

Readaptación Pilotos

Guía de estandarización para vuelos de readaptación

CIAC Club de Planeadores Zarate



GUIA PARA LA ESTANDARIZACIÓN DE VUELOS DE READAPTACIÓN

El presente documento tiene por objeto brindar una guía para los Instructores de Vuelo en Planeador, con el fin de proveer a la ESTANDARIZACIÓN de vuelos de readaptación y, con ello, a la mejora continua de la SEGURIDAD OPERACIONAL.

1. INTRO:

En líneas generales se considera que los vuelos de readaptación deben ser entendidos, tanto por el instructor como por el piloto, como una oportunidad para el chequeo/mejora de técnicas y prácticas de vuelo con el objetivo de mejorar su seguridad y la de los demás.

En ese sentido, las readaptaciones deben ser realizadas “a conciencia” y aprovechadas. Con este fin se brinda la presente guía.

2. PLAZOS VIGENTES y TIPOS DE READAPTACIONES:

Los plazos y tipos de readaptaciones vigentes surgen de la normativa RAAC (parte 61) y del Reglamento de Vuelo interno del CPZ. Ver **ANEXO. Cuadro con Plazos READ.**

Nota: todos los plazos y tipos de readaptación previstas se aplican a quienes, estando al mando de planeadores de su propiedad, pretendan ser remolcados por los medios provistos por la Institución (confr. Punto 1.1.a. del Reglamento de Vuelo).

3. ESTANDARIZACIÓN:

1. BRIEFINGS:

El Instructor de Vuelo en Planeador (IVP) procura realizar un briefing previo al vuelo donde se repasan las condiciones del piloto a readaptar y las maniobras a realizar.

2. DEBRIEFINGS:

Después de cada vuelo el IVP brinda una devolución del vuelo al piloto, con la recomendación del caso que corresponda (aspecto a mejorar, bibliografía a consultar, realización de más vuelos de ser necesarios).

3. USO DE LISTAS DE CHEQUEO:

En todos los vuelos se debe utilizar y fomentar el uso de las LISTAS DE CHEQUEO (PREVIA AL VUELO, PREVIA AL DESPEGUE)

4. EMERGENCIAS:

ANTES de iniciar el despegue en un vuelo de readaptación, el IVP debe, previamente, repasar junto al piloto/alumno las posibles emergencias durante el despegue y sus eventuales soluciones.

DURANTE el despegue el IVP deberá preguntar al piloto/alumno “qué haría si tiene la emergencia” en diferentes situaciones. Sin necesidad de practicar la emergencia efectivamente.



Se podrán repasar mentalmente y/o simular otro tipo de emergencia, como ser circuitos bajos, o en pista cruzada, o traba de frenos aerodinámicos en diversas posiciones.

En caso de practicarse efectivamente una emergencia, siempre se debe:

1. **Realizar el BRIEFING** previo tanto con el alumno como con el remolcador en caso de corresponder.
2. **Realizar la maniobra con MÁRGENES DE SEGURIDAD** suficientes para no crear riesgos innecesarios.

5. **READAPTACIONES (PPL) POR TIEMPOS DE INACTIVIDAD MENORES A 90 DÍAS:**

Siempre que resulte necesario conforme el cuadro ANEXO, se realiza AL MENOS un vuelo de chequeo con un IVP en el que éste determina las maniobras a realizar aplicando los estándares establecidos en la presente guía:

- Briefing y debriefing.
- Uso de Listas de Chequeo.
- Modo de realizar las prácticas de emergencias.
- Tipos de maniobras.
- Constancia en Libro de Vuelo.

Solamente se tendrá por terminada la readaptación en el caso de que todas las maniobras sean evaluadas por el IVP como SATISFACTORIAS, de lo contrario se realizan tantos como resulte necesario.

6. **READAPTACIONES PASADOS LOS 90 DÍAS DE INACTIVIDAD (PPL):**

Pasados los 90 días de inactividad se deben realizar 3 turnos (de 3 vuelos mínimo) de readaptación con un IVP. (VER ANEXO conforme RAAC 61.100).

En dichos casos se realiza el siguiente PROGRAMA, quedando a criterio del IVP su adecuación a cada caso en particular.

Solamente se avanza de turno en el caso de que todas las maniobras sean evaluadas por el IVP como SATISFACTORIAS, de lo contrario se realizan tantos vuelos por turno como resulte necesario.

Turno 1: Se realiza un vuelo a 500 mts. o más (a criterio del IVP) en donde se practican las maniobras habituales del examen de PPL. Esto puede incluir la práctica de las siguientes maniobras:

1. Cajón durante remolque. O corrección de situaciones anormales en remolque.
2. Repaso de señas de emergencia en remolque.
3. Entradas en tirabuzón y su recuperación. (sin tirabuzón desarrollado).
4. Vuelo lento en vuelo recto y en viraje.
5. Perdida en vuelo recto y en viraje.
6. Virajes escarpados.
7. Virajes con cambio de velocidad.
8. Circuito.
9. Aterrizaje.

Maniobras avanzadas: en caso que el IVP considere necesario realizar un vuelo de práctica de maniobras avanzadas (como tirabuzón desarrollado) se realizará un vuelo especial con



los IVPs habilitados a tal efecto y cumpliendo con los requisitos aplicables (planeador adecuado y en condiciones, uso de paracaídas y altura de remolque).

Turno 2: remolque a 250 mts. que puede incluir o no la práctica de alguna situación anormal (vuelo sin instrumentos, circuito bajo, traba de frenos, utilización de otra pista).

Turno 3: remolque a 250 mts. ídem al anterior o práctica de emergencia.

7. CASOS ESPECIALES PARA TIEMPOS MÁS PROLONGADOS DE INACTIVIDAD

En estos casos la Gerencia del CIAC debe asignar un IVP a cargo que realice un programa con la cantidad de vuelos que estime necesario de acuerdo cada caso, tomando como referencia el programa del punto 3.6.

8. SEGUIMIENTO/CONTINUIDAD DEL PROCESO

En todos los casos de programas de readaptación de 3 turnos o más (mínimo 3 vuelos) el IVP que comienza con el programa debe preferentemente continuar con el mismo hasta su finalización salvo que él designe otro IVP, se lo comunique y lo ponga al tanto de la situación del piloto/alumno.

9. CONSTANCIA EN LIBRO DE VUELO

Finalizada cualquier readaptación el instructor a cargo debe dejar constancia de la Readaptación en el Libro de Vuelo del piloto.

Para ello el piloto a readaptarse debe presentarse a la readaptación con su Libro de Vuelo al día.

**ANEXO.
PLAZOS DE READAPTACIÓN**

| CASO | PLAZO VENC. | NORMA | READAPTACIÓN** |
|---|---|------------------------|--|
| PILOTOS CON – 100 HS | 22 DÍAS | R.Vuelo CPZ. (3.1) | Vuelo de chequeo en DC con IVP* |
| PILOTOS CN + 100 HS. | 30 DÍAS | R.Vuelo CPZ (3.1) | <ul style="list-style-type: none"> • Si está entre 30 y 60 días de inactividad un IVP puede autorizarlo al vuelo. • Pasados los 60 días de inactividad debe hacer un vuelo de chequeo en DC. |
| INSTRUCTORES (IVPs). ADAPTACIÓN AL VUELO | 60 DÍAS | R.Vuelo CPZ (3.1) | Vuelo de chequeo en DC con IVP. |
| HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR | 180 DÍAS | RAAC 61.19 | Pasados los 180 días de inactividad como instructores, deben ser rehabilitación por un Inspector de ANAC. |
| | 2 AÑOS | RAAC 61.19 | Control Bienal por inspector ANAC. Concurrencia a TIPs. |
| TODAS LAS LIC. PLANEADOR | 90 DÍAS | RAAC 61.100 | Pasados los 90 días de inactividad se deben realizar 3 vuelos de RA con un IVP |
| VUELO DEPORTIVO PILOTOS CON -100HS | 6 MESES | R.Vuelo CPZ (3.2.b) | Vuelo/s doble comando/recon. de campo |
| VUELO DEPORTIVO PILOTOS CON +100HS. | 10 MESES | R.Vuelo CPZ (3.2.b) | Vuelo/s doble comando/recon. de campo |
| PILOTOS REMOLCADORES | 30/60 DÍAS (adaptación al vuelo) según sea PPA o PCA | RAAC 61.115/61.133 | Deberá ser readaptado por Instructor de avión, 1 hora de vuelo y 5 aterrizajes. |
| | 6 MESES (adaptación al remolque) | RAAC 61.69 | Debe ser readaptado por un IVP |

*IVP: Instructor de Vuelo en Planeador.

**En todos los casos queda a criterio del IVP la necesidad de realizar más vuelos en DC.