



*Arcus*

## Gemeinsame Ziele verwirklichen

Ob bei weiten Flügen zuhause oder beim Erlebnistraining in Namibia - mit dem Arcus haben Sie nicht nur unbeschreiblich viel Spaß beim Fliegen, sondern Sie fliegen zu zweit im führenden Flugzeug seiner Klasse.

Das gemeinsame Flugerlebnis im Arcus bietet doppelte Freude und vereinten Erfolg. Zu zweit lässt sich eben oft mehr erreichen als allein. Der Arcus erweitert Ihre Grenzen und definiert Ihre Maßstäbe neu, egal ob als Segelflugzeug, mit Turbo oder selbststartend.

## Realising Joint Goals

Whether clubs aim for achieving OLC top positions or private pilot teams plan record flights, competition results or interesting safari flights – the Arcus provides the ideal means to put these ideas into practice.

A joint flight experience results in twice the joy and shared success. Two pilots can often achieve more than one on their own. The Arcus will stretch your horizon and re-define your gliding experience, be it as a pure glider, with a Turbo sustainer engine system or self-launching.





### **Optimiert und verbessert.**

Das kleinere, dünnere und damit widerstandsärmere Höhenleitwerk und die zusammen mit Dr. Mark Maughmer entwickelten neuen Winglets verbessern die bereits legendären Flugeigenschaften des Arcus. Zusammen mit den Mückenputzergaragen und der optional verfügbaren schlankeren Haube konnte die Gesamtleistung des Arcus nochmals eindrucksvoll gesteigert werden.

Das serienmäßige elektrische Einziehfahrwerk mit seiner intelligenten Steuerung macht die Bedienung des Fahrwerks zum Kinderspiel. Ein unabhängiges und autonomes Notsystem mit eingebauter Backup-Batterie erlaubt auch bei Ausfall der Elektronik oder leerer Hauptbatterie ein sicheres Ausfahren des Fahrwerks.

### **Enhanced and Improved.**

The now smaller, thinner and therefore less resistant elevator and the winglets newly developed together with Dr. Mark Maughmer improve the already legendary flight characteristics of the Arcus. Together with the bug wiper garages and the optional slimmer canopy, the overall performance of the Arcus could be significantly increased.

The electric retractable undercarriage and its intelligent control now fitted as standard makes retracting the wheel quick and easy. An independent, autonomous emergency system with integrated backup battery allows the landing gear to be extended safely even if the electronics or the main battery should fail.

## **Ihre Unabhängigkeitserklärung. Mit zwei Sitzen.**

Der Arcus wurde von Anfang an für den Einsatz als eigenstartfähiger Doppelsitzer konzipiert. Auch als Selbststarter überzeugt der Arcus dabei durch leistungsstarke, sehr wendige und harmonische Segelflugeigenschaften und bestes Steigvermögen.

Motorisiert darf der Arcus jetzt sogar mit bis zu 850 kg abheben. Die zusätzlich möglichen 50 kg für noch besseren Schnellflug steckt der Arcus dabei sowohl im Selbststart als auch in der Thermik praktisch unbemerkt weg. Selbstschließende Wassertankdeckel erlauben nun, die Tragflügel immer ablegen zu können. Das komfortable selbständige Rollen zum Startpunkt ist daher auch bei gefüllten Wassertanks kein Problem mehr.

Das neue Bedienteil mit großem Farbdisplay vereinfacht die Motorbedienung nochmals und zeigt bei Problemen statt Codes leicht verständliche Klartext-Meldungen. Ein zusätzlicher Propellerstopper erleichtert das vollautomatische Anhalten und Einfahren des Triebwerks auch unter schwierigen Bedingungen.

Wer statt Eigenstartfähigkeit nur eine verlässliche Heimweghilfe als Motorisierung benötigt, dem steht mit dem tausendfach bewährten Turbo-System eine ebenfalls einfach zu bedienende Alternative zur Verfügung.

## **Your Declaration of Independence. With two Seats.**

Right from the start, the Arcus has been designed as a self-launching two-seater. Even as a self-starter the Arcus convinces with powerful, very agile and harmonious gliding characteristics and leading climbing ability.

Motorised versions of the Arcus can now take off with up to 850 kg. The additional 50 kg that can be added for even better high-speed performance will hardly be noticed by pilots in take-off or when thermaling. Self-sealing water inlet valves now allow to lay down a wing, so comfortable, autonomous taxiing for take-off becomes also possible with filled water ballast.

A propeller stopper and a new ILEC engine control unit with large colour display make operating the system child's play even in difficult situations. In case of problems, clear text messages provide comprehensive assistance.

Those who only require a reliable sustainer system instead of self-launch capability can chose the Turbo System as alternative, which is also very simple to use and has proven itself a thousand times over.





## Cockpit für Höchstleistung.

Die meisten Arcus-Piloten verbringen viele Stunden pro Flug im Flugzeug. Komfort und Ergonomie sind daher essentiell. In Zusammenarbeit mit der Schwäbisch-Gmünder Industriedesign-Agentur Ottenwälder und Ottenwälder wurde auch das Cockpit des Arcus erheblich verbessert. Das Interieur des Arcus überzeugt nun durch technisch-elegante Carbon-Oberflächen.

Für besseren Komfort und zusätzlichen Platz im Vordersitz sorgt die jederzeit stufenlos verstellbare Rückenlehne. Neu entwickelte, ergonomische Griffe ① verbessern die Bedienung wichtiger Steuerelemente wie Wölb- und Bremsklappen und Triebwerk.

Das Cockpit wirkt durch die einheitliche, neu entworfene und reflexionsarme Beschriftung der Bedienelemente ② und die gleichzeitige Reduktion der Hinweisschilder auf ein Minimum, aufgeräumter. Das macht es übersichtlicher und steigert so die Konzentrationsfähigkeit der Piloten.

Die früher an der Bordwand klebenden Checklisten und Tabellen wurde in ein magnetisch befestigtes Booklet ③ für jeden Sitz verlagert. Sie sind dadurch besser zugänglich und erhöhen so gleichzeitig Komfort und Sicherheit.

## High Performance Cockpit.

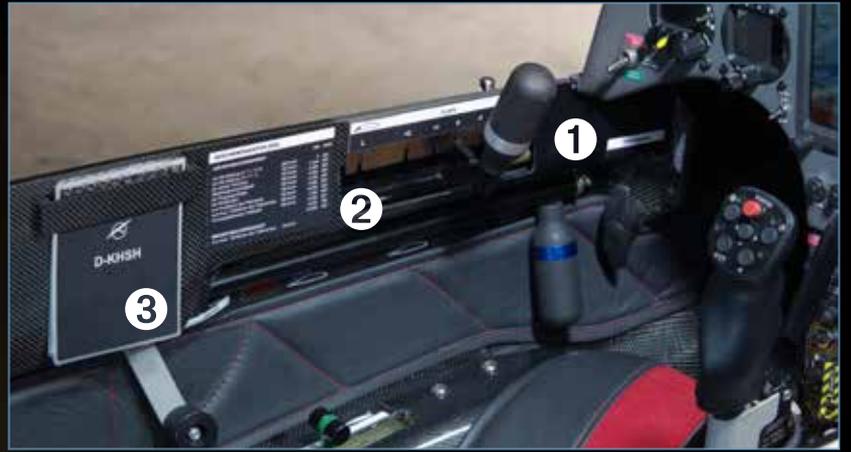
Most Arcus pilots spend many hours per flight on the plane. Comfort and ergonomics are therefore essential. In cooperation with Ottenwälder und Ottenwälder, a leading industrial design agency, the Arcus cockpit was given a complete review. The interior now features a modern, technical-elegant carbon fibre finish.

The new front seat backrest is infinitely adjustable at any time, providing more comfort and additional space in the front seat. Newly created ergonomic handles ① improve the handling of essential controls such as flaps, air brakes and engine.

The redesigned, consistent and non-reflective labels ② were also reduced to a minimum amount. This gives the cockpit a tidier appearance, provides more clarity and increases the pilots' power of concentration.

The checklists and data tables previously affixed to the side panels have been collected and relocated into a booklet ③ that is magnetically fixed near each seat. This makes them more accessible and at the same time increases comfort and safety.





## Technische Daten. Technical Data.

|  |   |
|--|---|
| Spannweite <i>Wing Span</i>                            | 20 m 65.62 ft   |
| Flügelfläche <i>Wing Area</i>                          | 15,59 m <sup>2</sup> 167.81 ft <sup>2</sup>   |
| Flügelstreckung <i>Aspect Ratio</i>                    | 25,7  |
| Rumpflänge <i>Fuselage Length</i>                      | 8,73 m 28.64 ft   |
| Leergewicht circa <i>Approx. Empty Mass</i>            |   |
|  | Segelflugzeug <i>Glider</i> 450 kg 992 lb   |
|  | Mit Turbo <i>With Turbo</i> 510 kg 1124 lb  |
|  | Eigenstartfähig <i>Self-Launching</i> 560 kg 1234 lb  |
| Höchstgewicht <i>Max. All-up Mass</i>                  |   |
|  | Segelflugzeug <i>Glider</i> 750 kg 1654 lb  |
|  | Mit Turbo <i>With Turbo</i> 850 kg 1873 lb  |
|  | Eigenstartfähig <i>Self-Launching</i> 850 kg 1873 lb  |
| Flächenbelastung circa <i>Approx. Wing Loading</i>     |   |
|  | Segelflugzeug <i>Glider</i> 33 - 48,1 kg/m <sup>2</sup> 6.8 - 9.9 lb/ft <sup>2</sup>            |
|  | Mit Turbo <i>With Turbo</i> 37 - 54,5 kg/m <sup>2</sup> 7.6 - 11.2 lb/ft <sup>2</sup>           |
|  | Eigenstartfähig <i>Self-Launching</i> 40 - 54,5 kg/m <sup>2</sup> 8.2 - 11.2 lb/ft <sup>2</sup> |
| Höchstzul. Geschwindigkeit <i>Max. Permitted Speed</i> | 280 km/h 151 kts (174 mph)  |

## Motorisierung. Engine Options.

**Turbo Heimweghilfe** *Turbo Sustainer System*  
Propeller *Propeller Type*

Solo 2350 D 22 kW / 30 PS 30 hp  
Asymmetrischer 5-Blatt Faltpropeller  
*Asymmetrical foldable 5-blade propeller*  
16 Liter 4.2 US Gallons

Tankinhalt *Tank Capacity*

**Eigenstartfähiger Antrieb** *Self-launching Engine*

Propeller *Propeller Type*

Tankinhalt *Tank Capacity*

Flügel tanks (optional), pro Flügel *Wing Tanks (optional) Capacity, per Wing*

Solo 2625-02i 50 kW / 68 PS 67 hp  
2-Blatt Propeller *2-blade propeller*  
14,5 Liter 3.8 US Gal / 3.2 IMP Gal.  
13 Liter 3.4 US Gal / 2.7 IMP Gal.



Schempp-Hirth Flugzeug-Vertriebs GmbH  
Krebenstraße 25, 73230 Kirchheim unter Teck, Germany  
Tel +49 7021 7298-0 Fax +49 7021 7298-199

info@schempp-hirth.com  
www.schempp-hirth.com

© 10/2019 Schempp-Hirth Group. *All rights reserved.*  
Änderungen vorbehalten. *Subject to change without notice.*

info@schempp-hirth.com www.schempp-hirth.com  
facebook.com/schempp-hirth | @schempphirth

Urhebernachweis *Picture Credits*

Page cover 1/8 Benjamin Néglais

Seite page 2/3 Benjamin Néglais

Seite page 4/5 Bernd Weber (big)

Connie Geiger (stopper)

Benjamin Néglais (displays)

Seite page 6/7 Connie Geiger