

**WICHTIGER HINWEIS:** *In Stellung „AUTO“ wird das Ventil auch geschlossen, wenn der Motor eingefahren ist oder wird.*

Das soll verhindern, daß das bistabile Ventil offen bleibt, wenn der Strom abgestellt wird.

**WICHTIGER HINWEIS:** *Der laufende Motor verbraucht Kraftstoff schneller, als nachfließen kann.*

Daher besteht im eingefahrenen Zustand mit der Stellung „ON“ immer noch die Möglichkeit das Ventil manuell zu öffnen, um etwa 3,5l Vorlauf zu schaffen.

**ANMERKUNG:** *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 „Calibr.“ 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 und der Motor ausgefah-ren ist, öffnet Ventil bei weniger als 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.

**WICHTIGER HINWEIS:** *Zum Betanken des Rumpftanks sollten die Flügeltanks leer oder nicht angeschlossen sein. Es ist sonst nicht ausgeschlossen, daß sie sich während des Betankens teilweise in den Rumpftank entleeren.*

Da die Flügeltanks keine Kraftstoffanzeige besitzen, ist es ratsam, aus einem Kanister zu tanken, der in etwa die Kapazität eines Flügeltanks hat, oder an dem die entnommene Menge ablesbar ist. Es sollte immer nur ein Flügeltank angeschlossen sein und betankt werden, und der jeweilige Flügel abgelegt werden.

**WICHTIGER HINWEIS:** *Zum Betanken eines Flügeltanks müssen Kraftstoffleitung **und** Entlüftungsleitung angeschlossen sein.*

Nach dem Tanken ist unbedingt der Schalter (10) am Triebwerksinstrument wieder auf „OFF“ oder „AUTO“ zu stellen. Würde das Magnetventil offen bleiben, würde der Kraftstoff aus den Flügeltanks den Rumpftank füllen und danach über den Überlauf entweichen.

### **Nachfüllen des Rumpftanks im Fluge**

Das Triebwerk wird ausschließlich durch den Rumpftank mit Kraftstoff versorgt. Die Flügeltanks dienen nur zum Nachfüllen des Rumpftanks. Soll nun während des Fluges der Rumpftank mit Kraftstoff aus den Flügeltanks aufgefüllt werden, muß das Magnetventil mit dem Schalter (10) am Triebwerksinstrument geöffnet werden (Stellung „ON“, oder bei ausgefahrenem Triebwerk und wenn weniger als 3,5l im Rumpftank sind „AUTO“). Die gelbe Kontrollampe (11) zeigt das Öffnen des Ventils.

**WARNUNG:** *Bei Schalterstellung „ON“ ist darauf zu achten, daß die Flügeltankkraftstofftanks rechtzeitig wieder geschlossen werden, um eine Überflutung des Rumpftanks und somit den Austritt und Verlust des Kraftstoffs aus der Tankentlüftung zu verhindern. Die Tankanzeige ist zu beobachten.*

**WARNUNG:** *Die Stellung „AUTO“ des Schalter (10) funktioniert nur bei ausgefahrenem Triebwerk.*

Als Standardeinstellung empfiehlt sich die Stellung „AUTO“.

### **Entleeren der Flügelkraftstofftanks am Boden**

Um die Flügelkraftstofftanks am Boden entleeren zu können, werden die beiden flexiblen Kraftstofftanks im Flügel vom Rumpftank getrennt. Einen Kanister bereithalten. Den Schlauch der Betankungsanlage in den Kanister einführen und an den zu entleerenden Flügelkraftstofftank anschließen.

## **7.14 Elektrische Anlage / Antriebssystem**

Die elektrische Anlage wird durch 12 Volt-Batterien gespeist die sich unter der Sitzwanne zwischen F-Schleppkupplung und Steuerknüppel befindet. Unmittelbar am Anschluß der Batterie ist eine 25A Sicherung vorgesehen. Die Batterie speist zum einen die Triebwerkselektrik (über einen 12A Sicherungsautomaten), die Kraftstoffpumpe zum Tanken und sie kann über den Wahlschalter des Segelflugzeug-Bordsystems als Batterie für die Avionik geschaltet werden.