

### TRUCOS IMPORTANTES CON EL AT3

ES UN AVIÓN QUE DEBE LLEVARSE A SU VELOCIDAD. SI SE VA DEMASIADO RÁPIDO LA TOMA SE VUELVE UN POCO DESCONTROLADA.

LA VELOCIDAD DE APROXIMACIÓN NO DEBE EXCEDER LOS 65 NUDOS O LA TOMA SE HACE MÁS DIFÍCIL.

ES CONVENIENTE VENIR ALTOS Y LENTOS PARA HACER UNA APROXIMACIÓN ESTABILIZADA SIN TENER QUE TOCAR POTENCIA.

EL MOTOR GIRA A ALTAS RPMS Y LOS CAMBIOS DE POTENCIA BRUSCOS PROVOCAN CABECEOS Y EFECTO TORQUE HACIA LA IZQUIERDA. AVIÓN TRIMADO SIEMPRE.

LA CARRERA DE DESPEGUE TAMBIÉN PUEDE VERSE DESCONTROLADA SI NO SE ALIVIA LIGERAMENTE LA PRESIÓN DE LA RUEDA DE MORRO AL ALCANZAR 40 NUDOS Y ROTAR A 55.

RECORDAD QUE LLEVAMOS BOMBA QUE HAY QUE OPERARLA:

AL ARRANQUE

AL DESPEGUE (APAGARLA A 500FT)

AL ATERRIZAR (APAGARLA SALIENDO DE PISTA)

RECORDAD QUE LLEVAMOS CHOKE PARA EL ARRANQUE. NO ES NECESARIO SALVO OPERACIÓN MUY FRÍA. UNA VEZ ARRANCADO ES IMPORTANTE QUITARLO INMEDIATAMENTE Y NO VOLAR JAMÁS CON EL CHOKE ON PUES SE PODRÍA AHOGAR EL MOTOR EN DESCENSOS O AL RALENTÍ.

RECORDAD QUE LOS INSTRUMENTOS SON ELÉCTRICOS. NO HAY BOMBA DE SUCCIÓN.

NO HAY MEZCLA.

RECORDAD QUE HAY UN TIRADOR QUE ES EL CALENTADOR DE ACEITE. SI EL AVIÓN CAE POR DEBAJO DE LA LÍNEA AMARILLA HAY QUE ACTUARLO Y QUITARLO CUANDO RECUPERE TEMPERATURA.

LA PRUEBA DE MOTOR ES A 4000 RPMS

LA CALEFACCIÓN AL CARBURADOR TIENE UN TIRADOR Y UN GIRO DE VUELTA PARA QUE SE QUEDÉ ATRÁS Y NO SE META CON LAS VIBRACIONES.

HAY UN PUNTO DE VIBRACIONES DEL MOTOR ENTRE 3200 Y 4100 RPMS. EVITAD ESOS REGÍMENES DE VUELTAS.