



### NBAA 2011 en Las Vegas

United Turbine considera que esta pasada convención de la NBAA en Las Vegas ha sido de gran relevancia. Hemos estrenado un nuevo stand con más fotos e información, además de ser ultra ligero, lo cual es importante cuando se viaja con él.

United Turbine ha podido concretar acuerdos con un par de clientes y también ha recibido el interés de una compañía internacional para cooperación conjunta.



PT6A Small

**Vengan a vernos en el 2011:**

- NAAA Annual Convention, December 5<sup>th</sup>-8<sup>th</sup>, Las Vegas, NV



PT6T TurboPac



PT6A Large

### Ajuste del ralentí en el Fuel Control

Un operador nos pidió una explicación sobre el ajuste del ralentí en un motor PT6A-41. El ajustó el ralentí al 52% Ng a nivel del mar. Tras aterrizar a 8400 ft. de altura el ralentí le subió al 62% Ng. Pensando que se descalibró y lo reajustó al 52% Ng. El próximo día el avión regresó a base, a nivel del mar y vió como el ralentí se le bajó al 42% Ng. Esta es la explicación: el Fuel Control tiene internamente un fuelle al vacío que compensa por la bajada de la presión barométrica hasta una altura de 3500 ft, llamándose el ralentí en este rango, velocidad mínima de control, La cantidad de combustible necesaria para mantener la velocidad disminuye con la altura hasta un punto en que ya no disminuye más por contactar el tope del flujo mínimo, coincidiendo ahí con la velocidad mínima de control. A alturas mayores de este punto la velocidad Ng aumenta proporcionalmente con la altura, incluyendo la velocidad de ralentí que a los 8400 ft alcanza el 62% Ng. La velocidad de ralentí en tierra se debe ajustar por debajo de los 3500 ft. de altitud.