

SECCION 3

PROCEDIMIENTOS DE EMERGENCIA

INDICE DE LA CHECKLIST

FALLO MOTOR.....	3-2
Durante el despegue (con pista suficiente).....	3-2
Inmediatamente tras el despegue.....	3-3
Durante el vuelo.....	3-3
Rearranque tras un Fallo Motor.....	3-4
Advertencia del FADEC.....	3-5
Comportamiento Anormal del Motor.....	3-7
FUEGOS	3-8
Fuego en el Motor durante el arranque en Plataforma.....	3-8
Fuego en el Motor durante el despegue (en pista).....	3-8
Fuego en el Motor durante el Vuelo.....	3-8
Fuego Eléctrico durante el Vuelo.....	3-9
MOTOR APAGADO EN VUELO	3-10
ATERRIJAJE DE EMERGENCIA	3-10
Aterrizaje de emergencia sin motor.....	3-10
VUELO EN CONDICIONES DE ENGELAMIENTO.....	3-11
RECUPERACION DE UNA BARRENA.....	3-12
FALLOS EN EL SISTEMA DE ALIMENTACION ELECTRICA	3-13
Aviso de Alternador durante operación normal del motor.....	3-15
El amperímetro indica Descarga de Batería durante la operación normal del motor durante más de 5 minutos	3-16
Fallo Eléctrico Total.....	3-17
RATEO DEL MOTOR O PERDIDA DE POTENCIA.....	3-18
Disminución de Potencia.....	3-18
Presión de Aceite demasiado baja.....	3-19
Temperatura de Aceite "OT" demasiado alta.....	3-19
Temperatura del refrigerante demasiado alta.....	3-20
Luz "Water Level" se enciende / Precaución COOL LVL.....	3-20
Temperatura de Caja de Cambios "GT" demasiado alta.....	3-20
Temperatura de Combustible demasiado alta.....	3-20
Temperatura de Combustible demasiado baja.....	3-21
RPM de la Hélice demasiado altas.....	3-21
Fluctuaciones en las RPM de la Hélice.....	3-22

GENERAL

Adicionalmente al AFM/POH original, también ha de aplicarse lo siguiente:

-
- ▲ **ADVERTENCIA:** Debido a los fallos indicados por las luces de advertencia del FADEC, podría darse una pérdida en la corriente de la válvula, lo que llevaría a un ajuste de paso bajo de la hélice. Esto podría desembocar en un exceso de velocidad. Velocidades aerodinámicas por debajo de 100 nudos son adecuadas en el caso de fallo. Si el control de velocidad de la hélice falla, puede iniciarse un ascenso a 65 nudos y un ajuste de la potencia del 100%.
-

PROCEDIMIENTOS DE EMERGENCIA

FALLO MOTOR

DURANTE EL DESPEGUE (CON PISTA SUFICIENTE)

- (1) Gases - AL RALENTI
- (2) Frenos - APLICAR
- (3) Flaps - RETRAIDOS para aumentar la eficacia de los frenos
- (4) Master del Motor - OFF
- (5) Interruptor de Batería y Bus Principal del Alternador - OFF

INMEDIATAMENTE DESPUÉS DEL DESPEGUE

Si se produce un fallo motor después del despegue, lo primero sería bajar el morro del avión para mantener la velocidad y conseguir una actitud de planeo. En la mayoría de los casos debería aterrizarse frente a nosotros con tan sólo pequeñas correcciones para evitar obstáculos.

▲ ADVERTENCIA: La altitud y velocidad que llevemos raramente serán suficientes para poder retornar al campo efectuando un viraje de 180° durante el planeo.

- (1) Velocidad 65 KIAS (con flaps retraídos)
..... 60 KIAS (con flaps extendidos)
- (2) Válvula de corte de gases - CERRADA
- (3) Master del Motor - OFF
- (4) Flaps - como se requiera (ver recomendación)
- (5) Interruptor de Batería y Bus Principal del Alternador - OFF

EN VUELO

- ◆ **Nota:** Utilizar un depósito vacío activa el parpadeo de ambas luces de advertencia del FADEC.

En caso de estar volando con un tanque vacío, a los primeros signos de alimentación insuficiente de combustible, proceder como sigue:

- (1) Válvula de Corte de Combustible - OPEN (adentro)
- (2) Inmediatamente poner la selectora de combustible en BOTH.
- (3) Bomba Eléctrica de Combustible - ON
- (4) Comprobar el motor (parámetros, cambios en velocidad / altitud, si el motor responde a cambios del mando de gases).
- (5) Si el motor responde con normalidad, continuar el vuelo y aterrizar lo antes posible.

- ▲ **ADVERTENCIA:** La bomba de alta presión deberá ser comprobada por un centro de servicio autorizado antes del siguiente vuelo.

REARRANQUE DESPUÉS DEL FALLO MOTOR.

Mientras se esté volando a un campo adecuado, intentar determinar la razón del fallo motor. Si disponemos de tiempo y es posible un re arranque, proceder como se indica a continuación:

- (1) Velocidad entre 65 y 85 KIAS
- (2) Planear por debajo de los 13,000 pies
- (3) Válvula de Corte de Combustible - OPEN (totalmente dentro)
- (4) Selector de combustible - en posición BOTH
- (5) Bomba Eléctrica de Combustible - ON
- (6) Palanca de Gases - AL RALENTI
- (7) Master del Motor, OFF y después ON
(si la hélice no comienza a girar, adicionalmente conectar Starter ON)

-
- ◆ Nota: La hélice continuará girando con normalidad tan pronto como la velocidad sobrepase los 65 KIAS. Si la hélice se detiene a una velocidad de 65 KIAS o más, debería averiguarse el motivo antes de intentar el re arranque.

Si resulta obvio que el motor o la hélice están bloqueados, no utilizar el Starter.

- ◆ Nota: Si el Master del Motor está en posición OFF, la Pantalla de Carga no mostrará ningún valor aunque la hélice esté girando.
-

- (8) Comprobar la potencia del motor: palanca de gases 100%, parámetros de motor, comprobar altitud y velocidad indicada.

ALERTA FADEC

AVERIA FADEC EN VUELO

-
- ◆ **Nota:** El FADEC consiste en dos componentes independientes uno del otro: FADEC A y FADEC B. En caso de averías en el FADEC activo, se conecta automáticamente al otro.
-

a) Una luz de FADEC está parpadeando

1. Pulsar el mando de test del FADEC durante al menos 2 segundos
2. La luz del FADEC se apaga (aviso de categoría LOW)
 - a) Continuar el vuelo con normalidad
 - b) Informar al centro de servicios después de aterrizar.
3. La luz del FADEC sigue encendida (aviso de categoría HIGH)
 - a) Observar la luz del otro FADEC
 - b) Aterrizar lo antes posible
 - c) Seleccionar una velocidad indicada que evite que el motor se sobrerrevolucione
 - d) Informar al centro de servicios después de aterrizar.

a) Ambas luces de FADEC están parpadeando

◆ **Nota:** La pantalla de carga CED no debería considerarse fiable con ambas luces FADEC iluminadas. Utilizar otros indicadores para evaluar el estado del motor.

1. Pulsar el mando de test del FADEC durante al menos 2 segundos
2. La luz del FADEC se apaga (aviso de categoría LOW)
 - a) Continuar el vuelo con normalidad
 - b) Informar al centro de servicios después de aterrizar.
3. La luz del FADEC sigue encendida (aviso de categoría HIGH)
 - a) Comprobar la potencia disponible del motor
 - b) Esperar un fallo motor
 - c) Puede continuarse volando, pero el piloto debería:
 - i) Seleccionar una velocidad que evite que el motor se sobrerrevolucione
 - ii) Aterrizar lo antes posible
 - iii) Estar preparado para un aterrizaje de emergencia
 - d) Informar al centro de servicio tras aterrizar
4. En caso de estar volando con un tanque vacío, a los primeros signos de alimentación insuficiente de combustible, proceder como se indica:
 - a) Inmediatamente poner el selector de combustible en BOTH
 - b) Bomba Eléctrica de Combustible - ON
 - c) Seleccionar una velocidad que evite sobrerrevolución en el motor
 - d) Comprobar el motor (parámetros, cambios en velocidad / altitud, si el motor responde a cambios del mando de gases).
 - e) Si el motor responde con normalidad, continuar el vuelo y aterrizar lo antes posible.

▲ **ADVERTENCIA:** La bomba de alta presión deberá ser comprobada por un centro de servicio autorizado antes del siguiente vuelo.

COMPORTAMIENTO ANORMAL DEL MOTOR

Si el motor se comporta de manera anormal durante el vuelo y el sistema no se conecta automáticamente al FADEC-B, es posible conectarlo al FADEC-B manualmente.

▲ **ADVERTENCIA:** Sólo es posible conectar desde la posición automática al FADEC-B (el FADEC-A está activo durante la operación normal, el FADEC-B se activa sólo en caso de avería). Esto solo resulta necesario cuando no se produce la conexión automáticamente en caso de comportamiento anómalo del motor.

(1) Seleccionar una velocidad que evite la sobrerrevolución del motor

▲ **ADVERTENCIA:** Cuando se opera sólo con la batería de reserva del FADEC, NO DEBE ACTIVARSE el interruptor "FORCE B". Esto provocará que el motor se pare

(2) Cambiar de "FORCE B" a FADEC-B

(3) Puede continuarse volando, pero el piloto debería:

- i) Seleccionar una velocidad que evite que el motor se sobrerrevolucione
- ii) Aterrizar lo antes posible
- iii) Estar preparado para un aterrizaje de emergencia

FUEGO

FUEGO EN MOTOR DURANTE EL ARRANQUE EN TIERRA

- (1) Master del Motor - OFF
- (2) Válvula de Corte de Combustible - CERRADA
- (3) Bomba de Combustible - OFF
- (4) Interruptor de Batería - OFF
- (5) Apagar las llamas con un extintor, manta de lana o arena
- (6) Informar al centro de servicio después de aterrizar para examinar los daños.

FUEGO EN MOTOR DURANTE EL DESPEGUE (EN TIERRA)

- (1) Master del Motor - OFF
- (2) Selector de Combustible - CERRADO
- (3) Bomba Eléctrica de Combustible - OFF
- (4) Interruptor de Batería - OFF
- (5) Apagar las llamas con un extintor, manta de lana o arena
- (6) Informar al centro de servicio después de aterrizar para examinar los daños.

FUEGO EN MOTOR EN VUELO

- (1) Master del Motor - OFF
- (2) Selector de Combustible - CERRADO
- (3) Seleccionar una velocidad que evite la sobrerrevolución del motor
- (4) Bomba Eléctrica de Combustible - OFF
- (5) Calefacción de cabina y ventilación OFF / cerrados (excepto las entradas de aire fresco del techo)
- (6) Iniciar un aterrizaje de emergencia (tal y como se describe en el procedimiento (Aterrizaje de Emergencia Sin Motor))

FUEGO ELÉCTRICO EN VUELO

El primer signo de un fuego eléctrico es un inconfundible e intenso olor acre. A medida que el fuego aumenta, la carga eléctrica podría incrementarse más de lo normal, o los breakers comenzar a saltar. En este caso, proceder como se indica a continuación:

- (1) Bus Principal - OFF
- (2) Master de Aviónica - OFF
- (3) Entradas de aire exterior, Calefacción y Ventilación de Cabina OFF (cerradas)
- (4) Extintor - ACTIVAR (si está disponible)
- (5) Todos los sistemas que consuman electricidad -APAGAR (pero Alternador, Batería y Master del Motor, en ON)

▲ **ADVERTENCIA:** Después de usar el extintor, asegurarse de que el fuego se ha apagado antes de usar las entradas de aire exterior para eliminar el humo en cabina.

-
- (6) Si aún hay alguna evidencia de que el fuego eléctrico persiste, considerar apagar la batería y el alternador.

▲ **ADVERTENCIA:** Si tanto el alternador como la batería principal están en OFF, la continuidad de la operación del motor dependerá de la capacidad que quede en la batería de reserva del FADEC. Se ha comprobado que el motor puede seguir operando hasta un máximo de 30 minutos alimentado sólo con la batería de reserva.

-
- (7) Entradas de Aire Exterior, Calefacción y Ventilación de Cabina - ON (abiertas)

- (8) Comprobar los "breakers". No resetearlos si se han disparado.

Si el fuego se ha extinguido:

- (9) Bus Principal - ON
- (10) Master de Aviónica - ON

▲ **ADVERTENCIA:** Encender el equipo eléctrico necesario para continuar volando según la situación y aterrizar lo antes posible. Ir conectando los "breakers" uno a uno, dejando pasar un intervalo de tiempo entre cada uno.

PARADA DE MOTOR EN VUELO

Si es necesario apagar el motor en vuelo (por ejemplo, en caso de un comportamiento anómalo del motor que no permitiera seguir volando o si hubiera una fuga de combustible), proceder como se indica a continuación:

- (1) Seleccionar una velocidad que impida la sobrerrevolución del motor (se aconseja la velocidad de máximo planeo)
- (2) Máster del Motor - OFF
- (3) Válvula de Corte de Combustible - CERRADA
- (4) Bomba de Combustible - OFF
- (5) Si la hélice también se ha tenido que parar (por ejemplo, por vibraciones excesivas)
 - i) Reducir la velocidad por debajo de 55 KIAS
 - ii) Cuando se pare la hélice, continuar el planeo a 65 KIAS

ATERRIZAJE DE EMERGENCIA

ATERRIZAJE DE EMERGENCIA SIN MOTOR

Si todos los intentos por rearrancar han fracasado y el aterrizaje de emergencia es inminente, elegir un campo adecuado y proceder como se indica a continuación:

- (1) Velocidad
 - i) 65 KIAS (Flaps retraídos)
 - ii) 60 KIAS (Flaps extendidos)
- (2) Válvula de Corte de Combustible - CERRADA
- (3) Master del Motor - OFF
- (4) Flaps - como se requiera (mirar la recomendación)
- (5) Bus de Alternador Principal e interruptor de Batería - OFF
- (6) Puertas de cabina- desbloquear antes de la toma
- (7) Tomar - con el morro del avión ligeramente alto
- (8) Frenar con firmeza

◆ Nota: Distancia de Planeo. Atender a lo indicado en el PoH aprobado del avión.

VUELO EN CONDICIONES DE ENGELAMIENTO

▲ **ADVERTENCIA:** Se prohíbe volar cuando se tenga conocimiento previo de condiciones de engelamiento.

En caso de encuentro con condiciones de engelamiento inesperadas:

- (1) Interruptor de Pitot Heat - ON (si está instalado)
- (2) Dé la vuelta o cambie de altitud para lograr una temperatura exterior menos propensa al engelamiento.
- (3) Tire del control de la Calefacción de Cabina completamente hacia afuera y ajuste las salidas del antivaho para obtener el máximo flujo de aire caliente en el parabrisas.
- (4) Adelante la palanca de gases para incrementar la velocidad de la hélice y mantener la acumulación de hielo en las palas lo más bajo posible.
- (5) Vigile la aparición de signos de engelamiento en el filtro del aire y tire del control "Alternate Air Door" si fuera necesario. Podría producirse una inexplicable pérdida de potencia en el motor causada por bloqueo de hielo en el filtro de entrada. Abriendo el "Alternate Air Door" se permite que se aspire aire calentado proveniente del compartimento motor.
- (6) Planifique un aterrizaje en el campo más próximo. En caso de acumulación extremadamente rápida de hielo, elija un campo fuera de un aeródromo como lugar de aterrizaje.
- (7) Con una acumulación de hielo de 0.5 cm o más en los bordes de ataque de las alas, sería de esperar un incremento en la velocidad de pérdida.
- (8) Mantenga los flaps retraídos. Con un incremento severo de acumulación los planos horizontales de la cola, el cambio en la dirección del flujo de aire causada por la extensión de los flaps podría causar una pérdida en la efectividad del elevador.
- (9) Para mejorar la visibilidad, si fuera necesario, ejecute una aproximación usando un resbale ("forward slip").
- (10) Vuele en la aproximación entre 65 y 75 KIAS en función de la cantidad de hielo acumulado.
- (11) Ejecute un aterrizaje con los planos nivelados.

RECUPERACION DE UNA BARRENA

Si se produce una barrena dentro de nubes, proceder como se indica:

- (1) Retrasar la Palanca de Gases a la posición de RALENTÍ
- (2) Detener la barrena usando coordinadamente los controles de alerón y rudder para alinear la figura del avión en el coordinador de viraje con la línea de referencia horizontal
- (3) Con precaución tirar de los mandos del elevador para reducir suavemente la velocidad a 80 KIAS.
- (4) Trimar el avión para mantener un planeo de 80 KIAS.
- (5) Mantener las manos fuera de los cuernos, y usar el control de rudder para mantener un rumbo recto.
- (6) Reajustar el trimado del rudder (si está instalado) para aliviar al rudder de presiones asimétricas.
- (7) "Limpiar" el motor de vez en cuando, pero evitando usar tanta potencia que altere un vuelo bien trimado de planeo.
- (8) Una vez fuera de nubes, regresar a un crucero normal y continuar con el vuelo.

AVERIAS DEL SISTEMA DE SUMINISTRO ELECTRICO

▲ **ADVERTENCIA:** Si el suministro eléctrico de ambos alternadores y de la batería principal se interrumpe, el funcionamiento continuo del motor dependerá la capacidad disponible en la batería de reserva del FADEC. Se ha comprobado que el motor puede seguir funcionando por un máximo de 30 minutos. En este caso no todo el equipo eléctrico funcionará:

- aterrizar lo antes posible
- no conectar el interruptor FORCE-B, ya que ésto apagará el motor

■ **PRECAUCIÓN:** El TAE 125-02-114 precisa de una fuente de suministro eléctrico para poder operar. Si el alternador falla, la operación continua del motor dependerá de la energía remanente en la batería principal, de la batería de reserva del FADEC y del equipamiento que esté usando ese suministro. El motor ha mostrado que puede seguir funcionando por aproximadamente 120 minutos bajo los siguientes supuestos:

(En el PoH original, este espacio está vacío)

■ **PRECAUCIÓN:** Esta tabla sólo aporta un punto de referencia. El piloto debería apagar todo el equipamiento no esencial y abastecer de energía eléctrica sólo al equipo necesario para poder continuar volando según la situación.

Si no se atiende esta recomendación, los tiempos restantes de operación del motor pueden variar.

Equipo		Tiempo conectado	
		en [min]	en [%]
NAV/COM 1 receiving	ON	120	100
NAV/COM 1 transmitting	ON	12	10
NAV/COM 2 receiving	OFF	0	0
NAV/COM 2 transmitting	OFF	0	0
GPS	ON	60	50
Transponder	ON	120	100
Fuel Pump	OFF	0	0
AED-125	ON	120	100
Battery	ON	120	100
CED-125	ON	120	100
Landing Light	ON	12	10
Flood Light	ON	1.2	1
Pitot Heat	ON	24	20
Wing Flaps	ON	1.2	1
Interior Lighting	OFF	0	0
Nav Lights	OFF	0	0
Beacon	OFF	0	0
Strobes	OFF	0	0
ADF	OFF	0	0
Intercom	OFF	0	0
Engine Control	ON	120	100

Table 3-1a

AVISO DEL ALTERNADOR DURANTE LA OPERACION NORMAL DEL MOTOR

- (1) Amperímetro - COMPROBAR
- (2) Interruptor del Alternador - ON (Comprobar)
- (3) Interruptor de Batería - ON (Comprobar)

■ **PRECAUCION:** Si el FADEC ha estado siendo alimentado sólo por la batería hasta este momento, las RPM pueden caer momentáneamente cuando el alternador se conecte. En cualquier caso: mantener el interruptor del Alternador en ON.

-
- (4) Carga eléctrica -REDUCIRLA INMEDIATAMENTE como se indica:
- iii) Bomba de Combustible - OFF
 - iv) Luz de Aterrizaje - OFF (usarla como se requiera para aterrizar)
 - v) Luz de Taxi - OFF
 - vi) Luz Strobe - OFF
 - vii) Luz de Navegación - OFF
 - viii) Beacon - OFF
 - ix) Luz de cabina - OFF
 - x) Intercom – OFF
 - xi) Pitot Heat – OFF (según se requiera)
 - xii) Autopilot – OFF
 - xiii) Equipo no esencial - OFF
- (5) El piloto debería:
- i) Aterrizar lo antes posible.
 - ii) Estar preparado para un aterrizaje de emergencia.
 - iii) Esperar un fallo motor.

**EL AMPERIMETRO INDICA DESCARGA DE BATERIA
DURANTE LA OPERACION NORMAL DEL MOTOR DURANTE
MAS DE 5 MINUTOS**

- (1) Amperímetro - COMPROBAR
- (2) Interruptor del Alternador - ON (comprobar)
- (3) Interruptor de Batería - ON (comprobar)

■ **PRECAUCION:** Si el FADEC ha estado siendo alimentado sólo por la batería hasta este momento, las RPM pueden caer momentáneamente cuando el alternador se conecte. En cualquier caso: mantener el interruptor del Alternador en ON.

-
- (4) Sobrecarga Eléctrica - REDUCIR INMEDIATAMENTE como se indica:
 - i) NAV/ COM 2 – OFF
 - ii) Bomba de Combustible - OFF
 - iii) Luz de Aterrizaje - OFF (usarla como se requiera para aterrizar)
 - iv) Luz de Taxi - OFF
 - v) Luz Strobe - OFF
 - vi) Luz de Navegación - OFF
 - vii) Beacon - OFF
 - viii) Luz de cabina - OFF
 - ix) Intercom – OFF
 - x) Pitot Heat – OFF (según se requiera)
 - xi) Autopilot – OFF
 - xii) Equipo no esencial - OFF
 - (5) El piloto debería:
 - i) Aterrizar lo antes posible.
 - ii) Estar preparado para un aterrizaje de emergencia.
 - iii) Esperar un fallo motor.

FALLO ELECTRICO TOTAL

(todo el equipo inoperativo, a excepción del motor)

▲ **ADVERTENCIA:** Si el suministro eléctrico de ambos alternadores y de la batería principal se interrumpe, el funcionamiento continuo del motor dependerá la capacidad disponible en la batería de reserva del FADEC. Se ha comprobado que el motor puede seguir funcionando por un máximo de 30 minutos. En este caso no todo el equipo eléctrico funcionará:

▲ **ADVERTENCIA:** Si el avión ha sido operado sólo por el suministro de la batería hasta este momento (luz de aviso del alternador iluminada), el tiempo remanente de operación del motor puede ser menor de 30 minutos.

▲ **ADVERTENCIA:** No activar el interruptor de FORCE-B, ya que ello provocará la parada del motor.

-
- (1) Interruptor del Alternador - ON (comprobar)
 - (2) Interruptor de Batería - ON (comprobar)
 - (3) Aterrizar lo antes posible
 - i) Estar preparado para un aterrizaje de emergencia
 - ii) Esperar un fallo motor

RATEO DEL MOTOR O PERDIDA DE POTENCIA

CAIDA DE POTENCIA

- (1) Palanca de Gases a fondo (posición de despegue)
- (2) Selector de combustible en posición BOTH
- (3) Bomba de Combustible - ON
- (4) Reducir la velocidad a 65-85 KIAS (se recomienda la de mejor planeo), (max. 100 KIAS)
- (5) Comprobar parámetros de motor (luces del FADEC, presión y temperatura del aceite, cantidad de combustible)

Si no se recupera la potencia del motor, el piloto debería:

- i) Aterrizar lo antes posible.
- ii) Estar preparado para un aterrizaje de emergencia.
- iii) Esperar un fallo motor.

▲ **ADVERTENCIA:** La bomba de alta presión deberá ser comprobada por un centro de servicio autorizado antes del siguiente vuelo.

FORMACIÓN DE HIELO EN EL CARBURADOR

- NO DISPONIBLE, ya que se trata de un motor Diesel.

BUJIAS SUCIAS

- NO DISPONIBLE, ya que se trata de un motor Diesel.

FALLO DE MAGNETOS

- NO DISPONIBLE, ya que se trata de un motor Diesel.
iv)

PRESION DE ACEITE DEMASIADO BAJA (<2.3 BAR EN CRUCERO (RANGO AMBAR) O <1.2 BAR AL RALENTI (RANGO ROJO):

- (1) Reducir la potencia lo antes posible
- (2) Comprobar la temperatura del aceite: si es alta o está cerca de los límites de operación.
 - i) Aterrizar lo antes posible.
 - ii) Estar preparado para un aterrizaje de emergencia.
 - iii) Esperar un fallo motor.

◆ **Note:** Durante operaciones en tiempo cálido o en ascensos largos a bajas velocidades la temperatura del motor podría incrementarse hasta el rango ámbar y disparar la luz "Caution". Esta indicación permite al piloto evitar el sobrecalentamiento del motor tal como se indica:

- (3) Aumentar la velocidad de ascenso, reducir el ángulo de ascenso
- (4) Reducir la potencia si la temperatura del motor se acerca al rango rojo

TEMPERATURA DEL ACEITE DEMASIADO ALTA (RANGO ROJO)

- (1) Aumentar la velocidad y reducir potencia lo antes posible
- (2) Comprobar la presión del aceite: si está por debajo de lo normal (< 2.3 bar en crucero o < 1.2 al ralenti),
 - i) Aterrizar lo antes posible.
 - ii) Estar preparado para un aterrizaje de emergencia.
 - iii) Esperar un fallo motor.
- (3) Si la presión de aceite está en su rango normal:
 - i) Aterrizar lo antes posible.

TEMPERATURA DEL REFRIGERANTE DEMASIADO ALTA (RANGO ROJO)

- (1) Aumentar la velocidad y reducir la potencia lo antes posible
- (2) Calefacción de cabina - COLD
- (3) Si la temperatura desciende rápidamente a su rango normal, continuar normalmente con el vuelo y monitorizar la temperatura del refrigerante, Calefacción de Cabina.
- (4) Si la temperatura no desciende:
 - i) Aterrizar lo antes posible.
 - ii) Estar preparado para un aterrizaje de emergencia.
 - iii) Esperar un fallo motor.

LA LUZ "WATER LEVEL" SE ENCIENDE

- (1) Aumentar la velocidad y reducir la potencia lo antes posible
- (2) Comprobar y observar la temperatura del refrigerante "CT"
- (3) Comprobar y observar la temperatura del aceite "OT"
- (4) Si la temperatura del refrigerante y/o la temperatura aumentan hacia los rangos ámbar o rojo,
 - i) Aterrizar lo antes posible.
 - ii) Estar preparado para un aterrizaje de emergencia.
 - iii) Esperar un fallo motor.

TEMPERATURA DE LA CAJA DE CAMBIOS DEMASIADO ALTA (RANGO ROJO):

- (1) Reducir la potencia hasta el 55% - 75% lo antes posible
- (2) Aterrizar lo antes posible

TEMPERATURA DE COMBUSTIBLE DEMASIADO ALTA

- (1) Seleccionar el tanque con la temperatura de combustible más baja si contiene suficiente combustible
- (2) Reducir la potencia del motor, si es posible
- (3) Si la temperatura del combustible permanece en su Rango Rojo, aterrizar lo antes posible

TEMPERATURA DE COMBUSTIBLE DEMASIADO BAJA
(RANGO AMBAR para Operación con Diesel, RANGO ROJO
para Operación con Keroseno.

- (1) Seleccionar el tanque con la temperatura más alta, si contiene suficiente combustible.
- (2) Cambiar a una altitud que tenga el aire con mayor temperatura.
- (3) Si se pretende utilizar el depósito no activo, poner el selector del combustible en BOTH.

◆ Nota: La baja temperatura del combustible puede estar producida por volar en clima frío con el refrigerante del combustible funcionando (con el deflector retirado)

RPM DE LA HELICE DEMASIADO ALTAS:

Con unas RPM de hélice de entre 2,400 y 2,500 durante más de 10 segundos, o por encima de 2,500:

- (1) Reducir potencia
- (2) Reducir la velocidad por debajo de 100 KIAS o a otra apropiada para evitar el exceso de velocidad en la hélice.
- (3) Ajustar los gases como sea preciso para mantener la altitud y aterrizar lo antes posible.

◆ Nota: Si el control de velocidad de la hélice falla, los ascensos deben efectuarse a 65 KIAS y la potencia ajustarse al 100%.
En caso de exceso de velocidad de la hélice, el FADEC disminuirá la potencia del motor a la máxima velocidad indicada para evitar velocidades de hélice por encima de 2500 RPM.

FLUCTUACIONES EN LAS RPM DE LA HELICE:

Si las RPM de la hélice fluctúan por encima de + / - 100 RPM con una posición constante de la palanca de gases:

- (1) Cambiar los ajustes de potencia e intentar encontrar un ajuste en el que las RPM no varíen.
- (2) Si lo anterior no funciona, ajustar la máxima potencia a una velocidad indicada menor de 100 KIAS hasta que la velocidad de la hélice se estabilice.
- (3) Si el problema se solucionó, continuar el vuelo
- (4) Si el problema aún persiste, ajustar la potencia del motor en el punto en el que las fluctuaciones sean las mínimas. Volar a una velocidad indicada por debajo de 100 KIAS y aterrizar lo antes posible.