



## **PROCEDIMIENTO OPERACIONES OPERAC. 10**

### **ESTANDARIZACION ANUAL PILOTOS E INSTRUCTORES DEL C.A.C.A.M.B.**

#### **1.- ANTECEDENTES**

Debido al aumento de socios pilotos con diferentes habilitaciones, tipos de licencias, y al aumento de las operaciones en el lugar de operación del CACAMB, se ha establecido una estandarización anual de maniobras para ver el correcto manejo de estas junto con revisar procedimientos de emergencias simuladas para mantener el correspondiente uso de estas dependiendo de la situación.

#### **2.- PROPÓSITO**

Estandarizar anualmente las diferentes maniobras enseñadas a pilotos con licencia de piloto privado de avión (PPA), piloto comercial de avión (PCA) e instructor de vuelo (IV).

#### **3.- DISPOSICIONES**

Por lo menos dentro de 12 meses, cada socio piloto, dependiendo del tipo de licencia que tiene y también, si es IV deberá seguir lo descrito en los siguientes anexos para cumplir con la lección de estandarización anual, para esto se crearon tres (3) diferentes anexos:

1. ANEXO A- Estandarización anual para PPA, PCA.
2. ANEXO B- Estandarización anual para PPA y PCA con habilitación IFR (opcional)
3. ANEXO C- Estandarización anual para IV.

El Jefe de Operaciones diseñará un calendario con el fin de gestionar un buen uso del material de vuelo durante el año, para no congestionar ciertos meses con estandarizaciones dependiendo de la cantidad de vuelos de eficiencia que se realizan. Este Jefe avisará con 30 días de antelación al socio piloto de su estandarización con el fin de que este se prepare y gestione la solicitud de un IV para dicho cometido, la solicitud será vía correo electrónico al Jefe de Operaciones, quien coordinará con el Jefe de la Escuela de Vuelo la designación de un IV. Una vez realizada la estandarización, el IV levantará un informe vía correo electrónico al Jefe de Operaciones para sus registros junto con anotar la correspondiente hoja de calificación dentro de la carpeta personal (hoja de vida del piloto), que se encuentra en las oficinas de operaciones del CACAMB. En caso de que la estandarización sea reprobada, el IV dejará constancia de ello en la hoja de calificación anotando cuáles fueron las maniobras o procedimientos reprobados por el socio piloto. Para esto el socio piloto deberá realizar otra solicitud al Jefe de Operaciones y al JEV para repetir dichas maniobras con un IV que designará el JEV y así terminar satisfactoriamente la etapa de estandarización.

El porcentaje de aprobación tanto para PPA como para PCA es de un 80% y para IV es de 90%.

Curacaví, septiembre de 2020.

**RODOLFO CASTILLO GONZALEZ  
DIRECTOR DE OPERACIONES  
CACAMB**



## ANEXO "A"

### ESTANDARIZACION ANUAL PILOTOS PRIVADOS Y COMERCIALES DEL CACAMB.

**Objetivo.** – Estandarizar a los pilotos en el material de vuelo. Apreciar si los pilotos 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.** - 01:00 hrs. en Briefing, Pre-vuelo.  
01:15 hrs. en Vuelo y,  
01:00 hrs. de Debriefing y Calificación Aproximadamente.

#### **Lección Dual V-1**

Estandarización Anual PPA y PCA

Duración:

01:15 Hrs.

Acumulado:

01:15 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. 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. 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.
6. Serie de stall con y sin potencia.
7. Emergencia sobre el campo, simulando falla de motor con suficiente altura (360 sobre o 180° al costado).
8. Deslizada y frustrada.
9. Aproximación estabilizada a pista en uso sin Flaps y Full Flaps (preferencia RWY10).
10. Circuito de tránsito con aterrizaje normal y con viento que determinen componente lateral.

#### **SERÁN CAUSALES DE REPROBACIÓN, LAS SIGUIENTES:**

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

**MAURICIO THOMAS CASTRO  
JEFE ESCUELA DE VUELO PPA**



## ANEXO "B"

### ESTANDARIZACION ANUAL PILOTOS PRIVADOS Y COMERCIALES CON HABILITACION IFR.

**Objetivo.** – Para los pilotos que tengan su habilitación IFR al día, podrán optar a una Estandarizar anual que incorpore prácticas IFR, sin perjuicio de algunas exigencias VFR que se señalan en la lección de vuelo.

**Duración.** - 01:00 hrs. en Briefing, Pre-vuelo.  
01:30 hrs. en Vuelo y,  
01:00 hrs. de Debriefing y Calificación Aproximadamente.

#### **Lección Dual V-1**

Estandarización Anual Pilotos con habilitación IFR

Duración: 01:30 Hrs.

Acumulado: 01:30 Hrs.

Briefing de la lección:

SER EFICIENTE.

El piloto con habilitación IFR, podrá realizar actividades de vuelo por instrumento, en coordinación con el IVI asignado, ya sea en los alrededores de las radioayudas disponibles y/o realizar aproximaciones instrumentales en Santo Domingo o en SCEL.

#### **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.
5. Procedimientos de vuelo IFR.

#### **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. Maniobras IFR
5. Aproximaciones Instrumentales (Opcional).

#### **OBLIGATORIOS VFR**

6. Emergencia sobre el campo, simulando falla de motor con suficiente altura (360 sobre o 180° al costado).
7. Aproximación estabilizada a pista en uso sin Flaps y Full Flaps (preferencia RWY10).
8. Circuito de tránsito con aterrizaje normal y con viento que determinen componente lateral.

#### **SERÁN CAUSALES DE REPROBACIÓN, LAS SIGUIENTES:**

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

**MAURICIO THOMAS CASTRO  
JEFE ESCUELA DE VUELO PPA**



## ANEXO "C"

### **ESTANDARIZACION ANUAL INSTRUCTORES DE VUELO DEL CACAMB QUE REALIZAN INSTRUCCIÓN DE VUELO A LOS ALUMNOS PILOTOS PRIVADOS.**

**Objetivo.** – Estandarizar a los instructores de vuelo (IV) en las maniobras y procedimientos que se aplican en el CACAMB a los alumnos pilotos privados.

**Duración.** - 01:00 hrs. en Briefing, Pre-vuelo.  
01:15 hrs. en Vuelo y,  
01:00 hrs. de Debriefing y Calificación Aproximadamente.

#### **Lección Dual V-1**

Estandarización Anual IV

Duración: 01:15 Hrs.

Acumulado: 01:15 Hrs.

Briefing de la lección:

SER EFICIENTE.

#### ***TODAS LAS MANIOBRAS LAS REALIZARÁ COMO SI FUESE ENSEÑANDO.***

El piloto instructor que se estandariza deberá sentarse en el asiento derecho de la aeronave y deberá demostrar eficiencia en la ejecución de una selección de Maniobras Fundamentales y avanzadas que se encuentran establecidas en el programa de vuelo para Piloto Privado del CACAMB.

#### **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. 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.
6. Serie de stall con y sin potencia.
7. Chandelas.
8. Ochos Flojos.
9. Emergencia sobre el campo, simulando falla de motor con suficiente altura (360 sobre o 180° al costado).
10. Deslizada y frustrada.
11. Aproximación estabilizada a pista en uso sin Flaps y Full Flaps (preferencia RWY10).
12. Circuito de tránsito con aterrizaje normal y con viento que determinen componente lateral.

#### **SERÁN CAUSALES DE REPROBACIÓN, LAS SIGUIENTES:**

1. Que no pueda realizar las maniobras fundamentales y avanzadas o no las pueda enseñar adecuadamente.
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**