

Wichtig: Ausschlaggebend sind die Anweisungen im Flughandbuch, diese Angaben stellen nur Erfahrungen aus der Praxis dar.

Montage der Flächen:

Achtung: Haube immer geschlossen lassen, sobald der Rumpf auf der Hänger Rampe angehoben oder abgelassen wird.

Durch ruckartiges Ablassen kann das vordere Haubenscharnier zerstört werden!!!! Beim Herausziehen oder Hineinschieben der Flächen immer auf Kippmoment achten.

1. Anhänger mit den Prüflehren ausrichten
2. Rumpf aus dem Hänger ziehen, beim vertikalen Bewegen auf Kippmoment achten.
3. Fahrwerk für Montage eingefahren lassen, Haube muss unbedingt geschlossen bleiben. Nachdem der Rumpf aus dem Hänger gezogen wurde, Hängerrampe ablassen, ohne dass der Rumpf am Hänger oder Rampe aufsitzt
4. Bremsklappen entriegeln, Wasserablass geschlossen, Wölbklappen auf Position L.
5. **Vor dem Montieren der Flächen die Fäden der Mückenputzer mit Tape aus dem Montagebereich der Flächen fixieren.**
6. Linke Fläche als erste montieren, Haube öffnen und Hauptbolzen ein kurzes Stück einschieben (fixieren der Fläche gegen Herausdrücken bei Montage des zweiten Flügels) Haube schließen.
7. Rechte Fläche montieren und mit Hauptbolzen sichern.
8. Haube schließen und Hängerrampe so weit anheben, dass das Fahrwerk frei und ohne Bodenberührung ausgefahren werden kann. Fahrwerk ausfahren und verriegeln (Grüne Lampe leuchtet)
9. Flarmanette hinter dem Rad montieren, **(beim Abbau wieder entfernen)**
10. Haube geschlossen lassen, Hängerrampe absenken und Flugzeug vom Rumpfwagen schieben.

Klappenstellung bei F-Schlepp:

Anrollen WK -1, bei guter Anströmung der Querruder zügig auf 0, +1 und +2

Windenstart:

Bei hinterer Schwerpunktlage WK +1, bei vorderer Schwerpunktlage +2

Wölbklappenbereiche:

Positiv bis 160 km/h, WK 0 bis 180 km/h, ab 180 km/h WK negativ (Vne 280 km/h), Kurbeln WK +1 bis L.

Landeanflug und Landung WK +2, bei Stellung L sind die Querruder zu träg.

Nach dem Aufsetzen Flugzeug ca. 50m rollen lassen, dann WK auf -1 setzen für bessere Querruderwirkung

Wichtig: Ausschlaggebend sind die Anweisungen im Flughandbuch, diese Angaben stellen nur Erfahrungen aus der Praxis dar.

Bremsklappen:

Bremsklappenwirkung sehr gut, möglichst mit halb ausgefahrenen BK aufsetzen.
Radbremse nur am Knüppel.

Schalter:

Achtung der Hauptschalter und für die Tankpumpe ist ein Verriegelungsschalter und muss vor dem Schalten erst leicht herausgezogen werden.

Turbosystem:

Sprit nur AVGAS 100LL verwenden. Treibstoff immer gleich mit Gemisch 1:40 füllen. **Niemals nur AVGAS in den Kanister füllen! Bei Betrieb ohne Schmierstoff wird das Triebwerk zerstört. Da Blechtank, kann sich Kondenswasser bilden. Drainage im Motorraum. Ab und zu öffnen und überprüfen. Um Korrosion zu vermeiden, muss der Motor nach jedem Flug in großer Höhe und an jedem Abend vor dem Abstellen/Einträumen ausgefahren und von Kondenswasser-Niederschlag befreit werden.**

Betankung über Anschluss am hinteren Sitz mit Tankschlauch (Schlauchring abziehen). Bei Beendigung des Tankvorganges Tankschlauch aus Benzinkanister nehmen und hochhalten damit der restliche Treibstoff aus dem Schlauch läuft. Pumpenschalter ausschalten.

Tankanzeige in ILEC-Gerät ist geeicht (neue Eichung siehe Handbuch). Fassungsvermögen des Tanks 16 Liter. Sollte Treibstoff im Überlaufbehälter sichtbar sein, muss der Tankvorgang sofort beendet werden. Der Überlaufbehälter befindet sich an der Rückwand des Gepäckfaches.

Benzinhahn immer geöffnet lassen, nur im Notfall schließen. Im ILEC-Gerät wird eine Warnung bei geschlossenem Benzinahn angezeigt.

Bei dem ersten Start sollte das Triebwerk für 60 Sekunden laufen, um Sprit nach oben zu pumpen und das Triebwerk mit dem Treibstoff neu zu schmieren.

Das Aus- und Einfahren des Motors kann manuell oder automatisch erfolgen. Der rechte Schalter mit den Symbolen zum Ein- und Ausfahren (Handbetrieb) sollte nur am Boden benutzt werden. Der gelbe Schalter lässt den Motor beim Einschalten automatisch ausfahren. Beim Ausschalten erfolgt ein automatisches Einfahren des Triebwerkes aber nur, nachdem das Triebwerk mindestens 10 sec. mit 4200 U/min gedreht hat. Sollte es nicht einfahren, kann über den Handschalter das Triebwerk eingefahren werden.

Ausfahren des Triebwerkes im Flug:

Wichtig: Ausschlaggebend sind die Anweisungen im Flughandbuch, diese Angaben stellen nur Erfahrungen aus der Praxis dar.

1. Pneumatikschalter auf Motorbetrieb umschalten.
2. Geschwindigkeit auf 95 km/h reduzieren.
3. Triebwerk ausfahren.
4. Dekompressionshebel ziehen und Geschwindigkeit auf 100 km/h bis 110km/h erhöhen. **Achtung: Wird der Motor bei zu hoher Geschwindigkeit betrieben, kann die maximale Drehzahl überschritten werden. Dieses führt zu einer Zerstörung des Triebwerkes.**
5. Dekompressionshebel loslassen, Triebwerk läuft. Wenn nicht, Vorgang wiederholen.

Achtung: Wird das Triebwerk bei zu hoher Geschwindigkeit ausgefahren, kann eine zu hohe Belastung des Spindelmotors erfolgen, welche zu einer Auslösung der Sicherung führt. Das Triebwerk darf nicht bei Regen betrieben werden. Motor nur im Geradeausflug einfahren

Der Prioritätenschalter bestimmt, von welchem Sitz das Triebwerk bedient wird. Es sollte schon vor Flugbeginn der Bediensitz festgelegt werden. Keinesfalls währendem Ein- und Ausfahren oder bei Triebwerksbetrieb schalten.

6. Weitere Informationen zum ILEC Bedienteil und Menütaster im Betriebshandbuch.
7. Vor- und Nachflugkontrolle nach Betriebshandbuch durchführen.

Einfahren des Triebwerkes im Flug:

1. Geschwindigkeit auf 90-100 km/h reduzieren.
2. Beim Einfahren des Triebwerkes genau geradeaus fliegen.
3. Falls es beim Einfahren zu einer Blockade kommt, wird die Sicherung ausgelöst. Sicherung wieder eindrücken und Motor wieder ausfahren.

Energiemanagement:

Das Flugzeug besitzt vier Batterien. Zwei am hinteren Sitz im Fußraum und eine im Seitenleitwerk. Diese sind nur für die Avionik und können vom vorderen Sitz bei Bedarf über den Batteriewahlschalter ausgewählt werden. Die vierte Batterie befindet sich unter dem hinteren Instrumentenpils hinter der Bordtasche. Sie ist hauptsächlich für das Ein- und Ausfahren des Triebwerkes zuständig. Man kann aber im Notfall mit dieser Batterie auch die Avionik betreiben.

Die Ladebuchse befindet sich im hinteren Instrumentenpils. Das Ladekabel besitzt einen Stecker mit Verriegelung. Diese muss beim Lösen des Ladesteckers aus der Ladebuchse geöffnet werden. Ladestecker nicht mit Gewalt aus der Buchse lösen. Der Ladestecker besitzt vier Ausgänge M = Motorbatterie, S = Batterie im Seitenleitwerk, C1 und C2 Batterien im Fußraum hinterer Sitz.

Wichtig: Ausschlaggebend sind die Anweisungen im Flughandbuch, diese Angaben stellen nur Erfahrungen aus der Praxis dar.

Beim Ladevorgang muss der Hauptschalter auf AUS stehen sonst erfolgt keine Ladung.

Achtung: die Batterie im Seitenleitwerk muss immer eingebaut sein, da sonst der Schwerpunkt nicht mehr im zulässigen Bereich liegt.

Das Ablaufloch des Hecktanks darf nicht abgeklebt werden und der Tank ist nach jedem Flugtag zu entleeren.

Informationen zum Hänger:

Der Rumpf muss beim Transport unbedingt mit dem Gurt am Heck fest gesichert werden. Ansonsten kann sich der Rumpf Richtung Rampe bewegen und das Seitenrudder wird beschädigt.

Wichtig: Der Luftdruck in den Reifen des Hängers muss mindestens 4,2 Bar betragen. Sonst kann sich bei niedrigem Luftdruck der Reifen durch Walkerscheinungen zerstören.