

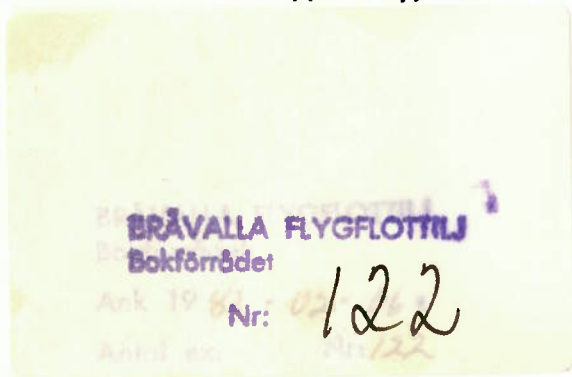
FLYGVAPNET

SSI Sk 50B och Sk 50C

SPECIELL STARTNINGSinSTRUKTION

Utgåva 3

Motor typ Ly 1 med direktdrivande elektrisk
startapparat typ Delco Remy 1109665



Exemplar nr

KUNGL FLYGFÖRVALTNINGEN

Fastställes

Stockholm den 9.1.1961

Å Sundén

/ B af Geijerstam

ÄNDRINGAR

[illegible]

Att observera

MAGNETOMKOPPLAREN

kan låsas med nyckel och har lägena

0 = båda magneterna fråkopplade

M1 = vänster magnet inkopplad

M2 = höger magnet inkopplad

M1 + M2 = båda magneterna inkopplade

STARTKNAPP

märkt START för inkoppling av startapparaten.

HUVUDSTRÖMBRYTARE

märkt ELSYSTEM TILL - FRÅN, för till- och fråkoppling av strömförsörjningen (flygplansbatteri och markbatteri samt flygplansgenerator).

MARKBATTERI

(batterivagn 24 volt) för flygplanets elanläggning ansluts till markbatteriintaget på flygkroppens högra sida. Det är parallellkopplat med flygplansbatteriet på sådant sätt att båda batterierna är anslutna till elnätet samtidigt.

Startning av motor

1. Föraren

kontrollerar

- att roderlåsningen lossats,
- att vingklaffsspaken står i läge IN,

- att hjulbromsarna är parkerade (om bromsklossar inte används),
- att huvudströmbrytaren står i läge TILL,
- Sk 50 C: att automatsäkringarna GENERATOR BATTERI, BRÄNSLE & TEMP.INSTR samt STALL & LAND. VARN står i läge TILL.
- att lampan LANDSTÄLL LÅST UTE lyser,
- Sk 50 B: att bränslekranen står i läge HUVUDTANK (RESERV-TANK om bränslemängden understiger 50 l),
- Sk 50 C: att bränslekranen står i läge HÖGERTANK om bränslemängden överstiger 30 l i denna tank, i annat fall i läge VÄNSTERTANK,
- att blandningshandtaget är helt framfört (RIK),
- att förgasarlufthandtaget står i läge KALL,
- att propellerspaken står i läge HÖGT VARV (liten stigning),
- att gasspaken står i startningsläge (framförd ca 10 mm),
- att magnetomkopplaren står i läge 0.

2. "Kupé" utväxlas.

3. Mekanikern

- rundtar motorn ca 5 varv framåt med propellern (behövs endast om motorn hunnit svalna sedan föregående körning),
- ansluter markbatteriet (om dylikt skall användas).

4. "Kontakt" utväxlas.

5. Föraren

- snapsar motorn (varm motor: ingen snapsning),
(kall motor: 1 - 3 hela pumpslag),
- Sk 50 B: pumpar upp bränsletrycket till min 0,04 kp/cm²,
- Sk 50 C: pumpar upp bränsletrycket tills varningslampan för lågt bränsletryck slocknar,
- trycker in startknappen,

Anm 1. Startknappen får hållas intryckt max 30 s. Förnyat startningsförsök får inte göras förrän minst 2 min gått.

Anm 2. Om endast startapparaten roterar när startknappen trycks in, dras handtaget STARTKOPPLING ut.

- ställer magnetomkopplaren i läge M1 + M2, när motorn roterat minst ett par varv.

Anm. Eftersom motorn har fast förtändning föreligger det risk för backslag om propellern inte har tillräckligt högt varvtal (rörelseenergi) när tändningen slås till.

6. Föraren

- justerar omedelbart gasspaksläget så att ett varvtal av 800 r/m erhålls,
- kontrollerar oljetrycket (min $1,8 \text{ kp/cm}^2$).

Obs! Registreras inget oljetryck inom 30 s efter det motorn startat, måste motorn kuperas.

7. Mekanikern

- kopplar från markbatteriet (om sådant använts).

Varmkörning

8. Föraren

- kör motorn på 1000–1200 r/m.

Anm. Undvik lång tomgångskörning.

Varmkörningen erfordras endast intill dess motorn vid gaspådrag accelererar utan baktändningar och oregelbunden gång.

För kontroll av att magnetapparaternas lindningar kortsluts, skall magnetomkopplaren under varmkörningen ett kort moment ställas i läge 0 vid ca 1000 r/m.

Uppkörning

9. Föraren

- kontrollerar att laddningsström erhålls vid 1100 r/m,

- skjuter sakta fram gasspaken tills ett varvtal av 1800 r/m erhålls och kontrollerar följande värden:

	Normal	Max	Min
Oljetryck (kp/cm^2)	5,25	6,0	4,6
Sk 50 B: Bränsletryck (kp/cm^2)	0,30	0,42	0,04
Oljetemperatur ($^{\circ}\text{C}$)		105	
Cylindertemperatur ($^{\circ}\text{C}$)		260	

- Sk 50 C: kontrollerar att lampan för lågt bränsletryck är släckt.
- kontrollerar tändningen: max varvtalsfall 100 r/m. Skillnaden i varvtalsfall mellan M1 och M2 magnet får inte överstiga 50 r/m. Tiden för körning på en magnet får inte överstiga 10 sek.
- kontrollerar propelleromställningen.
Obs! Undvik onödiga markkörningar (risk för överhettning).

Misslyckad startning av motor

1. Föraren

- ställer magnetomkopplaren i läge 0.

2. "Kupé" utväxlas.

3a. MOTORN BEDÖMS HA FÅTT FÖR MAGER BLANDNING

Föraren

- snapsar motorn ytterligare ett par pumpslag.

3b. MOTORN BEDÖMS HA FÅTT FÖR RIK BLANDNING

Föraren

- skjuter långsamt fram gasspaken helt.

Mekanikern

- rundtar motorn 10 varv framåt med propellern.

Föraren

- ställer gasspaken i startningsläge.
4. "Kontakt" utväxlas.
 5. **Föraren**
 - snapsar halva normala mängden,
 - Sk 50 B: pumpar upp bränsletrycket till min $0,04 \text{ kp/cm}^2$,
 - Sk 50 C: pumpar upp bränsletrycket tills varningslampan för lågt bränsletryck slocknar,
 - gör förnyat startningsförsök.

Stoppande av motor**1. Föraren**

- låter motorn gå på 800 r/m,

Obs! Undvik så mycket som möjligt att köra motorn på tomgång eftersom tändstiften då lätt oljar igen.

- ställer propellerspaken i läge HÖGT VARV,
- drar ut blandningshandtaget helt (SNABBSTOPP),
- ställer magnetomkopplaren i läge 0, när motorn stannat.

2. "Kupé" utväxlas.**3. Föraren**

- ställer bränslekranen i läge BÅDA STÄNGDA,
- slår ifrån huvudströmbrytaren,
- låser rodren om förhållandena så påfordrar.

LY 1

STOPPANDE AV MOTOR

För att förhindra igensättning av tändstift vid användande av bränsle flygbensin 33 (100 LL) skall motorn före stoppande gå med 1200 r/m i 1 min och stoppas vid detta varvtal.