

ZONAS RESTRINGIDAS PELIGROSAS, PROHIBIDAS



ZONAS PELIGROSAS

ZONAS PROHIBIDAS

ZONAS RESTRINGIDAS

RECOMENDACIONES OPERACIÓN CESSNA 172

SOCIALIZACIÓN INFORMES IPO - FEBRERO

IPO - INFORME DE PELIGRO OPERACIONAL

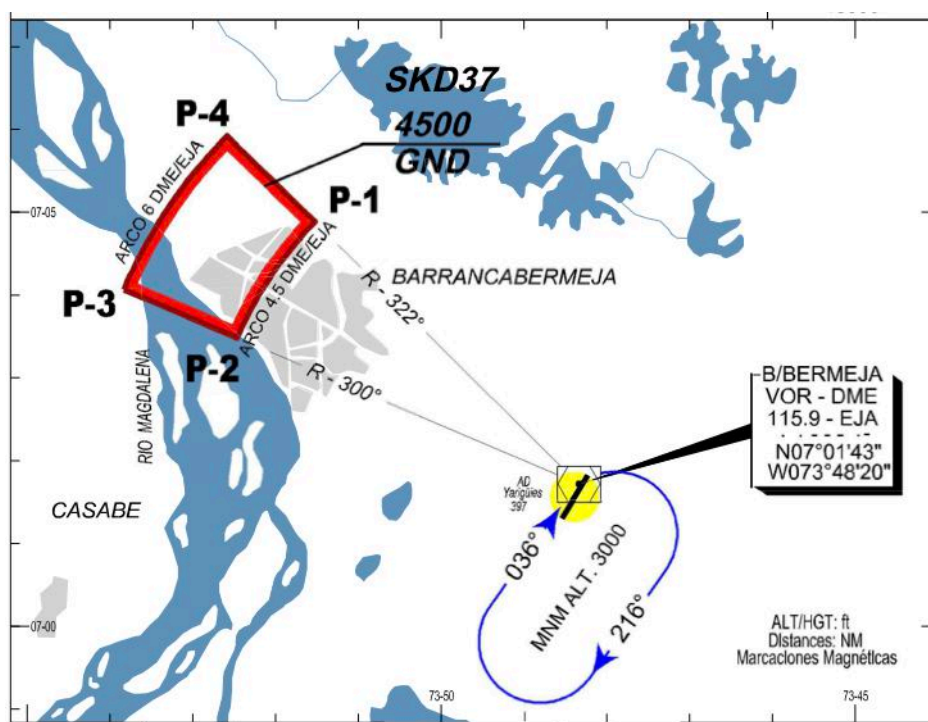


ZONAS PELIGROSAS

Definición:

Espacio aéreo de dimensiones definidas en el cual pueden desplegarse en determinados momentos, actividades peligrosas para el vuelo de una aeronave. Se usa esta expresión únicamente cuando el peligro potencial para la aeronave no ha llevado a la designación del espacio aéreo como restringido o prohibido.

La consecuencia de crear una zona peligrosa es la de advertir a los explotadores y/o pilotos de las aeronaves, que no está autorizado en ningún momento y/o bajo ninguna circunstancia, la operación de ninguna aeronave dentro del espacio aéreo designado, debido a las actividades de índole peligrosas que se desarrollan en éste espacio aéreo y que comprometerían la seguridad de sus aeronaves.



Ejemplo

SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL

ZONAS PELIGROSAS

SK-D

Clase de espacio aéreo:

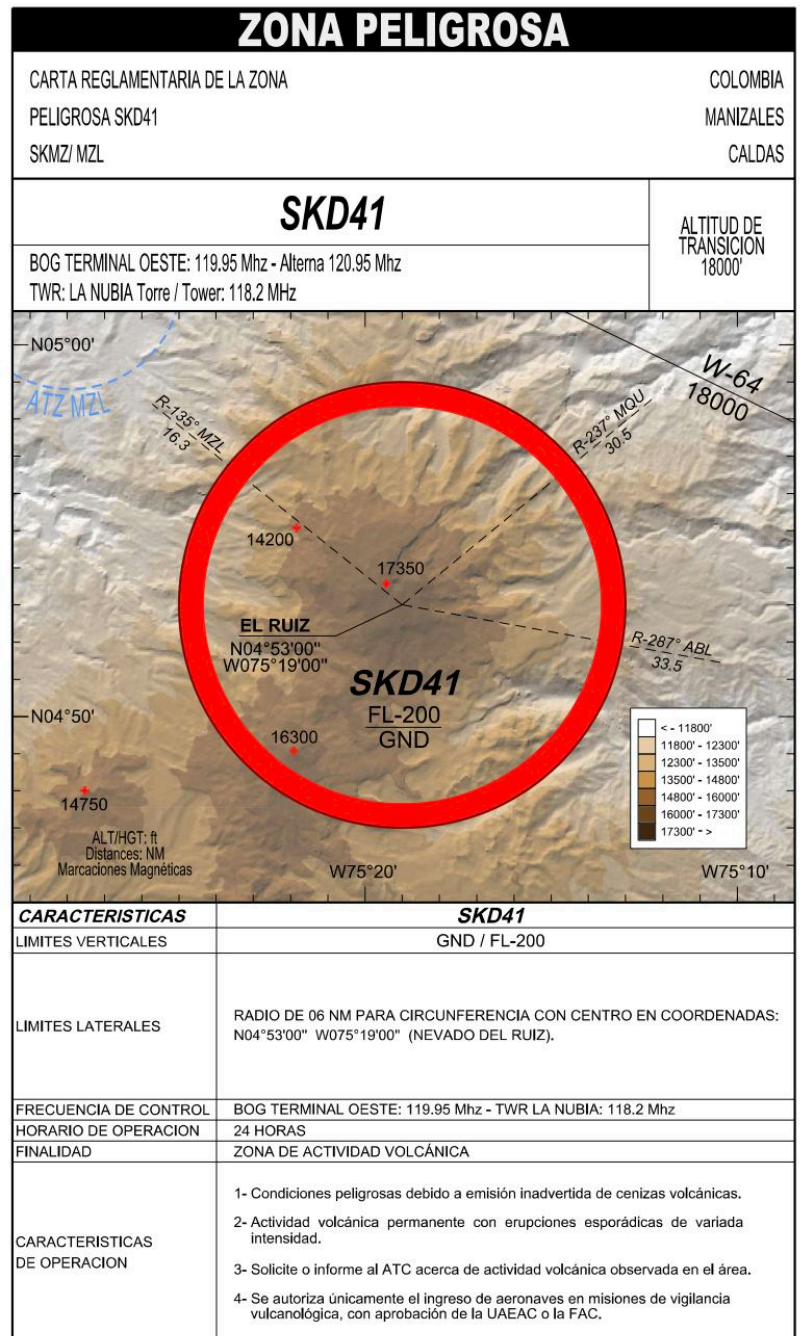
Espacios aéreos controlados de carácter permanente, vigilados en conjunto por la Fuerza Aérea Colombiana y por la U.A.E.A.C.

Coordinaciones:

No se autoriza bajo ninguna circunstancia, la operación de ningún tipo de aeronaves en estas zonas.

Implementación y publicación:

Las zonas peligrosas se implementan previa solicitud de la Fuerza Aérea Colombiana o de la U.A.E.A.C, y se publican a través de la AIP - Colombia.



Ejemplo

ZONAS PROHIBIDAS

Definición:

Espacio aéreo de dimensiones definidas sobre el territorio o las aguas jurisdiccionales de un estado dentro del cual está prohibido el vuelo de aeronaves.

ZONA PROHIBIDA	
CARTA REGLAMENTARIA DE LA ZONA PROHIBIDA SKP31 SKPQ/PAL	COLOMBIA CUNDINAMARCA PUERTO SALGAR
SKP31	DECL. PAL 5°48' W/09
PALANQUERO CONTROL: 128.1 Mhz. TWR: GERMAN OLANO Torre/Tower: 126.3 Mhz.	ALTITUD DE TRANSICIÓN 18000'
CARACTERÍSTICAS	SKP31
LIMITES VERTICALES	GNG/ 14000
LIMITES LATERALES	Espacio aéreo conformado de la siguiente manera: Circunferencia de 7 NM centradas en el VOR - DME \ PAL
FRECUENCIA DE CONTROL	128.1 Mhz. Palanquero Control
HORARIO DE OPERACION	24 Horas
FINALIDAD	Zona Militar de Defensa Nacional.
CARACTERÍSTICAS DE OPERACION	1- Espacio Aéreo administrado y controlado por la Fuerza Aérea. 2- Riesgo de Interceptación en caso de Penetración Inadvertida. 3- El Ingreso a esta área es autorizado por el Comando de la Fuerza Aérea (COFAC). 4- Se prohíbe el sobrevuelo de todo tipo de aeronaves dentro de los Límites verticales y laterales del área sin la debida autorización.

Ejemplo

ZONA PROHIBIDA	
CARTA REGLAMENTARIA DE LA ZONA PROHIBIDA SKP30 SKTV/TOL	COLOMBIA CUNDINAMARCA GIRARDOT
SKP30	DECL. TOL 5°33' W/09
APP: MELGAR Aproximación/Approach: 124.1 Mhz. TWR: GUSTAVO ROJAS Torre/Tower: 127.0 Mhz.	ALTITUD DE TRANSICIÓN 18000'
CARACTERÍSTICAS	SKP30
LIMITES VERTICALES	GNG/ 8500
LIMITES LATERALES	Espacio aéreo conformado de la siguiente manera: Circunferencia de 4 NM centradas en el VOR - DME \ TOL
FRECUENCIA DE CONTROL	124.1 Mhz. Aproximación Melgar
HORARIO DE OPERACION	24 Horas
FINALIDAD	Zona Militar de Defensa Nacional.
CARACTERÍSTICAS DE OPERACION	1- Espacio Aéreo administrado y controlado por la Fuerza Aérea. 2- Riesgo de Interceptación en caso de Penetración Inadvertida. 3- El Ingreso a esta área es autorizado por el Comando de la Fuerza Aérea (COFAC). 4- Se prohíbe el sobrevuelo de todo tipo de aeronaves dentro de los Límites verticales y laterales del área sin la debida autorización.

Ejemplo

Esta expresión se usa únicamente cuando el vuelo de las aeronaves civiles dentro del espacio aéreo designado no se permite en ningún momento ni en circunstancia alguna.

ZONAS PROHIBIDAS

SK-P

Clase de espacio aéreo:

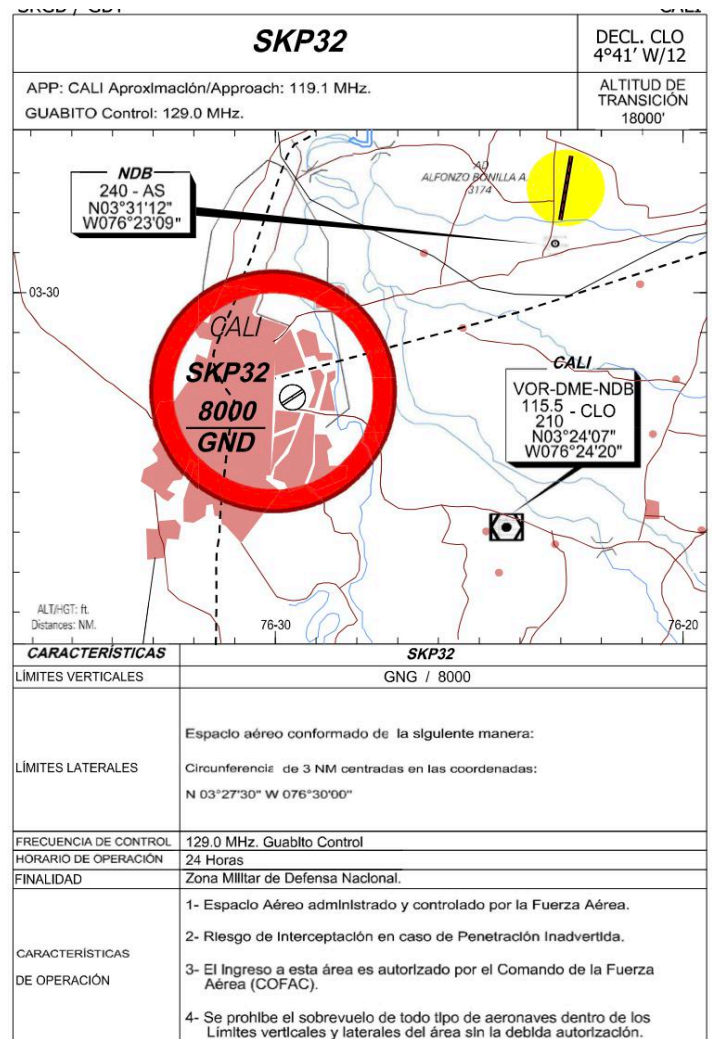
Espacios aéreos controlados de carácter permanente. Los servicios de Control de Tránsito Aéreo al interior del área, son suministrados por la dependencia de control militar que tenga responsabilidad sobre citado espacio aéreo.

Coordinaciones:

Las aeronaves que requieran ingresar a espacios aéreos prohibidos, deberán tramitar autorización al Comando de la Fuerza Aérea Colombiana (COFAC), con 96 horas de antelación a la hora prevista de inicio del vuelo.

Implementación y publicación:

Las zonas prohibidas se implementan previa solicitud de la Fuerza Aérea Colombiana y se publican a través de la AIP – Colombia



ZONAS RESTRINGIDAS

Definición:

Espacio aéreo de dimensiones definidas sobre el territorio o las aguas jurisdiccionales de un estado, dentro del cual está restringido el vuelo de las aeronaves, de acuerdo con determinadas condiciones especificadas.

Se usa esta expresión cuando el vuelo de una aeronave civil, dentro del espacio aéreo designado, no está absolutamente prohibido, pero se puede llevar a cabo únicamente, si se cumple con determinadas condiciones. Así, la prohibición del vuelo, excepto a ciertas horas especificadas, lleva a la designación del espacio aéreo como ZONA RESTRINGIDA, en la misma forma que lo sería en ciertas condiciones meteorológicas. La prohibición de los vuelos, a menos que se haya obtenido un permiso especial, lleva a la designación de una zona restringida.

Sin embargo, las condiciones de vuelo impuestas como resultado de la aplicación de los métodos y procedimientos del reglamento del Aire o de los Servicios de Tránsito Aéreo (por ejemplo cumplimiento con las alturas mínimas de seguridad o con las disposiciones dimanantes del establecimiento de un espacio aéreo controlado, no constituyen condiciones que exigen la designación de una zona como restringida).

ZONAS RESTRINGIDAS

SK-R

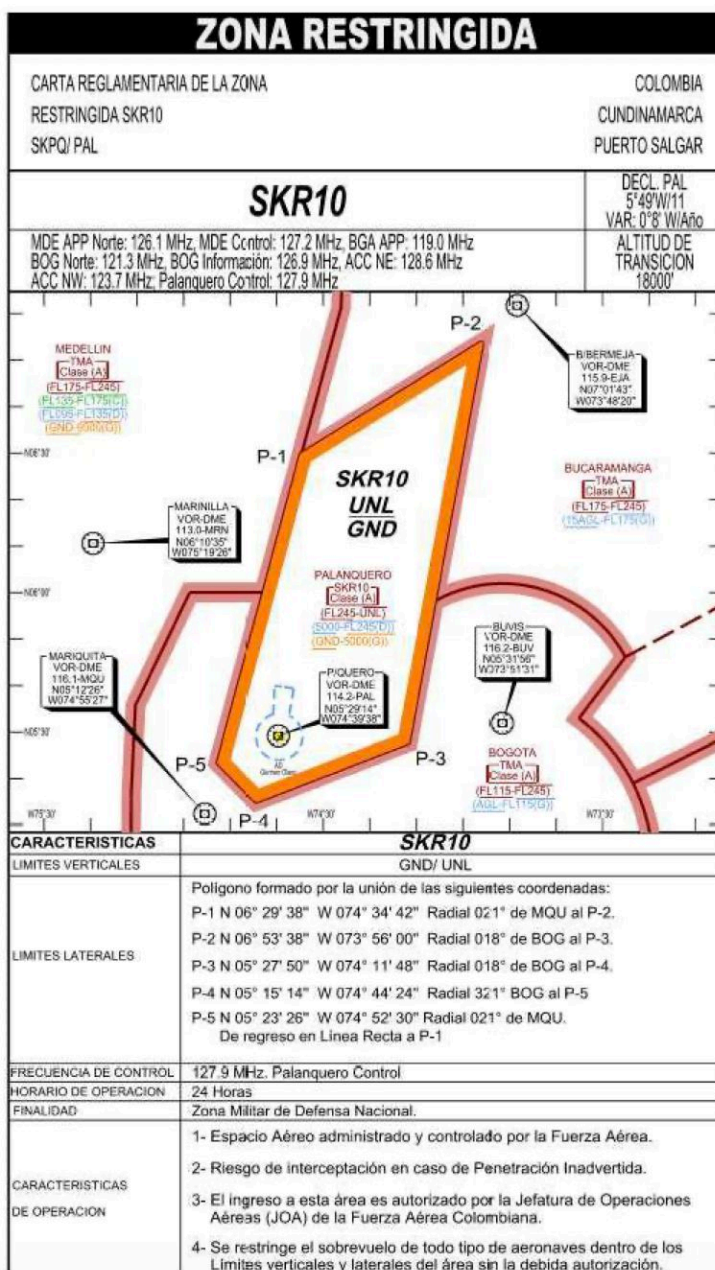
Clase de espacio aéreo:

Espacios aéreos controlados de carácter permanente. Los servicios de Control de Tránsito Aéreo al interior del área, son suministrados por la dependencia de control militar que tenga responsabilidad sobre citado espacio aéreo.

Coordinaciones:

Las aeronaves que requieran ingresar a espacios aéreos restringidos, deberán tramitar autorización a la Jefatura de Operaciones Aéreas de la Fuerza Aérea Colombiana (JOA), con 72 horas de antelación a la hora prevista de inicio del vuelo.

3.4. Implementación y publicación
Las zonas restringidas se implementan previa solicitud de la Fuerza Aérea Colombiana y se publican a través de la AIP - Colombia.



DESIGNACIÓN PARA ZONAS PELIGROSAS, PROHIBIDAS Y RESTRINGIDAS

SK-D SK-P SK-R

Cada zona se numera y se usa una serie única de números para todas las zonas, independiente de su tipo, a fin de asegurar que nunca se duplique el número.

Cada zona es tan pequeña como sea posible y está contenida dentro de los límites geométricos sencillos, tales como un círculo, un cuadrado, etc.

La clase de zona en cuestión se indica mediante la letra D para peligrosa, P para prohibida, R para restringida, precedida por las letras de nacionalidad. Por ejemplo, se asignan números y letras a las zonas en la forma siguiente: D1, P2, D3, R4, R5, P6, etc.

Cada zona se describe en la tabla que aparece en RAC 5-1.3, donde se indican sus límites laterales y verticales, el tipo de restricción o peligro en cuestión, las horas en que se aplica y otra información pertinente.

AIP
COLOMBIA

ENR 5.1 - 1
30 DEC 2021

ENR 5.1 ZONAS PROHIBIDAS, RESTRINGIDAS Y PELIGROSAS

Todo espacio aéreo en el cual pudiera existir un peligro potencial para las operaciones de aeronaves y todas las zonas sobre las que la operación de aeronaves civiles puede, por una u otra razón, ser restringida temporal ó permanentemente, se clasifican de conformidad con las siguientes tres clases de zonas, según han sido definidas

ENR 5.1 PROHIBITED, RESTRICTED AND DANGER AREAS.

TO BE TRANSLATED

<https://www.aerocivil.gov.co/servicios-a-la-navegacion/servicio-de-informacion-aeronautica-ais/Documents/31%20ENR%205.1.pdf>

SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL

RECOMENDACIONES OPERACIÓN CESSNA 172

“Ensuciamiento de las Bujías”

TEXTRON Lycoming

652 Oliver Street
Williamsport, PA 17701 U.S.A.
717/323-6181

SERVICE
LETTER

Service Letter No. L192B
(Supersedes Service Letter No. L192A)
January 19, 1988

TO: All Owners and Operators of Textron Lycoming Aircraft Engines.
SUBJECT: Spark Plug Fouling

In many cases spark plug fouling resulting from the tetraethyl lead (TEL) in aviation fuels can be reduced or eliminated by proper operating techniques.

The problem of lead fouling arises when low engine operating temperatures coupled with rich mixture prevent the complete vaporization of the TEL. Under these conditions, lead deposits can form in the spark plug electrodes, causing misfiring. By establishing and maintaining proper engine operating temperatures, the TEL can be kept properly vaporized and pass out the exhaust system.

However, the Champion Spark Plug Company has designed a spark plug which will reduce or eliminate the effects of lead fouling. The spark plug REM-37-BY can be used in the following engines: 0-235; 0-320; IO-320-B, -F; AIO-320; LIO-320-B; IO-320-A, D, -E; AEIO-320; HIO-360-B; HO-360; 0-360-A, -C, -E, -F; IO-360-B, -E, -F; AEIO-360-B, -H; 0-360-B, -D; IVO-360, VO-360-A, -B.

For operators experiencing lead fouling, the following operating recommendations are made:

1. By use of the spark plug recommendation charts, be certain the proper plugs are installed.

Do not simply replace the same part number of those removed. A previous mechanic may have installed the wrong plugs. Reference latest edition of Service Instruction No. 1042.

2. Rotate top and bottom spark plugs every 25 to 50 hours. Top plugs scavenge better than bottom.

3. Proper adjustment of the idle speed (600 to 650 RPM) fuel mixture and maintenance of the induction air system will ensure smooth engine operation and eliminate excessively rich fuel/air mixtures at idle speeds. This will minimize the separation of the non-volatile components of the high leaded aviation fuels greatly retarding the deposition rate.

4. The engine should be operated at engine speeds between 1000 and 1200 RPM after starting and during the initial warm-up period. Avoid prolonged closed throttle idle engine speed operation (when possible). At engine speeds from 1000 to 1200 RPM, the spark plug core temperatures are hot enough to activate the lead scavenging agents contained in the fuel which retards the formation of the lead salt deposits on the spark plugs and exhaust valve stems. Avoid rapid engine speed changes after start-up and use only the power settings required to taxi.

RECOMENDACIONES OPERACIÓN CESSNA 172

“Ensuciamiento de las Bujías”

Service Letter No. L192B

5. After a flooded start, slowly run the engine to high power to burn off harmful lead deposits, then return the engine to normal power.

6. Keep engine operating temperatures in the normal operating range. Too many people think the lower the temperatures the better. Keep cylinder head temperatures in normal operating range by use of normal power and proper leaning. Use oil cooler baffles to keep oil temperature up in winter.

7. Use normal recommended leaning techniques at cruise conditions regardless of altitude and re-lean the mixture with application of alternate air

or carburetor heat. If aircraft is used as a trainer, schedule cross country operation whenever possible.

8. Rapid engine cool down from low power altitude changes, low power landing approach and/or engine shut-down too soon after landing or ground runs should be avoided.

9. Prior to engine shut-down the engine speed should be maintained between 1000 and 1200 RPM until the operating temperatures have stabilized. At this time the engine speed should be increased to approximately 1800 RPM for 15 to 20 seconds, then reduced to 1000-1200 RPM and shut-down immediately using the mixture control.

NOTE: Revision “B” revises model designation for O-235 and engine ground operations.

RECOMENDACIONES OPERACIÓN CESSNA 172

“Procedimiento de purga de vapores durante operaciones en tierra”



652 Oliver Street
Williamsport, PA. 17701 U.S.A.
Telephone +1 (800) 258-3279 U.S. and Canada (Toll Free)
Telephone +1 (570) 323-6181 (Direct)
Facsimile +1 (570) 327-7101
Email Technicalsupport@lycoming.com
www.lycoming.com

SERVICE INSTRUCTION

DATE: January 7, 2019

Service Instruction No. 1498B
(Supersedes Service Instruction No. 1498A)
Engineering Aspects are
FAA (DER) Approved

SUBJECT: Recommended Engine Procedures for Purge of Vapor During Ground Operations

MODELS AFFECTED: Lycoming engines equipped with fuel injection.

TIME OF COMPLIANCE: As necessary during aircraft operations when symptoms of fuel vaporization are encountered.

REASON FOR REVISION: Removed model specific references.

NOTE

Incomplete review of all the information in this document can cause errors. Read the entire Service Instruction to make sure you have a complete understanding of the requirements.

The fuel system is more susceptible to vapor formation and its effects during operation in warm weather. This Service Instruction identifies vapor symptoms and corrective action necessary to remove vapor from the fuel system.

NOTE

These procedures are in addition to AFM / POH published operating procedures.

A. Symptoms of Vapor in the Fuel System

Vapor can occur in the fuel system during ground operations at low RPM when the ambient temperature conditions are sufficient to cause the fuel to vaporize in the fuel injection lines. The symptoms of fuel vapor include:

1. Fluctuation of idle speed and fuel flow
2. Poor engine response to throttle movement
3. Engine will not operate when throttle is closed
4. High RPM drop (>175 RPM) during magneto check



ISSUED			REVISED			PAGE NO.	REVISION
MO	DAY	YEAR	MO	DAY	YEAR	1 of 2	B
08	18	99	01	07	19		

©2019 by Avco Corporation. All Rights Reserved.
Lycoming Engines is a division of Avco Corporation.

RECOMENDACIONES OPERACIÓN CESSNA 172

“Procedimiento de purga de vapores durante operaciones en tierra”

B. Corrective Action

NOTE

When the engine is operated above 1800 RPM, fuel flow increases and fuel temperatures throughout the fuel system are greatly decreased. The increased fuel flow removes any vapor and the cooler fuel stops vaporization.

If one or more symptoms of vapor in the fuel system occur during ground operation, do the following:

1. Advance the throttle to an engine speed of 1800 to 2000 RPM.
2. Continue operation at this speed for 1 to 2 minutes or until operation becomes smooth.
3. Make sure oil temperature stays within limits.
4. Move the throttle to idle to do a check for correct idle operation.
5. Move the throttle to 1200 RPM and operate at Lean for taxi.
6. Immediately before brake release for take-off roll:
 - a. Set the mixture to Full Rich. (For high elevation fields, fuel leaning could be necessary to smooth engine operation. Refer to the POH or AFM.)
 - b. Move to full throttle and hold the position of full throttle for 10 seconds (in coordination with ATC as necessary).

ISSUED			REVISED			PAGE NO.	REVISION	S.I. 1498
MO	DAY	YEAR	MO	DAY	YEAR			
08	18	99	01	07	19	2 of 2	B	

SOCIALIZACION DE REPORTES IPO

FEBRERO 2023

1. Aeronave Tecnam P2002JF, aterriza a las 17:45 hora local, pasando el límite estandarizado para aterrizaje contemplando el SunSet en Alterno SKPE (18:15 local).
2. Presencia de caja en calle de rodaje A13 antes de girar a hangares de Flying.
3. Aeronave Tecnam P2002JF, durante crucero, presenta desprendimiento del plexiglass del Canopy lado izquierdo.
4. Aeronave Cessna C172 ingresa a Área Restringida SKR16 sin autorización.

SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL

INFORME DE PELIGRO OPERACIONAL

¿ IPO ?

Recuerda que puedes realizar en cualquier momento un:

INFORME DE PELIGRO OPERACIONAL

Físico o Digital

Anónimo o a tu nombre propio



Dirección de Seguridad Operacional

(4) 361-8787

Ext 2112

SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL