

# Partes del segundo panel de control (Cessna152)



Voy a explicar de izquierda a derecha

- Primer: se encarga de inyectar combustible a los cilindros del motor antes de arrancarlo, facilitando el arranque en condiciones especialmente frías. (Generalmente se bombea 2 a 3 veces).
- Llaves maestra ALT: esta se encarga de encender el alternador del motor para poder cargar la batería de la aeronave.
- Llave maestra Bat On/Off: esta se encarga de prender la batería para que pueda alimentar los circuitos eléctricos de la aeronave.
- Magneto: este cuenta con 5 estados:
  - Estado 1 "OFF": Ambos magnetos están apagados, y el motor no recibirá chispa.
  - Estado 2 "Right": Solo el magneto derecho estará encendido.
  - Estado 3 "Left": Solo el magneto izquierdo estará encendido.

- Estado 4 “Both”: Ambos magnetos están activos (posición normal durante el vuelo)
- Estado 5 “Start”: Esta posición activa el motor de arranque y ambos magnetos, usada solo para el encendido del motor
- Perrilla de luz: esta se encarga de prender una lampara brillo de luces antideslumbrantes.
- 7 teclas de navegación:
  - Tecla 1 “Dome LT”: Controla las luces interiores del avión. Se usa para iluminar la cabina durante el vuelo nocturno o en condiciones de poca luz.
  - Tecla 2 “Pitot Hit”: Activa el sistema de calefacción del tubo Pitot.
  - Tecla 3 “Nav”: Enciende las luces de navegación, que son las luces de posición en las alas y la cola.
  - Tecla 4 “Strobe”: Activa las luces estroboscópicas, son luces blancas intermitentes en las alas.
  - Tecla 5 “BCN”: Enciende la Luz de baliza (beacon), una luz roja intermitente ubicada en la parte superior o inferior del fuselaje. Si el motor este encendido, esta luz siempre se encenderá.
  - Tecla 6 “Taxi”: Enciende la luz de taxi, es una luz delantera usada para iluminar la pista mientras el avión rueda por el suelo.
  - Tecla 7 “LDG”: Controla la luz de aterrizaje, usada para iluminar la pista durante el aterrizaje o despegue.
- Control de Cabeceo: es una rueda que se encarga de controlar la nariz del avión, es decir, al girar la rueda hacia arriba (Nose Up) el estabilizador horizontal se ajusta para que el avión tienda a levantar la nariz, facilitando el ascenso. Al girar la rueda hacia abajo (Nose Down), se ajusta para que el avion tienda a bajar la nariz, facilitando el descenso.