



AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA

ESPAÑA

DOCUMENTO QUE DEFINE LA CONFIGURACIÓN DEL MODELO DE AERONAVE

CLA-7 Swift N/S S32/5¹

**Aceptable para un Certificado de Aeronavegabilidad Especial Restringido de
la Agencia Estatal de Seguridad Aérea**

[Especificaciones concretas de aeronavegabilidad]

Este documento establece las condiciones y limitaciones bajo las cuales, la aeronave antes mencionada se considera que reúne las condiciones de aeronavegabilidad, mientras se mantenga y utilice de acuerdo con las mismas.

Lista de páginas efectivas:

Página	1	2	3	4	5													
Edición	1	1	1	1	1													

¹ Aeronave excluida de la aplicación del Reglamento (UE) nº 2018/1139 por su artículo 2, apartado 3, letra d (Anexo I).



CONTENIDO

SECCIÓN 1: Definición del Diseño de la Aeronave

I.- DATOS GENERALES

1. Fabricante: COMPER AIRCRAFT COMPANY, Ltd.
2. Diseño original: Nicholas Comper
3. Categoría: Avión terrestre monomotor
4. N° de plazas: 1
5. Tripulación mínima: 1 piloto
6. Bases de aceptación: Anexo I del Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (CE) n° 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n° 552/2004 y (CE) n° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n° 3922/91 del Consejo, punto 1 a) i).

II.- CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS Y LIMITACIONES DE OPERACIÓN

1. Documento de definición: CLA.7 Maintenance Schedule
CLA.7 Flying Manual
2. Descripción:

La pequeña avioneta Swift (Vencejo) fue diseñada en 1929 por Nicholas Comper, quien había abandonado la Royal Air Force para fundar la Comper Aircraft Co. ese mismo año. En la actualidad existen ocho aviones y una réplica que se encuentra en estado de vuelo. Uno de los aviones originales lo vuela la Fundación Infante de Orleans y tiene matrícula EC-HAM, precisamente el que utilizó Fernando Rein Loring para realizar el vuelo a Manila, partiendo de Getafe el 18 de marzo de 1933 y llegando a Manila el 10 de abril. El vuelo duró 82 horas y 40 minutos y recorrió 15 130 km.

Se trata de un avión monoplano de uso deportivo construido en madera recubierto de tela, con el plano plegable hacia atrás. Los primeros ejemplares llevaban un motor ABC de 50 hp, pero a partir del séptimo avión de serie pudo contar con un nuevo motor de una gran fiabilidad, el Pobjoy de 75 hp, equipado con reductor. En total se fabricaron 41 Comper Swift entre los años 1930 y 1934. Los Swift tuvieron una brillante carrera en los años 30, realizando vuelos de larga distancia muy notables, como el de Inglaterra a



Australia, el de Londres a Ciudad del Cabo o el de Madrid a Manila, y participando en numerosas carreras de la King's Cup inglesa.

Una curiosa particularidad de este avión es la disposición del ala, situada delante de la cabeza del piloto, por lo que este debe mirar bien por la izquierda, bien por la derecha del fuselaje.

3. Equipamiento:

Altímetro
Anemómetro
Presión y temperatura de aceite
Tacómetro
Bola

4. Dimensiones:

Envergadura: 7,32 m
Longitud: 5,40 m
Altura máxima: 1,7 m

5. Motor: Pobjoy CATARACT-3, 75 HP

6. Hélice: Pobjoy Niagara Bipala, paso fijo

7. Fluidos:

7.1 Combustible: Combustible de aviación con índice antidetonante de al menos 80 octanos.
7.2 Aceite motor: W80/W100

8. Capacidades de fluidos:

8.1 Combustible: 68.2 l
8.2 Aceite: 9 l

9. Velocidades:

9.1 Máxima: 225 km/h
9.2 De crucero: 193 km/h
9.3 Autonomía: 1600 km

10. Techo de servicio: 22.000 ft (6,700 m)

11. Capacidad todo tiempo : VFR diurno
Prohibida la operación en condiciones de hielo

12. Masa máxima:

12.1 Despegue: 447 kg
12.2 Peso en vacío: 245 kg



13. Rango Centro de Gravedad:
13.1 Límite anterior: 35.6 cm
13.2 Límite posterior: 45.7 cm
14. Datum: Borde de ataque del ala, a 87 cm del eje central del avión
15. Medios de nivelación: No disponibles
16. Tripulación mínima: 1 piloto
17. Máxima cap. asientos: 1
18. Compartimiento equipaje: 21 libras
19. Límites de vida en servicio:
21.1 Célula: No definida
21.2 Motor: Revisión General cada 500 Horas y Top Overhaul cada 250 Horas
20. Otras limitaciones / Otros: Maniobras acrobáticas prohibidas
Spinning intencional prohibido
Sólo permitido vuelo diurno bajo reglas VFR
Prohibido fumar en la aeronave
Vuelos de exhibición pública y demostración sólo permitidos con tripulación mínima

III.- INSTRUCCIONES DE OPERACIÓN Y SERVICIO

Manuales:

- 28.1.2. CLA.7 Maintenance Schedule
- 28.2.1. Pobjoy Niagara & Cataract Installation, Care and Maintenance
- 28.2.2. Pobjoy Maintenance & Hoverhaul
- 28.3.1. CLA.7 Flying Manual
- 28.4.1. CLA.7 Información General

Programa de Mantenimiento FIO Referencia del Modelo de Informe R100-HAM Rev. 3 (Febrero 2002) o Revisión posterior. Las inspecciones periódicas de motor coincidirán con las de Célula, a excepción de su Revisión General que se realizará cada 500 Horas y su Top Overhaul que se realizará cada 250 Horas. Adicionalmente se efectuarán las inspecciones especiales tipos; 4 AÑOS/ 50 Horas, 4 AÑOS/50 Vuelos y 4 AÑOS/ 100 H contempladas en el Programa de Mantenimiento FIO, Referencia del Modelo de Informe: R100-HAM Rev. 3 (Febrero 2002) o Revisión posterior.

Los manuales de la aeronave deberán incorporar todas las modificaciones aplicables introducidas por el fabricante mediante boletines de servicio o por directivas de aeronavegabilidad.



IV.- NÚMEROS DE SERIE ELEGIBLES

Restringido a n/s: S32/5 (Año de fabricación 1932, matriculado como G-ABUU el 07/03/1932, Certificate of Registration 3650).

SECCIÓN 2: Directivas de Aeronavegabilidad

Son aplicables las directivas de aeronavegabilidad que emita AESA, así como las emitidas por la CAA del Reino Unido, en relación a la aeronave, el motor y la hélice.

SECCIÓN 3: Notificación de Sucesos

Este Documento de Definición de la Configuración sirve como base para la emisión de un Certificado de Aeronavegabilidad Especial Restringido bajo las siguientes condiciones:

- a) El titular del Certificado de Aeronavegabilidad Especial Restringido deberá informar a AESA de toda información relacionada con sucesos asociados a la operación de la aeronave que afecten o puedan afectar a la seguridad de la operación.
- b) Estos informes deberán ser presentados en el plazo de 72 horas desde el momento en el que el suceso haya sido identificado, a no ser que lo impidan circunstancias excepcionales.

SECCIÓN 4: Otras Limitaciones

Esta aeronave está limitada a operación no comercial.