

0.0 Erfassung der Berichtigungen

Alle Berichtigungen des vorliegenden Handbuches müssen in der nachstehenden Tabelle erfasst sein. Ausgenommen sind:

- aktuelle Daten der Schwerpunktermittlung (Kap. 6.3)
- Aktualisierung der installierten Ausrüstung (Ausrüstungsliste, Kap. 6.5)
- Aktualisierungen in der Liste der Ergänzungen (Kap. 9.2)

Die Genehmigung der Berichtigung des Flughandbuchs erfolgt entweder durch die Agentur unter Angabe der Zulassungsnummer oder direkt durch den Entwicklungsbetrieb DOA EASA.21J.250.

In der fortlaufenden Tabelle ist immer nur die letzte anerkannte Berichtigung gestempelt.

Der neue bzw. geänderte Text wird auf der überarbeiteten Seite durch eine senkrechte Linie am Außenrand gekennzeichnet; die höchste Berichtigungsnummer aller im Text enthaltenen Berichtigungen sowie das Datum der letzten Berichtigung erscheinen im rechten Bereich der Fußzeile.

Mit seiner Unterschrift bestätigt derjenige, der die Berichtigung durchgeführt hat, die Übereinstimmung mit den nachstehenden Angaben und dem zugehörigen Luftfahrzeug.

Ber. Nr.	Abschnitt	Seiten	Datum der Berichtigung	Bezug	Vermerk und Datum der Anerkennung	Datum der Einarbeitung	Unterschrift
1	0, 2, 5, 7	iii, v, vii, viii, 1-6, 2-5 bis 2-7, 5-1, 5-11, 5-13, 5-16, 7-26	01.10.2012	P061-2012-094			

P061- Änderungsmitteilung

P062- Technische Mitteilung

Ber. Nr.	Abschnitt	Seiten	Datum der Berichtigung	Bezug	Vermerk und Datum der Anerkennung	Datum der Einarbeitung	Unterschrift

P061- Änderungsmitteilung

P062- Technische Mitteilung

0.1 Verzeichnis der gültigen Seiten und Kapitel

Dieses Verzeichnis gilt nur für die auf dem Titelblatt angegebene Werknummer.

Seiten	EASA anerkannt	Ber.-Nr.	Datum der Berichtigung
i			
ii			
iii		1	01.10.2012
iv			
v		1	01.10.2012
vi			
vii		1	01.10.2012
viii		1	01.10.2012
ix			
Kap. 1			
1-1			
1-2			
1-3			
1-4			
1-5			
1-6		1	01.10.2012
1-7			
1-8			
1-9			
1-10			
1-11			
1-12			
Kap. 2			
2-1			
2-2	X		
2-3	X		
2-4	X		
2-5	X	1	01.10.2012
2-6	X	1	01.10.2012

Seiten	EASA anerkannt	Ber.-Nr.	Datum der Berichtigung
2-7	X	1	01.10.2012
2-8	X		
2-9	X		
2-10	X		
2-11	X		
2-12	X		
2-13	X		
2-14	X		
2-15	X		
2-16	X		
2-17	X		
2-18	X		
2-19	X		
2-20	X		
2-21	X		
2-22	X		
2-23	X		
2-24	X		
Kap. 3			
3-1			
3-2	X		
3-3	X		
3-4	X		
3-5	X		
3-6	X		
3-7	X		
3-8	X		
3-9	X		
3-10	X		
3-11	X		

Seiten	EASA anerkannt	Ber.-Nr.	Datum der Berichtigung
3-12	X		
3-13	X		
3-14	X		
3-15	X		
3-16	X		
3-17	X		
3-18	X		
3-19	X		
3-20	X		
3-21	X		
3-22	X		
3-23	X		
3-24	X		
3-25	X		
3-26	X		
3-27	X		
3-28	X		
3-29	X		
3-30	X		
3-31	X		
3-32	X		
3-33	X		
3-34	X		
3-35	X		
3-36	X		
3-37	X		
3-38	X		
3-39	X		
3-40	X		
3-41	X		
3-42	X		
3-43	X		
3-44	X		
3-45	X		

Seiten	EASA anerkannt	Ber.-Nr.	Datum der Berichtigung
3-46	X		
3-47	X		
3-48	X		
3-49	X		
Kap. 4			
4-1			
4-2	X		
4-3	X		
4-4	X		
4-5	X		
4-6	X		
4-7	X		
4-8	X		
4-9	X		
4-10	X		
4-11	X		
4-12	X		
4-13	X		
4-14	X		
4-15	X		
4-16	X		
4-17	X		
4-18	X		
4-19	X		
4-20	X		
4-21	X		
4-22	X		
4-23	X		
4-24	X		
4-25	X		
4-26	X		
4-27	X		
4-28	X		

Seiten	EASA anerkannt	Ber.-Nr.	Datum der Berichtigung
4-29	X		
4-30	X		
4-31	X		
4-32	X		
4-33	X		
4-34	X		
4-35	X		
4-36	X		
4-37	X		
4-38	X		
4-39	X		
4-40	X		
4-41	X		
4-42	X		
4-43	X		
4-44	X		
4-45	X		
Kap. 5			
5-1		1	01.10.2012
5-2	X		
5-3	X		
5-4	X		
5-5	X		
5-6	X		
5-7	X		
5-8	X		
5-9	X		
5-10	X		
5-11	X	1	01.10.2012
5-12	X		
5-13	X	1	01.10.2012
5-14			
5-15			

Seiten	EASA anerkannt	Ber.-Nr.	Datum der Berichtigung
5-16		1	01.10.2012
Kap. 6			
6-1			
6-2			
6-3			
6-4			
6-5			
6-6			
6-7			
6-8			
6-9			
6-10			
6-11			
6-12			
6-13			
6-14			
6-15			
6-16			
6-17			
Kap. 7			
7-1			
7-2			
7-3			
7-4			
7-5			
7-6			
7-7			
7-8			
7-9			
7-10			
7-11			
7-12			

Seiten	EASA anerkannt	Ber.-Nr.	Datum der Berichtigung
7-13			
7-14			
7-15			
7-16			
7-17			
7-18			
7-19			
7-20			
7-21			
7-22			
7-23			
7-24			
7-25			
7-26		1	01.10.2012
7-27			
7-28			
7-29			
7-30			
7-31			
7-32			
7-33			
7-34			
7-35			
7-36			
7-37			
7-38			
7-39			
7-40			
7-41			
7-42			
7-43			
7-44			
7-45			
7-46			

Seiten	EASA anerkannt	Ber.-Nr.	Datum der Berichtigung
7-47			
7-48			
7-49			
Kap. 8			
8-1			
8-2			
8-3			
8-4			
8-5			
8-6			
8-7			
8-8			
8-9			
8-10			
8-11			
8-12			
Kap. 9			
9-1			
9-2			
9-3			
9-4		Leerseite	

1.4 Abmessungen und Technische Daten

Technische Daten

Rumpf	Bauweise	Vorderteil CFK-Bauweise, Mittelteil Stahlrohrrahmen mit CFK-Verkleidungen, Leitwerksröhre mit integrierter Leitwerksflosse CFK
	Länge	8,52 m
	Höhe	2,45 m
	Breite	1,21 m
Flügel	Bauweise	dreiteilig, CFK-Holm, Schale CFK Sandwich
	Spannweite	18,00 m
	Flügelgrundrissfläche	17,42 m ²
	Flügelstreckung	18,62
	V-Stellung	2°
	Flügelprofil	DU (verschiedene)
Fahrwerk	Typ	einziehbares 3-Bein-Fahrwerk mit Klappen, hydraulisch betätigt, Bugradsteuerung
	Spurweite	1,89 m
	Radstand	1,97 m
Bremsklappen	Art	Bremsklappe nach Schempp-Hirth-Prinzip in den Außenflügeln
	Länge	1,495 m
Höhenleitwerk	Bauweise	CFK-Stege und CFK-Sandwich
	Spannweite	3,20 m
	HLW-Fläche	1,74 m ²
	Profil	DU
Massen	max. Flugmasse	900 kg
	max. Flächenbelastung	51,66 kg/m ²
	max. NLP	620 kg
	zul. Fluggewichts-Schwerpunktbereich	224 mm bis 409 mm

Triebwerk	Bauart	4-Zylinder 4-Takt-Otto-Motor, Boxeranordnung, Turbolader mit elektronischer Ladedruckregelung und integriertem Untersetzungsgetriebe
	Typ	Rotax 914 F2
	max. Startleistung	84,5 kW bei 5800 min ⁻¹ (Startdrehzahl begrenzt auf 5600 min ⁻¹)
	max. Dauerleistung	73,4 kW bei 5500 min ⁻¹
	Verbrauch bei Dauerleistung (100%)	26,6 l/h
	Verbrauch bei 75% Leistung	20,4 l/h
	Verbrauch bei 55% Leistung	13,0 l/h
	Übersetzungsverhältnis des Motorgetriebes	i=2.428
Propeller	Bauart	elektrisch verstellbarer 3-Blatt-Constant-Speed-Propeller
	Typ	MTV-7-A/170-051 mit CS-Regelinheit
	Durchmesser	1,70 m
Frontgetriebe	Bauart	Zahnriemengetriebe in Magnesiumgussgehäuse, elastische Lagerung in Gummielementen
	Typ	STEMME 050.251
	Übersetzungsverhältnis	i=1,100
Tankanlage	Bauart	Integraltanks im vorderen Innenflügel
	Volumen	65 l im rechten Innenflügel (optional 65 l im linken Innenflügel)
	nichtausfliegbare Kraftstoffmenge	2,1 l im rechten Flügeltank (optional 1 l im linken Tank)

2.4 Grenzwerte für Antriebssystem und Betriebsstoffe**2.4.1 Triebwerksgrenzwerte****Motor**

a) Motorhersteller	BRP-Powertrain GmbH & Co. KG Gunskirchen, Österreich
b) Motorbezeichnung	ROTAX 914 F2
c) Musterzulassung	EASA.E.122 vom 20.12.1993
d) Höchstzulässige Startdrehzahl (max. 5 min):	5600 min ⁻¹ (5800 min ⁻¹ für max. 1 min zulässig)
e) Höchstzulässige Dauerdrehzahl:	5500 min ⁻¹
f) Leerlaufdrehzahl:	1200 bis 1400 min ⁻¹
g) maximale Startleistung (ISA):	84,5 kW bei 5800 min ⁻¹ (Startdrehzahl durch Prop.-regelung auf 5600 min ⁻¹ begrenzt)
h) maximale Dauerleistung:	73,4 kW bei 5500 min ⁻¹
i) Höhenbereich mit konstanter Leistung: <ul style="list-style-type: none"> • Startleistung • Dauerleistung 	bis max. 2450 m (8000 ft) MSL bis max. 4875 m (16000 ft) MSL
j) zulässige Zylinderkopftemperatur (CHT): <ul style="list-style-type: none"> minimal maximal 	50°C bzw. 122°F 135°C bzw. 275°F
k) Kraftstoffdruck: <ul style="list-style-type: none"> minimal normal maximal 	Airboxdruck + 1,5 x 10 ⁻¹ bar + 2,5 x 10 ⁻¹ bar + 3,5 x 10 ⁻¹ bar
l) Ladedruck: <ul style="list-style-type: none"> Startleistung max. Dauerleistung 	40,5 inHG / 1,37 bar (lt. ROTAX) 36,0 inHG / 1,22 bar (lt. ROTAX)

Propeller

a) Propellerhersteller:	MT-Propeller Gerd Mühlbauer GmbH D-94348 Atting, Germany
b) Propellerbezeichnung:	MTV-7-A/170-51
c) Steuergerät:	P120-A
d) Musterzulassung:	LBA TC: 32.130/84 R.3

e) Propellerdurchmesser:	1700 mm
--------------------------	---------

2.4.2 Betriebsstoffe

Kraftstoff

a) Kraftstoffsorte	MOGAS (bleifreies Super und Superplus) oder AVGAS 100 LL
--------------------	---

Schmierstoffe

a) Öltemperatur	minimal maximal	50°C 130°C
b) Öldruck	minimal maximal normal	1,5 bar 7,0 bar (kurzzeitig bei Kaltstart zulässig) 1,5 – 5,0 bar
c) Ölmenge	minimal maximal	2 Liter 3 Liter
max. zulässiger Ölverbrauch		0,06 Liter/h

Kühlmittel

a) Kühlmittel		konventionelles Kühlmittel auf Ethylenglycolbasis (Gemisch 50% Wasser, 50% Ethylenglycol) Für empfohlene Kühlmittel des Herstellers sei auf die Service Instruction SI-914-019 von ROTAX verwiesen.
b) Kühlmittelmenge	minimal maximal	2,4Liter 2,5Liter

2.5 Markierungen der Triebwerksinstrumente

Instrument	Anzeigebereich			
	Roter Balken (Mindestgrenze)	Grüner Bogen (Normaler Betriebsbereich)	Gelber Bogen (Oberer Warnbereich)	Roter Balken (Höchstgrenze)
Drehzahl [min ⁻¹]	-	1400-5500	5500-5600 *	5600 *
Öltemperatur [°C]	50	50-130	-	130
Zylinderkopf temperatur [°C]	-	50-135	-	135
Öldruck [bar]	-	1,5-5	5-7	7
Saugrohrdruck [inHg] [bar]	-	-	36,0 – 40,5 1,22 – 1,37	40,5 1,37

* Ein kurzzeitiges Überdrehen bis max. 5800 min⁻¹ (max. zulässige Drehzahl des Motorherstellers) ist für max. 1 min zulässig.

2.6 Sonstige Markierungen an Instrumenten _____

Instrument	Anzeigebereich			
	Roter Balken (Mindestgrenze)	Grüner Bogen (Normaler Betriebsbereich)	Gelber Bogen (Oberer Warnbereich)	Roter Balken (Höchstgrenze)
Voltmeter [V]	11,5	-	-	-
Amperemeter [A]	-	-	-	-

Abschnitt 5 - Flugleistungen

5.1	Einführung.....	5-2
5.2	Verwendung der Leistungstabellen und –Diagramme	5-3
5.3	Flugleistungstabellen und Diagramme	5-4
5.3.1	Fahrtmesserkorrektur / Anzeigefehler.....	5-4
5.3.2	Druckhöhe und Dichtehöhe	5-6
5.3.3	ISA (Internationale Standardatmosphäre)	5-7
5.3.4	Überziehgeschwindigkeiten und Minimalgeschwindigkeiten.....	5-7
5.3.5	Windkomponenten.....	5-10
5.3.6	Startrollstrecke und Startstrecke bei MTOW	5-11
5.3.7	Steigleistung	5-13
5.3.8	Leistungseinstellungen im Reiseflug.....	5-13
5.3.9	Steiggradient beim Durchstarten	5-13
5.3.10	Landstrecke.....	5-14
5.3.11	Maximale Flugdauer und Reichweite	5-15
5.3.12	Anerkannte Lärmwerte	5-16

5.1 Einführung

Der vorliegende Abschnitt enthält Daten über die von dem Motorsegler STEMME TSA-M, Baureihe „S6-RT“ zu erwartenden Flugleistungen. Diese von der zuständigen Luftfahrtbehörde anerkannten Daten und zum Teil weitere Werte, die keiner Anerkennung bedürfen, ermöglichen eine hinreichend genaue Flugplanung.

Die Leistungsdaten in den Tabellen und Diagrammen wurden im Rahmen der Flugerprobung mit einem Motorsegler und Triebwerk in Serienstand ermittelt und auf die Bedingungen der Standardatmosphäre (ISA: 15°C, 1013,25hPa, MSL) korrigiert.

Die Werte wurden auf der Basis eines durchschnittlichen Pilotenkönnens mit den in diesem Handbuch beschriebenen Verfahren erzielt.

Ein eventuell schlechter Wartungszustand des Flugzeugs, unterschiedliche Pilotenerfahrung oder meteorologische Einflüsse werden hierbei nicht berücksichtigt.

5.3.6 Startrollstrecke und Startstrecke bei MTOW

Bedingungen:	• Leistungshebel	Startleistung (115%)
	• Wölbklappen	START
	• Rotationsgeschwindigkeit (IAS)	$v_R = 80 \text{ km/h / bei } 900 \text{ kg}$ 43 kts
	• Fluggeschwindigkeit in 15m (IAS)	$v_x = 110 \text{ km/h / bei } 900 \text{ kg}$ 60 kts
	• Piste	befestigt, eben und trocken
	• Fahrwerk	über komplette Startstrecke ausgefahren

Werte in MSL, nach ICAO Standard Atmosphäre:

Startrollstrecke: 245 m

Startstrecke: (über 15m Hindernis) 460 m

Wichtiger Hinweis: Auf Graspisten ist je nach Untergrundbeschaffenheit (Graslänge, Weichheit) mit mindestens um 25% verlängerter Startrollstrecke zu rechnen.
Ein schlechter Wartungszustand, Abweichungen vom vorgeschriebenen Verfahren und ungünstige meteorologische und örtliche Bedingungen (Nässe, Schnee, Unebenheit etc.) können die Startstrecke erheblich verlängern.

Wichtiger Hinweis: Eine Pistensteigung von 2% (2 m auf 100 m) bewirkt eine um ca. 10% verlängerte Startstrecke. Die Auswirkung auf die Startrollstrecke kann größer sein.

Die nachfolgende Tabelle gibt Startroll- und Startstrecken für weitere Druckhöhen und variable Umgebungstemperaturen an.

Druckhöhe über MSL		Temperatur		Startrollstrecke		Startstrecke (15 m / 50 ft)	
[m]	[ft]	[°C]	[°F]	[m]	[ft]	[m]	[ft]
0	0	-15	5	183	599	342	1123
		0	32	213	698	398	1306
		15	59	245	804	460	1509
		30	86	281	922	528	1730
		38	100	301	986	565	1853
500	1640	-15	5	215	704	403	1322
		0	32	250	820	468	1536
		15	59	288	944	540	1772
		30	86	330	1082	618	2028
		38	100	353	1159	663	2173
1000	3280	-15	5	253	829	474	1555
		0	32	294	964	551	1807
		15	59	339	1111	636	2086
		30	86	388	1271	727	2384
		38	100	415	1361	779	2555
1500	4920	-15	5	298	976	559	1833
		0	32	346	1133	649	2128
		15	59	398	1306	748	2452
		30	86	456	1495	855	2804
		38	100	488	1601	917	3006
2000	6560	-15	5	351	1153	659	2162
		0	32	408	1338	765	2510
		15	59	470	1540	882	2892
		30	86	537	1761	1007	3304
		38	100	575	1886	1078	3537
2500	8200	-15	5	415	1361	779	2555
		0	32	481	1578	907	2976
		15	59	554	1819	1040	3411
		30	86	633	2078	1188	3896
		38	100	677	2222	1272	4171
3000	9840	-15	5	491	1610	921	3021
		0	32	569	1867	1069	3507
		15	59	655	2148	1230	4034
		30	86	748	2452	1403	4603
		38	100	800	2625	1502	4927

5.3.7 Steigleistung

Bedingungen:	<ul style="list-style-type: none"> Leistungshebel Wölbklappen Fahrwerk Fluggeschwindigkeit, bestes Steigen (IAS) Flughöhe 	max. Dauerleistung (100%) NEUTRAL Eingefahren $v_y = 125 \text{ km/h}$ / bei 900 kg 68 kts MSL
--------------	--	---

maximale Steiggeschwindigkeit: $v_v = 4,7 \text{ m/s}$ / **925 ft/min**

5.3.8 Leistungseinstellungen im Reiseflug

Bedingungen:	<ul style="list-style-type: none"> Leistungshebel Wölbklappen Fahrwerk Flugmasse 	max. Dauerleistung (100%) REISE Eingefahren 900 kg
--------------	--	---

maximale Reisegeschwindigkeit: $v_H = 250 \text{ km/h}$ / **135 kts**

5.3.9 Steiggradient beim Durchstarten

Bedingungen:	<ul style="list-style-type: none"> Leistungshebel Wölbklappen Fahrwerk Fluggeschwindigkeit (IAS) 	Startleistung (115%) START/LDG 1 Ausgefahren $v_x = 110 \text{ km/h}$ / bei 900 kg 60 kts
--------------	--	---

Steiggeschwindigkeit: $v_v = 5,1 \text{ m/s}$ / **1000 ft/min**

5.3.10 Landestrecke

Die Landestrecke ist deutlich geringer, als die Startstrecke.

Wichtiger Hinweis: Auf Graspisten ist bei Nässe mit verlängerten Landestrecken zu rechnen.

Ein schlechter Wartungszustand, Abweichungen vom vorgeschriebenen Verfahren und ungünstige meteorologische und örtliche Bedingungen (Regen, hohe Temperatur, ungünstiger Wind etc.) können die Landestrecke erheblich verlängern.

Wichtiger Hinweis: Eine Pistengefälle von 2% (2 m auf 100 m) bewirkt eine um ca. 10% verlängerte Landestrecke.

Anmerkung: Höhere Anfluggeschwindigkeiten führen zu einer deutlich längeren Landestrecke.

5.3.11 Maximale Flugdauer und Reichweite

Wichtiger Hinweis: Die angegebenen Flugleistungsdaten wurden mit einem technisch und aerodynamisch einwandfreien Flugzeug vermessen und unterliegen je nach Zustand des Flugzeugs Schwankungen.

Bedingungen:	<ul style="list-style-type: none"> • Leistungshebel 75% • Wölbklappen NEUTRAL • Fahrwerk Eingefahren • Geschwindigkeit 227 km/h • Flugmasse 900 kg • Verbrauch 20,4 l/h • ausfl. Kraftstoffmenge 63 l (Standard) 127 l (mit optionalem linken Tank)
--------------	--

Die maximalen Flugzeiten (ohne Reserven) gelten für die ausfliegbare Kraftstoffmenge je nach Ausrüstung des Flugzeuges bei optimaler Betankung.

Durch Betankungsfehler (z.B. Flugzeug nicht waagrecht, Flugzeug auf ansteigender oder abschüssiger Stellfläche, etc.) können Unterschiede von ± 5% der maximalen Kraftstoffmenge vorkommen.

Die nicht ausfliegbare Menge beträgt jedoch mindestens 2,1 L für den rechten Tank (Standard) und 1 L für den linken Tank (optional). Zur Ermittlung der Flugzeiten für volle Tanks (ohne Reserve) gilt näherungsweise:

Standard –	63 l : 20,4 l/h = 3,08 h
Mit optionalen Tank –	127 l : 20,4 l/h = 6,22 h

Die Reichweite ohne Reserven ist näherungsweise aus der verfügbaren Flugzeit und wahrer Eigengeschwindigkeit zu ermitteln:

Standard –	3,08 h x 227 km/h bzw. 122 kts = 699,1 km
Mit optionalen Tank –	6,22 h x 227 km/h bzw. 122 kts = 1411,9 km

5.3.12 Anerkannte Lärmwerte

Die Bestimmung des Lärmwerts erfolgt nach Messung gemäß ICAO Annex 16, Vol. I, Chapter X, 5th Edition, Amdt. 9.

Der anerkannte Lärmwert ist dem EASA Lärmkennblatt, "Type Certificate Data Sheet for Noise", TCDSN No. EASA.A.143 in der letzten gültigen Ausgabe zu entnehmen.

7.10.2 Einstieg

Die Art und Weise des Einstiegs ins Cockpit erfolgt individuell nach Körpergröße und eigenen Möglichkeiten.

Als bequeme Option empfiehlt sich das folgende Verfahren:

- Aufstellen mit dem Rücken zum Cockpit.
- Aufstützen der Hände auf die Flügelnahe nahe der Wurzelrippe auf der einen Seite und auf dem Cockpithaubenrahmen auf der anderen Seite.
- Durch Abstützen mit beiden Armen und leichtem Abspringen vom Boden folgt das Aufsetzen auf den Cockpithaubenrahmen an der tiefsten Stelle.
- Nach Ausbalancierung und Abstützung im Cockpit auf den Mitteltunnel erfolgt der Einstieg mit den Beinen zuerst.

7.10.3 Kabinenbelüftung

Die Belüftung der Kabine erfolgt getrennt für die Haube und für beide Sitzplätze. Die Luft für die gesamte Kabinenbelüftung wird unterhalb des Propellerspinners in zwei Einlassöffnungen der Cowling geleitet. Die Aufteilung zu den Belüftungsausstritten zur Haube und zum Kabinenbereich erfolgt separat.

Die Auslassöffnung der Haubenbelüftung liegt im Bereich des Haubenscharniers und ist über einen Betätigungszug im zentralen oberen Instrumentenpanel regelbar.

Der Sitzplatz für Pilot und Copilot wird je über seitliche Auslassöffnungen im Fußbereich und zwei weitere getrennt einstellbare Belüftungsöffnungen im Sitzbereich mit Frischluft versorgt. Die Lüftungsleistung ist für beide Plätze getrennt über eine Betätigung an den jeweiligen Luftauslässen regelbar. (auf Kniehöhe)

Für alle Belüftungsregelungen gilt:

Im voll gezogenen Zustand ist die Lüftung voll AUF, entsprechend im nach vorn gedrückten Zustand voll GESCHLOSSEN.

Zusätzlich erfolgt eine Belüftung über die seitlichen verschließbaren Fenster der Haube.

7.11 Antrieb (Triebwerk)

7.11.1 Motor und Allgemeines

Der verwendete Motor ist ein ROTAX 914F2:

- 4-Zylinder Viertakt-Otto-Motor, Boxeranordnung, mit Turbolader und elektronischer Ladedruckregelung (TCU), integriertes Untersetzungsgetriebe
- Flüssigkeitsgekühlte Zylinderköpfe, sowie stauluftgekühlte Zylinder
- Elektronische Magnet-Kondensator-Doppelzündung
- zwei CD-Vergaser, je einer pro Motorseite
- angeflanshtes Getriebe und Überlastkupplung

Der Motor ist lärmemissionsarm für Kabine und Umgebung im Mittelrumpf untergebracht und über den Rahmen der Motoraufhängung in den zentralen Stahlrohrrahmen integriert.

Technische Daten des ROTAX 914F2:

- max. Startleistung: 84,5 kW bei 5800 min⁻¹
(Startdrehzahl durch Propellerregelung auf 5600 min⁻¹ begrenzt)
- max. Dauerleistung: 73,4 kW bei 5500 min⁻¹
- Hubraum: 1211 cm³
- Übersetzungsverhältnis Motorgetriebe i=2.428
- Verdichtungsverhältnis: 9,0 : 1

Kraftstoff und Verbrauchswerte:

- Verwendbarer Kraftstoff: MOGAS (bleifreies EN 228 Super und EN 228 Superplus, min. ROZ 95)
oder AVGAS 100LL
- Verbrauch bei max. 26,6 l/h
Dauerleistung (100%):
- Verbrauch bei 20,4 l/h
Dauerleistung (75%):
- Verbrauch bei 13,0 l/h
Dauerleistung (55%):