

Verzeichnis der Seiten

Blatt	Ausgabe	Ersetzt durch Ausgabe / TM	Ersetzt durch Ausgabe / TM	Ersetzt durch Ausgabe / TM	Ersetzt durch Ausgabe / TM	Ersetzt durch Ausgabe / TM
0.1	01.03.78					
0.2	01.03.78					
0.3	01.03.78					
0.4	01.03.78					
0.5	01.03.78	01.12.79/3016/21	04.05.81 / 3025a	Juli 2001/ 3050	Sept.2010/3054	Mai 2011/3054 Rev. 1
0.6	-	01.12.79/3016/21	04.05.81 / 3025a	Juli 2001/ 3050	Sept.2010/3054	Mai 2011/3054 Rev. 1
1.1	01.03.78					
1.2	01.03.78					
1.3	01.03.78	01.04.78				
1.4	01.03.78					
1.5	01.03.78					
1.6	01.03.78					
1.7	01.03.78					
1.8	01.03.78					
1.9	01.03.78					
	---	Mrz. 98 / 3049				
2.1	03.12.76					
2.2	03.12.76	Sept.2010 / 3054	Mai 2011/3054 Rev. 1			
2.3	03.12.76					
3.1	03.12.76					
3.2	03.12.76					

Verzeichnis der Seiten

Blatt	Ausgabe	Ersetzt durch Ausgabe / TM	Ersetzt durch Ausgabe / TM	Ersetzt durch Ausgabe / TM	Ersetzt durch Ausgabe / TM	Ersetzt durch Ausgabe / TM
3.3	01.03.78	Sept.2010 / 3054	Mai 2011/3054 Rev. 1			
3.4	01.03.78 oder 04.05.81 / 3025a					
3.5	01.03.78 oder 04.05.81 / 3025a					
3.5.1	Wahlweise 01.12.79 /3016. Entfällt bei 3021					
3.5.2	Wahlweise 21.10.80 /3021					
3.6	01.03.78					
3.7	01.03.78	01.12.79/3016/21	Juli 2001 / 3050			
3.7.1	---	01.12.79/3016/21	Juli 2001 / 3050			
3.8	01.03.78					
3.9	01.03.78					
3.10	01.03.78					

Schnellflugbegrenzung

Deuten alle Anzeichen darauf hin, dass z.B.: beim Unterfliegen großer Wolkenbänke oder im Blindflug in einer Wolke bei starker Turbulenz die gewünschte Fluggeschwindigkeit überschritten werden wird, dann sind möglichst noch vor 190km/h die Bremsklappen vorsichtig auszufahren.

Sie können in Notfällen auch bei 270km/h ausgefahren werden. Jedoch ist dabei zu beachten, dass die Wölbklappen nicht auf der +10°-Stellung stehen, da sich sonst die Bremsklappen nach dem Entriegeln zu schnell öffnen und unangenehme negative Beschleunigungen bewirken.

Erst bei Geschwindigkeiten unter 220 km/h lassen sich die Bremsklappen wieder einfahren.

Beim Flug mit ausgefahrenen Bremsklappen (z.B.: Abstieg aus großen Höhen nach Wellenflügen) wegen der möglichen starken Turbulenz 190 km/h nicht überschreiten.

Haubennotabwurf

Roten Griff rechts am Instrumentenbrett ziehen, so dass sich die Haube von der vorderen Haubenhalterung löst. Dann mit beiden Händen gleichzeitig die beiden seitlichen Haubenverriegelungen öffnen. Die beiden Schritte sind auch in umgekehrter Reihenfolge möglich. Dann die Haube nach oben wegdrücken.

Wenn TM 3054 durchgeführt wurde:

Mit beiden Händen gleichzeitig die beiden seitlichen Haubenverriegelungen öffnen. Roten Griff rechts am Instrumentenbrett ziehen, bis sich die vordere Haubenhalterung löst.

Eine Feder am Haubenaufsteller drückt die Haube vorne hoch.

Nur falls sich die Haube nicht von selbst vom Rumpf löst, die Haube mit beiden Händen nach oben wegdrücken.

Die LS- Klinke (Rögerhaken) am hinteren Haubenrand greift in eine Feder am Rumpf und wirkt so als Drehpunkt zum sicheren Lösen der Haube vom Rumpf.

Kontrollen vor dem Flugbetrieb

1. **Entwässerungslöcher** auf Durchgang prüfen, dabei **Dichtheit** des Wasserballastsystems feststellen.
2. **Druckentnahmestellen** für Statischen Druck, Gesamtdruck und Kompensationsdüse auf Verschmutzung prüfen.
3. **Luftdruck**-Kontroller Rad: 3.5 bar, Spornrad 2.5 bar
4. Funktion der **Radbremse** prüfen.
5. Funktion der **Schleppkupplung** prüfen.
6. Funktion des **Hauben-Notabwurfs** prüfen (nicht jedes Mal, aber mindestens alle 3 Monate prüfen):
 - a) „Pilot“ im Sitz, beide Haubenverschlussgriffe in Stellung offen. Ein Helfer am vorderen Haubenrand, um die Haube abzuheben.
Nach Betätigung des Haubennotabwurfs muss die Haubenverriegelung vorne frei beweglich sein.
Wenn TM3054 durchgeführt wurde: Die Haube muss durch die eingebaute Feder ca. 60 mm hochgehoben werden.
 - b) Nach Ziehen des Notabwurfgriffes drückt der „Pilot“ die Haube am hinteren Ende hoch, bis sich die Klinke (Rögerhaken) aus der Feder am Rumpf löst.
 - c) Der „Pilot“ drückt die Haube hinten ganz hoch, wobei der Helfer das vordere Ende der Haube hält.

Wichtiger Hinweis*: Der Helfer darf die Haube nicht zu hoch anheben, sonst wird die Feder der LS- Klinke (Rögerhaken) am Rumpf unzulässig verformt.

Anmerkung: b) und „Wichtiger Hinweis*“ gelten nur, wenn die TM3054 LS- Klinke (Rögerhaken) durchgeführt wurde.

Wiederaufsetzen der Haube:

2 Personen werden benötigt.

- a) Den Haubenaufsteller in Stellung „Haube geöffnet“ hochziehen.
- b) Eine Person (an der Rumpfspitze) hält mit einer Hand die Notabwurfverriegelung in geöffneter Stellung (im Uhrzeigersinn drehen) und setzt mit der anderen Hand die Haube auf den Haubenaufsteller. Die hintere Person hält die Haube so hoch, dass sie auf den Haubenaufsteller passt.

Wenn TM3054 durchgeführt wurde: Die an der Haube befestigte Feder in den am Haubenaufsteller befestigten Ring einführen. Beim Herunterdrücken der Haube darauf achten, dass die Feder nicht ausbeult.

- c) Die vordere Person dreht den Verriegelungshebel im Gegenuhrzeigersinn bis zum Anschlag und verriegelt damit die Haube.
7. **Beladungskontrolle** (Mindest- und Höchstzuladung, Trimmgewichte, Batterieposition)
 8. Funktionskontrolle der **Instrumentierung** einschließlich der **Funkanlage**.
 9. Einstellen von Rückenlehne, Nackenstütze und **Pedalen**.
 10. Überprüfen der **Bordpapiere** (Bordbuch, Flughandbuch etc.)
 11. Startcheck nach der **Checkliste** unter der Instrumenten-Abdeckung.