

Nachfolgend einige Tipps für den Winterflugbetrieb.

Keine Flüge unter 30 Minuten:

Grund: Das Triebwerk und das Öl müssen sich ausreichend aufwärmen und die Batterie die Möglichkeit haben, sich aufzuladen.

Platzrunden vermeiden, keine Ziellandungen unter 5 Grad Außentemperatur:

Grund: Auskühlen des Triebwerks bei geringer Leistung, danach gleich Vollgas

Nutzt die Flüge für ein schönes Erlebnis, für die Navigation, die Kleinorientierung und um Flugplätze zu suchen.

Prüfe vor dem Flug, ob euer Zielflugplatz geöffnet ist und ob die Piste und die Rollwege geräumt sind, oder ob nur gewalzt wurde. Anruf genügt.

VLP: wie Hannover, Braunschweig, Kassel etc., hier wird regelmäßig geräumt.

Achtung:

Staurohr Aquila und Cirrus, können sich beim Rollen mit Schnee zusetzen, falls der Rollweg nicht ausreichend geräumt wurde.

Achte auf den Wind, sprich die Seitenwindkomponente.

Der Weg zum Flugzeug ist gefährlich, da auf dem Rollfeld, nicht mit Splitt gestreut wird. Gerade auf der Tankstellenflächen aufpassen, diese sind häufig vereist. Aufpassen, wenn ihr den Flieger am Propeller vorzieht, hier landet man schnell auf den Hintern und das Flugzeug kann euch überrollen, alles schon passiert.

Vorflugkontrolle gerne in der Halle durchführen, dann den Hallenwart anrufen und aushallen lassen, Vermeidung von Eisansatz, auf dem Flugzeug. Nach dem Flug gleich einhüllen lassen, damit sich kein erneutes Eis bilden kann, in der kalten Halle, taut es nicht ab.

Auf keinen Fall, dass das Eis am Flugzeug abkratzen, hier entstehen Kratzer, was sehr teuer für Dich wird.

Achtung: Sollte ein Flugzeug mit Eis und Schnee bedeckt sein, nicht fliegen.

Den Hallenwart fragen, ob er den Flieger für 30 Minuten in die Hubi Halle, zum Abtauen stellen kann. Die Halle ist beheizt, das Wasser mit einem Leder abziehen.

Drainventile:

Aquila, hier sind Dichtringe eingebaut, die bei der kalten Luft, nach dem Drainen, ggf. nicht 100% abdichten. Diese mit der Hand hochdrücken und etwas drehen. (der Dichtring ist kalt und nicht so elastisch / beweglich)

Frage:

Hattest Du schon einmal Wasser oder Schmutz bei unseren Flugzeugen, im Drainbecher? evtl. drauf verzichten.

Einsteigen:

Aquila:

Beide Seitenfenster vorsichtig, nach innen ziehen und langsam ganz öffnen, HZG ganz herausziehen.

ggf. an der Parkposition, die Haube entriegeln, etwas am Griff anheben, auch wenn das TW im Leerlauf läuft.

C172:

Seitenfenster öffnen, Luftklappe und Heizung vorsichtig ganz herausziehen.

Cirrus:

Lüftung auf das Fenster stellen, Heizung auf warm drehen, ggf. die Piloten Tür etwas offenhalten, auch wenn das Triebwerk läuft.

Warum: die Kunststoff Scheiben beschlagen sofort, von Deiner Atemluft. Durch das geöffnete Fenster wird die Luft in der Kabine ausgetauscht. Atme etwas nach unten aus, nicht direkt zur Haube hin, wenig sprechen.

Es dauert lange, bis die Heizung Wirkung zeigt, im Reiseflug, nach dem leanen wird es warm 😊

Sollte sich dennoch innen Eis ansetzen, ist das mit einem Stofflappen oder einem Küchenhandtuch (nehmt euch ein Tuch von Zuhause mit) vorsichtig zu entfernen.

Achte darauf, dass Uhren, Ringe etc. nicht an die Plexiglas Scheibe gelangen und Kratzer verursachen.

Anlassen Triebwerk:

- Choke der Aquila ggf. etwas länger nutzen, Stück für Stück reinschieben. (sollte der Rotax mit Leerlauf nicht anspringen, 2-5 mm Gas geben und neu starten).

Das TW mit 820 RPM laufen lassen, nach ca. 2 Minuten (ATIS abgehört) auf 1.000 RPM einstellen, der Rotax dreht dann mit ca. 1.800 RPM. Warum dreht der Motor so hoch, es werden doch 1.000 RPM angezeigt?

- mehr / länger einspritzen als sonst, bei der C172S und der Cirrus, Gashebel ca. 2 mm auf, das der Motor mit knapp 1.000 RPM anspringt. Lasst ihn auch 2-5 Minuten laufen, bis alle Zylinder da sind.

Danach mit 1.200 RPM warmlaufen lassen, gerne das Gemisch, siehe Fuel Flow EDM (BS), Lean Assist (AV) und reduziert ihn etwas, bis ein leichter Drehzahlanstieg kommt.

Cirrus -> bis top of T zurückziehen.

Die Abgastemperatur steigt, die Heizung funktioniert früher.

Die 3,5 Liter des Rotax und die 6-8 Liter Oil der C172 und der Cirrus brauchen einige Zeit, um sich zu erwärmen.

BS -> EDM obere Zeile und Oil Temp

AV -> MFD

KK -> PFD oder ENG MFD

Rollen:

Achtet auf Eis Flächen. Wenn ihr nicht mehr Bremsen könnt, Triebwerk AUS.

Achte auf Schnee / Eisblöcke, die können die Radverkleidungen beschädigen, suche den besten Weg.

Radverkleidungen können sich mit Schnee zusetzen und zum Blockieren des jeweiligen Rades, bei der Landung führen. Achte hier bereits beim Rollen auf Schneematschs Reste, umrolle sie.

Magnet Check / RunUp:

Warten, bis die Öl Temperatur im grünen Bereich ist, ganz wichtig. Du bringst auch keine Startleistung, ohne Dich vorher aufzuwärmen.

Sucht euch auf dem Rollweg eine Stelle, wo kein Eis ist, lieber eine Schneefläche nehmen. Auch wenn die deutlich vor dem Rollhalt sein sollte.

ggf. rutscht der Flieger dabei, halte Dich nicht lange mit dem Magnet Check auf.

Propeller Check Aquila, schön langsam auf ca. 1.500 RPM ziehen (nicht/ nie bis in den Anschlag ziehen)

Sollte der Rollweg das alles nicht zulassen, macht es auf der Piste, ggf. verliert man hier ein paar Meter (rutscht). Ist halt so, ggf. 180 Grade Kurve erfragen, um sich neu zu positionieren.

Lasse Dich nicht drängen, bis die Öltemperatur wirklich im grünen Bereich ist.

Anflug:

Unsere Motoren sind luftgekühlt, aus diesem Grund keine Sinkflüge mit Leerlauf, da sich die vorderen Zylinder zu schnell abkühlen (Rissbildung / Kolbenklemmer). Plane den Anflug deutlich früher und großzügiger.

Aufsetzten:

Setzte auf der Mittellinie auf, beobachte wie sich das Flugzeug am Boden verhält, beginne leicht zu bremsen.

Trete die Bremse nicht durch, dass die Räder nicht blockieren, der Bremsweg wird länger.

Nimm lieber einen Abrollweg später.

Rolle langsam.

Fliegen im Winter ist ein Erlebnis,
happy landings
Oliver