

Liebe XCitorpiloten !

Beim jährlichen Treffen in Asstar wurde angeregt, dass wir als Hersteller doch bitte Infos über aktuelle technische Neuerungen und sicherheitsrelevante Dinge verbreiten sollten.

Da wir fast immer versuchen, all das umzusetzen, was unsere Fans fordern, kommt hier nun eine erste Winterinfomail.

Oft erreichen uns Mails und Fotos von schönen Winterflügen und sehr innovativen Umbauten mit Skiern und anderen Hilfsmitteln, um für Kälte und Schnee gerüstet zu sein. Wir freuen uns immer sehr, wenn so einige Enthusiasten zeigen, dass das Fliegen auch bei etwas widrigeren Bedingungen gut möglich ist.

Solche und natürlich auch unsere eigenen Erfahrungen fließen in die kontinuierliche Modellpflege ein. Und die wollen wir auch allen anderen zugänglich machen.

Folgende Verbesserungen sind zur Zeit zum Nachrüsten verfügbar:

- Formschlauch:

Ein speziell für uns hergestellter Silicon-Kühlwasserschlauch zwischen Zylinderkopf und Wasserpumpe.

Da die Anschlüsse dort 32mm und 25mm betragen, war der frühere Schlauch immer auf einer Seite zu stramm oder auf der anderen zu locker. Dies konnte in Verbindung mit dem Setzverhalten des Schlauchmaterials unter Umständen zu der Gefahr führen, dass der Schlauch nach und nach locker wurde. Dann konnte Kühlwasser unbemerkt verloren gehen. Der neue Formschlauch weist auf jeder Seite den passenden Durchmesser auf, so dass dieses Problem nicht mehr besteht.

- PCS:

Das "Pitch Control System" ist eine zusätzliche Trimmseilführung an der Schirmaufhängung, die das Nicken der Xcitors beim Durchfliegen von Turbulenzen stark reduziert. Diese Verbesserung ist mühelos an jedem vorhandenen Gerät nachrüstbar. Die Flugsicherheit wird dabei nicht verändert und die eigentlich schon sehr satte Fluglage der Trikes noch einmal spürbar verbessert. Auf <http://www.fresh-breeze.de/service/downloads/handbuecher/pitchcontrolsystem.html> gibt es eine Einbauanleitung.

- Propellerkantenschutz:

Wer öfter auf steinigen oder schottrigen Untergründen startet oder landet, hat immer eine gewisse Chance, durch von den Rädern aufgewirbelte Fremdkörper die empfindliche Anströmkante des Propellers zu beschädigen. Dies kann in einzelnen Fällen bis zu einem Loch im Propeller gehen, durch das anströmende Luft das Blatt aufbläst und zerstört.

Abhilfe schafft eine "selbstheilende", extrem schnitt- und reißfeste hochzähe flexible Klarsichtfolie aus Polyurethan, die jetzt lieferbar ist.

Die selbstklebenden Stücke können selber auf den sorgfältig gereinigten Propeller aufgeklebt werden.

Auf einigen Expeditionen durch rauhes Gelände bzw. auf Fahretappen über Schotterstraßen konnten mit dieser Folie erstaunlich erfolgreich Schäden vermieden werden. Erstaunlicherweise schnitt sie sogar erheblich besser als Edelstahltape ab, das wir im Vergleich testeten. Das Metallband hingegen zerdellte sich nach ausreichend Stein- und Sandbestrahlung zunächst, um dann auf- und später abzureißen und dabei furchterregende Geräusche zu verursachen.

Und hier noch einige Tips aus der Praxis:

- Luftdruck:

Bitte achtet darauf, dass Ihr im Anhängerbetrieb die Reifen hinten mit genügend Luft befüllt. Wir haben immer wieder die Situation, dass Kunden von weit her kommen und wir dann feststellen müssen, dass sie 1000 km mit 0,4 bar gefahren sind.

- Batterie:

Die Piloten, die im Winter nicht fliegen, sollten bitte daran denken, die Batterie gelegentlich mal an ein Ladegerät zu hängen. Wenn dann die Sonne zum erstenmal wieder lacht und man dann auch schnell los will, ist die Batterie nämlich sonst tot. Dann fängt hektisches Reißen und Schwitzen mit anschließendem XCitor-Start an, schlimmstenfalls ohne Insassen, weil das Handgas etwas zu optimistisch eingestellt war!

Beim Anlassen mittels Seilzugstarter deshalb dran denken, dass eine eingewiesene Person im Cockpit sitzen muss.

Und eine Empfehlung:

Flight Safety Training:

Den Mädels und Jungs, die etwas mehr über die Leistungsfähigkeit Ihrer Flugmaschine erfahren wollen, legen wir das von MGS Südschwarzwald am

Dolmar (also glücklicherweise in der Mitte) organisierte Flight Safety Training nahe. Letztes Jahr waren alle Teilnehmer sehr froh, so viel mehr über die Möglichkeiten Ihres Fliegers gelernt zu haben. Dies ist kein Wildwest-Fliegen, sondern ein auf die persönlichen Fähigkeiten des einzelnen Piloten abgestimmtes Individualausbildungsprogramm. Diejenigen mit größerer Flugerfahrung können hier zusammen mit erfahrenen Instruktoren an Bord auf sichere Weise auch mal die Grenzbereiche erkunden.

Vielen Dank für Eure Aufmerksamkeit und Euer weiterhin umsichtiges Pilotenhandeln.

Beste Grüße von Ecki, Stefan und Michl

Dear XCitor-Pilots,

at the annual meeting in Asslar it was suggested that we should tell you about the latest technical innovations and safety-related things.

Since we almost always try to do everything what our fans demand, is here now a first winter info mail.

We often get emails and photos of beautiful winter flights, and very innovative conversions like skis and other tools to be prepared for cold and snow. We are always happy when a few enthusiasts show, that the flying is also something quite possible in adverse conditions.

The following improvements are currently available for retrofitting:

- Form Tube:

A specially prepared silicone coolant hose between thermostat and water pump.

Since the connections there are 32mm and 25mm in diameter, the former tube on one side always is too tight or too loose on the other. Together with the setting behavior of the tube material this could cause the risk that the hose came leaky over time. Then cooling water loss could evaporate without being noticed. The new hose has the correct diameter on both sides, so this is no longer a problem.

- PCS:

The "Pitch Control System" is an additional sets of clamps, which improves the pitch behaviour of the XCitor when flying through strong turbulences. This improvement is easily retrofitted to any of the existing devices. The aviation safety is not affected, but the flight impression is even better. On <http://www.fresh-breeze.de/service/downloads/handbuecher/pitchcontrolsystem.html> there is an installation manual.

- Propeller edge protection:

Frequently taking off or landing on rocky or gravelly fields may damage the sensitive leading edge of the propeller due to dirt being thrown up by the wheels. This may in some cases cause even a hole in the propeller, through which the air flow can blow up the blade and destroy the propeller.

Remedy: a "self-healing", extremely cut-and tear-resistant tough, but flexible transparent film of polyurethane, which is now available.

The self-adhesive pieces can be pasted onto the carefully cleaned propeller.

On some expeditions through rough terrain or taxiing on gravel fields our experiences were amazingly successful, damage could be avoided with this film. It was much better than stainless steel tape, which we tested as well.

And here are some tips from our experiences:

- Air pressure:

Please make sure that the rear tires are filled with enough air. We had already situations, where customers came from far away and we found that they have driven 1000 km with 0.4 bar.

- Battery:

The pilots who fly in the winter should please remember to attach the battery occasionally to a charger. Otherwise the battery may be dead, when the sun starts to shine again.

When you start using the pull start remember that a trained person must sit in the cockpit.

And one recommendation:

Flight Safety Training:

The girls and boys who want to know more about the performance of your flying machine, may visit the MGS in the German South Black Forest area. This is close to the Dolmar (that, fortunately, in the center of Germany). It is an organized Flight Safety Training. Last year, all participants were very glad to learn so much more about the possibilities of the XCitor. This is not Wild West-flying, as an personal instructor improves the pilot's skills individually. Those with more flying experience are here together to explore together with the instructors on board safely the limits of their flying machines.

Thank you for your attention and your continued prudent pilot action.

Best regards, Ecki, Stefan and Michl