

Procedimiento para Chequeo - Estandarizaciones Club Aéreo Personal BancoEstado



Criterios para Participar de la actividad del ClubAéreo del PersonalBancoestado

- Estar al día en sus obligaciones económicas con el Club
- Haber estado presente en reunión informativa de la actividad a realizar.
- La Asignacion de Instructores será por sorteo.
- No estar suspendido por sanciones emanadas de la Comisión de disciplina.
- Deberá presentar en la administración del Club copia de su Licencia por ambos lados y fotocopia de bitácora con actividad realizada en año 2019-2020
- El Piloto deberá portar licencia y bitácora personal de vuelo (Dan 61, 61-11)

Procedimientos Administrativos

- Procedimiento de desplazamiento de Covid-19
- Solicitud aeronave
- Revisión de Libro de Novedades
- Confección Peso & Balance
- Solicitud Encargado de Maletín de la Aeronave

Del Manual del Avión

- Saber navegar por el Manual del avión, en particular en los capítulos de **EMERGENCIAS**, Procedimientos y Sistemas.
- **Conocer Codificación Transpondedor:**
 - 7500 interferencia ilícita
 - 7600 falla comunicaciones
 - 7700 emergencia

Check en Tierra

- Se considerara una evaluación en C172, para la evaluación y posterior instrucción si corresponde.
- Se incorporara un set de preguntas escritas
- Limitaciones aeronave de “**memoria**”
- Efectuar Pre vuelo según Check List
- Solicitar a encargado sacar avión del hangar

Procedimientos en Tierra (evaluación de los Instructores)

El Instructor evaluara a los Pilotos de acuerdo con los siguientes Procedimientos:

- **Puesta en marcha (todo lo que incluye)**
- **Prueba frenos (cuando efectúa la prueba)**
- **Prueba instrumentos Giroscópicos (cuando efectúa la prueba)**
- **Prueba válvulas de paso de combustible (cuando y donde efectuar la prueba)**
- **Procedimientos de acuerdo a check List de cada aeronave.(uso de lista de chequeo)**

Preguntas Evaluación C172:

- 1.- Cuantos Capítulos tiene el manual del C172, y cuales son: (pag 2)
- 2.- Mencione características del motor a saber; (Pag 1-3)
 - * motor
 - * tipo de motor
- cuantos HP y a cuantas revoluciones Máximas
- 3.- Tipo de combustible (pag.1-4)
 - *Galones Totales
 - *Galones Usables
 - *Autonomía
- 4.- Capacidad de aceite (pág. 1-4, 7-18)
Sump:
Total:
Mínimo Usable:

Preguntas Evaluación C172:

- **5.-**Peso máximo de la aeronave, capacidad total de libras (pág1-5)
- **6.-**limitaciones de la aeronave: (pag2-4)

*VNE =

*VNO =

*VA 2400=

2000=

1600=

*VFE =

*VS =

*VSO =

Velocidad máxima con ventana abierta:

Preguntas Evaluación C172:

- **7.-** Velocidad de planeo en **EMERGENCIAS (3-11)**

*Maximum Glide.....

- **8.-** Enumere acciones en **EMERGENCIA**
inmediatamente DESPUES DEL DESPEGUE: (3-4)

1.-

2.-

3.-

4.-

5.-

6.-

Preguntas Evaluación C172:

- 9.- Enumere acciones en EMERGENCIAS DE MOTOR DURANTE EL VUELO:(3-4)
- 1.-
- 2.-
- 3.-
- 4.-
- 5.-
- 6.-
- Si motor no Arranca, efectuar procedimiento de Aterrizaje sin Potencia

Preguntas Evaluación C172:

- **10.-** Enumere acciones en **EMERGENCIA**
ATERRIZAJE SIN POTENCIA: (pag3-4)
- 1.-
- 2.-
- 3.-
- 4.-
- 5.-
- 6.-
- 7.-
- 8.-
- 9.-

Preguntas Evaluación C172:

- **11.-** En la operación normal de la aeronave indique cual es el máximo demostrado de operación con viento cruzado:(4-3)
- **12.-** En el despegue indique cual es la velocidad de rotación:(pág 4-3)

Preguntas Evaluación C172:

- **13.-** Indique.

VX=

VY=

- **14.-** Indique características de la alarma de stall.(7-35)
- **15.-** Indique cuantos metros requiere (grnd roll) la aeronave para despegar con: (5-14)

2.400lbs.

Flaps10°,full potencia,cero viento.

2000 ft.

10°C

Preguntas Evaluación C172:

- **16.-**Indique características del sistema eléctrico de la aeronave C-172: (7-24)
- **17.-**Indique la velocidad de aterrizaje de la Aeronave C-172.(2-5)(pág41 manual dePP)
- **18.-**Cual es la razón de colocar flaps en el despegue?(pag 38 libro fedach)

Preguntas Evaluación C172:

19.- Que problema se puede producir si se opera con los neumáticos desinflados en los despegues y aterrizajes?

20.- Cómo se manifiesta un problema de magnetos en vuelo?

21.- Que pasa si el avión queda mal estibado en: (pag 90/91 libro fedach)

Con CG hacia adelante:

Con CG hacia atrás:

22.- De la pregunta anterior, cual es la condición mas crítica?

Preguntas Evaluación C172:

23.- Cuales son las reglas para un vuelo VFR y un vuelo VFR especial?:

24.- De la Pagina Web de Nuestro Club Aéreo, mencione que documentos de interés para el Piloto puede encontrar.

Solicitud de Raid Metropolitano

- La Escuela de vuelo les solicitara efectuar una planificación de Raid con tres destinos.
- Uso carta
- Cálculos de combustible
- Tiempos de desplazamiento
- TOC
- TOD
- Esta planificación deberá ser presentada el día de la evaluación.

Factores para pasar a “Re entrenamiento”

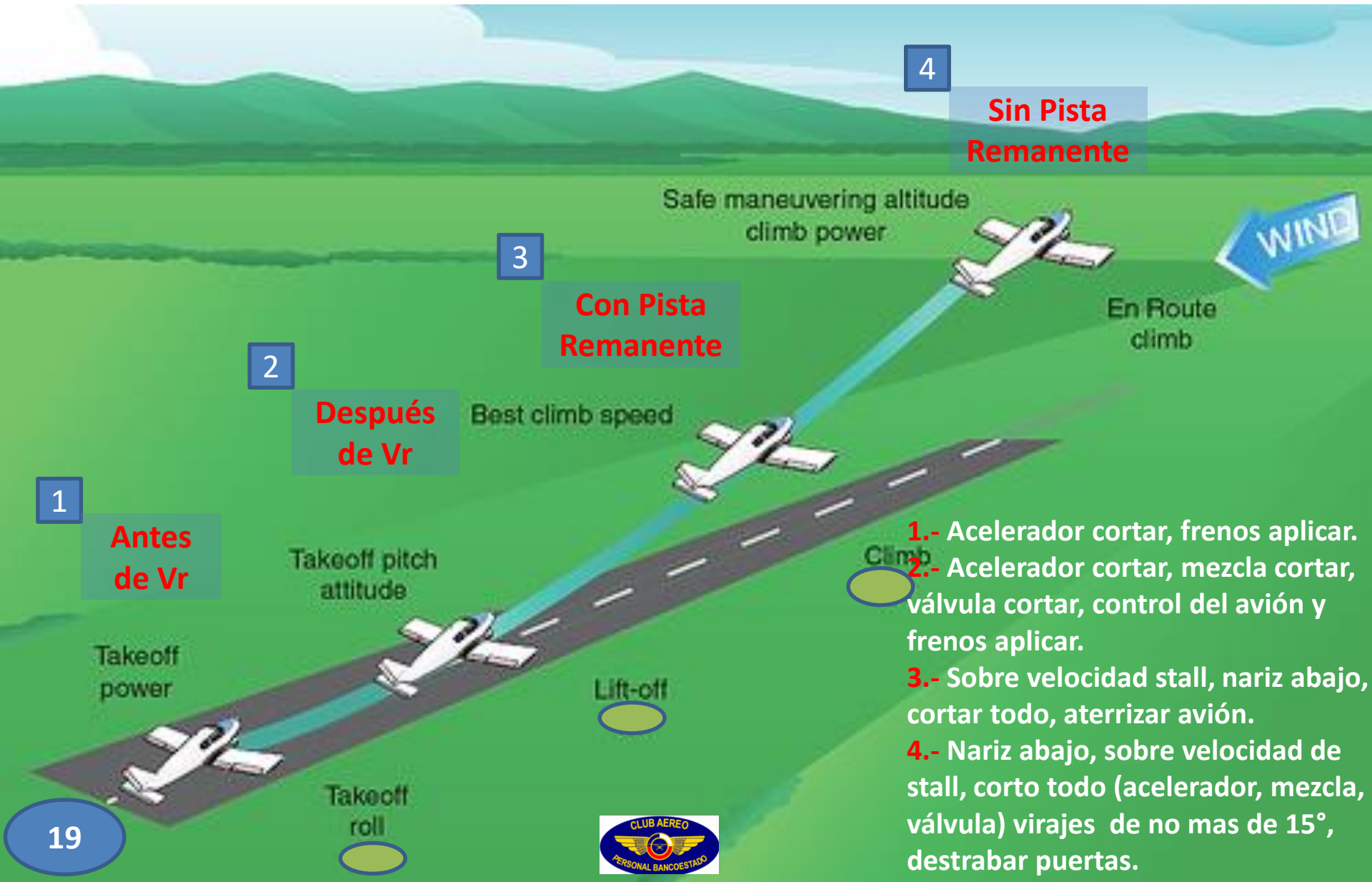
- 1.-No hacer bien el prevuelo, arranque, rodaje y/o el check list antes del despegue.
- 2.-No hacer el briefing antes del despegue.
- 3.-En vuelo, no verificar el check list antes de aterrizaje.
- 4.-Efectuar tránsito sin respetar las pautas y comunicaciones dispuestas para el aeródromo y los rangos operacionales del avión.
- 5.-Efectuar aproximaciones No estabilizadas
- 6.-Rehusar sin potencia necesaria e intentar sacar (limpiar) flap, y/o no cortar el aire caliente.
- 7.-Lo mismo para el toque y despegue
- 8.-Aterrizar después del primer tercio de la pista
- 9.-Entrar en porpoising y no controlarlo oportunamente.
- 10.-No usar el check list en desahogo fuera de pista.

En Losa de Prueba

- Lista Ckeck**PASADA**
- Probar que da RPM Estáticas (**CONOCER LA POTENCIA MAXIMA**)
- Breafing del Despegue (**4 PUNTOS**)



Breafing del despegue



- 1.- Acelerador cortar, frenos aplicar.
- 2.- Acelerador cortar, mezcla cortar, válvula cortar, control del avión y frenos aplicar.
- 3.- Sobre velocidad stall, nariz abajo, cortar todo, aterrizar avión.
- 4.- Nariz abajo, sobre velocidad de stall, corto todo (acelerador, mezcla, válvula) virajes de no mas de 15°, destrabar puertas.

Montada

- Mantener Vx hasta 50 pies, posterior Vy hasta los 400 pies, limpiar el avión
- Posterior a Vy hasta donde sea necesario y posterior aumentar la velocidad de ascenso solo bajando capo. “80-85KT” recomendable (C-172)
- No olvidar Lista de check.

Vuelo nivelado

- Nivelar buscando la Velocidad de crucero, posterior reducción de potencia.
- Posterior a la nivelada se procederá efectuar compensación de combustible *_(posterior 3.000pies)
- Control de combustible cada 30minutos.
- Pasar lista de check.

En Vuelo

Se solicitara lo siguiente:

- Vuelo lento (causas y efectos)
- Stall en la recta y en virajes *(Teoria)
- Procedimiento de **EMERGENCIAS**

SE SOLICITARA AL PILOTO EFECTUAR LOS SIGUIENTES PROCEDIMIENTOS

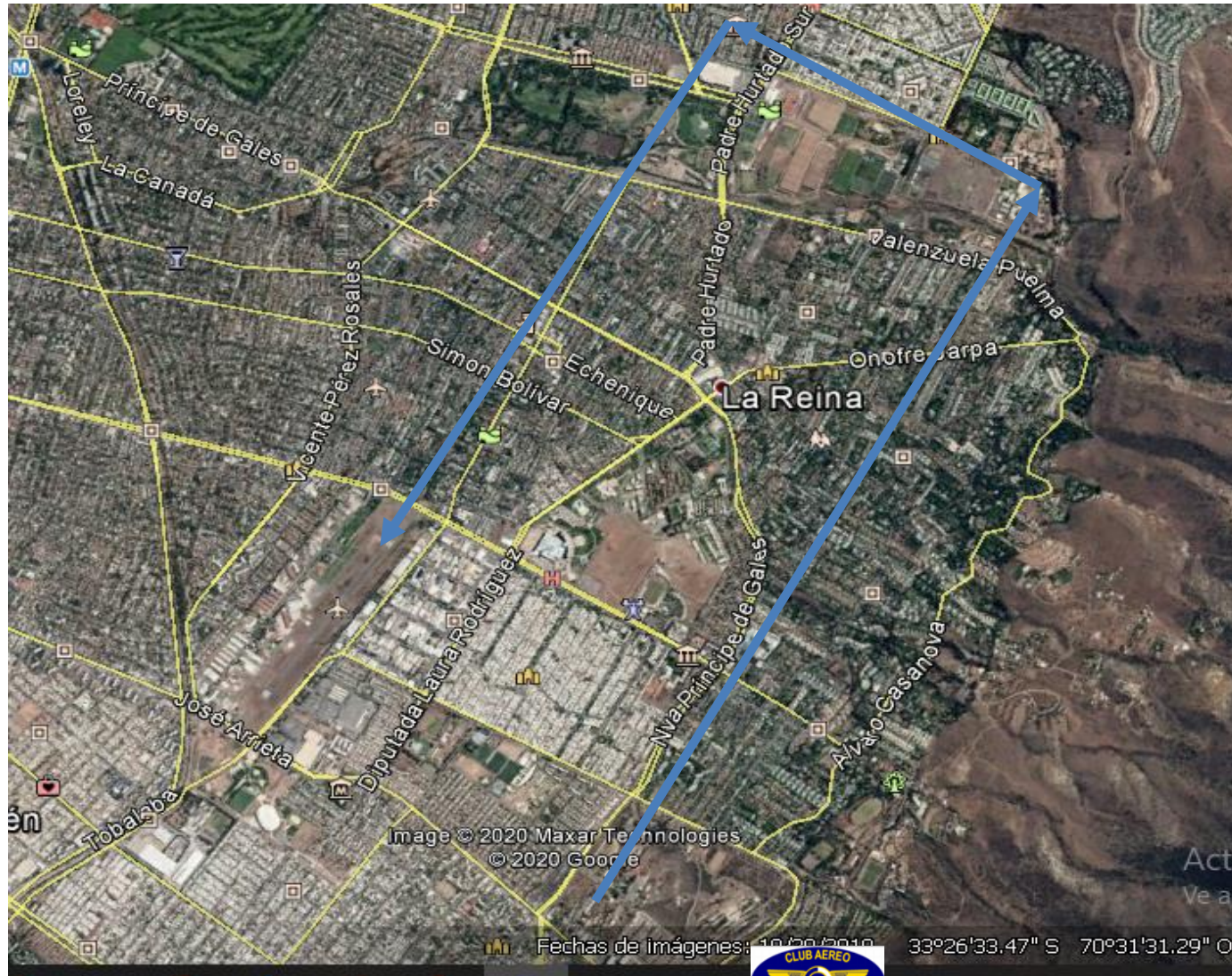
A SABER:

- Circuitos normales con motor
- Aproximaciones sin flaps con motor
- Maniobras de 180 al costado (ralentí)

Pregunta

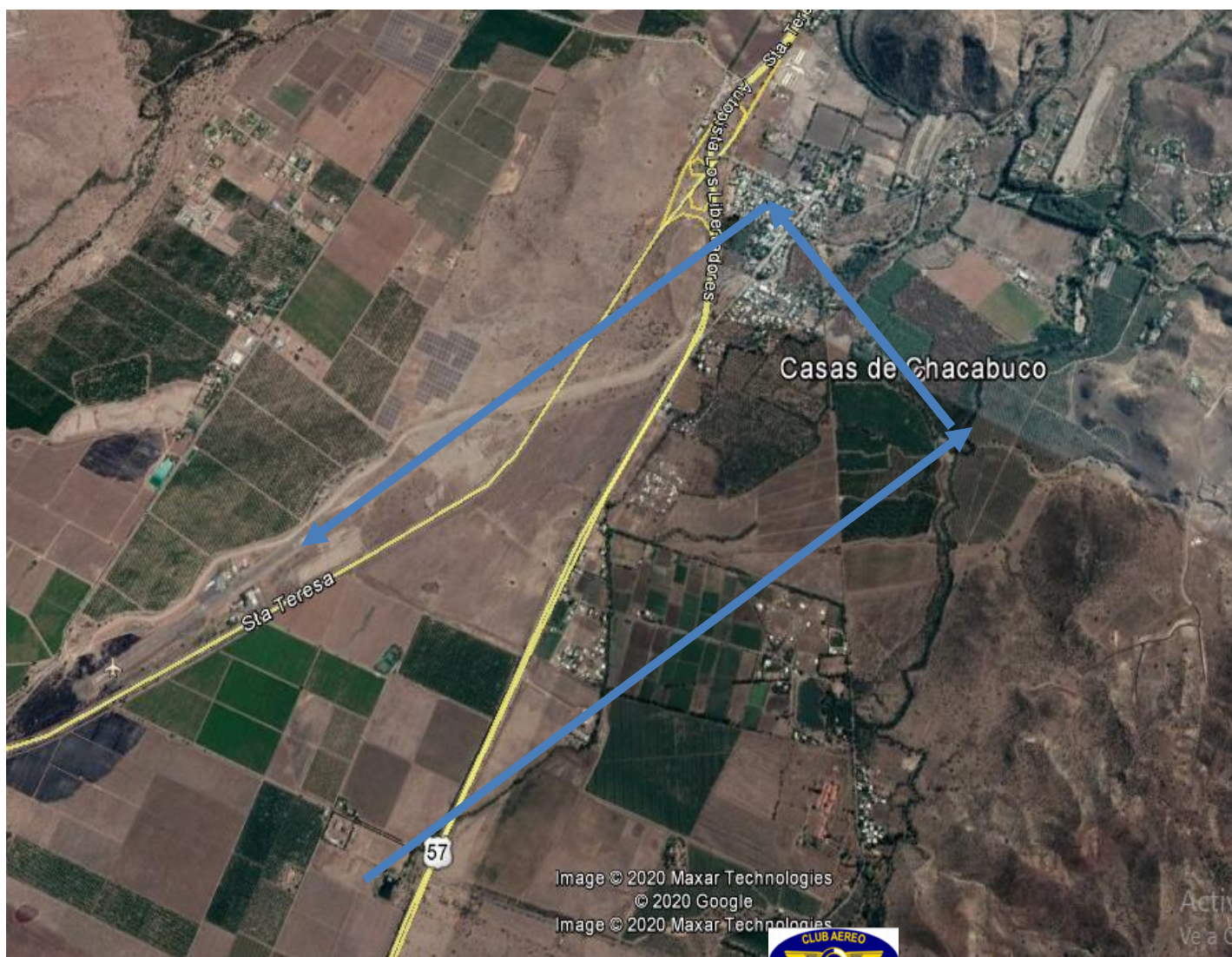
- Cuantos, donde y a que altitud están los circuitos de espera para Sctb?

Circuito de Transito Sctb



Tramo con viento
3.800ft.
Tramo Base
3.000ft.
Interceptar final
2.600ft.

Circuito de Transito SCVH Rwy21/03

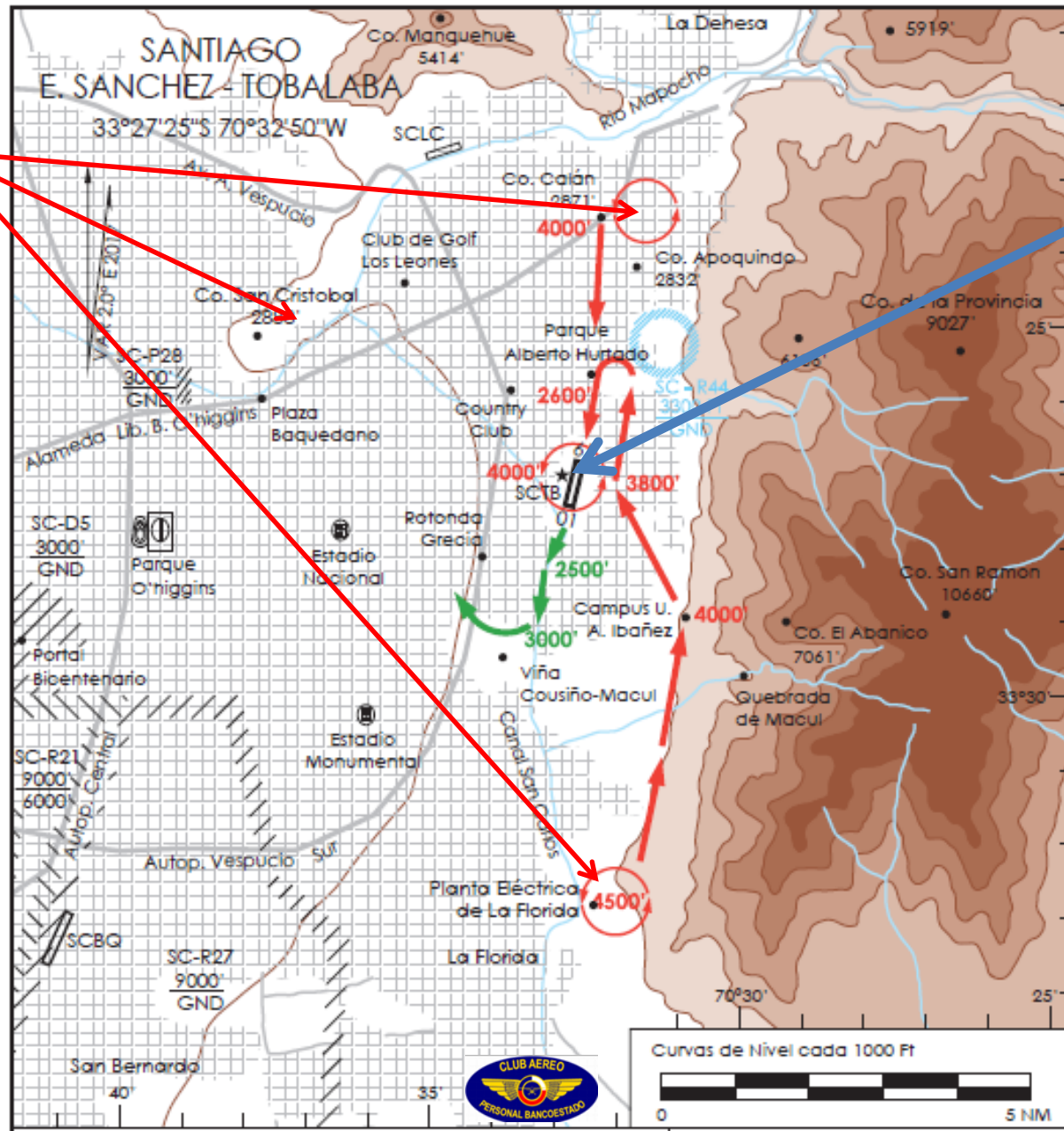


Tramo con viento
3.200ft.
Tramo Base
2.900ft.
Interceptar final
2.500ft.

Circuitos de Espera Sctb con virajes por izquierda

Sin Señal
Celular

Op Tobalaba
223716817
223716818



Circuitos de espera Ad Tobalaba

- **CIRCUITOS DE ESPERA VISUAL(ENR 7-12)**

2.1 Desde el Sur: "**Circuito de espera La Florida**".

Toda aeronave que aproxime desde el Sur, puede ser instruida para ingresar a circuito

de espera vertical Planta Eléctrica La Florida a 4.500 FT. (QNH SCTB) o superior, **con**

virajes por la izquierda utilizando los ductos de la Planta como referencia para ingresar y abandonar el circuito de espera.

Circuitos de espera Ad Tobalaba

2.2 Desde el Oeste: "**Circuito de espera sobre el campo**".

Toda aeronave que aproxime desde el Estadio Nacional puede ser instruida para

ingresar a circuito de espera sobre el campo a 4.000 FT. (QNH SCTB) o superior, de

acuerdo a las siguientes referencias:

Ingreso por el Sur del umbral 01 de SCTB, vertical galpones blancos hasta 1 NM al

Este de pista.

Efectuar espera entre:

- Laguna ex - Restaurante Las Brujas por el Norte; y
 - Galpones blancos por el Sur, tomando como referencia la pista de modo de
- orbitar alrededor de ella **con virajes por la izquierda.**

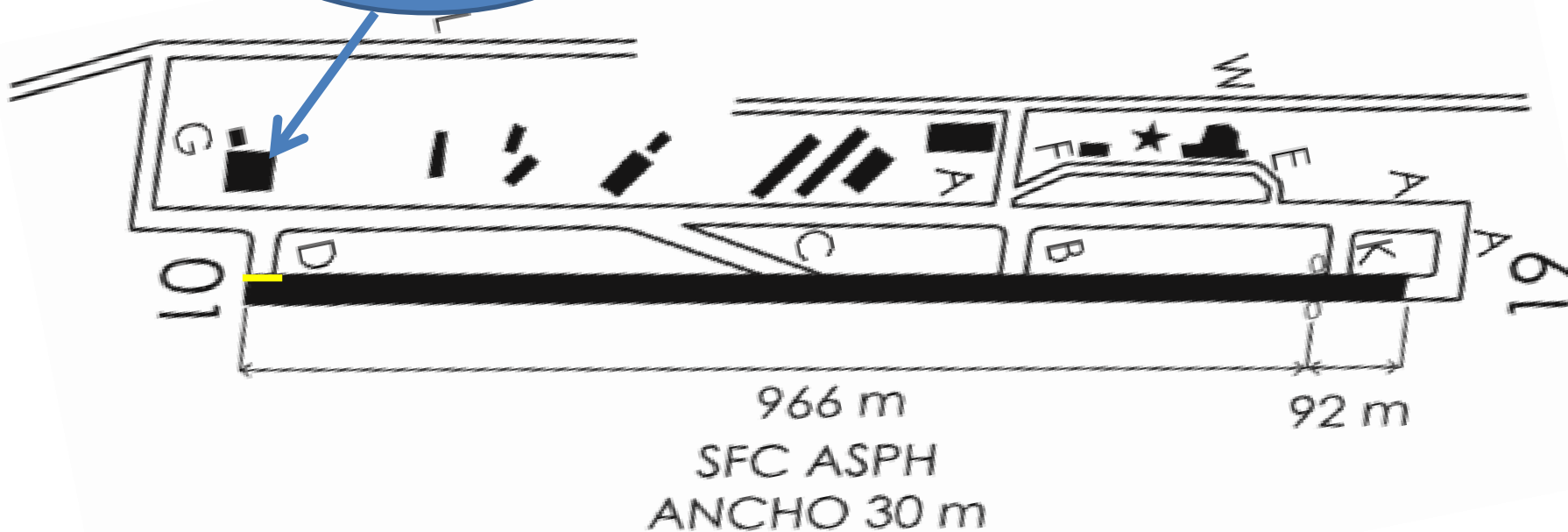
Circuitos de espera Ad Tobalaba

2.3 Desde el Norweste y Norte: "Circuito de espera Calán".

Toda aeronave que aproxime desde San Cristóbal o La Dehesa puede ser instruida para ingresar a circuito de espera a 0.5 NM al Este del Cerro Calan a 4.000 FT. (QNH SCTB) o superior, **con virajes por la izquierda.**

Plano Ad SCTB

Club Aéreo
Personal
BCOESTADO



Distancia desde umbral 1.9 ha calle “Bravo”



Regla

Línea Ruta Polígono Círculo ruta de acceso en 3D

Mide la distancia entre dos puntos en el suelo.

Longitud del mapa: 530.16 Metros

Distancia en el suelo: 530.29

Dirección: 193.36 grados

☒ Navegación con mouse

Guardar Borrar

© 2020 Google

Aproximaciones

Se solicitara lo siguiente:

- Respetar velocidades indicadas en el manual
- Respecto de la aproximación, V_{ref} , conocer La vel. Aterrizaje
- Aproximaciones Estabilizadas.
- Puesta de Ruedas en Primer tercio.

Aproximaciones Estabilizadas

- Listas pasadas
- Ajuste de potencia
- Velocidad NO MENOR a V_{ref} .
- Trayectoria correcta ($\pm 30^\circ$)
- Cambios menores de actitud y rumbo
- Configuración correcta de aterrizaje
- Descensos de no mas de 500 pies

FACTORES

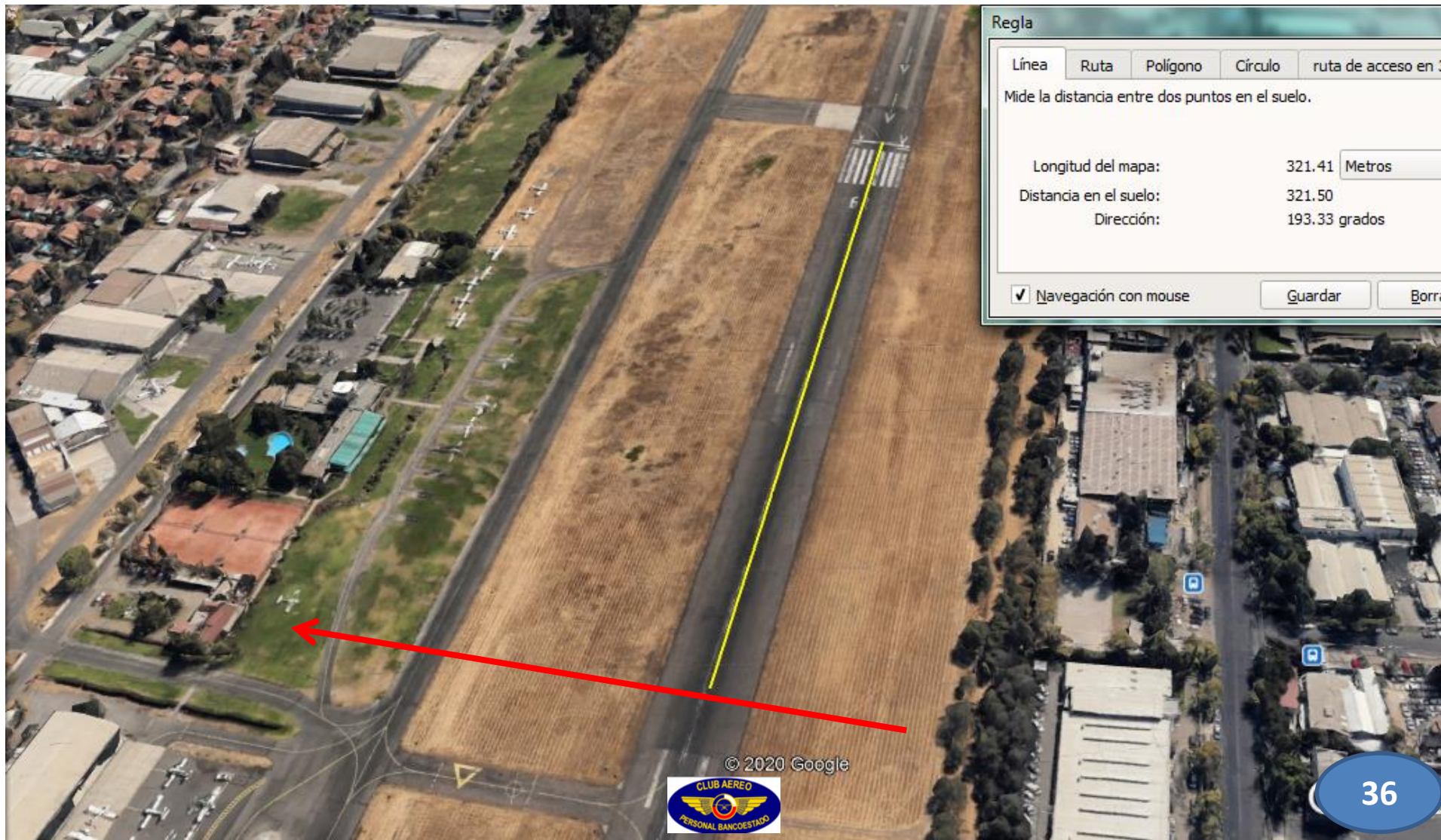
APROXIMACIÓN NO ESTABILIZADA

- Fatiga
- Presión de itinerario
- Presión de ATC o tripulación
- Instrucciones ATC para volar rápido/alto
- Cambio tardío de pista
- Excesivo trabajo de “cabezas abajo”
- Tramo con el viento corto
- Descenso prematuro o tardío
- Conciencia inadecuada de las condiciones de viento
- Incorrecta anticipación de las características de desaceleración del avión
- Falla en reconocer desviaciones de parámetros
- Creer que el avión se estabilizará en el punto apropiado
- Ilusiones visuales



La falla en reconocer la necesidad y ejecutar una ida al aire (sobrepaso) cuando es apropiado, es una causa mayor de los ALAs.

Primer Tercio de Rwy19



Alineado con la RWY

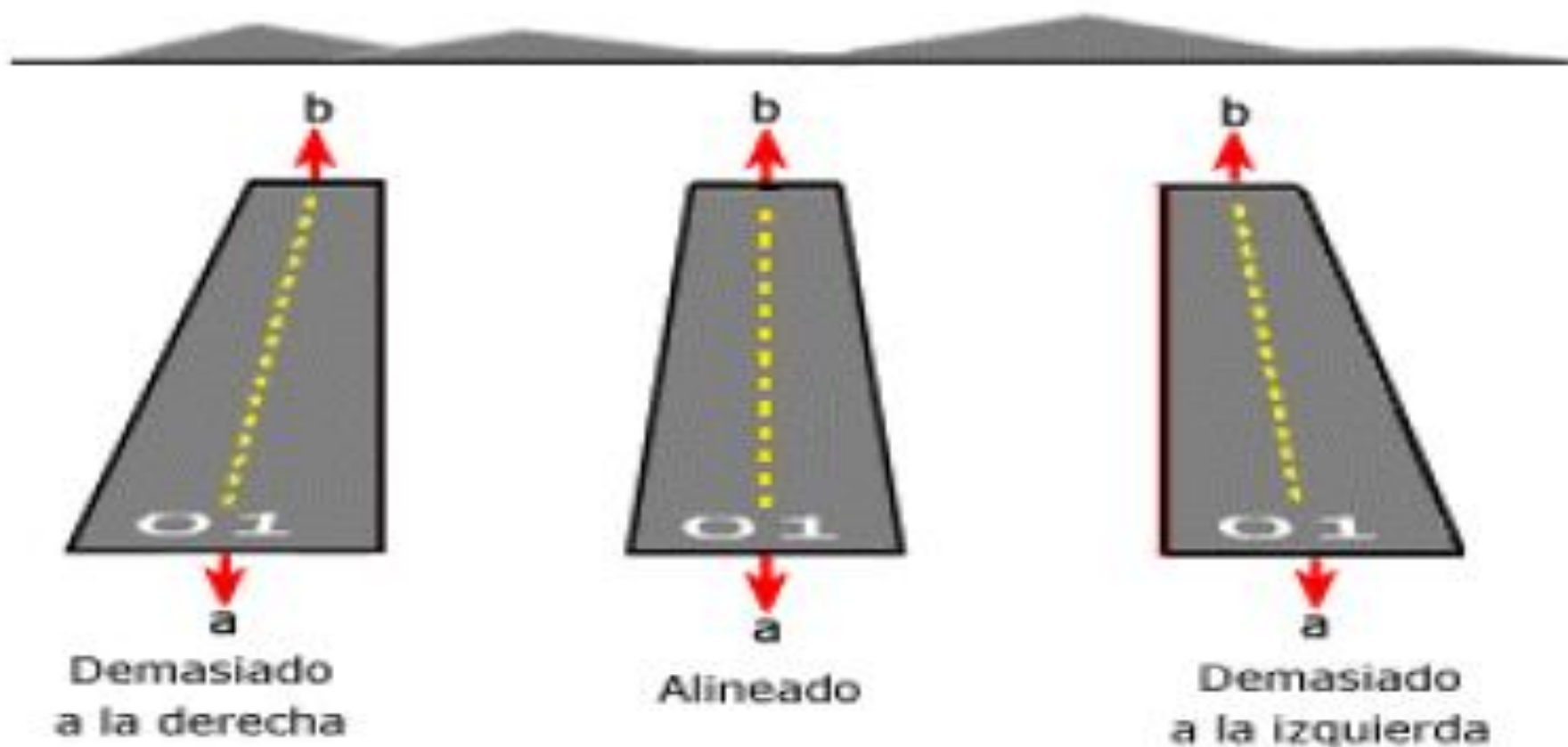
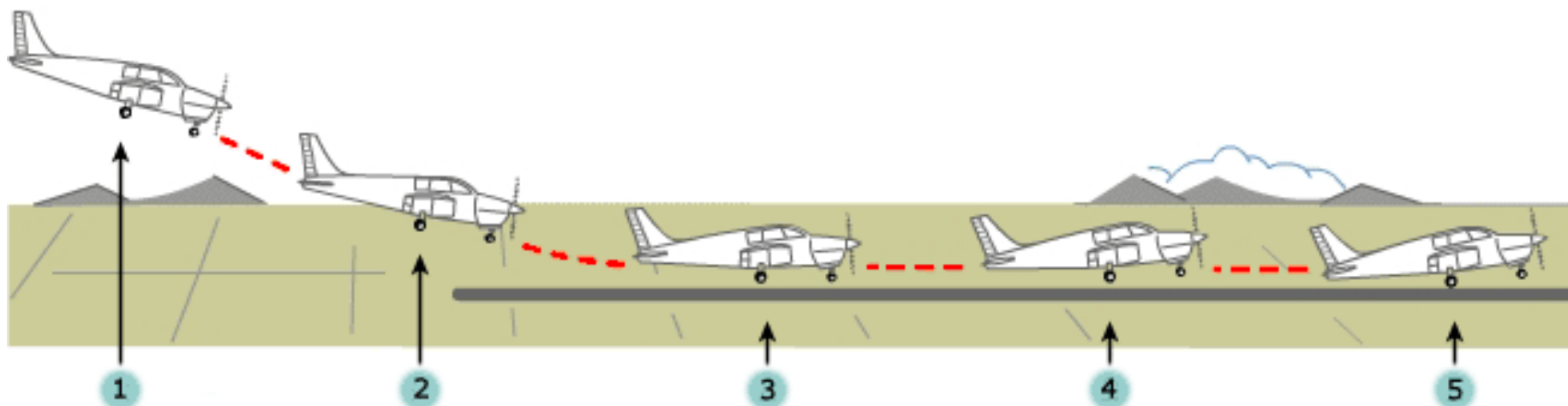


Fig.6.2.10 - Alineación con el eje de la pista.

Aterrizaje



- 1 - Comience la recogida tirando del volante de control, a una altitud que dependerá de la velocidad principalmente.
- 2 - Continúe tirando del volante de control de forma suave y progresiva para cambiar la trayectoria de vuelo.
- 3 - Siga con este proceso hasta encontrarse a pocos centímetros de la pista volando paralelo a ella.
- 4 - Mantenga la poca altitud aumentando el ángulo de ataque a medida que el avión pierde velocidad y quiere hundirse.
- 5 - Ha decelerado tanto que el avión no puede sostenerse en el aire y toma suavemente con el tren principal.

Fig.6.3.9 - Realización de la recogida (flare o roundout).

AD Región Metropolitana

AD Vict. Chac. 21/03

2.139

1.200

3.339

AD Chicureo 23/05

1.886

1.200

3.086

AD Tobalaba 19/01

2.129

1.200

3.320

AD El Corte 29/11

1.024

1.200

2.224

AD Entre Rios 27/09

853

1.200

2.053

AD El Principal 25/07

2.592

1.200

3.792

AD Viña Tarapacá 27/09

1.066

1.200

2.266

AD Estero Seco 16/34

2.461

1.200

3.661



Procedimiento Tiba

- **Frecuencia TIBA (ENR 1.3-3)**

6.1.1 Para efectos que los pilotos puedan transmitir informes y datos complementarios pertinentes y para poner sobre aviso a los pilotos de otras aeronaves que se encuentren en todo aeródromo no controlado y/o en sus proximidades, se utilizará la frecuencia VHF 118.2 MHz de Radiodifusión de Información de Vuelo sobre el Tránsito Aéreo (TIBA).

- **6.2 Frecuencia AFIS**

6.2.1 Para los fines de aconsejar y facilitar información útil para la realización segura y eficaz de los vuelos a todas las aeronaves que se proponen aterrizar o despegar en aquellos aeródromos donde se facilite Servicios de Información de Vuelo de Aeródromos (AFIS), se utilizarán las siguientes frecuencias

VHF:

a) 126. 7 MHz; o

b) 127.7 MHz



- 3.2.3 Toda aeronave deberá transmitir a ciegas la siguiente información, cuando vaya a aterrizar en un aeródromo que opere en frecuencia TIBA 118,2 MHz:
 - a) Identificación de la aeronave;
 - b) Posición;
 - c) Altitud;
 - d) Intenciones;
 - e) Ingreso al circuito de tránsito de aeródromo, en tramo base y en final, cuando corresponda. (DAN 11_10 cap.3)

- **3.2 Operación de Aeronaves (DAN 11-10, capítulo3)**
- 3.2.1 Toda aeronave deberá transmitir a ciegas y mantener escucha en la frecuencia VHF 118,2 MHz de Radiodifusión de Información en Vuelo sobre el Tránsito Aéreo (TIBA), cuando opere en tierra, vuele o vaya a sobrevolar las proximidades de un aeródromo sin servicio de control de aeródromo ni servicio de información de vuelo de aeródromo.
- 3.2.2 Toda aeronave deberá cumplir con lo siguiente, cuando opere en tierra, en vuelo y/o vaya a sobrevolar un aeródromo y opere en frecuencia TIBA 118,2 MHz:

a) Mantener escucha en la frecuencia diez (10) minutos antes de entrar en el espacio aéreo designado y hasta salir del mismo.

b) Las aeronaves que salen mantendrán escucha y transmitirán a ciegas en la frecuencia 118,2 MHz, antes de iniciar el rodaje, antes de ingresar a la pista, su despegue y hasta diez (10) MN del mismo.

c) Las aeronaves que llegan mantendrán escucha y transmitirán a ciegas en frecuencia 118,2 MHz, a partir de diez (10) NM alrededor del aeródromo de que se trate, informarán el tipo de aproximación y la pista en que aterrizará.

Procedimiento Post Vuelo

- Master OFF
- Radios “ON”
- Avionics Power “OFF”
- Transponder en 2000
- Dejar avión Ordenado
- Traba de mandos
- Manifiesto al día
- Maletín en orden
- Funda pitot puesta
- Entrega de llaves
- Libro de novedades

MUCHAS

GRACIAS