

COD

2101

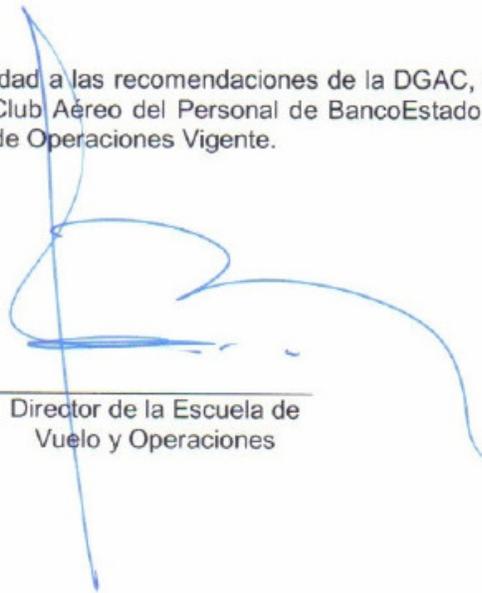


**GUIA PARA PILOTOS
DEL CLUB AEREO DEL
PERSONAL DE
BANCOESTADO**

**Club Aéreo del Personal de BancoEstado
Escuela de Vuelo y Operaciones**

**GUIA PARA PILOTOS DEL CLUB AÉREO DEL PERSONAL DE
BANCOESTADO**

En conformidad a las recomendaciones de la DGAC, se dispone la elaboración de esta Guía para Pilotos del Club Aéreo del Personal de BancoEstado, siendo complementaria a las disposiciones del Manual de Operaciones Vigente.



Director de la Escuela de
Vuelo y Operaciones



Presidente

JUNIO DE 2010

Club Aéreo del Personal de BancoEstado

Escuela de Vuelo y Operaciones

GENERALIDADES

Esta Guía ha sido aprobada por el Directorio del Club Aéreo del Personal de BancoEstado.

La modificación de la presente sólo podrá hacerse con la aprobación y resolución del Directorio del Club.

Todos los directores, instructores, socios pilotos, alumnos pilotos, pilotos en tránsito, socios cooperadores y funcionarios del Club tienen la obligación de conocer e informarse completa e íntegramente de su contenido porque determina los procedimientos, guías y normas para hacer las actividades aéreas del Club más seguras.

Constituye una obligación de cada integrante del Club Aéreo del Personal de BancoEstado actualizarse en las modificaciones que se hagan a la presente, las cuales al ser publicadas se presumen por todos conocidas y ningún socio activo del Club que haga uso del material de vuelo, podrá excusarse ni alegar, como casual eximente de responsabilidad, la ignorancia de las disposiciones de la presente.

Las disposiciones que contiene esta Guía se basan en la promoción de una Cultura de Seguridad y tienen como finalidad la formación y mantenimiento de buenas prácticas, son por ello complementarias a lo que indican los Manuales de la Escuela de Vuelo y Manual de Operaciones, así como también los Estatutos del Club Aéreo del Personal de BancoEstado.

Básicamente se trata de mostrar en forma didáctica los procesos que debe seguir un Piloto desde que decide volar hasta entregar las llaves.

Ante situaciones no regidas en la presente Guía, o en caso de duda sobre el alcance o interpretación de sus disposiciones, prima lo establecido en la reglamentación de la D.G.A.C., y luego la interpretación del Director la Escuela de Vuelo y Operaciones quien podrá decidir lo que juzgue conveniente, y se entenderá esta decisión o interpretación aprobada por el Directorio del Club.

Club Aéreo del Personal de BancoEstado

Escuela de Vuelo y Operaciones

INDICE DE MATERIAS

Capítulo	Materia	Página
	Generalidades_____	01
	Indice_____	02
I.	INTRODUCCION_____	03
II.	ANTES DEL VUELO_____	03
1.	Planificación_____	03
2.	Chequeo_____	04
3.	Revisión de la documentación y materiales a bordo_____	04
4.	Plan de Vuelo_____	05
5.	Briefing a Pasajeros_____	05
6.	De los movimientos en tierra, carguío de combustible y aceite_____	05
7.	Del inicio de la operación_____	05
III.	DURANTE EL VUELO MISMO_____	06
1.	Recomendaciones_____	06
2.	En emergencias y situaciones de peligro_____	06
3.	Otros_____	07
IV.	DESPUES DEL VUELO_____	07
V.	SIEMPRE RECORDAR_____	07

Club Aéreo del Personal de BancoEstado

Escuela de Vuelo y Operaciones

I. INTRODUCCION

Es por todos sabido que el vuelo comienza en tierra, con la planificación del mismo, verificación meteorológica e inspección de prevuelo, realizar bien esta etapa reduce las probabilidades de enfrentarse a situaciones difíciles, y en caso de presentarse se puede actuar eficientemente.

II. ANTES DEL VUELO



1. Planificación

Siempre es recomendable prepararse para el vuelo (hacer el Prevuelo usando la lista de verificación adecuada, buscar la información meteorológica, notams, etc.) antes de llegar a volar.

Antes de iniciar un vuelo, el piloto debe conocer toda la información disponible apropiada al vuelo proyectado, comprenderá el estudio minucioso de los informes y pronósticos meteorológicos de actualidad de que se dispongan, el cálculo de combustible y lubricante necesario, y la preparación del plan a seguir en caso de no poder completarse el vuelo proyectado.

Es importante dejar claramente establecido el programa del vuelo de manera que en el Club se esté informado de los lugares a que el Piloto se dirige, por lo que cualquier modificación a lo programado debe ser comunicada a Operaciones.

Para el Club efectuar una buena planificación de vuelo, considera arribar al destino y/o regreso al menos 30 minutos antes del FCCV.

Recordar que cada aeronave tiene un peso máximo de despegue señalado por el fabricante. En algunos casos con full combustible, full pasajeros y equipaje, este límite es superado ampliamente, por lo tanto es necesario ajustarse al peso y balance determinado para cada aeronave.



Una hora de estudio en tierra puede ahorrar dos horas de entrenamiento en el avión. En particular, el saber los procedimientos, las maniobras, la fraseología y frecuencia de las comunicaciones ahorran una importante cantidad de tiempo y de concentración.

Club Aéreo del Personal de BancoEstado Escuela de Vuelo y Operaciones

Si no está físicamente y psicológicamente bien es una decisión muy personal decidirse a volar, pero puede ser perjudicial o catastrófico, por ello es recomendable que se abstenga de hacerlo.

Por último, repasar las listas de emergencias y procedimientos es reconocer que pilotos, mecánicos y fabricantes somos humanos...

2. Chequeo

El chequeo del material debe ajustarse a la lista respectiva proporcionada por el fabricante.



La minuciosa revisión tiene por objeto dar certeza al piloto acerca de la aeronavegabilidad de la aeronave, tanto desde el punto de vista reglamentario como desde el punto de vista físico, ello para poder efectuar un vuelo seguro.

Un chequeo completo de prevuelo de travesía incluye una revisión de las bitácoras. No se requiere que éstas estén a bordo cuando se opere la aeronave y se guardan en Mantenimiento. Incluyen las de: estructura (frame), motor y, en algunos casos, hélice.

Recuerde que en el uso de la lista no hay discrecionalidad

Según el Código Aeronáutico efectuar un vuelo sin haber realizado el chequeo previo, constituye, al menos, una agravación de la responsabilidad penal en caso de accidente.

En el nuestro Club es obligatorio el uso de la lista de chequeo durante todas las fases del vuelo: despegue, montada, crucero, descenso y aterrizaje, debe ser asumido como un hábito por el piloto.

Un acucioso chequeo de prevuelo deberá hacerse antes de cada vuelo, aunque hubiésemos hecho sólo una breve escala a "lavarnos las manos" o a poner combustible. Lo que pasa en tierra o en vuelo puede pasar desapercibido, como el desprendimiento de alguna parte del avión, una tapa de inspección, tapa de aceite y otros. Los tornillos pueden soltarse, las cañerías empezar a filtrar o romperse una manguera. El bombero puede poner el combustible inapropiado o dejar una tapa suelta o sencillamente no ponerla. No olvidemos que en vuelo no podemos bajar a la berma a hacer reparaciones y el único responsable del avión es el piloto.

3. Revisión de la documentación y materiales a bordo

- Certificado de matricula del avión.
- Certificado de Aeronavegabilidad.
- Bitácora de motor, del avión y de hélice.
- Manual de Operaciones del avión.
- Manifiesto de Vuelo.
- Código de Señales tierra-aire del SAR.
- Botiquín.
- Tarjeta de Crédito de Combustible.
- Aceite, bidón y embudo.
- Barra de tiro, vaso de despiche.
- Licencia y Bitácora Personal.
- Cartas de Navegación de la zonas que se volarán.
- Notams.
- Condiciones meteorológicas.
- Plotter y Dalton.
- GPS (Opcional).

Club Aéreo del Personal de BancoEstado Escuela de Vuelo y Operaciones

4. Plan de Vuelo

Es obligación de los pilotos llenar y presentar un Plan de Vuelo cuando las disposiciones de la Autoridad Aeronáutica así lo exijan. También está obligado a su correspondiente cancelación con las dependencias de servicios de tránsito aéreo que correspondan.

5. Briefing a Pasajeros

El piloto debe dar a conocer a sus pasajeros por medio de informaciones verbales u otros métodos, la ubicación y el uso de:

- Los cinturones de seguridad.
- Las salidas y orden de escape.
- Los extintores.
- Los bolsas de mareo.

El piloto se asegurará que todos los pasajeros mantendrán abrochados sus cinturones de seguridad mientras estén en sus puestos y que en caso de que un pasajero ocupe un asiento de piloto mantendrá abrochado el arnés de seguridad durante las fases de despegue y aterrizaje.

En caso de menores de edad, estos irán sobre los cinturones, en brazos de un adulto y en lo posible evitar el asiento delantero.

Siempre es deseable que el Piloto recomiende a los pasajeros ir al baño antes de iniciar un Vuelo.

6. De los movimientos en tierra, carguío de combustible y aceite

La aeronave que opere en un aeródromo controlado no deberá efectuar rodaje en el área de maniobras sin autorización de la torre de control del aeródromo y deberá cumplir las instrucciones que le dé dicho servicio.

No se deberá reabastecer de combustible cuando se encuentren pasajeros a bordo, antes de cargar combustible deberá solicitar el piloto que desembarquen y mantengan una distancia prudente durante la maniobra, una vez revisado que todo esté en orden, podrá solicitarles que embarquen nuevamente.

Es buena planificación cargar el combustible suficiente para el vuelo a desarrollar y alternativas y/o definir previamente en los vuelos de ruta, los puntos en que efectuará las recargas, cerciorándose antes de volar, en forma telefónica y por revisión de NOTAMS, de la disponibilidad de combustible y aceite.

Cada vez que se rellene con aceite, se debe tener el máximo cuidado con no derramar fuera del tubo de relleno, siendo preferente que esta actividad la realice alguien capacitado.

Los residuos de combustible y aceite no deben ser arrojados al suelo, sino que en un recipiente adecuado, con ello se evita algún inconveniente posterior y contaminar.

7. Del inicio de la operación

Poner en marcha y detener el motor en las zonas autorizadas.

En pistas de tierra efectuar el rodaje con un máximo de 1.100 RPM, a objeto de evitar el picado de las hélices que al girar a altas revoluciones succionan piedras que producen el daño señalado. Así mismo la prueba de aire caliente al carburador (si corresponde), debe ser breve ya que el aire que ingresa a los cilindros por esa operación no es filtrado.

Club Aéreo del Personal de BancoEstado Escuela de Vuelo y Operaciones

III. DURANTE EL VUELO MISMO

1. Recomendaciones

Tratar con sumo cuidado y delicadeza todos los elementos de operación de cada aeronave, tales como perillas de radios y equipos, ajuste de los aceleradores, paso variable etc.

Use las listas de chequeo, ellas son imprescindibles para ayudarnos a recordar todos los puntos a inspeccionar en cada etapa del vuelo

Recuerde chequear el ELT (los primeros 10 min. de cada hora) o sólo carga de la batería, conforme a Manual y procedimientos en uso.



Siempre mire hacia fuera, con el uso de nuevas tecnologías, algunos pilotos se concentran más en su funcionamiento que en mirar dónde van, se recomienda programarlos antes del vuelo y tenerlos como apoyo, baste recordar que los pilotos antiguos volaban en aviones sin Horizonte Artificial, Radios, o GPS, y no tenían problemas en llegar a destino.

En todo tipo de vuelo, especialmente en ruta, ajustarse a las potencias recomendadas para cada nivel y tipo de avión.

2. En emergencias y situaciones de peligro

Mantenga el control del avión y logrado esto, enfrente el problema. Revise mentalmente los procedimientos de emergencias que ya hizo en la PLANIFICACIÓN. Un momento de calma para determinar que está ocurriendo realmente ayudará a evitar que la situación empeore. Esto es aplicable a todo, no sólo a las situaciones de emergencia. No olvide, PIENSE qué va a hacer. VEA donde lleva su mano, y después actúe. Notifique su situación y aterrice lo antes posible.

Si una situación de emergencia que ponga en peligro la seguridad de las personas o del avión, exige tomar medidas que infrinjan los reglamentos o procedimientos, el piloto al mando notificará sin demora este hecho a la autoridad aeronáutica y al Club.



Club Aéreo del Personal de BancoEstado Escuela de Vuelo y Operaciones



Los pilotos deberán notificar, lo antes posible, a las dependencias de los Servicios de Tránsito Aéreo que corresponda cuando encuentren condiciones meteorológicas que probablemente afecten la seguridad de otras aeronaves.

Las condiciones de vuelo peligrosas, que no sean las relacionadas con fenómenos meteorológicos, que se encuentren en ruta deberán notificarse lo antes posible, con el máximo de detalles, para contribuir a la seguridad de las otras aeronaves.

3. Otros

Insistimos en usar lista de chequeo, ¿Está la luz de aterrizaje encendida cuando debe estarlo?, ¿La mezcla está rica para el aterrizaje?

Finalmente en los aterrizajes, tener cuidado de no presionar los frenos al momento de tocar la pista, ya que ello produce desgaste irregular y en algunos casos daño irreparable a los neumáticos.

IV. DESPUES DEL VUELO

- Después de cada operación colocar funda tubo pitot, dejar los sistemas cortados o apagados, cinturones de seguridad ordenados, sin frenos.
- Dejará dentro del maletín todos los elementos pertenecientes a la aeronave.
- El piloto deberá dar cuenta de su arribo.
- Estacionará la aeronave dentro del hangar después de cada vuelo, en caso que no siga siendo utilizada por otro piloto. Cada vez que estacione una aeronave dentro del hangar, se solicita tener el máximo de cuidado para no golpear a las estacionadas.
- Informará de toda novedad que hubiera observado, dejando registro en el libro mantenimiento
- Completará el Manifiesto de Vuelo, dejando constancia de las novedades que hubiere observado en el avión durante el transcurso del vuelo, y registrando la cantidad de combustible remanente. De acuerdo con una indicación de la DGAC los manifiestos de vuelo deben llenarse con todos los datos indicados, deben anotar el nombre de los pasajeros.
- Completará la Hoja de Reportes.
- Deberá pagar el valor del vuelo inmediatamente después de haber aterrizado.

V. SIEMPRE RECORDAR

La vida es el activo máspreciado de todos, aún superior al material de vuelo, pero eso no significa poder utilizarlo negligentemente o no llevar su mantenimiento conforme a las normativas, vivamos la “Seguridad”.