

Briefing Card HB-SEW, Stand 20. Januar 2012:

Flüge mit >20kg Beladung auf der hinteren Sitzbank: Bewilligung von M.Gautschi erforderlich!

Manövrieren am Boden

Für das Manövrieren am Boden gilt bezüglich $\pm 30^\circ$ -Anschlag dasselbe wie beim Rollen: zuerst von Hand das Seitenruder bis zum Anschlag ausschlagen, dann mit leichtem seitlichem Druck auf den Rumpf oder die seitliche Endleiste des Höhenleitwerks das Heckrad über den Anschlag hinweg bringen

Motor starten

1. Bei kaltem Motor und tiefer Aussentemperatur ca. 6 Sekunden auf dem Primer-Knopf bleiben (funktioniert nur wenn elektrische Benzinpumpe ON), 30 Sekunden warten, dann Anlasser betätigen bis der Motor läuft
2. Solange auf dem Anlasserknopf bleiben bis entweder der Motor anspringt oder bis er sicher nicht mehr anspringt (ca. 5-8 Sekunden). So kann kein Vergaserbrand entstehen.
3. Nicht mit Gashebel pumpen während dem Anlassvorgang (Einspritzen mit Beschleunigerpumpe), sonst ergibt sich ein hohes Risiko für Vergaserbrand!
4. Wenn der Motor wieder abzustellen droht, regelmässig ca. alle 2-3 Sekunden den Primerknopf kurz drücken, so kann der Motor gut laufend gehalten werden bis er nach ca. 30 Sekunden dann ohne primen läuft
5. Bei warmem Motor nicht primen.

Öltemperatur

Am Oiltemp-/pressure Indicator zeigt die gelbe LED der Temperaturskala an, wenn die Öltemperatur noch $< 40^\circ\text{C}$ ist. Erst wenn LED-Anzeige grün (Oil Temp $\geq 40^\circ\text{C}$) darf mehr als 1200RPM gesetzt werden.

Funk

Bei Störgeräuschen/Rauschen im Headset : Auf Radiopanel (Intercom) VOR deselect und Volume zudrehen oder VOR-Empfänger abschalten. COM 2 immer auf 121,50MHz mithören!

Rollen

1. nicht mit dem Flügel über Pistenmarkierungen, ‚Schneemädl‘ oder ähnliche Hindernisse rollen, das Flugzeug hat sehr wenig Bodenfreiheit!
2. Das Heckrad kann nur über den Anschlag von 30° hinaus gebracht werden, wenn es vorher mit maximalem Seitensteuerausschlag an diesen Anschlag gebracht wurde und anschliessend mit leichter Unterstützung durch asymmetrisch Bremsen dieser Anschlag überwunden wird. Auf keinen Fall darf der Pilot asymmetrisch bremsen, bevor das Heckrad am 30° -Anschlag ist.

Motorenkontrolle/Kontrolle vor dem Start

1. Nach dem Anlassen des Motors diesen zuerst mit 1000-1200RPM warmlaufen lassen. Tiefste RPM wählen, welche noch einen runden Motorlauf zulässt. Für RPM >1200 müssen alle der folgenden Bedingungen erfüllt sein: Öltemp $\geq 40^\circ\text{C}$, CHT $\geq 275^\circ\text{F}$.
2. beim ersten Flug des Tages (Motor noch kalt) kann zuerst die ‚Kontrolle vor dem Start‘ durchgeführt werden, anschliessend ‚Motorenkontrolle‘, so ergibt sich mehr Vorwärmzeit für den Motor / mehr Effizienz im Flugbetrieb
3. run-up/Motorenkontrolle vor dem ersten Flug des Tages/des Piloten, anschliessend according to PIC

inflight

1. Die HB-SEW ist sehr empfindlich für Vergaservereisung! Bei Luftfeuchtigkeit $>30\%$ sowie Aussentemperaturen $\leq 20^\circ\text{C}$ tritt regelmässig Vergaservereisung auf. Am Boden, wenn auf nassem Gras hochfeuchte Luft angesaugt wird muss sofort nach dem engine start die Vergaservorwärmung gezogen werden. Erst kurz vor dem Start darf diese wieder gestossen werden.
2. Bei Auftreten von ‚rough engine life‘, d.h. Motor läuft rau, schüttelt, nimmt Gas nicht mehr an oder zeigt ganz kurze Drehzahlschwankungen (wie Aussetzer) usw: **Vergaservorwärmung ziehen und für 2-3 Minuten ganz gezogen lassen, elektrische Benzinpumpe ein, Tank auf vorderen Tank umschalten.** Tanks abwechslungsweise um je einen Viertel abfliegen.
3. Nachtflug: mit allen Verbrauchern eingeschaltet wird im tiefen Drehzahlbereich die Batterie entladen. Nach einer längeren Serie von Volten kann im anschliessenden Reiseflug ein Ladestrom von über 30 Ampère auftreten. Alle unnötigen Verbraucher ausschalten, nach ca. 15 Minuten geht die Alternatorlast wieder auf ca. 15 Ampère zurück.

Bremsen

1. Die Bremsen (Cleveland Brakes mit Scott Master Brake Cylinders) sind gut zu dosieren. Im Final Check kontrollieren ob ‚Heels off brakes‘, d.h. V-Stellung der Füsse (Fersen zusammen) einnehmen und sich vergewissern dass die Bremspedale nicht ungewollt gedrückt werden. Schuhe mit Absätzen eignen sich nicht für die Fliegerei mit dem SEW, am besten Schuhe mit flachen Sohlen, z.B. Turnschuhe anziehen.

after landing

Durch den leichten Holzpropeller (im Gegensatz zu einem Metallpropeller) und die deshalb kleinere Schwungmasse läuft der Motor im tiefen Drehzahlbereich weniger rund. Um möglichst wenig ‚idle thrust‘ (Schub im Leerlauf) zu haben, ist die Leerlaufdrehzahl eher tief eingestellt. Diese Leerlaufdrehzahl ist stark abhängig von der Aussentemperatur, desto tiefer die Temperatur desto tiefer die Leerlaufdrehzahl. Nach längeren Sinkflügen ist es vorgekommen, dass der Motor nach der Landung beim Ausrollen abgestellt hat und sich nicht sofort wieder starten liess. In solchen Fällen 30-60 Sekunden warten, avionics master switch OFF, etwas Gas geben und den Motor ohne weitere Manipulationen wieder starten.

Defekte

1. Gelegentlich tritt eine Fehlanzeige des Benzindrucks auf: rote Lampe beginnt zu flackern, bleibt teilweise auch *steady on*. Dieses Anzeigeproblem tritt sowohl auf dem vorderem als auch auf dem hinterem Tank und ob elektrische Benzinpumpe on oder off auf. Problem ist in Abklärung, vermutlich hat der fuel pressure-Drucksensor ein Problem.

Für Flüge auf dem vorderen Tank (gravity fuel) wäre weder die mechanische noch die elektrische Benzinpumpe erforderlich. Solange Benzin im vorderen Tank und der Tankwählschalter auf dem vorderen Tank ist, kommt immer genügend Benzin zum Vergaser.

2. kleines Oil-Leak: im Bereich der Zylinderfussstehbolzen des vorderen linken Zylinders besteht ein kleines Oil-Leak. Im Verbrauch ist dieses nicht bemerkbar, es hat aber nach dem Flug Ölsuren auf der Cowling und nach längeren Flügen bleiben feine Öltröpfchen auf der Vorderseite der Cockpitscheibe. Im Rahmen des trouble shootings wurde der Kurbelwellensimmering ersetzt sowie der vordere linke Zylinder abgebaut und neue Dichtungen am Zylinderfuss eingebaut. Dies löste das Problem noch nicht. Im Verlaufe der nächsten Kontrolle werden weitere Abklärungen durchgeführt. Bis dann nach jedem Flug mit Papiertuch Motorhaube abwischen und mindestens ein mal täglich Cockpitscheibe mit Reinigungsmittel und feinem Tuch oder Leder säubern.

Betrieb mit installierten Skiern

- Flugbetrieb mit installierten Skiern: nur nach vorgängiger Einführung mit Eintrag ins Flugbuch erlaubt.
- Landung auf Schnee mit Skiern nur nach Einführung mit Lande- und ‚Roll‘-Training auf Schnee sowie entsprechendem Flugbucheintrag erlaubt.
- M&B: immer nachrechnen, Flugzeug ist mit installierten Skiern ‚nose-heavy‘, z.B. nur mit Pilot und leerem hinterem Tank ohne Gepäck auf Rücksitz immer ausserhalb approved CG.
- Ski's im climb check auf ‚Schnee‘ Position fahren, beim Check-for-approach wieder auf ‚Flugplatz‘. (gilt nicht für Voltenflüge).