

Nach dem Einschalten erscheint nach einigen Sekunden die **Grundeinstellung**.
Nach 30 Sekunden kommen Höhe und Variometer dazu.

Die Grundeinstellung des Instruments nicht verändern, außer wie hier beschrieben.

Linke Seite des Bildschirms: Flugüberwachungs-Instrumente

Bildmitte: Fluglage mit Horizont.

Längsneigung mit Markierungs-Linien alle 5°.

Schräglage mit Markierungs-Strichen alle 10°.

Linker Rand: Fahrt in km/h als **senkrechter Balken**,
Fahrt als Zahl digital hervorgehoben.
Die Farben des Balkens entsprechen den Fahrtmesser-
Farben weiß, grün, gelb, rot.
Links daneben als **Purpur-Band** ein Beschleunigungs-
Anzeiger - verschwindet im stationären Flug.

Oberer Rand: Flugrichtung in Grad (wie Kurskreisel),
aktueller Kurs als Zahl hervorgehoben. Weiße
Markierungen alle 5°.

Darunter als **Purpurband** der Wendezeiger, je länger er
ist nach rechts oder links, desto höher ist die Drehrate.
Das Band endet an dem Kurs, den man nach 6 sec
erreichen wird.

Reicht es bis zur weißen eckigen Klammer, fliegt das
Flugzeug eine Standard-Kurve mit 2 min für 360°.

Im Geradeausflug verschwindet das Band.

Rechter Rand: Flughöhe als **senkrechter Balken**, Höhe
als Zahl in ft digital hervorgehoben. Die kleinen Zahlen
zeigen die Höhe in 100-er Fuß Schritten

Ganz rechts: Variometer als senkrechtes dünnes
Purpurband. Die Skala ist nicht linear. Die Zahlen
zeigen jeweils 500, 1000 ft/min.

Im Horizontalflug verschwindet das Band.

Rechts unten: Höhenruder-Trimmmung:

Grüne Linie: Starteinstellung

Zwei weiße Pfeile zeigen die aktuelle Trimm-Stellung an

Unterer Rand: Libelle als dicker weißer Punkt

Rechts unten: Eingestellter Luftdruck QNH in hPa

Links unten: Uhrzeit als Lokalzeit

Einstellen des QNH:

Taste **BARO** zweimal kurz drücken.

Menüpunkte **INC** und **DEC** erscheinen.

Mit INC den QNH-Wert höher, mit DEC niedriger stellen.

Am Boden: Als Höhe erscheint die Platz-Höhe.

Taste SEITE zweimal kurz drücken führt zurück zur

Standard-Anzeige

Flugfläche einstellen über 5000 ft Flughöhe:

Zunächst **QNH aufschreiben oder merken!**

Das aktuelle QNH wird nicht gespeichert!

Dann Taste **BARO** zweimal kurz drücken.

Menüpunkt 1013 drücken. Als Höhe erscheint die
Flugfläche. Mit Transponder vergleichen.

Mit Taste SEITE zurück zur Standard-Anzeige.

Zurück zum QNH nur mit den DEC und INC Tasten nach
zweimal BARO drücken. Man muss sich das QNH also
gemerkt haben.

Blatt 4

Rechter Teil des Bildschirms:

Standard-Anzeige: Motor-Instrumente

Oben links: Drehzahl "Tach"

Mitte links: Öldruck in bar, darunter Öltemperatur in °C

Mitte rechts: Treibstoff-Vorrat. Vorsicht: Zeigt nur im
Geradeausflug akzeptabel an. Anzeige in 5 Liter-
Sprüngen, nicht kontinuierlich!

Zeigt im Steigen zu wenig, im Sinken zu viel Sprit an!

Unten am Rand: Kühlwasser-Temperatur als Band
graphisch und als Zahl CHT in °C.

Anzeige-Seite rechts: Blockzeit

Taste SEITE kurz drücken, Alternativ-Anzeige erscheint:

Links oben: Spannung im Bordnetz

Rechts oben: Blockzeiten.

Flight: Blockzeit des letzten oder laufenden Fluges

Trip: Summe der bisherigen Blockzeiten

Links unten: Anzeige der Trimmung

Zurück: Zweimal Taste SEITE drücken

Dokumentation nach dem Flug für Bordbuch:

Am GPS drücken: MENÜ, MENÜ ergibt Hauptmenü.

FLIGHT LOG wählen, ENTER drücken, Flug wählen,

ENTER: Startort, Startzeit, Landeort, Landezeit, Flugzeit
ablesen, **diese Flugzeit im Bordbuch** eintragen.

Hauptschalter aus, danach **keine Tasten** am GPS mehr
drücken, bis das GPS sich abgeschaltet hat, sonst
schaltet es sich nicht ab und die Batterie läuft leer.

Bedienung des Funkgeräts Becker AR 6201

Mit dem ON Knopf anschalten, sobald der Motor läuft und externe Empfangslautstärke wählen.

Alle Tasten normal nur kurz drücken!

Falls notwendig, Taste MDE drücken, bis zwei Frequenzen angezeigt werden: Die aktive oben groß und die Reserve-Frequenz darunter kleiner.

Frequenz wählen: Drehknopf rechts unten kurz drücken. Das MHz-Feld wird dunkel dargestellt, d.h. ist änderbar. Drehen am Drehknopf ändert die MHz. Ein weiteres Drücken: Die kHz werden dunkel gezeigt. Drehen am Knopf ändert die kHz. Ein kurzes Drücken der SCN-Taste vertauscht die aktive und die vorgewählte Frequenz (oben mit unten).

Gespeicherten Kanal wählen:

Ein Druck auf MDE zeigt die aktive Frequenz und die Bordspannung, ein weiterer Druck bringt die **Kanalanzeige**. Es gibt 99 Kanäle. Drehknopf drücken, Kanalfeld wird dunkel; jetzt gewünschten Kanal wählen.

Frequenz speichern:

Nur die gerade aktive Frequenz kann in einem Kanal gespeichert werden. STO drücken. Der nächste freie Kanal wird angezeigt. Das Kanal-Feld ist dunkel. Gewünschten Kanal wählen. STO drücken. Die **aktive** Frequenz wird dort gespeichert. Nur die Kanäle ab 11 zum Speichern benutzen. In den Kanälen 1 bis 10 speichert das Gerät automatisch die zuletzt benutzten 10 Frequenzen, jeweils bei jedem Frequenzwechsel.

Bedienung des Garmin 695 GPS-Geräts

Hier wird nur die **Grundbedienung** des einfachsten Falles behandelt:

Wahl eines direkten Ziels.

GOTO Taste drücken, auch DIRECT TO Taste genannt. Mit dem Drehregler durch Drehen (nicht hineindrücken!) den Anfangsbuchstaben des gewünschten Ziels wählen. Den Drehregler nach rechts drücken, die zweite Stelle mit Drehen des Reglers einstellen.

Wieder den Drehregler nach rechts drücken, den nächsten und dann den letzten Buchstaben wählen. Taste ENT drücken.

Weiter unten im Bildschirm beginnt ein Feld ACTIVATE zu blinken.

ENT drücken.

Die Route vom aktuellen Standort zum gewählten Ziel wird in der Karte angezeigt, zugleich die Entfernung und der Kurs dahin und in den Datenfeldern weitere Daten.

Die Navigation beenden:

Taste GOTO drücken.

Das bisherige Ziel blinkt.

Den Drehregler nach unten drücken, - nicht drehen, nicht hineindrücken - bis das Feld ACTIVATE zu blinken beginnt.

Drehregler nach links drücken, das Feld STOP NAVIGATION blinkt.

ENT drücken.

Damit ist die Zielführung beendet, die Karte erscheint wieder ohne Führungslinie.

Blatt 5

Rausch-Sperre (Squelch) einstellen:

Taste IC/SQL kurz drücken. Die Rausch-Sperre wird ein- oder ausgeschaltet, links im Bildschirm zeigt sich ein kleines SQL wenn sie eingeschaltet ist.

Intercom-Lautstärke einstellen:

IC/SQL Knopf lang drücken, bis eine Anzeige erscheint. Der Drehknopf stellt die Lautstärke ein.

Vox einstellen (Ansprech-Schwelle des Mikrofons):

IC/SQL Knopf lang drücken, bis eine Anzeige erscheint. Dann IC/SQL noch einmal kurz drücken, am Drehknopf VOX (die Ansprech-Schwelle des Mikrofons) einstellen.

Zweite Frequenz verfolgen:

Taste SCN lang drücken. Die aktive Frequenz hat Vorrang, Senden geht nur auf dieser Frequenz. Parallel kann die Reserve-Frequenz mit abgehört werden. SCN Taste kurz drücken vertauscht aktive und Reserve-Frequenz. Kurz MDE drücken beendet das Mithören der zweiten Frequenz.

Das Gerät kann auch auf den künftigen 8,33 kHz Kanal-Abstand eingestellt werden. Wir bitten, die jetzige 25 kHz Einstellung nicht zu ändern.

Kollisionswarnung

In der D-MLSH ist das Kollisions-Warngerät TRX 1500 von Garrecht eingebaut. Es findet seine Position über eine eigene GPS-Antenne auf dem Instrumenten-Panel.

Es sendet seine Position aus über ADS-B, sobald der Transponder eingeschaltet ist, und über FLARM. Damit können alle anderen Luftfahrzeuge in der Umgebung, auch die Segelflugzeuge, die Position der MLSH feststellen und ihren jeweiligen Piloten informieren. Natürlich nur, wenn diese Luftfahrzeuge entsprechendes Gerät an Bord und in Betrieb haben.

Das TRX in der D-MLSH kann feststellen, welche LFZ sich im Umkreis befinden, falls diese ein Signal aussenden, entweder ein Transponder-Signal oder (die Segelflugzeuge) ein FLARM-Signal. Das TRX schätzt aus der Signalstärke, in welcher Entfernung sich der andere befindet.

Berechnet das TRX eine Kollisionsgefahr in 25 sec, dann erzeugt es ein Piepsen im Kopfhörer, das umso schneller wird, je näher der "Gegner" ist.

Wenn im GPS 695 das **Feld TRAFFIC aktiv** ist, erscheint auf dem GPS-Bildschirm ein grauer, gelber oder gar roter Punkt, der um die eigene Position herumläuft. Die Richtung der Gefahr ist ja nicht bekannt.

Enthalten die empfangenen Signale eine Positions-Information, dann gibt das TRX zusätzlich eine Richtungs-Meldung an das GPS 695. Dieses zeigt in der linken unteren Ecke an, wo sich das andere LFZ befindet. Der Pilot kann reagieren.

Hinausschauen, sehen und gesehen werden ist trotzdem unabdingbar!!!

Blatt 6