

8.3 Receiving Aircraft

Den Außencheck hätten wir also gemacht...*hüsti*. Also nichts wie zurück ins warme Cockpit. Es wartet der RECEIVING AIRCRAFT FLOW auf uns. Dazu eine kurze Erläuterung. Die nächsten Kapitel sind alle nach dem zugehörigen Cockpit-FLOW benannt. Ein Flow sind spezielle Aufgaben und Positionen, die zu einer bestimmten Flugphase gehören und in einer bestimmten Reihenfolge abgearbeitet werden müssen. Ein Flow fängt immer an, wenn der Kapitän nach der zugehörigen CHECKLISTE fragt. Hä? Okay, machen wir ein Beispiel für dieses Kapitel. Wir haben den Außencheck fertig, kommen ins Cockpit zurück und der Captain sagt: „RECEIVING AIRCRAFT CHECKS, bitte!“. Dies ist für uns das Zeichen, den RECEIVING AIRCRAFT FLOW abzuarbeiten. Anschließend wird dann die gewünschte RECEIVING AIRCRAFT CHECKLIST gelesen (die Checklisten findest Du auch im Tutorialverzeichnis). Dieses Verfahren gilt für jede der folgenden Flugphasen. Beginnen wir also mit unserem ersten FLOW.

Cockpit Inspection, Gear Pins.....COMPLETE, ON BOARD

Diese Position prüft, ob man alle Punkte der COCKPIT INSPECTION (bei jedem ersten Flug einer neuen Crew) abgearbeitet hat und alle drei GEAR PINS an Bord sind. Letztere sind für uns im Simulator nicht wichtig.

Oxygen Mask, Regulator.....CHECKED, SET 100%

Ist für uns auch nicht von Relevanz, da wir schlecht das Mikrophon der Sauerstoffmasken testen können ;-)

CADC, Flight Director Selectors.....NORMAL



Überprüfe, ob am hinteren OVERHEAD PANEL die CADC- und FLIGHT DIRECTOR-Drehschalter auf NORM stehen und die zugehörigen CADC- und FD-Anzeigen am zentralen Instrumentenbrett nicht leuchten.

Voice Recorder.....CHECKED

Der COCKPIT VOICE RECORDER ist bei uns eine Attrappe. Den Check können wir uns also sparen.

Electrical Panel, Emergency Power.....CHECKED, ON

Wenden wir uns als erstes dem ELECTRICAL PANEL zu. Es sitzt oben links am vorderen OVERHEAD PANEL. Stelle zunächst fest, ob die beiden roten CSD-Schalter mit der roten Schutzkappe bedeckt sind. Das sollte der Fall sein.



Stelle dann die beiden L GEN- und R GEN-Schalter kurz auf RESET und dann wieder auf ON (sie flippen selbst immer nur auf OFF zurück).



Checke, ob die APU L BUS- und APU R BUS-Schalter (bzw. bei Verwendung von externem Strom die EXT PWR L BUS- und EXT PWR R BUS-Schalter) auf ON stehen und die zugehörigen beiden blauen Lampen leuchten. Dies ist für die APU der Fall.



Überprüfe, ob der AC BUS X TIE-Schalter auf AUTO und der DC BUS X TIE-Schalter auf OPEN steht.

Stelle, falls Kaffee in der Galley gekocht werden soll (natürlich!), den Schalter GALLEY auf ON. Dies führt allerdings zu hohen AC-Ladeströmen. Wenn gleichzeitig die Klimaanlage mit beiden PACKS läuft, kann es sein, dass der AC Ladestrom für die APU zu groß wird. Dann muss entweder auf die Stromversorgung der Galley verzichtet oder ein



PACK abgeschaltet werden. Wir entscheiden uns für GALLEY POWER und stellen den Schalter auf OFF. Tschüss Kaffee...(zumindest, bis die Triebwerke laufen)!

Als letztes wird geprüft, ob der BATT-Schalter auf ON steht und verriegelt ist. Auch das ist gegeben.

Kommen wir zum EMERGENCY POWER CHECK. Dieser muss immer durchgeführt werden, wenn der BATT-Schalter auf ON steht und das rechte Wechselstrombussystem mit Energie versorgt wird. Beides ist bei uns der Fall.



Stelle den VOLTS-FREQS-Drehschalter auf BATT VOLT und drehe den großen weißen EMER PWR-Drehschalter (am vorderen OVERHEAD PANEL) auf ON. Checke, ob die weiße EMER

PWR IN USE-Anzeige daneben angeht, die beiden roten AC- und DC EMER BUS OFF-Anzeigen (am vorderen OVERHEAD PANEL ganz unten) dürfen jedoch nicht leuchten. Dies können wir bestätigen. Checke noch die folgenden Punkte:

- ▶ Die COMM 1 (PEDESTAL) und NAV 1 Geräte (GLARESHIELD) müssen mit Strom versorgt werden (das erkennt man daran, dass ihre Digitalanzeigen leuchten).
- ▶ Die Batteriespannung muss größer als 25 V sein.

Drehe dann den VOLTS-FREQS-Drehschalter auf BATT AMP und checke, ob die Anzeigenadel rechts einen Wert zwischen 10 und 50 Ampere anzeigt. Drehe dann den EMER PWR-Drehschalter wieder auf OFF. Die weiße EMER PWR IN USE-Anzeige geht aus. Die AMPS-Anzeige wandert auf die 12-Uhr-Position und schlägt alle paar Sekunden mal nach links aus. Gut so. Das zeigt an, dass die Batterie geladen wird und noch genug Saft hat. Alles richtig. Lass den VOLTS/FREQS-Drehschalter den Flug über auf BATT AMP, um den Zustand der Batterie permanent im Blick zu haben.



Jetzt ist der EMERGENCY POWER TRANSFER RELAY CHECK an der Reihe. Stelle dafür zunächst den linken APR L BUS-Schalter auf OFF. Die beiden roten AC- und DC EMER BUS OFF-Anzeigen dürfen jetzt nicht leuchten. Stelle den Schalter zurück auf ON. Verfahre analog mit dem zweiten Schalter (APR R BUS) und stelle auch ihn anschließend wieder zurück auf ON. Wenn Du anstelle der APU externen Strom verwendest, musst Du diesen Test natürlich mit den beiden EXT PWR L/R BUS-Schaltern machen.

APU Panel.....CHECKED



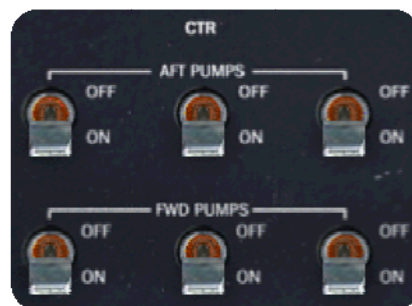
Überprüfe, ob die FIRE AGENT-Schalter auf OFF stehen. Der FIRE CONT-Schalter muss auf NORM und der DOORS-Schalter auf AUTO stehen (zugeklappt).

Engine Start Panel.....CHECKED



Überprüfe, ob links der START PUMP-Schalter auf OFF steht. Das gleiche gilt für den IGNITION-Schalter (der mit der SYS A-, OFF-, SYS B-, BOTH & OVRD-Beschriftung). Checke, ob die FUEL HEAT-Schalter auf OFF stehen. Beide ENGINE START-Schalter sollten ebenfalls auf OFF stehen und mit der Schutzkappe gesichert sein. Alle diese Schalter befinden sich am vorderen OVERHEAD PANEL.

Fuel System.....CHECKED, RESET



Wir müssen zunächst die Treibstoffpumpen der beiden Tragflächentanks testen. Momentan sind alle sechs Treibstoffpumpen eingeschaltet. Schalte zuerst die beiden mittleren AFT- und FWD PUMPS-Schalter (stehen senkrecht übereinander) auf OFF. Am EOAP tut sich noch nichts. Erst wenn man jetzt abwechseln die beiden linken und die beiden rechten Treibstoffpumpen ausschaltet, erscheint jeweils am EOAP die Meldung L/R INLET FUEL PRESS LO. Dies ist gut so. Für den Test müssen übrigens die Feuerlösch-Griffe (zentrales Instrumentenbrett) senkrecht und der Treibstoff-Crossfeed-Hebel am Pedestal auf OFF stehen. Diese beiden Einstellungen liegen jedoch standardmäßig vor.

Stelle alle sechs Treibstoffpumpen wieder auf ON.



Um das Treibstoff-Crossfeedsystem (siehe Kapitel SYSTEMS) zu testen, stelle zunächst alle Treibstoffpumpen auf OFF, dann die linken beiden auf ON. Am EOAP sollte wieder die L INLET FUEL PRESS LO-Anzeige zu sehen sein. Nun bringe am PEDESTAL den Fuel-Crossfeed-Hebel in die ON-Position (der Hebel muss zu Dir hingezogen werden). Die Anzeige verschwindet am EOAP. Test bestanden. Stelle wieder alle Treibstoffpumpen auf ON und den Crossfeed-Hebel für den Treibstoff auf OFF.