

9. / 14. Juni 2016

Einführung Arcus



9. / 14. Juni 2016

Einführung Arcus

Einleitung



Ziel dieses Abends ist die optimale und einheitliche Vorbereitung auf die Umschulungswelle, um diese möglichst bald abschliessen zu können.

Wirklich neu ist die Heimkehrhilfe, deren Handhabung auch grosse Teile der Veranstaltung in Anspruch nehmen wird.

Diese Einführung ersetzt in keiner Weise eine intensive Auseinandersetzung mit dem Handbuch des Flugzeuges und seinem Antrieb und jener der eingebauten Instrumente!

Das Wichtigste ist die Umschulung und das gewissenhafte Herantasten an das Flugzeug, seine Leistungen und seine Grenzen!

9. / 14. Juni 2016

Einführung Arcus

Themen



Flugzeug

- Betriebsgrenzen
- Systeme und Instrumente
- Unterschiede zum Duo

Turbo

- Aufbau und Funktionsweise
- Benutzung
- Notverfahren
- Administration

Kleine Erfolgskontrolle

9. / 14. Juni 2016

Einführung Arcus

Massen



- Leergewicht 500 kg
 - Maximales Abfluggewicht 800/785 Kg 1)
 - ➔ maximale Zuladung 300 kg
 - ➔ davon im Cockpit 230 kg (2x115)
 - **Eingebauter Sauerstoff ist nicht Teil der Cockpitzuladung!**
 - Zuladung im Gepäckfach (lose) 2 kg
 - Maximales Gewicht der nicht tragenden Teile 530 kg 2)
 - Min/Max Zuladung Pilot 75/115 kg 3)
 - Min/Max Zuladung Passagier 0/115 kg
- 1) Mit/ohne Wasserballast
 - 2) Alles ausser: Flügel, Wasser in den Flügeln, Wasser im Hecktank!
 - 3) Das Minimalgewicht des Piloten kann um 25% des Passiergewichts verringert werden. Z.B. Passagier ist 80 kg ➔ minimum Pilot = 55 kg!!!!

9. / 14. Juni 2016

Einführung Arcus

Geschwindigkeiten



- Vne 280 km/h
- Flugzeugschlepp 180 km/h
- Windschlepp 150 km/h
- Positive Klappenstellung 180 km/h
- Bei Turbulenz 180 km/h
- Manövergeschwindigkeit 180 km/h
- Aus- & Einfahren Triebwerk maximal 110 km/h
- Aus- & Einfahren Triebwerk minimal 90 km/h
- Triebwerk ausgefahren & Zündung AUS (sinnvoll?) 180 km/h
- Triebwerk ausgefahren & Zündung EIN 125 km/h

Die Überziehgeschwindigkeit liegt zwischen **69 und 90** km/h, je nach Schwerpunkt, Gewicht, Klappen und Motorposition ab. **Siehe AFM Seite 5.5.2.**

9. / 14. Juni 2016

Einführung Arcus

Schwerpunkt



Weil der Arcus schwerer ist als der Duo und die Regelung des Minimalgewichts des Piloten anders ist als beim Duo, gehe ich kurz auf das Thema Schwerpunkt ein.

Der Leermassenschwerpunkt liegt bei Segelflugzeugen in der Regel weit hinter dem zulässigen Bereich.

Damit der Schwerpunkt für den Flug im zulässigen Bereich liegt, muss der Pilot ein minimales Gewicht aufweisen.

Diese Werte werden durch eine Wägung ermittelt. Dabei ist das Flugzeug leer, jedoch voll ausgerüstet. Gewogen wird das Gewicht auf dem Hauptrad und jenes auf dem Heckrad.

Allenfalls würde es sich lohnen, einmal einer Wägung beizuwohnen. Interessenten melden sich bei Jürg Keller.

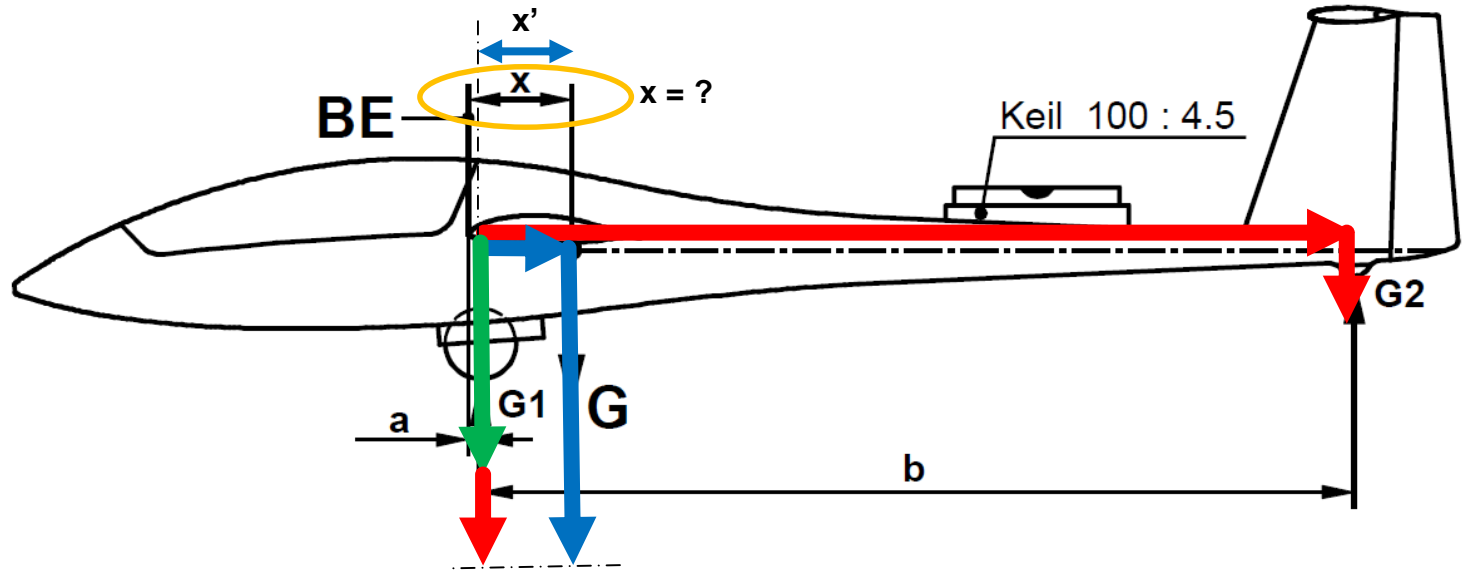
9. / 14. Juni 2016

Einführung Arcus

Wägung, Massen, Hebelarme, Momente



AMM
6.2.1&2



Es handelt sich um eine simple Gleichung zweier Drehmomente, welche nach dem gesuchten Hebelarm x' aufgelöst wird.

So erhält man den Leermasseschwerpunkt in Bezug zum Haupttrad. Jetzt muss man nur noch die Distanz zur Bezugsebene (BE) dazurechnen (+ a).

$$G * x' = G_2 * b \rightarrow x' = \frac{G_2 * b}{G}$$

$$\rightarrow x = x' + a = x = \frac{G_2 * b}{G} + a$$

9. / 14. Juni 2016

Einführung Arcus

Minimalgewicht des Piloten



Unterschied zum Duo

Beim Arcus beträgt das Piloten-Minimalgewicht 75 kg.

Im Unterschied zum Duo darf bei doppelsitzig ausgeführten Flügen die Mindestzuladung im vorderen Sitz um 25% der tatsächlichen Zuladung auf dem hinteren Sitz vermindert werden.

Diese Reduzierung der Mindestzuladung im vorderen Sitz ist nur dann zulässig, wenn das kopflastige Moment durch die Zuladung im hinteren Sitz nicht durch Wasserballast ausgeglichen wird.

Ist also der Passagier 80 kg, so beträgt das Minimalgewicht für den Pilotensitz nicht 75 kg sondern 55 kg. Siehe AFM 6.2.1

9. / 14. Juni 2016

Einführung Arcus

Schwerpunkt im Flug



Hält man sich an die im AFM angegebenen Minimal- und Maximalmassen, liegt der resultierende Schwerpunkt immer im zulässigen Bereich.

Wo der Schwerpunkt genau liegt, kann man mit dem AFM alleine nicht ermitteln.

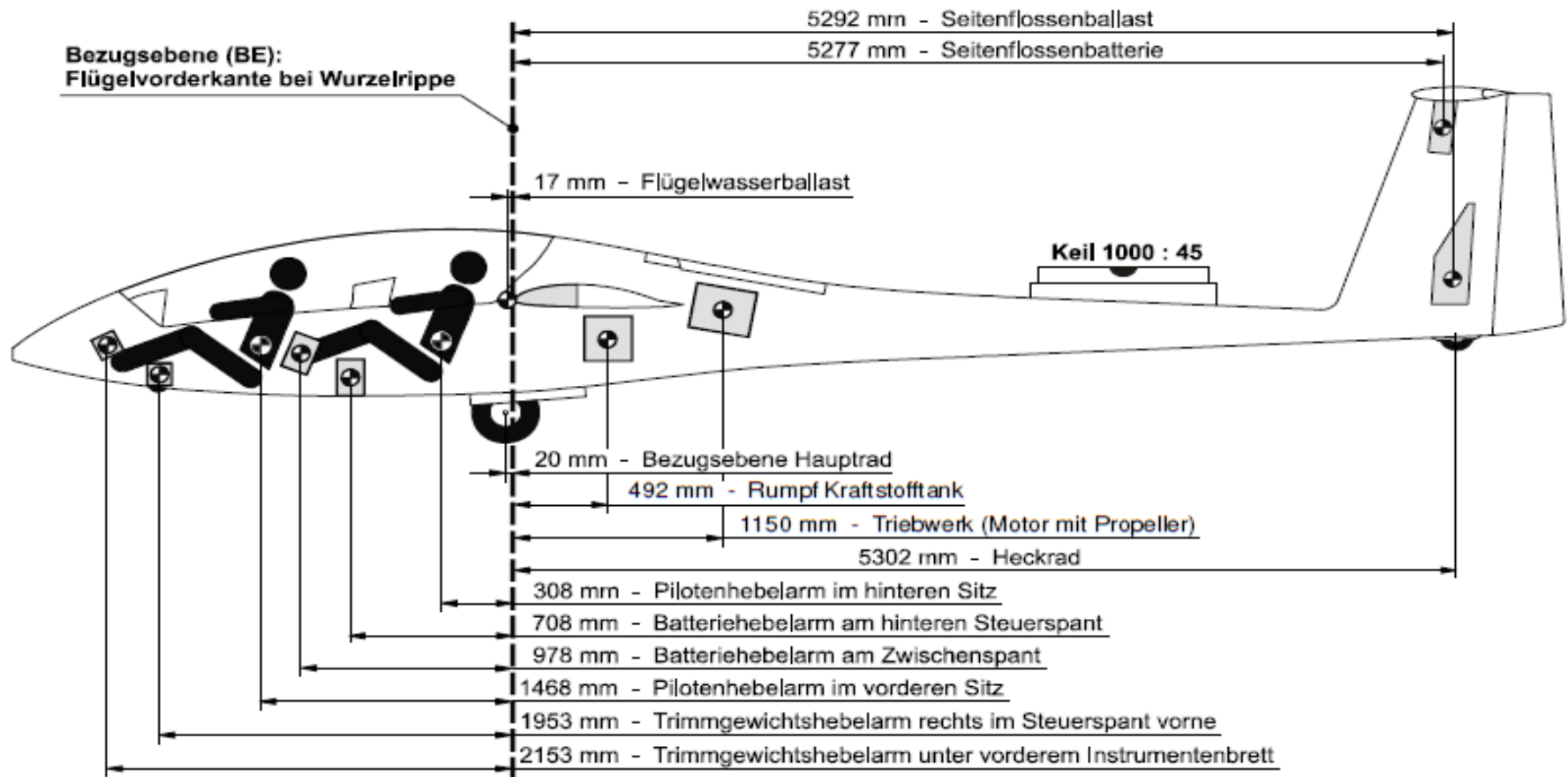
Eine exakte Berechnung mit Hilfe der gut dokumentierten Hebelarme (im Gegensatz zu den LS Handbüchern) und der Massen ist möglich. Man muss nur die Summe aller Momente durch die Summe aller Gewichte dividieren.

Ohne Hilfsmittel z.B. Excel, ist das aber aufwendig und fehleranfällig.

9. / 14. Juni 2016

Einführung Arcus

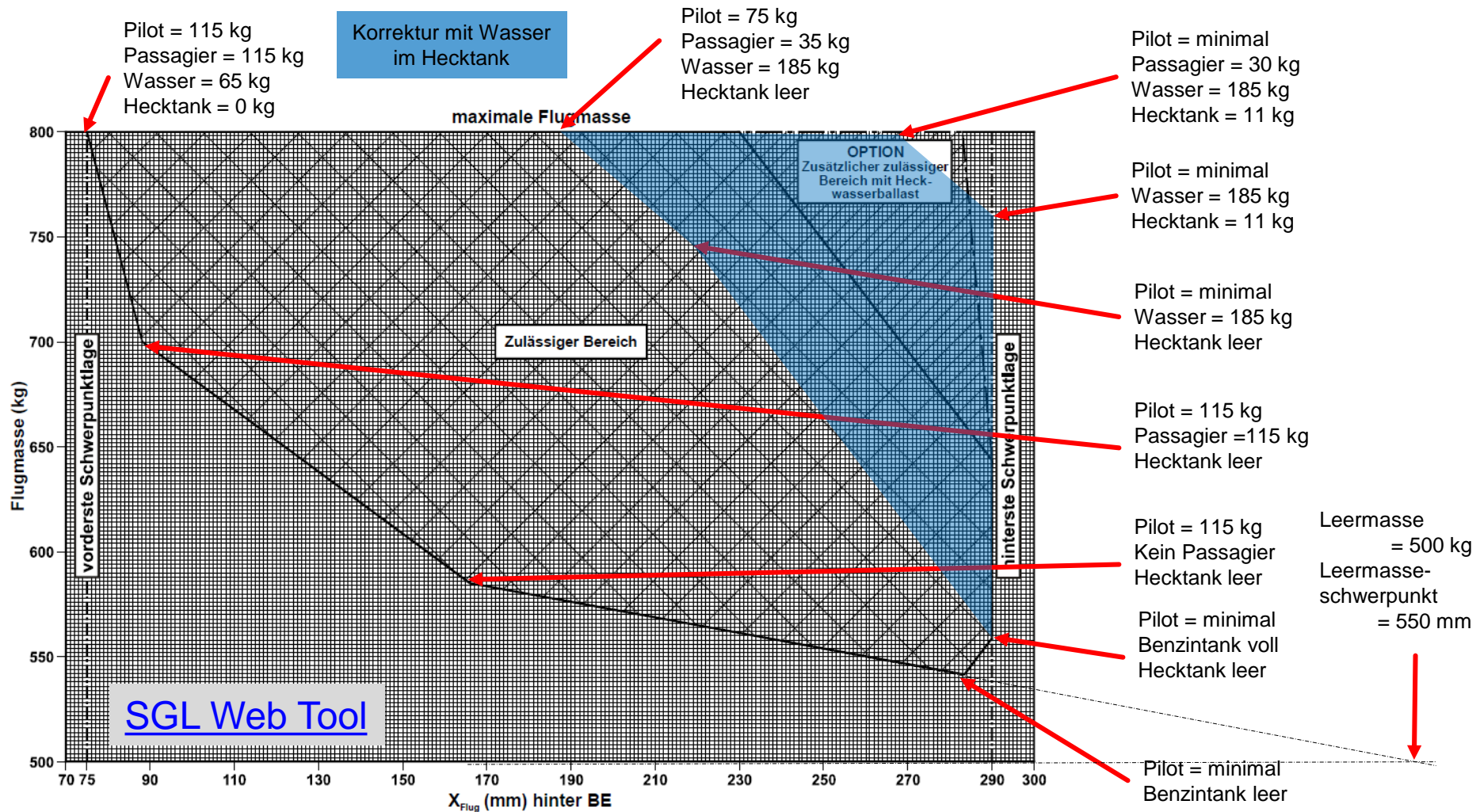
Hebelarme im AMM Seite 6.6.2



9. / 14. Juni 2016

Einführung Arcus

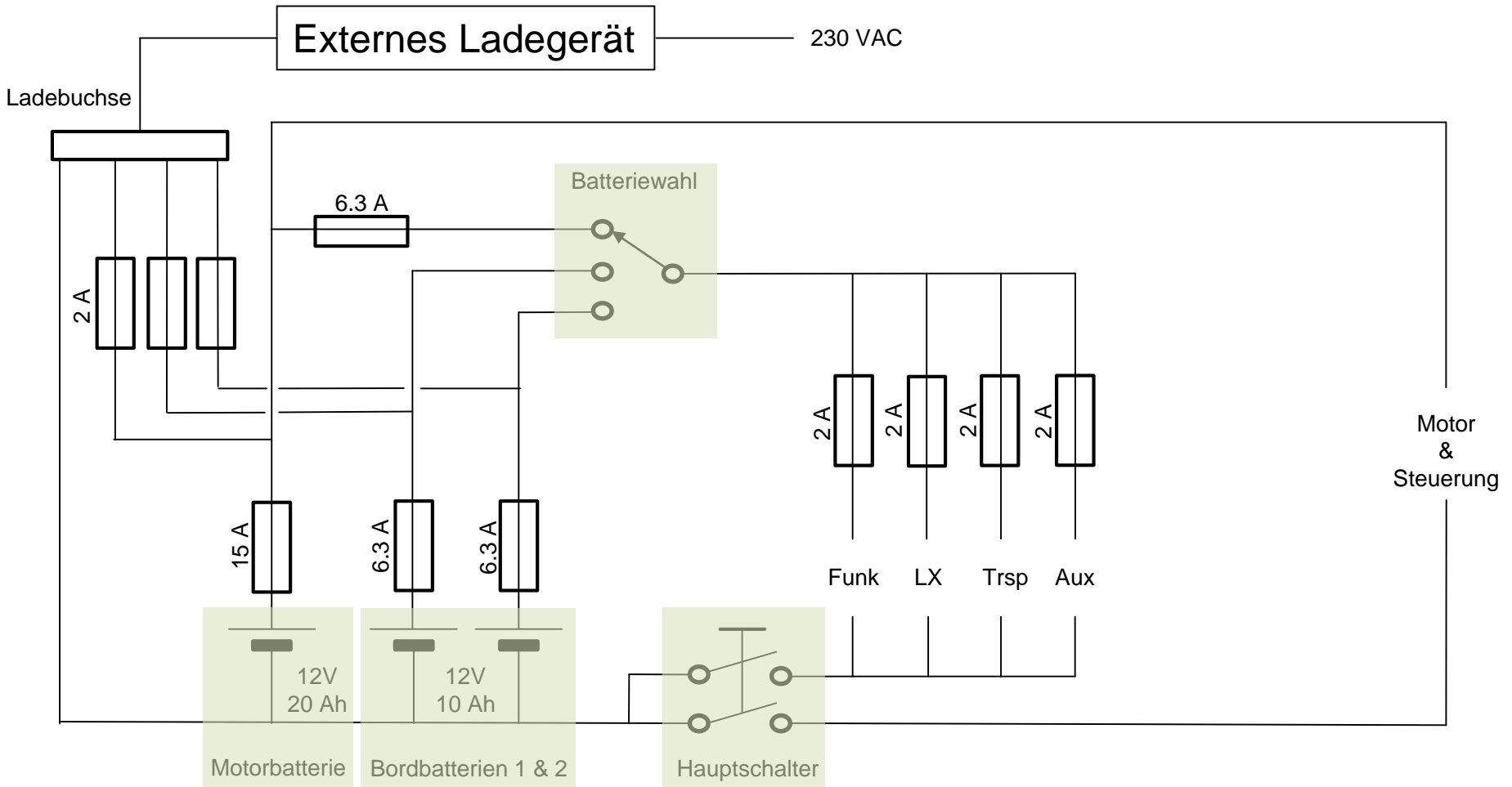
Erklärung(sversuch) zur Graphik im AMM



9. / 14. Juni 2016

Einführung Arcus

Bordnetz



9. / 14. Juni 2016

Einführung Arcus

Wasserballastanlage



Je ein Flügeltank links und rechts zu je 92.5 Litern, total 185 Liter, sowie ein Hecktank mit 11 Litern Fassungsvermögen.

Betätigung der Anlage nur vom vorderen Sitz aus möglich.

Wird mit Wasserballast geflogen, muss der Kommandant auf dem vorderen Sitz platz nehmen (AFM Seite 2.10)!

Das Wasser im Hecktank ist nicht Teil der Masse der nichttragenden Teile, muss jedoch für die Berechnung der Abflugmasse berücksichtigt werden.

Alles wie beim DUO.

Nach jedem Flug ist das Wasser aus dem Hecktank abzulassen !

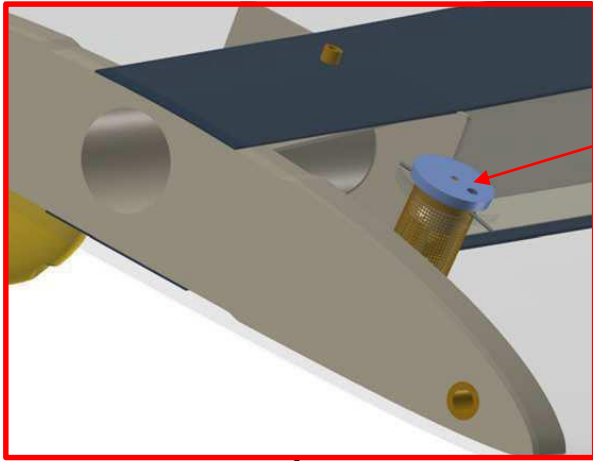
Vor jedem Flug überprüfen, ob der Hecktank nicht noch Wasser enthält, welches im Beladungsplan nicht berücksichtigt wurde.

Klebebandabdeckungen entfernen!

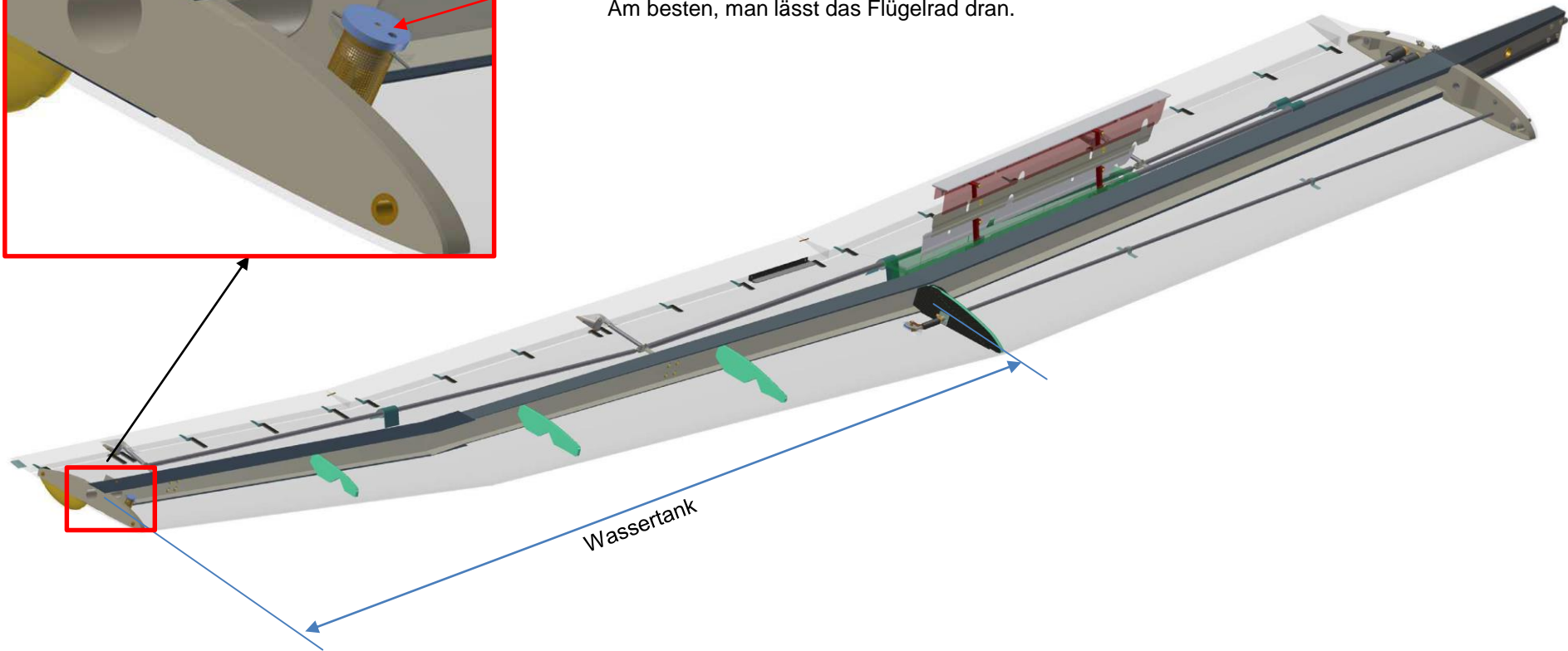
9. / 14. Juni 2016

Einführung Arcus

Wasserballastanlage



Wenn der Flügel abgelegt wird, läuft hier das Wasser aus.
Trotzdem darf nicht abgeklebt werden, weil das Wasser nicht ablaufen kann,
wenn man den Kleber vor dem Flug vergisst zu entfernen!
Am besten, man lässt das Flügelrad dran.



9. / 14. Juni 2016

Einführung Arcus

Treibstoffversorgung



Zentraltank über dem Fahrwerk mit 15.9 Litern (12 kg) Fassungsvermögen, wobei nur 15.7 Liter ausfliegbar sind.

Ausgleichsgefäß für temperaturbedingte Schwankungen des Volumens.

Tankbelüftung bzw. Überlauf im Seitenleitwerk. Nicht abkleben!

Entwässerung im Motorkasten. Täglich bedienen (Kondenswasser)!

Entlüftung der Benzinversorgung im Vergaser (keine Luft in der Leitung).

Benzinhahn mit Erfassung der Stellung durch die Bedieneinheit.

Betankung über ein Schnellverschluss.

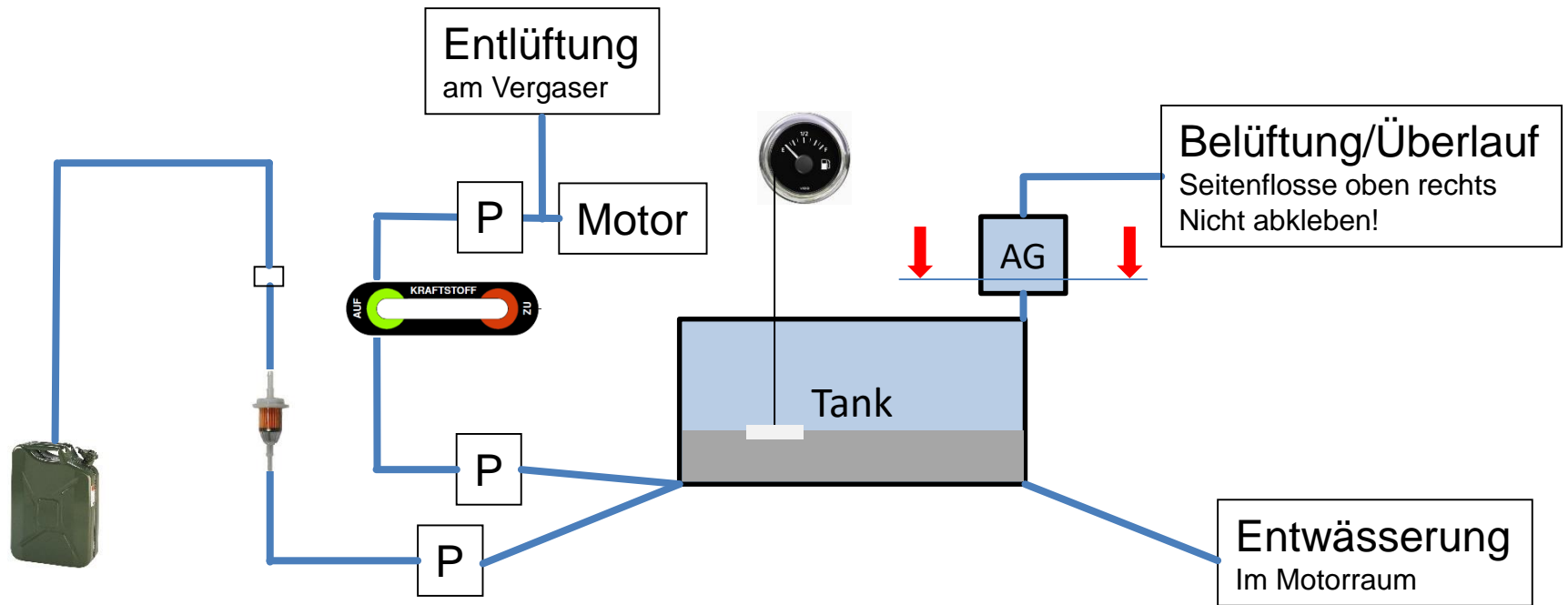
Pumpe für die Betankung ist im Flugzeug eingebaut.

Schalter für die Betankungspumpe im Gepäckfach in Flugrichtung links.

9. / 14. Juni 2016

Einführung Arcus

Treibstoffversorgung



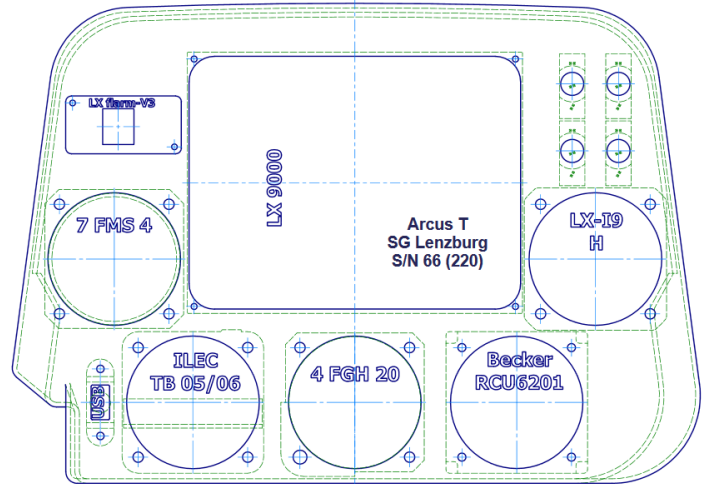
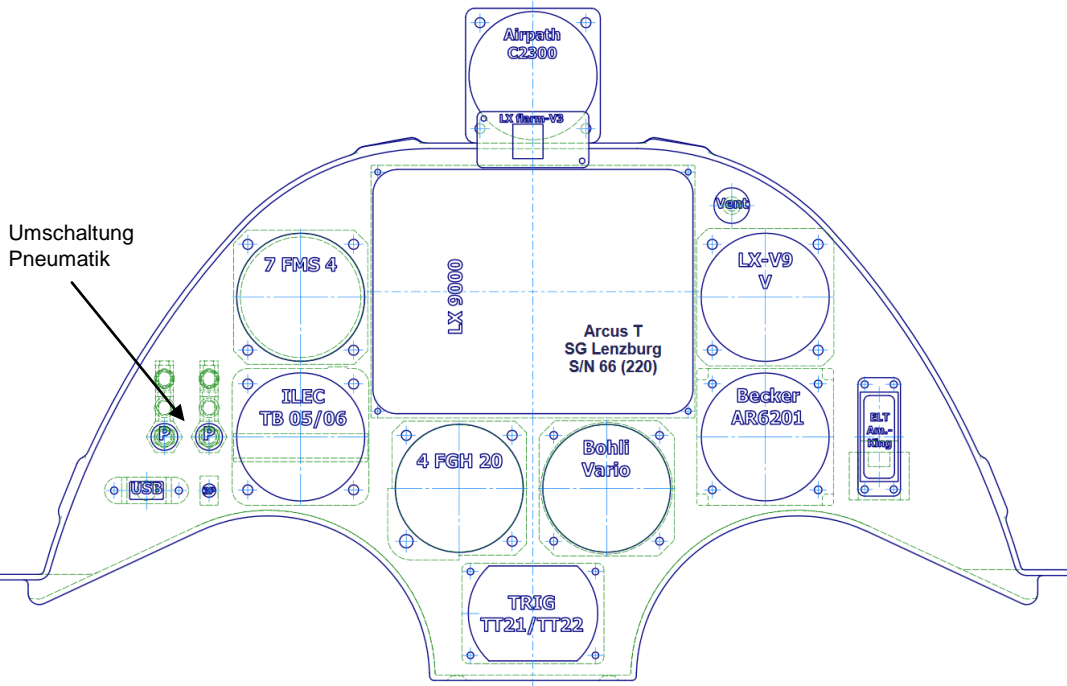
9. / 14. Juni 2016

Einführung Arcus

Instrumente



Segelfluggruppe
Lenzburg



Batteriewahl



2 2

Sicherungen

Hauptschalter



2 2

Priorität (vorne)



Priorität (hinten)

2 2 2 2

Sicherungen

9. / 14. Juni 2016

Einführung Arcus

Instrumente



Auf die eingebauten Instrumente wird nicht näher eingegangen. Es handelt sich um handelsübliche Geräte, welche in der einen oder anderen Form auch in den restliche Flotte verbaut sind.

Einzig der Transponder ist für uns etwas neues. Allerdings müssten Piloten mit einem Radiotelefonie-Ausweis damit klar kommen. Piloten ohne dürfen den Transponder nicht benutzen.

Bei genügend Interesse können wir den Transponder und die dahinter verborgene Technologie an einem separaten Anlass behandeln.

Wer hat Interesse?

9. / 14. Juni 2016

Einführung Arcus

Unterschiede zum Duo



Der Arcus ist im wesentlichen ein Duo mit Wölbklappen. Gegenüber unseren Duo 2L ist der Rumpf verlängert und der Platz im Cockpit entsprechend grosszügiger. Abgesehen von den Wölbklappen und dem Turbo sind folgende Dinge zu beachten:

- Höheres maximales Abfluggewicht (800 statt 700 kg)
- Bessere Bremsenklappen
- Gefedertes Fahrwerk
- Hydraulische Radbremsbetätigung (nur) am Knüppel
- Fahrwerk von beiden Sitzen bedienbar

9. / 14. Juni 2016

Einführung Arcus

Andere wichtig Punkte



- Fahrtmesser zeigt falsch, wenn Gesamtdruck im Modus Motorflug ist und geschoben wird oder im Sackflug.
- Die Haube hat zwei ziemlich schwache Sollbruchstellen. Den Arcus nur bewegen, wenn die Haube geschlossen ist!
- Wird das Flugzeug aufgegeben und mit dem Fallschirm abgesprungen, muss unter allen Umständen zuerst das Triebwerk abgeschaltet werden!
- Der Arcus ist zugelassen für verschieden Kunstflugfiguren.

**Aber: Mit dem SGL Arcus ist
Kunstflug nicht erlaubt!**

9. / 14. Juni 2016

Einführung Arcus

Feuer an Bord



Der Arcus ist ein Motorflugzeug. Benzin, Öl & Hitze sind eine gefährliche Kombination. Sollte an Bord ein Feuer ausbrechen, muss wie folgt verfahren werden:

- **Benzinhahn** **ZU** **1. Nahrungsquelle des Feuers**
- Hauptschalter AUS Kurzschlüsse verhindern
- Zündung AUS Eigentlich unnötig (Hauptschalter)
- Triebwerk ausgefahren lassen 1. Wärmequelle kühlen
- Es muss umgehend gelandet werden

Das Flugzeug wird im Bereich des Feuer stark geschwächt; je länger das Feuer dauert, desto grösser wird der Schaden.

Keine Manöver fliegen, welche den Rumpf beanspruchen.

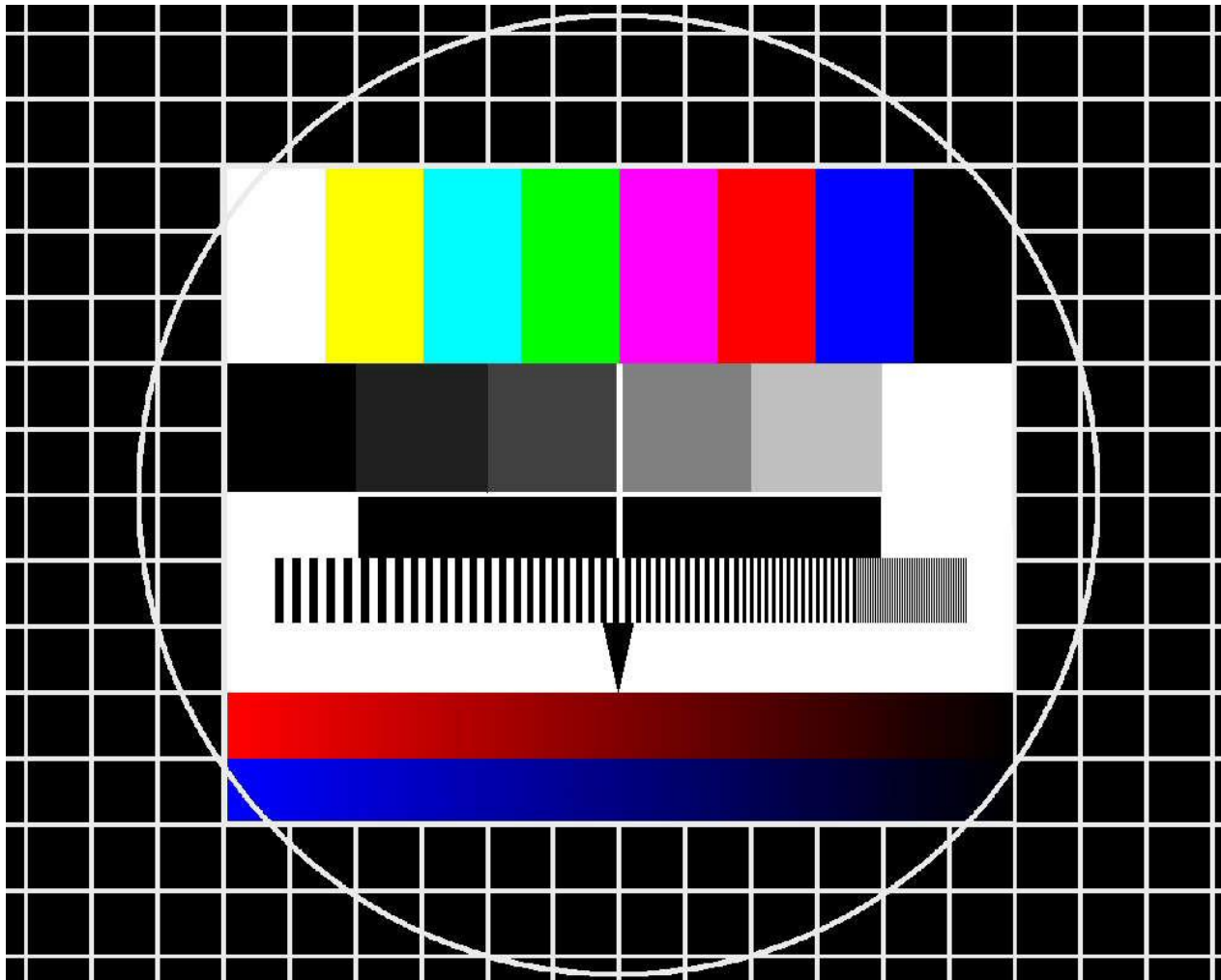
Zur Prävention darauf achten, dass der Motorraum immer sauber ist!

Nebst Öl sind lecke Benzinleitungen das grösste Risiko! Auch darauf achten.

9. / 14. Juni 2016

Einführung Arcus

Die Heimkehrhilfe



9. / 14. Juni 2016

Einführung Arcus

Grundsätzliche Überlegungen



Der Arcus hat mit ausgefahrenem und stillstehendem Motor wesentlich schlechtere Flugleistungen.

- statt einem Gleitwinkel von 1:48, noch einer von 1:19 (Röhnlerche)!
- statt einem Eigensinken von 0.6 m/s, ein solches von 1.5 m/s.

Diesem Umstand muss jederzeit Rechnung getragen werden. Nicht nur:

- bei Ausfahren der Motors
- auch wenn der Motor läuft
- bzw. wenn man ihn abstellt und einfahren will

Es muss immer damit gerechnet werden, dass der Motor nicht startet, ausfällt und/oder nicht einfährt.

Aus dem Arcus ist dann eine Röhnlerche geworden.

9. / 14. Juni 2016

Einführung Arcus

Erreichbare Höhen



Die Kapazität des Tanks reicht für etwa eine Stunde Laufzeit. Die erreichbare Höhe hängt vom aktuellen Gewicht und der Dichtehöhe ab. Z.B.:

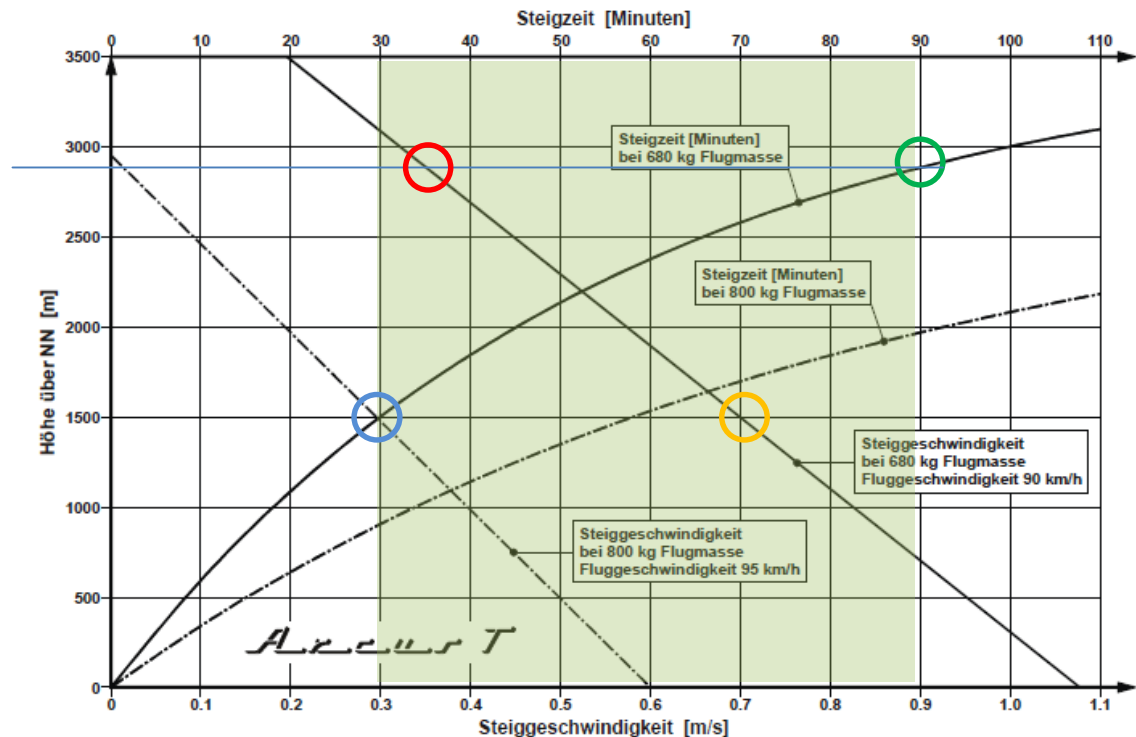
Gewicht: 680 kg

Start: 1'500 MMSL

Ergibt

**Gemäss AFM 5.2.2
2800 MMSL**

Dabei reduziert sich das anfängliche Steigen von **0.7** auf **0.35** m/s.



9. / 14. Juni 2016

Einführung Arcus

Andere wichtige Punkte



Die Grafik bei Gelegenheit gezielt verifizieren. Betreiber von Arcusen erzählen von anderen Werten.

Die grösste Reichweite wird mit der Sägezahnmethode erreicht.
Siehe AFM Seite 5.3.2.3.

In jedem Falle soll vorher der Wasserballast abgelassen werden.

Und! **Bei Laufenden Motor gelten die Vortrittsregel für Motorflug!**

9. / 14. Juni 2016

Einführung Arcus

Andere wichtige Punkte



Flughöhe und Höhe der Landschaft schrittweise erhöhen. Erste Erfahrungen im Flachen.

9. / 14. Juni 2016

Einführung Arcus

Aufbau und Funktionsweise des Motors



- 430 ccm Zweizylinder Zweitakter mit 22/29 [KW/PS] Leistung
- Magnetzündung
- Vergaser ohne Drossel. Nur Vollgas oder nichts!
- Deko-Ventile zum Starten
- Motorseitige, pneumatische Benzinpumpe
- Zellenseitige, elektrisch Benzinpumpe (nur zum Starten)
- Benzinhahn mit Überprüfung der Stellung
- Fünfblatt Faltpropeller
- Schwenkmotor/Gewindestange mit Überprüfung der Endstellungen
- Bedienteile vorne und hinten
- Prioritätsschalter vorne zur Auswahl des Bedienteils
- **Nur ein Bedienteile hat die Kontrolle über den Motor.**
- **Beide zeigen jedoch immer alles an**

9. / 14. Juni 2016

Einführung Arcus

Motorenbedienteil



Die Bedienteile werden über den Hauptschalter unter dem vorderen Instrumentenbrett eingeschaltet.

Mit dem Zündschalter wird der Motor automatisch aus- und eingefahren.

Der zweite Schalter dient dem manuellen Verfahren des Motors.

Die Bedienteile zeigen jeweils eine Informationen wie Drehzahl, Tankanzeige, Spannung, und Betriebszeiten anzeigen. Mit der Menutaste kann zur nächste Information gewechselt.

Mittels diversen LED (dunkel, blinkend und leuchtend), der 4-Stellig Anzeige und dem akustischen Warnton werden weitere Zustände und/oder Warnungen ausgeben.

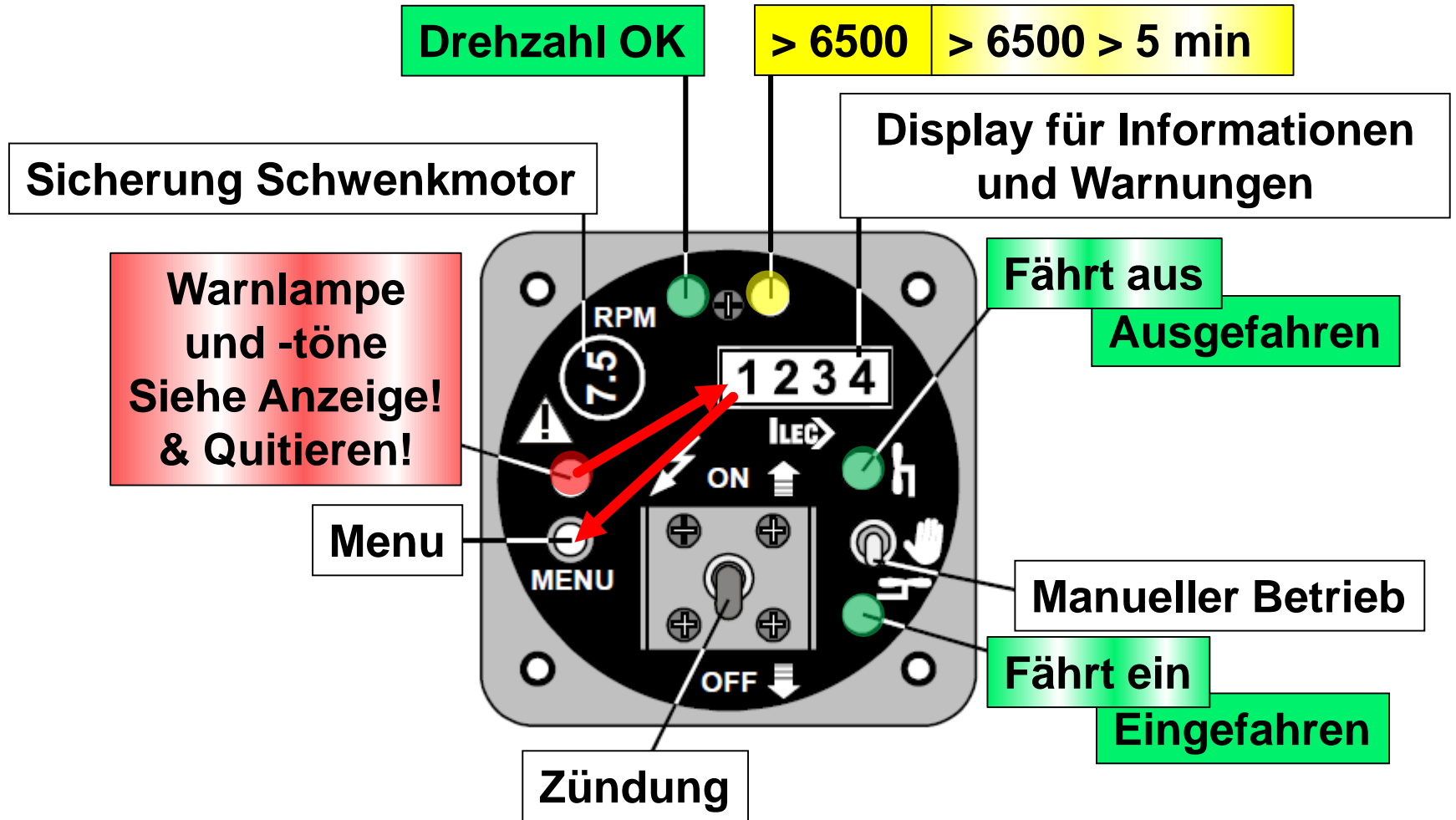
Werden Warnungen angezeigt, blinkt die Warn-LED.

Warnungen müssen mit der Menutaste quittiert werden.

9. / 14. Juni 2016

Einführung Arcus

Motorbedienteil



9. / 14. Juni 2016

Einführung Arcus

Segelflug → Motorflug



Motor starten

- a) Prioritätsschalter _____ vorne oder hinten
- b) Landefeld und Landerichtung ___ definieren
- c) Höhe über Grund _____ \geq 500 Meter
- d) Verkehr _____ beachten
- e) Kraftstoffhahn _____ auf
- f) Pneumatik _____ Motorflug
- g) Spiegel _____ ausrichten
- h) Klappen _____ 2
- i) Geschwindigkeit _____ 90-110 km/h
- j) Zündung _____ ein
- k) Motor ausgefahren _____ grünes LED
- l) Deko-Griff ziehen _____ Motor dreht gleichmässig
- m) Deko-Griff loslassen _____ Motor läuft

9. / 14. Juni 2016

Einführung Arcus

Motorflug → Segelflug



Motor abschalten

- a) Landefeld und Landerichtung___definieren
- b) Höhe über Grund_____>500 Meter
- c) Verkehr_____beachten
- d) Spiegel_____ausrichten
- e) Klappen_____2
- f) Geschwindigkeit_____90-110 km/h
- g) Zündung_____aus
- h) Motor eingefahren_____grünes LED
- i) Pneumatik_____Segelflug
- j) Kraftstoffhahn_____zu

9. / 14. Juni 2016

Einführung Arcus

Motorenbedienteil, Hinweise



dECO
/
4.500

Bereit zum Motorstart → Deko-Griff ziehen (und loslassen)

FUEL

Benzinhahn geschlossen → öffnen

HAnd

Das Triebwerk ist in keiner Endstellung und muss manuell verfahren werden. Z.B. wenn beim automatischen Verfahren des Triebwerks ein Fehler auftritt oder der manuelle Schalter bedient wurde.

→ Anzeige! Quittieren!

→ Zündung AUS ⇔ EIN

PAUS

Automatischer Betrieb unterbrochen. Schutz vor unbeabsichtigtem Verfahren Triebwerks. Z.B wenn beim Einschalten des Hauptschalters Zündung EIN und Motor eingefahren.

→ Zündung AUS ⇔ EIN

9. / 14. Juni 2016

Einführung Arcus

Motorenbedienteil, Töne



Dauerton:	Zu hohe Drehzahl
	Tank leer
	Batterie leer
	Endschalterfehler
Pulsierend:	Benzinhahn zu/nicht ganz auf
Doppelton:	manueller Betrieb

9. / 14. Juni 2016

Einführung Arcus

Motorenbedienteil, Störungen



E_dS Drehzahlsensor defekt

Das System kann die Drehzahl nicht erfassen. Keine Anzeige, keine Überwachung, keine Unterbrechung der Zündung bei Überdrehzahl, kein automatischen einfahren.

E_FU Sicherung Schwenkmotor

Sicherung wieder Eindrücken

E_FP Elektrische Benzinpumpe defekt

Motor springt allenfalls schlechter an.

E_SO Endschalter AUS

E_S1 Endschalter EIN

E_S2 Endschalter AUS & EIN

Den Schwenkmotor manuell fahren bis Sicherung anspricht. Dann darf damit gerechnet werden, dass die Endposition erreicht ist. Siehe auf AFM 7.3.13!

Im Zweifelsfalle nicht anwenden.

E_PG Programfehler

Speisung der Bedieneinheit unterbrechen. Hauptschalter oder Sicherung, je nachdem, ob es eine Rolle spielt, wenn alle anderen Geräte stromlos werden.

9. / 14. Juni 2016

Einführung Arcus

Übung macht den Meister



Es ist von zentraler Bedeutung, dass wir uns genügend Zeit nehmen für den Triebwerksstart, denn unter Zeitdruck macht man Fehler.

Am Anfang benötigt man etwas mehr Zeit. Die Routine kommt mit der Übung.

Systemfehler sind selten und können nicht alle simuliert und geübt werden. Im Falle eines Falles Ruhe bewahren. Ist man unsicher, wie vorzugehen ist, Konzentration auf das sichere Steuern der Flugzeuges.

Während der Bedienung des Motors ist man während längerer Zeit abgelenkt. Diesem Umstand entsprechend Rechnung tragen.

9. / 14. Juni 2016

Einführung Arcus

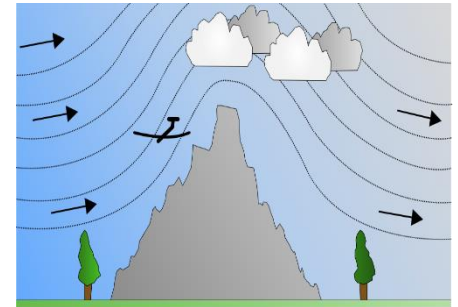
Motor nicht benutzen!



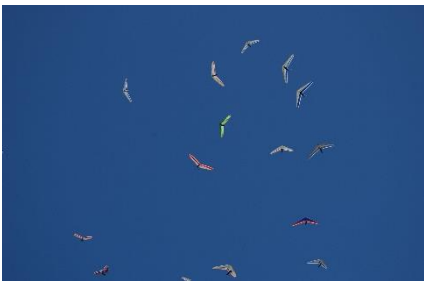
Bei Regen



In Hangnähe



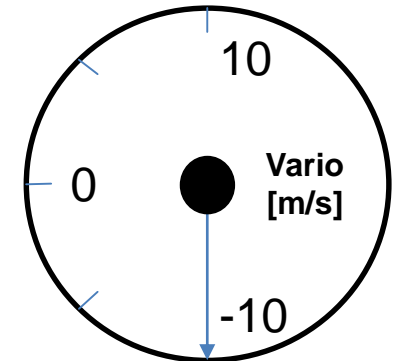
Bei viel Verkehr



Bei starken Winden
und Turbulenzen



Bei starkem Sinken



9. / 14. Juni 2016

Einführung Arcus

Regeln zur Motorbenutzung



- Nur in unmittelbarer Nähe eines Landefeldes oder Flugplatz
- Die Prozedur muss auf 500 Meter Grund begonnen werden
- Startversuche in 400 Meter Grund abbrechen und Motor wieder einfahren.
- **Kann der Motor nicht mehr eingefahren werden, muss in 300 Meter Grund mit dem Gegenanflug begonnen werden. Erste und einzige Priorität gilt der Steuerung des Flugzeuges! Die Bedienung des Motors durch den fliegenden Piloten ist zu unterlassen. Das ist ein Notfall!!**

9. / 14. Juni 2016

Einführung Arcus



Regeln zur Motorbenutzung

Höhe
über
Grund
[m]

Briefing Motorflug

- Landefeld, Anflugrichtung, Volte
- Aussenlande- oder Flugplatz-Frequenz
- Alternativen besprechen
- Checkliste Motorflug bereit halten

500

Motor ausfahren und starten!

400

Motor nur noch einfahren!

300

Keine Motorbedienung mehr durch den fliegenden Piloten!

9. / 14. Juni 2016

Einführung Arcus

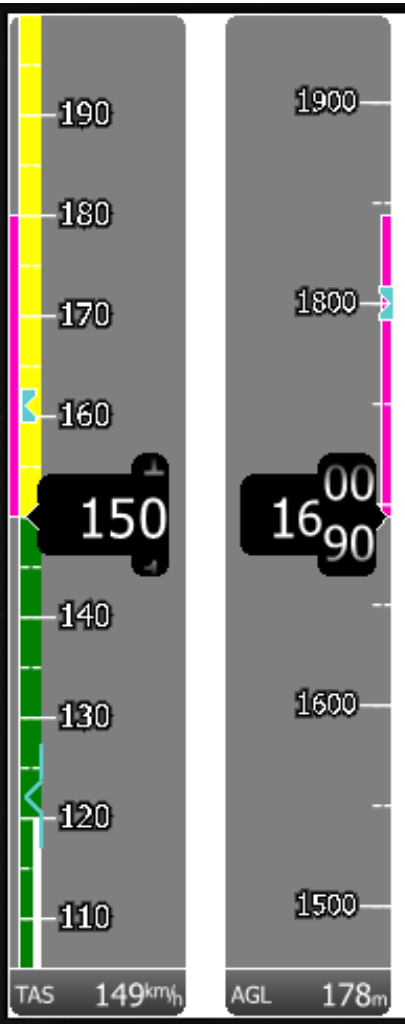
Checkliste Motorstart im LX9000



Checkliste Motorflug

Landeplatz	Ausgewählt
Höhe über Grund	> 500 Meter
Luftraum	Frei
Kraftstoffhahn	AUF
Staudruck	Motorflug
Motorbedienung	Vorne / Hinten
Spiegel	Ausrichten
Speed / Klappen	90-110 kmh / +2
Zündung	EIN
Motor ausgefahren	grünes Licht
Dekogriff	ziehen / loslassen

Nur von vorne
bedienbar



9. / 14. Juni 2016

Einführung Arcus

Vor dem Flug



Die den Motor betreffenden Teile der Vorflugkontrolle sind im Handbuch detailliert beschreiben. Zudem gibt es eine Kurzanleitung.

René Dubs wird uns das am Flugzeug instruieren und jeder muss anlässlich der Umschulung demonstrieren, dass er das beherrscht.

Bitte das AFM auch zu diesem Punkt vor der Umschulung gut studieren.

Bitte zur Brandverhütung der Motorraum immer von Ölrückständen befreien und auf lecke Benzinleitungen achten.

9. / 14. Juni 2016

Einführung Arcus

Prioritätsschalter Motorbedienung



Es muss immer klar geregelt sein, wer den Motor im Falle eines Falles bedient. Den Prioritätsschalter entsprechend stellen. Am besten ist es, wenn das vor dem Flug geklärt wird und Umschaltung im Flug nicht notwendig wird.

Ausnahmen bestätigen die Regel. Z.B. wenn der Fluglehrer eingreifen möchte oder sich eine zweiköpfige Besatzung in den Aufgaben abwechselt.

9. / 14. Juni 2016

Einführung Arcus

Prioritätsschalter Motorbedienung



Bei einem Wechsel der Stellung des Prioritätsschalter muss auf folgendes geachtet werden:

- Beide Zündschalter müssen sich in derselben Position befinden
- Triebwerk vollständig ausgefahren oder eingefahren
- Beide manuellen Bedienschalter befinden sich in der Mittelstellung
- Bei laufendem Triebwerk darf nur dann umgeschaltet werden, wenn an beiden Bedieneinheiten die Zündung EIN ist. Sonst stoppt der Motor und fährt ein.
- Bei stehendem Triebwerk darf die Umschaltung der Priorität nur bei Zündung AUS erfolgen.

9. / 14. Juni 2016

Einführung Arcus

Manueller Betrieb



In der Regel muss man im Flug nicht auf den manuellen Betrieb zurückgreifen. Aber es kann vorkommen. Z.B. wenn man aus versehen den Schalter betätigt.

Der Wechsel in den manuellen Betrieb wird mit einem Doppelwarnton und im Display mit «**HAnd**» angezeigt. In diesem Modus fährt das Triebwerk nicht mehr automatisch ein oder aus, sondern muss manuell bewegt werden.

Nach dem manuellen Ausfahren nicht vergessen die Zündung einzuschalten, bevor man das Triebwerk zu starten versucht.

Vor dem manuellen Einfahren überprüfen, ob das Triebwerk nicht mehr dreht.

Der manuelle Betriebsmodus kann verlassen werden, indem man kurz die Zündung aus und wieder einschaltet (bzw. umgekehrt) oder den Motor manuell zur Endstellung fahren.

9. / 14. Juni 2016

Einführung Arcus

Notverfahren



Im Handbuch werden diverse Verfahren beschrieben, wie auf Ausnahmezustände reagiert werden soll. Z.B. bei Ausfall der Endschalte.

Natürlich darf man diese Probleme im Flug gemäss Handbuch lösen, wenn man sich noch an die Verfahren erinnern kann. Allenfalls kann sich eine zweite Fachkundige Person an Bord um die Behebung des Problems kümmern. Im Zweifelsfalle soll der Motor nicht benutzt bzw. wieder eingefahren werden.

Wir empfehlen diese Seiten genau zu studieren und dann individuell zu entscheiden, welche Operationen man sich unter entsprechendem Zeitdruck gewachsen fühlt.

9. / 14. Juni 2016

Einführung Arcus

Notverfahren



Das fliegende Besatzungsmitglied muss die Aufmerksamkeit in jedem Fall in erster Linie der Steuerung des Flugzeuges zu widmen.

9. / 14. Juni 2016

Einführung Arcus

Administration



Jeder Pilot vermerkt nach dem Flug nebst den üblichen Einträgen den Stand des Motorenbetriebs-Stundenzähler im Flugreisebuch.

Das ist einerseits von Amtes wegen vorgeschrieben und dient andererseits dazu, allfällig von der GV zu beschliessende Verrechnungen zu ermöglichen.

Ob die Motorlaufzeiten durch den Kassier aufwändig erfasst, ausgewertet und der Mitgliedern verrechnet werden wird, muss der Vorstand noch diskutieren und wird der GV 2017 einen Vorschlag zur Genehmigung unterbreiten.

9. / 14. Juni 2016

Einführung Arcus

Tanken



Vor dem Tanken muss die Entwässerung bedient werden.

Um das Flugzeug zu tanken, muss man das eine Ende des Schlauches in den Kanister einführen, das andere Ende mit dem Schnellverschluss verbinden.

Dann kann man mit dem Schalter im Gepäckraum die Tankpumpe einschalten.

Während die Pumpe läuft, immer in der Nähe bleiben und keine anderen Tätigkeiten ausführen.

Die Pumpe ausschalten, wenn das Benzin im Ausgleichsgefäß sichtbar wird. Das Ausgleichsgefäß darf nicht gefüllt werden.

Der Tankvorgang wird nicht automatisch unterbrochen, wenn Tank und Ausgleichsgefäß voll sind, sondern das Benzin tritt ab diesem Zeitpunkt über die Belüftung/Überlauf wieder aus.

9. / 14. Juni 2016

Einführung Arcus

Tanken



Benzingemisch steht im Hangar in einem verschliessbaren Stahlschrank zur Verfügung.

Benzingemisch wird nur durch bestimmte Mitglieder hergestellt.

In der Regel soll nach dem Flug nicht getankt werden.

9. / 14. Juni 2016

Einführung Arcus

Wie geht es weiter? Wann kommt das Flugzeug



Einführung in die Hangarierung, Montage und Demontage und Betankung durch Flugzeug- und Materialwart, sobald das Flugzeug da ist.

Je nach Bedarf an einem Abend oder Samstag Morgen.

Bitte bereit halten, denn Schempp-Hirth ist zurückhaltend bez. des zeitlichen Vorlaufs einer festen Zusage des Liefertermins (etwa eine Woche vorher!). Möglicherweise doch erst im Juli!

9. / 14. Juni 2016

Einführung Arcus

Fragen



??

Vielen Dank

und auf Wiedersehen!

