

CIRCULAR REGLAMENTARIA		
NORMAS GENERALES Y POLITICAS DE GERENCIA		
20203011-001	FECHA: 30-NOVIEMBRE-2020	

NORMAS GENERALES Y POLITICAS GERENCIAS

1. ENTRENAMIENTO NOCTURNO EN PANDEMIA:

- De acuerdo al oficio No. 5105.109 – 2020034863 del 27 de noviembre de 2020 donde la Aeronáutica Civil concede la autorización para realizar las horas de vuelo nocturno en entrenador estático de la Escuela se dispone lo siguiente:
- Realizar el entrenamiento nocturno de acuerdo a la normatividad de 10:00 Hrs en el dispositivo.
- Se realizará el entrenamiento en el Aeródromo Alfonso Bonilla Aragón donde se efectúa regularmente dicha capacitación.
- Los alternos son SKPE por regulaciones normales de la autoridad aeronáutica, sin embargo, se contempla el aeródromo de la Escuela Militar de Aviación en caso de Emergencia y se practicará el procedimiento para proceder a este.
- Duración del Turno en el Dispositivo Simulador de Vuelo 02:00 Hrs y Comprende:
 - Briefing Inicial
 - Procedimientos Normales
 - Procedimientos Anormales y de Emergencia.
 - Contingencias como: Perdida de Conciencia Situacional, Runway Incursion, Desviaciones del SOP, eventos MACA, CFIT, (se pueden recordar estas situaciones en el Briefing Inicial y dentro del desarrollo del turno contemplar una Contingencia para darle solución).
 - Trafico Rectangular Nocturno
 - Motor Ida al Aire ó Frustrada.
 - Postbriefing.

CIRCULAR REGLAMENTARIA		
NORMAS GENERALES Y POLITICAS DE GERENCIA		
20203011-001	FECHA: 30-NOVIEMBRE-2020	

TRAFICO RECTANGULAR ESTANDAR NOCTURNO

La Aeronave alineada con el eje de la pista, y autorizado por la torre de control a despegar, se aplicará máxima potencia, con los siguientes callouts durante carrera de despegue:

- 1- máxima potencia ajustada (set power) " check"
- 2- velocímetro vivo (speed alive) "check"
- 3- parámetros motor y sistemas normales (en verde) "Systems check"
- 4- 55 kts (172 R) " VR Rotate"

Una vez en el aire, compensamos la aeronave buscando una velocidad segura de 90 kts, a 400 pies sobre el terreno, hago el flujo y la lista de chequeo "After Takeoff Check list"(tráfico con el tren abajo por SOP rev 5), lateral la cabecera 20 iniciar el viraje de 90 grados de recorrido a tramo con el viento cruzado (verbalice: viro a rumbo 290, en ascenso a través de-----, vel-----), con este rumbo abro tiempo, 15 segundos para separación con respecto a la pista. Virar 90 grados a tramo a favor del viento en ascenso para altura de tránsito (verbalice rumbo 200, altura--- y velocidad---) (1000 fts sobre el campo), en Cali es 4200 pies, tomando las respectivas referencias visuales, una vez alcanzada la altura deseada, procederemos al siguiente flujo: 1- Nariz al horizonte, nivelamos, compense el avión para no ejercer fuerzas innecesarias. 2- reduzca de potencia necesaria para mantener 100 Kts. Mantenga rumbo y referencia visual hasta lateral la cabecera de la pista donde va aterrizar (Cabecera 02 está a 7,8 nm del VOR Cali), reduzca la potencia y mantenga la altura, Velocímetro reduzca para vel app 80 kias, pista a 45 grados(7,2 nm del VOR CLO) viramos 90 grados a tramo básico (verbalice rumbo 110, altura 3700 fts y velocidad 80 kias), esperamos para virar a final considerando la corrección de viento y realizamos la lista de chequeo "Before Landing" (verbalice rumbo, altura y velocidad).

Iniciando final con velocidad de 80 kts (Ayudas marcador AS 240 alineado con la trayectoria de la pista 02) , manteniendo un ángulo constante de descenso para aterrizar en el primer tercio de la pista, cortar potencia e iniciar el flare sobre la pista ,compensando para liberar fuerza sobre los controles (utilice sus referencias visuales para el flare), una vez aterrizado controlar el avión en el centro de la pista con pedales y frenos si se requieren, una vez realizado esto prevea por cual calle de rodaje va abandonar la pista activa, efectué el flujo y la lista de chequeo "After Landing Check List".


 Cap. GERMAN A. SIERRA M.
 Operaciones


 Cap. MONICA V. DELGADO MILLAN
 Gerente.