

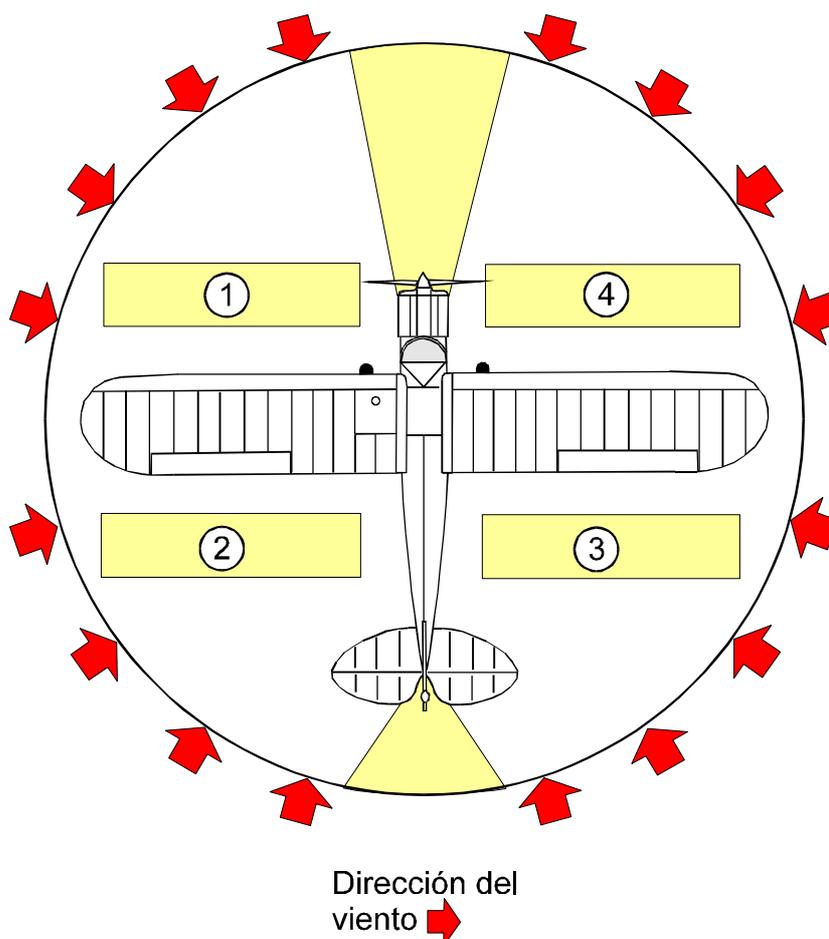
MANIOBRAS BASICAS

RODAJE

Cuando se está realizando el rodaje sobre piedras o escoria, hacerlo a baja velocidad, con el fin de evitar la abrasión o desgaste y los golpes de las puntas de las palas de la hélice.

Consultar la siguiente figura para instrucciones adicionales para el rodaje.

DIAGRAMA DE RODAJE



Referencias:

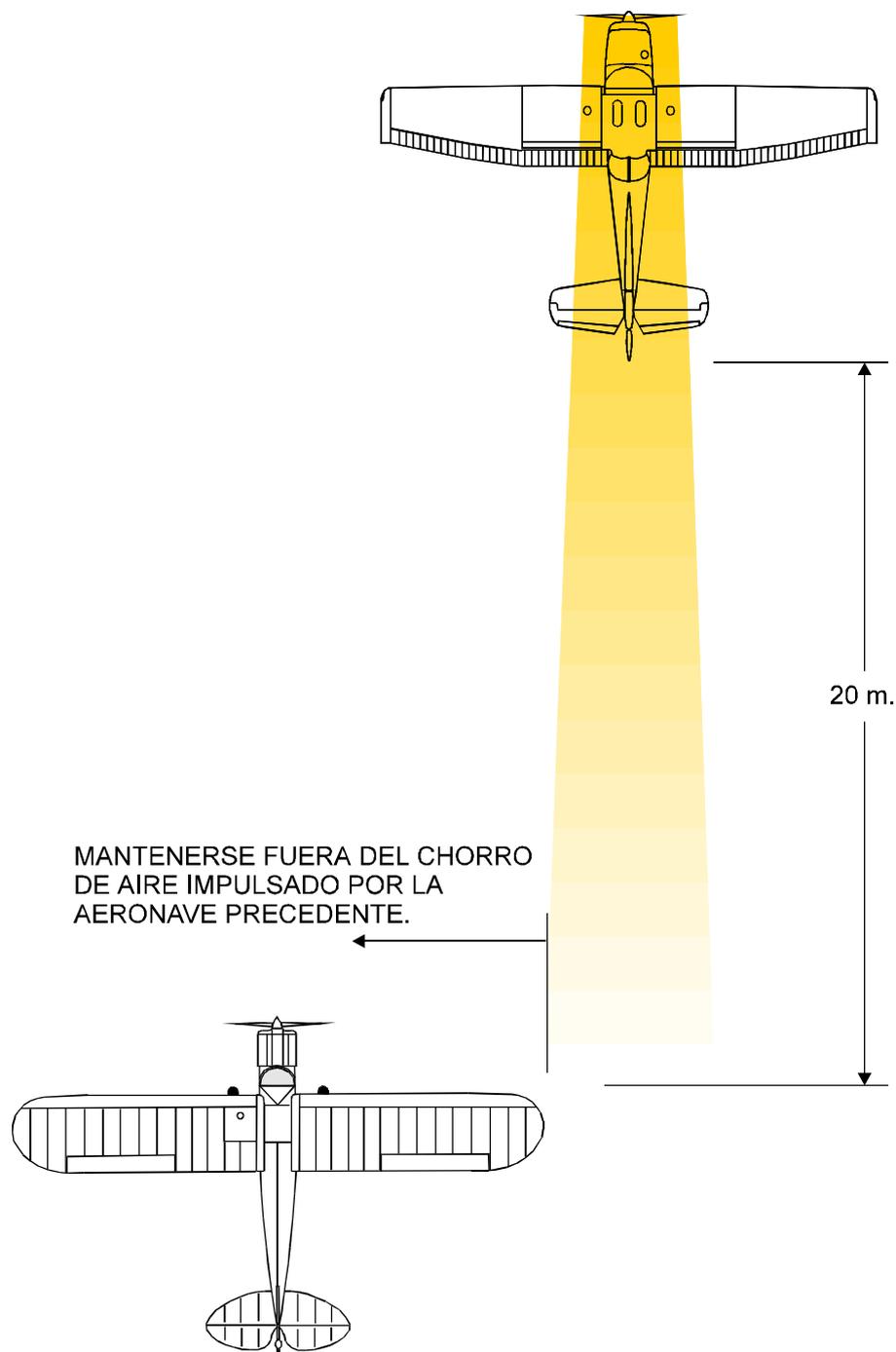
- 1) Usar alerón arriba en el ala izquierda y elevador neutral.
- 2) Usar alerón bajo en el ala izquierda y elevador bajo.
- 3) Usar alerón bajo en el ala derecha y elevador bajo.
- 4) Usar alerón arriba en el ala derecha y elevador neutral.

NOTA:

Los vientos de cola requieren precaución, sobretodo cuando son fuertes y tres cuarto de cola. Evitar los golpes repentinos de moyor y las frenadas fuertes cuando la aeronave se encuentra en esta situación.

Usar la dirección con los pedales para mantener la dirección.

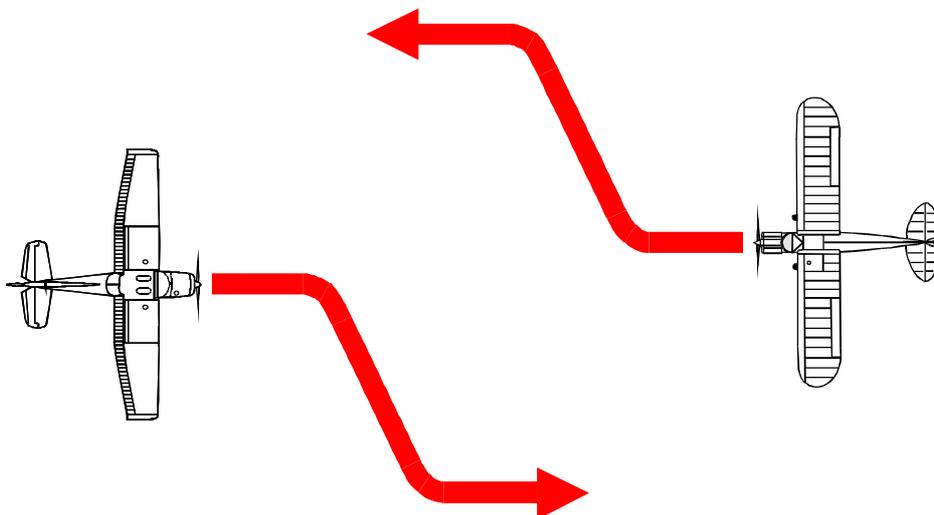
DISTANCIA DE SEGURIDAD EN LA ESPERA PARA EL DESPEGUE DETRAS DE OTRA AERONAVE



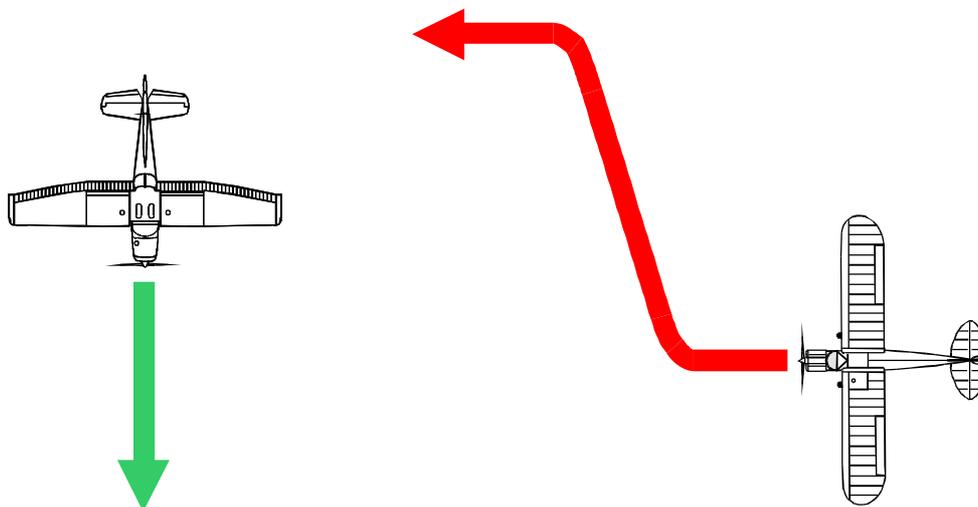
Cuando la espera para el despegue debe realizarse detrás de una aeronave, mantener la distancia entre ésta y fuera del alcance del chorro de aire impulsado por la hélice de la aeronave precedente, ya que esta puede enganchar objetos sólidos e impulsarlos hacia atrás, dañando de esta forma la aeronave que se encuentra atrás.

TRANSITO AEREO CON ENCUENTRO ENTRE DOS AERONAVES

Cuando dos aeronaves se encuentran enfrentadas en la misma recta de vuelo en forma visual, ambas deberán realizar un viraje a la derecha y luego a la izquierda enderezando la recta de vuelo lo suficiente para impedir una colisión.

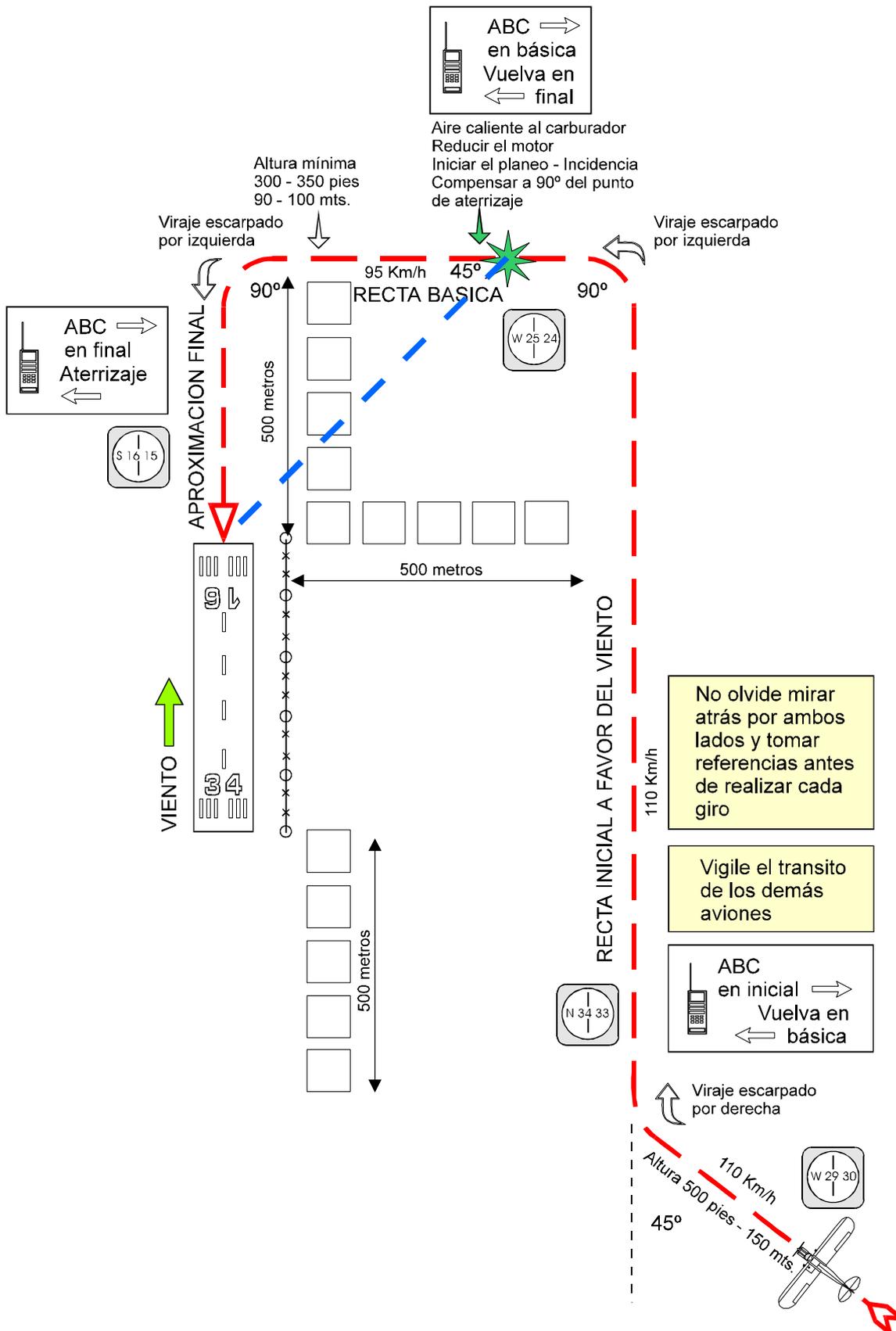


En el caso que el encuentro de las aeronaves sea en forma perpendicular, la que se encuentra a la derecha del piloto tiene la prioridad de paso en la recta de vuelo.

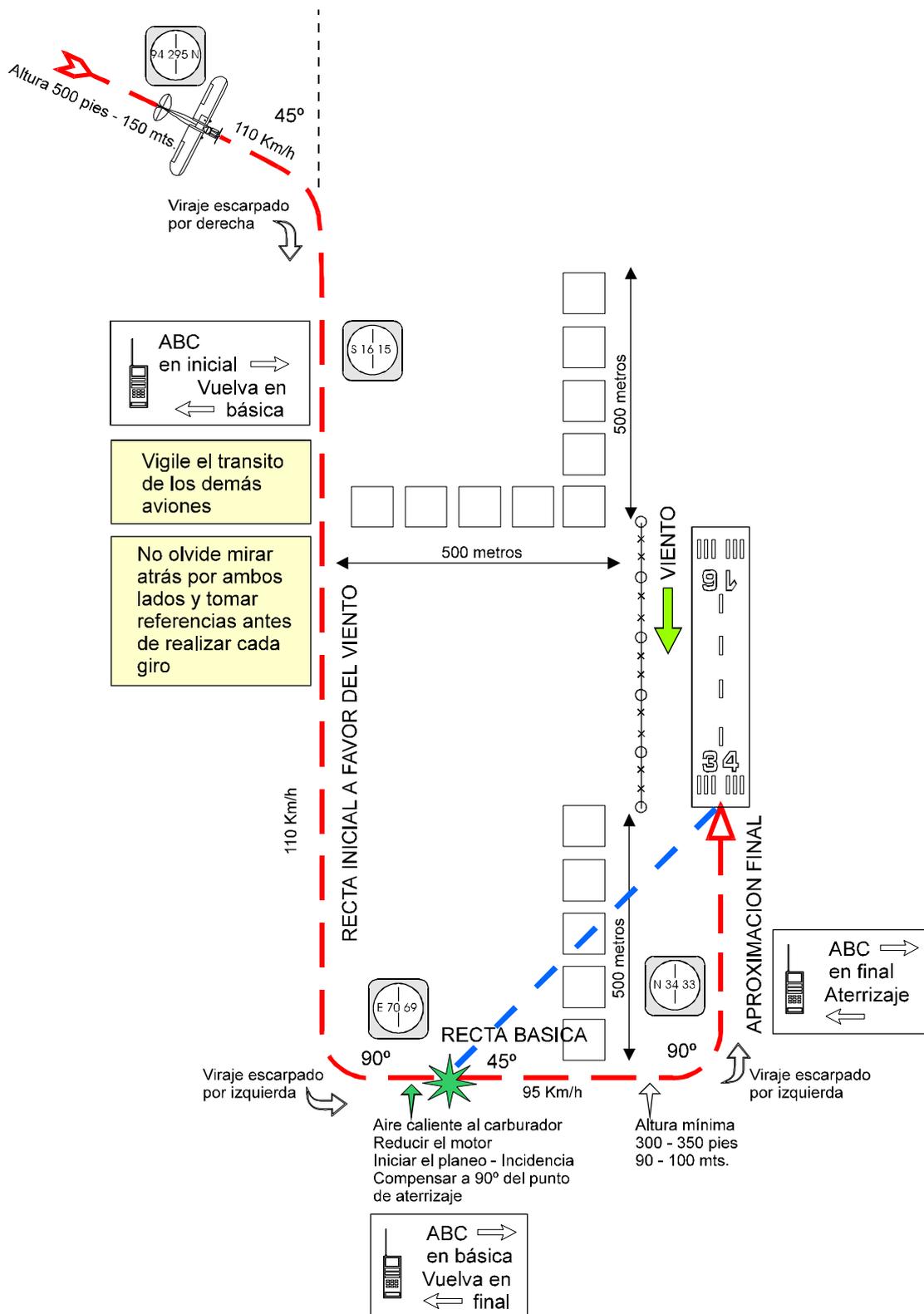


Cabe destacar cuando se presente la situación con encuentro de aeronaves de gran porte hay que evitar pasar cerca de las mismas (1 km.) o cruzando la línea de vuelo aunque estas ya hallan pasado por las turbulencias que generan, las cuales pueden permanecer hasta 10 minutos, dificultando el vuelo de la aeronave chica.

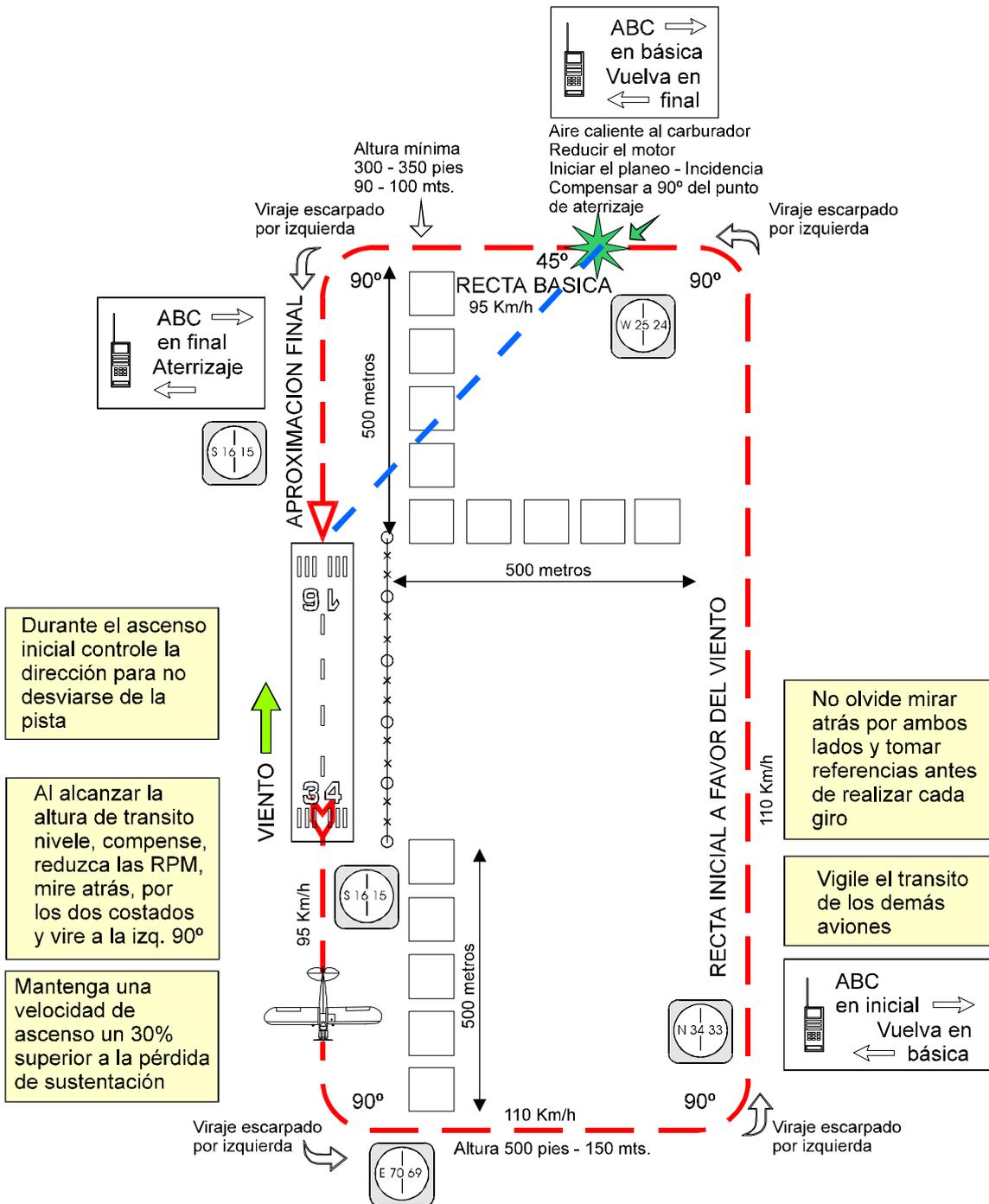
ENTRADA AL CIRCUITO CON APROXIMACION LATERAL DE 90° PISTA 16



ENTRADA AL CIRCUITO CON APROXIMACION LATERAL DE 90° PISTA 34

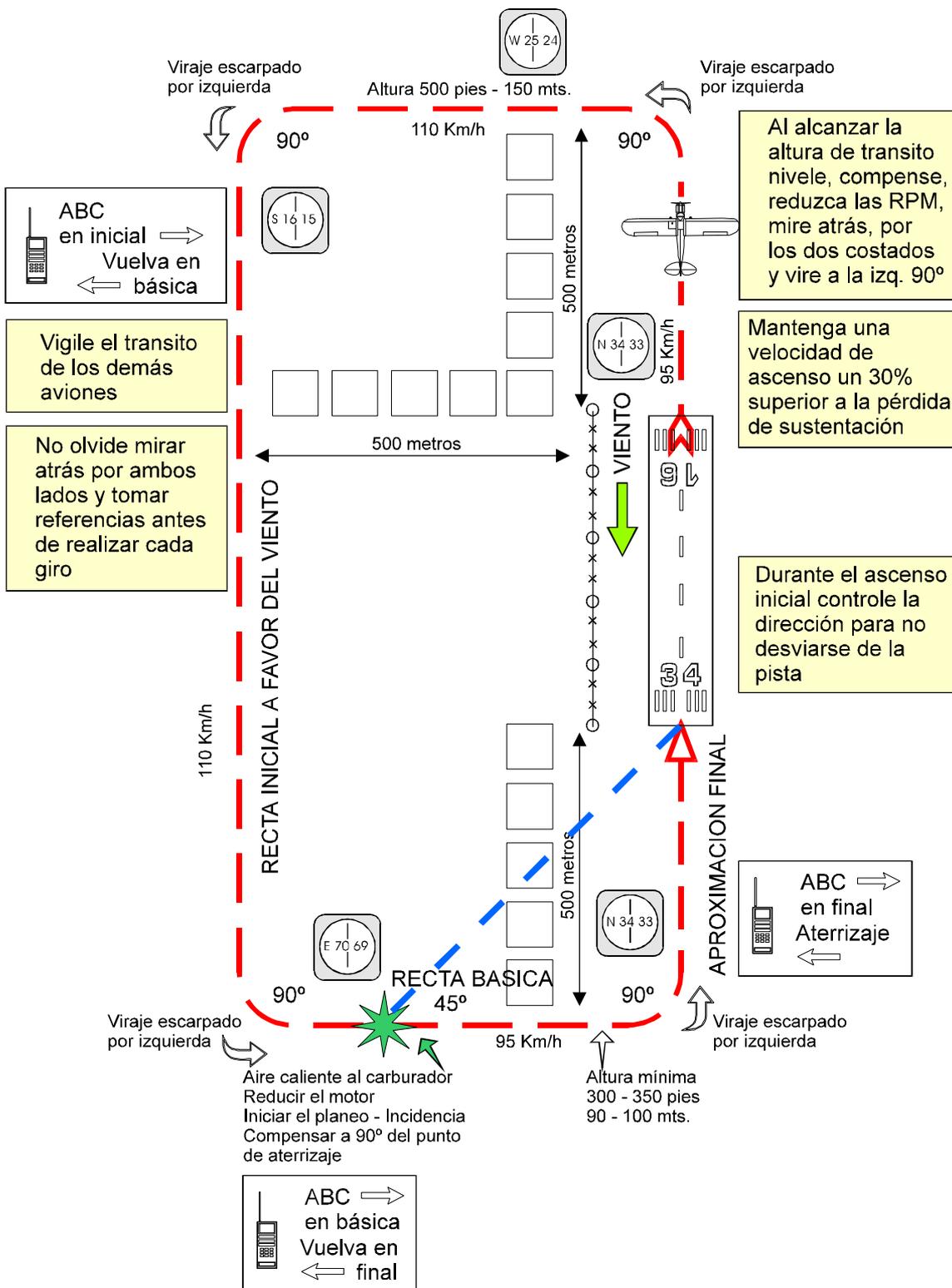


DESPEGUE, ASCENSO, TRANSITO APROXIMACION 90° PISTA 16 – CIRCUITO

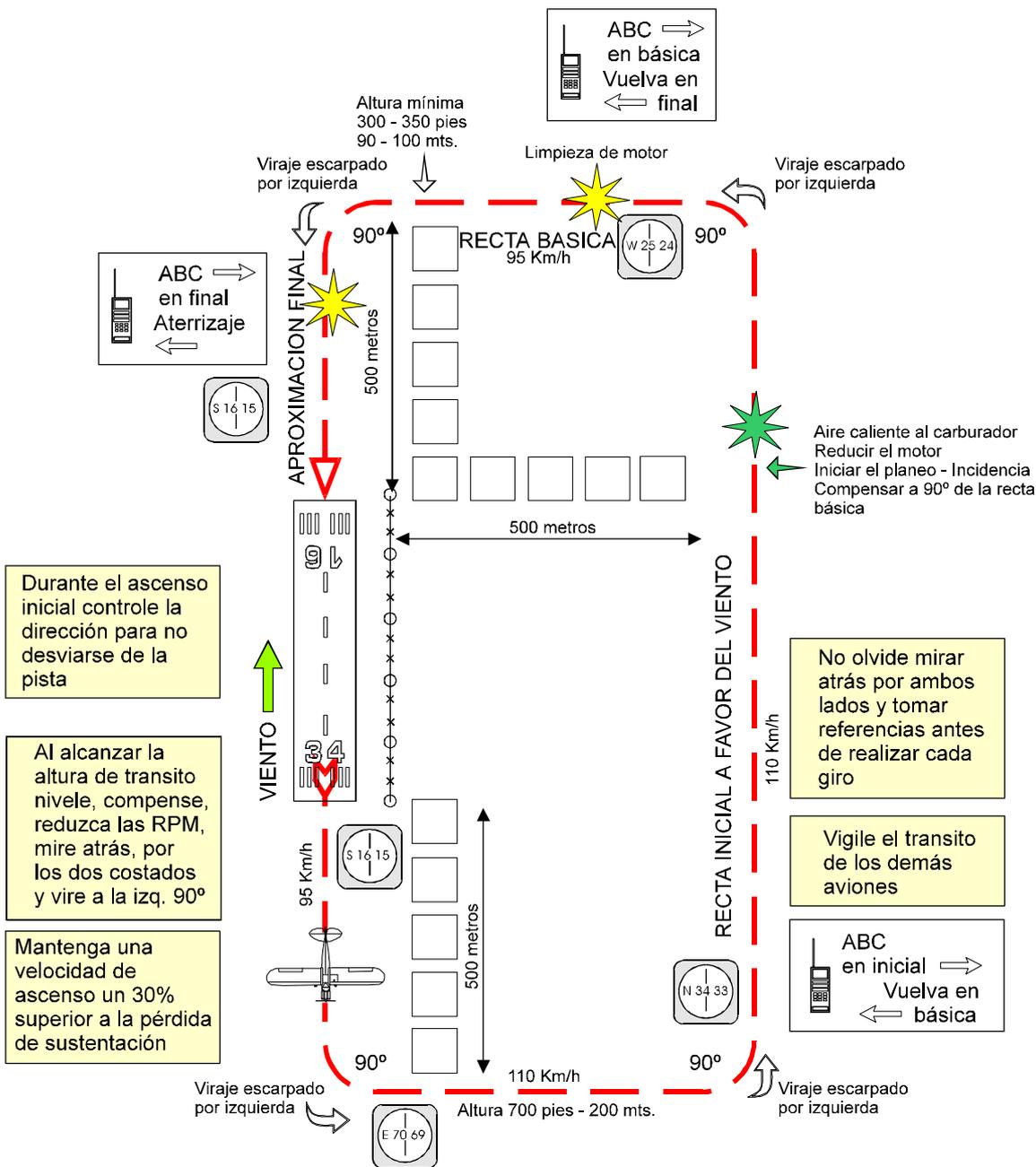


El circuito se iniciará desde la recta básica a una distancia no menor de 500 mts. del borde de la pista (cabecera) en uso. Se colocará aire caliente al entrar de inicial a básica y una vez en ésta a 45° del punto de aterrizaje se reducirá el acelerador iniciando un planeo; se ajustará la incidencia y al llegar aproximadamente a 90° de la pista en uso, se enfrentará la misma. Una vez nivelado el avión, direccional y lateralmente, se hará una "limpieza de motor y se continuará el planeo hasta el momento de restablecer para aterrizar.

DESPEGUE, ASCENSO, TRANSITO APROXIMACION 90° PISTA 34 - CIRCUITO

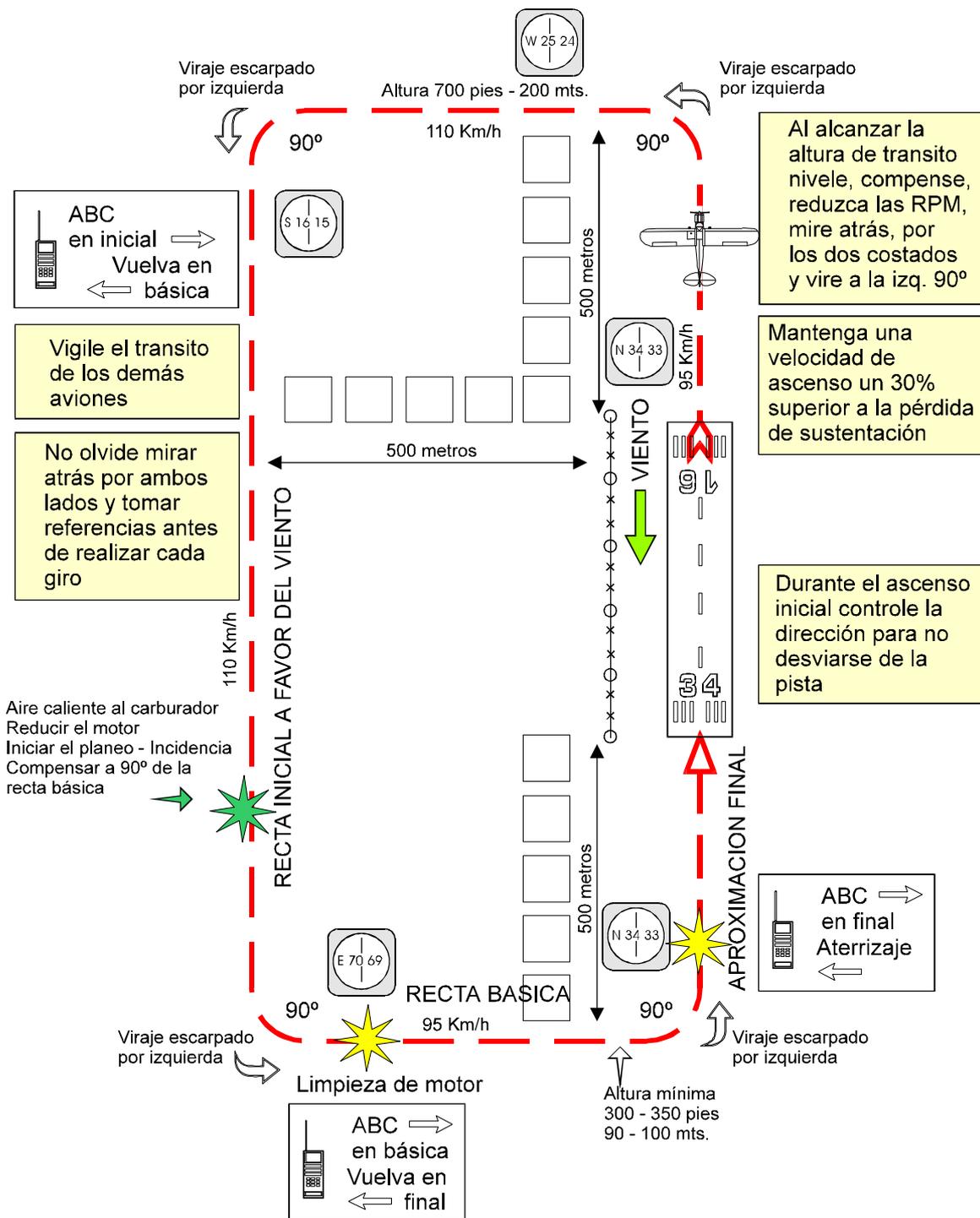


DESPEGUE, ASCENSO, TRANSITO APROXIMACION 180° PISTA 16 – CIRCUITO

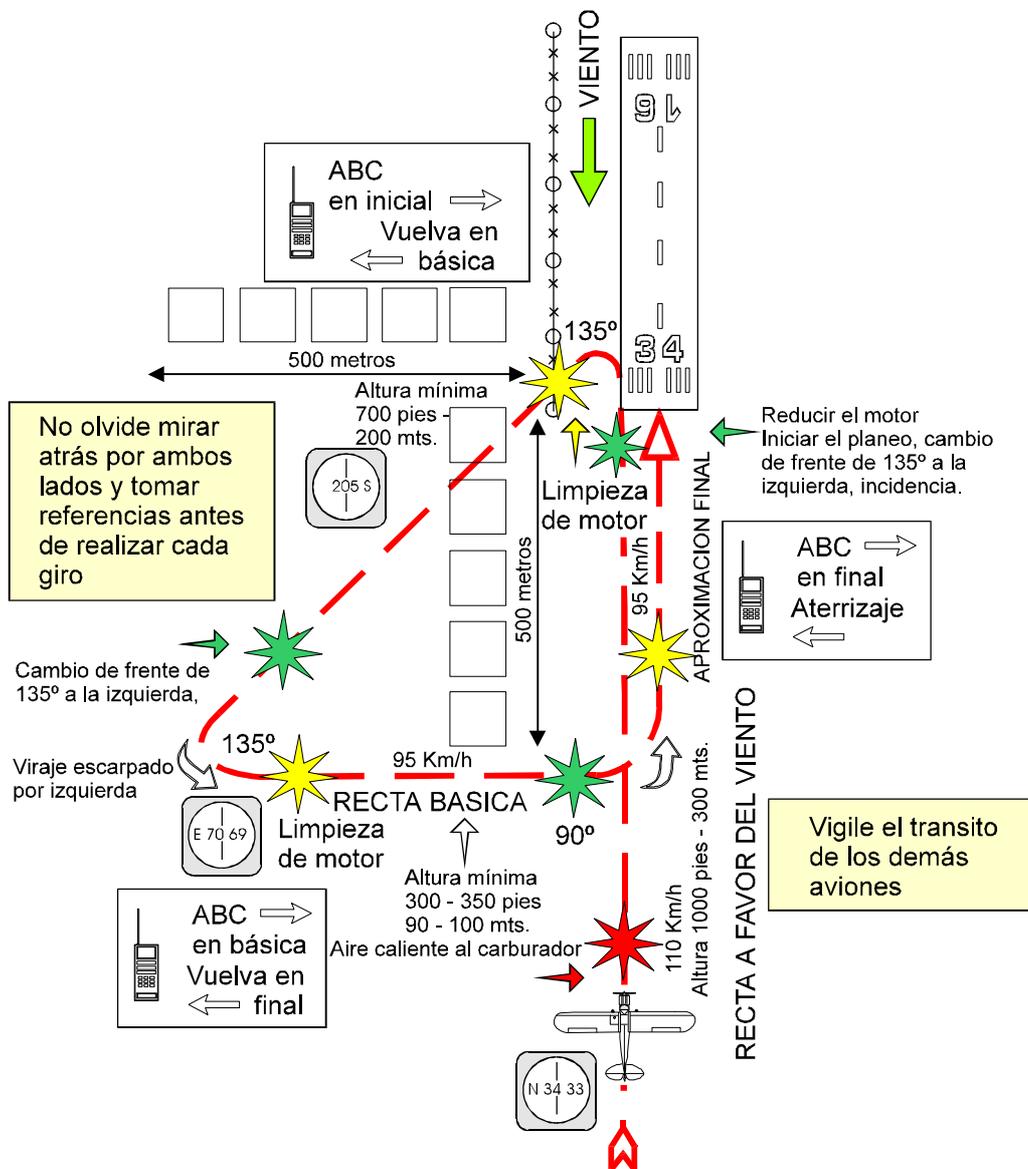


A la altura de 200 mts. 700' (pies); se iniciará desde la recta inicial del circuito a una distancia no mayor a 500 mts. del borde lateral de la pista en uso. Al llegar a la cabecera opuesta a la que se empleará para aterrizar se colocará aire caliente. Justamente opuesto al lugar donde se desea tocar tierra, se reducirá el acelerador, se iniciará un planeo recto, se ajustará la incidencia y una vez sobrepasada entre 200 y 500 mts. la cabecera de entrada, se efectuará un cambio de frente de 90° hacia la izquierda, posterior al mismo y de nuevo en planeo recto (básica), se realizará una "limpieza" de motor. Cuando se crea oportuno, se iniciará el viraje de básica para final y una vez completado el mismo se volverá a efectuar una "limpieza" de motor, continuando luego el planeo normal hasta el momento de aterrizaje.

DESPEGUE, ASCENSO, TRANSITO APROXIMACION 180° PISTA 34 – CIRCUITO



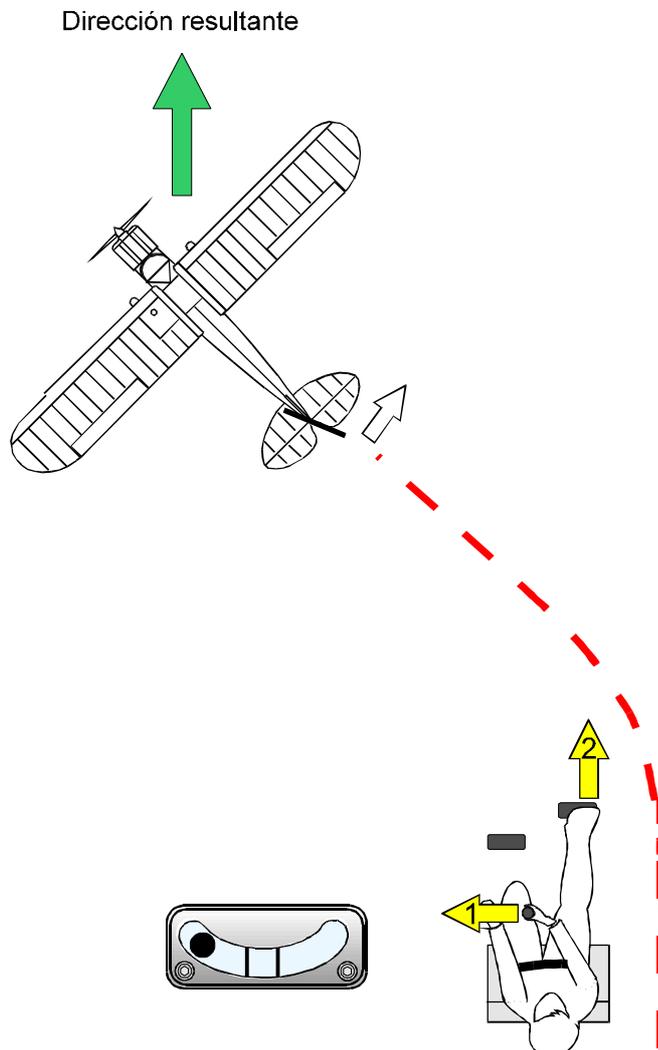
ENTRADA AL CIRCUITO CON APROXIMACION LATERAL DE 360° PISTA 34



A la altura de 300 mts. 1000´ (pies) se enfrentará la pista en uso con viento de frente de modo tal que en ningún momento se pierda de vista a la misma. La rueda derecha deberá pasar por el borde izquierdo de la pista.

Al cruzar el borde del aeródromo, se colocará aire caliente; al llegar al lugar donde se pretende aterrizar se reducirá el acelerador y ya en planeo se virará 135° a la izquierda. Completando el giro, se hará una "limpieza" de motor, se ajustará la incidencia y se continuará el alejamiento hasta llegar al punto base (aproximadamente a la posición en que se inicia la aproximación de 90°). Allí se efectuará un nuevo cambio de frente de 135° y, completando el mismo, se hará otra "limpieza" de motor. Desde esta posición (básica) se continuará hasta el momento del viraje para el final. Una vez completado, con el avión en planeo recto, se hará una tercera y última "limpieza" de motor, continuando luego hasta el momento del restablecimiento previo del aterrizaje.

DESLIZAMIENTO

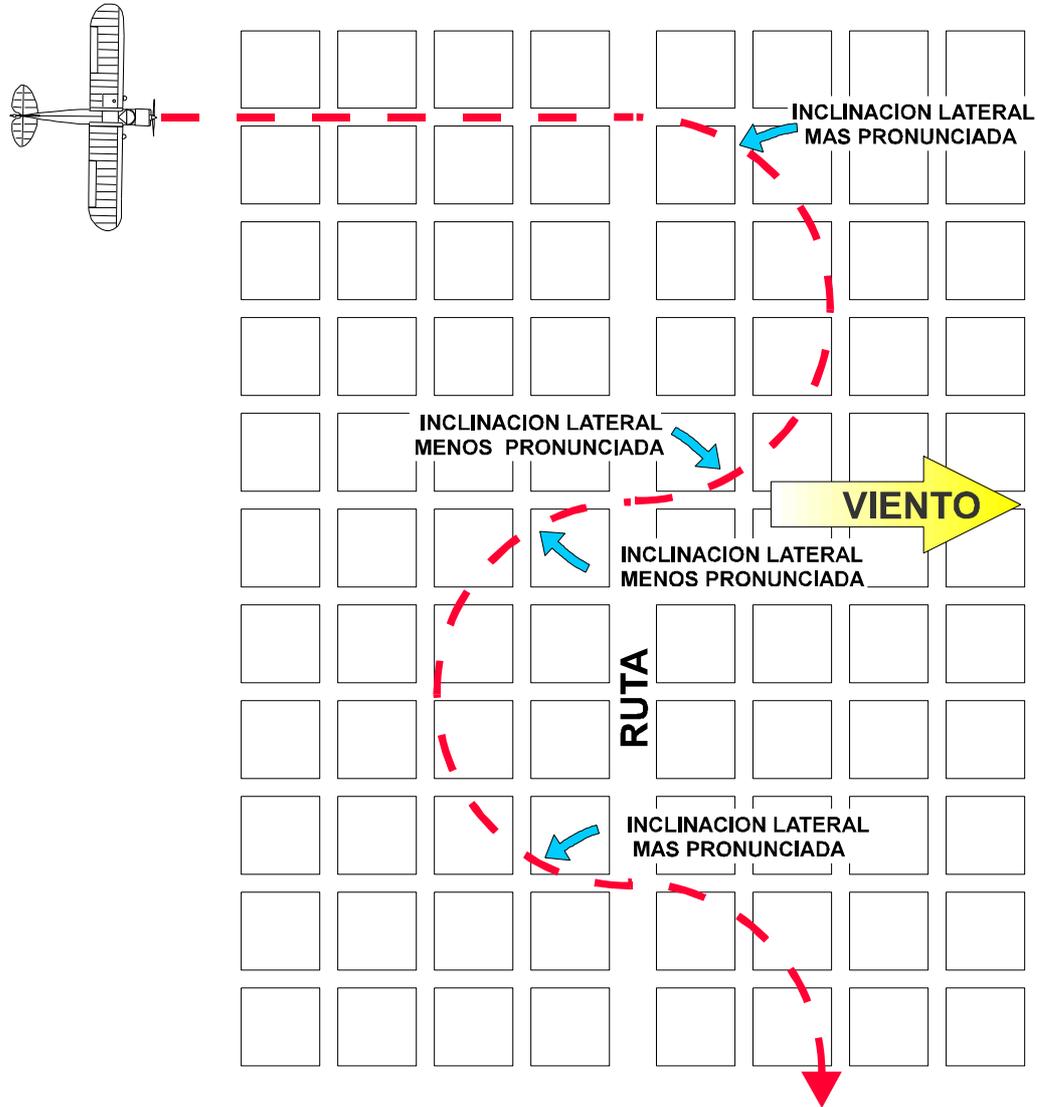


Se inclina con suavidad y sin cambios de dirección pronunciados. Para ello se inclinará el avión entre 15° y 45° manteniendo la dirección; cuando por efecto de la inclinación el avión tienda a virar, se “frenará” esa tendencia con el timón de dirección opuesto.

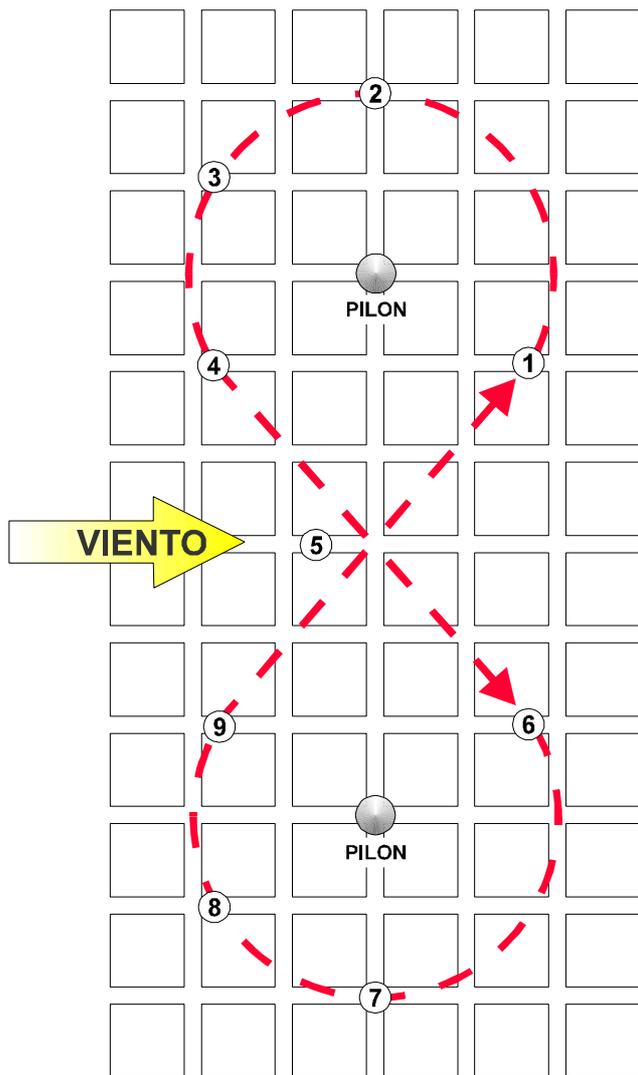
Para recuperar se nivelarán las alas con los alerones sin aflojar la presión sobre el timón de dirección, hasta que el avión muestre tendencia a girar hacia el lado en que éste está aplicado.

En esta operación el velocímetro no acusa con exactitud, la velocidad deberá mantenerse conservando el ángulo de planeo adecuado.

VIRAJES EN "S" A TRAVES DE UN CAMINO



OCHOS ALREDEDOR DE PILONES



- ① AUMENTO DE INCLINACION LATERAL
- ② INCLINACION LATERAL REDUCIDA
- ③ REDUCCION DE LA INCLINACION LATERAL
- ④ ESTABLECER POSICION NORMAL DE VUELO
- ⑤ CORRECCION DE LA DERIVA (CONTRARIA AL VIENTO)
- ⑥ INCLINACION LATERAL PRONUNCIADA PARA COMPENSAR DERIVA
- ⑦ INCLINACION LATERAL REDUCIDA
- ⑧ INCLINACION MAS REDUCIDA PARA COMPENSAR DERIVA
- ⑨ ESTABLECER POSICION NORMAL DE VUELO



LA DISTANCIA ENTRE LOS PILONES Y EL AVION DEBE PERMANECER CONSTANTE DURANTE LOS VIRAJES

EN ESTA MANIOBRA SE DEBE MANTENER CONSTANTE EL RADIO DE GIRO CORRIGIENDO LA DERIVA DURANTE EL MISMO

