

OE-AXT

Vereinsseitige Zusatzinformation zum Handbuch



Liebe AXT-Piloten,



die folgende Kurzinformation präsentiert ergänzend zum offiziellen Handbuch der OE-AXT (in der Lade mit Navi und Headsets zu finden) einige Tipps und Richtlinien für den sicheren und angemessenen Umgang mit unserem neuen Gerät. Bei Unklarheiten und im Zweifelsfall bitte Herbert Schmaderer kontaktieren (herbert.schmaderer@aon.at; 0664 423 65 66).

Revision Jänner 2019. Basiert teilweise auf dem Manual von Spins & More, Revision 2.2. Dieses Dokument ersetzt nicht die offiziellen Unterlagen des Herstellers.

PREFLIGHT

Zwei Hinweise zusätzlich zur Checkliste:

  **Ölstand** beim Start (auch für Normalflug!) nicht unter 6 Quarts! Die AXT reagiert selbst auf kleine Unterschreitungen mit gelegentlichen Öldruckschwankungen in den gelben Bereich, auch im Flugbetrieb. Auffüllen auf mehr als 7 qts ist gleichfalls unnötig und sorgt für unnötige Ölverschwendung und erhöhten Putzaufwand (verölte Rumpfunterseite), ergo: **zwischen 6 und 6,5 Quarts**. Ausschließlich Winteröl W80 / Sommeröl W100 einfüllen, ein Placard ist im Öldeckel



  **Betankung:** die Tankbefestigungen sind ein potenzieller Schwachpunkt bei dieser Typenfamilie und haben auch bei der OE-AON (Citabria) für diverse Werftaufenthalte bis zum Ausscheiden aus der Flotte gesorgt. Deswegen **für Kunstflug auch im Solobetrieb nicht mehr als 20 gal/75 l Tankinhalt beim Start** (zu zweit kann auch das punkto W&B schon kritisch werden). Dabei nicht auf die Tankanzeigen verlassen, diese zeigen ungenau (tendenziell merklich zuwenig) an. Kalkulation anhand von getankter Menge und Fuel Flow ist etwas genauer.



Simpler Shortcut: Den AVGAS-Zapfhahn einfach bei beiden Tanks bis zum Anschlag in die Tanköffnung stecken und aufs Abschnappen warten: ergibt ziemlich genau halbvoll. Zapfhahn dabei nicht einhängen und loslassen, sondern halten, da ansonsten durch das Gewicht von Zapfhahn und Schlauch die Tanköffnung beschädigt werden kann.


À propos W&B: am PC im Pilotenraum gibt es eine W&B-Exceldatei für Vereinsflugzeuge inkl. OE-AXT.



MOTORBEHANDLUNG

  Erinnerung: **Nur am linken Magneten starten!** (siehe Aufkleber im Cockpit)

  V.a. bei kaltem Wetter: mindestens 200 °F Zylinderkopftemperatur vor Runup, mindestens 100 °F Öltemperatur vor dem Start. Warmen Motor nicht Primen!

  **Keine abrupten Lastwechsel!** Bekanntlich sollte bei jedem Flugzeugmotor sowohl Gasgeben als auch Gaswegnehmen allmählich erfolgen (auch bei Stallübungen, T&Gs etc.), bei der AXT ist das besonders wichtig¹. Abrupte Lastwechsel, fine pitch bei hoher Geschwindigkeit im Schubetrieb aber auch zu niedrige Propellerdrehzahl (< 2350 RPM) unter Last können die Kurbelwelle und Pleuellager bis hin zum raschen Motorausfall beschädigen.



  Empfohlene Leistungseinstellung für Kunstflug (und „cruise climb“): 25“ MAP/2500 RPM.



  Leanen im Reiseflug: RPM nicht unter 2350, Fuel-Flow Handbuch Seite 23, dabei EGT 1440 – 1480 °F

¹ Siehe S. 18; Abschnitt 3.17 im Handbuch.



KF-MANÖVER

Zusätzlich zu den (un)zulässigen Manövern und *entry speeds* laut Handbuch:

  Keine gerissenen Rollen (Snap Rolls). Dieses Manöver ist zwar herstellerseitig zulässig, resultiert aber selbst bei korrekter Ausführung gerade bei diesem Typ sehr oft in vorzeitiger Materialermüdung und Strukturschäden² und ist deswegen vereinsseitig untersagt.

  Allgemein (auch beim Kunstflug!) *abrupte* Vollausschläge insbesondere der Querruder vermeiden.³

RANGIEREN

  Beim Rangieren der Maschine nicht an den äußeren Bereichen der Flügelstreben oder des Propellers ziehen oder schieben.

FACTS & FIGURES OE-AXT

Typenbezeichnung: 8KCAB

Kürzel für Flugplan und Pilotenlogbuch: BL8

Erstzulassung: Okt 2013

EASA-Zulassung: Permit to fly (ohne Lärmzeugnis)

Motor: Lycoming AEIO-390-A1B6, 210 PS

Treibstoff: AVGAS 100 LL

Leermasse: 612 kg

MTOW Kunstflug: 814 kg

MTOW Normalflug: 885 kg

Limitations (Auszug)

Maximale G: Kunstflug: +6/-5, Normalflug +3,8/-1,52

Rückenflugzeit: 2 min (danach mind. 1 min Normalflug)

V_a: Kunstflug 135 mph, Normalflug 110 mph (IAS)

Max. demonstrierte Seitenwindkomponente: 17 kts

² Siehe z.B. <http://iac35.aerobaticsweb.org/news/Hammerhead-Fall-04.pdf> (zweite Seite, "Flying the Decathlon to win (in Intermediate): Possible, but at what cost?"): "Please limit your use of these planes to the normal category limitations (+5g, -3g) and DON'T SNAP them".

³ Siehe z.B. Abschnitt 3.18 im Handbuch.