

O.T. 1T27-1CL

LISTA CONDENSADA DE VERIFICAÇÕES

PROCEDIMENTOS NORMAIS E DE EMERGÊNCIA

AVIÃO

T – 27

EMB-312 TUCANO

REVISÃO

AS PÁGINAS DE REVISÃO MAIS RECENTE SUBSTITUEM
AS PÁGINAS DE MESMO NÚMERO COM DATA ANTERIOR.

Inclua as páginas revisadas na publicação básica.
Destrua as páginas substituídas.

Sobre o uso do presente documento, a Embraer não fornece quaisquer garantias expressas ou implícitas e expressamente exclui qualquer garantia de comercialização ou adequação para um propósito particular.

Este documento contém segredos industriais e informações confidenciais da Embraer e dados técnicos sujeitos à legislação dos EUA de controle de exportação de materiais classificados como militares nos termos do "Traffic in Arms Regulations" ("ITAR"). Apenas o Usuário Final ("End User") e/ou Sublicenciados ("Sublicensees") previamente aprovados por licença de exportação emitida pelo Departamento de Estado dos EUA estão autorizados a utilizar este documento. Este documento não pode ser transferido, distribuído ou divulgado - no todo ou em parte - a qualquer outra parte que não o Usuário Final ("End User") e/ou Sublicenciados ("Sublicensees") aprovados sem a permissão expressa da Embraer e, se necessário, o Departamento de Estado dos EUA. Recebimento ou posse destes dados, a partir de qualquer fonte, não constitui tal permissão. As restrições acima se aplicam aos dados contidos em todas as páginas deste documento.

PUBLICADO PELA EMBRAER S.A.
APROVADO PELO MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA

19 SETEMBRO 1984
REVISÃO 17 – 05 DEZEMBRO 2018

O.T. 1T27-1CL

Inclua as páginas revisadas mais recentes. Destrua as páginas canceladas.

LISTA DE PÁGINAS EM VIGOR

NOTA: A parte revisada do texto é indicada por uma linha vertical nas margens externas da página.

Original	0	19 Set	1984
Revisão	1	18 Fev	1985
Revisão	2	02 Out	1985
Revisão	3	25 Mar	1988
Revisão	4	05 Jan	1989
Revisão	5	15 Ago	1989
Revisão	6	18 Abr	1990
Revisão	7	28 Jan	1992
Revisão	8	10 Abr	1995
Revisão	9	20 Dez	1996
Revisão	10	30 Jun	1997
Revisão	11	04 Mar	2002
Revisão	12	25 Ago	2004
Revisão	13	05 Mai	2005
Revisão	14	02 Jun	2005
Revisão	15	19 Nov	2007
Revisão	16	07 Ago	2015
Revisão	17	05 Dez	2018

**O NÚMERO TOTAL DE PÁGINAS NESTA PUBLICAÇÃO
É DE 148, CONFORME RELAÇÃO ABAIXO:**

Nº da Página	Edição	Nº da Página	Edição
* Título	17	N-ii em branco	0
* A	17	N-1 a N-6	9
* B	16	* N-7 a N-8	17
C em branco.....	9	* N-8A a N-8B	17
N-i	0	* N-9 a N-10	17

* O asterisco indica páginas alteradas, adicionadas ou canceladas pela presente revisão.

O.T. 1T27-1CL

Inclua as páginas revisadas mais recentes. Destrua as páginas canceladas.

LISTA DE PÁGINAS EM VIGOR		NOTA: A parte revisada do texto é indicada por uma linha vertical nas mar- gens externas da página.	
Nº da Página	Edição	Nº da Página	Edição
N-11 a N-14	9	E-1 a E-2	9
N-14A a N-14B	9	E-2A a E-2B	9
N-15 a N-18	9	E-3 a E-12	9
N-18A a N-18B	9	E-12A a E-12F	14
N-19 a N-20	9	E-13	14
N-20A a N-20H	9	E-14 a E-17	9
N-21 a N-22	0	E-18	13
N-22A	4	E-19 a E-20	9
N-22B	11	E-21	15
N-22C a N-22F	12	E-22 a E-25.....	9
N-23 a N-27	5	E-26	16
N-28 a N-33	0	E-26A a E-26B.....	16
N-34	4	E-27	16
N-34A a N-34B	4	E-28 a E-31.....	9
N-35 a N-59	0	E-32	12
N-60 em branco	0	E-33 a E-40	9
E-i	0	E-40A a E-40B	9
E-ii em branco	0	E-41 a E-44	9
ESTA PUBLICAÇÃO CANCELA E SUBSTITUI A PUBLICAÇÃO O.T. 1T27-1CL DATADA DE 30 JUNHO 1983.			
* O asterisco indica páginas alteradas, adicionadas ou canceladas pela presente revisão.			

PROCEDIMENTOS NORMAIS

N-ii/(N-ii em branco)

ANTES DA INSPEÇÃO EXTERNA**PREPARAÇÃO PARA O VÔO**

1. Relatório de Vôo VERIFIQUE
2. Reabastecimento VERIFIQUE
3. Peso e Balanceamento VERIFIQUE
4. Equipamento Pessoal VERIFIQUE

AO CHEGAR AO AVIÃO

1. Condições Gerais ANV OBSERVE
2. Capota VERIFIQUE LIMPEZA, ESTADO GERAL E AMORTECEDORES
3. Porta do Punho Externo
Esquerdo de Ruptura do
Canopi..... FECHADA

ASSENTO EJETÁVEL

1. Pino do Punho de Ejeção do
Assento INSTALADO
2. Pinos de Manutenção (04) .. RETIRADOS
3. Percursor do Canhão VERIFIQUE
4. Cabo do Pára-Quedas
Extrator VERIFIQUE CONECTADO AO
PISTÃO PISTOLA DROGUE,
FRENADO E CONECTADO À
TESOURA
5. Pino de Travamento VERIFIQUE NIVELADO
6. Hastes da Pistola Drogue e
da Unidade Barostática CONECTADAS
7. Oxigênio de Emergência:
 - Pressão..... VERIFIQUE
 - Mangueiras VERIFIQUE
 - Separação Rápida CONECTADA
 - Contrapino do Comando .. REMOVIDO

8. Carretilha Inercial TRAVADA
9. Cintos e Suspensórios PRESOS
10. Fitas de Retração das
Pernas..... CONECTADAS AO PISO
11. Conjunto de Sobrevivência
da Cadeira..... CONECTADO
12. Traquéia de Oxigênio CONECTADA
13. Certifique-se de que não exista nada solto na cabine, principal-
mente sob o assento.

ATENÇÃO

Não coloque nenhum material sob os assentos
ejetáveis.

CABINE DIANTEIRA

1. Pinos de Segurança
(assento/capota) COLOCADOS
2. Comandos..... DESTRAVE
3. Interruptor SEL BAT
(mínimo 23 V) BAT INT
4. Luzes Externas (Vão
Noturno) VERIFIQUE
5. Alavanca do Trem de
Pouso..... DESCE
6. Compensadores..... NEUTRO
7. Rádios e Interruptores DESL
8. Liquidômetros VERIFIQUE
9. Detotalizador/Interruptor de
Entrada COMPARE COM LIQUIDÔME-
TRO E AJUSTE SE NECESSÁ-
RIO
10. Oxigênio..... VERIFIQUE

- 11. Disjuntores PRESSIONADOS
- 12. Interruptor BAT INT DESL
- 13. Reservatório Óleo Freio VERIFIQUE

CABINE TRASEIRA (PARA VÔO SOLO)

- 1. Pinos de Segurança COLOCADOS
- 2. Cintos e Suspensórios AMARRADOS
- 3. Mangueiras de Oxigênio AMARRADAS
- 4. Capa do Assento INSTALADA
- 5. Interruptor CORTE CPENS. NORMAL E FRENADO
- 6. Interruptor Partida/Ignição... NORMAL
- 7. Indicador de Altitude
Reserva..... TRAVADO
- 8. Interruptor de Corte do
Armamento GUARDA BAIXADA
- 9. Válvula de Corte GUARDA BAIXADA E FRENADA
- 10. Rádios e Interruptores DESLIGADOS
- 11. Oxigênio ON/NORMAL/NORMAL
- 12. Disjuntores PRESSIONADOS
- 13. Pitot/Px/Luzes DESLIGADOS
- 14. Porta-Mapas VAZIO E FECHADO
- 15. Kit Primeiros Socorros INSTALADO

INSPEÇÃO EXTERNA

ASA ESQUERDA

1. Flape (hastes de fixação e porcas contrapinadas) VERIFIQUE
2. Descarregadores Estáticos . VERIFIQUE
3. Bocal de Abastecimento..... FECHADO
4. Aileron e Compensador..... VERIFIQUE
5. Descarregadores Estáticos . VERIFIQUE
6. Luzes Posição (NAV)/ Anticolisão (ESTROB)..... VERIFIQUE
7. Pitot..... DESOBSTRUÍDO
8. Suspiro do Tanque DESOBSTRUÍDO
9. Detetor de Estol..... VERIFIQUE
10. Farol de Aterragem VERIFIQUE
11. Tomada Fio Terra DESOBSTRUÍDA
12. Janelas de Instalação..... FECHADAS OU PILONES INSTALADOS
13. Tanque Subalar (se instalado)..... VERIFIQUE FIXAÇÃO, CONECTORES E CABOS DE AÇO DOS CONECTORES
14. Janela Medição Combustível..... FECHADA
15. Trem/Pneu/Freios/Portas/ Amortecedores/Calços (colocados)..... VERIFIQUE
16. Dreno de Combustível..... VERIFIQUE

FUSELAGEM DIANTEIRA

1. Entrada Ar Cond DESOBSTRUÍDA
2. Entrada NACA Ventilação Nacele..... DESOBSTRUÍDA
3. Antenas MKR/DME/ OMEGA (se instalado) VERIFIQUE

4. Porta Separador Inercial..... FECHADA
5. Entrada/Saída de Ar
Radiador DESOBSTRUÍDA
6. Luzes de Formação..... VERIFIQUE
7. Capô do Motor..... FECHADO E TRAVADO
8. Saídas de Ar Ventilação do
Motor..... DESOBSTRUÍDAS
9. Bocal de Abastecimento de
Óleo do Motor..... FECHADO
10. Escapamento Esquerdo
(fixação/mossas)..... VERIFIQUE
11. Hélice/Spinner..... VERIFIQUE
12. Entrada de Ar Motor DESOBSTRUÍDA
13. Farol de Táxi VERIFIQUE
14. Alojamento da Bequilha/
Pneus/Portas e
Amortecedores..... VERIFIQUE
15. Fio Massa..... TOCANDO O SOLO
16. Escapamento Direito
(fixação/mossas)..... VERIFIQUE
17. Saídas de Ar Ventilação
Motor..... DESOBSTRUÍDAS
18. Capô do Motor..... FECHADO E TRAVADO
19. Luzes de Formação..... VERIFIQUE
20. Coletor de Drenos DESOBSTRUÍDO
21. Entrada/Saída de Ar
Radiador DESOBSTRUÍDA
22. Porta Separador Inercial..... FECHADA
23. Entrada Ar Cond DESOBSTRUÍDA

ASA DIREITA

1. Dreno de Combustível..... VERIFIQUE
2. Trem/Pneu/Freios/Portas/
Amortecedores e Calços
(colocados)..... VERIFIQUE

O.T. 1T27-1CL

3. Janela Medição
Combustível..... FECHADA
4. Tanque Subalar
(se instalado)..... VERIFIQUE FIXAÇÃO, CONEC-
TORES E CABOS DE AÇO DOS
CONECTORES
5. Janelas de Instalação..... FECHADAS OU PILONES
INSTALADOS
6. Tomada Fio Terra DESOBSTRUÍDA
7. Farol de Aterragem VERIFIQUE
8. Suspiro do Tanque DESOBSTRUÍDO
9. Pitot..... DESOBSTRUÍDO
10. Sensor TAE VERIFIQUE
11. Luzes Posição (NAV)/
Anticolisão (ESTROB)..... VERIFIQUE
12. Descarregadores Estáticos . VERIFIQUE
13. Aileron e Compensador..... VERIFIQUE
14. Bocal de Abastecimento..... FECHADO
15. Flape (hastes de fixação e
porcas contrapinadas) VERIFIQUE

FUSELAGEM TRASEIRA

1. Antenas VHF1/TDR/LOOP . VERIFIQUE
2. Tomada Fonte Externa FECHADA
3. Saídas Ar Nacele DESOBSTRUÍDAS
4. Porta do Punho Externo
Direito de Ruptura do
Canopi..... FECHADA
5. Tomada de Abastecimento
de Oxigênio FRENADA, LIMPA E ABASTECI-
DA
6. Tomadas Estáticas DESOBSTRUÍDAS
7. Antenas VHF2/TLE VERIFIQUE
8. Dorsal Fin..... VERIFIQUE
9. Estabilizador Vertical..... VERIFIQUE
10. Luzes de Formação..... VERIFIQUE
11. Antenas VOR/ILS..... VERIFIQUE

O.T.1T27-1CL

- 12.Leme Direcional/
Compensador (porca
contrapinada/haste)VERIFIQUE
- 13.Descarregadores Estáticos..VERIFIQUE
- 14.Estabilizador HorizontalVERIFIQUE
- 15.Profundor (porcas
contrapinadas)VERIFIQUE
- 16.Argola de Estaqueamento ...VERIFIQUE
- 17.Luz de Posição/Anticolisão
do LemeVERIFIQUE
- 18.Profundor/Compensador/
Descarregadores Estáticos..VERIFIQUE
- 19.Estabilizador HorizontalVERIFIQUE
- 20.Estabilizador VerticalVERIFIQUE
- 21.Luzes de FormaçãoVERIFIQUE
- 22.Antenas VOR/ILSVERIFIQUE
- 23.Tomadas EstáticasDESOBSTRUÍDAS
- 24.Acumulador Hidráulico de
Emergência.....CHEQUE DESCARREGADO
- 25.Compartimento Hidráulico
(nível)VERIFIQUE
- 26.Tomada de Teste
HidráulicoSEM VAZAMENTO
- 27.BagageiroNADA SOLTO
 - Vareta Dripless Stick.....ESTOCADA
 - Pino da(s) cadeira(s).....ESTOCADOS
 - PortaTRAVADA
- 28.Saída de Ar da CabineDESOBSTRUÍDA
- 29.Estribo.....VERIFIQUE

O.T. 1T27-1CL

ANTES DE ENTRAR NA CABINE

1. Pino da Capota RETIRE
2. Fitas Restritoras COLOQUE

INSPEÇÃO INTERNA

1. Pedais AJUSTE
2. Freio de Estacionamento APLIQUE
3. Conjunto de Sobrevivência
(fita de abaixamento) CONECTE AO LPU SE UTILIZADO
4. Fitas de Retração das
Pernas COLOQUE E AJUSTE
5. Cintos e Suspensórios COLOQUE, LOCKED E AJUSTE
6. Punho de Ejeção do
Assento CHECAR PUNHO LIVRE
7. Capacete COLOQUE, AJUSTE JUGULAR,
CONECTE MANGUEIRA DE
OXIGÊNIO E RÁDIO
8. Máscara de Oxigênio COLOQUE E AJUSTE
9. Sistema de O₂ (PRICE) VERIFIQUE
 - Pressão 400 ± 50 PSI
 - Regulador (Supply/
Diluidor) ON (100%/NORMAL)
 - Indicador de Fluxo VERIFIQUE
 - Conexões VERIFIQUE
 - Emergência VERIFIQUE, TEST MASK/
EMERGENCY E DEIXE NORMAL
10. Interruptor SEL BAT BAT INT OU FONTE EXT
11. Tensão da Bateria VERIFIQUE
12. Luzes ALARME/ATENÇÃO.. CANCELE
13. Interfone (se em voo duplo
comando) VERIFIQUE
14. Assento AJUSTE
15. Espelhos Retrovisores AJUSTE

N-8 Revisão 17

O.T.1T27-1CL

- 16. Alavanca de Abaixamento do Trem de Pouso em Emergência.....NORMAL
- 17. Alavanca do FlapeDEC E VERIFIQUE INDICADOR
- 18. ManeteVERIFIQUE MOVIMENTOS LIVRES, AJUSTE FRICÇÃO E POSICIONE EM CORTE

ADVERTÊNCIA

Não mova a manete para a faixa de táxi.

- 19. Interruptor CORTE CPENSNORMAL E FRENADO
- 20. Interruptores LUZES EXTERNASDESLIGADOS
- 21. Interruptores PARTIDA E IGNIÇÃO.....NORMAL
- 22. Alavanca de Comando do Trem de PousoDESCE
- 23. Luzes Indicadoras do Trem de Pouso.....TRÊS VERDES ACESAS E TESTE A ÂMBAR
- 24. Interruptor de Recolhimento do Trem de Pouso em Emergência.....PARA A DIREITA E FRENADO

ADVERTÊNCIA

A não verificação da alavanca de comando do trem de pouso em DESCE e do interruptor de recolhimento do trem de pouso em emergência para a direita e frenado, poderá causar o recolhimento inadvertido do trem de pouso, ao pressurizar o sistema hidráulico.

O.T. 1T27-1CL

- 25.Faróis TÁXI/POUSO AUTO/DESL
- 26.Compensadores TESTE E AJUSTE EM NEUTRO
- 27.Botão BAT EMERG TESTE
- 28.Indicador de Atitude
 - Reserva..... DESTRAVE, AJUSTE E VERIFIQUE BANDEIRA FORA
- 29.Punho SEP INERCIAL TOTALMENTE A FRENTE
- 30.Luzes do MARKER
 - BEACON TESTE
- 31.Acelerômetro ZERE
- 32.Botão SALVO GUARDA BAIXADA
- 33.Bússola e Cartão..... VERIFIQUE
- 34.Interruptor VALV CORTE GUARDA BAIXADA E FRENADA
- 35.Botão TESTE FOGO..... TESTE
- 36.Instrumentos de Vão (09):
 - Velocímetro..... VERIFIQUE EM ZERO E AJUSTE A REFERÊNCIA
 - Indicador de Atitude
 - Principal VERIFIQUE BANDEIRA FORA E AJUSTE
 - Altímetro AJUSTE E VERIFIQUE BANDEIRA VERMELHA FORA
 - RMI VERIFIQUE CONDIÇÕES
 - HSI..... VERIFIQUE CONDIÇÕES, BANDEIRAS E AJUSTE PROA DE REFERÊNCIA E RADIAL
 - Climb..... VERIFIQUE EM ZERO E CONDIÇÕES
 - DME..... SELECIONE N E NM
 - Indicador de Curva e Derrapagens VERIFIQUE CONDIÇÕES
 - Relógio..... VERIFIQUE CONDIÇÕES E ACERTE

N-8B Revisão 17

O.T.1T27-1CL

37.Instrumentos do Motor (06):

- TorqueVERIFIQUE INDICAÇÕES E
CONDIÇÕES
- Nh.....VERIFIQUE INDICAÇÕES E
CONDIÇÕES
- T5VERIFIQUE INDICAÇÕES E
CONDIÇÕES
- Ng.....VERIFIQUE INDICAÇÕES E
CONDIÇÕES
- Temperatura/Pressão
Óleo/Fluxo de
CombustívelVERIFIQUE INDICAÇÕES E
CONDIÇÕES

**38.Detotalizador.....VERIFIQUE QUANTIDADE E
INTERRUPTOR DE ENTRADA
DESLIGADO**

39.Rádios VOR/ADF/VHF2.....DESL

- VHF1LIGUE, CHEQUE BIP E DESL

**40.Painel de ArmamentoSELETOR EM DESL,
ESTAÇÕES DESARMADAS E
GUARDAS BAIXADAS**

41.Painel de Áudio.....DE ACORDO

42.Transponder.....DESL

43.Transferência de Rádios.....TESTADA E DE ACORDO

44.Painel de Combustível:

- Liquidômetro.....VERIFIQUE QUANT
- Luzes.....TESTE
- Bombas de Combustível ..DESL
- Transf. Tanques
Subalares.....DESL

45.Indicador TAEVERIFIQUE CONDIÇÃO

46.Interruptor VISOR TIRO.....DESL

**47.Sistema Pictorial de
Navegação.....ACOPLADO**

O.T. 1T27-1CL

- 48. Transmissor de Emergência GUARDA BAIXADA E FRENADA
- 49. Disjuntores PRESSIONADOS
- 50. Monitor de Temperatura da Bateria TESTE SOMENTE EM VIAGENS, NA 1ª INSPEÇÃO DO DIA
- 51. Tensão da Bateria (mínimo 23 V) VERIFIQUE
- 52. Ar Condicionado DESLIGADO, REOSTATO DE TEMPERATURA AJUSTADO, VERIFIQUE O LIVRE CURSO DAS ALAVANCAS DE AR QUENTE E AR EXTERNO E DEIXE-AS FECHADAS
- 53. Interruptor da Barra de Emergência NORMAL E FRENADO
- 54. Gerador DESL
- 55. Conversores Reserva e Principal LIGAR NESTA ORDEM E OBSERVAR O APAGAMENTO DAS LUZES NO PAINEL DE ALARME E O FUNCIONAMENTO DOS INSTRUMENTOS GIRO-BÚSSOLA
- 56. Interruptor de Aquecimento Pitot/Px DESL
- 57. Luzes Internas e Reostatos. DE ACORDO
- 58. Painel de Alarmes e Aviso .. INTENSIDADE DE ACORDO E TESTE
- 59. Porta-Mapas FECHADO
- 60. Interruptor DISP/SALVO SOLO GUARDA BAIXADA
- 61. Interruptor do Horizonte Traseiro GUARDA BAIXADA

ANTES DA PARTIDA

1. Capota FECH E VERIFIQUE LUZ APAGADA
2. Luzes Externas:
 - Diurno (somente com fonte externa) ANTICOLISÃO LIGADA
 - Noturno POSIÇÃO LIGADA

ADVERTÊNCIA

Esteja preparado para interromper a partida, imediatamente, caso ocorra qualquer anormalidade.

PARTIDA COM FONTE EXTERNA

1. Manete CORTE
2. Bombas de Combustível:
 - Auxiliar(es) LIGUE/AUTO
 - Principal(is) LIGUE
3. Hélice ÁREA LIVRE
4. Interruptor de Partida/
Cronômetro INÍCIO/DISPARE
5. Luz Ignição ACESA
6. Manete (Ng estabilizada e
acima de 12%) ... BANDEIRA
7. Fluxômetro VERIFIQUE INDICAÇÃO
8. Pressão Óleo e Ng AUMENTANDO
9. T5 (1090°C - 2 seg.) AUMENTANDO (OBSERVAR
LIMITES DE TEMPERATURA)
10. Luz Ignição APAGADA ENTRE 45 E 50% NG

11. Pressão de Óleo..... 40 PSI NO MÍNIMO APÓS O MOTOR ESTABILIZAR EM MARCHA LENTA ($67 \pm 1\%$ NG), LUZ PRESS ÓLEO APAGADA
12. Alavanca de Comando do Trem..... VERIFIQUE MOVIMENTO PARA NEUTRO E LUZ PRESS HIDR PRINC APAGADA

INTERRUPÇÃO DA PARTIDA

1. Manete..... CORTE
2. Interruptor de Partida INTERRUPÇÃO

ADVERTÊNCIA

Após cada ciclo de partida, aguardar 30 segundos para a drenagem do combustível e 3 minutos para o resfriamento do arranque. Após 3 ciclos de partida, aguardar 30 minutos para o resfriamento do arranque.

PARTIDA A SECO

ADVERTÊNCIA

Após perder uma partida, só tente novos procedimentos de partida se utilizando fonte externa.

1. Manete..... CORTE
2. Válvula de Corte..... GUARDA BAIXADA
3. Bombas de Combustível:
- Auxiliares LIGUE/AUTO
 - Principais LIGUE

- 4. Interruptor de Ignição DESAFOGAR
- 5. Hélice ÁREA LIVRE
- 6. Interruptor de Partida/
Cronômetro INÍCIO/DISPARE
 - Após 30 seg. no Máximo . INTERRUPÇÃO
- 7. Interruptor de Ignição NORMAL
- 8. Bombas de Combustível
(após 0% Ng) DESL

PARTIDA (SE USANDO BATERIA INTERNA)

- 1. Manete CORTE
- 2. Interruptor SEL BAT BAT INT
- 3. Conversores DESLIGADOS
- 4. Bombas de Combustível:
 - Auxiliar Direita LIGUE/AUTO
 - Principal Direita LIGUE
- 5. Hélice ÁREA LIVRE
- 6. Interruptor de Partida/
Cronômetro INÍCIO/DISPARE
- 7. Luz Ignição ACESA
- 8. Manete (Ng estabilizada e
acima de 12%) BANDEIRA
- 9. Fluxômetro VERIFIQUE INDICAÇÃO
- 10. Pressão Óleo e Ng AUMENTANDO
- 11. T5 (1090°C - 2 seg.) AUMENTANDO (OBSERVAR
LIMITES DE TEMPERATURA)
- 12. Luz Ignição APAGADA ENTRE 45 e 50% NG
- 13. Pressão Mínima de Óleo 40 PSI
- 14. Alavanca de Comando do
Trem VERIFIQUE MOVIMENTO PARA
NEUTRO E LUZ PRESS HIDR
PRINC APAGADA
- 15. Conversores (Princ./Res.)... LIGAR
- 16. Bombas de Combustível
Esquerdas:
 - Auxiliar LIGUE/AUTO
 - Principal LIGUE

APÓS A PARTIDA

1. Interruptor SEL BAT BAT INT

Nota

Caso ocorra sobretensão na transferência de fonte externa para a bateria, o circuito de proteção dos conversores será atuado. Rearme o conversor se necessário.

2. Fonte Externa..... DESCONECTADA
3. Gerador..... LIGADO
4. Ar Condicionado..... RECIRCULA
5. Voltamperímetro..... VERIFIQUE
6. Aquecimento Pitot LIGUE VERIFICANDO VOLTAM-
PERÍMETRO E ACENDIMENTO
DA LUZ NO PAINEL DE AVISOS;
APÓS DESLIGUE
7. Luzes de Baixo Nível de
Combustível..... VERIFIQUE
8. Painel de Alarmes e Avisos . LUZES APAGADAS
9. Rádios Nav/Com (05)/TDR . LIGADOS, SINTONIZADOS E
TESTADOS/STBY
10. Flapes VERIFIQUE FUNCIONAMENTO
E DEIXE EM DEC
11. Calços FORA
12. Assento e Espelhos
Retrovisores..... AJUSTE

ATENÇÃO

É proibido ajustar o assento, no solo, sem que o pino de segurança do punho de disparo esteja instalado.

ANTES DO TÁXI

1. Autorização SOLICITE
2. Manete MÍNIMO
3. Ar Condicionado DE ACORDO
4. Altímetro AJUSTE
5. Relógio AJUSTE
6. Punho SEP INERCIAL PUXADO
7. Área LIVRE
8. Interruptores FARÓIS/TÁXI ... CONVENIENTES
9. Freio de Estacionamento SOLTE

NOTA

Na faixa de Táxi, com utilização simultânea do ar condicionado e do gerador, poderá ocorrer retardo ou ausência de aceleração e aumento de T5 ao comandar a manete para regimes superiores ao da faixa TÁXI. Isto poderá ocorrer principalmente em condições de temperatura ambiente e/ou altitude pressão elevadas. Caso isto ocorra, desligue o ar condicionado, leve a manete para MÍN, e volte a operar o ar condicionado.

O.T. 1T27-1CL

TÁXI

- 1.Freios CHECAR
- 2.Manete TÁXI
- 3.Flape DEC
- 4.Compensadores NEUTRO
- 5.Instrumentos de Vão (08):
 - Velocímetro VERIFIQUE EM ZERO
 - Indicadores de Atitude
 - Principal e Reserva NIVELADO MESMO NAS CURVAS
 - Climb VERIFIQUE EM ZERO
 - Bússolas (Magnéticas/ RMI/HSI) GIRANDO LIVRES E COINCIDENTES
 - Indicador de Curva e Derrapagem PAU PARA O LADO DA CURVA E BOLA PARA O LADO CONTRÁRIO
- 6.Instrumentos do Motor DENTRO DOS LIMITES
- 7.Combustível VERIFIQUE QUANTIDADE, FLUXO E BOMBAS FUNCIONANDO
- 8.Oxigênio PRICE
- 9.Punho de Ejeção do Assento CHECAR PINO INSTALADO E PUNHO LIVRE
- 10.Fitas de Retração das Pernas CONECTADAS
- 11.Fivela LOCKED
- 12.Cintos, Suspensórios/ Carretilha Inercial AJUSTADOS/TRAVADA
- 13.Comandos de Vão LIVRES E CORRESPONDENTES
- 14.Brifim de DEC PROCED. NORMAIS, EMERGÊNCIA E EJEÇÃO

N-14B Revisão 17

ANTES DA DECOLAGEM (PONTO DE ESPERA)

1. Pinos dos Punhos de Ejeção e Capota RETIRE
2. TWR..... AUTORIZAÇÃO
3. Pitot/Px..... CONVENIENTE
4. Luz Anticolisão (noturno)..... LIGADA

EM POSIÇÃO PARA DECOLAGEM

1. Manete MÍNIMO
2. Fricção da Manete..... CONVENIENTE
3. Ignição CONVENIENTE
4. Faróis de Táxi e Pouso CONVENIENTE
5. Separação Inercial CONVENIENTE
6. Bússolas (Magnéticas/RMI/HSI) RUMO DA PISTA
7. Indicadores de Atitude..... VERIFIQUE E AJUSTE
8. Painel de Alarmes APAGADO
9. Pinos dos Punhos de Ejeção do Assento e Capota CHEQUE RETIRADO
10. Oxigênio..... NORMAL
11. Transponder..... ALT REP
12. Em caso de pistas curtas, estando a aeronave equipada com cargas externas:
 - Interruptor DISP/SALVO
 - SOLO LEVANTE A GUARDA E POSICIONE EM LIGA
13. Relógio (cronômetro) DISPARAR

DECOLAGEM

1. Freios APLIQUE
2. Manete AVANCE ATÉ OBTER 100% NH
(AVIÕES PRÉ-MOD. BS 312-61-0004) OU 98,5 (+ 0, - 0,5)
(AVIÕES PÓS-MOD. BS 312-61-0004)
3. Instrumentos do Motor DENTRO DOS LIMITES

ADVERTÊNCIA

Consulte gráficos das páginas N-28 a N-34A para as velocidades e distâncias requeridas.

4. Freios SOLTE
5. Velocidade de Rotação VELOCIDADE DE ACORDO
COM A FIGURA 10 DA PÁGINA
N-32

Nota

O não ajuste da fricção da manete poderá acarretar o seu movimento inadvertido.

APÓS A DECOLAGEM

1. Freios APLIQUE SUAVEMENTE E SOLTE
2. Trem de Pouso RECOLHA COM UMA RAZÃO DE SUBIDA POSITIVA E VELOCIDADE DE 90 KIAS
3. Flapes RECOLHA COM VELOCIDADE DE 100 KT
4. Interruptor Ignição CONVENIENTE
5. Trem de Pouso VERIFIQUE AS LUZES DE INDICAÇÃO APAGADAS (3 VERDES, 1 VERMELHA, 1 ÂMBAR), E A ALAVANCA DE COMANDO EM NEUTRO
6. Faróis TÁXI/POUSO AUTO/DESLIGADO
7. Interruptor DISP/SALVO SOLO GUARDA BAIXADA
8. Separação Inercial CONVENIENTE
9. Instrumentos do Motor DENTRO DOS LIMITES

CHEQUE PERIÓDICO**SUBIDA/10000 FT/15' DE VÔO/NIVELAMENTO**

1. Instrumentos do Motor DENTRO DOS LIMITES
2. Painel de Alarmes VERIFIQUE
3. Combustível (detotalizador, balanceamento e quant.) VERIFIQUE
4. Oxigênio (PRICE)..... VERIFIQUE
5. Voltamperímetro..... VERIFIQUE
6. Pitot/Px..... CONVENIENTE
7. Disjuntores VERIFIQUE

ANTES DE ACROBACIAS E MANOBRAS

ADVERTÊNCIA

- Mantenha ligadas as bombas principais, e em AUTO as bombas auxiliares, quando em vôos acrobáticos ou manobras.
- Assimetria máxima de combustível (tanques de asa):
 - Durante manobra: 256 lb
 - Durante parafuso: 200 lb

1. Bombas de Combustível:
 - Auxiliares AUTO
 - Principais LIGA
2. Altura..... SUFICIENTE
3. Configuração..... LIMPA (TREM E FLAPE RECOLHIDO)
4. Motor..... VERIFIQUE INSTRUMENTOS
5. Cintos e Suspensórios AJUSTADOS E TRAVADOS
6. Equip. Rádio Nav CONVENIENTE
7. Nada Solto na Nacele
8. Porta-Mapas FECHADO
9. Área CLAREAR
10. Parafuso - Acrescentar os Seguintes Itens:
 - Compensadores..... NEUTRO
 - Combustível..... BALANCEADO

DESCIDA

1. Ar Condicionado, Ar Quente
e Ar Externo CONVENIENTES
2. Instrumentos de Voo VERIFIQUE
3. Indicadores de Atitude AJUSTE
4. Pitot/Px CONVENIENTES
5. Altímetro AJUSTE
6. Combustível VERIFIQUE
7. Pino do Assento CHEQUE RETIRADO

ESPERA

1. Configuração LIMPA
2. Consultar Gráfico de Autonomia Máxima, Figura 30 da página N-52.

ENTRADA NO TRÁFEGO

1. Separação Inercial CONVENIENTE
2. Farol de Táxi AUTO
3. Instrumentos do Motor
(limites) VERIFIQUE
4. Painel de Alarmes VERIFIQUE
5. Rádios (frequências) CONVENIENTES
6. Transponder CONVENIENTE
7. Combustível VERIFIQUE QUANTIDADE E
BALANCEAMENTO
8. Pitot/Px CONVENIENTES
9. Cintos e Suspensórios/
Fitas de Retração das
Pernas AJUSTADOS/CONECTADAS
10. Carretilha Inercial TRAVADA
11. Freios VERIFIQUE PUNHO TODO A
FRENTE

PILOFE

1. Velocidade 180 KIAS
2. Altura..... 1000 FT
3. Ao Atingir a Referência..... INCLINE 60° (2 G'S) E REDUZA O MOTOR

PERNA DO VENTO

1. Trem de Pouso DESCE (MÁX 145 KIAS) E VERIFIQUE TRAVADO
2. Flapes (MÁX 176 KIAS) 120 KIAS - DEC
3. Separação Inercial CONVENIENTE
4. Freios VERIFIQUE PUNHO TODO A FRENTE
5. Fricção da Manete..... DE ACORDO

Nota

O não ajuste da fricção da manete poderá acarretar o seu movimento inadvertido.

PERNA BASE/FINAL

1. Flapes (MÁX 148 KIAS) 110 KIAS
POUSO
2. Manete AJUSTE POTÊNCIA
3. Velocidade 10 KT ACIMA DA V_{CRUZ} (CONSULTAR FIG. 33 DA PÁG. N-55)
4. Trem de Pouso 3 VERDES ACESAS, 1 ÂMBAR
APAGADA
5. Interruptor do BIP ACIONAR
6. Farol de Táxi/Pouso CONVENIENTE

POUSO NORMAL

1. Manete (com a bequilha no solo) TÁXI
2. Freios CONVENIENTE

POUSO CURTO

1. Velocidade CONSULTE (FIG. 33 DA PÁG. N-55)
2. Flápes POUSO
3. Manete (com a bequilha no solo) REVERSO (ATÉ 40 KIAS)
4. Freios DE ACORDO

ARREMETIDA NO AR

1. Manete POTÊNCIA MÁXIMA
2. Separação Inercial FECHADA
3. Velocidade MANTENHA NO MÍNIMO A V_{CRUZ}
4. Trem (com razão positiva de subida) RECOLHA
5. Flápes (com velocidade mínima de 100 KIAS) RECOLHA
6. Faróis de Táxi/Pouso AUTO/DESL
7. Potência (com velocidade de 120 KIAS) AJUSTE
8. Instrumentos do Motor DENTRO DOS LIMITES

ARREMETIDA NO SOLO

1. Flapes DEC
2. Potência MÁXIMA
3. Compensador do
Profundor CONVENIENTE
4. Proceder como numa DEC normal

APÓS O POUSO (AO LIVRAR A PISTA)

1. Cronômetro TRAVE
2. Pinos dos Punhos de
EJEÇÃO do Assento e da
Capota COLOQUE COM A ANV
PARADA
3. Flapes DEC
4. Luzes Externas:
 - Diurno ANTI-COLISÃO LIGADA
 - Noturno LUZ POSIÇÃO LIGADA
5. Ignição NORMAL
6. Faróis CONVENIENTES
7. Compensadores NEUTRO
8. Indicador de Atitude
Reserva TRAVAR
9. Punho SEP INERCIAL PUXADO
10. Equipamentos NAV/
TDR DESL
11. Rádios (frequências) CONVENIENTES
12. Bombas de Combustível
(direita ou mais vazio) DESL
13. Ar Condicionado CONVENIENTE
14. Pitot/Px DESL

CORTE DO MOTOR

1. Freio de Estacionamento APLIQUE
2. Manete MÍNIMO
3. Ar Condicionado..... RECIRCULA
4. Manete (após estabilizar a
T5, Ng e Nh) BANDEIRA
5. Ar Condicionado..... DESLIGADO
6. Manete (após estabilizar a
Nh) CORTE
7. Canopi..... ABRA
8. Luzes externas..... DESLIGADAS (HÉLICE
PARADA)
9. Calços COLOCAR
10. Farol de Táxi AUTO
11. Separação Inercial FECHÉ
12. Rádios..... DESLIGADOS
13. Gerador..... DESLIGADO
14. Conversores..... DESLIGADOS
15. Luzes Internas..... DESLIGADAS
16. Bombas de Combustível
(com Ng = 0%)..... DESLIGADAS
17. Freio de Estacionamento SOLTE (COM ANV CALÇADA)
18. Pino do Assento VERIFIQUE COLOCADO
19. Bateria..... DESLIGUE
20. Procedimentos de
Desamarração EXECUTE
21. Acumulador Hidráulico de
Emergência..... DESPRESSURIZAR

PREPARAÇÃO PARA PERNOITE

1. Trava dos Comandos COLOQUE
2. Pinos de Manutenção:
 - Drogue INSTALE
 - Pistola Barostática INSTALE
 - Separação Manual INSTALE
3. Canopi..... FECHÉ
4. Capas e Bloqueios COLOQUE
5. Calços VERIFIQUE COLOCADOS
6. Acumulador Hidráulico DESPRESSURIZAR
7. Bagageiro..... TRANCADO

LIMITAÇÕES

LIMITAÇÕES DO MOTOR

- Potência de Decolagem/Potência Máxima Contínua – Potência máxima permitida. Dependendo das condições de altitude e temperatura são disponíveis até 750 SHP.
- Potência Máxima de Subida – Potência máxima permitida para uso durante a subida em condições normais. São disponíveis 700 SHP, dependendo das condições de altitude e temperatura.
- Potência Máxima de Cruzeiro – Potência máxima permitida para uso durante o cruzeiro em condições normais. São disponíveis 700 SHP, dependendo das condições de altitude e temperatura.
- Torque Máximo Permissível – 1795 lb.ft.
- Pressão de Óleo do Motor:
 - 40 psi – Mínima permissível; o motor deve ser cortado.
 - 40-75 psi – Faixa de operação com cuidado, apenas para o término do voo.
 - 75-95 psi – Faixa de operação normal.
 - 95 psi – Máxima permissível.
- Temperatura de Óleo – Entre 10 e 99°C.
- Temperatura de Operação do Motor:
 - 400 a 740°C – Faixa de operação normal.
 - 740 a 790°C – Faixa de operação com cuidado.
 - 790°C – Máxima permissível.
 - 1090°C – Limitada em no máximo 2 segundos.

O.T. 1T27-1CL

- Limitações de Tempo do Motor para Voo Acrobático*

Condições de Voo	Limite de tempo e condição de potência
- Voo invertido	30 s (até pot. máx.)
- Voo vertical, ascendente	15 s (até pot. máx.)
- Voo vertical, descendente	3 s (20 s em pot. mín.)
- Voo de faca	10 s (até pot. máx.)

* Válidas para nível de óleo entre MAXIMUM e ONE QUART LOW.

- Operação com Baixa Pressão de Combustível

O tempo de operação do motor com a luz PRESS COMB acesa deve ser registrado no relatório de voo. Se o tempo acumulado de operação nesta condição atingir 10 horas, a bomba de combustível acionada pelo motor deve ser removida para inspeção.

LIMITAÇÕES DE VELOCIDADE

- Velocidade Máxima com Ailerons
totalmente defletidos 234 KIAS
- Velocidade Máxima com Leme ou
Profundores totalmente defletidos 179 KIAS
- Velocidade Máxima com Flapes de
Decolagem 176 KIAS
- Velocidade Máxima com Flape de
Pouso 148 KIAS
- Velocidade Máxima de Abaixamento
Normal do Trem de Pouso 145 KIAS
- Velocidade Máxima de Recolhimento
Normal do Trem de Pouso 120 KIAS
- Velocidade Máxima de Abaixamento
do Trem de Pouso em Emergência 110 KIAS
- Velocidade Máxima com Trem de
Pouso Baixado 146 KIAS
- Velocidade Máxima Estrutural
de Cruzeiro (V_{NO}) Veja a figura 1
página N-21
- Velocidade a Nunca Exceder
(V_{NE}) Veja a figura 1
página N-21

LIMITAÇÕES DE MANOBRA EM VÔO

MANOBRAS E ACROBACIAS

- O envelope de manobras, na configuração lisa, é apresentada na figura 2A, página N-22A.
- Assimetria máxima de combustível
(tanques de asa) 265 lb

PARAFUSO

- Com cargas externas, é proibida a execução intencional de parafusos.
- Assimetria máxima de combustível
(tanques de asa) 200 lb

LIMITAÇÕES DE ACELERAÇÃO

- Flapes baixados (DEC ou POUSO) 0 a 2 G
- Flapes recolhidos Veja a figura 2A
página N-22A

Para transporte, emprego e lançamento/alijamento de cargas externas, Veja a figura 2B, página N-22B.

LIMITAÇÕES DE CG

- Veja a figura 2, página N-22.

LIMITAÇÕES DE PESO

- Peso Máximo de Decolagem 3175 kg
- Peso Máximo de Aterragem 2800 kg
- Peso Máximo Zero Combustível 2050 kg
- Voo com 2 tripulantes:
 - Peso máximo no bagageiro 10 kg
- Em qualquer outra condição:
 - Peso máximo no bagageiro 30 kg

ALTITUDE

- Altitude Máxima de Operação 30000 ft

TEMPERATURA

- Temperatura Mínima de Operação - 45°C
- Temperatura Máxima de Operação 50°C

SISTEMA DE OXIGÊNIO

- Pressão Máxima de Oxigênio 450 psi
- Pressão Mínima de Oxigênio 50 psi

SISTEMA ELÉTRICO

CORRENTE DC DO GERADOR

- Máxima Contínua 200 A
- Sobrecarga até 5 minutos 250 A

ARRANQUE - GERADOR

1º Ciclo - 30 segundos de funcionamento, com 3 minutos de repouso.

2º Ciclo - 30 segundos de funcionamento, com 3 minutos de repouso.

3º Ciclo - 30 segundos de funcionamento, com 30 minutos de repouso.

ou

Ciclo Único - 60 segundos de funcionamento, com 30 minutos de repouso.

ATUADOR DE REGULAGEM DO ASSENTO EJETÁVEL

O funcionamento contínuo do atuador de regulagem do assento ejetable é limitado em 1 minuto, para evitar o aquecimento do mesmo. Caso este limite seja alcançado, um intervalo de 8 minutos deve ser observado até o próximo acionamento.

• LIMITAÇÕES

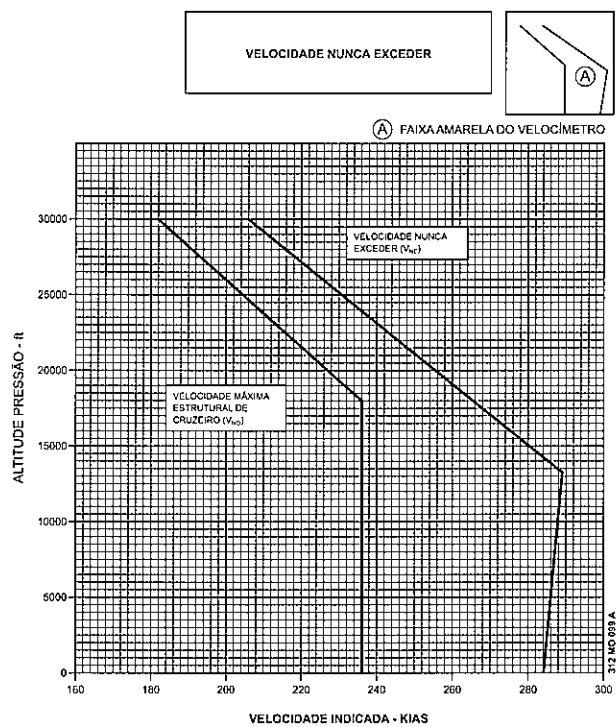


Figura 1

• LIMITAÇÕES

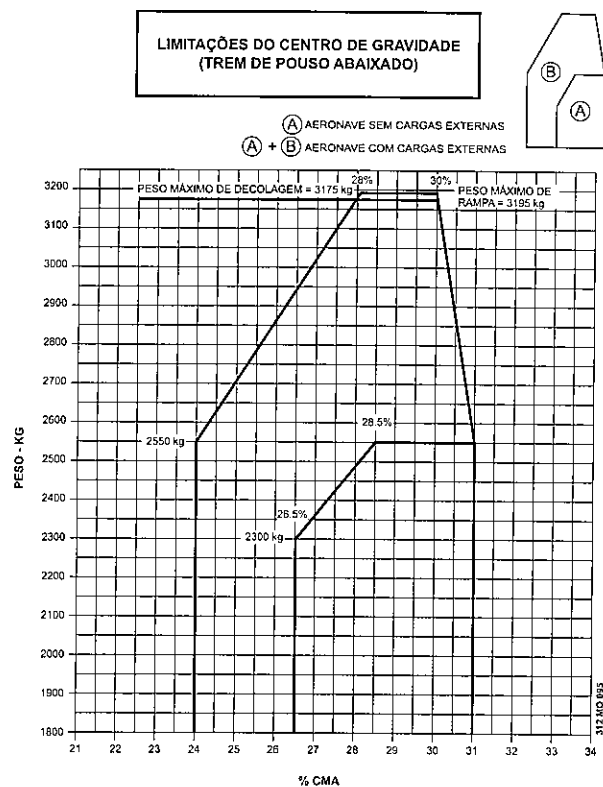


Figura 2

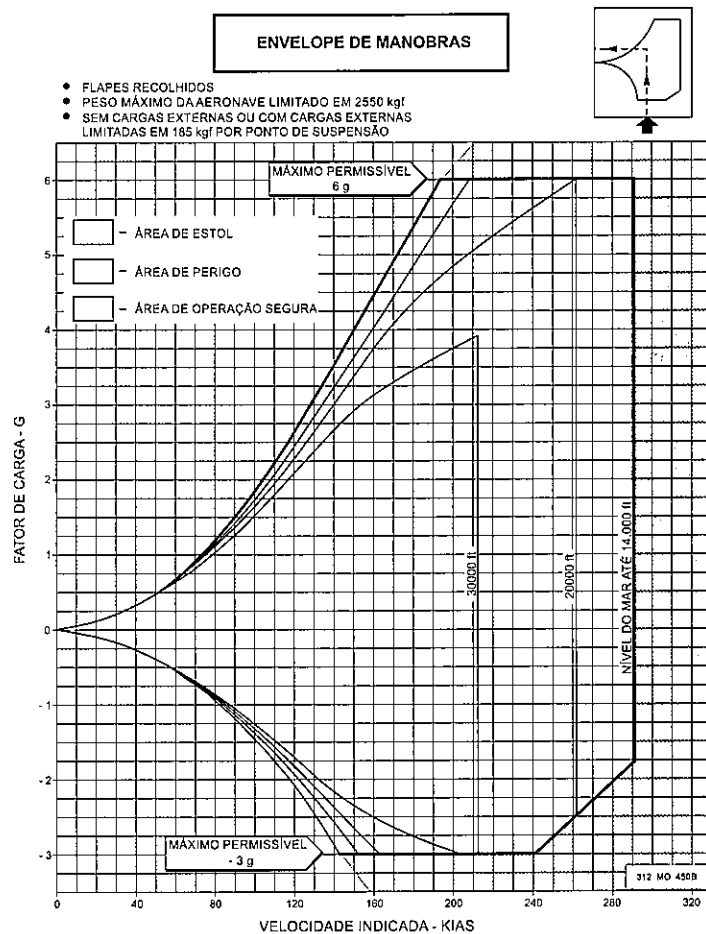


Figura 2A

CARGAS EXTERNAS

PRÉ-MOD. BS 312-00-0003

CARGAS EXTERNAS	SÍMBOLO	PESO (kgf)
PILONE COM CABIDES PADRONIZADOS MA-4A		22,0
BOMBA BEX-11 (MK-76 DE 25 lb)		11,3
BOMBA BAFG-120 (MK-81 DE 250 lb)		128,0
BOMBA BAFG-230 (MK-82 DE 500 lb)		248,0
BOMBA BINC-200 COM EMPENAS		227,0
BOMBA BINC-200 SEM EMPENAS		212,5
LANÇADOR DE FOGUETES LM-37/7 (FOGUETES SBAT-37)		14,0 (VAZIO) 25,2 (CARREGADO)
LANÇADOR DE FOGUETES LM-70/7 (FOGUETES SBAT-70)		23,0 (VAZIO) 88,0 (CARREGADO)
CASULO C-2 PARA METRALHADORA FN-MAG (CALIBRE 7,62 mm)		26,3 (VAZIO) 41,3 (CARREGADO)
CASULO DUPLO PARA METRALHADORAS (TMP - CALIBRE 7,62 mm)		108,0
CASULO PARA METRALHADORA (HMP - CALIBRE .50 in)		116,0
ALVO AÉREO AV-1TAS		NE
TANQUE SUBALAR ABASTECIDO (320 litros)		287,4

3120M001065.MCE

ADVERTÊNCIA

O LANÇAMENTO DE TANQUES SUBALARES
É PROIBIDO NAS SEGUINTES CONFIGURAÇÕES:

- TANQUE SUBALAR PARCIALMENTE ABASTECIDO
COM TREM DE POUSO ABAIXADO
OU FLAPES EM DECOLAGEM
- FLAPES EM POUSO

Figura 2B (Folha 1 de 5)

CARGAS EXTERNAS

PÓS-MOD. BS 312-00-0003

CARGAS EXTERNAS	SÍMBOLO	PESO (kgf)
PILONE COM CABIDES PADRONIZADOS MA-4A		22,0
BOMBA BEX-11 (MK-76 DE 25 lb)		11,3
BOMBA BAFG-120 (MK-81 DE 250 lb)		128,0
LANÇADOR DE FOGUETES LM-37/7 (FOGUETES SBAT-37)		14,0 (VAZIO) 25,2 (CARREGADO)
LANÇADOR DE FOGUETES LM-70/7 (FOGUETES SBAT-70)		23,0 (VAZIO) 86,0 (CARREGADO)
CASULO C-2 PARA METRALHADORA FN-MAG (CALIBRE 7,62 mm)		26,3 (VAZIO) 41,3 (CARREGADO)
TANQUE SUBALAR ABASTECIDO (320 litros)		287,4

ADVERTÊNCIA

O LANÇAMENTO DE TANQUES SUBALARES
É PROIBIDO NAS SEGUINTE CONFIGURAÇÕES:

- TANQUE SUBALAR PARCIALMENTE ABASTECIDO
COM TREM DE POUSO ABAIXADO
OU FLAPES EM DECOLAGEM
- FLAPES EM POUSO

EM312LCV000004A DGN

Figura 2B (Folha 2 de 5)

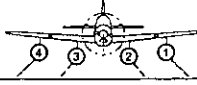
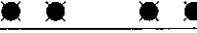
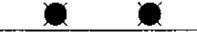
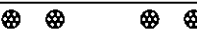
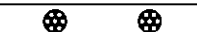
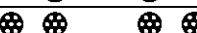
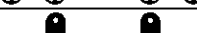
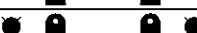
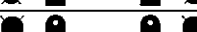
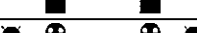
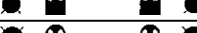
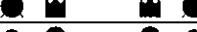
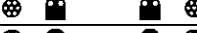
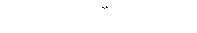
Revisão 12 N-22C

AVIÃO: T-27
MODELO: EMB-312
DATA: OUTUBRO DE 1985
BASE DOS DADOS: ENSAIOS EM VOO
MOTOR: PT6A-25C

CARGAS EXTERNAS
• FLAPES RECOLHIDOS

V_{NE} = VELOCIDADE A NUNCA EXCEDER
NE = NÃO ESTABELECIDO
NA = NÃO APLICÁVEL

PRÉ-MOD. BS 312-00-0003

	TRANSPORTE		EMPREGO ②			LANÇAMENTO/ALIJAMENTO ④			
	KIAS	G	V _{MAX} KIAS	G	ÂNGULO DE MERGULHO (GRAUS)	KIAS		G	ÂNGULO DE MERGULHO (GRAUS)
						MIN ③	MAX		
	V _{NE}	VEJA NOTA 1	NA	NA	NA	100	V _{NE}	+0.5 a +3.0	0 a 50
	230	-2.2 a +4.4	NA	NA	NA	100	230	+0.5 a +3.0	0 a 50
	210	-2.2 a +4.4	NA	NA	NA	100	210	+0.5 a +3.0	0 a 50
	V _{NE}	VEJA NOTA 1	240	+1.0	0 a 45	100	V _{NE}	+1.0	-15 a +10
	V _{NE}	VEJA NOTA 1	240	+1.0	0 a 45	100	V _{NE}	+1.0	-15 a +10
	V _{NE}	VEJA NOTA 1	240	+1.0	0 a 45	100	V _{NE}	+1.0	-15 a +10
	V _{NE}	-2.2 a +4.4	240	+1.0	0 a 45	100	V _{NE}	+1.0	-15 a +10
	V _{NE}	VEJA NOTA 1	220	-1.0 a +4.0	0 a 25	100	V _{NE}	+1.0	-15 a +10
	V _{NE}	VEJA NOTA 1	220	-1.0 a +4.0	0 a 25	100	V _{NE}	+1.0	-15 a +10
	210	-2.2 a +4.4	210	-1.0 a +4.0	0 a 25	100	210	+1.0	-15 a +10
	V _{NE}	VEJA NOTA 1	220	-1.0 a +4.0	0 a 25	100	V _{NE}	+1.0	-15 a +10
	V _{NE}	-2.2 a +4.4	220	-1.0 a +4.0	0 a 25	100	V _{NE}	+1.0	-15 a +10
	V _{NE}	VEJA NOTA 1	220	-1.0 a +4.0	0 a 25	100	V _{NE}	+1.0	-15 a +10
	V _{NE}	-2.2 a +4.4	220	-1.0 a +4.0	0 a 25	100	V _{NE}	+1.0	-15 a +10
	210	-2.2 a +4.4	210	-1.0 a +4.0	0 a 25	100	210	+1.0	-15 a +10
	V _{NE}	-2.2 a +4.4	220	-1.0 a +4.0	0 a 25	100	V _{NE}	+1.0	-15 a +10
	V _{NE}	-2.2 a +4.4	220	-1.0 a +4.0	0 a 25	100	V _{NE}	+1.0	-15 a +10
	V _{NE}	VEJA NOTA 1	220	-1.0 a +4.0	0 a 25	100	V _{NE}	+1.0	-15 a +10
	V _{NE}	VEJA NOTA 1	220	-1.0 a +4.0	0 a 25	100	V _{NE}	+1.0	-15 a +10
	V _{NE}	VEJA NOTA 1	220	-1.0 a +4.0	0 a 25	100	V _{NE}	+1.0	-15 a +10
	V _{NE}	VEJA NOTA 1	220	-1.0 a +4.0	0 a 25	100	V _{NE}	+1.0	-15 a +10
	V _{NE}	VEJA NOTA 1	220	-1.0 a +4.0	0 a 25	100	V _{NE}	+1.0	-15 a +10
	V _{NE}	VEJA NOTA 1	220	-1.0 a +4.0	0 a 25	100	V _{NE}	+1.0	-15 a +10
	V _{NE}	VEJA NOTA 1	220	-1.0 a +4.0	0 a 25	100	V _{NE}	+1.0	-15 a +10
	V _{NE}	VEJA NOTA 1	220	-1.0 a +4.0	0 a 25	100	V _{NE}	+1.0	-15 a +10
	V _{NE}	VEJA NOTA 1	220	-1.0 a +4.0	0 a 25	100	V _{NE}	+1.0	-15 a +10
	V _{NE}	VEJA NOTA 1	220	-1.0 a +4.0	0 a 25	100	V _{NE}	+1.0	-15 a +10
	V _{NE}	VEJA NOTA 1	220	-1.0 a +4.0	0 a 25	100	V _{NE}	+1.0	-15 a +10
	V _{NE}	VEJA NOTA 1	220	-1.0 a +4.0	0 a 25	100	V _{NE}	+1.0	-15 a +10
	V _{NE}	VEJA NOTA 1	220	-1.0 a +4.0	0 a 25	100	V _{NE}	+1.0	-15 a +10
	V _{NE}	VEJA NOTA 1	220	-1.0 a +4.0	0 a 25	100	V _{NE}	+1.0	-15 a +10
	V _{NE}	VEJA NOTA 1	220	-1.0 a +4.0	0 a 25	100	V _{NE}	+1.0	-15 a +10
	V _{NE}	VEJA NOTA 1	220	-1.0 a +4.0	0 a 25	100	V _{NE}	+1.0	-15 a +10
	V _{NE}	VEJA NOTA 1	220	-1.0 a +4.0	0 a 25	100	V _{NE}	+1.0	-15 a +10
	V _{NE}	VEJA NOTA 1	220	-1.0 a +4.0	0 a 25	100	V _{NE}	+1.0	-15 a +10
	V _{NE}	VEJA NOTA 1	220	-1.0 a +4.0	0 a 25	100	V _{NE}	+1.0	-15 a +10
	V _{NE}	VEJA NOTA 1	220	-1.0 a +4.0	0 a 25	100	V _{NE}	+1.0	-15 a +10
	V _{NE}	VEJA NOTA 1	220	-1.0 a +4.0	0 a 25	100	V _{NE}	+1.0	-15 a +10
	V _{NE}	VEJA NOTA 1	220	-1.0 a +4.0	0 a 25	100	V _{NE}	+1.0	-15 a +10
	V _{NE}	VEJA NOTA 1	220	-1.0 a +4.0	0 a 25	100	V _{NE}	+1.0	-15 a +10
	V _{NE}	VEJA NOTA 1	220	-1.0 a +4.0	0 a 25	100	V _{NE}	+1.0	-15 a +10
	V _{NE}	VEJA NOTA 1	220	-1.0 a +4.0	0 a 25	100	V _{NE}	+1.0	-15 a +10
	V _{NE}	VEJA NOTA 1	220	-1.0 a +4.0	0 a 25	100	V _{NE}	+1.0	-15 a +10
	V _{NE}	VEJA NOTA 1	220	-1.0 a +4.0	0 a 25	100	V _{NE}	+1.0	-15 a +10
	V _{NE}	VEJA NOTA 1	220	-1.0 a +4.0	0 a 25	100	V _{NE}	+1.0	-15 a +10
	V _{NE}	VEJA NOTA 1	220	-1.0 a +4.0	0 a 25	100	V _{NE}	+1.0	-15 a +10
	V _{NE}	VEJA NOTA 1	220	-1.0 a +4.0	0 a 25	100	V _{NE}	+1.0	-15 a +10
	V _{NE}	VEJA NOTA 1	220	-1.0 a +4.0	0 a 25	100	V _{NE}	+1.0	-15 a +10
	V _{NE}	VEJA NOTA 1	220	-1.0 a +4.0	0 a 25	100	V _{NE}	+1.0	-15 a +10
	V _{NE}	VEJA NOTA 1	220	-1.0 a +4.0	0 a 25	100	V _{NE}	+1.0	-15 a +10
	V _{NE}	VEJA NOTA 1	220	-1.0 a +4.0	0 a 25	100	V _{NE}	+1.0	-15 a +10
	V _{NE}	VEJA NOTA 1	220	-1.0 a +4.0	0 a 25	100	V _{NE}	+1.0	-15 a +10

EMB312PTLCV000005A DGN

Figura 2B (Folha 3 de 5)

AVIÃO: T-27
 MODELO: EM9-312
 DATA: OUTUBRO DE 1985
 BASE DOS DADOS: ENSAIOS EM VOO
 MOTOR: PT6A-25C

CARGAS EXTERNAS

• FLAPES RECOLHIDOS

V_{NE} = VELOCIDADE A NUNCA EXCEDER
 NE = NÃO ESTABELECIDO
 NA = NÃO APLICÁVEL

PRÉ-MOD. BS 312-00-0003

	TRANSPORTE		EMPREGO ②			LANÇAMENTO/ALIJAMENTO ④			
	KIAS	G	V _{MAX} KIAS	G	ÂNGULO DE MERGULHO (GRAUS)	KIAS		G	ÂNGULO DE MERGULHO (GRAUS)
						MÍN ③	MÁX		
	V _{NE}	VEJA NOTA 1	VEJA NOTA 8	+1.0	NE	NE	NE	NE	NE
	V _{NE}	VEJA NOTA 1	VEJA NOTA 8	+1.0	NE	NE	NE	NE	NE
	V _{NE}	-2.2 a +4.4	240	+1.0	0 a 45	100	V _{NE}	+1.0	-15 a +10
	200	-1.5 a +4.4	NA	NA	NA	110	200	+1.0	0 a 20
	200	-1.5 a +4.4	NA	NA	NA	110	200	+1.0	0 a 20
	200	-1.5 a +4.4	NA	NA	NA	110	200	+1.0	0 a 20
	200	-1.5 a +4.4	NA	NA	NA	110	200	+1.0	0 a 20
	195	-1.5 a +4.4	NA	NA	NA	100	195	+1.0	NE
	195	-1.5 a +4.4	NA	NA	NA	100	195	+1.0	NE
	135	+0.5 a +2.0	NA	NA	NA	115	115	+1.0	0
	200	-1.5 a +3.5	NA	NA	NA	100	195	+1.5	0

NOTA

- ① PARA AERONAVES COM PESO ATÉ 2550 kg O LIMITE DE FATOR DE CARGA É -3.0 A +6.0 G
 PARA AERONAVES COM PESO ACIMA DE 2550 kg O LIMITE DE FATOR DE CARGA É -2.2 A + 4.4G
- ② VALORES EXTREMOS ATINGIDOS NOS ENSAIOS E CONSIDERADOS SEGUROS PARA EMPREGO DE ARMAMENTOS COM OS SEUS RESPECTIVOS CASULOS OU LANÇADORES
- ③ VERIFICADO NA CONFIGURAÇÃO DE DECOLAGEM (TREM DE POUSO BAIXADO E FLAPES DE DECOLAGEM)
- ④ LANÇAMENTO/ALIJAMENTO REFEREM-SE ÀS CARGAS EXTERNAS SUSPENSAS DIRETAMENTE NOS PILONES
- ⑤ O LANÇAMENTO SIMULTÂNEO DE BOMBAS BINC-200 SEM EMPENAS INSTALADAS NOS PILONES INTERNOS (2 E 3) NÃO DEVE SER EFETUADO
- ⑥ O LANÇAMENTO SIMULTÂNEO DE BOMBAS BINC-200 SEM EMPENAS SÓ PODERÁ OCORRER APÓS O LANÇAMENTO SIMPLES DAS BOMBAS DAS ESTAÇÕES 2 E 3 (AERONAVE DECOLANDO COM 4 BOMBAS BINC-200 SEM EMPENAS).
- ⑦ O LANÇAMENTO SIMULTÂNEO DE QUATRO BOMBAS BINC-200 SEM EMPENAS NÃO DEVE SER EFETUADO
- ⑧ O TRANSPORTE DE BOMBAS BAFG-230 EM CONFIGURAÇÃO ASSIMÉTRICA É LIMITADO NA V_{NE} E FATOR DE CARGA +1.0 A +4.0 G
- ⑨ A VELOCIDADE MÁXIMA (V_{MAX}) DEPENDE DA CONFIGURAÇÃO DAS CARGAS EXTERNAS NO INSTANTE DO EMPREGO DO ARMAMENTO
 AS LIMITAÇÕES DE VELOCIDADE PARA EMPREGO DE ARMAMENTOS SÃO AS MESMAS APLICÁVEIS AO TRANSPORTE DAS CARGAS EXTERNAS NAS CONFIGURAÇÕES ONDE ESSES MESMOS ARMAMENTOS ESTÃO PRESENTES
- ⑩ MANOBRAS BRUSCAS EM ARFAGEM/ROLAMENTO BEM COMO OPERAÇÃO EM ÁREAS DE FORTE TURBULÊNCIA DEVEM SER EVITADAS EM OPERAÇÕES COM ALVO AÉREO AV - 1TAS REBOCADO POIS O DISPOSITIVO DE AMARRAÇÃO (EM Y) PODERÁ INTERFERIR COM A FUSELAGEM E O LEME

EM312PTLCV000006A.DGN

Figura 2B (Folha 4 de 5)

Revisão 12 N-22E

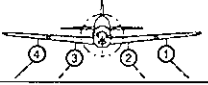
AVIÃO: T-27
MODELO: EMB-312
DATA: OUTUBRO DE 1985
BASE DOS DADOS: ENSAIOS EM VOO
MOTOR: PT6A-25C

CARGAS EXTERNAS

- FLAPES RECOLHIDOS

V_{NE} = VELOCIDADE A NUNCA EXCEDER
NE = NÃO ESTABELECIDO
NA = NÃO APLICÁVEL

PÓS-MOD. BS 312-00-0003

	TRANSPORTE		EMPREGO			LANÇAMENTO/ALIJAMENTO ③			
	KIAS	G	V _{MAX} KIAS	G	ÂNGULO DE MERGULHO (GRAUS)	KIAS		G	ÂNGULO DE MERGULHO (GRAUS)
						MÍN ②	MÁX.		
	V _{NE}	VEJA NOTA 1	NA	NA	NA	100	V _{NE}	+0.5 a +3.0	0 a 50
	210	-2.2 a +4.4	NA	NA	NA	100	210	+0.5 a +3.0	0 a 50
	V _{NE}	VEJA NOTA 1	240	+1.0	0 a 45	100	230	+1.0	-15 a +10
	V _{NE}	-2.2 a +4.4	240	+1.0	0 a 45	100	230	+1.0	-15 a +10
	V _{NE}	VEJA NOTA 1	220	-1.0 a +4.0	0 a 25	100	V _{NE}	+1.0	-15 a +10
	V _{NE}	VEJA NOTA 1	220	-1.0 a +4.0	0 a 25	100	V _{NE}	+1.0	-15 a +10
	210	-2.2 a +4.4	210	-1.0 a +4.0	0 a 25	100	210	+1.0	-15 a +10
	V _{NE}	-2.2 a +4.4	220	-1.0 a +4.0	0 a 25	100	V _{NE}	+1.0	-15 a +10
	V _{NE}	-2.2 a +4.4	240	+1.0	0 a 45	100	V _{NE}	+1.0	-15 a +10
	200	-1.5 a +3.5	NA	NA	NA	100	195	+0.5 a +1.5	0

NOTA

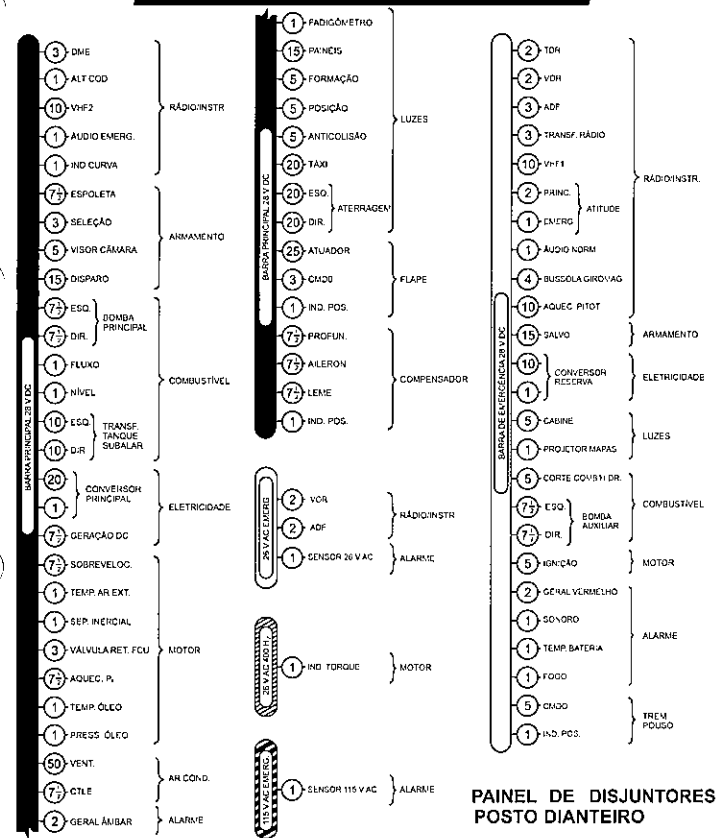
- ① PARA AERONAVES COM PESO ATÉ 2550 kg O LIMITE DE FATOR DE CARGA É -3.0 A +6.0G
PARA AERONAVES COM PESO ACIMA DE 2550 kg O LIMITE DE FATOR DE CARGA É -2.2 A +4.4 G
- ② VERIFICADO NA CONFIGURAÇÃO DE DECOLAGEM (TREM DE POUSO BAIXADO E FLAPES DE DECOLAGEM)
- ③ LANÇAMENTO/ALIJAMENTO REFERE-SE ÀS CARGAS EXTERNAS SUSPENSAS DIRETAMENTE NOS PILONES

ADVERTÊNCIA

A AERONAVE ESTARÁ SUJEITA AO FLUTTER CASO OS LIMITES DE VELOCIDADE SEJAM EXCEDIDOS

EM312LCV000007B.DGN

Figura 2B (Folha 5 de 5)

DISTRIBUIÇÃO DE ENERGIA ELÉTRICA

312 MO 0438

Figura 3 (Folha 1 de 2)

Revisão 5

N-23

DISTRIBUIÇÃO DE ENERGIA ELÉTRICA

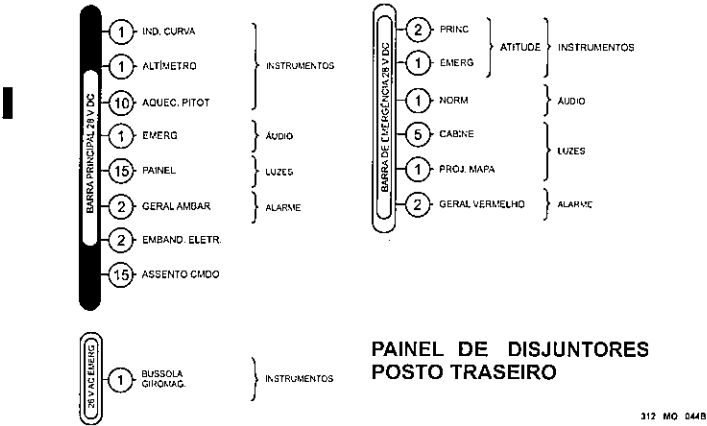


Figura 3 (Folha 2 de 2)

TABELA DE CALIBRAÇÃO DO SISTEMA MECÂNICO DE INDICAÇÃO DE QUANTIDADE DE COMBUSTÍVEL

NOTA

- CONFIGURAÇÃO LIMPA
- SEM TRIPULAÇÃO
- PRESSÕES DE PNEUS E AMORTECEDORES NORMAIS
- AERONAVE ESTACIONADA EM UM PÁTIO QUE APRESENTE UMA RAMPA MÁXIMA DE 2% (1,15°)

INDICAÇÃO NA RÉGUA	QUANTIDADE		INDICAÇÃO NA RÉGUA	QUANTIDADE	
	LIBRAS	kg		LIBRAS	kg
0.1	144	65.3	4.1	374	169.6
0.2	151	68.5	4.2	380	172.4
0.3	158	71.7	4.3	385	174.6
0.4	163	73.9	4.4	390	176.9
0.5	168	76.2	4.5	395	179.2
0.6	172	78.0	4.6	402	182.4
0.7	179	81.2	4.7	407	184.6
0.8	182	82.6	4.8	412	186.9
0.9	185	83.9	4.9	417	189.2
1.0	192	87.1	5.0	422	191.4
1.1	196	88.9	5.1	429	194.6
1.2	201	91.2	5.2	436	197.8
1.3	204	92.5	5.3	441	200.0
1.4	210	95.3	5.4	445	201.9
1.5	216	98.0	5.5	450	204.1
1.6	223	101.2	5.6	453	205.5
1.7	227	103.0	5.7	460	208.7
1.8	237	107.5	5.8	464	210.5
1.9	239	108.4	5.9	469	212.8
2.0	244	110.7	6.0	472	214.1
2.1	251	113.9	6.1	477	216.4
2.2	258	117.0	6.2	483	219.1
2.3	264	119.8	6.3	488	221.4
2.4	271	122.9	6.4	491	222.7
2.5	275	124.7	6.5	498	225.9
2.6	283	128.4	6.6	501	227.3
2.7	290	131.5	6.7	505	229.1
2.8	295	133.8	6.8	510	231.3
2.9	302	137.0	6.9	515	233.6
3.0	309	140.2	7.0	519	235.4
3.1	316	143.3	7.1	522	236.8
3.2	319	144.7	7.2	525	238.1
3.3	326	147.9	7.3	531	240.9
3.4	333	151.0	7.4	534	242.2
3.5	338	153.3	7.5	539	244.5
3.6	347	157.4	7.6	543	246.3
3.7	352	159.7	7.7	546	247.7
3.8	357	161.9	7.8	550	249.5
3.9	362	164.2	7.9	553	250.8
4.0	368	166.9	8.0	556	252.2
—	—	—	8.1	560	254.0

Figura 4

Revisão 5

N-25

PAINEL DE ALARMES

GERADOR	- GERADOR INOPERANTE OU OPERANDO SEM ESTAR CONECTADO À BARRA PRINCIPAL.
PRESS ÓLEO	- PRESSÃO DE ÓLEO DO MOTOR ABAIXO DE 40 PSI.
TEMP BAT	- TEMPERATURA DA BATERIA ACIMA DE 150°F
BAIXO NÍVEL COMB ESQ	- QUANTIDADE DE COMBUSTÍVEL DO TANQUE ESQUERDO ABAIXO DE 42 LITROS.
DET LIMALHA	- PRESENÇA DE LIMALHA NO ÓLEO DO MOTOR
BETA	- HÉLICE ABAIXO DO PASSO MÍNIMO DEVÔO.
DISJUNTOR	- DISJUNTOR MENOR OU IGUAL A 10A DESARMADO.
CONV PRINC	- FALHA DO CONVERSOR PRINCIPAL OU O MESMO DESLIGADO.
BARRA 115 VAC	- PERDA DA BARRA 115V AC
PRESS COMB	- PRESSÃO DE COMBUSTÍVEL ABAIXO DE 2 PSIG.
FILTRO HIDR	- IMINÊNCIA DE ENTUPIMENTO DO FILTRO HIDRÁULICO.
AR COND	- UNIDADE DE REFRIGERAÇÃO DESENERGIZADA DEVIDO À ALTA PRESSÃO.

PAINEL DE AVISOS

PX	- AQUECIMENTO DE PX ATIVADO (••)
IGNIÇÃO	- IGNIÇÃO ATIVADA.
PITOESTAT	- AQUECIMENTO DOS TUBOS DE PITO E DAS TOMADAS ESTÁTICAS ATIVADO.

312 MO 702

Figura 5 (Folha 1 de 2)

PAINEL DE ALARMES

CAPOTA	- CAPOTA ABERTA OU DESTRAVADA.
PRESS OXIG	- PRESSÃO NO SISTEMA DE OXIGÊNIO EM 80 ± 10 PSI.
PRESS HIDR EMERG	- PRESSÃO DO SISTEMA HIDRÁULICO DE EMERGÊNCIA ABAIXO DE 1500 ± 75 PSI.
BAIXO NÍVEL COMB DIR	- QUANTIDADE DE COMBUSTÍVEL DO TANQUE DIREITO ABAIXO DE 42 LITROS.
FLAPE	- FALHA NO SISTEMA DE FLAPE.
BATERIA	- BATERIA NÃO LIGADA À BARRA PRINCIPAL.
CONV RES	- FALHA DO CONVERSOR-RESERVA OU O MESMO DESLIGADO.
BARRA 26 VAC	- PERDA DA BARRA 26 V AC.
PRESS HIDR PRINC	- PRESSÃO HIDRÁULICA PRINCIPAL ABAIXO DE 20 ± 5 PSI.
FILTRO COMB	- IMINÊNCIA DE ENTUPIMENTO DO FILTRO DE COMBUSTÍVEL.
GIRO LIVRE	- SISTEMA OPERANDO EM GIRO LIVRE.
PINO ASSENTO	- PINO DE SEGURANÇA DO PUNHO DE DISPARO NÃO INSERIDO NO ALOJAMENTO DO CONSOLE (●)

PAINEL DE AVISOS

DESAFOGAR	- INTERRUPTOR IGNIÇÃO NA POSIÇÃO DESAFOGAR (●●)
SEP INERC	- PUNHO DE SEPARAÇÃO INERCIAL PUXADO.
FONTE EXT	- BARRA PRINCIPAL DE 28 V DC ALIMENTADA POR FONTE EXTERNA.

312 MO 703A

- AERONAVES PÓS-MOD BS 312-095-0002 OU N/S 312-369 E SEGUINTE
- AERONAVES PÓS-MOD BS 312-074-0001

Figura 5 (Folha 2 de 2)

Revisão 5

N-27

• DECOLAGEM

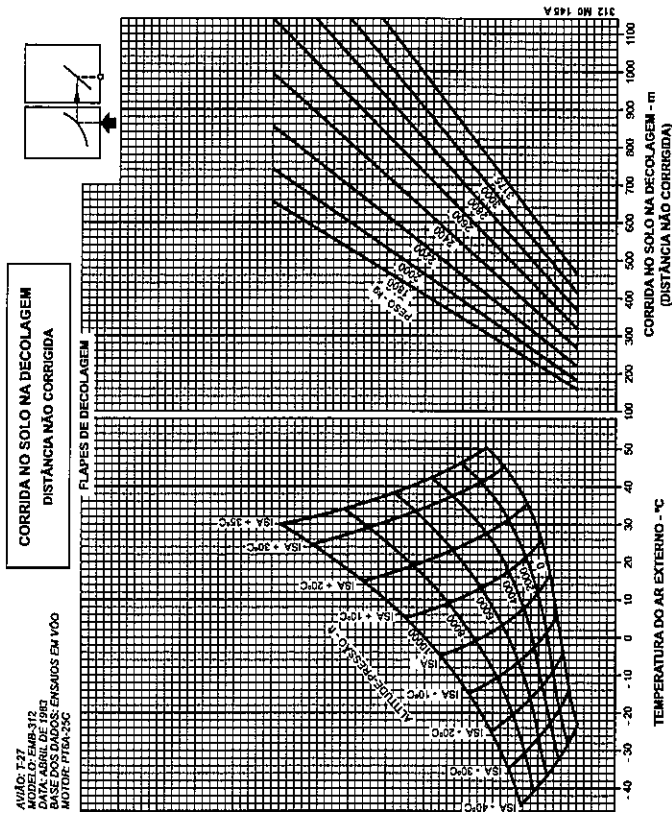


Figura 6

● DECOLAGEM

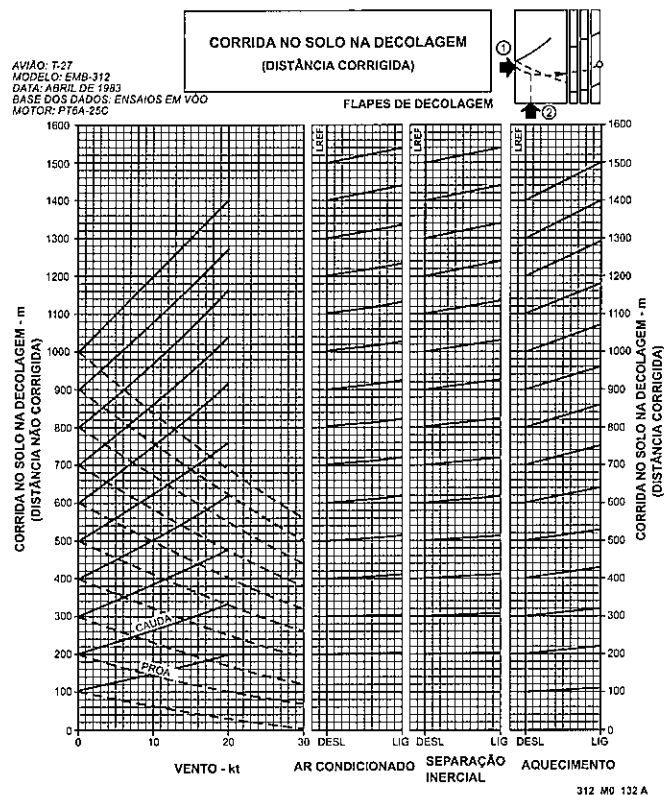
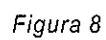


Figura 7



• DECOLAGEM

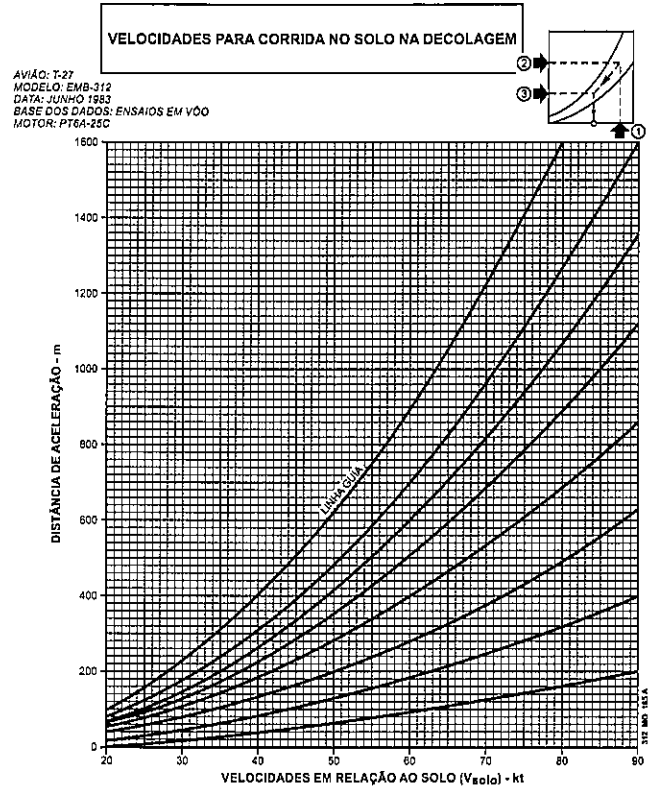


Figura 9

• DECOLAGEM

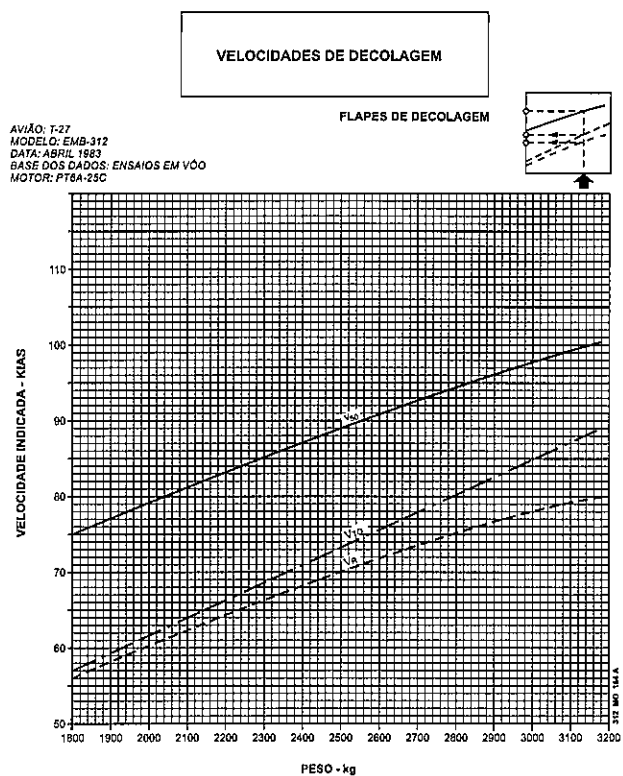


Figura 10

● DECOLAGEM

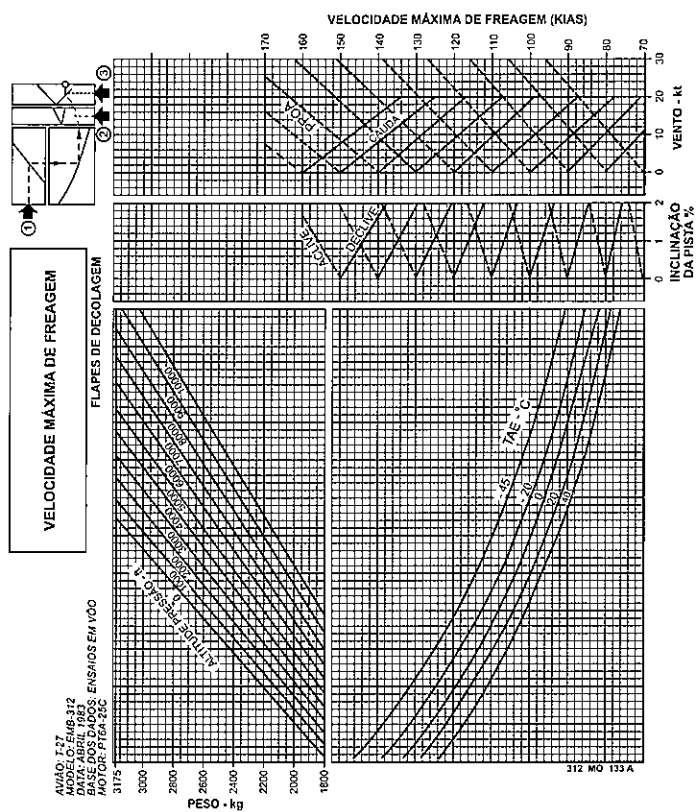


Figura 11

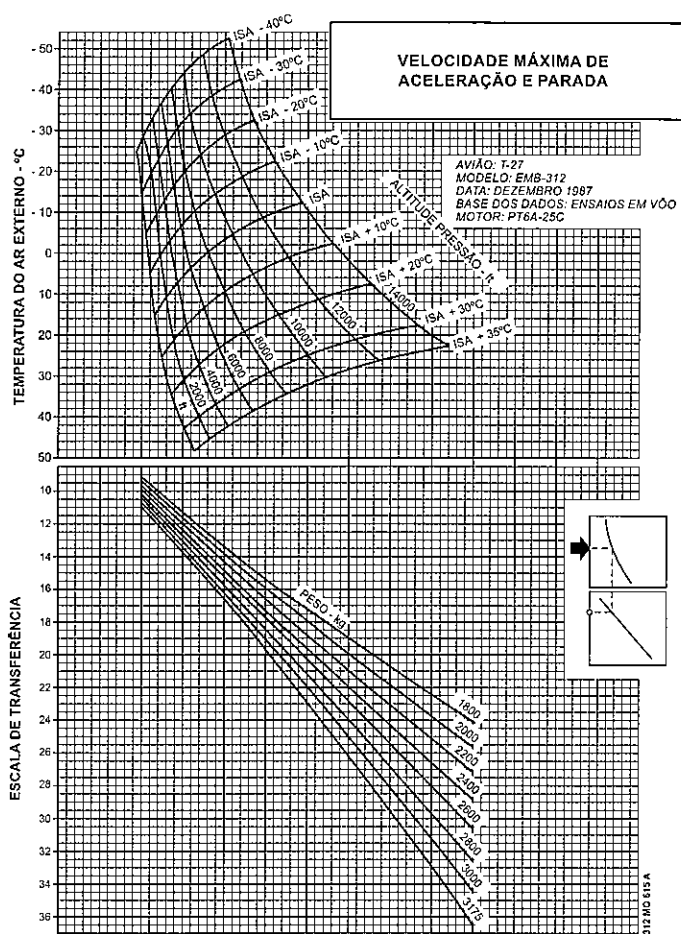


Figura 11A (Folha 1 de 2)

AVIÃO: T-27
 MODELO: EMB-312
 DATA: DEZEMBRO 1987
 BASE DOS DADOS: ENSAIOS EM VÔO
 MOTOR: PT6A-25C

**VELOCIDADE MÁXIMA DE
 ACELERAÇÃO E PARADA**

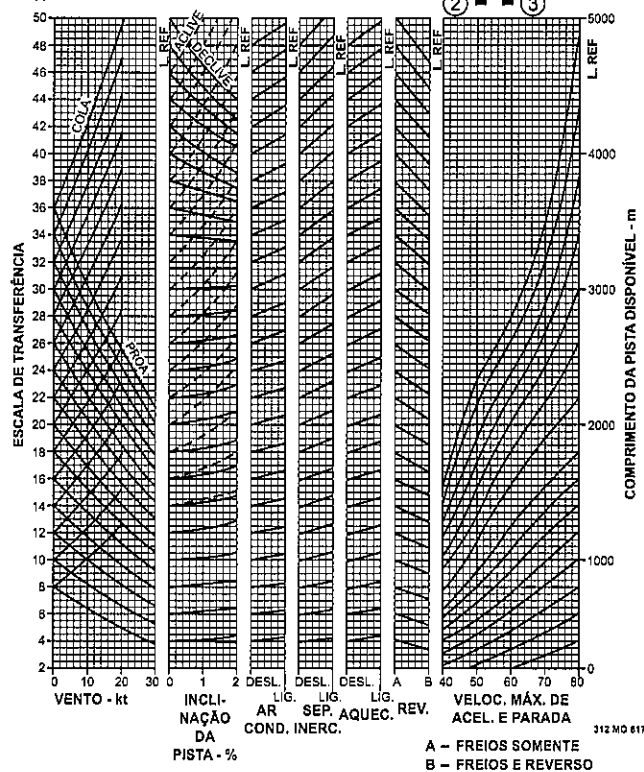


Figura 11A (Folha 2 de 2)

Revisão 4

N-34A

• SUBIDA

GRADIENTE DE SUBIDA

AVIÃO: T-27
 MODELO: EMB-312
 DATA: JUNHO 1983
 BASE DOS DADOS: ENSAIOS EM VÔO
 MOTOR: PT6A-28C

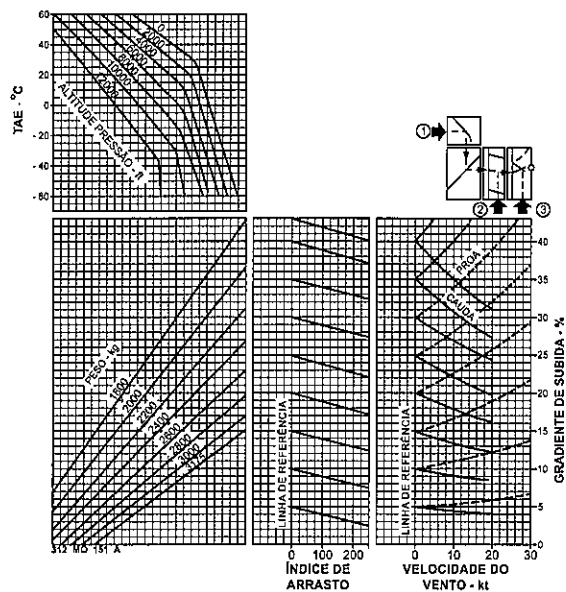


Figura 12

● SUBIDA

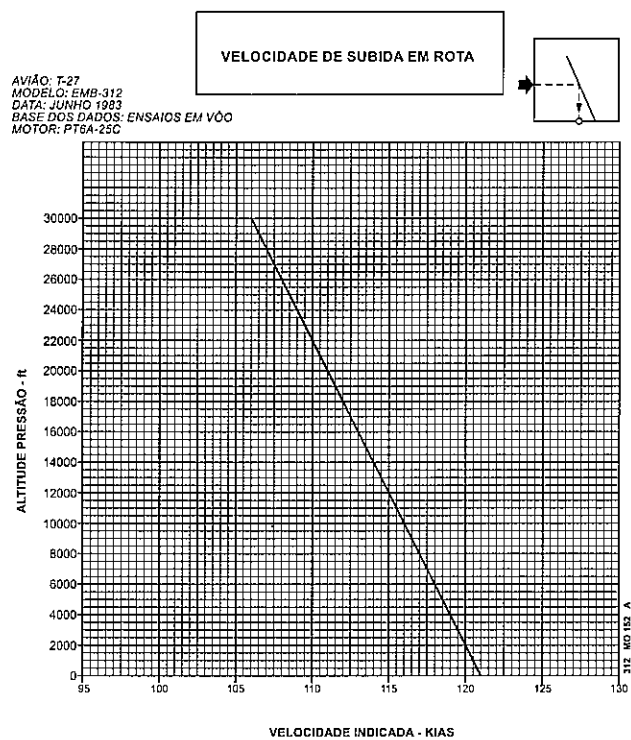


Figura 13

• SUBIDA

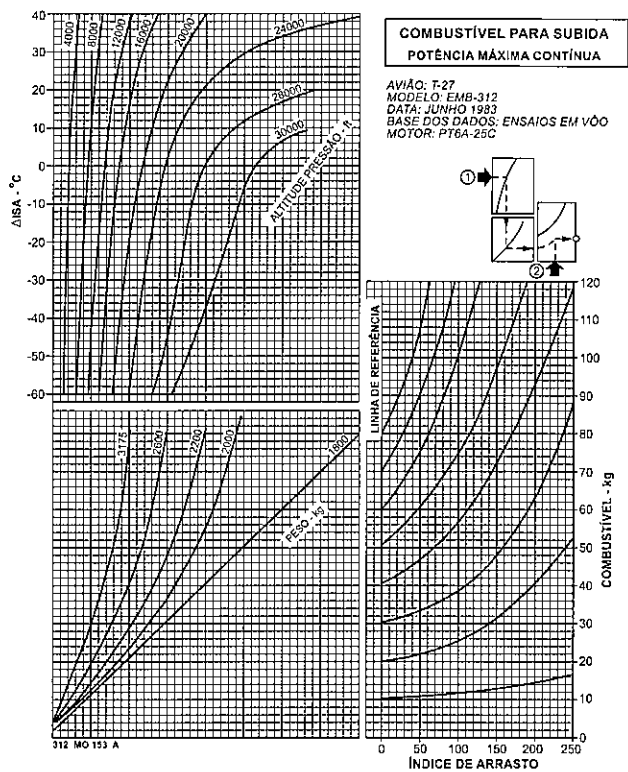


Figura 14

● SUBIDA

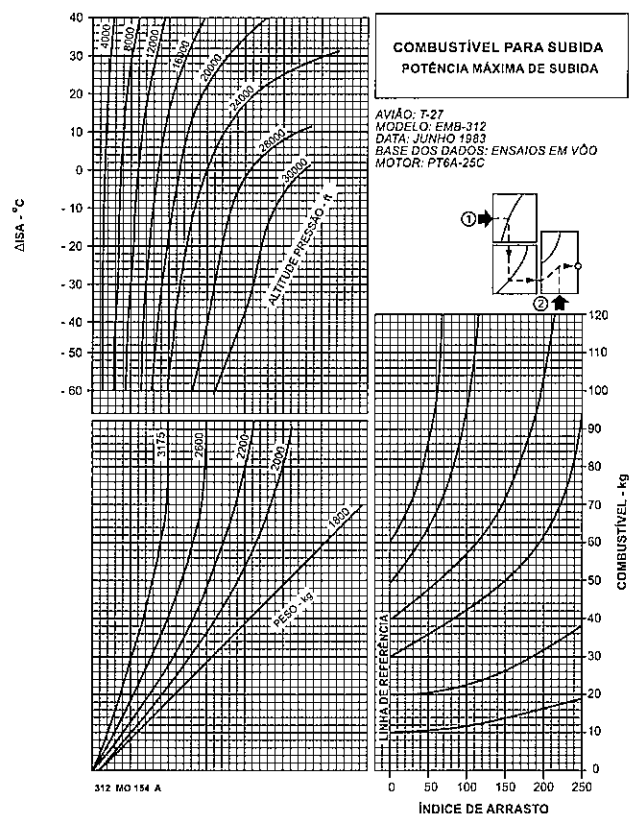


Figura 15

● SUBIDA

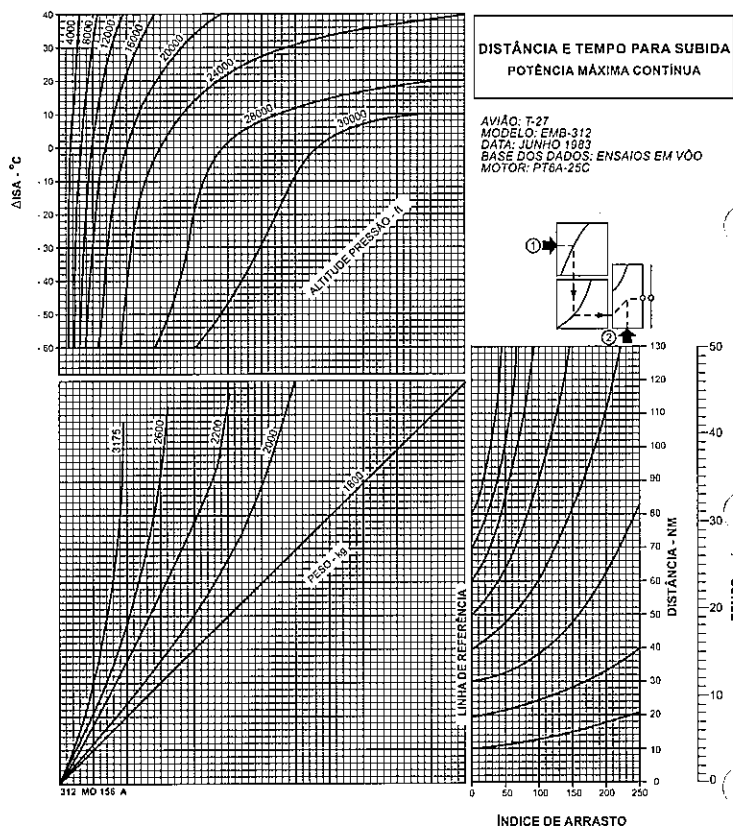


Figura 16

● SUBIDA

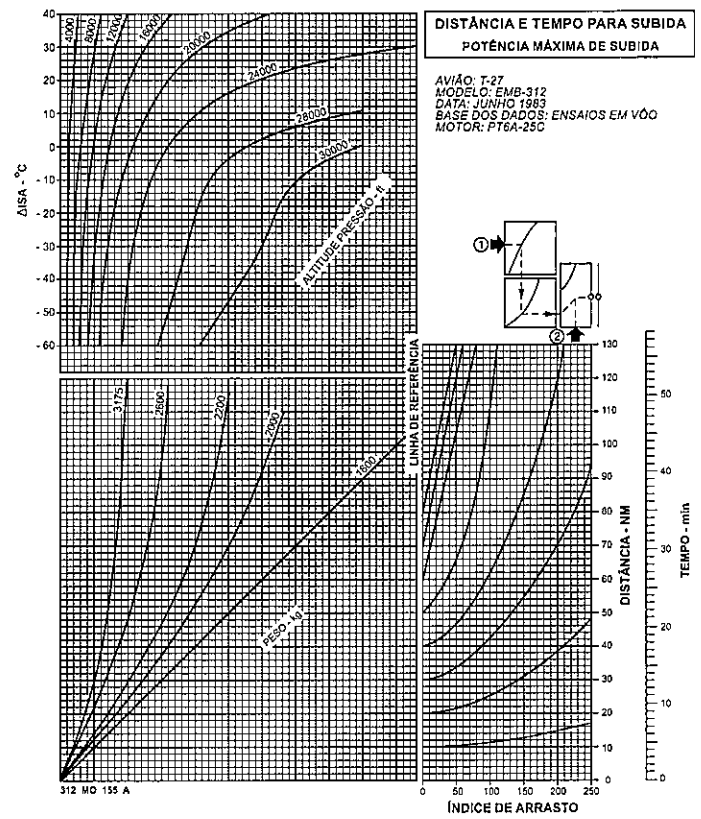


Figura 17

• SUBIDA

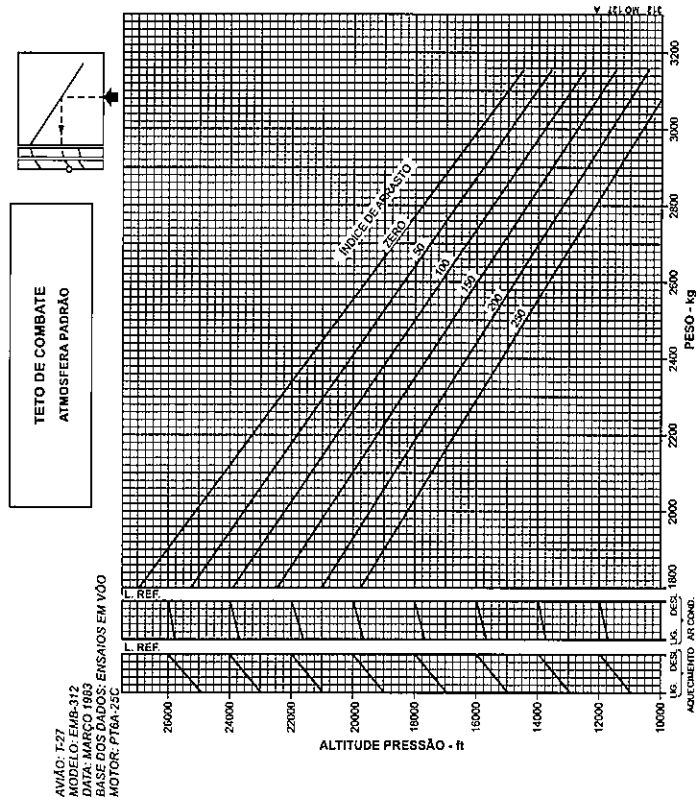


Figura 18

• SUBIDA

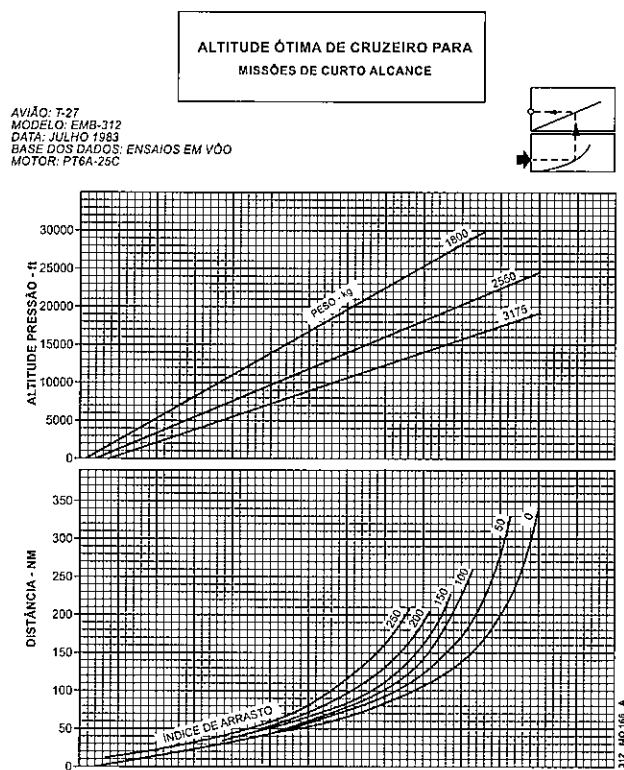
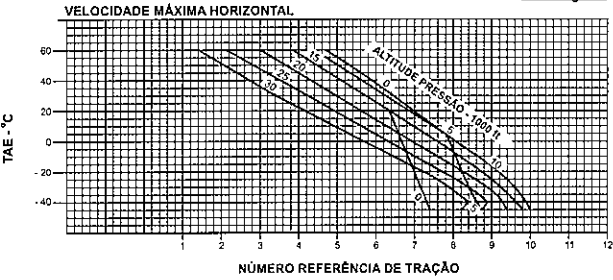


Figura 19

● ALCANCE

NÚMERO REFERÊNCIA DE TRAÇÃO

AVIÃO: T-27
MODELO: EMB-312
DATA: DEZEMBRO 1983
BASE DOS DADOS: ENSAIOS EM VOO
MOTOR: PT6A-25C



● ALCANCE

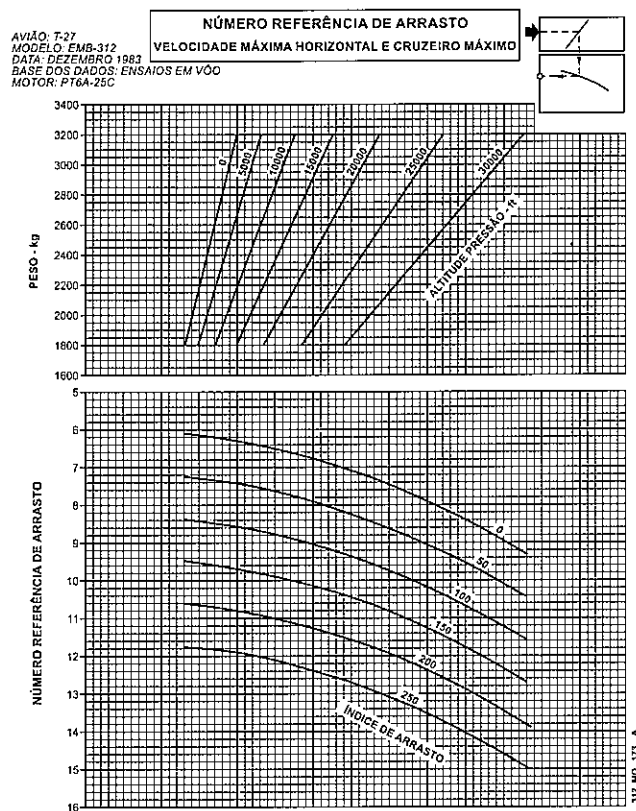


Figura 21

• ALCANCE

AVIÃO: T-27
 MODELO: EMB-312
 DATA: DEZEMBRO 1983
 BASE DOS DADOS: ENSAIO EM VOO
 MOTOR: PT6A-23C

ESCALA DE TRANSFERÊNCIA
 VELOCIDADE MÁXIMA HORIZONTAL E CRUZEIRO MÁXIMO

NOTA

CASO OCORRA DOIS PONTOS DE CRUZAMENTO ENTRE AS LINHAS DE Nº REFERÊNCIA DE TRACÃO E Nº REFERÊNCIA DE ARRASTO, UTILIZE SEMPRE O MAIOR VALOR ENCONTRADO NA ESCALA DE TRANSFERÊNCIA PARA DETERMINAR A VELOCIDADE VERDADEIRA E A VELOCIDADE INDICADA.

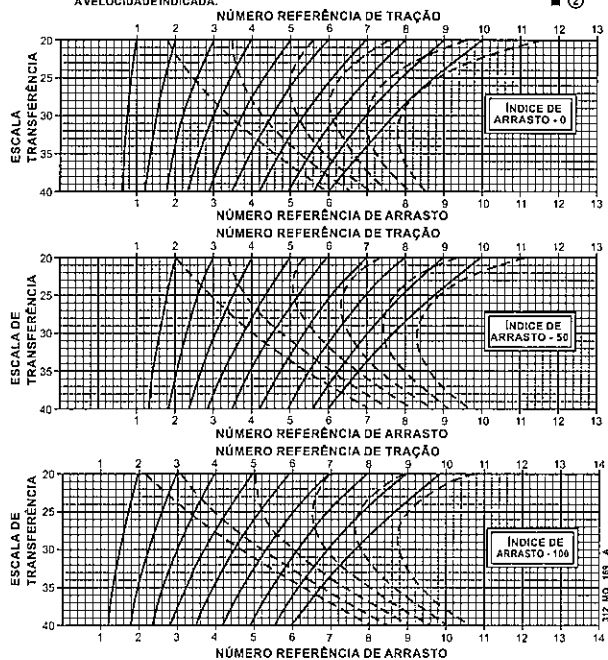


Figura 22

• ALCANCE

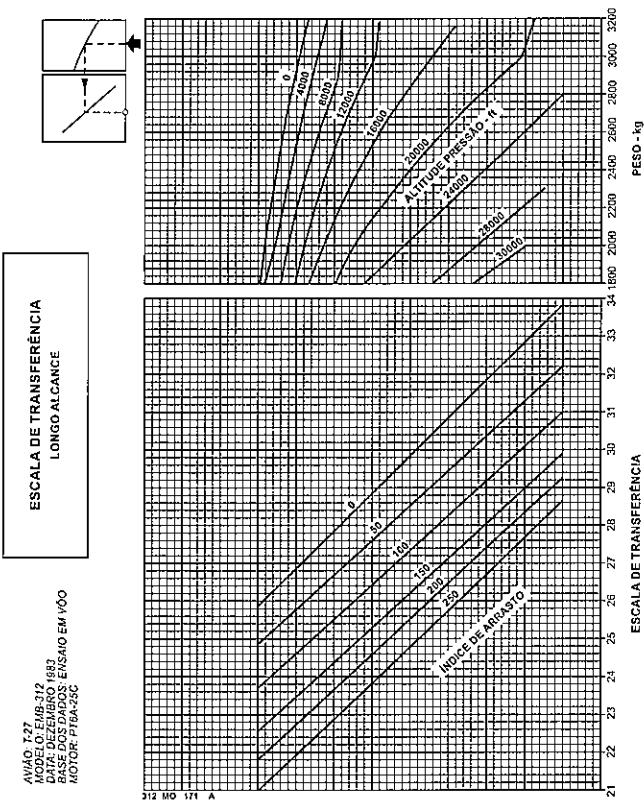


Figura 23

• ALCANCE

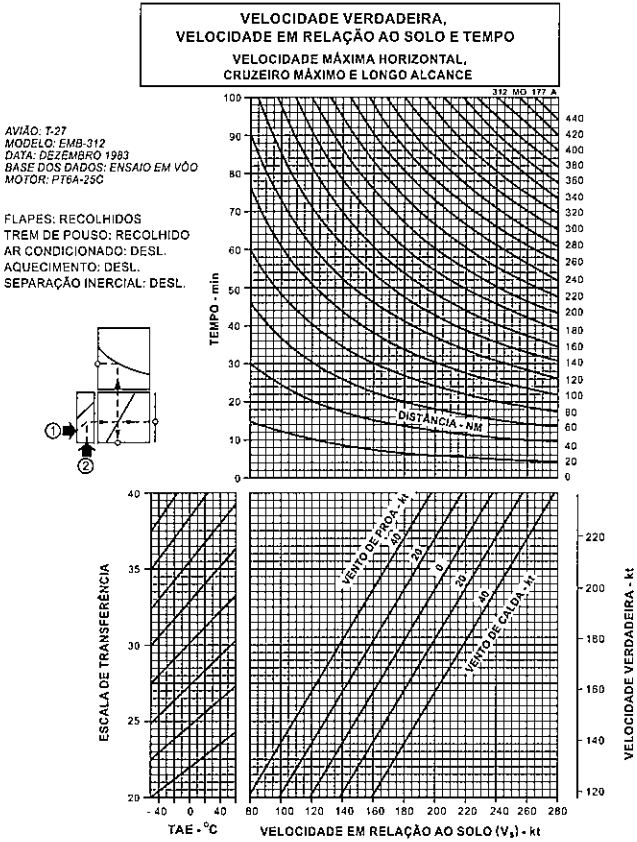


Figura 24

• ALCANCE

VELOCIDADE INDICADA EM CRUZEIRO
VELOCIDADE MÁXIMA HORIZONTAL, CRUZEIRO
MÁXIMO E LONGO ALCANCE

AVIÃO: T-27
MODELO: EMB-312
DATA: DEZEMBRO 1983
BASE DOS DADOS: ENSAIO EM VÔO
MOTOR: PT6A-23C

FLAPES: RECOLHIDOS
TREM DE POUSO: RECOLHIDO
AR CONDICIONADO: DESL.
AQUECIMENTO: DESL.
SEPARAÇÃO INERCIAL: DESL.

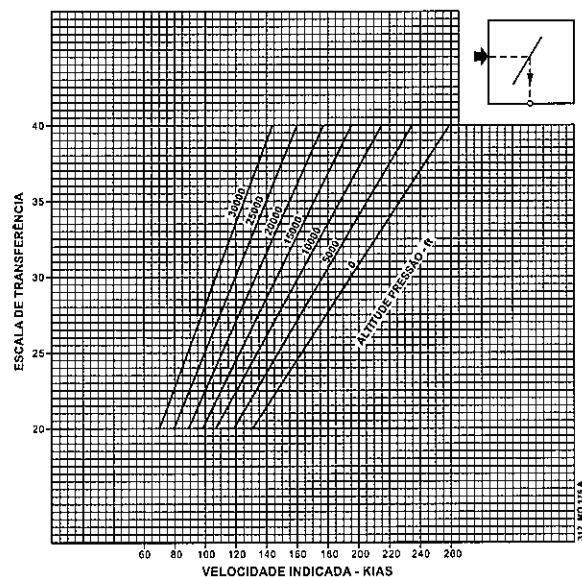


Figura 25

● ALCANCE

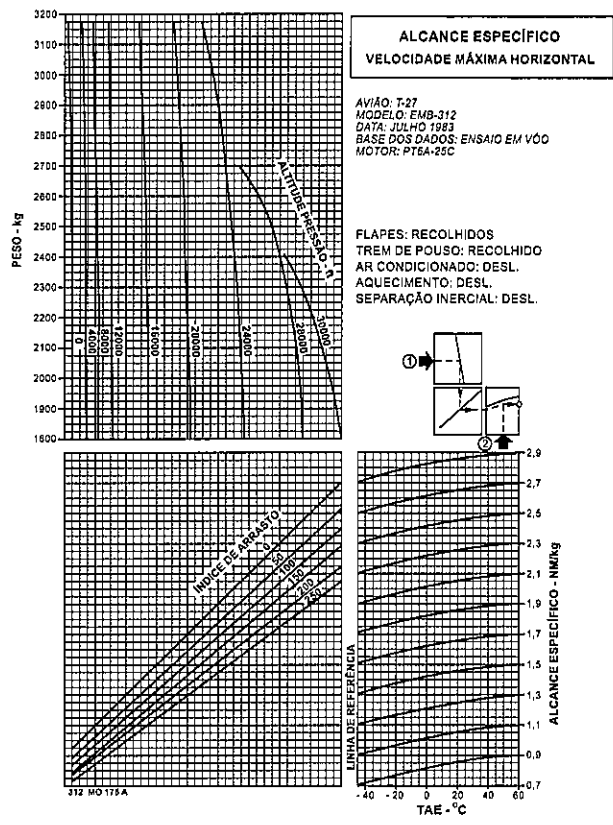


Figura 26

• ALCANCE

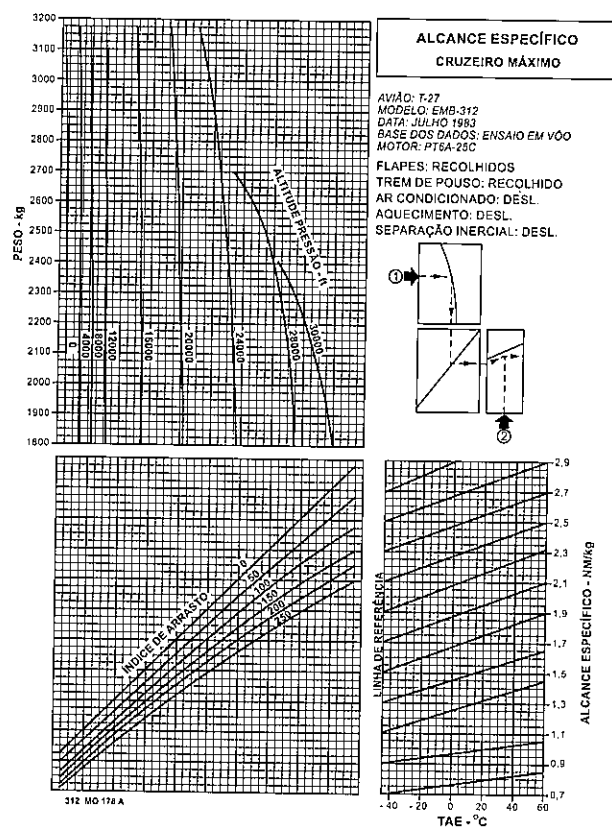


Figura 27

• ALCANCE

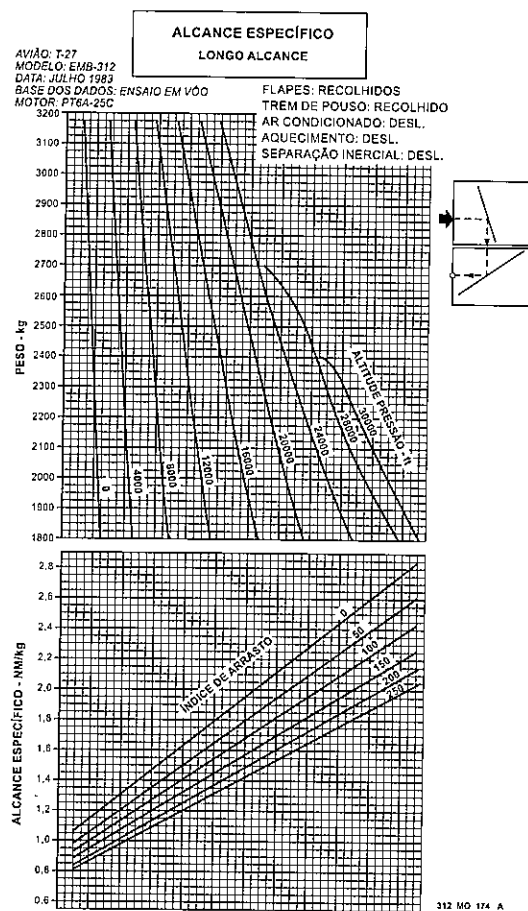


Figura 28

• ALCANCE

AVIÃO: T-27
 MODELO: EMB-312
 DATA: JULHO 1983
 BASE DOS DADOS: ENSAIO EM VÔO
 MOTOR: PT6A-25C

FLUXO DE COMBUSTÍVEL E
 COMBUSTÍVEL REQUERIDO
 VELOCIDADE MÁXIMA HORIZONTAL
 CRUZEIRO MÁXIMO E
 LONGO ALCANCE

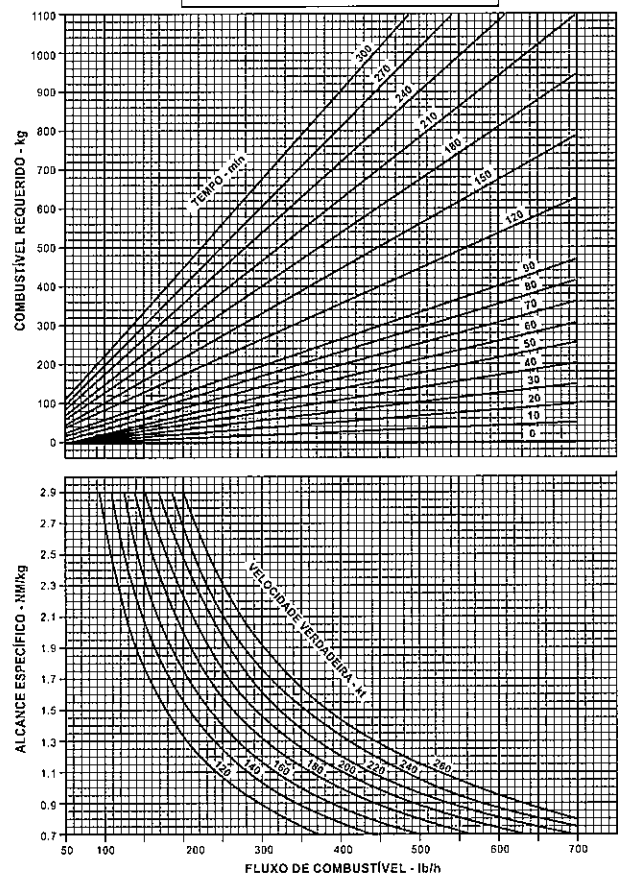
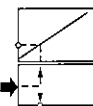


Figura 29

• AUTONOMIA

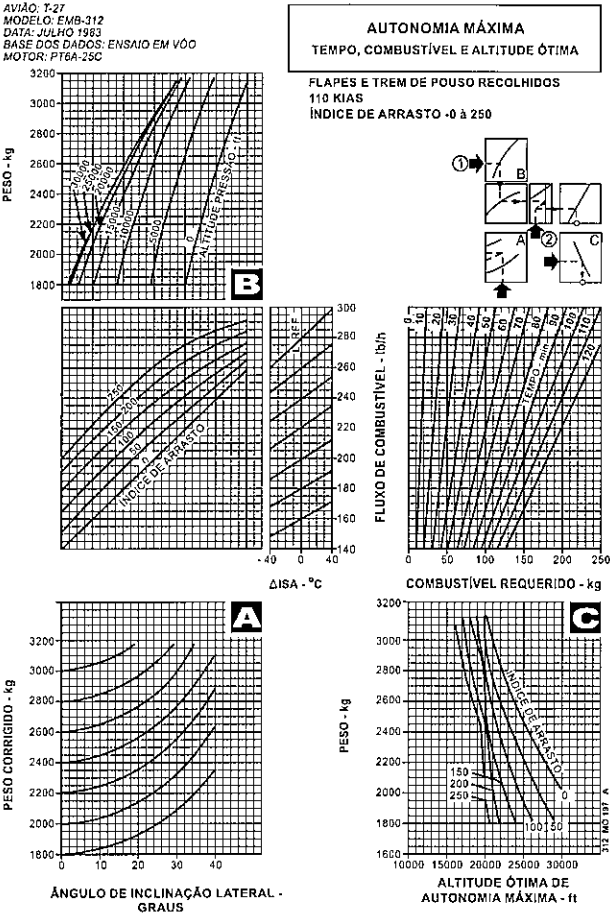


Figura 30

• DESCIDA

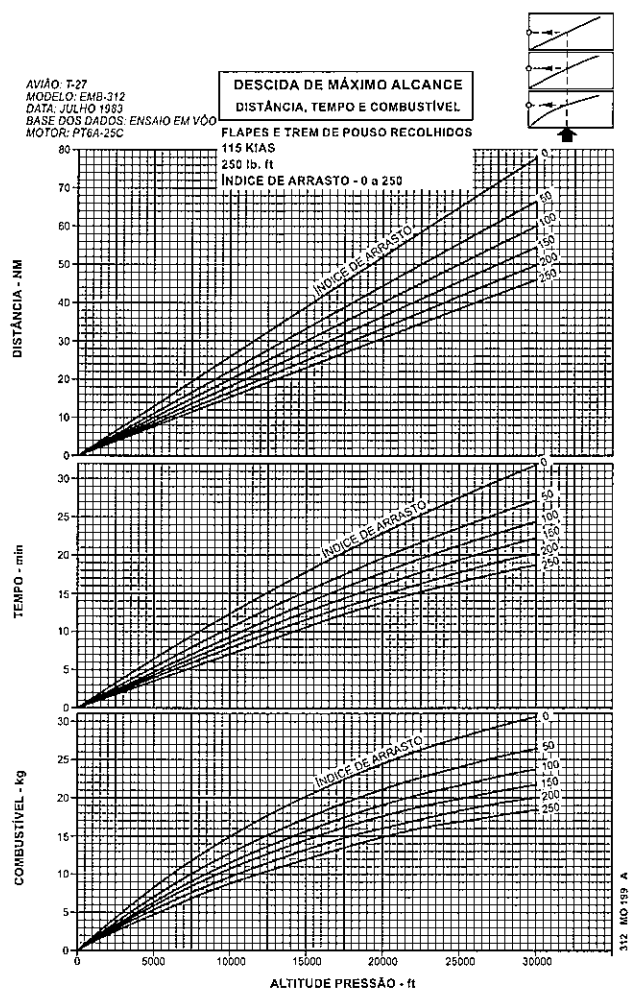


Figura 31

• DESCIDA

AVIÃO: T-27
 MODELO: EMB-312
 DATA: JULHO 1983
 BASE DOS DADOS: ENSAIO EM VÔO
 MOTOR: PT6A-25C

DESCIDA DE PENETRAÇÃO
 DISTÂNCIA, TEMPO E COMBUSTÍVEL

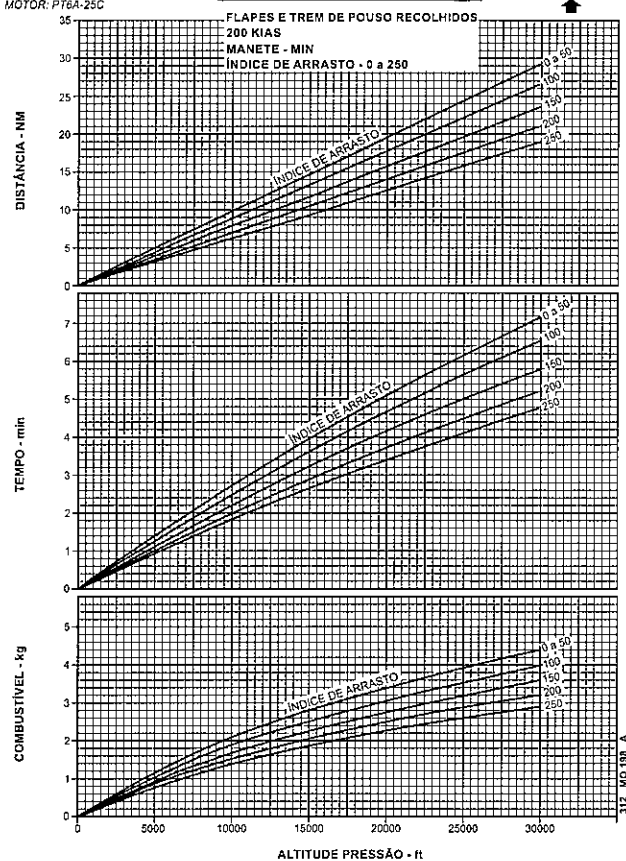
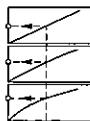


Figura 32

● ATERRAGEM

VELOCIDADE DE ATERRAGEM

AVIÃO: T-27
 MODELO: EMB-312
 DATA: ABRIL 1983
 BASE DOS DADOS: ENSAIOS EM VÔO
 MOTOR: PT6A-25C

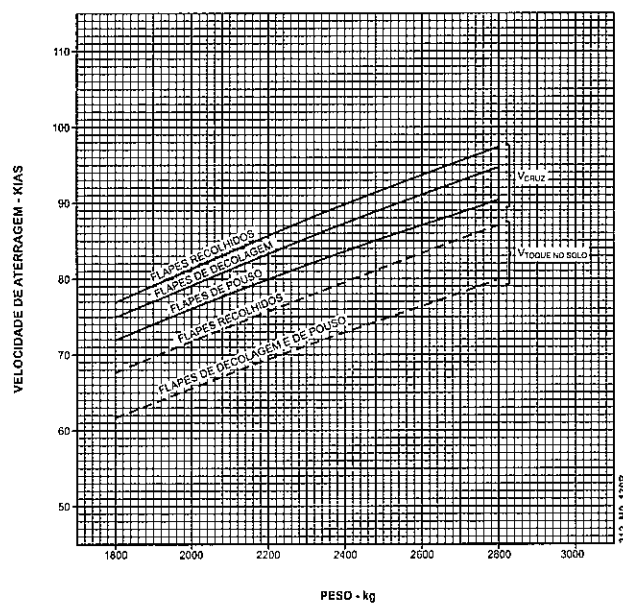
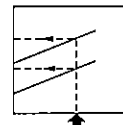


Figura 33

● ATERragem

AVIAO: T-27
 MODELO: EMB-312
 DATA: ABRIL 1982
 BASE DOS DADOS: ENSAIOS EM VOO
 MOTOR: PT6A-25C

DISTÂNCIA NO AR DURANTE A ATERragem
 DISTÂNCIA NÃO CORRIGIDA

FLAPES DE POUSO

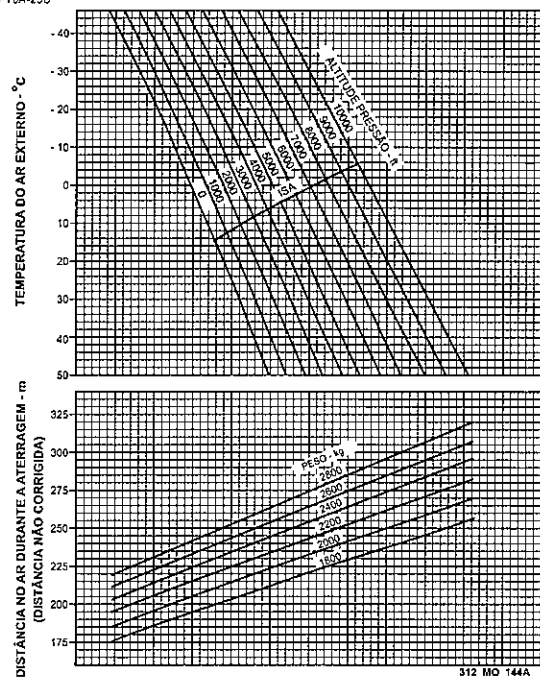
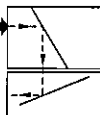


Figura 34

• ATERRAGEM

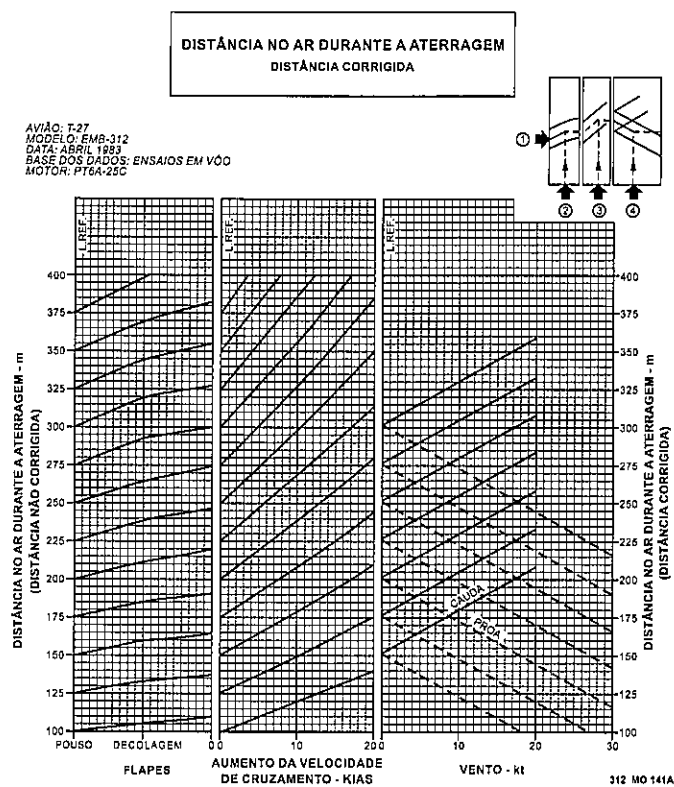


Figura 35

• ATERRAGEM

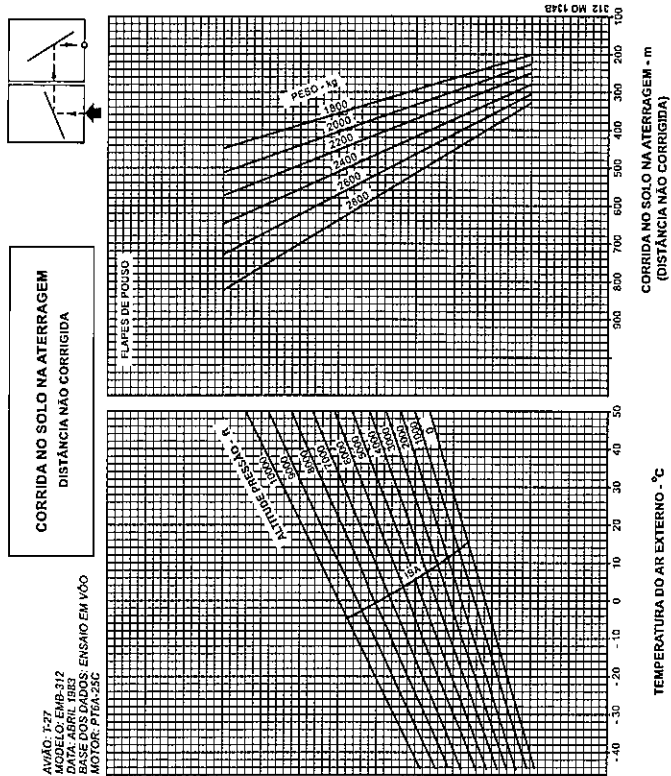


Figura 36

- **ATERRAGEM**

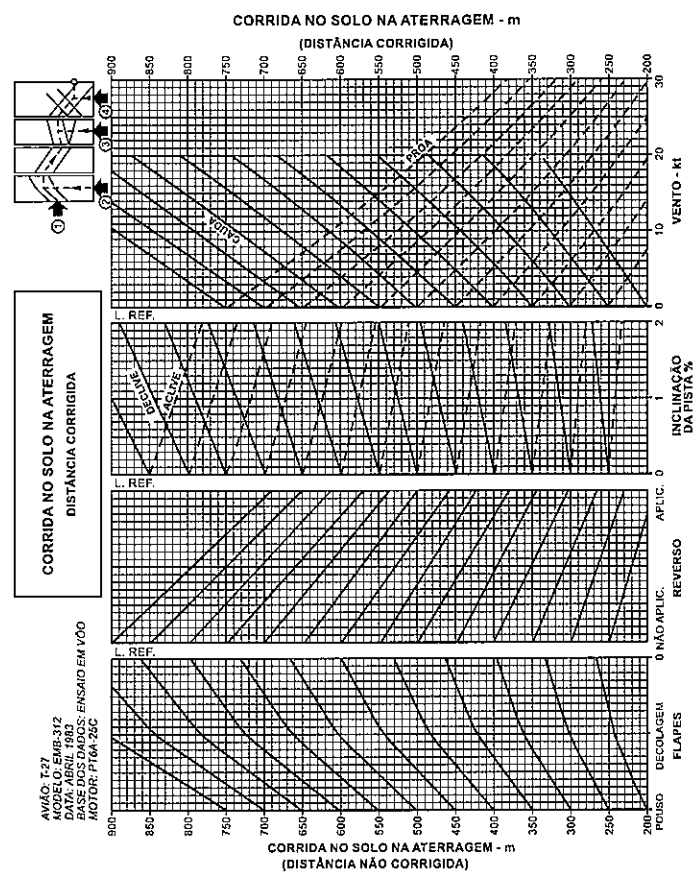


Figura 37

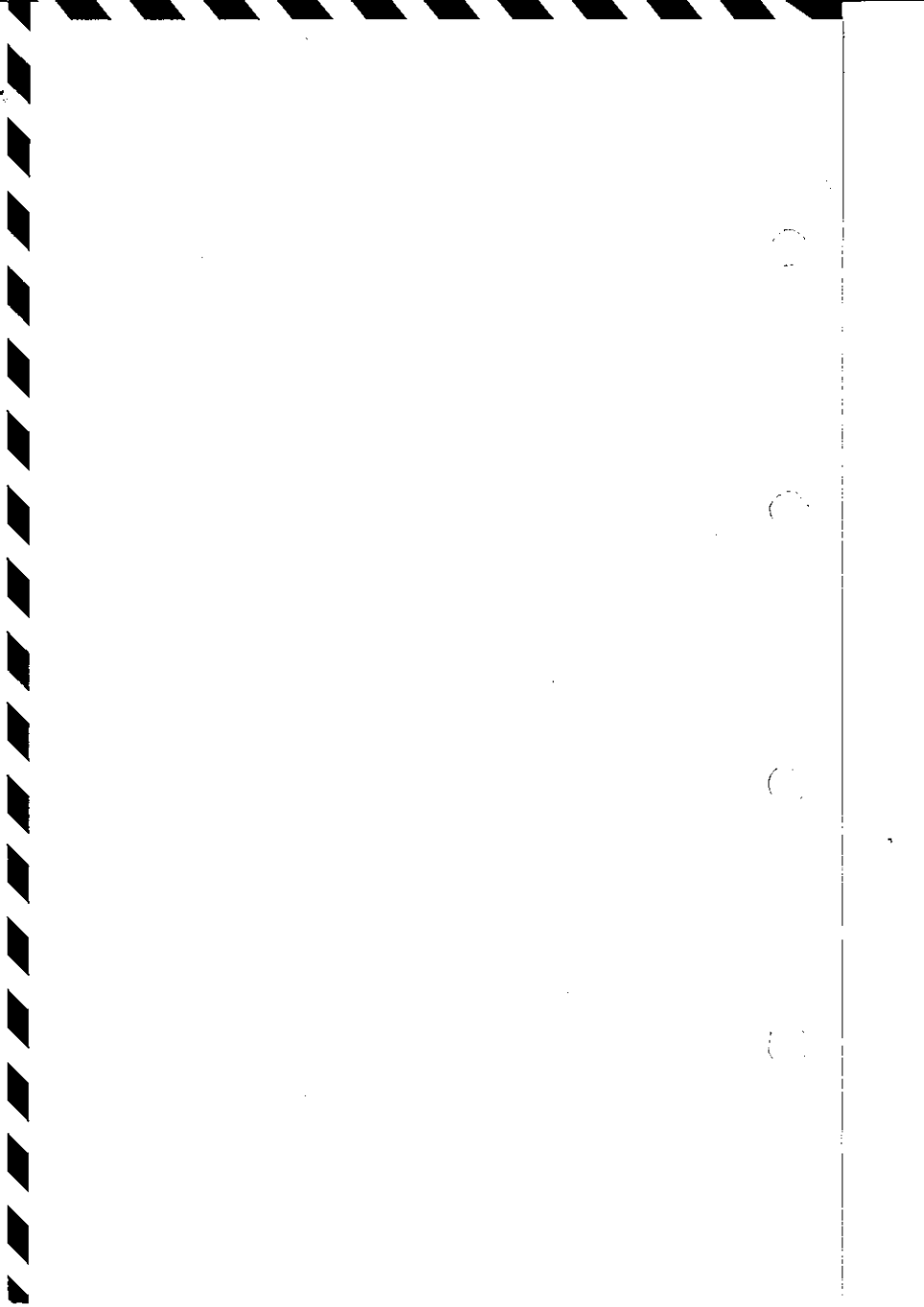
N-59 / (N-60 em branco)

O.T. 1T27-1CL

PROCEDIMENTOS DE EMERGÊNCIA



E-i/(E-ii em branco)



FOGO OU FUMAÇA NA PARTIDA

1. Manete CORTE
2. Interruptor VALV CORTE..... FECHÉ
3. Interruptor SEL BAT DESL
4. Evacuação da Aeronave no
Solo..... EFETUE

Revisão 9

E-1

- FOGO/FUM PARTIDA
- EVACUAÇÃO SOLO
- FALHA MOTOR DEC

EVACUAÇÃO DA AERONAVE NO SOLO

1. Pino do Punho de Ejeção
do Assento COLOQUE
2. Fitas de Retração das
Pernas..... SOLTE
3. Fitas Restritoras SOLTE
4. Fivela de Desconexão
Rápida..... RELEASE
5. Fita do Conjunto de
Sobrevivência (se utilizando
LPU) SOLTE
6. Máscara de Oxigênio DESCONNECTE AMBOS OS
LADOS
7. Capota ABRA, QUEBRE OU ACIONE O
PUNHO DE EJEÇÃO DA
CAPOTA
8. Abandone a Aeronave.

FALHA DO MOTOR NA DECOLAGEM*Aeronave no solo com pista suficiente:*

1. Manete REVERSO
2. Freios APLIQUE

Após a parada com perigo de fogo:

1. Manete CORTE
2. Interruptor VALV CORTE..... FECHÉ
3. Interruptor SEL BAT DESL
4. Evacuação da Aeronave no
Solo..... EFETUE

(CONTINUA NA PRÓXIMA PÁGINA)

Revisão 9 E-2A

- EVACUAÇÃO SOLO
- FALHA MOTOR DEC

(CONTINUAÇÃO DA PÁGINA ANTERIOR)

Sem pista suficiente:

1. Trem de Pouso RECOLHA EM EMERGÊNCIA
2. Manete CORTE
3. Interruptor VALV CORTE..... FECHÉ
4. Interruptor SEL BAT DESL
5. Evacuação da Aeronave no
Solo..... EFETUE

ADVERTÊNCIA

Caso o motor não esteja funcionando, o trem de pouso poderá não recolher.

(CONTINUA NA PRÓXIMA PÁGINA)

(CONTINUAÇÃO DA PÁGINA ANTERIOR)

Aeronave em voo:

1. Pouse em frente se o trem de pouso estiver baixado e houver pista suficiente.
2. Reacendimento Imediato EFETUE
3. Se Reacender REALIZE POUSO DE EMERGÊNCIA
4. Se Não Reacender POUSE EM FRENTE, OU RETORNE PARA A PISTA (CASO ACIMA DE 130 KIAS E 300 FT/TREM RECOLHIDO) OU EJETE-SE

Pouso em frente:

1. Trem de Pouso DE ACORDO (CONFORME O TERRENO)
2. Manete CORTE
3. Botão SALVO PRESSIONE, SE NECESSÁRIO
4. Interruptor VALV CORTE..... FECHÉ
5. Flapes POUSO
6. Interruptor SEL BAT DESL

Revisão 9

E-3

• FALHA MOTOR DEC

REACENDIMENTO IMEDIATO

1. Ng Mínima 50%..... VERIFIQUE
2. Interruptor IGNIÇÃO IGNIÇÃO EM VÔO
3. Manete MÍNIMO

FOGO NO MOTOR NA DECOLAGEM***Aeronave no solo:***

1. Proceda como FALHA DO MOTOR NA DECOLAGEM.

Aeronave em vôo:

1. EJETE-SE.

ATENÇÃO

O assento ejetável permite uma ejeção segura com a aeronave ao nível da pista (razão de subida zero) se a velocidade for superior a 70 kt e a inclinação lateral menor que 30°.

Revisão 9

E-5

- REACENDIMENTO
- FOGO MOTOR
DECOLAGEM

RECOLHIMENTO DO TREM DE POUSO NO SOLO

1. Interruptor de Recolhimento do Trem de Pouso em Emergência no Solo..... ACIONE PARA A ESQUERDA
2. Alavanca de Comando do Trem de Pouso..... SOBE

ADVERTÊNCIA

Caso o motor esteja inoperante, o trem de pouso poderá não recolher.

ALIJAMENTO DE CARGAS EXTERNAS

Aeronave no solo:

1. Interruptor DISP/SALVO SOLO..... LIGUE

(CONTINUA NA PRÓXIMA PÁGINA)

(CONTINUAÇÃO DA PÁGINA ANTERIOR)

2. Botão SALVO PRESSIONE

Aeronave no ar:

1. Botão SALVO PRESSIONE

ESTOURO DE PNEU NA DECOLAGEM**Aeronave no solo:**

1. Aborto a decolagem.
2. Freios APLIQUE FORÇA DIFERENCIA-
DA PARA MANTER A RETA
3. Utilize o profundor para aliviar o peso do "nariz", caso o pneu estourado seja o da bequilha.
4. Mantenha as asas niveladas caso o pneu estourado seja do trem de pouso principal.
5. Trem de Pouso RECOLHA EM EMERGÊNCIA,
SE NECESSÁRIO
6. Manete CORTE
7. Interruptor VALV CORTE..... FECHÉ
8. Interruptor SEL BAT DESL
9. Evacuação da Aeronave no
Solo..... EFETUE

Revisão 9 E-7

- RECOLH TP SOLO
- ALIJ CARGA EXT
- ESTOURO PNEU

FALHA NO RECOLHIMENTO DO TREM DE POUSO

ALAVANCA DE COMANDO EMPERRADA EM NEUTRO

1. Trem de Pouso..... TRAVADO EMBAIXO
2. Pouse assim que for PRATICÁVEL.

TREM DE POUSO TRAVADO EMBAIXO

1. Alavanca de Comando do Trem..... DESCE
2. Trem de Pouso..... TRAVADO EMBAIXO
3. Pouse assim que for PRATICÁVEL.

TREM DE POUSO NÃO TRAVADO EM CIMA

1. Painel Múltiplo de Alarmes.. VERIFIQUE

Luz PRESS HIDR PRINC acesa:

1. Trem de Pouso..... ESTENDA PELO SISTEMA DE EMERGÊNCIA
2. Pouse assim que for POSSÍVEL.

(CONTINUA NA PRÓXIMA PÁGINA)

(CONTINUAÇÃO DA PÁGINA ANTERIOR)

Luz PRESS HIDR PRINC apagada:

1. Trem de Pouso ESTENDA E RECOLHA

Caso não trave em cima:

2. Trem de Pouso ESTENDA NOVAMENTE
3. Pouse assim que for PRATICÁVEL.

ALAVANCA DE COMANDO EMPERRADA EM SOBE

1. Velocidade ABAIXO DE 145 KIAS
2. Alavanca de Comando do Trem DESCE
3. Verifique três verdes acesas e pouse.

Se apenas a posição NEUTRO puder ser obtida:

1. Velocidade ABAIXO DE 110 KIAS
2. Alavanca de Abaixamento em Emergência DESCE EMERG
3. Verifique as três verdes e a vermelha (portas) acesas e pouse.

Se a alavanca permanecer bloqueada em SOBE e o trem estiver travado em cima, decida-se entre:

1. EJEÇÃO; ou
2. Pouso com trem recolhido.

Revisão 9

E-9

• FALHA RECOLHIM
TREM POUSO

FALHA DO MOTOR EM VÔO

Partida em vôo com reacendimento imediato:

1. Ng Mínima 50% VERIFIQUE
2. Interruptor Ignição IGNIÇÃO EM VÔO
3. Manete MÍNIMO

Caso a Ng esteja abaixo de 50% ou o reacendimento não aconteça:

1. Velocidade 115 KIAS (LISO)/110 KIAS (COM 4 PILONES)
2. Trem/Flapes RECOLHIDOS
3. Botão SALVO PRESSIONE

(CONTINUA NA PRÓXIMA PÁGINA)

(CONTINUAÇÃO DA PÁGINA ANTERIOR)

4. Manete..... CORTE

ADVERTÊNCIA

O retardo em se levar a manete para a posição CORTE acarretará uma espera de 30 seg. antes de se efetuar uma partida em vôo, para que seja possível a drenagem do combustível remanescente na câmara de combustão.

Revisão 9 E-11

• FALHA MOTOR VÔO

PARTIDA DO MOTOR EM VÔO

SEM ARRANQUE

ADVERTÊNCIA

Não tente dar partida no motor caso o indicador de Ng esteja indicando 0%.

1. Manete CORTE
2. Interruptor VALV CORTE..... ABERTO
3. Equipamentos Elétricos
(luzes/rádios) DESLIGADOS
4. Bombas de Combustível:
 - Uma Auxiliar AUTO
 - Uma Principal LIGA

(CONTINUA NA PRÓXIMA PÁGINA)

(CONTINUAÇÃO DA PÁGINA ANTERIOR)

- 5. Ar Condicionado..... DESLIGADO
- 6. Interruptor GERADOR DESLIGADO
- 7. Velocidade e Altitude..... CONFORME O ENVELOPE DE PARTIDA EM VÔO
- 8. Ng Mínima..... 12%
- 9. Interruptor IGNIÇÃO IGNIÇÃO EM VÔO
- 10. Manete..... MÍNIMO
- 11. Verifique aumento de Ng e T5, e indicação de pressão do óleo.
- 12. Manete..... AJUSTE
- 13. Interruptor IGNIÇÃO NORMAL
- 14. Interruptor GERADOR LIGADO
- 15. Bombas de Combustível:
 - Auxiliares..... AUTO
 - Principais..... LIGA

Revisão 14 E-12A

- PARTIDA MOTOR VÔO
- PERDA POT. MOTOR NÃO COMANDADA

COM ARRANQUE

ADVERTÊNCIA

- É necessária uma tensão mínima de 23V para se efetuar uma partida em voo com arranque.
- A partida em voo com arranque somente será possível estando o seletor de barra elétrica em normal uma vez que o sistema de partida é alimentado pela barra principal de 28 VDC.
- Não tente dar partida no motor caso o indicador de Ng esteja indicando 0%.
- Ng máximo para partida com arranque é de 20%.

1. Manete CORTE
2. Interruptor VALV CORTE ... ABERTO
3. Interruptor IGNIÇÃO..... NORMAL
4. Equipamentos Elétricos
(luzes/rádios) DESLIGADOS

(CONTINUA NA PRÓXIMA PÁGINA)

(CONTINUAÇÃO DA PÁGINA ANTERIOR)

5. Ar Condicionado..... DESLIGADO
6. Interruptores GERADOR/
CONVERSORES DESLIGADOS
7. Seletor Barra Elétrica NORMAL
8. Bombas de Combustível:
 - Uma Auxiliar AUTO
 - Uma Principal LIGA
9. Interruptor PARTIDA INÍCIO
10. Luz Ignição ACESA
11. Ng Mínima 12%
12. Manete MÍNIMO
13. Observe Indicações de Ng e T5.
14. Luz Ignição APAGADA ACIMA DE 45% NG
15. Pressão de Óleo Mínima 40 PSI
16. Interruptores GERADOR/
CONVERSORES LIGADOS
17. Manete AJUSTE
18. Bombas de Combustível:
 - Duas Auxiliares AUTO
 - Duas Principais LIGA

Revisão 14 E-12C

- PARTIDA MOTOR VÔO
- PERDA POT. MOTOR
NÃO COMANDADA

PÁGINA DEIXADA EM BRANCO INTENCIONALMENTE

PERDA DE POTÊNCIA DO MOTOR NÃO COMANDADA (SE INSTALADO O MOC)

1. Botão SALVO..... PRESSIONE, SE NECESSÁRIO
2. Manete..... MÍNIMO
3. Parâmetro do Motor - Mova a manete do motor e verifique se há resposta significativa dos parâmetros T5, FF, TQ e Ng.

a. Sem alteração dos parâmetros do motor (T5, FF, TQ e Ng):

4. Manete - MÍNIMO.
5. MOC - Trava de segurança levantada.
6. Manete do MOC - MÍN, após, avance progressivamente.

Se o controle do motor for recuperado:

7. Pouse assim que PRATICÁVEL.
8. Mantenha a manete do motor na posição MÍNIMO até o corte do motor.

(CONTINUA NA PRÓXIMA PÁGINA)

Revisão 14 E-12E

- PARTIDA MOTOR VÔO
- PERDA POT. MOTOR NÃO COMANDADA

(CONTINUAÇÃO DA PÁGINA ANTERIOR)

9. Comande lentamente a potência. Não reduzir a manete do MOC abaixo de 67% de Ng até o toque do trem de pouso. Em caso de aumento de potência, monitorar o torque, Ng e T5 (atenção para o risco de ultrapassar os limites).
10. Não utilizar o reverso no pouso.
11. Para o corte do motor manter Ng em 67% e cortar pela manete do motor.

Se o controle do motor n"o for recuperado (n"o necessariamente por falta de combustível):

7. Manete MOC - NORMAL.
8. Manete - BANDEIRA.
9. Prepare-se para um pouso com motor inoperante ou ejeção.

(CONTINUA NA PRÓXIMA PÁGINA)

(CONTINUAÇÃO DA PÁGINA ANTERIOR)

b. Com alteração dos parâmetros do motor (aumento do FF e T5 sem aumento do regime do motor - TQ e Ng estáveis - ou estol do compressor):

4. Manete do Motor - Avance para tentar restabelecer o regime do motor.

Se o controle do motor for recuperado:

5. Pouse assim que POSSÍVEL.
6. Mantenha o regime do motor o mais elevado possível para manter a velocidade e diminuir a razão de descida.

Se o controle do motor não for recuperado:

5. Manete - BANDEIRA.
6. Prepare-se para um pouso com motor inoperante ou ejeção.

Revisão 14 E-13

- PARTIDA MOTOR VÔO
- PERDA POT. MOTOR NÃO COMANDADA

FOGO NO MOTOR EM VÔO

Abaixo da altura de segurança (2000 ft):

1. Confirme a presença de fogo por outros meios além da luz FOGO acesa.
2. Se fogo for confirmado..... EJETE-SE

Acima da altura de segurança:

1. Manete MÍNIMO
2. Confirme a presença de fogo por outros meios além da luz FOGO acesa.

Se a luz FOGO apagar ou o fogo não for confirmado:

3. Prossiga o voo com potência reduzida.
4. Pouse assim que POSSÍVEL, efetuando Tráfego de Emergência.

(CONTINUA NA PRÓXIMA PÁGINA)

(CONTINUAÇÃO DA PÁGINA ANTERIOR)

Se o fogo for confirmado:

1. Manete CORTE
2. Interruptor VALV CORTE..... FECHÉ
3. Bombas de Combustível DESLIGADAS
4. Interruptor GERADOR DESLIGADO
5. Interruptor SEL BAT DESLIGADO

Se o fogo cessar:

1. Efetue os procedimentos para pouso com motor inoperante.

Permanecendo a presença de fogo:

1. EJETE-SE.

Revisão 9

E-15

• FOGO MOTOR
EM VÔO

**POUSO COM MOTOR INOPERANTE EM
PISTA OU ÁREA FAVORÁVEL**

1. Velocidade 115 KIAS (LISO)/110 KIAS (COM
4 PILONES)
2. Trem de Pouso VERIFIQUE RECOLHIDO
3. Flapes RECOLHIDOS
4. Botão SALVO PRESSIONE, SE NECESSÁRIO
5. Manete CORTE
6. Interruptor VALV CORTE..... FECHÉ

Ponto chave alto (ponto 1) - 2000 ft de altura:

7. Velocidade 110 KIAS
8. Transmissor de
Emergência..... LIGADO

(CONTINUA NA PRÓXIMA PÁGINA)

(CONTINUAÇÃO DA PÁGINA ANTERIOR)

Ponto chave baixo (ponto 2) - (través da cabeceira) - 1200 a 1000 ft de altura:

- 9. Velocidade 100 KIAS
- 10. Trem de Pouso BAIXE EM EMERGÊNCIA

Entre 500 e 600 ft de altura (ponto 3):

- 11. Flapes DEC
- 12. Velocidade 90 KIAS

Na final a 300 ft de altura (ponto 4):

- 13. Flapes POUSO
- 14. Velocidade 90 KIAS
- 15. Interruptor SEL BAT DESLIGADO

ATENÇÃO

Se em qualquer momento, durante a aproximação, o pouso for considerado perigoso, ejete-se.

Revisão 9 E-17

POUSO C/ MOTOR
INOPERANTE EM
PISTA

EJEÇÃO

1. Mantenha as pernas esticadas.
2. Posicione-se corretamente.
3. Punho de Ejeção ACIONE COM AS DUAS MÃOS

ATENÇÃO

O sucesso de uma ejeção aumenta em alturas superiores a 2000 ft. Não afrese a ejeção abaixo de 2000 ft de altura por nenhuma razão que possa obrigar um pouso forçado.

(CONTINUA NA PRÓXIMA PÁGINA)

(CONTINUAÇÃO DA PÁGINA ANTERIOR)

Caso haja tempo para preparação:

1. Aproxime uma área desabitada.
2. Transponder..... 7700
3. Faça um pedido de socorro fornecendo: Posição, Rumo, Altitude, Tipo de Pane e Intenções.
4. Equipamentos Soltos GUARDE
5. Velocidade 100 KIAS NIVELADO OU SUBINDO
6. Viseiras do Capacete BAIXADAS
7. Pino do Punho de Ejeção do Assento VERIFIQUE REMOVIDO
8. TLE LIGADO
9. Posicione-se corretamente (suspensórios travados).
10. Punho de EJEÇÃO..... ACIONE COM AS DUAS MÃOS

(CONTINUA NA PRÓXIMA PÁGINA)

Revisão 9 E-19

• EJEÇÃO

(CONTINUAÇÃO DA PÁGINA ANTERIOR)

Após a ejeção:

No caso de falha da unidade barostática de retardo:

1. Comando de
Sobrepulamento..... ACIONE

ATENÇÃO

Certifique-se de que realmente exista uma falha da unidade barostática antes de acionar o comando de sobrepulamento, pois a unidade barostática de retardo de tempo será sobrepulada e a separação de assento e a abertura do pára-quedas serão imediatas e, quando acima de 16000 ft, o piloto descerá lentamente pelo ar rarefeito.

(CONTINUA NA PRÓXIMA PÁGINA)

(CONTINUAÇÃO DA PÁGINA ANTERIOR)

Após a abertura do pára-quedas principal e a separação do assento, proceda:

Sobre a água:

1. Máscara de Oxigênio SOLTE AS CONEXÕES DO CAPACETE
2. Solte as conexões da mangueira de oxigênio e do rádio.
3. Máscara de Oxigênio SOLTE
4. Conjunto de Sobrevivência SOLTE A FIVELA DO LADO ESQUERDO
5. Colete Salva-Vidas INFLE

Quando o conjunto de sobrevivência tocar na água:

6. Fivela de Soltura Rápida RELEASE

Sobre a terra:

1. Conjunto de Sobrevivência SOLTE UMA FIVELA (LADO ESQUERDO PREFERENCIALMENTE)
2. Examine o local antes de soltar o conjunto de sobrevivência e remover a máscara de oxigênio.

Após a aterragem:

3. Fivela de Soltura Rápida RELEASE

Revisão 15 E-21

• EJEÇÃO

ACENDIMENTO DA LUZ CAPOTA

1. Na Corrida de Decolagem... ABORTE

Em vôo:

2. Alavanca de Travamento TODA A FRENTE
3. Trava da Capota VERIFIQUE VISUALMENTE

Caso a luz permaneça acesa:

4. Velocidade Máxima 110 KIAS
5. Evite comandos bruscos e Gs negativos.
6. Pouse assim que PRATICÁVEL em final longa.

ATENÇÃO

- Não tente destravar e em seguida travar a capota em vôo.
- Em vôo sem capota, a cabine é perfeitamente habitável. Nesta condição, faça o circuito para uma velocidade de 100 KIAS na final.

VÔO SEM CAPOTA

1. Velocidade Máxima 110 KIAS
2. Alavanca do Diluidor 100% OXIGÊNIO
3. Assento BAIXADO
4. viseiras BAIXADAS
5. Pouse assim que POSSÍVEL, executando final longa. Faça o circuito para uma velocidade de 100 KIAS na final.

Após o toque no solo:

6. Não utilize reverso.

- LUZ CAPOTA
- VÔO SEM CAPOTA

FOGO E/OU FUMAÇA NA CABINE

1. Alavanca do Diluidor 100% OXIGÊNIO
2. Interruptor GERADOR DESLIGADO
3. Interruptor SEL BAT DESLIGADO
4. Alavanca Ar Externo..... ABERTA
5. Alavanca Aquecimento..... FECHADA
6. Ar Condicionado..... DESLIGADO

ATENÇÃO

Se a situação for incontrolável, ejete-se.

Se a situação for controlável, verifique a causa da fumaça:

Se for causada pelo sistema elétrico:

1. Interruptor SEL BAT BAT INT
2. Seletor de Barra Elétrica EMERGÊNCIA
3. Interruptor GERADOR DESLIGADO

Se a fumaça parar ou diminuir:

1. Disjuntores da Barra
Principal DESARME

(CONTINUA NA PRÓXIMA PÁGINA)

(CONTINUAÇÃO DA PÁGINA ANTERIOR)

2. Interruptor GERADOR LIGADO
3. Rearme os disjuntores, verificando qual é o causador da fumaça.

Se a fumaça continuar:

1. Interruptor GERADOR LIGADO
2. Interruptor SEL BAT DESLIGADO
3. Disjuntores da Barra de Emergência..... DESARME
4. Interruptor SEL BAT BAT INT
5. Rearme os disjuntores, verificando qual é o causador da fumaça.
6. Seletor de Barra Elétrica..... NORMAL

FOGO NO SISTEMA ELÉTRICO

1. Proceda de acordo com o item FOGO E/OU FUMAÇA NA CABINE, causada pelo sistema elétrico.

PERDA DE CONTROLE

1. Todos os comandos em neutro.
2. Manete MÍNIMO
3. Trem de Pouso RECOLHIDO
4. Flapes RECOLHIDOS

Revisão 9 E-25

- FOGO/FUM CABINE
- FOGO SIST ELÉTR
- PERDA CONTROLE

RECUPERAÇÃO DE PARAFUSO

Em caso de parafuso for identificado:

1. Manete IDLE.
2. Leme DEFLITA TOTALMENTE NO SENTIDO OPOSTO AO GIRO.
3. Manche..... CENTRALIZE.

Após cessar o giro:

4. Leme NEUTRO.

ATENÇÃO

Não puxe o manche abruptamente. Esta operação pode provocar uma nova entrada em estol ou parafuso.

Em caso de parafuso invertido for identificado:

1. Manete IDLE.

ATENÇÃO

A manete deve ser recuada para IDLE. Caso contrário, a aeronave não irá se recuperar do parafuso invertido.

(CONTINUA NA PRÓXIMA PÁGINA)

(CONTINUAÇÃO DA PÁGINA ANTERIOR)

2. Leme..... DEFLITA TOTALMENTE NO SENTIDO OPOSTO AO GIRO.
3. Manche CENTRALIZE.

Após cessar o giro:

4. Leme..... NEUTRO.

ATENÇÃO

Não puxe o manche abruptamente. Esta operação pode provocar uma nova entrada em estol ou para-fuso.

Revisão 16 E-26A

- RECUP PARAFUSO
- FALHA COMP PROF
- ABAIX TREM EMERG

FALHA DO COMPENSADOR DO PROFUNDOR

1. Interruptor CORTE CPENS ACIONE
2. Velocidade..... REDUZA

Nota

Caso o ponteiro indicador tenha chegado ao batente, religue o interruptor CORTE CPENS e tente centralizar o ponteiro. Após isto corte novamente o interruptor CORTE CPENS.

Se o disparo for a picar:

1. Coloque no dorso, se necessário, para reduzir a velocidade.
2. Pouse com longa final.

Se o disparo for a cabrar:

1. Entre em curva.
2. Pouse com longa final.

ABAIXAMENTO DO TREM DE POUSO EM EMERGÊNCIA

1. Velocidade Máxima..... 110 KIAS
2. Alavanca de Comando do
Trem de Pouso..... DESCE
3. Alavanca de Abaixamento
em Emergência..... TREM DESCE EMERG
4. Três Luzes Verdes ACESAS
5. Luz ÂMBAR..... ACESA

Revisão 16 E-27

- RECUP PARAFUSO
- FALHA COMP PROF
- ABAIX TREM EMERG

POUSO COM TREM PARCIAL

ATENÇÃO

Evite o pouso em pistas curtas.

1. Consuma o combustível até 150 lb remanescentes.
2. Botão SALVO PRESSIONE, SE NECESSÁRIO
3. Flapes..... POUSO
4. Faça uma aproximação com rampa normal, mantendo velocidade prevista na figura 33, pág. N-55.

ATENÇÃO

O toque no início da pista assegurará um maior comprimento de pista para efetuar a parada da aeronave.

Com pouso assegurado:

5. Pino do Punho de Ejeção da Cadeira..... COLOQUE
6. Pino do Punho de Ejeção da Capota VERIFICAR RETIRADO
7. Suspensórios..... TRAVADOS

Ao cruzar a cabeceira:

8. Manete MÍNIMO
9. Interruptor VALV CORTE ... FECHÉ

(CONTINUA NA PRÓXIMA PÁGINA)

(CONTINUAÇÃO DA PÁGINA ANTERIOR)

religue o interruptor CORTE CPENS e tente centralizar o ponteiro. Após isto corte novamente o interruptor CORTE CPENS.

Se o disparo for a picar:

1. Coloque no dorso, se necessário, para reduzir a velocidade.
2. Pouse com longa final.

Se o disparo for a cabrar:

1. Entre em curva.
2. Pouse com longa final.

ABAIXAMENTO DO TREM DE POUSO EM EMERGÊNCIA

1. Velocidade Máxima 110 KIAS
2. Alavanca de Comando do
Trem de Pouso DESCE
3. Alavanca de Abaixamento
em Emergência TREM DESCE EMERG
4. Três Luzes Verdes ACESAS
5. Luz ÂMBAR ACESA

Revisão 9 E-27

- RECUP PARAFUSO
- FALHA COMP PROF
- ABAIX TREM EMERG

POUSO COM TREM PARCIAL

ATENÇÃO

Evite o pouso em pistas curtas.

1. Consuma o combustível até 150 lb remanescentes.
2. Botão SALVO PRESSIONE, SE NECESSÁRIO
3. Flapes POUSO
4. Faça uma aproximação com rampa normal, mantendo velocidade prevista na figura 33, pág. N-55.

ATENÇÃO

O toque no início da pista assegurará um maior comprimento de pista para efetuar a parada da aeronave.

Com pouso assegurado:

5. Pino do Punho de Ejeção da Cadeira COLOQUE
6. Pino do Punho de Ejeção da Capota..... VERIFICAR RETIRADO
7. Suspensórios TRAVADOS

Ao cruzar a cabeceira:

8. Manete MÍNIMO
9. Interruptor VALV CORTE..... FECHÉ

(CONTINUA NA PRÓXIMA PÁGINA)

(CONTINUAÇÃO DA PÁGINA ANTERIOR)

Uma perna do trem de pouso principal recolhida:

10. Pouse no lado da pista correspondente à perna baixada e travada.
11. Mantenha a reta utilizando freio diferencial.
12. Mantenha as asas niveladas.
13. Após a parada efetue a evacuação da aeronave no solo.

Bequilha recolhida:

1. Após o toque, corte o motor imediatamente.
2. Abaixar devagar o nariz do avião antes de perder o comando do profundor.
3. Quando o nariz do avião tocar o solo, aplique suave e continuamente os freios, até que o aviso pare.
4. Abandone imediatamente o avião depois da parada.

ADVERTÊNCIA

Utilizando o compensador no sentido de picar, aumentará a efetividade de comando do profundor.

POUSO NA ÁGUA

1. Ejeção..... EFETUE

Revisão 9 E-29

- POUSO TREM PARC
- POUSO NA ÁGUA

LUZ PRESS HIDR PRINC ACESA

1. Pouse assim que PRATICÁVEL.
2. Velocidade Máxima..... 110 KIAS
3. Alavanca de Abaixamento
em Emergência..... TREM DESCE EMERG QUAN-
DO NO TRÁFEGO

LUZ PRESS HIDR EMERG ACESA

1. Trem de Pouso..... BAIXE PELO SISTEMA
NORMAL
2. Disjuntor TREM POUSO
CMDO..... DESARME
3. Pouse assim que PRATICÁVEL.

LUZ PRESS ÓLEO ACESA***Abaixo de 40 psi:***

1. Pouse assim que POSSÍVEL.

Entre 40 e 75 psi:

1. Mantenha Ng abaixo de 72%, tanto quanto possível.
2. Pouse assim que for PRATICÁVEL.

Revisão 9

E-31

- LUZ PRES HID PRINC
- LUZ PRES HID EMER
- LUZ PRESS ÓLEO

LUZ DET LIMALHA ACESA

1. Mantenha potência mínima necessária para o voo.
2. Pouse assim que for POSSÍVEL.

LUZ FILT H IDR ACESA

1. Pouse assim que for PRATICÁVEL.

ATENÇÃO

O acendimento desta luz evidencia um entupimento no filtro. Nesse caso o tempo de permanência da luz acesa deverá ser reportado no relatório de voo.

ACENDIMENTO DA LUZ PRESS OXIG

1. Verifique o manômetro de oxigênio.

Pressão abaixo de 80 psi (acima de 14000 ft):

2. Acione o oxigênio de emergência.
3. Desça abaixo de 14000 ft.
4. Solte a conexão da traquéia.
5. Alavanca SUPPLY OFF

Revisão 9 E-33

- LUZ DET LIMALHA
- LUZ FILT HIDR
- LUZ PRESS OXIG

FALHA DE OXIGÊNIO PARA A MÁSCARA

1. Alavanca SUPPLY ON
2. Alavanca do Diluidor 100% OXIG
3. Alavanca de Emergência EMERG
4. Conexões da Traquéia CHECAR

Caso a falha persista:

5. Oxigênio de Emergência ACIONE
6. Desça abaixo de 14000 ft.
7. Solte a conexão da traquéia.

PERDA DE CONTROLE DE Nh (DISPARO DA HÉLICE)

Nh = (100 a 106%):

1. Opere o motor normalmente.
2. Pouse assim que POSSÍVEL.

Nh > 106%:

1. Manete REDUZA
2. Pouse assim que POSSÍVEL em tráfego de emergência.
3. Se não cessar, embandeire a hélice.
4. Monitore constantemente o indicador de Nh.
5. Se necessário, corte o motor.

ATENÇÃO

O excesso de Nh poderá provocar a ruptura do eixo da hélice, com a conseqüente perda da mesma.

ACENDIMENTO DA LUZ BETA

Ao avançar a manete de TAXI para MIN:

1. Manete AVANCE
2. Se a luz permanecer acesa, aborte a missão.

Durante a decolagem:

Aborte a decolagem.

1. Manete REV
2. Freios FREAGEM MÁXIMA POSSÍVEL

Em vôo:

1. Manete AVANCE
2. Se a luz permanecer acesa, pouse assim que POSSÍVEL.
3. Se necessário (governador de sobrevelocidade inoperante) EMBANDEIRE A HÉLICE

Revisão 9 E-35

- FALHA OXIG MÁSC
- PERDA Nh
- LUZ BETA

ACENDIMENTO DA LUZ GERADOR

1. Certifique-se de que não seja falha do motor.
2. Interruptor GERADOR REARMA
3. Painele de Disjuntores VERIFIQUE
4. Disjuntor do GCU PRESSIONE

Se o gerador não rearmar:

5. Interruptor GERADOR DESLIGUE
6. Seletor Barra Elétrica EMERGÊNCIA
7. Evite voar por instrumentos, se possível.

Nota

O piloto deve estar atento quando a bateria estiver com baixa tensão. Poderá ocorrer uma sobrecarga do gerador (a qual é verificada pela indicação de 250 A no amperímetro) e cinco minutos após o disjuntor do GCU desarmar. Nesse caso, a bateria não mais terá condições de alimentar os equipamentos elétricos. É necessário que se desligue a bateria, que o disjuntor GCU seja pressionado e que o gerador seja rearmado.

ACENDIMENTO DA LUZ TEMP BAT

1. Interruptor SEL BAT DESLIGADO
2. Seletor Barra Elétrica NORMAL
3. Certifique-se de que não seja pane do botão de teste da temperatura (TEMP BAT).
4. Se a luz apagar, prossiga no voo.
5. Se a luz permanecer acesa, pouse assim que POSSÍVEL.

ACENDIMENTO DA LUZ DISJUNTOR

1. Identifique o disjuntor que desarmou.
2. Aguarde o resfriamento do mesmo.
3. Pressione o disjuntor.
4. Caso volte a desarmar, deixe-o desarmado.

ACENDIMENTO DA LUZ BATERIA

1. Interruptor SEL BAT BAT INT
2. Interruptor GERADOR VERIFIQUE LIGADO

Se a luz não apagar:

3. Evite voar instrumentos, se possível.

ADVERTÊNCIA

O acendimento da luz bateria indica que a mesma não está conectada a barra principal.

ACENDIMENTO DA LUZ CONV PRINC

1. Interruptor Conversor
Principal DESL
2. Interruptor Conversor
Reserva..... LIGADO

ACENDIMENTO DA LUZ CONV RES

1. Interruptor Conversor
Reserva DESL
2. Interruptor Conversor
Principal LIGADO

FALHA ELÉTRICA TOTAL

1. Interruptor SEL BAT BAT INT
2. Seletor Barra Elétrica EMERG
3. Indicador de Atitude
Reserva..... VERIFIQUE DESTRAVADO
4. Pouse assim que for POSSÍVEL, observando tempo de duração da bateria de emergência.

ACENDIMENTO DA LUZ BARRA 115 VAC**Nota**

Ignore pois não há equipamento nenhum ligado a esta barra, a não ser a própria luz do painel.

ACENDIMENTO DA LUZ BARRA 26 VAC

1. Interruptor Conversor
Reserva..... LIGADO
2. Interruptor Conversor
Principal DESL

Nota

O acendimento desta luz indica que houve falha de 26 VAC na barra de emergência.

Revisão 9 E-39

- LUZ CONV PRIN/RES
- FALHA ELÉTRICA
- LUZ 115 VAC/26 VAC

ACENDIMENTO DA LUZ BAIXO NÍVEL COMB ESQ/DIR

1. Pouse assim que POSSÍVEL.

ACENDIMENTO DA LUZ FILTRO COMB

1. Pouse assim que PRATICÁVEL.

ATENÇÃO

Procure voar em temperaturas do ar externo mais elevadas, pois deverá estar havendo congelamento do filtro de combustível.

ACENDIMENTO DA LUZ PRESS COMB

1. Bombas de Combustível LIGADAS
2. Luzes Bombas
Combustível..... ACESAS
3. Interruptor VALV CORTE..... ABERTO
4. Interruptor VALV CORTE
Traseira..... ABRE EMERGÊNCIA
5. Pouse assim que PRATICÁVEL.

ATENÇÃO

- Se as luzes das bombas de combustível estiverem acesas e a luz PRESS COMB estiver acesa, baixe o nível de vôo pra menos de 14000 ft, a fim de evitar a volatilização do combustível.
- Caso a luz PRESS COMB ainda permaneça acesa, esteja preparado para um possível apagamento do motor.

FALHA DOS FREIOS

1. Manete REVERSO
2. Mantenha a reta usando pedal.
3. Freio Remanescente (com
a aeronave controlada) APLIQUE

Revisão 9 E-40A

- LUZ BAIX NÍV COMB
- LUZ FILT/PRES COMB
- FALHA FREIOS

ACENDIMENTO DA LUZ FLAPE

1. Disjuntor do Atuador do
Flape DESARME
2. Faça um cheque visual dos flapes.
3. Pouse assim que PRATICÁVEL.

POUSO COM FLAPES PARCIAIS OU RECOLHIDOS

1. Circuito de Tráfego MAIOR QUE O NORMAL
2. Acrescente 10 kt nas velocidades normais do circuito.
3. Não se detenha no arredondamento, mantenha a ATITUDE PARA TOQUE.
4. Utilize os freios e o reverso normalmente para parar a aeronave.

ACENDIMENTO DA LUZ AR COND

1. Ar Condicionado..... POSIÇÃO RECIRCULA

Após 5 minutos, (se a luz apagar):

2. Ar Condicionado..... POSIÇÃO REFRIGERA

Caso a luz volte a acender:

1. Ar Condicionado..... POSIÇÃO RECIRCULA

ACENDIMENTO DA LUZ GIRO LIVRE

1. Sistema de Nav. Pictorial ACOPLÉ
2. Compare as INDICAÇÕES RMI/HSI com a bússola chinesa.

Caso a luz permaneça acesa:

3. Ajuste o RMI/HSI, através do SINCRONISMO MANUAL, para as mesmas indicações da bússola chinesa.

ATENÇÃO

Nessas condições, evite voar por instrumentos, se possível.

Revisão 9 E-41

- LUZ FLAPE
- POUSO FLAP PARC
- LUZ AR/GIR LIV

ACIONAMENTO PARCIAL (1º ESTÁGIO) INADVERTIDO DO PUNHO DE DISPARO DO ASSENTO EJETÁVEL

Se o primeiro estágio do punho de disparo do assento ejetable for acionado inadvertidamente, proceda como a seguir:

NO SOLO

1. Aborta a decolagem.
2. Abandone a aeronave, com a precaução de não comandar o punho de disparo.
3. Chame o pessoal da manutenção especializado em assento ejetable.

Caso o incidente tenha ocorrido fora da sede:

4. Introduza o pino de segurança do punho de disparo no orifício da cunha da unidade de disparo localizado na parte frontal inferior do assento.
5. Pressione para baixo a base metálica do punho de disparo até ouvir um "clac" característico.
6. Retire o pino de segurança que foi instalado na cunha e instale-o no seu orifício apropriado no assento ejetable.

EM VÔO

1. Não force a base metálica para baixo.
2. Mantenha o vôo nivelado e evite comandos bruscos.
3. Posição de ejeção: ASSUMA por precaução. Comunique-se com o outro piloto.
4. Pouse assim que for POSSÍVEL, em pista pavimentada.

Após a parada, proceda conforme o item NO SOLO.

FALHA NO ALIJAMENTO DE CARGAS EXTERNAS

1. Escolha área adequada.
2. Execute curvas com fatores de carga positivos, comprimindo o Botão SALVO.
3. Caso as cargas externas ainda não tenham sido alijadas, execute um pouso suave, com flapes recolhidos.
4. Evite o sobrevôo de áreas habitadas.
5. Pouso com final longa e velocidade de 110 KIAS.
6. Esteja atento ao desprendimento inadvertido da carga durante o tráfego.

Revisão 9 E-43

- ACIONAM INADVER
PUNHO DISP ASSENT
- ALIJ CARGA EXTER

PÁGINA DEIXADA EM BRANCO INTENCIONALMENTE