

SEMANA AERONÁUTICA 2017

CONCURSO DE PRECISIONES DE 180°

Antecedentes:

La Escuela Profesional de Ciencias Aeronáuticas en el marco de la **Semana Aeronáutica** ha establecido el concurso de precisiones 180° para poner al máximo la destreza obtenida por los pilotos; teniendo como premisa resaltar el esfuerzo intelectual y el interés por las operaciones aéreas realizado a lo largo del año académico.

Requisitos:

1. Ser alumno de la Escuela Profesional de Ciencias Aeronáuticas matriculado en el semestre académico 2017-II.
2. Contar con licencia de Piloto Privado expedida por la DGAC (hasta antes del 01 de setiembre 2017) y tener una experiencia total de más de 60 horas de vuelo (fecha de cierre 31 de agosto 2017).
3. Haber volado la aeronave Cessna 172 S en un tiempo no mayor a 90 días calendario.
4. No ser Piloto Comercial o Instructor de Vuelos.

Bases:

- a. La EPCA exhorta a todos los pilotos a desarrollar los vuelos de acuerdo a las bases, manteniendo un adecuado nivel de seguridad, cumpliendo lo establecido en los manuales de vuelo y otros documentos normativos de conocimiento del piloto; en un marco de respeto y sana competencia.
- b. La EPCA, proporcionará la aeronave Cessna 172S Garmin 1000 para la realización del evento en el aeródromo de Libmandi, cito en carretera panamericana sur kilómetro 49, Lima.
- c. Entrenamiento previo; el concurso se llevará a cabo en tres etapas:
 - i. **Primera Etapa, inscripciones:** las inscripciones son desde el jueves 31 de octubre al viernes 11 de septiembre, la EPCA solo tiene 10 cupos para este concurso.
 - ii. **Segunda etapa, preparación y clasificación:** los pilotos privados concursantes que cumplan con los requisitos deberán contar con un mínimo de 5:00 de saldo para ser entrenados y evaluados, a fin de tener experiencia reciente y familiaridad con la maniobra de precisión 180° en el aeródromo de Libmandi; la evaluación tendrá carácter de eliminatorio.
 - iii. Para la tercera etapa del concurso solo pasarán como máximo los 4 mejores pilotos.

iv. Según lo establecido en el párrafo anterior, los pilotos tendrán 1:00 hora de entrenamiento y posterior 0:30 minutos de evaluación; el tiempo de vuelo en esta etapa será considerado en el avance de horas del piloto en la fase de contacto.

v. Tercera etapa, concurso: la EPCA establecerá y comunicará previamente el día del concurso; ese día los pilotos no tendrán entrenamiento previo y el tiempo de vuelo será de solo 0:30 minutos, en dicho tiempo el piloto podrá realizar las precisiones que estime conveniente respetando la secuencia de uso de pista según indicaciones de la torre de control.

d. Las condiciones meteorológicas mínimas para la realización del entrenamiento y del evento serán las establecidas en la **RAP 91.300 Reglas de Vuelo Visual** (techo de nubes 1500 pies y visibilidad 5km, con tendencia a mejorar).

Precisión de 180 grados (900-1,000 pies indicados):

e. Número de intentos: lo que estime conveniente sin exceder el tiempo de vuelo establecido de 0:30 minutos, se calificará la marca que se acerque más al punto de contacto establecido; ver anexo.

f. Altura del circuito 900-1000 pies indicados. Esta maniobra es ejecutada paralelo y en sentido contrario a la pista de aterrizaje (tramo con el viento de izquierda Rwy32 SPLX) y tiene por objeto simular en lo posible un aterrizaje forzoso real.

g. Puntos del circuito de Precisión 180°; **Punto Bajo** 900-1000 pies indicados paralelo por izquierda a la pista 32, **Punto Llave** 400-500 pies sobre el terreno a 90° de la pista 32.

h. Volando en tramo con el viento de izquierda a la pista 32 a 900-1000 pies indicados verificaremos **Punto Bajo**, se reducirá la potencia a Idle, mezcla rica y colocar 10° de flaps, manteniendo en todo momento no menos de 68 Kts V_G.

i. Al pasar un ancho de ala del comienzo del campo se iniciará el viraje descendente por izquierda de 180°, debiendo encontrarse en el **Punto Llave** a 400-500 pies sobre el terreno y continuar con el aterrizaje final en el punto establecido.

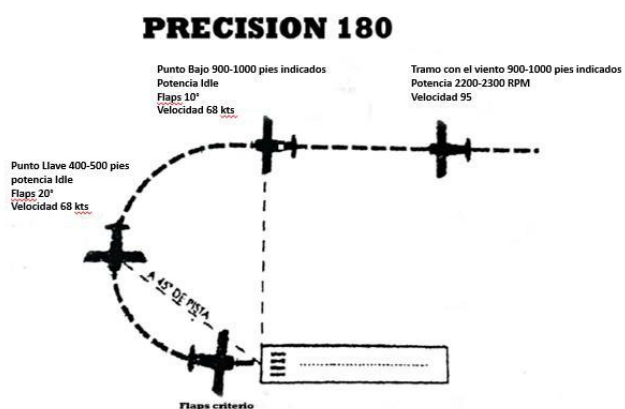
j. Si en final la maniobra se encuentra desestabilizada el Piloto deberá realizar **ida de largo** a fin de no atentar contra la seguridad de vuelos.

k. La EPCA en pro de la seguridad de vuelos se reserva el derecho de establecer la presencia de un Piloto Instructor en la cabina durante el desarrollo del evento, el mismo que no podrá tomar los mandos ni dar ninguna indicación al Piloto a menos que la maniobra se encuentre según lo establecido en el párrafo precedente y tomará los mandos para evitar algún incidente.

l. La EPCA nombrará al (los) juez (jueces) que evaluarán el evento.

m. **Evaluación de la Precisión 180°**; se tomará como válido el intento que se encuentre más cerca al punto de contacto establecido (Bull), se tomará como contacto el punto en el cuál los trenes principales impactan en el pavimento; si la aeronave realiza un rebote, se tomará como punto de contacto el primer punto donde los trenes principales hicieron contacto con el pavimento y no el punto posterior al rebote.

Anexo:



ZONA DE CONTACTO VALIDA Y BULL

