

LISTAS DE COMPROBACIÓN C182S (extraídas POH real)

El texto en cursiva se refieren a comentarios realizados por el Instructor, así como items añadidos al texto original para su uso en simulación.

ANTES DE PONER EN MARCHA EL MOTOR

1. Inspección pre-vuelo -- COMPLETADA.
La inspección pre-vuelo la sustituiremos por configurar el avión de acuerdo a lo requerido en la práctica (avión estacionado con motor parado, combustible, carga, hora, etc), calibración mandos, realizar el plan de vuelo, recabar la documentación necesaria (OFP, Checklist, Cartas, Apuntes, etc).
2. Briefing Pasajero/s -- COMPLETADO.
3. Asientos, cinturones de seguridad -- Ajustar y fijar. Asegurar retenida.
4. Frenos -- PROBAR y APLICAR FRENO DE ESTACIONAMIENTO.
5. Fusibles -- COMPROBAR.
6. Equipamiento eléctrico -- APAGADO.
7. Interruptor Avionica -- APAGADO.
8. Piloto automático -- APAGADO.
9. Aletas de refrigeración -- ABIERTAS.
10. Selector válvula combustible -- AMBAS.
11. Fusibles de aviónica -- COMPROBAR.

PUESTA EN MARCHA DEL MOTOR (con batería)

1. Gases -- ACCIONAR ¼ Pulgada.
2. Paso de hélice -- ALTAS RPM (Toda).
3. Mezcla -- POSICIÓN MEZCLA POBRE.
4. Área de la hélice -- DESPEJADA.
5. Interruptor general (BATERÍA) -- ENCENDIDO.
6. *Luz Beacon -- ENCENDIDA.*
7. Bomba auxiliar de combustible -- ENCENDIDA.
8. Mezcla - AVANZAR toda rica durante 3 o 4 segundos, después volver a posición quitada *(en el simulador se necesita mezcla rica para el arranque).*
9. Bomba auxiliar de combustible-- APAGADA.
10. *Antes de encender el motor -- !LIBRE! (grito para conocimiento de personas alrededor de que se va a poner en marcha el motor)*
11. Interruptor de ignición (encendido) -- ARRANQUE (mantener hasta que el motor arranque).
12. Mezcla -- AVANZAR lentamente hasta RICA cuando el motor arranque.
13. *Alternador -- ENCENDIDO.*
14. *AMPS/VOLTS -- Comprobar que no existe descarga.*
15. *Ajuste palanca de gases -- 1000 RPM.*
16. Presión de aceite -- COMPROBAR. Confirmar aumento de presión al cabo de 30 segundos, si no aumenta se debe apagar el motor para evitar daños.
17. Luces de Navegación -- ENCENDIDAS.
18. Interruptor de Aviónica -- ENCENDIDO.
18. Radios/Navegación -- ENCENDIDO. Seleccionar según se requiera.
19. Flaps -- RETRAIDOS.

TAXI

1. Plan de Vuelo -- ENVIADO
2. Luces de taxi -- ENCENDER.
3. Frenos -- COMPROBAR.
4. Instrumentos -- COMPROBAR durante carreteo indicaciones son correctas.

ANTES DEL DESPEGUE

1. Freno de estacionamiento -- ACTIVADO.
2. Respaldo asientos pasajeros -- POSICIÓN VERTICAL.
3. Asientos y cinturones -- COMPROBAR ASEGURADOS.
4. Puertas de cabina--CERRADAS Y BLOQUEADAS.
5. Controles de vuelo -- LIBRE y CORRECTO.
6. Instrumentos de vuelo -- COMPROBAR Y AJUSTAR.
7. Cantidad de combustible -- COMPROBAR.
8. Mezcla -- RICA.
9. Válvula selección de combustible -- CONFIRMAR POSICIÓN AMBOS.
10. Gases -- 1800 RPM.
 - a. Magnetos -- COMPROBAR (Caída de RPM menor de 150 RPM en cada magneto y menos de 50 RPM de diferencia entre ambas).
 - b. Paso de hélice -- CICLO DE ALTAS A BAJAS RPM; RETORNAR RPM (COMPLETAMENTE DENTRO).
 - c. Indicador de vacío -- COMPROBAR
 - d. Instrumentos de motor y amperímetro -- COMPROBAR
11. Panel de alarmas -- ASEGURARSE DE QUE NO HAY NINGUNA ILUMINADA
12. Gases-- COMPROBAR POSICIÓN IDLE (Mínimo).
13. Gases -- 1000 RPM ó menos.
14. Anillo de fricción de gases -- AJUSTAR (*sensibilidad del mando de gases*)
15. Luces estroboscópicas -- COMO SE REQUIERA.
16. Radios y aviónica -- AJUSTAR
17. Selector NAV/GPS/HSI (si existe) -- AJUSTAR.
18. Piloto automático (si existe) -- APAGADO.
19. Compensadores de profundidad y timón -- AJUSTAR PARA DESPEGUE (*En la C182S de la Escuela sólo podemos usar el compensador de profundidad*)
20. Flaps -- AJUSTAR PARA DESPEGUE (0° TO 20°).
21. Aletas de ventilación -- ABIERTAS
22. Frenos -- Soltar

COMPROBACIONES EN PUNTO DE ESPERA (con autorización de entrada en pista)

1. Grabación Caja negra -- COMPROBAR
2. Transponder -- 7000 ó ASIGNADO POR ATC, EN MODO CHARLIE.
3. Luces -- ENCENDER LUCES DE DESPEGUE/ATERRIZAJE (apagar luces taxi).

DESPEGUE

DESPEGUE NORMAL

1. Flaps -- 0° - 20°.
2. Potencia -- GASES A TOPE y 2400 RPM.
3. Mezcla -- RICA (la mezcla deberá empobrecerse para obtener el flujo de combustible de máxima potencia según placa)
4. Control del timón de profundidad -- LEVANTAR LA RUEDA DELANTERA (50-60 KIAS).
5. Velocidad de ascenso -- 70 KIAS (flaps 20°), 80 KIAS (flaps 0°).
6. Flaps -- RETRAER (*poco antes de alcanzar la altura de seguridad "500 ft AGL"*)

DESPEGUE PISTA CORTA

1. Flaps -- 20°.
2. Frenos-- APLICAR.
3. Potencia -- Gases a tope y 2400 RPM.
4. Mezcla -- Empobrecer para obtener el flujo de combustible de máxima potencia según placa
5. Frenos -- SOLTAR
6. Control del timón de profundidad-- Mantener ligeramente una actitud de cola baja

7. Velocidad de ascenso -- 58 KIAS (hasta librar los obstáculos).
8. Flaps -- Quitar lentamente después de alcanzar 70 KIAS.

ASCENSO EN VUELO

ASCENSO NORMAL

1. Velocidad -- 85-95 KIAS.
2. Potencia -- 23' Hg ó MÁXIMA POTENCIA (lo que resulte menor), y 2400 RPM.
3. Mezcla -- 15 GPH (*indicador fuel flow*) ó TODA RICA (lo que resulte menor).
4. Válvula selectora de combustible -- AMBAS.
5. Aletas de refrigeración -- ABIERTAS si se requiere.

CONFIGURACIÓN MÁXIMO ASCENSO (PERFORMANCE)

1. Velocidad -- 80 KIAS a nivel del mar ó 72 KIAS a 10.000 pies.
2. Potencia -- MÁXIMA POTENCIA y PASO DE HÉLICE a 2400 RPM.
3. Mezcla -- EMPOBRECER para obtener el flujo de combustible de máxima potencia según placa.
4. Aletas de refrigeración -- ABIERTAS
5. Válvula selectora de combustible -- AMBAS.

CRUCERO

1. Gases -- 15-23 in. Hg, 2000-2400 RPM (No more than 80%).
2. Compensador de profundidad -- AJUSTAR.
3. Mezcla -- EMPOBRECER (*ajustar al mejor consumo, ver EGT*).
4. Aletas de ventilación -- CERRADAS.

DESCENSO

1. Potencia -- COMO SE REQUIERA.
2. Mezcla -- ENRIQUECER PROGRESIVAMENTE COMO SE REQUIERA.
3. Aletas de ventilación -- CERRADAS.
4. Válvula selector de combustible -- AMBAS.
5. Selector NAV/GPS/HSI Switch (si existe) -- AJUSTAR
6. Flaps -- COMO SE REQUIERA (0°-10° por debajo de 140 KIAS; 10°-20° por debajo de 120 KIAS; 20°- TOPE por debajo de 100 KIAS). *En Bender se penaliza la extensión de flaps por encima de 100 KIAS.*

ANTES DE ATERRIZAR

1. Respaldos de asientos de piloto y pasajeros-- POSICIÓN VERTICAL
2. Asientos y cinturones -- ASEGURADOS Y BLOQUEADOS
3. Válvula selector de combustible -- AMBOS.
4. Mezcla -- RICA.
5. Paso de Hélice -- ALTAS RPM.
6. Luces Aterrizaje y Taxi -- ENCENDIDAS.
7. Piloto automático (si existe) -- APAGADO.

ATERRIZAJE

ATERRIZAJE NORMAL

1. Velocidad -- 70-80 KIAS (flaps arriba).
2. Flaps--COMO SE REQUIERA (0°-10° por debajo de 140 KIAS; 10°-20° por debajo de 120 KIAS; 20°- TOPE por debajo de 100 KIAS).
3. Velocidad -- 60-70 KIAS (TOTALMENTE DESPLEGADOS).

4. Potencia -- REDUCIR al mínimo cuando se libren los obstáculos.
5. Compensador de profundidad -- AJUSTAR como se requiera.
6. Toma -- RUEDAS PRINCIPALES PRIMERO.
7. Carrera en aterrizaje-- BAJAR RUEDA DE MORRO SUAVEMENTE.
8. Frenos -- MINIMO REQUERIDO

ATERRIZAJE EN PISTA CORTA

1. Velocidad -- 70-80 KIAS (flaps arriba).
2. Flaps -- TOTALMENTE DESPLEGADO (por debajo de 100 KIAS).
3. Velocidad -- 60 KIAS hasta la recogida
4. Compensador de profundidad -- AJUSTAR como requiera.
5. Toma -- RUEDAS PRINCIPALES PRIMERO.
6. Brakes -- APLICAR MÁXIMO.
7. Flaps -- RETRAER para obtener la máxima efectividad de los frenos.

ATERRIZAJE FRUSTRADO

1. Potencia -- GASES A TOPE y 2400 RPM.
2. Flaps -- RETRAER A 20°.
3. Velocidad de ascenso -- 55 KIAS.
4. Flaps -- RETRAER lentamente tras alcanzar altura de seguridad y 70 KIAS.
5. Aletas de ventilación -- ABIERTAS.

DESPUÉS DEL ATERRIZAJE

1. Flaps -- RETRAER.
2. Aletas de ventilación -- ABIERTAS.
3. *Luces de aterrizaje* -- APAGADAS.
4. *Transponder* -- MODO S

PARADA DEL MOTOR/ASEGURAR AVIÓN

1. Freno de estacionamiento -- APLICADO.
2. Gases -- MÍNIMO (*Ralenti*).
3. Equipamiento eléctrico, Interruptor Aviónica, Piloto Automático – APAGADOS
4. Mezcla -- CORTAR
5. Llave de encendido -- APAGADO.
6. Interruptores principales (*batería y alternador*) -- APAGADOS.
7. Bloqueo de mandos -- INSTALAR.
8. Válvula selectora de combustible -- IZQUIERDA ó DERECHA para prevenir alimentación cruzada.