

ERGÄNZUNG 2

für das Flughandbuch

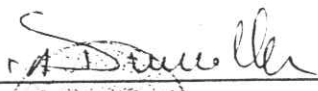
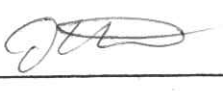


des Motorseglers

HK 36 / HK 36 R
SUPER DIMONA

Einzelradbremssystem

Ausgabedatum: 29. August 1994

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

Behörde:	AUSTRO CONTROL (ACG)	Anerkannt durch Luftfahrt-Bundesamt
Unterschrift:		
Stempel:		
Anerkennungsdatum:	10.11.1994	02. MRZ. 1995

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

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-ankerk. 9-2-4	94-08-29
3	ACG-ankerk. 9-2-4	94-08-29
4	ACG-ankerk. 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

02. MRZ. 1995

Anerkannt durch
Luftfahrt-Bundesamt



[Handwritten signature]

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 / AUSRÜSTUNGLISTE</u>	
6.9. AUSRÜSTUNGLISTE	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-amerk.

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 abbremsen
- 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-ank.

6. BELADEPLAN UND SCHWERPUNKTLAGE / AUSRÜSTUNGSLISTE

6.9. AUSRÜSTUNGSLISTE

Zusatzausrüstung für Einzelradbremssystem

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

02. MRZ. 1995



Anerkannt durch
Lufthart-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
Rollen eingeschaltet werden.

02. MRZ. 1995



Anerkannt 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

Anerkannt durch
Luftfahrt-Bundesamt



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