



EASA

IT.DTO.052

ESTRATTO DEL MANUALE DI VOLO

SF 25 C – FALKE MOTOALIANTE

D-KAGN	SF 25 C "FALKE"	Rev2 11/11/2021
SN 44714	ESTRATTO DEL MANUALE DI VOLO	PAGINA
PER USO DIDATTICO IT.DTO.052	Tradotto dall'originale inglese EASA da Andrea Strata	1



EASA

IT.DTO.052

Pagina lasciata intenzionalmente bianca

D-KAGN	SF 25 C "FALKE"	Rev2 11/11/2021
SN 44714	ESTRATTO DEL MANUALE DI VOLO	PAGINA
PER USO DIDATTICO IT.DTO.052	Tradotto dall'originale inglese EASA da Andrea Strata	2



EASA

IT.DTO.052

QUESTO SF25 C

N° di serie: 44714

Marche: D-KAGN

Ha il seguente equipaggiamento:

1 Motore	ROTAX 912 S(2)
2 Elica	MT 175 R 130-2° A PASSO FISSO
3 Distanziale elica a passo fisso	MT A 548
4 Ogiva	MT B-030/1(GFK)
5 Peso max al decollo	650 kg
6 Peso max parti non portanti	490 kg
7 Carrello di atterraggio	principale 2 ruote (5.00x5) con ruotino di coda (210x65)
8 Ali	non ripiegabili
9 Capacità serbatoio carburante	55 l
10 Equipaggiamento per traino alianti	Sistema fisso con gancio TOST

**QUESTO ESTRATTO DEL MANUALE SI
RIFERISCE SOLO A QUESTA
CONFIGURAZIONE:**

**CARRELLO BICICLO,
ELICA PASSO FISSO,
ALI NON RIPIEGABILI,
MOTORE ROTAX 912 S(2),
SERBATOIO 55 L**

D-KAGN	SF 25 C "FALKE"	Rev2 11/11/2021
SN 44714	ESTRATTO DEL MANUALE DI VOLO	PAGINA
PER USO DIDATTICO IT.DTO.052	Tradotto dall'originale inglese EASA da Andrea Strata	3



EASA

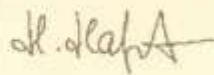
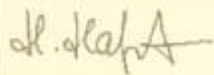
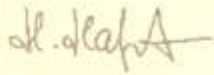
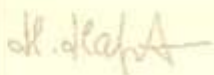
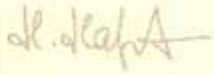



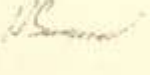
IT.DTO.052

Pagina lasciata intenzionalmente bianca

D-KAGN	SF 25 C "FALKE"	Rev2 11/11/2021
SN 44714	ESTRATTO DEL MANUALE DI VOLO	PAGINA
PER USO DIDATTICO IT.DTO.052	Tradotto dall'originale inglese EASA da Andrea Strata	4



AGGIORNAMENTI

Serial no.	Title	Pages affected	Date	Signature
1	Version of manual - valid for all weight versions. Instructions for use of vacuum pump	Title page, insert, 4, 5, 7, 10, 12, 13, 15,16,18, 25, 26, 27, 28	22.01.1998	
2	Correction to propeller drawing for MTV21A-C-F/(CF)175-05	Title page, 4, 7, 20, 21, 25, 26	31.10.1998	
3	Additional engine ROTAX 912 S () and editing change	Title page, insert, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 29	31.01.1999	
4	Following ROTAX SB 912-36R1, modification of procedure of power-setting for electr. Constant speed prop; Voltmeter instead of Ammeter	FM: Title page, 4, 8, 13, 16, 19, 26 MM: Title page, 10, 18, 19	15.01.2003	
5	New Cockpit canopy Electric Trim Servo with Position indication	FM: Title page, 4, 8, 11, 15, 24 MM: Title page, 2, 4, 15, 19, 21, 27, 28	20.05.2004	
6	Junction change of the push button switch with one piece canopy	FM: Title page, 4, 8, 16 MM: Title page, 18, 19	13.10.2005	
7	Increase of the MTOW and the max. weight of non-lifting parts	FM: Title page, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 23, 25, 27, 29, 30 MM: Title page, 2, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29	20.01.2009	
8	Increase the manoeuvring speed and the max. speed	FM: Title page, 4, 9, 10 MM: Title page	10.12.2009	
9	Increase of the MTOW with Folding Wings	FM: Title page, insert, 2, 4, 9, 9a, 10, 12, 19, 25, 27, 29, 30 MM: Title page, 22, 23, 24	07.04.2013	

D-KAGN	SF 25 C "FALKE"	Rev2 11/11/2021
SN 44714	ESTRATTO DEL MANUALE DI VOLO	PAGINA
PER USO DIDATTICO IT.DTO.052	Tradotto dall'originale inglese EASA da Andrea Strata	5



EASA

IT.DTO.052

Pagina lasciata intenzionalmente bianca

D-KAGN	SF 25 C "FALKE"	Rev2 11/11/2021
SN 44714	ESTRATTO DEL MANUALE DI VOLO	PAGINA
PER USO DIDATTICO IT.DTO.052	Tradotto dall'originale inglese EASA da Andrea Strata	6



Il Pilota è responsabile dell'utilizzo dell'aeromobile in accordo al Manuale di Volo.

L'SF25C è autorizzato a trasportare un massimo di 2 adulti.

I posti a sedere sono affiancati: il pilota siede a sinistra

L'SF25C è ideale per l'addestramento.

Per scopo addestrativo l'Istruttore di volo può sedere sia a sinistra sia a destra.

Tutte le normative devono essere rispettate.

La barra di destra può essere rimossa in caso di voli con passeggero

1 SPECIFICHE E LIMITAZIONI

1.1 MOTORE

ROTAX 912 S (2)

Giri massimi consentiti

5800 RPM

Potenza di decollo (100 CV) (max. 5 minuti)

5800 RPM
73.5 kW (100 CV / 98 bhp)

Crociera (72 CV)

4800 RPM
53 kW (72 CV / 71 bhp)

Minimo a piena potenza a punto fisso

5600 (+/-100)RPM

Temperatura massima teste cilindri

120°C

1.2 CARBURANTI

ROTAX 912 S (2)
Min ROZ 95
EN 228 SUPER
EN 228 SUPER PLUS oppure
AVGAS 100 LL

La benzina AVGAS, a causa dell'elevato contenuto di piombo che sottopone le sedi delle valvole ad elevati carichi e che genera maggiori residui carboniosi, deve essere usata solo in caso di indisponibilità degli altri tipi o in caso di problemi di formazione di vapore (Vedi anche manuale Operativo Rotax 912 sezione 10.2.2)

Capacità del serbatoio

55 l (utilizzabili)

D-KAGN	SF 25 C "FALKE"	Rev2 11/11/2021
SN 44714	ESTRATTO DEL MANUALE DI VOLO	PAGINA
PER USO DIDATTICO IT.DTO.052	Tradotto dall'originale inglese EASA da Andrea Strata	7

1.3 LUBRIFICANTI

Oli motore di marca con additivo per ingranaggi

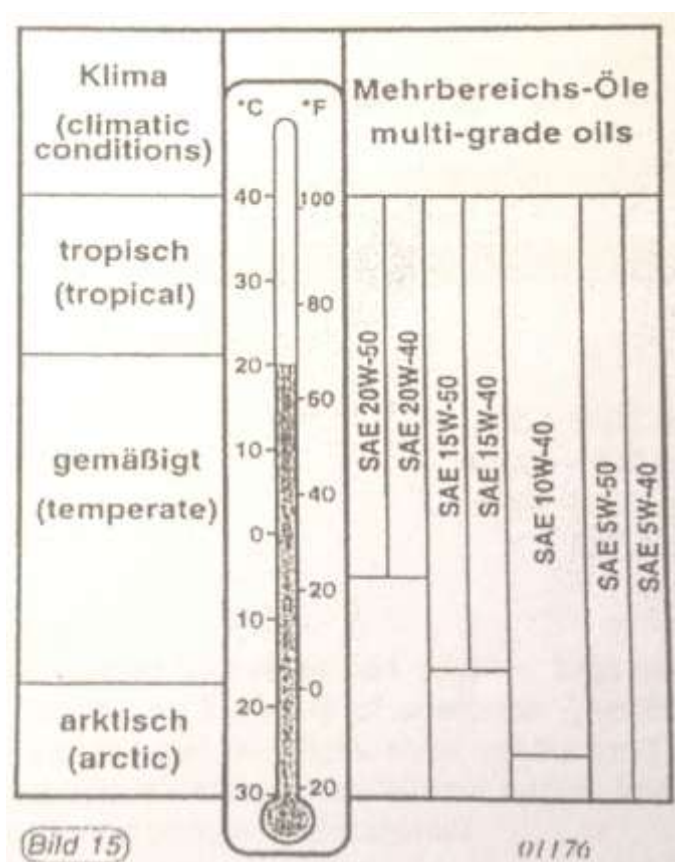
Mai utilizzare olio per motori aeronautici detergenti/non detergenti.

Usare olio API classificato SF o SG

(ulteriori dettagli nella sezione 10.2.3 Lubrificanti nel Manuale Operativo ROTAX 912)

Devono essere usati preferibilmente oli sintetici o semi-sintetici in quanto maggiormente resistenti alla temperatura e producono meno residui

NB Se viene usata benzina AVGAS 100LL, l'olio deve essere cambiato con maggior frequenza. Vedi Service Information 18 UL 97



Quantità olio 3,0 l (minimo 2,0 l)
Consumo olio max. 0,1 l/hi

Pressione olio min. 0.8 bar (<3500 rpm)
normale 2.0 - 5.0 bar (>3500 rpm)
max. 7.0 bar
(ammissibile per breve tempo alla messa in moto a freddo)

Temperatura olio Minima 50°C
Massima 130°C
Ottimale circa 90°C - 110°C

D-KAGN	SF 25 C "FALKE"	Rev2 11/11/2021
SN 44714	ESTRATTO DEL MANUALE DI VOLO	PAGINA
PER USO DIDATTICO IT.DTO.052	Tradotto dall'originale inglese EASA da Andrea Strata	8



1.4 SISTEMA DI RAFFREDDAMENTO

Sistema di raffreddamento sigillato con vaso di espansione e troppo pieno. il vaso di espansione è sigillato con un tappo a pressione (con valvola di sovrappressione e sfiato)

Liquido di raffreddamento 50% antigelo con additivi anticorrosione e 50% acqua, per tutte le stagioni.
(vedi anche sezione 10.2.1 del Manuale Operativo ROTAX 912)

1.5 ELICA

Bipala di legno a passo fisso MT 175 R 130-2

1.6 STRUMENTI CONTROLLO MOTORE

Tachimetro

Zona iniziale		0 - 1400 rpm
Zona normale	arco verde	1400 - 4800 rpm
Zona di cautela		4800 - 5800 rpm
Massimo consentito	linea rossa	5800 rpm

Conta ore

Considera 5000 giri del motore come 1 minuto primo di funzionamento.
Le prime tre cifre indicano le ore e le ultime due cifre 1/10 e 1/100 di ora.

Indicatore pressione olio

Minimo operativo		0.8 - 2.0 bar
Zona normale	Arco verde	2.5 - 5.0 bar
Massimo consentito per breve durata durante messa in moto a freddo		5.0 - 7.0 bar
Massimo	Linea rossa	7.0 bar

Indicatore temperatura olio

Zona normale	Arco verde	50°C - 130°C
Minimo	Linea rossa	50°C
Massimo	Linea rossa	130°C

Indicatore temperatura testa cilindri

Massimo	Linea rossa	120°C
---------	-------------	-------

D-KAGN	SF 25 C "FALKE"	Rev2 11/11/2021
SN 44714	ESTRATTO DEL MANUALE DI VOLO	PAGINA
PER USO DIDATTICO IT.DTO.052	Tradotto dall'originale inglese EASA da Andrea Strata	9

1.7 INTERRUETTORE GENERALE MASTER

Il master isola la batteria dal circuito elettrico dell'aeromobile. Deve essere inserito prima del volo e staccato dopo l'atterraggio. Può essere disinserito durante il volo veleggiato a motore spento. **Con il motore in moto deve essere staccato solo in caso di emergenza.**

1.8 INTERRUOTTORI AUTOMATICI BREAKER

Ad eccezione del circuito di avviamento l'impianto elettrico è protetto contro sovraccarichi e cortocircuiti.

Breaker Batteria	25 A
Generatore	20 A

In caso di sovraccarico o cortocircuito il breaker interessato fuoriesce e deve essere reinserito dopo aver eliminato il problema. Se i breaker si scaldano, non devono essere reinseriti immediatamente. Se la batteria si scarica notevolmente, per esempio in caso di ripetuti tentativi di avviamento, il breaker del generatore potrebbe fuoriuscire a motore acceso, anche in volo: in questo caso attendere 2 minuti o fino a che la batteria si è ricaricata prima di reinserirlo.

Il breaker da 20 A del generatore è un interruttore a fusibile collocato vicino al Master (che isola la batteria dal circuito elettrico dell'aeromobile in modo che possa essere isolato da tutte le fonti di energia in caso di emergenza. Ciò significa che il generatore può essere isolato dal circuito elettrico agendo sul breaker

1.9 AMPEROMETRO

Quando il motore è in moto l'amperometro normalmente non indica la corrente di carica, il che significa che la batteria è completamente carica. Se la carica della batteria è bassa, indicherà che la batteria sta ricaricandosi (l'ago indicherà + o -).

Con un elevato numero di utenti elettrici in funzione o se sono spenti, ma il motore è spento, l'amperometro indica batteria scarica (ago sul -).

Una indicazione continua sopra +10 A indica che la batteria non riesce a tenere più la carica o che il regolatore di tensione non funziona. Al posto dell'amperometro può essere utilizzato un voltmetro con lampadina di basso voltaggio

1.10 ANTENNA

Nella deriva è montata una antenna radio; un cavo coassiale corre lungo la fusoliera fino ad un connettore posto sotto il bagagliaio. Da qui può essere portato fino alla radio che deve essere installata secondo le norme applicabili.

1.11 MORSETTIERA ADDIZIONALE

Fissata alla paratia parafiamma esiste una morsettiera per la connessione di apparati elettrici addizionali (radio, VOR, luci, transponder, encoder, ecc). Dotare la morsettiera dei fusibili richiesti per gli apparati e seguire le norme di installazione degli apparati stessi.

L'impianto elettrico è a 12 V DC , negativo a terra.

Osservare le norme appropriate quando si installano equipaggiamenti opzionali.

I fusibili sul parafiamma devono essere sostituiti con fusibili a norma.

Non vi è necessità di avere fusibili di scorta e un controllo visivo può essere fatto per verificare quale sistema è interrotto.

D-KAGN	SF 25 C "FALKE"	Rev2 11/11/2021
SN 44714	ESTRATTO DEL MANUALE DI VOLO	PAGINA
PER USO DIDATTICO IT.DTO.052	Tradotto dall'originale inglese EASA da Andrea Strata	10



1.12 VELOCITA'

Massima permessa in aria calma	VNE	190 km/h
Massima in aria turbolenta	VRA	160 km/h <i>nota 1</i>
Manovra	VA	160 km/h <i>nota 2</i>
Diruttori estratti	VFE	190 km/h

nota 1 Aria turbolenta significa condizioni che possono essere incontrate nei rotori, cumuli nubi, turbolenze e sui costoni.

nota 2 A velocità superiori alla VA non muovere i comandi con brutalità o a fondo corsa per evitare sovraccarichi strutturali

Riferimenti sull'anemometro:

Linea rossa		190 km/h
Arco giallo	da 160 a 190 km/h	<i>nota 3</i>
Arco verde	da 80 a 160 km/h	<i>nota 4</i>
Linea blu	velocità migliore di salita	95 km/h
Triangolo giallo	velocità minima di avvicinamento	90 km/h

nota 3 In questa zona manovrare con cautela e solo in aria calma

nota 4 Il limite inferiore si riferisce al peso massimo e CG al limite anteriore; quello superiore è la VRA

I seguenti fattori di carico non devono mai essere superati:

diruttori chiusi	+ 5.3 g
alla velocità di manovra	+ 4.0 g
diruttori aperti	+ 3.5 g

1.13 PESI

Peso a vuoto	circa	450 kg
Peso massimo al decollo		650 kg
Carico utile (incluso carburante)	circa	200 kg
Peso massimo delle parti non portanti		490 kg

Vedi Maintenance Manual SF25C pagg. 24 -25

D-KAGN	SF 25 C "FALKE"	Rev2 11/11/2021
SN 44714	ESTRATTO DEL MANUALE DI VOLO	PAGINA
PER USO DIDATTICO IT.DTO.052	Tradotto dall'originale inglese EASA da Andrea Strata	11



1.14 BARICENTRO (CG)

Linea di riferimento: linea lungo il bordo di uscita e tangente alla superficie inferiore della centina 6 (Y= 2,20 metri dal piano di simmetria)

Punto di rif. RP: 2,00 metri davanti al bordo di entrata della centina 0 (0,52 metri dal piano di simmetria)

Limiti del CG dal RP
anteriore: 2,143 metri
posteriore: 2,334 metri

1.15 TARGHETTE E AVVISI

Oltre alle targhette "Limitazioni in volo" vedi pag. 8 e "Dati dell'aeromobile" sul parafiamma, devono essere applicate le seguenti targhette:

POSIZIONE

TESTO

ABITACOLO

lato sinistro - leva diruttori	Diruttori - Tirando a fondo corsa indietro si aziona il freno sulle ruote
tra i sedili - leva del trim	Cabra - Trim - Picchia
pannello strumenti in corrispondenza dei rispettivi comandi	Choke: tirare per avviamento a freddo , Riscaldamento in cabina tirare per aprire , Generale, Benzina - Aperto - Chiuso , Aria calda al carburatore , Manetta , Accensione - Contatto - Spento , Ventilazione , Starter , Freno elica , Flabello - Chiuso - Aperto. Sgancio cavo di traino
pomello apertura di emergenza capottina	Apertura emergenza capottina: tirare i pomelli superiore e anteriore e spingere verso destra la capottina
paratia posteriore bagagliaio	Bagaglio Massimo kg 10,0
pannello strumenti	Attenzione: Volo nella pioggia, vedi Manuale di Volo. Vietato fumare. Sono vietate le manovre acrobatiche inclusa la vite. Spegnerne tutte le utenze elettriche sensibili prima di accendere o spegnere il motore. Motore acceso = flabello aperto. Controlli pre-decollo: Capottina chiusa e bloccata Trim regolato, Diruttori chiusi e bloccati, Comandi liberi, Benzina aperta, Quantità di benzina, Flabello aperto, Cinghie allacciate, Aria calda al carburatore chiusa.

FUSOLIERA

tappo della benzina	AVGAS 100 L oppure benzina SUPER automobilistica 55 litri (14,5 US gal)
ruota principale	2,1 bar
ruotino posteriore	2,5 bar
tappo del filtro olio	Olio 2,3 litri
sul cofano motore dietro all'elica	Mai girare l'elica al contrario

D-KAGN	SF 25 C "FALKE"	Rev2 11/11/2021
SN 44714	ESTRATTO DEL MANUALE DI VOLO	PAGINA
PER USO DIDATTICO IT.DTO.052	Tradotto dall'originale inglese EASA da Andrea Strata	12



2. IMPIEGO

2.1 PREMESSA

Il Falke è un TMG, motoaliante a decollo autonomo. Esso può essere pilotato solo se si è in possesso delle licenze e abilitazioni previste dalla normativa EASA .

E' naturalmente necessario che il pilota abbia una conoscenza approfondita dei motoalianti e del funzionamento del motore.

E' obbligatorio studiare la documentazione e acquisire una conoscenza approfondita del motoaliante e del suo motore

2.2 ISPEZIONE GIORNALIERA

E' necessario esaminare la cellula, il motore e l'elica per verificarne l'aeronavigabilità prima del volo, specialmente se è stato montato dopo l'ultimo volo.

Controlli essenziali:

2.2.1 Cellula

Controllare in particolare il corretto funzionamento, la sicurezza e le condizioni (nessuna crepa o deformazione); controllare anche la mancanza di gioco dei cuscinetti e delle trasmissioni.

1. Controllare i 4 punti di attacco delle ali, la posizione e la sicurezza dello spinotto principale
2. Controllare che i comandi degli alettoni in fusoliera siano collegati e assicurati
3. Controllare che i comandi dei direttori in fusoliera siano collegati
4. Controllare i comandi in abitacolo si muovano liberamente e completamente fino ai fondo corsa. Controllare che la barra di destra sia fissata
5. Controllare la pedaliera, Controllare che sia correttamente regolata e fissata in posizione.
6. Controllare per usura e attorcigliamenti pulegge, cavi e passacavi
7. Controllare il funzionamento dei direttori dall'abitacolo
8. Controllare il funzionamento e l'efficacia dei freni ruota
9. Controllare gli strumenti e fare la prova radio
10. Pitot. Esiste la possibilità di drenare il pitot attraverso uno sportello posto sotto il piano di coda. Controllare sempre dopo esposizione alla pioggia o trasporto strada e drenare secondo necessità.
11. Controllare che le cinture di sicurezza e i loro accessori siano fissate e in condizioni appropriate
12. Tutti i bagagli devo essere fissati con le cinghie
13. Controllare la presenza di oggetti estranei
14. Controllare lo stato della capottina, il sistema di bloccaggio, il sistema di sgancio in emergenza, i finestrini
15. Controllare che le carenature di copertura alla giunzione ala/fusoliera su entrambi i lati della fusoliera siano fissati correttamente
16. Controllare entrambe le aste degli alettoni.
17. Controllare che entrambi gli alettoni siano attaccati e fissati
18. L'attacco anteriore del piano di coda è stretto e sicuro?
19. Controllare che il collegamento dell'elevatore sia fissato
20. Controllare la connessione del trim all'elevatore con cavo Bowden e verificare a terra il corretto funzionamento del trim
21. Timone: controllare i cuscinetti del timone e le connessioni dei cavi. Controllare l'asta del ruotino di coda alla leva di comando del timone (con ruotino di coda sterzabile) e il pattino di coda, controllare tutti i dispositivi di bloccaggio e che il movimento del timone sia nella direzione corretta
22. Controllare che il ruotino di coda e il perno siano liberi di ruotare senza impedimenti
23. Controllare che la parte inferiore del muso e la parte inferiore della fusoliera non siano danneggiate (rischio di penetrazione dei gas di scarico)
24. Controllare le condizioni generali delle ruote principali, del ruotino di coda e verificare le pressioni di tutti gli pneumatici
25. Controllare se il fasciame, il rivestimento in tessuto e la vernice sono danneggiati
26. Controllare il funzionamento del gancio baricentrale

D-KAGN	SF 25 C "FALKE"	Rev2 11/11/2021
SN 44714	ESTRATTO DEL MANUALE DI VOLO	PAGINA
PER USO DIDATTICO IT.DTO.052	Tradotto dall'originale inglese EASA da Andrea Strata	13

2.2.2 Motore (vedi anche il Manuale del Motore)

1. Controllare accuratamente il motore per individuare dadi, viti, bulloni e dispositivi di bloccaggio mancanti o allentati. Controllare i condotti di raffreddamento e i cavi di accensione per verificarne la sicurezza e le condizioni. Attenzione agli sfregamenti
2. Controllare che: acceleratore, starter, riscaldamento, ventilazione, sportello di riscaldamento del carburatore e flabello di raffreddamento del motore funzionino liberamente
3. Controllare che le flange di gomma del carburatore non siano danneggiate (nessuna crepa)
4. Controllare il livello dell'olio e rabboccare se necessario. Attenzione: fate girare l'elica a mano fino a sentire il gorgoglio.(prima di un lungo volo il livello dell'olio deve essere almeno a metà tra le due tacche sull'astina) (vedi manuale del motore)
5. Controllare il livello del liquido di raffreddamento e rabboccare se necessario. Il livello del liquido nel serbatoio di troppopieno deve essere di almeno 2-3 cm quando il motore è freddo (vedi manuale del motore)
6. Controllare che non vi siano perdite o abrasioni nelle tubazioni dell' olio, del liquido raffreddamento e della benzina
7. Drenare il serbatoio prima di muovere il motoalante
8. Controllare i supporti del motore e i loro sistemi di bloccaggio
9. Controllare eventuali perdite, danni e le condizioni generali del sistema di scarico
10. Controllare il vano motore per eventuale presenza di corpi estranei.
11. Controllare che non vi siano crepe nella cappottatura, rimontarla e verificare che le chiusure siano in posizione corretta
12. Controllare il livello del carburante
13. Controllare lo sfiato del serbatoio. Usare solo il tappo originale con lo sfiato (con scritto "Patent blau")

2.2.3 Elica (vedi anche il Manuale dell'Elica)

2.2.3.1 Eliche a giri costanti - omissis-

2.2.3.2 Elica a passo fisso

1. Controllare le condizioni delle pale (assenza di rientranze o scheggiature)
2. Controllare che non ci siano crepe nell'ogiva
3. La protezione del bordo di attacco delle pale è intatta?

2.3 CONTROLLI PREDECOLLO

1. Capottina chiusa e bloccata
2. Cinture allacciate e strette
3. Trim regolato per il decollo
4. Ruotino di coda bloccato (se applicabile)
5. Diruttori chiusi e bloccati
6. Comandi liberi
7. Benzina aperta
8. Carburante sufficiente
9. Flabello aperto

D-KAGN	SF 25 C "FALKE"	Rev2 11/11/2021
SN 44714	ESTRATTO DEL MANUALE DI VOLO	PAGINA
PER USO DIDATTICO IT.DTO.052	Tradotto dall'originale inglese EASA da Andrea Strata	14



2.4 MESSA IN MOTO DEL MOTOALIANTE

L'ispezione pre volo è stata completata?

Portare la manetta al massimo, verificare che la corsa sia completa e libera, riportare la manetta al minimo.

Attenzione: Freni inseriti, magneti OFF

A freddo e durante la stagione invernale ruotare l'elica nel normale verso di funzionamento alcune volte a mano prima di mettere in moto e verificare che non vi siano rumori inusuali o una resistenza insolita e anche per verificare una compressione uniforme (Vedi anche il Manuale del Motore:Controllo componenti meccanici). Prima di mettere in moto chiudere la capottina. Prima di mettere in moto controllare che tutti gli interruttori elettrici siano premuti in fondo (ma non quelli degli equipaggiamenti elettronici sensibili, quali radio, trasponder, master avionica ecc.) Dopo aver verificato che l'area dell'elica si a libera, mettere in moto

NON GIRARE MAI L'ELICA AL CONTRARIO

2.4.1 AVVIAMENTO DEL MOTORE (vedi anche il Manuale del motore)

Prima della messa in moto, verificare che ci sia qualcuno a sinistra davanti al motoaliente che si assicuri che nessuno sia vicino all'elica. E' essenziale continuare ad avvisare le persone dei pericoli e dei possibili risultati fatali in caso di urto con l'elica, specialmente gli spettatori

MESSA IN MOTO

Freno di parcheggio	Inserito
Flabello	Aperto
Rubinetto benzina	Aperto
Pompa ausiliaria	Inserita (se presente)
Choke	Tirato (non se il motore è già caldo)
Riscaldamento carburatore	Off
Manetta	Al minimo
Master	Equipaggiamenti elettici sensibili OFF
Magneti	On (both)
Elica libera?	Gridare "Via dall'elica!"
Starter	Premere

Attenzione: Non premere lo starter per + di 10 secondi. Attendere due minuti prima di un nuovo tentativo per consentire il raffreddamento dello starter

Appena il motore parte rilasciare lo starter e portare il motore a 2500 rpm. Controllare che la pressione dell'olio aumenti entro 10 sec e continuare a controllarla. Non aumentare il numero di giri fino a quando la pressione olio non raggiunge 2 BAR.

Spingere il choke a fondo. Se il motore non parte dopo diversi tentativi, riferirsi alla sezione 12 Risoluzione dei problemi del Manuale del Motore.

Attenzione: Poiché l'elica ha un riduttore è importante seguire la procedura indicata. Per evitare un carico improvviso la manetta deve essere al minimo prima di far partire il motore. Non aprire la manetta per più del 10% della corsa. Per lo stesso motivo, dopo aver portato il motore al minimo, i giri non devono essere aumentati per circa 3 secondi per consentire che il motore si stabilizzi.

Quando si fa la prova magneti, solo un circuito per volta deve essere acceso o spento.

Attenzione: Non azionare mai lo starter se il motore gira ancora. Attendere fino a che non si è fermato completamente.

D-KAGN	SF 25 C "FALKE"	Rev2 11/11/2021
SN 44714	ESTRATTO DEL MANUALE DI VOLO	PAGINA
PER USO DIDATTICO IT.DTO.052	Tradotto dall'originale inglese EASA da Andrea Strata	15



2.4.2 AVVIAMENTO A MANO

NON APPLICABILE. Sarebbe estremamente difficoltoso a causa della presenza del riduttore. Il rischio di lesioni sarebbe troppo grande.

2.4.3 RISCALDAMENTO E GIRI A PUNTO FISSO (vedi anche il Manuale del motore)

Riscaldamento:	Freno di parcheggio: inserito Elevatore: a cabrare
Durante il riscaldamento	Monitorare gli strumenti del motore e lasciare il motore girare a 2000 rpm per circa 2 minuti, poi aumentare a 2500 rpm, fino a che la temperatura dell'olio raggiunge i 50°C. Il tempo richiesto varia in funzione della temperatura dell'aria esterna,
Check afflusso carburante	Far girare brevemente al massimo di giri: min 5600 +/-100 rpm
Attenzione	Dopo aver girato al massimo dei giri il motore deve essere lasciato raffreddare un po' per evitare la formazione di vapore nelle teste dei cilindri.

Il motore può anche essere fatto scaldare durante il rullaggio.

Il controllo magneti va fatto a 4000 rpm.

La caduta massima di giri per ciascun magnete è di 300 rpm con un differenziale massimo tra i due circuiti di 120 rpm.

Controllare l'aria calda al carburatore a 4000 rpm, la riduzione minima deve essere di 30 rpm.

2.4.4 RULLAGGIO

Il Falke rulla senza aiutanti a terra e sterza al suolo con il ruotino di coda collegato al timone. Il raggio di curva minimo è di circa 15 m. Durante gli spostamenti al suolo a motore spento un aiutante può spostare il timone per controllare il ruotino.

D-KAGN	SF 25 C "FALKE"	Rev2 11/11/2021
SN 44714	ESTRATTO DEL MANUALE DI VOLO	PAGINA
PER USO DIDATTICO IT.DTO.052	Tradotto dall'originale inglese EASA da Andrea Strata	16



2.8 SPEGNIMENTO E RIACCENSIONE DEL MOTORE IN VOLO

Prima di spegnere il motore, farlo raffreddare a circa 3000 rpm per circa 30 sec, poi portare la manetta al minimo, spegnere gli strumenti elettrici sensibili e solo dopo spegnere i magneti. Velocità per lo spegnimento del motore in volo: 80 – 85 km/h. Mantenere bassa la velocità per evitare che l'elica continui a girare trascinata dal vento relativo. Quando si ferma, l'elica può essere portata in posizione orizzontale con piccoli azionamenti dello starter. Spegnere quanti più strumenti elettrici possibile.

Prima di accendere il motore in volo

Flabello	aperto
Magneti	both
Pompa elettrica	on (se presente)
Radio e strumenti elettrici sensibili	off

Portare la manetta a circa il 10% della corsa, premere lo starter.

Se il motore è freddo, manetta al minimo, choke tutto estratto

Dopo l'avviamento non dare troppa manetta mentre il motore si scalda. La velocità deve essere di circa 82 – 91 km/h. Non dare tutta potenza fino a quando le temperature del motore non sono in arco verde. La perdita di quota durante l'avviamento del motore è di circa 150 - 180 m

2.9 VOLO A MOTORE SPENTO

Il Falke vola bene a circa 81 – 97 km/h con una velocità di discesa di circa 1,2 m/sec in volo livellato. A motore spento chiudere il flabello per ridurre la resistenza. Il flabello **deve** essere riaperto prima di riaccendere il motore

Essendo l' SF 25 un aeromobile ad ala bassa, il flusso dell'aria all'attacco ala/fusoliera diventa turbolento se il volo non è coordinato o troppo lento (sotto a 82 km/h) e le prestazioni si riducono. In configurazione aliante, specialmente nelle virate, condurre il volo con la maggior accuratezza possibile. Utilizzare un filo di lana posizionato circa 20 cm davanti alla capottina montato su un'astina di 10 cm. Con un po' di pratica si potranno ottenere prestazioni di volo paragonabili a quelle degli alianti.

2.10 STALLO E VOLO LENTO

La velocità di stallo (al peso massimo) è la stessa a motore spento o acceso è di circa 71 km/h. (con una sola persona a bordo circa 65 km/h). A questa velocità il flusso aerodinamico inizia a staccarsi all'attacco delle ali ma il timone e gli alettoni sono ancora completamente efficaci. Con il CG avanzato il Falke reagisce ad un'ulteriore riduzione di velocità stallando. In aria calma con il CG arretrato è possibile continuare a volare in uno stato di semi-stallo con la barra completamente indietro e con alettoni e timone ancora completamente efficaci. In aria turbolenta l' SF25C abbasserà un'ala allo stallo. Avvicinandosi allo stallo con il motore ad alto numero di giri e continuando a tirare la barra indietro il pitot sul timone verticale verrà investito dal flusso dell'elica dando una lettura errata ed indicando un velocità maggiore di quella reale. In questa condizione l'anemometro oscillerà rapidamente tra 50 e 100 km/h circa, quindi lo stallo è ancora facile da identificare.

Stallando in virata a circa 30° di inclinazione l' SF25C abbassa la semiala esterna abbastanza dolcemente, tanto che il volo normale può essere ripreso appena l'ala torna orizzontale. Le caratteristiche di stallo sono le stesse a motore acceso o spento.

D-KAGN	SF 25 C "FALKE"	Rev2 11/11/2021
SN 44714	ESTRATTO DEL MANUALE DI VOLO	PAGINA
PER USO DIDATTICO IT.DTO.052	Tradotto dall'originale inglese EASA da Andrea Strata	18

2.11 VITE

Con il CG avanzato o a metà è veramente difficile entrare in vite. Anche senza azioni da parte del pilota, a parte non tirare la barra indietro, lo stallo si trasforma in una spirale picchiata. L'uscita dalla spirale picchiata non presenta problemi. Non è raccomandato l'uso dei diruttori in questo contesto.

Anche con il CG completamente arretrato una vite completamente sviluppata non è possibile. Si può comunque farlo entrare in vite tirando gradualmente la barra indietro e poi incrociando i comandi: uscirà da solo dalla vite dopo massimo 5 giri, anche se i comandi continuano a essere tenuti incrociati. L'SF25C imbarcherà e sarà semplice rientrare nel normale assetto di volo, Se il pilota spinge la barra verso il senso di rotazione della vite, l'SF25C entrerà in una spirale picchiata dalla quale il pilota deve uscire il più rapidamente possibile per evitare velocità eccessive. La manovra normale di ricovero comporta l'uscita in mezzo giro. Uscire con dolcezza ma senza ritardo dalla conseguente picchiata. In questa fase si raccomanda l'uso dei diruttori per evitare velocità eccessive.

Il Falke non è approvato per l'acrobazia e la vite

2.12 ALI BAGNATE **ATTENZIONE!**

L'SF25C ha un profilo alare moderno sensibile alla pioggia sull'ala. Il flusso aerodinamico è sull'ala è disturbato dalle gocce di pioggia, che riducono la portanza disponibile. Con l'ala asciutta la velocità minima è di circa 70 km/h mentre con l'ala bagnata è di circa 80 - 85 km/h. Anche le caratteristiche di stallo peggiorano. Con l'ala asciutta l'SF25C ha uno stallo bonario, ma con l'ala bagnata una semiala potrebbe cadere.

In caso di volo nella pioggia, volare a velocità superiori a 85 km/h. In caso di decollo con la pioggia, non ruotare prima di 85 km/h. Salita e avvicinamento a 106 km/h.

Evitare virate accentuate o altre manovre a g elevati. Se l'ala è bagnata deve essere asciugata prima del decollo. Anche i piani di coda vanno asciugati. Neve o ghiaccio vanno rimossi prima del decollo.

2.13 VOLO IN CLIMA FREDDO E RISCHIO DI GHIACCIO AL CARBURATORE

In ogni periodo dell'anno e specialmente nelle stagioni più fredde, è importante monitorare che la temperatura dell'olio non scenda mai sotto ai 70°C. Posizioni intermedie del flabello sono efficaci per controllare il flusso di aria fredda che arriva al motore. Assicurarsi sempre che la temperatura delle teste dei cilindri non superi **mai** 120°C (Rotax912A e 912S)

2.14 OPERAZIONI SENZA RUOTINI ALARI

Non applicabile a D-KAGN

2.15 FATTORI DI SICUREZZA E AFFIDABILITA' DEL MOTORE

Non dimenticate mai che qualsiasi motore di aliante a motore è progettato con specifiche di approvazione più semplici di altri motori aeronautici. Di conseguenza, i motori degli alianti a motore sono più semplici ed economici, quindi pianificate sempre la vostra rotta pensando alla sicurezza e mantenete le altezze di sicurezza necessarie. Dovreste sempre volare alla portata di un buon campo d'atterraggio

2.16 PUNTI DI AGGANCIAMENTO PER I VINCOLI DEI PARACADUTE

I vincoli dei paracadute sono agganciati al tubo trasversale della fusoliera sopra la spalle dei piloti vino ai segni rossi rispettivamente a destra e a sinistra per ciascun sedile.

D-KAGN	SF 25 C "FALKE"	Rev2 11/11/2021
SN 44714	ESTRATTO DEL MANUALE DI VOLO	PAGINA
PER USO DIDATTICO IT.DTO.052	Tradotto dall'originale inglese EASA da Andrea Strata	19

**2.17 SGANCIO DI EMERGENZA DELLA CAPOTTINA**

Tirare il pomello della capottina in avanti o girare in senso antiorario, tirare il pomello frontale di sgancio di emergenza e spingere la capottina verso destra. I pomelli di sgancio di emergenza sono colorati in rosso. Prima di aprire la capottina togliere le cuffie e slacciare le cinture di sicurezza.

2.18 FAMILIARIZZAZIONE

E' essenziale leggere i Manuali dell'SF25C, del motore, dell'elica e degli strumenti.

Prima di volare da solo su questo aeromobile, il nuovo pilota deve fare voli di familiarizzazione con un pilota di motoaliante familiare con questo modello.

Il nuovo pilota deve portare a termine un numero di voli da solo prima di portare un passeggero. Particolare attenzione deve essere posta all'utilizzo del motore e dall'elica a passo variabile

2.19 VENTO AL TRAVERSO

Il Falke è stato testato per decolli e atterraggi con vento al traverso fino a 13 nodi (24 km/h)

2.20 ATTERRAGGIO FUORICAMPO

I collaudi di volo dell'SF25C (versione con carrello triciclo) hanno incluso la prova della capacità di atterraggio su terreno morbido e non preparato atterrando in un campo di patate lungo i solchi. Questo dovrebbe essere preso in considerazione in aggiunta ad altri fattori come la dimensione, la pendenza, la superficie, la lunghezza della corsa di atterraggio, l'avvicinamento libero da ostacoli, ecc. La procedura di atterraggio su terreno morbido è la stessa di un normale atterraggio su pista.

D-KAGN	SF 25 C "FALKE"	Rev2 11/11/2021
SN 44714	ESTRATTO DEL MANUALE DI VOLO	PAGINA
PER USO DIDATTICO IT.DTO.052	Tradotto dall'originale inglese EASA da Andrea Strata	20



3 PRESTAZIONI

Le specifiche in questa sezione si riferiscono alle seguenti eliche:

HO11AHM-165 130, MT165R130-2A, MT170R135-2A o MT170R130-2A, MTV1A/175-05 e
MTV21A-C-F/(CF)175-05

3.1 PRESTAZIONI DI DECOLLO

Questi dati di prestazione sono stati ottenuti dai risultati delle prove di tipo e possono essere riprodotti purché il motoalante e il motore siano in buone condizioni e il pilota sia di media capacità e abilità
Peso massimo al decollo 650 kg

Campo di volo pianeggiante con erba corta e in normali condizioni. Ali asciutte con superfici pulite. Altitudine di pressione corrispondete all'altitudine del campo di volo.

Velocità di decollo circa 70 km/h
Velocità di salita circa 91-94 km/h

Per decolli da piste in duro si possono ridurre i valori del 15%	ALTITUDINE	TEMPERATURA ESTERNA IN °C			
	METRI SLM	-15°C	0°C	+15°C	+30°C
CORSA DI DECOLLO IN METRI	0	105	122	141	160
	250	113	132	152	174
	500	123	143	165	189
	750	133	155	178	205
	1000	145	168	193	221
CORSA DI DECOLLO IN METRI SU OSTACOLO DI 15 METRI	0	216	241	268	297
	250	229	255	285	315
	500	242	271	303	334
	750	257	288	320	362
	1000	273	306	342	391

QUESTA TABELLA SI APPLICA A TUTTE LE COMBINAZIONI DI MOTORE/ELICA PRECEDENTEMENTE INDICATE E A TUTTI I PESI DELL'AEROMOBILE. I VALORI PER CORSA DI DECOLLO E DECOLLO SU OSTACOLO DI 15 METRI SONO GLI STESSI O MIGLIORI DI QUELLI IN TABELLA PER ELICA A PASSO VARIABILE E/O PER MOTORE ROTAX 912 S

3.2 RATEO DI SALITA

al peso massimo al decollo, al livello del mare e prestazioni di decollo per la specifica combinazione motore/elica e:

ROTAX 912 S e MT 175R130-2A
Rateo di salita a Potenza di decollo 5.0 m/sec Massimo continuo potenza/giri 4.0 m/sec
91 – 94 km/h

3.3 VELOCITA' ROTAX 912 S

Volo livellato (motore al minimo) > 80 km/h
Massima di crociera a 4800 rpm 165 km/h
Miglior crociera a 4200 rpm 130 km/h
Avvicinamento 90 km/h
Atterraggio 70 km/h

D-KAGN	SF 25 C "FALKE"	Rev2 11/11/2021
SN 44714	ESTRATTO DEL MANUALE DI VOLO	PAGINA
PER USO DIDATTICO IT.DTO.052	Tradotto dall'originale inglese EASA da Andrea Strata	21

**3.4 AUTONOMIA ORARIA E AUTONOMIA CHILOMETRICA (VENTO NULLO)**
esclusa la riserva

ROTAX 912 S			55litri	
RPM	CONSUMO l/h	VELOCITA' km/h	AUTONOMIA	
			h, min	km
4200	11,8	124	4:39	581
4450	14,6	139	3:46	528
4800	18,0	165	3:03	503

Consumo carburante al decollo circa 27.0 litri/ora

3.5 PRESTAZIONI A MOTORE SPENTO

A motore spento, flabello chiuso, ali pulite

Velocità minima di caduta : 1.18 m/sec. a 79 km/h
Efficienza massima (carrello monoruota) : circa 22 a 90 km/h**4 POSIZIONE DEL BARICENTRO (CG) E LIMITI DI PESO**

N.B. E' responsabilità del pilota in comando verificare che i limiti di peso vengano osservati.

4.1 CG PESO A VUOTO

Dopo riparazioni, installazioni di equipaggiamenti ausiliari, riverniciatura ecc., deve essere verificata la posizione del CG a vuoto per sincerarsi che sia rimasta entro i limiti permessi; se necessario si deve aggiungere del peso di bilanciamento. In questo caso un Ispettore autorizzato deve certificare la pesatura. Limiti del CG a vuoto (vedi manuale Manutenzione pagg. 23-24)

Posizione: Corda alare alla centina 6 (2,2 metri dal piano di simmetria) = orizzontale
Punto di riferimento RP: 2,00 metri davanti al bordo di entrata della centina 0 (0,52 metri dal piano di simmetria)

Se la posizione del GC a vuoto è tra i limiti approvati, la conformità con il diagramma di carico assicura che il CG in volo sia automaticamente entro i limiti consentiti.

4.2 CG IN VOLO

la posizione del CG in volo ha una considerevole influenza sulle caratteristiche di volo. Per questo il rispetto dei limiti imposti al CG è importantissimo.

Sono stati provati ad approvati i seguenti limiti del CG in volo del CG per pesi in volo di 580-610-650kg

Posizione del CG massima avanti: 2,143 metri dietro al RP
Posizione del CG massima indietro: 2,334 metri dietro al RP**4.3 LIMITI DI PESO**

Limiti di peso nell'abitacolo (incluso paracadute):

Massimo : 180 kg (somma di entrambi i sedili)

Minimo : 60 kg

Bagaglio : 10 kg

Prestare attenzione che il carico (benzina e bagaglio inclusi) non ecceda il massimo consentito dalla targhetta " Limitazioni in volo ". Come peso della benzina a serbatoio pieno si calcoli: 0.73 kg/l ovvero 40 kg (55 litri).

L'effetto sul CG del peso consentito nel bagaglio può essere ignorato.

D-KAGN	SF 25 C "FALKE"	Rev2 11/11/2021
SN 44714	ESTRATTO DEL MANUALE DI VOLO	PAGINA
PER USO DIDATTICO IT.DTO.052	Tradotto dall'originale inglese EASA da Andrea Strata	22



5 EQUIPAGGIAMENTO MINIMO

Anemometro (fino a 200 km/h o più)
Altimetro
Bussola magnetica
Tachimetro
Indicatore pressione olio
Indicatore temperatura olio
Indicatore temperatura testa cilindri
Amperometro
Indicatore livello benzina
Conta ore
Cinture di sicurezza a quattro punti a entrambi i sedili
2 cuscini per la schiena da usare in assenza di paracadute
2 copie del Manuale di volo, approvato da LBA, da tenere sempre a bordo

6 EQUIPAGGIAMENTO OPZIONALE

Pompa elettrica ausiliaria (vedi TM 653-51 version 2)
Gancio di traino baricentrale (vedi TM 653-63)
Presa elettrica esterna (vedi TM 653-9/ 76)
Equipaggiamento avionico (COM, VOR, GPS, XPDR, ENCODER ecc)
ELBA indicatore elettronico carburante

7 POMPA ELETTRICA AUSILIARIA

(versione opzionale TM653) Una pompa benzina elettrica ausiliaria può essere aggiunta come opzione. Può essere usata per aumentare la sicurezza:

- a) prima di mettere in moto
- b) al decollo
- c) per l'avvicinamento e per una riattaccata
- d) in volo quando l'afflusso di carburante può essere meno affidabile, ad esempio in caso di formazione di vapore in altitudine, quando fa molto caldo e in particolare durante una salita ripida. Durante la crociera normale la pompa elettrica può essere spenta. Quando viene azionata si accende una spia di avviso. Tenete comunque presente che questo comunque non fornisce alcuna indicazione riguardo alla pressione del carburante.

D-KAGN	SF 25 C "FALKE"	Rev2 11/11/2021
SN 44714	ESTRATTO DEL MANUALE DI VOLO	PAGINA
PER USO DIDATTICO IT.DTO.052	Tradotto dall'originale inglese EASA da Andrea Strata	23



EASA

IT.DTO.052

Pagina lasciata intenzionalmente bianca

D-KAGN	SF 25 C "FALKE"	Rev2 11/11/2021
SN 44714	ESTRATTO DEL MANUALE DI VOLO	PAGINA
PER USO DIDATTICO IT.DTO.052	Tradotto dall'originale inglese EASA da Andrea Strata	24



INDICE

EQUIPAGGIAMENTO	PAG. 03
AGGIORNAMENTI	PAG. 05
1 SPECIFICHE E LIMITAZIONI	PAG. 07
1.1 MOTORE	PAG. 07
1.2 CARBURANTI	PAG. 07
1.3 LUBRIFICANTI	PAG. 08
1.4 SISTEMA DI RAFFREDDAMENTO	PAG. 09
1.5 ELICA	PAG. 09
1.6 STRUMENTI CONTROLLO MOTORE	PAG. 09
1.7 INTERRUTTORE GENERALE MASTER	PAG. 10
1.8 INTERRUTTORI AUTOMATICI BREAKER	PAG. 10
1.9 AMPEROMETRO	PAG. 10
1.10 ANTENNA	PAG. 10
1.11 MORSETTIERA ADDIZIONALE	PAG. 10
1.12 VELOCITA'	PAG. 11
1.13 PESI	PAG. 11
1.14 BARICENTRO (CG)	PAG. 12
1.15 TARGHETTE E AVVISI	PAG. 12
2. IMPIEGO	PAG. 13
2.1 PREMESSA	PAG. 13
2.2 ISPEZIONE GIORNALIERA	PAG. 13
2.2.1 Cellula	PAG. 13
2.2.2 Motore	PAG. 14
2.2.3 Elica2.2.3.1	PAG. 14
2.3 CONTROLLI PREDECOLLO	PAG. 14
2.4 MESSA IN MORO DEL MOTOALIANTE	PAG. 15
2.4.1 AVVIAMENTO	PAG. 15
2.4.2 AVVIAMENTO A MANO	PAG. 16
2.4.3 RISCALDAMENTO E GIRI A PUNTO FISSO	PAG. 16
2.4.4 RULLAGGIO	PAG. 17
2.5 DECOLLO E SALITA	PAG. 17
2.5.1 DECOLLO CON LANCIO AL VERRICELLO	PAG. 17
2.5.2 DECOLLO AL TRAINO AEREO	PAG. 17
2.6 CROCIERA	PAG. 17
2.7 ATTERRAGGIO	PAG. 17
2.8 SPEGNIMENTO E RIACCENSIONE DEL MOTORE IN VOLO	PAG. 18
2.9 VOLO A MOTORE SPENTO	PAG. 18
2.10 STALLO E VOLO LENTO	PAG. 18
2.11 VITE	PAG. 19
2.12 ALI BAGNATE	PAG. 19
2.13 VOLO IN CLIMA FREDDO E RISCHIO DI GHIACCIO AL CARBURATORE	PAG. 19
2.14 OPERAZIONI SENZA RUOTINI ALARI	PAG. 19
2.15 FATTORI DI SICUREZZA E AFFIDABILITA' DEL MOTORE	PAG. 19
2.16 PUNTI DI AGGANCIO PER I VINCOLI DEI PARACADUTE	PAG. 19
2.17 SGANCIO DI EMERGENZA DELLA CAPOTTINA	PAG. 20
2.18 FAMILIARIZZAZIONE	PAG. 20
2.19 VENTO AL TRAVERSO	PAG. 20
2.20 ATTERRAGGIO FUORICAMPO	PAG. 20
3 PRESTAZIONI	PAG. 21
3.1 PRESTAZIONI DI DECOLLO	
3.2 RATEO DI SALITA	PAG. 21
3.3 VELOCITA'	PAG. 21
3.4 AUTONOMIA ORARIA E AUTONOMIA CHILOMETRICA	PAG. 21
3.5 PRESTAZIONI A MOTORE SPENTO	PAG. 22
4 POSIZIONE DEL BARICENTRO (CG) E LIMITI DI PESO	PAG. 22
4.1 CG PESO A VUOTO	PAG. 22
4.2 CG IN VOLO	PAG. 22
4.3 LIMITI DI PESO	PAG. 22
5 EQUIPAGGIAMENTO MINIMO	PAG. 23
6 EQUIPAGGIAMENTO OPZIONALE	PAG. 23
7 POMPA ELETTRICA AUSILIARIA	PAG. 23

D-KAGN	SF 25 C "FALKE"	Rev2 11/11/2021
SN 44714	ESTRATTO DEL MANUALE DI VOLO	PAGINA
PER USO DIDATTICO IT.DTO.052	Tradotto dall'originale inglese EASA da Andrea Strata	25



EASA

IT.DTO.052

Pagina lasciata intenzionalmente bianca

D-KAGN	SF 25 C "FALKE"	Rev2 11/11/2021
SN 44714	ESTRATTO DEL MANUALE DI VOLO	PAGINA
PER USO DIDATTICO IT.DTO.052	Tradotto dall'originale inglese EASA da Andrea Strata	26