

Kapitel/Abschnitt	Änderung
	Patent- und Markenrechtlicher Verweis aufgenommen
1.6	Neue Dreiseitenansicht des MTOfree
1.8	MTOM 500 kg
1.13	MTOW MTOM, Bj
2.2	Umgebungstemperatur: -20 bis +40 °C - 15 bis + 35 °C
2.6	Öltemperatur Normalbereich: 90 - 110 / 130 °C, je nach Ausstattung/Baujahr: Bis Bj 10.2013 90 – 110 °C, ab Bj 10.2013 90 – 130 °C
2.7.1	Höchstzulässige Abflugmasse (MTOM): 450 kg / 500 kg
2.10.1	AVGAS UL91 (ASTM D7547)
2.10.1	<p>BEMERKUNG</p> <p>Sollte keiner der aufgeführten Kraftstoffe verfügbar sein, so ist die entsprechende europäische Norm EN228 als Referenz heranzuziehen. Der zu beurteilende Kraftstoff muss zumindest bei der Oktanzahl und dem maximalen Ethanolgehalt gleichwertig oder besser sein.</p>
2.10.1	<p>BEMERKUNG</p> <p>AVGAS 100 LL belastet durch hohen Bleianteil die Ventilsitze höher, bildet erhöhte Brennraumablagerungen und Bleischlamm im Ölsystem.</p>
2.10.2	“Betrieb mit verbleitem AVGAS-Kraftstoff” aufgenommen
2.12	Hinweisschilder aktualisiert
3.9.1	Detailliertere Beschreibung „GEN und Low Volt Leuchte“
3.9.5	Kühlwassertemperaturanzeige (Water Temp.) aufgenommen
4.3	Tägliche Vorflugkontrolle: Ablaufreihenfolge geändert
4.3	<p>ACHTUNG</p> <p>Teeterbolzen muss von Hand drehbar sein!</p>
4.7	Funktionsprüfung VPP (falls eingebaut) durchführen (siehe 9-1.4.3)
4.17	Motorkühllauf durchführen Öl Temperatur über Normalbereich (siehe 2.6): min. 2 Minuten bei 2000 RPM, dann Leerlauf
4.17	<p>BEMERKUNG</p> <p>Zur Landung ist ein geeignetes Anflugverfahren zu wählen, sodass sich der Motor während des Sinkfluges und späteren Rollens, so wie vom Motorenhersteller angegeben, ausreichend abkühlt. Der Motor kann unter diesen Umständen durch Ausschalten der Zündung abgestellt werden, ein Motorkühllauf ist unnötig.</p>

4.17	<p>BEMERKUNG</p> <p>Durch die Anordnung als Schubmotor ist ein Motorkühllauf am Boden ineffizient und kann zu Dampfblasenbildung führen.</p>
5	Der Betrieb auf größerer Höhe, bei höheren Temperaturen, bei geringerer Luftdichte oder bei einer Abflugmasse über 450 kg beeinflusst die Flugleistung negativ.
5.5	Steigrate, 500 kg, V _Y , MCP 3.4 m/s
7.12	<p>ACHTUNG</p> <p>Instrumentenpanel vor Umwelteinflüssen schützen! Vor allem starke Feuchtigkeit kann Komponenten beschädigen oder zerstören.</p>
7.12	Instrumentenpanel und Beschreibungen aktualisiert
7.15	Die Rotorlager Temperatur wird durch einen in die Rotorlagerbuchse eingeklebten Thermofühler batteriebetriebenen Sensor gemessen.
8.9	<p>ACHTUNG</p> <p>Beim Abschmieren „Zentrales Schlaggelenk“ (vor allem bei neuen Gleitlagern und damit verbundenen engen Spaltmaßen) kann es möglich sein das nur geringste Mengen Fett durch den Schmiernippel am Rotor gelangen. In diesem Fall nicht zu stark pressen sondern besser den Bolzen entfernen, von außen schmieren und wieder einbauen. Einen neuen Sicherungssplint verwenden!</p>
8.13	<p>ACHTUNG</p> <p>Kein Überwinterungsbetrieb (Schneeflocke) mit Ctek Ladegerät MXS3.8 an Super B Batterien.</p>
8.15.2	Achtung: die Passschrauben haben unterschiedliche Schaftlängen
8.16	Um Fehlalarme zu vermeiden, ELT (falls eingebaut) für den Straßentransport ausschalten!
9-1.4.3	Kapitel 9-1.4.3 „Funktionsprüfung VPP“ aufgenommen