

CASO PRÁCTICO B

ATO.S.L es una Organización de Formación Aprobada (ATO) que opera una aeronave monomotor de pistón para impartir la formación correspondiente a la licencia PPL (A). En su programa de entrenamiento incluye la realización de aterrizajes forzosos simulados.

- 1- ¿Cuál es a altitud mínima hasta la que se puede descender en el transcurso de dichos entrenamientos y las condiciones necesarias según la normativa vigente?

Para extender sus actividades y ofrecer cursos para la obtención de la habilitación de tipo para Beechcraft C90, la ATO se plantea adquirir un ejemplar del mismo. La Beechcraft C90 es un bimotor turbohélice que tiene las características técnicas que se muestran en la siguiente tabla:

EXTERNAL DIMENSIONS			WEIGHTS		
Wingspan	53 ft 8 in	16.36 m	Max Takeoff Weight	10,485 lb	4,756 kg
Max Aircraft Length	35 ft 6 in	10.82 m	Basic Operating Weight*	7,265 lb	3,295 kg
Max Tail Height	14 ft 3 in	4.34 m	Useful Load	3,280 lb	1,488 kg
INTERNAL DIMENSIONS			MAXIMUM OCCUPANTS		
Length	12 ft 7 in	3.84 m	8		
Width	4 ft 6 in	1.37 m	PERFORMANCE		
Height	4 ft 9 in	1.45 m	Max Cruise Speed (313 mph)	272 kt	504 km/h
Engines Pratt & Whitney Canada PT6A-135A			Max Operating Altitude	30,000 ft	9,144 m
Output (ISA+30°C)	550 shp	410kW	Range: Ferry	1,260 nm	2,334 km
			Takeoff Distance (MTOW)	1,984 ft	605 m

*Typically equipped with one pilot at 200 pounds. Includes usable fuel and oil

- 2- Dadas las características de la aeronave descrita en el cuadro anterior, ¿Se trataría de una aeronave compleja o una aeronave no compleja? ¿Por qué?

Conforme a lo establecido por EASA la aeronave en cuestión es una aeronave HPA SP, es decir se trata de una aeronave de altas performances single pilot.

- 3- Teniendo en cuenta lo anterior y según se trate de aeronave compleja o no, ¿la ATO tendrá que disponer de instructores de clase (CRI) o instructores de tipo (TRI)? Así mismo, los examinadores que lleven a cabo las pruebas de pericia. ¿Deberán ser examinadores de clase (CRE) o examinadores de tipo (TRE)?
- 4- Teniendo en cuenta la formación que va a impartir la ATO, ¿Qué puestos de responsabilidad serían necesarios? ¿Qué requisitos han de cumplir?

La intención de la ATO es poder realizar vuelos de formación IFR en la región EUR. Para poder evaluar qué equipos debe llevar instalados la compañía necesita conocer cuál es el equipamiento necesario.

- 5- ¿Qué requisitos específicos de equipamiento de navegación, comunicaciones y vigilancia son necesarios en dicha región? Especificar en qué zonas y/o niveles de vuelo son requeridos los equipos correspondientes.
- 6- La aeronave considerada no está equipada con un sistema ACAS pero existe, como opción, instalar un sistema ACAS I o un sistema ACAS II con versión lógica anticolidión 7.0. ¿Qué opciones de equipamiento debería considerar para poder volar en el espacio aéreo de la Unión Europea?
- 7- Según se trate de aeronave compleja o no compleja y conforme al Reglamento (UE) 965/2012 ¿Con que anexo del citado Reglamento deber estar conformes os vuelos de la ATO?

Durante el aterrizaje tras un vuelo de instrucción se produce el bloqueo del sistema de frenado de una de las ruedas del tren principal. Como consecuencia de la asimetría de la acción de frenado la aeronave sale de la zona asfaltada de la pista antes de detenerse por completo. No hay que lamentar daños personales pero los daños producidos en la aeronave son los siguientes:

- Neumático de la rueda afectada reventado
 - Daños importantes en dos de las palas de la hélice del mismo lado
 - Abolladuras en el capó del motor correspondiente por impacto con fragmentos desprendidos de las palas dañadas de la hélice
- 8- Según el Real Decreto 389/1998 de 13 de marzo, sobre investigación de los accidentes e incidentes de aviación civil, que calificación recibiría ese suceso. Razone su respuesta.