

A középső műszerfal-részen vannak hajtómű működtetéséhez szükséges berendezések, a rádió és a navigációs műszerek. A főkapcsoló bekapcsolt helyzetben lefelé, kikapcsolt helyzetben jobbra mutat. A gyújtás- és minden más kapcsoló bekapcsolt helyzetben felfelé mutat.

2. Botkormány:

A rádióadó gombot a botkormányra szerelték.

3. Féklapmozgató-kar:

A féklapmozgató-kar a pilótától balra, a fedélzet oldalfala mellett van. A jobb üléshez tartozó kar a középső konzol mellett található. (A karok kékre vannak festve.) A féklapokat rugó terheli, nincs szükségük külön zárásra.

4. Oldalkormány-pedálok:

Középen, a botkormány előtt lévő pedálállító-gomb meghúzásával a pedálállító mechanizmusának rögzítése megszűnik.

A pedálok előre történő állítása: miközben a gombot húzva tartjuk, lábainkkal a pedálokat előre nyomjuk. Elengetjük a rögzítő-gombot és a pedálokat, a rögzítés a kattánás után megtörténik.

A pedálok hátra történő állítása: a pedálállító-gomb meghúzása után a pedálokat elengedjük, azok hátra ugranak, majd a rögzítő-gomb elengedése után a rugóerő újra rögzíti azokat.

5. Kabinszellőztetés:

A kabinszellőzést működtető gomb a motorkiszolgáló műszerfal-rész jobb oldalán található.

A gombot benyomjuk: a szellőzés zárva!

Ha szükséges, kinyithatjuk a kabin két oldalán található tolóablakokat. Ezeket az ablakokat, kérésre, levegőterelővel is elláthatják.

6. Fűtés:

A fűtés szabályozója a szellőző működtető gombja alatt van. Ha a gomb benyomott helyzetben van, a fűtés zárva van!

7. Hidegindító (szívató):

A középső műszerfal-rész legalsó gombja a két porlasztóban lévő hidegindítót működteti. A hidegindító (mint az autónál) a hideg motor indítási segédeszköze. A járó motor leállításához csak meghatározott esetben használható (vö. 2.16 !).

FIGYELEM

A hajtómű kihúzott hidegindítóval erősen csökkent teljesítménnyel működik!

8. Gázkar:

A gázkar a középső konzolon található, a jobboldali féklapmozgatókar mellett. Gázkar előre = teljes gáz!

9. Trimm:

Zöld kar a középső konzolon a gázkar mögött. A működtetés a következőképpen történik:

A kart rögzített helyzetből balra kibillentjük és a kívánt irányba mozdítjuk. Ezután az egyik fogacskában újra rögzítődik a kar. A rugóstrimm nagyon hatásos, ezért óvatosan kell használni.

10. Kerékfék:

A kerékfék össze van kötve a féklapkarral és az a működési tartomány utolsó negyedében kezd fékezni. Ennek ellenőrzéséhez használjuk a parkolóféket!

11. Parkolófék működtető kar:

A parkolófék működtető karja jobbra van, a trimmkar mellett a középső konzolon, és normál esetben előrenyomott helyzetben van. A parkolófék működtetéséhez erősen ki kell húzni a féklapot és ezután a parkolófék működtetőkarját hátra húzzuk. A féklapkart ezután elengedjük. Ha a parkolóféket ki akarjuk engedni, a féklapot újra ki kell nyitni és így tolni el a parkolófék karját. Ezután a féklapkart ismét elengedjük. A parkolófék karjának mozgatása a féklap működtetése nélkül nem oldja fel a féket!

12. Kabinzár:

A kabinzár piros karja jobb és baloldalon található a kabin keretére szerelve. A két fekete, szintén a kabinkeretre szerelt fogantyúval lecsukjuk a kabintetőt. Ezután a két piros karral lezárjuk azt. Nyitáskor, értelemszerűen, fordított sorrendben járunk el.

FIGYELEM

A kabintetőt a hajtómű indítása előtt be kell zárni, és le kell biztosítani!

13. Kabintető-vészledobó:

A két piros, jobbra és balra a kabinkereten lévő kabinzáró-kar.
A működtetést lásd a 3.5-ös lapon.

14. Légcsavarállítás:

A légcsavarállító fogantyúja a motor-kiszolgáló műszerfal-rész bal oldalán van elhelyezve. Az utazóállásról vitorlaállásra történő állítás leírását a 2.12. és 2.14. lapokon találjuk.

15. Tűzcsap:

A tűzcsap a középső konzol hátsó részén található. Nyitott helyzetben van, ha a csap hátrafelé mutat. A tűzcsap elzárása a csap 90°-os elforgatásával történik. (A csap ekkor jobbra mutat!)

16. Háttámla-állítás: nem állítható. (Az állítható háttámla csak külön megrendelésre!)

Az első start előtti ellenőrzés:

1. Gyújtáskapcsoló ki, főkapcsoló ki!

2. A motorburkolatot nyissuk ki, vizsgáljuk meg az olaj mennyiségét. Ezután ellenőrizzük a motorteret, megvizsgáljuk, nincsenek-e laza csavarok stb., illetve nem találunk-e idegen anyagot a hengerek körül. Ezután lezárjuk a burkolatot.

3. A főfutó keréknyomásának ellenőrzése. (A szükséges érték: 2,1 bár).

4. A jobb szárny ellenőrzése:
 - Meg kell vizsgálni a borítást, nincsenek-e rajta sérülések, repedések.
 - A csűrőkormány és a csűrőkormány-mozgatás vizsgálata.
 - A féklap és féklapmozgatás vizsgálata.
 - A szárnyvégek és a helyzetlámpák vizsgálata.
5. Vízszintes vezérsík:
 - Vizsgáljuk meg nincsenek-e rajta sérülések és repedések.
 - Nincs-e kotyogás a bekötési pontokon?
 - Biztosítva van-e a vezérsík?
 - Csatlakoztatva van-e a magassági kormány?
6. Függőleges vezérsík:
 - Meg kell vizsgálni, nincs-e rajta sérülés vagy repedés.
 - Meg kell vizsgálni a bekötési pontok kotyogását.
 - Ellenőrizni kell, hogy a kormánycsatlakozás rendben van-e.
7. A Pitot-csőről el kell távolítani a védőtakarót. Meg kell vizsgálni, hogy a nyílásokban nincs-e szennyeződés. Szükség esetén a kompenzációs érzékelő csövet le kell szerelni és meg kell tisztítani. (Ha van.)
8. A farokfutó gumiabroncs-nyomásának ellenőrzése. (A szükséges érték 2,5 bár.)
9. A baloldali szárny vizsgálata a jobboldaliéhoz hasonlóan történik.
10. Vízteleníteni kell a benzintartályt a törzs alatt, kb. 2 másodpercig kell nyomni a leeresztő szelepet, a benzint egy üvegedényben fel kell fogni. Közben figyeljünk az egyéb szennyeződésre is.

11. Ellenőrizni kell, hogy a felületi takarólemezek biztosítva vannak-e!

12. Hajtsuk végre a kormányok ellenőrzését!

13. A fedélzeti okmányok vizsgálata:

- Időmérőkönyv
- Légialkalmassági bizonyítvány
- Lajstromozási bizonyítvány
- Felülvizsgálati jegyzőkönyv
- Biztosítási bizonylatok
- A rádió és navigációs berendezések engedélyei
- Szakszolgálati engedély, repülési napló
- Repülési kézikönyv

14. Teendők a start előtt: a start előtti ellenőrzést a 2.10. lap szerint kell végrehajtani!

Ellenőrzés a repülőtüzem után:

1. Az egész repülőgépet meg kell tisztítani a bogaraktól és a szennyeződéstől, az esetlegesen a repülőgép féklap-szekerényébe került vizet el kell távolítani.
2. A repülőgépet meg kell tankolni.
3. Az időmérőkönyvet ki kell tölteni.

A hajtómű indítása előtti ellenőrzési lista:

1. A háttámla beállítva? (Ha állítható!)
2. Pedálok helyesen beállítva?
3. Tűzcsap nyitva?
4. A kormányok szabadon működnek?
5. Féklap- és parkolófék-próba. Rögzít-e a parkolófék?
6. A légcsavarállítót egyszer működésbe kell hozni (mert az esetlegesen még utazó állásban lehet)!
7. Magasságmérőt beállítani!
8. Vizsgáljuk meg az üzemanyag mennyiségét (Üzemanyagmennyiség-mérő)!
9. A súlyponthelyzet és a terhelés ellenőrzése!
10. Jól vagyunk-e bekötve?
11. A kabintető zárva és biztosítva?

A hajtóműindítás ellenőrzési listája:

1. Minden elektromos fogyasztó kikapcsolva?
(Rádió, VOR, ADF, elfordulásjelző stb.)
2. Főkapcsolót bekapcsolni!
3. A hidegindítót meghúzni, a gázkart 2 cm-t előretolni!
4. Az elektromos benzinszivattyút bekapcsolva. Ha a szivattyú elhalkul, azaz megvan a szükséges benzinyomás, a szivattyút kikapcsolni!
5. Légsavar szabad?
6. Gyújtáskapcsolót bekapcsolni!
7. Indítás! A gázkarral állítsuk be az 1000 min^{-1} fordulatot, a hidegindítót szükség szerint visszanyomni!
8. Az olajnyomást ellenőrizni! 10 mp-en belül a zöld tartományban kell lennie. Ha nincs meg a kellő nyomás, a motort azonnal ki kell kapcsolni, és a hiba okát meg kell keresni!
9. A feszültségmérőt ellenőrizni! A szükséges fedélzeti feszültség járó motornál 14 V. A generátor kifogástalan működése esetén az indítás után a feszültség jelentősen növekszik (ha az akkumulátor fel van töltve), és rövid időn belül eléri a 14 voltot.
10. Minden szükséges elektromos fogyasztót bekapcsolni!

11. A motor melegítése a következő módon történik: kb. 2 percig 1000 min^{-1} fordulaton járattuk, azután a melegítés 1500 min^{-1} fordulaton folytatódik – 5-10 percig, míg az olajhőmérséklet az 50°C -ot el nem éri. (A melegítés ideje függ a külső hőmérséklettől.) Az olajhőmérő mutatójának meglehetősen nagy a tehetetlensége, úgy hogy 50°C -nál már elegendő effektív üzemi hőmérséklete van az olajnak. A melegítés gurulás közben is történhet.

FIGYELEM

Nagyon hideg időben figyeljünk arra, hogy motormelegítéskor a maximális olajnyomást ne lépjük túl!

12. A hidegindítót teljesen kikapcsolni!

13. A motor startteljesítmény-ellenőrzése a következő módon történik: a fordulatot 2200 min^{-1} -re kell beállítani, és a légszavarállító-kart röviden meg kell húzni. Tehát beállítjuk az utazó állásszöget és a fordulatszám teljes gáznál nem lépheti túl a 2300 min^{-1} fordulatot. Ezután a gázkart alapszámra kell visszahúzni, és a légszavarállító-kart röviden ismételtlen meghúzzuk. A légszavar ismét startállásban van, és a fordulatszám teljes gáznál $2800 \pm 100 \text{ min}^{-1}$. Ezt az ellenőrzést azért kell végrehajtani minden körülmények között, mert különben esetleg utazó állásszögön szállnánk fel, amely hosszabb starttávolságot eredményezne.

Start és emelkedés:

1. Felszállási engedélyt kérni, illetve a felszállási légteret ellenőrizni!
2. A pakolóféket kiengedni és a repülőgéppel startirányba fordulni!
A trimmet starthelyzetbe állítani!
3. Az elektromos benzinszivattyút bekapcsolni!
4. Fokozatosan teljes gázt adni. Közben figyeljük a motor fordulatszámát: ez nem lehet kisebb, mint 2700 min^{-1} !
5. Enyhén nyomott botkormánnyal gyorsuljunk, és az oldalkormánnyal tartjuk az irányt!
6. A farokkereket elemelni! A repülőgép kb. 80 km/h sebességnél magától a levegőbe emelkedik.
7. Emelkedés kb. 90 km/h sebességgel. Közben figyeljük az olajnyomást, az olajhőmérsékletet és a hengerfej-hőmérsékletet. Mindezeknek a zöld tartományban kell maradni.
8. 100 m magasságban a benzinszivattyút kapcsoljuk ki, és csökkentjük a teljesítményt, úgy hogy a sebesség ne változzon.
9. Ha nincs szükségünk nagyobb emelkedési szögre, átkapcsolhatunk a légcsavar utazó-állásszögére, és nagyobb sebességgel emelkedünk. Ehhez a légcsavar fordulatszámát kb. 2200 min^{-1} -re kell állítani, és a légcsavarállító-fogantyút egyszer röviden meg kell húzni, majd vissza kell engedni. A fordulatszámnak ezután csökkennie kell. Ekkor a fordulatszámot szükség szerint beállítjuk és $120\text{-}140 \text{ km/h}$ sebességgel emelkedünk.

FIGYELEM

Közvetlenül minden start előtt, ha a levegő hőmérséklete 25 °C fölött van, a következőket kell tenni:

Az elektromos benzinszivattyút bekapcsolni, a hajtóművet startteljesítményre felgyorsítani, és 2 percig ezen a teljesítményen járattatni! Ha 2 percen belül nem következik be fordulatszám-csökkenés, úgy biztosan megállapítható, hogy nem képződött gőzbuborék az üzemanyag-rendszerben.

A startot közvetlenül ezután folytatni lehet!

Utazórepülés:

Átkapcsolás emelkedő repülésből utazó-állásszögre a 13-as pontban leírtak szerint történik. Az utazórepülést 2500–2800-as fordulatszámmal hajtjuk végre. Rendszeresen ellenőrizzük a motorellenőrző műszereket és az üzemanyag mennyiséget. A gázkart kb. 1/3-dal vegyük vissza, úgy hogy lényegesen ne csökkenjen a sebesség. Így sok üzemanyagot takaríthatunk meg. Stüllyedő repülésben, ha a sebesség 200 km feletti, a gázt annyira vegyük vissza, hogy a fordulatszám ne emelkedjen 2800 U/min fölé!

A hajtómű leállítása repülés közben:

A repülés közbeni motorleállításhoz 2 percen keresztül alapjáraton hűtsük a motort. Minden elektromos berendezést, beleértve a rádiót és a navigációs eszközöket is, kapcsoljunk ki (ezek ugyanis a leállítás közbeni rövid idejű feszültségi csúcsok hatására megsérülhetnek), gyújtást kikapcsolni! A légcsavar ezután a szélkerék-hatás miatt tovább pörög. A légcsavarállítót ütközésig húzzuk meg, és fordítsuk el! Így a légcsavar vitorlaállásba kerül, és a nem pörög tovább.

Figyelem! A motor leállítása után csak a legszükségesebb elektromos fogyasztókat kapcsoljuk be, mert a motort elektromos újraindításához elegendő elektromos kapacitást kell tartalékolnunk!

A hajtómű indítása levegőben:

Ha a motor hideg, a hidegindítót ki kell húzni. Gyújtáskapcsolót felkapcsolni, főkapcsolót bekapcsolni és ezután a légcsavarállító-fogantyút alaphelyzetbe forgatni és finoman előreengedni! A szélkerékhatalás megpörgeti a légcsavart, és a motor elindul. A hidegindítót vissza kell nyomni. Ha lassan repülünk, úgy az elektromos indítóval indítjuk a motort. Ne adjunk azonnal teljes gázt, hanem lassan melegítsük a motort, míg az olajhőmérséklet az 50 °C-t el nem éri!

Leszállás motoros-vitorlázóként:

A leszálláshoz való besiklás előtt, a harmadik forduló után, a légcsavart utazóállásból felszálló állásszögre kell állítani, hogy így, esetleges áttartolás esetén, az emelkedő teljesítmény a lehető legnagyobb legyen. Ehhez a gázkart alapjáratú helyzetbe kell húzni, a sebességet csökkenteni kell, míg a fordulatszám 1500 U/min-ra esik. Azután a légcsavarállítót egyszer röviden meghúzzuk, majd elengedjük. Az üzemanyag-szivattyút kapcsoljuk be! A leszállást 200 m magasságból kezdjük meg. A féklappal a siklószög nagyon jól szabályozható. Ajánlott besiklási sebesség 95 km/h (sárga háromszög a sebességmérőn).

Erős szembeszélben a sebességet kb. 105 km/h-ra kell emelni. Szükség esetén csúsztatni is lehet, ez igen nagy merülési értékekkel jár. A csúsztatásból való kivételkor a sebesség rendszerint 120 km/h körül van! Ha a csúsztatásba túl kis sebességgel visszük be a gépet, magától leadja az orrát. A féklapot földet érés előtt, ne tartsuk teljesen hátrahúzott helyzetben, mert különben befékezett kerékkel érjük el a földet! Normálisan vegyük fel a gépet, oldalkormányal tartsuk az irányt. Földet érés után a féklappal a kívánt mértékben fékezünk.

A motor leállítása repülés után:

Először rögzítsük a parkolóféket! Minden elektromos kapcsolót lekapcsolni, a gyújtást, a benzinszivattyút, a főkapcsolót kikapcsolni. Meleg időben, és ha kizárólag országúti szuperbenzint használunk, a hajtómű rápöröghet. Ebben az esetben a következő eljárást javasoljuk: hidegindítót kihúzni, majd 2-3 másodperc után a gyújtást kikapcsolni! A légsavart-állítót ütközésig húzzuk meg, a benzinszivattyút, főkapcsolót kapcsoljuk ki, a hidegindítót nyomjuk vissza!

Leszállás vitorlázórepülőként:

A motort leállítjuk, a légsavart vitorlaállításba állítjuk, különben úgy hajtjuk végre a leszállást, mintha motorral repülnénk (2.15 és 2.16. lap).

Hoffmann Aircraft
Wien – Ges. m. b. H.

Repülési Kézikönyv
1985. 11. 15-i kiadás

2.17

Műrepülés:

Nem engedélyezett.

Túlhúzott repülési helyzet:

Járó motorral a túlhúzott repülési helyzetet erős rázás jelzi és a kormányok egyre puhábbak lesznek. A repülőgép ekkor még mindhárom tengely körül kormányozható. A bólogatás egyre erősebbé válik, míg végül a repülőgép szárnyirányba lebillen.

Ha a légsavar vitorlaállításban van, ugyanazok a jelenségek lépnek fel, mint járó motornál, mégsem billen le a gép szárnyirányba, hanem a DIMONA nagy csűrőkormány-mozdulatokkal továbbvezethető és liftelésben tartható. A merülősebesség ebben az esetben 3,5 m/s. Esetenként, szélsőséges hátsó súlypont helyzeteknél és erős oldalkormány-mozdulat hatására, a repülőgép szárnyirányba is lebillenhet.

A túlhúzott repülési helyzet megszüntetése:

A túlhúzott repülési helyzetet, motorral és motor nélkül egyaránt a botkormány előre engedésével szüntetjük meg. Lebillenés után a magassági és csűrőkormányt semlegesbe tesszük, és a repülőgépet finoman felvesszük. Figyelem: a repülőgép a lebillenés után nagyon meredek helyzetben van és a sebessége gyorsan megnő! Magasságvesztés lefordulásakor kb. 40 m.

Dugóhúzó:

Szándékos dugóhúzót végrehajtani tilos!

Kivétel a nem szándékos dugóhúzóból:

1. A forgásirány ellen lépünk.
2. Rövid szünet.
3. A botkormányt előreengedjük, míg a pörgés megszűnik.
4. Oldalkormányal középre lépünk, és a repülőgépet finoman felvesszük.

Motorleállítás felszállás közben:

Felszállás közbeni motorleállítás esetén legelőször a tűzcsap állását ellenőrizzük, és megnézzük, hogy az elektromos üzemanyag-szivattyú be van-e kapcsolva! Ha nem találjuk a zavar okát, úgy 80 m magasságig egyenes vonalú repülésből szálljunk le. Biztonságos 180°-os forduló végrehajtásához, hogy a repülőtér szembe le-szállhassunk, ez a magasság nem elegendő. Földközben ne hajtunk végre nagyobb irányváltást! Ha van elegendő magasságunk, a gyújtást kapcsoljuk ki, és légcsavart kapcsoljuk vitorlaállásba.

Hajtóműleállítás utazórepülésben:

Utazórepülés közbeni hajtóműleállítás esetén legelőször az üzempazar okát próbáljuk megkeresni: tűzcsap nyitva, gyújtás-kapcsoló bekapcsolva, hidegindító kikapcsolva, van-e üzemanyag, az elektromos benzinszivattyút kapcsoljuk be! Ha a zavar okát nem találjuk, a gyújtást kapcsoljuk ki, a légcsavart tegyük vitorlaállásba. Keressünk megfelelő leszállóhelyet, és közben a legjobb sikló-számhoz tartozó sebességgel siklunk (IAS=100 km/h).

Jegesedés:

A lehető leggyorsabban el kell hagyni a jegesedés légtérét. Ha ez nem lehetséges, változtassuk a magasságot. Minden esetben vigyázzunk arra, hogy a kormányok ne fagyjanak be. Folyamatosan mozgassunk minden kormányt. Kabinjegesedés esetén nyissuk ki a tolóablakokat.

Porlasztójegesedés:

Porlasztójegesedés esetén a gázkart nyomjuk teljes gáz-állásba. A jegesedés területét, amilyen gyorsan csak lehet, el kell hagyni.

Vízreszállás:

A hajtóművet állítsuk le, és a légcsavart kapcsoljuk vitorlaállásba. Hárompont helyzetben a kabintetőt dobjuk el. A bekötőhevedereket húzzuk meg. A leszállást a legkisebb sebességgel hajtsuk végre. Vízetéréskor a bal karunkat tegyük az arcunk elé. Elmerülés után kapcsoljuk ki a bekötőhevedereket, és a kabint hagyjuk el.

Tűz a motortérben:

Porlasztótűz esetén zárjuk el a tűzcsapot és adjunk teljes gázt, míg a tűz elalszik. Csúsztatással tartsuk a lángot a kabintól távol. A fűtést és a szellőztetést zárjuk el.

Kábeltűz esetén: a főkapcsolót kikapcsolni, a feszültségmérő és -szabályzó, olajnyomásmérő biztosító-automatáját nyomással kikapcsolni, a biztosítékot kicsavarni. A hajtómű emiatt nem áll meg, a repülést folytatni lehet a következő repülőtérig.

Kabintető-vészledobás és kiugrás:

A kabintető vészledobása a következőképpen történik:

1. A kabinkeret jobb és bal oldalán lévő piros kabintető rögzítő kart 180°-kal hátrahúzzuk.
2. A kabintetőt mindkét kézzel hátra és eltaszítjuk.
3. A bekötőhevedert kioldjuk.
4. Felegyenesedünk, és jobbra illetve balra kiugrunk.
5. Manuális ernyőnyitás esetén a nyitófogantyút megfogjuk és mintegy 2 mp. után meghúzzuk.

Felszállási távolságok:

Az itt megadott teljesítményértékeket a mindenkorai repülőtér feletti magasságokon mérésrel kell pontosítani. A méréseket a következő feltételekkel lehet végrehajtani: a repülőgép és a hajtómű jó állapotban van és a repülőgép-vezetőnek átlagos a tudása.

Repülősúly: 770 kg.

Sima felület, rövid, jó állapotú fűvel.

Szélcsend.

Elemelkedési sebesség: kb.: 80 km/h IAS

Emelkedési sebesség: kb.: 85 km/h IAS

	Reptérma- gasság MSL (m)	Külső levegő hőmérséklet			
		-15	0	+15	+30
Gurulási távolság (m) az elemelkedésig	0	185	196	207	218
	250	191	202	213	224
	500	197	208	220	231
	750	203	215	227	238
	1000	209	221	234	246
Start távolság (m) 15 m-es akadályig	0	305	333	361	389
	250	320	348	375	403
	500	334	362	391	419
	750	349	378	406	434
	1000	363	394	426	457

Emelkedősebesség:

Tengerszint feletti magasság, + 15°C hőmérséklet.

Emelkedő sebesség startállásban:	2,7 m/s
az ehhez tartozó optimális sebesség:	95 km/h
Emelkedési sebesség utazóállásban:	2,0 m/s
a hozzátartozó optimális sebesség	120 km/h.

Utazósebesség:

Maximális motorfordulatnál ($n_{\max} = 2800 \text{ min}^{-1}$) a horizontális sebesség eléri 180 km/h-t. Ahhoz, hogy ezt elérjük, a repülőgépnek jó állapotban kell lennie, és a szárnyaknak valamint a légcsavar tollaknak tisztának kell lennie.

Hatótáv:

180 km/h-s utazósebességnél (2800 min^{-1} fordulatonál) 1500 m magasan a hatótáv 960 km (tartalék üzemanyag nélkül, légvonalban és szélbefolyásolás nélkül).

Csökkentett fordulatszám mellett, 150 km/h-s sebességgel, 1500 m-en a hatótáv 1000 km (tartalék üzemanyag nélkül, légvonalban, szélbefolyásolás nélkül).

Üzemanyag-fogyasztás:

1500 méteren az üzemanyag-fogyasztás:

Utazósebesség	Fogyasztás
150 km/h	12 liter/h
180 km/h	15 liter/h

Jó, különösen hosszabb útvonalak repülése esetén, ha tapasztalati alapú fogyasztászámolást is végzünk. Lehetőleg mindig tele tankkal szálljunk fel (még akkor is, ha ez a hasznos terhelés rovására megy). Ha az üzemanyagmennyiség-mérő kevesebbet mutat, mint $\frac{1}{4}$, ne startoljunk el. A mennyiségmérő mutatójának pontossága $\pm 10\%$!

Csúcsmagasság:

770 kg-os felszálló-súlynál, mintegy 5500 m. MSL. A standard-atmoszféra hőmérséklet és nyomásértékétől való eltérés függvényében a csúcsmagasság fölfelé vagy lefelé eltolódhat.

Az elvégzett súlypontmérések áttekintése:

A HA-1218-as lajstromjelű DIMONA HK 36 ellenőrzési listája

A. Repülés előtti ellenőrzés:

1. A hangárból való kitolás előtt eresszünk le benzint!
2. Gyújtáskapcsoló, főkapcsoló KI!
3. A kabin belső terét megvizsgálni, nincs-e benne valami idegen tárgy.
4. Nyissuk ki a motorháztetőt, ellenőrizzük az olajnívót, a fellazult alkatrészeket, nincs-e idegen tárgy a motortérben. 50 óránként ellenőrizzük a csillapítóolajat a porlasztóban. A motorburkolatot zárjuk be.
5. A főfűtőmű abroncsnyomásának, az elcsúszás-jelzőnek ellenőrzése.
6. A légsavart ellenőrizni: sérülések, tisztaság; a légsavartoll rögzítésének, kotyogásának vizsgálata.
7. A jobb szárny vizsgálata:
 - sérülések, repedések a borításon
 - a csűrő és a csűrő-mozgatás vizsgálata
 - a féklap és a féklap-működtető mechanizmus ellenőrzése
8. A vízszintes vezérsík és a magassági kormány vizsgálata:
 - sérülések, repedések a borításon
 - a vasalás kotyogása
 - a vezérsík biztosítása
 - a magassági kormány helyes csatlakoztatása
9. A függőleges vezérsík és az oldalkormány ellenőrzése:
10. A torlócső nincs letakarva és elkoszolódva
11. A farokkerék csúszásjelzőjének és nyomásának ellenőrzése
12. A bal szárny ellenőrzése (a 7. pont szerint)
13. Rázzuk meg a szárnyvéget!
14. A csűrő-, a magassági- és az oldalkormány ellenőrzése
15. A fedélzeti okmányok ellenőrzése:
 - átadás-átvételi napló
 - légiüzemeltetési utasítás
 - légialkalmassági bizonyítvány
 - légialkalmassági bizonyítvány
 - regisztrációs okmány
 - biztosítási papírok
 - rádióengedély
 - a transzponder papírajai
 - érvényes szakszolgálati engedély

13. Rázzuk meg a szárnyvéget!

14. A csűrő-, a magassági- és az oldalkormány ellenőrzése

A fedélzeti okmányok ellenőrzése:

- átadás-átvételi napló
- légiüzemeltetési utasítás
- légialkalmassági bizonyítvány
- regisztrációs okmány
- biztosítási papírok
- rádióengedély
- a transzponder papírjai
- érvényes szakszolgálati engedély

B. Motorindítás előtti ellenőrzés:

1. A tanksapka lezárva, a motorburkolat zárva?
2. A pedálok beállításának ellenőrzése
3. Benzincsap nyitva
4. A kormányok végkitérítésig működnek
5. A parkolófék rögzítve
6. A magasságmérőt beállítani
7. A feladathoz szükséges benzinmennyiség ellenőrzése
8. A súlyponthelyzet ellenőrzése (> 70 kp és < 280 kp?)
9. Jól be vagyunk-e kötve, a kabintető zárva és biztosítva?)
10. Minden elektromos fogyasztó kikapcsolva?
11. A főkapcsolót és benzinpumpát bekapcsolni!
12. A gázkart 2 centimétert előrenyomni, hidegben a szívatót kihúzni!
13. A légszűrő tisztán, a légszűrőtér szabad?
14. A gyújtáskapcsolót bekapcsolni, az indítógombot megnyomni