

From: "[alejandro rhodius](mailto:alejandro_rhodius@hotmail.com)" <arhodius@hotmail.com>
To: "[Velo John Abraham](mailto:john@velocityaircraft.com)" <john@velocityaircraft.com>
Date: 12/28/2014 9:35:48 PM
Subject: Velocity information

Hi Velocity friends,

I send you 17 of the 70 pages of one of the two magazines we have posted information of the Velocity. The next magazine is delayed and coming out first days January 2015. I hope you enjoy it.

Thank you for your support. Merry Christmas and Happy New Year!

Best regards,

Alec Rhodius
*Bird. Mirador St. Nº1 Suite #210
Bahia G. Nordelta,
Buenos Aires, ARGENTINA
CEL: +54911-5003-1106
www.velocitysudamerica.com*

Felices Fiestas

Aero 29 Venta

Años al Servicio
de la Aviación Civil

Año XXX - N° 276
Diciembre de 2014
Argentina: \$30



Doble es mejor

AEROAPLICACIÓN
FeArCA tiene nueva Directiva



DÍA DE LA AVIACIÓN CIVIL
En Jesús María también se voló

NUESTROS AVIONES
Los Beech 35 Bonanza en Argentina

DERECHO AERONÁUTICO
El accidente aéreo y el proceso judicial

Aero Venta

Premio PAMPERO 1990

PROPIETARIO

Norberto Ignacio Marchetto (CTPA 1993 - INN)

DIRECTOR EDITORIAL

Achán Marchetto

DIRECTOR HONORARIO

Norberto Ignacio Marchetto

DIRECCIÓN OFICIAL

Paraguay 73 - Oficio 3 - (5220) Jesús María (Cba).
Tel. 03825-400707 / 03843-15-634882
revista.aeroventa@gmail.com.ar
<http://facebook.com/aeroventa.revista>

COLABORADORES

Depeñis-Antih S.A. - Francisco Habriller
Cmta. Javier Muñoz (Qatar) - Masuma
Internacional S.A. - Mésor Luciani
Marcelo Garay (Córdoba)
Dr. Gustavo Marón (Mendoza)
Gabriel Luque (Buenos Aires)

CORRESPONSALIAS

ESPAÑA

Luis García Vilas
Mare de Deu dels Desamparats 34
Puerta 26 - Paterna 46980 (Valencia)

R. O. Uruguay (Montevideo)

Roberto Benítez - E-mail: benitez@jaguel.com.uy

Bolivia (Santa Cruz de la Sierra)
Aerodinos. Hangar 9 - Aeropuerto El Trompillo
Info@aerodinos.com

* AERO VENTA no es agente intermediario de operaciones. Sólo publica de forma gratuita avisos clasificados que envíen los interesados siempre y cuando los mismos se refieran a transacciones de elementos aeronáuticos y ya no responsabilizarse por la veracidad de su contenido.

* Las opiniones vertidas en artículos firmados son de exclusiva responsabilidad de sus autores y no necesariamente compartidas por la dirección de AERO VENTA.

* Prohibida la reproducción total o parcial, tanto de avisos clasificados como de notas, fotografías y avisos publicitarios, sin la previa autorización escrita correspondiente.

* Todas las colaboraciones son gratuitas.

Es una publicación Editorial Empred 1360.
Hecho el depósito que marca la Ley 11723.
Registro de la Propiedad Intelectual N°
677881 - ISSN 0327 - 9928

Distribución interior del país:
YORK AGENCY S.A.
Av. Almirante Brown 739 - Buenos Aires - Argentina

53/60 AGROAÉREOS

38 ALAS ROTATIVAS

47/49 COMPRAS

39-40 EXPERIMENTALES

45 HÉLICOS

50 "INMOBILIARES"

43 INSTRUMENTAL-RADIO

50 LITERATURA

44 MOTORES

50 PERMUTAS

38-39 PLANEADORES

52 PROFESIONALES

41/43 REPUESTOS

45/47 REPUESTOS MOTOR

52 SERVICIOS

40-41 ULTRALIVIANOS

52 VARIOS

Apoyan esta edición

AEROBA 23

AEROPOSTALE 30

AERO Club Río de La Plata 60

AERO Country Club 57

AERODINOS BOLIVIA 51

AIR PARTS 24

ALAS ARGENTINAS 8

AV-JAMA 16-23-27

ARGENPROP S.R.L. CONTRAPAPA

AURYN DISEÑO 60

AVIAIR S.A. 13

AVIONES PRIVADOS S.A. 15

BASA S.A. RET. TAPA

CIBLO S.A. 3

COMPÀNIA CENTRAL AÈRIA 7

CENTRO UNIVERSITARIO DE AVIACIÓN 21

DEPEÑIS-ANTH S.A. 17

D.H.P. S.A. 19

DMONION TURBOS 6-22-30-31-32-33

FLIGHT CENTER 34

FUERZA AÉREA ARG. RET. CONTRAPAPA

GRUPO CANZ 9

GUSTAVO MARÓN 29

INSTRUMENTS AVIONICS SERVICE 12

JET SERVICE INSTRUMENTS 11

MASUMA INTERNACIONAL S.A. 10

PRIMERA GUERRA MUNDIAL 8

RADIO CUIRANA 18

REVISTA AEROSPACE 26

REVISTA AVIACIÓN EXPERIMENTAL 28

REVISTA LV. NOTICIAS 27

SANSONE, NORMA 20

TecMOLU 4

ULTRALIGHT 25

UPDATE PILOT SHOP 14

VELOCITY SUDAMÉRICA 5

VENTADE AVIONES 14

VENTA PIPE PA-32RT LANCE 58



Foto principal de portada:

Velocity V-Twin
egos@b3nl.net.com ©

Foto secundaria:

Air Tractor AT-402
Sebastián Amuchástegui ©



VELOCITY SUDAMERICA

VENGA A
GEZ
Y PRUEBE
EL DEMO

TENEMOS INSTRUCTOR EN GENERAL RODRÍGUEZ,
DONDE HANGARAMOS UN VELOCITY XL RG
CON UN MOTOR LYCOMING IO-540 DE 260 HP Y HÉLICE MT.

DISPONIBLE HOY EN GEZ UN KIT SE FG. MOTOR O-320
PARA RECORRER Y HÉLICES DE 2 Y 3 PALAS.



KITS SE y XL

- Armado: 2.000 Hs
- Material compuesto
- Diferentes opciones de terminación y equipamiento
- Se puede optar por el Kit rápido

KIT BÁSICO VELOCITY SE: U\$S 34.650 - KIT BÁSICO VELOCITY XL: U\$S 46.200
CUATRO PLAZAS, CON OPCIÓN A CINCO - CONSULTE POR OPCIONALES EN VARIEDAD
DE INSTRUMENTAL, AVIÓNICA, PERFORMANCE Y EQUIPAMIENTO INTERIOR

REPRESENTANTE OFICIAL DE VELOCITY EN SUDAMÉRICA

BLVD. MIRADOR ST. N°1 SUITE #210, BAHIA G. NORDELTA, Bs As, ARGENTINA

CEL: +54911-5003-1106, INFO@VELOCITYSUDAMERICA.COM

WWW.VELOCITYSUDAMERICA.COM

EN VUELO



Foto: AOPA AG

VELOCITY V-TWIN

Diseñado para ser diferente

Por Dave Hirschman - AOPA Pilot Senior Editor

El motor crítico ha perdido la potencia, y la hélice gira inerte e inútil en el aire. El motor activo está a pleno poder, creando el máximo empuje asimétrico, mientras que la nariz se mantiene por encima del horizonte y la velocidad aérea disminuye rápidamente. Esto es el preludio de una pérdida de control en la mayoría de los aviones bimotores, y la situación que todos sus pilotos buscan evitar. Pero el nuevo Velocity Aircraft V-Twin está diseñado para ser diferente.

"Sigue tirando el comando hacia atrás hasta hacer topo y manténlo allí" dice el piloto de pruebas de Velocity Aircraft, John Abraham, al sabiendo que este consejo es el contrario al reci-

bido en toda instrucción básica de los cursos de multimotor. Como el V-Twin está volando debajo del arco verde del velocímetro, el ala del lado del motor inactivo se muestra notablemente más pesada, pero accionando aletón y el timón opuesto se evita que el avión gire en esa dirección. Finalmente llegamos a la velocidad de pérdida, donde la mayoría de los bimotores convencionales realizarían un roll involuntario hacia el motor inactivo, pero no en el caso del V-Twin.

"Como sostengo el comando firme hacia mí, el canard entra en pérdida; la nariz desciende unos 15 grados por debajo del horizonte; aumenta la velocidad y la nariz se desliza hacia el motor inactivo, entonces nuevamente se eleva por encima del horizonte hasta que el canard entra nuevamente en pérdida. El ciclo se repite



Foto: Velocity Aircraft

varias veces hasta que coloco ambas palancas de potencia en posición idle y mantengo el comando hacia mí. Ahora, el V-Twin asciende y desciende la nariz, el avión vuela en línea recta en un largo descenso en onda sinusoidal. Las suaves oscilaciones hacen que el V-Twin se sienta como una silla mecedora".

Como el ángulo de incidencia del canard es de 3,5 grados mayor que el de las alas principales (y comparten la misma superficie de sustentación), el canard entra en pérdida antes que las alas principales por su ángulo de ataque crítico. A pesar de las repetidas oscilaciones del canard, el flujo de aire sobre las alas principales permanece suave y sin interrupciones. Además, los motores del V-Twin y las hélices propulsoras (de rotación normal) están montados muy próximos entre sí, por lo que las líneas de empuje no son tan distantes como en un bimotor convencional. Esta característica de diseño reduce el empuje asimétrico y ayuda a reducir la velocidad mínima de control a un nivel inferior a la velocidad de pérdida del avión.

"Tan pronto como me relajo y quito presión al comando para bajar el ángulo de ataque, el V-Twin reanuda el vuelo normal. Al añadir potencia de crucero y ya con el avión estable, vuelven las características normales de vuelo".

"Nadie ha presentado al mercado un bimotor

económico que sea incapaz de entrar en timburón", dice John Abraham, quien realizó el primer vuelo del V-Twin en marzo de 2012. "Esto es en gran parte lo que hace que el Velocity V-Twin sea único".

Velocity Aircraft fue fundada en 1985 y construyó una popular línea de aviones de cuatro plazas y de un solo motor; comercializados en KIT siguiendo el modelo de dos plazas del Long-EZ diseñado por Burt Rutan.

El experimentado piloto Duane Swing diseñó y construyó un sistema de tren de aterrizaje retráctil para el Velocity, y en 1992 él y su hijo Scott compraron la compañía.

El origen del V-Twin tuvo lugar hace más de 10 años, cuando Swing produjo un modelo de madera con dos motores y la llevó al Festival Sun & Fun Fly-In en 2002. Más de 100 personas expresaron su interés en el avión, que se parecía a una versión de pistón del Beech Starship, y decidió comenzar un boletín de noticias para notificar las novedades. Pero Duane Swing esperó hasta fines de 2011 para producir realmente el V-Twin por un motivo: su esposa Bonnie era reacia a volar en cualquier avión monomotor.

"Al menos un fabricante de aviones mono y bimotores no permitirá a su personal operar un avión monomotor de la empresa en la noche", dice Swing, de 77 años de edad. "¿Saben algo que



Foto: Velocity Aircraft

nosotros no? ¿Cómo podrías resolver una falla de motor en caso de que suceda durante un vuelo en medio de la noche? ¿A dónde vas? ¿Cómo se selecciona un "buen" lugar de aterrizaje? ¿Cuáles son tus probabilidades de sobrevivir a un fallo de motor en un aterrizaje nocturno? Como piloto que he pasado mucho tiempo volando en aviones de uno o dos motores, puedo resumir mi posición con bastante facilidad: mi esposa no vuela conmigo ni de día ni de noche en un avión monomotor. Olvidese de los argumentos a favor o en contra, no hace ninguna diferencia para ella. Tener dos motores le da la tranquilidad que ella necesita. Y eso, en sí mismo, es razón suficiente para seguir adelante con el Velocity V-Twin.

El prototipo, N91VT, voló por primera vez en marzo de 2012, unos días antes del festival Sun & Fun Fly-In, donde hizo su primera aparición pública. A diferencia de otras presentaciones de nuevos productos de alto perfil, el V-Twin salió al mercado sin ninguna estridencia ni publicidad.

En la búsqueda de bajos costos de operación y mantenimiento, Swing eligió los motores Lycoming IO-320 de 160 caballos de fuerza y también seleccionó las hélices MT de madera por su peso ligero, además de que el diseño de tres palas ofrece mayor y suficiente distancia al suelo.

El Velocity V-Twin es idéntico en muchos aspectos al de mayor venta Velocity XL monomotor. El fuselaje, las alas y el tren de aterrizaje son idénticos. Sin embargo el V-Twin tiene una sola cola y timón convencional, en lugar de los dos winglets de puntera de ala que

operan de forma independiente para el control de deriva, los tanques de combustible son ligeramente más grandes (100 galones en lugar de 90), las palancas de control de los motores están en una consola central y los comandos son laterales (sidesticks). El V-Twin pesa alrededor de 2,000 libras vacío y el peso bruto está fijado en 3,200 libras.

El sistema de combustible está compuesto por dos tanques laterales que por gravedad alimentan un solo tanque de central, derivando de allí hacia ambos motores. Los dos tanques principales están intercomunicados para que los niveles de combustible permanezcan equilibrados automáticamente en vuelo.

El panel estándar se compone de una caja de dos PFD/MFD de MGL Avionics, aunque los clientes pueden configurar sus paneles con una amplia variedad de opciones y el uso de la aviación de su elección. Los comandos están montados a los lados, y en el centro del cuadrante se encuentra el control de acelerador, mezcla y hélice. Los pedales de timón convencionales dan a la cabina un aire limpio, cómodo y completamente moderno. El tren de aterrizaje retráctil es electro-hidráulico con un sensor de velocidad (en lugar de un interruptor de posición) que le permite ser operado por encima de 70 KIAS. Los frenos dobles Cleveland proporcionan una óptima potencia de frenado.

Las dos puertas bisagra de ala de gaviota facilitan el acceso a la espaciosa cabina del V-Twin. Los asientos están justo a la altura de la cadera, por lo que entrar en los asientos de ante-

ros es tan fácil como entrar en un coche. La puesta en marcha es igual a la de todos los motores Lycoming a inyección, y la única "rareza" es la imposibilidad del piloto de ver las hélices delante de los motores.

Las pantallas MGL Avionics ofrecen lecturas digitales de los parámetros de motor, y el piloto sincroniza la información electrónica de RPM. La visibilidad en tierra y en vuelo es muy buena gracias al gran parabrisas de una sola pieza.

Volando el V-Twin

El avión transmite buenas sensaciones en todo momento. El rodaje en tierra se realiza con aceleración normal y frenado intermitente, y la rueda de nariz es libre con un amortiguador de zigzag Shimmy Damper. La aceleración inicial es rápida y el timón es eficaz casi de manera instantánea. Después de una carrera de despegue de 1.800 pies, rotando a 80 KIAS la rueda de lanterna se despega del pavimento. A los 2 segundos lo hace el tren principal. Busco los 104 KIAS (línea azul) y la VSI indica una tasa de ascenso de 2500 pies por minuto. Una vez fuera del patrón de tráfico del aeropuerto, me instalo en un ascenso en crucero a 120 KIAS subiendo a 1.000 pies por minuto, formando detrás del avión desde el que nos tomarían unas fotografías, un Bonanza A36.

John Abraham me dice que los motores normalmente aspirados entregan su mejor rendimiento de crucero entre 8.000 y 12.000 pies. A 10.000 pies, full power, con 20 pulgadas de presión y 2.500 RPM producen 170 KTAS consumiendo solo 12 GPH de combustible. En nuestro vuelo de 800 millas náuticas desde la fábrica del Velocity en Sebastian, Florida, a la sede de AOPA en Frederick, Maryland, el V-Twin voló a 11.000 pies y cubrió la distancia en cuatro horas y 20 minutos, consumiendo menos de 50 galones de combustible. Abraham a veces ha volado el avión más de 1.100 millas sin parar y aterrizado con 2,5 horas de combustible de reserva.

El V-Twin no tiene flaps ni frenos de velocidad, pero aprovechando las cualidades de las hélices MT Propeller, se logra que el avión entre con una tasa de descenso bastante alta sin ganar velocidad en exceso. Para mostrarme las cualidades de aterrizaje, Abraham estableció intencionalmente una aproximación alta a la pista

23 del Aeropuerto Municipal de Frederick, nuestro destino de arriba. En una final de dos millas a 2.500 pies AGL, y a 100 KIAS, bajó el tren de aterrizaje (dos luces verdes significan el tren de aterrizaje principal y el de nariz están abajo), permitiendo que el V-Twin descienda a 2.000 pies por minuto. Una vez interceptada la senda de pleno normal, añadió potencia para detener el rápido ritmo de descenso, volando la última milla hacia la pista a 90 KIAS y aterrizando en solo 1.600 pies con un frenado moderado.

En un momento en donde el mercado para los bimotores a pistón parece casi muerto, es sorprendente ver un nuevo avión y su aprobación en el mercado. Sin embargo, el V-Twin es difícil de categorizar, al tiempo que nos ofrece argumentos convincentes y directos: No va a entrar en pérdida ni tirabuzón. Su velocidad y el costo por milla son excepcionales. Por ser parte de la categoría experimental, sus costos de mantenimiento deben ser mucho más bajos que un estándar de dos motores y sus costos de seguro deben ser más bajos también.

Aún así, el V-Twin no es barato. Solo el KIT cuesta u\$s 110.000 FOB, y no incluye todo aquello opcional, es decir, motores, accesorios o instrumentos. Y luego está la cuestión del orgullo de la construcción: Pocas personas son capaces de amar y volar el avión que hicieron con sus propias manos.

Duane Swing dice que por estas y otras razones está considerando buscar la certificación para el V-Twin. Los inversores le han preguntado acerca de cómo obtener la certificación en el extranjero y luego solicitar la aprobación de la FAA a través de acuerdos reciprocos. Pero por ahora, Swing dice que está contento con haber construido lo que él considera un bimotor extremadamente seguro, económico, que su esposa está feliz de viajar en él y que supera con creces al bimotor Comanche que solían poseer.

"Quería que nuestro avión resolviera los problemas inherentes a los bimotores, y creo que el V-Twin hace eso", dijo. "No entra en tirabuzón, y su funcionamiento, el mantenimiento y los costos de seguro son mucho más bajos que otros aviones multimotor. Si hay un mercado para el Velocity V-Twin, sería genial. Si no, sigue siendo el avión que quiero poseer y volar." ■■■

DÍA DE LA AVIACIÓN CIVIL EN CÓRDOBA



Foto: Raúl Morón

EN JESÚS MARÍA *también se voló*

Por Norberto I. Marchetto

Durante los días 8 y 9 de noviembre, la Alianza Jesús María, a través de su Subcomisión de Actividades Aéreas, llevó a cabo –con todo éxito– su sexto Festival en conmemoración del Día Nacional de la Aviación Civil.

La importancia del evento estuvo marcada por la concurrencia de autoridades provinciales y municipales, destacando la presencia del legislador provincial Juan Domingo Etchepare y del Secretario de Coordinación de la Municipalidad de Jesús María, señor César Seculini.

Después del acto inaugural, llevado a cabo en horas de la mañana del sábado 8, dio comienzo la actividad, para la cual estuvieron programadas una serie de actividades, entre las cuales la estrella principal fue la participación de Sergio Marinhas quien, a bordo de su Extra 330 realizó en reiteradas oportunidades su excelente show acrobático, acaparando en todos los casos la atención del público, que premió con reiterados "ohhh..." las maniobras espectaculares del bel-villense.

Una treintena de aeronaves se dio cita para la ocasión, registrándose la concurrencia de máquinas de distintos lugares del país, señal inequívoca

de que la gente de Jesús María hace las cosas bien, prolíjas y evidenciando en todo momento una excelente atención a las visitas.

Además del Extra 330 y sin desmerecer a las demás aeronaves visitantes, no hay dudas que los Air Tractor AT-802 de la Provincia, afectados a la lucha contra el fuego, fueron quienes también aca- pararon la atención del público por las espectaculares demostraciones de apagado de incendios que realizaron en varias oportunidades, en una de las cuales llevaron a cabo un homenaje al fotógrafo cordobés Fernando Villa, quien recientemente fue afectado por una repentina dolencia de la cual todos esperamos que pueda recuperarse muy pronto para continuar deleitándonos con sus excelentes fotografías. En ese momento, todos los fotógrafos presentes en el evento se reunieron exhibiendo una pancarta con la leyenda "Fuerza Fernando", en tanto los Air Tractor efectuaban pasadas por detrás, descargando el agua de sus tolvas a la vista de toda la concurrencia.

Un párrafo también especial lo merece, a nuestro juicio, el Piper J3 que Juan M. Bellina trajo al festival, para satisfacción de quienes compartimos el gusto por estas aeronaves, las cuales constituyen todo un clásico de la aviación. Dijimos clásico, pero por la edad, tal vez esté en la categoría de antiguo. De todos modos, clásico o antiguo (qué más da), el J3, totalmente restaurado a nuevo, lucía impecable; parecía recién salido de fábrica y para nosotros, que ya dobramos el codo de los mismos, fue el avión que más nos gustó y en ese aspecto, te regalo el Extra 330, los Air Tractor y algunas otras máquinas modernas, por más lindas que sean y me quedo con el pipercito amarillo.

El público, sin ser excesivo (recordemos que en esos días se "juntaron" en Jesús María varios eventos, entre ellos uno de carácter mundial), acompañó la fiesta, sobre todo el día domingo, donde las instalaciones se vieron colmadas.

Aerobacia aérea, demostraciones de apagado de incendio, pasajes de aeronaves entre los que destacamos el rasante de un Lear Jet de la Fuerza Aérea y paracaidismo, con saltos individuales y algunos tandem, todo ello a cargo del Club de Paracaidistas de Río Tercero, fueron el condimento principal de este sexto festival en el que



EN JESÚS MARÍA TAMBIÉN SE VOLÓ

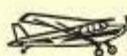


quedó demostrado que en Jesús María la aviación está más viva que nunca.

Además de la excelente organización en lo que hace a la actividad propiamente dicha, la parte logística no le fue en zaga. El servicio de locución estuvo a cargo del improvisado periodista y relator Roberto "Bicho" Tagliaferri, quien como lo tutor demostró ser un capacitado técnico en refrigeración. También hubo un muy buen servicio de buffet, muy surtido y para todos los gustos, todo ello a cargo del "negro" Héctor F. Carrizo, quien actualmente es concesionario del bar/cantina/restaurante "Aero". Carrizo, secundado por su esposa y un grupo de jóvenes mantuvieron durante los dos días, sin faltantes, la provisión tanto de comidas como de bebidas, algo que no es común hallar en otros eventos, donde siempre faltan diez minutos para que el choripán esté listo y la bebida recién acaba de ponerse en el freezer (bahhh... en el tacho con hielo). En eso, el "negro" estuvo a la altura de las circunstancias y nunca hubo demoras excesivas. Ah... y para quienes sean de la zona o quieran hacerse una llegada en vuelo a Jesús María para disfrutar de muy buenas comidas, pueden contactarse al Tel. 03525 155-08588. ¡Qué te voy a cobrar "Negro" por este chivo...!!!

Es de destacar que una de las motivaciones para la realización del evento, lo constituyó el aspecto solidario del mismo, puesto que con muy buen criterio, los organizadores dispusieron participar de los resultados a la Asociación Civil "Casa de Matías", en reconocimiento a la importante tarea que desde la misma se lleva a cabo a favor de los niños. También los Bomberos Voluntarios fueron participados en las utilidades, puesto que ellos fueron quienes organizaron y supervisaron el estacionamiento de vehículos, habiéndolo hecho con total eficiencia y sin congestionamientos a la hora de la salida del predio.

Más allá del aspecto específico y de las motivaciones del festival, queremos destacar lo acertado del trabajo en conjunto entre la Alianza Jesús María y la gente del ex aeroclub (que está fusionado con la Alianza, pero que durante 20 años no quiso reconocerlo). Hoy, después de lidiadas las asperezas, se ven los resultados y en eso creemos que radica el éxito alcanzado. ■■■

**AERO BOERO****279-11874 AERO BOERO AB-115**

Habililitado. Todo recorrido. Motor con 150 Hs DURG (Widder). Planos metálicos, resto tela. Permuta por mayor. Consultar plan de negocio al Tel. (2477) 309594.

279-11869 AERO BOERO 115

Categoría Normal. Entelado y pintura completa. Se modificaron los caños de la estructura con posible corrosión. Motor con 400 Hs y 2.000 Hs por delante. Valor consultar. Contactar al Tel. (2478) 15-403256.

AEROCOMMANDER**276-11774 AERO COMMANDER 100**

Año 1968. TTAF 1.650 Hs. Motor Lycoming 150 Hp, restan 1.400 Hs. VOR, ILS, DME, XPNDR C, ELT, VHF. Tapizado e interiores nuevos. Autonomía 515 Hs. Crucero 120 mph. Entrega con GPS Garmin Aera 500. Listo transferir. Contactar con el Sr. Alan al Tel. (011) 15-68171970.

276-11498 AERO COMMANDER 112 TC

Monomotor. Excelente estado, sólo 800 Hs TT. Para mayores informes y detalles contactar con el Sr. Javier Márquez Ostria al E-mail: aerodinos@ctias.com.bo

AIRCRAFT VELOCITY**276-11768 KIT VELOCITY SE FG**

u\$s 72.500
Sin motor. 4 Plazas. En GEZ, General Rodriguez, puede probar el demo. Para mayor información contactar al E-mail: info@velocitysudamerica.com. Tel. (011) 5003-1106. www.VELOCITYsudamerica.COM. Ver video en: <http://www.velocityowners.com>.

**276-11765 VELOCITY XLRG**

u\$s 240.000
Año 2005. Motor 260 Hp. 700 Hs de nuevo. Hélice MT Propeller Tripala 0 Hs. Piloto automático. Interior en cuero. GPS, IFR. Cruise 180 nudos a 10.000 pies; 200 nudos TAS. Rango al 65%: 1.800 km/1.500 km. 4 Plazas. En GEZ, General Rodriguez, puede probar el demo. Contactar al E-mail: info@velocitysudamerica.com. Tel. (011) 5003-1106. www.VELOCITYsudamerica.COM. Ver video en: <http://www.velocityowners.com>.

AVIACIÓN AGRÍCOLA



**ATOMIZADORES
ARGENTINOS**





Edte. Franco 1133 - Bernal (Bs. As.) C.P.: 1076
 Tel/Fax: (011) - 4252-6208 / E-mail: tecmoliq@gmail.com
www.tecmoliq.com.ar



AIRCRAFT VELOCITY



275-11707 VELOCITY STD-SUV FG u\$S 125.000
Año 1994. Motor 180 Hp. 0 Hs. Hélice nueva de material compuesto triplata 0 hrs. Interior en cuero. GPS, IFR. Causse 165 nudos a 10.000 Pies, 185 nudos TAS. Rango al 65%: 1800km/1500 km. 4 Plazas. En GEZ, General Rodriguez, puede probar el demo. Contacar al E-mail: info@velocitysudamerica.com. Tel. (011) 5003-1106. www.VELOCITYsudamerica.COM. Ver video en: http://www.velocityowners.com.

SE VENDEN

Cessna 172 - Modelo 1957

Aeronave en vuelo, vencida de 1.800 Hs.
Motor en recorrida.
Se permuta por Cessna 150.

Piper PA-38 Tomahawk - Modelo 1981

Aeronave en vuelo con horas disponibles.
Se permuta por Cessna 150.

Piper PA-38 Tomahawk

Accidentado.
Fuselaje solo, sin motor ni instrumental.

Sr. Daniel - Tel. 011-15-44306220

E-mail: tecmoliq@gmail.com

Update
pilot shop

San Fernando

(SADF)

Todo Para el Piloto y Aeródromos

Indumentaria para Pilotos
Cartografía y productos



Mangas de
Viento
Balizamientos



Libros de Vuelo – Hojas de libro de Vuelo – Perneras – Cartas VFR – Cartas IFR – Ploters
– Computadores – Drenadores de Combustible – Linternas – Calcomanías – Pines –
Bolsos – Gorras – Camisas y demás productos. **Envíos al interior.**

Tel 011-4714-8222 www.updatenilotshop.com.ar - info@updatenilotshop.com.ar



AIRCRAFT VELOCITY



276-11760 **VELOCITY STD-SUV RG** u\$s 140.000
Año 1995. Motor 200 Hp. 0 Hs. Hélice nueva de material compuesto tripala 0 hrs. Interior en cuero. GPS, IFR. Cruise 180 nudos a 10.000 pies, 200 nudos TAS. Rango al 65%: 1800km/1500 km. 4 Plazas. En GEZ, General Rodriguez, puede probar el demo. Contacar al E-mail: info@velocitysudamerica.com. Tel. (011) 5003-1106. www.VELOCITYsudamerica.COM. Ver video en: http://www.velocityowners.com.

**I Guerra Mundial**

Compro documentación, fotos,
elementos o partes,
todo referido al conflicto

(011) 4741-2372 / 11-15-52572658



Alas Argentinas
Centro de Capacitación de Pilotos
Ruta 202 y Acceso a Tigre - Pasaje 1000, San Fernando
Tel: (+54 11) 4714-3529 // Celular: 1137309334 // ID: 54*578*3575

Escuela de Vuelo
Av. Figueros Alcorta y Fray Justo Sta María de Oro - Aeródromo de Morón
Celular: 1553029542 // ID: 54*578*3576
alasargentinafd@gmail.com - fundacion.alasargentina.com
Fundación Alas Argentinas - www.fundacionalasarg.com.ar

@AlasArg  /alasargentinas.fdo  /fundacion.alasargentinas
www.alasargentinas.com

**PIPER****276-11764 PIPER PAWNEE 150**

Motor 600 Hs DURG. Excepcional avión. Otro similar permuto por inferior. Contactar con el Sr. Alberto al Tel. (02477) 15-309594. www.mercadodeaviones.com

276-11736 PAWNEE 150

Excelente estado. (0343) 15-4660177.

276-11689 PIPER PA25-235

Restringido. Motor Lycoming. Contactar al (02923) 15-694043. E-mail: marlinlancer@hotmail.com

276-11669 PIPER BRAVE 300

Año 1980. Motor recorrido por Widder en 2011 con kit de cilindros nuevo. Con 700 Hs voladas desde su recorrido. Planeador TG 2.744 Hs. Habitado. Tintas y ultrasonido por Spata. Entrelazadores nuevos. Batería nueva. Banderillero Satélital. Valor u\$s 150.000, adicional comisión. Ref. 22786. E-mail: ventas@freddiaviones.com.ar

276-11673 PIPER PA-12

Año 1947. Equipo de aerofumigación instalado y habilitado. Instrumentos básicos. Flaps. Motor Lycoming O-320 de 150 Hp recorrido en Noviembre 2006 con cilindros STD y cigüeñal nuevo, actualmente con 1.234 Hs disponibles. Planeador TG 3.524 Hs habilitado. Muy buen estado general. Hélice Sensenich venció en 2014. Pintura 7 puntos. Cubiertas todas nuevas. Bomba Tecmolíq nueva, tanque interno de 280-300 lts. Banderillero Satélital Raven. Valor u\$s 42.000, adicional comisión. Ref. 22781. E-mail: ventas@freddiaviones.com.ar

276-11549 PIPER PA-25 PAWNEE AMERICANO

Proyecto. Alas y fuselaje recubiertos en chapa. Kit Kosola (toma de alas) instalado. Tren de aterrizaje de flejes tipo Cessna. Motor Lycoming O-640, con cigüeñal y cilindros STD, para armar. El avión puede entregarse para terminar o totalmente terminado y en vuelo. Contactar al Tel. (0341-15-6853570).

276-11513 PIPER BRAVE 300

Año 1979. Instalación de tablero e instrumental recorrido. Motor Lycoming IO-540-K1G5 con 600 Hs disponibles, cilindros y cigüeñal STD. Planeador TG 3.900 Hs. Cambio de cinturones, cables de comando, cables de bujías. Cambio de parabrisas, frenos y pastillas. Hélice Hartzel. Capacidad de producto 1900 Lbs. Banderillero Satélital Air Tracker 720. Computadora Air Tracker 720. Equipo de siembra. Estado general bueno. Información a verificar en inspección pre compra. Valor: u\$s 135.000, más comisión. Financiación a convenir. Ref. 22698. E-mail: ventas@freddiaviones.com.ar

RANQUEL**276-11657 RANQUEL 150**

Con equipo de rociado. Para mayor información contactar al Sr. Guillermo Oscar Guerrero al Tel. (02224) 424341. E-mail: aerofumicadores@hotmail.com

276-11354 RANQUEL 150

Con equipo de aerofumigación. Motor Lycoming recorrido por Widder en 2008 con kit de cilindros nuevos y sólo 300 Hs voladas. Planeador muy buen estado general. Tanque interno de 270 litros y barras con 38 picos. Valor: u\$s 40.000, adicional comisión. Ref. 22586. E-mail: ventas@freddiaviones.com.ar

PZL**276-11587 PZL-106 BR RADIAL**

Año 1977. Buen estado general. Motor PZL 3SR de 600 Hp, con 250 Hs de uso. Planeador muy buen estado. Aire acondicionado. Hélice PZL modelo US1330000/A. Tela 1.400 litros (370 galones US). Máximo peso al despegue 3.450 kg (7.606 libras). Categoría restringida. Velocidad máxima 215 km/h (116 nudos, 134 mph) a nivel del mar. Velocidad de operación 160 km/h (86 nudos, 99 mph). Consumo 150 litros hora. Acepta aeronave de menor valor en categoría normal o restringida. Valor: u\$s 160.000, adicional comisión. Ref. 22729. E-mail: ventas@freddiaviones.com.ar

**276-11446 PZL KRUK**

Vendo o permuto. Aeronave en excelentes condiciones. Ideal para colocar motor Pratt & Whitney 600 ó turbina. Tomo avión de menor valor. Escucha cualquier oferta. Comunicarse al Tel. (02302) 633311 ó (02302) 427003.

276-11229 PZL TURBO KRUK

Con muchas mejoras, volando, listo para trabajar. Consulte precio al Tel. (0343) 4920538.

THRUSH**276-11715 THRUSH 600**

Año 1970. Muy buen estado general. Motor con 800 Hs hecho en USA y funcionando perfectamente. Aire acondicionado recorrido. Consumo de aceite 1 litro por hora. Dispensadores rotativos. Tecmolíq nuevos. Bomba de fumigar Tecmolíq nueva. Banderillero Airtanker. Hélice recorrida en Diciembre 2011. Dispensador de sólidos. Valor consultar. Ref. 22808. E-mail: ventas@freddiaviones.com.ar

**GRUMMAN****276-11800 GRUMMAN G-164**

Año 1966. TG 2.763 Hs. Excelente. Vende con Sociedad Responsabilidad Limitada inscripta en 2008 en la Provincia de Salta y registrada en Trabajo Aéreo. Motor Pratt & Whitney R-985 AN-1 de 450 Hp, recorrido con solo 290 Hs voladas. Planeador habilitado, excelente mantenimiento y estado, con próxima anual en Octubre de 2014. Hélice Hamilton Standard modelo 2030-259, habilitada, excelente estado. Recorrida el 28.5.14. Pintura nueva, completa en 2010. VHF aeronáutico y rural. Auriculares con supresor de ruidos. Banderillero satelital Air Tracker con autocalibración. Barras fuseladas y 40 picos CP de Gross. Recibe en parte de pago avión de menor valor. Valor consultar. Ref. 22885. E-mail: ventas@freddiaviones.com.ar

276-11367 GRUMMAN 450

Año 1976. Motor 450 Hp recorrido, en muy buen estado. Planeador habilitado. Alas extendidas. 3 horas de autonomía. Banderillero satelital. Dispensador de sólidos. Barras acero inoxidable. Valor: u\$s 130.000, adicional comisión. Ref. 22562. E-mail: ventas@freddiaviones.com.ar

**276-11012 SCHWEIZER G164B (GRUMMAN 600)**

Año 1977. Original. Motor Covington Premium colocado en 12/12/10, voladas 200 Hs. Hélice nueva de Pacific Propeller también nueva junta con el motor. Hélice paso variable de la bomba made in USA. Instrumentos RPM, velocímetro, manifold, fuel flow meter y EG/T/CHT digital nuevos. Cables de acelerador e tripaceruelta vueltas nuevo. Tacos motor, bujones de patas y bujones bancada de motor nuevos. Carburadory magnéticos nuevos. Gobernol nuevo. Bomba Tecmidaq. Barra fuselada con 44 picos CP Grossa. Barra con 140 boquillas Teejet QJ8345 quik teejet para ultra bajo volumen. Dispensador sólido Transland. Válvula reguladora Sylcomp con caudalímetro de carga de 2 pulg. en acero inox. Cubiertas y discos frenos nuevos. Ballesta patín de cola nuevo. Patas de tren principal realizado magnflux por seguridad para detectar fisura. Aire acondicionado de Cugino con solo 200 Hs. de uso (habilitado por ANAC). Inspección de 1.000 Hs. realizada este año en febrero y verificada con inspector. Tiene servos en aletones y cola. Mangas de combustibles y aceite nuevas. Consultar valor. Ref. 22443. E-mail: ventas@freddiaviones.com.ar

**276-10984 GRUMMAN AG CAT**

Año 1975. Excelente. Motor Pratt & Whitney 450 Hp recorrido en USA por TULSA, con sólo 358 Hs. voladas. Banderillero satelital Satloc Lite Star II. Computadora y caudalímetro Sylcomp. Aspersores rotativos de Aleman. Planeador habilitado, excelente mantenimiento y estado. Pintura nueva completa en 2010. No gasta aceite, bujías nuevas. 3 tanques de combustible, total 80 galones. Equipo de sembrado. Acepta en pago Cessna Ag Wagon 300 / Ag Truck, sólo en muy buen estado. Valor consultar. Ref. 022429. E-mail: ventas@freddiaviones.com.ar

276-11640 GRUMMAN G-164-A

Muy buen estado general. Motor Pratt & Whitney R-985-AM-14B. Planeador habilitado. Hélice Hamilton Standard 2D30-257 serie 2069. Todo recorrido a cero con solo 400 Hs de uso. Valor consultar. Ref. 22771. E-mail: ventas@freddiaviones.com.ar

LAVIASA**276-11748 PUELCHE 260**

Año 1998. Muy buen estado general. Muy recomendable. Banderillero satelital. Motor Lycoming de 260 Hp paso fijo, recorrido por Widder con kit de cilindros nuevo con solo 120 Hs de uso. Planeador buen estado general, habilitado hasta agosto de 2014. Hélice Mc Cauley vence en 2016. Acepta en pago departamento, vehículo. Valor consultar. Ref. 22835. E-mail: ventas@freddiaviones.com.ar

276-11730 PA-25 PUELCHE 260

Año 2011. Con 230 Hs reales desde nuevo. Habilitado y al dia. Con paso fijo. Tolsa de 545 kg. Banderillero Wagflagger instalado. Listo para trabajar. Contactar al Tel. (03464) 15-690642.

PIPER**280-11887 PIPER PAWNEE 160**

Motor recientemente recorrido con cilindros nuevos. Hélice recién recorrida. Pistones de alta (160 Hp). Habilitado en el 2014. Pintura nueva. Fuselaje en excelentes condiciones. Habilitado para remolque. Listo para transferir. Contactar con el Sr. Mario Fernando al Tel. (0351) 15-5202638. E-mail: moferrando@champaviation.com.ar



R. Laplace 3151 (1611)
Aeródromo Don Torcuato
Pcia. de Bs. As. - Argentina
Tel. (54-11) 4741-2273
Fax: (54-11) 4741-2372
Hangar: (54-11) 4741-2125
e-mail: antisa@infovia.com.ar

Motores Aeronáuticos
Accesorios
Repuestos
Servicios
Rectificación
Hangaraje

DASA
DEPETRIS - ANTIH S.A.
MOTORES Y ACCESORIOS AERONAUTICOS

Les desea un FELIZ y PRÓSPERO 2015

Aero Country Club

Un Lugar para usted...!



Restaurante.

Club House.

Pileta y otros deportes

Parcelas desde 1000 m²

Casas "Llave en mano"



Visítenos por aire o por tierra

Informes: Tucumán 950 2º piso | Tel: 4322-0714/3771
o en el club, Pista 1500 mts. 16-34 (coordenadas: 34° 40' 48" S y 59° 02' 04" W)
www.aerocountryclub.com.ar



SR22 SR22T GENERATION 5

EL MEJOR CIRRUS JAMÁS CONSTRUIDO.



La mejor garantía en su clase; hasta 5 años.

Protección anti-hielo certificada.

Paracaídas de nueva generación con encendido electrónico.

Aviónica Cirrus Perspective de Garmin con Autopilot GFC700.

5 plazas - Asiento trasero rebatible 60/40.

Aumento en el TBO del motor de 2.000 a 2.200 horas.

Aumento en la velocidad de operación de los flaps de 119 a 150 Kts.

Aumento de 200 lbs en la carga máxima hasta un total de 3.600 lbs.



Representante oficial de
Cirrus Aircraft para Argentina,
Bolivia, Paraguay y Uruguay



AEROPUERTO INTERNACIONAL SAN FERNANDO
Pcia: Buenos Aires - Argentina
Tel. 54-11-4714-2002 Fax 54-11-4714-2224
www.cirrusaircraft.com / www.cielosa.com.ar
administracion@cielosa.com.ar / tecnica@cielosa.com.ar