0.1 **Erfassung der Berichtigungen**

Alle Berichtigungen des vorliegenden Handbuchs, ausgenommen aktualisierte Wägedaten, müssen in der nachstehenden Tabelle erfaßt werden. Berichtigungen der anerkannten Abschnitte bedürfen der Gegenzeichnung durch das Luftfahrt-Bundesamt.

Der neue oder geänderte Text wird auf der überarbeiteten Seite durch eine senkrechte schwarze Linie am rechten Rand gekennzeichnet; die laufende Nummer der Berichtigung und das Datum erscheinen am unteren linken Rand der Seite.

Lfd. Nr.	Betroffene Seiten/ Abschnitt	Bezug	Ausgabe Datum	LBA Anerkennung Datum	Eingeordnet Datum Unterschrift
1	0.1, 0.3, 0.4, 2.6, 4.10, 4.15, 4.17	TM 843/2	Febr.92	04.03.92	
2	0.1, 0.3, 0.4, 0.5, 3.4, 6.6, 6.7, 7.2, 7.7, 7.8, 8.7	TM 843/5	Sept.92	08.12.92	
3	0.1, 0.3, 0.4, 0.5, 2.6, 2.8,	TM 843/7	Febr.96	08.04.96	
	2.10, 4.12, 4.13, 5.9, 6.5, 6.9, 7.9, 7.17, 7.18, 8.2, 8.6				
4	0.1,0.3,2.6	TM 843/8	März 97	05.06.97	
5	0.1, 0.5, 7.11	TM 843/11	Dez. 98	17.12.98	
6	0.1, 0.3, 0.5, 4.8, 7.14, 8.2	TM 843/16	Januar 01	07.02.01	
Lfd. Nr.	Betroffene Seiten/ Abschnitt	Bezug	Ausgabe Datum	EASA Anerkennung Datum	Eingeordnet Datum Unterschrift
7	0.3-0.5, 2.8, 3.1, 3.2, 3.4-3.7, 4.1, 4.8, 4.25, 7.1, 7.16	TM 843/28 Handbuchre-vision	Mai 2008	1. August 2008	

0.2 Verzeichnis der gültigen Seiten

Abschnitt		Seite	Ausgabe	ersetzt	ersetzt	ersetzt
0		0.0	Febr.91			
		0.1	-			
		0.2	-			
		0.3	siehe Änderungsstand			
		0.4	"			
		0.5	"			
		0.6	Febr.91			
1		1.1	"			
		1.2	Febr.91			
		1.3	Apr.89			
		1.4	"			
		1.5	"			
		1.6	"			
2	LBA-anerk.	2.1	"			
	"	2.2	"			
	"	2.3	"			
	"	2.4	"			
	"	2.5	"			
	"	2.6	"	Febr.92/	Febr.96/	März 97
	"	2.7	"			
	"	2.8	"	Febr.96	Mai 08	
	"	2.9	"			
	"	2.10	"	Febr.96		
	"	2.11	"			
3	"	3.1	"	Mai 08		
	"	3.2	"	Mai 08		
	"	3.3	"			
	"	3.4	"	Sept.92	Mai 08	
	"	3.5	"	Mai 08		
	"	3.6	"	Mai 08		
	"	3.7	Mai 08			
4	"	4.1	"	Mai 08		
	"	4.2	"			
	"	4.3	"			
	"	4.4	"			
	"	4.5	"			
	"	4.6	"			
	"	4.7	"			
	"	4.8	"	Jan. 01	Mai 08	
	LBA-anerk	4.9	"			

0.2 Verzeichnis der gültigen Seiten (Forts.)

Abschnitt		Seite	Ausgabe	ersetzt	ersetzt	ersetzt
4	LBA-anerk.	4.10	"	Febr.92		
	"	4.11	"			
	"	4.12	April 89	Febr. 96		
	"	4.13	"	" "		
	"	4.14	"			
	"	4.15	"	Febr. 92		
	"	4.16	"			
	"	4.17	"	Febr. 92		
	"	4.18	"			
	"	4.19	"			
	"	4.20	"			
	"	4.21	"			
	"	4.22	"			
	"	4.23	"			
	"	4.24	"			
	"	4.25	"	Mai 08		
	"	4.26	"			
5	"	5.1	April 89			
	"	5.2	"			
	"	5.3	"			
	"	5.4	"			
	LBA-anerk.	5.5	"			
		5.6	"			
		5.7	"			
		5.8	"			
		5.9	"	Febr. 96		
		5.10	"			
6		6.1	"			
		6.2	"			
		6.3	"			
		6.4	"			
		6.5	"	Febr. 96		
		6.6	"	Sept. 92		
		6.7	"	Sept. 92		
		6.8	"			
		6.9	"	Febr. 96		

0.2 Verzeichnis der gültigen Seiten (Forts.)

Abschnitt	Seite	Ausgabe	ersetzt	ersetzt
7	7.1	April 89	Mai 08	
	7.2	"	Sept. 92	
	7.3	"		
	7.4	"		
	7.5	"		
	7.6	"		
	7.7	"	Sept. 92	
	7.8	"	" "	
	7.9	"	Febr. 96	
	7.10	"	Aug. 90	
	7.11	"	Dez. 98	
	7.12	"		
	7.13	"		
	7.14	"	Jan. 01	
	7.15	"		
	7.16	"	Mai 08	
	7.17	"	Febr. 96	
	7.18	Febr. 96		
8	8.1	April 89		
	8.2	"	Febr. 96	Jan. 01
	8.3	"		
	8.4	"		
	8.5	"		
	8.6	"	Febr. 96	
	8.7	"	Sept. 92	
9	9.1	"		

2.9 Zugelassene Manöver

Das Segelflugzeug ist für normalen Segelflug (Lufttüchtigkeitsgruppe "Utility") zugelassen.
Einfacher Kunstflug ist nur ohne Wasserballast und mit eingefahrenem Triebwerk zulässig. Folgende Figuren sind zugelassen siehe Abschnitt 4.5.12:

Figur	empfohlene Einleitungsgeschwindigkeit km/h (IAS)
Trudeln	/
Looping nach oben	200
Lazy Eight	200
Chandelle	200

2.10 Manöverlastvielfache

Folgende Lastvielfache dürfen beim Abfangen nicht überschritten werden:

bei Manövergeschwindigkeit	VA + 5,3 -2,65
bei Höchstgeschwindigkeit	VNE + 4,0 -1,5
bei ausgefahrenen Bremsklappen	VNE + 3,5
Wölbklappen in Landestellung	VFE + 4,0

2.11 Flugbesatzung

a) einsitzig

max. Zuladung im vorderen Führersitz	110 kg
min. Zuladung im vorderen Führersitz	siehe Hinweisschild im Cockpit und Eintragung auf Seite 6.5

b) doppelsitzig

max. Zuladung in den Führersitzen = 210 kg mit einem Maximum von 105 kg im vorderen Sitz oder 110 kg im vorderen Sitz und 90 kg im hinteren Sitz. Min. Zuladung im vorderen Führersitz: entspricht der min. Zuladung für einsitziges Fliegen siehe a) abzüglich 40% der Zuladung im hinteren Führersitz. D.h. 10 kg im hinteren Sitz ersetzt 4 kg fehlende Zuladung im vorderen Sitz.
Bei diesen Zuladungen wird der unter 2.8 angegebene Schwerpunktbereich eingehalten, wenn sich der Leermassenschwerpunkt innerhalb der zulässigen Grenzen befindet. Siehe Beladeplan in Abschnitt 6.
Es kann sowohl der vordere, als auch der hintere Sitz als Sitz des verantwortlichen Piloten bestimmt werden.
Wenn der hintere Sitz als Sitz des verantwortlichen Piloten bestimmt wird, so ist sicherzustellen, dass für den hinteren Sitz alle notwendigen Bedienorgane und Instrumente vorhanden sind und der verantwortliche Pilot das Fliegen vom hinteren Sitz ausreichend geübt hat.

Wichtiger Hinweis:
Bei geringerer Pilotenmasse ist entsprechender Ballast im Führersitz mitzuführen. Ballast im Sitz (Bleikissen) ist an den Anschlußpunkten der Bauchgurte zu befestigen. Einbaumöglichkeit für herausnehmbaren Trimmballast siehe Abschnitt 7.16.1.

3. Notverfahren

3.1 Einführung

3.2 Haubennotabwurf

3.3 Notausstieg

3.4 Beenden des überzogenen Flugzustandes

3.5 Beenden des Trudelns

3.6 Beenden des Spiralsturzes

3.7 Rettung aus unbeabsichtigtem Wolkenflug

3.8 Triebwerksausfall

3.9 Brand

3.10 Stromausfall im Flug

3.112 Anlassen des Triebwerkes bei Defekt des Anlassers

3.12 Ein- und Ausfahren des Triebwerkes bei Defekt

3.13 Landung mit ausgefahrenem stehendem Triebwerk

3.14 Flug mit einseitigem Wasserballast

3.15 Notlandung mit eingezogenem Fahrwerk

3.16 Drehlandung

3.17 Notlandung im Wasser

3.1 Einführung

Der vorliegende Abschnitt beinhaltet die Beschreibung der empfohlenen Verfahren bei eventuell eintretenden Notfällen.
Wichtiger Hinweis: Der Haubennotabwurf und der Notausstieg sollte mehrfach am Boden geübt werden, bevor mit dem Flugzeug geflogen wird.

3.2 Haubennotabwurf

Zum Notausstieg den weiß-roten Haubenverriegelungsgriff (links) mit der rechten Hand öffnen und die Haube ganz aufklappen.

Falls die Haube nicht offen bleibt (bzw. nicht von den Luftkräften vom Rumpf abgerissen wird), sondern wieder zugedrückt wird, dann ist bei wieder geschlossener Haube der rote Haubennotabwurfsgriff (rechts) mit der linken Hand zu öffnen und die Haube nach oben wegzudrücken.
Die Halteschnüre der Hauben reißen beim Abwerfen der Hauben von selbst ab.

Die Gasfedern, sofern vorhanden, lösen sich ebenso von selbst.

3.3 Notausstieg

Zuerst beide Hauben abwerfen, dann die Anschnallgurte lösen und das Flugzeug verlassen.
Der niedrige Bordrand im vorderen Cockpit ist günstig zum Abstützen beim Verlassen des Flugzeuges.
Wichtiger Hinweis: Falls ein Notausstieg bei laufendem Triebwerk erforderlich ist, so ist die Zündung auszuschalten und das Triebwerk mit dem manuellen Schalter bei noch drehendem Propeller soweit einzufahren, daß ein sicherer Notausstieg möglich ist. Der Propeller wird von den Motordeckeln gestoppt.
Es sollte nicht versucht werden, den Propeller senkrecht zu stellen und das Triebwerk normal einzufahren.

3.4 Beenden des überzogenen Flugzustandes

Durch Nachlassen des Höhensteuers und Ausschlages des Seitenruders gegen die Abkipprichtung ist der überzogene Flugzustand zu beenden.
Erkennung und Verhinderung des überzogenen Flugzustandes s. Abschn. 4.5.4.

3.5 Beenden des Trudelns

Betätigung des Seitensteuers entgegen der Drehrichtung des Trudelns, kurze Pause, Nachlassen des Steuerknüppels, bis die Drehung aufhört, Seitenruder in Mittelstellung und das Flugzeug weich abfangen. Das Querruder ist in Neutralstellung zu halten.

3.8. **Triebwerksausfall**

3.8.1 Triebwerksausfall im Start

Sofort nachdrücken, Fahrtmesser beachten

Ausreichend lange Startbahn:

- normal geradeaus landen mit ausgefahrenem Triebwerk
- Wölbklappen L
- Bremsklappen nach Bedarf

Zu kurze Startbahn:

- Entscheidung in Abhängigkeit von Position, Gelände und Höhe
- Brandhahn schließen, Zündung und Hauptschalter ausschalten.
- Ausgefahrenes Triebwerk verringert die Gleitzahl auf ca. 1:15 !

3.8.2 Triebwerksausfall im Fluge

Sofort nachdrücken, Fahrtmesser beachten

Überprüfen:

- Brandhahn offen
- Benzinmenge

Falls keine Änderung: Einfahren des Triebwerks oder Landung mit ausgefahrenem Triebwerk.

3.9 **Brand**

3.9.1 Im Triebwerk am Boden

- Brandhahn schließen, wenn Motor noch läuft Motor über Zündschalter abstellen
- Triebwerk ausgefahren lassen
- Hauptschalter ausschalten
- Feuerlöscher, Kleider oder andere brauchbare äußere Mittel zur Brandbekämpfung benutzen

3.9.2 Im Triebwerk im Fluge

- Brandhahn schließen
- Vollgas geben bis Motor stehen bleibt
- Triebwerkshauptschalter ausschalten
- So schnell wie möglich landen
- Feuer löschen

3.9.3 Im Rumpf im Flug

3.9.3.1 Rumpfvorderteil (Kurzschluß)

- Hauptschalter ausschalten
- Zentrallüftung schließen, Frischluftdüsen und Seitenfenster öffnen
- So schnell wie möglich landen, wenn Feuer nicht erstickt wird (Stromkreise sind durch Sicherungsautomaten geschützt)

3.9.3.2 Rumpfhinterteil (Triebwerk)

- Brandhahn schließen
- Falls der Motor noch läuft Vollgas geben bis Motor stehen bleibt
- Triebwerk ausgefahren lassen bzw. wieder ausfahren
- Triebwerkshauptschalter ausschalten
- Falls Behinderung durch Rauch im Cockpit, Lüftung öffnen
- So schnell wie möglich landen
- Feuer löschen

3.10 Stromausfall im Fluge

3.10.1 Bei eingefahrenem Triebwerk im reinen Segelflug weiterfliegen.

3.10.2 Bei ausgefahrenem stehendem Triebwerk.
Sofort ein Landefeld suchen und eine sichere Landung durchführen.

3.10.3 Bei ausgefahrenem laufendem Triebwerk den Motor nicht abstellen. Den nächsten Flugplatz anfliegen und mit laufendem Motor landen.
Da die mechanische Kraftstoff- und die Wasserpumpe direkt vom Motor angetrieben werden, kann der Motor weiter betrieben werden.
Längere Sinkflüge mit im Leerlauf laufendem Triebwerk sind zu vermeiden, da der Motor ungenügend geschmiert wird. Deshalb während des Sinkfluges mindestens alle 60 Sekunden kurz Gas geben, um dem Motor Öl zuzuführen.
Landung mit ausgefahrenem Triebwerk siehe Abschn. 3.13.

3.11 Anlassen des Triebwerks bei Defekt des Anlassers

Im Fluge:

Zündung einschalten (Triebwerk fährt aus).
Flugzeug möglichst schnell auf ca. 170 km/h beschleunigen bis das Triebwerk anspringt. Dann mit ca. 2 g abfangen. Vom Beginn des Andrückens bis zum tiefsten Punkt werden ca. 150 m Höhe benötigt. Deshalb sollte dieses Notverfahren nicht bei Flughöhen niedriger als 400 m über Grund begonnen werden.
Ansonsten ist eine sichere Außenlandung vorzusehen.

Am Boden:
Das Anreißen des Triebwerkes von Hand ist nicht möglich, da die Anlasserdrehzahl nicht erreicht wird.
Gegebenenfalls einen F-Schlepp durchführen und das Triebwerk s. oben anlassen.

3.12 **Ein- und Ausfahren des Triebwerkes bei Defekt des normalen Mechanismus:**

Bedienung über den manuellen Schalter siehe Abschnitt 7.3 Punkt 24 auf der rechten Seitenkonsole.

Diesen Schalter im Fluge nur im Notfall betätigen, da sämtliche Sicherungen, wie z.B. gegen unbeabsichtigtes Einfahren bei laufendem Triebwerk, überbrückt werden.

3.13 **Landung mit ausgefahrenem stehendem Triebwerk**

Wölbklappenstellung + 10° oder L.
Die Landung mit ausgefahrenem stehendem Triebwerk birgt keine prinzipiellen Schwierigkeiten.
Wegen des großen Widerstandes des stehenden Triebwerkes sollte die Landung aber nicht mit vollen Bremsklappenausschlägen durchgeführt werden.
Voll ausgefahrene Bremsklappen können zu einer unangenehmen harten Landung führen.
Es empfiehlt sich, etwas schneller als gewöhnlich anzufliegen.

3.14 **Flug mit einseitigem Wasserballast**

Falls beim Ablassen des Wasserballastes der Verdacht besteht, daß der Wasserballast nicht symmetrisch abläuft, so sind die Ventile der Flügeltankes sofort zu schließen, um eine größere Asymmetrie zu vermeiden. Die Asymmetrie ist durch einen im Geradeausflug notwendigen Quersteuerausschlag bei niedrigen Fluggeschwindigkeiten festzustellen.
Bei Flug mit einseitigem Wasserballast ist, insbesondere im Kurvenflug mit erhöhter Geschwindigkeit zu fliegen, so daß ein Überziehen des Flugzeuges auf jeden Fall vermieden wird. Falls das Flugzeug trotzdem ins Trudeln gerät, so ist beim Ausleiten mit der Standardmethode deutlich nachzudrücken.
Der Landeanflug und das Aufsetzen sind mit einer um ca. 10 km/h höheren Geschwindigkeit durchzuführen und beim Ausrollen ist auf die Ablegeneigung des schwereren Flügels (Gegensteuern) zu achten.

3.15 Notlandung mit eingezogenem Fahrwerk

Die Notlandung mit eingezogenem Fahrwerk wird grundsätzlich nicht empfohlen, da die mögliche Arbeitsaufnahme des Rumpfes um ein Vielfaches geringer ist, als die des Fahrwerkes.
Läßt sich das Fahrwerk nicht ausfahren, so ist das Flugzeug in Landestellung L der Wölbklappen im flachen Winkel aufzusetzen.

3.16 Drehlandung

Falls das Flugzeug bei einer Landung über das vorgesehene Landefeld hinauszurollen droht, sollte man sich spätestens cirka 40 m vor dem Ende des Landefeldes zum Einleiten einer kontrollierten Drehlandung entscheiden:

- Wenn möglich, in den Wind drehen!
- Gleichzeitig mit dem Ablegen des Flügels mit dem Steuerknüppel nachdrücken.

3.17 Notlandung im Wasser

Aus den bei Notlandungen im Wasser gemachten Erfahrungen muß mit der Möglichkeit gerechnet werden, daß das Flugzeug mit dem gesamten Cockpit unter Wasser gedrückt wird.
Deshalb sollte die Notwasserung nur als letzter Ausweg gewählt werden.
Das Fahrwerk ist zur Notwasserung unbedingt auszufahren.

Empfohlene Verfahren:

An Punkt "Position:	Fahrwerk ausfahren Fallschirmgurte öffnen (nicht den Anschnallgurt) Aufsetzen: mit ausgefahrenem Fahrwerk und möglichst geringer Geschwindigkeit.
Beim Aufsetzen:	mit dem linken Arm das Gesicht gegen eventuell berstende Haube schützen.
Wenn Stillstand:	Gurtzeug öffnen und Fallschirmgurte ablegen.
Verlassen des Cockpits unter Wasser:	Wenn die Haube nicht geborsten ist, kann sie eventuell erst geöffnet werden, wenn das Rumpfvorderteil weitgehend voll Wasser gelaufen ist.

Abschnitt 4

4. Normale Betriebsverfahren

4.1 Einführung

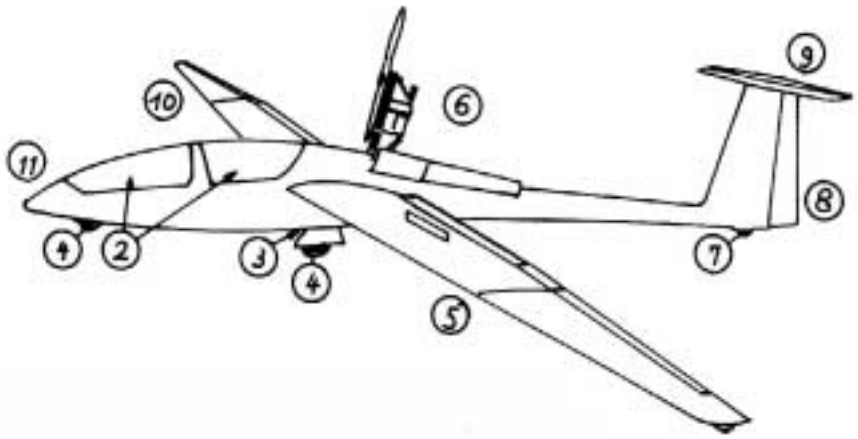
4.2 Auf- und Abrüsten, Auffüllen des Wasserballastes und Tanken des Kraftstoffes
4.2.1 Aufrüsten
4.2.2 Auffüllen des Wasserballastes (Option)
4.2.3 Tanken des Kraftstoffes
4.2.4 Abrüsten

4.3 Tägliche Kontrolle

4.4 Vorflugkontrolle

4.5 Normalverfahren und empfohlene Geschwindigkeiten
4.5.1 Anlassen des Motors, Rollen am Boden
4.5.2 Eigenstart, Start und Steigflug
4.5.3 Schleppstart
4.5.4 Freier Flug
4.5.5 Motor Reise/Überlandflug
Benutzung der Flügelkraftstofftanks (Option)
4.5.6 Ein- und Ausfahren des Triebwerks im Flug und nach der Landung
4.5.7 Landeanflug und Landung
4.5.8 Flug mit Wasserballast
4.5.9 Flug in großer Höhe und bei tiefen Temperaturen
4.5.10 Flug im Regen und bei Gewittern
4.5.11 Wolkenflug
4.5.12 Kunstflug

B Kontrollen nach dem Aufrüsten Rundgang um das Flugzeug



1. Alle Bauteile der Flugzeugzelle
   a) Alle Teile auf Veränderungen wie kleine Löcher, Blasen, Unebenheiten in der Oberfläche sowie Lackrisse kontrollieren;
   b) Vorder- und Endkanten von Flügeln und Leitwerken auf Risse und Aufplatzungen kontrollieren;
2. Cockpitbereich
   a) Kontrolle des Haubenverriegelungsmechanismus;
   b) Kontrolle des Haubennotabwurfs s. Abschn.7.15 (nicht jedesmal, aber min. alle 3 Monate);
   c) Kontrolle der Sicherung der Hauptbolzen;
      Kontrolle der Sicherungsseile der hinteren Kopfstütze: Beschädigungen? Länge (kann die Kopfstütze den Steuerknüppel behindern?;
   d) Kontrolle aller Steuerungselemente auf Zustand und Funktion incl. Ruderprobe;
   e) Kontrolle der Schleppkupplungsbetätigung auf Zustand und Funktion mit Ausklinkprobe;
   f) Fremdkörperkontrolle;
   g) Kontrolle der Instrumente und des Funkgerätes auf Zustand und Funktion;
   h) Kontrolle des Bremsflüssigkeitsstandes;
   i) Kontrolle des Kraftstoffilters auf Verschmutzung und Schlammbildung;
   j) Kontrolle der Triebwerksbedienelemente;
   k) Kontrolle der Sicherungen (auch der Batteriesicherung)
   l) Ein-Ausfahrmechanismus durch Betätigung in beide Richtungen überprüfen. Die Ausfahrzeit darf 13 Sekunden nicht überschreiten!
      Hinweis: Falls sich das Triebwerk weder mit dem manuellen Schalter noch mit dem Zündschalter ausfahren läßt, so ist zunächst der Sicherungsautomat zu überprüfen
   m) Triebwerk manuell ausfahren.

4.5.9 **ff**

Die Ruder sind in kürzeren Abständen zu betätigen.
Es darf kein Wasserballast getankt werden.

Wichtige Hinweise:

1. Bei Temperaturen unter - 20°C kann es zu Rissen in der Lackierung kommen.
2. Es ist darauf zu achten, daß bei zunehmender Flughöhe die wahre Fluggeschwindigkeit größer als die angezeigte Fluggeschwindigkeit ist. Die höchstzulässige Geschwindigkeit VNE reduziert sich nach folgender Tabelle:

Flughöhe m	0-2000	3000	4000	5000	6000
VNE angezeigt km/h	270	256	243	230	218

3. Wasserballast ist rechtzeitig vor Erreichen der 0° Höhe abzulassen oder es ist in niedrigeren Höhen zu fliegen.

4. Mit einem nassen Flugzeug (z.B. nach Regen) nicht in Temperaturen unter 0°C fliegen.

4.5.10 **Flug im Regen und bei Gewittern**

Bei leichtem Regen erhöhen sich die Überziehgeschwindigkeit und die Sinkgeschwindigkeit.
Die Landeanfluggeschwindigkeit ist zu erhöhen.

Mit laufendem Triebwerk

Bei normalem Regen wird die Steigflugleistung um 1/3 erniedrigt.
Die Reisefluggeschwindigkeit nimmt um ca. 10 km/h ab. Start mit Regen sollte nur mit entsprechender Vorsicht und bei genügend langer Startbahn erfolgen. Bei starkem Regen ist ein Start auf jeden Fall zu unterlassen. Regen nutzt die Propellervorderkanten ab, so daß Flüge im Regen möglichst zu vermeiden sind.
Warnung: Flüge und besonders Windenschlepps im Bereich von Gewittern sind unbedingt zu vermeiden. Durch Blitzschlag kann es zur Zerstörung von Kohlenstofffaser-Strukturen kommen.

4.5.11 **Wolkenflug** (nur ohne Wasserballast und mit eingefahrenem Triebwerk)
Besonders sauber fliegen. Trudeln darf nicht als Rettungsmaßnahme verwendet werden. Im Notfall Bremsklappen vor Erreichen einer Geschwindigkeit von 200 km/h ausfahren und mit max. 200 km/h die Wolke verlassen.
Warnung: Fliegen in der Nähe von oder in Gewitterwolken ist verboten.

Abschnitt 7

7. Beschreibung des Segelflugzeuges und seiner Systeme und Anlagen

7.1 Einführung

7.2 Zelle

7.3 Führerraum, Bedieneinrichtungen und Hinweisschilder

7.4 Steuerungsanlage

7.5 Bremsklappen

7.6 Fahrwerk

7.7 Schleppkupplungen

7.8 Sitze und Sicherheitsgurte

7.9 Gepäckraum

7.10 Wasserballastanlage

7.11 Triebwerk

7.12 Kraftstoffanlage

7.13 Elektrische Anlage

7.14 Anlagen für statischen und Gesamt-Druck

7.15 Cockpithauben

7.16 Verschiedene Ausrüstung (Optionen)
7.16.1 Herausnehmbarer Ballast
7.16.2 Funkeinbau mit automatischer Umschaltung
7.16.3 Sauerstoff-Ausrüstung
7.16.4 Notsender
7.16.5 Schweres Spornrad

7.13 Elektrische Anlage

Batterie 12V/26 Ah im Schwerpunkt montiert.
Die Batteriehauptsicherung befindet sich direkt am Batteriekasten, Typ Bosch 1191017006, 100 A. Ladung über einen im Motor eingebauten Generator.
Nachladen der Batterie mit einem automatischen Ladegerät kann über die 12 V Steckdose im hinteren Cockpit erfolgen. Dazu muß der Hauptschalter eingeschaltet sein und der Umschalter im DEI, s. 1.12.4 auf Stellung Avionik stehen, alle Stromverbraucher abschalten.
Warnung: Es dürfen nur geregelte Ladegeräte für verschlossene wartungsfreie Bleiakkkumulatoren verwendet werden.
Wenn die Batterie auf ihre volle Kapazität aufgeladen werden soll, ist ein automatisches Ladegerät mit 14,4 V Ladeschlußspannung erforderlich (normale Ladegeräte haben 13,8 V Ladeschlußspannung). Ein derartiges Ladegerät ist unter der Bezeichnung Z 08 bei der Firma DG Flugzeugbau erhältlich.
Nach dem Laden ist der Hauptschalter auszuschalten, da bei eingeschaltetem Hauptschalter ein geringer Stromverbrauch vorhanden ist.

Steuerung aller Automatik- und Sicherheitsfunktionen über das DEI (digital engine indicator).
Digitale Anzeige der Triebwerksdaten.
Alle stromführenden Kabel nach Luftfahrtnorm.

7.14 Anlagen für statischen und Gesamt Druck

s. Diagr. 8 WHB
Gesamtdruckabnahme im Rumpfbug, statische Druckabnahme im Rumpfbug.
An diesen Abnahmen sind Fahrtmesser und Höhenmesser anzuschließen.
Zusätzliche Anschlußmöglichkeit für eine Dreifachsonde in der Seitenflosse zum Anschluß von Variometer und Rechnersystemen. Um die Dichtungen in der Aufnahme der Sonde zu schonen, ist das Sondenende von Zeit zu Zeit mit Vaseline o.ä. leicht zu fetten,

7.15 Cockpithauben

Haubennotabwurfsverfahren siehe Abschnitt 3.2.

Abnehmen einer Haube:
Haube öffnen, Fangseil und sofern vorhanden Gasfeder an der vorderen Haube aushängen. Haube schließen, den roten Notabwurfhebel an der rechten Bordwand und den rot-weißen Haubenverriegelungshebel am linken Haubenrahmen betätigen. Haube nach oben abnehmen.

Wiederaufsetzen der Haube:
Den Notabwurf- und den Haubenverriegelungshebel öffnen. Haube senkrecht von oben auf den Rumpf aufsetzen. Notabwurfhebel schließen. Haube öffnen. Fangseil und sofern vorhanden Gasfeder einhängen.

Kontrolle des Haubennotabwurfs:
a) bei geöffneter vorderer Haube kontrollieren, ob sich die Gasfeder (sofern vorhanden) von ihren Kugeln (an der Haube und am Rumpf) abziehen lässt. Verbindungen neu fetten.
b) bei geschlossener Haube kontrollieren, ob sich der Notabwurfhebel an der rechten Bordwand betätigen lässt und ob sich die Haube leicht abnehmen lässt, bzw. von der Gasfeder (sofern vorhanden) hochgedrückt wird. Verriegelungsstifte neu fetten.