



PROCEDIMIENTO OPERACIONES OPERAC. 09

EVALUACION EN VUELO DE SOCIOS PILOTOS DESENTRENADOS DEL C.A.C.A.M.B.

1.- ANTECEDENTES

Vista la necesidad de salvaguardar la seguridad de vuelo, cuidar el material de vuelo del club y por sobre todo mantener la eficiencia en vuelo de todos/as los/as pilotos, y cumplir con exigencias de la DGAC, el Área de Operaciones del C.A.C.A.M.B. ha definido una misión básica de reentrenamiento para los/as Pilotos que lleven más de cierta cantidad de días sin actividad de vuelo en algún material de la clase de su licencia, bajo el siguiente detalle:

- Pilotos con **menos de 300 horas de vuelo: 60** días o más sin volar.
- Pilotos con **más de 300 horas de vuelo: 90** días o más sin volar.
- Pilotos **Instructores de vuelo: 180** días o más sin volar.

Dentro de dichos periodos el/la Piloto tiene que haber cumplido con al menos 03 despegues y 03 aterrizajes.

Si el/la Piloto se encuentra habilitado/a en más de un material de vuelo del Club, tiene más de 300 horas de vuelo o es Instructor, y mantiene eficiencia en el material de mayor performance, el/la Piloto quedará automáticamente "entrenado/a" en el o los materiales de vuelo de menor performance.

Si el/la evaluado/a es instructor/a de vuelo del Club, deberá volar al lado derecho del avión, con la finalidad de quedar apto como piloto e instructor.

2.- PROPÓSITO

Establecer la misión básica de evaluación para que Pilotos del C.A.C.A.M.B. mantengan su eficiencia operacional y cumplan con la normativa vigente respecto a la experiencia reciente.

3.- DISPOSICIONES

Cuando el/la Socio/a Piloto activo sobrepase la cantidad días sin volar descritos en los antecedentes de este procedimiento, solicitará al Jefe de Operaciones una lección de evaluación vía correo electrónico con copia al Jefe de Escuela de vuelo y Jefe de PREVAC. El Jefe de Escuela de vuelo le designará un Instructor de Vuelo (IV) para cumplir con esta evaluación, para lo cual tiene que coordinar con el IV designado fecha y hora para realizar la correspondiente reserva del material. Una vez terminado el vuelo, el Piloto Instructor deberá avisar al Jefe de Escuela de vuelo y al Jefe de Operaciones resultado de la evaluación con el fin de cambiar el estado del piloto de "FUERA DE VUELO" a "EN VUELO".

Si el/la piloto que se evaluará no ha realizado su estandarización anual, dispuesta en el procedimiento operacional Nro. 10, el/la piloto podrá solicitar realizar su estandarización anual, la cual le servirá para este efecto y de aprobar, quedará en condición "EN VUELO".



Curacaví, septiembre de 2023.

**MAURICIO RUIZ MORAGA
DIRECTOR DE OPERACIONES
CACAMB**



ANEXO "A"

VUELO DE EVALUACIÓN DE PILOTOS DEL CACAMB.

Objetivo. - Apreciar si los pilotos evaluados son capaces de ejecutar las maniobras en forma segura y conoce y aplica los procedimientos operacionales del material de vuelo.

Duración. - 01:00 hrs. en Briefing, Pre-vuelo.
00:45 hrs. en Vuelo y,
00:45 hrs. de Debriefing y Calificación Aproximadamente.

MANIOBRAS.

A. DEMOSTRAR CORRECTAMENTE EN EL BRIEFING:

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

B. EJECUTAR CORRECTAMENTE ANTES DEL DESPEGUE:

1. Uso de la lista de chequeo.
2. Procedimiento de pre-vuelo, puesta en marcha, emergencia por incendio del motor, llamado a la torre de control y ajuste del altímetro.
3. Check de instrumentos de dirección y demostrar conocimiento de las emergencias en el despegue mientras realiza el rodaje a la pista en uso.
4. 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.

C. EJECUTAR CORRECTAMENTE EN VUELO:

1. Salida de tránsito.
2. Ascensos y virajes con inclinación estándar.
3. Procedimiento de nivelada.
4. Viraje con inclinación pronunciada a velocidad constante.
5. Series de stall con y sin potencia, simulando un circuito de tránsito a una altura segura y prevención de spin.
6. Emergencia simulada sobre el campo (360° sobre o 180° al costado).
7. Virajes en descenso con inclinación estándar.
8. Aterrizaje completo, o bien, frustrada (chequear toma de decisión y procedimiento)..
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**