

MANUAL DE VUELO APROBADO

PIPER PA-11 LV-YOJ

MANUAL DE VUELO
APROBADO

AVION: PIPER PA-11

MATRICULA : LV-YOJ

SERIE: 11-634

ESTE MANUAL DEBE MANTENERSE PERMANENTEMENTE A BORDO DE LA AERONAVE

Confecionó:
[Signature]
ATILIO SALE
Técnico Aeronáutico

MANUAL DE VUELO
AVION PIPER PA-11, LV - **Y01**

1
Serie nº 19806

Categorías: Normal y Restringida - Serie nº 19806

I N D I C E

	<u>Pág.</u>
SECCION I - Generalidades (Optativo - No aprobado)	3
SECCION II - Limitaciones de Operación	4
SECCION III - Procedimientos de operaciones normales	7
SECCION IV - Procedimientos de operaciones de emergencia	9
SECCION V - Performances (Informativo - No aprobado).	12
SECCION VI - Peso y balanceo	13
a) Procedimiento optativo.	
b) Peso vacio, cálculos de peso y balanceo y, lista de equipos.	
APENDIX I - Motores y hélices elegibles	17
APENDIX II - Suplementos al manual de vuelo Supl. nº 1 - Instalación equipo de rociado.	18
ANEXO - Reservado para anotaciones de los Inspectores de Aeronaves	1B

Este Manual consta de 32 hojas foliadas.-

ESPACIO RESERVADO PARA ANOTACIONES DE LA DIRECCION NACIONAL DE AERONAVEGABILIDAD

[Faint text and stamp]

4 MARZO 1982

NEG. 100 DC-6076-PA

[Signature]

MANUAL DE VUELO
 DEL
 AVION PIPER PA-11
 LV - **YOL**

2

ESTE MANUAL DEBE MANTENERSE PERMANENTEMENTE A BORDO DEL AVION

S E C C I O N I

CARACTERISTICAS GENERALES DEL AVION

Monoplano de ala alta reforzada, biplaza en tandem, de construccion mixta.

Fuselaje de tubos de acero cromo molibdeno (SAE 4130 y 1025) soldados, con envarillado de madera y revestimiento de tela.- Ala bialarguero metalico con revestimiento de tela, perfil alar USA 35-B.-

Grupo de cola de tubos de acero soldados. Tren de aterrizaje fijo con amortiguadores a sandows, con frenos hidraulicos.-

MEDIDAS :

Envergadura	10,73 mt.
Largo	6,80 mt.
Altura	2,03 mt.
Cuerda alar	1,60 mt.
Superficie alar	16,58 m ²
Envergadura del estabilizador	2,90 mt.
Trocha	1,80 mt.

Especificación del Federal Aviation Agency: A-691

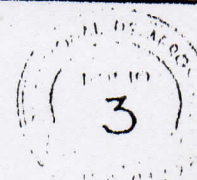
Categoria: Normal (C.A.R. 4a)

Aprobado con fecha 30 de abril de 1947.

Fabricante :

PIPER AIRCRAFT CORPORATION
 Lock Haven
 Pennsylvania
 U. S. A.



S E C C I O N IILIMITACIONES DE OPERACIONMOTOR

Continental C90-12F (Sin accesorios eléctricos de arranque)

Motores elegibles, ver Apendix I.

S/. APROBACION ANALITICA
N° 2461/84 DNA

COMBUSTIBLE

Nafta de aviación, Número Octano 80 (Grado mínimo)

LIMITES DEL MOTOR

Toda operación, 2.475 rpm (90 HP)

HELICE

Ver Lista de Equipos (Sección VI)

Hélices elegibles, ver Apendix I.

Características técnicas, ver Apendix I.

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

En planeo o picada _____ 122 mph - 196 km/h - 106 nudos

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

FACTOR DE CARGA

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

No está autorizadas las maniobras de vuelo invertido.

MARCACIONES DE LOS INSTRUMENTOSINDICADOR TEMPERATURA DE ACEITE

No exceder de _____ 225°F - 107°C
(Linea radial roja)

INDICADOR PRESION DE ACEITE

No exceder de _____ 40 Lb/Pulg² - 2,8 Kg/cm²
(Linea radial roja)

Operación normal _____ 30 a 40 lb/pulg²
 (arco verde) 2,1 a 2,8 kg/cm²

4

TAQUIMETRO

No exceder de _____ 2.475 rpm
 (Línea radial roja)

VELOCIMETRO

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

LIMITACIONES DE PESO MAXIMO Y CENTRO DE GRAVEDADPESO MAXIMO

En Categoría normal:

✓ 554 kgs. (1220 lbs.)

VARIACION DEL CENTRO DE GRAVEDAD

✓ De 327 mm a 508 mm
 (de +12,9" a +20,0")

LÍNEA DE REFERENCIA VERTICAL (o Datum)

Borde de ataque del ala •

DISTRIBUCION DE LA CARGA UTIL

Plazas: Dos (2), en tandem.

Una (1) a 228 mm (+9") y una (1) a 914 mm (+36").

Se puede volar solo desde cualquiera de los asientos de acuerdo al resultado de los cálculos de peso y balanceo.

(Ver Limitaciones de carga - Secc. VI).-

Combustible: Un (1) tanque en el ala del lado izquierdo, con capacidad de 64 lts. (17 galones), equivalente a 46 kg. a 609 mm (+24").-

Lubricantes: 4,730 lt. (4,260 kg.), a -850 mm (-33,5")

Equipajes: Máximo 9 kgs., a 1397 mm (+55")

REGLAJE

Incidencia del ala, en la raíz: 2°

Control movimiento de las superficies de comando:

	<u>ARRIBA</u>	<u>ABAJO</u>
Plano estabilizador _____	2,5º	4º
Timón de profundidad _____	34º	29º
Alerón _____	18º	18º
Timón de dirección _____	derecha e izquierda: 30º	

5

PLACAS

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

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

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.-

- - - xXOXx - - -

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 pilotaje, por condiciones, pérdidas, entelado averiado, etc.-
- 2 - Quitar funda del tubo pitot y retirar las trabas externas de las superficies de comando, si están colocadas.
- 3 - Controlar la carga de combustible y nivel de aceite. Nunca iniciar el despegue por mínimo que sea la duración del vuelo con menos de la Carga Mínima de Combustible.- (Se halla así: Potencia máxima continua x 0,315 = Lts.)
- 4 - Verificar filtro de nafta.
- 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 chaveta de los pernos de las superficies de comando.
- 7 - Verificar chaveta de los bulones del tren de aterrizaje.
- 8 - Verificar fijación del montante de plano.
- 9 - Verificar la tapa del tanque del combustible y tubo de venteo por taponamiento.
- 10 - Verificar correcto inflado y estado de las cubiertas.
- 11 - Verificar filtro de aire al carburador, que esté libre de materias extrañas.
- 12 - Verificar hélice por rajaduras y seguridad.
- 13 - Verificar cierre de la puerta de cabina.
- 14 - Verificar operación de todos los controles, por libertad de movimiento.

PUESTA EN MARCHA

- 15 - Calzar las ruedas o mantener los frenos aplicados.
- 16 - Abrir el acelerador 1/10 aproximadamente de su carrera.
- 17 - Abrir la llave de paso de combustible.
- 18 - Girar la hélice varias vueltas. (Llave encendido desconectada).-
- 19 - Colocar la llave de contacto o encendido en la posición "conectado" (on).-
- 20 - Poner el motor en marcha, impulsando la hélice. (Técnica normal)
- 21 - Si no arranca, volver a poner la llave de contacto en "desconectado" (off).-

tado" (off) y aplicar 3 a 4 inyecciones al motor y trabar despues el inyector.- No usar el inyector o cebador cuando el motor está caliente.

En tiempo muy frio puede favorecerse la puesta en marcha inyectando combustible al producirse las primeras explosiones.

- 22 - Si se ahoga el motor y no arranca, colocar la llave de contacto en "desconectado", abrir totalmente el acelerador y girar la hélice en sentido contrario varias vueltas.
Luego cerrar el acelerador y repetir el procedimiento para la puesta en marcha.
- 23 - Despues de arrancar el motor, avanzar el acelerador lentamente hasta 700 rpm y, estando caliente mantener el régimen mínimo entre 550 y 600 rpm.
- 24 - Si el indicador de presión de aceite no acusa presión dentro de los 30" se debe detener el motor y verificar las causas.
- 25 - Prueba de magnetos: No mayor de 75 rpm la caída del régimen a 2100 rpm.- No mantener funcionando el motor con un solo magneto mas de 30"

DESPEQUE

- 26 - Con carga normal se despega al alcanzar los 61 km/h (38 mph).
No volar a plena admisión mas de 3 minutos.-
La velocidad óptima de ascenso es de 88 km/h (55 mph).-

CRUCERO

- 27 - El régimen a la velocidad de crucero es de 140 km/h (87 mph) a 2150 rpm.-

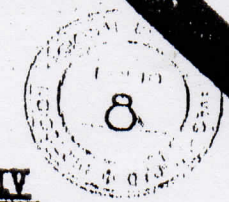
PLANEQ Y ATERRIJAJE

- 28 - Conectar aire caliente al carburador al reducir el motor y planear a 80-95 km/h (50-60 mph) según la carga y condiciones atmosféricas.
- 29 - Acelerar periódicamente cada 60 a 80 mt. de descenso, en los planeos largos para mantener la temperatura normal del motor. La aceleración debe ser siempre lenta y gradual, para evitar fallas de carburación.

DETENCION DEL MOTOR

- 30 - Antes de detener el motor, mantenerlo a bajo régimen varios minutos, sobre todo si la temperatura ambiente es muy elevada.
- 31 - El calefactor de aire debe estar en posición "frio".
- 32 - Colocar la llave de contacto en la posición "desconectado"
- 33 - Cerrar la llave de paso de combustible.
- 34 - Calzar las ruedas.

- - - xXOXx - - -



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 con el motor detenido y con poca altura.

- c) Planear el aterrizaje de acuerdo con la técnica mas conveniente, procediendo a:
- Desconectar todos los interruptores eléctricos excepto los de encendido.
 - 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 portatil 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°C, 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 Y

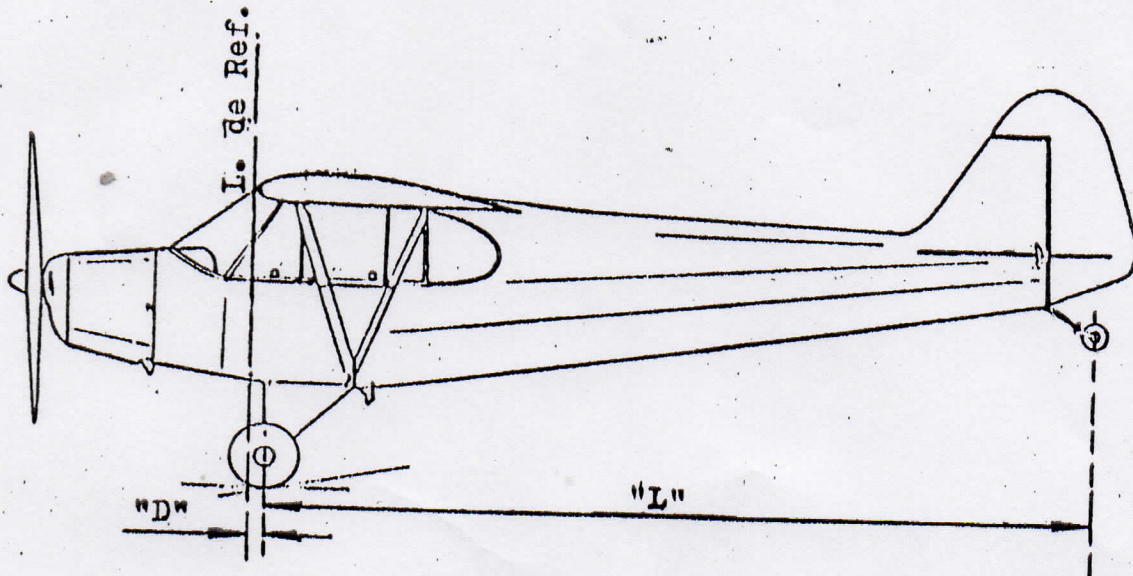
PERFORMANCES

Velocidad de pérdida _____	40 mph - 64 km/h - 34 nudos
Velocidad óptima de ascenso _____	55 mph - 88 km/h - 47 nudos
Régimen de ascenso, al n.mar _____	274 mt/min - 900 pies/min.
Techo de servicio _____	4.870 mt.
Techo absoluto _____	5.480 mt.
Radio de acción o alcance _____	560 km.
Carrera de despegue _____	76 mt.
Carrera de despegue, salvando un obstáculo de 15 m. de altura _____	144 mt.
Carrera de aterrizaje _____	88 mt.
Carrera de aterrizaje, con un obstáculo de 15 m. de altura _____	167 mt.

Estas performances han sido proporcionada por la Piper Aircraft Corp. para el PA-11 con motor 85 y 90 HP.-

Al no estar aprobadas por el F.A.A. (USA), se dan a título informativo.-

- - - XOXI - - -

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

DETERMINACION DEL CENTRO DE GRAVEDAD EN VACIO:

Fórmula a aplicar C.G.: $D + \frac{R \cdot L}{W}$

Referencias:

- "D" Distancia horizontal entre la línea de referencia vertical o datum y el punto de apoyo de la rueda principal.
- "L" Distancia horizontal entre el punto de apoyo de la rueda principal y el de la rueda de cola.
- "R" Peso de la rueda de cola.
- "W" Peso total en vacío del avión.-

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 cambio de partes o conjuntos del tren de aterrizaje:

"D" = 76 mm

"L" = 4927. mm

(13)

NIVELACION

Larguero superior del fuselaje, entre asientos delantero y trasero.-

LINEA DE REFERENCIA VERTICAL (Datum)

Borde de ataque del ala.

PESO MAXIMO

En categoria normal: 554 kg.

VARIACION DEL CENTRO DE GRAVEDAD, EN YACIO

de 350 mm a 394 mm.

VARIACION DEL CENTRO DE GRAVEDAD, EN VUELO

de 327 mm a 508 mm

CANTIDAD DE PLAZAS

Dos (2); Uno (1) a 228 mm, y uno (1) a 914 mm.

CAPACIDAD DE COMBUSTIBLE

Un (1) tanque de combustible en el ala lado izquierdo, de 64 lt. (17 galones), equivalente a 46 kg., a 609 mm.-

CAPACIDAD DE LUBRICANTE

4,730 lt. (4,260 kg.) a 4850 mm

EQUIPAJES

9 kg. a 1397 mm.

LIMITACIONES DE VUELO

Se pueda volar solo desde cualquiera de los asientos, de acuerdo al resultado de los cálculos de peso y balanceo.-

- - - xXOXx - - -

En cuanto a la carga de combustible, se toma su peso 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, 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, 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 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, según sea el desplazamiento de éste fuera de los límites, hasta que se localize correctamente, siendo así el peso total menos del máximo autorizado.

- - - xXx - - -

Seco. VI - b)

16

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



A P E N D I X I

23

MOTORES Y HELICES ELIGIBLES

Esta aeronave está equipada con motor Continental de 90 HP (ver pag. nº 4), siendo elegible por ítem 311-D-(5) de la Especificación A-691 (F.A.A.) los siguientes modelos:

C90-8F; C90-12F; C90-14F y C90-16F

Límites del motor:

Toda operación: 2.475 rpm (90 HP)

NOTA: Para la instalación de cualquier otro motor, se deberá gestionar ante la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad (DNA) su aprobación analítica previa, mediante un estudio avalado por profesional aeronáutico, agregándose a este manual el correspondiente Suplemento.-

HELICES HOMOLOGABLES (Para motor serie C90)

A) DE MADERA

Díametro:

No mayor de 1.930 mm (76")

No menor de 1.778 mm (70")

Sensenich 72K50, 72K52, o cualquier otra dentro del diámetro especificado.-

B) METALICA

1ª) McCauley 1B90 ó 1A90

Régimen en tierra a máxima admisión permitible:

No mayor de 2.350 rpm

No menor de 1.950 rpm

No se admiten tolerancias

Díametro:

No mayor de 1.803 mm (71")

No menor de 1.765 mm (69,5")

2ª) Koppers F200/00-73E

Conjunto Lista de partes nº 4348.

Paso bajo 12,5^o regulable a 609 mm (24") de distancia.
 Régimen en tierra a máxima admisión permitible:

No mayor de 2.425 rpm
 No menor de 2.375 rpm
 No se admiten tolerancias.

24

Diametro:

No mayor de 1.854 mm (73")
 No menor de 1.816 mm (71,5")

La instalación y operación debe efectuarse conforme con
 "Installation Procedure and Operating n^o 33", de Koppers.

3^o) Sensenich M76AK-2

Régimen en tierra a máxima admisión permitible:

No mayor de 2.425 rpm
 No menor de 1.950 rpm
 No se admiten tolerancias.

Diametro:

No mayor de 1.830 mm (74")
 No menor de 1.841 mm (72,5")

- - - xXOXx - - -

NOTA:

Contra Referencias en modelos
 de hélices Sensenich

A partir del N^o de Serie 21641 (Fabri
 cadas desde el 1/5/68, la letra "M" que
 encabeza la designación de modelos de hé
 lices metálicas, es eliminada.

Ejemplo: M74CK y M76AK

Corresponde: 74CK y 76AK

A P E N D I X II

SUPLEMENTOS

AVION P I P E R P A - 1 1 0
MATRICULA L V - M O J
SERIE No: 1 9 - 6 3 4

CONFECCIONADO POR:

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



S U P L E M E N T O

AL

MANUAL DE VUELO

INSTALACION DE EQUIPO DE ROCIADO

Este Suplemento debe ser agregado al Manual de Vuelo "básico" aprobado, cuando la aeronave tiene instalado un equipo de rociado con tanque de droga del tipo interno o de cabina, operando en Categoría Restringida.

Se mantiene para esta Categoría, las mismas limitaciones indicadas para la Categoría Normal, salvo las modificaciones que se indican a continuación:

I - LIMITACIONES DE OPERACION

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

No exceder (en planeo o picada) _____ 110 mph - 177 km/h

Velocidad de maniobras _____ 84 mph - 135 km/h

PESO MAXIMO

de despegue: 567 kg. (1250 lb.)

de aterrizaje: 554 kg. (1220 lb.)

VARIACION DEL CENTRO DE GRAVEDAD

No hay cambios

DISTRIBUCCION DE LA CARGA UTIL

Plazas: Piloto unicamente, a 228 mm

Equipajes: Anulado para toda operación

Carga de droga: la determinada en los cálculos de peso y balanceo en Categoría Restringida.

///

PLACAS

27

Pag. 2 de 3

Se deben colocar en el tablero de instrumentos las siguientes placas, bien visible a la vista del piloto:

CATEGORIA RESTRINGIDA
NO EXCEDER LA VELOCIDAD MAXIMA DE
MANIOBRAS DE: 84 mph - 135 km/h
PROHIBIDO LAS MANIOBRAS BRUSCAS
DE RECOBRADAS Y GIROS
PROHIBIDA TODA ACROBACIA, INCLUSO
TIRABUZON
PROHIBIDO CARGAR EQUIPAJES
NO FUMAR

Cercano a la boca de carga del tanque de droga, pintar la siguiente leyenda o colocar placa:

**CARGA MAXIMA ADMISIBLE
DE DROGA 77 Kg.**

Valor de acuerdo al resultado de los cálculos de peso y balanceo.

Placa en las cercanías de la palanca de accionamiento de la válvula de emergencia o descarga rápida:

**ACCIONAMIENTO VALVULA
DE EMERGENCIA**

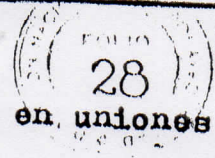
II - PROCEDIMIENTO DE OPERACIONES NORMALES

La inspección pre-vuelo en los aviones aeroplacadores se considera de carácter vital y se debe agregar a la nómina de los procedimientos normales de operación, obrante en el manual de vuelo básico, los siguientes items de especial atención:

a) Del avión

- Verificar si está limpio el filtro de aire al carburador.
- Limpieza del parabrisas
- Verificar estado del amarre del tanque de droga

///



b) Del equipo de rociado

Tanque: Verificar posible pérdida en uniones o conexiones.
El tubo de venteo no debe estar obstruido.
La boca de carga debe cerrar hermeticamente.
La válvula de descarga rápida debe cerrar también hermeticamente y estar en condiciones de funcionamiento.

Filtro: Verificar en cada jornada de trabajo.

Bomba: Verificar mecanismo de frmo y estado de la hélice

Barras y picos: Controlar fijación y verificar que no existan pérdidas en los picos.

III - PROCEDIMIENTOS DE OPERACIONES DE EMERGENCIA

El piloto tiene a su alcance una palanca en el tablero de accionamiento manual, para la descarga en pocos segundos de la carga total de droga existente en el tanque en caso de emergencia.

El empleo de la descarga rápida o de emergencia queda a criterio del piloto y se recomienda en casos de falla de motor, pérdida de altura, pérdida de velocidad a baja altura, obstáculos imprevistos o cualquier otra emergencia, con el fin de reducir el peso total o bruto de la aeronave.

V - PESO Y BALANCEO

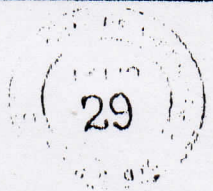
Para los cálculos de peso y balanceo que sean necesario efectuar, tomar los siguientes valores:

	<u>PESOS</u> Kg	<u>BRAZOS</u> mm
Carga de droga _____	77	800
Carga de combustible de operación (METO), 28 lts. _____	20	609

- - - xXx - - -

CONFECCIONO:

ATILIO SALE
TECNICO AERONAUTICO
REG. N° 2 (U. N. A.)
MATRIC. C.P.I.A. 270



A N E X O

RESERVADO PARA ANOTACIONES E INTERVENCION DEL INSPECTOR DE AERONAVES, DE LA DIRECCION NACIONAL DE AERONAVEGABILIDAD.-

Delta Aviación, Taller Aeronáutico de Reparación 1B-401, Tandil, ruta 74, Km202.	LISTA DE EQUIPAMIENTO LV-YOJ	Revisión N°: 0
		Fecha: 01 de Febrero de 2023

Lista de equipos instalados en:

Avión: Marca: Piper Serie N°: 11-634	Modelo: PA-11. Matricula: LV-YOJ.
---	--------------------------------------

Ítem	Descripción	Marca	Modelo	N°.Serie
1	Motor	Continental	C-90-12f	48404-5-12
2	Hélice	Mc.Cauley	1B90-CM7146	77208
3	Magnetos	Bendix	S4LN-21	901395
4	Magnetos	Bendix	S4LN-21	901399
5	Carburador	Marvel	MA3PA	3647064
6	Conjunto de rueda y freno con cámaras y cubiertas	N/A	N/A	N/A
7	Extintor de incendios manual	N/A	N/A	677205
8	Indicador de temperatura de presión de aceite	N/A	004	857
9	Altímetro	N/A	371K-05	35702
10	Velocímetro	N/A	549	257
11	Compas Magnético	N/A	CB-2100-T4	N/A
12	Cinturones de seguridad	Amsafe	5.088.160	N/A

Fecha: 01 de Febrero de 2023.

MARIO E. VOLPATTI
RT. DELTA AVIACIÓN
Matr: CP. 4304 ANAC. 74783

Página 1 | 1

///2 Reservado para anotaciones e intervención del Inspector de Aeronaves actuante.-



AV-101
Reservado para anotaciones e intervención del Inspector de Aeronaves actuante.



///4 Reservado para anotaciones e intervención del Inspector de
Aeronaves actuante.-

