

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:

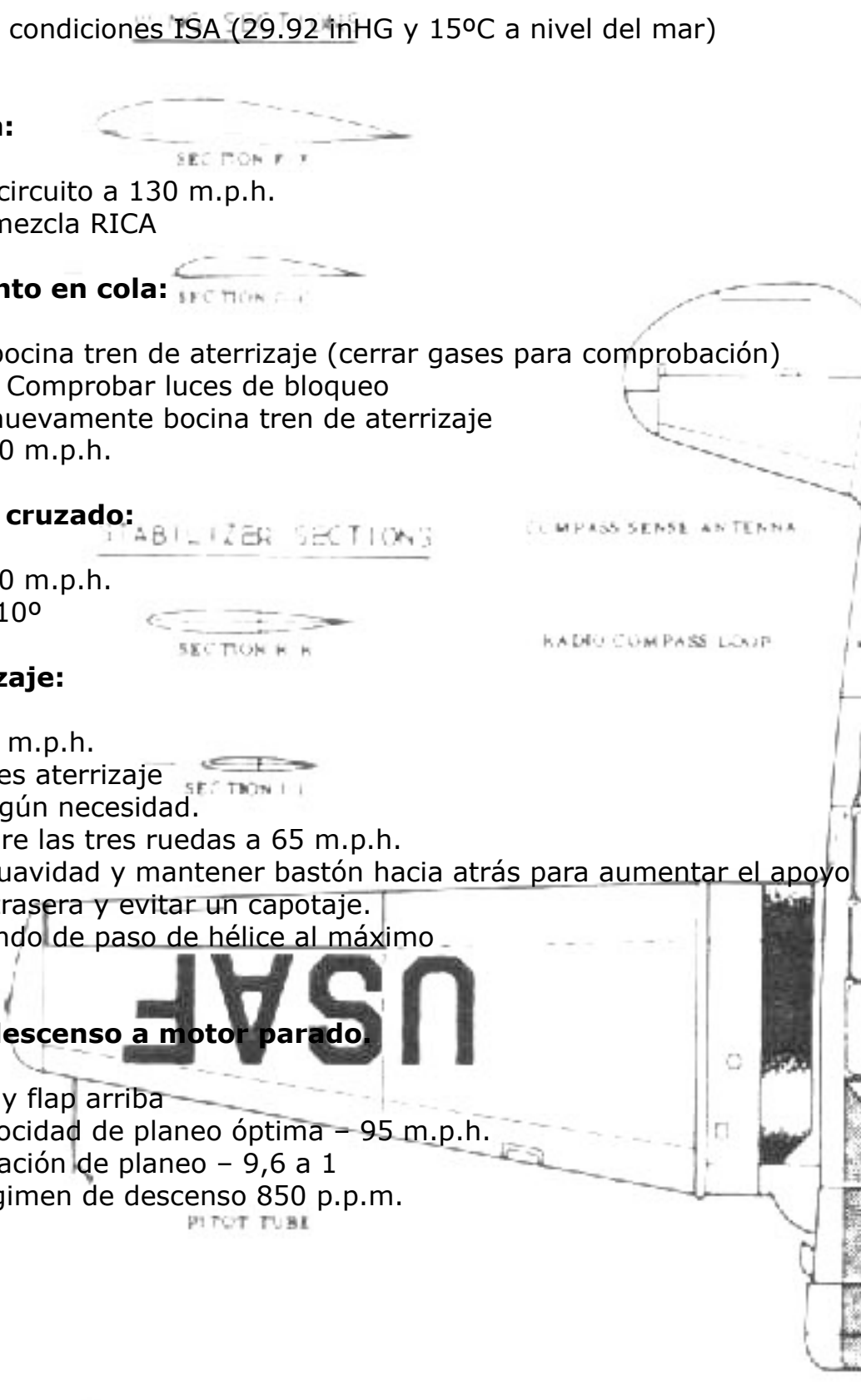
Reducir a 100 m.p.h.
Bajar flap a 10°

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.

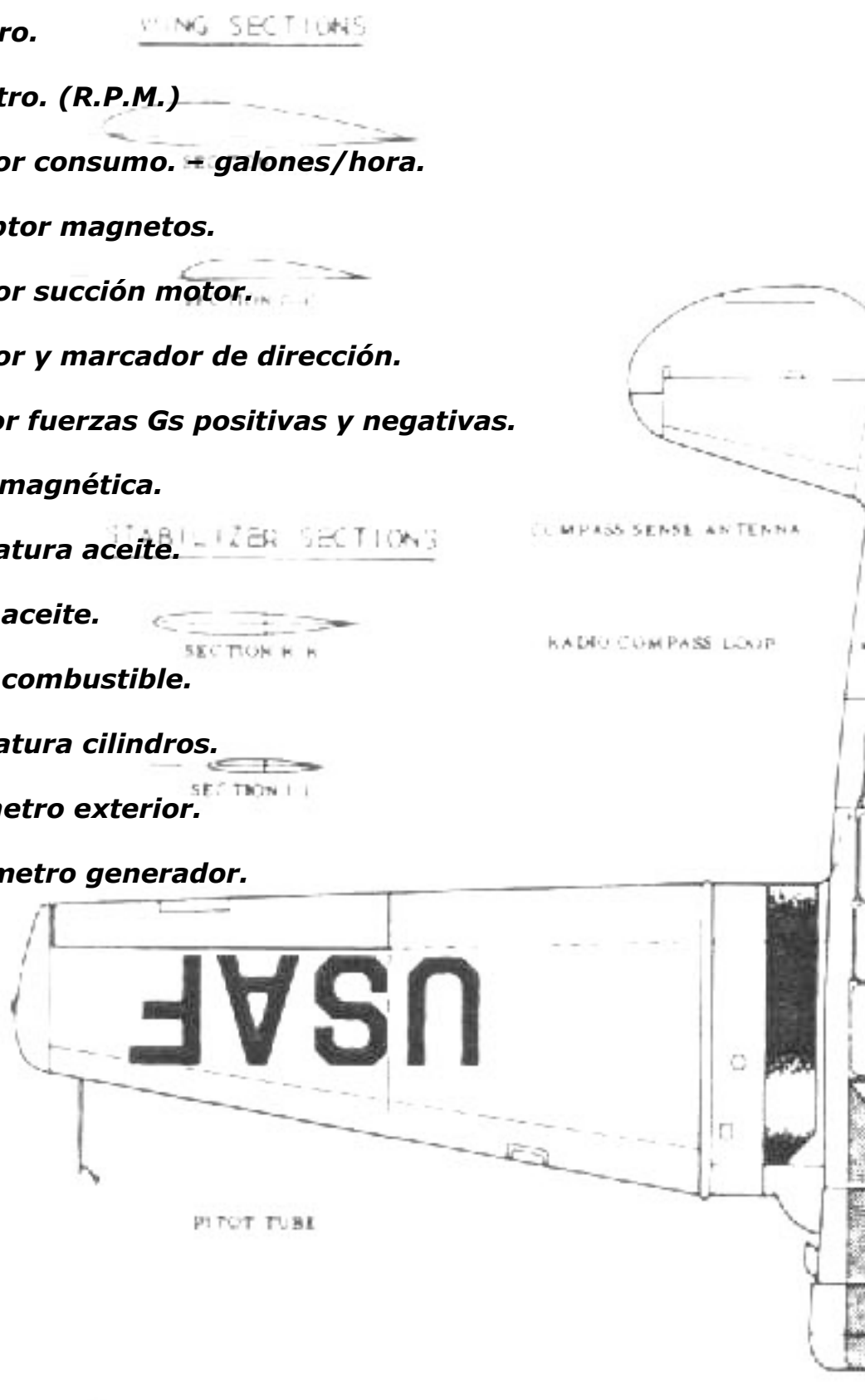
18 – Presión aceite.

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.

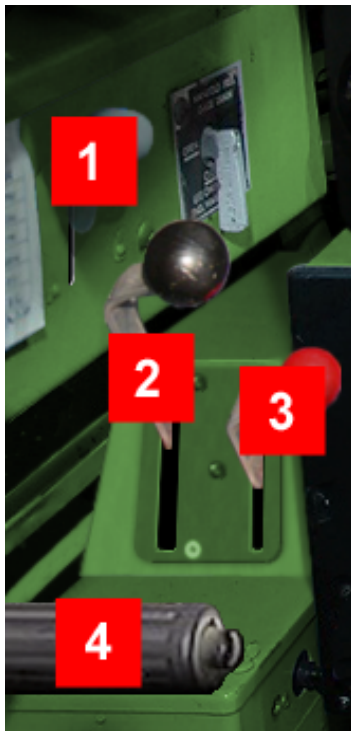
12 – Selector depósitos de combustible.

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.**



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.

