

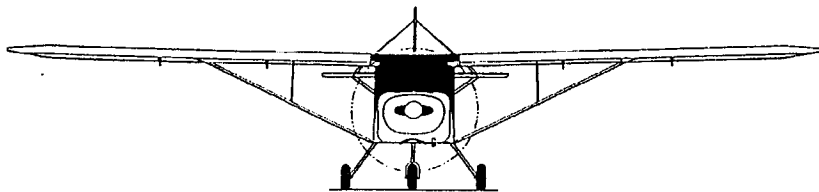
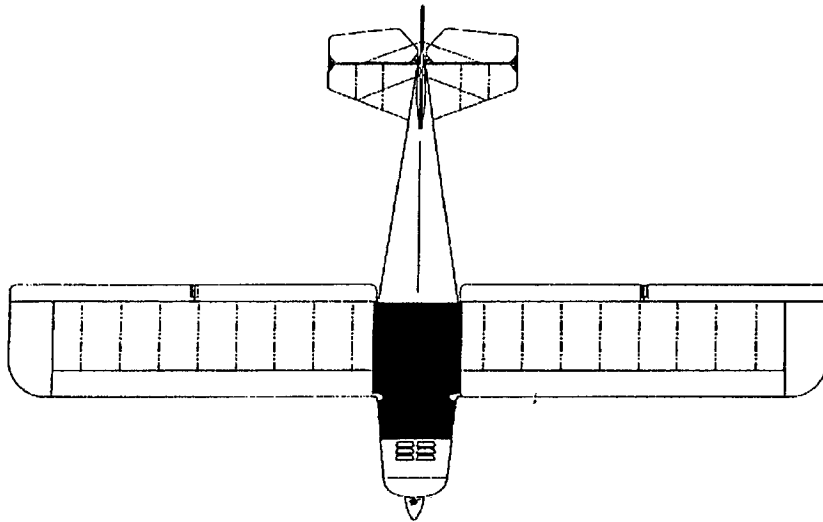
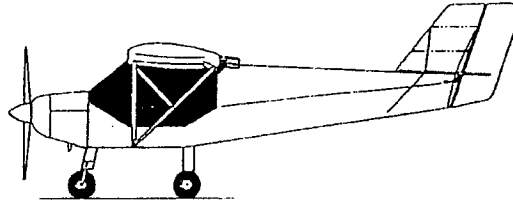


DIVISION AERONAUTICA

A I R C R A F T



RANS S-6ES COYOTE II



MANUAL DEL USUARIO DE VUELO Y MANTENIMIENTO

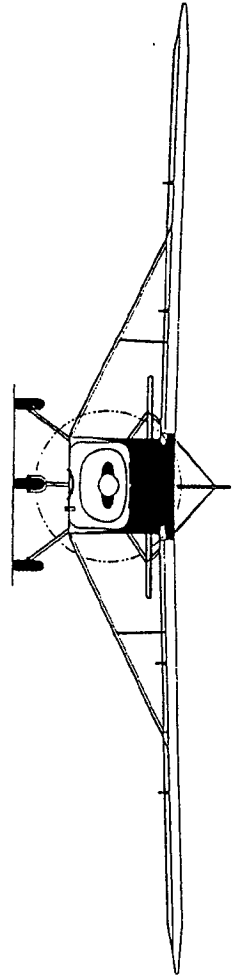
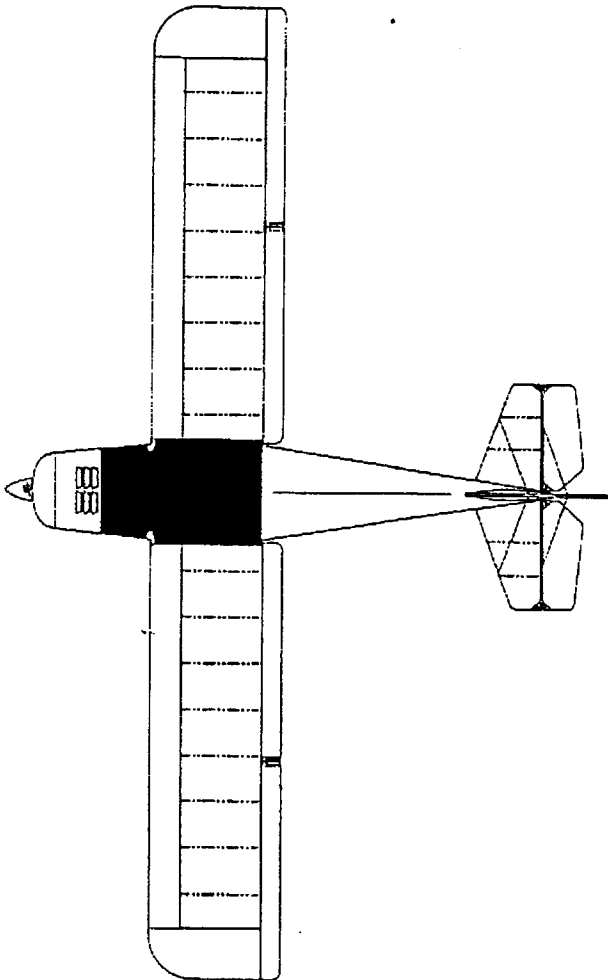
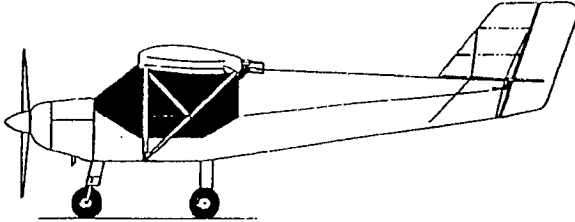
Rev. n°: 0
Fecha: Mayo de 1.998
Edita: CEDIMEX, S.A.

INDICE EFECTIVO DE PÁGINAS

Capítulo 1: Generalidades.	
• Dibujo tres vistas	1
• Descripción de la Aeronave	2
Capítulo 2: Limitaciones	
• Limitaciones de Velocidad	3
• Marcas del Anemómetro	3
• Limitaciones de Carga y Centrado	3
• Limitaciones del Factor de Carga en Vuelo	3
• Factores de carga en virajes ceñidos	4
Capítulo 3: Procedimientos Normales.	
• Chequeo Prevuelo	5
• Velocidades para Operaciones Normales	9
• Antes de Arrancar el Motor	10
• Arranque en frío	10
• Arranque en caliente	10
• Calentamiento	11
• Antes del Carreteo	11
• Carreteo	11
• Antes de Despegar	11
• Despegue Normal	12
• Despegue corto	12
• Ascenso	12
• Crucero	13
• Descenso	13
• Aproximación y Aterrizaje	13
• Aterrizaje Frustrado	13
• Después de Aterrizar	13
• Apagado del motor	13
Capítulo 4: Volar el S-6ES	
• Sistema de Combustible	14
• Funcionamiento del Motor	14
• Operaciones con el S-6ES Coyote II	16
• Consideraciones Operacionales Especiales	18
• Operaciones con Flaps	18
• Propiedades de Vuelo	20
Capítulo 5: Precauciones para el Remolque del Avión	
• Remolque del Avión	22
• Desmontaje para el Transporte	22
Capítulo 6: Mantenimiento.	
• Aeronave	23
• Motor	25
Capítulo 7: Montaje y desmontaje de las Alas y Planos de Cola.	
• Desmontaje de las alas	27
• Desmontaje de los planos de cola	28
• Montaje de los planos de cola	29
• Montaje de las alas	29
• Comprobaciones finales	31
• Llaves necesarias	32
• Pares de Apriete	32
Anexo:	
• Peso y Centrado	33
• Registro de operaciones de mantenimiento	35

CAPÍTULO 1: GENERALIDADES

Dibujo tres vistas:



Descripción de la Aeronave:**Motor:**

Rotax 582, de dos tiempos, refrigerado por agua, doble carburador, doble encendido, arranque eléctrico, reductora de engranajes con relación de reducción de 2,58/1.

Potencia Máxima continua 65 CV a 6500 rpm. Rpm máximas 6800.

Rotax 503, de dos tiempos, refrigerado por aire, doble carburador, doble encendido, arranque manual, reductora de engranajes con relación de reducción 2,58/1.

Potencia máxima continúa 52 CV a 6300 rpm.

Hélice:

Propulsora bipala de madera, de paso fijo 66" x 44" (582)

Propulsora bipala de madera, de paso fijo 64" x 36" (503)

Combustible:

Mezcla al 2% de aceite 2T/ gasolina de automoción de 96 octanos.

Capacidad de combustible:

42 lts., dispuestos en dos depósitos alares, cerca del encastrado del ala de 21 lts. De capacidad cada uno. El sistema de alimentación de combustible es mixto, gravedad/bomba de combustible. La lectura del combustible se obtiene directamente visualizando el nivel del mismo a través del depósito traslúcido.

Capacidad de combustible no utilizable: 0 lt.

Dimensiones principales de la Aeronave:

Envergadura:	10.50 m
Longitud:	6.09 m
Altura máxima:	2.34 m
Vía:	1.83 m
Batalla:	1.31 m
Superficie alar:	14.42 m ²
Cuerda alar:	1.24 m
Fineza:	7.66:1
Altura del ala:	1.80 m
Altura de la cabina:	1.06 m
Anchura:	1.05 m

Datos constructivos:

Estructura de tubos de acero al cromo molibdeno.

Ala: Tubo de aluminio 6061 T6.

Sección del perfil: NACA 2412 modificada

Tren de aterrizaje: Triciclo

Recubrimiento en tela de Dacron de 4.0 Oz.

Número de plazas: 2

Disposición : Lado a lado

CAPÍTULO 2: LIMITACIONES**Limitaciones de Velocidad:**

	VELOCIDAD	IAS Km/h (Mph)	OBSERVACIONES
V_{NE}	Velocidad nunca a exceder	193,1 (120)	No superar esta velocidad bajo ninguna circunstancia
V_{NO}	Velocidad de crucero máxima	148 (92)* 128,7 (80)**	No superar esta velocidad excepto con viento en calma
V_{fe}	Velocidad máxima con flaps extendidos	104,6 (65)	No superar esta velocidad con los flaps extendidos
V_a	Velocidad de maniobra	136,8 (85)* 120,7 (75)**	No realizar movimientos bruscos de la palanca de mando por encima de esta V_a
V_{so}	Velocidad mínima	64,36 (40)* 61,14 (38)**	No bajar nunca de esta velocidad sin flaps
V_{sf}	Velocidad mínima con flaps	45 (28)	No bajar nunca de esta velocidad

Velocidades basadas en el MTOW y a nivel del mar. * Motor 582; ** Motor 503

Velocidad máxima con puertas abiertas

120,7 Km/h (75 Mph)

Marcas del anemómetro:

Pinte los arcos del color adecuado en su anemómetro para las siguientes velocidades:

Arco Blanco	de 28 a 65 mph (de la pérdida a la velocidad máxima con flaps)
Arco Verde	de 40 a 85 mph
Arco Amarillo	de 85 a 120 mph
Línea Roja	120 mph

Limitaciones de Peso y Centrado:

	582	503
Peso máximo al despegue:	400.00 Kg	400.00 Kg
Peso en vacío:	198.50 Kg	191.00 Kg
Carga útil:	170.00 Kg	177.50 Kg
Capacidad de los depósitos:	42.0 lts	42.0 lts

Las coordenadas longitudinales de la posición del c. de g. deben mantenerse entre los siguientes márgenes:

582	503
x = 167,64 cm posición más adelantada	x = 158,75 cm posición más adelantada
x = 185,42 cm posición más retrasada	x = 185,42 cm posición más retrasada

Limitaciones del Factor de Carga en Vuelo:

A límite elástico: + 3,8 g y -2,0 g.

Factores de carga en virajes ceñidos:

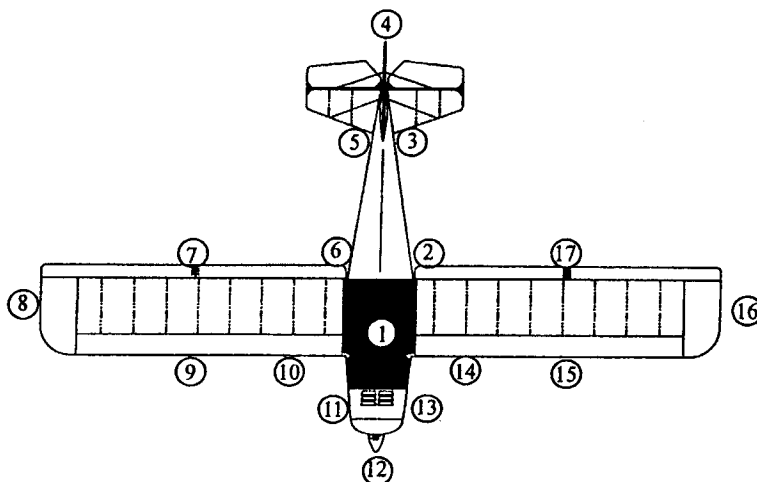
En un viraje ceñido, la fuerza centrífuga y la gravedad determinan el factor de carga que se impondrá al avión. El factor de carga aumenta rápidamente al aumentar la inclinación. Para mantener constante la altura es necesario ejercer cada vez más presión hacia atrás sobre los mandos. Sin embargo, al ceñir más el viraje aumenta el ángulo de ataque y por tanto, la resistencia aerodinámica. Finalmente, el factor de carga más la resistencia aerodinámica sobrepasarían los límites de prestaciones y potencia del avión, que en ese momento perdería altura, entraría en pérdida o sufriría un fallo estructural.

La mayoría de aviones ultraligeros no acrobáticos están diseñados para soportar un factor de carga de 3,8. Un viraje con 70° de inclinación está peligrosamente cerca del límite para estos aviones dado la velocidad con que crece el factor de carga a partir de los 60°.

Ángulo de inclinación	% de aumento de velocidad sobre la pérdida	Velocidad de pérdida (mph)	g's
0	0.00	40.00	1.00
10	0.77	40.39	1.02
20	3.16	41.26	1.06
30	7.46	42.98	1.16
40	14.25	45.70	1.31
50	24.73	49.89	1.56
60	41.42	56.57	2.00
70	70.99	68.40	2.92
80	239.97	95.99	5.76

CAPÍTULO 3: PROCEDIMIENTOS NORMALES

Chequeo prevuelo:

CHEQUEO PRE-VUELO**COYOTE-II**

1. CABINA
2. ANCLAJE DEL ALA Y EL TREN IZQ.
3. CABLES Y ANCLAJES ESTABILIZADOR IZQ.
4. GRUPO DE COLA
5. CABLES Y ANCLAJES ESTABILIZADOR DER.
6. ANCLAJE DEL ALA Y EL TREN DER.
7. FLAP Y ALERÓN DERECHO
8. ALA DERECHA
9. ZONA ANTERIOR ALA DERECHA
10. ANCLAJE DE RIOSTRAS DER.
11. CAPOT (1ª VEZ)
12. HÉLICE
13. MOTOR
14. ANCLAJE DE RIOSTRAS IZQ.
15. ZONA ANTERIOR ALA IZQUIERDA
16. ALA IZQUIERDA
17. FLAP Y ALERÓN IZQUIERDO

1. Cabina

- a). Desbloquear mandos
- b). Llave de gasolina ABRIR
- c). Filtro de gasolina COMPROBAR
- d). Asientos a su medida COMPROBAR
- e). Pedales:
 - Cable dirección
 - Bieleta dirección REVISAR
 - Sirga de freno
- f). Bornes y rebosadero de la batería REVISAR
- g). Palanca de mandos:
 - Holguras
 - El cable alabeo sigue el recorrido de las poleas COMPROBAR
- h). T del mando de alabeo COMPROBAR
- i). Tubos push-pull COMPROBAR
- j). Mando del acelerador; estado de sirgas y prisioneros (o cables)
 - Ajuste de fricción COMPROBAR
- k). Circuito de gasolina, pérdidas COMPROBAR
- l). Drenar gasolina SOLO 1ª VEZ
- m). Flaps, teleflex y abrazaderas COMPROBAR
- n). Anillas, pasadores, tubo borde de ataque COMPROBAR
- o). Niveles de gasolina COMPROBAR
- p). Interruptor de encendido o llave de contacto APAGADO

2. Anclaje Ala y Tren

- a). Anclajes ala larguero trasero COMPROBAR
- b). Estado de ruedas COMPROBAR
- c). Estado general COMPROBAR
- d). En caso de depósito auxiliar REVISAR tapón

3. Cables y anclajes Estabilizador Izq.

- a). Estado de los cables COMPROBAR
- b). Anclaje del estabilizador COMPROBAR

4. Grupo de Cola

- a). Bisagras de profundidad y dirección COMPROBAR
- b). Mando de profundidad COMPROBAR
- c). Tornillos, horquilla COMPROBAR
- d). Tornillos sujeción horquilla COMPROBAR
- e). Uniones mando dirección,
cable y horn COMPROBAR
- f). Con rueda de cola, revisar muelles
Y ballestas REVISAR
- g). Inspeccione el cono de cola
por si hay holguras COMPROBAR

5. Cables y Anclajes Estabilizador Der.

- a). Estado de los cables COMPROBAR
- b). Anclaje del estabilizador COMPROBAR

6. Anclaje Ala y Tren

- a). Anclajes ala larguero trasero COMPROBAR
- b). Estado de ruedas COMPROBAR
- c). Estado general COMPROBAR

7. Flap y Alerón Derecho

- a). Bisagras Flap sin holguras COMPROBAR
- b). Teleflex del Flap COMPROBAR
- c). Alambre sujeción teleflex COMPROBAR
- d). Anclaje de la riostra trasera COMPROBAR
- e). Bisagras Alerón sin holguras COMPROBAR
- f). Mando del Alerón; bieleta y
tubo push-pull (contratuerca) COMPROBAR

8. Ala Derecha

- a). Estado general de la Tela COMPROBAR
- b). Costillas superiores e inferiores COMPROBAR
- c). Borde Marginal COMPROBAR

9. Zona Anterior Ala Derecha

- a). Borde de Ataque COMPROBAR
- b). Anclaje de la riostra delantera COMPROBAR
- c). Riostras de bloqueo COMPROBAR

10. Anclaje Riostras

- a). Anclaje propio de las Riostras COMPROBAR
- b). Tapón depósito gasolina COMPROBAR
- c). Tubo de ventilación COMPROBAR

11. Capot (1ª vez)

- a). Colector escape sin fugas COMPROBAR
- b). Movilidad de rótulas COMPROBAR
- c). Silentblock COMPROBAR
- d). Fugas COMPROBAR

12. Hélice

- a). Estado general de la hélice COMPROBAR
- b). Tornillos y tuercas en posición correcta COMPROBAR
- c). Fugas de aceite en reductora COMPROBAR
- d). Sujeción del capot COMPROBAR
- e). Rueda de morro COMPROBAR

13. Motor

- a). Pipas de bujía (apriete) REVISAR
- b). Nivel de agua (con motor frío)
Circuito de Refrigeración COMPROBAR
- c). Si lleva engrase separado,
nivel de aceite y filtro COMPROBAR
- d). Circuito de Gasolina COMPROBAR
- e). Toma de presión de la bomba COMPROBAR
- f). Carburadores, sujeción y gomas
de admisión COMPROBAR
- g). Sirgas del acelerador COMPROBAR
- h). Si lleva gascolator (1ª vez) DRENAR
- i). Sujeción de filtros COMPROBAR
- j). Depósito de aceite válvula rotativa COMPROBAR

14. Anclaje Riostras

- a). Anclaje propio de las Riostras COMPROBAR
- b). Tapón depósito gasolina COMPROBAR
- c). Tubo de ventilación COMPROBAR

15. Zona Anterior Ala Izquierda

- a). Riostras de bloqueo COMPROBAR
- b). Anclaje de la riostra delantera COMPROBAR
- c). Borde de Ataque COMPROBAR

16. Ala Izquierda

- a). Borde Marginal COMPROBAR
- b). Costillas superiores e inferiores COMPROBAR
- c). Estado general de la Tela COMPROBAR

17. Flap y Alerón Izquierdo

- a). Mando del Alerón; bieleta y tubo push-pull (contratuerca) COMPROBAR
- b). Bisagras Alerón sin holguras COMPROBAR
- c). Anclaje de la riostra trasera COMPROBAR
- d). Alambre sujeción teleflex COMPROBAR
- e). Teleflex del Flap COMPROBAR
- f). Bisagras Flap sin holguras COMPROBAR

Velocidades para Operaciones Normales

A menos que se diga otra cosa, las siguientes velocidades están basadas en un peso máximo de 400 Kg y pueden usarse para cualquier peso inferior.

	IAS Km/h (Mph)
Velocidad de Mejor Relación de Trepada (V_y)	88.50 (55)
Velocidad de Mejor Ángulo de Ascenso (V_x)	72.40 (45)
Velocidad de Aproximación:	
Sin Flaps	80.45 (50)
Con todo el Flap abajo	72.40 (45)
Velocidad de Rotación	56.31 (35)
Máxima Velocidad de Viento cruzado Demostrada	32.18 (20)
Máxima Velocidad con Flaps	104.58 (65)

Antes de Arrancar el Motor

Chequeo Prevuelo	Completado
Cinturón de seguridad	Atado
Frenos	Aplicados
Interruptores	Off
Ruptores	In
Radios (si lleva)	Off
Todos los interruptores	Off
Llave de gasolina	Abierta

Arranque en frío

Frenos	Aplicados
Acelerador	Listo
Área de la Hélice	Despejada
Cebador	Bombear
Arranque	Engranar
Acelerador	Ajustar

Si el motor no arranca en 10 segundos, bombee de nuevo el cebador y repita el proceso de arranque.

Arranque en caliente

Acelerador	Listo
Frenos	Aplicados
Área de la hélice	Despejada
Arranque	Engranar
Acelerador	Aumentar

Calentamiento

Accelerador 2.000 rpm

Antes del Carreteo

Cinturón de Seguridad Atado, Comprobado

Instrumentación Funcionando

Área de Carreteo Despejada

Carreteo

Accelerador Aplique lentamente

Frenos Comprobar

Dirección de la rueda de Morro Comprobar

Antes de Despegar

Frenos Aplicados

Llave de Gasolina Abierta

Accelerador 3000 rpm

Magnetos (Ruptores) Comprobar ambos, Caída max. 200 rpm

Instrumentos del Motor Comprobar

Accelerador Ralentí

Instrumentos de vuelo Comprobados y listos

Flaps Comprobador, y recogidos

Mandos de Vuelo Libres y correctos

Cinturón de seguridad Atado, comprobado

El motor está caliente para despegar cuando el acelerador se puede abrir sin que el motor ratee. Deje calentar el motor como mínimo 2 minutos.

Despegue Normal

Frenos	Libres
Flaps	Arriba
Instrumentos del Motor	Comprobar
Acelerador	Gas a fondo
Pedal izquierdo	Lonecesario
Velocidad	Rotación a 35 Mph

Acelere hasta 55 - 60 Mph, entonces ascienda.

Despegue en campo corto, para salvar un obstáculo

Flaps	3 puntos hacia abajo
Frenos	Aplicados
Acelerador	Gas a fondo
Frenos	Libres
Velocidad	Acelere hasta 40 - 45 Mph
Pedal izquierdo	Lonecesario
Palanca de mando	Ligera presión hacia atrás

Después de despegar mantenga la velocidad a 40 - 45 Mph hasta superar el obstáculo.
 Continúe ascendiendo acelerando suavemente hasta 55 mph. Repliegue suave y lentamente los flaps.

Ascenso

Acelerador	Gas a fondo
Flaps	Arriba (Recoger lentamente)
Instrumentos del motor	Controlar
Velocidad	55 Mph IAS

Crucero

Acelerador	4800 rpm
Aleta compensadora	Ajustada
Instrumentos del motor	Controlar

Descenso, Normal

Cinturones de seguridad	Atados
Altímetro	Ajustado
Acelerador	4000 rpm
Velocidad	55mphIAS

Aproximación y Aterrizaje

Velocidad	Ajustela a 50 Mph
Flaps	Arriba
Velocidad de aproximación final	45 Mph

Aterrizaje Frustrado

Acelerador	Gas a fondo
Flaps	Arriba
Velocidad	Hasta salvar el obstáculo: 50 Mph

Después de Aterrizar

Flaps	Arriba
Aleta compensadora	Posición de despegue

Apagado del motor

Frenos	Aplicados
Acelerador	Ralentí
Encendido	Off
Frenos	Libres
Calzos y cuerdas	Instalados

CAPÍTULO 4: VOLAR EL S-6ES

Sistema de Combustible:

Indicador Visual: El indicador visual que es estandar en este modelo puede dar lecturas erroneas. El indicador visual puede indicar que el depósito está lleno cuando en realidad está casi vacío. La causa de tales lecturas incorrectas puede ser debida a una instalación defectuosa o incorrecta. Por favor compruebe que la ventilación y el indicador visual no están doblados y que su conducción es correcta. Y lo más importante, no de nunca por seguras las lecturas. Con el tiempo el combustible se evapora. Compruebe visualmente el combustible mirando a través del cuello de llenado del depósito antes de cada vuelo.

Funcionamiento del Motor:

Introducción: Junto con el avión se suministra un manual del motor autorizado por el distribuidor del motor. Es un manual bien escrito con explicaciones muy detalladas para el funcionamiento seguro y fiable continuado de su motor. Le recomendamos encarecidamente que lea y comprenda completamente este manual. Además, le rogamos que tenga en cuenta los datos de abajo que le ayudarán a sacar el mayor provecho de su avión.

Arranque: Coloque el avión frente al viento y compruebe las ruedas principales para evitar que ruede. Para colocar el avión en posición levante la cola por los puntos de anclaje de las riostras. Evite levantarlo por las puntas de las superficies de control. **PRECAUCIÓN:** Vientos superiores a 15 mph (24 km/h) pueden hacer que el avión se levante cuando está vacío. Tenga a un ayudante sentado en el avión o que lo sujete por los puntos de anclaje de las riostras. ¡Nunca sujete una riostra por el centro!

Es mejor arrancar el avión desde el interior de la cabina. Se puede entrar fácilmente en el S-6ES Coyote II sentándose primero en el asiento, y entonces encogiendo las rodillas y girando hasta ponerse en posición.

Drene el sumidero bajo el asiento izquierdo. Bombee 3 veces el cebador (si arranca por primera vez o hace más de 30 minutos que paró el motor). Cierre el acelerador (tire de la palanca para cerrarlo). Ponga el interruptor de encendido en posición on. Mueva la palanca de mando a la izquierda. Sujete la empuñadura del arranque y tire enérgicamente. Puede necesitar varios tirones. Asegurese de que el encendido está en on (interruptor hacia arriba). Dejele al ralenti un momento y luego avance la palanca del acelerador lentamente. **NOTA:** Después de calentar el motor, 2 minutos, cierre el acelerador. Debería mantenerse al ralenti a 2.000 rpm. Si no, consulte el manual del motor para ver los detalles del ajuste del ralenti. Si encuentra dificultades para arrancar consulte el manual del motor para ver las probables causas y su solución. **PRECAUCIÓN:** En tiempo frío permita que el motor se caliente durante al menos 2 minutos antes de aplicar la potencia de despegue.

Compruebe el accionamiento del acelerador. No debería haber una respuesta lenta a partir de la mitad del recorrido hasta el final. No empuje la palanca a fondo rápidamente. Esto no es una motocicleta. Es un avión con un gran volante, la hélice. Montarse sobre la palanca del acelerador solo acelerará el desgaste del motor y hará su fiabilidad cuestionable. Sea suave con el acelerador y responderá cuando lo necesite.

Razones para la pérdida de potencia:

Nunca despegue si una **BUJÍA ESTÁ SUCIA**. Esto se lo indicará la lentitud de respuesta del acelerador y la falta de rpm's y el funcionamiento irregular. Los dos tiempos nodesatascan sus bujías . Simplemente van peor. Así que volar para "limpiarlas" puede acabar en una pérdida de potencia y un aterrizaje forzoso.

LA BUJÍA ESTÁ DESGASTADA. De nuevo el acelerador y las rpm's no son normales. Sustituya las bujías por otras nuevas bien galgadas. Las bujías deberían sustituirse cada 25 horas.

FILTRO DEL AIRE OBSTRUIDO. Escupir, la tendencia a bajas revoluciones del motor es la de tirar combustible por el carburador al filtro de aire y esto hace que el aceite del motor finalmente obstruya el filtro. La situación empeora rápidamente ya que cuanto más obstruido está el filtro más combustible escupe. Esto puede ocurrir en el Coyote II aproximadamente cada 40 horas. Por tanto, se recomienda limpiar y re-engrasar el filtro (solo con aceite para el filtro)de forma periódica. Sumerja el filtro en gasolina limpia y pura. Entonces aclarela y dejela secar completamente. Re-engrase cuando esté seco según las instrucciones del aceite del filtro de aire. **NOTA:** El aceite del filtro el K & N y está disponible en cualquier tienda de motos.

Operaciones con el S-6ES Coyote II

Pre-Vuelo:

Consulte la sección de pre-vuelo en el capítulo 3 de este manual.

Arranque:

Consulte la sección de funcionamiento del motor de este manual.

Carreteo:

El carreteo (o taxiing) con el Coyote II es fácil incluso con viento de 25 mph. El acoplamiento directo a la rueda de morro orientable mejora la maniobrabilidad en tierra haciendo fáciles los giros cerrados.

Si el viento sopla fuerte, aprenda a utilizarlo en su beneficio. Carreteando frente al viento, con la palanca hacia delante incrementará la tracción de la rueda de morro y mejorará la gobernabilidad.

Durante el carreteo a favor del viento mantenga la palanca neutral. Haga pequeñas correcciones de dirección y realice el carreteo despacio.

En manos de un piloto hábil se puede carretear en un Coyote II con vientos de más de 25 mph. Se han llevado a cabo operaciones con 35 mph de viento con dos personas a bordo.

También es posible volar con vientos de más de 35 mph. No obstante, esta posibilidad debería utilizarse solo para salir de una mala situación y no para entrar en ella.

Despegues:

El Coyote II se pone en el aire con facilidad y con una rotación de 35 mph (peso bruto medio 363 kg). Naturalmente la rotación variará con el peso bruto. Despegues normales, desde campos cortos y desde campos blandos son posibles utilizando técnicas convencionales.

Aterrizajes:

Una atención especial a la velocidad de aproximación es vital para hacer aterrizajes suaves. Igual que cualquier avión, una velocidad y potencia demasiado bajas . . . y el Coyote II “caerá del cielo”. La caída puede ser controlada y debe ser controlada durante un aterrizaje sin motor. Naturalmente, para detener la caída, el piloto endereza para aterrizar. El punto en el que se debe enderezar es crítico.

Una buena manera de aterrizar la primera vez es poner las ruedas principales primero, posicionarse sobre la pista a 50 mph, a poco más de 2 pies (60 cm) del suelo. Una vez estabilizado todo, las alas niveladas, el cabeceo eliminado y está volando recto por la pista, reduzca la potencia lentamente mientras gradualmente tira de la palanca suavemente hacia atrás, dejando que el avión se pose sobre la pista. **IMPORTANTE:** Mantenga el morro levantado durante el aterrizaje. Evite dejarlo caer una vez que las ruedas principales estén

posadas. Cuando la rueda de morro se deja caer con viento cruzado o a altas velocidades pueden producirse virajes bruscos de lado a lado. Esto le familiarizará con el punto de enderezamiento.

Los aterrizajes sin motor se realizan con seguridad y más suaves si se puede mantener al menos de 50 a 60 mph en la aproximación. Esto le da inercia y flotabilidad adicionales, siempre que enderece en el momento correcto. Bajando los flaps 2 puntos el efecto suelo puede darte un empuje adicional para alargar el planeo.

Trabajo en el aire:

El Coyote II se comportará como un avión convencional con la excepción de una pérdida más rápida de velocidad cuando se reduce la potencia. El Coyote II le dirá lo que necesita . . . si Vd. le escucha. Las características de vuelo del Coyote II son casi idénticas a las de aviones como los J-3 Cubs, Super Cubs y T-Craft, etc. Aunque todos tienen sus rasgos distintivos, ninguno hace cosas extrañas o impredecibles.

Entradas en pérdida:

Las entradas en pérdida presentan una sacudida de aviso debido al aire turbulento que desde la raíz del ala fluye sobre el elevador. La entrada en pérdida ocurre con una rotura definitiva. Puede necesitar timón para mantener las alas niveladas debido al par motor. La recuperación es instantánea al soltar la presión hacia atrás en la palanca. En los giros, las pérdidas con motor y sin motor aceleradas, todas presentarán la ligera sacudida y la rápida recuperación.

Giros:

El Coyote II se inclina fácilmente con un mínimo de guiñada adversa. Hágalo entrar en los giros usando un poco de timón. Evite inclinaciones fuertes hasta que se haya familiarizado con el avión. Debido a la rápida velocidad de giro, los giros abruptos de 360 ó 720 grados pueden ser desorientadores. Intente esto únicamente cuando se haya familiarizado con el avión.

Volando con las puertas abiertas o sin ellas:

El S-6ES se puede volar con las puertas abiertas a una velocidad de hasta 65 mph. Las puertas del S-6ES no deberían abrirse por encima de 65 mph. El S-6ES puede volarse con una o ambas puertas sacadas hasta una velocidad de 65 mph. En vuelos con las puertas abiertas o sin ellas debe esperarse una pérdida de Sustentación y Resistencia, trepada y velocidad de crucero.

Maniobras Aprobadas:

- Entradas en pérdida, de todo tipo excepto las entradas en pérdida de látigo o repentinas
- Caidas de hoja a baja potencia (por debajo de 4.000 rpm)
- Chandelles
- Ochos Perezosos
- Barrenas hasta 3 vueltas a baja potencia y solo sin flaps.

EL RESTO DE MANIOBRAS ACROBÁTICAS ESTÁN PROHIBIDAS

Consideraciones Operacionales Especiales

Posición del Interruptor de Encendido: Hacia arriba es encendido (ON) y hacia abajo es apagado (OFF)

El tapón del depósito puede abrirse: Durante maniobras inusuales de vuelo tales como cargas negativas bruscas. Evite el vuelo en caída libre con 0 G's.

Maniobras de vuelo que inducen cargas negativas: Podrían provocar fugas de combustible a través de la ventilación del tapón y una falta de combustible momentánea debido a los G's negativos en el carburador de tipo flotador. Evite las subidas bruscas a baja altura seguidas de un picado abrupto.

ATENCIÓN: Asegure cualquier tipo de carga y tenga cuidado de que ningún artículo de ropa cae sobre ninguna parte de los mecanismos de funcionamiento del avión. Se podría producir el bloqueo de los mandos. Lleve siempre puesto el cinturón de seguridad para asegurarse de que tampoco interfiere con los controles.

Compruebe que el carburador está bien sujeto por la abrazadera durante el chequeo pre-vuelo. Tras unas pocas horas, la mezcla gasolina aceite habrá engrasado el colector de goma de la admisión. Entonces es posible que el carburador gire hasta una posición en la que provoque el desbordamiento del combustible y el posible ahogo por falta de combustible. Desmonte, limpie y sujételo de nuevo.

La válvula de cierre de combustible debe estar abierta en vuelo. Compruebelo siempre. ¡Queda suficiente combustible en el circuito a partir de la válvula para permitir un despegue seguido de un aterrizaje sin motor!.

Baje la velocidad a 70 mph en condiciones de severa turbulencia. Evite descender a grandes velocidades desde grandes altitudes en condiciones desconocidas. Puede haber una capa de cizalladura a un nivel más bajo que cause turbulencia. Recuerde, las altas velocidades y la severa turbulencia podrían acelerar la fatiga de la estructura y acortar la vida efectiva de servicio de su avión.

Mantenga bien lubricados todos los puntos de bisagra de las superficies de mando y otras partes móviles.

Operaciones con Flaps

Información General

El Coyote II equipado con flaps tiene un rango de velocidades más amplio pero esto sólo se lleva a cabo con la utilización adecuada de los flaps. Por favor, tomese el tiempo necesario para familiarizarse completamente con el avión y su manejo antes de intentar cualquier despegue o aterrizaje de máximas prestaciones. El avión funciona bien sin la utilización de los flaps, solamente que las distancias de despegue y aterrizaje son más largas y las velocidades más altas. Preste mucha atención a las velocidades de vuelo recomendadas que aparecen en esta sección.

El primer punto de flaps es de 11° y se emplea para acortar moderadamente la

carrera de despegue. La velocidad máxima de extensión del flap es de 65 mph. Aunque está permitido extender completamente los flaps a 65 mph, en realidad la mejor técnica es extenderlos un punto cada vez. **EJEMPLO:** 65 mph - 1^{er} punto, 55 mph - 2^{do} punto, 45 mph - 3^{er} punto. Se dará cuenta de que esto le proporciona una aproximación mucho más suave con menos presión sobre la palanca del flap.

Para su referencia, 1^{er} punto / 11°, 2^{do} punto / 30°, 3^{er} punto / 43°.

El segundo punto del flap se usa de nuevo para acortar los despegues y para decelerar suavemente hasta la velocidad de aproximación. El tercer punto de flaps dará el despegue más corto con la menor distancia sobre un obstáculo de cincuenta pies. También este ajuste permite aproximaciones más lentas y abruptas. Lo típico es desear una velocidad de aproximación de 45 mph con una posición de morro abajo 20°. **PRECAUCIÓN:** Es muy fácil sobrepasar la velocidad de 65 mph, la máxima velocidad para extender los flaps (V_{fe}), durante tales aproximaciones . . . tenga cuidado con eso.

Despegues de Máximo Rendimiento

Antes de ejecutar un despegue de máximo rendimiento es recomendable haber realizado varios despegues y aterrizajes sin flaps, con 1 punto y con 2 puntos. **PROCEDIMIENTO:** Flaps a 43°, frenos aplicados a fondo, aplicar subitamente toda la potencia sujetando la palanca ligeramente hacia atrás para levantar el morro. Reduzca la presión hacia atrás una vez que haya dejado el suelo lo necesario para mantener 40 - 45 mph (velocidad de mejor ángulo de subida) hasta los 50 pies, y entonces comience lentamente a subir los flaps y mantenga 55 mph, la velocidad de mejor relación de trepada. Ajuste la potencia lo necesario. **PRECAUCIÓN:** No quite los flaps de golpe . . . quítelos siempre poco a poco y deje que se incremente la velocidad.

Este procedimiento ha demostrado que proporciona el despegue más corto posible. También, es el recomendado para los campos blandos. La técnica no es infalible, no obstante, requiere una buena dosis de pericia por parte del piloto.

Aterrizajes con Flaps

Mantenga al menos 45 ó 50 mph con los flaps completamente extendidos y un ángulo constante de planeo en una actitud de morro bajo. Descienda sobre la pista, entonces nivele a 2 ó 3 pies para empezar a enderezar. **PRECAUCIÓN:** Se debe evitar la baja potencia y una posición de morro alto durante el planeo ya sea con o sin flaps. El avión podría desarrollar un alto índice de caída y no recuperarse.

VELOCIDAD DE ENTRADA EN PÉRDIDA SIN MOTOR (MPH / Km/h)			
Flaps \ Inclinación	0°	30°	60°
0°	33 / 53.0	39 / 62.7	45 / 72.4
11°	34 / 54.7	38 / 61.1	44 / 70.8
30°	32 / 51.5	36 / 57.9	42 / 67.6
43°	27 / 43.4	35 / 56.3	40 / 64.4

VELOCIDAD DE ENTRADA EN PÉRDIDA CON MOTOR (MPH / Km/h)			
Flaps \ Inclinación	0°	30°	60°
0°	22 / 35.4	25 / 40.2	27 / 43.4
11°	20 / 32.2	23 / 37.0	26 / 41.8
30°	20 / 32.2	23 / 37.0	24 / 38.6
43°	20 / 32.2	23 / 37.0	24 / 38.6

Prestaciones basadas en un peso bruto estandar de 397 kg.

PRECAUCIÓN: Compruebe el desgaste de los fijadores de las palancas de los flaps cada 100 horas. Mantenga el rodillo lubricado.

PROHIBIDO: Las barrenas con flaps extendidos en cualquier grado que no sea 0.

Evite el vuelo prolongado con alta potencia y baja velocidad. Este modo de vola causa un flujo de aire violento y turbulento sobre la cola con “sacudidas de cola” asociadas. Esto puede sentirlo como una sacudida de la palanca. Esto es un aviso de una entrada en pérdida inminente y de que debe disminuir el ángulo de ataque y aumentar la velocidad.

Propiedades de Vuelo

Las propiedades de vuelo del Coyote II son convencionales con respecto a los aviones de la aviación general en las áreas de control y respuesta, con excepción de una mayor relación de caída de velocidad debido su naturaleza de ligero pero “grande”. Esto es típico en cualquier avión ligero, donde hay poca energía cinética.

Las entradas en pérdida están precedidas por unas sacudidas fácilmente identificables causadas por la turbulencia sobre el estabilizador horizontal originada en la pérdida de la raíz del ala. Durante esta entrada en pérdida de la raíz del ala hay suficiente sustentación y control para mantener el vuelo. Una vez que el ala entera entra en pérdida, el morro cae muy ligeramente y se desarrolla una alta velocidad de caída (aproximadamente de 1.000 a 1.500 pies por minuto). Se puede mantener el avión con las alas niveladas utilizando el timón. **NOTA:** Durante esta “caída de hoja” se supone que está aplicado el elevador completamente al máximo. El avión podría hacer un par de ligeros cabeceos hacia arriba de 10° si se entró en pérdida profunda desde una actitud de morro alto excepcional. No obstante, se estabilizará rápidamente en una posición de morro un poco hacia arriba hasta que se deje ir la presión hacia atrás sobre la palanca.

Si, durante una entrada en pérdida profunda (caída de hoja) los pies del piloto se quitan de los pedales del timón, el Coyote II comenzará a bajar cada ala alternativamente hasta que finalmente se hace una espiral suave a la derecha o izquierda. (**NOTA:** Esto no es una barrena) En este punto algunos podrían decir que el avión está en una barrena. Sin