

SURAIR

**MANUAL DE OPERACIONES
BEECHCRAFT BARON 58**



Beechcraft Baron 58



El siguiente manual básico de operaciones está destinado a los pilotos que se inician en la operatoria de la aeronave con el objetivo de brindar, a grandes rasgos, las principales características del modelo y su operación a lo largo de las distintas fases del vuelo.

Se destaca el carácter de *básico*, por lo que no se detallan procedimientos avanzados que puedan surgir de cada modelo en particular. Para más información, se deberá consultar con el Jefe de Línea correspondiente a través del foro de discusión de SUR Air.

ES MANDATORIO PARA TODO PILOTO DE SUR AIR TENER A MANO ESTE MANUAL DURANTE EL VUELO PARA REFERENCIA.

ESTE MANUAL SERÁ ADEMÁS LA FUENTE PARA LA CONFECCIÓN DE EXÁMENES DE ASCENSO DE RANGO DENTRO DE LA AEROLÍNEA.

INTRODUCCION BEEHCRAFTBARON 58

El Beechcraft Baron es el avión más exitoso de su clase, superando a bimotores similares de Piper y Cessna. Su producción se inició en 1960 y continúa con la versión G58 actual. Varios modelos fueron ofrecidos a lo largo de los años, con variantes más potentes, presurizadas o turbo comprimidas. El Baron 58 es un modelo que fue introducido en 1970 y posee un motor más potente de 300 hp...

Código ICAO: BE58/L
Categoría de turbulencia: L
Matrícula: LV-MBR
Rango requerido para volarlo: 0 Horas

DATOS TECNICOS

Fabricante: Beechcraft
Modelo: Baron 58
Planta propulsora: 2 x Teledyne Continental IO-550-C
Capacidad de pasajeros: 5 (0F 0C 5Y)
Tripulación: 1

Longitud: 9.09 m
Envergadura: 11.53 m
Altura: 2.97 m

PERFORMANCE

Techo de servicio: 20688 ft | 6306 m
Peso máximo de despegue (MTOW): 5500 lb | 2495 kg
Peso máximo de aterrizaje (MLW): 5400 lb | 2449 kg
Peso máximo sin combustible (MZFW): 5215 lb | 2366 kg
Peso vacío operativo (DOW): 3911 lb | 1774 kg

Peso máximo del combustible (MFW): 999 lb | 453 kg
Consumo medio: 227 lb / hr
Alcance: 885 nm | 1639 km

VELOCIDADES INDICATIVAS Y ESTIMATIVAS

VR (ROTATE): 85 KIAS
 CLIMB SPEED: 105 KIAS
 FINAL APROACH SPEED: 95 KIAS

NOTA: todas las velocidades fueron tomadas con máxima carga y con la configuración de flaps correspondiente a las distintas fases del vuelo.

MANUAL DE OPERACIONES

Rodaje: Al comienzo del rodaje se comprobarán los frenos, dirección y funcionamiento de direccional, bastón y bola y horizonte artificial -No se realizará ninguna otra comprobación o lista que pudiese desviar nuestra atención -Se rodará el avión a 1000 RPM a una velocidad moderada, utilizando los frenos sólo cuando sea necesario.

Despegue: Soltar frenos y colocar los pies en la parte inferior de los pedales. -Meter motor a fondo y acelerar suavemente manteniendo el eje de la pista. -Comprobar instrumentos de motor en verde anemómetro vivo. -A 60KIAS rotar. -Ascender a 70KIAS y 10° de flaps hasta los 400Ft AGL. -A 400Ft AGL acelerar el avión a 80KIAS limpiar avión y desahogar motor (2300RPM)

Ascenso: En ascensos consultar tablas del manual de vuelo del avión según configuración del avión - En ascenso ajustar la mezcla a partir de 3000ft -Aplicar motor y tirar del mando de profundidad hasta alcanzar la velocidad de ascenso -Compensar para mantener velocidad.

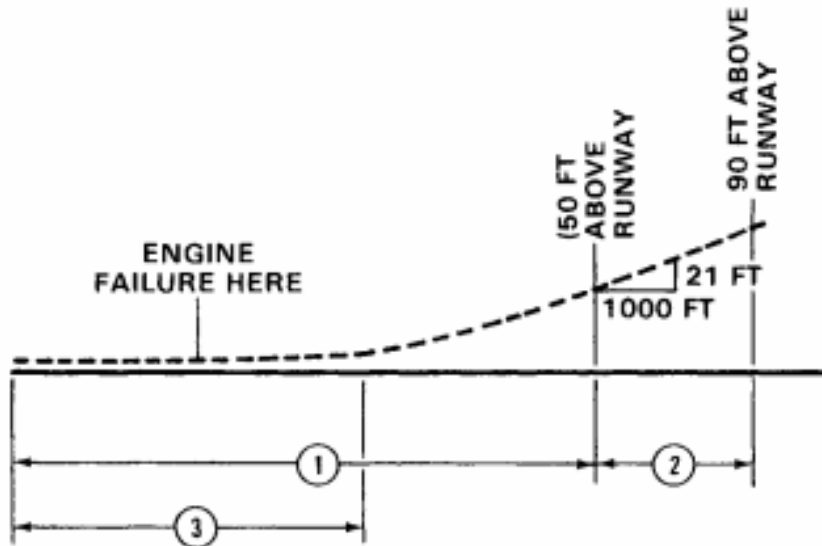
Crucero: Esta velocidad permite la mejor relación entre el recorrido horizontal y el vertical. Permite mantener una actitud de morro más baja que las anteriores consiguiendo buena visibilidad y buena refrigeración del motor -Velocidad 80 Kias-90Kias -Potencia a tope -Mezcla rica (por encima de 3000ft empobrecer la mezcla para máximas R.P.M)

Descenso: El objetivo que se pretende al realizar estas maniobras es perder altitud sin una ganancia de velocidad. Se trata de alcanzar la máxima distancia horizontal en relación a la altitud de que se dispone -Se realizará según el manual de vuelo del avión y la lista de procedimientos. -Mantener crucero medio (100KIAS) -Disminuir la potencia para que manteniendo crucero medio obtengamos un régimen de descenso de 500Ft/min. -Enriquecer la mezcla según proceda. Es desaconsejable un descenso prolongado con la mezcla completamente rica. - (Utiliza la calefacción de carburador según proceda)

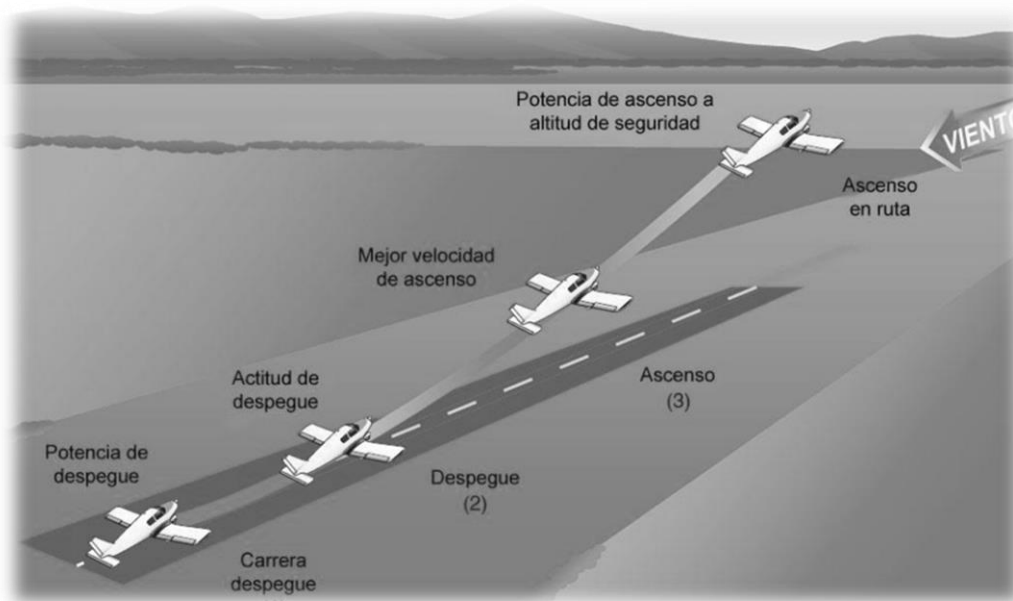
Aproximación: mantener una velocidad de aproximación final, Mantener el rumbo, retraer gradualmente los flaps, si ve que no podrá aterrizar declarar una aproximación frustrada y contactar el ATC por instrucciones para volver sobre el patrón. Recuerde que es mandatorio realizar un giro cuando el piloto no esté ABSOLUTAMENTE seguro que se pueda realizar un aterrizaje seguro.

Aterrizaje: Pasar el umbral a 65KIAS con todo el flaps -Nivelar suavemente -Hacer contacto con el tren principal primero y el morro alto. -Replegar los flaps y frenar suavemente manteniendo el control de profundidad ligeramente retrasado para descargar el peso sobre la rueda de morro.

PATH DESPEGUE NORMAL

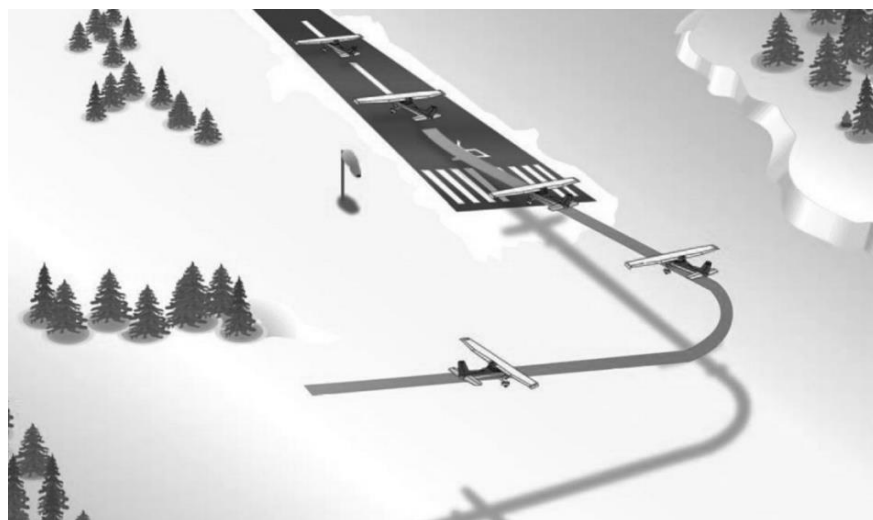


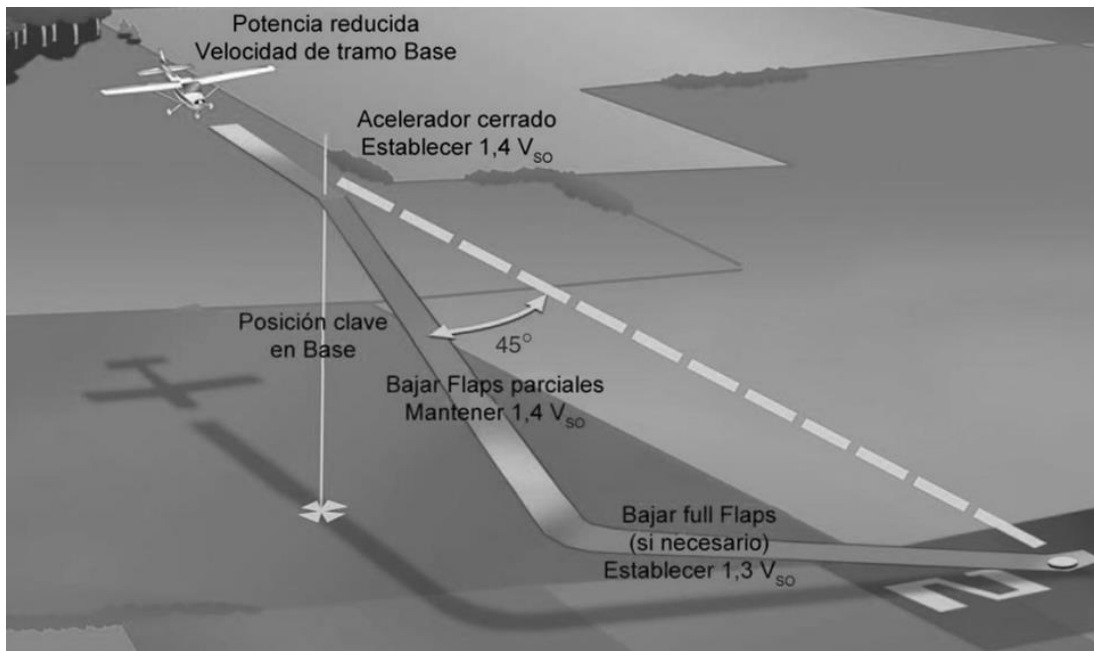
- ① ACCELERATE - GO TAKE-OFF DISTANCE = 8071 FT
- ② DISTANCE TO CLIMB FROM 50 FT TO 90 FT ABOVE RUNWAY = 1905 FT
- ③ ACCELERATE - STOP DISTANCE FOR 5400 LBS TAKE-OFF WEIGHT = 3960 FT



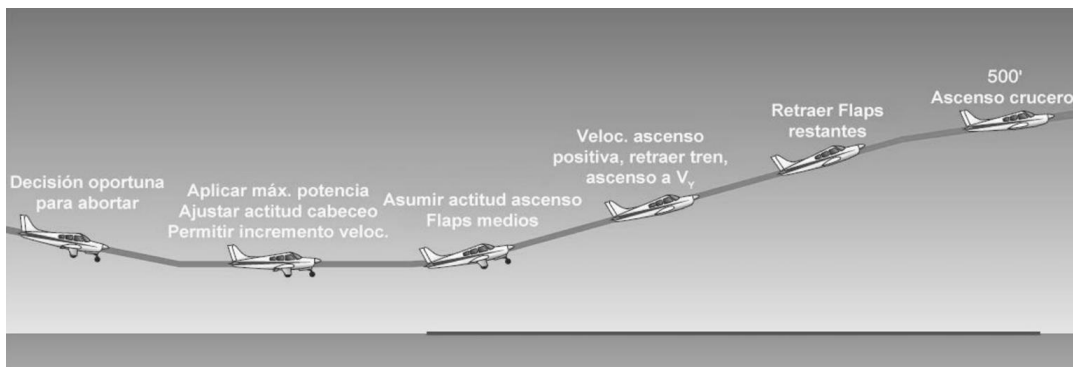


PATH DE APROXIMACIÓN VISUAL





PATH DE APROXIMACIÓN FRUSTRADA



10.AFTER LANDING	
Cabin heater	BLOWER
Landing lights	OFF
Aux. fuel pump	OFF
Flaps	UP
Trim tabs	SET FOR TAKEOFF
Cowl Flaps	OPEN
Transponder	STANDBY

11.SHUTDOWN	
Parking brake	SET
Propellers	HIGH RPM
Throttles	1000 to 1100 RPM
Aux. fuel pumps	OFF
Lights	OFF
Mixtures	IDLE CUT-OFF
Ignition Switches	OFF
SUR Acars	STOP LOG / SEND LOG

