

WICHTIGER HINWEIS: *Das Magnetventil ist ein bistabiles Ventil, das nur sehr kurz zum Umschalten Strom benötigt. Um die Stellung des Ventils sicherzustellen, wird es in regelmäßigen Abständen kurz belastet, was als leises Klicken hörbar sein kann. Das ist keine Fehlfunktion.*

Die Kalibrierung des Tanksensors wurde mit einem Treibstoff-Öl Gemisch auf der Basis von AVGAS 100LL durchgeführt. Es kann vorkommen, daß bei anderen Qualitäten der Sensor abweichende Füllstandswerte liefert. Dabei ist die Abweichung mit vollem Tank am größten, bei leerem Tank null.

Deshalb kann das Triebwerksinstrument auf andere Qualitäten eingestellt werden. Dazu den Rumpftank mit mindestens 6l füllen, bei eingefahrenem Motor den Anzeigentaster (9) 4x drücken bis die Anzeige „Cal i br. ?“ erscheint. Wenn die Kalibrierung durchgeführt werden soll, dann den Anzeigentaster (9) 5s halten.

Nach der Kalibrierung geht das Triebwerksinstrument davon aus, daß das vom Sensor erhaltene Signal einem vollen Tank entspricht. Der Unterschied zwischen Flug- und Spornlage ist bei vollem Tank gering.

Anzeige- und Warnbereiche des Motorinstruments:

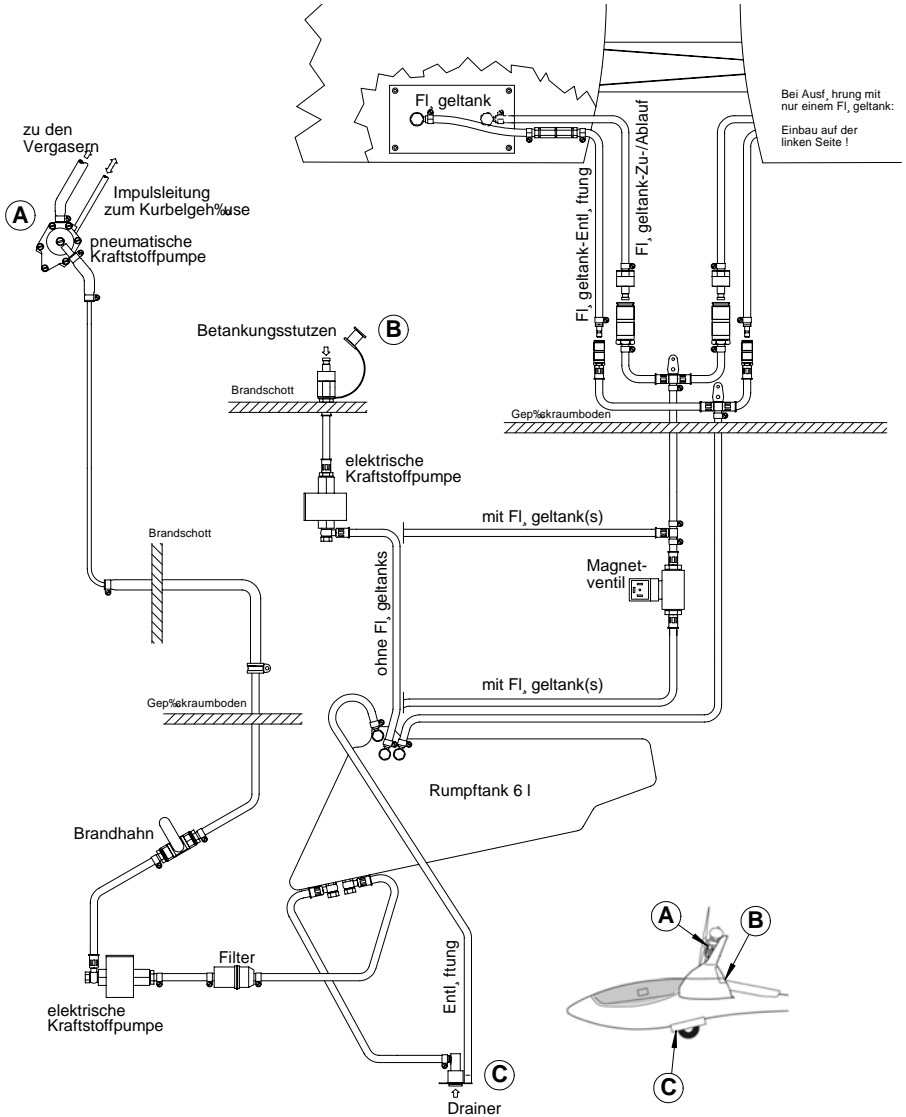
Art	Anzeige-Bereich	optisch	akustisch
Drehzahlen	400 – 9990 U/min	Siehe Abschnitt 2.5	> 4500 U/min Dauerton
Batterie-spannung	10 – 15V	< 11,5V LED (5) blinkt	< 11,5V Dauerton
Tank	0 – 6,3l	< 2,5l LCD blinkt	< 2,5l Dauerton
Ventil der Flü-geltanks	Wenn Schalter (10) auf „AUTO“ steht, öff-net Ventil bei weniger al 3,5l im Rumpftank und schließt bei 6l	LED (11) leuchtet, wenn Ventil offen	
Betriebsstun-denzähler	ab 2000 U/min		
Elektrische Ben-zinpumpe	Läuft, wenn Motor ausgefahren und Drehzahl unter 3500 U/min		
Propellerbremse geöffnet und Motor nicht voll ausgefahren,		LED (7) blinkt	Pulston
Laufzeit Hubspindel		> 20s LED (7) blinkt	> 20s Pulston

Rückspiegel

Ein Rückspiegel im Cockpit ist notwendig, um vor dem Einfahren des Antriebssystems, die korrekte Lage des Propellers prüfen zu können.

7.13 Kraftstoffsystem

Übersicht des Kraftstoffsystems:



Das Kraftstoffsystem besteht aus einem Rumpftank auf der linken Rumpfseite zwischen Fahrwerkskasten und Bordwand, der für eine halbe Stunde Flugzeit ausreicht. Der Kraftstoffdrainer befindet sich leicht zugänglich unter der linken Fahrwerksklappe. Dort endet auch die Entlüftung des Rumpftanks.

Wahlweise kann die ASW 28-18E auch einem oder mit zwei flexiblen Flügeltanks ausgestattet werden. Die Flügeltanks entleeren sich über ein Magnetventil in den Rumpftank. Die Entlüftung mündet, nur über ein Überdruckventil, ebenfalls im Rumpftank.

Zur Kraftstoffförderung dient eine pneumatische Membranpumpe, die vom schwankenden Kurbelgehäusedruck betrieben wird. Zu deren Unterstützung ist in Tanknähe eine elektrische Kraftstoffpumpe installiert, die jedoch nur mitläuft, wenn der Motor ausgefahren ist, die Zündung an ist und die Drehzahlen unter 3500U/min liegt.

Standardmäßig ist eine elektrische Betankungspumpe eingebaut, mit der sowohl Rumpf als auch Flügeltanks gefüllt werden können.

Betanken

Zum Betanken muß der Motor ausgefahren werden. Dadurch ist der Betankungsstutzen im Motorraum erreichbar. Der mitgelieferte Betankungsschlauch wird hier angeschlossen und in den Kanister gesteckt. Am Instrumentenbrett befindet sich ein entsprechend beschrifteter Schalter, mit dem die Betankungspumpe eingeschaltet werden kann.

Wenn keine Flügeltanks installiert sind (d.h. keine Anschlüsse im Gepäckraum und kein Magnetventil vorhanden) muß nur durch den Schlitz hinter der Sitzlehne beobachtet werden, wie weit der Tank gefüllt ist. Bei der Anzeige von 6l ist das Betanken zu beenden.

Wenn Flügeltanks installiert sind, ist zusätzlich zu beachten, daß mit dem Schalter (10) am Triebwerksinstrument gesteuert wird, ob die Flügeltanks oder der Rumpftank gefüllt wird.

Betanken des Rumpftanks	Betanken der Flügeltanks
Schalter auf „ON“	Schalter auf „OFF“