructores del Comité de Certicficiaciones Tándem de la AVLM
5. Debe de estar de acuerdo con todas las cláusulas del contrato de la **AVLM,** asumir el acuerdo de riesgo para la clasificación Instructor de Tandem y entregar a la oficina de la **AVLM,** el original firmado.

Restricciones y limitaciones de operación

Tandem en Instrucción (T-1):

1. Sólo puede hacer vuelos tandem con pasajeros que tengan una credencial de la **AVLM** actualizada que le de la clasificación de principiante (o mayor) usando el método designado de despegue (FL o PL).
2. Los pasajeros deben llenar una carta responsiva que indique que son estudiantes y realizan la actividad bajos su propio riesgo.
3. La carga alar máxima permitida debe de estar en las fichas técnicas del ala.

Tandem Recreativo (T-2) :

1. El piloto sólo debe de ofrecer vuelos tandem de recreación utilizando su método designado de despegue (FL o PL).
2. El piloto no puede aceptar ninguna forma de remuneración por sus servicios.

3. Los pasajeros deben llenar una carta responsiva que indique que realizan la actividad bajos su propio riesgo.
4. La carga alar máxima permitida debe de estar en las fichas técnicas del ala.

Tandem PRO (T-3):

1. Puede ofrecer vuelos de recreación o de instrucción usando el método designado de despegue (FL o PL).
2. El instructor puede recibir remuneración por los servicios como instructor.
3. Los alumnos deben llenar una carta responsiva que indique que son estudiantes y que realizan la actividad bajo su propio riesgo.
4. La carga alar máxima permitida debe de estar en las fichas técnicas del ala.

A. Al presentarse en un sitio de vuelo, un instructor de tandem en parapente debe asegurarse personalmente de que se cumplan estrictamente todos los requisitos de vuelo y del lugar. Debe inspeccionar personalmente las clasificaciones de la **AVLM** del pasajero y el piloto del tandem y debe de tener la autoridad para detener todos lo vuelos que no cumplan los requisitos. El incumplimiento debe de reportarse ante el director regional.

B. Todos los accidentes de tandem deben de ser reportados por el piloto involucrado y cualquier otro piloto de tandem enterado del accidente.

VIII-4-Requisitos de equipo

A. El fabricante recomienda el ala para vuelos de dos plazas.
B. En vuelos en los que haya cualquier posibilidad de despliegue exitoso se requiere por lo menos un paracaídas de reserva clasificado para el eso bruto que se vuela.
C. Se requieren los cascos apropiados para ambos ocupantes durante el vuelo.
D. Arnés adecuado en ambas personas.
E. El piloto debe tener una navaja de gancho.
F. Aun cuando la elección de otro equipo depende del piloto en mando. Se recomiendan botas que soporten los tobillos, rodilleras, guantes, y ropa apropiada para las condiciones del lugar.

IX-REQUISITOS PARA OPERARACIONES DE INSTRUCTORES

Administración

Todo instructor certificado debe reunir los siguientes requisitos para poder instuir de acurdo a cada nivel:

Requisitos para clasificación 1

1. Deberá contar en todo momento con el apoyo de un monitor o asistente
2. Deberá contar con el equipo certificado para nivel 1
3. Deberá contar con arneses de nivel 1
4. Deberá contar con cascos
5. Cada alumno deberá contar con equipo de radio en todo momento
6. Debera contar con indicadores de viento apropiados (mangas de aire, veletas, etc.)
7. Deberá contar con Manuales de instrucción que especifiquen el programa de estudio, horarios, pasos a seguir, programa teórico, metododología para cada paso y nivel de progresión consejos de seguridad)
8. Deberá contar con los espacios adecuados y elementos de apoyo para dar instrucción teórica, como son, sillas, mesas, pizarron, metodos de proyección, graficos, etc.
9. Debera contar con los espacios adecuados para dar la instrucción práctica entorno a la seguridad (libre de piedras, arboles, etc.)
10. Debera seguir extrictamente los pasos, requisitos y limites de operación del nivel 1
11. Debera limitar los grupos a 4 alumnos por cada Instructor /Monitor

Requisitos para clasificación 2

1. Deberá contar en todo momento con el apoyo de un monitor o asistente

2. Deberá contar con el equipo certificado para nivel 2 o menor
3. Deberá contar con arneses de nivel 2 o menor
4. Deberá contar con cascos
5. Cada alumno deberá contar con equipo de radio en todo momento
6. Debera contar con indicadores de viento apropiados (mangas de aire, veletas, etc.)
7. Deberá contar con Manuales de instrucción que especifiquen el programa de estudio, horarios, pasos a seguir, programa teórico, metododología para cada paso y nivel de progresión consejos de seguridad)
8. Deberá contar con los espacios adecuados y elementos de apoyo para dar instrucción teórica, como son, sillas, mesas, pizarron, metodos de proyección, graficos, etc.
9. Debera contar con los espacios adecuados para dar la instrucción práctica entorno a la seguridad (libre de piedras, arboles, etc.)
10. Debera seguir extrictamente los pasos, requisitos y limites de operación del nivel 2
11. Debera limitar los grupos a 4 alumnos por cada Instructor /Monitor

Requisitos para clasificación 3 / 4 / 5

1. Deberá contar con el equipo certificado para nivel 3 o menor
2. Deberá contar con arneses de nivel 3 o menor
3. Deberá contar con cascos
4. Cada alumno deberá contar con equipo de radio en todo momento
5. Cada alumno deberá contar con paracaídas de emergencia
6. Debera contar con indicadores de viento apropiados (mangas de aire, veletas, etc.)
7. Deberá contar con Manuales de instrucción que especifiquen el programa de estudio, horarios, pasos a seguir, programa teórico, metododología para cada paso y nivel de progresión consejos de seguridad)
8. Deberá contar con los espacios adecuados y elementos de apoyo para dar instrucción teórica, como son, sillas, mesas, pizarron, metodos de proyección, graficos, etc.
9. Debera contar con los espacios adecuados para dar la instrucción práctica entorno a la seguridad (libre de piedras, arboles, etc.)
10. Debera seguir extrictamente los pasos, requisitos y limites de operación del nivel -3
11. Se recomienda mantener grupos no mayores de 6 pilotos al mismo tiempo

X-REVOCACIÓN/REDUCCIÓN DE UNA CLASIFICACIÓN O CERTIFICACIÓN
INTRODUCCIÓN

La posesión de una clasificación o un certificado de Piloto Tándem o de Instructor implican ejercer y demostrar constantemente las habilidades y tener un nivel de responsabilidad muy alto que es requerido para obtener estas clasificaciones o certificaciones.

CAUSALES

1-Volar tándem o enseñar mientras las habilidades o el juicio están dañadas, ya sea por el consumo de drogas o alcohol, por problemas emocionales, o cualquier otra causa constituye una causa justa para la revocación o reducción de clasificación o certificación.

2-No conectar / asegurar correctamente piloto y pasajero a la silla o al parapente o cualquier otra causa que corresponda a procesos obligatorios de revisión antes de despegar constituye una causa por negligencia justa para la revocación o reducción de clasificación o certificación de un Piloto Tándem o de un Instructor ya sea mientras un piloto tándem este realizando vuelos con pasajeros o un instructor esté capacitando alumnos de nivel 1 y 2.

3-No reportar por escrito y con detalle al Comité de Certificaciones de la AVLM cuando ocurra un incidente mencionado en el causal No2 o en cualquier accidente donde el Piloto tándem o el pasajero hayan sufrido lesiones durante el vuelo tándem, o un alumno haya sufrido lesiones durante el proceso de instrucción que ameriten intervención médica o la muerte accidental.

La revocación/reducción de una clasificación o certificación es un acto correctivo del más alto orden y sólo debe de implementarse después de que todos los intentos por solucionar el problema hayan fallado. Antes de una revocación/reducción debe darse al piloto en cuestión una explicación oral o por escrito del problema con sugerencias de acciones correctivas que el piloto deberá hacer en un periodo específico de tiempo. Debe de llenarse una solicitud, disponibles en la AVLM, y regresarse (enviando una copia al piloto en cuestión) antes de que pueda tener efecto la revocación/reducción. En raras ocasiones, la violación puede ser lo suficientemente
seria como para garantizar la revocación inmediata de una clasificación o certificación. Los representantes del Comité de Certificaciones de la AVLM deben de ser extremadamente cuidadosos en dichos casos para asegurar que se sirvan los intereses a largo plazo de la asociación.

REVOCACIÓN/REDUCCIÓN DE UNA CLASIFICACIÓN DE PILOTO

A. La revocación/reducción de una clasificación de un piloto y el momento de revocación/reducción puede ser a discreción de 2 instructores del Comité de Certificaciones de la AVLM. Todos los instructores que tengan que revocar deben de estar certificados sólo en sus respectivas disciplinas Parapente o Ala Delta.
B. El Comité de Certificaciones de la AVLM puede revocar/reducir la clasificación de un piloto tras haber completado la revisión de los motivos de quejas, si el tiempo es importante en la situación.
C. El piloto tiene derecho de apelar en la próxima junta del Comité de Certificaciones de la AVLM

REVOCACIÓN/REDUCCIÓN DE CLASIFICACIÓN BIPLAZAS (TANDEM)

A. La revocación/reducción de una clasificación de Piloto Biplaza (tándem), así como la duración de esa revocación/reducción pueden ser a discreción de 2 instructores del Comité de Certificaciones de la AVLM. Todos los instructores que tengan que revocar deben de estar certificados sólo en sus respectivas disciplinas Parapente o Ala Delta.
B. El Comité de Certificaciones de la AVLM puede revocar/reducir la clasificación de un piloto tándem tras haber completado la revisión de los motivos de quejas, si el tiempo es importante en la situación.
C. El piloto tándem tiene derecho de apelar en la próxima junta del Comité de Certificaciones de la AVLM

REVOCACIÓN/REDUCCIÓN DEL CERTIFICADO DE INSTRUCCIÓN

A. La revocación o reducción de un certificado de instructor, así como la duración de dicha revocación/reducción pueden ser a discreción de 2 instructores del Comité de Certificaciones de la AVLM. Todos los instructores que tengan que revocar deben de estar certificados sólo en sus respectivas disciplinas Parapente o Ala Delta.
B. El Comité de Certificaciones de la AVLM puede revocar/reducir la clasificación de un instructor tras
haber completado la revisión de los motivos de quejas, si el tiempo es importante en la situación.
C. El instructor tiene derecho de apelar en la próxima junta del Comité de Certificaciones de la AVLM

REHABILITACIÓN DE CLASIFICACIÓN DE PILOTO BIPLAZA (TANDEM) REVOCADA /REDUCIDA.

A. La AVLM notificará inmediatamente a todas las regiones, sitios de vuelo, Clubes local, Asociaciones, escuelas y los responsables donde operan pilotos Tándem afiliados a la AVLM sobre la revocación/reducción de certificados de piloto tándem.
B. Los responsables de las zonas de vuelo (todos deben de estar de acuerdo si es más de uno) tienen (30) treinta días para notificar por escrito al i piloto tándem de cualquier condición especial que se deba cumplir antes de que se rehabilite la certificación. Dichas condiciones pueden ser, pero no están limitadas a serlo:
    1) Demostración de habilidades de vuelo especificas al director o a su representante.
    2) Un periodo de revocación/reducción mayor a (90) noventa días.
    3) Tener la firma de miembro del Comité de Certificaciones de la AVLM específico en la solicitud de certificación.

C. Al expirar el periodo de reducción/revocación el piloto tándem puede solicitar la rehabilitación del periodo de revocación/reducción, el piloto puede volver a solicitar la rehabilitación de las clasificaciones revocadas/reducidas. La solicitud debe de estar firmada por los observadores, examinadores, administradores se tándem o el director regional correspondientes como si fuera la clasificación original. La solicitud debe de ser acompañada por una multa de $5000.00 que es la tarifa de rehabilitación.

REHABILITACIÓN DE UN CERTIFICADO DE INSTRUCTOR REVOCADO/REDUCIDO

D. La AVLM notificará inmediatamente a todas las regiones, sitios de vuelo, Clubes local, Asociaciones, escuelas y los responsables donde operan pilotos Tándem afiliados a la AVLM sobre la revocación/reducción de certificados de instructor.
E. Los responsables (todos deben de estar de acuerdo si es más de uno) tiene (30) treinta días para notificar por escrito al instructor de cualquier condición especial que se deba cumplir antes de que se rehabilite la certificación. Dichas condiciones pueden ser, pero no están limitadas a serlo:
    4) Terminación exitosa de un Taller de Certificación de Instrucción (TCI)
    5) Demostración de habilidades de instrucción especificas y/o de técnicas de seguridad al director a su representante.
    6) Un periodo de revocación/reducción mayor a (90) noventa días.
    7) Tener la firma de un instructor TCI específico en la solicitud de certificación.
D. Al expirar el periodo de reducción/revocación el instructor puede solicitar la rehabilitación del certificado. La solicitud debe de estar firmada por el director regional correspondiente y el administrador TCI, como si fuera el certificado original. La solicitud debe de ser acompañada por una multa de $5000.00 que es la tarifa de rehabilitación.

XI-DECLARACIONES Y DEFINICIONES DE BUEN JUICIO

Descripción general

Todos los Pilotos de Parapente deberán entender y seguir por principio las siguientes declaraciones y definiciones de buen juicio que deberán de aplicar durante todas las practicas que lleven a cabo en donde quiera que sea que las realicen. Es muy importante que respeten 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. Me comprometo como piloto a llevar conmigo una actitud sana e inteligente que no ponga en riesgo la seguridad de las demás personas y que refleje seguridad, ante todo.
2. 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.
3. El vuelo libre es un deporte que engrandece a las personas por lo que los pilotos deben de cuidar su actitud hacia los demás.
4. Practicamos el Parapente al aire libre y en contacto directo con la naturaleza, por lo que debemos cuidar nuestro entorno, no ensuciando ni contaminando.
5. 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.
6. Si vas a volar a otros sitios, ponte en contacto con los pilotos locales, respeta las reglas y coopera con lo que te pidan.
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.

XII-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 significante.
   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.

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.

XIII-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 trafico 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 capitulo a menos de que esté autorizado por control de trafico 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.