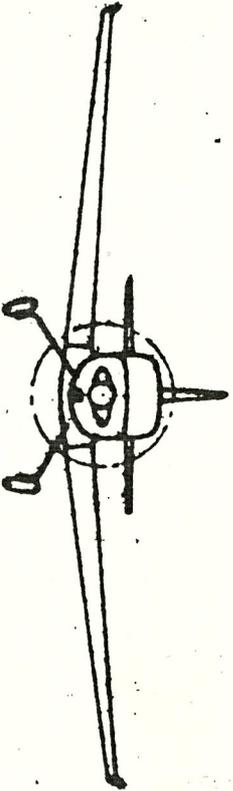


FLUGHANDBUCH  
(Approved Airplane Flight Manual)

JOB-15-150

Ausgabe Juli 1989



Dieses Handbuch ist stets an Bord mitzuführen.

**BUNDESAMT FÜR ZIVILLUFTFAHRT**

Abteilung 6 - Luftfahrzeug-  
und Luftfahrtsicherheits

Schnitzgasse 11, A-1030 Wien

Seite 1 bis VI-8  
BAZ anerkannt

Änderungen des Handbuches

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Seite	Datum / Unterss
1	Anhänge zum Flughandbuch	9-0 und folgende	NOV. 1990
2	Ergänzung des Baumusters JOB-15-150 NUR GÜLTIG FÜR DOB-15-150	Deckblatt 1-4, 2-5, 2-7 3-4, 4-2, 4-9 4-10, 5-2 6-6, 7-5	06/92 JUNI 1992

## Maximal zulässige Gewichte:

Max.zul.Startgewicht:	965 kg
Max.zul.Landegewicht:	965 kg
Höchstzul.Insassenanzahl	3
Mindestbesatzung	1 Pilot

Abkürzungen und ihre Bedeutung

km/h CAS: Anzeigte Geschwindigkeit korrigiert um den Einbaufehler

km/h IAS: Am Fahrtmesser angezeigte Geschwindigkeit

km/h TAS: Geschwindigkeit relativ zur ungestörten Luftströmung, entspricht CAS korrigiert um den Dichtefehler

V<sub>A</sub>: Manövering Speed, höchste Geschwindigkeit (IAS) bei der volle abrupte Ruderausschläge gegeben werden dürfen

V<sub>FE</sub>: Max.Flap Extended Speed: höchste Geschwindigkeit (IAS) mit Landeklappen in ausgefahrener Stellung

V<sub>NO</sub>: Max.Structural Cruising Speed: höchste Geschwindigkeit (IAS) die nur in ruhiger Luft überschritten werden darf.

V<sub>NE</sub>: Never Exceed Speed: Geschwindigkeit (IAS) die nie überschritten werden darf.

V<sub>SO</sub>: Stalling Speed: Geringste stetige Geschwindigkeit in Landekonfiguration

V<sub>X</sub>: Best Angle of Climb Speed: Geschwindigkeit (IAS) für steilstes Steigen

V<sub>Y</sub>: Best Rate of Climb Speed: Geschwindigkeit (IAS) für bestes Steigen.

Ausfliegbare Treibstoffmenge: Treibstoffmenge die für die Flugplanung verfügbar ist

Nichtausfliegbare Treibstoffmenge: Treibstoffmenge die nicht in allen Fluglagen ausgeflogen werden kann

Triebwerksinstrumente-Markierungen:

Instrument	Rote Rad.Linie untere Grenze	Grüner Bogen Normaler Be- triebsber.	Rote Rad. Linie Ob.Grenze
------------	---------------------------------	--	---------------------------------

Drehzahlm. U/min.	-	800-2700	2700
----------------------	---	----------	------

Öltemperat. °C	-	60- 118	118°
-------------------	---	---------	------

Zylinder Kopfemp. °C	-	-	260
----------------------------	---	---	-----

Öldruck bar.	1.75	4.2-6.0	6.0
-----------------	------	---------	-----

Treibstoff- druck bar.	0.035	0.05-0.35	0.35
---------------------------	-------	-----------	------

Vakuum in Hg		4.6-5.4	
-----------------	--	---------	--

Gewichtsgrenzen:

Höchstzul.Startgewicht	kg:	a	b	c
Höchstzul.Landegewicht	kg:	965	810	810
Höchstzul.Gepäckgewicht auf den Rücksitzen	kg:	130	-	-
Höchstzul.Insassenzahl	:	3	2	2

a: Personenbeförderung  
b: Grundsicherungsflüge  
c: Arbeitsflüge

Schwerpunktgrenzen:

Bezugspunkt: Flügelvorderkante bei Anschlußrippe  
Bezugslage: Rumpflängsachse (Führungsschienen  
der Kabinenhaube) horizontal

Treibstoff-Grenzwerte:

2 Flügeltanks mit je	68 Liter
Gesamttreibstoffmenge	136 Liter
Ausfliegbare Menge	131 Liter
Nichtausfliegbare Menge	5 Liter

Start und Landung mit Tankwahlschalter in Stellung I+R ausführen.

Schaltung auf Stellung L oder R ist nur im Horizontalflug zulässig.

Zulässiger Treibstoff: Flugkraftstoff min.80-87.

Sonstige Betriebsgrenzen:

Landeklappen:

Zulässige Stellungen für Start: Stellung 0  
Stellung 1 (17°)

Zulässige Stellungen f.Landung: Stellung  
0 bis 2

Hinweisschilder:

Die folgenden Hinweisschilder müssen am Flugzeug angebracht sein:

Im vollen Sichtbereich des Piloten:

Dieses Flugzeug muß unter Beachtung des Flughandbuchs und der Beschriftungen und Markierungen am Flugzeug als Normalflugzeug betrieben werden. Kunstflug und Trudeln ist nicht zulässig. Flug in bekannte Vereisungsbedingungen ist nicht zulässig.  
Zugelassen für Tag - Nacht - Sichtflug.  
Manövergeschwindigkeit 196 km/h IAS.

Vergaservereisung im Fluge:

Bei möglichen Vereisungsbedingungen (Luftfeuchtigkeit über 65% u. Temperaturen zwischen  $-5^{\circ}\text{C}$  und  $+20^{\circ}\text{C}$ ) Vergaservorwärmung von Zeit zu Zeit betätigen und dabei Drehzahlabfall feststellen.

Bei Auftreten von Vergaservereisung (Drehzahlabfall oder abnormaler Drehzahlabfall bei Betätigung der Vergaservorwärmung:

- 1) Vergaservorwärmung voll ziehen
- 2) Leistung erhöhen

3) Gemischregler auf Wartungsleistung einstellen

Notlandung ohne Triebwerksleistung:

- 1) Anschallgurte aller Insassen - Sicher anlegen
- 2) Landefläche - Auswählen und festlegen
- 3) Geschwindigkeit 120 km/h (Klappenstellung 0°)  
100 km/h (Klappenstellung 1,2)
- 4) Gemischregler - Stop
- 5) Benzinbahn - Zu
- 6) Zündung - Aus
- 7) Landeklappen - wie erforderlich
- 8) Hauptschalter - Aus
- 9) Landung in - Dreipunktlage

Notlandung mit Triebwerksleistung:

- 1) Anschallgurte aller Insassen - Sicher anlegen
- 2) Geschwindigkeit 120 km/h (Klappenstellung 0°)  
100 km/h (Klappenstellung 1,2)

Einleitung:

Dieser Abschnitt enthält Checklisten für die normalen Betriebsverfahren. Normale Betriebsverfahren für zusätzliche Systeme befinden sich unter Abschnitt 9.

Geschwindigkeiten für normalen Betrieb:

(bei höchstzul. Fluggewicht)

Normalstart	100 km/h
Start auf kurzer Startbahn (17° Klappen)	85 km/h
Steigflug (0° Klappen) bestes Steigen $V_y$	130 km/h
Steigflug (0° Klappen) bester Steig- winkel $V_x$	110 km/h
Landeanflug (0° Klappen)	120 km/h
Landeanflug (17° Klappen)	115 km/h
Landeanflug (35° Klappen)	100 km/h
Empfohlene Geschwindigkeit für Durch- fliegen von Turbulenzonen	196 km/h

Reiseflug: Landeklappen ..... 0°  
 wie erforderlich  
 Reisedrehzahl ..... max. 2700 U/min  
 Trimmung ..... eingestellt  
 Gemischregler ..... max. Leistung  
 (Drehzahlmethode)  
 wenn EGT eingebaut 100°F auf  
 reichen Seite der  
 Gemischkurve

## Sinkflug:

Gemisch ..... voll reich  
 Vergaservorwärmung .. nach Bedarf  
 Geschwindigkeit ..... wie gewünscht  
 Starke Abkühlung  
 des Motors ..... vermeiden

## Kontrolle vor der Landung:

Gemischregler ..... voll reich  
 Vergaservorwärmung .. voll ein  
 Geschwindigkeit ..... kleiner 140 km/h  
 Landeklappen ..... nach Bedarf  
 Stellung 1,2,3/  
 Benzinbahn ..... L+R  
 Benzindruck ..... überprüft

## Normale Landung:

Geschwindigkeit ..... 110 km/h  
 Landeklappen ..... Stellung 1,2  
 Spornrad ..... fest  
 Aufsetzen ..... in 3 Punktlage  
 Bremsen ..... vorsichtig betätigen bei voll  
 gezogenem Höhen-  
 ruder

## Landung auf kurzer Landebahn:

Geschwindigkeit ..... 100 km/h  
 Landeklappen ..... Stellung 2 (35°)  
 Spornrad ..... fest  
 Aufsetzen ..... in 3 Punktlage  
 Bremsen ..... vorsichtig be-  
 tätigen bei voll  
 gezogenem Höhen-  
 ruder

## Durchstarten:

Vergaservorwärmung ..... Aus  
 Gashebel ..... Vollgas  
 Geschwindigkeit ..... 100 km/h  
 Landeklappen ..... stufenweise  
 einfahren

## Kontrolle nach der Landung:

Landeklappen ..... Stellung O  
 Trimmung ..... Neutral  
 Vergaservorwärmung ..... Aus

## Abstellen:

Spornrad ..... Frei  
 Parkbremse ..... fest  
 Gashebel ..... 1000 U/min  
 Gemischregler ..... Stop  
 Hauptschalter ..... Aus  
 Sicherungen ..... Aus  
 Sündschalter ..... Aus

**Anmerkung:**

Den Anlasserknopf nicht mehr betätigen, wenn der Motor zu laufen beginnt. Dies könnte zur Beschädigung des Anlassers führen.

**STEUERUNG**

Der Steuerknüppel und die Ruderpedale betätigen die Primären Ruder, Höhen- und Querruder, sowie Seitenruder. Am rechten Sitz können Ruderpedale und ein Steuerknüppel als zusätzliche Ausrüstung eingebaut werden. Diese Teile werden mit der serienmäßigen Maschine mitgeliefert.

**ZULASSUNG**

Die Höhenrudertripleklappen befinden sich an den Austrittskanten der Höhenruder und werden mechanisch durch das Handrad, es befindet sich zwischen den vorderen Sitzen, von Hand betätigt.

Drehen des Handrades nach vorne bewirkt Kopflastigkeit, während das Flugzeug schwanzlastig wird, wenn das Handrad zurückgedreht wird. Der Start wird in der "0-Lage" der Trimmung durchgeführt, dabei muß die Anzeigemarke mit der Gehäusemarke übereinstimmen.

**LANDKLAFFENHEBEL**

Die Landeklappen werden mit einem zwischen den beiden vorderen Sitzen angeordneten Hebel ein- und ausgefahren. Der Hebel wird durch Drücken des Daumenknopfes und durch Verstellen nach oben oder nach unten betätigt. Bei Loslassen des Daumenknopfes kann der Hebel in den folgenden Landklappenstellungen blockiert werden:

Stellung 1- 17 Grad,

Stellung 2- 35 Grad

Die Landeklappen dürfen während des normalen Fluges aus- oder eingefahren werden, wenn die Fluggeschwindigkeit unter 146 km/h (Bereich des weißen Bogens am Fahrwasser) liegt.

Berechnung des Fluggewichtsschwerpunktes:

Zur Berechnung des Fluggewichtsschwerpunktes ist das Beladediagramm Seite 6-7 zu verwenden.

Das aktuelle Leergewicht ist Seite 6-5 zu entnehmen.

	Gewicht kg	Hebelarm m	Moment m Kg
Leergewicht			
Pilot u. vorderen Passagier			
Passagier auf Rücksitz oder Gepäck auf Rücksitz			
Treibstoff (ausfliegar 1311 a`o,72 kg/l)			
Fluggewicht			

Liegt der Schnittpunkt Fluggewicht -Moment im Schwerpunktdiagramm Seite 6-8 innerhalb der schraffierten Fläche, so ist die Beladung innerhalb der zulässigen Grenzen.

Einleitung: Dieser Abschnitt enthält Leistungsangaben die im Verlauf der Musterprüfung erfliegen wurden und die bei entsprechend gewartetem und sauberem Flugzeug bei Anwendung einer durchschnittlichen Pilotentechnik reproduzierbar sind.

Alle Leistungsangaben sind für ein Fluggewicht von 965 kg gegeben.

Fahrtmesserfehler:

IAS	60	80	100	120	140	160	180	200	220	240	260	280
CAS	-	95	109	125	143	160	180	200	218	234	247	262

Überziehggeschwindigkeiten: (km/h IAS)

Bedingungen: Triebwerk Leerlauf, max. Fluggewicht

Lande- Klappenstellung	Schräglage				
	0°	20	40	50	60
Voll Ein 0°	80	83	92	102	114
Voll Aus 35°	78	81	89	97	110