

## NORTH AMERICAN T-6G-1-NH TEXAN - EC-DUM/793-25

Fabricado por North American Aviation con el número 182-591 y registrado por USAF en el año 1951 con el nº 51-14904. Posteriormente pasó a formar parte de las Fuerzas Aéreas Españolas con nº de serie e indicativo E.16-198.

Actualmente forma parte del Museo de la Fundación Infante de Orleans, en Madrid.

### **Datos:**

**Motor:** Radial Pratt & Whitney R-1340-AN-1 Sobrealimentado, refrigerado por aire y con 600 HP de potencia máxima.

**Hélice:** Hamilton Standard de aluminio de 9 ft. de diámetro, de paso variable y régimen de giro constante.

**Peso en vacío:** 4.158 lb.

**Peso Máximo:** 5.300 lb.

**Carga máxima combustible:** 840 lb. en 2 depósitos.

### **Límites estructurales:**

|     |             |
|-----|-------------|
| Vso | 55 MPH      |
| Vs  | 61 MPH      |
| Vfe | 45° 100 MPH |
| Vfe | 10° 125 MPH |
| Vle | 150 MPH     |
| Vno | 160 MPH     |
| Vne | 240 MPH     |

### **Límites motor:**

#### **RPM**

- 1.600 – Mínimo recomendado en vuelo
- 2.200 – Máximo continuo
- 2.200-2.250 Tiempo máximo 5 minutos
- 2.250 Potencia de despegue

#### **Presión admisión**

- 17 pulg. – Mínimo recomendado en vuelo
- 32,5 pulg. - Máximo continuo
- 32,5-36 pulg. Tiempo máximo 5 minutos
- 36 pulg. Potencia de despegue.

**Autonomía:** 700-750 Millas

## LISTA DE COMPROBACIONES

### Comprobación interior:

1. Frenos estacionamientos PUESTOS
2. Palanca de flap ARRIBA – Comprobar indicador
3. Palanca del tren ABAJO – Comprobar indicador
4. Mando de aire del carburador en FRIO
5. Interruptor Gyros/Radios APAGADO
6. Interruptor Batería/Generador CONECTADO
7. Altímetro AJUSTADO
8. Comprobar que la presión de admisión (MP) es igual a la barométrica del campo.
9. Comprobar indicadores nivel bajo de combustible.

### Puesta en marcha:

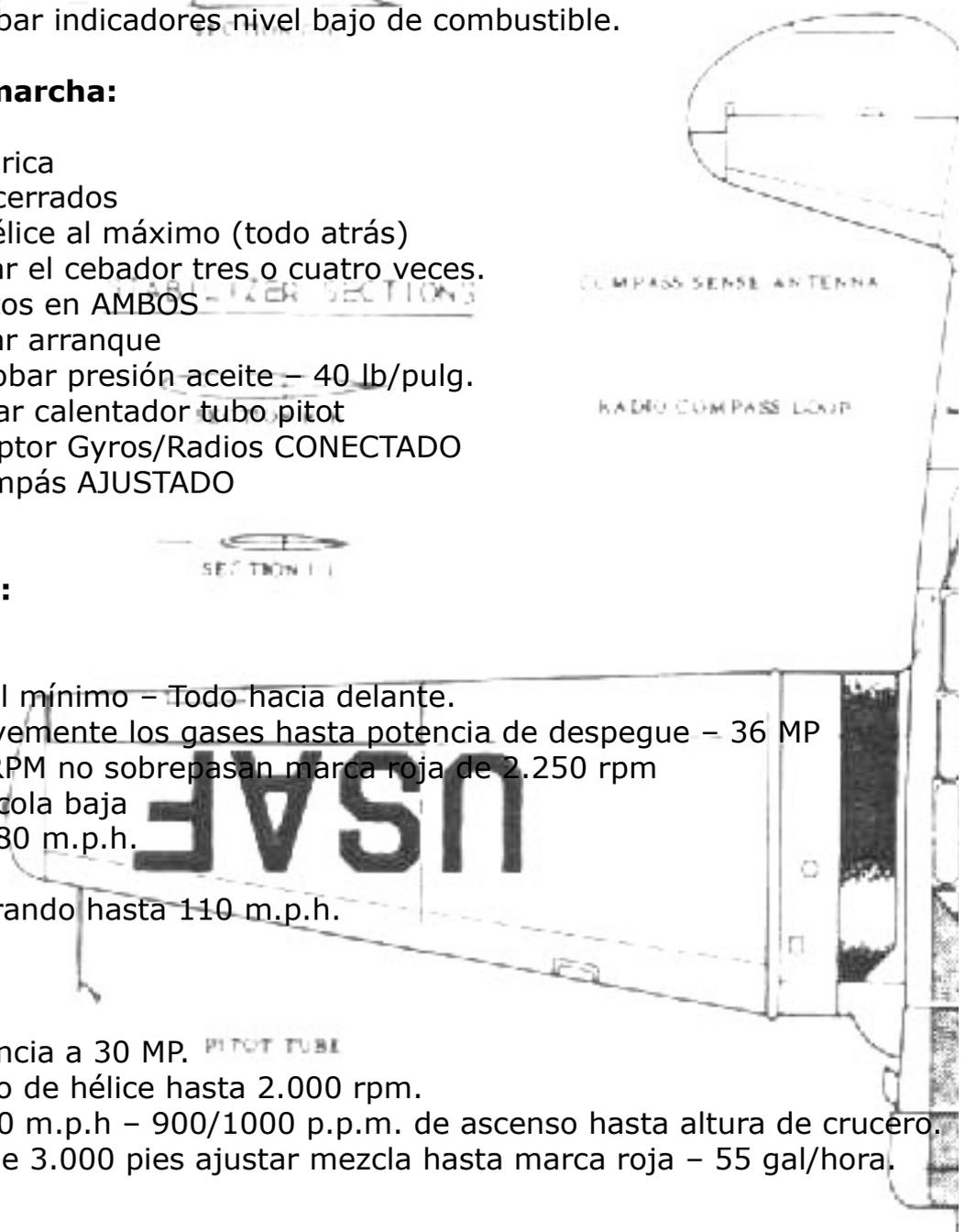
10. Mezcla rica
11. Gases cerrados
12. Paso hélice al máximo (todo atrás)
13. Accionar el cebador tres o cuatro veces.
14. Magnetos en AMBOS
15. Accionar arranque
16. Comprobar presión aceite – 40 lb/pulg.
17. Conectar calentador tubo pitot
18. Interruptor Gyros/Radios CONECTADO
19. Girocompás AJUSTADO

### Despegue (\*):

- Soltar frenos
- Paso hélice al mínimo – Todo hacia delante.
- Avanzar suavemente los gases hasta potencia de despegue – 36 MP
- Comprobar RPM no sobrepasan marca roja de 2.250 rpm
- Mantener la cola baja
- Despegue a 80 m.p.h.
- Tren arriba
- Seguir acelerando hasta 110 m.p.h.

### Acenso (\*):

- Reducir potencia a 30 MP.
- Retrasar paso de hélice hasta 2.000 rpm.
- Mantener 110 m.p.h – 900/1000 p.p.m. de ascenso hasta altura de crucero.
- Por encima de 3.000 pies ajustar mezcla hasta marca roja – 55 gal/hora.



## Crucero (\*):

La velocidad estándar de crucero es de 140 m.p.h. a 24 MP y 1.850 rpm.  
Con un consumo de 33-36 gal/hora (el consumo depende del ajuste de la mezcla)

(\* ) Probado en condiciones ISA (29.92 inHG y 15°C a nivel del mar)

## Aproximación:

Entrar en el circuito a 130 m.p.h.  
Comprobar mezcla RICA

## Tramo de viento en cola:

Comprobar bocina tren de aterrizaje (cerrar gases para comprobación)  
Tren abajo – Comprobar luces de bloqueo  
Comprobar nuevamente bocina tren de aterrizaje  
Reducir a 120 m.p.h.

## Tramo viento cruzado:

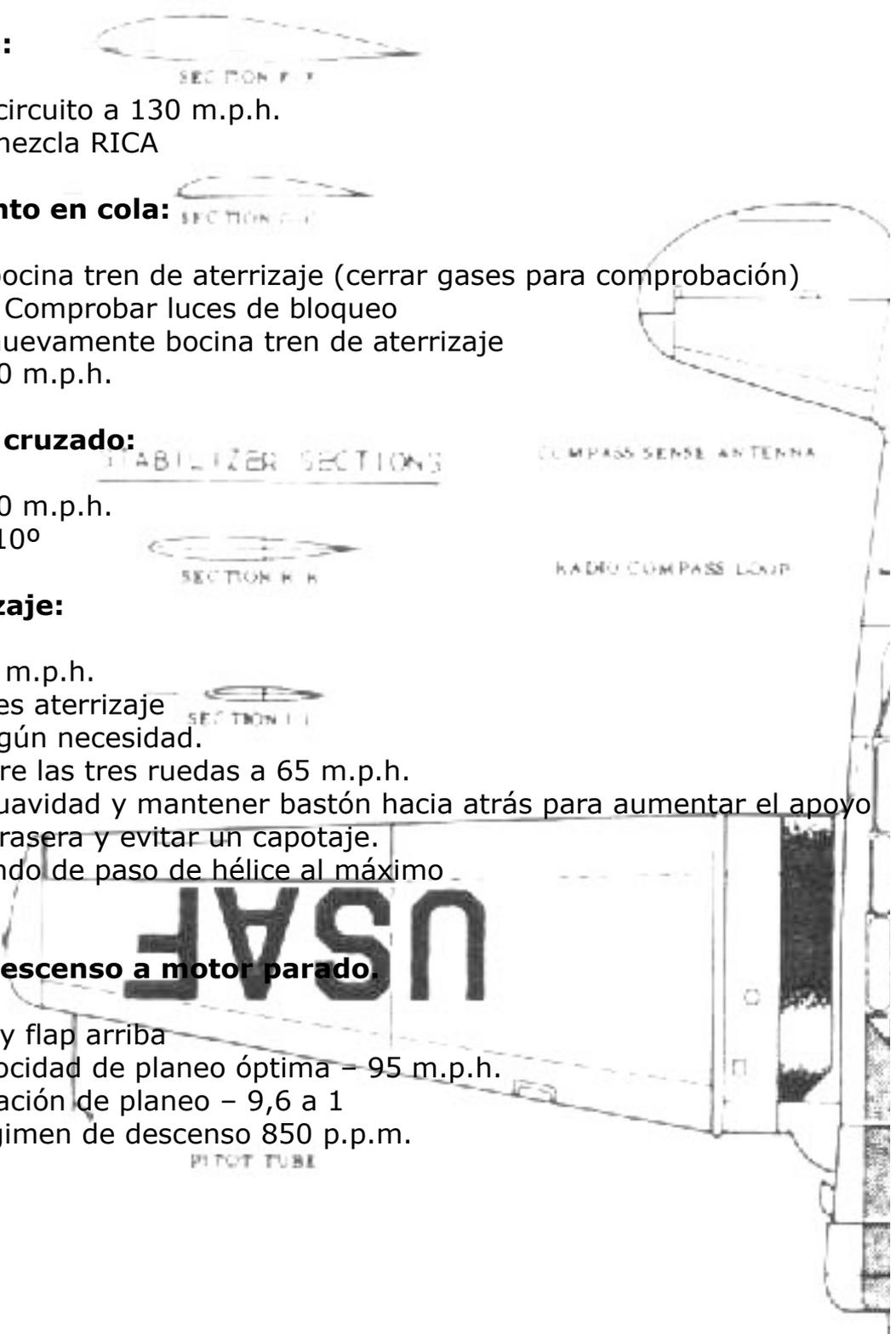
Reducir a 100 m.p.h.  
Bajar flap a 10°

## Final y Aterrizaje:

Reducir a 90 m.p.h.  
Conectar luces aterrizaje  
Bajar flap según necesidad.  
Aterrizar sobre las tres ruedas a 65 m.p.h.  
Frenar con suavidad y mantener bastón hacia atrás para aumentar el apoyo de la rueda trasera y evitar un capotaje.  
Retrasar mando de paso de hélice al máximo

## Régimen de descenso a motor parado.

Con tren y flap arriba  
Velocidad de planeo óptima – 95 m.p.h.  
Relación de planeo – 9,6 a 1  
Régimen de descenso 850 p.p.m.



## INSTRUMENTOS Y PANEL DE MANDOS

### Panel Central Superior



**1 - Piloto avisador nivel bajo de combustible. – Apretar para probar funcionamiento.**

**2 - Ajuste Girocompás.**

**3 - Girocompás.**

**4 - Anemómetro.**

**5 - Presión Admisión.**

**6 – Reloj.**

**7 – Radiocompás. (ADF)**

**8 – Altímetro.**

**9 – Variómetro.**

**10 – Tacómetro. (R.P.M.)**

**11 – Indicador consumo. = galones/hora.**

**12 – Interruptor magnetos.**

**13 – Indicador succión motor.**

**14 – Indicador y marcador de dirección.**

**15 - Indicador fuerzas Gs positivas y negativas.**

**16 – Brújula magnética.**

**17 – Temperatura aceite.**

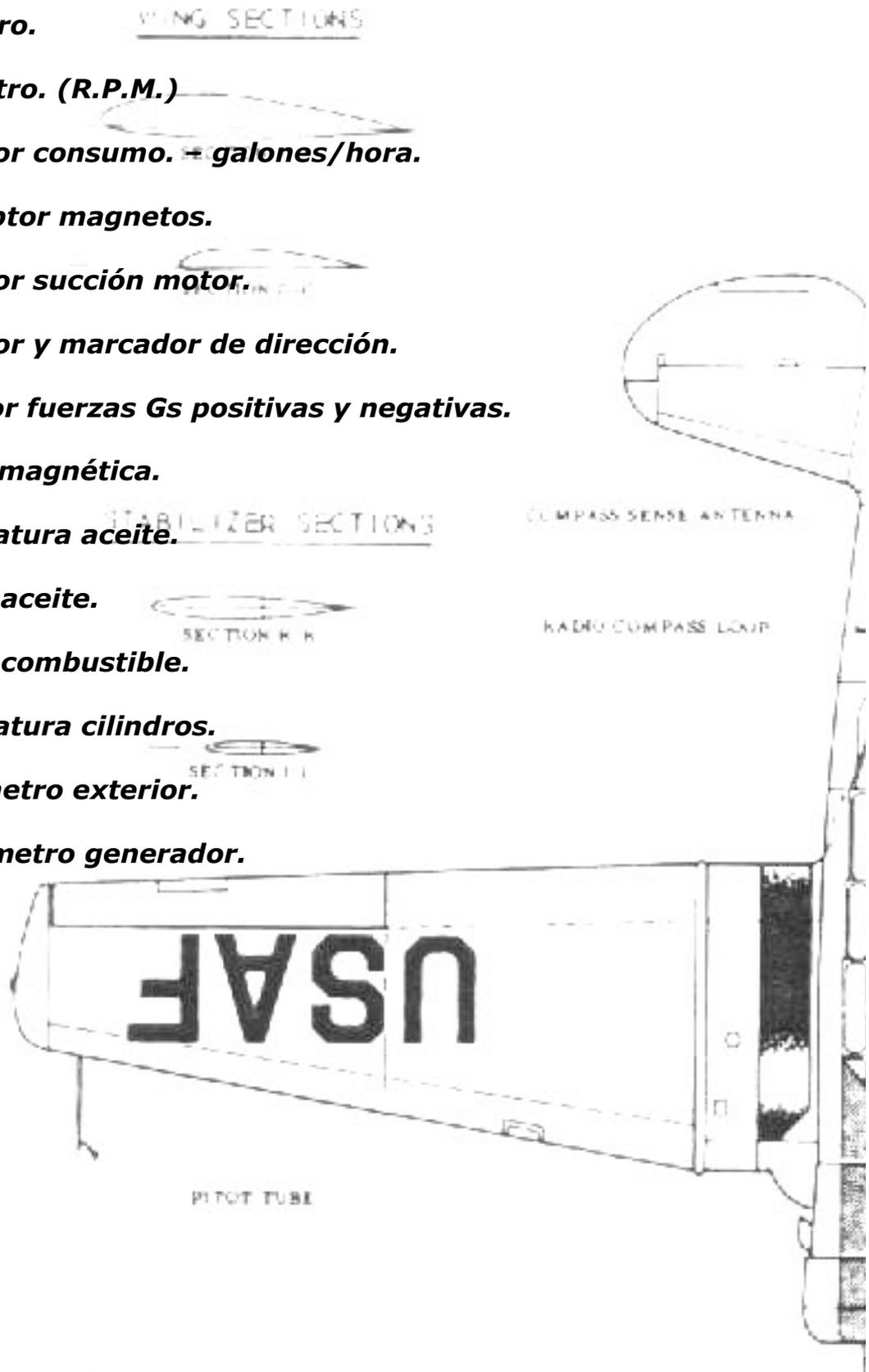
**18 – Presión aceite.**

**19 – Presión combustible.**

**20 – Temperatura cilindros.**

**21 – Termómetro exterior.**

**22 – Amperímetro generador.**



## Panel Inferior



**1 – Indicador presión hidráulica.**

**2 – Interruptor luces aterrizaje.**

**3 – Indicador luminoso de tren abajo y bloqueado.**

**4 – Indicador posición flap.**

**5 – Indicador y mando posición tren aterrizaje.**

**6 – Cebador carburador.**

**7 – Radio comunicaciones.**

**8 – Sintonizador radiocompás. (ADF)**

**9 – Reostato luz instrumentos.**

**10 – Freno estacionamiento.**

**11 – Bomba emergencia manual tren aterrizaje.**

**12 – Selector depósitos de combustible.**

**13 – Mando aire frío/caliente carburador – Frío arriba/caliente abajo.**

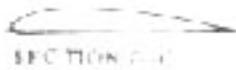
**14 – Identificador-Transpondedor.**

**15 – Panel audio.**

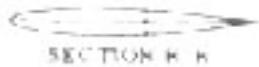
## Panel Izquierdo



- 1 – Mando flap.
- 2 – Mando paso de hélice.
- 3 – Mando mezcla.
- 4 – Mando gases.



STABILIZER SECTIONS



## Panel Derecho

- 1 – Reostato luz cabina
- 2 – Interruptor arranque.
- 3 – Interruptor Batería/Generador.
- 4 – Interruptor Instrumentos.
- 5 – Luz navegación.
- 6 – Luz cruce/señales (1)
- 7 – Interruptor bus eléctrico.(2)
- 8 – Calentador pitot.

(1) Una luz blanca en el plano izquierdo, para señales en vuelo en formación.

(2) Conecta el Amperímetro al circuito eléctrico.

