



REUNIÓN ESCUELA DE VUELO CAS

FECHA: 28-07-2026

ESTANDARIZACIÓN





TEMA 1: Kit de Invierno DA-20

La aplicación será transitoria, por julio y agosto 2026.

Será evaluado día a día, según las condiciones de temperatura ambiente y/o de gradiente térmico en el aire.

*Por este periodo, y **en el caso de estar instalado el kit**, se solicita a los pilotos/instructores:*

- Monitorear temperatura (T°) de aceite motor.
- Registrar anomalías de temperatura en bitácora (fuera del rango verde)
- Revisar Suplemento N°2 del POH DA20-C1.





TEMA 2: Mezcla

Compensación en Crucero

- **BEST POWER.**
- **65% de potencia del motor.**
- **Máximas RPM:** para motores sin indicador de EGT
- **EGT:** Máxima indicación de T°(peak) → menos 25°F, 50°F, 100°F, por lado rico, dependiendo del fabricante del motor y POH.
- **Lean Assistant** (si está disponible)
- Si hay CHT: verificar límites
- Confirmar $RPM \leq 65\%$ Potencia



En Descenso y Aterrizaje

- El retorno a mezcla rica debe ser **gradual**, acompañando el descenso y evitando cambios bruscos.
- **En final, verificar** mezcla rica.





TEMA 3: Briefing de Emergencia en Despegue

- **Monomotores del CAS.**
- **No reemplaza** los procedimientos específicos de emergencia del POH
- **Complementa** la preparación previa al despegue con un estándar común, simple y verificable.

	11. BRIEFING DE EMERGENCIA EN EL DESPEGUE	EFECTUAR
	12. EN TIERRA CON PISTA REMANENTE.....	ACELERADOR ATRÁS – FRENOS APLICAR
	13. EN TIERRA SIN PISTA REMANENTE.....	ACELERADOR ATRÁS – FRENOS APLICAR – MEZCLA CORTAR – MAGNETOS OFF – MASTER OFF
	14. EN EL AIRE CON PISTA REMANENTE:	VELOCIDAD SOBRE V-STALL – ACELERADOR ATRÁS – FLAPS A DISCRECIÓN – ATERRIZAR
	15. EN EL AIRE SIN PISTA REMANENTE: CON PÉRDIDA PARCIAL DE POTENCIA	VELOCIDAD SOBRE V-STALL – VERIFICAR POTENCIA DISPONIBLE – SI PUEDE CONTINUAR → MONTAR A ALTITUD SEGURA Y REGRESAR A LA PISTA – ATERRIZAR
	16. EN EL AIRE SIN PISTA REMANENTE: CON PÉRDIDA TOTAL DE POTENCIA	VELOCIDAD SOBRE V-STALL – ÁREA ATERRIZAJE NO MÁS DE 30° EJE PISTA ACELERADOR ATRÁS - FLAPS A DISCRECIÓN MEZCLA CORTAR - MAGNETOS OFF – MASTER OFF – ATERRIZAR



TEMA 4: DA-20 Aproximación con Potencia (Cap. 21 Documento Versión Agosto 2024)

Actual →

21.4. Procedimiento

- En SCTB, al iniciar a 3.800 pies el tramo con el viento, reducir potencia a 1.400 RPM, poner flaps T/O (V máx. 100 Kts) y estabilizar a 75 Kts para estar a la cuadra del punto de contacto a 3.300 pies
- En caso de estar autorizado: potencia a 1.400 RPM
- En caso de ser número 2 o 3 en la aproximación, mantener 3.300 pies hasta sector de ingreso a base. Si no se tienen los números a la vista, iniciar montada a 4.000 pies para dirigirse al circuito de espera de Calán. Si se tiene el número a la vista, una vez a la cuadra se puede iniciar la maniobra
- En otros aeródromos mantener en tramo con el viento 1.000 ft AGL y 2.400 RPM hasta la cuadra del punto donde se desea aterrizar
- Iniciar el descenso con potencia a 1.400 RPM
- Estabilizar a 75 Kts con flaps Cruise
- Flaps T/O y volver a estabilizar a velocidad de aproximación c/flaps T/O (65 Kts)
- Iniciar viraje a base cuando el cabezal esté a 45°
- Previo a viraje a final mirar por otros tráficos
- Ingresar a final con un viraje de 90°
- Alinearse con la pista
- Flaps LDG y estabilizar a velocidad de aproximación c/flaps LDG (55 Kts)

41

Documento Versión Rev. ASL_v2 Agosto 2024

→ Cambio:

- En SCTB, iniciar tramo a favor del viento izquierdo RWY 19 a 3.800 pies (90 KTS)
- Otros aeródromos, iniciar tramo a favor del viento a 1.000 pies AGL (90 KTS)
- A la cuadra del punto donde se desea aterrizar:
- Inicio descenso. Potencia: 1.400 RPM, Flaps: Cruise, Velocidad: estabilizar a 75 KTS
- Iniciar viraje a básico: cuando el cabezal de la pista esté a 45°
- Terminado viraje a Básico: Flaps: T/O, Velocidad: estabilizar a 65 KTS
- Previo a viraje a final: mirar por otros tráficos
- Viraje para ingresar a final.
- Alinearse con la pista.
- Flaps: LDG, Velocidad: estabilizar a 55 KTS
- Mantener la velocidad con la actitud. Con la potencia mantener la trayectoria de descenso para alcanzar adecuadamente la pista.
- Cortar la potencia en el cerco, con pista asegurada o en el quiebre de planeo.



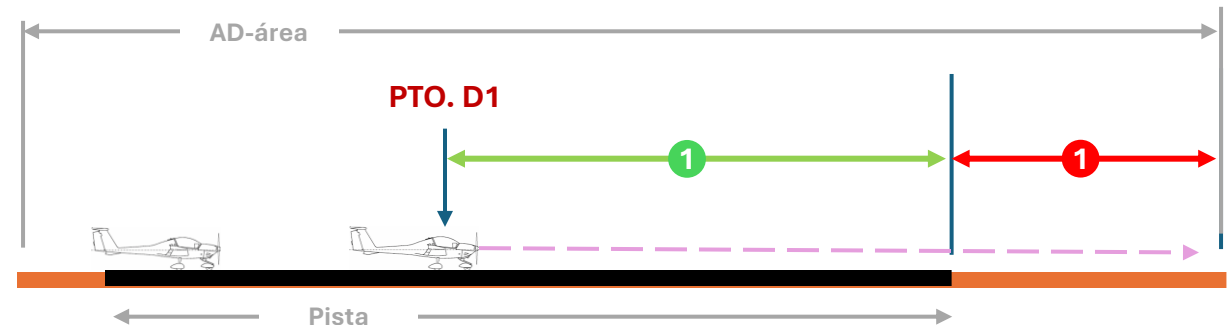
(ANEXOS)



Post-decisión: Los escenarios posibles se podrán clasificar en:

1.- Emergencia durante la carrera de despegue (en tierra)

El piloto debe frustrar la carrera de despegue, y el resultado dependerá exclusivamente de la distancia remanente para detener la aeronave sin abandonar los límites de la pista (de ser posible)

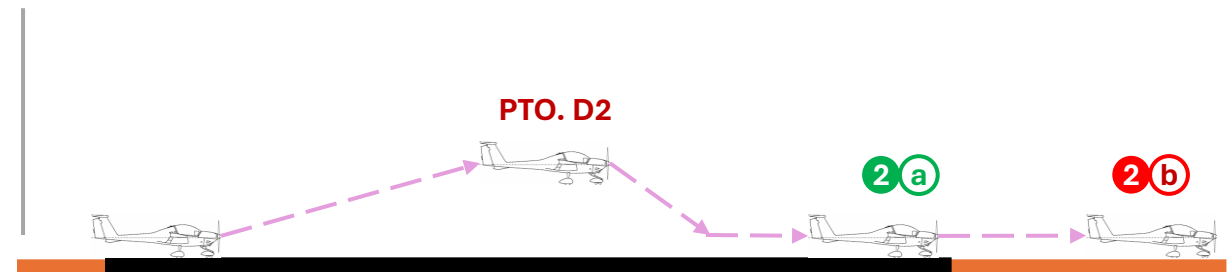


2. Emergencia ya en el aire con pista "remanente"/ área AD

Si aún existe pista disponible o área dentro del AD, se abren dos posibles desenlaces:

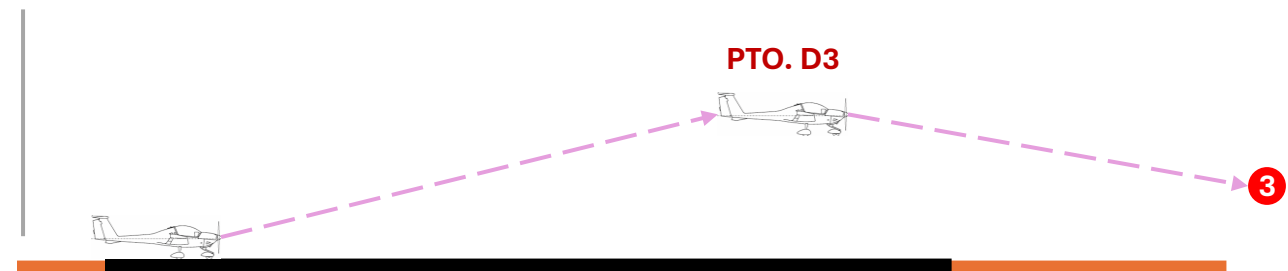
2.a. - Carrera de aterrizaje exitosa en pista, logrando detener la aeronave sin abandonar el eje y dentro de los límites de la pista.

2.b.- Carrera de aterrizaje no exitosa, donde la aeronave aterriza dentro del aeródromo, pero su detención será fuera de los límites de la pista (trampa de arena, desviación lateral, impacto con obstáculos, etc.)



3. Emergencia ya en el aire sin pista remanente

Una vez superado el punto en que ya no es posible volver a la pista, la única alternativa es ejecutar un aterrizaje forzoso fuera de la pista, en el área disponible en las inmediaciones del aeródromo.





2. DESPEGUE NORMAL

2.1. Objetivo

Poner el avión en vuelo. Comprende la primera fase del ascenso hasta estar 400 pies AGL (2.500' en SCTB). Para ello, debemos ejecutar correctamente los procedimientos previos y durante el despegue que aseguren una adecuada y segura operación del avión.

2.2. Descripción de la maniobra

El despegue es la maniobra que pone el avión en vuelo. En general se consideran cuatro tipos de despegue que exigen técnicas ligeramente distintas: normal, con obstáculo, con viento cruzado, y despegue en pista corta o blanda. En esta fase del vuelo el avión es afectado por el efecto de la hélice (efecto helicoidal, factor P, etc.)

2.3. Conocimientos previos

- Tipo de superficie de la pista
- Longitud de la pista
- Influencia del viento
- Altitud de densidad
- Distancia de despegue para diversas temperaturas
- Uso de tablas de performance
- Conocimiento del rango de la potencia estática máxima
- Presencia de obstáculos
- Uso del flap en el despegue
- Velocidades en Kts: Vr 44 – Vy c/flaps T/O 65 – Vy c/flaps Cruise 75
- Efectos del giro del motor y de la hélice (acción y reacción - efecto giroscópico - efecto helicoidal - factor P)
- Comunicaciones y autorizaciones
- Preferencias de otras aeronaves en tierra y en vuelo
- Estela turbulenta
- Límite del despegue
- Acciones a seguir en caso de emergencia en el despegue con pista remanente.
- Acciones a seguir en caso de emergencia en el despegue sin pista remanente
- Durante el despegue revisar indicadores de motor en rango verde

2.4. Procedimiento

- Completar "Lista final antes del despegue" (incluyendo verificación de flaps en T/O)
- Efectuar el briefing de emergencia en el despegue (ver al final)
- Escuchar y observar el tránsito de otras aeronaves
- Solicitar autorización para salir
- Aclarar el campo
- Una vez autorizado, rodar y alinear el avión con el centro de la pista y al inicio de la misma
- Frenar el avión
- Aplicar toda la potencia en forma suave y continua
- Verificar RPM (mínimo 2000 RPM) y presión de aceite
- Soltar los frenos y uso de frenos diferencial para controlar dirección



- Corregir la tendencia a desviarse a la izquierda, presionando pedal derecho y si es necesario uso suave de freno para controlar dirección
- Apoyar los talones en el piso para no frenar durante la carrera
- Verificar indicación positiva de velocidad
- Mantener la mano derecha en el control de potencia
- La mano izquierda debe sostener los controles neutrales
- Fijar la vista en un punto al centro de la pista y alejado del avión
- Controlar la dirección con los pedales
- Al aproximarse a la velocidad de rotación (44 Kts en DA20) aplicar suavemente presión hacia atrás a los mandos dejando que el avión despegue cuando alcance la velocidad requerida
- Una vez en el aire aproar la nariz del avión hacia el viento para mantener una trayectoria alineada con el eje de la pista
- Una vez seguro que no se volverá a tocar el suelo frenar ruedas
- Estabilizar para el ascenso, mantener la dirección y poner velocidad de mejor razón de montada (Vy) c/flaps T/O (65 Kts)
- Aumentar la velocidad y subir flaps a posición Cruise estabilizando la montada a Vy c/flaps Cruise (75 Kts)

2.5. Errores comunes

- Mala posición de manos y pies
- Aplicar potencia bruscamente
- No aplicar toda la potencia
- Rotar a poca velocidad
- Rotar en forma brusca
- Forzar la salida del avión del suelo con una actitud exagerada
- Inclinar alas
- Poco control direccional después del despegue
- No frenar las ruedas al elevarse
- No mantener velocidades de montada
- No mantener coordinación
- Olvidar subir los flaps a posición Cruise

2.6. Briefing de emergencia despegue

Falla de potencia durante la carrera de despegue

Con pista remanente:

- Acelerador TODO ATRÁS
- Frenos APLICAR

Sin pista remanente:

- Mantener control direccional y maniobrar para evitar obstáculos
- Flaps CRUISE
- Mezcla CORTAR
- Frenos APLICAR
- Válvula de Corte de Combustible OFF (AFUERA)
- Master Switch (GEN y BAT) OFF
- Magnetos OFF

2.6. Briefing de emergencia despegue

Falla de potencia durante la carrera de despegue

Con pista remanente:

- Acelerador TODO ATRÁS
- Frenos APLICAR

Sin pista remanente:

- Mantener control direccional y maniobrar para evitar obstáculos
- Flaps CRUISE
- Mezcla CORTAR
- Frenos APLICAR
- Válvula de Corte de Combustible OFF (AFUERA)
- Master Switch (GEN y BAT) OFF
- Magnetos OFF



Falla de potencia inmediatamente después del despegue

- Nariz ABAJO PARA MANTENER VELOCIDAD
- Velocidad SOBRE VELOCIDAD STALL
- Acelerador TODO ATRÁS
- Control Direccional MANTENER
- Aterrizar DIRECTO HACIA ADELANTE
- Hacer sólo virajes suaves para evitar obstáculos (no más de 30°)

Si el tiempo lo permite:

- Flaps SEGÚN SE REQUIERA
- Mezcla CORTAR
- Válvula de Corte de Combustible OFF (AFUERA)
- Master Switch (GEN y BAT) OFF
- Magnetos OFF

2.6. Briefing de emergencia despegue

Falla de potencia durante la carrera de despegue

Con pista remanente:

- Acelerador TODO ATRÁS
- Frenos APLICAR

Sin pista remanente:

- Mantener control direccional y maniobrar para evitar obstáculos
- Flaps CRUISE
- Mezcla CORTAR
- Frenos APLICAR
- Válvula de Corte de Combustible OFF (AFUERA)
- Master Switch (GEN y BAT) OFF
- Magnetos OFF

Documento Versión Rev. ASL_v2 Agosto 2024

CLUB AÉREO DE SANTIAGO
ESCUELA DE VUELO
ÁREA BÁSICA



Falla de potencia inmediatamente después del despegue

- Nariz ABAJO PARA MANTENER VELOCIDAD
- Velocidad SOBRE VELOCIDAD STALL
- Acelerador TODO ATRÁS
- Control Direccional MANTENER
- Aterrizar DIRECTO HACIA ADELANTE
- Hacer sólo virajes suaves para evitar obstáculos (no más de 30°)

Si el tiempo lo permite:

- Flaps SEGÚN SE REQUIERA
- Mezcla CORTAR
- Válvula de Corte de Combustible OFF (AFUERA)
- Master Switch (GEN y BAT) OFF
- Magnetos OFF

3.3 EMERGENCY PROCEDURES - CHECKLISTS

3.3.1 Engine Failures

(a) Engine Failure during Take-off Run

- (1) Throttle IDLE
- (2) Brakes as required
- (3) Flaps CRUISE
- (4) Mixture IDLE CUT-OFF
- (5) Ignition Switch OFF
- (6) GEN/BAT Master Switch OFF

(b) Engine Failure after Take-Off

INSUFFICIENT ENGINE POWER

- (1) Airspeed 60 KIAS
- (2) Throttle FULL
- (3) Mixture FULL RICH
- (4) Alternate Air OPEN
- (5) Fuel Shut-off Valve OPEN
- (6) Ignition Switch BOTH
- (7) Fuel Pump ON

WARNING

IF ADEQUATE ENGINE PERFORMANCE CANNOT BE RESTORED IMMEDIATELY, PREPARE FOR AN EMERGENCY LANDING. IF POSSIBLE, LAND STRAIGHT AHEAD, AVOIDING OBSTACLES.

SHORTLY BEFORE LANDING

- (8) Mixture IDLE CUTOFF
- (9) Fuel Shut-off Valve CLOSED
- (10) Ignition Switch OFF
- (11) Flaps as required
- (12) GEN/BAT Master Switch OFF

ENGINE INOPERATIVE

Perform emergency landing according to paragraph 3.3.3.

(c) Engine Failure during Flight

ENGINE RUNNING ROUGHLY

- (1) Mixture FULL RICH
- (2) Alternate Air OPEN
- (3) Fuel Shut-off OPEN
- (4) Fuel Pump ON
- (5) Ignition Switch cycle L - BOTH - R - BOTH
- (6) Throttle at present position
- (7) No Improvement reduce throttle to minimum required power, land as soon as possible.

Emergency Procedures

DA20-C1 Flight Manual

3.3 EMERGENCY PROCEDURES - CHECKLISTS

3.3.1 Engine Failures

(a) Engine Failure during Take-off Run

- Throttle..... IDLE
- Brakesas required
- FlapsCRUISE
- MixtureIDLE CUT-OFF
- Ignition SwitchOFF
- GEN/BAT Master SwitchOFF

(b) Engine Failure after Take-Off

INSUFFICIENT ENGINE POWER

- Airspeed 60 KIAS
- ThrottleFULL
- MixtureFULL RICH
- Alternate AirOPEN
- Fuel Shut-off ValveOPEN
- Ignition SwitchBOTH
- Fuel PumpON

WARNING

IF ADEQUATE ENGINE PERFORMANCE CANNOT BE RESTORED IMMEDIATELY, PREPARE FOR AN EMERGENCY LANDING. IF POSSIBLE, LAND STRAIGHT AHEAD, AVOIDING OBSTACLES.

Page 3 - 4
DOT Approved
May 15, 2012
DOC # DA202-C1
Revision 26

DA20-C1 Flight Manual

Emergency Procedures

SHORTLY BEFORE LANDING

- Mixture IDLE CUTOFF
- Fuel Shut-off Valve CLOSED
- Ignition Switch OFF
- Flaps as required
- GEN/BAT Master Switch OFF

ENGINE INOPERATIVE

Perform emergency landing according to paragraph 3.3.3.

(c) Engine Failure during Flight

ENGINE RUNNING ROUGHLY

- Mixture FULL RICH
- Alternate Air OPEN
- Fuel Shut-off OPEN
- Fuel Pump ON
- Ignition Switch cycle L - BOTH - R - BOTH
- Throttle at present position
- No Improvement reduce throttle to minimum required power, land as soon as possible.

DOC # DA202-C1
Revision 26
May 15, 2012
Page 3 - 5
DOT Approved

Emergency Procedures

DA20-C1 Flight Manual

3.3.3 Emergency Landing

(a) Emergency Landing with Engine off

- Airspeed (Flaps in T/O position) 60 KIAS
- Airspeed (Flaps in LDG position) 55 KIAS
- Airspeed (Flaps CRUISE) 64 KIAS
- Fuel Shut-off Valve CLOSED
- Mixture IDLE CUTOFF
- Ignition Switch OFF
- Safety Belts secured
- Radio Transmit, 121.5 Mhz, giving location and intentions
- Flaps as required
- GEN/BAT Master Switch OFF
- After Touch – Down Apply brakes

DOC # DA202-C1
Revision 26
May 15, 2012
Page 3 - 9
DOT Approved

(b) Precautionary Landing with Engine Power Available

NOTE

A precautionary landing would be required if continuing the flight would endanger the aircraft or its occupants. Circumstances, including mechanical defects, low fuel quantity or deteriorating weather conditions could require a precautionary landing.

... si decido no despegar, por un motivo distinto a la falla de motor:
¿ Qué debo hacer ?

ENGINE POWER LOSS DURING TAKEOFF

If sufficient runway remains for a normal landing, land straight ahead.

If insufficient runway remains:

Maintain safe airspeed.

Make only shallow turn to avoid obstructions.

Flaps as situation requires.

If sufficient altitude has been gained to attempt a restart:

Maintain safe airspeed.

Fuel selector.....switch to tank
containing fuel

Electric fuel pump.....check ON

Mixture.....check RICH

Carburetor heat.....ON

If power is not regained, proceed with power off landing.

REPORT: VB-1611

ISSUED: JULY 12, 1995

3-2

If power is not restored prepare for power off landing.

POWER OFF LANDING

Trim for 76 KIAS.

Locate suitable field.

Establish spiral pattern.

1000 ft. above field at downwind position for normal landing approach.

When field can easily be reached, slow to 66 KIAS for shortest landing.

Touchdowns should normally be made at lowest possible airspeed with full flaps.

When committed to landing:

FlapsAs desired

Throttle.....Close

Mixture.....idle cut-off

Magnetos.....OFF

Battery Master switch.....OFF

ALTR Switch.....OFF

Fuel selector.....OFF

Seat belt and harness.....tight

SECTION 3 EMERGENCY PROCEDURES

CESSNA
MODEL 172S NAV III
GFC 700 AFCS

EMERGENCY PROCEDURES

Procedures in the Emergency Procedures Checklist portion of this section shown in **bold faced** type are immediate action items which should be committed to memory.

ENGINE FAILURES

ENGINE FAILURE DURING TAKEOFF ROLL

1. **Throttle Control - IDLE (pull full out)**
2. **Brakes - APPLY**
3. **Wing Flaps - RETRACT**
4. **Mixture Control - IDLE CUTOFF (pull full out)**
5. **MAGNETOS Switch - OFF**
6. **STBY BATT Switch - OFF**
7. **MASTER Switch (ALT and BAT) - OFF**

ENGINE FAILURE IMMEDIATELY AFTER TAKEOFF

1. **Airspeed - 70 KIAS - Flaps UP**
65 KIAS - Flaps 10° - FULL
2. **Mixture Control - IDLE CUTOFF (pull full out)**
3. **FUEL SHUTOFF Valve - OFF (pull full out)**
4. **MAGNETOS Switch - OFF**
5. **Wing Flaps - AS REQUIRED (FULL recommended)**
6. **STBY BATT Switch - OFF**
7. **MASTER Switch (ALT and BAT) - OFF**
8. **Cabin Door - UNLATCH**
9. **Land - STRAIGHT AHEAD**