



AUTORIDAD DE AVIACION CIVIL

Km 9½, Carretera Panamericana Ilopango, El Salvador, Centroamérica
Tel: 2565-4416, www.aac.gob.sv

Prueba Práctica Estándar para Licencia de Piloto Privado

SECCION A. Información General

El propósito del documento práctico estándar es para realizar las maniobras de manera segura y adecuada siguiendo los procedimientos correctos.

El Examinador Técnico Designado por la Autoridad de Aviación Civil, tendrá como soporte este documento, para poder evaluar adecuadamente a los aspirantes a licencia piloto privado.

SECCION B. Prueba de Práctica Estándar

1. FASE I

Es la fase inicial, en esta fase el aspirante será capaz de: encendido de la aeronave, revisión de instrumentos durante el taxeo, briefing de emergencia en el despegue, chequeo de frenos, prueba de motor antes del despegue.

La toma de decisión para realizar el vuelo, en esta fase es muy importante, luego de realizar todos los chequeos correspondientes para verificar que la aeronave se encuentra aeronavegable y así poder despegar de manera segura. El ETD, verificara que el aspirante realice todos los chequeos correspondientes, posterior a eso dar el briefing de despegue y solicitar autorización a torre de control.

La comunicación es muy importante, fraseología correspondiente, uso de términos correctos, así como el entendimiento de lo que la torre de control pueda solicitarle al piloto. Esta fase es muy crítica para la toma de decisión, el aspirante debe demostrar que comprende todo el funcionamiento en la aeronave. La información meteorológica, el aspirante debe de demostrar entendimiento de las fuentes de información meteorológica como METAR y TAF.

2. FASE II

Es la fase de despegue y ascenso de manera segura, dependiendo de la aeronave que se está utilizando para la evaluación así será la velocidad de rotación y la velocidad de ascenso. (ver información en POH). Alcanzando la altitud segura (400ft según la regulación, 500ft según lo que se está entrenando) hacer el procedimiento de altitud segura. Flaps up, landing lights off, fuel pumps off. Dependiendo la aeronave.

Proceder al lugar o sector donde se realizará la evaluación, en El Salvador el aérea del aeropuerto de Ilopango, está dividido en 4 sectores, previo al briefing que se haya realizado antes con el alumno, se dirigirá al sector para posterior realizar las maniobras que se evalúan en la Licencia de Piloto Privado. Así mismo si realizara patrones de tráfico para toques y despegues, debe de demostrar la habilidad de identificar e interpretar el patrón de tráfico según la pista en uso (33-15) en el caso del aeropuerto de Ilopango, cumplir con los procedimientos recomendados para realizar el patrón, correcciones de viento para mantener el patrón correcto, mantener la altitud correcta del patrón de trafico, así como también mantener la conciencia situacional para la apropiada separación de los tráficos.

Si durante la evaluación se realiza la práctica de ida al aire, el aspirante debe demostrar control de la aeronave, uso correcto de la lista de chequeo, comunicar con el ATC correctamente, verificar la pista, la dirección e intensidad del viento.

3. FASE III

Esta fase comprende la navegación en condiciones visuales, (orientación por referencia del terreno) el aspirante debe saber en todo momento donde se encuentra.

El ETD revisara que el aspirante sabe su posición y hacia dónde se dirige.

Previo al vuelo se deberá revisar la carta aeronáutica del país para delimitar los rumbos, altitudes y distancias. En esta etapa se revisará el uso correcto de las herramientas tales como: Plotter, Computador de Vuelo, carta aeronáutica, etc.

El aspirante debe demostrar la habilidad para identificar y mitigar cualquier riesgo, preparar, presentar y explicar el plan de vuelo al evaluador, tomando en cuenta toda la información pertinente a la ruta.



AUTORIDAD DE AVIACION CIVIL

Km 9½, Carretera Panamericana Ilopango, El Salvador, Centroamérica
Tel: 2565-4416, www.aac.gob.sv

4. FASE IV

Es la fase donde se revisarán las maniobras de coordinación.

Esta fase comprende las maniobras que los aspirantes deben realizar de forma segura, como por ejemplo:

STALL: es la pérdida de sustentación por un elevado ángulo de ataque. Esta maniobra debe realizarse de manera segura, respetando la altitud segura para su recuperación, debe de realizarse clareando el área de otros posibles tráficos.

Vuelo Lento: se realiza a una velocidad menor a la de crucero, para comprobar la flojedad de mandos, también para la separación de tráficos, para ceder el paso a otras aeronaves, reconocimiento de lugares, salto de paracaidistas, toma de fotografías. Esta maniobra puede realizarse usando flaps, extendiendo el tren de aterrizaje o sin usar flaps y sin extender el tren.

Chandelles: maniobra ascendente 180 grados de máximo rendimiento para ganar altitud y liberar obstáculos, siempre clarear el área y mantener una altitud segura.

Steep turns. Virajes coordinados controlando la velocidad de maniobra, altitud y referencia visual, el aspirante debe demostrar control y orientación, así como también evitar la colisión con otras aeronaves, terreno u obstáculos. Para realizar esta maniobra debe de clarear el área, establecer la velocidad de maniobra recomendada por el fabricante.

Funcionamiento de los sistemas primarios de vuelo (alergones, timon direccional, timon de profundidad)

Funcionamiento de los sistemas secundarios de vuelo (slats, flaps, trim)

Maniobras tomando como referencia el terreno (S sobre carretera, 8 sobre pilones), estas maniobras se hacen tomando como referencia el terreno, tomar en cuenta la dirección e intensidad del viento, así como la visibilidad. Evitando la colisión con otras aeronaves, terreno u obstáculos.

5. FASE V

Procedimientos de emergencia FALLA DE MOTOR.

Se realizará esta maniobra considerando el terreno, altitud y visibilidad.

Manteniendo siempre la separación de los tráficos, el ETD procederá a reducir la potencia del motor llevándola a marcha mínima y el aspirante deberá realizar el procedimiento de falla de motor, esto es en condiciones simuladas. Cada aeronave tiene su propio procedimiento de emergencia, (establecido en el POH) esto es debido al motor que poseen, si tiene bomba de combustible eléctrica, etc.

El aspirante debe controlar la velocidad de planeo, para evitar entrar en pérdida de sustentación, mantener siempre el control direccional de la aeronave en todo tiempo y proceder a realizar el procedimiento de recuperación de motor según POH.

Realizar este procedimiento depende mucho del POH de cada aeronave.

6. FASE VI

Navegación visual.

Se determina la navegación visual, utilizando rumbos, tiempos, consumo de combustible, altitudes a volar según el reglamento alométrico VFR.

El aspirante debe saber utilizar las herramientas para el desarrollo de la ruta visual.

SECCION C. PROCEDIMIENTOS DESPUES DEL VUELO

Determinar que el aspirante demuestra un conocimiento satisfactorio, manejo de riesgo y las habilidades asociadas después del aterrizaje, estacionamiento de la aeronave y procedimientos de asegurar la aeronave.

SECCION D. Bibliografía

FAA PILOT HANDBOOK OF AERONAUTICAL KNOWLEDGE.