

TRIEBWERKAUSFALL BEIM START (beim Rollen)

Wenn ausreichende Stoppstrecke zur Verfügung steht :

- Gas ganz zurücknehmen, und durch entsprechendes Bremsen Flugzeug geradeaus zum Stehen bringen.

Wenn kein ausreichender Stoppweg zur Verfügung steht :

- Gas ganz zurücknehmen
- Voller Bremseneinsatz
- Gemisch.....Schnellstop
- Brandhahn..... zu
- Hauptschalter..... aus
- Zündschalter..... aus

TRIEBWERKAUSFALL UNMITTELBAR NACH DEM ABHEBEN

- Gleitfluggeschwindigkeit  
Klappen in Startstellung..... 135 km/h-73 kt
- Gemisch..... Schnellstop
- Brandhahn..... zu
- Zündung..... aus
- Hauptschalter ..... aus

WICHTIGER HINWEIS

- Notlandung gerade voraus durchführen mit nur kleinen Kursänderungen, um Hindernis auszuweichen.
- Niemals versuchen, auf die Landebahn zurückzukurven, da die Höhe nach dem Start gewöhnlich nicht ausreicht.

TRIEBWERKAUSFALL IN FLUG

Wenn die Höhe für einen Wiederstart des Triebwerks für ausreichend gehalten wird :

- Geschwindigkeit des besten Gleitens einnehmen bei eingefahrenen Landeklappen (145 km/h - 78 kt). (Unter diesen Bedingungen und ohne Wind legt das Flugzeug ungefähr das 9,3 Fache der Flughöhe zurück).
- Brandhahn..... open
- Elektrische Kraftstoffpumpe..... ein
- Gemisch..... voll reich
- Gashebel..... 2 bis 3 cm nach vorn schieben
- Zündschalter..... auf "Both"

Falls die Luftschraube sich noch dreht, müsste der Motor anspringen.

Wenn die Luftschraube steht, den Anlasser betätigen.

Falls der Motor immer noch nicht anspringt, Aussenlandung entsprechend untenstehendem Verfahren vorbereiten.

NOTLANDUNG MIT AUSGEFALLENEM TRIEBWERK

Geeignetes Landefeld wählen :

- Bauch- und Schultergurte..... angezogen
- Elektrische Kraftstoffpumpe..... aus
- Gemisch..... Schnellstop, voll ziehen
- Gashebel..... Leerlauf (ziehen)
- Zündschalter..... aus
- Brandhahn..... zu
- Generatorerregung..... aus

Beim Einflug in das Endteil Haube entriegeln.

Endteil

- Landeklappen..... voll ausfahren
- Hauptschalter..... aus

VORSORGLICHE AUSSENLANDUNG MIT BETRIEBS  
FAHIGEM MOTOR

Das gewählte Landefeld in Augenschein nehmen durch je nach Bedarf, mehrere Überflüge mit geringer Geschwindigkeit (130 Km/h-70 Kt) bei eingefahrenen Landeklappen. Dann Anflug mit 120 Km/h-65 Kt Landeklappen in Landstellung durchführen.

Im Endteil die Haube entriegeln.

Vor der Bodenrührung :

- Zündung..... aus
- Hauptschalter..... aus

ANMERKUNG  
BEI BLOCKIERTE SCHIEBEHAUBE

- Haubengriff in Stellung "Offen"
- Die beiden Hebel für den Haubennotabwurf ziehen und in senkrechte Stellung bringen

FEUER

Triebwerkbrand am Boden beim Anlassen

Motor laufen lassen mit :

- Gemisch..... Schnellstop
- Gashebel..... vollgas
- Elektrische Kraftstoffpumpe..... aus
- Brandhahn..... zu

Diese Massnahme hat zum Ziel, dass der Motor den überschüssigen Kraftstoff in den Ansaugrohren ansaugt und verbrennt (allgemein nach übermässigen Einspritzen bei Startschwierigkeiten).

Wenn das Feuer nicht erlöscht

- Zündschalter..... aus
- Hauptschalter..... aus
- Generatorerregung..... aus

Das Flugzeug verlassen und das Feuer mit den verfügbaren Mitteln zu löschen versuchen :  
Feuerlöscher oder falls nicht vorhanden mit Decken, Kleidungsstücken oder Sand.

Triebwerkbrand im Flug

- Brandhahn..... zu
- Gemisch..... Schnellstop
- Vollgas bis zum Triebwerkstillstand
- Elektrische Kraftstoffpumpe..... aus
- Generatorerregung..... aus
- Heizung und Lüftung der Kabine..... aus
- Geschwindigkeit des besten Gleitens einnehmen..... 145 km/h - 78 kt
- Aussenlandung vorbereiten entsprechend den Verfahren, die im Abschnitt "Notlandung mit ausgefallenen Triebwerk" beschrieben sind.
- Keinen Versuch zum Wiederaanlassen vornehmen.

Feuer in der Kabine

Den Brandherd mit allen verfügbaren Mitteln löschen (Feuerlöscher Zusatzausrüstung)  
Zum Herausblasen des Rauches, Belüftung voll aufdrehen.

Bei Kabelbrand (typischer Verbrennungsgeruch der Isolation) :

- Kabinenlüftung verringern
- Generatorerregung ausschalten
- Hauptschalter ausschalten
- Sobald als möglich landen.

RAUHER UND UNREGELMAESSIGER TRIEBWERKLAUF

Rauher und unregelmässiger Triebwerklauf haben im allgemeinen als Ursache (Überprüfung in der Reihenfolge :

- Vergaservereisung : siehe weiter unten in Abschnitt "Vereisung"
- Zu fettes oder zu armes Gemisch : Gemisch einstellen (Siehe Abschnitt 4)
- Schmutz im Kraftstoff : Kraftstoffdruck überprüfen.  
Zusatzpumpe einschalten und auf der anderen Tank schalten.
- Zündstörung : Zündschalter auf "L" dann auf "R" und dann zurück auf "BOTH".  
Zündschalter in der Position belassen, in der der beste Triebwerklauf erzielt wurde und mit reduzierter Leistung und vollreichem Gemisch den nächsten Flugplatz anfliegen.

STOERUNG IM SCHMIERSYSTEM

Bei Abfall des Oeldrucks die Temperatur beachten. Wenn die Temperatur über den normalen Betriebsbereich steigt (roter Bereich) :

- Leistung reduzieren
- Den nächsten Flugplatz anfliegen und sich auf eine eventuell nötig werdende Aussenlandung gefasst machen.

VEREISUNG

Wenn man von Vereisung überrascht wird, wie folgt verfahren :

- Vergaservorwärmung..... warm (ziehen)
- Die Leistung nicht vermindern um die Eisbildung zu verringern.
- Die Staurohrheizung (wenn eingebaut) einschalten.
- Kabinenheizung auf volle Leistung stellen und die gesamte Luftmenge auf die Windschutzscheibe geben (Stellung "Enteisung"), um das Eis so schnell als möglich zu entfernen.
- Umkehren oder durch Aenderung der Flughöhe Flugschichten ohne Vereisungsbedingungen aufsuchen.
- Landung auf dem nächstgelegenen Flugplatz vorsehen.

Bei schneller Zunahme des Eisansatzes Notlandung durchführen. (Beachten, dass eine Eisschicht von 0,5 cm auf der Flügelvorderkante die Überziehggeschwindigkeit merklich erhöht. Gegebenenfalls eine Anfluggeschwindigkeit einnehmen, die über der normalen Anfluggeschwindigkeit von 135 Km/h-73 kt) liegt.

BEMERKUNGEN

- Falls es sich als notwendig erweist die Vergaservorwärmung dauernd eingeschaltet zu lassen, unbedingt das Kraftstoffgemisch mit dem Gemischhebel so einstellen, dass ein runder Motorlauf erzielt wird.
- Die Vergaservorwärmung immer nach dem Motto "alles oder nichts" (voll warm oder ganz aus) verwenden, weil eine Zwischenstellung in bestimmten Fällen die Vereisung noch verstärken kann.

AUSFALL DER STROMERZEUGUNG

Ein Ausfall des Generators macht sich durch das Aufleuchten der gelben Warnlampe "Generatorausfall" im Warnfeld und einen zunehmenden Abfall der Bordspannung (Anzeige des Voltmeters) bemerkbar.

Wenn die gelbe Warnlampe aufleuchtet

- Die Generatorerregung aus und gleich wieder einschalten, dadurch wird das Überspannungsrelais wieder eingeschaltet, das durch eine kurzzeitige Spannungsspitze abgefallen sein kann.

Wenn die Störung bleibt

- Generatorerregung ausschalten
- Alle für den Flug nicht unbedingt erforderlichen Verbraucher abschalten.
- Sobald als möglich landen um die Anlage zu überprüfen.

HINWEIS : Ein Generatorausfall hat keinen Einfluss auf die Funktion des Motors.

UNBEABSICHTIGTES TRUDELN :

Wenn die Maschine trudelt, folgendes Verfahren durchführen :

- Gashebel..... Leerlauf
- Seitenruder voll gegen die Trudelrichtung treten.
- Höhenruder..... neutral
- Querruder..... neutral

HINWEIS :

Bei Trudeln mit ausgefahrenen Landeklappen Klappen so früh wie möglich einfahren.  
Sobald die Drehung beendet ist : Seitenruder neutral und weich abfangen.

AUSFALL DES HOEHENRUDERS

Bei Ausfall der Höhenruderwirkung (Ausfall des Antriebs :

- Mit Hilfe der Höhenrudertrimmung und Triebwerkleistung das Flugzeug bei eingefahrenen Landeklappen auf 130 Km/h - 70 Kt stabilisieren.
- Die Trimmung nicht mehr verstellen und den Gleitwinkel nur mit dem Gas steuern. Das Gas erst in Bodennähe reduzieren.