REGULACIONES AÉREAS, REQUISITOS QUE DEBERÁN OBSERVASE EN LA OPERACIÓN DE AERONAVES FUMIGADORAS DE LA CATEGORÍA RESTRICTA

Publicado en La Gaceta No. 192 del 24 de Agosto de 1957

REGULACIONES AÉREAS, REQUISITOS QUE DEBERÁN OBSERVASE EN LA OPERACIÓN DE AERONAVES FUMIGADORAS DE LA CATEGORÍA RESTRICTA

MODIFICACIONES:

1. Al efectuar modificación en un avión, consistente en la instalación de un motor de mayor Potencia, deberán observarse los siguientes factores:

a)Que el peso de motor instalado no exceda de un 10% del peso de motor original;

b) Que las fuerzas de torsión de la hélice en relación con sus revoluciones y potencia no exceda el 20%, de las fuerzas de torción del motor original;

c) En caso de exceder estas limitaciones, se requiere una análisis de resistencia en la estructura del planeador, principalmente desde la pared de fuego hasta las junturas de las alas al fuselaje, reforzado debidamente los miembros cuya resistencia sean deficientes y,

d) Al hacerse esta instalación deberá efectuarse también un cómputo de peso y balance, siempre que como en el caso especificado en el párrafo anterior, se excedan los límites permisibles de peso del motor o torsión de la hélice.

Medidas contra la Corrosión:

2.- En vista de que todos los insecticidas usados en aerofumigación tienen gran poder corrosivo, deberán tomarse las siguientes precauciones:

a) Todas las partes metálicas del avión expuestas a la acción corrosiva de los insecticidas, deberán protegerse con dos manos de Zinc Comate,

b) Todos los cables de control deberán protegerse con Parolquetone o cualquier otro material, similar que tenga las misma propiedades anticorrosivas o reemplazar éstos con cables de material inoxidable, y

c) Por supuesto, la mejor y más aconsejable medida contra la corrosión es el lavado interno y externo con manguera y presión de agua pura después de la operación de cada día y si esto no es posible, deberá lavarse el avión en esta forma por lo menos dos (2) veces por semana.

Aeronavegabilidad de motores:

3. En aviones Piper con motores Lycoming, Modelo 0320 de 150 H.P., conforme estadística se ha encontrado que el cuello de la válvulas de escape se deterioran excesivamente por uso de gasolina de mayor octanaje que la especificada, por consiguiente no se permitirá la operación de ningún motor que exceda de 450 horas desde uverhaul, con el uso de gasolina de 91 octanos o más. Todo motor que haya alcanzado este límite deberá someterse a reparación de los cilindros, practicando el cambio de las válvulas de escape, anillos, empaques y todo lo correspondiente a top overhaul.

Mantenimiento:

4. En el mantenimiento de todas las aeronaves en operación de aerofumigación, deberá estar respaldado por un personal de mecánicos capacitados, con licencia de Aeronaves y Motores Clase A, y con

Fuente: http://www.leybook.com/doc/13941

suficiente experiencia y responsabilidad para acatar todas las disposiciones y normas de seguridad en el mantenimiento de aeronaves. Asimismo, se deberán observar todos los requisitos respecto al mínimo de equipo, materiales y repuestos que son indispensables para una operación eficiente.- **AIF. MEJÍA CHAMORRO** CORONEL G. N., Ministro de Aviación.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/13941