

# Operational hints HB-SUV, Stand 4. Januar 2011

## Betankung

- Auf der Innenseite des Tankloches hat es eine Kulissee, welche den Anschlag für die Schliess-Drehung des Tankdeckels bildet. Um diese nicht zu verbiegen Tankpistole nie verkantet im Tankloch anstehen lassen.
- Der Pilot ist auch beim auswärts Tanken verantwortlich dafür, dass der Tankwart diese Kulissee nicht verbiegt, z.B. mit einem zu dicken Einfüllstutzen oder indem er den Stutzen im Loch verkantet! Die Erfahrung hat zudem gezeigt, dass es Tankwarte gibt, die auf die Radverkleidungen stehen, um den vorderen Tank zu füllen .....
- Hinterer Tank zeigt immer einen Achtel (5 Liter) zuwenig an, d.h. bei maximaler Füllung bleibt die Anzeige bei ca. 7/8
- AVGAS only tanken

## Einsteigen

- Kabel der Bose-ANR-Headsets sind eher etwas zu lang. Immer ausstecken vor dem Ein- und Aussteigen.
- Vorsichtig auf den Trimm-Hebel achten beim Einsteigen

## Motor starten

- bei warmem Motor nicht einspritzen. Anlasser nur ganz kurz drücken, loslassen bevor Motor offensichtlich startet.
- bei kaltem Motor 2x einspritzen, Anlasser nur ganz kurz drücken, loslassen bevor Motor offensichtlich startet
- Motor starten bei sehr tiefen Aussentemperaturen: 3 x primen, dann Primer in gezogenem Zustand lassen. 3 x Vollgas geben (Beschleunigerpumpe im Vergaser), 30 Sekunden warten (Gemischbildung bei tiefen OAT dauert!), Gas ca. 5 Millimeter, rechte Hand am Gashebel, mit linker Hand Anlasserknopf drücken und dann gleich an den Primer. Motor springt sofort an, will aber wieder abstellen sobald der Pilot auch nur ein bisschen Gas geben will. Ganz langsam der Primer reindrücken, derweil ganz vorsichtig soviel Gas geben, dass resultierende RPM ca. 1200. Wenn Primer ganz drinnen verriegeln. Zu schnelles primen führt zum Abstellen des Motors, zu langsames primen ebenfalls.
- Drehzahl >1000RPM erst wenn **alle** der folgenden Bedingungen erfüllt sind: Oil-Temperatur 40°C (grüne LED on), CHT 275°F, 3 Minuten Motorlaufzeit
- Bei tiefen OAT muss das Flugzeug am Ort des Motorenstarts für bis zu 15 Minuten mit laufendem Motor stehen, bis die obenstehenden Bedingungen erfüllt sind und weggerollt werden kann.
- Auf Hartbelagsflugplätzen rollt das Flugzeug mit 1000-1100 RPM bereits, somit kann auch schon zum Holding point/run-up position gerollt werden bevor die oben beschriebenen Parameter erfüllt sind
- Nach Motorenstart Vergaservorwärmung ziehen, erst kurz vor dem *take-off* wieder auf ‚Kalt‘

## Rollen

- nicht mit dem Flügel über Pistenmarkierungen, ‚Schneemädl‘ oder ähnliche Hindernisse rollen, das Flugzeug hat sehr wenig Bodenfreiheit!
- Wangen-Lachen Winter-OPS: Markierstangen für Schneeflug verunmöglichen Rollen auf Rollweg

## Motorenkontrolle/Kontrolle vor dem Start

- beim ersten Flug des Tages (Motor noch kalt) immer zuerst ‚Kontrolle vor dem Start‘ durchführen, dann ‚Motorenkontrolle‘, so ergibt sich mehr Vorwärmzeit für den Motor
- *run-up*/Motorenkontrolle nur vor dem ersten Flug des Tages/des Piloten

## Take-off

- beim ersten Start des Tages erreicht die Drehzahl nur ca. 1950RPM, bei allen weiteren Starts dann aber die normalen ca. 2050RPM. Für eine fundierte technische Begründung für dieses Verhalten, welches schon der letzte Motor auf der HB-SUV aufwies, wäre ich dankbar ....

## inflight

- regelmässig Vergaservorwärmung ziehen, Flugzeug zeigt hohe Neigung zu Vergaservereisung

**FLARM** FLARM: bleibt immer ON! Wenn FLARM-Alarm: ansprechen, Flugzeug visuell zu erkennen versuchen, ausweichen.

## Technische Defekte

Zurzeit keine bekannt.