

# Flugprüfbericht Z37 DM- \_\_\_\_\_

Die am Luftfahrzeug durchgeführten Arbeiten wurden entsprechend den Vorschriften überprüft. Es bestehen keine Bedenken einen WF/PF durchzuführen <sup>1)</sup>  
 Prüfer für Luftfahrtgerät/Berechtigter. <sup>1)</sup>

Datum

Unterschrift

## 1 Prüfbedingungen

Prüfer: \_\_\_\_\_; Erlaubnis-Nr.: \_\_\_\_\_; am \_\_\_\_\_; in \_\_\_\_\_  
 Start \_\_\_\_\_ Uhr; Landung \_\_\_\_\_ Uhr; Flugzeit \_\_\_\_\_ min  
 Zelle Werk Nr.: \_\_\_\_\_ Betriebsstd. insges.: \_\_\_\_\_  
 Triebwerk Werk Nr.: \_\_\_\_\_ Betriebsstd. seit Grundüberholung: \_\_\_\_\_  
 Kraftstoffvorrat  
 vor dem Flug: \_\_\_\_\_ l; nach dem Flug: \_\_\_\_\_ l  
 Verbrauch: \_\_\_\_\_ l  
 Abfluggewicht: \_\_\_\_\_ kp; mittl. Fluggewicht: \_\_\_\_\_ kp  
 Spezialanlage: M72, M64, M63, Sprühen, Spritzen, ohne, <sup>1)</sup>  
 Meteorologische Bedingungen:  
 QFE: \_\_\_\_\_ mb/Torr; Temp. am Boden: \_\_\_\_\_ °C; Wind am Boden \_\_\_\_\_ ms<sup>-1</sup>  
 Bedingungen für den Prüfflug: sehr gut, gut, ausreichend <sup>1)</sup>

## 2 Prüfung am Boden <sup>2)</sup>

- .1 Generator: zuschalten bei  $n = 1350 \dots 1600 \text{ min}^{-1}$   
 bei  $n = 1900 \text{ min}^{-1}$   $U = 26,5 \dots 28,5 \text{ V}$
- .2 Magnet: Drehzahlabfall bei  $n = 1900 \text{ min}^{-1}$ :  
 $M_I M_{II} < 65 \text{ min}^{-1}$
- .3 Luftschraubenverstellung bei Vollgas:  $2400^{+50} < 1730 \text{ min}^{-1}$
- .4 Triebwerk:

	$n$ [min <sup>-1</sup> ]	$P_L$ [at]	$P_{KS}$ [kpcm <sup>2</sup> ]	$P_{SS}$ [kpcm <sup>2</sup> ]	$t_E$ [°C]	$t_A$ [°C]	$t_{ZK}$ [°C]	$t_{\text{Ver-gaser}}$
Startleistg.	$2400^{+50}$	<sup>3)</sup>	0,2-0,5	4-6				nicht vorgewärmt
Leerlauf	550-600	-	>0,15	>1,0	40-75	<125	120-230	wärmt

### .5 Bremsen:

Standbremse hält bis  $n \geq 1500 \text{ min}^{-1}$

Fußbremse links, rechts hält bis  $n = 2400 \text{ min}^{-1}$

1) Zutreffendes unterstreichen 2) bei WF nur teilweise/  
 nicht erforderl. 3) Sollwert entspr. den Bed. 4) Ist-Wert

### 3 Prüfung im Fluge<sup>2)</sup>

.1 Verhalten beim Start: o.B.

.2 Flugleistungen

	Start	Steigflug		Horizontalflug	
$n$ $\text{min}^{-1}$	max	2000	2200	1950	max
$P_L$ at		max		1,0	max
$P_{KS}$ $\text{kpcm}^{-2}$		0,2 ... 0,5			
$P_{SS}$ $\text{kpcm}^{-2}$		4 ... 6			
$t_E$ $^{\circ}\text{C}$		50 ... 75			
$t_A$ $^{\circ}\text{C}$		125			
$t_{ZK}$ $^{\circ}\text{C}$		160 ... 230			
$t_{\text{Vergaser}}$ $^{\circ}\text{C}$		4		4	4
$t_{W_C}$ s			4	4	
$W_C$ $\text{ms}^{-1}$			3	3	
			4	4	
$V_{ASIR}$ $\text{kmh}^{-1}$		120		3	3
				4	4
$H_{AAL}$ m		200 → 400		150	

.3 Beschleunigung des Triebwerkes: o.B.

Leerlauf → Vollgas > 3 s

- 2) Bei WF nur teilweise/nicht erforderlich  
 3) Sollwert entsprechend den Bedingungen  
 4) Istwert

#### 4 Flugverhalten

- .1 im Horizontalflug:  $n=2000 \text{ min}^{-1}$ ;  $v=120 \text{ kmh}^{-1}$ ;  $P_L = \text{_____ at}$   
 um die Längsachse: o.B.      um die Hochachse: o.B.  
 Trimmstellung für Handkraft Null: neutral  $\pm 10 \text{ mm}$   
 Kugel im Zentrum: o.B.  
 dyn. Längsschwingungen gedämpft: o.B.
- .2 im Landeanflug: Leerlauf,  $v=110 +10 \text{ kmh}^{-1}$ ;  $\eta_K=50^\circ$   
 Trimmung auf Handkraft Null: o.B.
- .3 bei der Landung: o.B.

#### 5 Überziehwarnanlage

n	min <sup>-1</sup>	2000	Leerlauf		2200	
P <sub>L</sub>	at	entsprech. 120 km/h			voll	
η <sub>K</sub>	°	5	5	50	5	
v <sub>s</sub> *	km/h					
v <sub>s</sub>	km/h					
v <sub>s</sub> *	-v <sub>s</sub> km/h	11...14	9...11	9...11	14...18	Soll-Werte
						Ist-Werte

#### 6 Funktion der Anlagen, Geräte und anderer Einbauten:

Kompressor: Druck  $52 \pm \text{kp cm}^{-2}$       o.B.

#### 7 Beanstandungen:

#### 8 Entscheid:

Datum

Unterschrift