

LSV Monatsversammlung Motorflug August 2012^(V.1.1)

Datum : 07.08.2012
Vorstand : Thomas Nonn (TN);Ortwin Lang (OL); Wolfgang Dolderer (WD)
Nicht anwesend: Wolfgang König(WK)
Teilnehmer : Anwesende lt. Liste
Beginn : 20:30 Uhr
Ende: 21:30 Uhr

Zu Beginn der Mitgliederversammlung begrüßte TN die in der Ferienzeit anwesenden Mitglieder. Er wies darauf hin, dass Tätigkeiten im Verein von Mitgliedern gestaltet und durchgeführt werden und bedankte sich für die erbrachten Leistungen bei

Manfred Spähn für Aufräumarbeiten mit Ortwin Lang in den Hallen

Ernst Röther für die kurzfristige Elektroreparatur an der Tankstelle sowie

Micheal Braun und Dietmar Fritz für die Begleitung der Tankstellenabnahmen TÜV und ATEX.

Mit einer **Sachspende** von Praxis Nonn/Freund haben nun die Flugleiter wieder einen ordentlichen Drehstuhl erhalten. Des Weiteren ist für den Flugvorbereitungsraum ein „neuer“ Rechner notwendig. Die Mitglieder wurden darauf aufmerksam gemacht, dass Gebrauchsachspenden für den Verein sinnvoll sind.

Das **Flugplatzfest** der Segelflieger findet am 09.09.2012 statt. Die Abteilung Motorflug wird mit einem Infostand zusammen mit den Segelfliegern präsent sein und Rundflüge mit den Vereinsmaschinen anbieten.

Schäden an Flugzeugen haben zugenommen. An der QB war die ELT Antenne abgebrochen (!) (118 €) Ein Mitglied musste eine Sicherheitslandung aufgrund Öltemperatur/Öldruck in Saulgau durchgeführt, dabei gab es einen platten Reifen. Die Werft konnte keine Fehler feststellen, die Kosten betragen 500 €. Von H. Wasner wurde angemerkt, dass die Radverkleidung ebenfalls defekt war sodass diese entfernt werden musste.

Die Mitglieder wurden von TN gebeten die Vorflugkontrolle durchzuführen (s. Randbogenschaden) und sich mit den Triebwerksinstrumenten, deren Normalstellung und den mögl. Abweichungen wieder vertraut zu machen.

Randbogenschaden an der E-DEPC. Beim Ein/Ausräumen der PC ist der Randbogen beschädigt worden, dies wurde von einem Mitglied bei der Vorflugkontrolle festgestellt und gemeldet sowie daraufhin die Vorgänger – und Vorvorgängerpiloten hiermit konfrontiert. Keiner hat den Schaden verursacht. TN stellte die Frage wie die Schadenskosten zukünftig geregelt werden sollen an die Mitglieder. (Verein oder Vorgängerpilot). Einig war man sich, dass lt. Betriebsordnung normal der Vorgängerpilot für Schäden aufzukommen hat, jedoch sind Schäden die durch Rangieren bzw. Ein-/Ausräumen verursacht sind nicht immer durch den Vorgängerpiloten erfolgt, auch kann oft bei der Vorflugkontrolle nicht festgestellt werden welche Schäden neu oder alt sind, deshalb wurden falls

nicht feststellbar solche Schäden auch in der Vergangenheit vom Verein übernommen. Die Vorgehensweise wurde von allen Anwesenden als weiterhin gültig bestätigt.

Um zukünftig diesbezüglich besser zu werden wurden die Flugzeugpaten von TN aufgerufen, regelmäßig die Flugzeuge gezielt nach neuen Schäden zu prüfen und mit den Schadenslisten (Historie Bordbuch) abzugleichen, bzw. Maßnahmen einzuleiten.

Lackschäden an der HB sind durch ein Mitglied entstanden das bei der Betankung die Matte und Erdung nicht genutzt hat. Die Gefahr eines Funkes bzw. nicht Erden wurde nochmals erklärt (durch den fließenden Kraftstoff entsteht eine elektrostatische Aufladung) und darauf hingewiesen dass an manchen Flugzeugteilen auch bei Anbringung des Erdungskabels keine Erdung vorhanden ist.

Empfohlen wird bei allen LFZ die Erdung am Fahrwerk.

TOP-THEMA:

Startprobleme mit langem „Orgeln“ nehmen seit diesem Jahr merklich zu, was auch seitens der Werft beobachtet werden konnte. 2 Anlasser und 1 Batterie mussten in 2 Flugzeugen getauscht werden. TN erläuterte nochmals die anhand der Flugzeugtypen möglichen Anlassverfahren mit ausreichend Einspritzung/Primen (Sprit in den Kolbenraum):

Das Triebwerk springt nicht an bei zu wenig oder zu viel Kraftstoff. Wenn das Triebwerk nach wenigen Umdrehungen nicht anspringt erst nachdenken: Bei zu wenig nochmals primen, bei zu viel Throttle voll offen und Mixer arm. NICHT mit dem Throttle „pumpen“: Die Beschleunigerpumpe spritzt den Kraftstoff hinter dem Vergaser ein, es kann zu Vergaserbrand kommen.

Im Zweifelsfalle rechtzeitig Hilfe bei Werft holen!

M. Braun hielt einen Kurzvortrag über Anlasser. Wichtigste Fakten sind, dass die Temperatur des Anlassers aufgrund der hohen Ströme (400 Ampere !) um ca. 11° C / Sekunde ansteigen, das Isolationsmaterial i.d.R. aber nur ca. 180 – 200 ° C erträgt und somit eine maximale Anlasseinschaltdauer von 15 Sek wg. dem Temperaturanstieg nicht überschritten werden darf.

Empfehlung : Maximal 15 Sek. Einschaltdauer des Anlassers, danach mindestens 2 Minuten warten zur Abkühlung bevor wieder ein 2. Startvorgang durchgeführt wird.

Nach 2 Startvorgängen mind. 20 Minuten Abkühlung v.a. bei hohen Aussentemperaturen.

TN wies auf den Wunsch der Flugleiter hin, dass bei Vereinsausflügen zukünftig bereits bei Bordbuchabholung die Informationen bzgl. Luftaufsicht (Maschine, Pilotenname, Ziel, Anzahl Besatzung) genannt werden sollen.

Die Mitgliederversammlung wurde um 21:30 beendet.

Wolfgang Dolderer

(Schriftführer)