



Sunny Swift

“El viraje de la muerte”

SUNNY Y MOHAMMED, UN ALUMNO, ESTÁN EN EL PUNTO DE ESPERA, LISTOS PARA ALINEARSE Y DESPEGAR

ES ESENCIAL HACER EL BRIEFING SIEMPRE ANTES DEL DESPEGUE, PARA RECORDAR LOS PROCEDIMIENTOS NORMALES DE DESPEGUE Y REVISAR EL PROCESO DE TOMA DE DECISIONES EN CASO DE FALLO DE MOTOR.

SI HAY UNA PÉRDIDA DE POTENCIA DURANTE LA CARRERA DE DESPEGUE, REDUCE POTENCIA Y FRENA

SCREEEECH

DURANTE EL ASCENSO INICIAL, NO HAY TIEMPO! REDUCE INMEDIATAMENTE EL ÁNGULO DE ATAQUE EMPUJANDO LA PALACA DE MANDO HACIA DELANTE. CONTINUA RECTO MANTENIENDO LA VELOCIDAD Y TRATANDO DE EVITAR OBSTÁCULOS. SI ES POSIBLE, USAR EL RESTO DE LA PISTA

¡NUNCA INTENTES VOLAR DE VUELTA AL CAMPO DE VUELO! RECUERDA QUE EL TIEMPO DE REACCIÓN TRAS PERDER EL MOTOR ES CRÍTICO. ¡ES FÁCIL PERDER VELOCIDAD Y ENTRAR EN PÉRDIDA! ¡LO PRINCIPAL ES SER CONSCIENTE DEL ESTADO DEL MOTOR Y LA VELOCIDAD!

SI EL MOTOR FALLA ENTRE 2 000 Y 3 000 FT, TIENES UN POCO MÁS TIEMPO PERO NO ALTITUD Y ENERGÍA SUFICIENTES PARA VOLVER.

COMO ANTES, PRIMERO REDUCE EL ÁNGULO DE ATAQUE: SUAVE PERO FIRMEMENTE EMPUJA LA PALACA DE MANDO HACIA DELANTE. MIRA HACIA DELANTE BUSCANDO LA MEJOR SUPERFICIA, EVITA MÁS DE 15° DE DESVIACIÓN LATERAL.

DEBES ESTAR PREPARADO Y CONOCER DE ANTEMANO LAS OPCIONES DE ATERRIZAJE DE EMERGENCIA ENFRENTA DE LA PISTA.

POR ENCIMA DE UN MÍNIMO DE 2 Ó 3000 FT AGL, PODRÍAS PLANTEARTE VOLVER AL CAMPO DE VUELO. PERO, ¿ES BUENA IDEA? HAY MUCHOS PUNTOS QUE PUEDEN SER CRÍTICOS Y LLEVARTE AL “VIRAJE DE LA MUERTE”!

MANTENER LA VELOCIDAD MIENTRAS SE GIRA SERÁ COMPLICADO, Y TENDRÁS QUE DEDICAR TU ATENCIÓN A COMPROBAR LA VÁLVULA Y LA BOMBA DE COMBUSTIBLE, CAMBIAR DE TANQUE E ... INTENTAR EL REENCENDIDO SI ES POSIBLE!

SUBAMOS A UNA ZONA DE TRABAJO, 5 000 FT AGL

ALTITUD 5000 FT AGL. ESTO NOS DA UN MARGEN PARA PONER EL MOTOR A RALENTÍ, Y SIMULAR UNA PARADA.

¡LA VELOCIDAD SE HA DESPLOMADO!

BAJAMOS EL MORRO A LA ACTITUD DE ADECUADA DE PLANEIO Y MANTENEMOS LA VELOCIDAD.

¡BAJA EL MORRO 25°, Y MANTÉN 80 KTS!

HEMOS GIRADO 90°, PÉRDIDA DE ALTITUD: 570 FT.

180° DE GIRO. 1070 FT PERDIDOS

225° DE GIRO Y RUMBO A LA PISTA. 1320 FT PERDIDOS

¿TE GUSTARÍA SUBIR E INTENTARLO DE NUEVO GIRANDO MÁS RÁPIDO?

VALE, HAGÁMOSLO

ESTO DEMUESTRA QUE NO SE DEBE INTENTAR VOLVER A LA PISTA A MENOS QUE HAYA SUFICIENTE ALTURA

-CON UNA TASA DE VIRAJE ESTÁNDAR (3°/S, RATE 1°) PERDIMOS 1320 FT. CON UN ÁNGULO DE ALABEO DE 45° (RATE 3°) Y UNA REACCIÓN INMEDIATA, PERDIMOS 350 FT. ESTA MANIOBRA DE 1.4 G HA SIDO REALMENTE ACUSADA Y DINÁMICA!

-UNA PARADA DE MOTOR REAL CREARÍA MÁS RESISTENCIA QUE NUESTRA SIMULACIÓN A RALENTÍ. ADEMÁS HOY NO HAY VIENTO O TRÁFICO. NORMALMENTE TENDRÍAMOS QUE AÑADIR 4 SEGUNDOS DE REACCIÓN DEL PILOTO. ASÍ QUE LA PÉRDIDA REAL DE ALTURA PODRÍA HABER SIDO MUCHO MAYOR.

-ATENCIÓN: ¡AUMENTAR EL ÁNGULO DE ALABEO A BAJA VELOCIDAD AUMENTA EL RIESGO DE PÉRDIDA!

Alabeo	Velocidad pérdida	Incremento (%)
0 deg.	49 knots	0%
35 deg.	53 knots	8%
45 deg.	59 knots	20%
60 deg.	71 knots	43%
75 deg.	97 knots	97%

VELOCIDADES DE PÉRDIDA TÍPICAS
From FAA-P-8740-44

PARA MÁS INFORMACIÓN:

REFLEXIONES DE UN PILOTO:
http://www.maxtrescott.com/max_trescott_on_general_a/2009/05/engine-failure-after-takeoff-turn-back-to-the-runway-or-land-straight-ahead.html

MÁNDANOS TUS COMENTARIOS E IDEAS:

EMAIL generalaviation@easa.europa.eu

ÚNETE A LA GA COMMUNITY!
<https://www.easa.europa.eu/community/ga>

TODOS LOS NÚMEROS DE SUNNY Y SUBSCRIPCIÓN
<https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/general-aviation/sunny-swift-flight-instructor>