



Flughandbuch für das Doppelsitzertrike

Version1.1

X-Light



Aufbau

Betrieb

Wartung

EINFÜHRUNG

Dieses Handbuch wurde erstellt, um Piloten und Ausbildern Informationen zu geben, die zum sicheren und effizienten Betrieb dieses Gleitschirmtrikes beitragen.

Es enthält neben den wesentlichen gesetzlichen Informationen, auch zusätzliche Informationen vom Hersteller des Trikes.

Zum Fliegen dieses Fluggerätes ist der Luftfahrtschein für Motorschirm-Trikes erforderlich, sowie die Berechtigung für doppelsitziges Fliegen, wenn ein Passagier mitfliegt. Des weiteren darf nur auf zugelassenen Plätzen gestartet und gelandet werden. Flüge außerhalb des unkontrollierten Flugraumes bedürfen einer Erlaubnis, die meistens über Funk erbeten und erteilt wird. Weitere gesetzliche Auflagen, wie Abschluss einer Haftpflichtversicherung, sind zu beachten.

Der Pilot muss sich vor Flugantritt mit den besonderen Eigenschaften und Eigenarten des Gleitschirmtrikes vertraut machen.

Es ist Pflicht, die Handbücher und Betriebsanleitung zu lesen und sich am Gleitschirmtrike mit Motor, Ausrüstung und jeder anderen Einzelheit vertraut zu machen.

FLUGBETRIEB

Gesetzliche Grundlagen für den Betrieb von UL -Gleitschirmtrikes sind im Luftrecht geregelt, Einzelheiten sind den zugehörigen Verordnungen zu entnehmen. Die darin enthaltenen Vorschriften und Auflagen müssen beim Betrieb beachtet werden.

ZULASSUNG.

Das Trike ist über die DGAC registriert und somit legal in Deutschland zu betreiben.

Als Rechtsgrundlage gilt der:

§ 11 LuftGerPV,

(1) Bei Luftsportgerät nach § 1 Absatz 4 Nummer 1 der [Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung](#) hat der Hersteller vor der Auslieferung an den Kunden eine Prüfung, ob das Muster mit den anwendbaren Lufttüchtigkeitsforderungen übereinstimmt, in einer Inspektionsstelle oder einer Prüfstelle durchführen und die Übereinstimmung bescheinigen zu lassen, die akkreditiert ist nach der [Verordnung \(EG\) Nr. 765/2008](#) des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 über die Vorschriften für die Akkreditierung und Marktüberwachung im Zusammenhang mit der Vermarktung von Produkten und zur Aufhebung der [Verordnung \(EWG\) Nr. 339/93](#) des Rates (ABl. L 218 vom 13.8.2008, S. 30) gemäß ISO/IEC 17020 oder ISO/IEC 17025 Standard. Bei Luftfahrtgerät mit einem Motor ist hierbei auch die Einhaltung der Lärmemissionsgrenzwerte zu prüfen.

(2) Die Stückprüfung hat der Hersteller vor Auslieferung des Luftfahrtgeräts an den Kunden entsprechend § 10 Absatz 3 Satz 1 durchzuführen. Er hat dem Halter die Betriebsanweisungen bei Auslieferung des Luftfahrtgeräts sowie die zur Mängelbehebung erforderlichen Anweisungen spätestens fünf Tage nach Feststellung des Mangels zur Verfügung zu stellen.

(3) Als Hersteller gilt auch, wer Luftfahrtgerät nach Absatz 1 in die Bundesrepublik Deutschland einführt.

(4) Muster- oder Gerätezulassungen eines Mitgliedstaates der Europäischen Union oder eines Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum sind unmittelbar gültig und ersetzen die Prüfungen nach den Absätzen 1 und 2.

1.1 WARNUNG, VORSICHTSMASSNAHMEN

Die folgenden Definitionen werden in diesem Handbuch bei Warnungen, Vorsichtsmaßnahmen und Bemerkungen verwendet. Ihr Sinn und ihre Bedeutung werden nachfolgend erläutert.

WARNUNG: bedeutet, dass die Nichtbeachtung des entsprechenden Verfahrens zu einer unmittelbaren oder wichtigen Verringerung der Flugsicherheit führt.

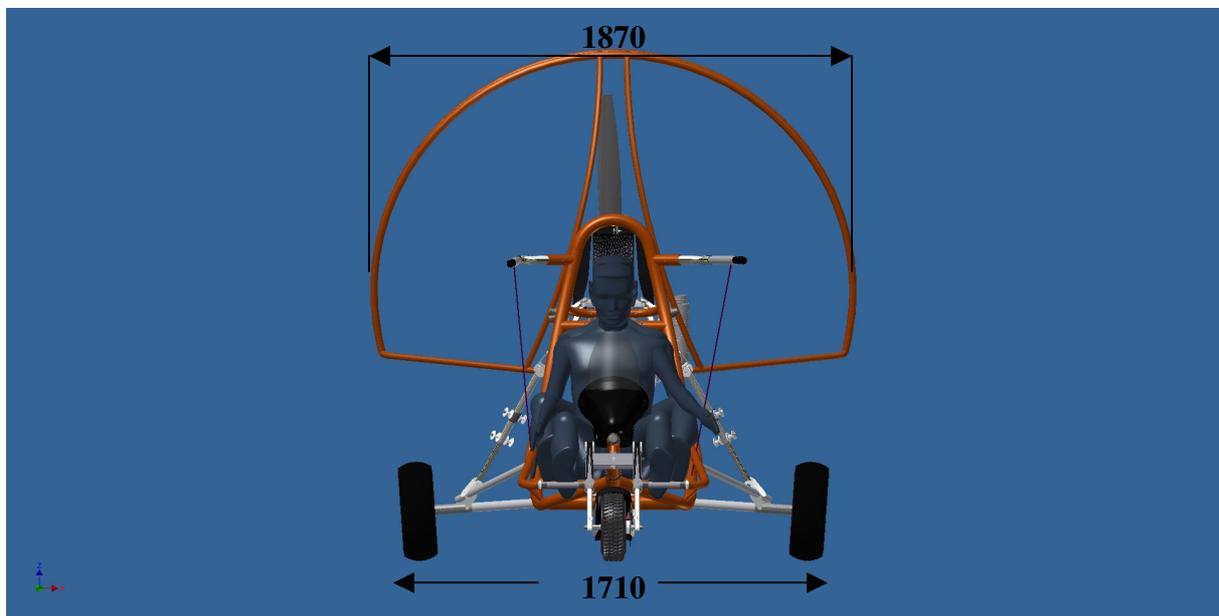
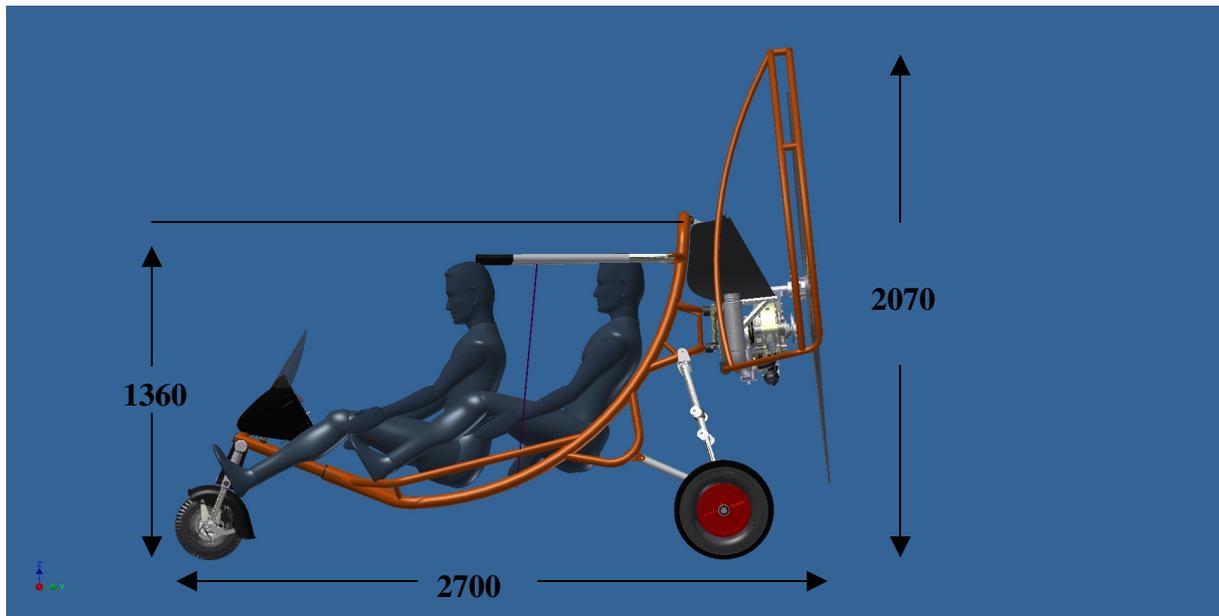
ACHTUNG: bedeutet, dass die Nichtbeachtung des entsprechenden Verfahrens auf längere Zeit zu einer Verringerung der Flugsicherheit führt.

BEMERKUNG: betont die Aufmerksamkeit für spezielle Sachverhalte, die nicht direkt die Sicherheit beeinflussen, aber wichtig oder unüblich sind.

VORSICHTSMASSNAHMEN

- Lesen Sie die Flugsicherheitsmitteilungen in den verschiedenen Publikationen, wie: Luftfahrt-Zeitschriften, Fliegertaschenkalender, NfLf Mitteilungen des LBA und der BFS, usw.
- Führen Sie keine Flüge bei turbulenten Wetterbedingung durch, da ein Gleitschirm prinzipiell seine Gestalt nur durch den Innendruck erhält. Dieser kann nur bei üblichen Anströmverhältnissen aufgebaut bleiben.
- Lassen Sie erhöhte Vorsicht walten, wenn Gewitterneigung besteht. Auf keinen Fall zu nahe an die Gewitterfront heranfliegen, um nicht in die Wolke gezogen zu werden. Notfalls Außenlandung durchführen.
 - Informieren Sie sich über Tieffluggzonen militärischer Flugzeuge und meiden Sie diese.

Warnung



Abmessung

Betriebsgrenzen

In diesem Abschnitt sind die für den sicheren Betrieb einzuhaltenden Grenzwerte für das Gleitschirmtrike, das Triebwerk und Standartsysteme dargestellt.

Er enthält die während der Flugerprobung praktisch erfliegenen Betriebsgrenzen, sowie rechnerisch ermittelte und durch Versuche überprüften Grenzwerte.

Die vorhandenen Instrumenten-Markierungen sind erläutert.

Der X-Light ist wie alle Ultraleichtflugzeuge nicht für Kunstflug zugelassen. Kurven mit Schräglagen von mehr als 60° sind nicht zulässig. Flüge unter Vereisungsbedingungen sind nicht erlaubt.

Bei stark böigem Wind oder Windgeschwindigkeiten von mehr als 20 km/h = 5,6 m/s ist der Flugbetrieb einzustellen, ebenso bei Regen.

Triebwerk

- Typ: 4-Takt Motor 1-Scheiben-Rotationskolbenmotor
- Leistung: 26 kW / 6500 /min
- Gewicht Motor: 18,7kg ohne Getriebe
- Gewicht Trike ohne Rettung und Schirm: 99 kg
- Propeller: 3 Blatt 170 cm
- Drehmoment: über 35Nm von 4500-7000 /min
- Kammervolumen.: 294cm³
- Drehzahl: 6900 1/min
- Treibstoff: Öl Benzin Gemisch 1:50
- Verbrauch: max. 5-7 Liter/h bei 5000 U/min (ca. 370 gr/Kw.)
- Kupplung: Direkt je nach Anwendung Option Untersetzung 1:3,32 mit Poly-V-Riemen 790 PJ 16
- Zündung: Batterie mit Generator 125W bei 7000 1/min
- Gehäuse: Aluminium beschichtet
- Seitenteile: Aluminium
- Wartungsintervall: bis zu 250h
- Länge/Breite/Höhe: 300x250x250mm

Das maximale Abfluggewicht des X-Light beträgt 300 kg. Darin sind Rüstmasse, Pilotenmasse, Treibstoff und Gepäck enthalten. Werden nachträglich Ausrüstungsgegenstände eingebaut, welche die Rüstmasse erhöhen, so ist die Zuladung zu reduzieren. Der Pilot ist für die Einhaltung der maximalen Abflugmasse verantwortlich.

Achtung !Maximale Abflugmasse 300 kg!

Die maximal zulässigen Schwerpunktlagen dürfen nicht überschritten werden. Wird das Gerät einsitzig geflogen, so ist der vordere Sitz zu benutzen. Das Pilotengewicht muss mindestens 45 kg und maximal 100 kg betragen.

Der hintere Sitz darf mit minimal 0 und maximal 100 kg belastet werden.

Das UL-Gleitschirmtrike ist bezüglich der Festigkeit für Flugmanöver ausgelegt, bei denen Belastungen ausschließlich zwischen der „Sicheren Lastvielfachen“ von +4 G und einer Minimallast von + 0,5 G auftreten.

WARNUNG

- Alle Kunstflugmanöver sind VERBOTEN!
- Kurvenflug mit Schräglagen größer als 60° ist ebenfalls VERBOTEN!!

Betriebsgrenzen

Getankt wird der Motor mit einem Öl – Benzin Gemisch (95 Oktane) bleifrei.

Wir empfehlen dringend das Liquid Moly Racing Synth 2 T Öl zu verwenden.

Mischungsverhältnis 1:50



Kühlflüssigkeit erfüllt Spezifikation: VW TL 774 G
Werksseitig ist der Motor mindestens bis -20°C geschützt.
Die Farbe der Kühlflüssigkeit ist rosarot. Es darf nicht mit anders farbiger Kühlflüssigkeit gemischt werden

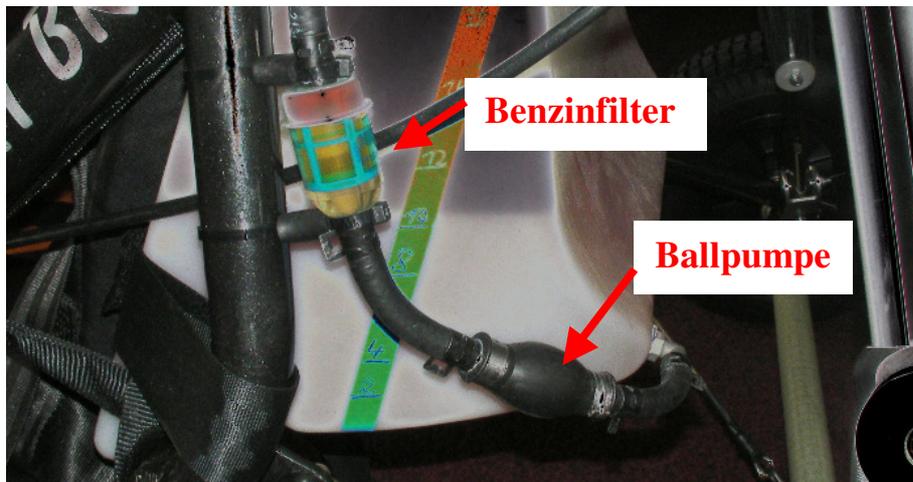
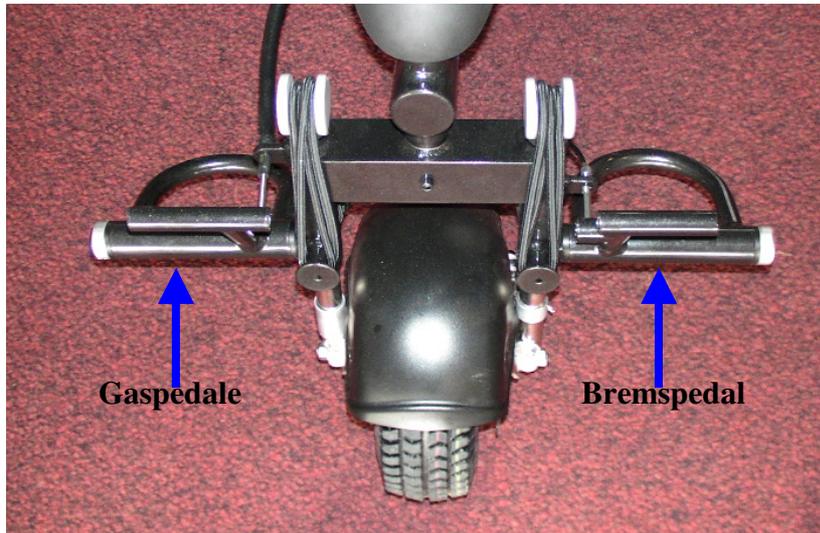


Betriebsstoffe

Cockpit mit möglicher Instrumentierung



Cockpit

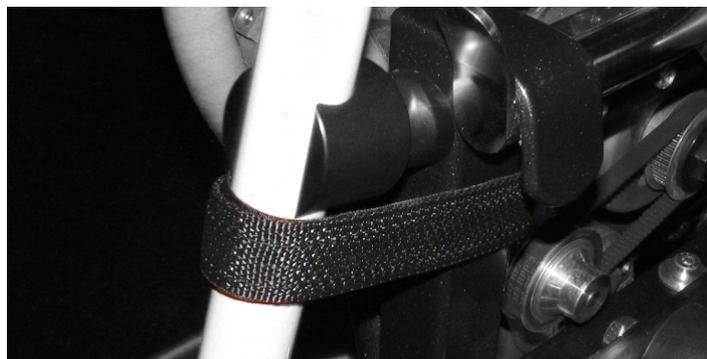
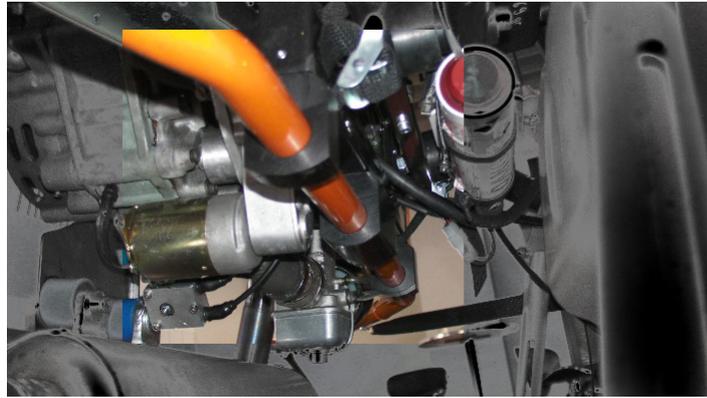


Bedienelemente

Der Propellerkäfig ist in 2 Hälften für einen einfacheren Transport zerlegbar.
Die Halterungen befinden sich unter dem Motor und

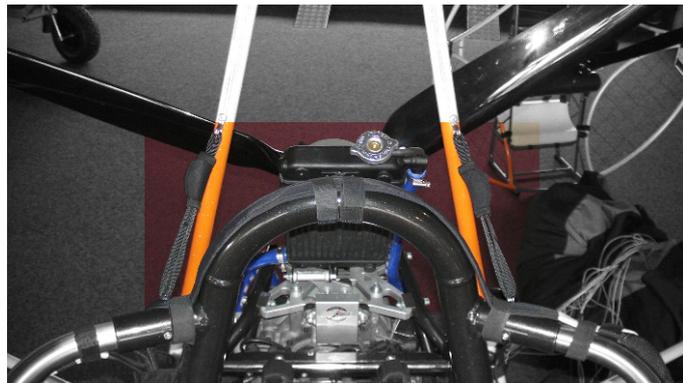
seitlich rechts und links am Motorträger.

Die Käfighälften werden mittels Klettbänder fixiert.



Propellerkäfig

Der Käfig wird zusätzlich noch mittels 4 Gurtbänder gesichert. Diese müssen stets stramm gespannt sein.



Ein zusätzliches Rohr dient zum Schutz für die Käfigleinen beim Start und der Landung. Nach der Montage des Käfig sind diese in die Radnabe der hinteren Räder zu hängen.



Propellerkäfig

Wir empfehlen bei doppelsitzigen Flügen eine Raketenrettung Magnum 250. Der Außencontainer ist seitlich am Trike befestigt.



Die Schussrichtung erfolgt ebenfalls zur Seite.



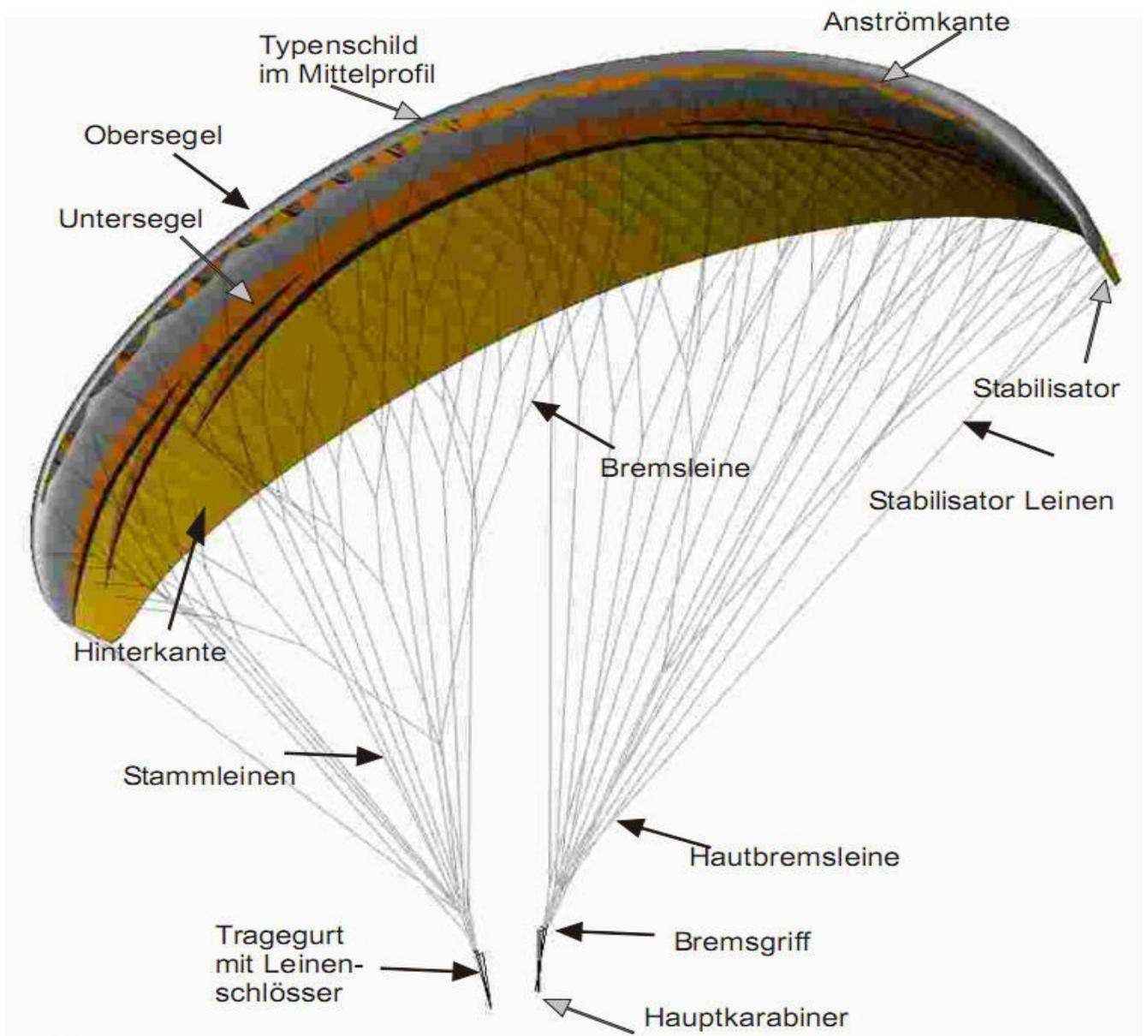
Der Auslösegriff ist mit einem Splint gegen unbeabsichtigtes Auslösen gesichert. Kurz vor dem Start muss der Splint gezogen werden.



Der Verlauf der V-Leine ist auf dem Bild zu erkennen.

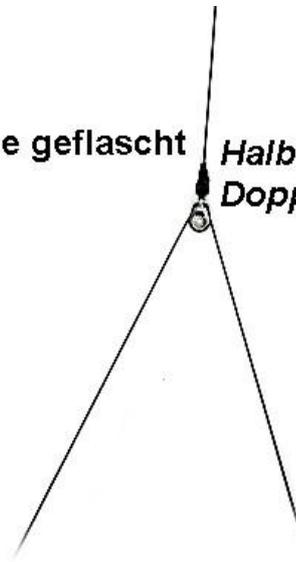


Rettungsgerät



Tragwerk RelaX

Bremsleine geflascht *Halbe Kraft*
Doppelter Weg



Um die Bremskräfte zu verringern,
ist die Bremsleine geflascht.

Tragwerk RelaX

Gesamtleinenlängen Relax 25

No	A	B	C	D	E	Brake
1	7650	7605	7715	7890	7965	8230
2	7570	7515	7635	7820	7890	8085
3	7560	7510	7615	7800	7875	8000
4	7610	7570	7665	7855	7920	7885
5	7560	7515	7625	7805		7900
6	7485	7450	7550	7730		7810
7	7470	7430	7525	7705		7680
8	7505	7470	7555	7730		7640
9	7430	7400	7490	7570		7600
10	7355	7325	7415	7485		7560
11	7280	7265	7350	7410		7630
12	7190	7180	7250	7305		7575
13	6830	6820				7510
14	6730	6745	6785	6865		7575
15						7570
16						7525
17						7525

Alle Längen gemessen vom Einhängpunkt Tragegurt (Trimmer geöffnet) bis Untersegel.

Tragegurtlängen Relax 25

mm	normal	beschleunigt
A	375	375
A`	375	375
B	375	400
C	375	435
D	375	495

Längen gemessen vom Einhängpunkt Tragegurt bis Unterkante Schraubschäkel

Tragwerk Relax Leinenlängen

- Bevor der Motor gestartet wird, kann Benzin mittels der Ballpumpe vom Tank zum Vergaser manuell gefördert werden. Das verringert den Startvorgang bei entleertem Vergaser erheblich. (Siehe Seite 8)
- Der Choke wird betätigt. (Siehe Seite 8)
- Der Reisesgashebel steht in Leerlaufposition (Siehe Seite 8)
- Vergewissere dich, dass der Propeller frei ist
- Nun kann der Zündkreisschalter umgelegt und der Startknopf gedrückt werden. (Siehe Seite 7)
- Während des Startens wird kein Gas gegeben.
- Ist der Motor angesprungen, sollte der Chokehebel circa 30 Sekunden betätigt bleiben. Danach kann er umgelegt werden.
- Der Motor benötigt kein besonderes Warmlaufprozedere.
- Die Vollastdrehzahl sollte nicht über 7000 1/min liegen.
- Maximale Wassertemperatur 100 °C

Maximale Temperatur des Hauptlager 140 °C. Die Temperatur im Überstromkanal schwankt im Betrieb deutlich und hängt von der Last und der Drehzahl ab. Sobald die Temperatur im Überstromkanal über 140° C ansteigt, solltest du den Motor drosseln. Wenn die Temperatur dennoch weiter steigen sollte, wäre dies ein Hinweis. Wenn die Temperatur dann weiterhin ansteigen sollte, ist dies ein Hinweis darauf, dass es ein Problem im Bereich des Hauptlagers im Rotor gibt.

Notlauf

Ein Wankelmotor hat grundsätzlich gute Notlaufeigenschaften und kann über seine Grenzen betrieben werden, ohne dass er dadurch zwangsläufig direkt versagt. Trotzdem kann ein Betrieb außerhalb der vorgegebenen Temperaturen zu Schäden führen. Bei einer Überhitzung (Wasser oder Hauptlager) solltest du den Motor entsprechend möglichst gering belasten und schnellstmöglich abstellen

Danach sollten Sie den Motor unbedingt überprüfen bzw. überprüfen lassen, da ein noch nicht sichtbarer Schaden möglich sein kann.

Motor starten

IN BETRIEB NEHMEN UND EINFLIEGEN

GLEITSEGEL AUSLEGEN UND VORFLUGKONTROLLE DURCHFÜHREN

Auslegen

Legen Sie das Gleitsegel mit dem Obersegel auf den Boden und breiten Sie die offenen Eintrittskammern halbrund aus.

Trennen Sie sorgfältig alle Fangleinen und achten Sie darauf, dass keine Leinen unter der Kappe liegen, Schlaufen bilden oder irgendwo hängen bleiben können.

Vorflugkontrolle

Kontrollieren Sie vor dem Start immer sorgfältig:

- Sind Risse oder sonstige Schäden am Segel?
- Sind alle Leinen entwirrt?
- Sind die Bremsleinen freigängig und fest mit dem Griff verbunden?
- Ist der Bremsgriff mit dem Magnethalter in der Nähe des Trimmhebels an den Überrollbügel geheftet?
- Sind die Bremsleinen richtig eingestellt?
- Sind die Schraubschäkel an den Fangleinen und am Tragegurt fest geschlossen und gesichert?
- Ist der Schirm trocken?
- Sind die Tragegurte unbeschädigt und die Nähte in Ordnung?
- Ist der Rettungsgerätegriff korrekt entsichert?

Einfliegen

6-PUNKTE-CHECK

Unmittelbar vor dem Start empfehlen wir den 6-Punkte-Check:

- 1) Ist der Schirm halbrund ausgelegt, und sind alle Eintrittsöffnungen offen?
- 2) Sind alle Leinen entwirrt und befinden sich keine Leinen unter der Kappe?
- 3) Ist die Kleidung und der Helm geschlossen, kann nichts aus den Taschen herausfallen, ist der Gurt richtig angelegt, ist die Lehne des vorderen Sitzes gesichert?
- 4) Trimmhebel senkrecht, Bremsschlaufen griffbereit?
- 5) Lassen Windrichtung und -stärke einen gefahrlosen Flug zu?
- 6) Sind Luftraum und Startbereich frei?

DER ERSTE FLUG

Hinweis!

Führen Sie Ihre ersten Flüge nur bei ruhigem Wetter und auf einem bekanntem Platz durch.

Steuern Sie am Anfang weich und dosiert, damit Sie sich stressfrei an die Reaktionen des Gleitsegels gewöhnen können.

Achtung Unfallgefahr!

Überschätzen Sie sich nicht. Lassen Sie sich durch ein gutmütiges Gleitsegel oder den Übermut anderer Piloten nicht zu leichtsinnigem Verhalten verleiten.

HAUPTBREMSLEINEN EINSTELLEN

Hinweis!

Die Hauptbremsleinien werden vor dem Einfliegen des Gleitsegels vom Fachmann überprüft.

RICHTIG EINGESTELLT

Richtig eingestellte Bremsleinien haben beim X-Light fast keinen Vorlauf. Das bedeutet, Sie müssen die Bremsen kaum herunterziehen, bis die Hinterkante der Kappe beginnt, sich nach unten zu bewegen und eine Bremswirkung eintritt. Diese Einstellung wird werksseitig vorgenommen. Dadurch können Sie das Gleitsegel fast verzögerungsfrei steuern und landen.

ZU LANG EINGESTELLT

Wenn die Bremsleinien zu lang eingestellt sind, reagiert das Gleitsegel träge und ist schlecht zu landen. Sie können jedoch während des Fluges die Bremsleinien um die Hand wickeln, um das Problem zu verringern. Stellen Sie nach der Landung die Bremsleinien auf die richtige Länge ein.

Empfehlung:

Wir empfehlen diese Wickeltechnik auch vor einer Landung. So kann der zur Verfügung stehende Bremsweg vergrößert werden. Die Bremsleinien einmal um die Hand wickeln. Den Anflug so wenig abgebremst wie dann noch möglich fliegen, um nicht zu langsam zu sein. Zum Ausflaren dann gleichmäßig bremsen. Zum Ablegen des Schirms nach der Landung dann beide Bremsleinien ganz durchziehen. Dieses Vorgehen macht es gerade bei Gegenwind leichter, den Schirm sauber hinter das Gerät abzulegen.

Achtung Unfallgefahr!

Wenn die Bremsleinien zu kurz eingestellt sind, bestehen folgende Gefahren:

Die Strömung kann zu früh abreißen.

Einfliegen

EINSATZ DES TRIMMSYSTEMS

Achtung Unfallgefahr!

Bei erhöhter Fluggeschwindigkeit wirken sich Störungen (z.B. Einklapper) drastischer aus, als im unbeschleunigten Flug. Unter turbulenten Bedingungen und in Bodennähe wird wegen steigender Einklappgefahr generell von einer schnellen Einstellung des Trimmsystems abgeraten.

Das Trimmsystem besteht aus 2 Hebeln, die direkt am Trimmerverschluss befestigt sind.



Die Trimmer sollten so eingestellt sein, dass der X-Light im Reiseflug geradeaus fliegt.

Aufziehhilfe

Der Schirm kommt beim Start leichter über den Piloten, wenn die Aufziehhilfe aktiviert ist. Das rote Seil soll leicht durchhängen wenn der Tragegurt senkrecht nach oben steht.

Achtung: Ein gespanntes Seil im Flug zieht den A-Tragegurt nach unten und erhöht die Gefahr eines Frontklappers.



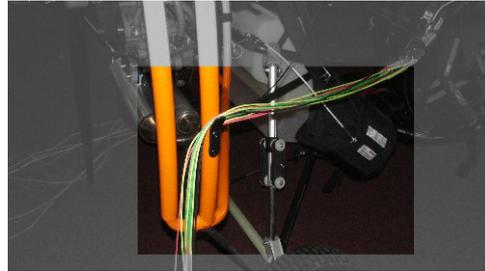
Einfliegen

ROLLEN

Das Verhalten des Bugrades ist leicht bei einigen Rollversuchen zu erlernen. Machen Sie sich vor dem ersten Start damit vertraut. Beim Rollen wird über die Pedale gesteuert. Ist der Schirm in der Luft, muss dessen Steuerung (über die Bremsleinen) dazu koordiniert erfolgen.

START UND STEIGEN

Möglichst gegen den Wind starten. Die maximale Seitenwindkomponente beim Start beträgt 5 km/h. Schirm entgegen dem Wind hinter dem Trike auslegen. Leinen in die dafür vorgesehenen Halter am Käfig klemmen.



Alle Leinen auf richtige Lage überprüfen (parallel und ohne Verknotungen).
Einsteigen, anschnallen, Gurte straff ziehen.

ACHTUNG:

Am hinteren Sitz sind **IMMER** alle 3 Gurtschlösser zu schließen – der Sicherheitsgurt und die beiden Gurte, die die vordere Sitzlehne nach vorne hin abstützen.

Trimmer beim Start geschlossen halten. Der Schirm neigt sonst zum Überschießen.
Windrichtung und Schirmlage überprüfen.

Bremsleinen in die Hände nehmen.

Motor anlassen (siehe dort).

Bremse lösen,

Motordrehzahl auf Aufziehleistung bringen (je nach Wind ca. 50%).

Richtung mit den Füßen halten.

Sobald der Schirm abhebt, ihn mit den Bremsleinen steuern und möglichst sauber mittig über dem Trike aufsteigen lassen. Ein Überschießen durch leichtes Anbremsen verhindern. Schirm stabilisieren.

Kappenposition checken. Falls notwendig, den Schirm seitlich unterfahren, um die Kappe mittig zu halten.

Gas steigern, wenn die Kappe stabil über dem Trike steht. Das Trike wird schnell abheben. Bei Soloflügen das Gas besonders kontrolliert geben und direkt nach dem Starten etwas zurücknehmen, um ungewohnt steile Fluglagen zu vermeiden.

REISEFLUG

Im Steigflug bei Erreichen der Reise Flughöhe über die Trimmung die gewünschte Reisegeschwindigkeit einstellen ggf. das Drehmoment des Motor mittels der Trimmer (Bild Seite 13) ausgleichen.

Dazu die Bremsleinen einfach loslassen , aber stets bereit sein, die Bremsgriffe zu greifen.

Das Reisegas kann mittels des Reisegashebels auf die gewünschte Drehzahl eingeregelt werden (Siehe Bild Seite 8).

LANDUNG

Die Landung sollte immer gegen den Wind erfolgen.

Motor drosseln und beide Trimmer auf Langsamflug ziehen . Bremsleinen aufnehmen, aber noch nicht anbremsen. Anbremsen langsam in 5-8 m Höhe beginnen. Ausflairen. Falls zu hoch geflairt wurde, mit Gas unterstützen. Bremsen in 1-2 m Höhe weiter durchziehen, mit voll gezogener Bremse aufsetzen. Bei Gegenwind Bremsen wickeln und erneut bremsen, um den Schirm nach hinten abkippen zu lassen. Bei starkem Wind nur vorsichtig mit der Vorderradbremse gegenhalten, damit sich der Schirm mit dem Wind bewegen und abkippen kann.

ABSTELLEN

Gas auf Leerlauf.

Motor abschalten (Hauptschalter auf „Aus“).

Das Trike nur bei stehendem Propeller verlassen (läuft nach auf Grund der Fliehkraftkupplung).

GROUNDHANDLING

Die Erfahrung zeigt, dass viele Leute dazu neigen, den X-Light beim Rangieren auf dem Boden oben am Propellerkäfig zu greifen und nach hinten zu kippen, um dann das Gerät nur auf den Hinterrädern hin- und herzuschieben. Obwohl das sehr handlich ist, wurde der Propellerkäfig für diese Belastung nicht ausgelegt. Wiederholte Belastungen dieser Art können Deformationen des Käfigs führen sowie die Käfigclips über ihre maximale Festigkeit bringen und Schaden erleiden.

FLÜGE UNTER BESONDEREN BEDINGUNGEN

REGEN:

Grundsätzlich gehört zu jeder gewissenhaften Flugvorbereitung auch das Checken der Wettersituation, so dass „eigentlich“ keine Flüge bei Regen nötig sein sollten.

Trotzdem kann jeder Pilot aber in unvorhersehbar schlechtere Wetterbedingungen geraten.

Generell gilt: Keine Flüge bei Regen, sobald wie möglich landen!

Bei ganz leichtem Regen kann der Flug zunächst fortgesetzt werden. Die zunehmend nasser werdenden Kappe wird aber entsprechend schwerer und muss deshalb schneller fliegen, um den nötigen Auftrieb zu erzeugen. Die Stallgeschwindigkeit erhöht sich entsprechend. Ein Strömungsabriss wird möglich!

Deshalb: Umsichtig fliegen, abrupte Manöver vermeiden, beim Landen nicht zu langsam anfliegen.

Bei stärkerem Regen immer landen, zur Not eine Sicherheitsaußenlandung durchführen.

Den Schirm immer vor dem Wegpacken gründlich trocknen lassen, er fault sonst. Ein feuchter Schirm startet außerdem langsamer und schlechter!

WIND: Generell muss jeder Start und jede Landung immer möglichst genau gegen den Wind ausgeführt werden. Der Gleitschirm wird immer in den Wind drehen. Muss schräg zum Wind gerollt werden, ggf. die leeseitige Bremsleine etwas betätigen, um den Schirm in Fahrtrichtung zu halten.

Muss bei starkem Wind gelandet werden, so ist nach dem Aufsetzen die Radbremse zu betätigen, damit der nach hinten herunterfallende Schirm das Trike nicht nach hinten ziehen kann. Die Bremsleinen vor dem Landen wickeln, um mehr Hub zur Verfügung zu haben.

Kommen im Flug Turbulenzen auf, so sollte nicht mit maximaler Geschwindigkeit geflogen werden. Der dann nämlich reduzierte Anströmwinkel erleichtert das Einklappen des Schirms in Fallwindböen. Am besten die Trimmhebel in die Startposition (senkrecht) bringen.

Flüge sind bei Schneefall nicht zulässig und müssen ggf. abgebrochen werden.

Extreme Temperaturen: Einschränkungen bei „normalen“ Temperaturen zwischen -10 und 40°C gibt es nicht. Das Kühlwasser muss aber entsprechend den Herstellervorschriften des Motors mit Frostschutzmittel gemischt sein, und bei warmen Temperaturen muss besonderes Augenmerk auf die Motortemperaturen gelegt werden. Zudem steigt der Leistungsbedarf und die Fluggeschwindigkeiten, so dass sich Start- und Landerollstrecke erhöhen – entspricht dem Starten und Landen auf einer hochgelegenen Startbahn (Stichwort „Dichtehöhe“).

START, REISEFLUG UND LANDUNG:

Hier noch einige Ergänzungen die über die Beschreibung des Erstfluges hinausgeht

Sollte der Schirm beim Starten stark zur Seite ziehen, so muss auf der anderen Seite gegengebremst und der Schirm unterfahren werden. Sollte das keinen Erfolg haben, lieber den Start abbrechen, vom Gas gehen und den Schirm herunterbremsen und neu auslegen, als das Gerät womöglich mit Vollgas in einer Steilspirale in den Himmel schieben und anschließend unsanft landen, oder es umwerfen. Wobei das Umwerfen auf Grund des tiefen Schwerpunkts nicht so einfach ist.

Sollte der Schirm auf Grund von Turbulenzen schon beim Start einklappen (wenn, dann am ehesten weit außen), dann wie auch im Flug kontrolliert mit der Bremsleine frei pumpen.

Geübte Piloten fahren bei Windstille mit aufgestelltem Schirm Vollkreise mit weniger als 50 m Durchmesser.

Fliegen in Turbulenzen

Hinweis!

Vorsicht beim Einfliegen in die eigenen Wirbel!

Obwohl die Einklappenfähigkeit beim Fliegen mit einem Trike durch die höhere Flächenbelastung und den größeren Kappeninnendruck geringer ist als beim freien Fliegen, sollten die Trimmer bei starken Turbulenzen immer vorne (=langsam) sein. Der Effekt des dann größeren Anstellwinkels überwiegt den Effekt durch den höheren Staudruck im Schnellflug.

Fliegen Sie in Turbulenzen leicht angebremsst (cirka 20 % Bremse) und versuchen Sie durch aktives Arbeiten mit den Bremsen die Kalotte über Ihnen zu halten. Sie können so ein Einklappen der Flügelseiten verhindern. Sollte trotzdem eine Flügelseite einklappen, so ist es wichtig, die Richtung zu halten, und wenn nötig von Hindernissen wegzusteuern. Erst wenn Sie wieder kursstabil (!) fliegen, dürfen Sie durch "Pumpen" dem Schirm zu schnellerem Ausklappen verhelfen. Dies muss durch die meist höhere Flächenbelastung bei Motorschirmen eventuell etwas energischer durchgeführt werden. Wenn der XLight innerhalb seiner Betriebsgrenzen betrieben wird, kommt es jedoch nicht zu Klappern! Sollte es dennoch dazu kommen, sollte eine Sicherheitsaußenlandung vorgenommen werden, denn dann ist das Wetter so, dass eine sichere Schirmkontrolle nicht mehr sicher möglich ist.

Lösen Sie beim Einfliegen in harte Thermik die Bremse und reduzieren Sie die Motordrehzahl, um nicht in die Nähe eines dynamischen Strömungsabrisses zu geraten. Bremsen Sie andererseits beim Ausfliegen aus der Thermik die Kappe gut an und erhöhen Sie die Motordrehzahl, um ein Vorwandern und damit ein mögliches frontales Einklappen zu verhindern.

Als Tipp: Bremsen Sie bei einem Klapper die Kalotte mit Gegenbremse soweit, bis Sie den Schirm im Geradeausflug stabilisiert haben. Lieber zuwenig Gegenbremsen als zuviel!

LANDUNG MIT STEHENDEM PROPELLER

Die Landung mit stehendem Propeller erfolgt wie die mit Schleppgas. Allerdings sollte der Schirm möglichst lange offen geflogen werden, um noch genügend Fahrt für ein sauberes Ausflaren vor dem Aufsetzen zu haben. Vor dem Landen die Bremse am besten 1 x wickeln. In etwa 2 m Höhe den Schirm gleichmäßig anbremsen. Im Moment des Aufsetzens sollte die Bremse soweit wie möglich durchgezogen sein.

Damit der Schirm hinter das Gerät fällt, kann dann die Bremse kurzzeitig geöffnet und weiter gewickelt werden, um sie dann erneut ganz durchzuziehen. So verfährt man auch am besten bei stärkerem Gegenwind. Eine zu stark seitlich ziehende Kappe könnte das Gerät irgendwann umreißen! Die Kappe deshalb möglichst symmetrisch hinter dem Gerät halten.

Bei starkem Wind wird das Herunterlassen der Kappe erleichtert, wenn das Gerät dem Zug des Schirms nachgeben kann und etwas nach hinten rollen gelassen wird. Also die Radbremse nicht zu viel betätigen!

LANDUNG MIT SCHLEPPGAS

Durch die vergleichsweise hohe Flächenbelastung sollte der X-Light vor dem Aufsetzen generell nicht zu stark vorgebremst werden. Wir empfehlen die Bremsen im Endanflug vollständig zu lösen und sie dann in ca. 1 – 2 Meter Höhe kontinuierlich bis zum 100% durchzudrücken (ausflaren).

Bitte achten Sie darauf, dass die Bremsleinenlänge vor dem Erstflug optimal an Ihr Trike angepasst wurde, um genügend Bremsweg für die Landung zur Verfügung zu haben.

Sie haben die Möglichkeit den Landeanflug mit dem Motor zu unterstützen.

Die Höhe und Geschwindigkeit kann dabei mit Hilfe der Bremse und der Motordrehzahl bis zum Aufsetzen kontrolliert werden.

Achtung Unfallgefahr!

Fliegen Sie in Bodennähe immer mit ausreichender Geschwindigkeit (weit über der Strömungsabrissgrenze / Stall).

SCHNELLABSTIEG

In manchen Situationen ist es notwendig, sehr schnell Höhe abzubauen, um drohenden Gefahren zu entgehen. Diese sind z.B. der Aufwind einer Cumuluswolke, eine herannahende Kaltfront, Gewitterbildung etc. Nachfolgend beschreiben wir Ihnen Abstiegshilfen, die, bei entsprechendem Könnensstand des Piloten und korrekter Ausführung, auch mit dem Motor sicher durchgeführt werden können.

Hinweis!

Vor sämtlichen Schnellabstiegshilfen sollten die Trimmer vollständig nach vorne geschoben werden und die Motordrehzahl auf Leerlauf reduziert werden!

Sämtliche Manöver fallen aufgrund des erhöhten Startgewichts mit dem Trike dynamischer aus, als bei einem Fliegen ohne oder mit einem Rucksackmotor!

STEILSPIRALE

Die Steilspirale ist die klassische Methode des Schnellabstieges mit Sinkgeschwindigkeiten bis zu 14 m/s im Normalfall und im Extremfall bis zu 20 m/s. Sie eignet sich bei hohen Steigwerten und wenig Wind. Steilspiralen über 14 m/s Sinkgeschwindigkeit werden bei der Zulassung nicht geprüft, die Betriebsgrenzen werden damit überschritten.

EINLEITEN

Ziehen Sie aus voller Fahrt auf einer Seite kontinuierlich die Bremse herunter. Sie steuern dadurch das Gleitsegel in eine Kurve mit starker Schräglage. Ob Sie sich in der Steilspirale befinden, erkennen Sie daran, dass Sie verstärkt in den Sitz gedrückt werden (hohe Fliehkräfte).

Wenn Sie sich in der Steilspirale befinden, steuern Sie sehr gefühlvoll, da das Gleitsegel sehr direkt reagiert. Schräglage und Drehgeschwindigkeit nehmen zu, wenn die Bremswirkung stärker wird. Sehen Sie vor und während der Steilspirale unbedingt nach unten um den Bodenabstand kontrollieren zu können.

AUSLEITEN

Leiten Sie die Steilspirale langsam und gefühlvoll aus. Wenn Sie die Bremsen zu schnell öffnen, kann das Segel durch die überhöhte Geschwindigkeit nach oben wegsteigen, aufschaukeln und teilweise einklappen.

Durch die beim Trikefliegen, eingeschränkte Möglichkeit, mit dem Körpergewicht zu arbeiten, muss die Steilspirale unter Umständen aktiv mit der Außenbremse ausgeleitet werden.

Achtung Unfallgefahr!

- Bei der Steilspirale können sehr hohe Kurvengeschwindigkeiten mit einem Vielfachen der Erdbeschleunigung erreicht werden. Tasten Sie sich deshalb vorsichtig an diese Flugfigur heran.
- Führen Sie die Steilspirale nicht zu lange aus, es könnten Bewusstseinstörungen auftreten.
- Halten Sie unbedingt eine Sicherheitshöhe von 150 bis 200 m über Grund ein.

Weitere Methoden wie der B-Stall oder das Ohrenanlegen sind mit dem Xlight nicht durchführbar und werden nicht empfohlen.

EXTREMFLUG- UND GEFAHRENEINWEISUNG

GEFAHRENEINWEISUNG

Extremflugmanöver mit Motor unter Vollast sind lebensgefährlich und können deshalb nicht getestet werden!

Im Normalflug treten keine Probleme auf. Bei Flugfehlern oder extremen Windverhältnissen jedoch kann der Schirm in einen ungewöhnlichen Flugzustand geraten. Dieser verlangt vom Piloten unter Umständen ungewohnte Korrekturen.

Wir beschreiben Ihnen, wie Sie Extremsituationen korrigieren können, für den Fall, dass Sie in solche geraten. Die nachfolgenden Manöver beziehen sich auf ein den technischen Daten entsprechendes Startgewicht und sollen helfen, den Schirm einschätzen zu können.

Hinweis!

Diese Betriebsanleitung ist kein Ersatz für ein Sicherheitstraining und entsprechende Fachliteratur. Wir empfehlen Ihnen ein spezielles Sicherheitstraining zu absolvieren, in dem Sie auf Extremsituationen vorbereitet werden.

Achtung Unfallgefahr !

Halten Sie unbedingt die Betriebsgrenzen ein. Vermeiden Sie auf jeden Fall Kunstflugfiguren. Sie beugen dadurch Unfällen durch Überlastung vor.

DAUERSACKFLUG

Gleitsegel können durch verschiedene Umstände, z.B. Schrumpfen der C und D Leinen bei Nässe, Regenflug, in den Dauersackflug geraten. Die Anströmung von vorne lässt nach und der Schirm sackt mit stehendem Segel durch. Gleitsegel sind besonders bei zu geringer Flächenbelastung sackfluganfällig. Zu kurze C und D Leinen z.B., lassen sich oft auch schon durch ein verschlechtertes Startverhalten erkennen.

Sie erkennen den Dauersackflug daran, dass die Fahrtgeräusche deutlich geringer sind als gewöhnlich. Zudem sinken Sie mit erhöhter Geschwindigkeit (6 bis 8 m/s).

Beim RelaX konnte kein Dauersackflug provoziert werden. Die übliche Maßnahme, den Anstellwinkel durch Verkürzen der A- bzw. B-Leinen zu reduzieren, ist nur mit massiver Anstrengung möglich. Statt dessen die Trimmhebel beide nach hinten ziehen und so den Anstellwinkel verkleinern.

Achtung Unfallgefahr!

Eine nasse Kappe oder Fliegen im Regen bedeuten erhöhtes Kappengewicht und kann unter Umständen einen Sackflug verursachen. In diesen beiden Fällen ist das Fliegen unzulässig.

FRONTSTALL

Starke Turbulenzen können die Vorderkante des Segels ganz oder teilweise nach unten umklappen oder eindrücken.

Sollten Sie beim motorisierten Einsatz einen Frontstall einmal nicht vermeiden können, auf keinen Fall Gas geben! Twistgefahr!

Durch die erhöhte Flächenbelastung und den durch den Motorschub vergrößerten Anstellwinkel ist die Gefahr des Frontstall jedoch geringer als beim freien Fliegen.

Normalerweise geht der X-Light sofort wieder in die Normalfluglage zurück.

AUSLEITEN

Sollte der RelaX bei sehr starken frontalen Einklappen nicht sofort wieder öffnen, bremsen Sie kurz und kräftig mit beiden Steuerleinen an, um das Segel wieder zu öffnen.

Wetterbedingungen, die ein frontales Einklappen bewirken können, liegen weit außerhalb der zulässigen Wetterbedingungen! Der Flug sollte sobald wie möglich abgebrochen und erst bei ruhigerem Wetter fortgesetzt werden!

EINSEITIGES EINKLAPPEN

Achtung Unfallgefahr!

In Turbulenzen kann es eher geschehen, dass das Segel auf einer Seite einklappt. Ein Teil der Zellen entleert sich und das Gleitsegel kann durchsacken, wegdrehen oder in Rotation geraten.

Der Relax öffnete sich bei den Tests selbständig bei Freigabe der A-Leinen, durch deren Herunterziehen das Einklappen provoziert wurde. Er drehte dabei weniger als 90° weg und stabilisierte sich selbständig. Ist der Schirm schneller getrimmt als waagrecht stehende Schirmaufhängebügel, dann kann es sogar nötig werden, das Entfalten des Schirms mit der Bremse zu unterstützen.

Ausleiten

- Halten Sie mit der Bremse auf der intakten Seite des Gleitsegels gegen, um es am Wegdrehen zu hindern und zu stabilisieren.
- Bremsen Sie nur soviel gegen, dass das Gleitsegel geradeaus weiterfliegt.
- Sollte das Segel bis jetzt noch nicht von selbst geöffnet haben, pumpen Sie mit der Bremse auf der eingeklappten Seite, um es zu öffnen. Nutzen Sie dabei den vollen Bremsweg.

Achtung Unfallgefahr!

Wenn Sie zu stark gegenbremsen, kann dies zum Strömungsabriss auf der intakten Seite führen.

FULLSTALL

Ein Fullstall würde entstehen, wenn die Bremsen während des Fluges ganz durchgezogen werden. Gleitsegel verlieren dann die Fahrt, kippen nach hinten weg und entleeren sich.

Beim XLight konnte in der ausgelieferten Konfiguration ein Fullstall in Flugversuchen nicht erfolgen werden. Da es sich bei dieser Flächenbelastung um ein sehr dynamisches Manöver mit hohen Sinkgeschwindigkeiten handelt, raten wir davon massiv ab.

AUSLEITEN:

Kommt es dennoch dazu, sollte man die Bremsen innerhalb von 3 Sekunden vollständig freigeben (zählen Sie 21, 22, 23). Wenn Sie die Bremsen zu langsam loslassen, kann es zum Trudeln kommen. Das Trudeln endet durch vollständiges Öffnen der Bremsen von selbst.

Sollte ein Ausleiten nicht rechtzeitig möglich sein: Rettung zünden!

Achtung Unfallgefahr!

Wenn das Segel nach hinten weggefallen ist, müssen Sie die Bremsen unbedingt unten halten. Die Kappe kann sonst sehr stark vorschießen, im Extremfall bis unter den Piloten. Halten Sie die Bremsen so lange unten, bis das Segel wieder über Ihnen steht.

TRUDELN

Das Trudeln ist ein einseitiger Strömungsabriss am Segel. Der noch angeströmte Teil der Kappe fliegt dabei vorwärts, während der andere Teil der Kappe in die entgegengesetzte Richtung dreht.

AUSLEITEN

Öffnen Sie zügig beide Bremsen.

Hinweis!

Sollte das Trudeln nicht aufhören:

- ·Überprüfen Sie, ob die Bremsen vollständig geöffnet sind.
- ·Führt dies nicht zum Erfolg, zünden Sie Ihr Rettungsgerät.

Achtung Unfallgefahr!

Halten Sie bei starken Turbulenzen immer genügend Abstand zu Felswänden und anderen Hindernissen. Sie brauchen Zeit und genügend Höhe, um Extremsituationen wieder auszuleiten.

Einlaufphase

Der Motor sollte einer einmaligen Einlaufphase unterzogen werden. Lassen Sie den Motor in der ersten Betriebsstunde nur unter leichter Last (3000 1/min) laufen und betreiben Sie ihn auch danach zunächst nur wenn nötig unter Volllast.

Der Motor hat sehr gute Notlaufeigenschaften und verträgt auch einen sofortigen Betrieb unter Volllast, aber ein sorgfältiges Einlaufen reduziert die innere Reibung und wirkt sich deshalb positiv auf die spätere Leistungsabgabe aus.

Drehzahl

Der XF40, so seine Bezeichnung des Herstellers, ist auf eine Maximaldrehzahl von 7000 1/min ausgelegt. Der in die CDI einprogrammierte Drehzahlbegrenzer greift erst oberhalb dieser Grenze. Sie sollten den Motor dennoch so betreiben, dass der Drehzahlbegrenzer möglichst nicht genutzt wird, da er nur ein Sicherheitsmechanismus ist.

Achten Sie darauf, dass der Drehzahlbegrenzer kaum oder gar nicht eingreifen muss. Die maximale Drehzahl kann über den Pitch des Propellers justiert werden.

Wassertemperatur

Betreiben Sie den Motor nur im Notfall mit zu hoher Wassertemperatur, da dies zu Motorschäden führen kann.

Wenn Sie eine eigenartige Wassertemperatur feststellen (z.B. deutlich niedriger als gewohnt) kann dies an einem Leck im Kühlsystem liegen. In solch einem Fall sollten Sie den Motor schnellstmöglich abstellen und das Kühlsystem überprüfen, wenn der Motor abgekühlt ist.

Temperatur Hauptlager

Die Temperatur im Überstromkanal schwankt im Betrieb deutlich und hängt von der Last und der Drehzahl ab. Sie sollte nie über 140°C steigen.

!

Sobald die Temperatur im Überstromkanal über 140°C steigt, sollten Sie den Motor drosseln. Wenn die Temperatur dann weiterhin ansteigen sollte, ist dies ein Hinweis darauf, dass es ein Problem im Bereich des Hauptlagers im Rotor gibt.

Notlauf

Ein Wankelmotor hat grundsätzlich gute Notlaufeigenschaften und kann über seine Grenzen betrieben werden, ohne dass er dadurch zwangsläufig direkt versagt. Trotzdem kann ein Betrieb außerhalb der vorgegebenen Temperaturen zu Schäden führen.

Bei einer Überhitzung (Wasser oder Hauptlager) sollten Sie den Motor entsprechend möglichst gering belasten und schnellstmöglich abstellen. Danach sollten Sie den Motor unbedingt überprüfen bzw. überprüfen lassen, da ein noch nicht sichtbarer Schaden möglich sein kann.

Motor

TÄGLICHE INSPEKTION

Wir möchten darauf hinweisen, dass nahezu alle technischen Fehler bei einer gewissenhaften und sorgfältigen Vorflugkontrolle erkannt werden können. Deshalb bitten wir Sie, in Ihrem eigenen Interesse, die nötige Sorgfalt walten zu lassen und dadurch ein mögliches Unfallrisiko weitestgehend zu reduzieren. Die Sicherheit eines Fluggerätes steht und fällt mit seiner regelmäßigen, gewissenhaften Überprüfung und Wartung.

1. Triebwerk: Auf ausgelaufene Flüssigkeiten achten.
2. Propeller auf festen Sitz und Beschädigungen prüfen.
3. Rahmen auf Rissbildung überprüfen, dabei besonders auf die Bereiche der Kupplung und des Motorträgers achten.
4. Öl- und Kühlmittelstand gemäß Motorhandbuch beachten.
5. Schmier-, Kühl- und Kraftstoffsystem auf Dichtheit der Schlauchverbindungen prüfen.
6. Elektrische Verbindungen, Kerzenstecker, Gaszüge und Bowdenzugverteiler auf festen Sitz und Unversehrtheit prüfen.
7. Falls das Gerät mit einem Gashebel für Schüler- / Lehrerbetrieb ausgestattet ist, darf der Lehrergasgriff nicht versehentlich betätigt oder festgestellt sein.

BEMERKUNG: Ein Durchdrehen des Motors von Hand zu Prüfzwecken ist auf Grund der verbauten Fliehkraftkupplung über den Propeller nicht möglich.

8. Gleitschirm prüfen – Alle Leinen ohne Knoten oder Beschädigungen. Keine Verformungen, Risse oder äußerliche Beschädigungen sichtbar
9. Klemmfäuste an der Schirmaufhängung fest mit dem Rahmen verschraubt
10. Fahrwerk auf Beschädigungen prüfen, auf die Gummiseile der Federung achten
11. Vorderradbremse prüfen
12. Pedale freigängig, Bowdenzüge prüfen.
13. Kommt das Gaspedal ohne Last wieder ganz zurück?
14. Sitzbretter und Gurte auf Festigkeit und Beschädigungen prüfen
15. Reifen, Luftdruck und Zustand prüfen (hinten & vorne: 1,8-2,5 bar)
16. Hauptfahrwerk: richtigen Sitz und Anschlüsse prüfen
17. Bugrad anheben, Freigängigkeit prüfen

Periodische Prüfungen

Vor Aufnahme des Flugbetriebes und vor jedem Flug, hat der verantwortliche Pilot eine Sichtprüfung des gesamten Trikes durchzuführen.

Die dazu notwendige Sachkenntnis wird während der Pilotenausbildung vermittelt, spezielle Details auch bei der Geräteeinweisung.

Alle 25 Stunden

- Sichtkontrolle aller Verschraubungen
- Kontrolle auf Spiel und Freigängigkeit aller beweglichen Teile, insbesondere der Radaufhängungen, Federelemente etc.
- Schmieren dieser Teile: Metall auf Metall: Maschinenöl,
- Metall auf Kunststoff: Siliconspray
- Überprüfung der Radbremse
- Überprüfung Getriebeölstand
- Überprüfung der Gaszüge
- Überprüfung aller Gurte und Gurtschlösser und Umlenkrollen
- Überprüfung (Sichtprüfung) aller Schweißnähte auf Rissbildung
- Überprüfung aller Gummi-Metallverbinder (Silentblöcke) auf Rissbildung
- Überprüfung des Kühlwasserstands
- Überprüfung der Riemen Spannung der Wasserpumpe
- Überprüfung der Dichtigkeit des Kühlsystems (Leckage, Wasserverlust)

Alle 100 Stunden

Wie 25h-Prüfung, und zusätzlich:

- Wechsel der Zündkerzen

PRÜFPFLICHT

Das Trike ist entsprechend LuftGerPV §15 einer Jahresnachprüfung zu unterziehen.

(Auszug aus der LuftGerPV § 15:

Nachprüfung in Zeitabständen

(1) Bei dem zum Verkehr zugelassenen Luftfahrtgerät wird in Zeitabständen von 12 Monaten in einer umfassenden Nachprüfung festgestellt, ob es noch lufttüchtig ist und den im zugehörigen Gerätekenntblatt enthaltenen Angaben entspricht (Jahresnachprüfung).

(2) Die nach § 2 Abs. 1 zuständige Stelle kann aufgrund betrieblicher oder neuer technischer Entwicklungen von Absatz 1 abweichende Fristen festlegen und im Einzelfall kurzfristige Verlängerungen gewähren.)

Prüfberechtigt sind Prüfer Klasse 5 für Motorschirmtrikes. Eine Liste solcher Prüfer kann über den DULV (deutscher Ultraleichtflugverband) bezogen werden.

Diese Pflicht umfasst auch die Fläche - den RelaX-Schirm.

Der Schirm muss entsprechend den Vorgaben des Herstellers in bestimmten Intervallen (typischerweise alle 2 Jahre) beim Hersteller überprüft werden. Sollte aber der Prüfer im Rahmen der Jahresnachprüfung Beschädigungen oder Mängel am Gleitsegel feststellen, so kann er verlangen, den Schirm auch innerhalb der vom Hersteller genannten Intervalle beim Hersteller überprüfen zu lassen.