

FLUGHANDBUCH

Reims/Cessna F 150 M

STAATSZUGEHÖRIGKEITS- UND EINTRAGUNGSZEICHEN:

D- EMSN
WERK-Nr.: 150 - 77564
BAUJAHR: 1976



FLUGZEUGMUSTER: Cessna F 150 M

HERSTELLER: Reims Aviation - S.A., 51062 Reims, Frankreich

LUFTTÜCHTIGKEITSGRUPPE: Nutzflugzeug

FLUGZEUCKENBLATT: 610b

Dieses Flughandbuch gehört zu dem oben bezeichneten Flugzeug. Es ist stets im Flugzeug mitzuführen. Die darin festgelegten Betriebsgrenzen, Anweisungen und Verfahren sind vom Flugzeugführer nicht zuletzt in eigenem Interesse sorgsamst einzuhalten.

Die Angaben dieses Handbuches sind dem Flight Manual für Cessna F 150 M und dem gültigen Type Certificate Data Sheet No. 3A19 bzw. dem Fiche de Navigabilité No. 107, Ausgabe 6, und dem Manuel de Vol entnommen.

Umfang und Änderungsstand sind dem Inhaltsverzeichnis bzw. dem Änderungsverzeichnis zu entnehmen.

Reims Aviation - S.A.
51062 Reims Cedex
Frankreich

Übersetzt durch:
Dornier-Reparaturwerk Gmbh
Oberpfaffenhofen

Als Betriebsanweisung gemäß § 12 (1) 2 LuftGerPo anerkannt

LBA-1222



30.10.1975

Jürgensmann

D106v-13GR



Flug-Center MILAN
Inh.: Bernd Ohlhoff
Zum Tower 4
01917 Kamenz
Tel. 03578/301154
Fax: 03578/309820



INHALTSVERZEICHNIS

(vgl. auch ausführliches Inhaltsverzeichnis vor jedem Abschnitt)

		Seite
		i und ii
ÄNDERUNGSVERZEICHNIS		iii
ABSCHNITT I	ALLGEMEINES	1-1 bis 1-20
ABSCHNITT II	BETRIEBSGRENZEN	2-1 bis 2-11
ABSCHNITT III	NOTVERFAHREN	3-1 bis 3-16
ABSCHNITT IV	NORMALE BETRIEBSVERFAHREN:	
	BETRIEBSPRÜFLISTE	4-1 bis 4-10
	BETRIEBSEINZELHEITEN	4-10 bis 4-25
ABSCHNITT V	LEISTUNGEN	5-1 bis 5-20
ABSCHNITT VI	HANDHABUNG AM BODEN	6-1 bis 6-12
ABSCHNITT VII	GEWICHTS- UND SCHWERPUNKTBESTIMMUNG, BELADUNGSANWEISUNGEN	7-1 bis 7-15
ABSCHNITT VIII	SONDERAUSRÜSTUNG, AUSRÜSTUNGSVERZEICH- NIS	8-1 bis 8-16

Im vorliegenden Handbuch werden der Betrieb und die Leistungen des Baumusters Reims/Cessna F 150M und F 150M Commuter beschrieben. Die Kennzeichnung "Sond." eines Ausrüstungsteiles besagt, daß das betreffende Teil bei der F 150M zur Sonderausrüstung gehört. Viele dieser Teile zählen bei der F150M Commuter zur Standardausrüstung.

ÄNDERUNGSVERZEICHNIS

Änderung Nr.	Geänderte Seiten	Anlaß der Änderung/ Bemerkungen	LBA - anerkannt	
			Datum	Sichtvermerk
1 (Juli 1975)	i bis iii 1-1 bis 1-20 2-1 bis 2-9 3-1 bis 3-16 4-1 bis 4-23 5-1 bis 5-9 6-1 bis 6-30	Modell 1976, zu beachten ab Werk-Nr. F 150 01249	30.10.75	I222 
2 (Aug. 1976)	ii und iii 1-3 1-6 bis 1-11 1-13, 1-15, 1-18, 2-1 bis 2-11 3-1, 3-3 bis 3-8 3-10, 3-11, 3-15 4-1, 4-2, 4-7, 4-8 4-14, 4-16 bis 4-25 5-1 bis 5-20 6-1 bis 6-5, 6-8 7-1 bis 7-15 8-1 bis 8-16	Modell 1977, zu beachten ab Werk-Nr. F 150 01339	3. 11. 76	 Schönemann
<p><u>Anmerkung:</u> Die von Änderungen betroffenen Teile des Textes sind durch einen senkrechten Strich am Außenrand der Seite kenntlich gemacht.</p>				

ABSCHNITT I

ALLGEMEINES

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
HINWEIS	1-3
VERFÜGBARE DOKUMENTE	1-3
TYPSCILD UND FARBCODESCHILD	1-3
DREISEITENANSICHT MIT HAUPTABMESSUNGEN	1-4
BESCHREIBUNG UND KENNZEICHNENDE ABMESSUNGEN	1-5
INSTRUMENTENBRETT	1-7
SCHEMA DER KRAFTSTOFFANLAGE	1-8
KRAFTSTOFFANLAGE	1-9
SCHEMA DER ELEKTRISCHEN ANLAGE	1-10
ELEKTRISCHE ANLAGE	1-11
Hauptschalter	1-11
Amperemeter	1-11
Überspannungswarngerber und -warnleuchte	1-12
Schutzschalter und Sicherungen	1-12
BELEUCHTUNG	1-13
Außenbeleuchtung	1-13
Innenbeleuchtung	1-14
FLÜGELKLAPPENANLAGE	1-15
KABINENHEIZUNGS- UND BELÜFTUNGSANLAGE	1-16
PARKBREMSANLAGE	1-16
SITZE	1-16
SCHULTERGURTE	1-18
Kombinierte Sitz- und Schultergurte mit Spanntrommel	1-19
FAHRTMESSER FÜR WAHRE FLUGGESCHWINDIGKEIT	1-19
ÖLSCHNELLABLASSVENTIL (SONDERAUSRÜSTUNG)	1-20

ABSCHNITT I

ALLGEMEINES

HINWEIS

Das vorliegende Handbuch enthält außer den Gebrauchsanweisungen auch eine Liste der Wartungsarbeiten und periodischen Inspektionen sowie die Leistungsdaten des Baumusters F 150M.

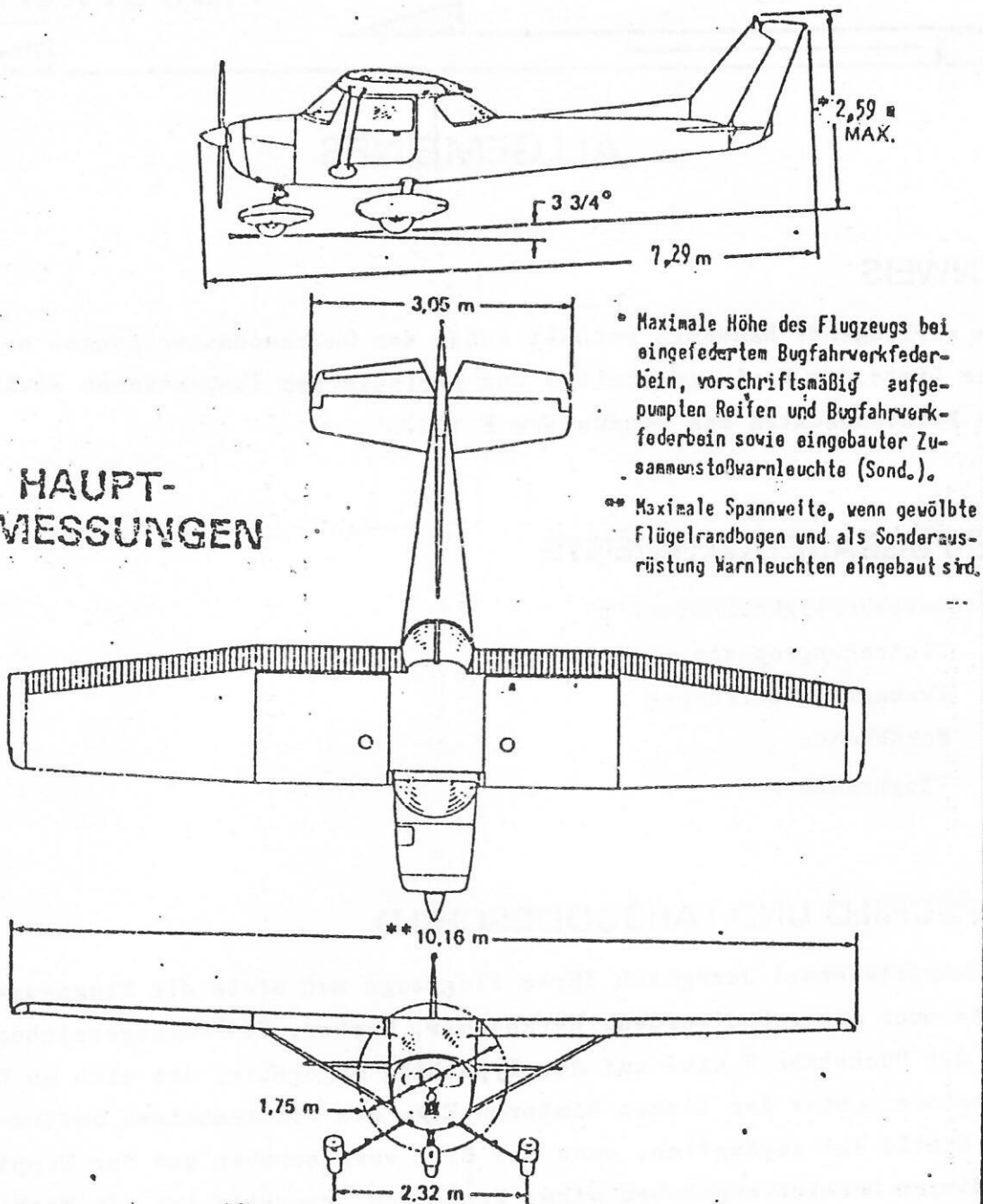
VERFÜGBARE DOKUMENTE

- (1) Lufttüchtigkeitszeugnis
- (2) Eintragungsschein
- (3) Funkanlagenzulassung
- (4) Bordbücher
- (5) Flughandbuch

TYPSCILD UND FARBCODESCHILD

Im Schriftwechsel bezüglich Ihres Flugzeugs muß stets die Flugzeug-Werknummer angegeben werden. Werknummer, Muster, Eintragungszeichen und der Buchstabe D sind auf dem Typschild angegeben, das sich am Kabinenboden unter der linken hinteren Ecke des Pilotensitzes befindet. Das Schild ist zugänglich, wenn der Sitz vorgeschoben und der Teppich in diesem Bereich angehoben wird. Neben dem Typschild ist ein Farbcode-schild angebracht, das einen Code für den Farbton der Kabinenausklei-dung und der Außenlackierung des Flugzeugs enthält. Der Code kann in Verbindung mit einem einschlägigen Teilekatalog benutzt werden, wenn Angaben über Lackierung und Kabinenauskleidung benötigt werden.

HAUPT- ABMESSUNGEN



- * Maximale Höhe des Flugzeugs bei eingefedertem Bugfahrwerkfederbein, vorschriftsmäßig aufgepumpten Reifen und Bugfahrwerkfederbein sowie eingebauter Zusammenstoßwarnleuchte (Sond.).
- ** Maximale Spannweite, wenn gewölbte Flügelrandbogen und als Sonderausrüstung Warnleuchten eingebaut sind.

Abb. 1-1

BESCHREIBUNG UND KENNZEICHNENDE ABMESSUNGEN

GESAMTABMESSUNGEN

Spannweite: 10,16 m (mit gewölbten Flügelrandbogen und Warnleuch-
Maximale Länge: 7,29 m (ten)
Maximale Höhe: 2,59 m

TRAGWERK

Flügelprofil: NACA2412
Flügelfläche: 14,9 m²
V-Stellung: +1° (Oberseite bei 25%-Linie)
Einstellwinkel, Flügelwurzel: +1°
Flügelspitze: 0°

QUERRUDER

Fläche: 1,66 m²
Ausschlag nach oben: 20° + 2°
- 0°
nach unten: 14° + 2°
- 0°

FLÜGELKLAPPEN

Art der Betätigung: Elektrisch/Seilzug
Fläche: 1,72 m²
Ausschlag: 0 bis 40° ± 2°

HÖHENFLOSSE UND HÖHENRUDER

Flossenfläche: 1,58 m²
Einstellwinkel: -3°
Ruderfläche: 1,06 m² (einschl. Trimmklappe)
Ausschlag nach oben: 23° + 1°
- 0°
nach unten: 15° ± 1°

Seite: 1-6
Ausgabe: 2
Änderung 2, Aug. 1976

HÖHENRUDEKTRIMMKLAPPE

Ausschlag nach oben: $10^{\circ} + 1^{\circ}$
nach unten: $20^{\circ} + 1^{\circ}$

SEITENFLOSSE UND SEITENRUDER

Flossenfläche: $0,83 \text{ m}^2$
Ruderfläche: $0,65 \text{ m}^2$
Ausschlag nach links: $23^{\circ} + 0^{\circ}$ (Senkrecht zur Drehachse)
- 2°
nach rechts: $23^{\circ} + 0^{\circ}$
- 2°

FAHRWERK

Typ: Festes Dreibeinfahrwerk
Federbein, Bugfahrwerk: Luft - Öl
Hauptfahrwerk: Rohrfeder
Spurweite: $2,32 \text{ m}$
Abstand zwischen Hauptfahrwerksrädern und Bugfahrwerksrad: $1,46 \text{ m}$
Bugradreifen und Druck: $5,00 - 5$ 30 psi ($2,109 \text{ kp/cm}^2$)
Hauptadreifen und Druck: $6,00 - 6$ 21 psi ($1,476 \text{ kp/cm}^2$)
Bugfahrwerk-Federbeindruck: 20 psi ($1,406 \text{ kp/cm}^2$)

TRIEBWERKANLAGE

Triebwerk: Continental Rolls Royce O-200-A 100 HP (74,6 kW)
Kraftstoff: Flugkraftstoff von mindestens 80/87 Oktan

Ebenfalls zulässige Ausweichkraftstoffe sind:
Bleiarms Flugbenzin (AVGAS) von 100/130 Oktan (mit
einem Bleigehalt von höchstens $2 \text{ cm}^3/\text{gal}$)

Flugkraftstoff von 100/130 Oktan (mit einem Bleigehalt
von höchstens $4,6 \text{ cm}^3/\text{gal}$).

Öl: SAE40 über 4°C
SAE10W30 oder SAE20 unter 4°C

Gaservorwärmung: Handbedienung

PROPELLER

Baumuster: McCauley 1A102/OCM6948
Typ: 2-Blatt, feste Steigung
Durchmesser: $1,75 \text{ m}$

KABINE

Sitze: 2 (plus als Sonderausrüstung lieferbarer Kindersitz)
Türen: 2
Gepäck: 54 kp

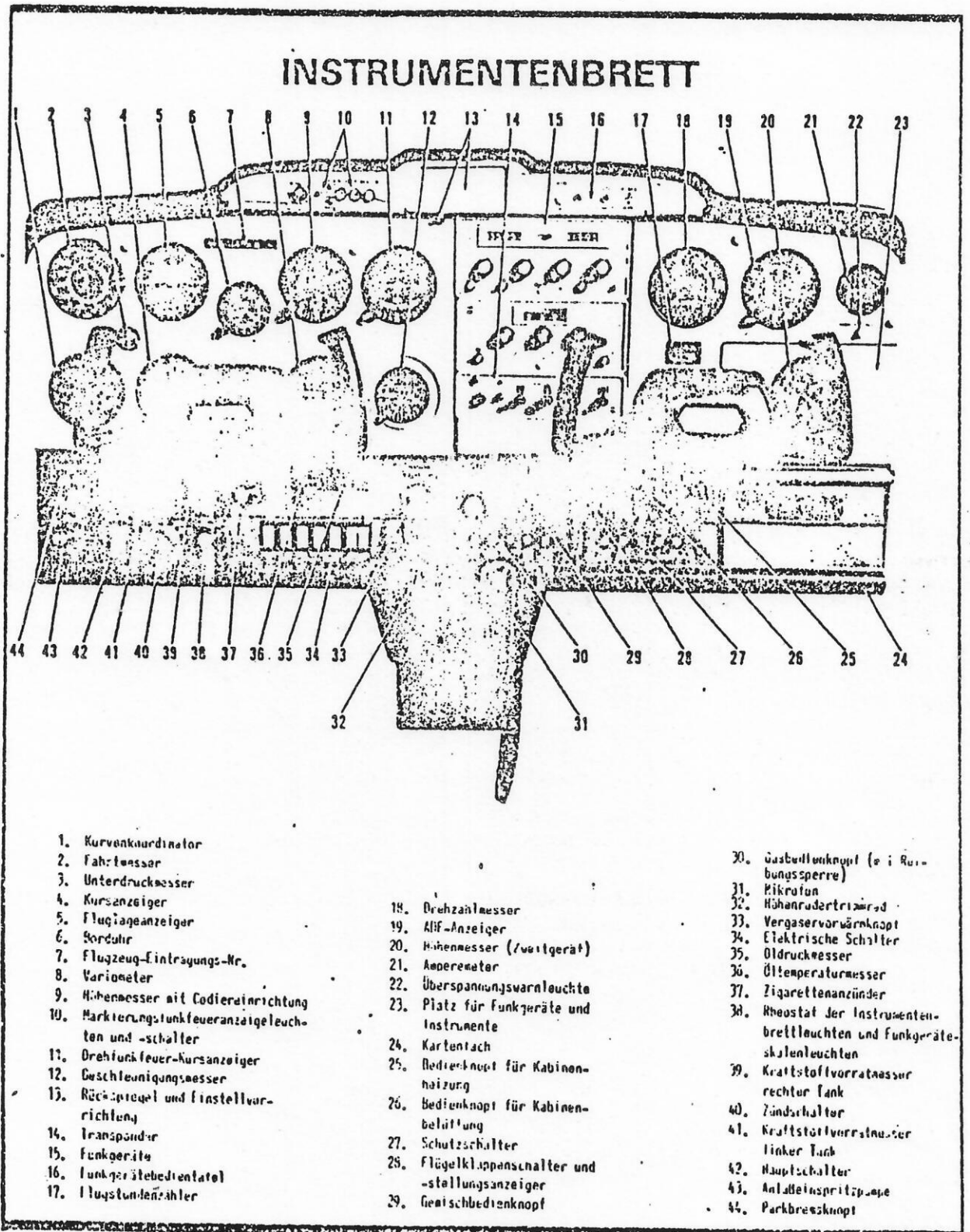


Abb. 1-2

Seite: 1-8
 Ausgabe: 2
 Änderung 2, Aug. 1976

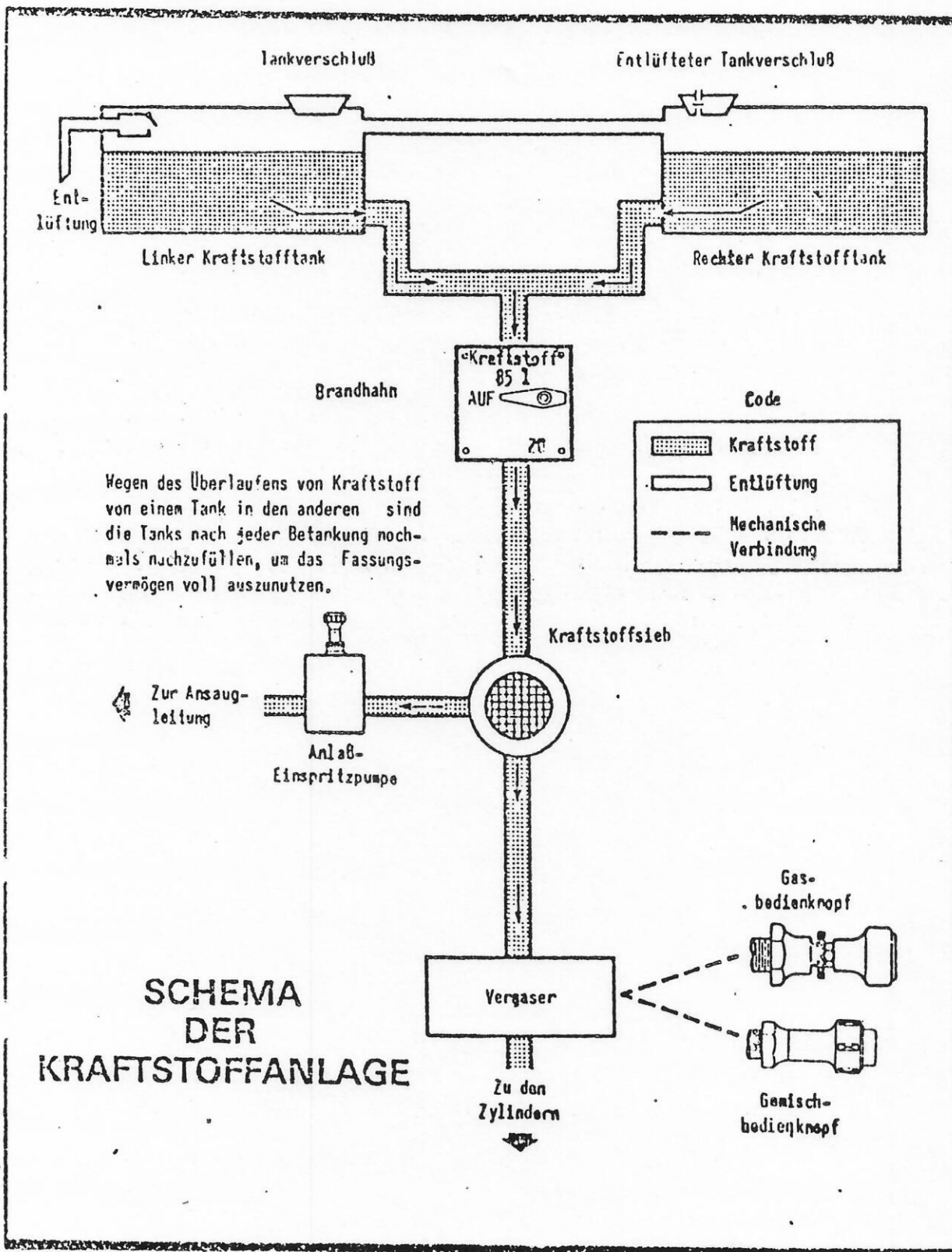


Abb. 1-3

KRAFTSTOFFANLAGE

Der Kraftstoff wird dem Triebwerk aus zwei Tanks zugeführt, von denen sich je einer in jedem Flügel befindet. Aus diesen Tanks fließt der Kraftstoff durch seine Schwerkraft durch den Brandhahn und von dort durch ein Kraftstoffsieb zum Vergaser.

Für das einwandfreie Funktionieren der Kraftstoffanlage ist eine Entlüftung unerlässlich. Eine Verstopfung der Entlüftungsanlage führt zu vermindertem Kraftstoffdurchfluß und möglicherweise zu einem Stillstand des Triebwerks. Der linke und der rechte Kraftstofftank sind durch ein Entlüftungsrohr miteinander verbunden. Der linke Kraftstofftank wird über ein Entlüftungsrohr nach außen entlüftet. Dieses ist mit einem Rückschlagventil ausgerüstet und tritt an der Unterseite des linken Flügels in der Nähe des Befestigungspunktes der Flügelstrebe nach außen. Außerdem weist der Tankverschluß des rechten Kraftstofftanks eine Entlüftung auf.

Angaben über den Kraftstoffvorrat sind aus Abb.1-4 ersichtlich. Angaben über die Wartung der Kraftstoffanlage sind unter "Wartungsvorschriften" in Abschnitt VI enthalten.

SCHNELLABLAßVENTILE DER KRAFTSTOFFTANKSÜMPFE

Jeder Kraftstofftanksumpf ist mit einem Schnellablaßventil ausgerüstet, das eine Probenahme bzw. Überprüfung des Kraftstoffes auf Verschmutzung und richtige Oktanzahl erleichtert. Das Ventil ragt an der Flügelunterseite unmittelbar außerhalb der Kabinentür heraus. Bei der Prüfung des Kraftstoffes wird ein im Flugzeug aufbewahrter Probenahmebecher benutzt. Zur Probenahme ist die Sonde des Rechens in die Mitte des Schnellablaßventils einzuführen und nach oben zu drücken. Es fließt nun so lange Kraftstoff aus dem Tanksumpf in den Becher, wie der Druck auf das Ventil aufrechterhalten wird.

LANGSTRECKEN-KRAFTSTOFFTANKS

Für längere Flugdauer und größere Strecken sind Sonderflügel mit Langstreckentanks erhältlich, gegen die die Standardflügel und -kraftstofftanks ausgetauscht werden können.

Kraftstoffvorrat			
Tanks	Ausfliegbar, alle Flugbedingungen	Nicht ausfliegbar	Gesamtinhalt
Zwei Standard (je 13 US-gal = 49 l)	22,5 US-gal = 85 l	3,5 US-gal = 13 l	26 US-gal = 98 l
Zwei Langstrecken (je 19 US-gal = 72 l)	35 US-gal = 132 l	3,0 US-gal = 12 l	38 US-gal = 144 l

Abb.1-4

SCHEMA DER ELEKTRISCHEN ANLAGE

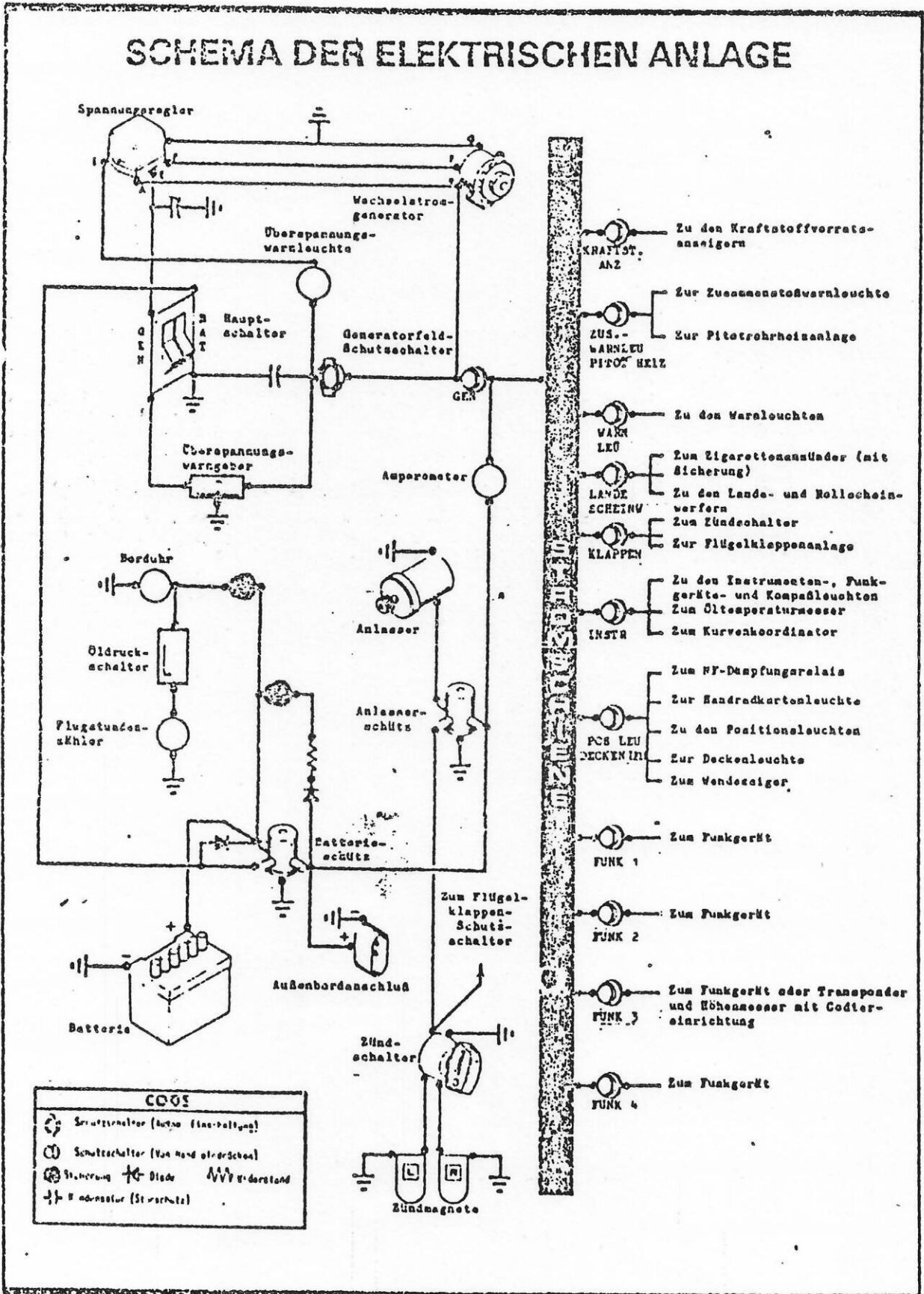


Abb. 1-5

ELEKTRISCHE ANLAGE

Die elektrische Energie für das 14-V-Gleichstromnetz wird durch einen triebwerkgetriebenen Wechselstromgenerator erzeugt (siehe Abb. 1-5). Eine 12-V-Batterie befindet sich rechts vor dem Brandschott unmittelbar unter der Triebwerkverkleidung. Die Stromverteilung erfolgt durch eine einzelne Stromschiene. Ein Hauptschalter steuert den Stromfluß zu allen Stromkreisen, außer zu den Stromkreisen der Triebwerkzündanlage und der als Sonderausrüstungen eingebauten Borduhr und Flugstundenzähler (der nur arbeitet, wenn das Triebwerk läuft).

HAUPTSCHALTER

Der Hauptschalter ist ein geteilter, mit dem Wort "HAUPT" gekennzeichnete Wippschalter, der bei eingedrücktem Oberteil ein- und bei eingedrücktem Unterteil ausgeschaltet ist. Die rechte mit "BAT" beschriftete Hälfte des Schalters steuert die gesamte Stromversorgung zum Bordnetz und die mit "GEN" beschriftete linke Hälfte steuert den Wechselstromgenerator.

Normalerweise sollten beide Hälften des Schalters gleichzeitig geschaltet werden. Wenn jedoch Geräte am Boden geprüft werden sollen, kann die mit "BAT" beschriftete Seite des Schalters allein auf "EIN" gestellt werden. Wenn die mit "GEN" beschriftete Seite des Schalters auf "AUS" gestellt ist, ist der Generator vom Bordnetz getrennt. In diesem Fall ruht die gesamte elektrische Belastung auf der Batterie. Bei längerem Betrieb mit dem Schalter des Wechselstromgenerators in Stellung "AUS" wird der Batteriestrom so weit verringert, daß das Batterieschutz abfällt, der Strom von der Generatorfeldwicklung weggenommen und ein Wiedereinschalten des Generators verhindert wird.

AMPEREMETER

Das Amperemeter zeigt den Stromfluß in Ampere vom Wechselstromgenerator zur Batterie oder von der Batterie ins Bordnetz an. Bei laufendem

Seite: 1-12
Ausgabe: 2
Änderung 1, Juli 1975

Triebwerk und eingeschaltetem Hauptschalter zeigt das Amperemeter die Größe des Ladestroms für die Batterie an. Falls der Generator ausgefallen ist oder die elektrische Belastung die Ausgangsleistung des Generators übersteigt, zeigt das Amperemeter die Stromentnahme aus der Batterie an.

ÜBERSPANNUNGSWARNGEBER UND -WARNLEUCHE

Das Flugzeug ist mit einer Überspannungsschutzanlage ausgerüstet, die aus einem Überspannungswarngerber hinter dem Instrumentenbrett und einer roten, mit ÜBERSPANNUNG beschrifteten Warnleuchte unterhalb des Amperemeters besteht.

Bei Auftreten einer Überspannung schaltet der Überspannungswarngerber den Wechselstromgenerator durch Wegnahme der Stromzufuhr zur Generatorwicklung automatisch ab. Daraufhin leuchtet die rote Warnleuchte auf und zeigt damit dem Piloten an, daß der Wechselstromgenerator nicht mehr arbeitet und der gesamte elektrische Strom von der Bordbatterie geliefert wird.

Der Überspannungswarngerber kann dadurch zurückgestellt, d.h. wieder in Betriebsbereitschaft versetzt werden, daß der Hauptschalter aus- und dann wieder eingeschaltet wird. Leuchtet die Warnleuchte nicht wieder auf, so hat der Generator wieder die normale Stromerzeugung aufgenommen. Leuchtet jedoch die Lampe wieder auf, so liegt eine Störung vor und der Flug sollte so bald wie möglich beendet werden.

Eine Prüfung der Überspannungswarnleuchte kann durch kurzzeitiges Ausschalten der mit "GEN" beschrifteten Hälfte des Hauptschalters erfolgen, während man die Schalterhälfte "BAT" eingeschaltet läßt.

SCHUTZSCHALTER UND SICHERUNGEN

Die meisten elektrischen Stromkreise im Flugzeug werden durch Druck-Schutzschalter geschützt, die auf dem Instrumentenbrett unter den Triebwerkbedienorganen angebracht sind. Ausnahmen sind der Schließstromkreis

des Batterieschützes (Außenbord-Stromversorgung) sowie die Stromkreise der Borduhr und des Flugstundenzählers, für die in der Nähe der Batterie Sicherungen eingebaut sind. Der Zigarettenanzünder und die Handradkartenleuchte werden durch Schutzschalter auf dem Instrumentenbrett und Sicherungen hinter dem Instrumentenbrett geschützt. Ein Schutzschalter mit automatischer Wiedereinschaltung hinter dem Instrumentenbrett schützt Generatorfeld und -schaltung.

BELEUCHTUNG

AUSSENBELEUCHTUNG

An den Flügelspitzen und oben auf dem Seitenruder befinden sich die üblichen Positionsleuchten; ein Landescheinwerfer ist in der Triebwerkfrontverkleidung und eine Zusammenstoßwarnleuchte oben auf der Seitenflosse angebracht. Zusätzliche Beleuchtung steht mit einem kombinierten Lande/Rollscheinwerfer in der Triebwerkfrontverkleidung und je einer Flügelspitzenwarnleuchte zur Verfügung. Sämtliche Außenleuchten werden über Wippschalter auf der linken unteren Seite des Instrumentenbretts bedient. Die Schalter sind bei eingedrücktem Oberteil ein- und bei eingedrücktem Unterteil ausgeschaltet.

Die Zusammenstoßwarnleuchte sollte nicht benutzt werden, wenn (unbeabsichtigt) durch Wolken geflogen wird. Das von Wassertropfen oder Teilchen in der Atmosphäre reflektierte Warnlicht kann besonders bei Nacht Schwindelgefühl und den Verlust der Orientierung verursachen.

Die beiden mit hoher Leuchtstärke arbeitenden Warnleuchten an den Flügelspitzen (strobe lights) erhöhen den Schutz gegen einen Zusammenstoß. Die Leuchten sollten jedoch beim Rollen in der Nähe anderer Flugzeuge oder während des Fluges durch Wolken, Nebel oder Dunst ausgeschaltet werden.

KABINENHEIZUNGS- UND BELÜFTUNGSANLAGE

Die Temperatur und das Volumen der Frischluftzufuhr in die Kabine kann in jedem gewünschten Maß durch Ziehen bzw. Drücken der mit "KABINEN HEIZ" (Cabin Heat) und "KABINEN LUFT" (Cabin air) bezeichneten Knöpfe geregelt werden.

Erwärmte Frischluft und Außenluft werden dabei in einer Mischkammer unmittelbar hinter dem Brandschott entsprechend der Stellung der Bedienknöpfe gemischt. Diese Mischluft wird dann durch Auslässe nahe den Füßen des Piloten und des Fluggastes in die Kabine geleitet. Außerdem geht von der Mischkammer eine Leitung zur Lieferung von Warmluft zur Enteisung der Windschutzscheibe ab.

Eine getrennt einstellbare Luftdüse neben jeder oberen Ecke der Windschutzscheibe liefert zusätzlich Außenluft zum Piloten und Fluggast.

PARKBREMSANLAGE

Um die Parkbremse zu betätigen, den Parkbremsknopf ziehen, die Bremspedale treten, freigeben und dann den Parkbremsknopf loslassen. Um die Parkbremse zu lösen, auf die Bremspedale treten, freigeben und prüfen, daß der Parkbremsknopf voll zurück ist.

SITZE

Die Bestuhlung besteht aus zwei individuell verstellbaren Sitzen für den Piloten und den Fluggast und einem Kindersitz, der im hinteren Teil der Kabine eingebaut werden kann. Die Sitze für den Piloten und den Fluggast stehen in zwei Ausführungen zur Verfügung, und zwar mit vier und mit sechs Verstellmöglichkeiten.

Die Sitze mit vier Verstellmöglichkeiten können in Längsrichtung verstellt werden und haben verstellbare Rückenlehnen. Zum Einstellen

eines Sitzes ist der Hebel an der Innenseite unter dem Sitz hochzuziehen, der Sitz in die richtige Stellung zu schieben und der Hebel loszulassen; danach prüfen, daß der Sitz eingerastet ist. Für die Einstellung der Rückenlehne zieht man den Knopf in der Mitte unter dem Sitz nach vorn und lehnt sich dabei gegen die Rückenlehne. Um die Rückenlehne wieder in die senkrechte Stellung zu bringen, ist sie am freien Teil ihres Rahmens nach vorne zu ziehen. Beide Rückenlehnen können auch ganz nach vorn geklappt werden.

Die Sitze mit sechs Verstellmöglichkeiten können in Längsrichtung und in der Höhe verstellt werden und haben verstellbare Rückenlehnen. Zum Einstellen eines Sitzes ist der rohrförmige Griff an der Innenseite vorn unter dem Sitz hochzuziehen und der Sitz in die gewünschte Stellung zu schieben. Danach den Hebel loslassen und prüfen, daß der Sitz eingerastet ist. Die Sitze können in der Höhe in Stufen von je 1 inch um insgesamt 2 inches (5 cm) verstellt werden, was vor dem Flug zu erfolgen hat. Um einen Sitz in der Höhe zu verstellen, ist ein T-förmiger Griff an der Innenseite unter dem Sitz nach vorn zu ziehen und der Sitz gegen die Federspannung nach unten zu drücken oder durch die Federspannung in die gewünschte Stellung nach oben schieben zu lassen. Danach den T-förmigen Hebel loslassen und den Sitz einrasten lassen.

Der Winkel der Rückenlehne ist durch Drehen eines Hebels an der Innenseite hinten an jedem Sitz verstellbar. Zum Einstellen der Rückenlehne den Hebel nach hinten drehen und sich so lange gegen die Rückenlehne lehnen, bis sie sich nicht weiter verstellen läßt; dann den Hebel loslassen. Die Rückenlehne kann wieder in die senkrechte Stellung gebracht werden, indem man am freien Teil ihres unteren Rahmens nach vorn zieht. Prüfen, daß der Betätigungshebel in seine Vertikalstellung zurückgekehrt ist. Beide Rückenlehnen können ganz nach vorn geklappt werden.

Seite: 1-18
Ausgabe: 2
Änderung 2, Aug. 1976

auf Wunsch kann ein Kindersitz im hinteren Teil der Kabine eingebaut werden. Die Rückenlehne wird an den Seitenwänden der Kabine und der untere Teil des Sitzes an Beschlägen am Fußboden befestigt. Der Kindersitz ist nicht verstellbar.

SCHULTERGURTE

Schultergurte sind sowohl für den Piloten als auch für den Frontsitz-Fluggast vorgesehen. Jeder Gurt ist am hinteren Türpfosten etwa in Höhe des Fensters befestigt und wird hinter einer Halteklemme über jeder Kabinentür verstaut. Zum Verstauen des Schultergurtes ist dieser zu falten und hinter die Halteklemme zu stecken.

Zum Anlegen des Schultergurtes zuerst den Sitzgurt anlegen und nachstellen. Schultergurt aus der Halteklemme nehmen und ihn dadurch nach Bedarf verlängern, daß gleichzeitig am Ende des Schultergurtes und am schmalen Auslösegurt gezogen wird. Den Metallknopf am Ende des Schultergurtes in den Halteschlitz des Sitzgurtschlosses einsetzen und den Schultergurt dadurch straffen, daß am freien Ende des Einstellgurtes nach unten gezogen wird. Ein richtig angepaßter Schultergurt erlaubt es zwar dem Insassen, sich so weit vorzubeugen, daß er vollkommen aufrecht sitzt, doch sitzt er trotzdem straff genug, um eine zu starke Vorwärtsbewegung und damit ein Aufprallen auf Gegenstände bei einer plötzlichen Fahrtverminderung zu verhindern. Außerdem muß sich der Pilot so frei bewegen können, daß er alle Bedienorgane leicht erreichen kann.

Zum Lösen und Abnehmen des Schultergurtes am schmalen Auslösegurt nach oben ziehen und dann den Knopf aus dem Schlitz des Sitzgurtschlosses herausnehmen. Im Notfall kann der Schultergurt dadurch entfernt werden, daß zuerst der Sitzgurt gelöst und dann der Schultergurt durch Hochziehen am schmalen Auslösegurt über den Kopf gezogen wird.

KOMBINIERTE SITZ- UND SCHULTERGUERTE MIT SPANNTROMMEL

Für den Piloten und den vorderen Fluggast sind kombinierte Sitz- und Schultergurte mit Spanntrommeln als Sonderausrüstung erhältlich. Die Sitz- und Schultergurte reichen von den Spanntrommeln bis zu den Befestigungspunkten an der Außenbordseite der beiden Frontsitze. Eine gesonderte Sitzgurthälfte mit Schloß befindet sich auf der Innenbordseite der Sitze. Die Spanntrommeln sind jeweils oben an der Kabinenwand direkt hinter der Kabinentür angeordnet. Die Spanntrommeln gestatten normalerweise eine völlig freie Bewegung des Oberkörpers. Bei plötzlicher Fahrtverminderung verriegeln sie sich jedoch automatisch, um so den Sitzinhaber vor einem Aufprall zu schützen.

Zum Gebrauch des Sitz- und Schultergurtes ist die Metallschloßhälfte am Gurt hoch genug einzustellen, damit der Sitzinhaber ihn quer über seinen Leib ziehen und am Schloß des innenbordseitigen Sitzgurtes anbringen kann. Die Spannung des Sitzgurtes ist dadurch einzustellen, daß der Schultergurt nach oben gezogen wird. Zum Abnehmen des Sitz- und Schultergurtes öffnet man zunächst das Sitzgurtschloß und läßt dann die Spanntrommel den Gurt auf die Außenbordseite des Sitzes ziehen.

FAHRTMESSER FÜR WAHRE FLUGGESCHWINDIGKEIT (SOND.)

Als Ersatz für den Standard-Fahrtmesser kann in Ihr Flugzeug ein die wahre Geschwindigkeit anzeigender Fahrtmesser eingebaut werden. Dieser Fahrtmesser hat einen kalibrierten drehbaren Ring, der in Verbindung mit der Fahrtmesserskala in einer Weise arbeitet, die der Arbeitsweise eines Flugrechners ähnelt.

Um die wahre Flugeschwindigkeit zu erhalten, den Ring drehen, bis die Druckhöhe mit der Außenlufttemperatur in Grad Fahrenheit abgeglichen ist. Dann die wahre Flugeschwindigkeit am drehbaren Ring gegenüber der Fahrtmessernadel ablesen.

Anmerkung

Die Druckhöhe darf nicht mit der angezeigten Höhe verwechselt werden. Die Druckhöhe erhält man durch Einstellen der barometrischen Skala am Höhenmesser auf 1013 mb und Ablesen der Druckhöhe am Höhenmesser. Sicherstellen, daß nach dem Ablesen der Druckhöhe die barometrische Skala des Höhenmessers auf die ursprüngliche Einstellung zurückgebracht wird.

ÖLSCHNELLABLASSVENTIL (SONDERAUSRÜSTUNG)

Anstelle des Ölablaßstopfens in der Ölsumpfablaßöffnung wird als Sonderausrüstung ein Schnellablaßventil angeboten. Mit diesem Ventil ist ein schnelleres und saubereres Ablassen des Triebwerköles möglich. Um das Öl mit diesem Ventil abzulassen, ist ein Schlauch über das Ende des Ventils zu schieben, der Schlauch in einen geeigneten Behälter zu führen und dann das Ende des Ventils nach oben zu drücken, bis es in die offene Stellung einschnappt. Federbügel halten dann das Ventil offen. Nach dem Ablassen des Öls ist das Ventil mit einem Schraubenzieher oder einem anderen geeigneten Werkzeug in die herausgezogene (geschlossene) Stellung zu schnappen und der Ablasschlauch zu entfernen.