



AERO CLUB TORINO

AIRCRAFT FLIGHT MANUAL (AFM)

PA 28 – 140 CHEROKEE



REV. 2.4 Marzo 2026





INDICE

SEZIONE 1 – PARTE GENERALE	8
PREMESSA	10
TRITTICO DEL PA 28-140 CHEROKEE	11
 LAYOUT E FOTO DEI CRUSCOTTI	12
MOTORE	14
ELICA	14
CARBURANTE	14
OLIO	14
PESI	14
BAGAGLIAIO	14
CARICHI SPECIFICI	14
PRINIPALI FATTORI DI CONVERSIONE	15
SIMBOLI - ABBREVIAZIONI - TERMINOLOGIA	15
SEZIONE 2 – LIMITAZIONI	20
GENERALITÀ	22
LIMITAZIONI DI VELOCITÀ	22
INDICAZIONI ANEMOMETRO	23
LIMITAZIONI MOTORE	23
INDICAZIONI STRUMENTI MOTORE	24
LIMITAZIONI PESO	24
LIMITAZIONI CENTRO DI GRAVITÀ	24
LIMITAZIONI MANOVRE	24
FATTORI DI CARICO DI MANOVRA	24
TIPO DI OPERAZIONI	25
LIMITAZIONI CARBURANTE	25
LIMITAZIONI VENTO	25
TARGHETTE	25
SEZIONE 3 – PROCEDURE DI EMERGENZA	26



GENERALITÀ	30
CHECK LIST - EMERGENZE (ESPANSA)	31
INCENDIO MOTORE	31
IRREGOLARE FUNZIONAMENTO DEL MOTORE	32
INCENDIO ELETTRICO	33
PORTA APERTA IN VOLO	33
AVARIA MOTORE	34
BASSA PRESSIONE e/o ALTA TEMPERATURA OLIO MOTORE	35
AVARIA ALTERNATORE	35
FUORIUSCITA BREAKERS	36
SEZIONE 4 – OPERAZIONI NORMALI	38
CHECK LIST ESPANSA	43
PROCEDURE NORMALI	43
PREVOLO IN CABINA	44
CONTROLLI PRE - VOLO	44
PRIMA DELLA MESSA IN MOTO	47
AVVIAMENTO MOTORE	47
PRIMA DEL RULLAGGIO	48
DURANTE IL RULLAGGIO	48
PRIMA DEL DECOLLO	49
SALITA	51
CROCIERA	52
DISCESA	53
PRIMA DELL'ATTERRAGGIO	53
DOPO L'ATTERRAGGIO	54
ARRESTO MOTORE	54
PRIMA DI LASCIARE L'AEROMOBILE	55
SEZIONE 5 – PRESTAZIONI	56
GENERALITÀ	58



PRESTAZIONI E PIANO DI VOLO	58
GRAFICO DEL VENTO	60
GRAFICO DI CONVERSIONE TEMPERATURE E PRESSIONI	62
GRAFICO QNH - QFE - P.A. S.L. ÷ 4500 ft.	63
GRAFICO DENSITY ALTITUDE	64
TABELLA DI CONVERSIONE DA hPa A in Hg	65
GRAFICO DISTANZA DI PLANATA	66
GRAFICO DISTANZA DI DECOLLO (50 Ft)	67
DEFINIZIONI DI PISTA AEROPORTUALE	68
PRESTAZIONI DI DECOLLO	69
FATTORI CHE POSSONO VARIARE LA DISTANZA DI DECOLLO	70
PRESTAZIONI DI ATTERRAGGIO	71
GRAFICO DISTANZA DI ATTERRAGGIO (sorvolo ostacolo 50 Ft)	72
GRAFICO AUTONOMIA CHILOMETRICA IN SM	74
GRAFICO DEI PARAMETRI DI POTENZA	76
GRAFICO PRESTAZIONI DI SALITA	78
GRAFICO DEL CALCOLO DELLA TAS	79
SEZIONE 6 – CARICAMENTO E CENTRAGGIO	81
GENERALITÀ	83
CALCOLO DEL CARICAMENTO E CENTRAGGIO	84
DETERMINAZIONE DEL CARICAMENTO E CENTRAGGIO	84
ESEMPIO DI TABELLA PESO E CENTRAGGIO	86
SEZIONE 7 – DESCRIZIONE GENERALE E IMPIANTI	88
GENERALITÀ	90
STRUTTURE	90
MOTORE	90
ELICA	94
CARRELLO DI ATTERRAGGIO E FRENI	94
COMANDI DI VOLO	97



COMANDI MOTORE	99
IMPIANTO CARBURANTE	100
IMPIANTO ELETTRICO	102
PANNELLO STRUMENTI	103
IMPIANTO A DEPRESSIONE (VACUUM SYSTEM)	104
IMPIANTO PITOT (PRESA STATICA E DINAMICA)	106
GARMIN G5	107
IMPIANTO DI RISCALDAMENTO E DI VENTILAZIONE	108
CABINA DI PILOTAGGIO	109
COMPARTIMENTO BAGAGLI	109
MISCELLANEA	109
APPARATI RADIO E DI NAVIGAZIONE	110
SEZIONE 8 – TECNICA DI PILOTAGGIO	115
STALLO	117
OPERAZIONI IN ARIA TURBOLENTA	117
MANOVRE	117
VITE	117
SOMMARIO PRESTAZIONI	119
PRESTAZIONI OTTIME DI CROCIERA	119
CONSUMI	119
AUTONOMIA	120
STRUMENTI MOTORE E IMPIANTI	121
ANEMOMETRO	121
VELOCITÀ CARATTERISTICHE	122
TIPO DI OPERAZIONI	122
RIATTACCATA	123
AVARIA MOTORE E DISCESA DI EMERGENZA	124
USO DEL COMANDO ARIA CALDA AL CARBURATORE	126
USO DEL CORRETTORE DI MISCELA	129
TURBOLENZA DI SCIA	131



SEZIONE 9 – SUGGERIMENTI DI SICUREZZA**137****CONSIGLI****139**

Sezione 1 – Parte generale





PREMESSA

Questo manuale è stato concepito per essere una guida operativa per il Pilota. Esso contiene i dati forniti dal costruttore e le procedure di impiego stabilite dalla scuola. Da solo non è in grado di sostituire una adeguata e competente istruzione di volo o le conoscenze, regole o raccomandazioni riguardanti il volo stesso. Non deve essere usato per scopi operativi se non aggiornato. Ricordare che è responsabilità del proprietario avere la certezza che l'aeromobile è in condizioni di volare e responsabilità del Pilota determinare che l'aeromobile è in grado di volare in sicurezza. Il Pilota è responsabile del rispetto delle limitazioni, come riportato sugli strumenti, targhette e questo manuale (derivato dal manuale di volo). Per aumentare le capacità di volo questo manuale non deve essere usato come riferimento occasionale, ma il Pilota dovrà familiarizzarsi con le limitazioni, prestazioni, procedure e caratteristiche operative dell'aeromobile prima del volo. A questo scopo il manuale è stato diviso in sezioni numerate. Le Limitazioni e le procedure di Emergenza sono poste prima delle procedure normali, prima delle prestazioni e delle altre sezioni per ottenere un più facile accesso alle informazioni che possono essere richieste in volo. Alcune pagine sono state lasciate intenzionalmente bianche in previsione di ampliamenti del manuale stesso.

Gli aggiornamenti rispetto alla versione precedente, sono evidenziati tramite il simbolo  sul lato sinistra della pagina.

All'interno del manuale, per porre una maggior enfasi su determinati argomenti, sono inseriti dei riquadri contraddistinti da colori diversi:

ATTENZIONE: scopo di sottolineare argomenti importanti per la sicurezza della condotta del velivolo.



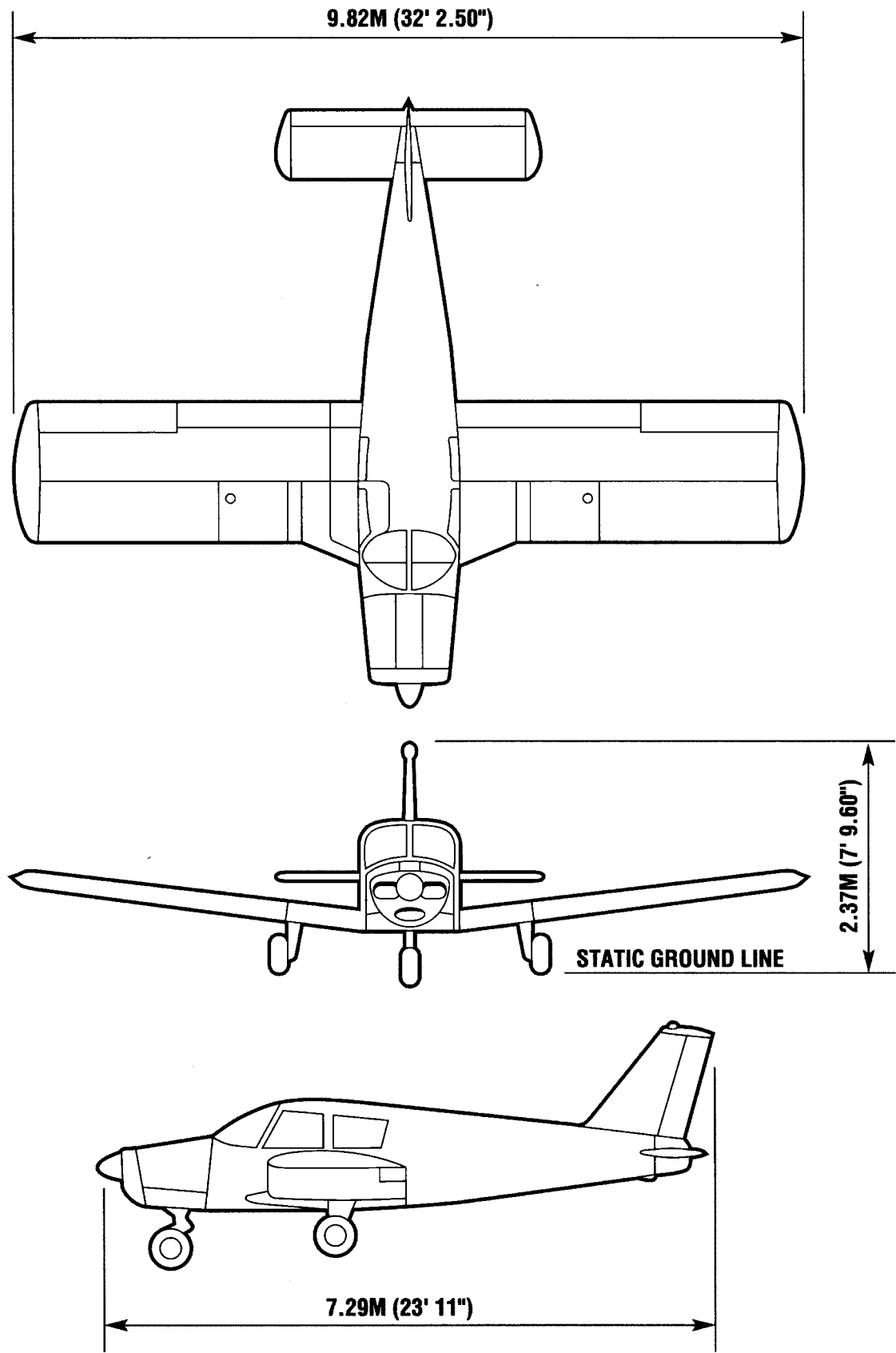
ATTENZIONE: txt txt txt txt txt txt txt txt txt txt txt txt txt txt txt

NOTA n°: scopo di porre enfasi su un determinato concetto o di contenere un approfondimento.



NOTA1: txt txt txt txt txt txt txt txt txt txt txt txt txt txt txt

TRITTICO DEL PA 28-140 CHEROKEE

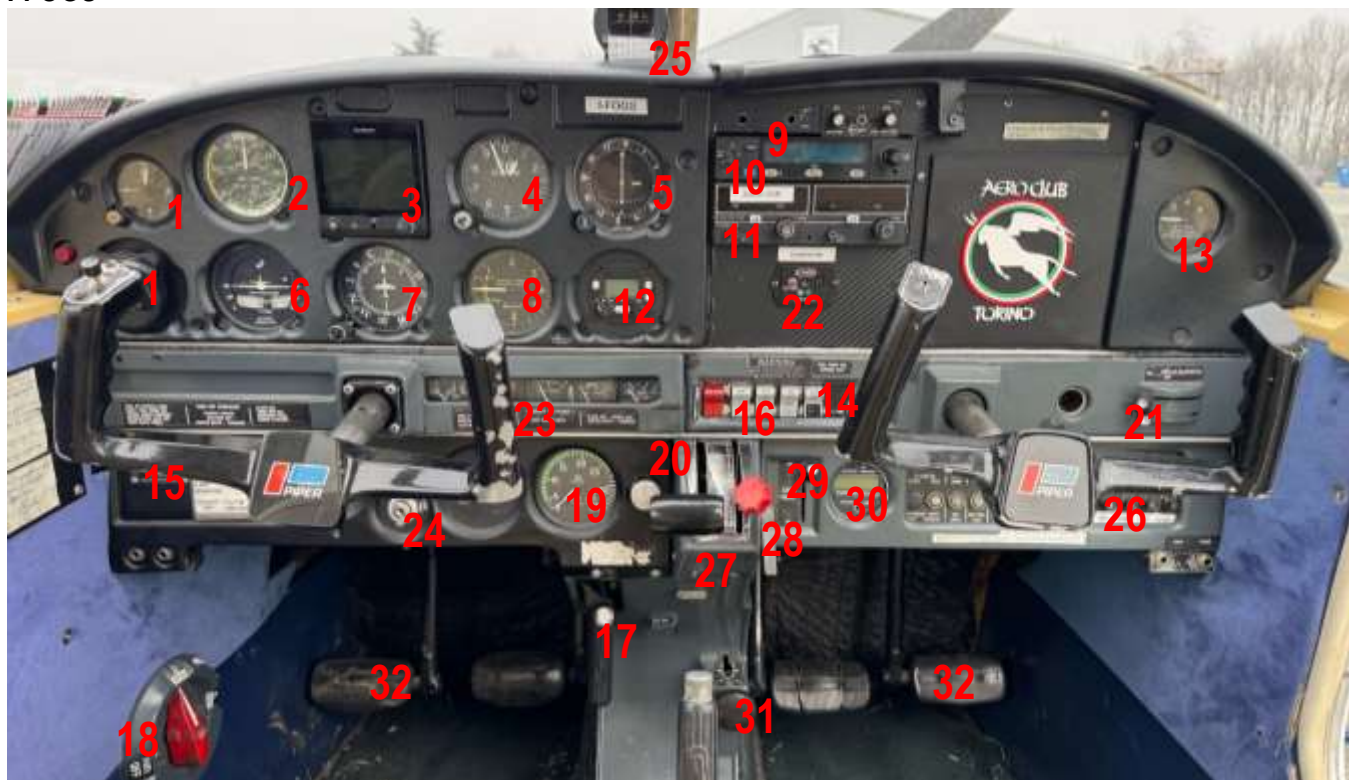


LAYOUT E FOTO DEI CRUSCOTTI**I-CES****LEGENDA**

1	OROLOGIO	19	SELETTORE SERBATOIO CARBURANTE
2	ANEMOMETRO	20	TACHIMETRO
3	G5 PFD	21	CICCHETTO
4	ALTIMETRO	22	SELETTORI ARIA CALDA IN CABINA + DEFROST
5	INDICATORE VOR	23	LUCE AVVISATORE DI STALLO
6	VIROSBANDOMETRO	24	STRUMENTI MOTORE
7	GIRODIREZIONALE	25	NOTTOLINO MAGNETI
8	VARIOMETRO	26	BUSSOLA
9	ELT	27	BREAKERS
10	INTERFONO	28	MANETTA MOTORE
11	RADIO/NAV 1	29	COMANDO MISCELA
12	RADIO/NAV 2	30	COMANDO ARIA CALDA AL CARBURATORE
13	TRANSPONDER	31	AMPEROMETRO
14	VUOTOMETRO	32	TRIM TIMONE DIREZIONE
15	LUCI DI NAVIGAZIONE	33	PEDALIERA
16	RILEVATORE MONOSSIDO DI CARBONIO		
17	INTERRUTTORI ELETTRICI		
18	FRENO DI PARCHEGGIO		



I-FOGS



LEGENDA

1	OROLOGI	18	SELETTORE SERBATOIO CARBURANTE
2	ANEMOMETRO	19	TACHIMETRO
3	G5 PFD	20	CICCHETTO
4	ALTIMETRO	21	SELETTORI ARIA CALDA IN CABINA + DEFROST
5	INDICATORE VOR	22	RILEVATORE MONOSSIDO DI CARBONIO
6	VIROSBANDOMETRO	23	STRUMENTI MOTORE
7	GIRODIREZIONALE	24	NOTTOLINO MAGNETI
8	VARIOMETRO	25	BUSSOLA
9	INTERFONO	26	BREAKERS
10	RADIO/NAV 1	27	MANETTA MOTORE
11	RADIO/NAV 2	28	COMANDO MISCELA
12	TRANSPONDER	29	COMANDO ARIA CALDA AL CARBURATORE
13	VUOTOMETRO	30	AMPEROMETRO
14	LUCI DI NAVIGAZIONE	31	TRIM TIMONE DIREZIONE
15	ELT	32	PEDALIERA
16	INTERRUTTORI ELETTRICI		
17	FRENO DI PARCHEGGIO		



MOTORE

Motore Lycoming 4 cilindri contrapposti tipo O-320-E2A raffreddato ad aria, trasmissione diretta.

Potenza omologata	150 HP
Regime massimo	2700 RPM
Alesaggio	5.125 inches
Corsa	3.875 inches
Cilindrata	319.8 cubic inches
Rapporto di compressione	7:1
Peso a secco	272 libbre - 124 kg

ELICA

Tipo SENSENICH M74DM o M74DM6	
Bipala a passo fisso - metallica	
Diametro max	74 inches
Diametro minimo	72.5 inches
Massimo numero di giri a punto fisso (A/M fermo)	2425 RPM

CARBURANTE

Capacità serbatoio (Totale)	50 Galloni USA
Capacità utilizzabile (Totale)	48 Galloni USA
Carburante per aviazione (AVGAS)	min. 80/87 ottani
Tipo carburante comunemente usato (AVGAS)	100 LL (colore blu)
Carburante benzina verde (MOGAS)	min. 87/88 ottani
Tipo carburante comunemente usato (MOGAS)	Benzina senza piombo (colore verde)

OLIO

Capacità olio	8 US Quarters / 7.5 litri
Quantità olio minima	2 US Quarters
NOTA: 1 U.S. QTS uguale circa 1 litro	

PESI

	NORMAL	UTILITY
Massimo peso al decollo	2150 lb	1950 lb
Massimo peso all'atterraggio	2150 lb	1950 lb

Nota: per il caricamento e centraggio vedi sezione 6 "PESO E CENTRAGGIO"

BAGAGLIAIO

Volume del bagagliaio	22 cu. ft. (0.63 m ³ .)
Massimo carico ammesso	Vedi sezione 6 "PESO E CENTRAGGIO"

CARICHI SPECIFICI

Carico alare	13.4 lb per sq.ft (61 kg/mq)
Rapporto peso potenza	14.3 lb per hp (6.5 kg/hp)



PRINIPALI FATTORI DI CONVERSIONE

<u>MOLTIPLICARE</u>	<u>PER</u>	<u>PER OTTENERE</u>
<u>Atm (atmosfera)</u>	<u>76</u>	<u>cm di Hg</u>
<u>Atm</u>	<u>29,92</u>	<u>In (pollici) di Hg</u>
<u>Atm</u>	<u>10132</u>	<u>Bar</u>
<u>Bar</u>	<u>0,98692</u>	<u>Atm</u>
<u>cm</u>	<u>0,3937</u>	<u>In</u>
<u>cm</u>	<u>0,032808</u>	<u>Ft (piedi)</u>
<u>cm³</u>	<u>0,06102</u>	<u>In³</u>
<u>In³</u>	<u>16,39</u>	<u>cm³</u>
<u>Ft</u>	<u>30,48</u>	<u>cm</u>
<u>Ft</u>	<u>0,3048</u>	<u>m</u>
<u>Ft</u>	<u>12</u>	<u>in</u>
<u>Imp Gal</u>	<u>1,201</u>	<u>US Gal</u>
<u>Imp Gal</u>	<u>4,546</u>	<u>lt</u>
<u>US Gal</u>	<u>3,785</u>	<u>lt</u>
<u>US Gal</u>	<u>0,83268</u>	<u>Imp Gal</u>
<u>In</u>	<u>2,54</u>	<u>cm</u>
<u>In</u>	<u>0,0254</u>	<u>m</u>
<u>In</u>	<u>0,08333</u>	<u>Ft</u>
<u>In di Hg</u>	<u>0,033421</u>	<u>Atm</u>
<u>In di Hg</u>	<u>2,54</u>	<u>cm di Hg</u>
<u>kg</u>	<u>2,204622</u>	<u>Lb (libbre)</u>
<u>Km/h</u>	<u>0,53996</u>	<u>KT (nodi)</u>
<u>Km/h</u>	<u>0,6214</u>	<u>MPH (Miglia statutarie all'ora)</u>
<u>KT</u>	<u>1,1516</u>	<u>MPH</u>
<u>KT</u>	<u>1,852</u>	<u>Km/h</u>
<u>lt</u>	<u>0,264172</u>	<u>US Gal</u>
<u>lt</u>	<u>0,22</u>	<u>Imp Gal</u>
<u>m</u>	<u>39,37</u>	<u>In</u>
<u>m</u>	<u>3,280840</u>	<u>Ft</u>
<u>m/s</u>	<u>196,8504</u>	<u>Ft/min</u>
<u>SM (miglia statutarie)</u>	<u>1,6093</u>	<u>Km</u>
<u>SM</u>	<u>0,8684</u>	<u>NM</u>
<u>NM (miglia nautiche)</u>	<u>1,1516</u>	<u>SM</u>
<u>NM</u>	<u>1,852</u>	<u>Km</u>
<u>Lb</u>	<u>0,453592</u>	<u>Kg</u>
<u>US Quarts</u>	<u>0,94635</u>	<u>lt</u>
<u>larde</u>	<u>0,9154</u>	<u>m</u>
<u>larde</u>	<u>3</u>	<u>Ft</u>

SIMBOLI - ABBREVIAZIONI - TERMINOLOGIA

Le seguenti definizioni sono dei simboli, abbreviazioni e terminologie usate nel manuale o che rivestono significato per il pilota.

Simboli e terminologia relativi alle Velocità:

CAS	Calibrated Airspeed: Velocità calibrata, ovvero la velocità dell'aeromobile corretta per la posizione e l'errore dello strumento.
KCAS	Calibrated Airspeed "Knots": Velocità calibrata espressa in nodi.
GS	(Ground Speed). Velocità dell'aeromobile relativa al suolo.
IAS	Indicated Airspeed: Velocità dell'aeromobile, come indicato dall'anemometro dall'aeromobile quando corretto dall'errore dello strumento. I valori IAS pubblicati sul manuale prevedono errore strumentale zero.
KIAS	Indicated Airspeed Knots: Velocità indicata espressa in nodi.
M	Mach number: Il numero di mach è il rapporto tra velocità vera e velocità del suono.



MPH Miles Per Hour: Miglia Statutarie Per Ora

TAS	True Air Speed: Velocità vera dell'aeromobile relativa al flusso dell'aria indisturbata derivata dalla CAS corretta per l'altitudine, temperatura e compressibilità.
VA	Maneuvering Speed: La velocità di manovra è la massima velocità alla quale l'applicazione dei comandi di volo a fondo corsa non danneggia l'aeromobile.
VFE	Maximum Flap Extended Speed: Velocità massima con flaps estesi, è la velocità più alla quale è possibile estendere i flaps in una determinata posizione.
VLE	Maximum Landing Gear Extended Speed: Velocità massima con carrello esteso, è la massima alla quale l'aeromobile può volare in sicurezza con il carrello esteso.
VLO	Maximum Landing Gear Operating Speed: Velocità massima di manovra del carrello, è la più alta velocità alla quale è possibile retrarre od estendere in sicurezza il carrello.
VNE/MNE	Never Exceed Speed or Mach Number: Velocità da non superare mai o il numero di mach da non eccedere, sono le velocità limite da non superare mai.
VNO	Maximum Structural Cruising Speed: Velocità massima strutturale di crociera, è la velocità che <u>non</u> deve essere superata tranne che in aria calma e con precauzione.
V _{S1}	Stalling Speed: Velocità di stallo, o la minima velocità di volo alla quale l'aeromobile è controllabile.
V _{SO}	Stalling Speed: Velocità di stallo, o la minima velocità di volo alla quale l'aeromobile è controllabile nella configurazione full flaps.
VX	Best angle of Climb Speed: Velocità di miglior angolo di salita, è la velocità che dà il miglior guadagno di quota nel più breve spazio percorso al suolo.
VY	Best Rate of Climb Speed: Velocità di miglior rateo di salita, è la velocità che consente il miglior guadagno di quota nel più breve tempo possibile.



Simboli e terminologia meteorologica:

ISA	International Standard Atmosphere: Atmosfera standard internazionale, secondo la quale l'aria è un gas secco perfetto, la temperatura è di 15°C (59°F) e la pressione è di 1013 mb (29.92 pollici di mercurio) al livello del mare, e il suo gradiente di temperatura dal livello del mare decresce di 2°C ogni 1000 ft o 6,5°C ogni 1000 m. sino a raggiungere un'altitudine alla quale la temperatura è di - 56.5°C - 69.7°F), e oltre rimane pressoché costante.
OAT	Outside Air Temperature: Temperatura dell'aria esterna, è la temperatura dell'aria statica, ottenuta sia misurandola in quota che da sorgenti meteorologiche al suolo, corretta per gli errori strumentali e compressibilità.
Indicated Pressure Altitude	Altitudine di Pressione Indicata: è il numero letto su un altimetro quando la scala barometrica è settata su 1013 mb (29.92 pollici di mercurio).
Pressure Altitude	<u>Altitudine di Pressione: Altitudine misurata dalla pressione standard al livello del mare (1013mb, 29.92 pollici di mercurio) da un altimetro barometrico. È l'altitudine indicata corretta dall'errore strumentale e di postazione. In questo manuale sono considerati nulli gli errori strumentali dell'altimetro.</u>
Station Pressure	<u>Pressione della Stazione: è la pressione atmosferica rilevata all'elevazione dell'aeroporto</u>
Wind	<u>Vento: Le velocità del vento riportate come variabili sulle tabelle del suddetto manuale devono essere considerate come componenti in prua o in coda del vento considerato.</u>

Terminologia relativa al motore:

Take off Power	Potenza di decollo: è la massima potenza permessa per il decollo
Maximum Continuous Power	Potenza massima continuativa: è la massima potenza utilizzabile continuativa durante il volo.
Maximum Climb Power	Potenza massima di salita: è la massima potenza utilizzabile durante la salita.
Maximum Cruise Power	Potenza massima di crociera: è la massima potenza utilizzabile durante la crociera.
EGT Gauge	Indicatore EGT: Exhaust Gas Temperature, è l'indicatore della temperatura dei gas di scarico del motore.

Prestazioni dell'aeromobile e terminologia relativa alla pianificazione:

Climb Gradient	Gradiente di salita: è il rapporto tra la variazione di altezza dimostrata durante una parte della salita e la distanza orizzontale percorsa nello stesso intervallo di tempo.
Demonstrated Crosswind Velocity	Velocità del vento al traverso dimostrata: è la velocità del vento al traverso alla quale è stato dimostrato adeguato controllo dell'aeromobile in decollo e in atterraggio durante le prove di certificazione
Accelerate-Stop Distance	<u>(Distanza di accelerazione ed arresto) , è la distanza richiesta per accelerare un aeromobile ad una specifica velocità e, considerando una avaria ad un motore nell'istante in cui la velocità è raggiunta, per fermare l'aeromobile nel minor spazio possibile.</u>
MEA	<u>Minimum enroute altitude: è la minima altitudine in rotta IFR</u>
MSA	<u>Minimum sector altitude: è la minima altitudine di sicurezza in un settore</u>
Route Segment	Segmento di rotta: è una parte di rotta. Ciascun limite di questo segmento è identificato: 1) da un punto geografico, 2) da un punto definito da radio aiuti al suolo.



Terminologia relativa al peso e centraggio:

Reference datum	<u>Dato di riferimento: è un piano immaginario verticale dal quale sono misurate tutte le distanze orizzontali per scopi di bilanciamento.</u>
Station	<u>Stazione: un punto collocato lungo la fusoliera, generalmente, identificato come distanza del dato di riferimento.</u>
Arm	<u>Braccio: è la distanza orizzontale dal dato di riferimento e il centro di gravità (C. G.) di un particolare elemento dell'aeromobile.</u>
Moment	<u>Momento: è il prodotto del peso di un particolare elemento dell'aeromobile moltiplicato per il suo braccio. Il momento diviso una costante, solitamente 1000, è utilizzato per semplificare i calcoli di bilanciamento riducendo il numero delle cifre.</u>
Centre of Gravity	<u>Centro di gravità C.G.: è il punto al quale si potrebbe appendere l'aeromobile mantenendolo in equilibrio, la sua distanza dal dato di riferimento si trova dividendo il momento totale per il peso totale.</u>
C.G. Arm	<u>Braccio del centro di gravità: è la distanza ottenuta addizionando i momenti dell'aeromobile e dividendo la somma per il peso totale.</u>
C.G. Limits	<u>Limiti del centro di gravità: sono le posizioni estreme del centro di gravità entro le quali l'aeromobile può essere utilizzato ad un dato peso.</u>
Usable Fuel	<u>Carburante usabile: carburante disponibile per la pianificazione del volo.</u>
Unusable Fuel	<u>Carburante inutilizzabile: è il carburante rimasto nei serbatoi dopo una prova di esaurimento in accordo con le regolamentazioni</u>
Standard Empty Weight	<u>Peso a vuoto standard: è il peso di un aeromobile standard incluso il carburante non utilizzabile, l'olio ed i fluidi richiesti.</u>
Basic Empty Weight	<u>Peso a vuoto basico: è il peso a vuoto standard più gli equipaggiamenti opzionali.</u>
Pay load	<u>Carico pagante: è il peso dei passeggeri, del carico e dei bagagli.</u>
Useful Load	<u>Carico utile: è la differenza tra il peso di decollo e il peso basico a vuoto.</u>
Maximum Ramp Weight	<u>Peso massimo di rampa: è il peso massimo approvato per le manovre al suolo (include il peso del carburante per la messa in moto, il rullaggio e la prova motore).</u>
Maximum Takeoff Weight	<u>Peso massimo al decollo: è il peso massimo per l'inizio della corsa di decollo</u>
Maximum Landing Weight	<u>Peso massimo all'atterraggio: è il peso massimo ammesso per il contatto con la pista all'atterraggio</u>
Maximum Zero Fuel Weight	<u>Peso massimo senza carburante: è il peso massimo escluso il carburante utilizzabile.</u>





Sezione 2 – Limitazioni





GENERALITÀ

Questa sezione elenca le limitazioni operative che devono essere osservate per una sicura condotta dell'aeromobile e dei suoi sistemi. Sono anche definite le targhette applicate sugli aeromobili, i limiti operativi minimi e massimi e i segni di riferimento evidenziati da archi colorati o tacche.

I colori usati su tutti gli strumenti vanno interpretati nel seguente modo:	
TACCA ROSSA	Limite minimo o massimo da <u>non superare mai</u>
ARCO GIALLO	Campo di impiego precauzionale
ARCO VERDE	Campo normale di impiego
ARCO BIANCO	(Anemometro) Campo normale di estensione ed impiego dei flaps

Il Piper PA 28 deve essere impiegato rispettando le limitazioni operative delle categorie NORMAL o UTILITY

LIMITAZIONI DI VELOCITÀ

Velocità di manovra: $V_A = 129$ MPH (a peso massimo al decollo di 2150lb)

Rappresenta la velocità massima alla quale è possibile portare a fondo corsa i comandi di volo, senza superare i fattori di carico, consentiti in manovra. Pertanto non applicare i comandi di volo a fondo corsa, od in maniera violenta, a velocità superiore alla V_A .



ATTENZIONE: La velocità di manovra diminuisce al diminuire del peso dell'A/M, perché gli effetti delle forze aerodinamiche diventano più pronunciati.
E' consigliabile NON superare la Velocità di Manovra quando si opera in aria turbolenta.

Velocità da non superare mai: $V_{NE} = 171$ MPH

È la velocità massima di impiego che non deve essere superata in nessuna fase del volo.

Velocità normale operativa: $V_{NO} = 140$ MPH

Velocità massima permessa durante le normali operazioni di volo. Non superare questa velocità in aria turbolenta. Quando si opera a velocità superiore alla V_{NO} applicare i comandi con molta attenzione.

Velocità massima con flaps estesi: $V_{FE} = 115$ MPH

Rappresenta la velocità massima per operare con i flaps estesi.



INDICAZIONI ANEMOMETRO

ARCO VERDE	65 - 140 MPH	È il campo <u>normale</u> con flaps 0° Il valore più elevato è la velocità massima normale. Il valore più basso è la velocità di stallo con Flaps 0° (Fattore 1g).
ARCO BIANCO	55 - 115 MPH	È il campo <u>normale</u> di velocità per l'estensione e l'uso dei Flaps. Il valore più elevato è la velocità massima per l'estensione dei <i>Flaps</i> . Il valore più basso è la velocità di stallo con Flaps Full Down (fattore di carico 1g).
ARCO GIALLO	140 - 171 MPH	Campo di velocità precauzionale (Da non usare in aria turbolenta). In questo campo di velocità le manovre devono essere dolci per non danneggiare le strutture, ed i comandi non devono essere usati a fondo corsa.
LIMITE ARCO VERDE/GIALLO	140 MPH V_{NO}	Velocità massima operativa.
LINEA ROSSA	171 MPH V_{NE}	Velocità da <u>non superare mai</u> .

LIMITAZIONI MOTORE

Motore	O-320-E2A
Potenza massima	150 HP
Giri massimi	2700 RPM
Giri minimi	500 RPM

PRESSIONE e TEMPERATURA OLIO	
Pressione minima (linea rossa)	25 psi
Pressione massima (linea rossa)	85 psi
Max temperatura olio	245° F

PRESSIONE CARBURANTE	
Pressione minima	0.5 psi
Pressione massima (linea rossa)	8 psi

TOLLERANZA ELICA	
Giri a manetta tutta aperta a terra a punto fisso	
Massimi	2425 RPM
Minimi	2200 RPM



INDICAZIONI STRUMENTI MOTORE

PRESSIONE OLIO da 60 a 85 psi		
Arco giallo	25-60 psi	Attenzione
Arco verde	60-85 psi	Normale
Linea rossa minimo	25 psi min	Pericolo
Linea rossa massimo	85 psi max	Pericolo

TEMPERATURA OLIO		
Arco verde	75° - 245° F	Normale
Linea rossa	245° F max	Pericolo

TACHIMETRO		
Arco verde	500 – 2700 RPM	
Linea rossa	2700 RPM	Non superare

PRESSIONE CARBURANTE Da 0.5 a 8 psi		
Linea rossa minimo	0.5 psi	minima
Linea rossa massimo	8 psi	massima

LIMITAZIONI PESO

Vedi grafico centraggio

LIMITAZIONI CENTRO DI GRAVITÀ

Vedi grafico centraggio

LIMITAZIONI MANOVRECATEGORIA NORMALE:

Tutte le manovre acrobatiche, vite compresa sono VIETATE

CATEGORIA UTILITY – MANOVRE APPROVATE:

MANOVRA	VELOCITA' DI ENTRATA
Virata stretta	129 MPH
Otto lento	129 MPH
Chandelles	129 MPH
Vite (flap retratti)	Stallo

FATTORI DI CARICO DI MANOVRA

Fattore di carico positivo max	NORMAL	UTILITY
Flaps retratti	3.8 G	4.4 G
Flaps completamente estesi	2.0 G	2.0 G

Fattore di carico negativo max	NORMAL	UTILITY
	Nessun carico negativo è ammesso	Nessun carico negativo è ammesso



TIPO DI OPERAZIONI

VFR diurno

Il volo in condizioni di ghiaccio è proibito.

LIMITAZIONI CARBURANTE

Capacità totale serbatoi	50 USGal
Carburante usabile	48 USGal
Carburante non usabile	2 USGal
<i>Quando il TELEVEL indica zero il carburante rimasto non può essere usato con sicurezza in volo.</i>	

LIMITAZIONI VENTO

Massima componente vento al traverso	15 kt
Massima componente vento in coda	10 kt

TARGHETTE

Si rimanda al manuale di volo originale e alle targhette in cockpit.



Sezione 3 – Procedure di EMERGENZA





PIPER PA28-140 CHEROKEE - LISTA CONTROLLI EMERGENZA

DATA ULTIMO AGGIORNAMENTO: 20/09/2012

INCENDIO MOTORE

IN VOLO

MAYDAY (sulla freq. in uso)	DICHIARARE
ELT	ON
POMPA ELETTRICA	OFF
MASTER SW	OFF
MISCELA	TUTTA CHIUSA
MAGNETI	OFF
SELETTORE SERBATOIO	OFF
RISCALDAMENTO E VENTILAZIONE	OFF
SCEGLIERE SUPERFICIE	IDONEA
VELOCITA'	85 MPH
CIRCUITO DISCESA	IMPOSTARE
CINTURE	STRETTE
PORTA	APRIRE

In finale:

FLAPS	COME RICHIESTO (40°)
VELOCITA'	75 MPH

ALL'AVVIAMENTO A TERRA

STARTER	CONTINUARE (sino avvio motore)
POTENZA	1800 RPM (per 3 sec)
MOTORE	FERMARE

Se il motore non parte:

MASTER SW	OFF
MISCELA	TUTTA CHIUSA
MAGNETI	OFF
SELETTORE SERBATOIO	OFF
ESTINTORE	USARE se possibile

INCENDIO ELETTRICO

IN VOLO

MAYDAY (sulla freq. in uso)	DICHIARARE
ELT	ON
MASTER SW	OFF
MAGNETI	BOTH
RISCALDAMENTO E VENTILAZIONE	OFF
FINESTRINO LATERALE	APRIRE
ESTINTORE	USARE SE POSSIBILE
ATTERRARE	APPENA POSSIBILE
ATTERRAGGIO EMERGENZA	PREPARARSI

In finale:

FLAPS	COME RICHIESTO (40°)
VELOCITA'	75 MPH

Se l'incendio persiste:

Prima di toccare:

MISCELA	TUTTA CHIUSA
MAGNETI	OFF
SELETTORE SERBATOIO	OFF

AL SUOLO

MASTER SW	OFF
MISCELA	TUTTA CHIUSA
MAGNETI	OFF
ESTINTORE	USARE se possibile

IRREGOLARE FUNZIONAMENTO DEL MOTORE

POMPA ELETTRICA	ON
ARIA CARBURATORE	CALDA
MANETTA	ALMENO 2000 RPM
CICCHETTO	INSERITO E BLOCCATO
SELETTORE SERBATOIO	CAMBIARE
MISCELA	REGOLARE
STRUMENTI MOTORE	CONTROLLARE
MAGNETI	PROVARE SX/DX/BOTH
ATTERRAGGIO EMERGENZA	PREPARARSI

VEDI PROCEDURA
"AVARIA MOTORE IN VOLO"

PORTA APERTA IN VOLO

Per chiudere la porta in volo

QUOTA	MINIMA 1000 FT AGL
VELOCITA'	MINORE 100 MPH
VENTILAZIONE cabina	CHIUSA
FINESTRINO LATERALE	APRIRE
BLOCCO PORTA	DISINSERIRE
PORTA	APRIRE LEGGERMENTE E TIRARE BRUSCAMENTE
BLOCCO PORTA	INSERIRE

NOTA: In ogni caso è possibile circuitare ed effettuare un atterraggio normale anche con la porta sbloccata



AVARIA MOTORE**DURANTE LA CORSA DI DECOLLO:**

MANETTA	TUTTA CHIUSA
FRENI	COME RICHIESTO
MISCELA	TUTTA CHIUSA
MAGNETI	OFF
MASTER SW	OFF

IMMEDIATAMENTE DOPO IL DECOLLO:

VELOCITA'	85 MPH
MISCELA	TUTTA CHIUSA
MASTER SW	OFF
MAGNETI	OFF
SELETTORE CARBURANTE	OFF
FLAPS	COME RICHIESTO, CONSIGLIATI 40°

IN VOLO:

VELOCITA'	85 MPH
POMPA ELETTRICA	ON
ARIA CARBURAT.	CALDA SE FREDDA E VICEVERSA
MISCELA	RICCA
MAGNETI	SX/DX/BOTH PROVARE
SELETTORE CARBURANTE	CAMBIARE
CICCHETTO	CHIUSO E BLOCCATO

- *Se l'elica si ferma:*

CHIAVE MAGNETI	START
----------------	-------

- *Se la potenza si ristabilisce:*

ARIA CARBURATORE	CALDA
POMPA ELETTRICA	ON

- *Se la potenza NON si ristabilisce:*

MAYDAY (sulla freq. in uso)	DICHIARARE
ELT	ON
POMPA ELETTRICA	OFF
MASTER SW	OFF
MISCELA	TUTTA CHIUSA
MAGNETI	OFF
SELETTORE CARBURANTE	OFF
SCEGLIERE CAMPO	IDONEO
VELOCITA'	85 MPH
CIRCUITO DI DISCESA	IMPOSTARE
CINTURE	STRETTE
PORTA	APRIRE

In finale:

FLAPS	COME RICHIESTO, CONSIGLIATI 40°
VELOCITA'	75 MPH

**BASSA PRESSIONE E/O
ALTA TEMPERATURA OLIO MOTORE**

PARAMETRI MOTORE	CK
ATTERRARE	AEROPORTO PIU VICINO
ATTERRAGGIO EMERGENZA	PREPARARSI

VEDI PROCEDURA
"AVARIA MOTORE IN VOLO"**AVARIA ALTERNATORE**

CARICHI ELETTRICI	RIDURRE AL MINIMO
BREAKER ALTERNATORE	INSERITO
ALTERNATORE	OFF 30 sec, ON

Se la potenza elettrica NON si ripristina:

ALTERNATORE	OFF
ATTERRARE	AEROPORTO PIU VICINO
TRANSPONDER	OFF
RADIO	UTILIZZARE COME NECESSARIO

NOTA: l'autonomia della sola batteria è di
circa 30 minuti**FUORIUSCITA BREAKER**

UTENZA RELATIVA NON NECESSARIA	
BREAKER	LASCIARLO ESTRATTO

NECESSARIA	
UTENZA RELATIVA	OFF
BREAKER	INSERIRLO

- *Breaker rimane inserito:*

UTENZA RELATIVA	ON
-----------------	----

- *Se il Breaker scatta nuovamente:*

BREAKER	LASCIARLO ESTRATTO
UTENZA RELATIVA	NON PIU USABILE

Continuare il volo o atterrare sull'aeroporto
più vicino secondo necessità



NOTA1: La CHECK LIST di Emergenza di bordo è stata costruita tenendo conto delle indicazioni del costruttore dell'A/M.

Essa è stata suddivisa in sezioni per facilitare l'individuazione dell'emergenza e condurre alla risoluzione della medesima.

E' da considerarsi una DO LIST, ossia un elenco di azioni da leggere ed eseguire, ad eccezione dell'avaria e/o incendio motore, per le quali è previsto usarla come CK LIST, ossia conoscenza delle voci a memoria.



NOTA2: Raccomandiamo un frequente ripasso delle procedure di emergenza, per far fronte con più tranquillità e calma a situazioni di pericolo. Si sottolinea che la sicurezza del volo è la considerazione più importante che il pilota deve avere sempre presente.



ATTENZIONE: Un motore irregolarmente funzionante, non è da considerarsi una situazione di immediato pericolo, pertanto agire con calma nella ricerca delle cause.

GENERALITÀ

In questa sezione sono indicate le procedure raccomandate per far fronte a situazioni di emergenza. La CHECK LIST di Emergenza di bordo è in forma abbreviata e sintetica. Per una più dettagliata descrizione e comprensione delle procedure di Emergenza riferirsi alla CHECK LIST espansa.

Le velocità riportate sulle CHECK LIST derivano dalle seguenti velocità indicate dal costruttore:

Velocità di stallo 0° flaps, al peso massimo al decollo di 2150 lb $V_{S1} = 64 \text{ MPH}$

Velocità di stallo full flaps, al peso massimo al decollo di 2150 lb $V_{S0} = 55 \text{ MPH}$

Velocità di manovra a peso massimo al decollo di 2150 lb: $V_A = 129 \text{ MPH}$

Velocità da non superare mai: $V_{NE} = 171 \text{ MPH}$

Velocità di massima efficienza $V_{E_{max}} = 83 \text{ MPH}$

Velocità minima di finale full Flaps $V_{ref} = 70 \text{ MPH}$



CHECK LIST - EMERGENZE (ESPANSA)

Il presente paragrafo fornisce informazioni più dettagliate relative a particolari situazioni di emergenza.

INCENDIO MOTORE

IN VOLO:

La presenza di fuoco nel vano motore è indicata da odore e forte calore proveniente dalla ordinata parafiamma e/o fumo. E' essenziale determinare con precisione la sorgente del fuoco perché potrebbe anche essere di natura diversa dall'incendio carburante o olio. Se il fuoco deriva dal motore, immediatamente:

- Dichiarare emergenza sulla frequenza in uso, tramite la chiamata standard del MAYDAY (non sarà più possibile in seguito);
- Attivare l' ELT manualmente (può sostituire la chiamata radio di cui al punto 1, se impossibilitati ad effettuarla);
- Escludere la pompa elettrica carburante, per ridurre il flusso di benzina al motore;
- Spegner l'interruttore generale, per escludere l'energia elettrica su tutto l'aeromobile;
- Chiudere la miscela per spegnere il motore;
- Posizionare i magneti su OFF, per confermare lo spegnimento motore;
- Chiudere il selettore carburante, per eliminare l'alimentazione al motore;
- Chiudere il riscaldamento cabina e ventilazione, per evitare l'ingresso dei fumi e gas nocivi in cockpit;
- Scegliere un campo idoneo ad un atterraggio d'emergenza;
- Impostare la velocità di massima efficienza di 83 MPH;
- Effettuare il circuito di discesa;
- Stringere le cinture, per ridurre i danni da impatto;
- Aprire la porta, poiché dopo il contatto l'eventuale deformazione della fusoliera dovuta all'impatto potrebbe impedirne l'apertura;

Quando in finale:

- Utilizzare i flaps a secondo della necessità, solo quando sicuri di entrare in campo (è consigliato full flaps, ossia 40° / 3^tacca);
- In corto finale ridurre la velocità a 75 MPH

NOTA1: Cercare di riavviare il motore per non innescare nuovamente l'incendio.



NOTA2: La possibilità di incendio in volo è estremamente remota. La procedura indicata è a carattere generale, sta al buon senso e all'esperienza del pilota far fronte nel migliore dei modi a questa situazione

NOTA3: Quando l'interruttore generale (BAT + ALT:) è escluso, l'avvisatore di stallo non funziona.

ALL'AVVIAMENTO A TERRA:

L'incendio motore durante l'avviamento generalmente è dovuto a ingolfamento. La prima cosa da fare è di cercare di completare l'avviamento, dopo di che spegnere il motore. Se il motore non partisse, occorre escludere l'alimentazione carburante:

- Continuare ad azionare lo starter fino all'avvio del motore;
- Aumentare la potenza attorno ai 1800 RPM per qualche secondo, in modo da ingerire le fiamme all'interno dei cilindri;
- Fermare il motore chiudendo la miscela.

Se il motore non parte:

- Spegner l'interruttore generale per escludere l'alimentazione elettrica;
- Chiudere la miscela;
- Escludere i magneti;



- Chiudere il serbatoio carburante;
- Abbandonare l'aereo e se possibile utilizzare l'estintore per spegnere l'incendio.



NOTA1: Se possibile avvisare la Torre di Controllo dell'incendio a bordo.

Se l'incendio è a terra, sulla piazzola o sulle vie di rullaggio, cercare di allontanare l'A/M.

IRREGOLARE FUNZIONAMENTO DEL MOTORE

- Inserire la pompa elettrica per sopperire ad un'eventuale mal funzionamento della pompa meccanica che potrebbe alimentare irregolarmente il motore;
- Inserire l'aria calda al carburatore, poiché un irregolare funzionamento del motore, quale cambiamento di rumore, vibrazioni, ecc. generalmente è dovuto a formazioni di ghiaccio al carburatore che sarà indicato anche da una diminuzione dei giri (RPM). Se si permette l'accumulo di troppo ghiaccio potrebbe essere difficoltosa l'eliminazione, pertanto è richiesto di non ritardare l'inserimento del riscaldamento carburatore; dopo aver inserito il riscaldamento al carburatore si noterà un ulteriore leggero calo di giri ed un aumento della irregolarità di funzionamento; attendere una diminuzione della irregolarità e un aumento di giri.



ATTENZIONE: AL MINIMO DUBBIO NON ESITARE AD APPLICARE TUTTA L'ARIA CALDA AL CARBURATORE IN QUALSIASI CONDIZIONI DI VOLO.

Un parziale inserimento dell'aria calda al carburatore può essere più dannoso che non inserirlo affatto perché un'apertura parziale può sciogliere una parte del ghiaccio che poi gelerà nuovamente nel diffusore. Pertanto usare sempre tutta l'aria calda al carburatore e quando il ghiaccio sarà rimosso, escluderla completamente.

- Portare la manetta almeno a 2000 RPM, perché a giri minimi la funzionalità del riscaldamento al carburatore è ridotta;
- Controllare che il cicchetto sia chiuso, perché la sua apertura in volo potrebbe provocare ingolfamento;
- Cambiare il serbatoio, anche sul meno pieno, perché potrebbero esserci problemi sul condotto di alimentazione di quello selezionato precedentemente;
- Provare a regolare la miscela, arricchendo durante una discesa o smagrendo in salita;
- Controllare gli strumenti motore, per riconoscere la causa dell'anomalia;
- Tentare di risolvere il problema, muovendo la chiave magneti in posizione diversa da quella in cui si trova.



NOTA1: Prepararsi ad un eventuale atterraggio di emergenza.



INCENDIO ELETTRICO**IN VOLO:**

La presenza di fumo e odore acre in cabina indicano la presenza di incendio di natura elettrica; in questo caso:

- Dichiarare emergenza sulla frequenza in uso, tramite la chiamata standard del MAYDAY (non sarà più possibile in seguito);
- Attivare l' ELT manualmente (può sostituire la chiamata radio di cui al punto 1, se impossibilitati ad effettuarla);
- Spegner l'interruttore generale, per escludere l'energia elettrica su tutto l'aeromobile;
- Mantenere i magneti in posizione BOTH (il motore si deve mantenere acceso);
- Chiudere il riscaldamento cabina e ventilazione, per evitare il ricircolo dei fumi in cockpit;
- Aprire il finestrino laterale, per permettere l'uscita dei fumi nocivi;
- Se si è individuato il sito dell'incendio, utilizzare l'estintore;
- Se richiesto dalla situazione, effettuare un atterraggio precauzionale o addirittura di emergenza.

Quando in finale:

- Utilizzare i flaps a secondo della necessità, solo quando sicuri di entrare in campo (è consigliato full flaps, ossia 40° / 3^tacca);
- In corto finale ridurre la velocità a 75 MPH.

Se l'incendio persiste, prima di toccare, mettere il motore in sicurezza nel seguente modo:

- Chiudere la miscela;
- Chiudere il serbatoio;
- Posizionare i magneti su OFF.

AL SUOLO:

mettere il motore in sicurezza nel seguente modo:

- Spegner l'interruttore generale;
- Chiudere la miscela;
- Posizionare i magneti su OFF;
- Abbandonare il velivolo, e se possibile, utilizzare l'estintore.



NOTA1: Quando l'interruttore generale (BAT + ALT:) è escluso, l'avvisatore di stallo non funziona.

PORTA APERTA IN VOLO

La porta del PA 28 ha doppia chiusura. Pertanto l'eventualità di apertura della porta in volo è abbastanza remota. Tuttavia se la porta è chiusa impropriamente si può avere una parziale apertura della stessa. Ciò avviene normalmente al decollo o subito dopo. Una apertura parziale della porta non ha alcuna influenza sulle caratteristiche di volo dell'A/M, ed un normale atterraggio può essere effettuato anche con la porta aperta (aumenterà solamente il livello di rumore in cabina).

Nel caso di apertura di uno o entrambi i ganci:

- Mantenere una quota minima di almeno 1000 ft AGL per operare in sicurezza;
- Ridurre la velocità al di sotto delle 100 MPH per agevolare le operazioni;
- Chiudere la ventilazione e aprire il finestrino laterale per diminuire la pressione in cabina;
- Aprire leggermente la porta e "sbatterla" con forza per chiedere la serratura inferiore, poi inserire il blocco superiore.



AVARIA MOTORE**DURANTE LA CORSA DI DECOLLO:**

Se il motore va in avaria prima del decollo e la pista rimasta è ancora sufficiente per l'arresto dell'A/M, mantenere la direzione e:

- Portare la manetta al minimo;
- Frenare come richiesto;
- Chiudere la miscela;
- Portare la chiave magneti su OFF;
- Spegnerne l'interruttore generale; (se possibile avvisare prima l'ente ATS).

A seconda della gravità dell'evento, agire nel modo più opportuno per avere aiuto.

IMMEDIATAMENTE DOPO IL DECOLLO:

Se la pista non è sufficiente per un sicuro arresto:

- Assumere la velocità di massima efficienza di 83 MPH;
- Chiudere la miscela;
- Spegnerne l'interruttore generale;
- Portare la chiave magneti su OFF;
- Chiudere il selettore carburante;

manovrare il velivolo per evitare ostacoli, e quando sicuri:

- Utilizzare i flaps come richiesto (consigliata la 3^a tacca)

IN VOLO:

Una completa perdita di potenza, generalmente è determinata da mancanza di alimentazione, nel qual caso il motore dovrebbe riprendere il funzionamento dopo che l'alimentazione è stata ripristinata. Se la perdita di potenza avviene a basse quote, la prima cosa da fare è di prepararsi per un atterraggio di EMERGENZA:

- Impostare immediatamente la velocità di massima efficienza di 83 MPH;
- Inserire la pompa elettrica, per sopperire all'eventuale avaria della pompa meccanica;
- Muovere la leva dell'aria calda in posizione opposta a quella in cui si trova;
- Posizionare la leva della miscela su ricca se a bassa quota, o provare posizioni diverse se si opera a quota elevate o in salita;
- Cambiare il serbatoio, anche sul meno pieno, perché potrebbero esserci problemi sul condotto di alimentazione di quello selezionato precedentemente;
- Muovere la chiave magneti in posizione diversa da quella in cui si trova;
- Controllare che il cicchetto sia chiuso e bloccato, onde evitare l'ingolfamento del motore.

Se l'elica si dovesse fermare, azionare lo Starter.

Se la potenza si ristabilisce, mantenere l'aria calda inserita e la pompa elettrica ON per aumentare la sicurezza dell'operazione, e portarsi all'atterraggio il prima possibile.

Se la potenza non si ristabilisce:

- Dichiarare emergenza sulla frequenza in uso, tramite la chiamata standard del MAYDAY (non sarà più possibile in seguito);
- Attivare l' ELT manualmente (può sostituire la chiamata radio di cui al punto 1, se impossibilitati ad effettuarla);
- Spegnerne la pompa elettrica;
- Spegnerne l'interruttore generale;
- Chiudere la miscela;
- Portare la chiave magneti su OFF;
- Chiudere il selettore carburante;
- Scegliere un campo idoneo ad un atterraggio d'emergenza;



- Impostare la velocità di massima efficienza di 83 MPH;
- Effettuare il circuito di discesa;
- Stringere le cinture, per ridurre i danni da impatto;
- Aprire la porta, poiché dopo il contatto l'eventuale deformazione della fusoliera dovuta all'impatto potrebbe impedirne l'apertura;

Quando in finale:

- Utilizzare i flaps a secondo della necessità, solo quando sicuri di entrare in campo (è consigliato full flaps, ossia 40° / 3^tacca);
- In corto finale ridurre la velocità a 75 MPH.

BASSA PRESSIONE e/o ALTA TEMPERATURA OLIO MOTORE

La perdita di pressione olio motore può essere parziale o completa. Una perdita di pressione parziale generalmente è dovuta al mal funzionamento del sistema di regolazione. Una perdita di pressione completa può significare perdita totale di olio, oppure indicatore di pressione in avaria. Se l'avaria non è imputabile all'indicatore di pressione il motore potrebbe fermarsi improvvisamente per grippaggio. Mantenere la quota di volo a quanto richiesto e non effettuare grandi variazioni di potenza. Se altre indicazioni ci confermano che il sistema di lubrificazione è in avaria (fumo bianco di olio, aumento improvviso di temperatura olio, ecc.) è consigliabile effettuare un atterraggio immediato fuori campo, su uno spiazzo idoneo, piuttosto che cercare di raggiungere un aeroporto lontano.

Una anormale alta temperatura olio può essere causata da basso livello olio, ostruzioni nel radiatore, perdite di olio dai condotti, o indicatore di temperatura in avaria. Un rapido e costante aumento di temperatura è sintomo di avaria che potrebbe essere dovuto anche ad una perdita di pressione olio.

- Tenere sotto controllo i parametri motore;
- Atterrare per sicurezza sull'aeroporto più vicino;
- Prepararsi in ogni caso ad un atterraggio d'emergenza.



NOTA1: Se si nota bassa pressione carburante, inserire la pompa elettrica carburante e controllare che il selettore sia posizionato verso un serbatoio contenente carburante. Se il problema non è risolto, atterrare sul più vicino aeroporto e tenersi pronti ad un atterraggio di EMERGENZA.

AVARIA ALTERNATORE

L'avaria all'alternatore è segnalata da indicazioni zero sull'amperometro. Dopo essersi assicurati che l'indicazione è zero (e NON QUASI zero) applicando un carico elettrico (pompa, faro), si può ritenere che l'alternatore sia in avaria. Pertanto il consumo elettrico deve essere ridotto il più possibile:

- Ridurre al minimo i carichi elettrici, escludendo le utenze non necessarie (l'utenza che assorbe più energia elettrica è il transponder!);
- Controllare che il breaker dell'alternatore sia inserito;
- Portare l'interruttore dell'alternatore (parte a destra del master switch) su OFF per 30", e quindi di nuovo ON.

Se la potenza elettrica non si ripristina:

- Posizionare l'alternatore su OFF;
- Atterrare sull'aeroporto più vicino;
- Spegnerne il transponder;



- Utilizzare la radio al minimo necessario, dichiarando l'avaria.



NOTA1: L'autonomia della sola batteria è molto limitata, (non più di 20' - 30').

FUORIUSCITA BREAKERS

I breakers sono interruttori termici automatici che disinseriscono un impianto quando si verifica un momentaneo sovraccarico oppure un corto circuito.

Se l'utenza relativa al breaker uscito non è necessaria:

- Lasciare estratto il breaker;

Se l'utenza relativa al breaker uscito è necessaria:

- Spegnerne l'utenza elettrica;
- Inserire il breaker.

Se il breaker rimane inserito:

- Riaccendere l'utenza elettrica;

Se il breaker dovesse scattare nuovamente, l'utenza relativa non è più utilizzabile. Continuare il volo o procedere verso l'aeroporto più vicino, a seconda delle circostanze.





Sezione 4 – Operazioni Normali





PA 28 140 PRE VOLO CONTROLLI ESTERNI

FLAP Dx: Cerniere, giochi	CKD
ALETTONE Dx: Cerniere, giochi	CKD
TIP Alare Dx e luci Navigazione	CKD
ALA Dx: Superfici sopra sotto, Bordo D'attacco,	CKD
TAPPO Carburante Dx	Aprire
CARBURANTE: Colore, odore, quantità	CKD
TAPPO Carburante Dx	Chiudere
DRENAGGIO Serbatoio Dx	Effettuare
CARRELLO Dx: Gamba, Pres. Pneum. Ammort., Freni, Tacco	CKD
CAPOTTA Motore Dx	Aprire
TAPPO Olio	Aprire
QUANTITÀ Olio min. 6 - 7 U.S. Quart	CKD
CAPOTTA Motore Dx Controllare vano Motore per anomalie	Chiudere
CONTROLLO Tubo scarico	Non deve muovere
FRONTE A/M Presa aria motore Libera, temperatura motore	CKD
ELICA e OGIVA: Nicchie e sassi	CKD
FARO Atterraggio	CKD
PRESA Aria carburatore e filtro	Liberi
CINGHIA Alternatore	Provare tensione
CARRELLO Anteriore: Pneumatico, Ammortizz. esteso alcuni cm.	CKD
CAPOTTA Motore Sx	Aprire
CAPOTTA Motore Sx Controllare vano Motore per anomalie	Chiudere
DRENAGGIO Pozzetto motore	CKD
ALA Sx: Superfici sopra sotto, Bordo D'attacco	CKD
TAPPO Carburante Sx	Aprire
CARBURANTE: Colore, odore, quantità	CKD
TAPPO Carburante Sx	Chiudere
DRENAGGIO Serbatoio Sx	Effettuare
CARRELLO Sx: Gamba, Pres. Pneum. Ammort., Freni, Tacco	CKD
AVVISATORE Stallo	Provare
COPRI Pitot	Togliere
TIP Alare Sx e luci Navigazione	CKD
ALETTONE Sx: Cerniere, giochi	CKD
FLAP Sx: Cerniere, giochi	CKD
FUSOLIERA Sx: condizioni generali	CKD
ANTENNE Radio	CKD
TIMONE Profondità, Direzione, Trim, Luci	CKD
FUSOLIERA Dx condizioni generali	CKD



PIPER PA28-140 CHEROKEE I-FOGS

CONTROLLI NORMALI

ULTIMO AGGIORNAMENTO 19/02/2025

PREVOLO IN CABINA

DOCUMENTI A BORDO	CK
EQUIP. EMERGENZA	COME RICHIESTO/CK
BLOCCO COMANDI	RIMUOVERE
TRIM	CK, NEUTRO
MISCELA E MANETTA	CHIUSE
MAGNETI	OFF
APPARATI	TUTTI OFF
INTERRUTTORI ELETTRICI	OFF
MASTER	ON
QUANTITÀ CARBURANTE	CK
LUCI	SE RICH.
MASTER	OFF
FLAPS	ESTENDERE
CONTROLLI ESTERNI	EFFETTUARE

PRIMA DELLA MESSA IN MOTO

**COVER PITOT, PROTEZIONI, SPURGH
VERIFICARE A BORDO!**

CONTROLLI ESTERNI	COMPLETATI
FLAPS	RETRARRE
FRENO PARCHEGGIO	INSERTO
BREAKERS	TUTTI IN
ARIA CARBURATORE	FREDDA
CARBURANTE	SERBATOIO PIÙ VUOTO
CINTURE	ALLACCIATE
PORTA	CHIUSA E BLOCCATA
PASSEGGGERI	INFORMATI



AVVIAMENTO MOTORE A FREDDO

CHIAVE MAGNETI	INSERTITA
MISCELA	RICCA
MASTER	ON
LUCE ANTICOLLISIONE	ON
POMPA ELETTRICA	ON (CK PRESS)
CICCHETTO	1-2 (ESTATE), 4-5 (INVERNO)
ELICA	LIBERA
MANETTA	1 CM (NON POMPARE)
CHIAVE MAGNETI	START
MANETTA	1200 RPM
PRESSIONE OLIO	ENTRO 30 SEC

AVVIAMENTO MOTORE A CALDO

CHIAVE MAGNETI	INSERTITA
MISCELA	RICCA
MASTER	ON
LUCE ANTICOLLISIONE	ON
POMPA ELETTRICA	ON (CK PRESS)
ELICA	LIBERA
MANETTA	1 CM (NON POMPARE)
CHIAVE MAGNETI	START
MANETTA	1200 RPM
PRESSIONE OLIO	ENTRO 30 SEC
SE NON PARTE:	CICCHETTO X 2

PRIMA DEL RULLAGGIO

POMPA ELETTRICA	OFF
STRUMENTI MOTORE	CK
AMPEROMETRO	CK CON CARICO
LUCI NAVIGAZIONE	SE NECESSARIE
APPARATI COM / NAV	ON, TEST & SET
TRASPONDER	STBY
G5 E ALTIMETRO	REGOLATI
DIREZIONALE	ALLINEARE A BUSSOLA
CAMBIO SERBATOIO	SU PIÙ PIENO
FARO ATTERRAGGIO	ON

* **VELOCITÀ INDICATE:** espresse in MPH in giornata standard a livello del mare, peso massimo e condizioni operative normali, possono variare con il modello e l'anno di costruzione.

** **SMAGRIMENTO:** al di sotto del 75% della potenza ed al di sopra di 3000ft (DA)



PRIMA DEL DECOLLO

FRENI	INSERITO, RUOTINO ALLINEATO
MANETTA	1200 RPM
CICCHETTO	CHIUSO E BLOCCATO
PARAMETRI MOTORE	ARCO VERDE
PROVE MOTORE	
MISCELA	RICCA
MANETTA	1800 RPM
ARIA CARB.	PROVARE CALO RPM
MAGNETI	CK (MAX 125 ± 50L/R)
STRUMENTI MOTORE	CK
VUOTOMETRO	CK
MANETTA	1200 RPM
PORTA E FINESTRINO	CHIUSI
TRIM	SET PER IL DECOLLO
COMANDI DI VOLO	LIBERI E CORRETTI
TRANSPONDER	ALT
POMPA ELETTRICA	ON
FLAPS	10°
G5 ORIZZ.	CONTROLLARE
DIREZIONALE	ALLINEATO
BRIEFING	DECOLLO E EMERG.

VELOCITÀ *	$V_R = 65$	$V_X = 74$	$V_Y = 85$
MPH	$V_{BEST\ GLIDE} = 83$		

SALITA

VELOCITÀ	85 MPH
MANETTA	TUTTA AVANTI
FLAPS > 300FT AGL	RETRARRE
POMPA ELETTRICA > 500 FT AGL	OFF
FARO DI ATTERRAGGIO	OFF

CROCIERA

MANETTA	2400 RPM REGOLARE
QUANTITÀ CARBURANTE	CK
STRUMENTI DI VOLO	CK
STRUMENTI MOTORE	CK

DISCESA

POTENZA	RIDURRE/TRIM SET
ARIA CARBURATORE	SE NECESSARIA
MISCELA	RICCA

VELOCITÀ *	$V_A = 129$	$V_{NO} = 140$	$V_{NE} = 171$
MPH	$V_{APP} = 90$	$V_{REF} = 80$	

PRIMA DELL'ATTERRAGGIO

POMPA ELETTRICA	ON
FARO DI ATTERRAGGIO	ON
ARIA CARBURATORE	CALDA
MISCELA	RICCA
FLAPS	CK VELOCITÀ / SET
SERBATOIO	SUL PIÙ PIENO

IN FINALE:

ARIA CARBURATORE	FREDDA
------------------	--------

VELOCITÀ *	$V_{S0} = 55$	$V_{S1} = 64$	$V_{FE} = 115$
MPH	MAX CROSS WIND = 15 KT		

DOPO L'ATTERRAGGIO

ARIA CARBURATORE	CK FREDDA
FLAPS	RETRARRE
POMPA ELETTRICA	OFF
TRANSPONDER	STBY
TRIM	NEUTRO

SPEGNIMENTO MOTORE

FRENO DI PARCHEGGIO	INSERIRE
MANETTA	1200 RPM
APPARATI COM/NAV, TRANSPONDER	OFF
LUCI NAVIGAZIONE	OFF
FARO D'ATTERRAGGIO	OFF
MANETTA	MINIMO
MAGNETI	PROVA MASSA
MISCELA	TUTTA POVERA
MAGNETI	OFF - CHIAVE TOLTA
MASTER	OFF
FRENO PARCHEGGIO	DISINSERITO A LIMA

PRIMA DI LASCIARE L'A/M

QTB	COMPILARE
PORTA	CHIUDERE
COPRI PITOT	INSERIRE
TACCHI/ANCORAGGIO	COME RICHIESTO



CHECK LIST ESPANSA

La Check List Espansa è un elenco dettagliato di operazioni che il pilota deve compiere per effettuare un volo sicuro.

La Check List Espansa riporta tutti i controlli che il pilota deve effettuare ai fini di una corretta utilizzazione dell'A/M nelle varie fasi del volo.

Per le situazioni che non siano contemplate da questa ck list fare riferimento al manuale di volo originale (ad esempio l'avviamento a terra con sorgente elettrica esterna).

La Check List di bordo è ricavata dalla presente Check List Espansa, ma ovviamente è più sintetica, anche se ne ripete tutte le voci. La normale sequenza dei controlli "SCANNING" viene effettuata da sinistra verso destra e dall'alto verso il basso. Questa sequenza viene interrotta solo quando la logica degli eventi lo richiede. Tutti i controlli a bordo degli Aeromobili devono essere effettuati con l'aiuto delle Check List.

L'esecuzione delle Check List può avvenire in due modi:

- Eseguendo prima i controlli a memoria e poi verificandoli sulla la Check List (per quanto riguarda i controlli durante il rullaggio e durante le fasi in volo);
- Eseguendo le operazioni dopo averle lette sulla Check List (nel qual caso si parla di DO LIST), per quanto riguarda tutte le fasi a terra escluso il rullaggio.

Quando, durante l'esecuzione della Check List, per un motivo qualsiasi, si interrompe la sequenza dei controlli, è consigliabile riprendere, in un momento di calma, la Check List dall'inizio della sequenza in argomento.

PROCEDURE NORMALI

La Check List normale è stata costruita tenendo conto delle indicazioni del costruttore dell'A/M. La Check List di bordo, concentrata su un unico foglio fornisce già una suddivisione delle operazioni.



NOTA1: Per facilitare lo studio della Check List Espansa consigliamo di aprire la pagina rappresentante il pannello strumenti, al fondo della SEZ. 1.

VELOCITÀ PER OPERARE IN SICUREZZA:

Per una sicura condotta dell' A/M sono state stabilite le seguenti velocità caratteristiche, riportate anche nella ck list del velivolo. Esse si riferiscono ad un aeromobile standard, che vola al peso massimo, in condizioni ambientali standard, al livello del mare. Le Performances per uno specifico a/m possono essere leggermente diverse da quelle pubblicate, e possono dipendere dagli equipaggiamenti, dalla condizione del motore, dalle condizioni atmosferiche e dalla tecnica di pilotaggio.

Velocità di miglior angolo di salita:

$V_X = 74 \text{ MPH}$

Velocità di miglior rateo di salita:

$V_Y = 85 \text{ MPH}$

Velocità massima in turbolenza

$V_{NO} = 140 \text{ MPH}$

Velocità massima con flaps estesi:

$V_{FE} = 115 \text{ MPH}$

Velocità minima di avvicinamento e finale (full flaps)

$V_{ref} = 70 \text{ MPH}$

Velocità di massima efficienza

$V_{Emax} = 83 \text{ MPH}$



PREVOLO IN CABINA

Dopo aver richiesto in segreteria la cartellina dell'aeromobile, i documenti, le chiavi e il QTB, procedere all'aeroplano e iniziare i seguenti controlli:

- Controllare di avere i seguenti documenti (il pilota è responsabile della verifica della scadenza dei documenti di bordo):

<u>DELL'AEROPLANO:</u>	<u>DEL PILOTA/ALLIEVO:</u>
Certificato di navigabilità + ARC	licenza
Certificato di Immatricolazione	Visita medica
Licenza radio	Loogbook
Nota di assicurazione	Documento di identità
Manuale di volo	

- Controllare di avere gli equipaggiamenti di emergenza: estintore (posizionato tra i sedili anteriori) e cassetta del primo soccorso (ubicata nel bagagliaio);
- Rimuovere, se inserito, il blocco comandi sul volantino;
- Controllare che il trim sia in posizione neutra;
- Verificare che la miscela e la manetta siano chiuse;
- Controllare che la chiave magneti sia estratta e i contatti su OFF;
- Controllare che tutti gli interruttori elettrici siano su OFF
- Accendere l'interruttore generale
- Prendere nota della quantità carburante (da verificare poi a vista)
- Accendere le luci e controllare, con l'aiuto di qualcuno, che effettivamente funzionino;
- Spegner l'interruttore generale;
- Estendere completamente i flaps (prestare attenzione che in questa posizione non sorreggono alcun peso!);
- Procedere con i controlli esterni utilizzando la ck list GIALLA.

CONTROLLI PRE - VOLO

PREMESSA

Il Pilota che prende in consegna l'a/m ha l'obbligo di effettuare i controlli PRE - VOLO.

Quando il pilota effettua più tratte, prima di ogni volo deve sempre verificare visivamente la quantità di carburante e olio ed effettuare i controlli PRE - VOLO.

Il controllo PRE VOLO serve a verificare che, ad un attento esame a vista, tutto si presenti in uno stato di normalità.

Controllare che tutti gli sportellini di ispezione siano bloccati.

Controllare che le frenature siano intatte e che le tacche di riferimento siano allineate (quando presenti).

Non è richiesto lo smontaggio di alcuna parte dell'a/m.

È obbligatorio l'uso della CHECK LIST come "DO - LIST" (cioè "leggi ed esegui").

- Controllare il gioco e le cerniere del flap destro (è necessario un minimo gioco per il corretto funzionamento del flap!);



- Controllare il gioco, le cerniere e la completa escursione dell'alettone destro, controllando a vista il simultaneo e concorde movimento del volantino in cabina;
- Controllare l'estremità dell'ala destra (tip alare) e l'integrità della luce di navigazione (a destra di colore verde);
- Controllare la superficie superiore e inferiore dell'ala destra per eventuali danni e deformazioni del rivestimento; verificare l'integrità del bordo d'attacco



NOTA1: Se sulle superfici dell'A / M vi è uno strato di neve o di brina, deve essere obbligatoriamente rimosso in maniera accurata prima del volo. Tutte le fessure e le cerniere dei comandi di volo devono essere libere da neve o brina, perché andando in quota potrebbe congelare provocando il bloccaggio dei comandi.

- Aprire il tappo del carburante e verificare colore (azzurro se si utilizza AVGAS, verde se si utilizza MOGAS), odore, e controllare la quantità in riferimento agli indicatori di bordo; quindi chiudere il tappo;



NOTA1: Vicino al tappo del serbatoio vi è la seguente scritta: FUEL 80 / 87 AVIATION GRADE MIN., MAXIMUM CAPACITY 25 U.S. G., CAPACITY TO BOTTOM OF FILLER NECK INDICATOR 17 U.S.G.

che tradotto significa: CARBURANTE AVIO 80/87 OTTANI MINIMO, CAPACITÀ MASSIMA 25 USGal. PER SERBATOIO, QUANTITÀ CARBURANTE ALLA BASE DELL'ASTA PIEGATA (TACCA) 18USGal. PER SERBATOIO.

NOTA2: Può essere utilizzata anche la comune benzina verde senza piombo di derivazione automobilistica (MOGAS), eventualmente è possibile mischiare sia AVGAS che MOGAS senza che questa operazione comporti problematiche al motore.

RIFORNIMENTO TOTALE	U.S. G.	1/4	2/4	FILLER NECK 3/4	4/4
CARBURANTE USABILE		12	24	36	48



NOTA1: Durante il rifornimento, per sicurezza, evitare di mantenere apparati o luci in funzione e pretendere che intorno all'A / M siano presenti solo gli addetti. Inoltre nessuna persona deve essere a bordo.

NOTA2: Durante la stagione calda, dopo un rifornimento totale di carburante, potrebbe verificarsi un certo scarico attraverso lo sfiato, dovuto all'aumento di volume del carburante. Ciò non deve essere confuso con un'avaria.

- Drenare il serbatoio destro con l'apposito bicchierino per verificare l'assenza di acqua o altre impurità nel carburante. Qualora fossero presenti ripetere l'operazione fino all'eliminazione completa dell'impurità. Il carburante drenato va versato nell'apposita tanica rossa presente in hangar;



NOTA1: Controllare che non vi siano perdite dopo ogni operazione di drenaggio.

- Controllare il carrello destro: ammortizzatore esteso alcuni cm, pneumatico gonfio e integro, tacche di riferimento tra copertone e cerchio allineate, disco del freno intatto, assenza di perdite di olio idraulico, tacco rimosso;
- Aprire la cappotta motore destra: verificare la quantità d'olio (da manuale la quantità minima è di 2 USquart, ma si consiglia di rifornire quando sotto 4 USquart), eventuali perdite olio e/o benzina, tubazioni scollegate o altre evidenti anomalie, quindi chiudere la cappotta;





NOTA1: Non superare mai il livello massimo dell'olio, per evitare un eccessivo consumo di olio che porterebbe a considerare il motore come mal funzionante.

- Verificare che il tubo di scarico sia fissato, prestando attenzione che potrebbe essere caldo;
- Controllare le prese d'aria che siano libere: del raffreddamento motore e del raffreddamento pompa elettrica carburante; verificare inoltre la temperatura motore per il successivo avviamento;
- Controllare l'integrità dell'elica e dell'ogiva
- Controllare l'integrità del faro di atterraggio
- Verificare che la presa d'aria del carburatore (dietro il faro di atterraggio) sia libera e il filtro integro e non ostruito;
- Verificare la tensione della cinghia dell'alternatore
- Controllare il carrello anteriore: ammortizzatore esteso alcuni cm, pneumatico gonfio e integro;
- Aprire la cappotta motore sinistra: controllare eventuali perdite olio e/o benzina, tubazioni scollegate o altre evidenti anomalie, quindi chiudere la cappotta;
- Drenare il pozzetto motore posto sotto la capotta motore sinistra con l'apposito bicchierino per verificare l'assenza di acqua o altre impurità nel carburante. Qualora fossero presenti ripetere l'operazione fino all'eliminazione completa dell'impurità. Il carburante drenato va versato nell'apposita tanica rossa presente in hangar;
- Controllare la superficie superiore e inferiore dell'ala sinistra per eventuali danni e deformazioni del rivestimento; verificare l'integrità del bordo d'attacco;
- Aprire il tappo del carburante e verificare colore (azzurro), odore, e controllare la quantità in riferimento agli indicatori di bordo; quindi chiudere il tappo;
- Drenare il serbatoio sinistro con l'apposito bicchierino per verificare l'assenza di acqua o altre impurità nel carburante. Qualora fossero presenti ripetere l'operazione fino all'eliminazione completa dell'impurità. Il carburante drenato va versato nell'apposita tanica rossa presente in hangar;
- Controllare il carrello sinistro: ammortizzatore esteso alcuni cm, pneumatico gonfio e integro, tacche di riferimento tra copertone e cerchio allineate, disco del freno intatto, assenza di perdite di olio idraulico, tacco rimosso;
- Controllare la libertà di movimento dell'avvisatore di stallo (usare molta delicatezza e quando possibile verificare acusticamente con l'aiuto di qualcuno);
- Togliere il copri Pitot (alimenta tutti gli strumenti a capsula!);
- Controllare l'estremità dell'ala sinistra (tip alare) e l'integrità della luce di navigazione (a sinistra di colore rossa);
- Controllare il gioco, le cerniere e la completa escursione dell'alettone sinistro, controllando a vista il simultaneo e concorde movimento del volantino in cabina;
- Controllare il gioco e le cerniere del flap sinistro (è necessario un minimo gioco per il corretto funzionamento del flap!);
- Controllare le condizioni generali della fusoliera, lato sinistro;
- Controllare l'integrità di tutte le antenne radio (due di esse sono sotto la fusoliera);
- Controllare l'integrità, il movimento e la libera escursione dello stabilizzatore, verificando il movimento concorde del volantino in cabina e dell'aletta trim. Verificare inoltre l'integrità e il collegamento del timone di direzione, senza cercare di muoverlo poiché è collegato al ruotino anteriore;
- Controllare le condizioni generali della fusoliera, lato destro.



ATTENZIONE: Non effettuare manovre dell'A/M tirando o spingendo dall'estremità dell'elica. Oltre che danneggiarla, è pericoloso. Non fare forza sull'ogiva. USARE L'APPOSITA BARRA DI TRAINO.

Fine della ck list gialla, ritornare a bordo e continuare con la ck list verde delle normali operazioni.



PRIMA DELLA MESSA IN MOTO

- Completati i controlli esterni, verificare che i bagagli siano fermati;
- Retrarre i flaps per consentire l'imbarco dell'equipaggio;
- Inserire il freno di parcheggio;
- Verificare che i breakers siano tutti inseriti, in caso contrario provare ad inserirli;
- Posizionare la leva dell'aria calda carburatore su fredda (OFF)



ATTENZIONE: *L'aria calda al carburatore non è filtrata. Pertanto a terra limitare al minimo l'uso dell'aria calda al carburatore, onde evitare che polvere o sabbia vengano aspirate, danneggiando il motore.*

- Selezionare il serbatoio più vuoto, per controllare il rispettivo circuito di alimentazione;
- Allacciare le cinture di sicurezza, e verificare che anche i passeggeri siano legati;
- Chiudere e bloccare la porta;
- Effettuare il briefing ai passeggeri, quando richiesto.

AVVIAMENTO MOTORE

Una volta che tutti gli occupanti sono a bordo del velivolo inserire la chiave magneti nel nottolino. Verificare se il motore risulta "FREDDO" o "CALDO" ed in funzione della condizione seguire la procedura richiesta:

AVVIAMENTO MOTORE A FREDDO

- Portare la leva della miscela tutta avanti, ossia in posizione ricca;
- Accendere l'interruttore generale;
- Accendere la luce anti collisione (per avvisare le persone circostanti che il motore è in moto o sta per essere avviato);
- Accendere la pompa elettrica carburante, e verificare che l'indicatore di pressione benzina salga in arco verde;
- Utilizzare il cicchetto come richiesto: 1-2 d'estate, 4-5 d'inverno;
- Controllare che l'elica sia libera, dicendo ad alta voce (con il finestrino aperto) "via dall'elica"; dopo di che per l'avviamento aprire la manetta di un centimetro, senza pompare;
- Portare la chiave magneti in posizione start e mantenerla fino all'accensione del motore (è richiesto, oltre a girare, anche di premere la chiave);
- Appena il motore parte, rilasciare la chiave magneti, e ridurre la manetta motore fino a 1200 RPM;
- Controllare immediatamente che la pressione dell'olio sia salita in arco verde, in non più di 30". In caso contrario spegnere immediatamente il motore portando la leva della miscela tutta in dietro;

AVVIAMENTO MOTORE A CALDO

- Portare la leva della miscela tutta avanti, ossia in posizione ricca;
- Accendere l'interruttore generale;
- Accendere la luce anti collisione (per avvisare le persone circostanti che il motore è in moto o sta per essere avviato);
- Accendere la pompa elettrica carburante, e verificare che l'indicatore di pressione benzina salga in arco verde;
- Controllare che l'elica sia libera, dicendo ad alta voce (con il finestrino aperto) "via dall'elica"; dopo di che per l'avviamento aprire la manetta di un centimetro, senza pompare;



- Portare la chiave magneti in posizione start e mantenerla fino all'accensione del motore (è richiesto, oltre a girare, anche di premere la chiave);
- Appena il motore parte, rilasciare la chiave magneti, e ridurre la manetta motore fino a 1200 RPM;
- Controllare immediatamente che la pressione dell'olio sia salita in arco verde, in non più di 30". In caso contrario spegnere immediatamente il motore portando la leva della miscela tutta in dietro;



NOTA1: Nel caso in cui il motore non parta al primo tentativo utilizzare il cicchetto per 2 volte e ritentare l'avviamento.

PRIMA DEL RULLAGGIO

- Spegnere la pompa elettrica, verificando che la pressione rimanga in arco verde. Se dopo lo spegnimento della pompa elettrica, la pressione carburante andasse al minimo, significherebbe che la pompa meccanica non funziona; in questo caso spegnere il motore;
- Controllare che tutti gli strumenti motore siano in arco verde. La temperatura dell'olio in inverno (o comunque sempre al primo avviamento del giorno) potrebbe richiedere qualche minuto prima di salire, la cosa è da considerarsi normale;
- Controllare il funzionamento dell'alternatore applicando un carico elettrico (faro / luci di navigazione /) e verificando che l'amperometro abbia un'indicazione in aumento;
- Se necessario accendere le luci di navigazione (crepuscolo, o quando richiesto dal pilota per bassa visibilità).
- Verificare che l'orologio sia regolato e il cronometro sia a 0;
- Accendere le radio e il transponder e impostare le frequenze di comunicazione (facendo il test per la regolazione del volume), di navigazione: VOR + ADF (controllando i nominativi radio), ed il codice transponder (effettuando il test) necessario;
- Regolare gli strumenti giroscopici, allineando il girodirezionale alla bussola
- Verificare la correttezza delle informazioni riportate sul Garmin G5;
- Cambiare il serbatoio, per verificare che entrambe le linee di alimentazione dei serbatoi funzionino;
- Accendere il faro di atterraggio (per avvisare le persone circostanti che l'aereo sta per muoversi);
- Effettuare la chiamata radio per il rullaggio;
- Regolare l'altimetro e il G5 in base al QNH ricevuto;

DURANTE IL RULLAGGIO

Rilasciare il freno di parcheggio e provarne immediatamente l'efficienza. Se i freni non dovessero funzionare, portare la manetta del motore al minimo e spegnere immediatamente il motore tramite la chiave magneti.

Rullare adagio (alla velocità di una persona che cammina a passo svelto) e al centro del raccordo sulle strisce di segnalazione (prestare attenzione che negli aeroporti minori questo non garantisce la separazione laterale dagli ostacoli, ed è sempre responsabilità del pilota separarsi dagli ostacoli).

Per quanto possibile evitare le buche e / o le pozzanghere, e affrontarle comunque a bassissima velocità. Ricordare che i freni di un A/M non sono efficienti come quelli di una vettura e quindi vanno usati con molta attenzione.

Se l'A/M rulla troppo velocemente è preferibile rallentare con una frenata intensa, piuttosto che tenerlo costantemente frenato.

Durante il rullaggio contrastare il vento con l'uso coordinato degli alettoni e dell'equilibratore.

Porre molta attenzione al traffico e a non entrare inavvertitamente in pista. Chiedere sempre l'autorizzazione ad entrare o ad attraversare una pista anche se risulta inagibile o chiusa.

Durante il rullaggio, effettuare accostate a destra e a sinistra per verificare i seguenti strumenti di volo:



- A DESTRA: indicazioni della bussola e del direzionale in aumento, il coordinatore a destra e la pallina a sinistra, l'orizzonte non si muove;
- A SINISTRA: indicazioni della bussola e del direzionale in diminuzione, il coordinatore a sinistra e la pallina a destra, l'orizzonte non si muove;
- L' Anemometro indica 0, il variometro indica 0, l'altimetro indica l'elevazione dell'aeroporto.



NOTA1: Questa parte di checklist va eseguita a memoria e poi controllata alla posizione attesa.

PRIMA DEL DECOLLO

Prima di ogni volo bisogna verificare che il funzionamento del motore sia regolare con alcune prove. Come norma generale il motore va usato con attenzione e con molta precauzione.

A terra ed in volo usare la manetta dolcemente sia in apertura che in chiusura.

Per prolungare la vita del motore è bene effettuare le prove quando il motore è caldo e le temperature sono negli archi verdi o perlomeno hanno accennato a salire, specialmente in inverno.

Il motore si intende caldo e pronto quando risponde con prontezza all'apertura della manetta senza dar luogo a mancamenti o vibrazioni.

- Inserire freno di parcheggio con il ruotino allineato, per non danneggiarlo con sforzi laterali. Parcheggiare l'aeromobile in modo da poter controllare il traffico in finale e nell'area circostante e in modo da non disturbare altri traffici presenti alla prova motore.
- Regolare la manetta in modo da ottenere 1200 RPM per evitare l'imbrattamento delle candele che si avrebbe con il motore al minimo.
- Controllare che il cicchetto sia chiuso e bloccato per evitare ingolfamento.
- Verificare che i parametri motore siano in arco verde;
- Effettuare la prova motore:
 - Controllare che la leva della miscela sia in posizione ricca
 - Portare la manetta motore in avanti fino a 1800 RPM
 - Provare l'aria calda al carburatore: portare la leva in posizione ON e controllare un calo di giri da 100 RPM a 150 RPM.



NOTA1: Nessun calo dei giri significa che l'impianto non funziona, rientrare al parcheggio.

NOTA2: Un calo dei giri superiore a 150 RPM potrebbe indicare una perdita nello scambiatore di calore, con immissione dei gas di scarico nel motore e conseguente eccessiva perdita di potenza. Rientrare al parcheggio per le necessarie verifiche.

NOTA3: L'aria calda al carburatore non è filtrata. Pertanto a terra limitare l'uso del riscaldamento carburatore per evitare che polvere o sabbia vengano aspirate dal motore, danneggiandolo.

- Provare i magneti portando la chiave in posizione R (destra) e controllare che la caduta di giri rimanga entro i limiti prescritti (125 RPM); riportare il selettore su BOTH (entrambi) e controllare che i giri ritornino al valore precedente (1800 RPM); portare la chiave in posizione L (sinistra) e controllare come prima il calo di giri entro i limiti (125 RPM); riportare la chiave in BOTH. Tra L e R è possibile avere una differenza di caduta di giri dovuta alla differente configurazione dell'impianto singolo (massimo 50 RPM). Limitare al minimo il funzionamento del motore con un solo magnete (normalmente non più di 5") per evitare l'imbrattamento delle candele.



La prova magneti è molto importante. Essa permette di verificare, escludendo alternativamente un gruppo magnete, che l'altro gruppo funzioni regolarmente.



NOTA1: Nell'effettuare la prova magneti non passare sulla posizione START in quanto premendo inavvertitamente si potrebbe danneggiare il motorino di avviamento. Non selezionare la posizione OFF poiché a questo regime si possono avere delle detonazioni e ritorni di fiamma.

NOTA2: Il superamento dei limiti nella caduta di giri potrebbe essere causato da una candela imbrattata.

Tentare di pulirla come segue:

Riportare il selettore su BOTH; Mantenere il regime di prova motore (1800 RPM); Utilizzando il correttore di miscela far girare il motore "magro" (verso il povero) attorno ai 1500 RPM qualche secondo evitando lo spegnimento (se tende a spegnersi riportare il correttore su ricca e ripetere più lentamente); Riportare il correttore su ricca; Ripetere la prova su entrambi i magneti.

NOTA3: Se viene superato il calo di giri prescritto o la differenza prescritta, indagare per scoprire le cause o ritornare al parcheggio.

NOTA4: Nessun calo di giri su uno o su entrambi i magneti, significa che una o entrambe le masse non funzionano. Rientrare al parcheggio e consegnare il velivolo al personale di terra.

NOTA5: L'interruttore in posizione " L " prova il gruppo magneti di sinistra escludendo il gruppo " R " e viceversa.

- Verificare che la leva del correttore di miscela sia in posizione la posizione tutta avanti (RICCA). Nel caso di decolli da campi in quota (oltre i 5000 ft di Density Altitude), per avere la massima potenza, a manetta tutta aperta, bisogna azionare il miscelatore fino ad ottenere la BEST POWER e decollare in questa condizione.
- Controllare gli strumenti motore, che devono essere tutti in arco verde prima di effettuare il decollo. L'indicatore di temperatura olio motore impiega molto tempo a raggiungere l'arco verde (Isteresi). Possiamo comunque effettuare il decollo se il motore ha girato per almeno 3 minuti in estate e 5 minuti in inverno.
- Controllare la depressione indicata dal vacuometro (ove presente), che deve essere tra 4.5 e 5.5. Valori troppo alti indicano intasamento nel filtro dell'impianto, e troppo bassi rendono gli strumenti giroscopici inefficienti.
- Riportare la manetta a 1200 RPM

- Chiudere il finestrino e controllare che la porta sia chiusa e bloccata.
- Regolare il trim per il decollo (la posizione normale per un equipaggio di 2 persone è leggermente verso up).
- Controllare la libera escursione dei comandi verificando a vista il corretto movimento delle superfici.
- Selezionare la posizione ALT sul transponder (controllando la correttezza del codice inserito).
- Inserire la pompa elettrica (come ausilio nel caso di avaria della pompa meccanica carburante).
- Selezionare i flaps di decollo in funzione delle prestazioni. Per il PA - 28 i Flaps di decollo normale sono alla 1^a tacca (10°). La scelta dei Flaps di decollo deve tenere conto di vari fattori, ne elenchiamo alcuni: per piste senza problemi di ostacoli selezionare 1a tacca (10°); quando si decolla con vento a raffiche si può usare 0 gradi Flaps o 1^a tacca (10°); in caso di decollo con Flaps 0 gradi bisogna aumentare la velocità di rotazione di 5 kts; per piste morbide e/o con ostacoli immediati è raccomandabile la seconda tacca di Flaps (25°). Tenere presente, in linea di massima, che i Flaps sono comunque una resistenza e quindi una certa parte della potenza viene utilizzata dai Flaps. L' a/m con più Flaps stacca prima ma ha una traiettoria più piatta dopo il decollo ed è meno brillante nelle manovre.



- Allineare il direzionale alla bussola;
- Effettuare il briefing o il self-briefing (se soli a bordo) relativo alle procedure di decollo e quelle in caso di perdita di potenza;



NOTA1: Generalmente il decollo viene effettuato con il vento in prua. Tuttavia, in alcune particolari situazioni, (Temporali sulla traiettoria di decollo, sole in faccia che rende difficoltosa la visibilità, ostacoli, ecc.) il pilota può decollare anche con leggero vento in coda (Max 5 kt). Naturalmente si dovrà tenere conto delle diverse prestazioni di decollo.

- Effettuare la chiamata radio per il decollo. Prima di chiamare l'ente controllare che il finale sia libero e prestare attenzione al traffico radio. Gli A/M in finale HANNO SEMPRE LA PRECEDENZA. Si fa presente che un A/M in avaria radio o in Emergenza potrebbe essere in finale ed essere sconosciuto anche all'ente. Molti aeroporti hanno bighe, o servizi AFIS che danno solo informazioni di traffico, quindi ricade sempre sul Pilota la responsabilità di allinearsi per il decollo.
- Rilasciare i freni e allinearsi.
- Posizionare i comandi di volo in relazione alla direzione del vento.

Utilizzare sempre tutta la pista disposizione. Mantenere la leva del freno tirata senza inserire il parcheggio (nottolino bianco) poiché un mal funzionamento dello stesso potrebbe farci decollare con le ruote parzialmente frenate.

Tenendo l'A/M frenato dare motore a 1500 RPM per ultimo controllo strumenti motore e per portare il valore del vuotometro tra 4 e 5 pollici di mercurio alimentando così correttamente gli strumenti giroscopici.

Conoscendo l'orientamento magnetico della pista (QFU) è possibile verificare se la bussola dà una corretta indicazione e sincronizzare con precisione il direzionale.

Velocità di rotazione	65 MPH
Velocità salita ripida	74 MPH
Velocità salita rapida	83 MPH

Prestare attenzione ad eventuali scie, ritardare il decollo se necessario. (Vedi capitolo tecnica di pilotaggio).

Correggere con l'uso coordinato del timone di direzione e degli alettoni l'effetto del vento al traverso e / o la coppia imbardante verso sinistra dovuta alla alta potenza impiegata ed alla scarsa efficienza del timone di direzione alle basse velocità.

Durante la corsa di decollo tenere la mano sulla manetta per evitare che arretri, ruotare con due mani sul volante.

SALITA

Subito dopo la rotazione:

- Mantenere la velocità di salita ripida di 75 MPH fino al superamento degli ostacoli e comunque fino al raggiungimento dei 300 ft AGL, dopo accelerare alla velocità di miglior rateo di salita di 85 MPH;
- Controllare che la manetta sia tutta avanti durante tutta la salita di decollo;
- Alla quota di sicurezza di 300 ft AGL (dal terreno), retrarre dolcemente i flaps, e continuare la salita mantenendo almeno 85 MPH; trimare l'aeroplano come serve;
- Alla quota di 500 ft AGL spegnere la pompa elettrica carburante e verificare che la pressione carburante rimanga in arco verde. Se ciò non accadesse, o si notasse un irregolare funzionamento del motore, reinserire la pompa elettrica e tornare immediatamente all'atterraggio;
- Spegnerne il faro di atterraggio, a meno che si rimanga in circuito;
- Annotarsi l'orario di decollo quando possibile.





NOTA1: Il decollo e la salita fino alla quota di sicurezza (500 ft) devono avvenire con la pompa ausiliaria inserita.



ATTENZIONE: Evitare distrazioni che portino il pilota a focalizzare lo sguardo verso il basso all'interno del velivolo fino al raggiungimento dei 1000 ft AGL.

CROCIERA

Dopo il decollo, si procede con il livellamento alle quote previste per la crociera:

- Impostare la potenza di crociera di 2400 RPM (consigliati). Solitamente si livella in crociera veloce ma in base alle necessità del volo si possono anche tenere regimi di crociera più bassi (si può variare tra i 2100 RPM e i 2400 RPM). La potenza continuativa impiegabile in crociera non deve superare il 75% della massima.
- Regolare il correttore di miscela se necessario in base all'altitudine.
Per ridurre il consumo di carburante e per rendere il funzionamento del motore più regolare si corregge la miscela tramite il relativo comando. In un motore di A / M la miscela Aria - Benzina in quota si arricchisce (cioè aumenta la quantità di benzina rispetto all'aria introdotta nei cilindri) mentre, a bassa quota, il titolo della miscela si impoverisce. Raggiunta la quota di crociera e stabilita la potenza da impiegare, sistemare i parametri motore al valore richiesto per un periodo di 2 - 3 minuti. Quindi, lentamente, tirare la leva del miscelatore verso LEAN. Osservare i giri del motore: inizialmente si noterà un piccolo aumento dei giri (corrispondente al titolo di BEST POWER); quindi i giri ritorneranno al valore precedente (titolo di BEST ECONOMY). Continuando ad impoverire, si noterà un irruvidimento del motore con conseguente perdita di giri (miscela troppo povera). Riportare in avanti il miscelatore di quel tanto che permette al motore di riprendere il funzionamento regolare. Con questa operazione si effettua la regolazione della miscela, ottenendo il minimo consumo di carburante per la potenza impiegata e quindi, la massima autonomia. Tutte le volte che si richiede un aumento di potenza (es. salita) portare la leva del miscelatore tutta avanti RICH. Raggiunta la nuova quota di crociera, ripetere l'operazione di smagrimento. Per voli prolungati ripetere ad intervalli regolari la regolazione della miscela (Variazione di O.A.T. e P.A.). Durante la salita la miscela diventa sempre più ricca e per questo viene regolata verso il titolo corretto. Ma durante la discesa la miscela così regolata si impoverisce ulteriormente se la leva del miscelatore viene mantenuta nella posizione di crociera. Quindi durante la discesa riportare gradualmente verso RICH il comando del miscelatore. SE QUESTO VIENE MANTENUTO, O DIMENTICATO NELLA POSIZIONE DI CROCIERA SI POTREBBE AVERE L'ARRESTO DEL MOTORE A BASSA QUOTA.



ATTENZIONE: Smagrire la miscela al di sopra dei 3000 Ft e se la potenza impiegata è inferiore al 75%.

- Controllare in modo periodico (circa ogni 30') la quantità di carburante.
Per cambiare serbatoio procedere nel seguente modo:
 - POMPA ELETTRICA CARBURANTE ON: Inserire la pompa elettrica carburante per evitare irregolarità nell'alimentazione. Attendere un certo tempo prima di passare alla fase successiva per dare modo al flusso di stabilizzarsi.
 - SELETTORE SERBATOIO CAMBIARE: Posizionare il selettore serbatoio sull'altra posizione. Ritornare alla posizione iniziale se fossero avvertite irregolarità di funzionamento. Controllare lo strumento indicatore della pressione del carburante.



- POMPA ELETTRICA CARBURANTE OFF: Quando il flusso si è stabilizzato e tutti i parametri sono stabilizzati (Almeno 60 secondi) si può spegnere la pompa ausiliaria.
- PRESSIONE CARBURANTE CKD: se si notasse un calo anomalo della pressione carburante, non esitare a riaccendere la pompa elettrica

Rispettare sempre la sequenza indicata quando si effettua il cambio di serbatoio. Tutta l'operazione va eseguita con molta calma.



NOTA1: Essere pronti a ritornare sul serbatoio precedente se si nota un funzionamento irregolare.

NOTA2: Non consumare completamente il carburante di ogni serbatoio. Lo sbilanciamento massimo consigliato tra i due serbatoi è di 5 U.S.G.

- Controllare in modo periodico gli strumenti di volo: allineamento direzionale - bussola, G5, altimetro
- Controllare a intervalli regolari gli strumenti motore: Temperatura olio - Pressione olio - Quantità carburante - Pressione carburante. Se si notano anomalie portarsi subito all'atterraggio.

DISCESA

Prima della discesa informarsi sulle condizioni meteo dell'aeroporto di destinazione e di eventuali limitazioni.

- Ridurre la potenza in base alle necessità e trimmare l'aereo (solitamente si impostano RPM inferiori ai 2000); se si scende con i flaps estesi controllare che la velocità non sia superiore ai 115 MPH.
- Inserire l'aria calda al carburatore: le condizioni più favorevoli alla formazione di ghiaccio si hanno con la farfalla del carburatore in posizione chiusa (Manetta al minimo). Pertanto, in caso di dubbio, a scopo preventivo, prima di iniziare la discesa inserire l'aria calda al carburatore e tenerlo inserito, se necessario per tutto l'avvicinamento ed il finale.



NOTA1: Non usare mai il comando "Aria Calda Carburatore" in maniera parziale.

- Posizionare la leva della miscela in posizione ricca.

PRIMA DELL'ATTERRAGGIO

Entrando in sottovento o in lungo finale per un avvicinamento diretto:

- Accendere la pompa elettrica carburante in modo da prevenire un'eventuale avaria della pompa meccanica nella delicata fase dell'atterraggio;
- Accendere il faro di atterraggio per rendersi ben visibili agli altri aeromobili;
- Inserire l'aria calda al carburatore;
- Controllare che la miscela sia ricca;
- Controllare di avere una velocità compatibile all'estensione dei flaps (inferiore a 115 MPH) e procedere con l'estensione della prima tacca di flaps (in sottovento), della seconda (in base) e della terza (in finale); trimmare come necessario;
- Selezionare il serbatoio carburante più pieno.
- In finale, posizionare la leva dell'aria calda in posizione fredda, così da garantire la massima potenza in caso di riattaccata.



DOPO L'ATTERRAGGIO

Appena atterrati, cercare di liberare la pista cercando di non rallentare eventuali altri traffici in finale o in decollo; finché si è in pista pensare solo alla condotta dell'A/M e rimandare i controlli dopo aver liberato la pista.

- Appena liberata la pista, fermarsi inserendo il freno di parcheggio, se necessario comunicare all'ente che la pista è libera; annotarsi l'orario di atterraggio;
- Verificare che la leva dell'aria al carburatore sia in posizione fredda;
- Retrarre i flaps;
- Spegnerne la pompa elettrica carburante;
- Posizionare il transponder in posizione STBY;
- Riportare il trim in posizione neutra;



NOTA1: Nel caso di atterraggio su piste corte, o bagnate, valutare di retrarre i flaps subito dopo l'atterraggio, garantendo così una miglior aderenza del velivolo al suolo ed aumentandone la direzionabilità. In nessun modo questa azione deve distogliere l'attenzione del Pilota dal controllo dell'aeroplano al suolo.

NOTA2: Dopo l'atterraggio subentra nel Pilota un senso di rilassamento per la conclusione del volo. Raccomandiamo di rimanere sempre attenti, rispettando le stesse norme di sicurezza che si usano in rullaggio. Non considerare il volo terminato sino a quando il motore non viene fermato.

ARRESTO MOTORE

Arrivati nell'area di parcheggio, parcheggiare con il ruotino allineato:

- Fermarsi e inserire il freno di parcheggio;
- Portare la manetta del motore ad almeno 1200 RPM;
- Spegnerne le radio, il transponder;
- Spegnerne le luci di navigazione e il faro di atterraggio;
- Posizionare la manetta al minimo e controllare la massa magneti portando il selettore momentaneamente su OFF; osservare la tendenza all'arresto del motore e quindi riposizionare su BOTH (non fare fermare il motore). Durante la stagione calda può succedere che il motore continui a funzionare per autoaccensione. La verifica della massa verrà rinviata ad un secondo momento. **SEGNALARE L'INCONVENIENTE AL PERSONALE TECNICO.**
- Per arrestare il motore, portare la leva della miscela su OFF. Generalmente un rullaggio di alcuni minuti è sufficiente a stabilizzare termicamente il motore permettendone lo spegnimento una volta al parcheggio.
- Appena l'elica si ferma, posizionare la chiave dei magneti su OFF e rimuoverla;
- Spegnerne il MASTER. Una dimenticanza potrebbe scaricare la batteria in poco tempo.



NOTA1: Il faro anticollisione viene sempre lasciato acceso, in modo da permettere al personale di linea di accorgersi se il master è stato dimenticato acceso.

- Disinserire il freno di parcheggio se si staziona all'aeroporto LIMA, in modo da agevolare un eventuale spostamento manuale dell'aereo da parte degli addetti.



PRIMA DI LASCIARE L'AEROMOBILE

- Chiudere la porta, il finestrino e il portellone del bagagliaio;
- Inserire il copri pitot
- Compilare il QTB in modo preciso in tutte le sue parti;
- Inserire il blocco comandi quando previsto; in caso di vento forte bloccare il volantino usando le cinture del velivolo;
- Mettere i tacchi e ancorare l'aereo al suolo quando si staziona in aeroporti diversi da LIMA;

Riconsegnare la cartellina con i documenti, le chiavi e il QTB in segreteria.

Riportare eventuali inconvenienti riscontrati in volo o capitati a causa di errori (sempre possibili anche a Piloti con una vasta esperienza quali: atterraggio pesante o sul ruotino anteriore, superamento della velocità, di giri motore, di parametri, impatto con volatili ecc.)

Fare comunque presente al personale di linea, all'Istruttore e/o alla Segreteria dell'avvenuta segnalazione affinché l'A/M venga tempestivamente controllato.



ATTENZIONE: NESSUNO SI VERGOGNI DI SEGNALARE INCONVENIENTI O ANCHE SEMPLICI SOSPETTI ED A CHIEDERE CHIARIMENTI. È NELL'INTERESSE DI TUTTI TUTELARE AL MASSIMO LA SICUREZZA DEL VOLO E L'EFFICIENZA DEGLI AEROMOBILI.



Sezione 5 – Prestazioni





GENERALITÀ

Tutte le informazioni relative alle prestazioni sono inserite in questa sezione.

PRESTAZIONI E PIANO DI VOLO

Le performance descritte in questa sezione sono basate su test di volo corrette per condizioni standard e analiticamente espanse per combinazioni di vari parametri di peso, altitudine, temperatura, ecc. Le prestazioni si riferiscono ad un A/M in configurazione standard. Tutti i dati sono "UNFACTORED" (cioè non tengono conto di fattori di correzione) e non tengono conto di alcuna condotta particolare e di eventuale deterioramento meccanico. Devono essere considerati gli effetti di condizioni diverse da quelle indicate dalle tabelle, quali pista in erba o morbida, in discesa o in salita per decolli ed atterraggi e l'influenza del vento sulla crociera e l'autonomia. L'autonomia può essere grandemente penalizzata da un improprio uso del correttore di miscela. **RICORDARE:** Per ottenere le prestazioni indicate, seguire le procedure indicate.



ATTENZIONE: Le prestazioni derivate da estrapolazioni oltre i limiti indicati non devono essere usate per il Piano di Volo.

Le prescrizioni sotto indicate valgono per aerei categoria NORMAL o UTILITY al loro peso massimo in condizioni di valori standard di temperatura e pressione ed al livello del mare. Ogni condizione di volo al di fuori delle predette, comporterà ovviamente cambiamenti nelle rispettive prestazioni.

Corsa di decollo Flaps zero (UP)	800 ft (245 m)
Distanza di decollo Flaps zero (UP)	1700 ft (520 m)
Velocità di miglior rateo di salita (VY)	85 MPH
Rateo massimo di salita (S.L.)	600 ft / minuto
Quota massima tangenza pratica	14300 ft
Quota massima tangenza teorica	16800 ft
Velocità massima	171 MPH

PRESTAZIONI OTTIME DI CROCIERA

Livello del mare 75% potenza	121 MPH
Quota 7000 ft 75% potenza	132 MPH
Velocità di crociera (volo scuola) potenza 50%	100 MPH

CONSUMI

Consumo al 75% della potenza	8.4 US gallon / ora	32 litri / ora
Consumo al 65% della potenza	7.2 US gallon / ora	27.6 litri / ora
Consumo al 55% della potenza	6.2 US gallon / ora	23.5 litri / ora

AUTONOMIA

Autonomia (range) 75% Livello del mare	490 SM
Autonomia (range) 75% quota 7000 ft.	540 SM
Autonomia a livello del mare e velocità scuola (55% di potenza)	600 SM
Miglior autonomia (range) in crociera economica 55% di potenza 10000 ft.	670 SM



VELOCITÀ DI STALLO

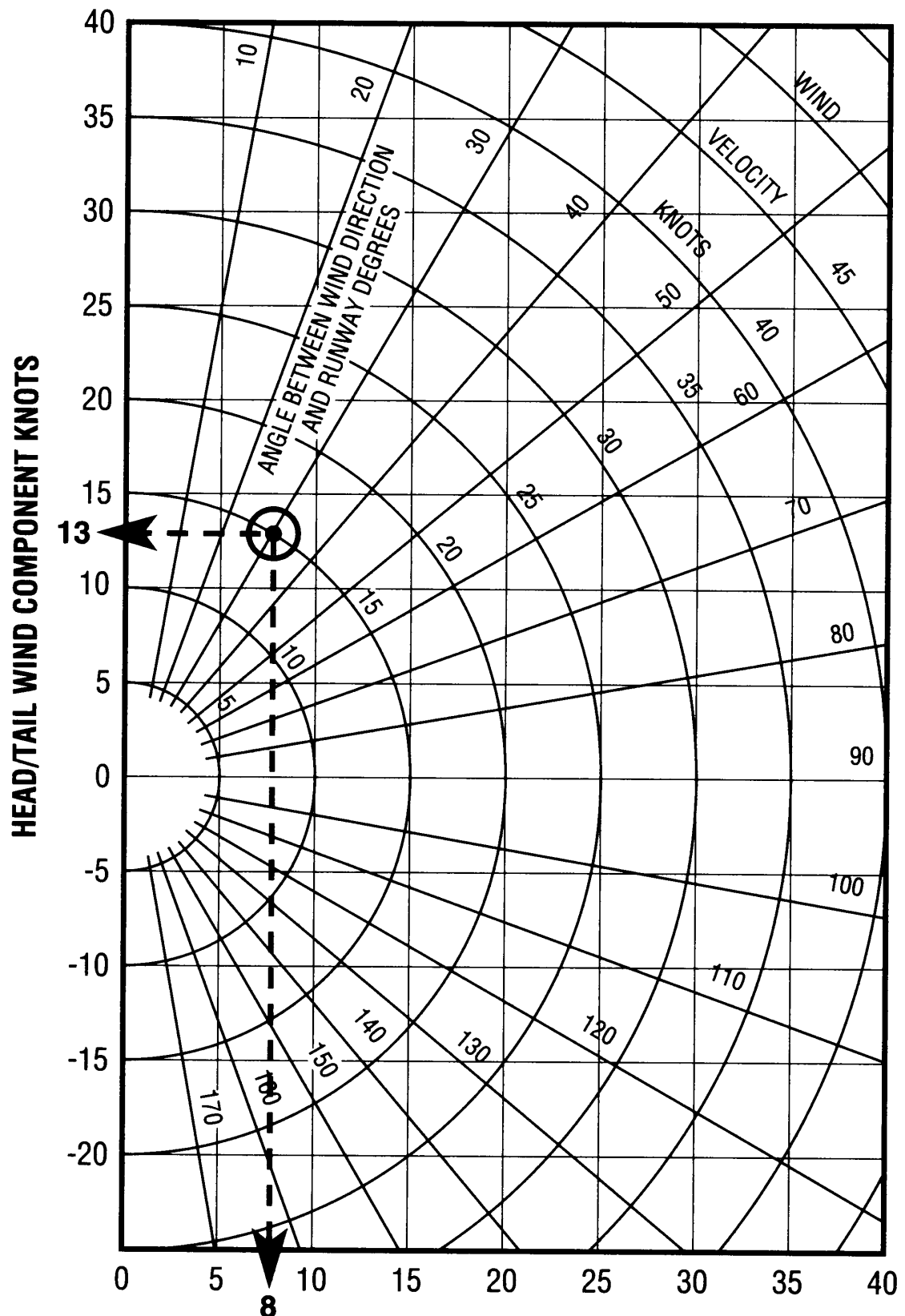
Velocità di stallo Flaps zero (UP)	64 MPH
Velocità di stallo full Flaps (DOWN)	55 MPH



NOTA1: Le suddette prestazioni, fornite dal costruttore, si riferiscono ad un aeromobile nuovo di fabbrica in perfetto stato e condotto da un pilota collaudatore. Tenere quindi presente le possibili differenze per quanto riguarda gli AA/MM in normale servizio di volo e le capacità del pilota medio.

GRAFICO DEL VENTO

Questo grafico permette di calcolare la componente di vento in prua (HWC) o in coda (TWC), o al traverso (XWC), dato l'orientamento di pista (QFU), e la direzione e l'intensità del vento.



ESEMPLI:

ESEMPIO 1		
QFU	180°	
VENTO V/W	210° / 45 kts	
ANGOLO DI IMPATTO	30°	
VENTO IN PRUA (HWC)	38 kts	
VENTO AL TRAVERSO (XWC)	23 kts	

ESEMPIO 2		
QFU	280°	
VENTO V/W	340° / 15 kts	
ANGOLO DI IMPATTO	60° (da destra)	
VENTO IN PRUA (HWC)	7.5 kts	
VENTO AL TRAVERSO (XWC)	12.7 kts	

ESEMPIO 3		
QFU	280°	
VENTO V/W	220° / 45 kts	
ANGOLO DI IMPATTO	60° (da sinistra)	
VENTO IN PRUA (HWC)	23 kts	
VENTO AL TRAVERSO (XW C)	38 kts	

ESEMPIO 4		
QFU	280°	
VENTO V/W	120° / 5 kts	
ANGOLO DI IMPATTO	160° (da sinistra)	
VENTO IN CODA (TWC)	- 4 kts	
VENTO AL TRAVERSO (XWC)	3 kts	



GRAFICO DI CONVERSIONE TEMPERATURE E PRESSIONI

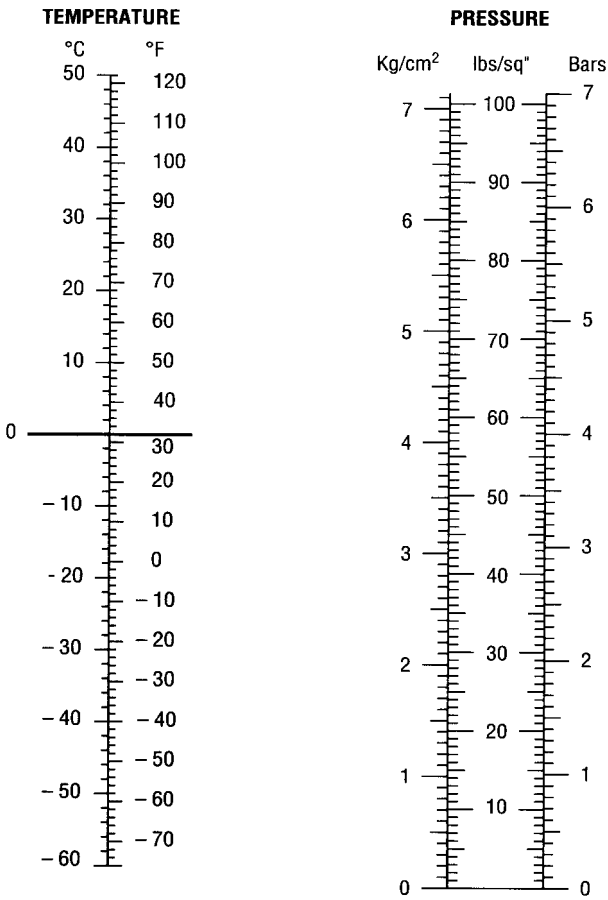


GRAFICO QNH - QFE - P.A. S.L. ÷ 4500 ft.

Questo grafico permette di calcolare il QFE e la P.A., dato il QNH e l'elevazione pista o aeroporto.

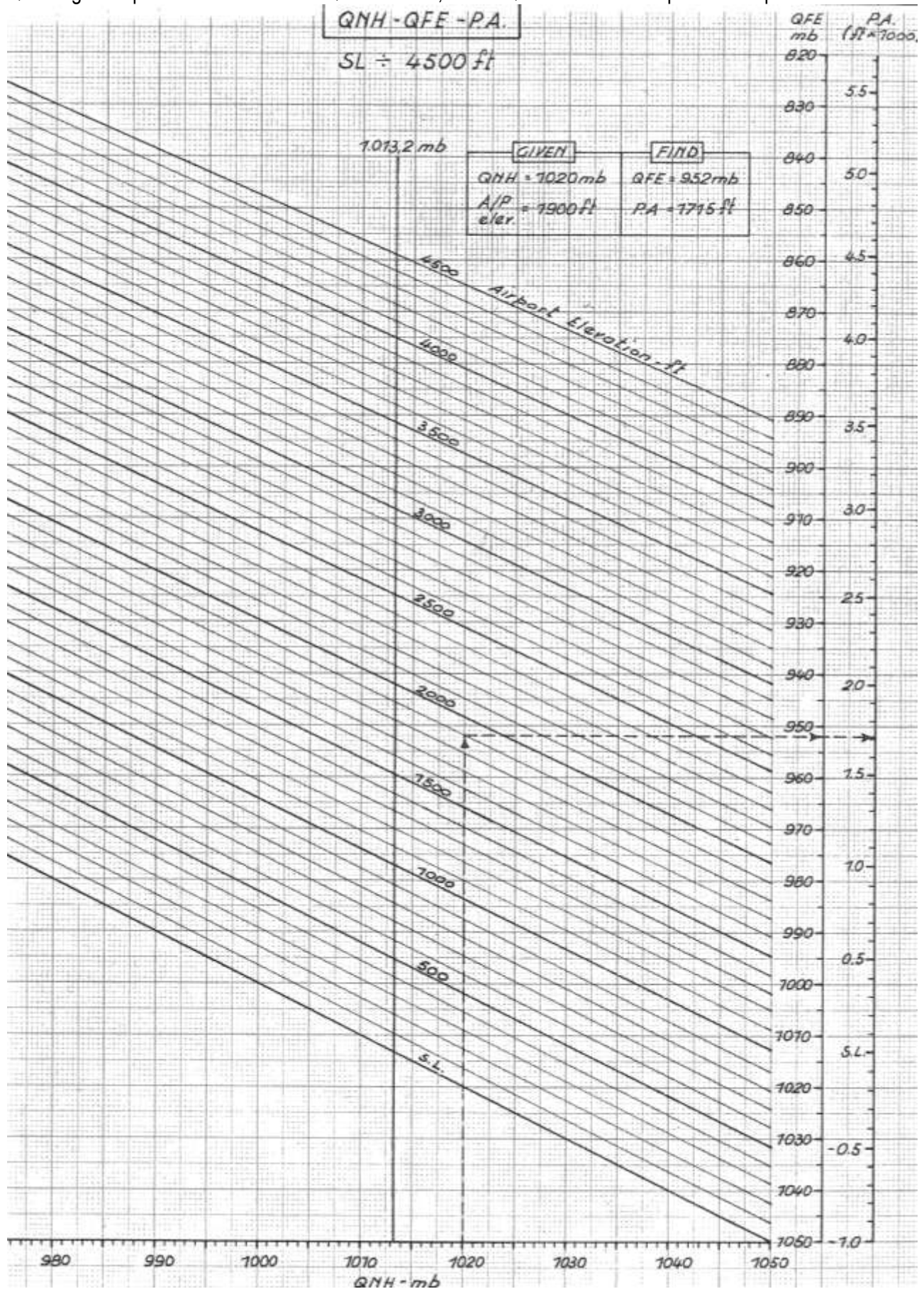


GRAFICO DENSITY ALTITUDE

Questo grafico permette di calcolare la DENSITY ALTITUDE (D.A.), data la PRESSURE ALTITUDE (P.A.) e la O.A.T. (OUTSIDE AIR TEMPERATURE). La D.A. serve per calcolare le prestazioni del motore e del velivolo.

PIPER CHEROKEE PA-28-140

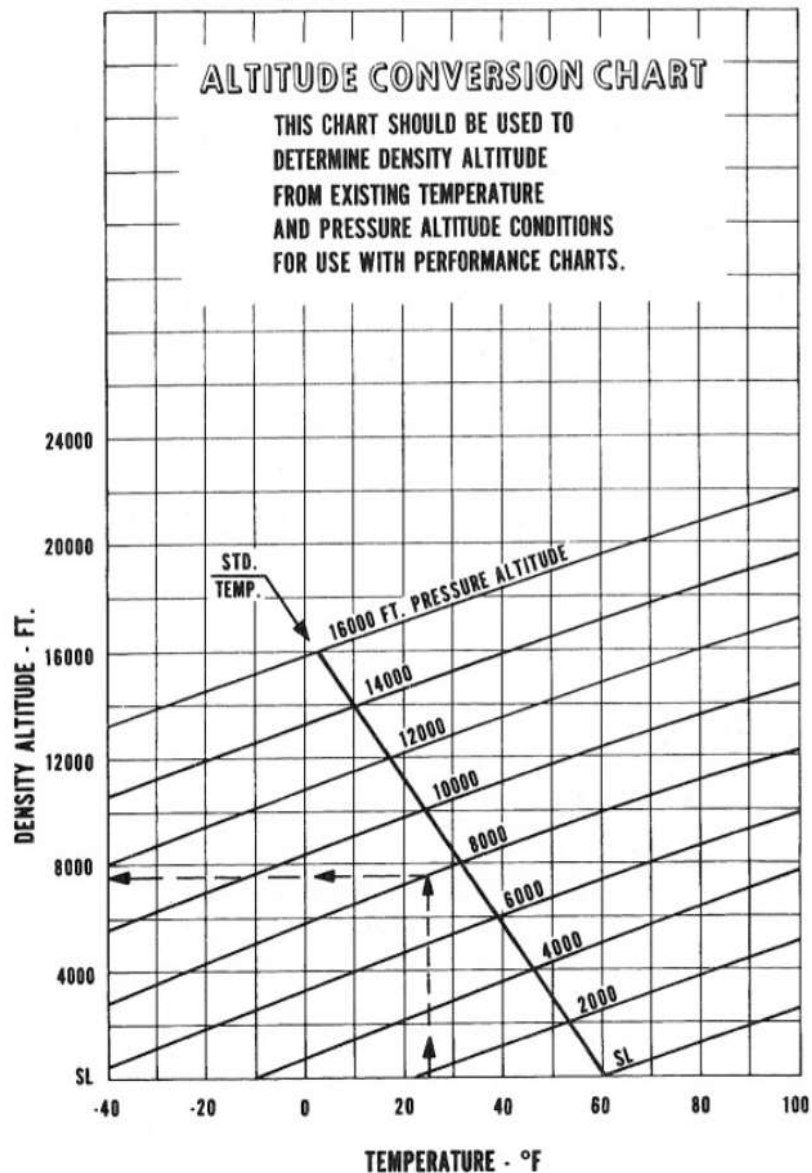


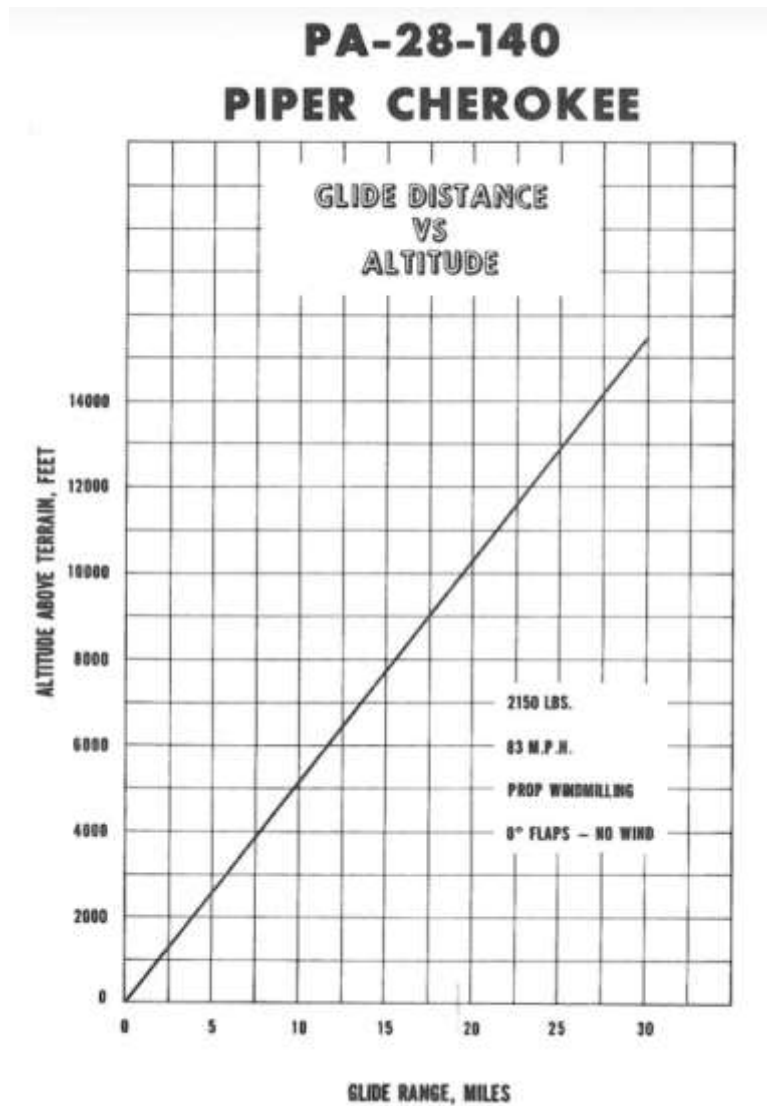
TABELLA DI CONVERSIONE DA hPa A in Hg

hectopascal (hPa)	inch of mercury (inHg)	hectopascal (hPa)	inch of mercury (inHg)
990	29.23	1023	30.21
991	29.26	1024	30.24
992	29.29	1025	30.27
993	29.32	1026	30.30
994	29.35	1027	30.33
995	29.38	1028	30.36
996	29.41	1029	30.39
997	29.44	1030	30.42
998	29.47	1031	30.45
999	29.50	1032	30.47
1000	29.53	1033	30.50
1001	29.56	1034	30.53
1002	29.59	1035	30.56
1003	29.62	1036	30.59
1004	29.65	1037	30.62
1005	29.68	1038	30.65
1006	29.71	1039	30.68
1007	29.74	1040	30.71
1008	29.77	1041	30.74
1009	29.80	1042	30.77
1010	29.83	1043	30.80
1011	29.85	1044	30.83
1012	29.88	1045	30.86
1013	29.91	1046	30.89
1014	29.94	1047	30.92
1015	29.97	1048	30.95
1016	30.00	1049	30.98
1017	30.03	1050	31.01
1018	30.06	1051	31.04
1019	30.09	1052	31.07
1020	30.12	1053	31.10
1021	30.15	1054	31.12
1022	30.18	1055	31.15



GRAFICO DISTANZA DI PLANATA

Questo grafico permette di ricavare la DISTANZA PERCORSO ALLA VELOCITÀ DI MASSIMA EFFICIENZA con ZERO VENTO e alle condizioni riportate sul grafico.



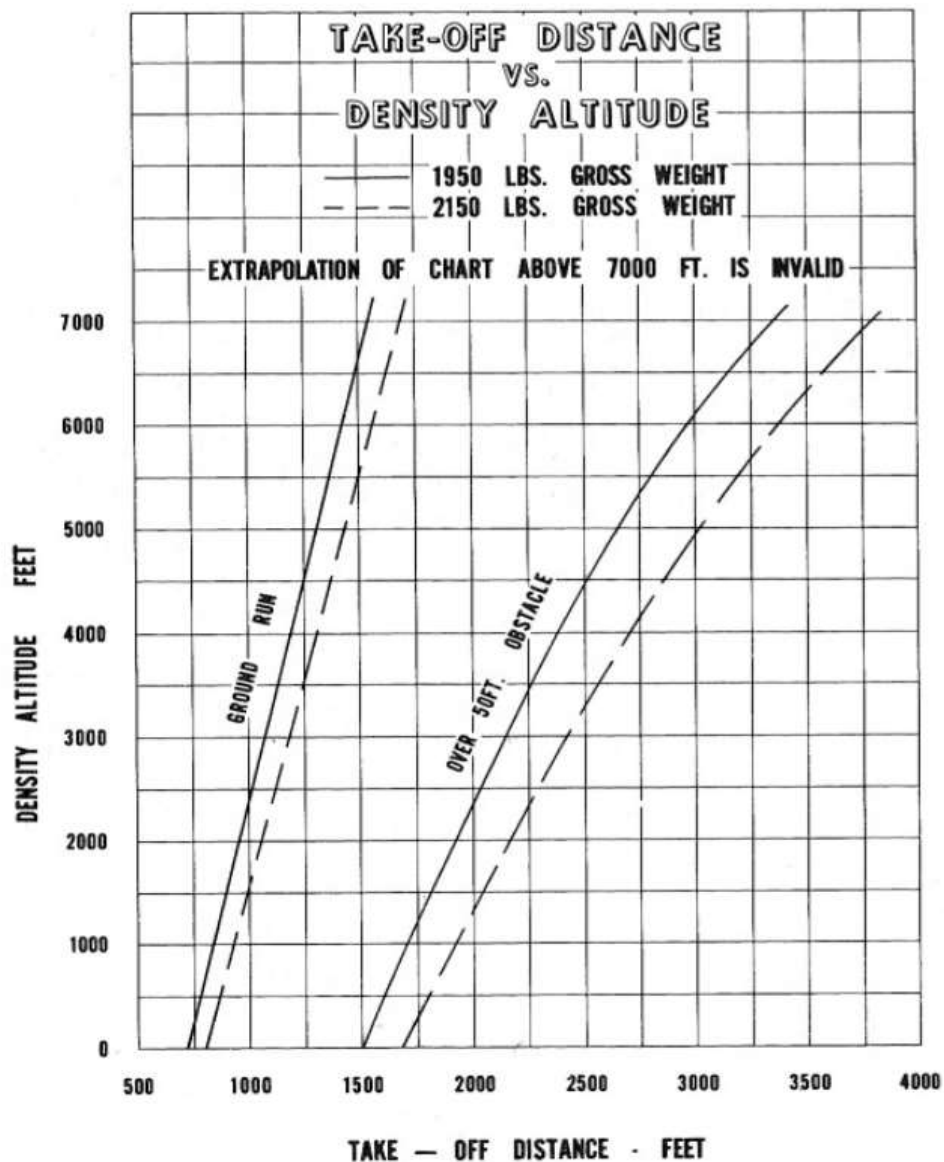
NOTA1: Al diminuire del peso, a parità di velocità (83 MPH) diminuisce la distanza percorsa al suolo.



GRAFICO DISTANZA DI DECOLLO (50 Ft)

Questo grafico permette di calcolare la distanza di decollo sorvolando un ostacolo di 50 piedi in funzione del peso dell'A/M.

PIPER CHEROKEE PA-28-140



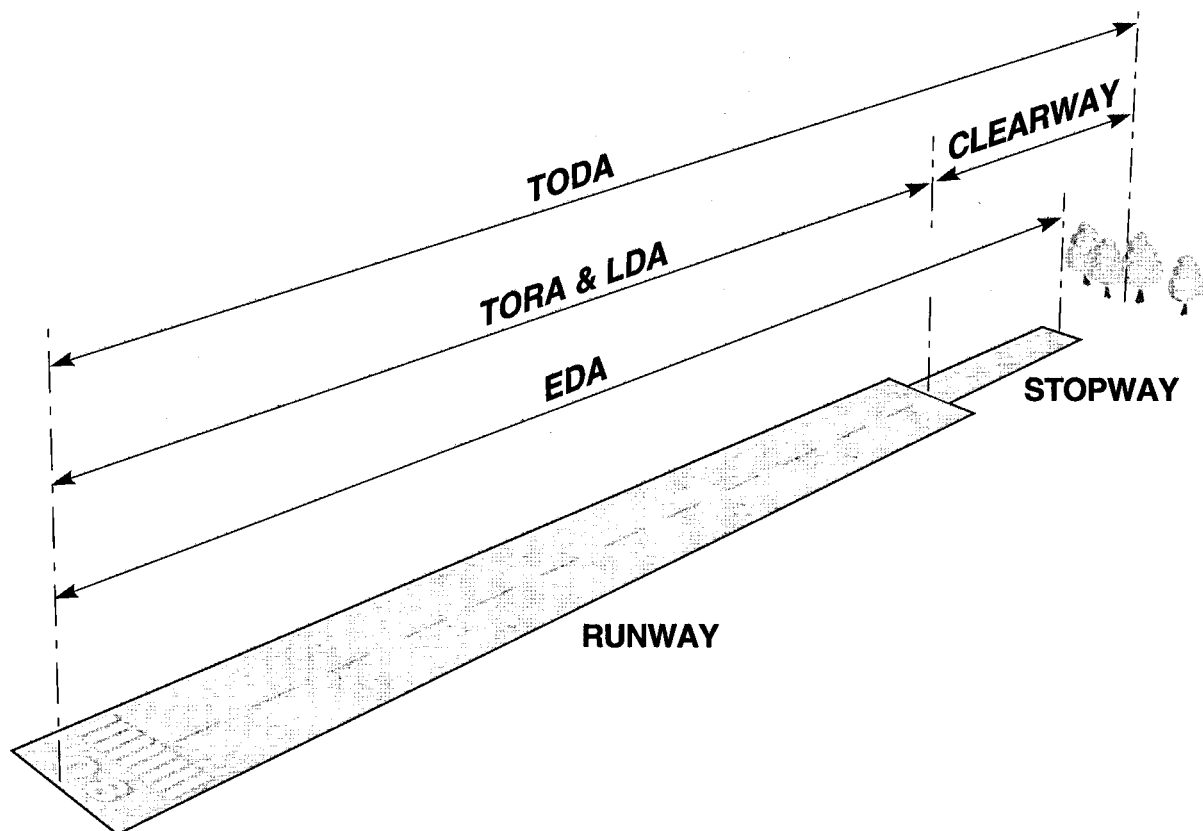
DEFINIZIONI DI PISTA AEROPORTUALE

TORA (TAKE OFF RUN AVAILABLE): Lunghezza di pista disponibile per la corsa di decollo dell'A/M (usualmente la lunghezza fisica della pista).

TODA (TAKE OFF DISTANCE AVAILABLE): Lunghezza della TORA più la CLEARWAY, che è un'area libera da ostacoli dove l'A/M può effettuare la salita.

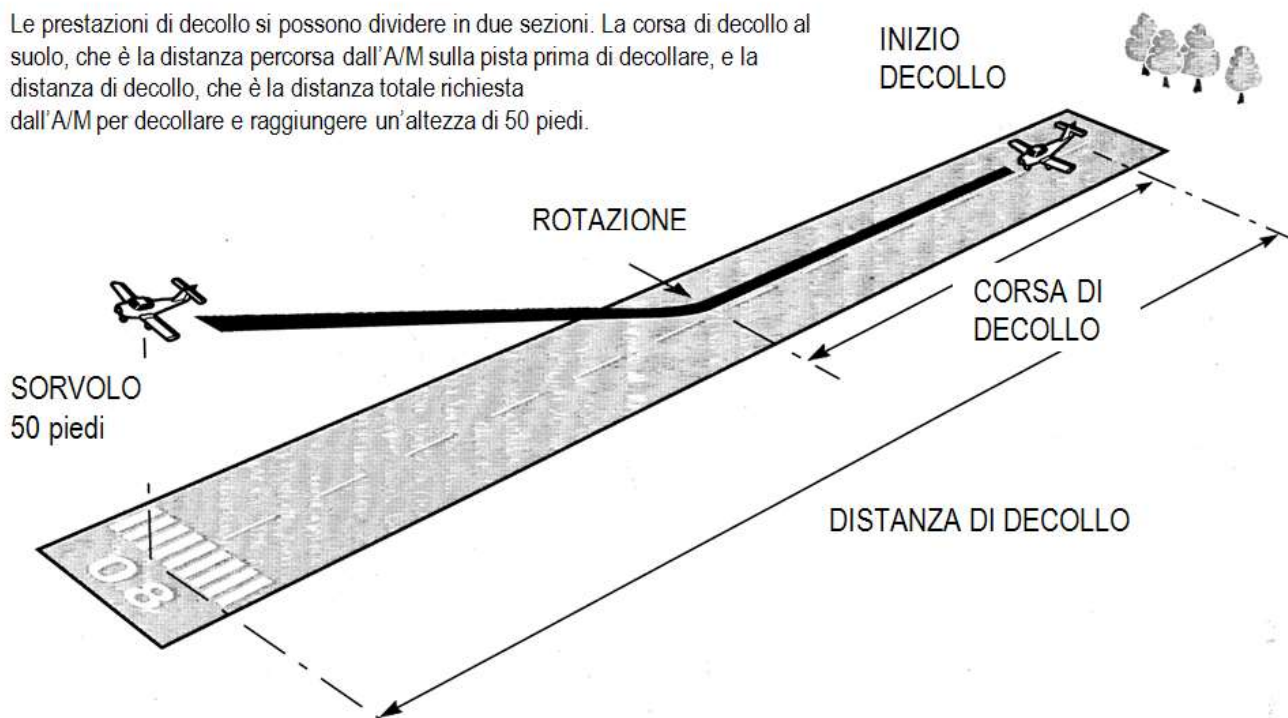
LDA (LANDING DISTANCE AVAILABLE): Lunghezza della pista disponibile per la corsa a terra dell'A/M. In ogni caso la distanza richiesta per l'atterraggio ricavata dal manuale non deve essere superiore alla LDA.

EDA (EMERGENCY DISTANCE AVAILABLE): Lunghezza della TORA più la STOPWAY che è un'area preparata per l'arresto degli A/M, in caso di aborto del decollo. E' nota anche come ASDA ACCELERATE STOP DISTANCE AVAILABLE.



PRESTAZIONI DI DECOLLO

Le prestazioni di decollo si possono dividere in due sezioni. La corsa di decollo al suolo, che è la distanza percorsa dall'A/M sulla pista prima di decollare, e la distanza di decollo, che è la distanza totale richiesta dall'A/M per decollare e raggiungere un'altezza di 50 piedi.



FATTORI CHE POSSONO VARIARE LA DISTANZA DI DECOLLO

VARIAZIONE	AUMENTO DISTANZA DI DECOLLO (50')
10% di aumento del peso A/m	20%
Aumento di 1000' dell'altitudine dell'A/P	10%
Aumento della temperatura di 10° C	10%
Pista in erba asciutta:	
Corta (< 5 pollici 12 Cm.)	20%
Lunga (5 - 10 pollici 12 - 25 Cm.)	25%
Pista in erba bagnata:	
Corta	25%
Lunga	30%
Ogni 2% di pendenza (pista in salita)	10%
Componente di vento in coda pari al 10% della velocità di distacco	20%
Terreno soffice o neve	Almeno 25%



PRESTAZIONI DI ATTERRAGGIO

Le prestazioni di atterraggio sono calcolate come DISTANZA DI ATTERRAGGIO che è la distanza compresa tra il sorvolo della testata pista a 50 piedi di altezza ed il completo arresto dell'A/M. Anche la corsa di atterraggio (dalla toccata all'arresto) può essere calcolata

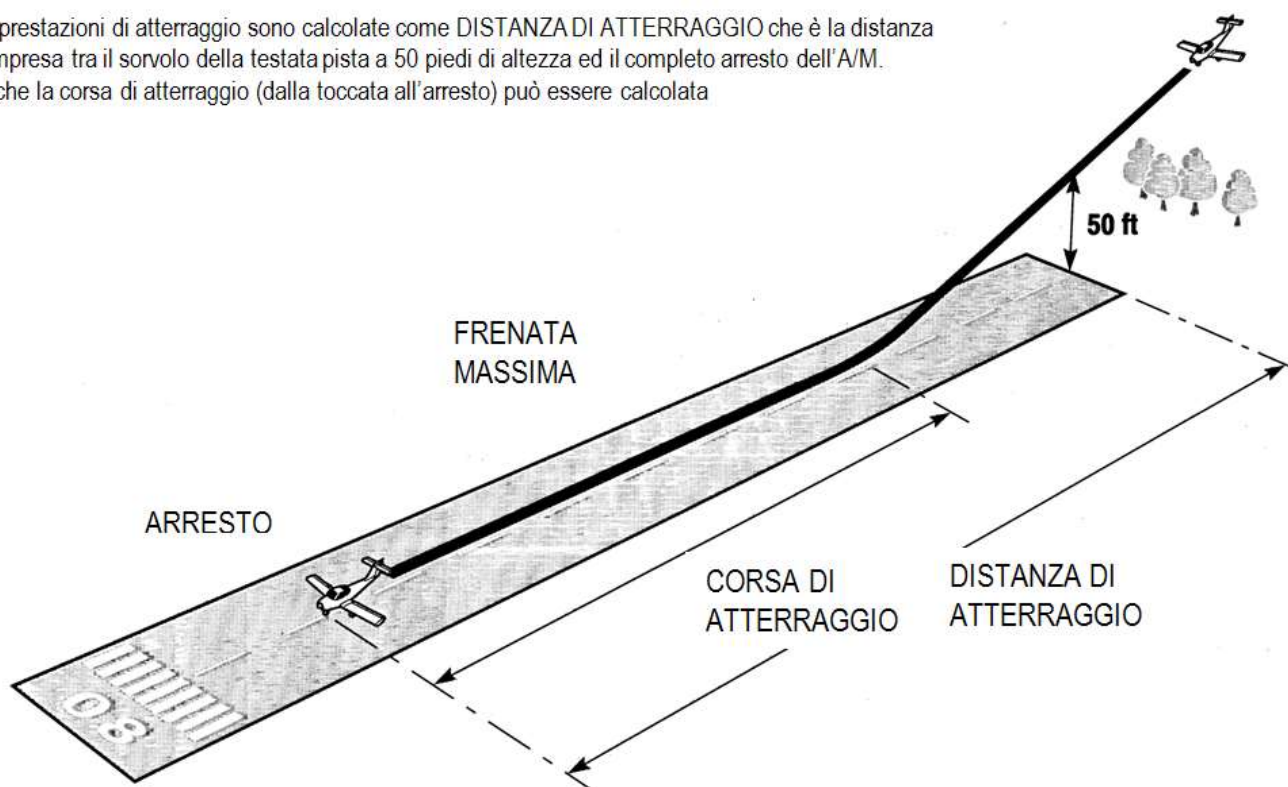
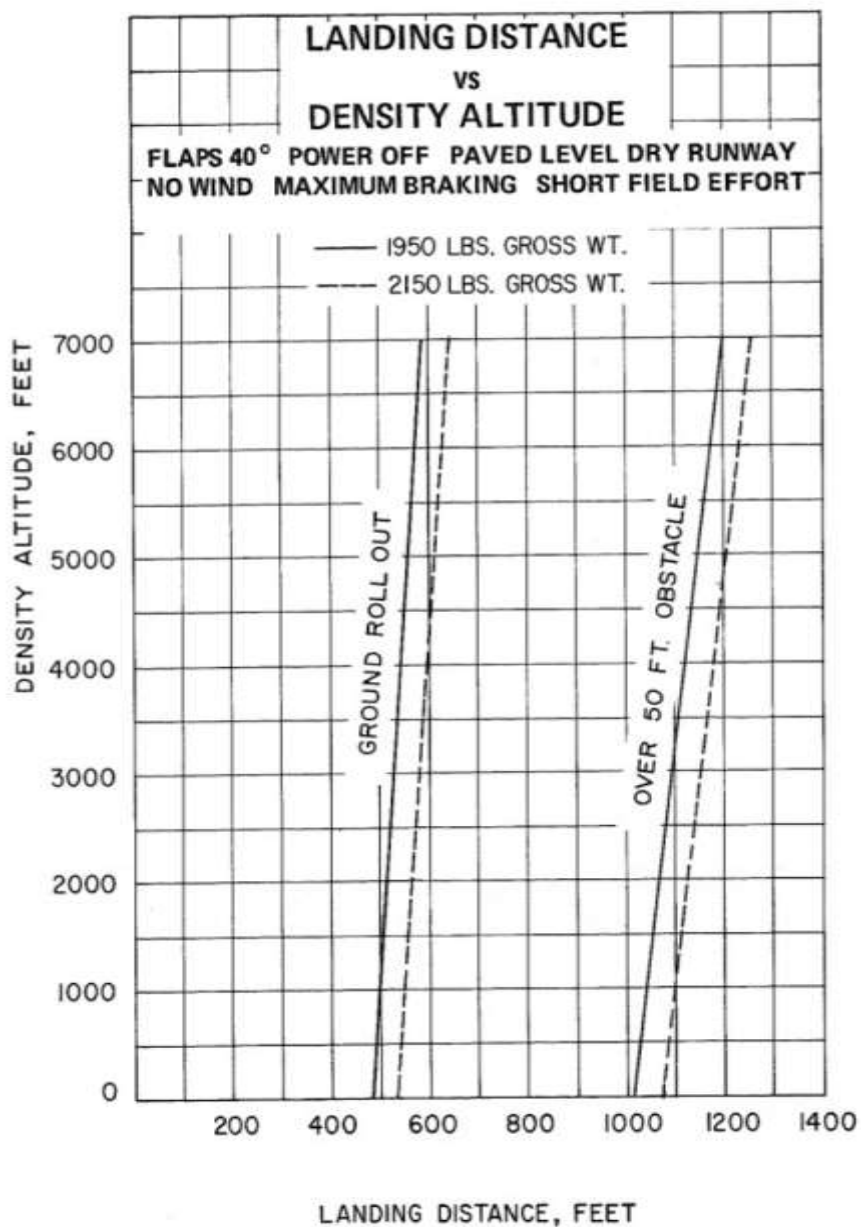


GRAFICO DISTANZA DI ATTERRAGGIO (sorvolo ostacolo 50 Ft)

Questo grafico permette di calcolare la distanza di atterraggio sorvolando un ostacolo di 50 piedi in funzione del peso dell'A/M.

PIPER CHEROKEE PA-28-140



FATTORI CHE POSSONO VARIARE LA DISTANZA DI ATTERRAGGIO

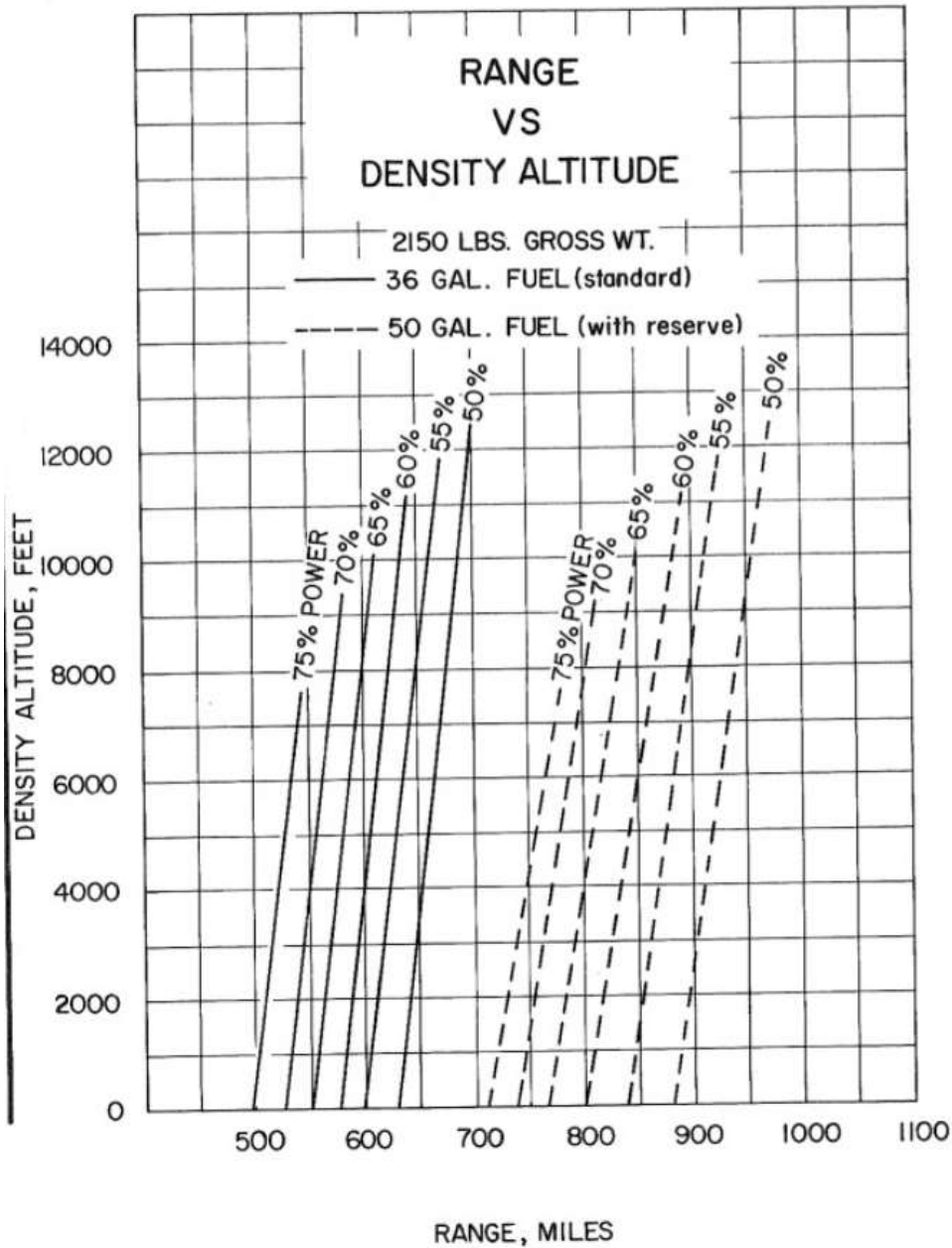
VARIAZIONE	AUMENTO DISTANZA DI ATTERRAGGIO (50')
10% di aumento del peso A/m	10%
Aumento di 1000' dell'altitudine dell'A/P	5%
Aumento della temperatura di 10° C	5%
Pista in erba asciutta:	
Corta (< 5 pollici 12 Cm.)	20%
Lunga (5 - 10 pollici 12 - 25 Cm.)	30%
Pista in erba bagnata:	
Corta	30%
Lunga	40%
Ogni 2% di pendenza (pista in discesa)	10%
Componente di vento in coda pari al 10% della velocità di atterraggio	20%
Terreno soffice o neve	Almeno 25%



GRAFICO AUTONOMIA CHILOMETRICA IN SM

Questo grafico permette di calcolare l'autonomia chilometrica di volo in SM (miglia statutarie) a vari SET di potenza con e senza riserva.

PIPER CHEROKEE PA-28-140



PIPER CHEROKEE PA-28-140

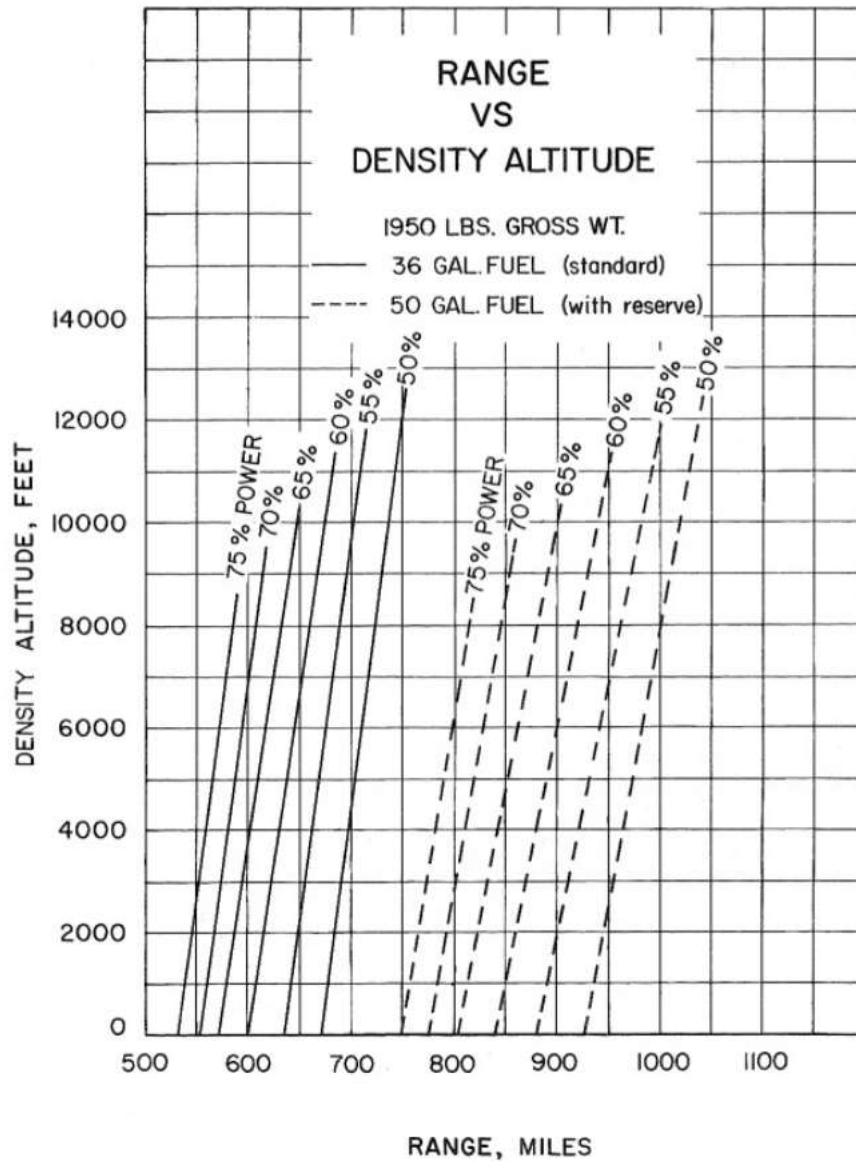
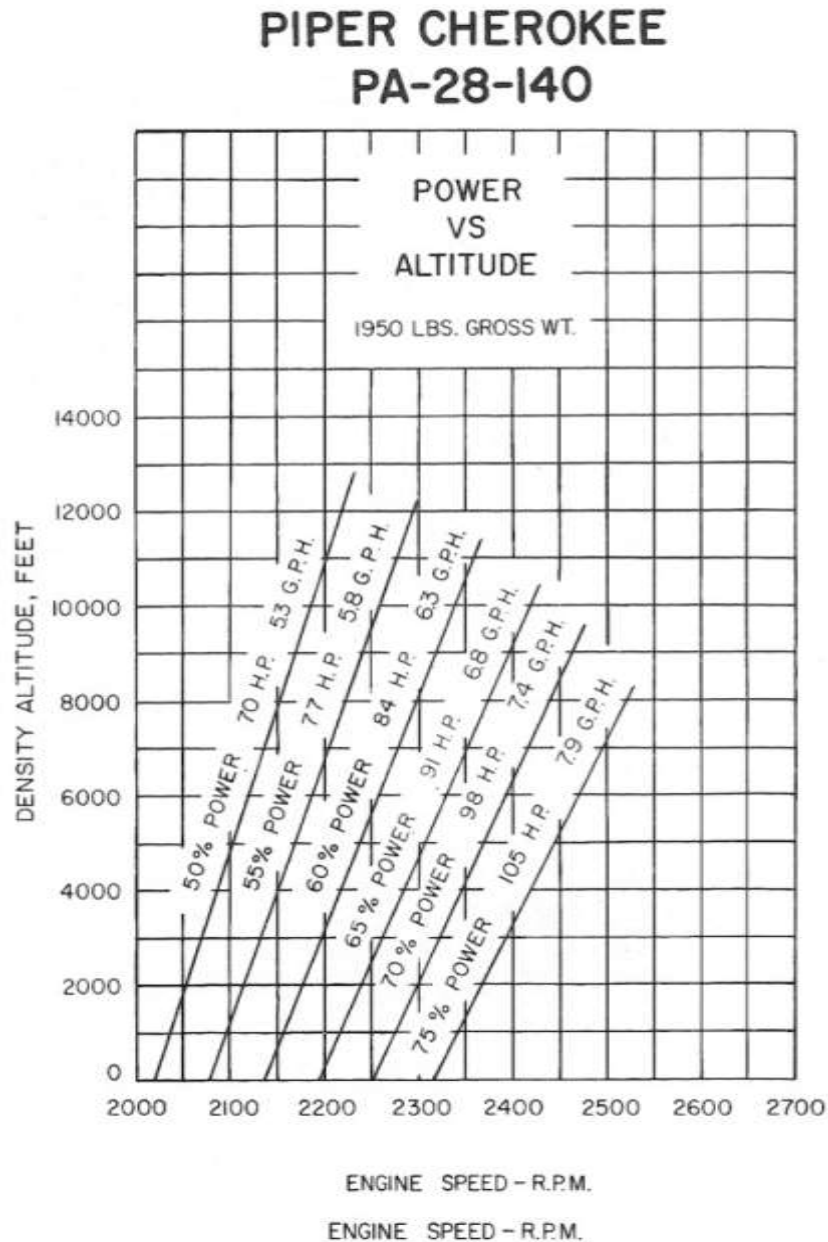


GRAFICO DEI PARAMETRI DI POTENZA

Questo grafico permette di ricavare la regolazione degli RPM per ottenere la potenza desiderata in funzione della Density Altitude per diversi regimi tipici: da 50% a 75%

Sul medesimo grafico sono ricavabili inoltre la potenza (in HP) e il consumo in galloni per ora (GPH).



PIPER CHEROKEE PA-28-140

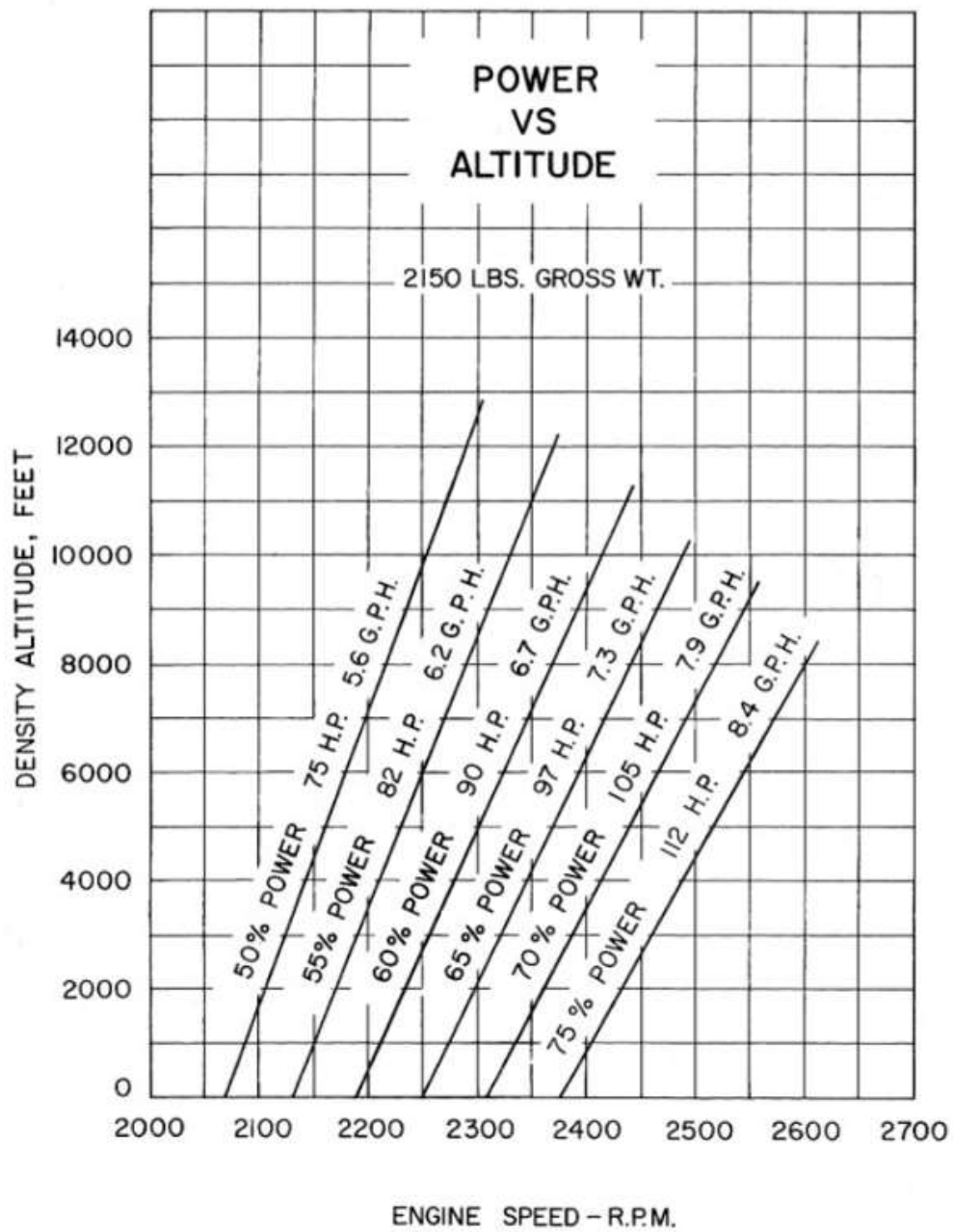


GRAFICO PRESTAZIONI DI SALITA

Questo grafico permette di ricavare le prestazioni di salita in funzione dell'altitudine di densità.

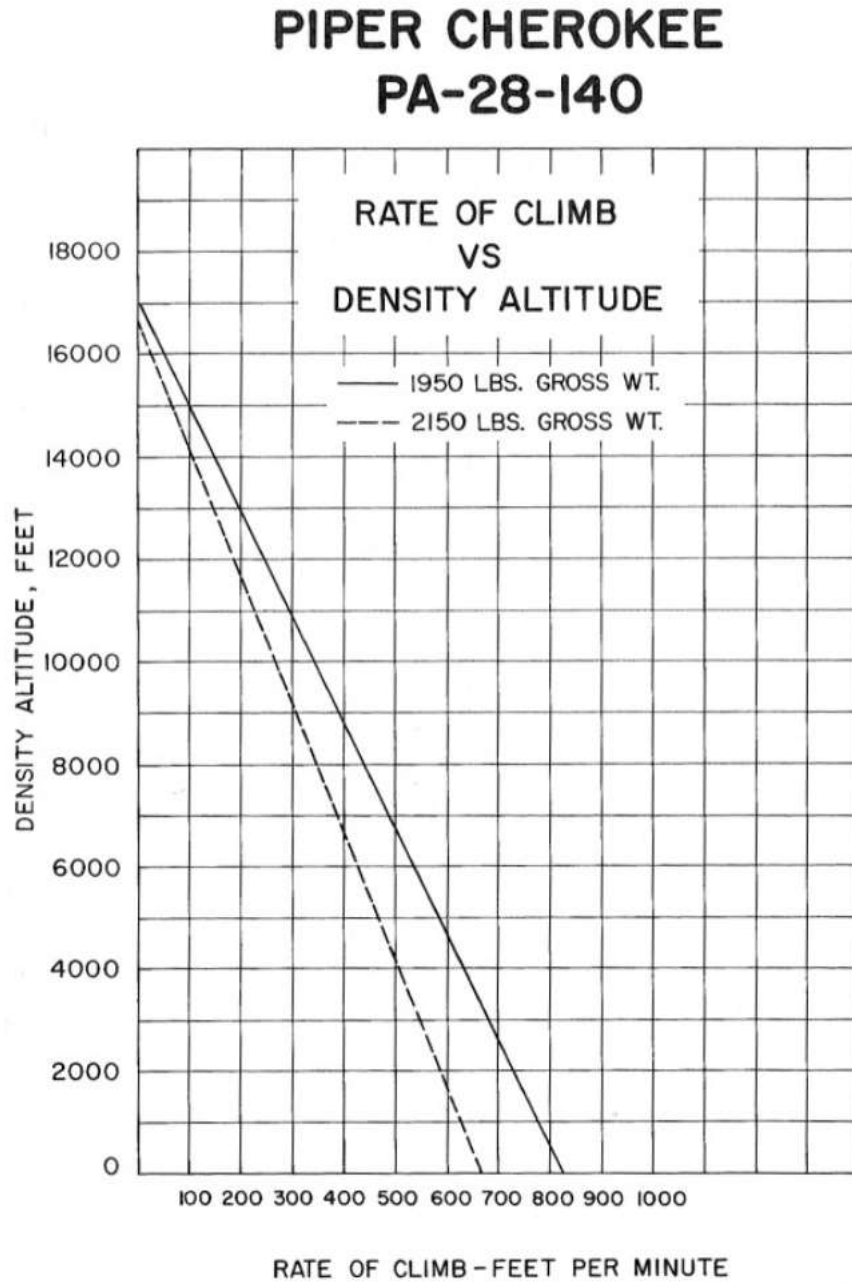
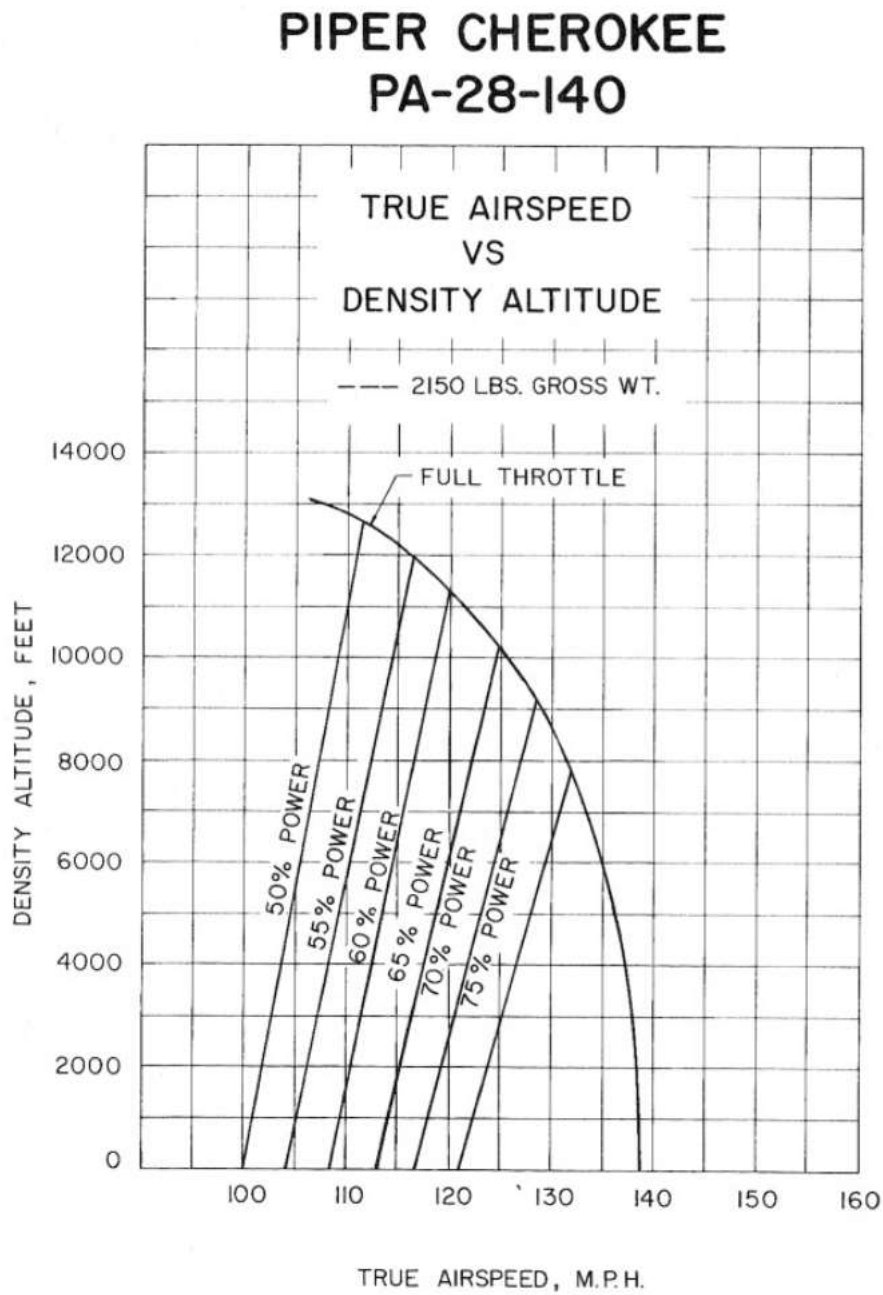
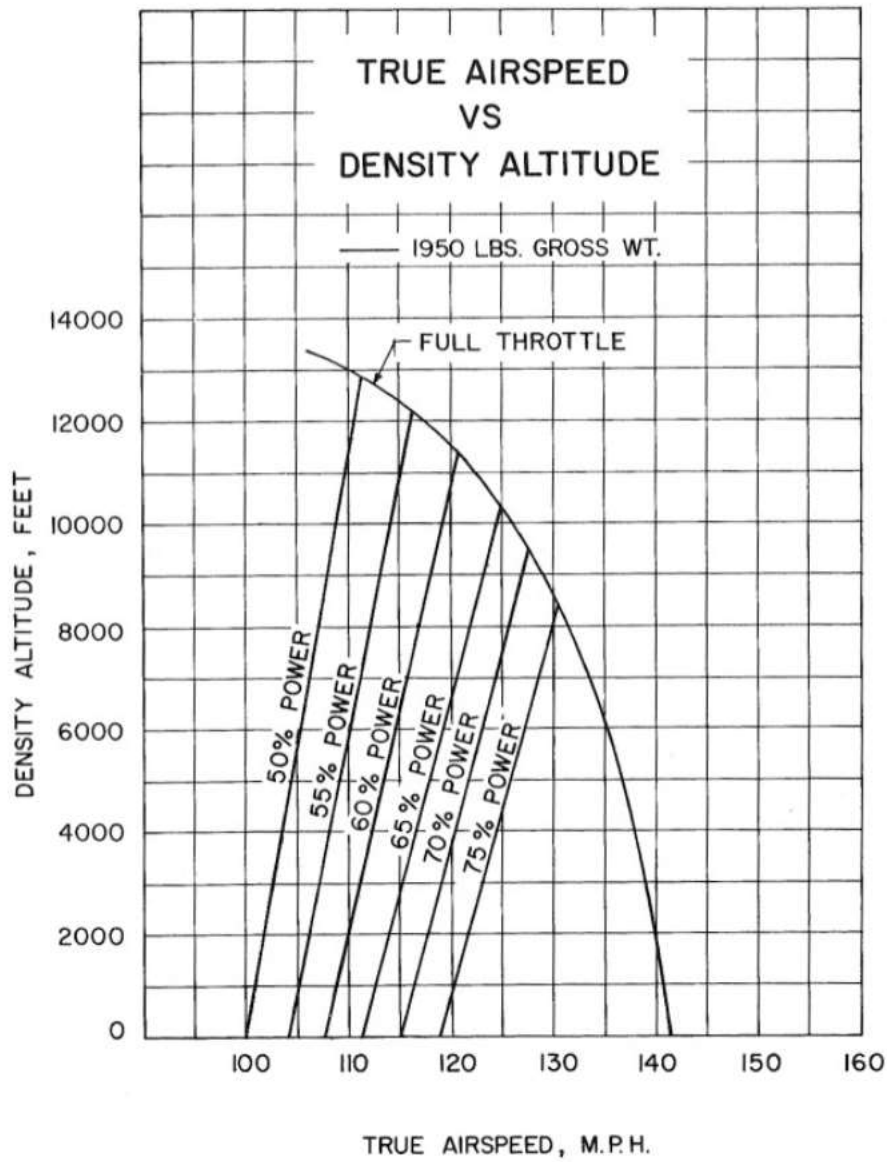


GRAFICO DEL CALCOLO DELLA TAS

Questo grafico permette di ricavare la velocità vera all'aria (TAS), in funzione dell'altitudine di densità.



PIPER CHEROKEE PA-28-140



Sezione 6 – Caricamento e centraggio





GENERALITÀ

Il caricamento dell'aeromobile si può dividere in due aree: il peso dell'A/M e la posizione del centro di gravità (C.G.), l'aeromobile deve essere caricato in modo da rimanere sotto il peso massimo ammesso al decollo, (il PA28-140 è certificato per 2150 lb). Il peso massimo è stabilito in funzione della capacità di involo dell'aeromobile, capacità che è in massima parte determinato dal disegno dell'ala e dalla potenza del motore. Sebbene il PA 28 offra una certa flessibilità di carico, non può volare con il massimo numero di passeggeri adulti e serbatoi completamente pieni. Nell'utilizzare l'aeromobile con un peso massimo superiore a quello ammesso si vanno ad inficiare le prestazioni e la risposta dei comandi di volo, ed in particolare:

- Aumenta la velocità di decollo e diminuisce l'accelerazione
- Aumenta la lunghezza di pista richiesta per il decollo
- Diminuisce il rateo di salita
- Diminuisce la quota massima raggiungibile
- Diminuiscono l'autonomia ed il raggio d'azione
- Diminuiscono la manovrabilità e la controllabilità
- Aumenta la velocità di stallo
- Aumentano la velocità di avvicinamento e atterraggio
- Aumenta la lunghezza di pista necessaria per l'atterraggio

L'A/M deve anche essere caricato in modo che il centro di gravità cada entro i limiti prefissati, normalmente definiti come limite anteriore e posteriore rispetto ad un piano di riferimento. Il limite anteriore è dato dalla disponibilità di controllo dell'elevatore alla velocità di atterraggio, mentre il limite posteriore è determinato dalla stabilità e controllabilità dell'aeromobile durante le manovre. Volare con il centro di gravità (C.G.) al di fuori dei limiti, (sia anteriore che posteriore) può portare ad una difficoltosa controllabilità dell'aeromobile ed in casi estremi ad una perdita della stessa. In particolare se il centro di gravità (C.G.) è oltre il limite anteriore può essere difficoltoso ruotare l'aeromobile al decollo ed all'atterraggio. Se è dietro il limite posteriore l'aeromobile può ruotare spontaneamente al decollo e tendere a cabrare durante la salita, la stabilità longitudinale sarà ridotta e questo potrà condurre allo stallo e persino alla vite: rimettere in linea di volo un aeromobile caricato oltre il limite posteriore potrà risultare impossibile. Solo se l'aeromobile è correttamente centrato (C.G. entro i limiti prescritti) e caricato (peso al decollo inferiore al massimo ammesso) offrirà le prestazioni contenute nel manuale di volo.



NOTA1: Se non si rispettano le limitazioni di Caricamento e Centraggio le prestazioni dell'aeromobile non saranno più quelle riportate sul manuale di volo e quindi il volo in queste condizioni è **PERICOLOSO**.

NOTA2: Eseguire i calcoli prima di effettuare il volo per determinare quanto carico utile potrà essere trasportato in modo da rimanere entro i limiti prescritti.

NOTA3: E' responsabilità del Pilota assicurarsi che l'aeromobile sia caricato e centrato entro i limiti prescritti.

CALCOLO DEL CARICAMENTO E CENTRAGGIO

Quando si carica l'aeromobile è pratica usuale calcolare il peso e la posizione del centro di gravità (C.G.) nel medesimo tempo, metodo che viene denominato calcolo del peso e centraggio. L'aeromobile nuovo viene pesato e ne viene definita l'esatta posizione del centro di gravità (C.G.) a vuoto. Il peso così determinato è il Peso Base. Il peso base più gli equipaggiamenti opzionali danno il BOW (Basic Operating Weight) di cui viene calcolato il relativo C.G.. Usando questi dati il Pilota può facilmente verificare se l'aeromobile è caricato entro i limiti approvati tramite i grafici riportati nel manuale originale ed in questa sezione. Il peso base e la posizione iniziale del C.G. sono inseriti nel manuale di volo dell'aeromobile, come tutte le variazioni successive dovute ad equipaggiamenti aggiunti o sbarcati dall'aeromobile.



NOTA1: Il BOW è il peso dell'aeromobile comprensivo degli equipaggiamenti standard ed opzionali, del carburante non utilizzabile e del peso dell'olio motore al livello massimo.

DETERMINAZIONE DEL CARICAMENTO E CENTRAGGIO

Sistema matematico

Partendo dalla riga (1) (vedi modulo 17 VM) sommare al peso a vuoto dell'aeromobile, il peso del Pilota e del passeggero anteriore riga (2), il peso del carburante riga (3), il peso dei passeggeri posteriori [se presenti] riga (4), il peso del bagaglio in area ① [praticamente sui sedili posteriori] riga (5), il peso del bagaglio in area ② se presente [dietro gli schienali posteriori] riga (6). Il totale riga (7) così ottenuto non deve superare il valore massimo ammesso: 2150 lbs in categoria NORMALE e 1950 lbs in categoria SEMI ACROBATICA.

Moltiplicando il peso di ogni singola voce (riga) per il braccio predeterminato dal costruttore del velivolo si ottiene il momento parziale. La somma dei momenti parziali consente di ottenere il momento totale riga (8). Dividendo il momento totale riga (8) per il peso totale riga (7) si ottiene il braccio totale riga (9). Entrando nel grafico B con i valori del peso totale e del braccio totale si ottiene la posizione del centro di gravità (C.G.).

Metodo grafico

Con lo stesso principio, utilizzando il grafico A della scheda con la procedura di calcolo di peso e centraggio, (modulo 17 VM) trovare il peso direttamente in libbre ed il momento parziale di ciascun elemento presente a bordo utilizzando le linee riportate sul grafico stesso, recanti il tipo di carico, (Pilota e passeggero anteriore, carburante, bagaglio area ① o passeggeri posteriori, bagagli area ②). Sommando i momenti parziali e dividendo il risultato così ottenuto per il peso totale si ottiene il braccio totale. Riportare i valori di peso e braccio totali sul grafico B e ottenere quindi la posizione del C.G. Tenere presente che il momento ottenuto dal grafico A deve essere moltiplicato per mille (1000) per ottenere un valore attendibile prima di essere diviso per il peso totale.

Sia col sistema matematico che col metodo grafico se il punto cade entro il grafico B (in categoria normale o semi acrobatica come richiesto) il caricamento è corretto. Se così non fosse bisogna ridurre i pesi o modificare le posizioni del carico a bordo.



ATTENZIONE: In nessun caso è ammesso il volo con il C.C. al di fuori dei limiti del grafico.



ATTENZIONE: Nessun bagaglio o passeggero sono ammessi sui sedili posteriori quando si prevede di effettuare la VITE.



ESEMPIO 1

A/M	I - ICES	VEDI SCHEDA ALLEGATA
PILOTA + PASSEGGERO	440 lbs	
PASSEGGERO POSTERIORE	176 lbs	
BAGAGLIO AREA 1 (max 200 lbs)	22 lbs	
BAGAGLIO AREA 2 (max 100 lbs)	0	
CARBURANTE (max 50 USGal)	300 lbs	
PESO TOTALE	2308 lbs	MASSIMO AMMESSO 2150 lbs
BRACCIO	93 in	

Nonostante il braccio sia entro i limiti, il peso è comunque superiore al massimo ammesso, pertanto il volo non è consentito. (Si deve ridurre il carburante imbarcato o il numero di passeggeri).



NOTA1: Il braccio si ottiene dividendo il momento totale per il peso totale. Dal peso delle diverse voci il momento parziale si ottiene: o graficamente oppure moltiplicando il peso per il braccio relativo in pollici.

ESEMPIO 2

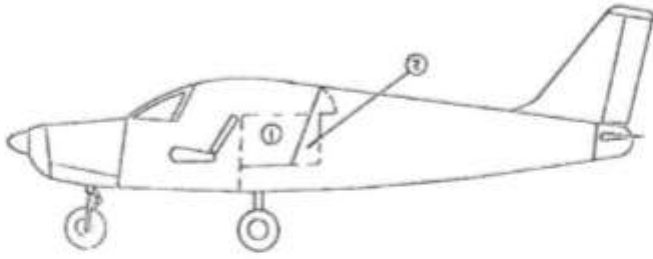
A/M	I - ICES	VEDI SCHEDA ALLEGATA
PILOTA + PASSEGGERO	440 lbs	
PASSEGGERO POSTERIORE	176 lbs	
BAGAGLIO AREA 1 (max 200 lbs)	22 lbs	
BAGAGLIO AREA 2 (max 100 lbs)	0	
CARBURANTE (max 50 USGal)	120 lbs	
CARBURANTE CONSUMATO DURANTE IL VOLO (2h)	-90 lbs	
PESO TOTALE	2128 lbs	MASSIMO AMMESSO 2150 lbs
BRACCIO	93 in	
PESO ALL'ATTERRAGGIO	2038 lbs	MASSIMO AMMESSO 2150 lbs
BRACCIO	92,9 in	

L'A/M è correttamente caricato. Il volo è ammesso in categoria NORMAL.



ESEMPIO DI TABELLA PESO E CENTRAGGIO

AERO CLUB TORINO	PESO E BILANCIAMENTO A/M PA28 – 140 L-FOGS	Mod. 17 VM Data: 31/05/1996
-------------------------	---	--------------------------------



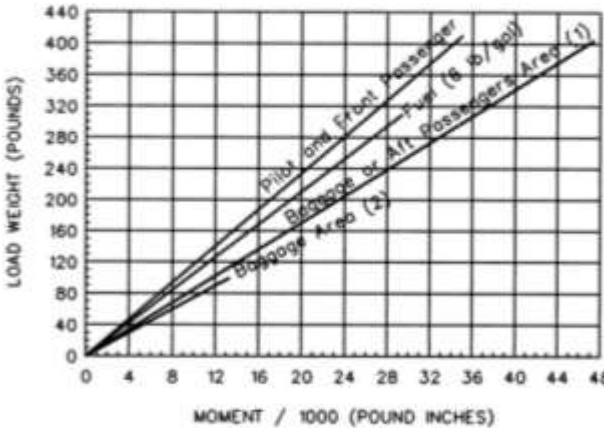
A. Maximum Allowable Baggage Capacity Area ① = 200 lbs
 B. Maximum Allowable Baggage Capacity Area ② = 100 lbs
 Aircraft are eligible for 100 lb maximum baggage in this area when modified in accordance with Piper drawing 66671.

Fattori di conversione:
 1 lb = 0,454 kg 1 kg = 2,205 lbs
 1 USGal = 3,785 lt 1 lt = 0,264 USGal
 1 lt = 1,587 lbs 1 USGal (AVGAS) = 6 lbs / 1 USGal (MOGAS) = 6,25 lbs
 Benzina Avio (valore medio): 0,720 kg/lt
 Benzina verde MOGAS (valore medio): 0,750 Kg/lt

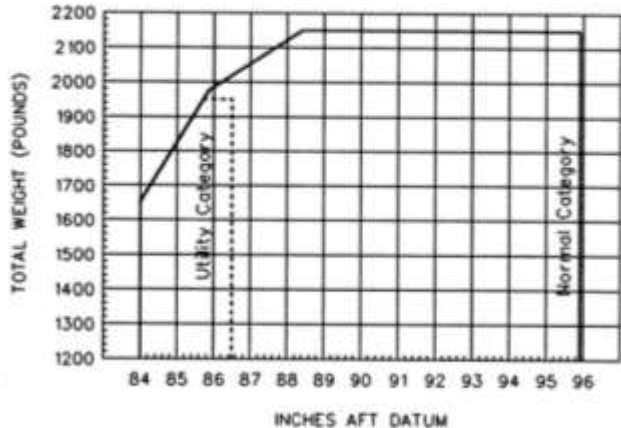
COMPONENTI DEL CARICO	PESO (lbs)	BRACCIO (In)	MOMENTO (lbs In)
Peso a vuoto (1)	1353,5		118771,18
Pilota e passeggero anteriore		85,5	
Carburante		95,0	
* Passeggeri posteriori		117,0	
* Bagaglio in Area ①		117,0	
* Bagaglio in Area ②		133,3	
TOTALE			

(*) In categoria UTILITY non sono ammessi bagagli o passeggeri sui sedili posteriori.
 (1) Il peso a vuoto comprende l'olio motore.

LOADING GRAPH



C.G. RANGE AND WEIGHTS



Revisione del: 16/06/2024
Pagina: 1





Sezione 7 – Descrizione generale e impianti





GENERALITÀ

Il PIPER CHEROKEE PA 28 - 140 è un monomotore quadriposto, monopiano ad ala bassa, carrello fisso triciclo, elica a passo fisso, di costruzione completamente metallica.

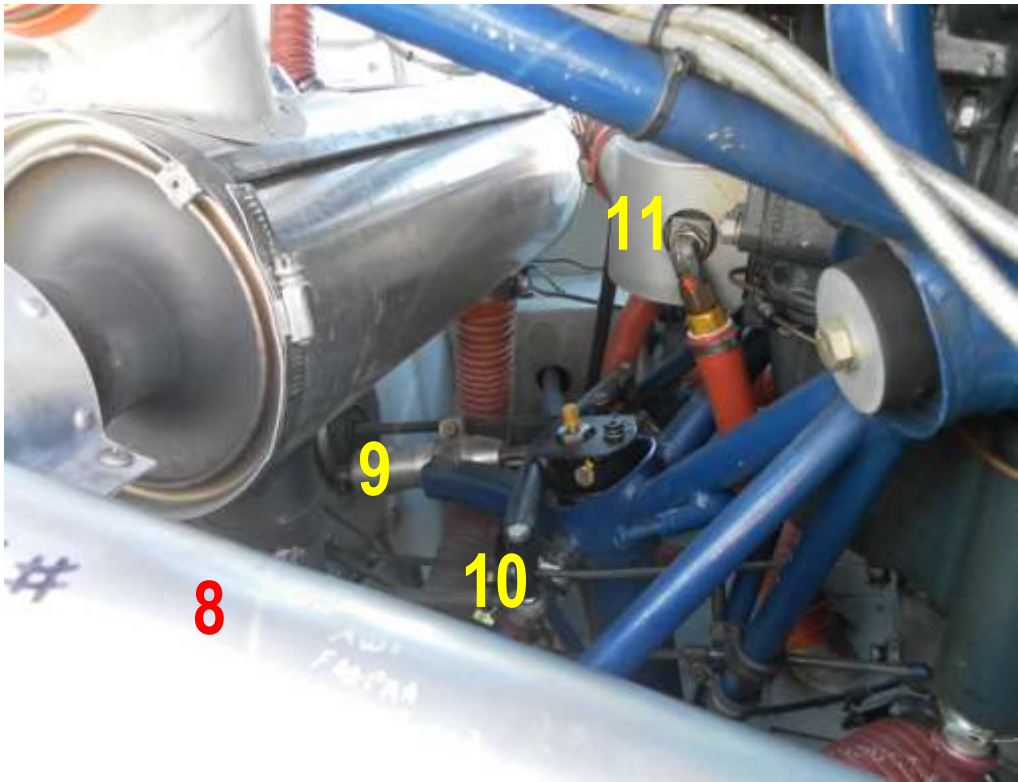
STRUTTURE

Tutte le strutture del velivolo sono costruite in lega di alluminio e progettate per fattori di carico limite ben superiori alle normali necessità. Tutte le superfici esterne sono verniciate con lacca acrilica. Le ali vengono assicurate ai lati della fusoliera, inserendo l'estremità del rispettivo longherone principale in un alloggiamento che fa parte integrante della struttura della fusoliera, ottenendo in tal modo, in pratica, un longherone continuo con giunti ai lati della fusoliera. Vi sono anche un punto di attacco anteriore ed uno posteriore, in corrispondenza del longherone posteriore e del longherone ausiliario anteriore. Il profilo alare è del tipo NACA 652-415 a flusso laminare, col massimo spessore a circa 40% della corda alare a partire dal bordo di attacco.

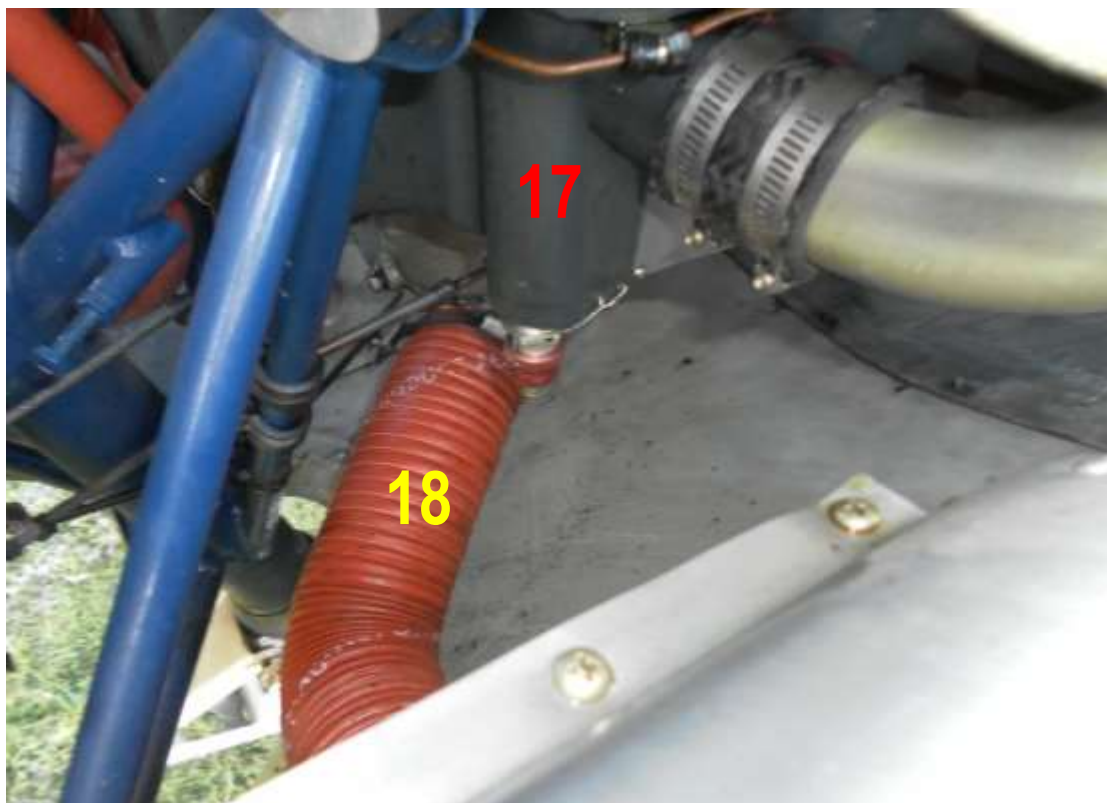
MOTORE

Il motore LYCOMING O - 320 - E2A installato sul Cherokee PA 28 140 ha una potenza nominale di 140 HP a 2450 giri/m. 150 HP a 2700 giri/m. Ha un rapporto di compressione di 7 a 1 e richiede l'uso di carburante con numero di ottani minimo 80/87. Su di esso è installato un motorino di avviamento ad accoppiamento diretto, oppure ,a richiesta, un motorino con riduttore. E' equipaggiato con un alternatore da 60 A, 2 magneti, comando della pompa a vuoto, pompa carburante del tipo a diaframma, carburatore a galleggiante. I gas di scarico sono incanalati in condotti di acciaio inossidabile di forte spessore ed il sistema di scarico comprende uno scambiatore di calore per il riscaldamento della cabina, lo sbrinamento e lo sghiacciamento del carburatore. La cappottatura del Cherokee è progettata per provvedere al raffreddamento del motore in tutte le normali condizioni di volo, comprese le salite prolungate, senza l'uso di flabelli di raffreddamento. Il complesso < manetta > si trova nella parte inferiore centrale del cruscotto e comprende i comandi della valvola a farfalla (<gas>) e della regolazione miscela (<alta quota>). Un dispositivo di bloccaggio a frizione sulla parte destra del complesso impedisce lo spostamento dei comandi dalla posizione desiderata. Alla destra del complesso < manetta > si trova il comando del riscaldamento al carburatore, il quale fornisce il massimo riscaldamento quando viene spostato completamente su ON. E' da evitare il funzionamento prolungato a terra con questo comando su ON, dato che l'aria non viene in questo caso filtrata. Quando invece il comando del riscaldamento al carburatore si trova su OFF, l'aria aspirata dal motore passa attraverso un filtro a secco di alta efficienza.









LEGENDA	
1	FILTRO OLIO
2	POMPA VACUUM
3	MAGNETE DESTRO
4	SCAMBIATORE DI CALORE – ARIA CALDA IN CABINA
5	CASTELLO MOTORE
6	TAPPO DELL'OLIO
7	SILENT BLOCK (SUPPORTO MOTORE)
8	SCAMBIATORE DI CALORE – ARIA CALDA AL CARBURATORE
9	AMMORTIZZATORE ANTI SHIMMY
10	TIRANTERIA CARRELLO ANTERIORE
11	POMPA MECCANICA CARBURANTE
12	CILINDRI
13	CICCHETTO
14	CANDELE
15	TUBO RECUPERO OLIO
16	CONDOTTO ASTA BILANCIERI
17	CARBURATORE
18	TUBO PER ARIA CALDA AL CARBURATORE

ELICA

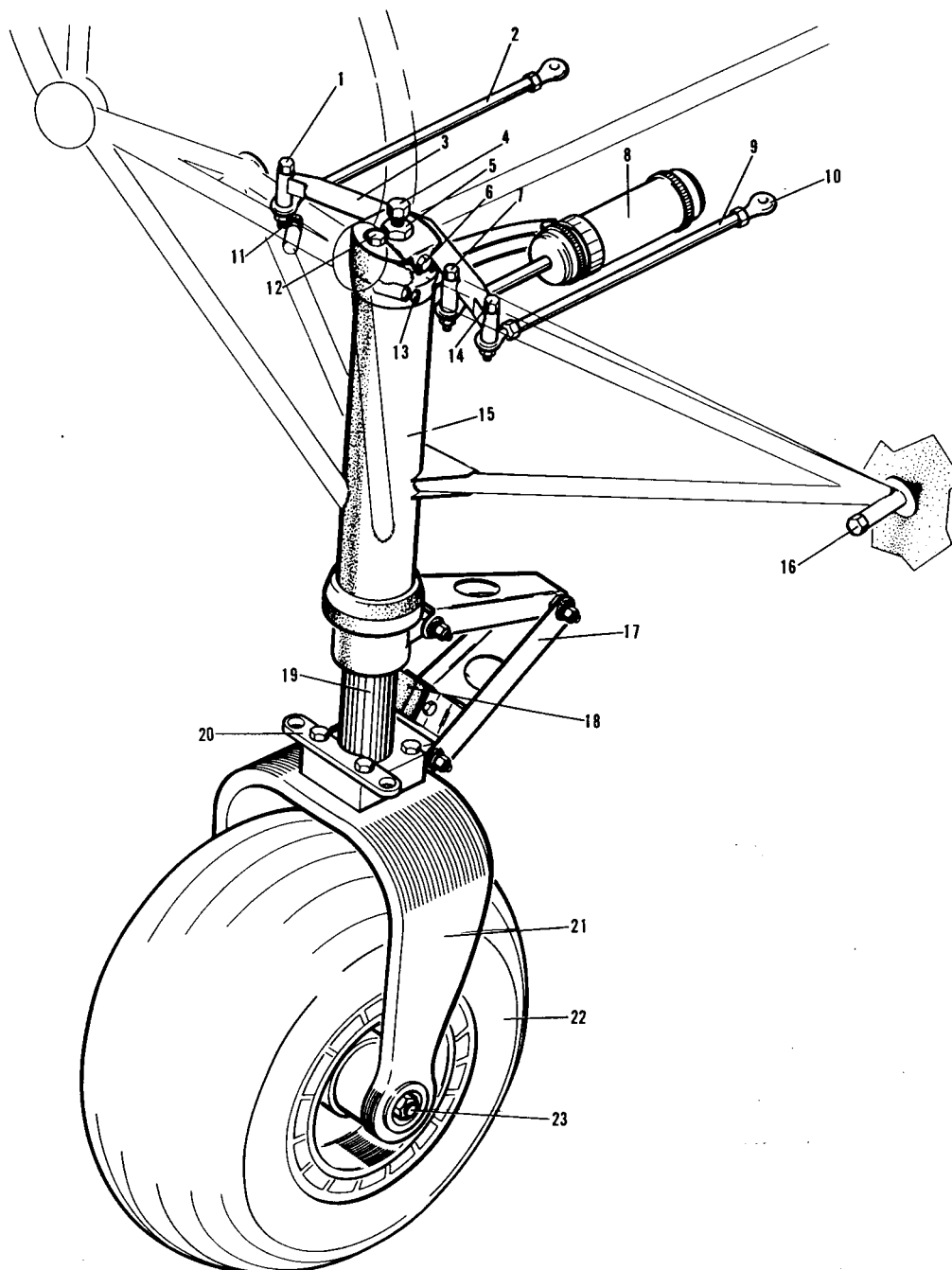
L'elica impiegata sul PA 28- 140 è una SENSENICH tipo M74 DM a passo fisso, in lega di alluminio. Il suo diametro è di 74 pollici (1,88 m.) ed ha un passo nominale, di 58 pollici (1,48 m.). Tutte le prestazioni riportate si riferiscono all'elica standard con passo di 58 pollici.

CARRELLO DI ATTERRAGGIO E FRENI

Il carrello è costituito da tre ruote CLIVELAND 6.00 x 6. Le ruote principali sono provviste di impianto frenante idraulico CLIVELAND a disco singolo. Su tutte le ruote sono montati pneumatici 6.00 x 6 a quattro strati e tutte sono munite di camera d'aria. La ruota anteriore può essere orientata su un arco di 44° agendo sui pedali del timone di direzione. Un dispositivo a molla montato sulla tiranteria della pedaliera facilita il ritorno in posizione di riposo del timone di direzione e permette il trimmaggio del medesimo. La tiranteria di comando della ruota anteriore incorpora anche uno smorzatore idraulico dello scuotimento torsionale (SHIMMY). Le sospensioni sono del tipo oleo-pneumatiche; la loro estensione normale è di 3,25 pollici (83 mm.) per la gamba anteriore e di 4,50 pollici (115 mm.) per le gambe principali, sotto il normale carico statico (peso a vuoto del velivolo con rifornimento completo di carburante e lubrificante). I freni vengono azionati per mezzo di una leva a mano ed un cilindro principale situato sotto il cruscotto in posizione centrale. Il freno di parcheggio è incorporato nella leva e viene azionato tirando indietro quest'ultima e premendo il nottolino che sporge dalla sommità della manopola. Per togliere il freno di parcheggio occorre tirare indietro la leva per liberare il meccanismo di bloccaggio e poi lasciare che la leva si porti completamente in avanti.



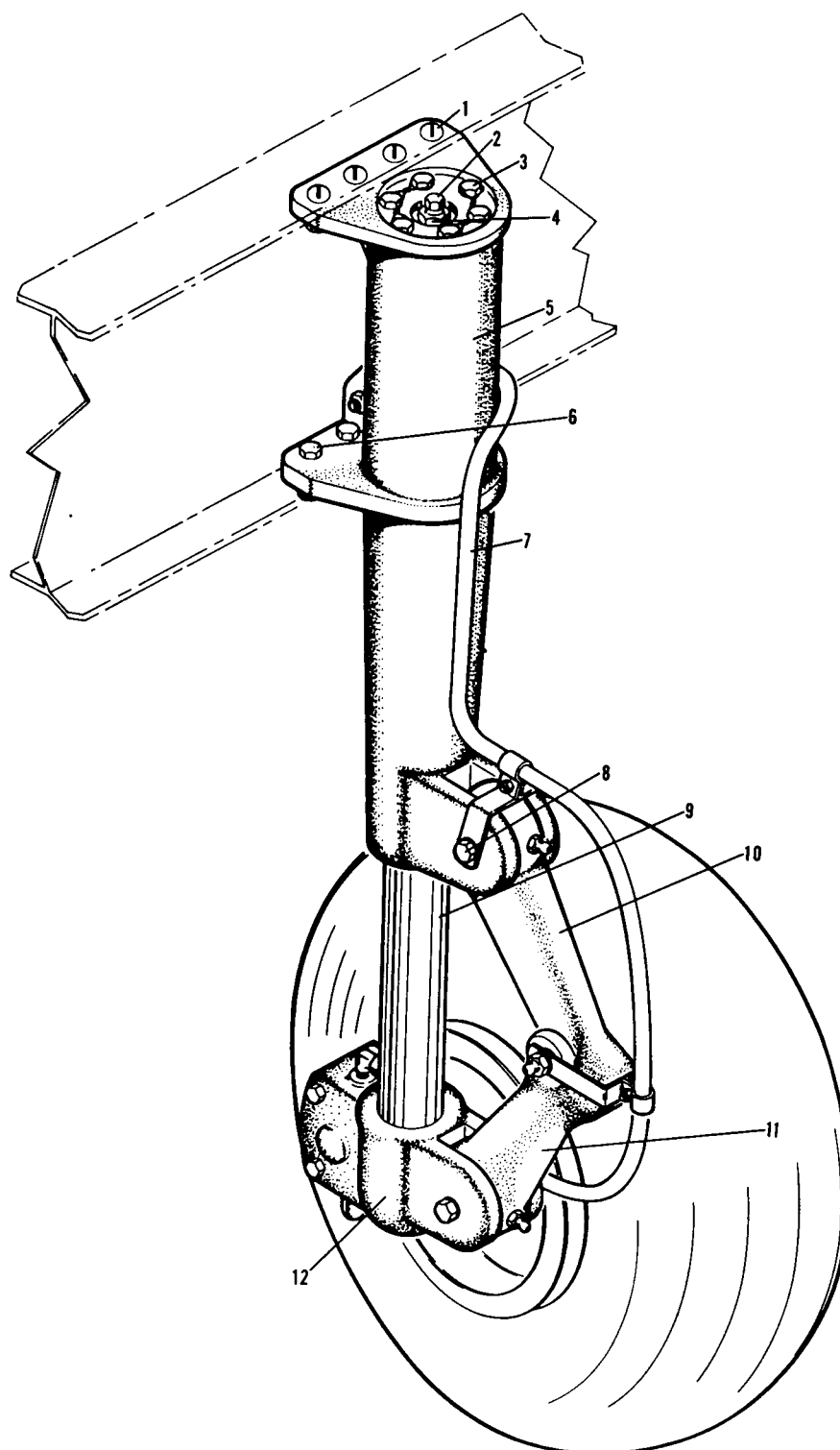
Pedali e leva freno di parcheggio



1-7-12-14-16: DADI	15: AMMORTIZZATORE
2-9: COMANDI DIREZIONE DESTRO E SINISTRO	17: COMPASSO ANTITORCENTE
3: STRUTTURA	18: TAMPONE
4-5: VALVOLA GONFIAGGIO AMMORTIZZATORE	19: STELO
6: COPPIGLIA	20: BRACCETTO BARRA TRAINO
8: AMMORTIZZATORE ANTI SHIMMY	21: STRUTTURA
10: SNODO	22: PNEUMATICO
11-13: VITI	23: ASSALE



CARRELLO ATTERRAGGIO PRINCIPALE



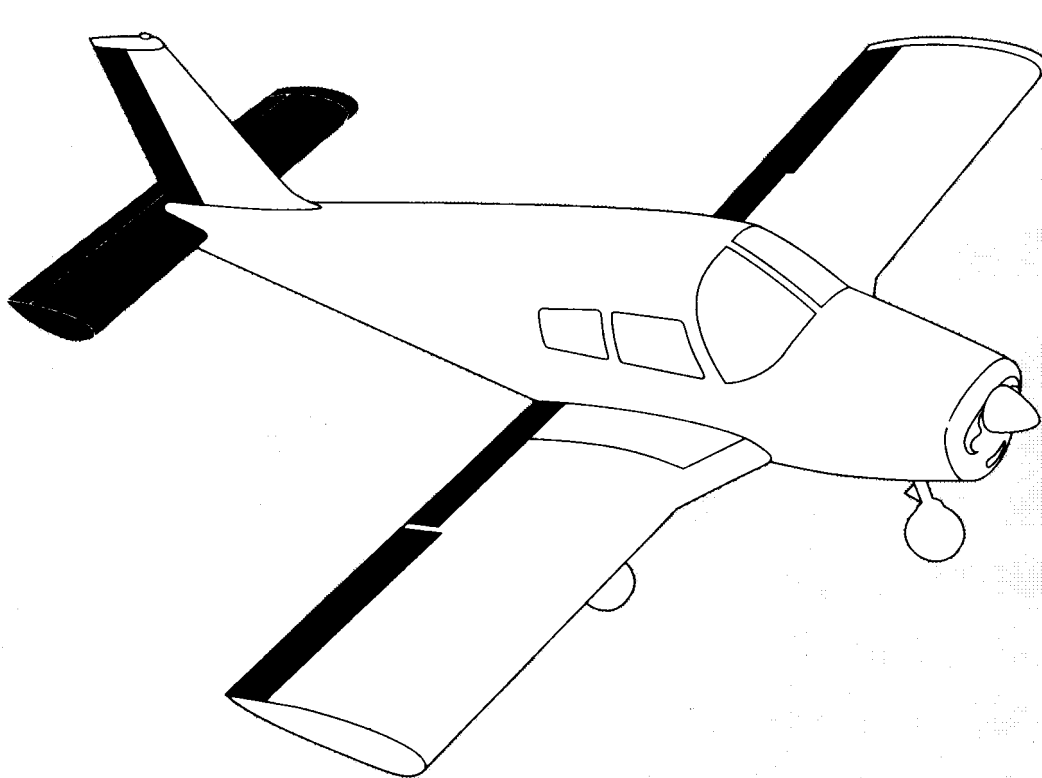
LEGENDA

1: VITE	7: CONDOTTO FRENI
2: VALVOLA GONFIAGGIO AMMORTIZZATORE	9: STELO
3-6-8: DADI	10-11: COMPASSO ANTITORCENTE
4: VALVOLA	12: ASSALE
5: CILINDRO	



COMANDI DI VOLO

Vengono installati a bordo, come equipaggiamento normale, i doppi comandi, agenti sulle superfici di comando per mezzo di cavi. L'impennaggio orizzontale è del tipo a ripiano tutto mobile ed è munito di un'aletta di direzione che serve per la compensazione longitudinale, azionata da una manovella posta sul soffitto della cabina. Questo tipo di impennaggio fornisce maggior stabilità ed un migliore controllo con dimensioni minori e minor peso e resistenza degli impennaggi convenzionali. L'azione differenziale degli alettoni tende ad eliminare l'imbardata in senso opposto nelle virate acrobatiche e diminuisce la necessità di coordinamento nelle virate normali. Gli ipersostentatori, comandati a mano, sono bilanciati per ridurre lo sforzo di azionamento e sono muniti di molle di ritorno che li riportano nella posizione di riposo. Un sistema di bloccaggio a punto morto, facente parte della tiranteria di comando, mantiene gli ipersostentatori nella posizione di riposo ed essi possono essere usati come pedana sul lato destro. Gli ipersostentatori possono reggere un carico soltanto quando si trovano in posizione di riposo e pertanto devono essere completamente retratti quando vengono usati come pedana. Essi possono assumere tre posizioni in estensione, corrispondenti a 10, 25 e 40 gradi di angolazione. Per operare i FLAPS occorre spingere un pulsante posto sulla leva tra i sedili, sia in estensione che in retrazione. Va evidenziato il fatto che qualunque variazione della posizione dei FLAPS comporta una variazione di assetto sull'asse longitudinale del velivolo.



NOTA1: Quando il Flap è retratto si può calpestare.



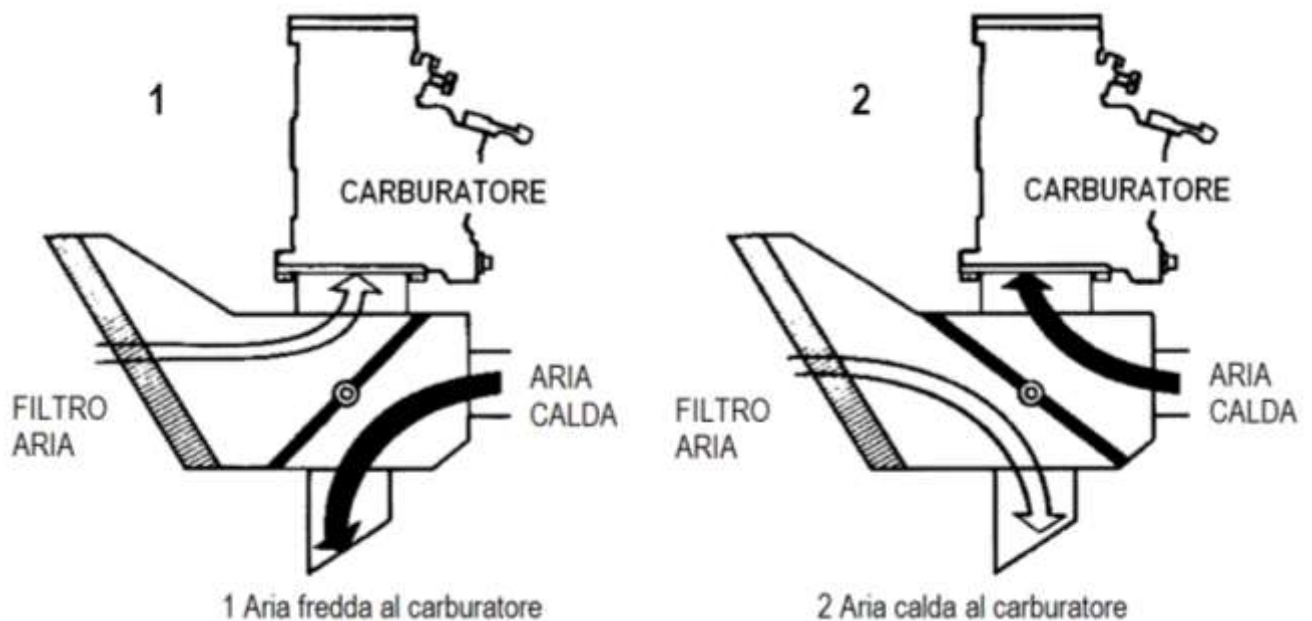
manovella del trim e indicatore

COMANDI MOTORE

I comandi motore sono: Manetta, Correttore Miscela e Aria Calda al Carburatore.

Questi comandi sono ubicati sulla piantana al centro del cruscotto e accessibili da entrambi i posti di pilotaggio, (Vedi foto cruscotto sezione 1). Tutti i comandi sono del tipo a cavo, la Manetta nera, (THROTTLE) è usata per variare i giri del motore (RPM). Il Correttore di Miscela Manetta rossa (MIXTURE) serve a correggere il rapporto della miscela ARIA / BENZINA (Vedi Capitolo 8 Tecniche di pilotaggio). Per fermare il motore bisogna portare la leva tutta indietro (LEAN - POVERO). Sulla destra di questi comandi vi è una levetta metallica, che serve da frizione per "indurire" il movimento delle due leve. La levetta nera dell'Aria Calda al Carburatore (CARB HEAT), serve ad inserire l'Aria Calda, nella posizione " ON " (Leva in basso) o ad escluderla in posizione "OFF " (Leva in alto). (Vedi Capitolo 8 Tecniche di pilotaggio).

CARBURATORE



TACHIMETRO



temperatura Olio

pressione Carburante

pressione Olio

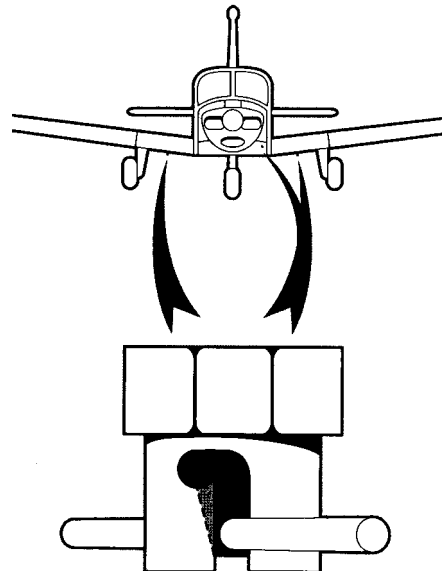


IMPIANTO CARBURANTE

Il carburante è contenuto in due serbatoi della capacità di 25 galloni l'uno (95 litri), fissati per mezzo di viti e dadi alla struttura del bordo di attacco di ogni ala, in modo da facilitarne lo smontaggio per manutenzione o ispezione. Per avere il rifornimento alla capacità di normale utilizzo del PA 28-140 (36 USGal – 136 litri), riempire i serbatoi fino a sfiorare la parte inferiore dell'indicatore inserito nel bocchettone di riempimento. E' installata una pompa elettrica ausiliaria per il carburante, da utilizzarsi in caso di guasto alla pompa comandata dal motore. La pompa elettrica deve essere sempre inserita durante il decollo e l'atterraggio e in occasione del passaggio da un serbatoio all'altro. Un rubinetto è sistemato sulla parte anteriore sinistra in basso della paratia anti-fuoco. Il pozzetto di drenaggio deve essere vuotato con regolarità, controllando se vi è presenza di acqua o di depositi. Al fine di svuotare i condotti che provengono dai serbatoi, il rubinetto di selezione dei serbatoi deve essere portato alternativamente nelle posizioni corrispondenti ai due serbatoi, con la pompa elettrica inserita e lo scolatore del carburante aperto. Ciascuno dei serbatoi è munito di un suo proprio scolatore rapido, situato nella parte inferiore, verso l'interno, nell'angolo posteriore. Lo spurgo del serbatoio va effettuato, per normativa interna, prima di ogni volo e dopo il drenaggio, controllando che non vi siano perdite di carburante dalle valvole dei serbatoi e del pozzetto. La quantità di carburante e la pressione vengano indicate da strumenti situati sul pannello strumenti motore, nella parte sinistra del cruscotto. (Vedi sezione 1 foto cruscotto).



SELETTORE CARBURANTE



VALVOLA DRENAGGIO



Indicatore carburante sx

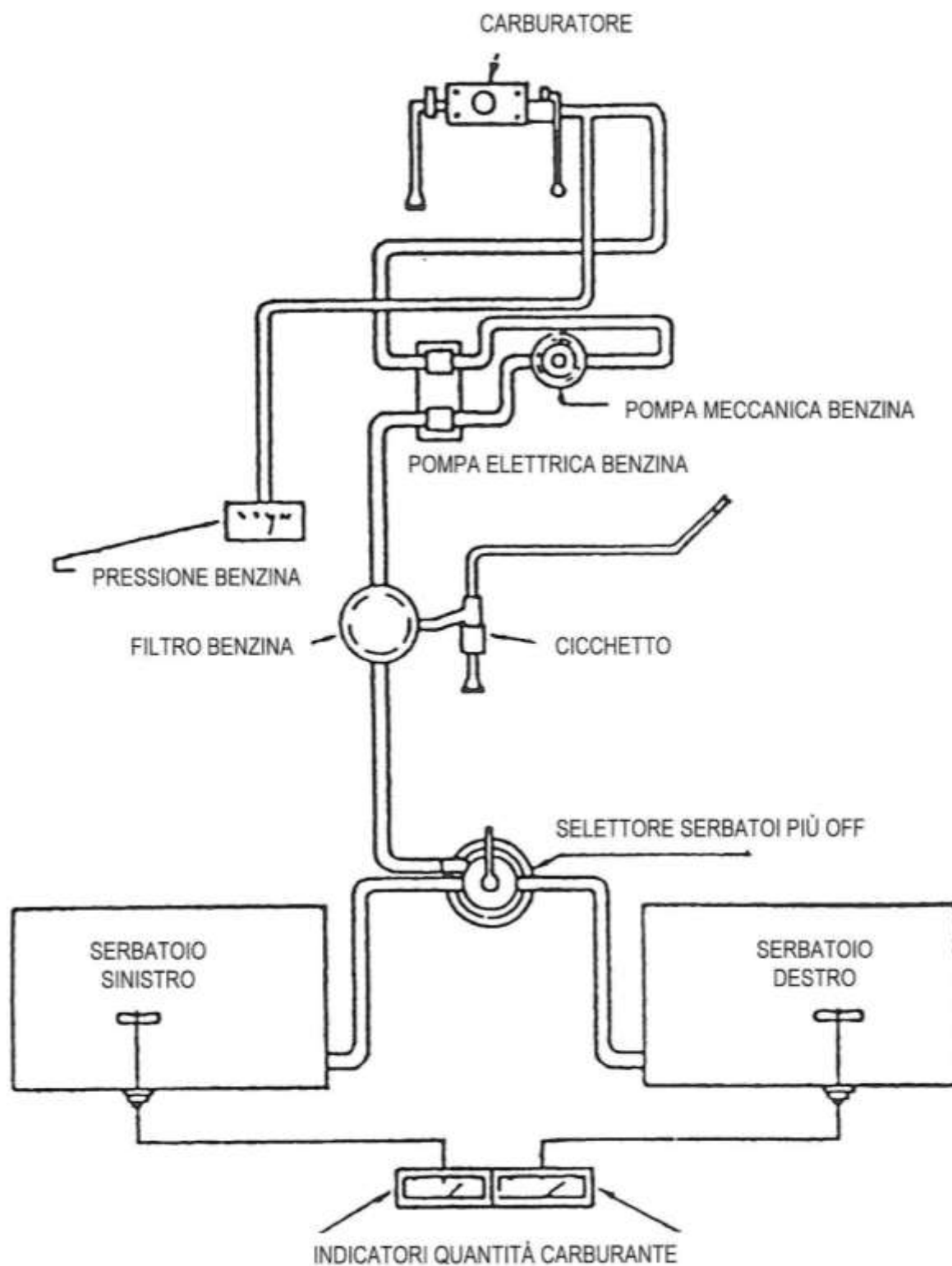


pressione carburante



indicatore carburante dx

SCHEMA CIRCUITO DI ALIMENTAZIONE



IMPIANTO ELETTRICO

L'impianto elettrico comprende un alternatore da 12 V, 60 A, la batteria, il regolatore di tensione, un relè di sovratensione, un relè contattore principale. La batteria ed il relè contattore principale sono situati sotto il pavimento del compartimento bagagli. Vi si accede per manutenzione o ispezione alzando il pannello di fondo alla cabina. Il regolatore di tensione ed il relè di sovratensione sono montati nella parte anteriore sinistra della fusoliera, dietro il cruscotto. Gli interruttori elettrici sono situati verso il centro del cruscotto e gli interruttori automatici di protezione si trovano nella parte destra in basso del medesimo (vedi cruscotto sezione 1). Gli interruttori automatici scattano in fuori in caso di malfunzionamento, in tal caso spingerli in dentro per reinserirli dopo almeno 2 minuti per consentirne il raffreddamento. Ogni interruttore ha una targhetta che riporta l'impianto protetto e il carico in Ampere. Un interruttore con reostato, situato sulla destra del pannello interruttori, comanda le luci di navigazione e permette di regolare l'intensità di illuminazione del cruscotto. La dotazione standard di accessori elettrici comprende il motorino di avviamento, la pompa elettrica del carburante, l'avvisatore di stallo, l'accendi sigari e l'amperometro. Le luci di navigazione, il faro rotante anticollisione, il faro di atterraggio e l'illuminazione del cruscotto vengono forniti su richiesta. (Sui nostri A/M sono installati). Sono previsti i circuiti per l'installazione di un impianto completo di radiocomunicazione e navigazione (Sui nostri A/M è installato). L'alternatore presenta molti vantaggi rispetto alla dinamo. Il principale è rappresentato dalla capacità di generare piena potenza anche a bassi regimi di rotazione del motore, e ciò consente un miglior funzionamento delle apparecchiature elettriche e radio. Poiché l'alternatore fornisce potenza continuamente, la batteria verrà caricata quasi con continuità. Ciò faciliterà gli avviamenti con temperatura bassa. Nell'impianto elettrico del Cherokee l'amperometro indicherà il carico in Ampere, collegato all'alternatore. Quando tutte le apparecchiature elettriche, tranne l'interruttore principale, sono disinserite, l'amperometro indicherà la quantità di corrente assorbita dalla batteria per la carica. Man mano che le apparecchiature elettriche vengono inserite, la corrente erogata dall'alternatore aumenterà e verrà indicata dall'amperometro. Questa indicazione comprenderà sempre la corrente di carica della batteria. Il carico massimo continuo con tutti gli apparati radio accesi è di circa 30 Ampere. Questa è l'indicazione che l'amperometro fornirà continuamente in queste condizioni di volo, con in più circa 2 Ampere di assorbimento per una batteria già carica. L'interruttore generale è diviso in due parti: la metà di sinistra comanda il relè contattore principale e la metà di destra inserisce in circuito l'alternatore. Le due metà dell'interruttore sono interconnesse in modo che l'alternatore non può essere inserito senza batteria. Per il funzionamento normale occorre che entrambe le parti dell'interruttore generale siano nella posizione ON. Se né l'uno né l'altro sono chiusi, portare nella posizione OFF per trenta secondi l'interruttore < ALT > allo scopo di reinserire il relè di sovratensione. Se l'amperometro persiste nel non indicare corrente, portare su OFF l'interruttore < ALT >, ridurre al minimo il carico elettrico e terminare il volo appena possibile atterrando sul più vicino aeroporto. Non decollare con la batteria completamente scarica, poiché sono necessari 3V per l'eccitazione dell'alternatore.



PANNELLO BREAKERS

PANNELLO STRUMENTI

Il pannello strumenti (Vedi sezione 1) può accogliere strumenti e avionica per voli VFR. L'equipaggiamento radio è montato al centro e sul lato destro del cruscotto, e gli strumenti di navigazione sono a sinistra. Gli strumenti del motore, (Indicatore pressione carburante, temperatura olio, pressione olio), sono posti a sinistra della piantana. L'amperometro è posto sul cruscotto in basso a destra del gruppo manette. Il conta giri con orometro è posto a sinistra del gruppo manette in basso. I Breakers sono disposti a destra in basso, mentre gli interruttori impianti sono posti al centro del cruscotto. L'impianto di riscaldamento ed anti-appannamento è posto a destra. L'equipaggiamento di navigazione comprende: la bussola, il termometro, l'anemometro, l'altimetro, il variometro. Gli strumenti giroscopici: direzionale e turn coordinator (Viro sbandometro). Il direzionale funziona grazie alla depressione di aria fornita dalla pompa a vuoto trascinata dal motore. Il turn coordinator funziona elettricamente, e viene inserito tutte le volte che l'interruttore batteria è su ON. (Un Breaker turn coordinator è posto a protezione dell'impianto).

Al centro del pannello strumento è installato un Garmin G5 utilizzato come PFD.



IMPIANTO A DEPRESSIONE (VACUUM SYSTEM)

L'impianto vacuum serve per far funzionare lo strumento giroscopico: direzionale. Esso è costituito da una pompa a vuoto trascinata dal motore, un regolatore, un filtro, un indicatore di depressione, tubazioni. La pompa vacuum è del tipo a secco, con alberino a rottura prestabilita per proteggere il motore. L'indicatore di vuoto (VACUUM INDICATOR) serve per controllare il funzionamento dell'impianto ed è posto a destra del cruscotto. Una diminuzione di pressione dopo che l'impianto ha indicato per un certo tempo valori costanti, può significare: filtro sporco, perni sporchi (attriti), malfunzionamento del regolatore, o perdite dalle tubazioni. Pressione ZERO può indicare: sganciamento o rottura della pompa, linea di alimentazione interrotta, indicatore in avaria. Il regolatore di vuoto serve a proteggere gli strumenti giroscopici. Il valore normale di vuoto è: 5 ± 1 (Pollici di Mercurio), che permette un regolare funzionamento del girodirezionale. Una regolazione di vuoto più accentuata, può danneggiare il girodirezionale perché lo fa girare più velocemente. Una regolazione di vuoto meno accentuata, fa sì che il girodirezionale diventi inattendibile (Precessionano). Il regolatore è posto dietro il pannello strumenti.

In quota (oltre 12000 Ft.) ed a bassi giri motore, anche se la regolazione del vuoto è normale, si possono avere indicazioni non corrette dagli strumenti giroscopici. Questo è normale e non va considerato come una avaria.



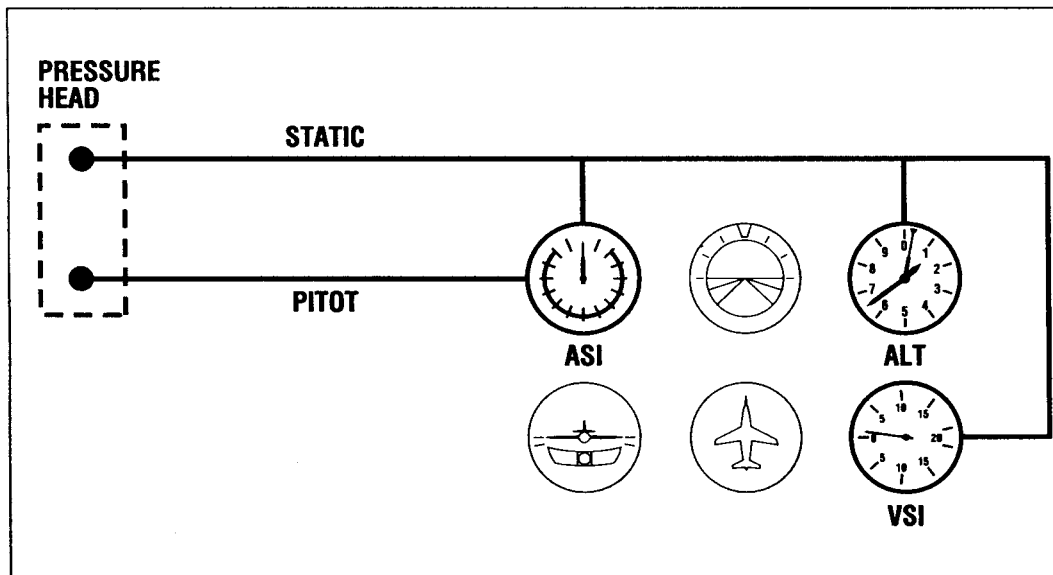
GIRODIREZIONALE



VUOTOMETRO

IMPIANTO PITOT (PRESA STATICA E DINAMICA)

La presa TOTALE alimenta l'ANEMOMETRO. La presa STATICA alimenta l'ANEMOMETRO, l'ALTIMETRO e il VARIOMETRO. Entrambe le sorgenti di pressione sono ubicate sul PITOT sotto la semi-ala sinistra e vengono poi differentemente indirizzate ai vari strumenti a capsula. Sui nostri velivoli non sono previste prese statiche alternate né riscaldamento al PITOT per evitare formazioni di ghiaccio. In caso di otturazione (sporcizia, insetti) dei fori calibrati o in caso di ghiaccio si perdono quindi le indicazioni degli strumenti a capsula. E' obbligatorio dopo ogni volo inserire la protezione del PITOT per prevenire l'otturazione delle prese, ricordando che dovrà essere rimossa durante i controlli PRE-VOLO.



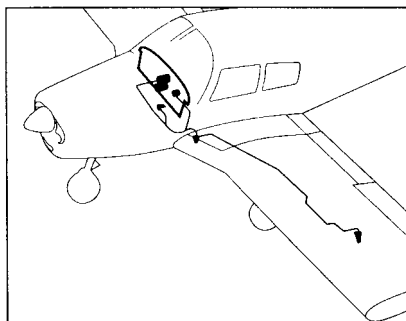
ANEMOMETRO



ALTIMETRO



VARIOMETRO



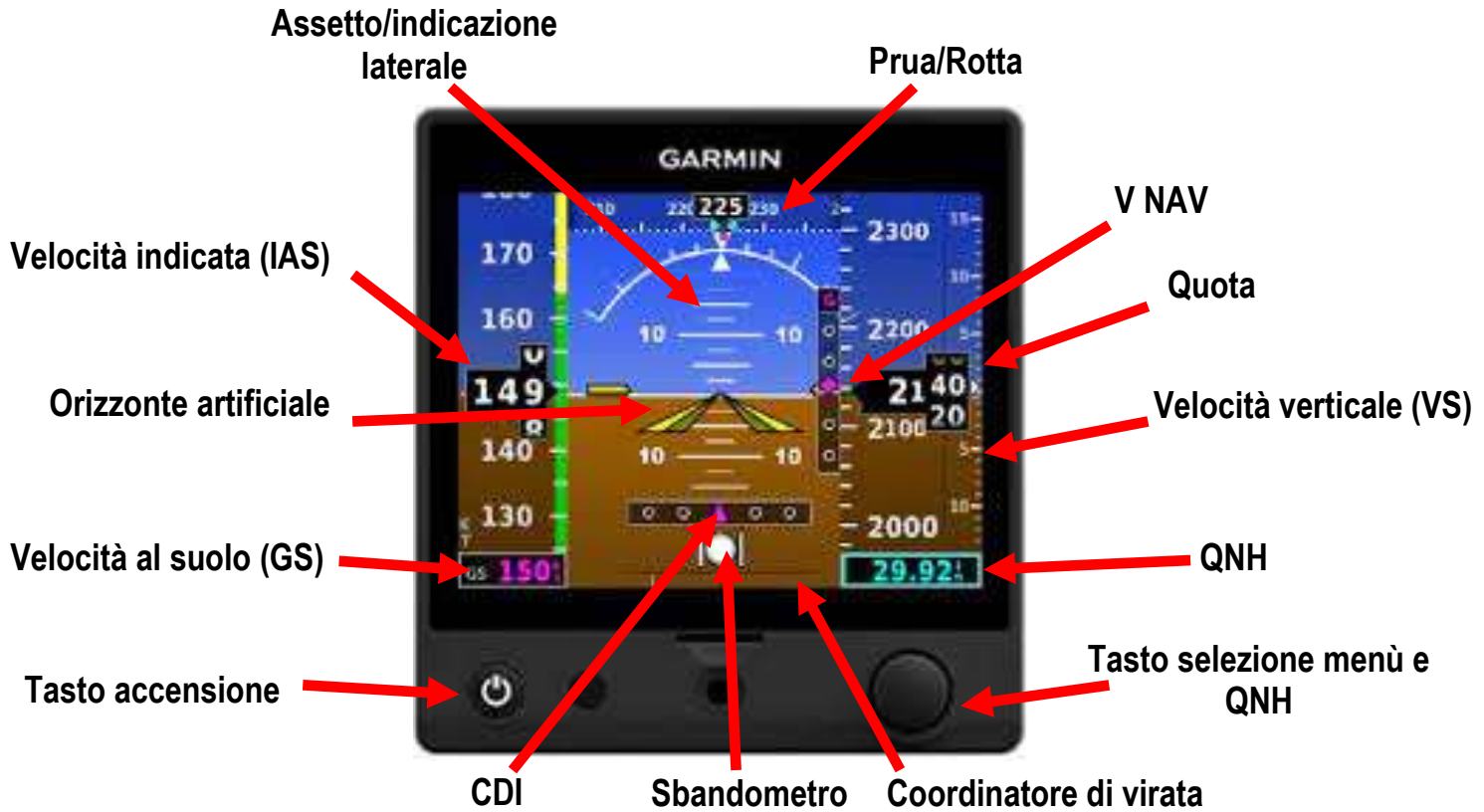
Impianto PITOT-STATICHE



Pitot sotto ala sinistra

GARMIN G5

Gli aeromobili I-FOGS e I-ICES sono equipaggiati con un Garmin G5 che sostituisce la strumentazione tradizionale. Esso verrà utilizzato come Primary Flight Display (PFD).

PRIMARY FLIGHT DISPLAY (PFD)

NOTA1: Il PFD è un moderno strumento di bordo che racchiude e rende visualizzabili tutte le informazioni base del volo.



ATTENZIONE: Solitamente il G5 è alimentato dal BUS elettrico del velivolo, ma in caso di avaria è dotato di batteria ausiliaria.

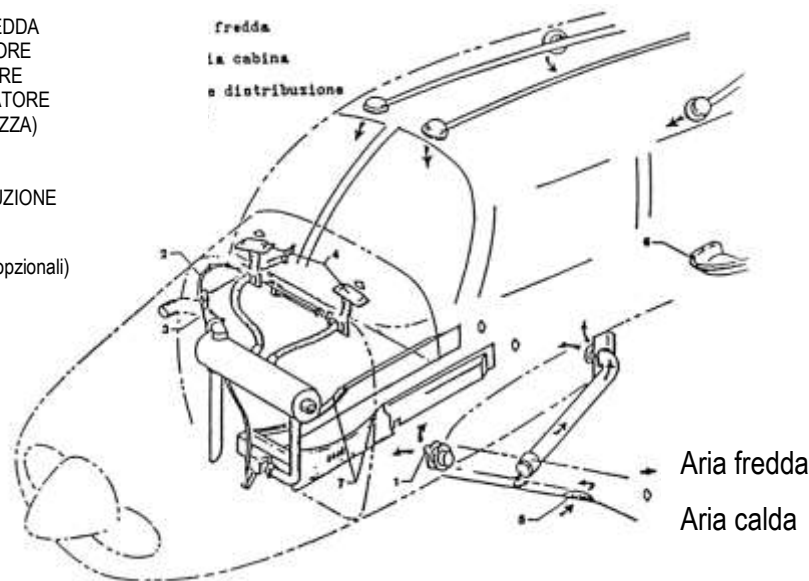


IMPIANTO DI RISCALDAMENTO E DI VENTILAZIONE

Il riscaldamento per l'interno della cabina e per lo sghiacciamento del parabrezza viene assicurato da uno scambiatore di calore collegato all'impianto di scarico del motore. L'entità del riscaldamento richiesto viene regolata per mezzo dei comandi situati all'estremità destra del cruscotto. Nel caso che si avvertissero odori anormali, il riscaldamento deve essere immediatamente chiuso e l'impianto ispezionato per individuare eventuali anomalie. Il flusso d'aria può essere regolato per la distribuzione verso i posti anteriori ed i posteriori manovrando le leve poste al termine dei condotti, vicino alla consolle centrale (se installate). Sul bordo d'attacco delle ali, all'intersezione tra la parte dritta e quella rastremata, sono poste le prese d'aria per la ventilazione in cabina. Un aeratore regolabile è situato vicino ad ogni sedile, sul fianco della cabina, vicino al pavimento. Lo scarico dell'aria di cabina avviene attraverso una bocchetta d'uscita situata sotto il pavimento in corrispondenza del sedile posteriore.

- 1 REGOLAZIONE ARIA FREDDA
- 2 COMANDO SGHIACCIATORE
- 3 COMANDO RISCALDATORE
- 4 USCITA ARIA SGHIACCIATORE (SBRINATORE PARABREZZA)
- 5 PRESA ARIA FREDDA
- 6 SCARICO ARIA CABINA
- 7 REGOLAZIONE DISTRIBUZIONE ARIA CALDA

(Le bocchette sul soffitto sono opzionali)



CABINA DI PILOTAGGIO

I sedili anteriori possono scorrere avanti ed indietro per poterne regolare la posizione, e gli schienali possono essere più o meno inclinati, consentendo miglior comfort per gli occupanti e facilitando l'accesso a bordo e l'uscita, per i posti posteriori. I sedili anteriori sono dotati di cinture di sicurezza ventrali più una a bandoliera, i sedili posteriori hanno solo la cintura ventrale. La porta cabina ha una chiusura laterale che si blocca automaticamente tirando la porta stessa, ed un gancio superiore che deve essere bloccato (posizione LATCH) per ogni operazione di volo.

COMPARTIMENTO BAGAGLI

Sono previste due aree per il carico bagagli (Vedi sezione 6), che però prevedono la rinuncia al trasporto di passeggeri sui sedili posteriori.

MISCELLANEA

AVVISATORE DI STALLO

L'approssimarsi dello stallo è segnalato da un avvisatore luminoso (Rosso) posto a sinistra del pannello strumenti, che viene attivato 5-10 MPH prima dello stallo da una aletta posta sul bordo d'attacco dell'ala sinistra.



ELT (Emergency Locator Transmitter)

Un trasmettitore localizzatore di emergenza è installato in fusoliera, l'antenna è posta sul dorso della fusoliera stessa ed i comandi sono sul cruscotto. In caso di atterraggio violento o di incidente, il trasmettitore si attiva automaticamente sulla frequenza di emergenza 121.50 (Frequenza radio goniometrabile dagli enti del soccorso aereo) e sulla frequenza satellitare 406, oppure può essere posto in funzione dal PILOTA premendo il pulsante rosso sul pannellino; l'attivazione viene confermata dal lampeggiare della spia rossa e per resettare il sistema premere il tasto nero.



NOTA1: RADIO GONIOMETRABILE significa che è possibile individuare la posizione del trasmettitore tramite una serie di stazioni che rilevano la provenienza delle onde radio. La frequenza satellitare trasmette immediatamente le coordinate GPS dell' ELT agli enti di soccorso.

TARGHETTA DI IDENTIFICAZIONE A/M

La targhetta con i dati del dell'A/M è situata sulla coda a sinistra davanti allo stabilizzatore.



APPARATI RADIO E DI NAVIGAZIONE

L'apparato è composto da una parte radio rice-trasmittente (COM) ed una parte di ricezione apparati di navigazione (NAV) per la ricezione di stazioni VOR; i velivoli sono sprovvisti di un pannello audio (è quindi utilizzabile solo la COM1) e di un interruttore generale dell'avionica; per questo motivo gli apparati vanno accesi singolarmente.

RADIO MODELLO KING KX155TSO

L'apparato radio King KX155TSO è composto da due unità distinte tra loro, la parte COM a sinistra e la NAV a destra.

PARTE COM:



1. Interruttore ON/OFF/TEST + Selettore volume COM:
Ruotando in senso orario si accende l'apparato COM e NAV; continuando a ruotare il pomello si aumenta il volume della radio (parte COM); tirando il pomellino è possibile effettuare il TEST (rumore di fondo).
2. Selettore frequenza: il tamburo grande seleziona 1 MHZ, il tamburo piccolo seleziona 50 KHZ, tirando il tamburo piccolo si selezionano i 25 KHZ. La frequenza impostata compare nella schermata di destra STBY (posizione n.5); da qui verrà attivata in posizione USE tramite il pulsante di cambio frequenza n.3.
3. Pulsante cambio frequenza.
4. Indicatore frequenza selezionata.
5. Indicatore frequenza standby.

PARTE NAV:



6. Selettore volume NAV:
Ruotando in senso orario si aumenta il volume della parte NAV; tirando il pomellino e aumentando il volume è possibile sentire il nominativo in codice morse della frequenza selezionata.



7. Selettore frequenza: il tamburo grande seleziona 1 MHZ, il tamburo piccolo seleziona 50 KHZ; la frequenza impostata compare nella schermata di destra detta STBY (posizione n.10); da qui verrà attivata in posizione USE tramite il pulsante di cambio frequenza n.8 .
8. Pulsante cambio frequenza.
9. Indicatore frequenza selezionata.
10. Indicatore frequenza standby.



NOTA1: Questo modello è attualmente installato come COM2, ma risulta inoperativo per la parte COM, ma utilizzabile solamente come NAV.

RADIO MODELLO TRIG TY96

Il modello TRIG TY96, a differenza di altri, è composto solo dall'apparato COM.



1. Interruttore ON/OFF/TEST + Selettore volume COM:
Ruotando in senso orario si accende l'apparato COM; continuando a ruotare il pomello si aumenta il volume della radio (parte COM); premendo il pomellino è possibile effettuare il TEST (rumore di fondo).
2. Selettore frequenza: il tamburo grande seleziona 1 MHZ, il tamburo piccolo seleziona 8.33 KHZ, premendo il tamburo piccolo si cambia la spaziatura da 25 KHZ a 8.33 KHZ. La frequenza impostata compare nella schermata di destra STBY (posizione n.5); da qui verrà attivata in posizione USE tramite il pulsante di cambio frequenza n.3.
3. Pulsante cambio frequenza.
4. Indicatore frequenza selezionata.
5. Indicatore frequenza standby.
6. Pulsante che rende possibile monitorare la frequenza in STBY, la frequenza in uso avrà comunque la precedenza.
7. Pulsante che rende possibile accedere ad un database di frequenze preimpostate.
8. Premendo il tasto PLAY si riascolta l'ultimo messaggio ATC.
9. Imposta automaticamente la frequenza 121.500 MHZ.
10. Spaziatura selezionata.



Sui velivoli è presente anche un VOR (VHF OMNIDIRECTIONAL RANGE), un radiorecettore tradizionale di frequenza da 108.00 a 117.95 MHz, spazati di 25KHZ, che utilizza le emissioni dei radiofari di terra Omindirezionali e Localizzatori ILS di pista.



1. Rosa graduata rotante
2. CDI: course deviation indicator, indicatore di deviazione dalla radiale selezionata
3. Indicatore glide
4. Bandierina di avviso TO/FROM/OFF del VOR/LOC
5. Bandierina di avviso ON/OFF del glide
6. OBS: omni-bearing selector, selettore di radiale

TRANSPONDER

I Piper PA28-140 sono equipaggiati con **TRANSPONDER TRIG TT31 e TT21**.

TRIG TT31



1. Interruttore:
 OFF: Apparato spento
 SBY: posizione STAND BY di riscaldamento, l'apparato va riscaldato due minuti prima del suo utilizzo e lasciato in questa posizione quando non in uso durante il volo.
 GND: posizione richiesta su alcuni aeroporti per identificare il velivolo al suolo
 ON: Quando interrogato dal Radar di terra trasmette il codice selezionato e quindi la posizione all'operatore Radar.
 ALT: Se l'aeromobile è dotato di Altimetro codificato, oltre alla posizione trasmette la quota riferita sempre alla regolazione altimetrica 1013.2 Hpa.
2. Pulsante "IDENT" : quando premuto (solo su richiesta dell'operatore Radar) invia momentaneamente un segnale di Identificazione supplementare per una più corretta Identificazione iniziale.
3. Pulsante FUNCTION: se premuto una volta fa comparire sul display (n.7) il tempo trascorso dall'accensione dell'apparato; premuto una seconda volta consente l'utilizzo di un cronometro che viene manovrato dal pulsante ENT (n.8). Premuto una terza volta consente la disattivazione del riporto della quota.
4. Tasto VFR: permette di passare automaticamente al codice VFR 7000.
5. Pulsante FLT/SQ: evidenzia in grande il nominativo e il codice selezionato
6. Selettore CODICE: permette di cambiare il codice transponder utilizzando il pulsante ENT
7. Display: visualizza le informazioni selezionate e trasmesse al suolo
8. Pulsante ENTER: serve a confermare ogni singolo numero impostato dal selettore n.6 e a passare da una funzione all'altra come selezionata dal pulsante n.3.
9. Pulsante BACK: serve a tornare al numero precedente del codice in caso di selezione errata.



TRIG TT21



1. Interruttore:
 OFF: Apparatto spento
 SBY: posizione STAND BY di riscaldamento, l'apparato va riscaldato due minuti prima del suo utilizzo e lasciato in questa posizione quando non in uso durante il volo.
 GND: posizione richiesta su alcuni aeroporti per identificare il velivolo al suolo
 ON: Quando interrogato dal Radar di terra trasmette il codice selezionato e quindi la posizione all'operatore Radar.
 ALT: Se l'aeromobile è dotato di Altimetro codificato, oltre alla posizione trasmette la quota riferita sempre alla regolazione altimetrica 1013.2 Hpa.
2. Pulsante "IDENT" : quando premuto (solo su richiesta dell'operatore Radar) invia momentaneamente un segnale di Identificazione supplementare per una più corretta Identificazione iniziale.
3. Pulsante FUNCTION: se premuto una volta fa comparire sul display (n.6) il tempo trascorso dall'accensione dell'apparato; premuto una seconda volta consente l'utilizzo di un cronometro che viene manovrato dal pulsante ENT (n.7). Premuto una terza volta consente la disattivazione del riporto della quota.
4. Tasto VFR: permette di passare automaticamente al codice VFR 7000.
5. Selettore CODICE: permette di cambiare il codice transponder utilizzando il pulsante ENT
6. Display: visualizza le informazioni selezionate e trasmesse al suolo
7. Pulsante ENTER: serve a confermare ogni singolo numero impostato dal selettore n.5 e a passare da una funzione all'altra come selezionata dal pulsante n.3.



NOTA1: Per tutti gli strumenti, apparati COM, NAV, TRANSPONDER sopra indicati: si rimanda ai singoli manuali forniti dai rispettivi costruttori, così da avere una maggior completezza delle informazioni e delle procedure di utilizzo.

Sezione 8 – Tecnica di pilotaggio





STALLO

L'approssimarsi dello stallo è indicato da un avviso visivo che è attivato 5/10 MPH prima di raggiungere l'incidenza di stallo. Si noteranno anche leggere vibrazioni alla struttura e un leggero movimento picchiante. La velocità di stallo a 2150 libbre (Max), senza potenza, a fattore di carico =1, con flaps completamente estesi è di 55 MPH, con flaps retratti è di 64 MPH. La perdita di quota durante lo stallo senza potenza è di circa 200 piedi, ma dipende anche dalla configurazione e dalla potenza applicata nel recupero.



NOTA1: l'avvisatore di stallo non funziona se il "MASTER SWITCH" (interruttore BAT+ALT) è su OFF.

OPERAZIONI IN ARIA TURBOLENTA

Per tutti gli A/M, quando si opera o si prevede di operare in aria turbolenta, ridurre la velocità al di sotto della V_a (vedi capitolo due), per ridurre i carichi determinati da raffiche di vento, o da aumenti di velocità che possono verificarsi a causa della turbolenza. Il volo durante i temporali o in moderata o severa turbolenza è da evitare.



NOTA1: Variazioni di velocità e/o di quota vanno corrette con gradualità e dolcezza, non contrastando molto le variazioni d'assetto per non aggiungere carichi aerodinamici alle sollecitazioni di raffica.

MANOVRE

L'A/M è approvato per alcune elementari manovre acrobatiche a condizione che il Peso e il Centraggio siano entro i limiti approvati (vedi capitoli sui limiti ed il calcolo). Le manovre approvate sono:

- Vite
- Virata stretta
- Otto lento
- Chandelles

La vite intenzionale è proibita con aeromobile configurato in categoria NORMAL, è però ammessa in categoria UTILITY. In categoria NORMAL le manovre approvate sono: l'Otto Lento e la Chandelle, sempre che non si eccedano 60° di banco e/o 30° di pitch. Per la velocità d'entrata vedi sezione 2 Limitazioni.

VITE

L'aeromobile può effettuare la vite intenzionale solo con flaps completamente retratti.

Prima di entrare in vite occorre:

- I posti posteriori non devono essere occupati per mantenere il centraggio nel settore UTILITY come richiesto dal manuale (vedi capitolo Caricamento e Centraggio).
- Prima della vite assicurarsi che tutti gli oggetti in cabina siano rimossi o fissati. Le cinture e bretelle dei posti non occupati devono essere fissate strettamente.
- Controllare anche che i sedili siano bloccati e che la posizione degli stessi permetta la completa escursione dei comandi (Pedaliera e Volantino).
- Effettuare due virate di sicurezza a destra ed a sinistra di almeno 45° d'ampiezza per accertarsi che l'area circostante sia libera.
- Inserire la pompa elettrica. Selezionare il serbatoio più pieno. Inserire l'aria calda al carburatore (se necessaria).
- La vite va effettuata ad una quota che permetta il completo recupero ad una quota non inferiore a 3000 piedi AGL, da mantenere come margine di sicurezza.



- Un giro di vite, se eseguito correttamente, comporterà una perdita di circa 1000 – 1500 piedi di quota.



NOTA1: Sei giri di vite sono quelli richiesti dalla certificazione dell'aeromobile.

L'aeromobile deve essere trimmato per una velocità di 85 MPH senza potenza, prima di entrare nello stallo che precede la vite. Questa velocità permette di avere un buon compromesso tra velocità e la forza di gravità "G" dopo la rimessa.

ENTRATA IN VITE:

Entrare in vite senza potenza riducendo la velocità di circa 2 KTS il secondo sino allo stallo. Il timone di profondità deve essere tutto a cabrare, ed il timone di direzione, applicato a fondo corsa verso la direzione desiderata. Questa configurazione, compreso la manetta chiusa, deve essere mantenuta per tutta la vite. Gli alettoni devono essere mantenuti in posizione neutra durante la vite e la rimessa, perché gli alettoni alterano la vite sino a peggiorarne la rimessa.

RIMESSA DALLA VITE:

- Applicare e mantenere il timone di direzione a fondo corsa, nella posizione opposta alla direzione della vite.
- Quando la pedaliera raggiunge il fondo corsa, portare con decisione il volantino tutto avanti e tenersi pronti a rilasciare la pressione del volantino quando lo stallo è interrotto.
- Come cessa la rotazione, centralizzare il timone di direzione e richiamare dolcemente per interrompere la discesa.

Una rimessa normale richiede circa da ½ a 1 giro di vite. Una rimessa sbagliata può far aumentare i giri d'auto rotazione e quindi la quota persa nella rimessa.

ULTERIORI CONSIGLI SULLA VITE:

Per l'entrata in vite, l'applicazione di tutto il timone di profondità e di direzione prima dello stallo è sconsigliata a causa di grandi variazioni sull'asse longitudinale (PITCH) durante l'ingresso e la prima parte della vite. Come conseguenza i primi 2 – 3 giri saranno soggetti ad oscillazioni pronunciate.

Per la rimessa dalla vite, la procedura raccomandata è stata studiata per minimizzare la perdita di quota e controllare meglio la rimessa. Un ritardo di circa 1 secondo (pari a circa ½ giro di vite) nell'applicazione dell'equilibratore in avanti rispetto al timone di direzione a fondo corsa è accettabile; tuttavia il tempo di rimessa dipende dall'entità di questo ritardo. In tutte le manovre di rimessa, il volantino deve essere portato con decisione in avanti, fino allo stop se necessario. Questo è di vitale importanza perché la vite può indurre il Pilota a "dimenticarsi" di portare il comando in avanti e lasciarlo neutro. L'effetto dell'applicazione della procedura normale di rimessa può portare ad un accentuarsi della velocità di rotazione e dell'assetto a picchiare. Questa caratteristica indica che l'aeromobile sta rimettendosi dalla vite, e pertanto è essenziale mantenere la pedaliera a fondo corsa in direzione opposta alla vite, spingere e mantenere il volantino tutto in avanti sino a quando s'interrompe la vite. Dopo che si è applicata la normale procedura sono necessari circa mezzo giro o a volte un giro completo per la rimessa in volo normale.

MANOVRE SBAGLIATE:

L'aeromobile si rimetterà da una vite accidentale o da un'impropria manovra di rimessa, dopo che è stata applicata la procedura di rimessa raccomandata. Un'impropria applicazione della procedura può portare ad un aumento dei giri e dell'altitudine persa. Un ritardo superiore ad un giro nello spingere il volantino in avanti, può portare ad un aumento marcato della velocità di rotazione che potrebbe disorientare il Pilota. La rimessa dalla vite si avrà solo muovendo decisamente e mantenendo il volantino tutto avanti mentre la pedaliera deve essere a fondo corsa dal lato contrario alla vite. Se inavvertitamente si entra in questo tipo di vite, l'aumentata



velocità di rotazione può richiedere più giri del normale per l'uscita dalla vite dopo che il volantino ha raggiunto il fondo corsa in avanti. In certi tipi di vite si può avere un passaggio dalla vite ad una spirale picchiata nella quale la rapida rotazione continua ma l'indicazione di velocità aumenta. È importante riconoscere questa condizione. L'aeromobile non sta ruotando per la vite, ed il Pilota deve essere pronto a centralizzare la pedaliera prima che la velocità superi i 129 MPH, velocità di manovra (V_a).

PICCHIATA:

In molti casi la rimessa avviene prima che il volantino raggiunga la posizione tutta avanti. L'aeromobile assumerà un assetto picchiato non appena l'equilibratore riprende efficienza, e secondo la posizione del volantino, può essere necessario cabrare parzialmente con prontezza per evitare un assetto troppo picchiato e valori negativi di "g". Poiché l'aeromobile si rimette dalla vite con un certo assetto a picchiare, la velocità aumenta rapidamente. La pedaliera deve essere centralizzata non appena la rotazione si ferma. Ritardare a centralizzare la pedaliera porterà ad un'imbardata ed a "scodinzolamenti". Se il timone non è centralizzato è possibile oltrepassare la velocità di manovra di 129 MPH con possibili danni strutturali.

MOTORE:

Normalmente il motore continuerà a funzionare durante la vite, anche se qualche volta molto lentamente. Se il motore si ferma, prima della rimessa dalla vite, è probabile che riparta per l'effetto del vento. Se l'elica si è fermata, assumere una velocità di 85 MPH e rimettere in moto con lo starter.

SOMMARIO PRESTAZIONI

Le prestazioni sotto indicate valgono per l'aeromobile in configurazione NORMAL, al peso massimo, in condizioni standard di temperatura ed al livello del mare (S.L.). Ogni condizione di volo al di fuori delle predette, comporterà ovviamente cambiamenti nelle rispettive prestazioni.

Corsa di decollo (flaps 0°)	800 ft (245 m)
Distanza di decollo (flaps 0°)	1700 ft (520 m)
Velocità di miglior rateo di salita	$V_Y = 85$ MPH
Rateo massimo di salita	600 ft/min
Quota massima tangenza pratica	14300 ft
Quota massima tangenza teorica	16800 ft
Velocità massima	$V_{NE} = 171$ MPH

PRESTAZIONI OTTIME DI CROCIERA

Livello del mare 75% potenza in atmosfera standard	TAS = 121 MPH
Quota 7000 ft 75% potenza in atmosfera standard	TAS = 132 MPH

CONSUMI

Consumo al 75% potenza (BEST POWER)	8.4 USGal/h
Consumo al 65% potenza (BEST POWER)	7.2 USGal/h
Consumo al 55% potenza (Max. autonomia oraria)	6.2 USGal/h



AUTONOMIA

Con 36 U.S.gal. - Best Power:

Potenza impiegata 75% al livello del mare	490 SM
Potenza impiegata 75% a quota 7000ft	540 SM
Potenza impiegata 55% al livello del mare	600 SM
Potenza impiegata 55% a quota 10000ft	670 SM (miglior autonomia)



STRUMENTI MOTORE E IMPIANTI

Gli strumenti dell'aeromobile hanno archi e segni colorati il cui significato è il seguente:

ARCO VERDE = Campo normale d'impiego.

ARCO GIALLO = Campo precauzionale di funzionamento.

LINEE ROSSE = Limiti massimi o minimi da non superare mai.

ANEMOMETRO

L'anemometro di bordo è uno strumento a capsula, che permette di determinare la Velocità Indicata dell'aeromobile, in miglia statutarie per ora (MPH) (nella scala esterna). È disponibile per riscontro anche una scala interna in miglia nautiche (Kt).

(1 SM miglio statuario = 1609 m).

(1 NM miglio nautico = 1852 m).



ARCO VERDE	È il campo <u>normale</u> con flaps 0° Il valore più elevato è la velocità massima normale. Il valore più basso è la velocità di stallo con Flaps 0° (Fattore 1g).
ARCO BIANCO	È il campo <u>normale</u> di velocità per l'estensione e l'uso dei Flaps. Il valore più elevato è la velocità massima per l'estensione dei Flaps. Il valore più basso è la velocità di stallo con Flaps Full Down (fattore di carico 1g).
ARCO GIALLO	Campo di velocità precauzionale (Da non usare in aria turbolenta). In questo campo di velocità le manovre devono essere dolci per non danneggiare le strutture, ed i comandi non devono essere usati a fondo corsa.
LIMITE ARCO VERDE/GIALLO	Velocità massima operativa.
LINEA ROSSA	Velocità da <u>non superare mai</u> .



VELOCITÀ CARATTERISTICHE

DECOLLO:	
Velocità di rotazione normali operazioni:	$V_R = 65 \text{ MPH}$
Velocità di rotazione campo corto:	$V_R = 55 \text{ MPH}$
Velocità di salita ripida:	$V_X = 74 \text{ MPH}$
Velocità di salita rapida:	$V_Y = 85 \text{ MPH}$
VELOCITÀ IN CIRCUITO:	
Velocità massima per l'estensione e uso dei flaps:	$V_{FE} = 115 \text{ MPH}$
Velocità minima di avvicinamento e finale (full flaps)	$V_{ref} = 70 \text{ MPH}$
Velocità normale di avvicinamento finale full flaps (più eventualmente correzione vento):	$V_{ref} = 80 \text{ MPH}$
Velocità di miglior glide (massima efficienza, configurazione pulita):	$V_{Emax} = 83 \text{ MPH}$
Velocità di discesa da crociera con motore, in aria calma, con variometro -750 ft/min:	$V = 110 \text{ MPH}$
Velocità di manovra a peso massimo (2325 lbs):	$V_a = 129 \text{ MPH}$
Velocità massima strutturale di crociera (da non superare in aria turbolenta):	$V_{NO} = 140 \text{ MPH}$
Velocità massima da non superare mai:	$V_{NE} = 171 \text{ MPH}$
Velocità di stallo full flaps:	$V_{S0} = 55 \text{ MPH}$
Velocità di stallo in configurazione pulita:	$V_{S1} = 64 \text{ MPH}$

LIMITI VENTO:	
Massima componente vento al traverso:	15 KT
Massima componente vento in coda da manuale:	10 KT



NOTA1: Verificare anche le limitazioni di vento dei singoli aeroporti. L'aeroporto di LIMA ha una componente massima di vento in coda pari a 5 KT.

TIPO DI OPERAZIONI

Quando opportunamente equipaggiato, l'aeromobile può essere utilizzato nelle seguenti operazioni:

VFR DIURNO

Il volo in condizioni di ghiaccio è PROIBITO. (Vedi manuale di volo).



NOTA1: Tutte le velocità del manuale sono velocità indicate espresse in MPH.



RIATTACCATA

La riattaccata è una manovra non usuale alla quale il Pilota deve essere sempre preparato nella fase di atterraggio.

Non avere alcuna remora nel riattaccare e ripresentarsi all'atterraggio se ci si accorge di:

- configurazione dell'A/M non è corretta,
- velocità in finale non è corretta,
- altezza non corretta,
- vento eccedente i limiti consentiti,
- pista occupata,
- ordine della torre
- etc...

Quando si valuta che l'atterraggio non è sicuro, RIATTACCARE.

La riattaccata può essere effettuata anche quando l'A/M ha già toccato la pista, in questo caso si parlerà di TOUCH & GO.

La procedura di riattaccata va saputa a memoria.



NOTA1: Non affrettarsi a comunicare alla Torre che abbiamo riattaccato perché il controllore ci ha in vista. Ritardare la chiamata radio a quota di sicurezza e quando la situazione è sotto controllo.

- La procedura per una corretta riattaccata è la seguente:
- Prendere la decisione di dover riattaccare;
- Portare la manetta tutta avanti: evitare di avanzare di colpo la manetta, ma dare TUTTA la potenza graduale e continua (2" minimo da idle a full);
- Se già non è stato fatto in precedenza, portare la leva dell'aria calda al carburatore in posizione OFF;
- Portare l'aereo in assetto tale da mantenere la velocità di almeno 75 MPH. Evitare di spanciare. Variare gradualmente l'assetto fino a quello di salita. Se l'A/M in finale era stato ben trimmato, il TRIM NON sarà in posizione corretta per il decollo. Quindi, dando potenza, si dovrà correggere con l'equilibratore ed il timone e successivamente trimmare;
- Retrarre dolcemente i flaps alla 1^a tacca, rimuovendo la 3^a tacca e poi la 2^a una alla volta. Prestare attenzione a non mettere a 0 i flaps;
- Se richiesta dalla situazione (aeromobile in decollo davanti a noi) e se ritenuta una manovra sicura, durante la riattaccata spostarsi sulla destra della pista con una leggera accostata in modo da tenere in vista il traffico appena decollato;
- A quota di sicurezza di almeno 300 ft AGL, procedere come per un normale decollo, e riportarsi in circuito per ritentare l'atterraggio.



AVARIA MOTORE E DISCESA DI EMERGENZA

Una improvvisa emergenza con perdita di potenza richiede da parte del Pilota la seguente condotta:

1. Ricerca di un campo di fortuna.
2. Dirigersi sopra di esso alla velocità di massima Efficienza.
3. Ricerca delle cause che hanno determinato la perdita di potenza, cercando di porvi rimedio.
4. Valutare la direzione del vento.

Stabilire una discesa alla massima efficienza in modo da centrare una posizione chiave per l'atterraggio alla quota giusta. Se la manovra ci porta alti sul campo dove intendiamo atterrare, spiralarci su di esso (ricordando che l'elica a mulinello aumenta la perdita di quota). Aggiustare la spirale in funzione della perdita di quota. La posizione chiave è simile alla posizione da cui si effettua normalmente l'avvicinamento e l'atterraggio senza potenza. E' molto difficile planare direttamente verso una superficie mentre è più facile valutare l'angolo di discesa spiralandosi su di essa. Esistono molte maniere per valutare la direzione del vento (fumo, onde di vento su di un campo, polvere, movimenti degli alberi). Stabilito il campo di fortuna, cercare di scoprire l'esistenza di ostacoli (linee elettriche ecc.) o l'esistenza di eventuali solchi o barriere. Se due campi appaiono abbastanza simili per l'atterraggio, sceglierne uno che tra l'altro assicuri la vicinanza di strade o case per avere un aiuto immediato. Usare i Flaps solo per aggiustare la pendenza finale. Se i Flaps erano estesi, retrarli sino a quando non si è raggiunta una posizione idonea alla loro estensione.

Procedura:

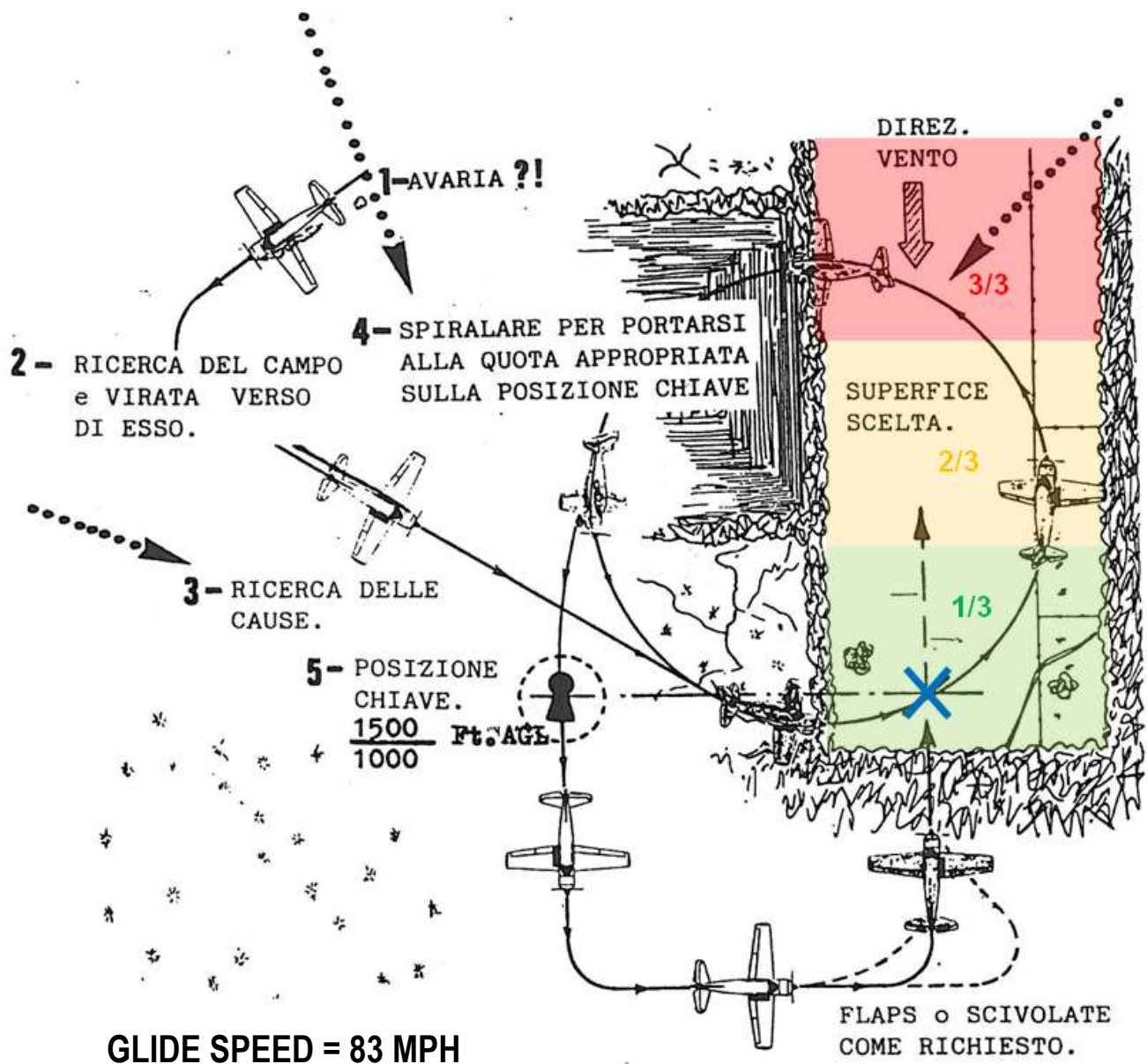
1. Dopo l'arresto del motore, lasciare regredire la velocità sino a quella di miglior glide (83 MPH) e stabilizzare la discesa a quella velocità trimmando l'aeromobile.
2. Dirigersi verso il campo prescelto e spiralarci su di esso, se possibile contattare l'ATC e informarlo dell'avaria e delle intenzioni.
3. Ricercare le cause dell'arresto del motore ricordando che in caso di ghiaccio il motore freddo non permette di rimuovere il ghiaccio dal carburatore. (Controlli A, B, C: Aria calda inserita, miscela ricca, pompa elettrica carburante ON, cambiare serbatoio, selettore magneti su BOTH o sul magnete che fornisce potenza).
4. Se il motore non riparte attivare l'ELT (pulsantino rosso); pianificare l'avvicinamento in modo da arrivare sulla posizione chiave un poco più alto del normale (ricordare che l'elica a mulinello o ferma incrementa la resistenza).
5. Suddividere mentalmente il campo prescelto in tre parti e pianificare l'atterraggio all'inizio del 2° terzo del campo stesso senza i Flaps.
6. Dopo la posizione chiave, o quando in finale, aggiustare la pendenza con i Flaps ed eventualmente con sciolate in modo da utilizzare tutto il prato, (atterraggio all'inizio del campo).
7. Quando si è certi dell'atterraggio, effettuarlo con tutti i Flaps (velocità minima) e secondo la normale tecnica di atterraggio.
8. Immediatamente prima dell'atterraggio "impacchettare" il motore, cioè spegnere tutti i rossi: master OFF, miscela OFF, magneti OFF, serbatoio carburante OFF; sbloccare la porta.
9. Subito dopo che l'aeromobile si è fermato, abbandonarlo.
10. Cercare di avvisare con il mezzo più rapido l'avvenuto atterraggio di emergenza, anche se si è provveduto ad attivare l'ELT, e/o fornire informazioni sui danni a persone o cose.



Errori di esercizio:

1. Cambiare spesso il campo prescelto.
2. Non mantenere la velocità di planata stabilita.
3. Non valutare il vento.

Se si deve effettuare un ammaraggio, cercare di effettuarlo vicino alla costa, ad una nave o barche, perché oltre ad avere soccorso immediato, si può valutare meglio la richiamata (il mare od il lago quando sono piatti in certe particolari condizioni di foschia, si comportano come uno specchio, rendendo difficoltosa la valutazione dell'altezza). Per gli aeromobili che hanno il carrello retrattile, effettuare l'ammarraggio con il carrello retrainato. Per gli aeromobili ad ala bassa, i Flaps dovrebbero essere a 0°.



USO DEL COMANDO ARIA CALDA AL CARBURATORE

Quando esistono condizioni di alta umidità, con temperatura esterna tra 20°F e 90°F (-10°C e +30° C) è possibile la formazione di ghiaccio al diffusore del carburatore, persino durante stagione calda.

A causa dell'alta velocità dell'aria che attraversa il venturi e dell'assorbimento di calore dovuto alla vaporizzazione della benzina, la temperatura nella camera di miscelazione può scendere anche di 20° C (70°F) al di sotto della temperatura di immissione. Se l'aria contiene una grande quantità di umidità, il processo di raffreddamento può causarne la precipitazione sotto forma di ghiaccio. Il ghiaccio inizia generalmente nelle vicinanze della valvola a farfalla e può rapidamente aumentare, causando un calo di potenza o l'arresto del motore. Il volo in vicinanza o dentro alle nubi o con umidità visibile, per esempio volando nella pioggia, è sicuramente causa evidente di possibile formazione di ghiaccio. Ricordare comunque che non è necessaria umidità visibile perché esista la possibilità di formazione di ghiaccio al carburatore. Un calo di potenza è evidenziato da un calo di giri (aeromobile con elica a passo fisso) od un calo di M.P. (per aeromobili con elica a passo variabile) che se non corretto può portare all'arresto del motore. Per evitare questo, tutti gli aeromobili sono equipaggiati con un sistema di preriscaldamento dell'aria che entra nel carburatore. In questo modo si aggiunge calore per compensare la caduta di temperatura dovuta alla vaporizzazione del carburante e la temperatura della camera di miscelazione sarà riportata al di sopra del punto di congelamento dell'acqua. Il riscaldatore è essenzialmente uno scambiatore di calore in cui l'aria calda dei tubi di scarico riscalda questa camera. Tenendo conto che il ghiaccio difficilmente si forma nel carburatore con potenze superiori al 75%, l'aria calda al carburatore è da evitare, con potenze uguali o superiori, perché si ha un calo di potenza e variazione del titolo della miscela. Inoltre un'alta temperatura di ammissione favorisce la detonazione e l'auto combustione, fenomeni che sono sempre da evitare perché dannosi per il motore.

OPERAZIONI A TERRA

L'uso dell'aria calda al carburatore a terra deve essere contenuto al minimo (in pratica solo durante le prove). Normalmente l'aria non passa attraverso filtri e quindi sabbia e polvere possono entrare nei cilindri rovinandoli.

DECOLLO

Il decollo e le operazioni con tutta la manetta aperta dovranno essere effettuati con il comando aria calda al carburatore tutto chiuso (OFF). La possibilità di ghiaccio con la farfalla tutta aperta è molto remota, tanto da poter essere ignorata.

SALITA

Quando si sale con manetta parzialmente aperta ed una potenza del 75% o più, l'aria calda al carburatore dovrebbe essere sulla posizione OFF. Tuttavia se si dovesse usare l'aria calda al carburatore per prevenire la formazione di ghiaccio, è possibile che il motore funzioni irregolarmente a causa dell'ulteriore arricchimento della miscela dovuto all'uso dell'aria calda al carburatore. Quando ciò accade impoverire con precauzione la miscela tramite il miscelatore di quel tanto che basta per far funzionare regolarmente il motore. Non continuare ad usare l'aria calda al carburatore quando si è fuori da condizioni di formazione di ghiaccio e prima di togliere il comando dell'aria calda al carburatore, portare il miscelatore su TUTTA RICCA.

OPERAZIONI IN VOLO

Normalmente l'aria calda al carburatore va lasciata su OFF. Quando si vola in zone con alta umidità (pioggia, neve, foschia, nebbia) indipendentemente dalla temperatura esterna, porre molta attenzione ad eventuali cali di potenza (abituarsi a frizionare la manetta per evitare che le vibrazioni ne cambino la posizione). La formazione di ghiaccio al carburatore è evidenziata da un calo di giri (RPM eliche a passo fisso) o da calo di MP e/o RPM (eliche a passo variabile). In questo caso applicare tutta l'aria calda al carburatore ed aprire tutta la manetta. Come conseguenza si avrà un ulteriore leggero calo di giri o MP, che è normale, ma che andrà riducendosi a mano a mano che il carburatore viene liberato dal ghiaccio.



ATTENZIONE: Se la formazione di ghiaccio è notevole, si può avere un momentaneo arresto del

motore della durata di alcuni secondi. Se l'elica gira ancora a mulinello il motore ritornerà a funzionare; in caso contrario azionare lo starter.

Quando non esistono più le condizioni per la formazione di ghiaccio, escludere l'aria calda al carburatore (OFF).



ATTENZIONE: Per gli aeromobili non equipaggiati con indicatore di temperatura aria al carburatore è raccomandato di NON usare il comando dell'aria calda in maniera parziale. Pertanto in caso di ghiaccio o di dubbio, usare tutto il comando dell'aria calda al carburatore.

DISCESA

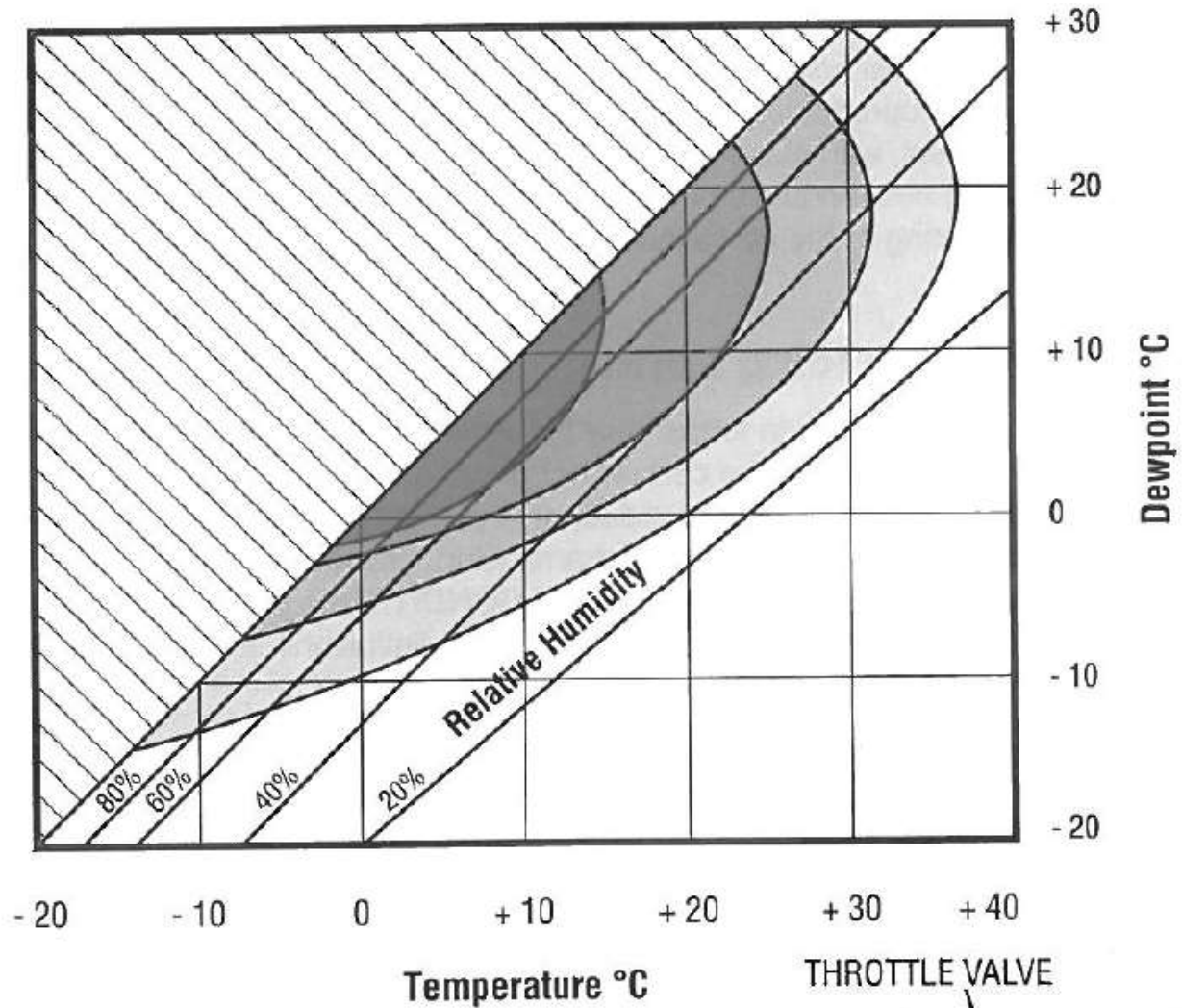
Con condizioni favorevoli alla formazione di ghiaccio, la posizione della farfalla del carburatore chiusa (manetta al minimo) è senza dubbio la condizione più favorevole alla sua formazione. Pertanto in caso di dubbio, a scopo preventivo, prima di iniziare la discesa inserire l'aria calda al carburatore e tenerla inserita, se necessario, per tutto l'avvicinamento ed il finale.

AVVICINAMENTO ED ATTERRAGGIO

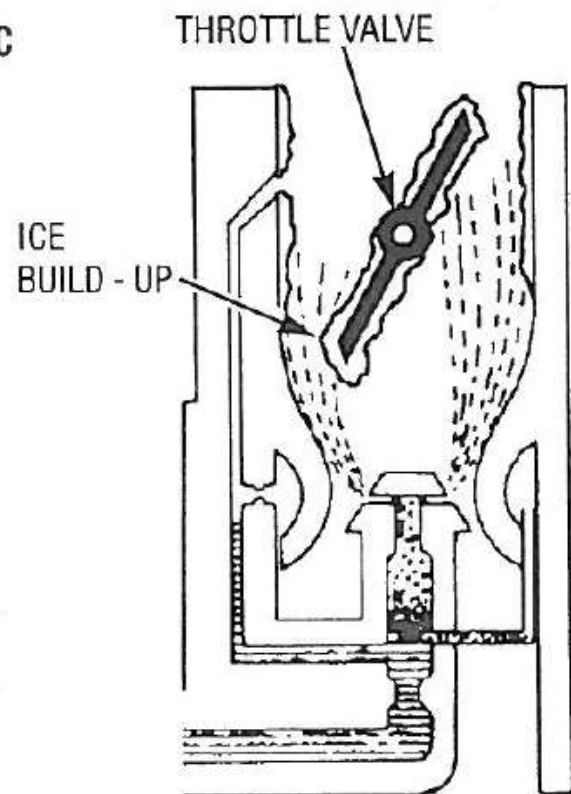
Nell'effettuare un avvicinamento l'aria calda al carburatore dovrebbe essere posizionata su OFF nel tratto finale, quando sicuri di raggiungere la pista anche in caso di una perdita di potenza. Questo garantisce di aver a disposizione la potenza massima in caso di riattaccata.



CONDIZIONI PER LA FORMAZIONE DI GHIACCIO AL CARBURATORE

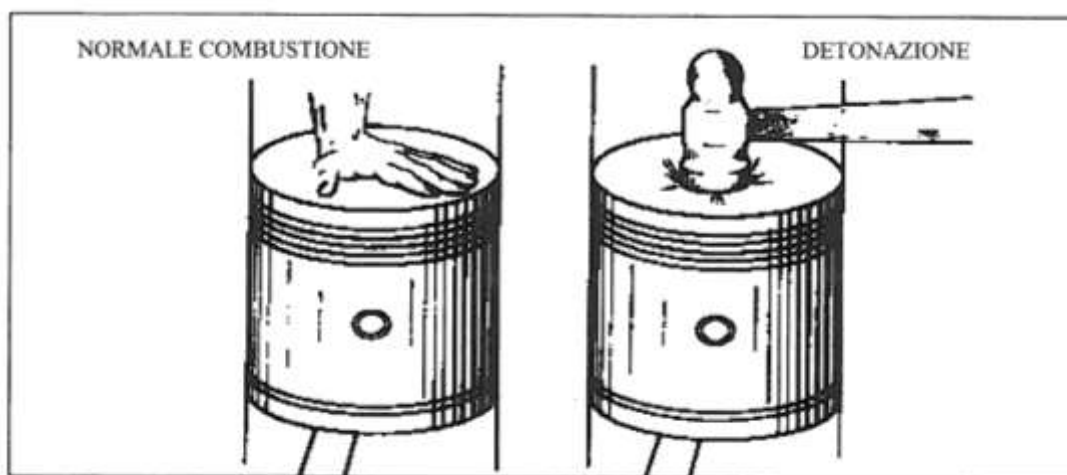


-  100% Relative humidity
-  Serious icing – any power
-  Moderate icing – cruise power
Serious icing – descent power
-  Serious icing – descent power
-  Light icing – cruise or descent power



USO DEL CORRETTORE DI MISCELA

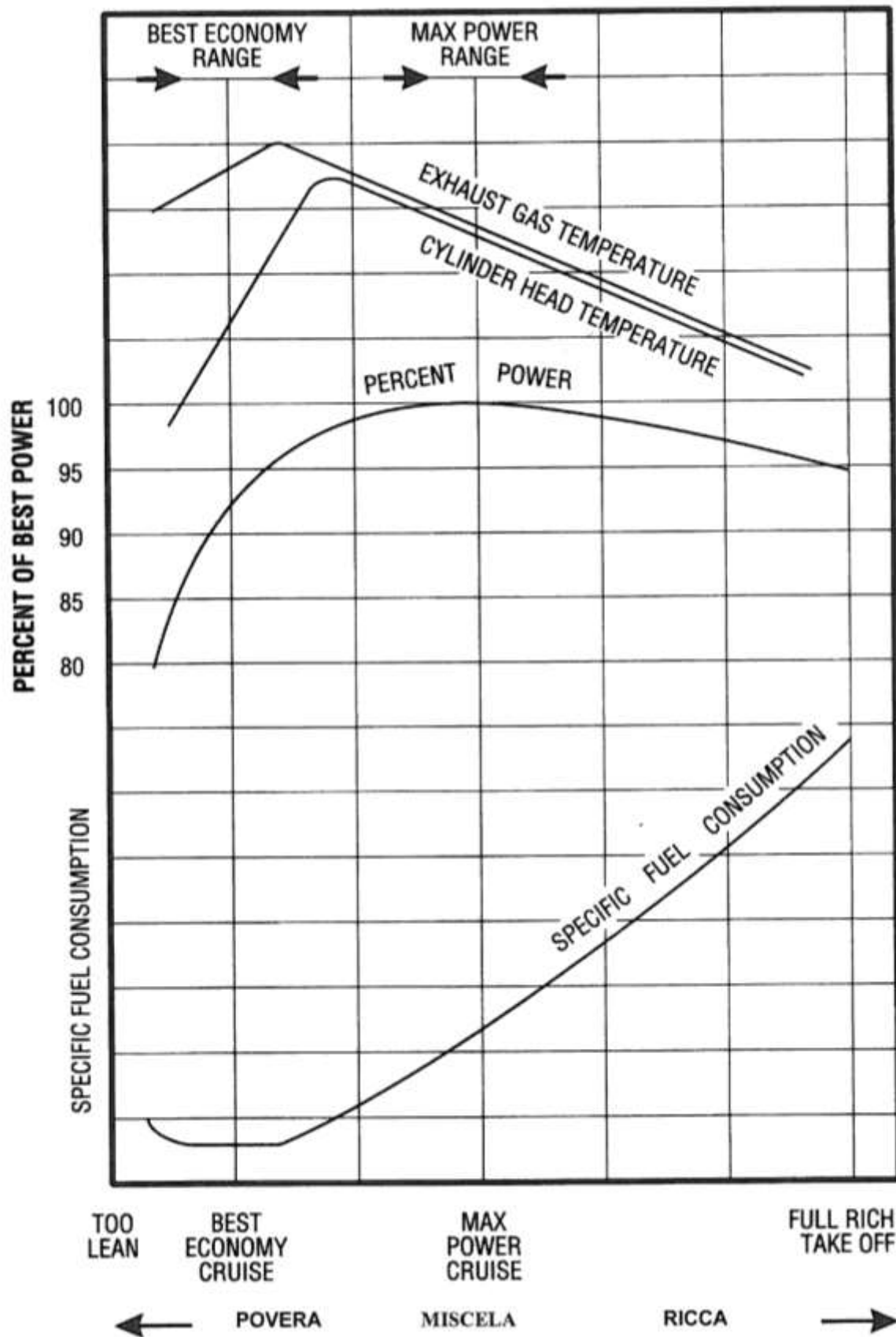
L'aeromobile è provvisto di un correttore di miscela, così il Pilota può regolare il flusso di aria e benzina che entra nel motore quando è necessario. La corretta miscelazione consente al motore di operare alla massima efficienza in termini di consumo. Con l'aumento dell'utilizzo della benzina 100 LL, lo smagrimento della miscela è importante anche per ridurre l'imbrattamento delle candele. Il miglior utilizzo del motore si ha con un rapporto benzina/aria di 1:15, quindi 15 parti di aria e 1 di benzina al livello del mare ed in atmosfera standard. In pratica con la miscela tutta ricca, il sistema è concepito per dare una miscela leggermente più ricca (1:12), in modo da ridurre la possibilità di pre-accensioni o detonazioni e migliorare il raffreddamento dei cilindri. All'aumentare della quota diminuisce la densità dell'aria e superando i 3000 piedi la riduzione di densità è tale da portare ad una miscelazione troppo ricca. In questo caso si ha una diminuzione di potenza, il motore gira "ruvido" ed infine il motore può "piantare" per troppa benzina (non vi è abbastanza aria per la combustione). Per questa ragione si utilizza lo smagritore sopra tutto in crociera sopra i 3000 piedi di altitudine. Anche se su alcuni manuali di vecchi aeromobili è riportato il valore di 5000 piedi, con l'utilizzo della benzina 100 LL molti operatori consigliano di cominciare a "smagrire" a 3000 piedi.



Per il decollo e la salita iniziale la miscela è normalmente tutta ricca, a meno che l'altitudine di densità dell'aeroporto non richieda uno smagrimento per avere la massima potenza. Raggiungendo la quota di crociera sopra i 3000 piedi selezionare la potenza di crociera e quindi regolare la miscela (non è raccomandato l'uso dello smagritore con un settaggio di potenza superiore al 75%). Sopra i 5000 piedi, con motori aspirati, anche con la manetta tutta aperta il valore di potenza erogata è normalmente inferiore al 75% e quindi si può smagrire la miscela senza particolari problemi. Lo strumento primario per il controllo dell'utilizzo dello smagritore è l'indicatore dei giri se non è disponibile l'indicatore EGT (Temperatura Gas di Scarico) e l'indicatore temperature delle teste dei cilindri. Per regolare la miscela, selezionare prima la potenza con la manetta, poi muovere lo smagritore indietro verso miscela povera. Se era richiesto l'uso del regolatore, i giri motore prima aumenteranno lentamente, raggiungeranno il valore massimo e poi torneranno a diminuire. Continuando a smagrire il motore prima girerà "ruvido" e poi perderà potenza sino a spegnersi. Se lo smagritore viene riportato in avanti si otterranno i giri massimi e si avrà la miscelazione corrispondente alla BEST POWER, potenza massima a quella quota ed in quelle condizioni. Se la leva della miscela viene portata all'indietro, dal lato magro, in modo da diminuire i giri di 25-30 unità rispetto al picco, si otterrà la miscelazione di miglior economia BEST ECONOMY. Questa miscelazione è quella considerata dai produttori di aeromobili quando calcolano le prestazioni relative al consumo dell'aeromobile. Usare una miscelazione troppo magra è una falsa economia che può portare presto o tardi a danni al motore. In particolare la detonazione (una combustione esplosiva incontrollata nel cilindro) è particolarmente dannosa e può portare in breve tempo ad un'avaria motore. L'uso della miscela ricca, durante le operazioni a piena potenza (sopra il 75%) assicura l'appropriato raffreddamento del motore e garantisce l'assenza del problema della detonazione. (Vedi figura). La miscela va regolata nuovamente se vengono variate l'altitudine od il settaggio di potenza. In particolare bisogna porre il correttore di miscela in posizione tutta avanti (miscela ricca), prima di aumentare la potenza. Durante una discesa da elevata altitudine, la miscela regolata per la crociera diventerà gradualmente troppo povera se non regolata, portando ad una eccessiva temperatura all'interno dei cilindri, una diminuzione di potenza ed infine ad una "piantata" del motore. La miscela dovrà essere regolata su ricca prima dell'atterraggio, a meno che non si operi su aeroporti posti ad elevata altitudine. Portando la leva del miscelatore tutta indietro nella posizione IDLE CUT-OFF si interrompe il flusso di carburante e questo è il metodo usuale per l'arresto del motore senza lasciare miscela incombusta nel motore.



EFFETTI SULLA VARIAZIONE DELLA MISCELA



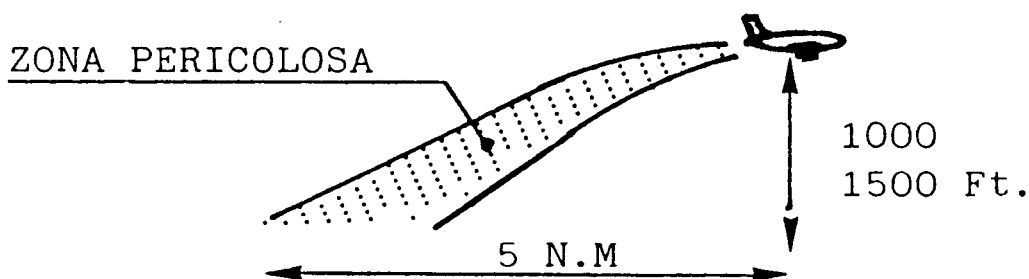
TURBOLENZA DI SCIA

Procedure per evitare i vortici di scia (Wake Turbulence):

- Evitare lo spazio sotto e dietro l'aeromobile generatore di scia, specialmente a bassa altitudine, quando anche una momentanea entrata in scia può essere pericolosa.
- Il Pilota deve essere particolarmente attento quando vi sono condizioni di calma di vento o vento leggero poiché:
 - a) I vortici possono permanere nell'area di TOUCH DOWN (anche per 2' – 4').
 - b) I vortici possono spostarsi dall'a/m generatore di scia alla pista vicina (vento al traverso).
 - c) I vortici possono andare sul sentiero di decollo e di atterraggio.

Per evitare i vortici sono raccomandate le seguenti procedure che tengono conto di diverse situazioni:

1. Atterraggio sulla stessa pista dietro un grosso aeromobile: stare sopra il sentiero del velivolo che ci precede, guardare dove tocca le ruote ed atterrare al di là di quel punto. (Su piste parallele dietro un grosso a/m considerare che la scia si può spostare sulla nostra pista).
2. Atterraggio su pista incrociata dietro un grosso a/m: attraversare sopra il percorso del grosso a/m
3. Atterraggio dietro un grosso a/m in decollo: guardare il punto di rotazione ed atterrare ben prima di questo punto.
4. Atterraggio dietro un grosso a/m in decollo su pista incrociata: se il punto di rotazione è dopo l'intersezione, continuare l'avvicinamento ed atterrare prima dell'intersezione. Se il punto di decollo del grosso a/m è prima dell'intersezione, evitare di volare sotto il sentiero di decollo del grosso a/m RIATTACCARE, o ATTERRARE PRIMA DELL'INTERSEZIONE.
5. Decollo sulla stessa pista dietro un grosso a/m: staccare prima del punto di rotazione del grosso a/m e volare sopra il sentiero dell'a/m che precede e possibilmente sul lato sopravento.
6. In volo: evitare di volare sotto e dietro un grosso a/m; la turbolenza di scia può essere pericolosa sino a 5 N.M. e 1000/1500 piedi al di sotto. Se l'a/m è sopra di Voi, volare preferibilmente sul lato sopravento.

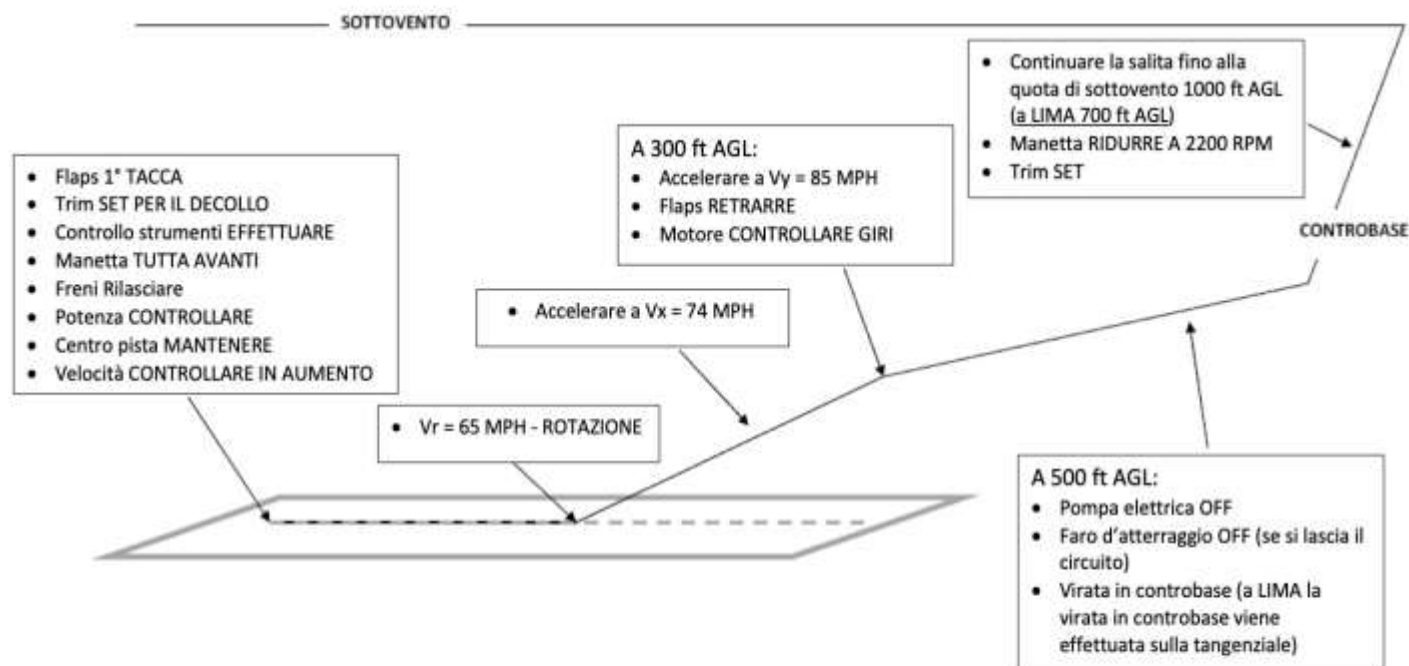


ATTENZIONE: Ritardare la richiesta di decollo alla TWR, lasciando trascorrere almeno 2 minuti dal decollo di un a/m di grosse dimensioni, se la TWR richiede un decollo immediato non accettarlo e spiegare i motivi di tale decisione. durante l'atterraggio lasciare almeno 2 minuti prima di arrivare in soglia pista dopo l'atterraggio di un grosso a/m ed eventualmente richiedere alla TWR di effettuare un 360°, spiegandone i motivi.

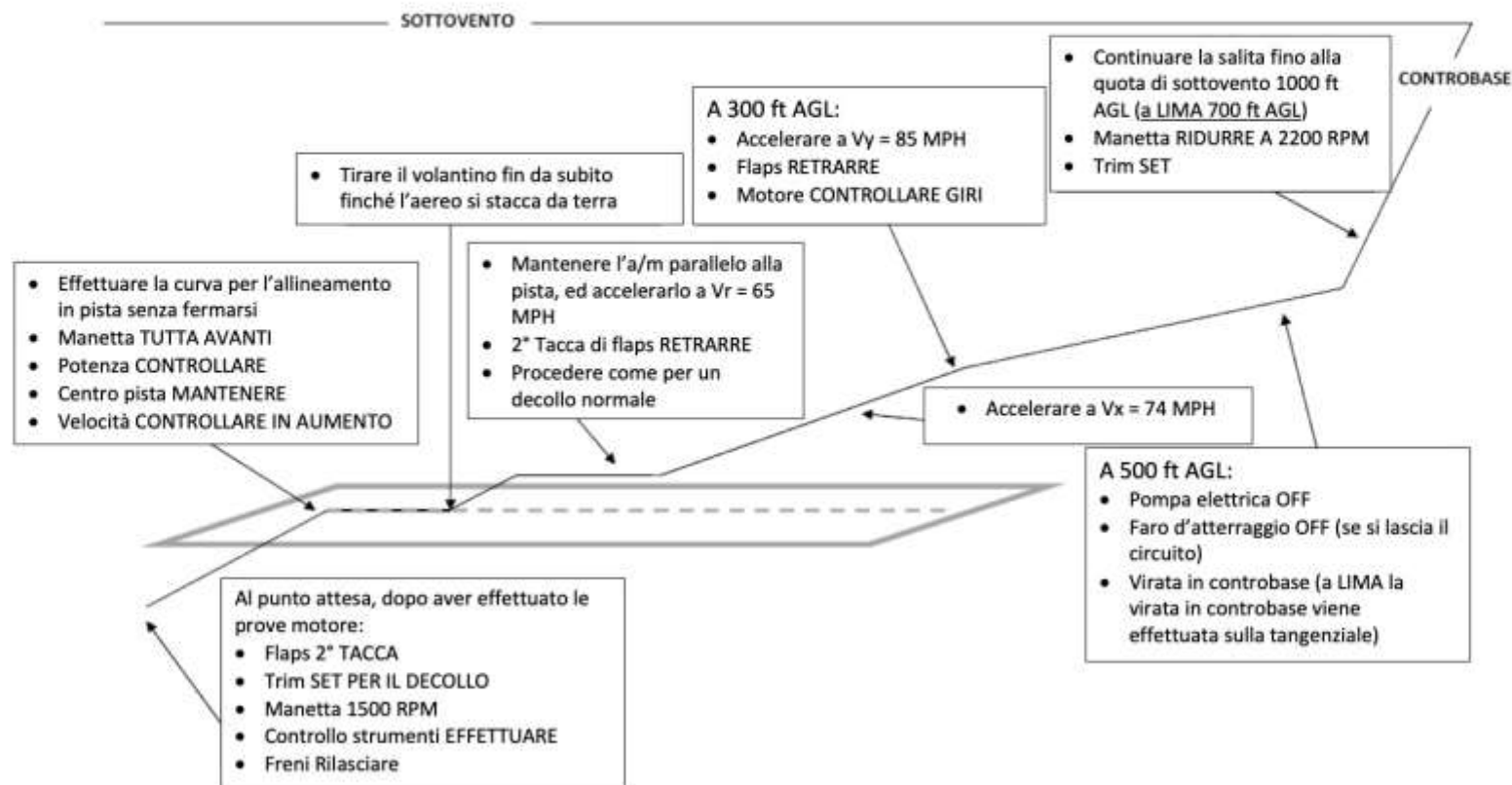
N.B.: ai fini della turbolenza di scia è più pericoloso un a/m pesante e lento rispetto allo stesso tipo di a/m, ma leggero e veloce.



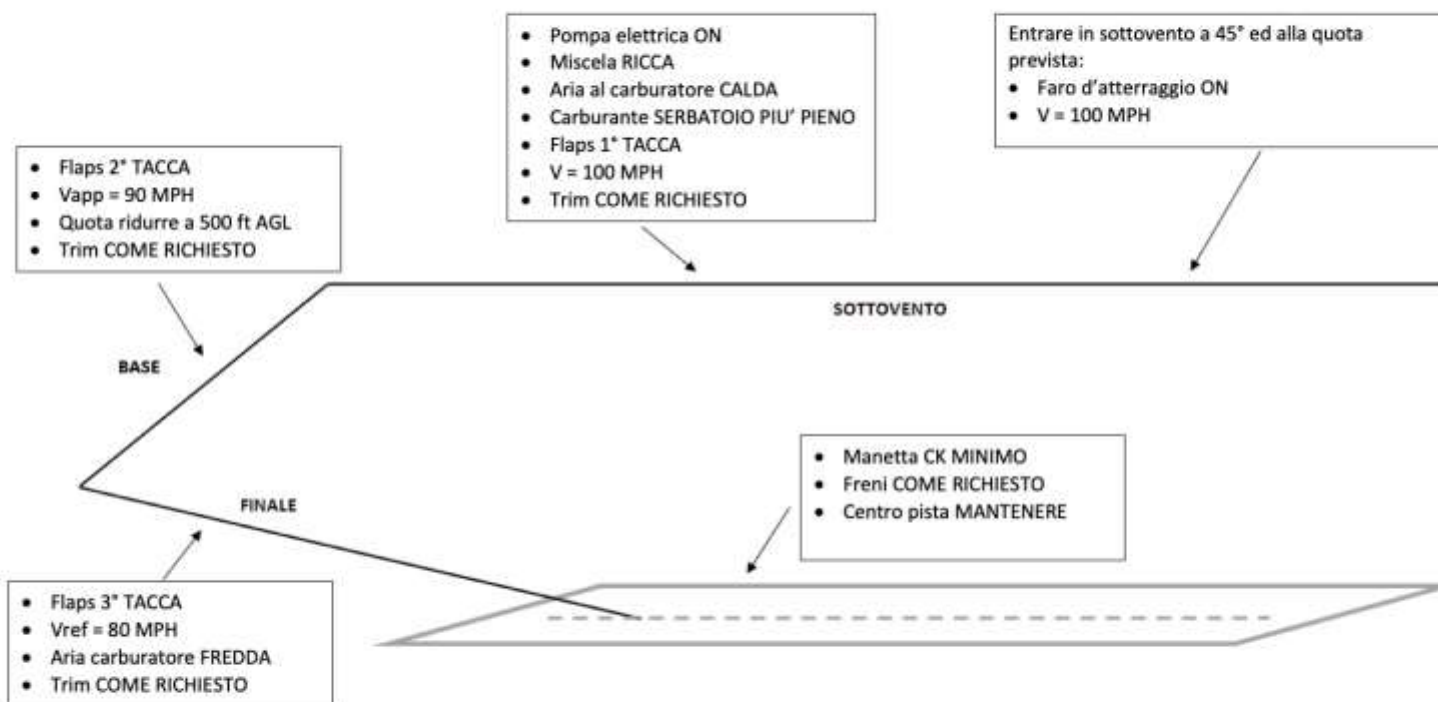
DECOLLO FINO ALLA POSIZIONE DI SOTTOVENTO PA 28-140 – NORMALI OPERAZIONI



DECOLLO FINO ALLA POSIZIONE DI SOTTOVENTO PA 28-140 – CAMPO CORTO O SOFFICE

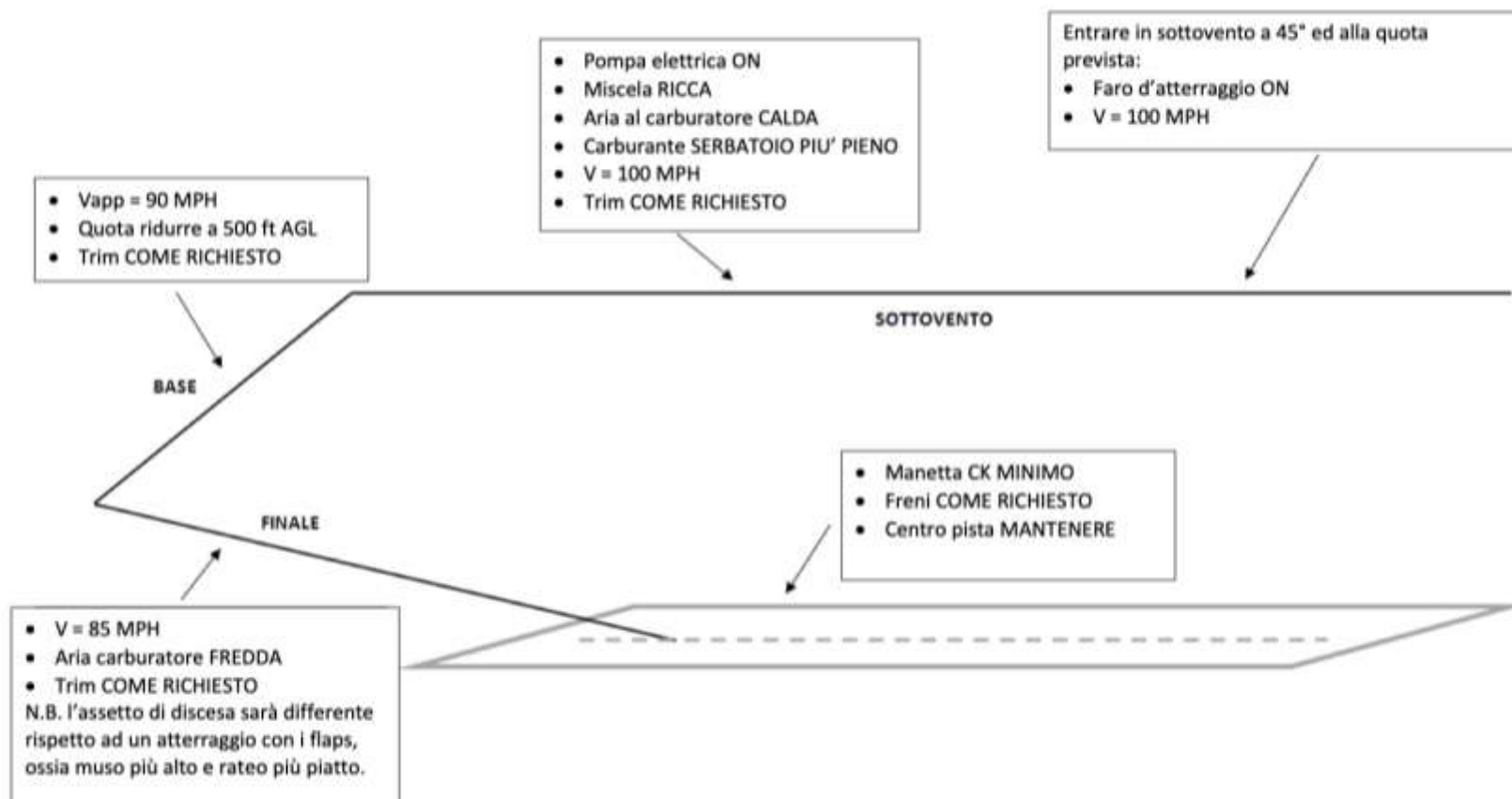


CIRCUITO STANDARD PA 28-140 – NORMALI OPERAZIONI



CIRCUITO STANDARD

PA 28-140 – ATTERRAGGIO SENZA FLAPS





Sezione 9 – Suggerimenti di sicurezza





CONSIGLI

1. Trimmare l'aeroplano per il decollo in modo che con una leggera trazione sul volantino sia possibile il distacco del velivolo dal suolo.
2. Durante il decollo in condizioni normali la velocità migliore per il distacco è di 65 MPH. Tentando di far volare l'aeroplano ad una velocità troppo bassa diminuisce la controllabilità del velivolo in caso di avaria motore.
3. I flaps devono essere estesi ad una velocità massima di 115 MPH. Per ridurre il carico dei flaps stessi è preferibile estenderli a velocità inferiori.
A terra i flaps riescono a sopportare il peso delle persone solo in posizione retratta e quindi devono essere in posizione UP prima di imbarcare i passeggeri.
4. Prima di resettare qualunque breakers permettere un tempo di raffreddamento del circuito da 2 a 5 minuti.
5. Prima di avviare il motore accertarsi che gli interruttori delle radio, delle luci e del riscaldamento pitot siano in posizione OFF in modo da evitare un sovraccarico all'impianto elettrico quando viene inserito il motorino d'avviamento.
Accertarsi che i suddetti interruttori siano in posizione OFF anche prima dello spegnimento motore per evitare di danneggiare gli apparati stessi.
6. Evitare di utilizzare le luci anticollisione volando in nube, nebbia o caligine poiché la luce riflessa può provocare disorientamento spaziale. Le luci stroboscopiche non devono essere usate in vicinanza del terreno come durante il rullaggio, decollo o atterraggio.
7. La pedaliera è sospesa ad un tubo di torsione che passa attraverso la fusoliera. Il pilota deve familiarizzarsi con la corretta posizione dei piedi sui pedali in modo da evitare di interferire con il tubo di torsione quando utilizza la pedaliera.
8. Al fine di evitare incidenti il pilota deve ottenere e studiare tutte le informazioni relative alle pubblicazioni aeronautiche: manuali, regolamentazione, circolari, notam, etc.
9. Prolungate scivolose o derapate che comportino una perdita di altezza di 2000 ft o oltre, o altre manovre estreme potrebbero portare all'interruzione del flusso di carburante nel caso che i serbatoi non siano completamente pieni
10. L'avviamento manuale del motore è vietato.

