

PROCEDIMIENTO QUE DEFINE COMO PROCEDER ANTE LA FALLA DEL MATERIAL DE VUELO EN OTROS AERODROMOS

I.- ANTECEDENTES

En el pasado se han presentado fallas del material de vuelo cuando se está operando fuera de nuestro aeródromo base, que no han permitido realizar el retorno correspondiente según lo programado, debiéndose suspender la misión y teniendo que dejar a resguardo el avión involucrado, para su posterior recuperación.

II.- PROPÓSITO

Definir el proceso que los/as socios/as pilotos, el área de operaciones y la OMA deberán seguir, para apoyar a la tripulación y asegurar el material de vuelo hasta su recuperación en vuelo, para ser trasladado al aeródromo base. Además de dejar establecido el cómo proceder para manejar los aspectos económicos que se deriven de esta circunstancia.

III.- DISPOSICIONES

A.- Piloto al mando (Tripulación).-

El(la) socio/a piloto del Club, que está al mando, deberá antes que todo comunicarse con el Director de Operaciones o quien lo esté reemplazando, para coordinar las acciones posteriores, no debiendo actuar por iniciativa y cuenta propia.

Si el(la) socio/a piloto conoce el tipo de falla o discrepancia, que no le permite continuar con el vuelo programado, deberá contar con la autorización "expresa" del Director OMA para revisarla y/o subsanarla con algún mecánico, que eventualmente esté disponible, en el aeródromo donde se presenta el problema. El(la) socio/a piloto no estará autorizado a comprometer pagos u obligaciones, con terceros para intentar solucionar el problema.

De ser necesario de suspender la misión y tener que dejar a resguardo el avión involucrado, para su posterior recuperación, la tripulación deberá agenciar su regreso por un medio de transporte público o privado, y a su costo. Sólo si la distancia lineal entre el aeródromo del suceso y el aeródromo base es superior a las 100 millas náuticas, se considerará reembolsar los gastos por traslado, y en casos de justificada fuerza mayor o extrema dificultad para el regreso, se evaluará enviar otro avión para su traslado, los gastos involucrados que demande esta última opción, serán un 50% de cargo del club aéreo, y lo restante se prorratarán entre el/la piloto voluntario/a y la tripulación afectada.

B.- Director de Operaciones.-

Evaluará conjuntamente con el Director OMA, los cursos de acción posibles para solucionar el problema y asegurar el regreso del avión y tripulación. De no ser factible esta opción, coordinarán con el/la piloto al mando las acciones posteriores, dando énfasis en el resguardo del avión involucrado para su posterior recuperación.

Si la distancia lineal entre el aeródromo del suceso y el aeródromo base es superior a las 100 millas náuticas, autorizará el reembolso de los gastos por traslado y sólo en el caso de una justificada fuerza mayor o extrema dificultad para el regreso de la tripulación, se autorizará enviar otro avión para su traslado, debiendo coordinar el/la piloto designado/a, para tal efecto. Los gastos involucrados que demande esta última opción, serán un 50% de cargo del club aéreo, y lo restante se prorratarán entre el/la piloto voluntario/a y la tripulación afectada.

C.- Director OMA.-

Evaluará conjuntamente con el Director de Operaciones, los cursos de acción posibles para solucionar el problema y asegurar el regreso del avión y tripulación en vuelo. De no ser factible esta opción, coordinarán con el piloto al mando las acciones posteriores, dando énfasis en el resguardo el avión involucrado para su posterior recuperación.

Si existe la opción de acceder localmente al apoyo de un mecánico de aviación autorizado y con licencia, coordinará directamente con él, para que vea la discrepancia y asegure el retorno del avión a condición "en vuelo". Cautelando los posibles desembolsos o cambios de componentes o elementos dañados o no servibles.

Curacaví, 31 de agosto del 2023

**MAURICIO RUIZ MORAGA
DIRECTOR DE OPERACIONES
C.A.C.A.M.B.**