

KAPITEL 3

NOTVERFAHREN

	Seite
3.1 EINFÜHRUNG	3-3
3.1.1 ALLGEMEINES	3-3
3.1.2 BESTIMMTE FLUGGESCHWINDIGKEITEN FÜR NOTFÄLLE	3-4
3.2 MOTORSTÖRUNGEN	3-5
3.2.1 MOTORSTÖRUNG AM BODEN	3-5
3.2.2 MOTORSTÖRUNG WÄHREND DES STARTS	3-6
3.2.3 MOTORSTÖRUNG IM FLUG	3-8
3.2.4 WIEDERANLASSEN DES MOTORS MIT DREHENDEM PROPELLER	3-10
3.2.5 WIEDERANLASSEN DES MOTORS MIT STEHENDEM PROPELLER	3-12
3.2.6 DEFEKTES DREHZAHL-REGELSYSTEM	3-14
3.2.7 STÖRUNG DER KRAFTSTOFFTRANSFERPUMPE	3-17
3.3 RAUCH UND BRAND	3-18
3.3.1 RAUCH UND BRAND AM BODEN	3-18
3.3.2 RAUCH UND BRAND WÄHREND DES STARTS	3-19
3.3.3 RAUCH UND BRAND IM FLUG	3-21
3.4 GLEITFLUG	3-23
3.5 NOTLANDUNGEN	3-24
3.5.1 NOTLANDUNG MIT STEHENDEM MOTOR	3-24
3.5.2 LANDUNG MIT EINEM DEFEKTEN REIFEN AM HAUPTFAHR- WERK	3-25
3.5.3 LANDUNG MIT DEFEKTEN RADBREMSEN	3-26

3.6	BEENDEN DES UNBEABSICHTIGTEN TRUDELNS	3-27
3.7	ANDERE NOTFÄLLE	3-28
3.7.1	VEREISUNG	3-28
3.7.2	STÖRUNGEN IM ELEKTRISCHEN SYSTEM	3-29
3.7.3	VERDACHT AUF KOHLENMONOXIDVERGIFTUNG IN DER KABINE	3-30
3.7.4	'DOOR'-WARNLEUCHTE AN	3-31

ANMERKUNG

Verfahren bei Auftreten von unkritischen Systemfehlern sind
in Kapitel 4B - ABNORMALE BETRIEBSVERFAHREN
angegeben.

3.1 EINFÜHRUNG

3.1.1 ALLGEMEINES

Das vorliegende Kapitel beinhaltet Checklisten sowie die Beschreibung der empfohlenen Verfahren bei eventuell eintretenden Notfällen. Motorausfall oder andere flugzeugbedingte Notfälle sind unwahrscheinlich, wenn die vorgeschriebenen Verfahren zur Vorflugkontrolle und zur Instandhaltung eingehalten werden.

Falls dennoch ein Notfall eintritt, sollten die hier angegebenen Richtlinien beachtet und angewandt werden, um das Problem zu beheben.

Da es nicht möglich ist, alle Arten von Notfällen vorherzusehen und im Flughandbuch zu berücksichtigen, sind Kenntnisse über das Flugzeug sowie Wissen und Erfahrung des Piloten bei der Lösung von auftretenden Problemen unumgänglich.

WARNUNG

In jedem auftretenden Notfall haben die Kontrolle der Fluglage und die Vorbereitung auf eine mögliche Notlandung Vorrang vor Versuchen, das aktuelle Problem zu beheben ("First fly the Aircraft"). Der Pilot muß sich vor dem Flug für jede Phase desselben überlegen, wie sich das Gelände für eine Notlandung eignet. Für die sichere Durchführung eines Fluges hat der Pilot ständig eine sichere Mindestflughöhe einzuhalten. Es sollen schon im vorhinein Lösungswege für verschiedene widrige Szenarien durchgedacht werden. Damit soll sichergestellt sein, daß der Pilot zu keiner Zeit durch einen Motorausfall überrascht ist und daß er ruhig und entschlossen handeln kann.

3.1.2 BESTIMMTE FLUGGESCHWINDIGKEITEN FÜR NOTFÄLLE

Anlaß		850 kg	1000 kg	1150 kg
Motorausfall nach dem Abheben (Klappen T/O)		59 KIAS	66 KIAS	72 KIAS
Fluggeschwindigkeit für besten Gleitwinkel (Klappen UP)		60 KIAS	68 KIAS	73 KIAS
Notlandung mit Motorstillstand	Klappen UP	60 KIAS	68 KIAS	73 KIAS
	Klappen T/O	59 KIAS	66 KIAS	72 KIAS
	Klappen LDG	58 KIAS	63 KIAS	71 KIAS

3.2 MOTORSTÖRUNGEN

3.2.1 MOTORSTÖRUNG AM BODEN

1. Leistungshebel IDLE
2. Bremsen nach Bedarf

ANMERKUNG

Wenn nötig, muß der Motor abgestellt werden. Andernfalls muß der Grund für die Störung festgestellt werden, um die Motorleistung wiederherzustellen.

WICHTIGER HINWEIS

Wenn der Öldruck im roten Bereich liegt, muß der Motor sofort abgestellt werden.

WARNUNG

Kann die Störung nicht behoben werden, darf das Flugzeug nicht geflogen werden.

3.2.2 MOTORSTÖRUNG WÄHREND DES STARTS

(a) Startabbruch noch möglich (genügend Pistenlänge zur Verfügung)

geradeaus landen:

1. Leistungshebel IDLE

am Boden:

2. Bremsen nach Bedarf

WICHTIGER HINWEIS

Wenn genügend Zeit bleibt, kann das Brandrisiko für den
Fall einer Kollision reduziert werden:

Emergency fuel valve OFF

ENGINE MASTER OFF

ELECTRIC MASTER OFF

(b) Startabbruch nicht mehr möglich

1. Fluggeschwindigkeit 72 KIAS (1150 kg)
66 KIAS (1000 kg)
59 KIAS (850 kg)

WARNUNG

Wenn eine Motorstörung während des Starts eintritt, wenn kein Startabbruch mehr möglich ist und noch keine sichere Höhe erreicht ist, soll eine Notlandung geradeaus durchgeführt werden. Eine Umkehrkurve kann tödlich enden.

wenn es die Zeit erlaubt:

2. Leistungshebel check MAX
3. ENGINE MASTER check ON
4. ECU SWAP ECU B

WARNUNG

Läßt sich die Störung nicht sofort beheben, und gibt der Motor keine brauchbare Leistung mehr ab, so ist eine Notlandung gemäß 3.5.1 - NOTLANDUNG MIT STEHENDEM MOTOR durchzuführen.

3.2.3 MOTORSTÖRUNG IM FLUG**(a) Rauh laufender Motor**

1. Fluggeschwindigkeit 73 KIAS (1150 kg)
68 KIAS (1000 kg)
60 KIAS (850 kg)
2. Leistungshebel MAX
3. ENGINE-Vorwarnleuchte check

ANMERKUNG

Wenn die Vorwarnleuchte leuchtet, müssen die Motorinstrumente gemäß 4B.2- INSTRUMENTENANZEIGEN AUSSERHALB DES GRÜNEN BEREICHS kontrolliert werden.

4. Falls in Vereisungsbedingungen Alternate Air ON
5. Kraftstoffmenge MAIN-Tank check
6. Kraftstofftransferpumpe ON
7. Emergency fuel valve check NORMAL
8. ECU SWAP ECU B

ANMERKUNG

Falls sich durch Umschalten auf die ECU B die Störung nicht beheben läßt, ist auf AUTOMATIC zurückzuschalten.

WARNUNG

Läßt sich die Störung nicht sofort beheben und gibt der Motor keine brauchbare Leistung mehr ab, so ist auf dem nächstgelegenen Flugplatz eine vorsorgliche Landung gemäß 4B.1 - VORSORGLICHE LANDUNG durchzuführen. Auf Notlandung gemäß 3.5.1 - NOTLANDUNG MIT STEHENDEM MOTOR gefaßt sein.

(b) Leistungsverlust

ANMERKUNG

Solange eine Fluggeschwindigkeit von 60 KIAS nicht unterschritten wird und kein schwerwiegender mechanischer Defekt vorliegt, dreht sich der Propeller im Windmilling weiter.

1. Fluggeschwindigkeit 73 KIAS (1150 kg)
68 KIAS (1000 kg)
60 KIAS (850 kg)
2. Leistungshebel MAX
3. Falls in Vereisungsbedingungen Alternate Air ON
4. Kraftstoffmenge MAIN-Tank check
5. Kraftstofftransferpumpe ON
6. Emergency fuel valve check NORMAL
7. ECU SWAP ECU B

ANMERKUNG

Falls sich durch Umschalten auf die ECU B die Störung nicht beheben läßt, ist auf AUTOMATIC zurückzuschalten.

WARNUNG

Läßt sich die Störung nicht sofort beheben, auf Notlandung gemäß 3.5.1 - NOTLANDUNG MIT STEHENDEM MOTOR vorbereiten, danach versuchen, den Motor gemäß 3.2.4 - WIEDERANLASSEN DES MOTORS MIT DREHENDEM PROPELLER wiederanzulassen.

3.2.4 WIEDERANLASSEN DES MOTORS MIT DREHENDEM PROPPELLER

ANMERKUNG

Solange eine Fluggeschwindigkeit von 60 KIAS nicht unterschritten wird und kein schwerwiegender mechanischer Defekt vorliegt, dreht sich der Propeller im Windmilling weiter. Nach einem kompletten Stillstand beginnt sich der Propeller über einer Fluggeschwindigkeit von 105 KIAS wieder im Windmilling zu drehen.

WICHTIGER HINWEIS

Die Höchstgeschwindigkeit für Windmilling ist 120 KIAS. Höhere Fluggeschwindigkeiten können eine Propellerüberdrehzahl bewirken.

ANMERKUNG

Das Wiederanlassen des Motors mit drehendem Propeller ist bei Fluggeschwindigkeiten zwischen 73 und 120 KIAS und Höhen unterhalb 6500 ft Druckhöhe möglich.

- | | |
|---|-------------------|
| 1. Geschwindigkeit für besten Gleitwinkel | 73 KIAS (1150 kg) |
| | 68 KIAS (1000 kg) |
| | 60 KIAS (850 kg) |
| 2. Leistungshebel | MAX |
| 3. Emergency fuel valve | check NORMAL |
| 4. Alternate air | OPEN |
| 5. Kraftstofftransferpumpe | ON |
| 6. AVIONIC MASTER | OFF |
| 7. ELECTRIC MASTER | ON |
| 8. Fluggeschwindigkeit | 73 bis 120 KIAS |

ANMERKUNG

Wenn der Motor nicht angelassen werden kann:

- Gleitflugkonfiguration gemäß 3.4 - GLEITFLUG einnehmen
- Notlandung gemäß 3.5.1 - NOTLANDUNG MIT STEHENDEM MOTOR durchführen

10. AVIONIC MASTER ON, falls erforderlich

3.2.5 WIEDERANLASSEN DES MOTORS MIT STEHENDEM PROPELLER**ANMERKUNG**

Das Wiederanlassen des Motors mit stehendem Propeller ist unterhalb von 6500 ft Druckhöhe möglich.

1. Geschwindigkeit für besten Gleitwinkel 73 KIAS (1150 kg)
68 KIAS (1000 kg)
60 KIAS (850 kg)
2. ENGINE MASTER OFF
3. Leistungshebel MAX
4. Emergency fuel valve check NORMAL
5. Alternate air OPEN
6. Kraftstofftransferpumpe ON
7. AVIONIC MASTER OFF
8. ELECTRIC MASTER ON
9. ENGINE MASTER ON

ANMERKUNG

Nur wenn der ENGINE MASTER aus- (OFF) und wieder eingeschaltet (ON) wird, kann das Vorglühen ausgelöst werden. Das Vorglühen muß kurz vor dem Wiederanlaßversuch ausgelöst werden. Wurde über 6500 ft Druckhöhe vorgeglüht, muß es wiederholt werden.

10. ELECTRIC MASTER START (loslassen, wenn der Motor läuft)

ANMERKUNG

Durch Erhöhen der Fluggeschwindigkeit auf über 105 KIAS wird der sich der Propeller im Windmilling zu drehen beginnen, und der Motor kann so gestartet werden. Dazu sollte der ELECTRIC MASTER auf ON gesetzt werden (siehe 3.2.4 WIEDERANLASSEN DES MOTORS MIT DREHENDEM PROPELLER). Ein Höhenverlust von mindestens 1000 ft (300 m) muß dabei einkalkuliert werden.

Wenn der Motor nicht angelassen werden kann:

- Gleitflugkonfiguration gemäß 3.4 - GLEITFLUG einnehmen
- Notlandung gemäß 3.5.1 - NOTLANDUNG MIT STEHENDEM MOTOR durchführen

WICHTIGER HINWEIS

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.

3.2.6 DEFEKTES DREHZAHL-REGELSYSTEM**WICHTIGER HINWEIS**

Bei Ausfall des Reglers ist die Drehzahl über den Leistungshebel zu regeln. Ein Überschreiten von 2500 RPM muß auf jeden Fall vermieden werden.

WICHTIGER HINWEIS

Der Leistungshebel sollte langsam bewegt werden, um Überdrehzahlen und rasche Drehzahländerungen zu vermeiden. Die leichten Holzpropellerblätter bewirken raschere Drehzahländerungen als Metallpropellerblätter.

WARNUNG

Durch eine Fehlfunktion der ECU können die Propellerblätter in der höchstmöglichen Steigung verbleiben. In diesem Fall ist die verringerte Motorleistung zu berücksichtigen.

(a) Schwankende Drehzahl

1. Leistungseinstellung ändern

wenn sich die Störung nicht beheben läßt:

2. ECU SWAP ECU B

ANMERKUNG

Falls sich die Störung nicht beheben läßt, auf AUTOMATIC zurückschalten und auf dem nächstgelegenen Flugplatz landen.

(b) Propeller-Überdrehzahl**ANMERKUNG**

Andauernde Propellerüberdrehzahl deutet darauf hin, daß der defekte Regler die Propellerblätter am Anschlag für die kleinste Steigung hält.

ANMERKUNG

Der Propeller arbeitet nun wie ein Festpropeller. Die Drehzahl wird durch die Leistungseinstellung des Motors geregelt. Der Flug zum nächstgelegenen Flugplatz kann mit verringerter Leistungseinstellung und Geschwindigkeit fortgeführt werden. Steigen und Durchstarten sind weiterhin möglich.

1. Leistungshebel nach Bedarf, um 2300 RPM zu halten
2. ECU SWAP ECU B

ANMERKUNG

Falls sich durch Umschalten auf die ECU B die Störung nicht beheben läßt, ist auf AUTOMATIC zurückzuschalten. Drehzahl weiterhin mit dem Leistungshebel regeln.

(c) Propeller-Unterdrehzahl**ANMERKUNG**

Die Propellerdrehzahl ist ständig geringer, als der derzeitigen Leistungseinstellung entsprechen würde. Das deutet darauf hin, daß der Regler die Propellerblätter am Anschlag für die größte Steigung hält.

1. Leistungshebel nach Bedarf
2. ECU SWAP ECU B

ANMERKUNG

Falls sich durch Umschalten auf die ECU B die Störung nicht beheben läßt, ist auf AUTOMATIC zurückzuschalten.

WARNUNG

Aufgrund dieses Problems wird die Propellerdrehzahl auf 1400 RPM oder weniger sinken. Leistung zum Steigen oder Durchstarten steht nicht zur Verfügung. Ein horizontaler Flug sollte, außer bei rauhem Wetter, möglich sein.

3. Sobald wie möglich landen.

3.2.7 STÖRUNG DER KRAFTSTOFFTRANSFERPUMPE

1. Emergency fuel valve EMERG. TRANSFER

WICHTIGER HINWEIS

In der Stellung EMERG. TRANSFER wird Kraftstoff durch das Emergency fuel valve mit Hilfe der vom Motor angetriebenen Kraftstoffpumpe vom AUX-Tank zum MAIN-Tank mit einem Volumenstrom von ungefähr 18 bis 21 US gal/h (70 bis 80 l/h) transportiert.

WARNUNG

Das Emergency fuel valve muß in die Stellung NORMAL zurückgestellt werden, bevor die Kraftstoffanzeige des AUX-Tanks Null anzeigt! Andernfalls wird der Motor im Flug stehenbleiben, sobald der AUX-Tank leer ist.

WARNUNG

Saugt die Kraftstoffpumpe Luft an (z.B. wenn das Emergency fuel valve nicht zurückgestellt wird und der AUX-Tank leer ist), ist vor dem nächsten Flug eine Kontrolle der Pumpe notwendig.

2. AUX-Tank Kraftstoffmenge beobachten
 3. MAIN-Tank Kraftstoffmenge beobachten

ANMERKUNG

Die Kraftstoffmenge im AUX-Tank darf nicht weniger als 1 US gal sein, jene im MAIN-Tank darf nicht mehr als 15 US gal sein.

4. Emergency fuel valve NORMAL

Dok. Nr. 6.01.05	Revision 1 03-Mär-2003	Seite 3 - 17
------------------	------------------------	--------------

3.3 RAUCH UND BRAND

3.3.1 RAUCH UND BRAND AM BODEN

(a) Motorbrand beim Anlassen am Boden

1. Emergency fuel valve OFF
2. Kraftstofftransferpumpe OFF
3. ENGINE MASTER OFF
4. ELECTRIC MASTER OFF

nach Stillstand:

5. Kabinenhaube öffnen
6. Flugzeug sofort verlassen

(b) Elektrischer Brand mit Rauchentwicklung am Boden

1. ELECTRIC MASTER OFF

falls Motor läuft:

2. Leistungshebel IDLE
3. ENGINE MASTER OFF

sobald Motor steht:

4. Kabinenhaube öffnen
5. Flugzeug sofort verlassen

3.3.2 RAUCH UND BRAND WÄHREND DES STARTS**(a) Wenn Startabbruch noch möglich ist**

1. Leistungshebel IDLE
2. Kabinenheizung OFF
3. Bremsen betätigen - Flugzeug zum Stillstand bringen
4. Nach dem Anhalten weiter verfahren gemäß 3.3.1 - RAUCH UND BRAND AM BODEN.

(b) Wenn Startabbruch nicht mehr möglich ist

1. Kabinenheizung OFF
2. Nach Möglichkeit ist eine verkürzte Standard-Platzrunde durchzuführen und auf dem Flugplatz zu landen.

WARNUNG

Wenn eine Motorstörung während des Starts eintritt, wenn kein Startabbruch mehr möglich ist und noch keine sichere Höhe erreicht ist, soll eine Notlandung geradeaus durchgeführt werden. Eine Umkehrkurve kann tödlich enden.

3. Fluggeschwindigkeit 73 KIAS (1150 kg)
68 KIAS (1000 kg)
60 KIAS (850 kg)

nach dem Steigen auf eine Höhe, aus der das gewählte Landefeld sicher erreicht werden kann:

4. Emergency fuel valve OFF
5. Kraftstofftransferpumpe OFF
6. Kabinenheizung OFF
7. ENGINE MASTER OFF
8. ELECTRIC MASTER OFF
9. Notfenster bei Bedarf öffnen
10. Landung mit stehendem Motor durchführen und längere Landestrecke aufgrund der Klappenstellung berücksichtigen.

WICHTIGER HINWEIS

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.

3.3.3 RAUCH UND BRAND IM FLUG**(a) Motorbrand im Flug**

1. Kabinenheizung OFF
2. Geeignetes Notlandefeld wählen.

wenn Erreichen des Landefeldes sicher erscheint:

3. Emergency fuel valve OFF
4. Leistungshebel MAX
5. Notfenster bei Bedarf öffnen
6. Notlandung mit stehendem Motor durchführen.

WICHTIGER HINWEIS

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.

(b) Elektrischer Brand mit Rauchentwicklung im Flug

1. EMERGENCY-Schalter ON, falls vorhanden
2. AVIONIC MASTER OFF
3. ELECTRIC MASTER OFF
4. Kabinenheizung OFF
5. Notfenster bei Bedarf öffnen
6. Sobald wie möglich Landung auf geeignetem Flugplatz durchführen.

WICHTIGER HINWEIS

Das Ausschalten des ELECTRIC MASTER führt zu einem Totalausfall aller elektronischen und elektrischen Geräte. Davon sind - falls vorhanden - auch der künstliche Horizont (Attitude Gyro) und der Kreiselkompaß (Directional Gyro) betroffen.

Durch Einschalten des EMERGENCY-Schalters versorgt jedoch die Notbatterie den künstlichen Horizont (Attitude Gyro) und das Flutlicht (Flood Light) mit Strom.

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. Klappen 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 NOTLANDUNGEN

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.
4. Fluggeschwindigkeit 73 KIAS (1150 kg)
68 KIAS (1000 kg)
60 KIAS (850 kg)
5. Funk ATC informieren
6. Emergency fuel valve OFF
7. ENGINE MASTER check OFF

wenn gewähltes Landefeld sicher erreicht werden kann:

8. Klappen LDG
9. Sicherheitsgurte straffen

WICHTIGER HINWEIS

Wenn genügend Zeit bleibt, kann das Brandrisiko für den Fall einer Kollision mit Hindernissen wie folgt reduziert werden:

ELECTRIC MASTER OFF

10. Aufsetzen mit geringstmöglicher Fluggeschwindigkeit

3.5.2 LANDUNG MIT EINEM DEFECTEN REIFEN AM HAUPTFAHRWERK**WICHTIGER HINWEIS**

Ein defekter, zum Beispiel geplatzter Reifen, ist meist nicht leicht zu erkennen. Gewöhnlich tritt der Schaden während Start oder Landung ein und ist bei höheren Rollgeschwindigkeiten kaum zu bemerken. Erst im Ausrollen nach der Landung oder bei langsamen Rollgeschwindigkeiten zeigt sich eine Tendenz zum Ausbrechen. Darauf muß dann rasch und bestimmt reagiert werden.

1. ATC informieren.
2. Das Flugzeug auf der Seite der Landebahn aufsetzen, auf der sich der intakte Reifen befindet. Damit soll es möglich sein, Richtungsänderungen, die während des Ausrollens aufgrund der bremsenden Wirkung des defekten Reifens zu erwarten sind, innerhalb der Landebahn korrigieren zu können.
3. Landung mit hängender Fläche. Flügel auf der Seite hängen lassen, auf der sich der intakte Reifen befindet.
4. Die Richtung soll mit Seitenruderausschlag gehalten werden. Das ist mit Einsatz der Bremse zu unterstützen. Die Bremse muß eventuell stark betätigt werden, gegebenenfalls bis zum Blockieren des Rades. Die große Spurweite des Fahrwerks verhindert in weiten Geschwindigkeitsbereichen ein Kippen. Auch beim Schleudern gibt es keine ausgeprägte Neigung zum Kippen.

3.5.3 LANDUNG MIT DEFEKTEN RADBREMSEN

Im allgemeinen ist es zu empfehlen, auf Gras zu landen, um die Landerollstrecke durch den höheren Rollwiderstand auf Gras zu verkürzen.

WICHTIGER HINWEIS

Wenn genügend Zeit bleibt, kann das Brandrisiko für den Fall einer Kollision nach dem sicheren Aufsetzen wie folgt reduziert werden:

Emergency fuel valve OFF
ENGINE MASTER OFF
ELECTRIC MASTER OFF

3.6 BEENDEN DES UNBEABSICHTIGTEN TRUDELNS**WICHTIGER HINWEIS**

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

1. Leistungshebel IDLE
2. Seitenruder Vollausschlag gegen Trudelrichtung
3. Höhenruder 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 $v_{NE} = 178$ KIAS nicht überschreiten.

3.7 ANDERE NOTFÄLLE

3.7.1 VEREISUNG

Unbeabsichtigtes Einfliegen in eine Vereisungszone

1. Vereisungsgebiet verlassen (durch Ändern der Flughöhe oder Umkehren, um Zonen mit höheren Außenlufttemperaturen zu erreichen).
2. Pitotrohr-Heizung ON
3. Kabinenheizung ON
4. Luftverteilhebel DEFROST
5. Leistungshebel Leistung erhöhen, um Eisansatz an den Propellerblättern zu vermeiden
6. Alternate air OPEN
7. Notfenster bei Bedarf öffnen

WICHTIGER HINWEIS

Bei Eisansatz erhöht sich die Überziehgeschwindigkeit. »

8. ATC informieren, falls sich ein Notfall ankündigt

WICHTIGER HINWEIS

Falls die Pitotrohr-Heizung ausfällt:

- Alternate static valve OPEN
Notfenster schließen

3.7.2 STÖRUNGEN IM ELEKTRISCHEN SYSTEM

(a) Totaler Ausfall des elektrischen Systems

1. Sicherungen check ob alle OK (eingedrückt)
2. ESSENTIAL BUS ON

falls immer noch keine elektrische Leistung zur Verfügung steht:

3. EMERGENCY-Schalter ON, falls vorhanden
4. Wenn nötig Flutlicht (Flood Light) ON
5. Leistung setzen nach Leistungshebel-
stellung und Motorgeräusch
6. Landung mit Klappen in der bestehenden Position vorbereiten. Siehe 4B.6 -
STÖRUNGEN IM KLAPPENANTRIEB.
7. Auf dem nächsten geeigneten Flugplatz landen.

(b) Anlasser

Anlasser blinkt nach dem Anlassen des Motors nicht aus (Starter-Warnleuchte (START) im Annunciator Panel leuchtet bzw. blinkt auch nach dem Anlassen des Motors):

1. Leistungshebel IDLE
2. ENGINE MASTER OFF
3. ELECTRIC MASTER OFF

jegliches Flugvorhaben abbrechen!

(c) Spannung

Wenn eine Spannung im roten Bereich (über 15,5 V oder unter 11 V) angezeigt wird:

1. ESSENTIAL BUS ON
2. Auf dem nächsten geeigneten Flugplatz landen.

3.7.3 VERDACHT AUF KOHLENMONOXIDVERGIFTUNG IN DER KABINE

Kohlenmonoxid (CO) ist ein Gas, das bei der Verbrennung entsteht. Es ist giftig und geruchlos. Da es aber meist gemeinsam mit Rauchgasen auftritt, kann es erkannt werden. Erhöhte Konzentration von Kohlenmonoxid in geschlossenen Räumen kann zum Tod führen. Das Auftreten von CO in der Kabine ist nur aufgrund eines Defekts möglich. Sollte Geruch von Verbrennungsgasen ähnlich Auspuffgasen in der Kabine bemerkt werden, sind folgende Maßnahmen zu setzen:

1. Kabinenheizung OFF
2. Belüftung öffnen
3. Notfenster öffnen
4. vordere Kabinenhaube entriegeln, aufdrücken und in der Stellung 'Kühlspalt' sichern.

ANMERKUNG

Die höchste nachgewiesene Geschwindigkeit zum Öffnen der vorderen Kabinenhaube im Flug ist 120 KIAS.

WICHTIGER HINWEIS

Bei Verdacht auf Kohlenmonoxidvergiftung in der Kabine 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.

3.7.4 'DOOR'-WARNLEUCHTE AN

1. Geschwindigkeit reduzieren
2. Haube Sichtprüfung ob zu
3. Hintere Kabinentür Sichtprüfung ob zu

WARNUNG

Die hintere Kabinentür während des Fluges niemals entriegeln. Sie könnte abgerissen werden.

4. Lässt sich die Haube bzw. hintere Kabinentür nicht wieder verriegeln, auf dem nächsten geeigneten Flugplatz landen.