

Manual de Vuelo

AVION PIPER J3C-65

MATRICULA LV - N D Q

SERIE No: 17.534

ESTE MANUAL DEBE MANTENERSE PERMANENTEMENTE
A BORDO DE LA AERONAVE

CONFECCIONADO POR:

ATILIO SALE
Técnico Aeronáutico Nacional
Reg. N° 2 (D.N.A.)

S E C C I O N I

MANUAL DE VUELO
DEL

AVION PIPER J3-C
L V - N D Q

ESTE MANUAL DEBE MANTENERSE PERMANENTEMENTE A BORDO DEL AVION

CARACTERISTICAS GENERALES DEL AVION

Monoplano de ala alta reforzada, biplaza en tandem, de estructura mixta.- Fuselaje de tubos de acero cromo molibdeno soldado con envarillado de madera, revestimiento de tela.-

Ala bilarguero de aleación de aluminio (los modelos mas modernos) y de madera spruce (los modelos primoros); costilla de aleación de aluminio remachadas y revestimiento de tela.-

Grupo de cola tubos de acero soldados y tren de aterrizaje fijo con amortiguadores a sandow, con frenos hidráulicos.-

Dimensiones:

Envergadura	10,73 mt.
Largo	6,77 mt.
Altura	2,03 mt.
Cuerda alar	1,60 mt.
Superficie alar	16,60 m ²
Trocha	1,80 mt.
Envergadura estabilizador	2,90 mt.

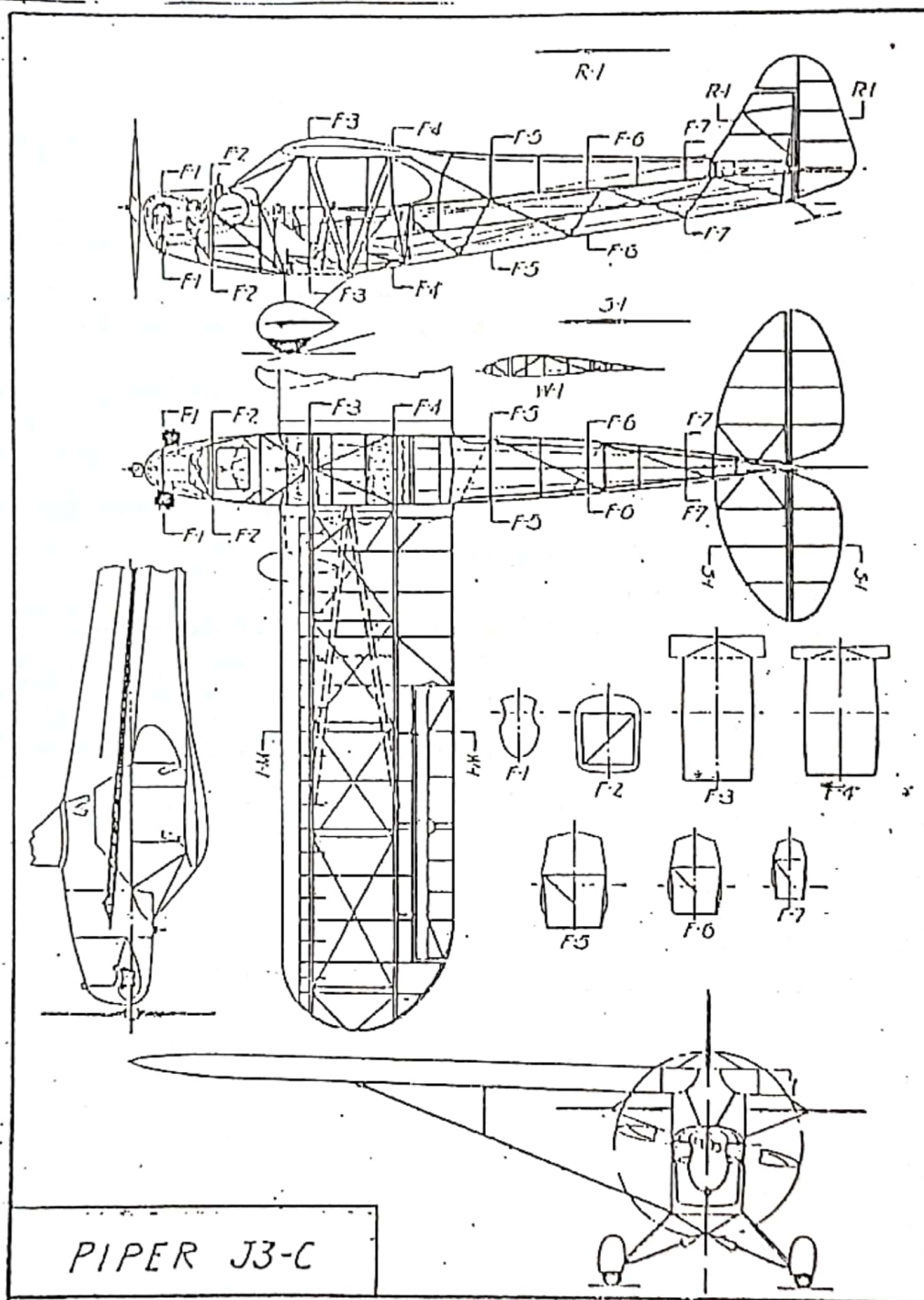
- - -

Especificación del Federal Aviation Agency: A-691

Categoría: Normal

Aprobado con fecha: (modelo J3C-65) 6 de julio de 1939

AEROTEC



AEROTEC

S E C C I O N IILIMITACIONES DE OPERACIONMOTOR

Continental A65-8F

Motores elegibles, ver Apendix I.

COMBUSTIBLENafta de aviación, Número Octano 80 (Grado mínimo).
en la actualidad el utilizado es el 100LLLIMITES DEL MOTOR

Toda operación: 2.300 rpm (65 HP)

HELICE Los Neumáticos de este tipo de AE Ulevm para lbs clabrio al tipo de vuelo que realizan así se encuentran entre 25 a 28 lbs trappol
Ver Lista de Equipos.

Hélices elegibles y detalles técnicos, ver Apendix I.

LIMITE DE VELOCIDADES (C.A.S.) Velocidad calibrada

No exceder (en planeo o picada) 122 mph - 196 km/h - 106 nudos

Vuelo nivelado o ascenso 90 mph - 144 km/h - 78 nudos

MARCACIONES DE INSTRUMENTOSINDICADOR TEMPERATURA DE ACEITENo exceder de _____ 220°F - 104°C
(Línea radial roja)INDICADOR PRESION DE ACEITENo exceder de _____ 40 lb/pulg.² - 2,8 kg/cm²
(Línea radial roja)Presión mínima _____ 30 lb/pulg.² - 2,1 kg/cm²
(Línea radial roja)Operación normal _____ 30-40 lb/pulg.²
(arco verde) 2,8 a 2,1 kg/cm²TAQUIMETRONo exceder de _____ 2300 rpm
(Línea radial roja)

VELOCIMETRO

No exceder de _____ 122 mph - 196 km/h - 106 nudos
(Linea radial roja)

FACTOR DE CARGA

El factor de carga expresado en unidades de aceleración, es de:
+ 3,9G

Las maniobras de vuelo invertido no están autorizadas.

LIMITACIONES DE PESO MAXIMO, CARGA UTIL Y C.G.PESO MAXIMO

554 kg. (1.220 lb.)

VARIACION DEL CENTRO DE GRAVEDAD

Con motor desde 65 HP a 90 HP
de 269 mm a 576 mm
(de +10,6" a +22,7")

CENTRO DE GRAVEDAD EN VACIO

de 216 mm a 515 mm
(de +8,5" a +20,3")

Cuando el centro de gravedad en vacío cae entre estos límites indicados, no se precisa calcular las posiciones extremas delante y trasera del C.G.- Este alcance no vale cuando la aeronave posee equipos no standard.

LINEA DE REFERENCIA VERTICAL (Datum)?

Borde de ataque del ala.

DISTRIBUCCION DE LA CARGA UTIL

Plazas: dos (2); una a 228 mm (+9") y una a 914 mm (+36").

De fábrica se autoriza para toda la serie J3C, volar solo desde el asiento trasero. Esto depende del resultado de los cálculos de peso y balanceo.-

Combustible: 1 (un) tanque de combustible de 45 lt. (12 galones) equivalente a 32 kg., a -457 mm (-18").

Lubricante: 3,785 lt. (3,480 kg.) a -736 mm (-29")

Equipajes: 9 kg. a 1244 mm (+49")

EL CONSUMO HORARIO DE COMBUSTIBLE ES DE 29 LITROS POR HORA

REGLAJE

Control movimiento de las superficies de comando:

Plano estabilizador:_____	arriba	2,5º	-	abajo	4º
Timón de profundidad:_____	arriba	34º	-	abajo	29º
Alerón:_____	arriba	18º	-	abajo	18º
Timón de dirección:_____	derecha	30º	-	izquierda	30º

PLACAS

Sobre el panel de instrumentos, claramente visible a la vista del piloto, colocar la siguiente placa y leyenda:

ES RESPONSABILIDAD DEL PROPIETARIO DE LA AERONAVE
Y DEL PILOTO, OPERAR LA MISMA DE ACUERDO A LAS
LIMITACIONES FIJADAS E INSTRUCCIONES QUE OBRAN EN
EL MANUAL DE VUELO APROBADO, COMO ASI TAMBIEN
DISTRIBUIR Y CARGAR LA AERONAVE DE ACUERDO AL PESO
Y BALANCEO.-

Cuando los cálculos de peso y balanceo prueban que el centro de gravedad en su posición trasera no se vé desplazado, se debe instalar la siguiente placa a la vista del piloto:

CUANDO SE VUELE SOLO, SE DEBE OCUPAR EL ASIENTO
TRASERO

NOTA:

Se debe traducir al idioma castellano todas las leyendas y placas aclaratorias existentes en idioma ingles, colocados en el avión.
(Bol. Div. Mat. 02-503 D.G.A.C. 5/12/44)

S E C C I O N IIIPROCEDIMIENTOS DE OPERACIONES NORMALESINSPECCION PRE-VUELO

- 1 - Inspección visual exterior del avión, con recorrida alrededor del mismo, a partir del puesto de piloto, por condiciones, pérdidas, entelado averiado, abolladuras, etc.-
- 2 - Quitar funda del tubo pitot y retirar las trabas de las superficies de comando, si están colocadas.
- 3 - Verificar la tapa del tanque de combustible y el tubo de venteo por taponamiento.
- 4 - Controlar la carga de combustible y el nivel del aceite.
- 5 - Drenar combustible por posible presencia de agua y sedimentos, en el primer vuelo del día y después de cada llenado de tanque.
- 6 - Verificar los neumáticos por estado y presión adecuada.
- 7 - Verificar el filtro de aire del carburador, que esté libre de materias extrañas.
- 8 - Verificar hélice por rajaduras y seguridad.
- 9 - Verificar cierre de la puerta de cabina.
- 10 - Verificar operación de todos los controles de motor y mandos por libertad de movimientos.
- 11 - Verificar posibles pérdidas en la carga del matafuego.

PUESTA EN MARCHA

- 12 - Calzar las ruedas o mantener los frenos aplicados.
- 13 - Verificar que la llave de contacto esté en posición sin (off)
- 14 - Abrir el acelerador 1/10 aproximadamente de su carrera.
- 15 - Abrir la llave de paso del combustible.
- 16 - Girar varias vueltas la hélice.
- 17 - Colocar la llave de contacto en posición "con" (On).

- 18 - Poner el motor en marcha impulsando la hélice.
- 19 - Si no arranca, volver a poner la llave de contacto en "sin" y aplicar 3 a 4 inyecciones al motor y trabar despues el inyector o cebador. NO usar el mismo cuando el motor esta caliente.
- 20 - Si se ahoga el motor y no arranca, colocar la llave de contacto en "sin", abrir totalmente el acelerador y girar la hélice en sentido contrario varias vueltas.-
- 21 - Luego, cerrar el acelerador y repetir el procedimiento de puesta en marcha.
- 22 - Despues de arrancar el motor, avanzar el acelerador lentamente hasta 700 rpm y, estando caliente mantener el régimen mínimo entre 550-600 rpm.
- 23 - Si el manómetro de aceite no acusa presión dentro de los 30" se debe detener el motor.
- 24 - Prueba de magnetos, no mayor de 75 rpm la caída del régimen a 2100 rpm.

DECOLAJE

- 25 - Con carga normal, se decola al alcanzar los 38 mph (61 km/h).-
No volar a plena admisión mas de 3 minutos.-

PLANEY ATERRIZAJE

- 26 - Conectar aire caliente al carburador al reducir el motor y planear a 50-60 mph (80-95 km/h), según las condiciones atmosféricas.

DEFENCIÓN DEL MOTOR

- 27 - Antes de detener el motor, mantenerlo a bajo régimen varios minutos.
- 28 - Colocar la llave de contacto en posición "sin" (off).
- 29 - Cerrar la llave de paso de combustible.
- 30 - Poner el calefactor de aire en posición "aire frio".

- - - xX/#Xx - - -

S E C C I O N IV

PROCEDIMIENTOS DE OPERACIONES DE EMERGENCIA

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

FALLAS DE MOTOR

a) Durante el despegue

Si queda suficiente pista:

- 1 - Acelerador cerrado.
- 2 - Aplicar frenos.
- 3 - Llave de encendido, desconectada.

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 encendido, desconectada.

NOTA:

No intentar nunca la vuelta a la pista con poca altura, debiendo aterrizar en línea recta hacia adelante, 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.

c) Planear el aterrizaje de acuerdo con la técnica mas conveniente, procediendo a:

- Destrabar la puerta de cabina.
- Reducir la potencia a un mínimo durante el deslizamiento final (en el caso de contar con potencia).
- Antes del contacto con el suelo, desconectar los interruptores de encendido,
- Llave de paso del combustible, cerrado.
- Tratar de mantener la cola baja durante el deslizamiento final.
- Abandonar el avión tan pronto como sea posible.-

INCENDIO

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 del combustible pero demorando desconectar la llave de encendido, 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 sino 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 casos de condiciones favorables para la formación de hielo en el carburador, no debe acelerarse, pues al pasar mas aire por el carburador, solo se logra aumentar la formación de hielo y, se aplica la calefacción al carburador, no excediendo de 35°F, hasta que el motor continua su marcha suave.

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

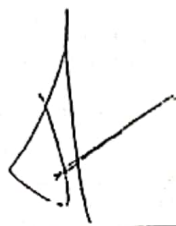
VUELO EN ATMOSFERA TURBULENTO

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 el 50% de la misma, mediante la reducción de potencia.

- - - xXOXx - - -



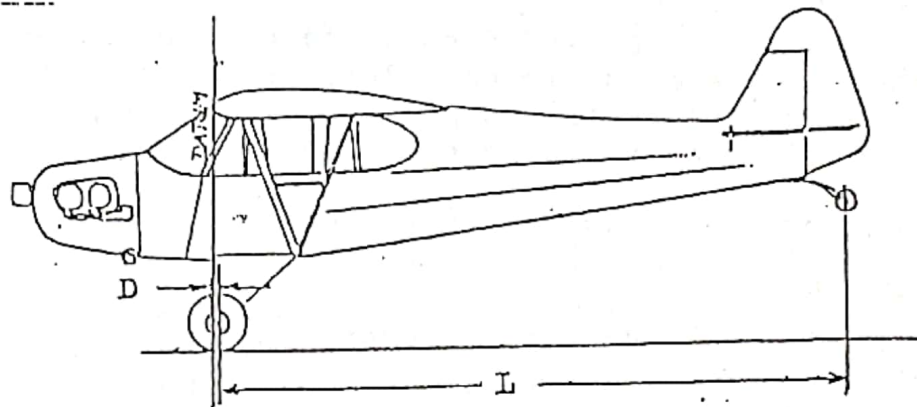
S E C C I O N V

PERFORMANCES

Velocidad máxima a 915 mt. de altura	87 mph - 140 km/h - 75 nudos
Velocidad de crucero a 915 mt. de altura	75 mph - 120 km/h - 65 nudos
Velocidad de aterrizaje	38 mph - 61 km/h - 32 nudos
Régimen de ascenso al nivel del mar	450 piés/min. # 2 mt/seg.
Techo de servicio	3.500 mts.
Alcance normal	355 km.
Carrera de descolaje	76 mts.
Carrera de descolaje salvando un obstáculo de 15 mt. de altura	144 mts.
Carrera de aterrizaje	88 mts.
Carrera de aterrizaje con un obstáculo de 15 m. de altura	167 mts.

- - - xx#xx - - -



S E C C I O N VIINFORMACION DE PESO Y BALANCEO

Fórmula para determinar el centro de gravedad en vacío:

$$\text{C.G.: } D + \left(\frac{R \cdot L}{W} \right)$$

Referencias:

- "D": Distancia horizontal entre la línea de referencia vertical (datum) y el punto de apoyo de la rueda principal.
- "L": Distancia horizontal entre el punto de apoyo de las ruedas principales y el de la rueda de cola.
- "R": Peso de la rueda de cola.
- "W": Peso total del avión en vacío, en el momento del pesaje.

Las medidas "D" y "L" de fábrica son las que se indican a continuación, pudiendo variar las mismas según la nivelación del avión o por haberse efectuado cambios de partes o conjuntos del tren de aterrizaje:

$$\text{"D"} = 76 \text{ mm} \quad \text{"L"} = 4927 \text{ mm}$$

--X--

VI

NIVELACION

Larguero superior del fuselaje, entre asiento delantero y trasero.

LINEA DE REFERENCIA VERTICAL (Datum)

Borde de ataque del ala.

VARIACION DEL C.G. EN VACIO

de 216 mm a 515 mm

Cuando el centro de gravedad en vacío cae dentro de estos valores indicados, no se requiere calcular las posiciones extremas delantera y trasera del centro de gravedad. Este alcance no se considera cuando la aeronave posee equip. no standard.-

VARIACION DEL CENTRO DE GRAVEDAD (En vuelo)

de 269 mm a 576 mm

Para el N° de Serie de esta aeronave

PESO MAXIMO

554 kg. (1220 Lb.)

CANTIDAD DE PLAZAS

DOS (2), 1 a 228 mm y 1 a 914 mm

Si los cálculos de peso y balanceo demuestran que no se excederán los límites del centro de gravedad para ninguna condición de carga, podrá ocuparse el asiento delantero cuando se vuela solo.

CAPACIDAD DE COMBUSTIBLE

Un tanque de combustible de 45 lts. (12 galones), equivalente a 32 kg., ubicado en el fuselaje, a -457 mm.

CAPACIDAD DE LUBRICANTE

con motor de 65 y 75 HP: 3,785 lt. a -736 mm

EQUIPAJES

9 kg. a 1244 mm.

- - - xXOXx - - -

A D V E R T E N C I A

1 - Es responsabilidad del propietario de la aeronave:

- 1°) Tener pleno conocimiento de la Disposición n° 131/92 (D.N.A.) sobre Manuales de Vuelo.-
- 2°) Que el presente Manual de Vuelo corresponda al modelo y N° de Serie de la aeronave descriptos en el sello de identificación de registro.-
- 3°) Mantener COMPLETO Y ACTUALIZADO el presente Manual de Vuelo, para lo cual deberá tomar contacto con el fabricante de la aeronave, a fin de que le envíen las correspondientes actualizaciones.
- 4°) En el caso de que se instale un equipo amparado por el C.T. ó un C.T.S., agregar a este Manual de Vuelo básico, los correspondientes Suplementos aprobados.
- 5°) Verificar que el piloto al mando de su aeronave conozca, PREVIAMENTE AL VUELO, completa y acabadamente este Manual de Vuelo.-

2 - Es obligación del piloto al mando de la aeronave:

- 1°) Conocer PREVIAMENTE AL VUELO, el contenido del presente Manual de Vuelo, quedando bajo su exclusiva responsabilidad todo incidente o accidente que el desconocimiento del mismo pudiera provocar.

PROBLEMAS DE CARGA

Los problemas de carga máxima que puedan ser presentados al operador del avión, cuando se lleva a cabo algún cambio en el equipamiento o se procede a una distribución de la carga distinta a la recomendada o establecida en los cálculos de peso y balanceo, en los casos de obrar como antecedentes en el Manual de Vuelo (Anexos), pueden ser resueltos en forma rápida, aplicando el método que se desarrolla en la Tabla de Carga, mediante la cual se puede conocer si la ubicación del centro de gravedad está dentro de los límites establecidos en la pag. nº 14, respetando el peso máximo de 554 kg. en categoría normal y 567 kg. en categoría restringida, el cual no debe ser sobrepasado.-

TABLA DE CARGA

Ejemplo: CAT. NORMAL	PESOS Kg.	BRAZOS mm	MOMENTOS kgXmm
Peso vacío certificado			
Aceite (motor 65 HP) 3,785 lt.	3,480	-736	- 2.561
Piloto	77	228	17.556
Acompañante	77	914	70.378
Combustible; 45 lts.	32	-457	-14.624
Equipajes	9	1244	11.196
Peso total	(a)		(b)

Localización del C.G.:

$$\frac{\text{Suma de los momentos (b)}}{\text{Peso total (a)}}$$

Se denomina "momento" al producto del peso o la fuerza multiplicada por el "brazo", que es la distancia desde la línea de Referencia hacia cualquier punto que es considerado, en este caso el centro de gravedad de un objeto.-

En caso del retiro de elementos, se debe poner signo negativo (-) en la columna de pesos y aplicar la regla de los signos.

En cuanto a la carga de combustible, se toma su pesos a razón de 0,720 kg. el litro.-

Las distancias o brazos de cualquier elemento que se agregue o retire se mide a partir de la Línea de referencia o datúm, con el avión nivelado longitudinalmente.

Conocido el peso vacío certificado y el centro de gravedad en vacío, multiplicamos y obtenemos el momento y, en conocimiento también de los pesos y momentos que corresponden a la carga útil (pag. nº 15) se determina la ubicación del centro de gravedad, dividiendo el total de la suma algebraica de los momentos por el peso total.

El valor del centro de gravedad debe estar dentro de los límites establecidos en la pag. nº 14 y si ocurre lo contrario, es que el avión está incorrectamente cargado y por lo tanto se debe repetir el cálculo reduciendo carga, ya sea de equipajes, combustible o plaza, ubicada esta delante o detrás del límite delantero o trasero del C.G. según sea el desplazamiento de éste fuera de los límites, hasta que se localize correctamente, siendo así el peso total menor del máximo autorizado.-

-----XX-----

ANTECEDENTES DE
PESAJES, COMPUTOS DE PESO Y BALANCEO
Y, LISTA DE EQUIPOS

--- XXOXx ---



AEROTEC



PLANILLA DE MASA Y BALANCEO

1 AERONAVE MATRICULA: LV-NDQ	FECHA: ENERO 1996
MARCA: PIPER	SERIE N° 17534
MODELO: J3-C	CATEGORIA: NORMAL
REALIZADO EN: SERVICIOS AERONAUTICOS CLAUDIO MARCE Cód. 1 B - 84	

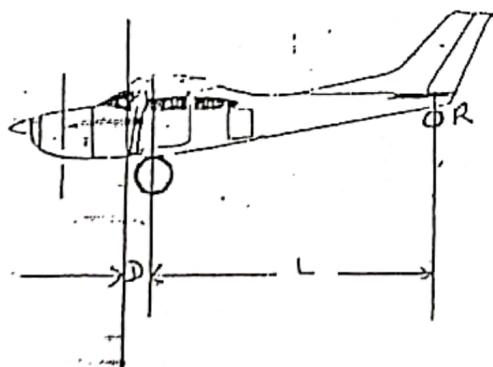
2 REFERENCIAS DE LA MASA VACIA ANTERIOR

FECHA: 28/11/90	MASA VACIA 334	kg	POSICION c.g. 430	mm
--------------------	----------------	----	-------------------	----

3 MASA VACIA ACTUAL

PUNTOS DE APOYO	LECTURA CORREGIDA (kg)	TARA (kg)	NETO (kg)	DISTANCIA AL DATUM (mm)
RUEDA PRINCIPAL DERECHA/ XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX	156	-	156	65
RUEDA PRINCIPAL IZQ./ XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX	153	-	153	65
RUEDA DE TALA / COLA XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX	37	13	24	5220
TOTAL.	-	-	333	-

4 DETERMINACION DEL c.g. SEGUN MASA VACIA ACTUAL.



D = 65 mm
 L = 5220 - 65 = 5155 mm
 R = 24 Kg
 W = 333 Kg

$$C.G. = D + \left(\frac{R \times L}{W} \right)$$

$$C.G. = 65 + \left(\frac{24 \times 5155}{333} \right) = 436 \text{ mm.}$$



FORMULARIO N° 060

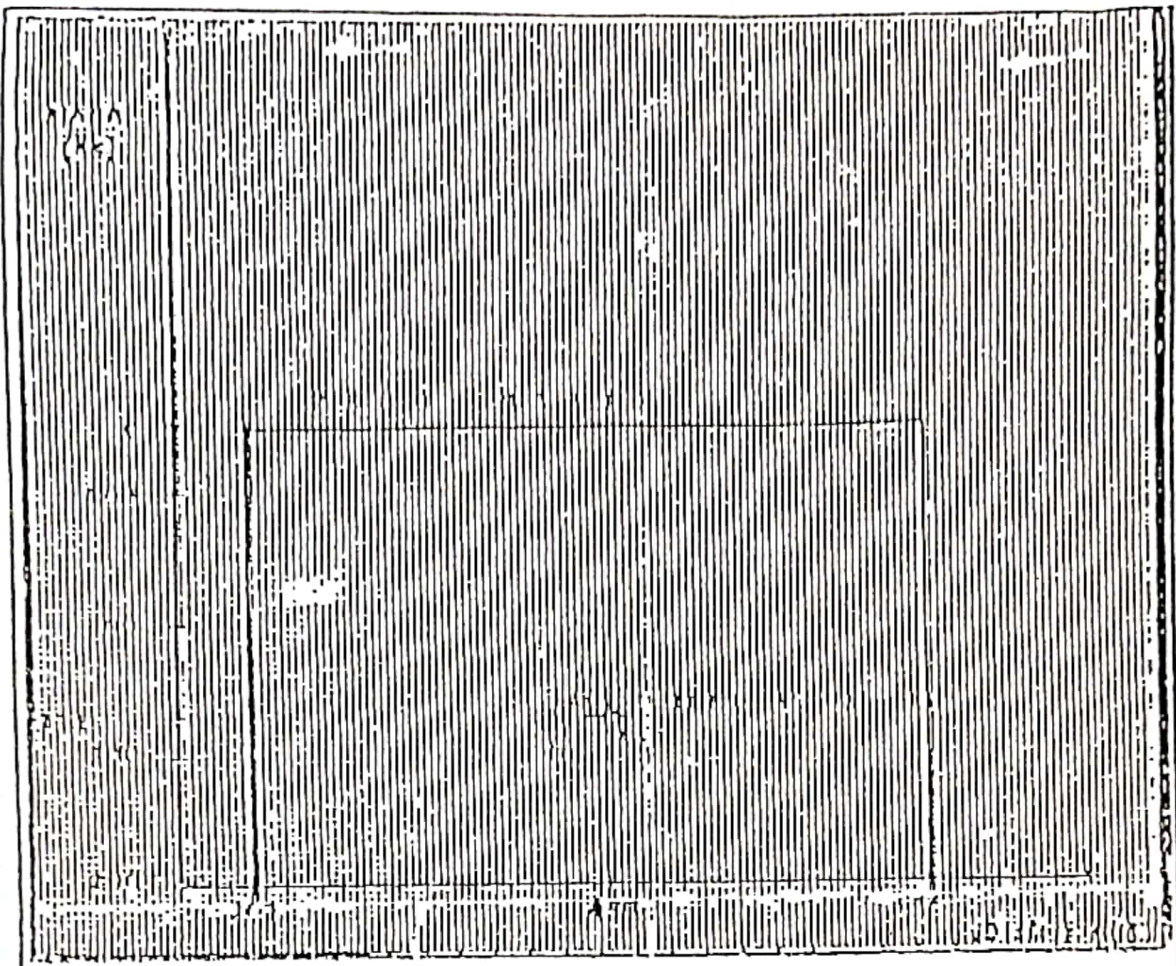
PLANCHILLA DE MASA Y BALANCEO

1 AERONAVE MATRICULA: L V - H D O		FECHA: 28-NOV-1990		
MARCA: PEPER		SERIE N° 17534		REALIZADO EN: AERÓCLUB ALHATROS
MODELO: J3-C		CATEGORIA: NORMAL		
2 REFERENCIAS DE LA MASA VACIA ANTERIOR				
FECHA: 14-9-84	MASA VACIA: 335 kg	POSICION c.g.: 414 mm		
3 MASA VACIA ACTUAL				
PUNTOS DE APOYO	LECTURA CORREGIDA (kg)	TARA (kg)	NETO (kg)	DISTANCIA AL DATUM (mm)
RUEDA PRINCIPAL DERECHA / ΣΡΥΠΙΠ ΟΧΘΟ ΣΤΡΟΦΟ ΣΤΕΡΕΟΤΗΤΑ	157	-	157	70
RUEDA PRINCIPAL IZQ. / ΣΡΥΠΙΠ ΟΧΘΟ ΣΤΡΟΦΟ ΣΤΕΡΕΟΤΗΤΑ	153	-	153	70
ΣΤΥΒΕΣΤΕΡΟ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟ / ΣΤΑ ΣΤΡΟΦΟ ΣΤΕΡΕΟΤΗΤΑ ΣΤΗΤΕΡΑ	32	8	24	5080
TOTAL	---	---	334	---
4 DETERMINACION DEL c.g. SEGUN MASA VACIA ACTUAL.				
		I = 70 mm		
		I = 5080 - 70 = 5010 mm		
		H = 24 kg		
		W = 334 kg		
		$C.G. = I + \frac{(H \times I)}{W}$		
		$C.G. = 70 + \frac{(24 \times 5010)}{334} = 410 \text{ mm}$		

FOTOCOPIA DEL ORIGINAL

AVILIO GALE
TECNICO AERONAUTICO
C.R. N° 2 (D.N.A.)

AEROTEC



6 OBSERVACIONES:

Se realiza pesaje de acuerdo al DIB 70-2 y según planilla de equipo presente en el manual de vuelo aprobado. Se adjunta el presente al mismo.

7 REALIZADO POR:

FIRMA:

ACLARACION:

INSTRUMENTO N°
REGISTRO P.H.A. N°

FERNANDO A. VELIZ
TECNICO AERONAUTICO
A.M.T. 100 200
REG. PROFESIONAL ONA N° 1000

A P E N D I X IMOTORES Y HELICES ELEGIBLESMOTORES ELEGIBLES

(1) - Continental A65-3 ó A-65-8

Límites del motor:

Toda operación 2.300 rpm (65 HP)

(2) - Continental A65-6 ó A-65-9

Límites del motor:

Toda operación 2.300 rpm (65 HP)

(3) - Continental A-65-7

(4) - Continental A-65-14

con hélice McCauley LA90CF ó LB90CM,
ó hélice de madera de paso fijo:

Límite del motor: Toda operación 2.300 rpm (65 HP)

(5) - Continental A-65-14

con hélice Beech (Roby) palas R-002-205, paso ajustable
a 685 mm con paso bajo 9,5" y paso alto 16,5":

Límites del motor:

Despegue (1'): 2.675 rpm (75 HP) - 29 "Hg

Toda operación, 2.300 rpm (65 HP) - 29 "Hg

(6) - Continental C-65-8F

Límites del motor:

Toda operación 2.300 rpm (65 HP)

(7) - Continental C-75-8; -12.

con hélice McCauley LA90 ó LB90 ó hélice de madera:

Límites del motor:

Toda operación 2.275 rpm (75 HP)

Límite de la hélice: Régimen estático a máxima admisión
admisible:

No mayor de 2100 rpm

No menor de 2000 rpm

No se admiten tolerancias

Díámetro:

No mayor de 1879 mm (74")

No menor de 1841 mm (72,5")

(8) - Continental A-75-8-9

Límites del motor:

Toda operación 2.600 rpm (75 HP)

Límites de la hélice: Régimen en tierra a máxima admisión permitible:

Con hélice Mc Cauley 1A90 ó 1B90, ó hélice de madera con paso fijo:

No mayor de 2425 rpm

No menor de 1950 rpm

No se admiten tolerancias

Díámetro:

No mayor de 1778 mm (70")

No menor de 1740 mm (68,5")

Nota:

La instalación de los motores de los items (7) y (8), no requieren cambios en la estructura, montaje del motor, capó, calefacción del carburador, caños de escapes, sistema de combustible, etc.

Cambio de motor:

Cualquier otro motor que se desee instalar, deberá contarse con la aprobación analítica previa, otorgada por el Departamento Ingeniería de la D.N.A., mediante la presentación de un estudio técnico avalado por profesional aeronáutico,-

HELICES HOMOLOGABLES O ELIGIBLES

Para motor Continental de la Serie A-65 (Únicamente)

a) Hélice Beech (Roby), pala R-002-205 (metálica)

1ª) Paso regulable a 685 mm

Paso bajo: 13ª

Paso alto: 18,5ª

Aplicable a los motores modelos A-65-3; A-65-6; A-65-7; A-65-8 y A-65-9

2ª) Paso regulable a 685 mm

Paso bajo: 9,5ª

Paso alto: 16,5ª

Aplicable al motor modelo A-65-14

b) Hélice Mc. Cauley 1A90CF ó 1B90CM (metálica)

Elegible en los motores modelos A-65-3; A-65-6; A-65-7; A-65-8; A-65-8F; A-65-9 y A-65-14.

Límites en tierra a máxima admisión permitible:

No mayor de 2250 rpm

No menor de 1950 rpm

No se admiten tolerancias.

Díametros:

No mayor de 1879 mm (74")
No menor de 1841 mm (72,5")

c) Hélice Sensenich M74CK (metálica)

Elegible en motores modelos A65-6; A65-7; A65-8; A65-8F;
A65-9 y A65-14.

Régimen en tierra a máxima admisión permitible:

No mayor de 2250 rpm
No menor de 2050 rpm
No se admiten tolerancias.

Díametros:

No mayor de 1879 mm (74")
No menor de 1841 mm (72,5")

d) Hélices de madera, de paso fijo:

a) Para motores con cigüeñal terminado cónico o ahusado:
Sensenich 72C42 - Diámetro 1828 mm, Paso 1067 mm.
(Recomendado por Sensenich Brothers - Catalogo 1946)

b) Para motores con brida o plato integral al cigüeñal (SAE
Standard n° 1):

Sensenich 72CK42 y 72CK44 - Diámetro 1828 mm, Paso
de 1067 y 1117 mm. (Recomendado en Circular Sensenich Corp.
N° 203 - 1955)

En avion destinado a tareas de rociado o espolvoreo (Catego-
ria Restringida) se recomienda la hélice Sensenich 72CK40

c) Cualquiera otra hélice de madera aprobada que cumpla con los
valores de diámetros y pasos indicados en a) y b).

Antecedentes: TCDS A-691; Part List Piper Cub J3 y Circula-
res de Sensenich Corporation (1946 y 1955).-

- - - xXOXx - - -

A N E X O

RESERVADO PARA ANOTACIONES DEL INSPECTOR DE AERONAVES ACTUANTE,
DEPENDIENTE DE LA DIRECCION NACIONAL DE AERONAVEGABILIDAD. -

///2 Reservado para anotaciones del Inspector de Aeronaves actuante.

///3 Reservado para anotaciones del Inspector de Aeronaves actuante.

07

///4 Reservado para anotaciones del Inspector de Aeronaves actuante.


MORENO, 15 de marzo de 1994

CERTIFICO que este Manual de Vuelo está confeccionado en base al TYPE CERTIFICATE DATA SHEET n° A-691 del Federal Aviation Agency (U.S.A.), contiene la Lista de Equipos instalados y planilla de pesaje en vacío y, por lo tanto es aplicable solamente a la aeronave:

PIPER J3C-65

N° de Serie: 17.534

Matrícula: LV - N D O


ATILIO SALE
TECNICO AERONAUTICO
REG. N° 210, N.A.J