

3.2.3 TRIEBWERKSSTÖRUNG IM FLUG

WARNUNG:

Ein stark rauh laufendes Triebwerk kann zu **Verlust des Propellers** führen. Nur wenn es keine andere Möglichkeit gibt, darf ein rauh laufendes Triebwerk weiter betrieben werden.

- | | |
|--------------------------|---|
| 1. Geschwindigkeit | 73 KIAS (1150 kg)
68 KIAS (1000 kg)
60 KIAS (850 kg) |
| 2. Kraftstoffpumpe | check ON |
| 3. Tankwahlschalter | check gewählter Tank |
| 4. Motorinstrumente | check |
| 5. Gashebel | check |
| 6. Drehzahlhebel | check |
| 7. Gemischhebel | einstellen für ruhigen Lauf |
| 8. Alternate Air | OPEN |
| 9. Zündschalter | check BOTH |
| 10. Gas/Drehzahl/Gemisch | verschiedene Hebelstellungen probieren |

WARNUNG:

Läßt sich die Störung nicht sofort beheben und gibt der Motor keine brauchbare Leistung mehr ab, so ist eine **Notlandung** durchzuführen.

3.2.4 WIEDERANLASSEN DES MOTORS

MIT DREHENDEM PROPELLER

(Solange eine Geschwindigkeit von 65 KIAS nicht unterschritten wird und keine komplette Motorstörung vorliegt, dreht sich der Propeller in Windmilling weiter)

- | | |
|---------------------------------|--|
| 1. Geschwindigkeit | 80 KIAS |
| 2. Tankwahlschalter | vollerer Tank |
| 3. Zündschalter | check BOTH |
| 4. Gemischhebel | check geeignete Stellung |
| 5. Kraftstoffpumpe | check ON |
| 6. Alternate Air | OPEN |
| Wenn Motor so nicht anspringt: | |
| 7. Gemischhebel | LEAN |
| 8. Gemischhebel | langsam verschieben, bis Motor anspringt |
| Wenn der Motor nicht anspringt: | |
| | GLEITFLUG - NOTLANDUNG |

3.2.6 BEI STEHENDEM PROPELLER

ANMERKUNG:

Durch Andrücken des Flugzeugs auf über ca. 130 KIAS kann der Propeller zum Drehen gebracht werden und so der Motor gestartet werden. Ein Höhenverlust von mindestens 1000 ft (300 m) muß dabei einkalkuliert werden.

- | | |
|----------------------------|----------|
| 1. Fluggeschwindigkeit | 80 KIAS |
| 2. Elektrische Verbraucher | OFF |
| 3. Avionik-Hauptschalter | OFF |
| 4. Hauptschalter (BAT) | check ON |
| 5. Gemischhebel | check |
| 6. Tankwahlschalter | check |
| 7. Kraftstoffpumpe | check ON |
| 8. Alternate Air | OPEN |
| 9. Zündschalter | START |

ANMERKUNG:

Das Wiederanlassen des Motors nach einem Motorbrand soll nur dann versucht werden, wenn die sichere Durchführung einer Notlandung unwahrscheinlich ist. Es ist damit zu rechnen, daß das Wiederanlassen nach einem Motorbrand nicht möglich ist.

3.3.3 RAUCH UND BRAND IM FLUG

WICHTIGER HINWEIS:

Im Falle von Rauch oder Brand ist die Landung des Flugzeuges ohne Verzögerung vorzubereiten, während die Brand- und/oder Rauchbekämpfung durchgeführt wird. Wenn das vollständige Verlöschen des Brandes nicht optisch bestätigt werden kann, egal ob der Rauch abgezogen ist oder nicht, ist eine sofortige Landung auf dem nächsten geeigneten Flugplatz oder einem Landeplatz auszuführen.

MOTORBRAND im Flug

1. Kabinenheizung OFF
2. Geeignetes Notlandefeld wählen
Wenn Erreichen des Landefeldes sicher erscheint:
3. Tankwahlschalter OFF
4. Gashebel MAX PWR
5. Kraftstoffpumpe OFF
6. Hauptschalter (ALT/BAT) ON
7. Notfenster bei Bedarf öffnen
8. Notlandung mit stehendem Motor durchführen

ELEKTRISCHER BRAND MIT RAUCHENTWICKLUNG im Flug

1. Hauptschalter (ALT/BAT) OFF
2. Kabinenheizung OFF
3. Notfenster bei Bedarf öffnen
4. Sobald wie möglich Landung auf geeignetem Flugplatz durchführen

WICHTIGE HINWEISE:

Das Ausschalten des Hauptschalters (ALT/BAT) führt zu einem Totalausfall aller elektronischen und elektrischen Geräte. Davon sind auch der künstliche Horizont (Attitude Gyro) und der Kreiselkompaß (Directional Gyro) betroffen.

Bei extremer Rauchentwicklung kann die vordere Kabinenhaube während des Fluges entriegelt werden, sodaß sie sich geringfügig öffnet, um eine bessere Belüftung zu erzielen. Die Kabinenhaube bleibt in dieser Stellung offen. Dies hat auf die Flugeigenschaften keinen nennenswerten Einfluß.

3.4. GLEITFLUG

- | | |
|------------------------|---|
| 1. Flügelklappen | UP |
| 2. Fluggeschwindigkeit | 73 KIAS (1150 kg)
68 KIAS (1000 kg)
60 KIAS (850 kg) |

ANMERKUNG:

Die Gleitzahl ist 8,8; d.h. für **1000 ft** / 305 m Höhenverlust beträgt die maximale horizontale Strecke zurückgelegt bei Windstille **1,45 NM** (2,68 km). Dabei dreht sich der Propeller im **Windmilling** weiter.

Mit **stehendem Propeller** erreicht man eine Gleitzahl von 10,3; das entspricht einer maximalen horizontalen Strecke von **1,70 NM** (3,14 km) pro **1000 ft** Höhe. Diese Konfiguration kann mit Rücksicht auf eine sichere Fluggeschwindigkeit eventuell nicht erreicht werden.

3.5.1 NOTLANDUNG MIT STEHENDEM MOTOR

1. Geeignetes Landefeld wählen.

Kann kein horizontales Landefeld gefunden werden, ist nach Möglichkeit **hangaufwärts** zu landen.

2. **Wind beachten.**

3. Anflug: Nach Möglichkeit soll dem Muster einer **verkürzten Rechteckplatzrunde** gefolgt werden.

Im Gegenanflug soll das Landefeld aus entsprechender Höhe auf Hindernisse kontrolliert werden. Je nach Versetzung auf den Teilstücken der Platzrunde kann der Wind nach Richtung und Stärke beurteilt werden.

Gleitfluggeschwindigkeit (s.o.)

- | | |
|---|--|
| 5. Falls Zeit erlaubt | FIS/ATC informieren |
| 6. Tankwahlschalter | OFF |
| Wenn gewähltes Landefeld sicher erreicht werden kann: | |
| 7. Klappen | LDG |
| 8. Sicherheitsgurte | straffen |
| Brandrisiko für den Fall einer Kollision mit Hindernissen reduzieren: | |
| 9. Zündschalter | OFF |
| 10. Hauptschalter (ALT/BAT) | OFF |
| 11. Aufsetzen | mit geringstmöglicher
Geschwindigkeit |

3.6 BEENDEN DES UNBEABSICHTIGTEN TRUDELNS

WICHTIGER HINWEIS

Die Schritte **1 bis 4** müssen **unverzüglich und gleichzeitig** ausgeführt werden.

- | | |
|------------------|------------------------------------|
| 1. Gashebel | IDLE |
| 2. Seitenruder | Vollausschlag gegen Trudelrichtung |
| 3. Steuerknüppel | voll gedrückt |
| 4. Querruder | neutral |
| 5. Klappen | UP |

Wenn Drehung gestoppt ist:

6. Seitenruder neutral
7. Höhenruder vorsichtig ziehen
8. Flugzeug aus dem Bahnneigungsflug in die Normalfluglage bringen.
Dabei höchstzulässige Fluggeschwindigkeit **vNE nicht überschreiten.**