

Rolladen Schneider

Abt. Segelflugzeugbau

Flughandbuch

LS3

Deckblatt

Blatt 0.1

Ausgabe Dezember 1976

F L U G H A N D B U C H

=====

Für das Segelflugzeugmuster LS3

=====
Dieses Flughandbuch ist stets an Bord mitzuführen
=====

Es gehört zum Segelflugzeug LS3, Kenzeichen:..... Werknummer:.....

Hersteller: Rolladen Schneider, Abt. Segelflugzeugbau, Mühlstr.10,
6073 Egelsbach.

Halter:

Als Betriebsanweisung gem. §12(1)2. LuftGerPO anerkannt.

Leuck

Ausgabe 3.12.76

Inhaltsverzeichnis

	Blatt
Deckblatt.....	0.1
Inhaltsverzeichnis.....	0.2 bis 0,4
Blätterverzeichnis.....	0.5 bis 0.6
<u>Betriebsgrenzen</u>	1.
Festigkeit.....	1.1
Höchstzulässige Fluggeschwindigkeiten.....	1.2
Fahrtmesserfarbmarkierung.....	1.3
Gewichte.....	1.4
Schwerpunktsbereich im Flug.....	1.4
Beladeplan für die Zuladung.....	1.5
Beladeplan für Wasserballast	1.6
Beladung des Stauraumes.....	1.7
Austrimmen von zu leichten Piloten.....	1.7
Reifendruck.....	1.7
Sichere Abfanglastvielfache.....	1.8

Ausgabe 3.12.76

Inhaltsverzeichnis (forts.)

	Blatt
Sichtflug.....	1.9
Wolkenflug.....	1.9
Mindestausrüstung.....	1,9
Sollbruchstellen.....	1.9
<u>Notverfahren</u>	2.
Überzogener Flugzustand.....	2.1
Trudeln.....	2.1
Schnellflugbegrenzung.....	2.2
Haubennotabwurf.....	2.2
Regen.....	2.3
Vereisung.....	2.3
Landung auf dem Wasser.....	2.3

Ausgabe: 26.4.77

	Blatt
<u>Normalverfahren</u>	3.
Montage.....	3.1 bis 3.2
Demontage	3.2
Kontrollen vor dem Flugbetrieb	3.3
Kontrollen nach dem Flugbetrieb	3.4
Verstellen der Seitensteuerpedale	3.4
Verstellen der Rückenlehne	3.4
Verstellen der Nackenstütze	3.5
Fallschirmaufzugleine	3.5
Einziehfahrwerk	3.5
Radbremse	3.5
Wasserballast	3.6
Windenschlepp	3.7
Flugzeugschlepp	3.7
Freier Flug	3.8 bis 3.9
Wolkenflug	3.9
Höhenflug	3.10

Verzeichnis der Seiten

Blatt	Ausgabe	Ersetzt / TM	Ersetzt / TM	Ersetzt / TM	Ersetzt / TM	Ersetzt / TM
0.1	03.12.76					
0.2	03.12.76					
0.3	03.12.76					
0.4	03.12.76	26.04.77 / 3002				
0.5	03.12.76	26.04.77 / 3002	Juli 2001 / 3050			
0.6	---	Juli 2001 / 3050				
1.1	03.12.76					
1.2	03.12.76	26.04.77 / 3002				
1.3	03.12.76	01.10.82 / 3029				
1.4	03.12.76					
1.5	03.12.76					
1.6	03.12.76	26.04.77 / 3002				
1.7	03.12.76					
1.8	03.12.76					
1.9	03.12.76					
2.1	03.12.76	26.04.77 / 3002				
2.2	03.12.76					
2.3	03.12.76					
3.1	03.12.76					
3.2	03.12.76					
3.3	03.12.76					

Ausgabe: 3.12.76

Festigkeit

Das Segelflugzeug LS3 ist so konstruiert, daß bis zu einer Fluggeschwindigkeit von 190 km/h Belastungen durch starke Böen und Turbulenzen oder durch volle Ruderausschläge auftreten dürfen.

Ab 190 km/h bis 270 km/h sind starke Turbulenzen, Ruderausschläge größer als $1/3$ ihres Maximalausschlages und schnelle Wölbklappenbetätigung wegen der möglichen Überlastung der Flugzeugzelle zu vermeiden.

Dabei ist noch zu berücksichtigen, daß Böenbelastungen, Abfangbelastungen und Ruderbelastungen nicht gleichzeitig zusammentreffen dürfen.

Mit ausgefahrenen Bremsklappen sind Abfangbelastungen von mehr als "3g" und Fluggeschwindigkeiten größer als 190 km/h wegen der Gefahr zusätzlicher Böenbelastungen zu vermeiden.

Unter starker Turbulenz sind Luftbewegungen zu verstehen, wie sie z.B. in Wellenrotoren, Gewitterwolken, sichtbaren Windhosen und beim Überfliegen von Gebirgskämmen angetroffen werden können.

Ausgabe: 26.4.77

1. Höchstzulässige Fluggeschwindigkeit (Vom Fahrtmesser angezeigt)

in o bis 2000 m Höhe	270 km/h
in 3000 m Höhe	245 km/h
in 4000 m Höhe	221 km/h
in 6000 m Höhe	177 km/h
in 8000 m Höhe	143 km/h
in 10000 m Höhe	111 km/h

2. Manövergeschwindigkeit 190 km/h

3. Höchstgeschwindigkeit bei starker Turbulenz 190 km/h

im Windschlepp 130 km/h

im Flugzeugschlepp 190 km/h

bei Wölbklappenstellung von $+10^{\circ}$ bis 0° ... 190 km/h

bei Wölbklappenstellung ab 0° bis -7° 270 km/h

Anmerkung: Maßgebend ist immer die sich unter der Berücksichtigung der Flughöhe ergebende geringere Höchstgeschwindigkeit.

Ausgabe: 1.10.82

Bedeutung der Fahrtmesser-Farbmarkierung

Grüner Bereich (85 bis 190 km/h): Bei Fluggeschwindigkeiten über 85 km/h kann das Segelflugzeug nicht in den überzogenen Flugzustand geraten bei Höchstgewicht (472 kp) und bei ausgefahrenen Bremsklappen unabhängig von der Wölbklappenstellung.

Bei Fluggeschwindigkeiten unter 190 km/h kann das Segelflugzeug durch starke Turbulenzen oder Ruderausschläge nicht überlastet werden.

Gelber Bereich (190 bis 270 km/h): Bei Fluggeschwindigkeiten zwischen 190 bis 270 km/h kann das Segelflugzeug durch starke Turbulenzen oder durch Ruderausschläge überlastet werden.

Starke Turbulenz sind Luftbewegungen, wie sie z.B. in Wellenrotoren, Gewitterwolken, sichtbaren Windhosen und beim Überfliegen von Gebirgskämmen angetroffen werden können.

Daher sind in diesem Bereich starke Turbulenzen zu vermeiden und Ruderausschläge vorsichtig zu geben.

Roter Strich (270 km/h): Höchstzulässige Fluggeschwindigkeit.

Weißer Bereich(85 bis 190km/h): 85 km/h ist Mindestfluggeschwindigkeit im stetigen Geradeausflug bei 10° Wölbklappenstellung und Höchstgewicht (472 kp). 190 km/h ist Höchstzulässige Fluggeschwindigkeit für Wölbklappenstellungen von +10° bis 0°.

Gelbes Dreieck (90 km/h): Empfohlene Landeanfluggeschwindigkeit ohne Wasser

Ausgabe 3.12.76

Gewichte: Höchstgewicht..... 472 kp
Höchstgewicht der "Nichttragenden Teile.... 240 kp
Leergewicht ca. 270 kp
Zuladung = Pilot + Fallschirm

Beladung:

Schwerpunktsbereich im Fluge ohne Wasserballast

Größte Vorlage:..... 250 mm hinter Bezugsebene

Größte Rücklage.....400 mm hinter Bezugsebene

Bezugsebene: Flügelvorderkante an der Wurzelrippe
wenn Rumpftütenunterseite waagrecht.

Ausgabe 3.12.76

Beladeplan für Wasserballast (Höchstzulässiger Wasserballast)

(Fassungsvermögen der Tanks je Tank = 75 kp = 150 kp)

Zuladung (Pilot + Fallschirm) (kp)	Leergewicht (kp)										
	250	255	260	265	270	275	280	285	290	295	300
60				147	142	137	132	127	122	117	112
65			147	142	137	132	127	122	117	112	107
70		147	142	137	132	127	122	117	112	107	102
75	147	142	137	132	127	122	117	112	107	102	97
80	142	137	132	127	122	117	112	107	102	97	92
85	137	132	127	122	117	112	107	102	97	92	87
90	132	127	122	117	112	107	102	97	92	87	82
95	127	122	117	112	107	102	97	92	87	82	77
100	122	117	112	107	102	97	92	87	82	77	72
105	117	112	107	102	97	92	87	82	77	72	67
110	112	107	102	97	92	87	82	77	72	67	62

Anwendungsbeispiel: Leergewicht sei 280 kp, Pilot + Fallschirm sei 95 kp,
 dann Höchstzulässiger Wasserballast = 97 kp

Ausgabe 3.12.76

Beladung des Stauraumes

Beladung nur mit weichen, leichten Gegenständen, die bei negativen Beschleunigungen oder im Falle einer Bruchlandung den Piloten weder behindern noch verletzen können.

Installation von Batterien, Funkgeräten, Höhenschreibern usw. siehe
Wartungshandbuch.

Austrimmen von zu leichten Piloten

Trimmgewichte können vor den Pedalen auf eine Gewindestange gesteckt werden und mit einer Flügelmutter festgespannt werden. 1 Trimmgewicht (2,45 kp) ersetzt 5 kp fehlendes Pilotengewicht.

Reifendruck: 3 - 3,5 atü

Ausgabe 3.12.76

Kunstflug nicht erlaubtSichere Abfang-LastvielfacheBei 190 km/h 5,3 g positiv und 2,65 g negativBei 270 km/h 4,0 g positiv und 1,5 g negativ

Ausgabe 3.12.76

BetriebsartenSichtflug (VFR-Flug) ja

Wolkenflug ja, wenn auf Grund der vorhandenen Mindestausrüstung für Wolkenflug zugelassen. Im Prüfschein vom Prüfer vermerkt. Nur mit +10°-Wölbklappenstellung.

Mindestausrüstung für Sichtflug und für Wolkenflug ist im Wartungshandbuch vermerkt.

Sollbruchstelle für Windenschlepp und Flugzeugschlepp max. 600 kg

Ausgabe: 26.4.77

Überzogener Flugzustand (Sackflug)

Beim Übergang in den Sackflug beginnt ein leichtes Leitwerksschütteln. Die Querruderwirksamkeit ist um ca. 50% vermindert und die Sinkgeschwindigkeit nimmt deutlich zu.

Beenden des Sackfluges durch "Nachdrücken" des Höhensteuers.

Trudeln

Wird im Sackflug der Anstellwinkel durch weiteres "Ziehen" deutlich erhöht, dann kann je nach Schwerpunktlage "Trudeln" die Folge eines einseitigen Abkippens über einen Flügel sein.

Beenden des Trudelns: Seitenruder kräftig gegen die Trudelrichtung austreten, bis die Drehung aufhört, dann vorsichtig abfangen.

Achtung: Während des Trudelns wie auch im Slip ist das Seitenruder ausgeweht, d.h.: das Seitenruder bleibt ohne Zutun des Piloten in Trudelrichtung ausgeschlagen.

Beenden des Abschmirvorganges: wie Beenden des Trudelns.

Höhenverlust beim Trudelausleiten: ca. 50 m

Ausgabe: 3.12.76

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 190 km/h die Bremsklappen vorsichtig auszufahren.

Sie können in Notfällen auch bei 270 km/h ausgefahren werden. Jedoch ist dabei zu beachten, daß die Wölbklappen nicht auf der 10^o-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 bis zum Anschlag ziehen und wieder loslassen, dann gleichzeitig mit beiden Händen die seitlichen Haubenverriegelungen öffnen und die Haube wegdrücken.

Ausgabe 3.12.76

Regen

Bei Regen mit starker Verminderung der Flugleistungen rechnen und im Landeanflug eine um mindestens 10 km/h höhere als übliche Landeanflug-Geschwindigkeit einhalten. Zur besseren Sicht Haubenfenster ganz öffnen.

Vereisung

Wasserballast schon vor der Vereisungsgefahr ablassen, um zusätzlich Vereisung des Rumpfes und Leitwerks durch anfrierendes Wasserballastwasser und einseitiges Entleeren der Wassersäcke zu vermeiden.

Bei Vereisungsgefahr von außen Rudergängigkeit durch fortgesetztes Bewegen aller Ruder erhalten. Zur besseren Sicht Haubenfenster öffnen.

Landung auf Wasser

Am Punkt Position Haube abwerfen und Fallschirm vom Gurtzeug lösen, Aufsetzen mit möglichst geringer Geschwindigkeit und eingezogenem Fahrwerk. Am Aufsetzpunkt mit dem linken Arm das Gesicht schützen. Nach dem Eintauche Gurtzeug lösen und das Cockpit verlassen.

Ausgabe 3.12.76

Montage

1. Alle Montagebolzen und Buchsen einschließlich der Hauptbolzen säubern und fetten.
2. Bremsklappengriff auf "entriegelt" stellen (ca. 10 cm vor dem vorderen Anschlag), Wölbklappengriff auf die 0-Grad-Position schieben, Hauptbolzen bereitlegen.
3. Kontrolle, ob die Bremsklappen in den Flügeln nicht verriegelt sind. Wenn verriegelt, dann mit dem dafür vorgesehenen Hauptbolzengriff entriegeln.
4. Einführen des rechten Holmstummels in den Rumpfausschnitt bis die beiden Wurzelrippenbolzen gefaßt haben.
5. Einfädeln des Querruder- bzw. Wölbklappenantriebsbolzen in den Gelenkkopf, wobei gelegentlich die Kugel des Gelenkkopfes per Hand auszurichten ist.
6. Einfädeln der Bremsklappen-Antriebsbolzen, indem zuvor durch Verschieben des Bremsklappengriffs im Cockpit die Bolzen ausgerichtet werden können.
7. Heranschieben des rechten Flügels bis ganz an den Rumpf. Den linken Flügel genau so wie den rechten einfädeln und unter Beachtung der richtigen V-Form auch bis ganz an den Rumpf heranschieben.

Ausgabe: 3.12.76

Montage forts.

8. Einschieben und Sichern der Hauptbolzen, nur möglich, wenn alle Antriebselemente richtig gekoppelt haben.
9. Aufsetzen des Höhenleitwerks und Verspannen der Sicherungsmutter mit einem 10-Pfennig-Geldstück bis die Aufhängung spielfrei ist und die rote Markierung an dem Alu-Leitwerksbeschlag nicht mehr sichtbar ist.
10. Einstecken der Kompensationsdüse, Einbau der Batterie und Barograf, Anschluß des automatischen Fallschirms.
11. Abkleben von: Flügel-Rumpf-Übergang auf Ober- und Unterseite
Sicherungsloch auf der Oberseite des Höhenleitwerks.
12. Füllen der Wassertanks.

Demontage

Umgekehrte Reihenfolge wie Montage, nur vor dem Herausziehen der Hauptbolzen Bremsklappen entriegeln.

Ausgabe 3.12.76

Kontrollen vor dem Flugbetrieb

1. Entwässerungslöcher auf Durchgang prüfen, dabei Dichtheit des Wasserballast-systems feststellen.
2. Druckentnahme-Stellen für Statischen Druck, Gesamtdruck und Kompensations-düse auf Verschmutzung prüfen.
3. Luftdruck-Kontrolle Rad.
4. Funktion der Radbremse prüfen.
5. Funktion der Schleppkupplung prüfen.
6. Funktion des Hauben-Notabwurfs prüfen.
7. Beladungskontrolle (Mindestzuladung, Höchstzuladung, Trimmgewichte)
8. Funktionskontrolle der Instrumentierung einschließlich der Funkanlage
9. Einstellung von Rückenlehne, Nackenstütze und der Pedalen.
10. Überprüfen der Bordpapiere (Bordbuch, Lufttüchtigkeitszeugnis, Eintragung-schein, Prüfschein, Versicherungsnachweis, Luftfahrerschein, Flughandbuch)
11. Startcheck nach der im Cockpit unter der Instrumentenabdeckung ungebrauchte Checkliste.

Ausgabe 3.12.76

Kontrollen nach dem Flugbetrieb

1. Säubern von Insekten und Staub
2. Eventuell eingedrungenes Regenwasser aus den Bremsklappenkästen mit einem Schwamm entfernen.
3. Entleerung der Wassersäcke überprüfen.

Verstellen der Seitensteuerpedale

Durchführbar am Boden und in der Luft. Entlasten der Pedale und Lösen der Sperrklinke. Bei Verstellen nach vorne mit den Absätzen Pedale nach vorne in die gewünschte Position schieben und einrasten lassen. Bei Verstellen nach hinten Pedale mit dem Sperrklinkenzug zurückziehen und in der gewünschten Position einrasten lassen.

Verstellen der Rückenlehne

Durchführbar nur am Boden. Die Rückenlehne hat 2 Einstellmöglichkeiten, eine am Boden der Sitzwanne, die hauptsächlich zum Anpassen verschiedenartiger Fallschirme verstellt werden muß, die andere im Stauraum, die die Neigung der Rückenlehne bestimmt. Letztere wird durch eine Sperrklinke im Stauraum gerastet.

Ausgabe: 26.4.77

Verstellen der Nackenstütze

Durchführbar nur am Boden. Rastbar auf der Rückenlehnenstütze.

Fallschirm-Aufzugsleine

Befestigung links hinter der Rückenlehne am Hauptspant.

Einziehfahrwerk

Bei allen zulässigen Fluggeschwindigkeiten ein- und ausfahrbar. Die zügige Bedienung des Antriebhebels erleichtert den Einziehvorgang.

Hebel nach vorne über die Verknüpfung = Fahrwerk eingefahren

Hebel nach hinten über die Verknüpfung = Fahrwerk ausgefahren

Radbremse

Sie ist an dem Pedalschlitten angeschlossen und wird mit den Absätzen getätigt. Sie ist eine Notbremse und sollte daher so wenig wie möglich benutzt werden.

Ausgabe 3.12.76

Wasserballast

Jeder Wassertank kann etwa 75 Liter Wasser fassen. Die höchstzulässige Wassermenge ist aus der Tabelle auf Blatt 1.6 ersichtlich.

Einfüllen: Zuerst den zugehörigen Wasserablaßhebel auf "geöffnet" stellen. Mit Hilfe des Anschlußschlauches die Restluft im Wasserschlauch mit dem Mund herausaugen. Nun die gewünschte Wassermenge einfüllen und Wasserablaßhebel schließen. Den anderen Flügel ebenso betanken.

Ablassen: Beide Ablasshebel gleichzeitig öffnen. Auslaufzeit etwa 2-3 Minuten. Wenn sich ein Wassertank nur unvollständig entleert, dies kann festgestellt werden, wenn bei Freigeben der Steuerung ein Flügel nach unten tendiert, dann ist diese Unsymetrie beim Ausrollen nach der Landung durch frühzeitiges Gegensteuern auszugleichen.

Achtung Flüge mit Wasserballast in Außentemperaturen unter dem Gefrierpunkt sind gefahrlos nur durchführbar, wenn auf den Wasserballastablaß in der Gefrierzone verzichtet werden kann.

1. Der Ablass kann vollkommen oder einseitig zugefroren sein und ein ungleichmäßiges Entleeren bewirken.
2. Das ausfließende Wasser kann im Bereich des Querruders am Rumpf zu Vereisung führen und damit die Querrudersteuerung blockieren.
3. Das ausfließende Wasser kann das Rumpfen stark vereisen und außer Seitenruderblockieren zur unzulässigen Schwanzlastigkeit führen.

Windenschlepp oder Autoschlepp

- (a) Wölbklappenstellung um 0° , erst nach Übergangsbogen zum Steigflug zügig in die 10° -Stellung bringen.
- (b) Trimmung leicht kopflastig stellen, erkennbar an der Trimmstellungsanzeige: Hebel vor der Neutral-Markierung.
- (c) Rückenlehne und Nackenstütze körpergerecht einstellen und Gurtzeug fest anziehen, um ein Zurückrutschen während des Anschleppens und des steilen Steigflugs zu verhindern.
- (d) Den Windenfahrer um ein sanftes Anschleppen bitten.
Je heftiger das Anschleppen, um so stärker die Aufbäumneigung.
- (e) Beim Anschleppen leicht Anbremsen, um ein Überrollen des Schleppseils zu vermeiden.
- (f) Deutliches Nachdrücken ist je nach Heftigkeit des Anschleppens bis Ende des Übergangsbogens erforderlich.
- (g) Mindestschleppgeschwindigkeit:
- | | |
|--------------------|----------|
| ohne Wasserballast | 90 km/h |
| mit Wasserballast | 100 km/h |

Das Einziehfahrwerk darf erst nach dem Ausklinken eingefahren werden, da die Kupplung am Fahrwerk hängt.

Flugzeugschlepp

- (a) Wölbklappenstellung im Startvorgang solange um 0° , bis gute Querruderwirksamkeit erreicht ist, dann Wölbklappenstellung 10° .
- (b) Bei vorhandener Bugkupplung darf nur an dieser Flugzeugschlepp durchgeführt werden. An der Schwerpunktkupplung ist die Aufbäumneigung höher und erfordert mehr Übung. Bei Benutzung der Schwerpunktkupplung darf das Fahrwerk nicht eingefahren werden, da diese Kupplung am Fahrwerk hängt.
- (c) Trimmung leicht kopflastig stellen, erkennbar an der Trimmstellungsanzeige: Hebel vor der Neutral-Markierung.
- (d) Beim Anschleppen leicht Anbremsen, um ein Überrollen des Schleppseils zu verhindern.
- (e) Mindestschleppgeschwindigkeit:
- | | |
|--------------------|----------|
| ohne Wasserballast | 100 km/h |
| mit Wasserballast | 120 km/h |
- (f) Erprobte Schleppseillänge: 30 - 80 m

Ausgabe 3.12.76

Freier Flug

Überziehggeschwindigkeit liegt bei 65 bis 70 km/h ohne Wasserballast,
bei Höchstwassermenge bei 75 bis 80 km/h im Geradeausflug

Achtung: Bei Flügen mit leeren Wassertanks sind die Ablasshebel auf "offen" zu stellen, damit sich bei Höhengewinn kein Überdruck in den Wassersäcken ausbilden kann.

Kreisflug (Kurbeln in der Thermik): Wölbklappenstellung $+10^\circ$, die Handkräfte am Knüppel werden mit dem Trimmhebel weggetrimmt.

Beste Gleitwinkel: zwischen 90 und 100 km/h bei Wölbklappenstellung 0° bis -5° .

Schnellflug bis 190 km/h: Wölbklappenstellung zwischen 0° und -7° je nach gewünschter Geschwindigkeit. Wenn für den Kreisflug ausgetrimmt worden ist, erübrigt sich das für den Schnellflug. Dann lassen sich mit dem Wölbklappenhebel die Knüppelkräfte wegtrimmen. Dadurch wird erreicht, daß zur jeweiligen Fluggeschwindigkeit die richtige Wölbklappenstellung gefühlsmäßig einstellen läßt.

Schnellflug von 190 km/h bis 270 km/h: Wölbklappenstellung -7° . Handkraft am Knüppel mit dem Trimmhebel wegtrimmen.

Ausgabe: 26.4.77

Freier Flug (Forts.)

Landung: Landeanflug immer mit Wölbklappenstellung $+10^\circ$, Wasserballast im Regelfall vor der Landung ablassen.

Anflug nicht unter 90 km/h.

Mit den Bremsklappen läßt sich der Gleitwinkel in weiten Grenzen steuern, sodaß auf den Seitengleitflug (Slip) verzichtet werden kann.

Die Mindestfluggeschwindigkeit erhöht sich bei ausgefahrenen Bremsklappen um ca. 10 km/h.

Der Seitengleitflug mit ausgefahrenen Bremsklappen ist zu vermeiden, da dann das Höhenruder für einen langsamen Seitengleitflug nicht genug gezogen werden kann.

Im Abfangbogen vor dem Aufsetzen ist es besser, wenn die Bremsklappen nur zur Hälfte ausgefahren sind, um ein unbeabsichtigtes Durchsacken vor dem geplanten Aufsetzpunkt zu vermeiden.

Wolkenflug: Nur zulässig mit Wölbklappenstellung $+10^\circ$, da die anderen Wölbklappenstellungen nicht rastbar sind.

Ausgabe: 26.4.77

Höhenflüge : Mit zunehmender Flughöhe fliegt ein Flugzeug mit zunehmend höherer, wahrer Geschwindigkeit als von einem normalen Fahrtmesser angezeigt. Dies hat keinen Einfluß auf die Belastung des Flugzeugs, d.h. die Markierungen auf dem Fahrtmesser verlieren in dieser Hinsicht nicht ihre Gültigkeit.

Da aber die Sicherheit gegen Flattern von der wahren Fluggeschwindigkeit abhängt, darf diese nie höher als 270 km/h sein.

Mit Hilfe der auf Blatt 1.2 angegebenen höchstzulässigen Fluggeschwindigkeiten in Abhängigkeit von der Flughöhe ist es dem Piloten möglich, die wahre max. Fluggeschwindigkeit von 270 km/h nicht zu überschreiten.

Beispiel: Wenn in 6000 m Höhe eine Fluggeschwindigkeit von 177 km/h am Fahrtmesser abzulesen ist, dann beträgt die wahre Geschwindigkeit, bei Windstille ist das die Geschwindigkeit über Grund, 270 km/h.

Heuck