



Segelfluggruppe beider Basel SGB

Checkliste Windenfahren

Bevor man an Startplatz fährt:

- Benzin-, Wasser- und Ölkontrolle, Windenbuch betr. Einträgen anschauen, den Windenmotor starten, damit man einen allfälligen Defekt nicht erst am Startplatz bemerkt.

Am Start:

1. Winde ausrichten, im Fahrerhaus 1. Gang rein, Handbremse anziehen
2. Radschuhe am hinteren Innenrad unterlegen, Blitzschutz-Nagel in Boden stecken
3. Funkantenne montieren, Radiocheck
4. Fallschirme anhängen, alles kontrollieren
5. Windenmotor warmlaufen lassen (auskuppeln), bis Choke "rausfällt", also ab und zu etwas Gas geben (Touren auf ca. 1500 Umdrehungen) bis der Motor ins "blubbern" fällt.

Seile ausziehen:

1. Am Auszugsfahrzeug schauen, dass das Joch ganz ausgefahren ist und der Fahrer wirklich geradeaus fährt. Im Zweifelsfalle (Seile überkreuzt) abbrechen bzw. kontrollieren!
2. Trommeln auskuppeln, Handbremsen auf Stifte stellen, Durchhang während dem Ausziehen justieren, die Trommelbremsen sind während dem Ausziehen leicht angezogen
3. An Start melden welches Seil zuerst gezogen wird (Leeseil)

Flugzeug ziehen:

1. Handbremse lösen, Trommel des ersten Seils einkuppeln, das Seil muss man vorne sehen können (Durchhang). Die andere Trommel auskuppeln und Bremse anziehen. Motor AUSKUPPELN! Rechter Fuss so stellen, dass man mit der Ferse die Kupplung blockiert.
2. Wenn das Start meldet "Flugi sowieso bereit etc." Luftraum- und Pistenkontrolle, Zündungsschlüssel drehen, wenn Motor genug heiss ist (blubbern, also nicht auf 1500 Touren) melden: "Achtung, ich ziehe Flugzeug x an Seil y"
3. Motor einkuppeln, Fuss auf Gaspedal bereit, Kontrollampenkontrolle, Meldung kommt: "Seil straff". Langsam aber stetig "einunzwanzig zweiundzwanzig" Gas geben, bei Doppelsitzern müssen die Fussspitzen das Bodenblech spüren...



Segelfluggruppe beider Basel SGB

Bei Einsitzern und insbesondere der Röhnlerche ist die Geschwindigkeit entsprechend reduziert.

4. Oben langsam vom Gas (entspr. Unterdrucktabelle). Klinken = kurz vom Gas, dann mit etwas Gas Seil einziehen, wenn der Fallschirm unten ist langsam auskuppeln, die letzten Meter mit der Trommelbremse stoppen. Die Öse darf auf keinen Fall zwischen die Rollen kommen!
5. Beide Trommelbremsen sind gezogen, der Motor ausgekuppelt. Nun wird die 2. Trommel eingekuppelt (akustisches Warnsignal ertönt) und die 1. Trommel ausgekuppelt. Bei Doppelstarts erfolgt jetzt der 2. Start.

Koordination mit Motorflugzeugen

Meldet ein Motorflugzeug "Final", darf nur zu Beginn des Final gezogen werden, danach muss man die Landung abwarten.

Meldet ein Motorflugzeug "ready to departure" lässt man ihm den Vortritt

Seilriss Fluglehrer

Fallschirm geht auf, je nach Höhe sofort vom Gas damit er runter fällt, sonst könnte er dem Flugzeug im Weg sein.

Seilriss echt

schauen was passiert, vorerst auf dem Gas bleiben, dann vorsichtig einziehen, auskuppeln damit sich das Seil nicht auf der Trommel verwickelt. Beobachten wo der Fallschirm niedergeht.

Wenn es nicht ausklinkt

Mehrmals Gas – kein Gas – Gas. Nur im äussersten Notfall kappen, das Flugzeug kann auch klar über der Winde sein.

Winde zurück in Hangar

- Windenbucheintrag nicht vergessen