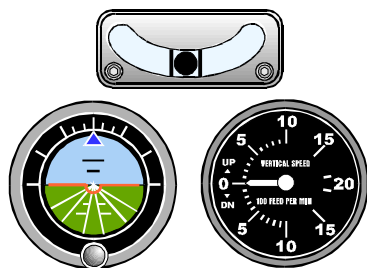
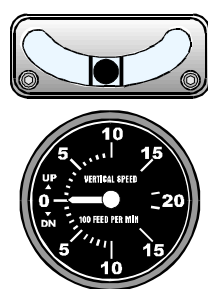


VIRAJES

Estando el avión en vuelo recto nivelado, el piloto debe tomar la referencia en el parabrisas del avión, el horizonte artificial deberá estar nivelado horizontalmente, con la misma proporción de cielo/tierra. El variómetro deberá indicar 0 (cero) pies de ascenso o descenso. El piloto observará la misma cantidad de cielo bajo cada ala. Para cada viraje se tomará como referencia principal el inclinómetro y el variómetro siendo estos dos instrumentos los únicos habilitados para vuelo visual, ya que el horizonte artificial es para vuelo por instrumentos. Como se pudo observar en la descripción del viraje y dirección, la bolita se cae para el caso del viraje y se desplaza hacia el sentido contrario para el caso de la dirección. Cuando se realiza un giro correcto "VIRAJE" se combinan los dos movimientos de tal forma que la bolita quede en el centro del instrumento, ya que hay una fuerza que trata de desplazarla a la derecha y otra a la izquierda, siendo estas fuerzas iguales la resultante es nula, por lo tanto la bolita queda en el centro del instrumento. Si alguna de las dos fuerzas supera el valor, la bolita se desplazará hacia el lugar en el que prepondera esta fuerza, esto ocurrirá si la "dirección" no es coordinada correctamente con el viraje.



Viraje suave por derecha

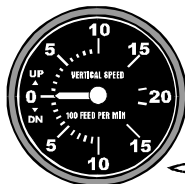


El piloto moverá ligeramente la palanca de mando hacia la derecha acompañado con una leve presión en el pedal derecho de dirección hasta que la punta del ala derecha toque el horizonte. No deberá descuidar el variómetro, este deberá estar marcando 0 (cero). El horizonte artificial acusará la inclinación pero no el ascenso ni el descenso, el inclinómetro mantendrá la bolita en el centro si se acompaña correctamente los movimientos de la palanca y del pedal.

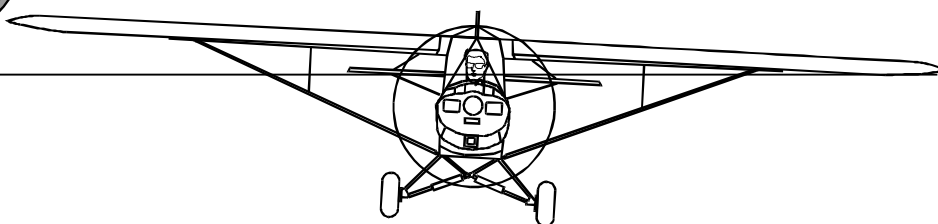


Viraje suave por izquierda

Al igual que en el caso anterior el piloto moverá ligeramente la palanca de mando hacia la izquierda acompañado con una leve presión en el pedal izquierdo de dirección hasta que la punta del ala izquierda toque el horizonte. No deberá descuidar el variómetro, este deberá estar marcando 0 (cero). El horizonte artificial acusará la inclinación hacia el lado contrario pero no el ascenso ni el descenso, la bolita se mantendrá en el centro si se acompaña correctamente los movimientos de la palanca y del pedal.



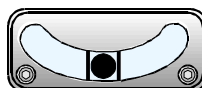
HORIZONTE



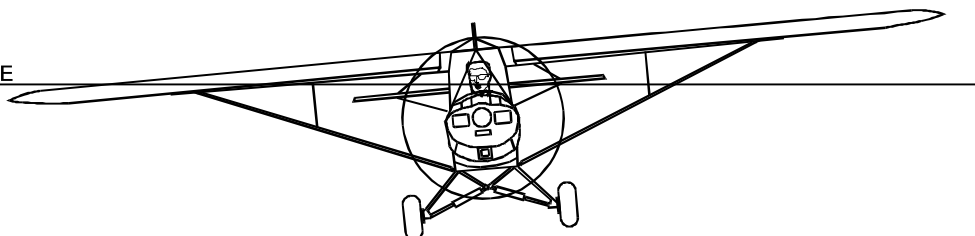
VIRAJE SUAVE POR IZQUIERDA

Viraje mediano por derecha

El piloto moverá ligeramente la palanca de mando hacia la derecha acompañado con una leve presión en el pedal derecho de dirección hasta que el horizonte llegue a la mitad del ala derecha. No deberá descuidar el variómetro, este deberá estar marcando 0 (cero). El horizonte artificial acusará la inclinación pero no el ascenso ni el descenso, la bolita se mantendrá en el centro si se acompaña correctamente los movimientos de la palanca y del pedal.



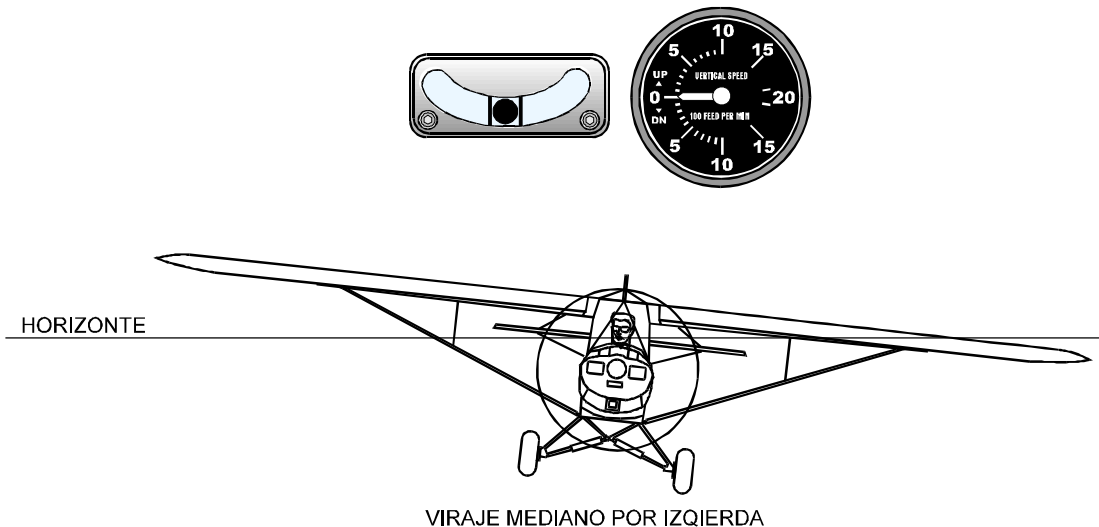
HORIZONTE



VIRAJE MEDIANO POR DERECHA

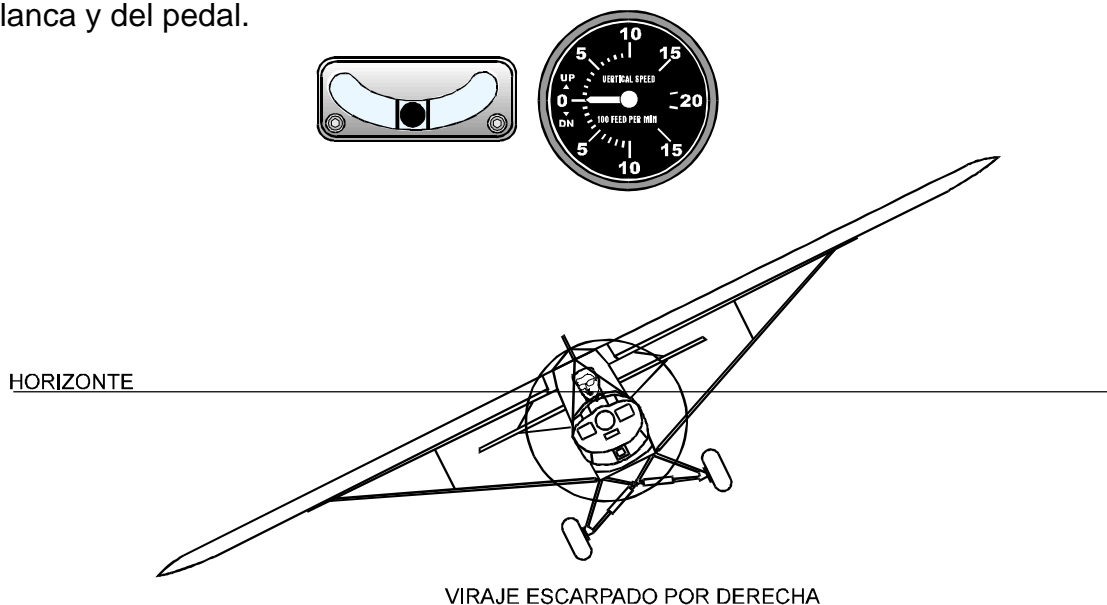
Viraje mediano por izquierda

Al igual que en el caso anterior solo que la palanca de mando se inclinará hacia la izquierda acompañado del pedal de dirección izquierdo.



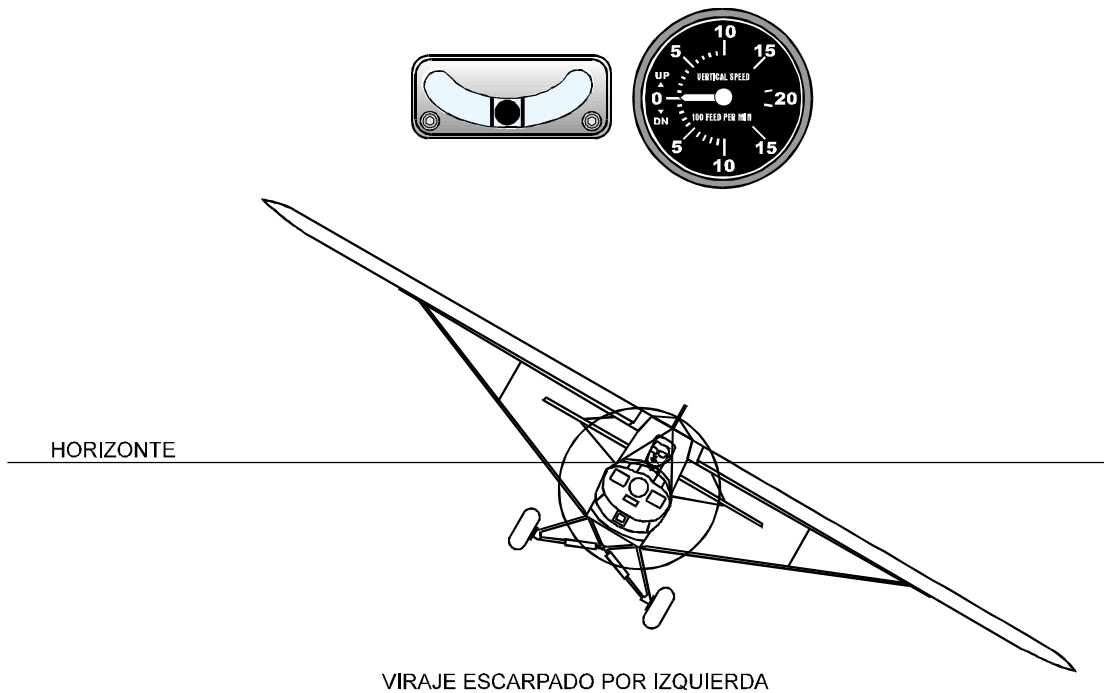
Viraje escarpado por derecha

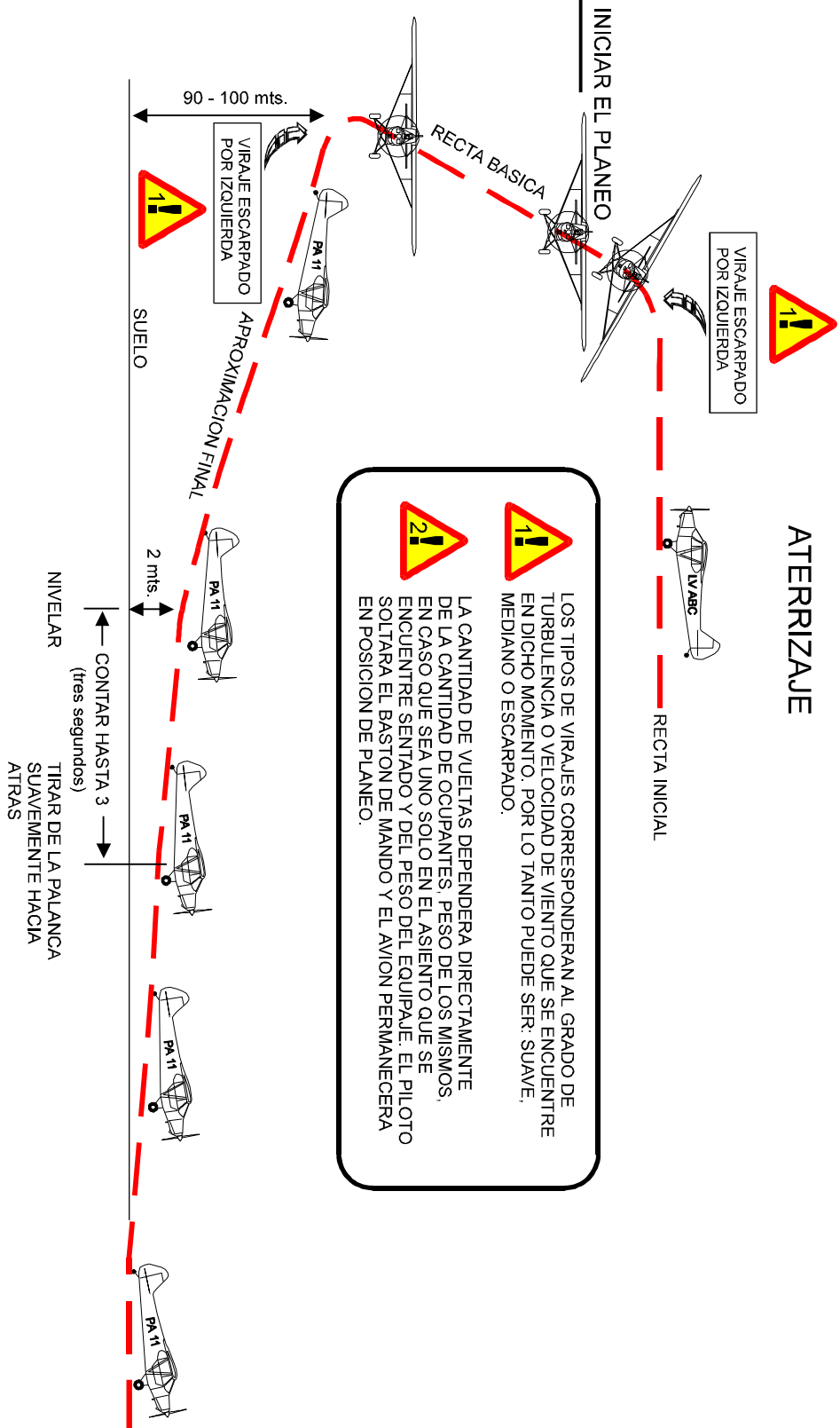
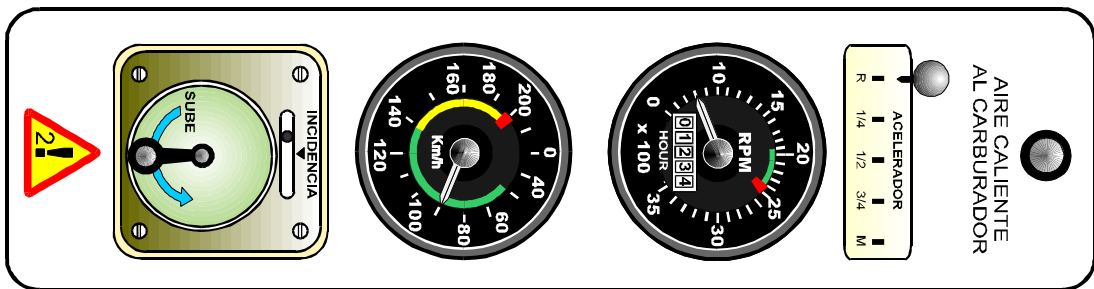
El piloto moverá ligeramente la palanca de mando hacia la derecha acompañado con una leve presión en el pedal derecho de dirección hasta que el horizonte llegue al encuentro del borde del ala derecha con la cabina. Deberá corregirse inmediatamente después la nariz, levantándola ligeramente. No deberá descuidar el variómetro, este deberá estar marcando 0 (cero). El horizonte artificial acusará la inclinación pero no el ascenso ni el descenso, la bolita se mantendrá en el centro si se acompaña correctamente los movimientos de la palanca y del pedal.



Viraje escarpado por izquierda

El piloto moverá ligeramente la palanca de mando hacia la izquierda acompañado con una leve presión en el pedal izquierdo de dirección hasta que el horizonte llegue al encuentro del borde del ala izquierda con la cabina. Deberá corregirse inmediatamente después la nariz, levantándola ligeramente. No deberá descuidar el variómetro, este deberá estar marcando 0 (cero). El horizonte artificial acusará la inclinación pero no el ascenso ni el descenso, la bolita se mantendrá en el centro si se acompaña correctamente los movimientos de la palanca y del pedal.

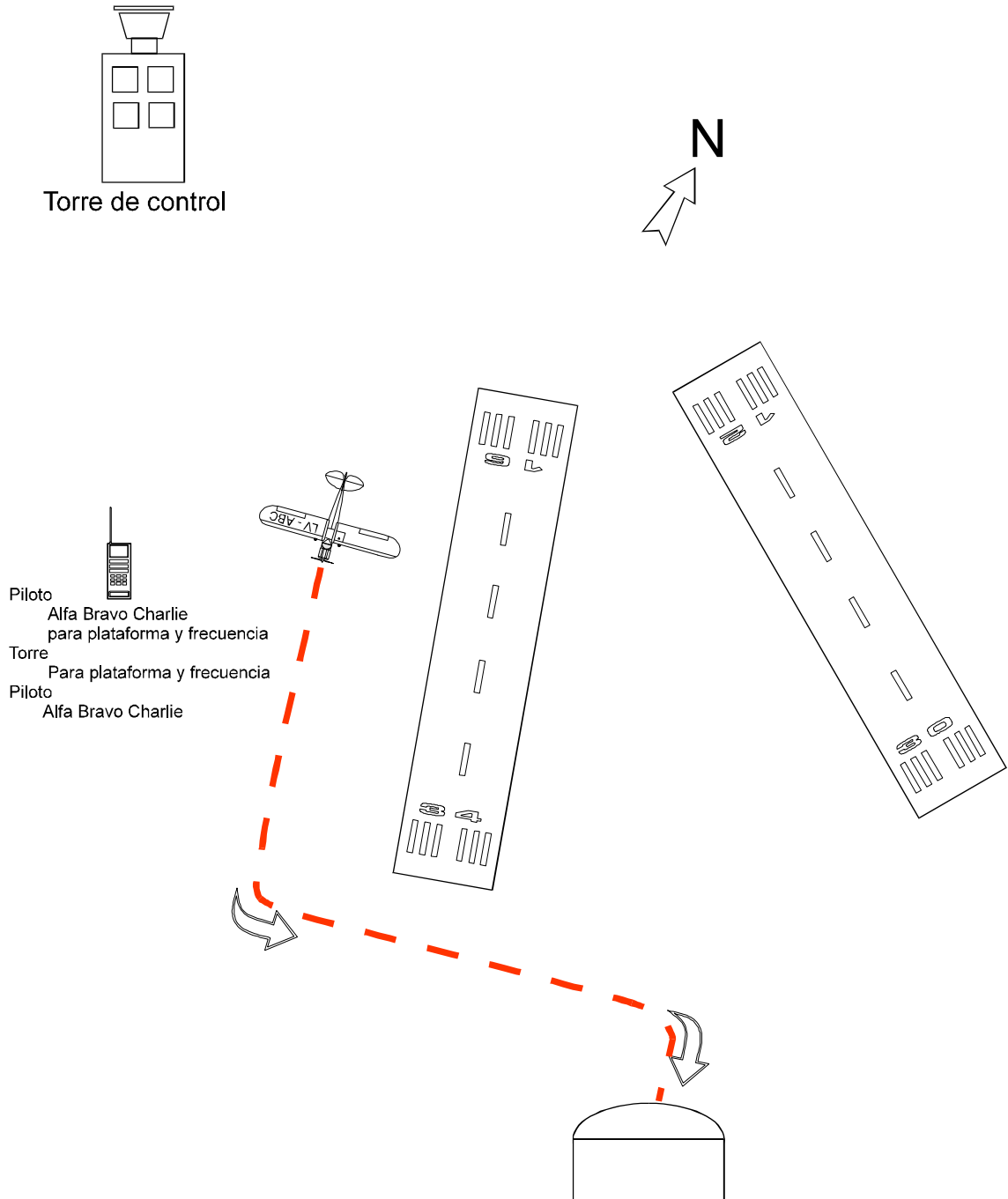




LOS TIPOS DE VIRAJES CORRESPONDERAN AL GRADO DE TURBULENCIA O VELOCIDAD DE VIENTO QUE SE ENCUENTRE EN DICHO MOMENTO. POR LO TANTO PUEDE SER: SUAVE, MEDIANO O ESCARPADO.

LA CANTIDAD DE VUELTAS DEPENDERA DIRECTAMENTE DE LA CANTIDAD DE OCUPANTES, PESO DE LOS MISMOS, EN CASO QUE SEA UNO SOLO EN EL ASIENTO QUE SE ENCUENTRE SENTADO Y DEL PESO DEL EQUIPAJE. EL PILOTO SOLITARA EL BASTON DE MANDO Y EL AVION PERMANECERA EN POSICION DE PLANEIO.

GUARDAR EL AVION



Detención del motor

- 1 – Antes de detener el motor, mantenerlo a bajo régimen de vueltas unos cinco minutos.
- 2 – La perilla de aire frío/caliente debe estar en posición de **aire frío** (hacia adentro).
- 3 – Girar la llave de contacto en posición **sin contacto**.
- 4 – Cerrar la llave de paso de combustible.
- 5 – Calzar las ruedas.

Medidas de mantenimiento

Cada	Medida de mantenimiento
25 hs.	Inspeccionar y limpiar el tanque de combustible
50 hs.	Cambiar el filtro de entrada de combustible al carburador si es descartable, caso contrario limpiar la malla del mismo.
100 hs.	Drenar la cuba del carburador

Procedimientos de operaciones de emergencia

Esta aeronave no posee procedimientos propios de emergencia y todos los procedimientos son normales. No obstante se recomiendan los siguientes procedimientos:

Fallas de motor

a) Durante el despegue

Si queda suficiente pista:

- 1 – Acelerador reducido.
- 2 – Aplicar frenos.
- 3 – Llave de contacto en posición **sin contacto**.

NOTA: Si no queda suficiente pista, aterrizar directamente al frente, virando únicamente para salvar obstáculos.

b) Después del despegue

- 1 – Velocidad de planeo.
- 2 – Llave de paso de combustible, **cerrada**.
- 3 – Llave de contacto en posición **sin contacto**.

NOTA: No intentar nunca la vuelta a la pista con poca altura, debiendo aterrizar en la línea recta hacia delante, efectuando solamente ligeras correcciones de rumbo para evitar obstáculos.

c) Durante el vuelo

- 1 – Velocidad de planeo.
- 2 – Abrir un poco más el acelerador.
- 3 – Si la hélice se detiene, se debe realizar un aterrizaje forzoso siguiendo este procedimiento:
 - a) No intentar hacer virajes con el motor detenido y con poca altura.
 - b) Rastrear sobre el campo seleccionado con el motor detenido y con poca altura.
 - c) Planear el aterrizaje de acuerdo con la técnica más conveniente, procediendo a:
 - Desconectar todos los interruptores eléctricos excepto los de encendido.
 - Destrabar la puerta de la cabina.
 - Reducir la potencia a un mínimo durante el desplazamiento final (en el caso de contar con potencia).
 - Antes del contacto con el suelo, desconectar el interruptor de contacto, **sin contacto**.
 - Cerrar la llave de paso de combustible.
 - Tratar de mantener la cola baja durante el deslizamiento final.
 - Abandonar el avión tan pronto como sea posible.

Incendios

Para sofocar un principio de incendio en el carburador de un motor en marcha, se debe acelerar el mismo abriendo inmediatamente el acelerador, ya sea durante el arranque en la puesta en marcha o en vuelo, por cuanto haciendo esto se aspira el fuego dentro del motor sin peligro.

En caso de incendio en la barquilla o compartimento del motor durante el vuelo, parar el motor y aterrizar inmediatamente.

El procedimiento es cerrar la llave de paso de combustible pero demorando desconectar la llave de contacto, a fin de aprovechar la nafta del carburador.

En caso de fuego en la cabina, cerrar los controles de calefacción y ventilación de la cabina, para evitar corrientes de aire.

Emplear el extintor de incendio portátil que se encuentra en la cabina y si no puede extinguirse el fuego, se debe aterrizar lo antes posible. Es recomendable la ventilación de la cabina después de descargar el matafuego dentro de la misma.

Hielo en el carburador

Una pérdida gradual en el régimen del motor y un funcionamiento irregular, pueden ser las consecuencias de la formación de hielo en el carburador.

En caso de condiciones favorables para la formación de hielo en el carburador, no debe acelerarse, pues al pasar más aire por el carburador, solo se logra aumentar la formación de hielo y, se aplica la calefacción al carburador, no excediendo de 35 °C, hasta que el motor continúa su marcha suave.

Se recomienda reducir la altura de vuelo para lograr una temperatura de aire exterior menos favorable a la formación de hielo.

Vuelo en atmósfera turbulenta

En turbulencias fuertes o en casos de tormentas excepcionales es conveniente reducir la velocidad del avión para disminuir las sobrecargas por ráfagas.

Esta velocidad puede reducirse hasta la velocidad de pérdida sin flaps, más al 50% de la misma, mediante la reducción de potencia.

