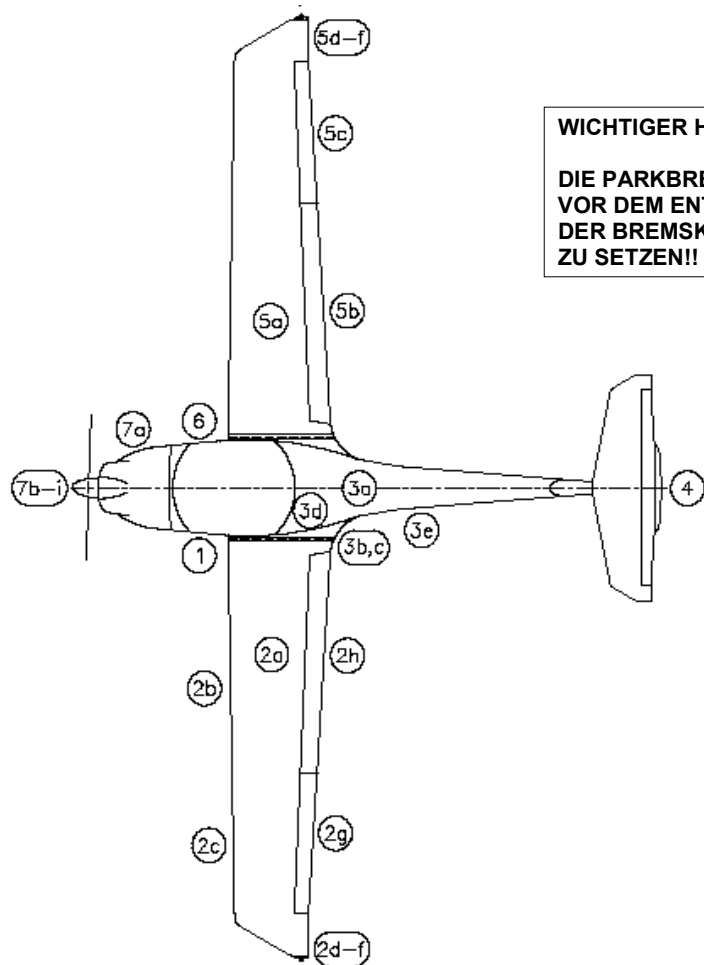


Unter Sichtprüfung ist zu verstehen: Überprüfung auf Beschädigungen, Verschmutzung, Risse, Delamination, Spielfreiheit, lockere oder unsachgemäße Befestigung und allgemeinen Zustand; bei Rudern zusätzlich deren Gängigkeit.



WICHTIGER HINWEIS!

DIE PARKBREMSE IST VOR DEM ENTFERNEN DER BREMSKLÖTZE ZU SETZEN!!

Während des Rundgangs um das Flugzeug den allgemeinen Zustand des Luftfahrzeugs prüfen. Bei kaltem Wetter sind selbst kleine Ansammlungen von Schnee, Eis oder Raureif an den Tragflächen zu entfernen um sicherzustellen, dass die Beweglichkeit der Ruder nicht beeinflusst wird.

!! Die Benutzung dieser Checkliste entbindet Sie nicht die Checkliste bzw. die Daten aus dem Original Flugbetriebshandbuch zu verwenden!!

Vor einer Motorsichtprüfung vorher Zündschlüssel abziehen, Gashebel auf Leerlauf stellen und Parkbremse setzen und oder Bremsklötze benutzen!

1. Linkes Hauptfahrwerk

- a) Fahrwerksbügel
- b) Radverkleidung
- c) Reifendruck (2,3 bar)
- d) Reifen, Rad, Bremse
- e) Bremsklötze

Sichtprüfung
Sichtprüfung
prüfen
Sichtprüfung
entfernen

2. Linke Tragfläche

- a) Gesamte Flügelfläche
- b) Überziehwarnung
- c) Pitot Statiksonde
- d) Erdverankerung
- e) Roll- und Landescheinwerfer
- f) Randbogen, Positions- und Strobelicht
- g) Massenausgleich des Querruders
- h) Querruder und Inspektionsloch
- i) Erdverankerung
- j) Landeklappen und Inspektionsloch

Sichtprüfung
prüfen (an Bohrung saugen)
sauber, und Bohrungen offen
Entfernen
Sichtprüfung
Sichtprüfung
Sichtprüfung
Sichtprüfung
entfernen
Sichtprüfung

3. Rumpfröhre

- a) Schale
- b) Tankbelüftung
- c) Tankdrain
- d) Tankfüllstand
- e) Antennen

Sichtprüfung
kontrollieren
entwässern
mit Stab kontrollieren
Sichtprüfung

4. Leitwerke

- a) Flossen und Ruder
- b) Erdverankerung an der Finne
- c) Trimmruder

Sichtprüfung
entfernen
Sichtprüfung

!! Die Benutzung dieser Checkliste entbindet Sie nicht die Checkliste bzw. die Daten aus dem Original Flugbetriebshandbuch zu verwenden!!

5. Rechte Tragfläche

a) Gesamte Flügelfläche	Sichtprüfung
b) Landeklappen und Inspektionsloch	Sichtprüfung
c) Querruder und Inspektionsloch	Sichtprüfung
d) Massenausgleich des Querruders	Sichtprüfung
e) Randbogen, Positions- und Strobelicht	Sichtprüfung
f) Erdverankerung	entfernen

6. Rechtes Hauptfahrwerk

a) Fahrwerksbügel	Sichtprüfung
b) Radverkleidung	Sichtprüfung
c) Reifendruck (2,3 bar)	prüfen
d) Reifen, Rad, Bremse	Sichtprüfung
e) Bremsklötze	entfernen

7. Rumpfvorderteil

a) Ölstand	Min/Max Werte mittels Peilstab prüfen
b) Kühlmittelstand	Sichtprüfung zwischen Markierungen
c) Cowling	Sichtprüfung
d) Winterization Kit (blech) bei OAT >0°C	entfernt
e) Lufteinlässe (sieben / sechs mit Winter kit)	frei
f) Propeller	Sichtprüfung Bodenfreiheit min 25cm
g) Propellerblätter	per Hand den Verstellbereich prüfen
h) Spinner	Sichtprüfung
i) Bugfahrwerk	Sichtprüfung, Schleppgabel entfernt
j) Radverkleidung	Sichtprüfung
k) Reifendruck (1,8 bar)	prüfen
l) Reifen und Rad	Sichtprüfung
m) Bremsklötze	entfernen

CHECKLISTE D-EZIC

21.02.2013

COCKPIT CHECK

Aussenkontrolledurchgeführt
ELT ...ARMED (2x) und LEDs (2x)AUS
Winter-Kit (blech) bei OAT>0°C.....entfernt
Temperaturfühler (>38°C OAT).. unter 55°C
Kabinenhaube.....geschlossen & verriegelt
Sicherheitsgurte.....festgezogen
Pedale..... einstellen und verriegelt
Steuerknüppel.....freigängig
Gashebel Reibungeingestellt
Parkbremse.....gesetzt
BrandhahnAUF
Alle Schalter.....AUS
Betriebsstundenzähleraufschreiben

VOR DEM ANLASSEN

Hauptschalter (Batterie & Generator).....EIN
Avionik HauptschalterAUS
Kraftstoffdruckwarnleuchte.....leuchtet
Generatorwarnleuchteleuchtet
Kabinenhaubenverr. Warnlicht.....AUS
Vergaservorwärmung.....AUS
Gashebel.....LEERLAUF
Propeller.....max. Drehzahl
Kraftstoffvorrat..... prüfen

ANLASSEN

Strobe LightEIN
Kraftstoffpumpe.....EIN
Kraftstoffdruckwarnleuchte.....AUS

Gashebel
-kalter Motor.....LEERLAUF
-warmer Motor.....ca. 1 cm nach vorne
Choke
-kalter Motor.....EIN, voll gezogen und halten
-warmer Motor.....AUS

Propellerbereich.....frei
Zündschalter.....START
Gashebel.....max. 1500 RPM
Öldruck.....prüfen

Generator Warnleuchte.....AUS
Kraftstoffwarnleuchte.....AUS
Kraftstoffpumpe.....AUS

NACH DEM ANLASSEN

Avionik Hauptschalter.....EIN
Sicherungen.....geprüft
Triebwerksinstr...geprüft, im grünen Bereich
Voltmeter.....geprüft, im grünen Bereich

Landeklappen Anzeige und Funktion
.....Prüfen, voll aus- und einfahren

Trimmung.....NEUTRAL

Com / Nav.....geprüft und eingestellt
TransponderSTBY
GPSnach Bedarf

Künstl. Horizont.....aufgerichtet / eingestellt
Höhenmesser.....QNH
Kurskreisel.....eingestellt

Rollen

Rolllicht.....nach Bedarf
Parkbremse.....lösen
Bremsen.....prüfen
Langsam rollen, wenn möglich ohne viel zu bremsen

Hinweise zum Anlassen

Bei Öldruck unter 22 psi (1,5 bar) Motor nach 10 Sekunden sofort abstellen. Der Öldruck kann in den gelben Bereich steigen, solange die Öltemperatur noch nicht erreicht ist.

Starter max. 10 Sekunden betätigen, danach 2 Minuten abkühlen lassen.

Warmlaufen

Motor mit 1100 RPM bis 1500 RPM warmlaufen lassen bis zu einer Öltemperatur von mindestens 122°F (50°C)

CHECKLISTE D-EZIC

21.02.2013

ABBREMSEN

Parkbremsegesetzt
Triebwerksinstr...geprüft, im grünen Bereich

Gashebel1900 RPM
Prop3 x voll ziehen
- Drehzahlabfall50 bis max. 250 RPM

Zündschalter L- BOTH- R- BOTH
- Max Drehzahlabfall150 RPM
- Max. Diff. (L/R)50 RPM

Gashebel.....1500 RPM
Vergaservorwärmung.....EIN (Ziehen)
- Max. Drehzahlabfall50 RPM

Gashebel.....LEERLAUF
danach1000 RPM

VOR JEDEM START

Vergaservorwärmung.....AUS (gedrückt)
Propeller.....max. Drehzahl

Steuerung.....überprüft
Landeklappen Startstellung
TrimmungNeutral

Kraftstoffpumpe.....EIN
LandelichtEIN
TransponderALT

Notfallbriefing.....durchgeführt

Parkbremselösen

Beim Start

Power check.....30 Inch / 2400-2550 RPM

NACH DEM START

500ft AGL oder über Sicherheitshöhe
Kraftstoffpumpe.....AUS
Landelicht.....AUS
Landeklappen..... einfahren
Prop2400 RPM

GEGENANFLUG

Kraftstoffpumpe.....EIN
Landelicht.....EIN
VergaservorwärmungEIN (ziehen)
Landeklappen.....Startstellung
Propeller.....max. Drehzahl
Geschwindigkeit70-75 kts

Fluginstrumente.....überprüfen
Triebwerksinstrumenteüberprüfen

ENDANFLUG

Landeklappen Landestellung
PropMax. RPM
Vergaservorwärmung.....AUS
Geschwindigkeit65 kts
Aufsetzen (ohne gusts)57kts

NACH DER LANDUNG

(nach Verlassen der Landebahn)
KraftstoffpumpeAUS
LandelichtAUS
Rolllichtnach bedarf
Vergaservorwärmung.....AUS (gedrückt)
Landeklappeneingefahren
TransponderSTBY

MOTOR ABSTELLEN

Parkbremse (nach bedarf)..... gesetzt
Gashebel.....1000 RPM
Trimmungneutral
Avionik HauptschalterAUS
ZündschalterOFF
Alle Elektrische Verbraucher..... AUS
Hauptschalter (Batt. + Gen.)AUS
Strobe-Lights.....AUS

Druckhöhe		Stand Temp	Motorleistung in % der maximalen Dauerleistung					
			55 %		65 %		75 %	
[ft]	[m]	[°C]	MP	RPM	MP	RPM	MP	RPM
0	0	15	24,7	1900	25,3	2100	26,3	2200
2000	600	11	24,0	1900	24,7	2100	25,7	2200
4000	1200	7	23,3	1900	24,0	2100	25,0	2200
6000	1800	3	23,0	1900	23,7	2100	23,7	2300
8000	2400	-1	21,3	2000	21,7	2300	22,0	2400
10000	3000	-5	20,0	2100	20,3	2400		
12000	3600	-8	18,7	2200				
Verbrauch/ Stunde			12,3 Liter		14,5 Liter		16,6 Liter	

Druckhöhe		Stand Temp	Motorleistung in % der maximalen Dauerleistung					
			85 %		95 %		104 %	
[ft]	[m]	[°C]	MP	RPM	MP	RPM	MP	RPM
0	0	15	27,7	2300	28,0	2400	29,7	2550
2000	600	11	27,0	2300	27,7	2400		
4000	1200	7	25,3	2400				
Verbrauch / Stunde			19,3		22,7		24,7	

Um eine gleichbleibende Leistung bei abweichender

Standardtemperatur zu erhalten:

Ansaugdruck um 0,7 inch Hg bei Standard temp. +10° C erhöhen

Ansaugdruck um 0,7 inch Hg bei Standard temp. -10° C verringern

ANMERKUNG:

Um den Triebwerksverschleiß so gering wie möglich zu halten

wird der Dauerbetrieb des Triebwerkes unter 1900 RPM

nicht empfohlen.

FLUGGESCHWINDIGKEITSGRENZEN

Höchstzulässige Geschwindigkeit bei Turbulenz VNO	118 kts
Manövergeschwindigkeit Va	104 kts
Höchstzulässige Geschwindigkeit mit ausgefahrenen Klappen VFE	81 kts
Höchstzulässige Geschwindigkeit VNE	161 kts

MOTORBETRIEBSGRENZEN

Max. Startleistung (5 min.)	59,6 kW / 80 PS
Max. zulässige Startdrehzahl	2550 RPM
Max. Dauerleistung	58 kW / 78 PS
Max. zulässige Startdrehzahl	2420 RPM
Kraftstoff	100LL AVGAS

PROPELLERDREHZAHLGRENZEN

Start (max. 5 Min.)	2550 RPM
Max. Dauerdrehzahl	2420 RPM

BETRIEBSGRENZEN MASSE

Höchstzulässige Masse Start und Landung	730 kg
Höchstzuladung im Gepäckraum	020 kg

BETRIEBSGRENZEN SCHWERPUNKT

Vorderste Schwerpunktlage (bei jedem Gewicht):	250 mm hinter BE
Hinterste Schwerpunktlage (bei jedem Gewicht):	390 mm hinter BE

GENEMIGTE MANÖVER

Zugelassen nach JAR-VLA in der Kategorie NORMAL
 Alle normalen Flugmanöver
 Überziehen (Ausgenommen dynamisches Überziehen)
 Lazy Eights (Eintrittsgeschwindigkeit 116 kts)
 Chandelles (Eintrittsgeschwindigkeit 116 kts)
 Steilkurven mit einer Schräglage von nicht mehr als 60°

MANÖVERLASTVIELFACHE

Positiv und Negativ (bei Va und Vne)	+4,4 g / -2,2 g
Positiv und Negativ (bei Landeklappen Landstellung)	+2,0 g / 0,0 g

KRAFTSTOFF

Gesamtfassungsvermögen	76 Liter
Ausfliegbare Menge	74 Liter

BETRIEBSARTEN

Zugelassen für Flüge nach Sichtflugregeln bei Tag

FLUGGESCHWINDIGKEITSGRENZEN

Höchstzulässige Geschwindigkeit bei Turbulenz Von	118 kts
Manövergeschwindigkeit Va	104 kts
Höchstzulässige Geschwindigkeit mit ausgefahrenen Klappen VFE	81 kts
Höchstzulässige Geschwindigkeit VNE	161 kts
Maximal Seitenwindkomponente Start und Landung	15 kts

START

Steigflug bei normalem Start bis über 15m Hindernis	60 kts
Geschwindigkeit beste Steiggeschwindigkeit Vy (Klappen Startstellung)	65 kts
Geschwindigkeit für bestes Steigen Vx (Klappen Startstellung)	57 kts

LANDUNG

Anfluggeschwindigkeit (Klappen in Landstellung)	60 / 57 kts
Geschwindigkeit zum Steigen beim Durchstarten	57 kts

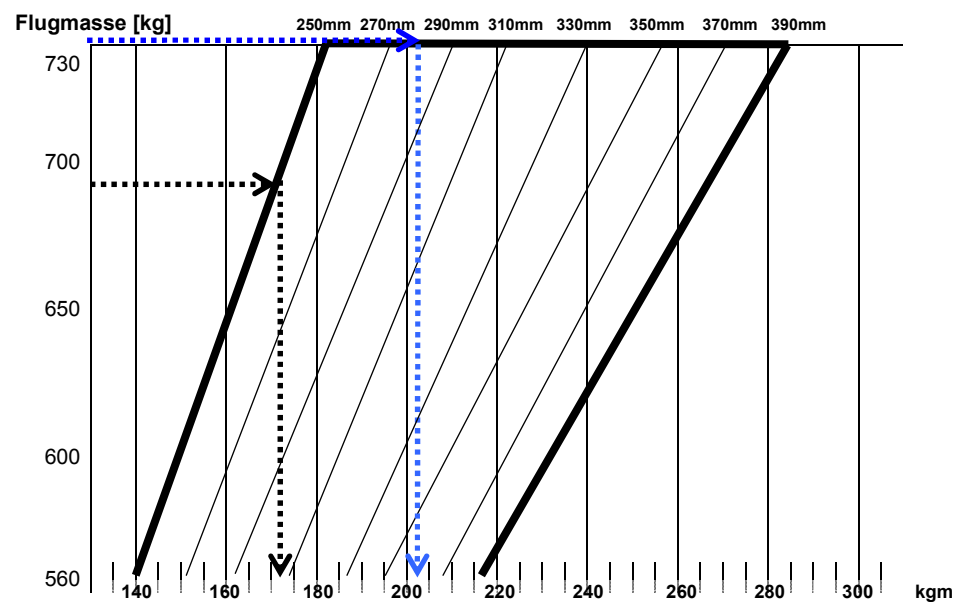
BERECHNUNG DES BELADUNGSZUSTANDES

	Katana (Beispiel)		Ihr Flugzeug D-EZIC Wägung vom 15.08.2012	
	Masse [kg]	Moment [kgm]	Masse [kg]	Moment [kgm]
1. Leermasse (dem Massen- und Schwerpunktbericht zu entnehmen, inkl. nicht Ausfliegbarer Kraftstoff, Schmierstoff und Kühlmittel)	520	148,404	526,5	174,82
2. Pilot und Passagier Hebelarm 0,143 m	172	24,596		
3. Gepäck Hebelarm 0,824 m	--	--		
4. Gesamtmasse und Gesamtmoment bei leerem Kraftstofftank (Summe 1-3)	692	173,00		
5. mitgeführter Ausfliegbarer Kraftstoff (0,72 kg/l) Hebelarm 0,824 m	38	31,312		
6. Gesamtmasse und Gesamtmoment inklusive Kraftstoff (Summe 4-5)	730	204,312		
8. Die Werte für die Gesamtmasse (692 bzw. 730 kg) und das Flugmassenmoment 173,00 bzw. 205,00kgm) im Schwerpunktbereich-Diagramm aufsuchen. Wenn sie in den zulässigen Bereich fallen, ist der Beladezustand erlaubt.				



Zulässiger Schwerpunktbereich und Zulässiges Flugmassenmoment

zulässiger Schwerpunktbereich hinter BE [mm]



**!! Die Benutzung dieser Checkliste entbindet Sie nicht die Checkliste
bzw. die Daten aus dem Original Flugbetriebshandbuch zu verwenden!!**

Fluggeschwindigkeiten für Notverfahren

Triebwerksausfall nach Abheben mit Klappen Startstellung	60 kts
Manövergeschwindigkeit	104 kts
Bester Gleitwinkel, Landeklappen Startstellung bei 730 kg	72 kts
Bester Gleitwinkel, Landeklappen Startstellung bei 600 kg	66 kts
Vorsorgliche LDG mit Triebwerksleistung, Klappen Landest.	57 kts
Bei Triebwerksstillstand Klappen Start- oder Landest.	57 kts
Bei Triebwerksstillstand Klappen Reisestellung	65 kts

Triebwerksstörung vor dem Abheben

Gashebel.....	Leerlauf
Bremsen	wie erforderlich

Triebwerksstörung nach dem Abheben und Triebwerksleistung nicht ausreichend

Geschwindigkeit	60 kts
Gashebel	VOLLGAS
Elektrische Kraftstoffpumpe	EIN
Zündschalter	BOTH
Vergaservorwärmung	EIN
Brandhahn	AUF
Propellerverstellung	max. Drehzahl

**WENN DIE MOTORLEISTUNG NICHT SOFORT WIEDERHERGESTELLT
WERDEN KANN, GERADEAUS LANDEN. HINDERNISSE VERMEIDEN!!
NOTLANDUNG DURCHFÜHREN!!**

Kurz vor der Landung	
Brandhahn	ZU
Zündschalter	OFF
Hauptschalter	AUS

Notlandung mit stehendem Triebwerk

Geschwindigkeit mit Klappen in Start- Landestellung.....	57 kts
Geschwindigkeit mit Klappen in Reisestellung.....	65 kts
Brandhahn	ZU
Zündschalter	OFF
Sicherheitsgurte	angelegt und festgezogen
Funkgerät	Positions- und Sicherheitsmeldung
Hauptschalter	AUS

Triebwerksstörung in Reiseflug bei

1) einem Rauh laufendes Triebwerk

Vergaservorwärmung	EIN
Elektrische Kraftstoffpumpe	EIN
Zündschalter	L – BOTH – R – BOTH durchschalten
Vergaservorwärmung	EIN
Gashebel	Stellung beibehalten
Wenn keine Verbesserung, Motorleistung auf Minimal erforderlich reduzieren und sobald wie möglich landen.	

2) Öldruck Abfall

Öltemperatur	prüfen
Öltemperatur normal	Landung auf nächstgelegenen Flugplatz
Öltemperatur steigt ...	
.....	Motorleistung auf minimal erforderlich reduzieren
.....	Sobald möglich landen
.....	Auf Motorausfall und Notlandung vorbereitet sein

3) Kraftstoffdruck Abfall

Kraftstoffpumpe	EIN
Kraftstoffwarnleuchte erlischt nicht ...	
.....	Auf nächstgelegenen geeigneten Flugplatz landen
.....	Auf Motorausfall und Notlandung vorbereitet sein

Sicherheitslandung mit Laufendem Triebwerk

(bei z.B. mechanische Schäden / Treibstoffmangel / Wetterbedingungen)

Geeignetes Landefeld suchen
Sicherheitsgurte.....angelegt und festgezogen
Ausgewähltes Landefeld
..... in niedriger Höhe (500 ft AGL) überfliegen

Nach Hindernissen (Leitungen, Zäune, Gräben)überprüfen
Zurück auf z.B. 1000 ft AGL steigen und Landeinteilung wenn
möglich.

FunkgerätPositions- und Sicherheitsmeldung
Endanflug mit Landeklappen Landestellung57 kts

Aufsetzen mit Mindestgeschwindigkeit, Bugrad so lange wie
möglich über den Boden halten.

Nach dem Aufsetzen
Bremsennach bedarf
BrandhahnZU
ZündschalterOFF
Hauptschalter (Batterie)AUS

Triebwerksbrand beim Anlassen

BrandhahnZU
Gashebel VOLLGAS
Batterie- u. Hauptschalter AUS
Zündschalter OFF
Flugzeug sofort verlassen

Triebwerksbrand im Flug

BrandhahnZU
Geschwindigkeit 70 kts
LandeklappenStartstellung
Gashebel VOLLGAS
Elektrische KraftstoffpumpeAUS
KabinenheizungAUS
Notlandung mit stehendem Triebwerkdurchführen

Elektrischer Brand mit Rauchentwicklung im Flug

Batterie- u. Hauptschalter AUS
Kabinenbelüftung AUF
Wenn Rauchentwicklung anhält.....Feuerlöscher einsetzen
Bei Feuerlöschiereinsatz Kabine belüften!!!

Sobald möglich landen!!

Falls das Feuer erloschen ist und elektrische Strom für die
Fortsetzung des Fluges benötigt wird:

AvionikhauptschalterAUS
Elektrische VerbraucherAUS
Hauptschalter (Batterie) EIN
AvionikhauptschalterEIN
FunkgerätEIN

Sobald wie möglich landen!!

Kabinenbrand im Flug

Hauptschalter (Batterie)AUS
KabinenbelüftungAUF
KabinenheizungAUS
Feuerlöschernach bedarf einsetzen
Bei Feuerlöschereinsatz Kabine belüften!!

Vergaservereisung

Anzeichen: rauer Triebwerkslauf + allmählicher Ladedruckabfall
Vergaservorwärmung ein (ganz herausziehen)

bis Triebwerk wieder ruhig läuft.

Vergaservorwärmung aus
Gashebel einstellen

*Falls die Bedienung im Reiseflug den ständigen
Gebrauch der Vergaservorwärmung erfordert:*

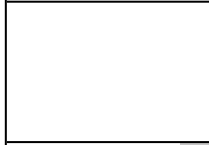
Vergaservorwärmung wie erforderlich

Weitere Notverfahren siehe Flughandbuch Kapitel 3

- Wiederanlassen eines ausgefallenen Triebwerk
- Unbeabsichtigtes einfliegen in eine Vereisungszone
- Beenden des unbeabsichtigten Trudelns
- Landung mit defektem Hauptfahrwerksreifen
- Störungen im Elektrischen System
- Störung im Landeklappensystem
- Störung des Anlassers
- Störung im Avionik-System
- Störung im Trimmungssystem
- Ausfall der Instrumentenbrettbeleuchtung

Startstreckenberechnung Katana DA20 D-EZIC Bei 730 kg TOW, Motor volle Leistung, Flügel sauber und trocken An der Halbbahnmarkierung: 40 kn um am Pistenende abzuheben Falls speed < 40 kn bei Halbbahnmarkierung: Startabbruch!							
	Druck-Höhe in ft	15° Start-lauf m	15° 15 m hoch m	20° Start-lauf m	20° 15 m hoch m	25° Start-lauf m	25° 15 m hoch m
	NN	350	480	367	504	385	528
	1000	393	539	412	565	431	591
	2000	459	629	481	659	503	690
	3000	515	707	539	740	564	774
	4000	650	892	680	933	710	975
	6000	815	1118	852	1168	888	1218
Gras trocken und kurz Plus 20 %	NN	420	550	440	577	462	605
	1000	472	618	494	647	517	677
	2000	551	721	577	755	604	791
	3000	618	810	647	848	677	887
	4000	780	1022	816	1069	852	1117
	6000	978	1281	1022	1338	1066	1396
Gras kurz aber feucht Plus 32 %	NN	462	592	484	621	508	651
	1000	519	665	543	696	596	756
	2000	606	776	635	818	664	851
	3000	680	192	712	913	745	955
	4000	858	1100	898	1151	937	1202
	6000	1076	1379	1124	1440	1173	1503
Gras, feucht mit hohem Grasbewuchs Plus 44 %	NN	504	634	528	665	554	697
	1000	566	712	593	746	620	780
	2000	661	831	692	870	725	912
	3000	742	934	776	977	812	1022
	4000	936	1178	979	1232	1022	1287
	6000	1174	1477	1226	1542	1279	1609
Gras mit aufgeweichtem Untergrund und feucht Plus 98 %	NN	693	823	726	863	762	932
	1000	778	924	814	153	854	1014
	2000	909	1079	952	1130	996	1183
	3000	1020	1212	1068	1269	1118	1328
	4000	1287	1529	1347	1600	1406	1671
	6000	1614	1917	1686	2002	1760	2090

© Aeroclub 77 Mönchengladbach / www.aeroclub77.de

Startstreckenberechnung Katana DA20 D-EZIC Bei 730 kg TOW, Motor volle Leistung, Flügel sauber und trocken An der Halbbahnmarkierung: 40 kn um am Pistenende abzuheben Falls speed < 40 kn bei Halbbahnmarkierung: Startabbruch!					
	Druck-Höhe in ft	30° Start-lauf m	30° 15 m hoch m	35° Start-lauf m	35° 15 m hoch m
	NN	402	552	420	576
	1000	450	618	470	644
	2000	525	720	547	750
	3000	588	807	612	840
	4000	740	1016	771	1057
	6000	925	1267	961	1317
Gras trocken und kurz Plus 20 %	NN	482	632	504	660
	1000	540	708	564	738
	2000	630	825	656	859
	3000	706	925	734	962
	4000	888	1164	925	1211
	6000	1110	1452	1153	1509
Gras kurz aber feucht Plus 32 %	NN	530	680	554	710
	1000	594	762	620	794
	2000	693	888	722	925
	3000	777	996	807	1035
	4000	977	1253	1018	1304
	6000	1221	1563	1268	1624
Gras, feucht mit hohem Grasbewuchs Plus 44 %	NN	578	728	605	761
	1000	648	816	677	851
	2000	756	951	787	990
	3000	847	1066	881	1109
	4000	1066	1342	1110	1396
	6000	1332	1674	1384	1740
Gras mit aufgeweichtem Untergrund und feucht Plus 98 %	NN	795	945	831	987
	1000	891	1059	930	1104
	2000	1040	1235	1083	1286
	3000	1166	1385	1210	1438
	4000	1466	1742	1527	1813
	6000	1832	2174	1902	2258

© Aeroclub 77 Mönchengladbach / www.aeroclub77.de

Achtung!

- 1. Startverfahren:** Wie im Flughandbuch angegeben.
- 2. Gegen-/Rückenwind:** Für je 9 kn Gegenwind sind die Strecken um 10 % zu verringern. Für den Start bei Rückenwind bis zu 10 kn sind die Strecken für je 2 kn Rückenwind um 10 % zu verlängern.
- 3. Neigungszuschlag:** Pro 1 % Steigung sind 10 % Rollstrecke zuzuschlagen.