

PREPARAÇÃO PADRÃO

1. POTÊNCIA.....20 POL
2. MISTURA.....RICA
3. PASSO.....2450
4. RELÓGIO.....TROCAS TANQUE
5. CINTOS E SUSP.....AJUSTADOS
6. BOLSOS FECHADOS E NENHUM OBJETO SOLTO NA NACELE
7. ÁREA..... CLAREAR (45° - média)

ESTOL COM MOTOR

1. Altitude mínima de **5000ft**
2. Anv alinhada e compensada, buscar referência para manter a reta
3. Realizar a preparação padrão
4. Cabrar **20°**
5. A medida que o avião perde velocidade será necessário corrigir as atitudes de arfagem e o pedal para contrariar a hélice
6. Os comandos perdem eficiência na ordem específica. (Aileron, Profundor e Leme)
7. A buzina de estol soar e no primeiro sinal de estol (Buffeting) iniciar a recuperação cedendo o nariz para **10°** picados e aumentando a potência para máxima **suavemente**
8. Ao iniciar a recuperação, a tendência natural do avião será de **guinar** para a esquerda, devendo ser utilizado **pedal para a direita** para corrigir este efeito.
9. Permanecer com a atitude de **10°** até que o avião atinja **70kt** e então cabrar o avião até que se torne nivelado de uma maneira suave.
10. Ao atingir **100kt**, reajustar a potência para **20pol**

VELOCIDADE REDUZIDA

1. Mínima de **5000ft** / Máxima de **6000ft**
2. Avião nivelado e compensado, manter um ponto de **referência bem distante**
3. Realizar preparação padrão (**sem clarear a área**)
4. Reduzir para **100Kt (17pol)**
5. Fazer curva de pequena inclinação de 45° para qualquer lado e voltar
6. Reduzir a potência até a buzina soar, pedir trem livre e baixar
7. Checar travamento (luzes e buzina)
8. Ligar farol de taxi
9. Aguardar a velocidade cair para **80kt**
10. Reajustar mistura para manter velocidade (**20pol**)
11. Abrir curva de 45° para o lado oposto e retornar
12. Baixar 30° de flape, reduzir a potência para **15pol**
13. Esperar a velocidade reduzir para **70kt**
14. Acelerar para **23pol** a fim de manter a velocidade
15. Com **70kt** curvar 45° para o lado da primeira curva e retornar
16. Executar procedimento de arremetida no ar **mantendo a reta e altitude**
17. Reduzir para **20pol** ao atingir **100kt**

OBS.: Ao configurar o avião, muitas vezes será necessário reajustar a potência para manter a velocidade prevista para o exercício. Ao baixar o trem o nariz desce e ao baixar o flap o avião tende a subir, sendo necessário corrigir esses efeitos.



#027 SATHLER

PARAFUSO



1. Mínima de **7000ft**
2. Aeronave alinhada e compensada
3. Liga a Booster
4. Realiza a preparação padrão
5. Cabrar **20°**
6. Reduzir suavemente e totalmente a compressão
7. Aguardar o buffeting e comandar o pedal a fundo e manche toda para trás (manter essa condição)
8. Ao completar uma volta de 360°, descomandar o parafuso
9. Pedal a fundo para o lado contrário e, simultaneamente, levar o manche em neutro
10. Ao parar o giro, centralizar os pedais e iniciar a recuperação **com asas niveladas (olhar p/ cima)**
11. Recomenda-se que o aluno recupere com uma carga entre **2,5 e 3G**
12. Após o nariz cruzar o horizonte, levar a manete suavemente a pleno e depois nivelar, sem atitude de subida
13. Ao atingir **100kt**, reduzir para **20pol**
14. Desligar a booster

CORRIDA DE DECOLAGEM COM ABORTIVA

1. Aeronave alinhada com a pista
2. Realizar o cheque EM POSIÇÃO PARA DECOLAGEM
3. Ao atingir **60kt**, o instrutor informará o aluno a abortiva
4. Reduzir totalmente os gases, informando 3x a torre
5. Deixar a anv perder a velocidade naturalmente
6. Com **50kt**, realizar o cheque dos freios
7. Após livrar a pista, realizar o cheque após o pouso e retornar para o estacionamento

OBS.: Caso tenha-se atingido o través da torre e ainda não tenha reduzido o motor, o IN deverá fazer isso imediatamente.

ESTOL DE TRÁFEGO

1. Duplo **6000ft** / Solo **7000ft**
2. Realizar a preparação padrão
3. Realizar o cheque de antes do enquadramento na perna do vento
4. Buscar uma referência de 90°
5. Iniciar a curva de média, baixando os flapes e mantendo os **90kt** sem reduzir o motor. Usar de arfagem.
6. Ao final da curva e estabilizado o planeio, **15pol** e passo para mínimo.
7. Realizar nova curva de 90° para o mesmo lado da primeira
8. Ao estabilizar nova proa, informar ao IN o cheque da final **30 - 90 - TREM**
9. Planejar para que o nivelamento ocorra à **1000ft** abaixo da altitude inicial, para isso deverá reduzir totalmente os gases, manter nariz no horizonte
10. Ao primeiro sinal de estol (buzina ou buffeting) iniciar a recuperação com manete a pleno de maneira suave e **mantendo a atitude**. (deve ocorrer com apróx **10°** cabrados)
11. Realizar a arremetida no ar, não sendo necessário esperar **80kt** para recolher o trem, mas verificando o climb positivo.
12. Manter subida com **90kt**, momento em que o exercício acaba.

OBS.: Na recuperação, é comum perder um pouco de altitude para que o avião possa se recuperar com segurança



PANE SIMULADA EM CAMPO PREPARADO

O instrutor reduzirá a potência para **10pol**

8. O aluno enunciará os procedimentos:

Falha do motor em voo

9. Trem e flapes recolher: recolher se estiver baixado
10. Manetes a frente: levar o passo à mínimo
11. Liga a booster: Liga a booster
- Partida no motor em voo**
12. Procedimento apenas enunciado
13. **Pouso forçado**
14. Trem e flapes de acordo - despressuriza o sistema, posiciona a seletora em trem ou flapes e baixa o comando do trem, conforme a necessidade.

PONTO 1

15. **2000ft** de altura
16. Na vertical da cabeceira que será utilizada
17. Pista sobre o bocal de abastecimento do **tq auxiliar** esquerdo
18. Curva para o ponto 2 quando o **bordo de ataque** tocar a cabeceira (Entre pequena/média – próx 20°)
19. Baixa o trem de pouso por emergência (deve estar baixado até o ponto 2)
20. Coloca a seletora de emergência em flape após baixado e travado

PONTO 2

21. entre **1200ft** e **1000ft** de altura
22. Pista entre a estrela e a cinta da asa.
23. Curva para o ponto 3 quando a cabeceira aparecer no bordo de fuga

PONTO 3

24. Entre **800ft** e **700ft** de altura
25. Perpendicular a pista
26. Baixar os flapes pelo sistema de emergência conforme necessidade (máximo de 30°)
27. O IN comandará o início da arremetida a 350ft de altura
28. O IN colocará a seletora de emergência em neutro e pressurizará o sistema. Após isso, e com climb positivo será autorizado o recolhimento do trem e demais itens do checklist.
29. Desligar a booster com **1000ft** de altura.

SUBIDA E DESCIDA NA RETA

1. **Subida na reta**
2. Iniciar com **20pol**
3. Cabrar a atitude de subida
4. Ao atingir **90kt**, manete a frente para manter a velocidade
5. Variar **1000ft**
6. 10% antes da razão de subida, iniciar nivelamento
7. Ao atingir **100kt**, reajustar para **20pol**
8. **Descida na reta**
9. Iniciar com **20pol**
10. Reduzir o motor para **10pol** com o avião ainda nivelado
11. Assumir atitude de descida
12. Manter **90kt**
13. Variar **1000ft**
14. 10% antes da razão de descida, iniciar nivelamento ao mesmo tempo que leva a manete dos gases suavemente toda a frente.
15. - Ao atingir **100kt**, reajustar para **20pol**

OBS.: Assim que reduzir o motor, não descer imediatamente, primeiro espere a velocidade reduzir para 90kt para então baixar o nariz.

PANE A BAIXA ALTURA

1. O IN deverá simular a pane entre **1000ft** e **800ft** de altura, reduzindo os gases para **10pol**
2. O AL controlará a atitude para manter **90kt**
3. O AL definirá um campo para pouso de no máximo 45° de defasagem
4. Levar o passo para mínimo, ligando a booster e cantando o procedimento de falha do motor após a decolagem.
5. Despressurizar o sistema
6. Seletora de emergência em flape
7. O IN comandará o início da arremetida a 350ft de altura
8. O IN colocará a seletora de emergência em neutro e pressurizará o sistema. Após isso, e com climb positivo será autorizado o recolhimento do trem e demais itens do checklist.

ORIENTAÇÃO VOR/GPS

-Mínimo **5000ft**

-Ligar equipamento - frequência 115,8Mhz(VOR)

-Checar o auditivo

T25A:

- Centralizar a barrinha em "TO"

- Identificar qual a posição da AFA e apontar para o IN

- Verificar se há alguma cidade próxima e comparar com a proa de segurança.

T25C: pelo HSI E RMI

-Centralizar a barrinha em "TO" pelo set-course.

-Comparar com o ponteiro no RMI que aponta para a estação (AFA).

- Identificar qual a posição da AFA e apontar para o IN

- Verificar se há alguma cidade próxima e comparar com a proa de segurança.

T25C: pelo GPS

-Pressionar o botão "direct to" no equipamento GPS

-Inserir "SBYS" e pressionar "ENT"

-Confirmar "Pirassununga – Campo Fontenelle" pressionando ENT

-Selecionar a página "NAV-4"

-Curvar até a proa indicada pela referência "BRG" de maneira a equalizar as referências "BRG" e "TRK"

CÓDIGOS E FREQUÊNCIAS

Viatura contra Incêndio.....	FAÍSCA
Ambulância.....	BELATRIX
Helicóptero.....	PÉGASUS

Solo (Setor E).....	VÉSPER (121,7MHz)
Torre (Setor E).....	SOLAR (126,3 MHz)
Área (Setor E).....	ARGOS (134,6 MHz)

Solo (Setor W).....	CANÓPUS (121,9 MHz)
Torre (Setor W).....	CAPELA (118,3 MHz)
Área (Setor W).....	POLÁRIS (123,6 MHz)

Controle (APP).....	FLECHA (120.10 MHz)
OPO 2º EIA.....	FÊNIX (133,0 MHz)
OPO 1º EIA.....	TUCANO (124,3 MHz)

AUXÍLIOS	
VOR/DME (PIR).....	115,80 MHz ILS
(IYS).....	109,30 MHz