

BELADUNG

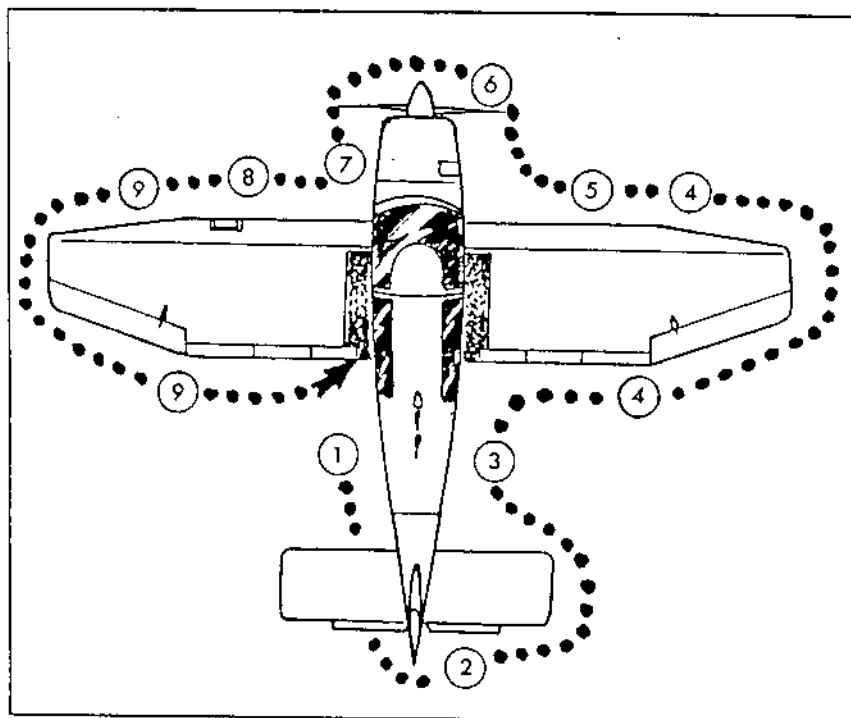
Vor jedem Flug ist sicherzustellen, dass das Gesamtgewicht und die Schwerpunktslage, innerhalb der vorgeschriebenen Grenzwerte liegen. Hierzu Diagramm in Abschnitt 6 benützen.

GESCHWINDIGKEITEN IN NORMALBETRIEB (IAS)

Die unten aufgeführten Geschwindigkeiten sind angezeigte Geschwindigkeiten, die für den Normalbetrieb empfohlen sind.

Sie beziehen sich auf das Flugzeug in Standardausführung bei maximaler Abflugmasse, den Bedingungen der Standardatmosphäre und auf Meereshöhe. Unterschiede von Flugzeug zu Flugzeug können durch eingebaute Ausrüstung, Zustand von Zelle und Motor atmosphärische Bedingungen sowie durch die Art der Führung des Flugzeugs auftreten.

- Geschwindigkeit des besten Steigens
(ergibt die maximale Steiggeschwindigkeit) :
 Klappen in Startstellung..... 145 km/h-78 kt
 Klappen eingefahren..... 150 km/h-81 kt
- Geschwindigkeit für den besten Steigwinkel :
 Klappen in Startstellung..... 130 km/h-70 kt
 Klappen eingefahren..... 130 km/h-70 kt
- Maximale Reisegeschwindigkeit bei
 Turbulenz..... 260 km/h-140 kt
- Maximale Fluggeschwindigkeit mit
 ausgefahrenen Klappen..... 170 km/h-92 kt
- Landegeschwindigkeit (Endteil, Klappen
 auf 2. Raste ausgefahren).... 115 km/h-62 kt



VORFLUGINSPEKTION

Muss vor jedem Flug durchgeführt werden. Bei zwischenlandungen kann die Kontrolle auf die Zutreffenden Punkte beschränkt werden.

Zündung.....	"OFF"
Steuerung.....	frei
Hauptschalter.....	EIN
Landeklappen.....	Funktion überprüft
Kraftstoffvorrat.....	überprüft
Hauptschalter.....	AUS
Dokumente.....	an Bord
Gepäck.....	Sicher verstaut

Vollen Ausschlag des Höhenruders überprüfen, dann Aussenkontrolle (nach obigem schema) durchführen, beginnend mit der linken Seitenwand des Rumpfes.

FLUGHANDBUCH DR 400/140 B

	Tankverschluss	aufgesetzt, verriegelt
1	Ablassen	betätigt
	Druckabnahme statischer Druck	sauber, nicht verstopft
2	Höhenleitwerk	Oberflächenbeschaffenheit überprüft
	Seitenruder	Ausschlag, Spiel überprüft
3	Druckabnahme statischer Druck	sauber, nicht verstopft
4	Zustand und Ausfahren der Landeklappen, der Querruder	überprüft
	Zustand Randbogen und Navigationslampe	überprüft
5	Ueberziehwarnung	sauber, Ausschlag überprüft
	..... Befestigung und Zustand der Radverkleidung	überprüft
	Hauptfahrwerk rechts	Einfederung normal
	.....	Reifen aufgepumpt
6	Ölstand (2 U.S q mini - 8 U.S q maxi)	überprüft, Stopfen verschraubt
	.....	Handlochdeckel geschlossen
	Befestigung der Motorhaube	überprüft
	Luftschaube	sauber, in Ordnung
	Luftschaubenkonus	ohne Spiel
	Luftinläufe	sauber, nicht verstopft
7	..... Befestigung und Zustand der Radverkleidung	überprüft
	Bugfahrwerk	Einfederung normal
	.....	Reifen aufgepumpt
	.....	Zuggabel entfernt
	Auspuffrohre	fester Sitz
	Wasserablass unter dem Rumpf	betätigt
	Sauberkeit der Windschutzscheibe	überprüft
8	..... Befestigung und Zustand der Radverkleidung	überprüft
	Hauptfahrwerk links	Einfederung normal
	.....	Reifen aufgepumpt
9	Staurohr	sauber, nicht verstopft
	Landescheinwerfer	Scheibe sauber
	Zustand Randbogen und Navigationslampe	überprüft
	Zustand und Beweglichkeit Querruder und Landeklappen	überprüft

INNENKONTROLLE VOR DEM ANLASSEN

Haube..... geschlossen,verriegelt
 Parkbremse..... ziehen
 Vordere Sitze..... eingestellt,verriegelt
 Bauch und Schultergurte.. angelegt, festgezogen
 Steuerung.... frei, ohne Spiel und übermäßige
 Reibung (Seitenruder beim Rollen überprüfen)
 Höhenrudertrimmung..... Ausschläge überprüft
 dann je nach Beladung auf entsprechende
 Startstellung
 Hauptschalter..... ein

ANLASSEN DES MOTORS

Normales Verfahren :

Vergaservorwärmung..... kalt (drücken)
 Gemisch..... voll reich (drücken)
 Zusammenstosswarnlicht..... ein
 Kraftstoffanzeiger..... überprüft
 Brandhahn..... Funktionskontrolle, auf
 Zündschalter..... auf "L"
 Elektrische Kraftstoffpumpe..... ein
 Gashebel..... 2 bis 3 Einspritzungen
 dann 2 cm auf
 Propellerkreis..... frei
 Anlasser..... ein (maximal 30 Sek.)
 Zündschalter..... (L+R) "Both"

Verfahren bei warmen Motor :

Das gleiche Verfahren wie bei "Normales Ver-
 fahren" aber ohne Einspritzung.

Verfahren bei kalter Witterung :

Das gleiche Verfahren wie bei "Normales Ver-
 fahren" aber den Motor durch weiteres Ein-
 spritzen bis zu einer Drehzahl von 900 bis
 1000 U/Mn unterstützen.

"Erstoffener" Motor

Elektrische Kraftstoffpumpe..... aus
 Gemisch..... voll arm
 Gashebel..... voll gas
 Anlasser..... einige Sekunden lang betätigen

Sobald der Motor anspringt, Gemisch auf "reich" stellen (und das normale Anlassverfahren fortsetzen ohne Einspritzung).

ACHTUNG

Den Anlasser nicht länger als 30 Sekunden einschalten. Mindestens eine Minute bis zu einem neuen Anlass vorgang warten.

Sobald der Motor läuft, Oeldruck überprüfen. Wenn nach 15 bis 20 Sekunden kein Oeldruck vorhanden ist, Motor abstellen und Ursache feststellen.

NACH DEM ANLASSEN

Drehzahl..... 1200 U/Mn
 Elektrische Kraftstoffpumpe..... aus
 Generatorerregung..... ein
 Voltmeter..... grüner Bereich
 Unterdruckanzeige (falls eingebaut).. überprüft
 Warn und Anzeigelampen..... geprüft

Funk..... ein
 Höhenmesser..... eingestellt
 Landeklappen..... eingefahren

ROLLEN

Parkbremse..... gelöst
 Bremsen..... Überprüft
 Wendezeiger..... Überprüft
 Kurskreisel..... Überprüft
 Drehzahlen von über 1200 U/Mn vermeiden solange
 die Oeltemperatur im gelben Bereich ist.

ABBREMSEN

Parkbremse..... ziehen
 Oldruck und Temperatur..... grüner Bereich
 Kraftstoffdruck..... grüner Bereich
 Gemisch..... voll reich
 Vergaservorwärmung..... kalt (drücken)

Magnetprobe

Gashebel..... 2000 U/Mn
 Magnetwahl :
 Maximaler Abfall zwischen (L) oder (R) und
 (L+R).....175 U/Mn
 Maximaler Abfall zwischen (L) und (R).. 50 U/Mn

Überprüfung der Vergaservorwärmung

Vergaservorwärmung..... .warm (ziehen)
 (Drehzahlabfall von ungefähr 100 U/Mn)
 Dann wieder..... kalt (drücken)

Überprüfung der Gemischregulierung

Gemisch..... abmagern bis zu einem Drehzahl
 abfall, dann wieder "voll reich"

Leerlaufprobe

Gashebel..... 600 bis 650 U/Mn

VOR DEM START

Steuerung..... frei
 Zündschalter..... L+R ("Both")
 Kabine (Sitze, Gurte, Haube)..... überprüft
 Brandhahn..... offen
 Elektrische Kraftstoffpumpe..... ein
 Höhenrudertrimmung..... Startstellung
 je nach Beladung
 Triebwerkinstrumente..... überprüft
 Fluginstrumente..... eingestellt
 Landeklappen..... voll ausfahren
 Dann wieder..... auf "1. Raste"
 Gas..... Drehzahl 1200 U/Mn

START

Normaler Start

Mindestdrehzahl bei Vollgas..... 2300 U/Mn
 Abhebegeschwindigkeit..... 100 km/h-54 kt
 Geschwindigkeit Anfangsteigflug. 130 km/h-70 kt
 Nach Ueberfliegen der Hindernisse, Längsneigung
 verringern um eine Steiggeschwindigkeit von
145 km/h-78 kt zu erhalten
 Elektrische Kraftstoffpumpe..... aus
 Kraftstoffdruck..... überprüft (grüner Bereich)
 Klappen..... eingefahren

Kurzstart

Klappen..... 1. Raste
 Vollgas geben (mind. 2300 U/Mn), Bremsen fest-
 halten, dann loslassen.
 Abhebegeschwindigkeit..... 100 km/h-53 kt

Dann, wenn nötig (Ueberfliegen eines Hinder-
 nisses) Geschwindigkeit des besten Steigens
 (130 km/h-70 kt) einnehmen.

Start bei Seitenwind

Klappen..... Startstellung
 Querruder..... gegen den Wind
 Mit einer etwas höheren Geschwindigkeit als für
 den Normalstart empfohlen abheben.

Die Abtrift durch das übliche Verfahren, Hänge-
 lassen des Flügels in den Wind, verhindern (max
 Schräglage in Bodennähe : 15°)

Nachgewiesener Seitenwind.....40 Km/h-22 Kt

STEIGFLUG

Normaler Steigflug (nach dem Einfahren der
 Klappen)

Steigfluggeschwindigkeit.IAS von 150 Km/h-81 Kt
 bis 7000 ft Flughöhe (von 7000 ft Flughöhe ab :
 145 Km/h-78 Kt

Vollgas beibehalten, Temperaturen überwachen.
 Oberhalb von 5000 ft, Gemisch regulieren.

Steigflug mit maximalem Steigwinkel

Der beste Steigwinkel wird erzielt bei einer
 IAS von 130 km/h-70 kt, Klappen auf 1. Raste
 und mit den Klappen eingefahren.

BEMERKUNG

- 1) Dieser Steigflug sollte nur in Ausnahme
 Fällen benützt werden (Schlechtere Küh-
 lung des Triebwerkes)
- 2) Im Steigflug sind die letzten 10 Liter
 Kraftstoff im Haupttank nicht nutzbar.

REISEFLUG

Die Reiseflugdaten sind im Abschnitt 5
 enthalten.

Gebrauch des Gemischreglers

Bei Start und Steigflug, immer "Voll reiches" Gemisch.

Unter bestimmten Bedingungen (Start von hochgelegenen Plätzen, und ausgedehnten Steigflügen oberhalb von 5000 ft) kann diese Einstellung sich als zu reich herausstellen und zu unregelmässigem Motorlauf und Leistungsverlust führen. In diesem Fall wird das Gemisch nicht unter dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit verarmt, sondern so eingestellt, dass ein runder Motorlauf erzielt wird.

Gemischeinstellung im Reiseflug :

Den Gemischhebel immer weiter zurückziehen bis die Drehzahl zu fallen beginnt. Dann wieder etwas nach vorn schieben bis die Drehzahl wieder steigt und der Motor regelmässig arbeitet.

HINWEIS

Darauf achten, dass das Gemisch nicht zu sehr verarmt wird, da sonst der Motor überhitzt wird.

VOR JEDER LEISTUNGSERHOEHUNG DAS GEMISCH "REICH" STELLEN.

SINKFLUG

Schneller Abstieg

Leistung so einstellen, dass der gewünschte Gleitweg erzielt wird. Vergaservorwärmung auf "Warm" (ziehen). Alle 1500 ft Gas geben um eine zu starke Abkühlung des Motors zu verhindern und um die Kerzen freizubrennen.

Anflug oder Gegenanflug

Gemisch..... voll reich
 Elektrische Kraftstoffpumpe..... ein
 Vergaservorwärmung nach Bedarf... warm (ziehen)
 oder kalt (drücken)
 Kabine (Sitze, Gurte)..... überprüft
 Landeklappen (unterhalb von 170 km/h-92 kt)....
 1. Raste
 Geschwindigkeit..... 150 km/h-81 kt
 Höhenrudertrimmung..... eingestellt
 Wingleveler oder Autopilot (wenn eingebaut).aus

Endteil

Vergaservorwärmung..... kalt (drücken)
 Landeklappen (unterhalb von 150 km/h-81 kt)....
 2. Raste
 Anfluggeschwindigkeit..... 115 km/h-62 kt
 Höhenrudertrimmung..... eingestellt

LANDUNG

Kurzlandung

Landeklappen..... "Landstellung"
 Anflug mit Schlepptgas Geschwindigkeit.....
 115 km/h-62 kt
 Nach dem Aufsetzen kräftig bremsen und dabei
 das Höhenruder gezogen halten und die Lande-
 klappen einfahren.

Landung bei Seitenwind oder bei starken Böen

Klappen..... 1. Raste
 Anfluggeschwindigkeit 130 km/h-70 kt + $\frac{1}{2}$ der
 Böengeschwindigkeit.
 Die Abtrift auf bekannte Weise verhindern.
 Nachgewiesene Seitenwindkomponente.....
40 km/h-22 kt

Durchstarten

Vergaservorwärmung: kalt eingeschoben überprüft
 Gashebel..... vollgas
 Geschwindigkeit..... 120 km/h-65 kt
 Landeklappen langsam bis auf 1. Raste einfahren
 und bei 140 km/h-75 kt Steigfluglage einnehmen.

NACH DER LANDUNG

Elektrische Kraftstoffpumpe..... aus
 Landeklappen..... eingefahren
 Navigationsausrüstung..... aus

ABSTELLEN DES TRIEBWERKES

Parkbremse..... ziehen
 Landeklappen..... ausgefahren
 Funk und elektrische Ausrüstung..... aus
 Test der Zündung..... im Leerlauf, aus
 dann L+R "Both"
 Drehzahl..... 1000 U/Mn
 Gemisch..... ganz ziehen

Nach des Abstellen des Triebwerkes

Zündung..... aus
 Zusammenstosswarnlicht..... aus
 Generatorerregung..... aus
 Hauptschalter..... aus
 Nach dem Vorlegen der Bremsklötze, Parkbremse
 lösen.