

Ausgabedatum: 19. Mai 1994

23. April 1998

Dok. Nr. 3.01.02, Seite 9 -1 - 1, Rev. 1

0.2 VERZEICHNIS DER SEITEN

Abschnitt	Seite	Datum
0	9-1-1	2001-10-24
	9-1-2	2001-10-24
	9-1-3	2001-10-24
	9-1-4	2001-10-24
	9-1-5	2001-10-24
1	9-1-6	2001-10-24
	9-1-7	2001-10-24
2	ACG - anerk. 9-1-8	2001-10-24
	ACG - anerk. 9-1-9	2001-10-24
3	ACG - anerk. 9-1-10	2001-10-24
	ACG - anerk. 9-1-11	2001-10-24
4	ACG - anerk. 9-1-12	2001-10-24
	ACG - anerk. 9-1-13	2001-10-24
	ACG - anerk. 9-1-14	2001-10-24
5	ACG - anerk. 9-1-15	2001-10-24
	ACG - anerk. 9-1-16	2001-10-24
6	9-1-17	2001-10-24
	9-1-18	2001-10-24
7	9-1-19	2001-10-24
8	9-1-20	2001-10-24

Dok. Nr.	Ausgabe	Rev. Nr.	Datum	Bezug	Seite
3.01.02	1994-05-19	2	2001-10-24		9 - 1 - 3

0.3 INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
ABSCHNITT 1: ALLGEMEINES	
1.1. EINFÜHRUNG	9-1-6
1.2. ZULASSUNGSBASIS	9-1-6
1.4. ABKÜRZUNGEN / ERKLÄRUNGEN	9-1-6
1.5. BESCHREIBUNG UND TECHNISCHE DATEN	9-1-6
1.6. ZWEISEITENANSICHT	9-1-7
ABSCHNITT 2: BETRIEBSGRENZEN	
2.2. FLUGGESCHWINDIGKEIT	9-1-8
2.6. MASSE	
2.6.1. Flugzeugschlepp	9-1-8
2.10. FLUGBESATZUNG	9-1-8
2.14. SONSTIGE BESCHRÄNKUNGEN	
2.14.1. Flugzeugschlepp	9-1-9
2.14.2. Bannerschlepp	9-1-9
ABSCHNITT 3: NOTVERFAHREN	
3.7. MOTORSTÖRUNG	9-1-10
3.9. SONSTIGE NOTFÄLLE	
3.9.1. Abnormale Lage des geschleppten Segelflugzeugs	9-1-10
3.10. VERSAGEN DER AUSKLINKVORRICHTUNG AM SEGELFLUGZEUG ..	9-1-11
3.11. BANNER HÄNGT AM FAHRWERK ODER LÄSST SICH NICHT ABWERFEN	9-1-11
ABSCHNITT 4: NORMALE BETRIEBSVERFAHREN	
4.3. TÄGLICHE KONTROLLE	9-1-12
4.5. NORMALVERFAHREN UND EMPFOHLENE GESCHWINDIGKEITEN	
4.5.2. Start und Steigflug	9-1-12
4.5.3. Reise-/Überlandflug	9-1-13
4.5.5. Landeanflug und Landung	9-1-13
4.5.12. Aufnahme des Banners	9-1-14

Dok. Nr.	Ausgabe	Rev. Nr.	Datum	Bezug	Seite
3.01.02	1994-05-19	2	2001-10-24		9 - 1 - 4

ABSCHNITT 5: LEISTUNGEN

Seite

5.2. ACG-ANERKANNTE DATEN

5.2.3. Startstrecken 9-1-15

5.3. ZUSÄTZLICHE INFORMATIONEN

5.3.5. Steigleistung 9-1-16

5.3.7. Verbrauch, Reisegeschwindigkeit, Höchstflugdauer, Reichweite .. 9-1-16

ABSCHNITT 6: BELADEPLAN UND SCHWERPUNKTLAGE / AUSRÜSTUNGSLISTE

6.1. EINFÜHRUNG 9-1-17

6.9. AUSRÜSTUNGSLISTE 9-1-17

ABSCHNITT 7: BESCHREIBUNG DES MOTORSEGLERS UND SEINER SYSTEME UND ANLAGEN

7.8. COCKPIT 9-1-19

7.14. HINWEISSCHILDER / BESCHRIFTUNGEN 9-1-19

ABSCHNITT 8: HANDHABUNG, INSTANDHALTUNG UND WARTUNG
8.2. WARTUNGSINTERVALLE FÜR DEN MOTORSEGLER

8.2.1. Wartungsintervalle für die Schleppkupplung 9-1-20

ABSCHNITT 1 ALLGEMEINES

1.1. EINFÜHRUNG

Das vorliegende Kapitel dient als Ergänzung zum "Flughandbuch für den Motorsegler HK 36 R SUPER DIMONA" und gilt nur für den Betrieb als Schleppflugzeug.

1.2. ZULASSUNGSBASIS

Der Schleppbetrieb für dieses Flugzeug wurde in Übereinstimmung mit dem Entwurf der LBA-Lufttüchtigkeitsforderungen für Schleppflug vom Februar 1971 zugelassen.

1.4. ABKÜRZUNGEN / ERKLÄRUNGEN

Segelflugzeug Dieser Begriff bezeichnet in dieser Ergänzung das geschleppte Segelflugzeug oder den geschleppten Motorsegler.

1.5. BESCHREIBUNG UND TECHNISCHE DATEN

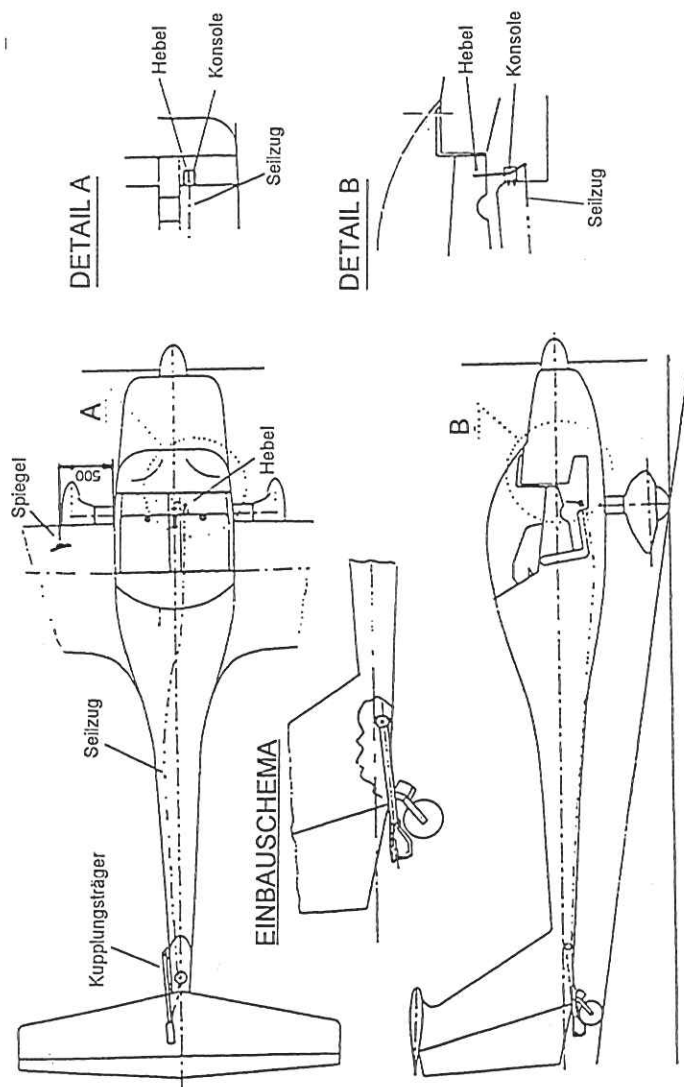
Die Flugzeugschleppkupplung E 85 der Firma Tost wird mit einem speziell für die HK 36 R SUPER DIMONA entwickelten Stahlbeschlag an der Rumpfröhre befestigt. Das Ausklinken erfolgt über einen Seilzug mit einem Ausklinkhebel im Cockpit.

Für den Flugzeugschleppbetrieb ist zusätzlich ein Rückspiegel mittels 2 Camlocs am linken Flügel zu befestigen (siehe Kapitel 1.6. ZWEISEITENANSICHT).

Dok. Nr.	Ausgabe	Rev. Nr.	Datum	Bezug	Seite
3.01.02	1994-05-19	2	2001-10-24		9 - 1 - 5

Dok. Nr.	Ausgabe	Rev. Nr.	Datum	Bezug	Seite
3.01.02	1994-05-19	2	2001-10-24		9 - 1 - 6

I 1.6. ZWEISEITENANSICHT



ABSCHNITT 2 BETRIEBSGRENZEN

2.2. FLUGGESCHWINDIGKEIT

ANMERKUNG

Die angegebenen Fluggeschwindigkeiten verstehen sich als IAS.

- I Die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Flugzeug- und Bannerschleppbetrieb ist 135 km/h (73 kts. / 84 mph). Die höchstzulässige Schleppgeschwindigkeit des geschleppten Segelflugezeugs oder Banners darf aber nicht überschritten werden.

Die Mindestgeschwindigkeit für den Schleppzug beträgt 90 km/h (49 kts. / 56 mph), jedoch nicht unter $1,2 \cdot v_{S1}$ des zu schleppenden Segelflugezeugs.

- I Die Mindestgeschwindigkeit für den Bannerschlepp beträgt 90 km/h (49 kts. / 56 mph).

Es dürfen nur solche Segelflugezeuge geschleppt werden, deren zulässige Höchstgeschwindigkeit im Flugzeugschlepp (v_T) 105 km/h (57 kts. / 65 mph) oder mehr beträgt.

2.6. MASSE

2.6.1. Flugzeugschlepp

- * Die Masse des geschleppten Segelflugezeugs darf 370 kg nicht überschreiten.
- * Die höchstzulässige Startmasse des Schleppflugezeugs beträgt 720 kg.

2.10. FLUGBESATZUNG

Als Schleppflugezeug darf die HK 36 R nur einsitzig betrieben werden. Für Einweisungsflüge sind doppelsitzige Flüge zulässig, wenn dabei die Gesamtmasse des Schleppzuges 1090 kg nicht überschreitet.

Dok. Nr.	Ausgabe	Rev. Nr.	Datum	Bezug	Seite
3.01.02	1994-05-19	2	2001-10-24		9 - 1 - 7

Dok. Nr.	Ausgabe	Rev. Nr.	Datum	Bezug	Seite
3.01.02	1994-05-19	2	2001-10-24		9 - 1 - 8

2.14. SONSTIGE BESCHRÄNKUNGEN

2.14.1. Flugzeugschlepp

- I * Zulässig ist der Schlepp von Segelflugzeugen und Motorseglern, soweit diese für Flugzeugschlepp zugelassen sind.
- * Der Schlepp von mehr als einem Segelflugzeug zur gleichen Zeit ist nicht zulässig.
- * Es ist am Segelflugzeug die für den Flugzeugschlepp zugelassene Kupplung zu verwenden.

Während der Erprobung wurden die gängigsten Segelflugzeugtypen (Einsitzer bis 370 kg, mit und ohne Wasserballast) ohne Einschränkung der Betriebsgrenzen geschleppt. Der Pilot muß aber auf jeden Fall überprüfen, ob das jeweilige zu schleppende Segelflugzeug innerhalb der gültigen Betriebsgrenzen (Schleppflugzeug und Segelflugzeug) geschleppt werden kann.

2.14.2. Bannerschlepp

- * Bei Bannerschlepp ist der Widerstand des Banners maßgeblich. Die Zugkraft des Banners darf bei einer Fluggeschwindigkeit von 135 km/h einen Wert von 70 daN nicht überschreiten. Liegen keine Widerstandsdaten über das zu schleppende Banner vor, so ist für dieses Banner eine mit der zuständigen Behörde abgesprochene Erprobung durchzuführen.

ANMERKUNG

Widerstandsarme Flächenbanner bis 40 m² wurden erprobt.

- I * Der Start mit Banner ist nicht zulässig.

Dok. Nr.	Ausgabe	Rev. Nr.	Datum	Bezug	Seite
3.01.02	1994-05-19	2	2001-10-24		9 - 1 - 9

ABSCHNITT 3 NOTVERFAHREN

3.7. MOTORSTÖRUNG

- * Bei Motorstörung im Schleppflug durch Zeichen oder Funk den Segelflugzeugführer zum Ausklinken auffordern oder das Schleppseil ausklinken.
- * Im weiteren die im "Flughandbuch für den Motorsegler HK 36 R SUPER DIMONA" angegebenen Notverfahren anwenden.

3.9. SONSTIGE NOTFÄLLE

3.9.1. Abnormale Lage des geschleppten Segelflugzeugs

- * Ist durch eine abnormale Lage des geschleppten Segelflugzeugs die Steuerbarkeit nicht mehr gewährleistet, so ist unverzüglich das Schleppseil auszuklinken.
- * Befindet sich das Segelflugzeug eindeutig außerhalb eines 60°-Kegels hinter dem Schleppflugzeug (d.h. Winkel zwischen Seil und Längsachse des Schleppflugzeugs > 30°), so ist unverzüglich das Schleppseil auszuklinken.

WARNUNG

Die kritischste Fluglage ist im allgemeinen die Übersteigung des Schleppflugzeugs durch das Segelflugzeug in der Start- und Steigflugphase, speziell bei F-Schlepps mit Schwerpunktkupplung (sofern zugelassen).

Dok. Nr.	Ausgabe	Rev. Nr.	Datum	Bezug	Seite
3.01.02	1994-05-19	2	2001-10-24		9 - 1 - 10

3.10. VERSAGEN DER AUSKLINKVORRICHTUNG AM SEGELFLUGZEUG

Landungen im Schleppzug sind möglich, wenn das Segelflugzeug die Bremsklappen ganz ausfährt und der Sinkwinkel durch die Leistungseinstellung des Schleppflugzeugs gesteuert wird.

WARNUNG

Während des Schlepps dürfen die Bremsklappen des Schleppflugzeugs nicht betätigt werden.

3.11. BANNER HÄNGT AM FAHRWERK ODER LÄSST SICH NICHT ABWERFEN

- * Nach Möglichkeit durch Bodenpersonal feststellen lassen, wo das Banner am Flugzeug hängt.
- * Flugzeug mit erhöhter Anfluggeschwindigkeit auf Asphalt- oder Betonpiste landen.

WICHTIGER HINWEIS

Auf ein Ausbrechen des Flugzeugs gefaßt sein, um gegensteuern zu können!

Dok. Nr.	Ausgabe	Rev. Nr.	Datum	Bezug	Seite
3.01.02	1994-05-19	2	2001-10-24		9 - 1 - 11

ABSCHNITT 4 NORMALE BETRIEBSVERFAHREN

4.3. TÄGLICHE KONTROLLE

- * Schleppkupplung und Ausklinkmechanismus auf Verschmutzung und Funktion überprüfen (Ausklinkprobe). Kontrolle der Schleppseil-Vorwarnleuchte (wenn vorhanden).
- * Kontrolle des Schleppseiles, der Anschlußringe und der Sollbruchstelle auf Verschleiß, Beschädigung und richtige Ausführung.
- * Rückspiegel montiert?

4.5. NORMALVERFAHREN UND EMPFOHLENE GESCHWINDIGKEITEN

4.5.2. Start und Steigflug

(a) Flugzeugschlepp

WICHTIGER HINWEIS

In der Beschleunigungsphase ist darauf zu achten, daß zuerst das Segelflugzeug abhebt und daß in Bodennähe die Mindest-Schleppgeschwindigkeit erreicht wird.

Die normale Fluggeschwindigkeit im Schlepp ist 105 km/h (57 kts. / 65 mph). Wenn durch die Bauart des Segelflugzeuges eine geringere Fluggeschwindigkeit notwendig ist, kann die Fluggeschwindigkeit bis auf die Mindestgeschwindigkeit im Flugzeugschlepp reduziert werden. Beim Schlepp von Segelflugzeugen mit hoher Flächenbelastung und/oder in turbulenter Luft sind Schleppgeschwindigkeiten bis 120 km/h (65 kts. / 75 mph) zu empfehlen.

Dok. Nr.	Ausgabe	Rev. Nr.	Datum	Bezug	Seite
3.01.02	1994-05-19	2	2001-10-24		9 - 1 - 12

WICHTIGER HINWEIS

Bei Schleppgeschwindigkeiten unter 105 km/h (57 kts. / 65 mph) ist auf die Einhaltung der zulässigen Motortemperaturen besonders zu achten.

(b) Bannerschlepp

- I Nach Aufnahme des Banners steigen bis zur Sicherheitshöhe mit mindestens 90 km/h (49 kts. / 56 mph).
- I
- I Nach dem Erreichen der Sicherheitshöhe ist die elektrische Kraftstoffpumpe auszuschalten.

4.5.3. Reise-/Überlandflug

- I Der Reiseflug erfolgt mit Leistung je nach Bedarf.
- I
- I

WICHTIGER HINWEIS

Motortemperaturen überwachen!

4.5.5. Landeanflug und Landung

Vor der Landung soll das Schleppseil bzw. das Banner abgeworfen und das Ausklinken (durch die gelbe Vorwarnleuchte, falls vorhanden) überprüft werden. Landungen mit Schleppseil sind nur bei absolut hindernisfreiem Anflug mit erhöhter Anfluggeschwindigkeit möglich.

- I Landungen mit Banner sind nicht vorgesehen.

Dok. Nr.	Ausgabe	Rev. Nr.	Datum	Bezug	Seite
3.01.02	1994-05-19	2	2001-10-24		9 - 1 - 13

4.5.12. Aufnahme des Banners

WICHTIGER HINWEIS

Über eine hinreichende Länge vor und hinter der Aufspannvorrichtung ist die Bodenbeschaffenheit auf Löcher, Drähte, Dehnungsfugen, Grasbüschel oder anderen Bewuchs, bei dem ein Verhaken des Fanghakens denkbar sein könnte, zu prüfen. Wenn vom Bannerhersteller nicht anders angegeben, ist das Banner entgegen der Anflugrichtung auf der Abflugseite vor der Aufspannvorrichtung auszulegen. Die Aufnahme des Banners erfolgt im Flug. Der Start erfolgt mit eingehängtem Fangseil, das hinter dem Flugzeug nachgezogen wird. Hierzu ist ein geeigneter Haken zu verwenden (zurückgebogene Enden, siehe Ausrüstungsliste), um ein Einhaken im Boden zu vermeiden.

- I Der Anflug zur Banneraufnahme muß hinreichend hoch und hindernisfrei erfolgen, um ein Festhaken des Fanghakens zu vermeiden. Es dürfen dabei keine Personen oder Sachen gefährdet werden.

- I Die Höhe über der Aufspannvorrichtung ist so zu wählen, daß der Fanghaken gerade nicht den Boden berührt. Dies Bedarf einiger Übung und gelingt am besten mit Hilfe eines Einweisers, welcher in sicherer Entfernung neben der Aufspannvorrichtung am Boden steht.

WICHTIGER HINWEIS

Nicht zu tief anfliegen!

- I Die Bedingungen für die Aufnahme eines Banners sind folgende:

- I elektrische Kraftstoffpumpe: einschalten
- I Kühlluftklappe: offen
- I Propeller: höchste Drehzahl
- I Anfluggeschwindigkeiten: min. 100 km/h (54 kts. / 62 mph)
max. 135 km/h (72 kts. / 84 mph)
- I Ladedruck: nach Bedarf, nach Aufnahme des Banners Leistung:
voll

Dok. Nr.	Ausgabe	Rev. Nr.	Datum	Bezug	Seite
3.01.02	1994-05-19	2	2001-10-24		9 - 1 - 14

ABSCHNITT 5

LEISTUNGEN

5.2. ACG-ANERKANNTE DATEN

5.2.3. Startstrecken

Die angegebenen Werte beinhalten keinen Sicherheitszuschlag. Sie wurden unter folgenden Bedingungen ermittelt:

- maximale Startleistung
- Abflugmasse der HK 36 R SUPER DIMONA: 720 kg
- Abflugmasse des Segelflugzeugs: 370 kg
- Propellereinstellung: START
- Abhebegeschwindigkeit ≈ 90 km/h (49 kts. / 56 mph)
- Steigfluggeschwindigkeit ≈ 97 km/h (52 kts. / 60 mph)
- ebene Startstrecke, kurzer und trockener Rasen
- keine Seitenwindkomponente
- gleichmäßiger Wind

WICHTIGER HINWEIS

Für einen sicheren Start muß die verfügbare Startbahnlänge mindestens dem Wert der Startstrecke über das 15 m (50 ft) hohe Hindernis entsprechen.

WARNUNG

Unter ungünstigen Bedingungen wie zum Beispiel: hohes Gras, weicher oder unebener Boden, Seiten- oder böiger Wind, bzw. bei nassen oder verschmutzten Flügeln, insbesondere auch am Segelflugzeug, kann sich die Startstrecke erheblich verlängern. Bei sehr ungünstigen Bedingungen kann ein sicherer Start unmöglich werden.

Dok. Nr.	Ausgabe	Rev. Nr.	Datum	Bezug	Seite
3.01.02	1994-05-19	2	2001-10-24		9 - 1 - 15

Die Startstrecke des Schleppzugs ist der folgenden Tabelle zu entnehmen:

s_1 : Startrollstrecke

s_2 : Startstrecke über ein 15 m (50 ft) hohes Hindernis

Gegenwindkomponente [kts.]	OAT [°C]	Druckhöhe über Meeresniveau [m] / QFE [hPa]							
		0 / 1013		400 / 966		800 / 921		1200 / 877	
		s_1 [m]	s_2 [m]	s_1 [m]	s_2 [m]	s_1 [m]	s_2 [m]	s_1 [m]	s_2 [m]
0	0	232	495	262	553	297	618	338	695
	15	265	560	302	626	342	702	391	792
	30	304	631	345	708	394	796	450	900
5	0	181	417	206	466	235	524	270	591
	15	209	474	239	530	273	598	313	675
	30	240	535	275	602	316	679	364	770

5.3. ZUSÄTZLICHE INFORMATIONEN

5.3.5. Steigleistung

Die maximale Steiggeschwindigkeit mit einem Segelflugzeug mit einer Masse von 370 kg beträgt 2,3 m/s (420 ft./min) in Meereshöhe unter Standardatmosphärenbedingungen.

- Die maximale Steiggeschwindigkeit mit einem Banner gemäß 2.14.2. beträgt 3,05 m/s (600 ft./min)
- bei 105 km/h (57 kts. / 65 mph) in Meereshöhe unter Standardatmosphärenbedingungen.

5.3.7. Verbrauch, Reisegeschwindigkeit, Höchstflughöhe, Reichweite

- Es gelten die angegebenen Verbräuche und Höchstflughöhen gemäß Hauptteil des Flughandbuchs. Die Reisegeschwindigkeit und Reichweite sind, abhängig vom Typ des Segelflugzeuges bzw. von der Bannergröße, erheblich geringer.

Dok. Nr.	Ausgabe	Rev. Nr.	Datum	Bezug	Seite
3.01.02	1994-05-19	2	2001-10-24		9 - 1 - 16

ABSCHNITT 6

BELADEPLAN UND SCHWERPUNKTLAGE / AUSRÜSTUNGSLISTE

6.1. EINFÜHRUNG

Für die Verwendung als Schleppflugzeug gelten die Flug- und Leermassenschwerpunktlagen unverändert. Für die Zuladung gelten die Einschränkungen nach 2.6. und 2.10. dieser Ergänzung.

6.9. AUSRÜSTUNGSLISTE

(a) Zusatzausrüstung für Flugzeugschlepp

- 1 Tost Flugzeugschleppkupplung E 85
- 1 Schleppkupplungsbeschlag, Zeich. Nr. 820-2550-00-00, Bl. 2
- 1 Ausklinkvorrichtung
- 1 Vorwarnleuchte für Schleppseil (Farbe gelb), falls von der zuständigen Behörde vorgeschrieben.

Dok. Nr.	Ausgabe	Rev. Nr.	Datum	Bezug	Seite
3.01.02	1994-05-19	2	2001-10-24		9 - 1 - 17

ANMERKUNG

Folgende Ausrüstungsgegenstände werden bei der Schwerpunktbestimmung nicht berücksichtigt, sind aber erforderlich für den:

Flugzeugschlepp:

- 1 Schleppseil (zwischen 30 m und 55 m lang) ¹⁾
- 1 Anschlußringpaar nach LN 65091
- 1 Sollbruchstelle schleppflugzeugseitig:
Bruchlast 300 daN (grün)
- 1 Rückspiegel

wenn vom Segelflugzeughersteller oder von der Luftfahrtbehörde gefordert:

- 1 Sollbruchstelle segelflugzeugseitig: Bruchlast laut jeweiliger Forderung

Bannerschlepp:

- 1 Fangseil (ca. 35 m lang)
- 1 Fanghaken mit zurückgebogenen Enden (Holland Aviation, Part No. 1607)
- 1 Anschlußringpaar nach LN 65091
- 1 Rückspiegel
- 1 Sollbruchstelle schleppflugzeugseitig:
Bruchlast 300 daN (grün)
- 1 geeignete Aufspannvorrichtung am Boden

ANMERKUNG

Die jeweiligen nationalen Forderungen in bezug auf Verwendung, Zulassung und Eignung des Banners sind zu beachten.

WICHTIGER HINWEIS

Der Pilot muß unbedingt darauf achten, daß die richtige Sollbruchstelle (s.o.) im Schleppseil eingebaut ist, da andernfalls die Struktur überlastet werden kann.

¹⁾ Auszug aus dem Entwurf der Lufttüchtigkeitsforderungen für den Schleppflug:
2.8. Schleppseil und Sollbruchstelle
Es dürfen nur Kunststoffseile verwendet werden, z.B. Polyamid-, Polyester, Polypropylen u.s.w. nach Luftfahrtnormen, DIN-Normen oder Werks-Normen, wenn diese Normen (Spezifikationen) ausreichende Angaben enthalten und die Lieferung in gleichbleibender Qualität sicherstellen. Die Seilverbindungen sollen durch einen geeigneten Überzug gegen Verschleiß geschützt sein.
[...] Die Dehnung des Schleppseiles soll bei der zulässigen Seillast 30 % nicht übersteigen.
Der Halter des Schleppflugzeuges ist für Auswahl, Verwendung und Wartung des Schleppseiles verantwortlich.

Dok. Nr.	Ausgabe	Rev. Nr.	Datum	Bezug	Seite
3.01.02	1994-05-19	2	2001-10-24		9 - 1 - 18

ABSCHNITT 7

BESCHREIBUNG DES MOTORSEGLERS UND SEINER SYSTEME UND ANLAGEN

7.8. COCKPIT

Der Ausklinkhebel für die Schleppkupplung ist gelb und befindet sich rechts neben den Triebwerksbedienhebeln. Er soll ca. 10 mm Totgang haben. Das Seil wird durch Ziehen ausgeklinkt.

Im Instrumentenbrett befindet sich eine Vorwarnleuchte (falls erforderlich), welche leuchtet, wenn ein Schleppseil eingeklinkt ist.

7.14. HINWEISSCHILDER / BESCHRIFTUNGEN

Folgende Hinweisschilder sind bei Verwendung der HK 36 R SUPER DIMONA als Schleppflugzeug zusätzlich angebracht:

Hinweisschild	Ort	Bemerkung
Schleppseil	neben der Vorwarnleuchte für das Schleppseil	nur falls Vorwarnleuchte erforderlich
Schleppkupplung	auf dem Ausklinkhebel	
Bruchlast der Sollbruchstelle: 300 daN	auf dem Kupplungsträger der Schleppkupplung	

Dok. Nr.	Ausgabe	Rev. Nr.	Datum	Bezug	Seite
3.01.02	1994-05-19	2	2001-10-24		9 - 1 - 19

ABSCHNITT 8

HANDHABUNG, INSTANDHALTUNG UND WARTUNG

8.2. WARTUNGSINTERVALLE FÜR DEN MOTORSEGLER

8.2.1. Wartungsintervalle für die Schleppkupplung

Im Rahmen der 100 h-Kontrolle des Flugzeugs muß die Kupplung gereinigt und geschmiert und auf Funktion überprüft werden. Werden Mängel bei der 100 h-Kontrolle festgestellt, ist sie auszubauen und dem Hersteller zur Grundüberholung zu schicken, spätestens aber nach Erreichen von 2000 Starts im Schleppbetrieb.

Dok. Nr.	Ausgabe	Rev. Nr.	Datum	Bezug	Seite
3.01.02	1994-05-19	2	2001-10-24		9 - 1 - 20

ERGÄNZUNG 2

für das Flughandbuch

des Motorseglers

HK 36 / HK 36 R
SUPER DIMONA

Einzelradbremssystem

Ausgabedatum: 29. August 1994

0.2. VERZEICHNIS DER SEITEN

Abschnitt	Seite	Datum
0	9-2-1	94-08-29
	9-2-2	94-08-29
	9-2-3	94-08-29
1	9-2-4	94-08-29
2	ACG-anerk. 9-2-4	94-08-29
3	ACG-anerk. 9-2-4	94-08-29
4	ACG-anerk. 9-2-5	94-08-29
5	9-2-5	94-08-29
6	9-2-6	94-08-29
7	9-2-7	94-08-29
8	9-2-8	94-08-29

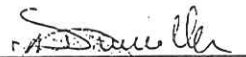
Die durch "ACG-anerk." gekennzeichneten Seiten sind anerkannt durch:

Behörde:

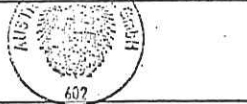
AUSTRO CONTROL (ACG)

Anerkannt durch
Luftfahrt-Bundesamt

Unterschrift:



Stempel:



Anerkennungsdatum:

16.11.1994

02. MRZ. 1995

Der Motorsegler darf nur in Übereinstimmung mit den Anweisungen und festgelegten Betriebsgrenzen dieses Flughandbuchs betrieben werden.

02. MRZ. 1995
Anerkannt durch
Luftfahrt-Bundesamt

Änd. Nr.	Datum	Bezug	Datum	Seite
			1994-08-29	9-2-2

0.3 INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
<u>1. ALLGEMEINES</u>	
1.1. EINFÜHRUNG	9-2-4
1.5. BESCHREIBUNG UND TECHNISCHE DATEN	9-2-4
<u>2. BETRIEBSGRENZEN</u>	
2.14. BETRIEBSGRENZEN	9-2-4
<u>3. NOTVERFAHREN</u>	
3.9. SONSTIGE NOTFÄLLE	9-2-4
<u>4. NORMALE BETRIEBSVERFAHREN</u>	
4.5. NORMALVERFAHREN	
4.5.1. Hinweise für das Rollen	9-2-5
<u>5. LEISTUNGEN</u>	
Bewußt freigelassen	
<u>6. BELADEPLAN UND SCHWERPUNKTLAGE / AUSRÜSTUNGSLISTE</u>	
6.9. AUSRÜSTUNGSLISTE	9-2-6
<u>7. BESCHREIBUNG DES MOTORSEGLERS UND SEINER SYSTEME UND ANLAGEN</u>	
7.5. FAHRWERK	9-2-7
7.14. HINWEISSCHILDER / BESCHRIFTUNGEN	9-2-7
<u>8. HANDHABUNG, INSTANDHALTUNG UND WARTUNG</u>	
8.2. WARTUNGSINTERVALLE FÜR DEN MOTORSEGLER	
8.2.1. Wartungsintervalle für das Einzelradbremssystem	9-2-8

02. MRZ. 1995
Anerkannt durch
Luftfahrt-Bundesamt

Änd. Nr.	Datum	Bezug	Datum	Seite
			1994-08-29	9-2-3

1. ALLGEMEINES

1.1. EINFÜHRUNG

Die vorliegenden Seiten dienen als Ergänzung 2 zum "Flughandbuch für den Motorsegler HK 36 R SUPER DIMONA" und gelten nur für den Betrieb des Flugzeugs mit Einzelradbremssystem.

1.5. BESCHREIBUNG UND TECHNISCHE DATEN

Das Einzelradbremssystem ist als Lenkhilfe für das Rollen am Boden konzipiert.

Bedient wird das System über einen EIN/AUS-Schalter, Positionsgebereinheit (mit Seitenruder gekoppelt) und dem normalen Bremsklappenhebel. Es ermöglicht über Absperrventile das einzelne Bremsen der Haupträder. Dadurch kann der Kurvenradius des Flugzeugs am Boden erheblich verringert werden.

2. BETRIEBSGRENZEN

2.14. BETRIEBSGRENZEN

Das Einzelradbremssystem darf nur zum Rollen am Boden aktiviert werden.

WICHTIGER HINWEIS

Während Start, Flug und Landung muß das System abgeschaltet sein!

3. NOTVERFAHREN

3.9. SONSTIGE NOTFÄLLE

Wird ein ungewöhnliches Betriebsverhalten festgestellt, muß das System abgeschaltet werden. Das normale Bremssystem steht weiterhin zur Verfügung.

02. MRZ. 1995
Anerkannt durch
Luftfahrt-Bundesamt

Änd. Nr.	Datum	Bezug	Datum	Seite
			1994-08-29	9-2-4 ACG-anerk.

4. NORMALE BETRIEBSVERFAHREN

4.5. NORMALVERFAHREN

4.5.1. Hinweise für das Rollen

Wird bei eingeschaltetem System das Seitenruderpedal ganz durchgetreten, wird über eine Positionsgebereinheit die Bremsleitung zum kurvenäußeren Rad abgesperrt, so daß das kurveninnere Rad über die Betätigung des Bremsklappenhebels einzeln abgebremst werden kann.

Dazu ist wie folgt zu verfahren:

- Einzelradbremssystem-EIN/AUS-Schalter an der Schalterleiste auf "EIN" (die gelbe Kontrollleuchte "EIN" muß aufleuchten)
- Seitenruder voll betätigen
- durch Ziehen des Bremsklappenhebels das kurveninnere Rad abbrem sen
- nach Bedarf Motordrehzahl erhöhen
- Nach Beendigung des Kurvenrollens Einzelradbremssystem-EIN/AUS-Schalter auf "AUS" stellen.

Vor dem Start:

- Kontrolle ob das Einzelradbremssystem ausgeschaltet ist.

5. LEISTUNGEN

Bewußt freigelassen

02. MRZ. 1995

Anerkannt durch
Luftfahrt-Bundesamt



Änd. Nr.	Datum	Bezug	Datum	Seite
			1994-08-29	9-2-5 ACG-anerk.

6. BELADEPLAN UND SCHWERPUNKTLAGE /
AUSRÜSTUNGSLISTE

6.9. AUSRÜSTUNGSLISTE

Zusatzausrüstung für Einzelradbremssystem

- 1 Einzelradbremssystem-Ein/Aus-Schalter
- 1 Kontrollleuchte
- 1 Sicherung
- 1 Positionsgeber
- 2 Absperrventile

02. MRZ. 1995

Anerkannt durch
Luftfahrt-Bundesamt



Änd. Nr.	Datum	Bezug	Datum	Seite
			1994-08-29	9-2-6

7. BESCHREIBUNG DES MOTORSEGLERS UND SEINER SYSTEME UND ANLAGEN

7.5. FAHRWERK

Einzelradbremssystem

In beide zum Hauptfahrwerk führende Bremsleitungen ist je ein elektrisch gesteuertes Ventil eingebaut. Diese Ventile werden bei eingeschaltetem System durch mit den Seitenruderpedalen gekoppelte Schalter angesteuert. Dadurch wird das zum jeweils kurvenäußere Rad gehörende Ventil geschlossen, wodurch beim Betätigen des Bremsklappenhebels nur das kurveninnere Rad gebremst wird.

7.14. HINWEISSCHILDER / BESCHRIFTUNGEN

Folgende Schilder sind bei Verwendung des Einzelradbremssystems zusätzlich angebracht:

zwischen EIN/AUS-Schalter, Sicherung und Kontrollampe des Einzelradbremssystems:

Einzel-
radbremse

Auf dem linken Instrumentenbrett:

Das Einzelradbremssystem
darf nur am Boden zum
Roller eingeschaltet werden.

02. MRZ. 1995

Angekannt durch
Luftfahrt-Bundesamt



Änd. Nr.	Datum	Bezug	Datum	Seite
			1994-08-29	9-2-7

8. HANDHABUNG, INSTANDHALTUNG UND WARTUNG

8.2. WARTUNGSINTERVALLE FÜR DEN MOTORSEGLER

8.2.1. Wartungsintervalle für das Einzelradbremssystem

Die Inspektion des Systems und die Überprüfung auf Funktion ist gemeinsam mit der 100 h - Kontrolle durchzuführen.

02. MRZ. 1995

Angekannt durch
Luftfahrt-Bundesamt



Änd. Nr.	Datum	Bezug	Datum	Seite
			1994-08-29	9-2-8