
SUPPLEMENT : TOWING PROCEDURES

Your DR 400/180 R is equipped with :

- A structural reinforcement installed on the aircraft at the production stage.
- A tube support bearing a 12 A type Aératur tow-hook.
- A hook-release handle near the pilot's seat.
- An instruction placard near the hook-release handle.

Propellers approved for towing :

- Gliders : 76-58, 76-54 (76-64 would enter the critical RPM - zone under normal utilisation)
- Banners : 76-54 (76-58 would enter the critical RPM - zone under normal utilisation)
- Propeller HO-27-HM-180/138 (gliders and banners)

GLIDER TOWING PROCEDURES

In addition to the usual procedures, check the correct working of the hooks on the aircraft and on the glider.

Towing configuration :

First stage of flaps up to V_i 140 km/H then flaps up position.
Full throttle whilst climbing.

Descent : Do not close throttle below 2500 RPM in order to avoid the engine cooling being too quick.
Recommended speed V_i = 250 km/h.

TOWING SPEED :

Gliders : Any speed is possible between the minimum aircraft towing speed V_r and the maximum authorised speed of the glider on tow.

The optimum climbing speed depends on characteristics of the glider = for gliders with a low wing loading and a medium glide ratio, the optimum speed is V_r where as it may exceed 130 Km/H for gliders with a high wing loading and glide ratio.

A climbing speed higher than the optimum may be necessary in case of critical engine cooling.

BANNER TOWING PROCEDURES :

In addition to the usual procedures :

- Check the correct working of the hook on the aircraft.
- Then attach the cable to the aircraft and to the banner.
- Lay the folded banner on the ground in front of the aircraft at such a distance that it has reached a sufficient speed when lifting the banner. For a pick up hooking in flight, the approach speed of the aircraft should be 105 Km/H.

A speed very close to V_b should be maintained for the whole flight.

For banner towing at a slow speed and under hot weather conditions, it is advised if need be to install the cooling flap (see sketch 58 - 319) on the inferior engine cowling to obtain a better engine cooling. This flap belongs to the optional equipment of the aircraft.

Following instruction placard is mandatory on this aircraft when equipped with a tow - hook :

See approved flight manual for towing instructions.

	1)	2)	3)
Weight of the towing aircraft in Kg	750	840	1000
Minimum glider towing speed Vr kph	110	115	125
Minimum banner towing speed Vb kph	95	100	120
Minimum authorized speed for the glider glider on tow kph	135	140	150
Maximum glider weight Vz at Vr = 0,7 m/s	970	765	420
Maximum glider weight Vz at Vr = 1,7 m/s	750	595	330
100Cx.S maximum of the banner	230	155	65

Remark :

- 1) Normal utilisation = 1 pilot, 110 L Fuel
- 2) Case of towing pilot's schooling
- 3) Exceptional case : Passengers transport with a light on tow or leaflets dropping with a reduced banner.

BREAKING RESISTANCE OF THE TOWING CABLE /

- Maximum : 1000 da N
- Minimum : 0,8 time the weight of the glider.

TOWING PERFORMANCE

Weight of the towing aircraft	750 kg	840 kg	1000 kg
Stalling speed (V_0) with first stage of flaps (km/h)	83	88	96
Climbing speed at V_r at ground level with a glider under extreme conditions (conditions FAR 23 65 b)-m/s	2.65	2.8	3.05
At V_r without glider (m/s)	7.25	6.25	4.9
At V_b with extreme banner	2.65	2.8	3.05
At V_b without banner	6.35	5.45	4.5

TAKE OFF PERFORMANCE ON GRASS RUNWAY WITH A GLIDER EQUIPPED WITH A WHEEL.

WEIGHT OF TOWING AIRCRAFT = 750 KG

Weight of glider		300 KG	600 KG
Altitude temperature			
Z = 0	St = 15°	375 (205) m	535 (300) m
	St = + 20°	415 (230)	595 (335)
Z = 4000 ft	St = 7 °	510 (285)	745 (430)
	St = + 20°	565 (325)	835 (495)

WEIGHT OF TOWING AIRCRAFT = 840 KG

weight of glider		300 KG	600 KG
Altitude température			
z = 0	St 15 °	465 (260) _m	655(375)
	St + 20°	515 (290)	730(425)
z = 4000 ft	St = 7°	635 (365)	925(555)
	St + 20°	710 (415)	1040(635)

WEIGHT OF TOWING AIRCRAFT = 1000 KG

z = 0	St = 15°	660 (380) m
	St + 20°	735 (435)
z = 4000 ft	St = 7°	925 (555)
	St + 20°	1040 (635)

The figures shown represent the total distance in meters from the beginning of the motion of the aircraft until it reaches a 50 ft height at $V = 1,3 V_{s1}$
 (The figures between brackets show the rolling distance necessary to reach $1,1 V_{s1}$).

2. SUPPLEMENTARY TANK (Optional)

Capacity : 50 liters (11 I.G.)

Lever arm : 1,61 m (63,4 inches)

Localization : under luggage compartment

To use the fuel of the supplementary tank consume first enough fuel from the rear tank and then empty the supplementary tank fuel in the rear tank by means of the knob located on the central console.

The fuel quantity which is in the supplementary tank is indicated by a gauge located in the right upper side of the instrument panel.

3) - USE OF ROLL STABILIZER (Optional equipment)1 - Type :

EDO-AIRE-MITCHELL CENTURY 1 - AK 306 roll stabilizer.

2 - Operating limits :

Do not use the stabilizer during take off or landing.

3 - Emergency procedure :

In case of incorrect operation, the stabilizer can be momentarily put out of action, either by pressing the switch located on the control stick, or by means of the master switch (placed in the OFF position) on the instrument panel.

Furthermore, the stabilizer can be easily overridden by means of the manual flight controls.

4 - Normal procedures :4.1 - Pre-flight check :

- actuate the stabilizer master switch
- rotate the "TURN" control knob to the left or to the right, and make sure that the control wheel turns in the corresponding direction.
- while taxiing, with the "TURN" knob in neutral, check that the control wheel turns in the opposite direction, when a turn is made.
- check the movement of the ailerons.
- make sure that, when the push-button switch located on the control wheel is pressed, the stabilizer is temporarily disengaged.

4.2 - Before take off and landing :

Place the stabilizer master switch in the OFF position.

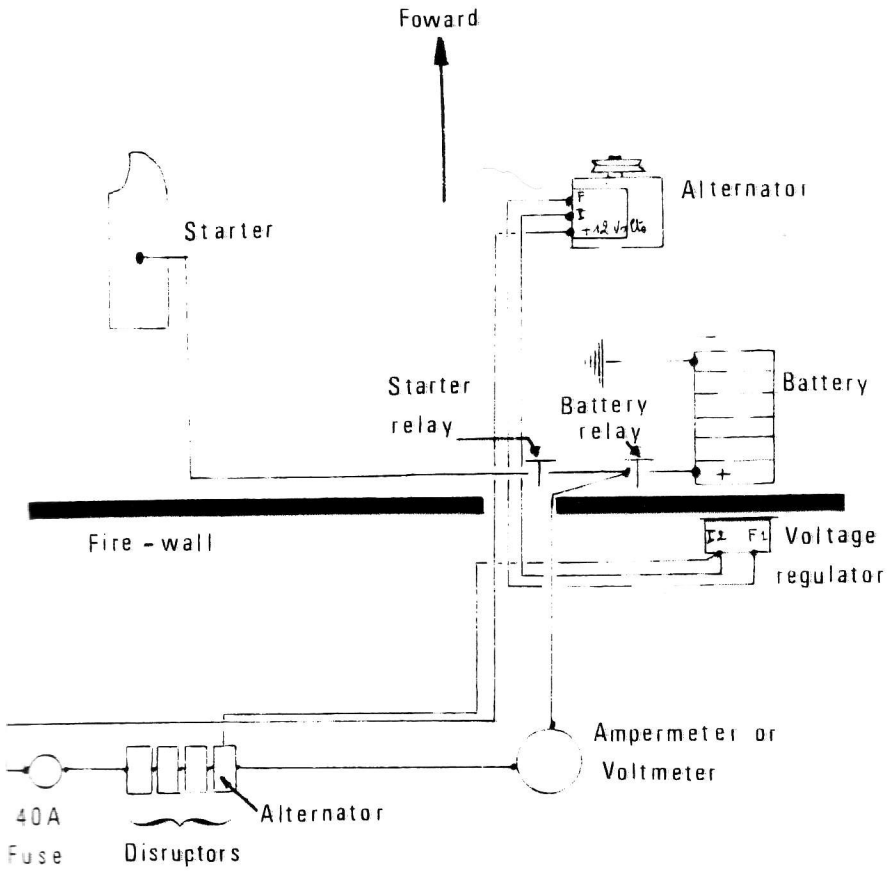
4.3 - Climbing, cruising, descent :

After having stabilized the aircraft attitude and set the elevator trim, place the stabilizer master switch in the ON position.

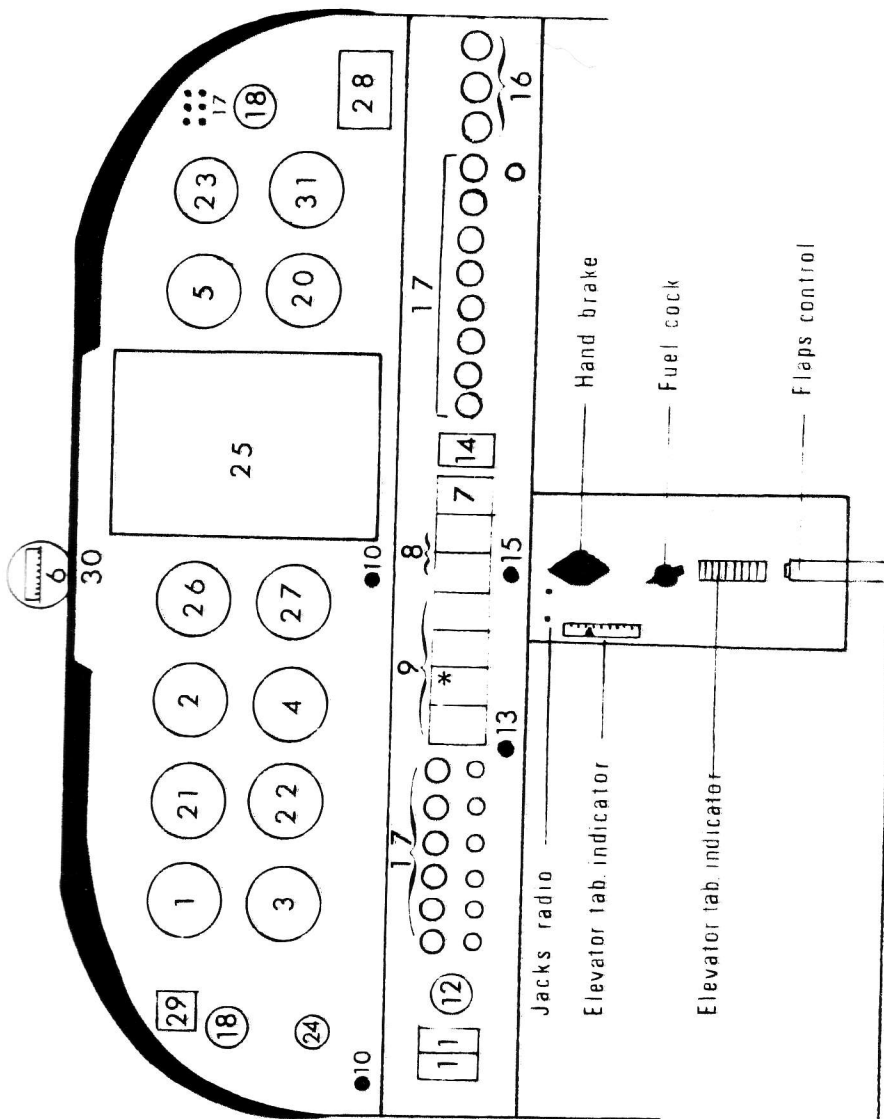
With the "TURN" knob in neutral, adjust the button marked "TRIM" to prevent any heading drift.

A turn may be controlled either manually, by pressing the push-button on the control wheel and using the controls, or by turning the "TURN" knob (standard turning rate).

NOTE : To fly horizontally and without heading drift, it is necessary to correctly set the stabilizer trim, and to keep the ball of the ball type indicator in the central position.



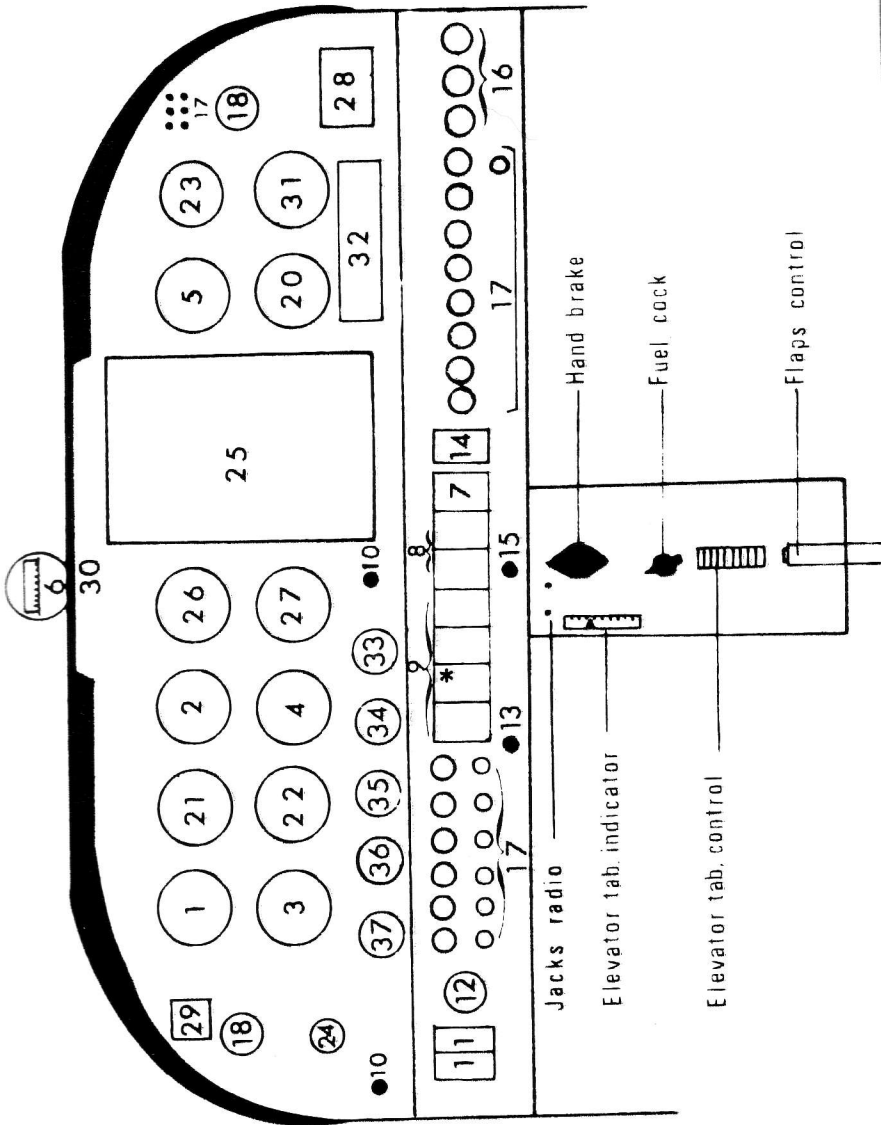
ELECTRICAL SYSTEM



<u>Equipment</u>	<u>Possible locations</u>
- A.S.I.....	1
- Altimeter n. 1.....	2
- Turn/bank indicator n. 1.....	3
- Climbing rate indicator.....	4-26
- Rev. counter.....	5-20-26
- Magnetic compass.....	6-21
- Ampermeter or voltmeter.....	7
- Oil pressure and temp. gauges....	8
- Fuel content/press. gauges.....	9
- Throttle control.....	10
- Master and aux. switches.....	11
- Ignition switch.....	12
- Mixture control.....	13
- Elektric pump.....	14
- Carb. heater.....	15
- Heating controls.....	16
- C/breakers and fuses.....	17
- Air vent.....	18

OPTIONNAL EQUIPMENT

- Altimeter n.2.....	20-5
- Artificial horizon.....	21
- Directionnal gyro.....	22
- Outside temperature.....	23
- Vacuum gauge.....	24
- Radio.....	25-26-27
- Panel lighting.....	28
- Stop watch.....	29
- W/lights.....	30
- Cyl. temperature.....	31-20-23-9*
- E.G.T.....	} 31-20-23
- Hour counter.....	
- Boost pressure.....	
- Carb. temperature.....	



<u>Equipment</u>	<u>Possible locations</u>
- A.S.I.....	1
- Altimeter n. 1.....	2
- Turn/bank indicator n. 1.....	3
- Climbing rate indicator.....	4-26
- Rev. counter.....	5-20-26
- Magnetic compass.....	6-21
- Ampermeter or voltmeter.....	7
- Oil pressure and temp. gauges....	8
- Fuel content/press. gauges.....	9
- Throttle control.....	10
- Master and aux. switches.....	11
- Ignition switch.....	12
- Mixture control.....	13
- Elektric pump.....	14
- Carb. heater.....	15
- Heating controls.....	16
- C/breakers and fuses.....	17
- Air vent.....	18

OPTIONNAL EQUIPMENT

- Altimeter n.2.....	20-5
- Artificial horizon.....	21
- Directionnal gyro.....	22
- Outside temperature.....	23
- Vacuum gauge.....	24-35-36
- Radio.....	25-26-27
- Panel lighting.....	28
- Stop watch.....	29
- W/lights.....	30
- Cyl. temperature.....	31-33-34-35-36-37
- E.G.T.....	20-23-9*
- Hour counter.....	31-33-34-35-36-37
- Boost pressure.....	20-23
- Carb. temperature.....	

ANHANG ZUM FLUGHANDBUCH NR. E – 614

LBA – ANERKANNT

für die hydraulisch verstellbare 4Blatt-Constant-Speed Propelleranlage

MTV – 22-B/174-12

An den Flugzeugen :

Robin DR 300/180R

Robin DR 400/180R

Robin DR 400/180S

Robin DR 400/180

Robin DR 253

Robin DR 253B

Mögliche Nachschalldämpfer:

Gomolzig 74-0301

Hirth FVA 23-V2

(nicht für Robin DR 253, DR 253B)

Robin Modifikation N°.: 89 S.B.129

(nicht für Robin DR 300/180R, DR 253, DR 253B)

Das Urheberrecht an diesem Dokument verbleibt bei MT-Propeller, D-94348 Atting.
Widerrechtliche Verwendung wird strafrechtlich verfolgt.

ÄNDERUNGSVERZEICHNIS			
Ausgabe Änderung Nr.	Seite	Datum	Art
1	1 bis 8 und Deckblatt	02.02.1998	Erneuerung

LBA
BREMEN

10. März 98



Dieser Anhang zum Flughandbuch gehört zum Flugzeug

Kennzeichen:

Werk - Nr.:

Baujahr:

Diese Anhang zum Flughandbuch enthält alle ergänzenden Informationen, die für den Betrieb des Flugzeuges mit der Propelleranlage MTV-22-B/174-12 erforderlich sind.
Die Angaben des Originalflughandbuchs behalten ihre Gültigkeit, sofern in diesem Anhang nichts anderes festgelegt ist!

1. ALLGEMEINES

Angaben zum Propeller MTV-22-B/174-12 siehe Abschnitt 2

2. BETRIEBSGRENZEN

Durchmesser: 174 cm, keine Kürzung zulässig

Blattwinkel: bei Referenzstation 61 cm gilt:

	MTV 22-B/174-12
Kleine Steigung	$11.5^\circ \pm 0.2^\circ$
Grosse Steigung	$30^\circ \pm 1.0^\circ$

Drehzahlen:	MTV 22-B/174-12
Höchstdrehzahl	2700 RPM für 5 min (133 kW)
Dauerdrehzahl	2.500 RPM (126 kW)

Ladedruckmesser: Es muss ein Ladedruckmesser eingebaut sein.

Hinweisschilder:
In der Nähe des Drehzahlmessers ist ein Hinweisschild mit folgender Aufschrift angebracht:

**Vermeide Ladedrücke über 18 inch Hg
In dem Drehzahlbereich 200 RPM bis 2400 RPM**

Wenn die Abweichung des Drehzahlmessers nicht auf einen Betrag kleiner als 30 RPM korrigiert werden kann, muss ein Hinweisschild mit der Drehzahlmesser abweichung bei den Drehzahlen 2200 und 2400 RPM in der Nähe des Drehzahlmessers angebracht werden.

Der Einbauort des Ladedruckmessers ist mit folgendem Hinweisschild gekennzeichnet:

Ladedruck

Markierungen und Hinweisschilder, ausschliesslich andere Propeller betreffend, entfallen

Propellerregler: gemäss Umrüstanweisung E-613

Propeller-Spinner: MT-Propeller Nr. P-274-A

Das Flugzeug darf auch ohne Spinner betrieben werden. Dann aber Bleche an den Blattausschnitten abbauen.

Für die Baureihe DR 400/180S:

Es gelten die o.a. Betriebsgrenzen! Die bisherige Beschränkung auf 2.600 RPM entfällt.

3. NOTVERFAHREN

Störung der Propellerverstellung:

Falls der Öldruck im Regelkreis abfällt, oder die Regelung, dann verstellen sich der Propeller auf kleine Steigung (Startstellung).

Drehzahlen mit dem Leistungshebel unter 2.700RPM halten. Ggfs. Langsamer fliegen.
Öldruck und -Temperatur überwachen.

4. NORMALE BETRIEBSVERFAHREN

Beim Anlassen des Triebwerks: Propellerstellung Kleine Steigung

Vor dem Start	Leistungshebel	2000 RPM
	Propellerhebel	grosse Steigung
	Drehzahlabfall	bis 1500 RPM dann kleine Steigung
	Falls Triebwerk kalt	dreimal wiederholen

Propellerverstellhebel langsam betätigen, da der mit leichten Holz-Compositeblättern ausgerüstete Propeller MTV-22... auf Drehzahländerungen schneller anspricht, als Propeller mit Blättern aus Metall.

Nach dem Start ist bei Erreichen der für die Hindernisfreiheit erforderlichen Höhe zwecks Lämminderung, die Drehzahl auf einen Wert innerhalb des grün markierten Bereiches des Drehzahlmessers bei Vollgas zu reduzieren.

5. LEISTUNGEN

Die Leistungsangaben des Originalflughandbuches sind weiterhin anzuwende, bis auf die in diesem Anhang zum Flughandbuch enthaltenen Angaben:

Startstrecken:

Es gilt die Tabelle "STARTSTRECKEN" in diesem Anhang zum Flughandbuch!

FLUGHANDBUCH DR400/180 R

STARTSTRECKEN

Klappenstellung "STAR.T", Propeller MTV-10-B/174-12, bei Windstille

FLUGZEUGE DR 300/180 R	Série Original-Flughandbuch
FLUGZEUGE DR 400/180 F	Série Original-Flughandbuch
FLUGZEUGE DR 253	Série Original-Flughandbuch
FLUGZEUGE DR 253 B	Série Original-Flughandbuch

FLUGZEUGE DR 300/180 UND DR 400/180 S

ROCHE Feet	TEMP. °C	STARTSTRECKE BD 1100 kg				STARTSTRECKE BD 900 kg			
		Betonpiste (m)		Graspiste (m)		Betonpiste (m)		Graspiste (m)	
		Bis 15m Hindernis	Rollstrecke	Bis 15m Hindernis	Rollstrecke	Bis 15m Hindernis	Rollstrecke	Bis 15m Hindernis	Rollstrecke
0	- 5	419	247	492	331	274	159	309	199
	+ 15	465	278	553	379	305	177	347	225
	+ 35	515	309	617	428	335	199	381	252
4000	- 13	560	331	686	477	362	212	419	278
	+ 7	629	371	781	547	404	238	473	318
	+ 27	701	419	880	627	446	265	526	357
8000	- 21	770	450	999	715	484	282	583	397
	- 1	869	512	1147	834	545	322	663	459
	+ 19	976	574	1319	971	606	362	747	525

Steiggeschwindigkeiten:

Für die Baureihe DR 300/180R: Es gelten die für den Propeller Sensenich 76EM8S5-0-58 im Original-Flughandbuch angegebenen Steigleistungen.

Für die Baureihe DR 400/180R: Es gelten die Angaben des Original-Flughandbuches (Propeller Sensenich 76EM8S5-0-58).

Für die Baureihe DR 400/180 bzw. DR 400/180S: Es gelten die Angaben im Original-Flughandbuch mit folgenden Abweichungen:

Propeller-Drehzahl:	2500 RPM
Optimale Geschwindigkeit:	160 km/h in Bodennähe
	150 km/h bei 15.500 Fuss

FLUGHANDBUCH DR400/180 R

Reiseleistungen:

Reiseleistung		20°C unter Normtemperatur						Normtemperatur Norm OAT (°C)-15-ALT (ft)/504.7						20°C unter Normtemperatur					
		MAP(°)		C (jph)		TAS(kmh)		C (jph)		TAS(kmh)		C (jph)		TAS(kmh)		C (jph)		TAS(kmh)	
		NP(RPM)	Alt (ft)	%PWR Std-20°C	Std-20°C	%PWR Std-20°C	Std-20°C	%PWR Std	Std	%PWR Std	Std	%PWR Std	Std	%PWR Std	Std	%PWR Std	Std	%PWR Std	Std
Robin DR400/180	10000	20.5	73	43.8	221	70	41.0	215	68	38.5	209	75	40.0	224	75	40.0	224	75	40.0
Robin DR400/180S	10000	19	68	36.1	205	65	33.5	199	63	31.2	194	69	35.6	209	69	35.6	209	69	35.6
Robin DR300/180R	10000	18	64	34.4	196	61	31.9	191	59	29.7	186	63	30.2	192	61	30.2	192	61	30.2
Robin DR253	10000	20.5	68	34.6	200	66	33.6	197	65	32.8	195	70	36.2	217	70	36.2	217	70	36.2
Robin DR253B	10000	19	62	32.2	192	59	31.4	189	57	30.8	187	66	34.7	210	66	34.7	210	66	34.7
	10000	18	58	30.6	187	55	30.1	184	53	29.6	182	60	32.9	193	58	32.2	190	58	32.2
	8000	22.5	81	44.0	235	78	41.9	229	75	40.0	224	83	44.2	237	80	42.2	230	80	42.2
	8000	21	74	39.3	219	72	37.3	214	69	35.6	209	74	41.1	225	72	39.3	218	74	41.1
	8000	19	66	33.5	201	63	31.7	196	61	30.2	192	66	34.7	210	64	32.9	203	64	32.9
	8000	22.3	75	37.5	224	72	36.2	223	70	35.2	217	77	41.1	225	72	39.3	218	77	41.1
	8000	21	69	34.7	210	66	33.7	208	64	32.9	203	83	46.4	245	80	44.2	237	83	46.4
	8000	19	62	33.7	194	60	32.9	193	58	32.2	190	77	43.0	232	74	41.1	225	77	43.0
	6000	24	86	46.4	245	83	44.2	237	80	42.2	230	77	43.0	232	74	41.1	225	77	43.0
	6000	22	77	43.0	232	74	41.1	225	72	39.3	218	66	34.6	217	66	34.6	217	66	34.6
	6000	21	69	34.6	197	66	32.9	191	64	31.3	185	75	37.2	230	72	36.1	222	75	37.2
	6000	23.5	77	38.5	237	75	37.2	230	72	36.1	222	77	43.0	232	74	41.1	225	77	43.0
	6000	22	71	35.7	217	68	34.6	211	66	33.7	203	71	38.5	237	72	36.1	222	71	38.5
	6000	21	67	34	194	64	33.1	192	62	32.3	185	67	34.6	217	66	34.6	217	66	34.6
	4000	26	93	52.1	245	89	49.3	239	86	46.8	234	85	44.1	231	82	39.2	221	85	44.1
	4000	24	85	44.1	231	82	41.5	226	79	39.2	221	76	38.4	214	73	36.1	201	79	39.2
	4000	23	76	38.4	214	73	36.1	201	71	34.0	205	73	36.1	201	71	34.0	205	73	36.1
	4000	23	73	36.6	213	72	35.5	206	70	34.6	199	73	36.3	206	73	36.3	206	73	36.3
	4000	22	69	34.9	188	66	33.9	181	59	29.4	175	69	34.9	188	66	33.9	181	59	29.4
	2000	26	92	50.0	244	90	49.0	238	87	48.0	225	85	46.0	224	82	45.0	218	80	44.0
	2000	24.5	85	46.0	224	82	45.0	218	80	44.0	207	80	44.0	224	82	45.0	218	80	44.0
	2000	23	80	43.0	205	78	42.0	198	76	41.0	190	80	44.0	224	82	45.0	218	80	44.0
	2000	24	75	37.5	211	73	36.3	206	73	41.3	201	75	37.5	211	73	36.3	206	73	41.3
	2000	22	69	34.9	197	67	33.9	191	68	37.3	157	69	34.9	197	67	33.9	191	68	37.3
	2000	21	63	32.6	184	61	31.8	179	57	31.1	175	63	32.6	184	61	31.8	179	57	31.1

Motör:
Lycoming
0-360-A (Sixen)
Propeller:
MTV-22-B17412

Bedingungen:
Gemisch "Beste Leistung"
Max. Abflughöhe
Klappen eingefahren

Triebströmen
DRR-400/180
DR-400/180S
DR253
DR253B
190 Liter

DR300/180R
110 Liter



**6. MASSE UND SCHWERPUNKTBESTIMMUNG,
AUSRÜSTUNGSVERZEICHNIS**

Original Ausrüstung:

Originalpropeller (Sensenich 76EM8S5-0- ()) mit Spinner

Gewicht	=	19.35 kg
Hebelarm	=	1.38 m
Massen Moment	=	26.7kgm

Motor Lycoming O-360-A3A

Gewicht	=	131.0 kg
Hebelarm	=	0.957 m
Massen Moment	=	125.36 kgm

Beabsichtigte Ausrüstung:

Propeller MTV-22....mit Spinner

Gewicht	=	19.0 kg
Hebelarm	=	1.4 m
Massen Moment	=	16.6 kgm

Motor Lycoming O-360-A1P

Gewicht	=	132.45 kg
Hebelarm	=	0.957 m
Massen Moment	=	126.75 kgm

Hydraulischer Propeller Regler

Gewicht	=	1.15 kg
Hebelarm	=	1.187 m
Massen Moment	=	1.365 kgm

Vernier Control Cable 05-10460

Gewicht	=	0.7 kg
Hebelarm	=	0.55 m
Massen Moment	=	0.350 kgm

Ladedruckmesser 7-100-12

Gewicht	=	0.13 kg
Hebelarm	=	0.1 m
Massen Moment	=	0.013 kgm

Das Leermassenmoment mit dem Lycoming O-360-A1P und dem Propeller MTV-22... ist 3.38 kg*m höher als mit dem Sensinich Orginalpropeller.

Das Leermassenmoment mit dem Lycoming O-360-A1P und dem Propeller MTV-22... ist 3.08 kg höher als mit dem Sensenich Orginalpropeller.

7. SYSTEM UND FUNKTIONSBESCHREIBUNG

Der Propeller hat eine stufenlos hydraulisch geregelte Propellerverstellung durch einen hydraulischen Propellerregler.

Sobald eine gewünschte Propellerdrehzahl vorgewählt wird, hält der Regler die Drehzahl konstant, unabhängig von Ladedruck und Fluggeschwindigkeit.

Die Propellerverstellung erfolgt über den Propellerverstellhebel am Instrumentenbrett.

Ziehen am Hebel bewirkt eine Verringerung der Drehzahl. Durch den Regler wird die eingestellte Drehzahl konstant gehalten, unabhängig von der Fluggeschwindigkeit und der Stellung des Gashebels. Reicht die am Gashebel eingestellte Motorleistung nicht aus, um die gewählte Drehzahl aufrechtzuerhalte, verstellt der Propeller auf kleine Steigung.

Der Propellerregler ist an den Motor angeflanscht. Er wird direkt vom Motor angetrieben.

Der Propellerreglerölkreislauf ist ein Teil des Motorölkreislaufes.

Bei Öldruckverlust infolge von Defekten im Regler-oder Ölsystem verstellt der Propeller ebenfalls auf kleine Steigung.

8. ZUSÄTZLICHE ANWEISUNGEN

Drehzahlmesserüberprüfung

Im Rahmen der Jahresnachprüfung des Flugzeuges ist die Drehzahlmesserabweichung zu kontrollieren.

Wenn die Abweichung des Drehzahlmessers nicht auf einen Betrag kleiner als 30 RPM korrigiert werden kann, muss ein Hinweisschild mit der Drehzahlmesserabweichung bei den Drehzahlen 2200, 2300 und 2400 RPM in der Nähe des Drehzahlmessers angebracht werden.

Verfahren beim Schleppen mit hydraulischem Verstellpropeller

Der Propeller MTV-22... ist für Segelflugzeugschlepp und Bannerschlepp zulässig.

Segelflugzeugschleppverfahren

Start mit Vollgas und Drehzahl-Vorwahl auf 2700U/mn, wenn die Platzverhältnisse es zulassen.

Bei Erreichen der Sicherheitshöhe muss mit Drehzahlvorwahl 2500 weitergestiegen werden.

Leistungseinstellung Vollgas bleibt bis zum Ausklinken des Segelflugzeuges bestehen.

Beim Steigflug mit geringerer Drehzahl ist die Lärmemission reduziert.

Sinken mit Drehzahlvorwahl auf 2.000 RPM und Leistungseinstellung zwischen 15 ÷ 18 inch Ladedruck.

Fluggeschwindigkeit im Sinkflug so wählen dass eine Abnahme der Zylinderkopftemperatur von 28°C/min (50°F/min) nicht überschritten wird.

Die übrigen Angaben bleiben unverändert gültig.