

Höchstzul. Vorlage 0,28 m hinter BP
Höchstzul. Rücklage 0,38 m hinter BP

Fahrtmessermarkierungen

Roter Strich 200 km/h (Maximum)
Gelber Bogen zwischen 170 u. 200 km/h (Vorsichtsber.)
Grüner Bogen zwischen 75 u. 170 km/h (Normalber.)

Triebwerksanlage

Motor:

VW-Limbach 2000 EB 1
Höchstzul. Drehzahl 3400 U/min (59 KW) 5 Min.
Höchstzul. Dauerdrehzahl 2600 U/min.

Kraftstoff

Flugbenzin AVGAS 100 LL oder Kfz.-Tankstellen-"Super"-
Benzin. 40 Ltr.

Schmierstoff

Siehe Motorhandbuch Seite 34.

Kein legiertes oder unlegiertes Flugmotorenoel verwenden.

Öldruck max. 40 kp/cm²
min. 1,0 bei 2500 U/m.
Öltemp. min: 50 max: 120

Luftschraube

Hoffmann- 3-Stellungspropeller
HO-V 62 R / L 160 T

Zündkerzen

Bosch WB 240 ERT 1

Drehzahlmesser

Meßbereich 0 ÷ 4000 U/min
Zählwerk auf 3000 U/min eingestellt.

Markierungen

0 - 2600 U/min	grüner Bogen
2600 - 3400 U/min	gelber Bogen
3400 U/min	roter radialer Strich

2. Mindestausrüstung

Fahrtmesser mit Meßbereich 50 - 250 km/h

Höhenmesser

Drehzahlmesser Meßbereich 0 - 4000 U/min

Oeldruckmesser Grüner Bereich 1,0 - 4,0 kp/cm²;
4,0 roter Strich

Oeltemperaturmesser Grüner Bereich 50 - 120°;
120° roter Strich

Amperemeter

Vierteiliger Anschnallgurt je Sitz

Rückenkissen (10 cm zusammengedrückt),
wenn kein Fallschirm mitgenommen wird

Beladeplan

Datenschild

Flug- und Betriebshandbuch

Checkliste

3. Einstelldaten

Die Einstell- und Schrägungswinkel sind dem
Übersichtsblatt zu entnehmen. Bei Reparaturen
ist darauf zu achten, daß die Toleranzen ein-
gehalten werden.

Die Steuerung hat Anschläge:

Seitensteuer

Fester Anschlag am unteren Seitenruderlagerbock.

Quersteuer

Verstellbare Anschläge am Knüppelquerrohr.

Höhensteuer

Verstellbare Anschläge an der Steuerwelle.

8. Drehzahlen des Motors bei verschiedenen Propellerstellungen:

- a. Kleine Steigung (Startstellung)
Im Stand bei Vollgas = 2600 ÷ 2800 U/min.
Im Steigflug bei 100 km/h und Vollgas = 3000 U/min.
- b. Große Steigung (Reisestellung)
Im Stand bei Vollgas 2200 ÷ 2300 U/min.
Im Horizontalflug bei 170 km/h und 2600 U/min.

9. Rollen

Der Motorsegler läßt sich am Boden wie jedes normale Spornradflugzeug handhaben. Es wird jedoch immer wieder die Erfahrung gemacht, daß bei Motorseglern am Boden, vom Anlassen an, verhältnismäßig viel Schaden angerichtet wird. Dieses Kapitel richtet sich deshalb vor allem an die vom reinen Segelflug kommenden Piloten und solche, die mit Spornradflugzeugen nicht vertraut sind.

a. Anlassen

Beim Anlassen ist das Flugzeug möglichst gegen den Wind zu stellen, vor allem bei stärkerem Wind. Knüppel an den Bauch kommt vor dem Bremsen! Bei starkem Seitenwind kann der Wind den Propellerstrahl vom Leitwerk wegblasen, so daß selbst mit gezogenem Knüppel, gebremst, eine Überschlagneigung besteht, vor allem wenn dazu noch das Gelände nach vorne abfällt.

b. Rollen bei schwachem Wind

Grundsätzlich gilt: Knüppel an den Bauch, vorsichtig, auf stottern bremsen.
Langsam rollen.

5. Wartung und Pflege

Die Wartung von Motor und Luftschaube ist entsprechend den Angaben im Motor- und Luftschaubenhandbuch durchzuführen.

Tägliche Wartungsarbeiten

siehe Checkliste

Kontrollen:

Die angegebenen Zeiten beziehen sich auf die Motorbetriebszeit, wie sie der Drehzahlmesser anzeigt.

Nach den ersten beiden 25 Std. und dann nach jeweils 50 Std. sind folgende Wartungsarbeiten durchzuführen:

Motorhaube abnehmen.

Wartungsarbeiten gemäß Motor-Betriebshandbuch Limbach 2000 EB 1 durchführen.

Wartungsarbeiten gemäß Betriebs- und Wartungsbuch Hoffmann HO-V 62 durchführen.

Motorhaube auf Risse und Bruchstellen prüfen. Prüfen, ob alle Dzus-Verschlüsse richtig einrasten.

Motoraufhängung auf Risse und losem Sitz prüfen.

Gummielmente auf Alterung prüfen.

Luftleitbleche auf Risse und losem Sitz prüfen.

Auspuffe auf lose Schrauben, Risse und Durchbrennstellen prüfen.

Heizungsmantel zur Prüfung abnehmen und Wärmetauscher auf Undichtigkeiten, insbesondere auf Risse an den Schweißstellen kontrollieren, ggf. ist hierfür ein Farbeindringverfahren anzuwenden. Beanstandungen sind dem Hersteller sofort zu berichten.