

ABSCHNITT 3
NOTVERFAHREN
INHALTSVERZEICHNIS

Absatz	Seite
3.1 Allgemeines	3-1
3.3 Fluggeschwindigkeiten für sicheren Betrieb	3-2
3.5 Notverfahren - Prüflisten	3-2
Triebwerkbrand beim Anlassen	3-2
Leistungssystem des Triebwerks beim Start	3-3
Leistungserfolg des Triebwerks im Flug	3-3
Landung mit stehendem Triebwerk	3-4
Brand im Flug	3-4
Öldruckverlust	3-4
Abfall des Kraftstoffdrucks	3-5
Zu hohe Öltemperatur	3-5
Störungen in der Stromversorgung	3-5
Elektrische Überlast	3-5
Beendigung des Trudehns	3-6
Offene Kabinentür	3-6
Vergaserreinigung	3-7
Rauher Triebwerklauf	3-7
3.7 Notverfahren - Ausführliche Darstellung (Allgemeines)	3-9
3.9 Triebwerkbrand beim Anlassen	3-9
3.11 Leistungsverlust des Triebwerks beim Start	3-9
3.13 Leistungsverlust des Triebwerks im Flug	3-10
3.15 Landung mit stehendem Triebwerk	3-11
3.17 Brand im Flug	3-11
3.19 Öldruckverlust	3-12
3.21 Abfall des Kraftstoffdrucks	3-12

Handwritten signature: [Signature]

INHALTSVERZEICHNIS (Fortis.)
ABSCHNITT 3

Absatz		Seite
3.23	Zu hohe Öltemperatur	3-13
3.25	Stromversagen in der Stromversorgungsanlage	3-13
3.27	Elektrische Leitungen	3-14
3.29	Beendigung des Triebwerks	3-14
3.31	Offene Kabintend	3-15
3.33	Vergaserreinigung	3-15
3.35	Rauher Triebwerklaute	3-16

3-1331

LANDUNG MIT STEHENDEM TRIEBWERK

Flugzeug für 76 KIAS austrimmen
Geegneten Landeplatz suchen.
In Vollkreisen sinken.

1000 ft über dem Platz in Gegenanflugposition für normalen Landeanflug übergehen.
Wenn der Landeplatz sicher erreichbar ist, Geschwindigkeit auf 66 KIAS verringern, um die kürzestmögliche Landung durchführen zu können.

Das Aussetzen sollte normalerweise mit der geringstmöglichen Geschwindigkeit bei voll ausgefahrenen Flügelklappen erfolgen.

Kurz vor dem Aussetzen:

- Flügelklappen Wie gewünscht
- Gasthebel Geschlossen
- Gemischtebel Schnellstopp
- Beide Zündmagnetechalter AUS
- Baterieschalter AUS
- Generatorschalter AUS
- Tankwahlventil ZU
- Bauch- und Schultergurt Straff angelegt

BRAND IM FLUG

Brandherd Feststellen

Kabelbrand (Rauch in der Kabine):

- Baterieschalter AUS
- Generatorschalter AUS
- Frischluftdüsen Öffnen
- Kabinenheizung AUS
- So bald wie möglich landen.

Triebwerkbrand:

- Tankwahlventil ZU
- Gashebel GESCHLOSSEN
- Gemischtebel Schnellstopp
- Elektrische Kraftstoffpumpe Prüfen, daß AUS
- Kabinenheizung und Scheibenentfrostung AUS
- Anschließend Landung mit stehendem Triebwerk durchführen.

ANMERKUNG

Die Möglichkeit eines Triebwerkbrandes im Flug ist äußerst gering.
Das angegebene Verfahren ist allgemeiner Art, d. h. es liegt in einem solchen Notfall letztlich im Ermessen des Piloten, was zu tun ist.

**ABSCHNITT 3
NOTVERFAHREN**

3.1 ALLGEMEINES

Dieser Abschnitt enthält die empfohlenen Verfahren zur Bewältigung verschiedener Arten von Notfällen und kritischen Situationen. Es werden alle vorgeschriebenen Notverfahren sowie diejenigen Notverfahren behandelt, die aufgrund der Betriebs- und Konstruktionsmerkmale des Flugzeugs für seinen Betrieb erforderlich sind.

Notverfahren für Sonderanlagen und -ausrüstungen, für die Handbuchergänzungen erforderlich sind, sind in Abschnitt 3.1.1.1 HINZUGABE behandelt.

Der erste Teil dieses Abschnitts enthält verkürzte Notfall-Prüflisten mit einem Maßnahmenkatalog für kritische Situationen, wobei die Funktion der Anlagen nur am Rand behandelt wird.

Im verbleibenden Teil des Abschnitts werden die Notverfahren ausführlich und mit zusätzlichen Informationen dargestellt, um dem Piloten ein umfassenderes Verständnis für die Verfahren zu geben.

Diese Verfahren werden als Vorgehensweise zur Bewältigung der jeweils beschriebenen Situation empfohlen; sie sind jedoch kein Ersatz für ein klares Urteil und besonnenes Verhalten. Die Piloten müssen sich daher mit den in diesem Abschnitt beschriebenen Verfahren vertraut machen, um bei Auftreten eines Notfalls in angemessener Weise reagieren zu können.

Die meisten wichtigen Notverfahren, wie z. B. das Landen mit stehendem Triebwerk, gehören zur normalen Pilotenausbildung. Obwohl diese Notverfahren hier zwar besprochen werden, dürfen diese Informationen nicht die entsprechende Ausbildung ersetzen; sie sollen allen Flugzeugen gleich sind. Der Pilot soll die Standard-Notverfahren in regelmäßigen Abständen neu durchlesen, um sie jederzeit parat zu haben.

3.3 FLUGGESCHWINDIGKEITEN FÜR SICHEREN BETRIEB

Überziehggeschwindigkeiten

1157 kg (0° Klappenstellung) 50 KIAS
 1157 kg (Klappen voll ausgefahren) 45 KIAS

Manövergeschwindigkeiten

1157 kg 113 KIAS
 741 kg 89 KIAS

Zulässige Höchstgeschwindigkeit 154 KIAS
 Zulässige Höchstgeschwindigkeit

Beste Gleitfluggeschwindigkeit bei ausfallendem Triebwerk
 1157 kg (0° Klappenstellung) 76 KIAS

3.5 NOTVERFAHREN - PRÜFLISTEN

TRIEBWERKBRAND BEIM ANLASSEN

Anlasser Triebwerk durchdrehen
 Gemischhebel Schnellstopp
 Gashebel Öffnen
 Elektrische Kraftstoffpumpe AUS
 Tankwahlventil ZU

Bei Fortbestehen des Brandes Flugzeug verlassen

LEISTUNGSVERLUST DES TRIEBWERKS BEIM START

Bei noch für eine normale Landung ausreichender Startbahnlänge sofort landen.

Wenn die Startbahnlänge nicht mehr ausreicht:
Sichere Fluggeschwindigkeit beibehalten.

Nur flache Kurven fliegen, um Hindernissen auszuweichen.
Flügelklappen der Situation entsprechend einstellen.

Wenn die erreichte Höhe ausreicht, um ein Wiederanlassen zu versuchen:
Sichere Fluggeschwindigkeit beibehalten

Tankwahlventil Kraftstoff enthaltenden Tank wählen
Elektrische Kraftstoffpumpe Prüfen, daß EIN
Gemischhebel Prüfen, daß auf REICH
Vergaservorwärmung

Läßt sich die Triebwerkleistung nicht wiederherstellen, Landung mit stehendem Triebwerk durchführen.

LEISTUNGSVERLUST DES TRIEBWERKS IM FLUG

In niedriger Höhe:
Fluggeschwindigkeit:

Mindestens 76 KIAS beibehalten

In ausreichender Höhe:
Tankwahlventil Kraftstoff enthaltenden Tank wählen
Elektrische Kraftstoffpumpe EIN
Gemischhebel REICH
Vergaservorwärmung EIN
Triebwerküberwachungsinstrumente Prüfen ob Ursache des Leistungsverlusts angezeigt wird.

Wird kein Kraftstoffdruck angezeigt, prüfen, daß das Tankwahlventil auf einen Tank geschaltet ist, der Kraftstoff enthält.

Wenn Leistung wieder vorhanden:
Vergaservorwärmung AUS
Elektrische Kraftstoffpumpe AUS

Läßt sich die Triebwerkleistung nicht wiederherstellen, Vorbereitungen für Landung mit stehendem Triebwerk treffen.

2873733-1
Diese Seite ist grundsätzlich frei gelassen.

ÖLDRUCKVERLUST

So bald wie möglich landen und Ursache feststellen. Vorbereitungen für Landung mit stehendem Triebwerk treffen.

ABFALL DES KRAFTSTOFFDRUCKS

Elektrische Kraftstoffpumpe
Tankwählventil

Prüfen, daß auf vollen Tank geschaltet
EIN

ZU HOHE ÖLTEMPERATUR

Auf dem nächsten Flugplatz landen und Störung untersuchen. Vorbereitungen für Landung mit stehendem Triebwerk treffen.

STÖRUNGEN IN DER STROMVERSORGUNGSANLAGE

ANMERKUNG

Sooft die Schienen Spannung unter 25 V sinkt, leuchtet die Warnleuchte LOW BUS VOLTAGE (zu niedrige Schienen Spannung) auf.

Generator-Warnleuchte leuchtet:
Amperemeter

Zur Beseitigung des Generatorausfalls prüfen

Bei Nullanzeige des Amperemeters:
Generatorschalter

Belastung des Bordnetzes durch die Batterie verringern.
Generatorschutzschalter (ALJ) AUS

Generatorschalter Prüfen und wie erforderlich wieder eindrücken
EIN

Falls die Generatorausgangsleistung nicht zurückkehrt:
Generatorschalter AUS

Läßt sich die Generatorausgangsleistung nicht wiederherstellen, Belastung des Bordnetzes verringern und so bald wie möglich landen. Mit vollständigem Stromausfall rechnen. Die Dauer der Stromversorgung durch die Batterie hängt vom Stromverbrauch und vom Zustand der Batterie vor der Störung ab.

ANMERKUNG

Die Warnleuchte LOW BUS VOLTAGE (zu niedrige Schienen Spannung) leuchtet auf.

**ELEKTRISCHE ÜBERLAST (Generator mehr als 20 A über der bekannten Ver-
braucherlast)**

Generatorschalter EIN
Battereschalter AUS

Wenn die Amperemeteranzeige zurückgeht:

Stromverbrauch Auf ein Mindestmaß verringern
So bald wie möglich landen.

ANMERKUNG

Wegen der erhöhten Spannung im Bordnetz und der verstärkten Funkstörungen ist ein Betrieb mit eingeschalteten Generatorschalter und eingeschalteten Battereschalter nur zulässig, wenn die durch eine Sperrung in der Stromversorgungsanlage unumgänglich ist.

Wenn die Amperemeteranzeige nicht zurückgeht:

Generatorschalter AUS
Battereschalter Wie erforderlich

So bald wie möglich landen. Mit vollständigem Stromausfall rechnen.

BEENDIGUNG DES TRIEBLEINS

Seitenruder Entgegen der Drehrichtung voll ausschlagen

Steuerhorn Bei Querrudern in Neutralstellung voll drücken

Gashebel Leerlauf

Seitenruder Neutralstellung (nach Aufhören der Drehung)

Steuerhorn Wie erforderlich, um Flugzeug weich in die horizontale Fluglage zurückzubringen.

OFFENE KABINETTÜR

Sind sowohl die obere als auch die seitliche Verriegelung offen, wird die Tür etwas aufklappen, wodurch sich die Flugeschwindigkeit geringfügig verringert.

Um die Tür im Flug zu schließen:

Flugeschwindigkeit auf 87 KIAS verringern.
Frischluftdüsen Schließen
Schlechteweiterflanker Öffnen

Obere Verriegelung offen

Seitliche Verriegelung öffnen Tür an Armlehne heranziehen und Hebel in verriegelte Stellung bringen

Beide Verriegelungen öffnen Erst seitlich, dann oben verriegeln

VERGASERVEREISUNG

Vergaservorwärmung EIN
Gemischhebel Auf ruhigsten Triebwerklauf nachstellen.

RAUHER TRIEBWERKLAUF

Vergaservorwärmung EIN

Läuft das Triebwerk nach einer Minute immer noch rauh:

Vergaservorwärmung AUS
Gemischhebel Auf ruhigsten Triebwerklauf nachstellen
Elektrische Kraftstoffpumpe EIN
Tankwahlventil Auf anderen Tank schalten
Triebwerküberwachungsinstrumente Prüfen
Zündmagnetschalter Erst auf LEFT, dann auf RIGHT prüfen

Vorbereitungen für Landung mit stehendem Triebwerk treffen.

Wenn der Triebwerksausfall durch Kraftstoffmangel verursacht wurde, kehrt die Leistung nach dem Umschalten auf den anderen Kraftstofftank erst zurück, wenn die leeren Kraftstoffleitungen wieder gefüllt sind. Dies kann bis zu 10 Sekunden dauern.

Wird die Triebwerksleistung nicht wiederhergestellt, "Landing mit stehendem Triebwerk" durchführen (siehe Notverfahren-Prüfliste und Absatz 3.15).

3.13 LEISTUNGSVERLUST DES TRIEBWERKS IM FLUG

Vollständiger Leistungsverlust des Triebwerks beruht in der Regel auf einer Unterbrechung des Kraftstoffdurchflusses und die Leistung kehrt in diesem Fall kurz nach der Wiederherstellung des Kraftstoffdurchflusses zurück. Tritt der Leistungsverlust in geringer Höhe auf, sind als erstes die Vorrichtungen für eine Landung mit stehendem Triebwerk zu treffen (siehe Absatz 3.15).

Bei ausreichender Flughöhe Tankwahlventil auf den Kraftstoff enthaltenden Tank stellen und elektrische Kraftstoffpumpe einschalten. Gemischhebel auf REICH stellen und Vergaserleistungswert einstellen. Triebwerksinstrumente darauf überprüfen, ob die Ursache des Leistungsverlustes angezeigt wird. Wird kein Kraftstoffdruck angezeigt, prüfen, daß das Tankwahlventil auf einen Tank geschaltet ist, der Kraftstoff enthält.

Sobald die Triebwerksleistung wiederhergestellt ist, Vergaserwärmung und elektrische Kraftstoffpumpe ausschalten.

Wenn die obigen Schritte nicht zur Wiederherstellung der Leistung führen, Vorbereitungen für eine Landung mit stehendem Triebwerk treffen.

Wenn es die Zeit erlaubt, beide Zündmagnetschalter ausschalten und einzeln wieder einschalten. Gashebel und Gemischhebel in verschiedene Stellungen bringen. Dadurch kann die Leistung zurückkehren, wenn das Problem in einem zu reichen oder zu armen Gemisch besteht oder der Kraftstoffdurchfluß nur in einem Teil der Anlage behindert ist. Auf den anderen Tank schalten. Wenn sich Wasser im Kraftstoff befindet, kann es eine Weile dauern, bis es beseitigt ist. In diesem Fall kann Mithelassen des Triebwerks im Fahrtwind zur Wiederherlangung der Triebwerksleistung führen. Wenn der Leistungsverlust auf Wasser zurückzuführen ist, ist die Kraftstoffdruckanzeige normal.

Wenn der Triebwerksausfall auf Kraftstoffmangel zurückzuführen ist, wird die Leistung nach dem Umschalten der Kraftstofftanks erst hergestellt, wenn die leeren Kraftstoffleitungen wieder gefüllt sind. Dies kann bis zu 10 Sekunden dauern.

Wenn die Triebwerksleistung nicht wiederhergestellt wird, "Landung mit stehendem Triebwerk" durchführen (siehe Notverfahren-Prüfliste und Absatz 3.15).

3.15 LANDUNG MIT STEHENDEN TRIEBWERK

Wenn in ausreichender Höhe Leistungsverlust eintritt, Flugzeug auf besten Gleitwinkel trimmen (76 KIAS bei ausgeschalteter Klimaanlage) und nach einem geeigneten Landeplatz Ausschau halten. Wenn alle Maßnahmen zur Wiederherstellung der Leistung unwirksam geblieben sind und noch genügend Zeit verbleibt, die Karten auf Flugplätze in unmittelbarer Nähe prüfen, bei ausreichender Höhe ist möglicherweise einer von ihnen erreichbar. Falls möglich, Flugsicherung oder eine andere Stelle über Funk über Ihre Schwierigkeiten und Absichten informieren. Falls ein weiterer Pilot oder ein Passagier an Bord ist, diesen zur Mithilfe heranziehen.

Wenn Sie einen geeigneten Landeplatz ausgemacht haben, um diesen herum in Vollkreisen sinken. Versuchen, 1000 Fuß über dem Platz in Gegenanflugposition zu kommen, um einen normalen Landeanflug durchführen zu können. Wenn der Platz gut erreichbar ist, mit ausren zu können. Zu geringer Höhe kann durch Vergrößern der Vollkreise, Benutzung der Flügelschleppens oder Slippen oder eine Kombination dieser Verfahren verringert werden.

Das Aussetzen sollte normalerweise mit der geringstmöglichen Geschwindigkeit erfolgen. Kurz vor dem Aussetzen Flügelklappen, wie gewünscht ausfahren. Gashebel schließen, Gemischhebel auf Schnellstopp zurücknehmen und beide Zündmagnetschalter ausschalten. Batterie- und Generatorschalter ausschalten. Tankwahlventil auf ZU legen und Bauch- und Schultergurt festziehen.

3.17 BRAND IM FLUG

Ein Brand macht sich durch Rauch, Geruch und Hitze bemerkbar. Es ist wichtig, unverzüglich den Brandherd zu identifizieren, sei es anhand der Instrumenten- oder Rauchanzeigen oder anderer Anzeichen, da in jedem einzelnen Fall etwas andere Maßnahmen erforderlich sind.

Zunächst feststellen, woher das Feuer kommt.

Wenn alles auf einen Kabelbrand hindeutet (Rauch in der Kabine), Batterieschalter und Kabinenheizung ausschalten. Frischluftdüsen öffnen und so bald wie möglich landen.

Bei einem Triebwerksbrand Tankwahlventil in Stellung ZU bringen und Gashebel schließen. Gemischhebel auf Schnellstopp stellen und elektrische Kraftstoffpumpe ausschalten. In allen Fällen müssen Heizung und Entfroster ausgeschaltet sein. Wenn keine Funkverbindung erforderlich ist, Batterie- und Generatorschalter ausschalten. Prüfliste "Landing mit stehendem Triebwerk" durchführen.

ANMERKUNG

Die Möglichkeit eines Triebwerksbrands im Flug ist äußerst gering. Das angegebene Verfahren ist allgemeiner Art, d.h. es liegt in einem solchen Notfall letztlich im Ermessen des Piloten, was zu tun ist.

3.19 ÖLDRUCKVERLUST

Ein Öldruckverlust kann entweder teilweise oder vollständig eintreten. Ein teilweiser Öldruckverlust weist normalerweise auf eine Störung in der Öldruckregelanlage hin. In diesem Fall ist so bald wie möglich zu landen, um die Ursache zu klären und einen Triebwerkschaden zu vermeiden.

Ein vollständiger Abfall der Öldruckanzeige kann auf totalen Ölverlust oder auf ein fehlerhaftes Anzeigensystem zurückzuführen sein. In beiden Fällen den nächsten Flugplatz anfliegen und mit der Notwendigkeit einer Notlandung rechnen. Wenn der Fehler nicht in einer Funktionsstörung des Öldruckmessers liegt, kann es zu einem plötzlichen Stillstand des Triebwerks kommen. Flughöhe bis zu diesem Zeitpunkt halten, zu dem eine Landung mit stehendem Triebwerk durchgeführt werden kann. Leistungseinstellung nicht unötig ändern, da dies den verbleibenden Leistungsverlust beschleunigen kann.

Je nach den Umständen kann es ratsam sein, außerhalb eines Flugplatzes zu landen, solange noch Triebwerkleistung verfügbar ist. Insbesondere dann, wenn es noch andere Anzeichen für einen Öldruckverlust gibt wie z.B. plötzlicher Temperaturanstieg oder Auftreten von Ölrauch, und kein Flugplatz in der Nähe ist.

Wenn das Triebwerk stehenbleibt, Prüfliste "Landung mit stehendem Triebwerk" durchführen.

3.21 ABFALL DES KRAFTSTOFFDRUCKS

Die wahrscheinlichsten Ursachen für den Abfall des Kraftstoffdrucks sind Erschöpfung des Kraftstoffvorrats im gewählten Tank oder Ausfall der triebwerkgetriebenen Kraftstoffpumpe. Bei Abfall des Kraftstoffdruckes elektrische Kraftstoffpumpe einschalten und prüfen, daß das Tankventil auf einen Kraftstoff enthaltenden Tank gestellt ist.

Ist der fehlende Kraftstoffdruck auf einen Ausfall der triebwerkgetriebenen Kraftstoffpumpe zurückzuführen, so kann die elektrische Kraftstoffpumpe einen ausreichenden Kraftstoffdruck aufrechterhalten.

Wenn Kraftstoffdruck und Triebwerkleistung zurückgekehrt sind, elektrische Kraftstoffpumpe ausschalten. Bei erneut einsetzendem Abfall des Kraftstoffdruckes elektrische Kraftstoffpumpe einschalten und so bald wie möglich auf dem nächsten geeigneten Flugplatz landen, um die Ursache zu klären.

ACHTUNG

Falls normaler Triebwerklauf und Kraftstoffdruck nicht sofort zurückkehren, ist die elektrische Kraftstoffpumpe auszuschalten. Fehlende Kraftstoffdruckanzeige kann auf ein Leck in der Kraftstoffanlage oder auf Erschöpfung des Kraftstoffvorrats hinweisen.

3.7 NOTVERFAHREN - AUSFÜHRICHE DARSTELLUNG (ALLGEMEINES)

Die nachfolgenden Absätze enthalten zusätzliche Informationen für den Piloten, die ihm ein umfassendes Verständnis der empfohlenen Maßnahmen und der möglichen Ursachen einer Notituation geben können.

3.9 TRIEBWERKBRAND BEIM ANLASSEN

Triebwerkbrände beim Anlassen sind meist die Folge eines übermäßigen Einspritzens. In einem solchen Fall ist als erstes zu versuchen, das Triebwerk anzulassen und den überschüssigen Kraftstoff in die Ansauganlage zurückzusaugen.

Wenn es zum Brand kommt, bevor das Triebwerk angesprungen ist, Gemischhebel auf Schnellstopp legen, Gemischhebel in die geöffnete Stellung verschieben und Triebwerk durchdrehen. Damit soll versucht werden, die Flammen in das Triebwerk zurückzusaugen.

Wenn das Triebwerk angesprungen ist, Triebwerk weiterlaufen lassen und versuchen, die Flammen in das Triebwerk zu ziehen.

Wenn der Brand in den beiden 0.8-Gal. -Tanks länger als einige Sekunden dauert, ist das Feuer mit den besten verfügbaren externen Mitteln zu löschen.

Bei Einsatz eines externen Löschverfahrens ist das Tankventil auf ZU zu legen und der Gemischhebel auf Schnellstopp zurückzunehmen.

3.11 LEISTUNGSVERLUST DES TRIEBWERKS BEIM START

Welche Maßnahmen bei Leistungsverlust während des Starts zu ergreifen sind, hängt von den einzelnen Umständen der jeweiligen Situation ab.

Wenn die Startbahnlänge noch zur Ausführung einer normalen Landung ausreicht, sofort wieder landen.

Wenn die Startbahnlänge für eine normale Landung nicht mehr ausreicht, sichere Fluggeschwindigkeit beibehalten und nur flache Kurven fliegen, um eventuellen Hindernissen auszuweichen. Die Flügelklappen können den Erfordernissen entsprechend ausgefahren werden, sollten jedoch beim Aufsetzen ganz ausgefahren sein.

Wenn die erreichte Höhe für einen Wiederanlaufversuch ausreicht, sichere Fluggeschwindigkeit beibehalten und Tankventil auf den Kraftstoff enthaltenden Tank schalten. Prüfen, daß die elektrische Kraftstoffpumpe auf EIN geschaltet ist und daß der Gemischhebel auf REICH steht. Die Vergaservorwärmung muß eingeschaltet sein.

3.35 RAUHER TRIEBWERKLAUF

Rauher Triebwerklauf ist normalerweise auf Vergaservereisung, angezeigt durch einen Drehzahlabfall, zurückzuführen und kann mit einem geringfügigen Geschwindigkeits- oder Höhenverlust verbunden sein. Läßt man den Eisansatz zu stark werden, ist die Wiedererlangung der vollen Triebwerkleistung eventuell nicht mehr möglich; daher ist sofortiges Handeln notwendig.

Vergaservorwärmung einschalten (siehe Anmerkung). Die Drehzahl fällt daraufhin leicht ab, und das Triebwerk läuft noch etwas unruhiger. Warten, bis das Triebwerk wieder unruhig läuft und die Drehzahl ansteigt, was ein Zeichen für die Beseitigung des Eisansatzes ist. Stellt sich in weniger einer Minute keine Änderung ein, Vergaservorwärmung wieder ausschalten.

Läuft das Triebwerk immer noch nicht ruhig, Gemisch auf ruhigsten Triebwerklauf nachstellen. Das Triebwerk läuft ruhig, wenn das Gemisch zu reich oder zu arm eingestellt ist. Elektrische Kraftstoffpumpe einschalten und Tankwahlschalt auf den anderen Tank stellen, um festzustellen, ob Kraftstoffverschmutzung die Ursache für den rauhen Triebwerklauf ist. Triebwerküberwachungsinstrumente auf abnorme Anzeigen überprüfen. Weicht die Anzeige eines Instrumentes von der Norm ab, identifizierende Vorrichtungen. Anschließend linken Zündmagnetschalter aus- und wieder einschalten und rechten Zündmagnetschalter ebenfalls aus- und wieder einschalten. Läuft das Triebwerk auf einem der beiden Zündmagnete zufriedenstellend, den Flug auf diesem Magneten beibehalten. Bessere Leistung und voll reichem Gemisch fortsetzen und auf dem nächsten Flugplatz landen.

Wenn das Triebwerk weiterhin unruhig läuft, liegt es im Ermessen des Piloten, eine vorsorgliche Landung durchzuführen.

ANMERKUNG

Eine nur teilweise eingeschaltete Vergaservorwärmung kann sich ungünstiger auswirken als gar keine Vorwärmung, da das Eis nur teilweise schmilzt und dann in der Ansauganlage wieder festfriert. Daher ist bei Benutzung der Vergaservorwärmung stets die volle Vorwärmung anzuwenden und nach Beseitigung der Vereisung wieder ganz auszuschalten.

3.23 ZU HOHE ÖLTEMPERATUR

Eine zu hohe Öltemperaturanzeige kann auf zu niedrigem Ölstand, eine Verstopfung im Ölkühler, beschädigte oder ungeeignete Leitchichtungen, ein schadhafes Anzeigegerät oder andere Ursachen zurückzuführen sein. So bald wie möglich auf einem geeigneten Flugplatz landen und Ursache untersuchen lassen.

Eine stetige, rasche Zunahme der Öltemperatur ist ein Anzeichen für eine Störung. Auf dem nächsten Flugplatz landen und das Problem von einem Mechaniker untersuchen lassen. Öldruckmesser überprüfen, ob gleichzeitig Öldruckverlust zu verzeichnen ist.

3.25 STÖRUNGEN IN DER STROMVERSORGUNGSANLAGE

ANMERKUNG
Sooft die Schienen Spannung unter 25 V sinkt, leuchtet die Warnleuchte LOW BUS VOLTAGE (niedrige Schienen-spannung) auf.

Ein Ausfall der Generatorleistung wird durch Nullanzeige des Amperemeters festgestellt. Vor Durchführung des folgenden Verfahrens sich durch Einschalten eines Verbrauchers wie z.B. des Landeseinwerters vergewissern, daß die Anzeige tatsächlich Null ist und nicht nur vorübergehend auf einen niedrigen Wert abgesunken ist. Wenn keine Zunahme der Amperemeteranzeige festgestellt wird, kann von einem Ausfall des Generators ausgegangen werden.

Belastung des Bordnetzes auf ein Mindestmaß verringern. Prüfen, ob ein Generator-Schutzschalter herausgesprungen ist.

Als nächstes versuchen, das Überspannungsrelais rückzustellen. Hierzu Generatorschalter eine Sekunde ausschalten und dann wieder einschalten. Wenn die Störung durch eine kurzzeitige Überspannung (30,5 V und höher) verursacht wurde, mußte durch diese Maßnahme das Amperemeter zu einer normalen Anzeige zurückkehren.

ANMERKUNG

Die Warnleuchte LOW BUS VOLTAGE (zu niedrige Schienen-spannung) leuchtet auf.

Wenn das Amperemeter weiterhin Stromstärke "0" anzeigt oder wenn der Generator nicht eingeschaltet bleibt, den Generatorschalter ausschalten, die Belastung des Bordnetzes auf das absolut notwendige Mindestmaß verringern und so bald wie möglich landen. Mit vollständigem Stromausfall rechnen. Die Dauer der Stromversorgung durch die Batterie hängt vom Stromverbrauch und vom Zustand der Batterie vor der Störung ab.

3.27 ELEKTRISCHE ÜBERLAST (Generator mehr als 20 A über der bekannten Verbrauchlast)

Wenn eine abnorm hohe Stromabgabe des Generators festgestellt wird (mehr als 20 A über der bekannten Verbrauchlast für die Betriebsbedingungen), kann die Ursache eine teilweise entladene Batterie, ein Batteriefehler oder andere abnorme elektrische Belastung sein. Wenn die Ursache eine teilweise entladene Batterie ist, muß die Anzeige innerhalb von 5 Minuten auf einen normalen Wert zurückgehen. Wenn die Überlast bestehenbleibt, die Belastung des Bordnetzes durch Ausschalten der nicht unbedingt erforderlichen Geräte verringern.

Batterieschalter am AUS stellen, woraufhin sich die Anzeige des Amperemeters verringern sollte. Batterieschalter wieder auf EIN stellen und Amperemeter weiter überwachen. Wenn nachschalter auf AUS stellen, und so bald wie möglich landen. Alle elektrischen Verbraucher werden vom Generator gespeist.

ANMERKUNG

Wegen der erhöhten Spannung im Bordnetz und der verstärkten Funkstörungen ist ein Betrieb mit eingeschaltetem Generatorschalter und ausgeschaltetem Batterieschalter nur zulässig, wenn dies durch eine Störung in der Stromversorgungsanlage unumgänglich ist.

3.29 BEENDIGUNG DES TRUDELENS

Absichtliches Trudeln ist mit diesem Flugzeug verboten. Bei unabsichtlichem Eintritt in eine Trudelnbewegung ist sofort das Seitenruder entgegen der Drehrichtung voll auszuslagen. Steuerhorn voll nach vorn drücken und Querruder in Neutralstellung bringen. Gashebel in Leerlaufstellung zurücknehmen. Bei Aufhören der Drehung Seitenruder in Neutralstellung bringen und das Drücken des Steuerhorns wie erforderlich verringern, um wieder weich in die horizontale Fluglage überzugehen.

3.31 OFFENE KABINETTÜR

Die Kabinentür ist doppelt verriegelt; daher ist die Wahrscheinlichkeit, daß beide Verriegelungen während des Fluges aufspringen, gering. Sollte jedoch vergessen worden sein, die obere Verriegelung zu schließen, oder sollte die seitliche Verriegelung nicht richtig eingerastet sein, kann die Tür teilweise aufspringen. Dies geschieht meistens während des Starts oder kurz danach. Bitte teilweise offene Tür hat keinen Einfluß auf die normale Flugleistung, und es kann eine normale Landung durchgeführt werden.

Sind beide Verriegelungen geschlossen, wird die Tür etwas aufklappen, wodurch sich die Flugeschwindigkeit geringfügig verringert.

Um die Tür während des Fluges zu schließen, ist die Flugeschwindigkeit auf 87 KIAS zu verringern. Alle Frischluftklappen schließen und das Schlechtwetterfenster öffnen. Ist die obere Verriegelung offen, kann sie jetzt geschlossen werden. Ist die seitliche Verriegelung nicht eingerastet, die Tür an der Arrangierhebelanziele und die Verriegelung schließen. Sind beide Verriegelungen offen, zuerst die seitliche, dann die obere Verriegelung schließen.

3.33 VERGASERVEREISUNG

Bei bestimmten atmosphärischen Bedingungen und Temperaturen zwischen -5°C und +20°C kann sich - auch im Sommer - Eis in der Ansauganlage bilden, und zwar bedingt durch die hohe Luftgeschwindigkeit im Vergaser und die Absorption von Wärme durch die Verdampfung von Kraftstoff.

Um Vergaservereisung zu vermeiden, ist eine Vergaservorwärmeinrichtung vorhanden, die den Wärmeverlust durch Kraftstoffverdampfung ausgleicht. Bei einsetzender Vergaservereisung ist die Vergaservorwärmung voll einzuschalten. Gemischhebel auf ruhigsten Triebweklauf nachstellen.