

INHALTSVERZEICHNIS

Triebwerkausfall während des Startlaufes .....	3.02
Triebwerkausfall unmittelbar nach dem Abheben .....	3.02
Triebwerkausfall während des Fluges .....	3.03
Notlandung auf freiem Feld mit ausgefallen Triebwerk .....	3.03
Vorsichtslandung im Gelände bei stehendem Triebwerk .....	3.04
Brand .....	3.04
Vibrationen und unregelmässigen Motorlauf .....	3.06
Niedriger Öldruck .....	3.06
Vereisungsbedingungen .....	3.06
Ausfall der Stromerzeugung .....	3.07
Ungewolltes Trudeln .....	3.08
Ausfall des Höhenruders .....	3.08

INHALTSVERZEICHNIS

Triebwerkausfall während des Startlaufes .....	3.02
Triebwerkausfall unmittelbar nach dem Abheben .....	3.02
Triebwerkausfall während des Fluges .....	3.03
Notlandung auf freiem Feld mit ausgefallen Triebwerk .....	3.03
Vorsichtslandung im Gelände bei stehendem Triebwerk .....	3.04
Brand .....	3.04
Vibrationen und unregelmässigen Motorlauf .....	3.06
Niedriger Öldruck .....	3.06
Vereisungsbedingungen .....	3.06
Ausfall der Stromerzeugung .....	3.07
Ungewolltes Trudeln .....	3.08
Ausfall des Höhenruders .....	3.08

TRIEBWERKSSTÖRUNG WÄHREND DES STARTSLAUFES

Wenn genügend Startbahnlänge zur Verfügung steht:

Leistung auf Leerlauf reduzieren. Geradeaus anhalten. Bremsen wie erforderlich.

Wenn nicht genügend Startbahnlänge steht:

Leistungshebel ..... Leerlauf  
Bremsen ..... wie erforderlich  
Gemisch ..... arm  
Kraftstoffpumpe ..... aus  
Zündschalter ..... aus  
Batterieschalter ..... aus

TRIEBWERKSSTÖRUNG UNMITTELBAR NACH DEM ABHEBEN

Geschwindigkeit für bestes Gleiten ..... (78 kt) 145 km/h  
Gemisch ..... arm  
Kraftstoffpumpe ..... aus  
Zündschalter ..... aus  
Batterieschalter ..... aus

**VORSICHT**

Geradeaus landen. Nur kleine Richtungsänderungen um Hindernissen auszuweichen.

Keine Kefirtkurve zur Startbahn versuchen, weil die Höhe unmittelbar nach dem Abheben dazu normalerweise nicht ausreicht.

**TRIEBWERKAUSFALL WÄHREND DES FLUGES**

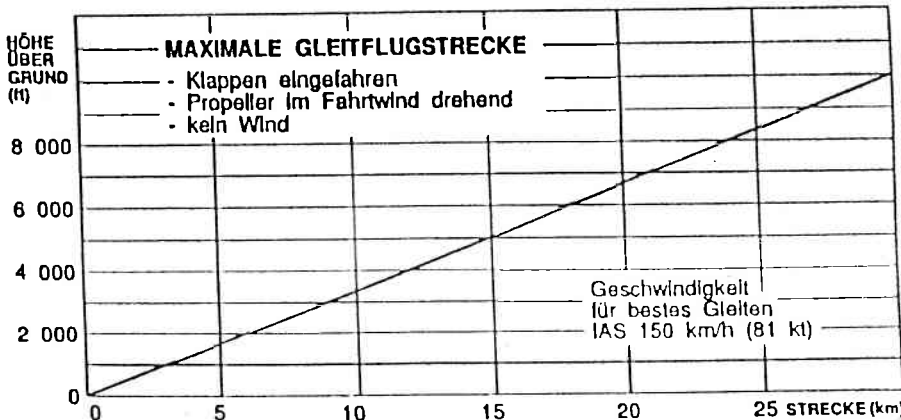
Wenn die Höhe für einen Wiederanlassen des Triebwerks für ausreichend gehalten wird: Geschwindigkeit für besten Gleiten, Landeklappen eingefahren, 150 km/h (81 kt). In dieser Bedingungen, bei Windstille, legt das Flugzeug eine Strecke von 9,3 seiner Flughöhe zurück.

- Kraftstoffschalter ..... ein
  - Elektrische Kraftstoffpumpe ..... ein
  - Gemisch ..... reich
  - Leistungshebel ..... 1/4 nach vorne
  - Zündschalter ..... L + R ("Both")
- Falls sich die Luftschaube dreht, müßte der Motor anspringen. Sollte die Luftschaube stehen, Anlasser betätigen. Wenn der Motor trotzdem nicht anspringt, Notlandung vorbereiten.

**NOTLANDUNG IM GELÄNDE MIT AUSGEFALLEN TRIEBWERK**

Geeignetes Gelände wählen:

- Gurte ..... angezogen
  - Elektrische Kraftstoffpumpe ..... aus
  - Gemisch ..... arm
  - Leistungshebel ..... Leerlauf
  - Zündschalter ..... aus
  - Kraftstoffschalter ..... aus
  - Alternator und Batterieschalter ..... aus
- Endteil**
- Landeklappen ..... ganz ausfahren
  - Haube ..... entriegeln



## VORSICHTSLANDUNG IM GELÄNDE BE STEHENDEM TRIEBWERK

Das gewählte Gelände in Augenschein nehmen durch, je nach Bedarf, mehrere Überflüge mit geringer Geschwindigkeit (150 km/h - 81 kt) und Landeklappen auf Startstellung (1. Raste). Dann Anflug mit 125 km/h (67 kt), Landeklappen auf Landstellung (2. Raste).

Schlebehaube im Endteil entriegeln.

### Vor dem Aufsetzen

Zündschalter ..... aus  
Batterleschalter ..... aus

#### **ANMERKUNG: BEI BLOCKIERTER SCHIEBEHAUBE**

Haubengriff auf Stellung "Offen".

Die beiden Hebel für den Haubennotabwurf ziehen, die sich auf den Armlehnen beiderseits des Instrumentenbretts befinden und in senkrechte Stellung bringen.

## BRÄNDE

### Triebwerksbrand während des Anlassens am Boden

Weiter durchdrehen mit dem Anlasser:

Kraftstoffschalter ..... schließen  
Elektrische Kraftstoffpumpe ..... aus  
Lelstungshebel ..... voll gas  
Gemisch ..... arm

Diese Massnahme hat zum Ziel, daß das Triebwerk den überschüssigen Kraftstoff in den Ansaugrohren ansaugt und verbrennt (allgemein nach übermässigen Einspritzen bei Startschwierigkeiten).

**Wenn der Brand anhält**

Zündschalter .....	aus
Batterieschalter .....	aus
Alternator .....	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 Fluge**

Kraftstoffschalter .....	aus
Leistungshebel .....	voll gas bis zum Stillstand
Gemisch .....	arm
Elektrische Kraftstoffpumpe .....	aus
Alternator .....	aus
Heizung und Lüftung .....	aus
Geschwindigkeit .....	(81 kt) 150 km/h

Die im Absatz "Notlandung Im Gelände mit stehendem Triebwerk" beschriebene Notlandung durchführen.

Nicht versuchen, das Triebwerk wieder anzulassen.

**Kabelbrand im Fluge**

Das Feuer mit allen verfügbaren Mitteln löschen (Feuerlöscher als Option). Die Kabine gut belüften.

Das erste Anzeichen eines Kabelbrand ist der Geruch brennender Isolierung. Die folgende Verfahren durchführen:

Lüftung der Kabine .....	reduzieren
Alternator .....	aus
Batterieschalter .....	aus
Batterie Schutzschalter .....	ziehen
Alternator Schutzschalter .....	ziehen

So bald wie möglich landen wenn der Brand anhält.

## VIBRATIONEN UND UNREGELMÄßIGEN MOTORLAUF

Vibrationen und unregelmäßiger Triebwerklauf haben im allgemeinen als Ursache (Überprüfung in der Reihenfolge):

- Vergaservereinsung: siehe weiter unten in Abschnitt "Verseinsung"
- Zu reiches oder zu armes Gemisch: Gemisch einstellen (Siehe Ab.4)
- Schmutz im Kraftstoff: Kraftstoffdruck überprüfen. Die elektrische Kraftstoffpumpe einschalten.
- Zündstörung: Zündschalter auf "L", dann auf "R" und dann zurück auf "Both". Zündschalter in der Position belassen, in der der beste Triebwerklauf erzielt wurde. Mit reduzierter Leistung und eingestelltem Gemisch den nächsten Flugplatz anfliegen.

## ÖLDRUCK ZU NIEDRIG

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

- Leistung reduzieren
- Den nächsten Flugplatz anfliegen und sich auf eine eventuell nötige Notlandung gefasst machen

## VEREISUNG

Bei unerwarteter Vereisung muß wie folgt gehandelt werden:

- Vergaservorwärmung warm (ziehen)
- Gasbedienknopf zur Erhöhung der Triebwerkdrehzahl öffnen um die Eisbildung auf ein Mindestmaß zu halten
- Pitotrohrheizungschalter auf "ON" stellen (falls eingebaut)
- Kabinenheizungs-Bedienknopf ganz herausziehen, um Warmluft für die Windschutzscheibenenteisung zu erhalten. Kabinenluft-Bedienknopf für maximale Enteisungswarmluft einstellen
- Umkehren oder durch Änderung der Flughöhe, Flugschichten ohne Vereisungsbedingungen aufsuchen.
- Eine Landung am nächstgelegenen Flugplatz planen. Bei außerordentlich rascher Eisbildung das nächste geeignete Gelände wählen und notlanden

Bei einem Eisansatz von 5 Millimetern (0.2 In) oder mehr auf der Flügelvorderkante muß mit einer bedeutend höheren Übersiegeschwindigkeit gerechnet werden. Gegebenenfalls eine Anfluggeschwindigkeit einnehmen, die über der normalen Anfluggeschwindigkeit von 145 km/h (78 kt) liegt.

**ANMERKUNG**

Falls sich als notwendig erweist die Vergaservorwärmung dauernd eingeschaltet zu lassen, unbedingt das Kraftstoffgemisch mit dem Gemischhebel so einstellen, daß ein runder Triebwerklauf erzielt wird.

Die Vergaservorwärmung immer voll reich oder voll arm verwenden, weil eine Zwischenstellung in bestimmten Fällen die Verelsung noch verstärken kann.

**AUSFALL DER STROMERZEUGUNG**

Ein Ausfall des Alternators macht sich durch das Aufleuchten der gelben Warnlampe "Ladestrom" im Warnfeld und durch eine regelmäßige Abnahme der Anzele des Voltmeters bemerkbar.

**Wenn die gelbe Warnleuchte aufleuchtet**

Die Alternatorerregung aus und gleich wieder einschalten.

Dadurch wird das Überspannungsrelais wieder eingeschaltet, das durch eine kurzzeitige Spannungsspitze abgefallen sein kann.

**Wenn der Ausfall bleibt**

- Alternatorerregung ausschalten
- Elektrizitätsverbrauch auf ein Minimum beschränken, da Strom aus der Batterie verbraucht wird
- Landen so bald wie möglich, um die elektrische Anlage zu überprüfen

**ANMERKUNG**

Eine Alternatorausfall beeinflusst die Funktion des Motor nicht



## UNGEWOLLTES TRUDELN

Bei ungewolltem Trudeln folgende Verfahren durchführen:

Leistungshebel ..... Leerlauf  
Seitenruder ..... entgegen der Drehrichtung  
Höhenruder ..... Neutralstellung  
Querruder ..... Neutralstellung  
Sobald die Drehung beendet ist: Seitenruder neutral und weich Abfangen.

### ANMERKUNG

Bei Trudeln mit ausgefahrenen Landeklappen, Klappen so schnell wie möglich einfahren.

## AUSFALL DER HÖHENSTEUERUNG

Bei Ausfall der Höhensteuerung:

- Mit Hilfe der Höhenrudertrimmung und Triebwerkleistung das Flugzeug bei eingefahrenen Landeklappen auf 150 km/h (81 kt) stabilisieren
- Die Trimmung nicht mehr verstellen und den Gleitwinkel nur mit dem Gas steuern. Das Gas erst im kurzen Endteil und in Bodennähe ganz herausnehmen.