



PROCEDIMIENTO DE OPERACIONES OPERAC 07.

PROCEDIMIENTO PARA HABILITACIÓN EN MATERIAL AEREO DEL CACAMB.

I.- ANTECEDENTES

Vista la necesidad que se presenta en el C.A.C.A.M.B para habilitar a los socios pilotos en el material de la corporación y con el objeto de que esta actividad se desarrolle en forma ordenada y producto de la progresión en experiencia de vuelo, el área de operaciones del Club ha establecido el presente procedimiento.

II.- PROPÓSITO

Establecer los requisitos para la habilitación en diferente material de vuelo del Club Aéreo CACAMB.

III.- DISPOSICIONES

A. Requisitos para Habilitarse en el material C-150, C-172 y PA-28

1. Pilotos formados en el Club.

Terminada su fase de instrucción y habiendo obtenido su licencia de piloto privado otorgada por la D.G.A.C. para monomotor terrestre dependiendo si la obtuvo en material C-150 o C-172, los socios pilotos deberán cumplir al menos diez horas de vuelo como "piloto al mando" en forma previa antes de ser autorizados para volar con pasajeros, lo que necesariamente requerirá una habilitación con un instructor en un turno de 01 hora de vuelo en el material que realice el curso.

Cumplido el requisito anterior, los pilotos que comenzaron volando en material C-150 podrán ser habilitados en material C-172, debiendo contar con la aprobación del Jefe de Operaciones para posterior contactar al Jefe de Escuela de vuelo quien le designará un Instructor de vuelo con quien tendrá que realizar el curso teórico y práctico de habilitación en dicho material. Respecto a la habilitación en material PA-28, cada piloto interesado, deberá acumular como mínimo **100 hrs.** de vuelo, contar con la aprobación del Jefe de Operaciones para posterior contactar al Jefe de Escuela de vuelo quien le designará un Instructor de vuelo con quien tendrá que realizar el curso teórico y práctico de habilitación en dicho material.

2. Socios que ingresan al Club con licencia de piloto privado.

Quienes ingresan al Club con licencia de piloto privado o comercial, deberán ser chequeados previamente por un instructor nominado por el Jefe de la Escuela de Vuelo del Club, para demostrar eficiencia y estandarizar sus procedimientos, y así poder operar el material C-150, y/o C-172 si es que estaban habilitados previamente, caso contrario, deberán realizar cursos teórico y práctico de habilitación en dicho material.

Para operar el material PA-28 deberán tener como mínimo 100 hrs. de experiencia de vuelo, contar con la recomendación del Jefe de Operaciones para posterior contactar al Jefe de



Escuela de vuelo quien le designará un Instructor de vuelo con quien tendrá que realizar el curso teórico y práctico de habilitación en dicho material. En el caso que dicha experiencia de vuelo incluya habilitación previa en avión PA-28, deberán acreditar ante el Jefe de Operaciones las horas voladas en este material, quien contactará al Jefe de la Escuela de Vuelo para rendir una prueba de ingeniería y coordinará un Instructor de Vuelo con quien en un check en vuelo demostrará su pericia en el material, antes de comenzar a operar el avión.

3. Norma General.

Como norma general, la progresión en el material de vuelo del Club debe ser acreditada con un examen teórico y la habilitación en vuelo, efectuada por un instructor de vuelo del CACAMB en ejercicio, nominado por el Jefe de la Escuela de Vuelo en coordinación con el Director de Operaciones.

4. Las lecciones de vuelo se encuentran descritas en anexo A, las cuales podrán aumentar o disminuir de acuerdo a la evaluación del instructor en cada vuelo.

Curacaví, Septiembre de 2020.

**RODOLFO CASTILLO GONZALEZ
DIRECTOR DE OPERACIONES
CACAMB**



ANEXO "A"

Objetivo. – Habilitar a los pilotos en el cambio de material de vuelo. Aprender si los pilotos evaluados son capaces de ejecutar las maniobras en forma segura y conoce y aplica los procedimientos administrativos del CACAMB y operacionales del material de vuelo.

Duración. - 4,30 Hrs. en vuelo aproximadamente, las que dependerán de la rapidez con que el instruido recupere la pericia para desarrollar con eficiencia las maniobras a desarrollar.

TEORICO T1

Duración: 02:00 Hrs.

1. Conocimiento zonas de vuelo y procedimientos de entrada y salida.
2. Sistema de reserva de material de vuelo y procedimientos asociados.
3. Procedimientos de emergencias mensuales, manuales del avión y cartillas estandarizadas del CACAMB
4. Normativa operacional del CACAMB y otros aspectos administrativos.
5. Test de ingeniería del avión que vuela.

Lección Dual V-1

Duración: 01:00 Hrs.

ETAPA MANIOBRAS FUNDAMENTALES

Acumulado: 01:00 Hrs.

Briefing de la lección:

SER EFICIENTE.

El piloto deberá demostrar eficiencia en la ejecución de una selección de Maniobras Fundamentales ante un instructor de vuelo.

A. EN TIERRA:

1. El cálculo de peso y balance y de carrera de despegue y aterrizaje.
2. Conocimiento del procedimiento de falla de comunicaciones.
3. Conocimiento de las limitaciones de operación y procedimientos de emergencias del avión en que le corresponde realizar el vuelo.
4. Procedimiento de prevuelo.

B. EN VUELO:

1. Puesta en marcha, llamado a la torre de control y ajuste del altímetro.
2. Check de instrumentos y demostrar conocimiento de las emergencias en el despegue mientras realiza el rodaje a la pista en uso.
3. Procedimiento de comunicaciones, revisiones antes del despegue y prueba del motor de acuerdo a la cartilla de chequeos del avión en que le corresponde realizar el vuelo.
4. Virajes pronunciados de 45° de inclinación lateral a rumbos predeterminados.
5. Figura de trayectoria rectangular.
6. Vuelo lento manteniendo la altitud, el rumbo y la velocidad - efectividad e ineffectividad de los controles – "yaw adverso" al hacer viraje sin emplear timón de dirección, efecto de la subida del flaps.
7. Serie de stall con y sin potencia.
8. Aterrizajes con aproximación estabilizada y con viento que determinen componente lateral ("toque y despegue").
9. Deslizadas y procedimiento de rehusada del aterrizaje.



Lección Dual V-2 ETAPA MANIOBRAS FUNDAMENTALES y AVANZADAS	Duración: 01:00 Hrs. Acumulado: 02:00 Hrs.
--	---

Briefing de la lección:

SER EFICIENTE.

El piloto deberá demostrar eficiencia en la ejecución de una selección de Maniobras Fundamentales y avanzadas ante un instructor de vuelo.

A. EN TIERRA:

1. Conocimiento de los procedimientos del CACAMB para la entrada y salida en SCCV.
2. Conocimiento de las limitaciones de operación y procedimientos de emergencias del avión en que le corresponde realizar el vuelo.

B. EN VUELO:

1. Puesta en marcha, comunicaciones y ajuste del altímetro.
2. Check de instrumentos y demostrar conocimiento de las emergencias en el despegue mientras realiza el rodaje a la pista en uso.
3. Procedimiento de comunicaciones, revisiones antes del despegue y prueba del motor de acuerdo a la cartilla de chequeos del avión en que le corresponde realizar el vuelo.
4. Despegue normal salvando obstáculos y posterior ingreso a la zona de vuelo.
5. Ascensos y descensos con potencia en viraje con inclinación de 20° a 30° a velocidad constante.
6. Chandelas.
7. Ochos Flojos.
8. Circuito de tránsito con aproximación estabilizada y toque y despegue
9. Emergencia sobre el campo, simulando falla de motor con suficiente altura (360 sobre).

Lección Dual V-3 ETAPA DE NAVEGACIÓN	Duración: 01:30 Hrs. Acumulado: 03:30 Hrs.
--	---

Briefing de la lección:

SER EFICIENTE.

Navegación que considere un vuelo desde SCCV con aterrizaje en SCTS y SCMP y regreso a SCCV Este vuelo de navegación se planificará, empleando el formulario de navegación reglamentado por la Dirección General de Aeronáutica Civil. Se utilizará una carta de navegación con mayores detalles que la carta de 1:1.000.000. o de 1:500.000.-

Lección Dual V-4 CHECK FINAL	Duración: 01:00 Hrs. Acumulado: 04:30 Hrs.
--	---

Briefing de la lección:

SER EFICIENTE.

Se rendirá check y llenado de calificación final, considerará Maniobras Fundamentales y avanzadas seleccionadas previamente por el instructor.

SERÁN CAUSALES DE REPROBACIÓN, LAS SIGUIENTES:

1. Que no conozca a cabalidad el manual del avión.
2. Que no realice una aproximación estabilizada
3. Que no se aplique el procedimiento adecuado de emergencia simulada y no llegue al punto designado en forma segura.
4. Que no cumpla con la lectura de cartilla, realizando chequeos de memoria.

MAURICIO THOMAS CASTRO
JEFE ESCUELA DE VUELO PPA