

### 3.1 EINFÜHRUNG

Dieser Abschnitt enthält Checklisten und eine Beschreibung empfohlener Notverfahren für eventuell auftretende Notfälle.

Bei Einhaltung aller vorgeschriebenen Verfahren zur Vorflugkontrolle und der Instandhaltung sind der Ausfall des Motors oder anderer für den Betrieb wichtiger Funktionen unwahrscheinlich.

Sollte dennoch ein Notfall eintreten, wird die Anwendung der angegebenen Notverfahren empfohlen, um das Problem zu beherrschen.

Es ist nicht möglich, alle Arten und Kombinationen von Notfällen, die auftreten können, im Flughandbuch zu berücksichtigen, daher sind gute Kenntnisse des Piloten bezüglich der Ausführung und des Verhaltens des Flugzeuges sowie seine generelle Erfahrung für die Lösung von auftretenden Problemen gefordert.

### 3.2 FLUGGESCHWINDIGKEITEN FÜR NOTVERFAHREN

Geschwindigkeit (IAS)	[kts]
Manövergeschwindigkeit $V_A$	112
Geschwindigkeit für den besten Gleitwinkel	
Landeklappen in Reisestellung	78
Landeklappen in Startstellung	73
Anfluggeschwindigkeit für Sicherheitslandung	
Landeklappen in Landestellung unter Motorleistung	60
Anfluggeschwindigkeit für Notlandung mit Triebwerksstillstand	
Landeklappen in Startstellung	65
Landeklappen in Reisestellung	70

<i>Dokument Nr.:</i>	<i>Ausgabe:</i>	<i>ersetzt Ausgabe:</i>	<i>Datum:</i>	<i>Seite:</i>
FM-AT01-1010-100	B.12	B.11 (30.11.2007)	17.09.2008	3 - 3

### 3.3 TRIEBWERKSSTÖRUNGEN - CHECKLISTEN

#### 3.3.1 Triebwerksstörungen während des Startlaufes auf der Startbahn

- |    |                |                    |
|----|----------------|--------------------|
| 1. | Leistungshebel | LEERLAUF           |
| 2. | Fußbremse      | nach Verhältnissen |

#### 3.3.2 Triebwerksstörungen während des Steigfluges

##### A) TRIEBWERKSLEISTUNG NICHT AUSREICHEND

- |    |                             |  |
|----|-----------------------------|--|
| 1. | Leistungshebel              | VOLLGAS                                  |
| 2. | Elektrische Kraftstoffpumpe | EIN                                      |
| 3. | Fluggeschwindigkeit (IAS)   | 70 kts                                   |
| 4. | Propellerverstellhebel      | STARTSTELLUNG                            |
| 5. | Brandhahn                   | wenn Tank leer, auf vollen Tank schalten |
| 6. | Choke                       | AUS                                      |
| 7. | Vergaservorwärmung          | EIN                                      |
| 8. | Zündschalter                | BOTH                                     |

**WARNUNG**

Kann die Motorleistung nicht unmittelbar wiederhergestellt werden, so muss eine Notlandung entsprechend den örtlichen Verhältnissen eingeleitet werden:

Kurz vor der Landung:

- |     |                  |     |
|-----|------------------|-----|
| 9.  | Brandhahn        | OFF |
| 10. | Zündschalter     | OFF |
| 11. | Batterieschalter | AUS |

**WARNUNG**

Bei ausgeschalteter Batterie: keine Überziehwarnung !

#### 3.3.3 Triebwerksstörungen während des Fluges

##### A) RAUH LAUFENDES TRIEBWERK

- |    |                             |                                 |
|----|-----------------------------|---------------------------------|
| 1. | Vergaservorwärmung          | EIN                             |
| 2. | Elektrische Kraftstoffpumpe | EIN                             |
| 3. | Zündschalter                | L-BOTH, R-BOTH<br>durchschalten |

Dokument Nr.:	Ausgabe:	ersetzt Ausgabe:	Datum:	Seite:
FM-AT01-1010-100	B.12	B.11 (30.11.2007)	17.09.2008	3 - 4

4. Leistungshebel Leistungseinstellung beibehalten

Tritt keine merkliche Verbesserung des Triebwerksverhaltens ein:

5. Leistungshebel Leistung auf die minimal erforderliche reduzieren  
6. Sicherheitslandung durchführen

B) ABFALL DES ÖLDRUCKES

1. Öltemperatur Prüfen

Bei Abfall des Öldruckes unterhalb des GRÜNEN Bereiches und bei normaler Öltemperatur:

2. Landung auf nächstem Flugplatz

Bei Abfall des Öldruckes unterhalb des GRÜNEN Bereiches und bei steigender Öltemperatur:

2. Leistungshebel Leistung auf die minimal erforderliche reduzieren  
3. Sicherheitslandung durchführen, Motorausfall kann unmittelbar eintreten !

C) ABFALL DES KRAFTSTOFFDRUCKES

1. Elektrische Kraftstoffpumpe EIN  
2. Tankanzeige und Stellung Brandhahn Wenn Tank leer, auf vollen Tank umschalten  
3. Elektrische Kraftstoffpumpe EIN

**ANMERKUNG**

Nach Umschalten auf den vollen Tank sind ca. 8 sec. erforderlich bis der volle Kraftstoffdruck wieder anliegt.

4. Wenn die Kraftstoffdruck-Warnleuchte nicht unmittelbar erlischt:  
Landung auf dem nächstgelegenen Flugplatz,  
Motorausfall kann unmittelbar eintreten !

D) WIEDERANLASSEN DES AUSGEFALLENEN TRIEBWERKES BEI STEHENDEM PROPELLER

1. Elektrische Verbraucher AUS  
2. Batterieschalter EIN  
3. Propellerverstellung STARTSTELLUNG

Dokument Nr.:	Ausgabe:	ersetzt Ausgabe:	Datum:	Seite:
FM-AT01-1010-100	B.12	B.11 (30.11.2007)	17.09.2008	3 - 5

- |    |                         |            |  |
|----|-------------------------|------------|--|
| 4. | Brandhahn               |            | Wenn Tank leer, auf vollen Tank umschalten |
| 5. | Elektr. Kraftstoffpumpe |            | Ein  |
| 6. | Leistungshebel          | Motor warm | 2 cm nach vorne                            |
|    |                         | Motor kalt | LEERLAUF                                   |
| 7. | Choke                   | Motor warm | AUS  |
|    |                         | Motor kalt | EIN  |
| 8: | Zündschalter            |            | BOTH                                       |
| 9. | Startschalter           |            | START                                      |

Nach erfolgreichem Anlassen:

- |     |                     |  |                 |
|-----|---------------------|--|-----------------|
| 10. | Öldruck             |  | Prüfen          |
| 11. | Choke               |  | AUS             |
| 12. | Elektr. Verbraucher |  | nach Bedarf EIN |
| 13. | Öltemperatur        |  | Prüfen          |

**ANMERKUNG**

Durch Andrücken des Flugzeuges auf ca. 120 kts kann der Motor durch Windmilling ebenfalls wieder angelassen werden.  
Es entsteht dabei ein Höhenverlust von ca. 1000 ft / 300 m.

**E) WIEDERANLASSEN DES AUSGEFALLENEN TRIEBWERKES MIT PROPELLER IM WINDMILLINGBETRIEB**

Bei abgestelltem Motor dreht sich der Propeller bei Fluggeschwindigkeiten > 60 kts im Windmilling.

- |    |                           |            |  |
|----|---------------------------|------------|--|
| 1. | Fluggeschwindigkeit (IAS) |            | 76 kts                                     |
| 2. | Batterieschalter          |            | EIN  |
| 3. | Brandhahn                 |            | wenn Tank leer, auf vollen Tank umschalten |
| 4. | Propellerverstellung      |            | STARTSTELLUNG                              |
| 5. | Elektr. Kraftstoffpumpe   |            | EIN  |
| 6. | Zündschalter              |            | BOTH                                       |
| 7. | Leistungshebel            | Motor warm | 2 cm nach vorne                            |
|    |                           | Motor kalt | LEERLAUF                                   |
| 8. | Choke                     | Motor warm | AUS  |
|    |                           | Motor kalt | EIN  |

Nach erfolgreichem Anlassen:

- |     |                     |  |                 |
|-----|---------------------|--|-----------------|
| 9.  | Öldruck             |  | Prüfen          |
| 10. | Choke               |  | AUS             |
| 11. | Elektr. Verbraucher |  | nach Bedarf EIN |
| 12. | Öltemperatur        |  | Prüfen          |

Dokument Nr.:	Ausgabe:	ersetzt Ausgabe:	Datum:	Seite:
FM-AT01-1010-100	B.12	B.11 (30.11.2007)	17.09.2008	3 - 6

### 3.3.4 Triebwerksstörungen während der Landung

#### A) NOTLANDUNG MIT STEHENDEM TRIEBWERK

1. Fluggeschwindigkeit (IAS):
  - Landeklappen in Landstellung 60 kts
  - Landeklappen in Startstellung 65 kts
  - Landeklappen EIN in Reisestellung 70 kts
2. Brandhahn OFF
3. Zündschalter OFF
4. Sicherheitsgurte Fest angezogen
5. Funkgerät Positions- und Sicherheitsmeldung
6. Batterieschalter AUS

**WARNUNG**

Bei ausgeschalteter Batterie: keine Überziehwarnung !

### 3.4 SICHERHEITSLANDUNG

**ANMERKUNG**

Wenn die Fortführung des Fluges eine Gefährdung für die Insassen oder das Flugzeug darstellt, kann es erforderlich sein, vor Erreichen des nächsten Flugplatzes eine Landung vorzunehmen. Gründe dafür können Treibstoffmangel, sich plötzlich verschlechternde Wetterbedingungen, sowie technische Mängel oder personenbedingte Ursachen sein.

1. Landefeld auswählen auf Windrichtung, Hindernisse und Gefälle achten.
2. Sicherheitsgurte Fest angezogen
3. Sinkflug einleiten
4. Landefeld in niedriger Höhe > 500 ft überfliegen und Beschaffenheit (Windrichtung, Hindernisfreiheit, Gefälle) Prüfen
5. Check an der Position für den Endanflug:
  - Leistungshebel Nach Bedarf
  - Propellerverstellung STARTSTELLUNG
  - Vergaservorwärmung EIN
  - Elektrische Kraftstoffpumpe EIN
  - Landeklappen Landstellung
  - Geschwindigkeit (IAS) 60 kts
6. Aufsetzen mit Mindestgeschwindigkeit

Dokument Nr.:	Ausgabe:	ersetzt Ausgabe:	Datum:	Seite:
FM-AT01-1010-100	B.12	B.11 (30.11.2007)	17.09.2008	3 - 7

- |    |                     |                               |
|----|---------------------|-------------------------------|
| 7. | Nach dem Aufsetzen: |                               |
|    | Bremsen             | nach örtlicher Beschaffenheit |
|    | Brandhahn           | OFF                           |
|    | Zündschalter        | OFF                           |
|    | Batterieschalter    | AUS                           |

### 3.5 RAUCHENTWICKLUNG UND BRAND

#### 3.5.1 Triebwerksbrand am Boden

- |    |                                |         |
|----|--------------------------------|---------|
| 1. | Brandhahn                      | OFF     |
| 2. | Leistungshebel                 | VOLLGAS |
| 3. | Batterieschalter               | AUS     |
| 4. | Zündschalter                   | OFF     |
| 5. | Flugzeug unmittelbar verlassen |         |

#### 3.5.2 Triebwerksbrand im Flug

- |    |   |               |
|----|---|---------------|
| 1. | Brandhahn   | OFF           |
| 2. | Fluggeschwindigkeit (IAS)   | 90 kts        |
| 3. | Landeklappen  | Startstellung |
| 4. | Leistungshebel  | VOLLGAS       |
| 5. | Kabinenheizung  | AUS           |
| 6. | Seitenfenster   | AUF           |
| 7. | Notlandung mit stehendem Triebwerk entsprechend Abschnitt 3.3.4 A) durchführen. |               |

#### 3.5.3 Elektrischer Brand mit Rauchentwicklung am Boden

- |    |                  |     |
|----|------------------|-----|
| 1. | Batterieschalter | AUS |
|----|------------------|-----|

Wenn Triebwerk läuft:

- |    |                                |                       |
|----|--------------------------------|-----------------------|
| 2. | Leistungshebel                 | LEERLAUF              |
| 3. | Brandhahn                      | OFF                   |
| 4. | Zündschalter                   | OFF                   |
| 5. | Kabinenhaube                   | ÖFFNEN                |
| 6. | Feuerlöscher (falls vorhanden) | nach Bedarf einsetzen |

Dokument Nr.:	Ausgabe:	ersetzt Ausgabe:	Datum:	Seite:
FM-AT01-1010-100	B.12	B.11 (30.11.2007)	17.09.2008	3 - 8

### 3.5.4 Elektrischer Brand mit Rauchentwicklung im Flug

- |    |                                |  |
|----|--------------------------------|--|
| 1. | Batterieschalter               | AUS  |
| 2. | Kabinenbelüftung               | AUF  |
| 3. | Seitenfenster                  | AUF  |
| 4. | Feuerlöscher (falls vorhanden) | Einsetzen, wenn Rauchentwicklung weiter anhält |

### 3.5.5 Kabinenbrand im Flug

- |    |   |                       |
|----|---|-----------------------|
| 1. | Batterieschalter                                  | AUS                   |
| 2. | Kabinenbelüftung                                  | AUF                   |
| 3. | Kabinenheizung                                    | AUS                   |
| 4. | Feuerlöscher (falls vorhanden)                    | nach Bedarf einsetzen |
| 5. | Wenn erforderlich, Sicherheitslandung vorbereiten |                       |

## 3.6 FLUG UNTER VEREISUNGSBEDINGUNGEN

Bei unbeabsichtigtem Einfliegen in eine Vereisungszone ist wie folgt zu verfahren:

- |    |   |                  |
|----|---|------------------|
| 1. | Vergaservorwärmung  | EIN              |
| 2. | Propellereinstellung  | Drehzahl erhöhen |
| 3. | Kabinenheizung  | EIN              |
| 4. | Vereisungsgebiet unmittelbar verlassen<br>(Änderung der Flughöhe oder Umkehrkurs steuern) |                  |
| 5. | Ruder ständig bewegen, um deren Gängigkeit zu erhalten.                                   |                  |

#### WICHTIGER HINWEIS

Bei Eisansatz an der Tragflügel-Vorderkante erhöht sich die Überziehgeschwindigkeit !

#### WICHTIGER HINWEIS

Bei Eisansatz an der Tragflügel-Vorderkante können fehlerhafte Anzeigen des Fahrtmessers, des Höhenmessers, des Variometers und der Überziehwarnung auftreten !

<i>Dokument Nr.:</i>	<i>Ausgabe:</i>	<i>ersetzt Ausgabe:</i>	<i>Datum:</i>	<i>Seite:</i>
FM-AT01-1010-100	B.12	B.11 (30.11.2007)	17.09.2008	3 - 9

### 3.7 BEENDEN DES TRUDELNS

- |    |                |   |
|----|----------------|---|
| 1. | Seitensteuer   | Vollausschlag gegen die Trudelrichtung        |
| 2. | Leistungshebel | LEERLAUF                                      |
| 3. | Höhensteuer    | Neutral bis leicht gedrückt                   |
| 4. | Seitensteuer   | Neutral sobald die Drehung beendet ist.       |
| 5. | Quersteuer     | neutral                                       |
| 6. | Landeklappen   | EIN/Reisestellung, falls ausgefahren          |
| 7. | Seitensteuer   | neutral, sobald die Drehbewegung beendet ist. |
| 8. | Höhensteuer    | Vorsichtig abfangen (ziehen)                  |

Flugzeug aus dem Bahnneigungsflug in die Normalfluglage bringen. Dabei die höchstzulässige Geschwindigkeit ( $V_{NE}$ ) nicht überschreiten.

**WARNUNG**

Beim Ausleiten des Trudeln ist unbedingt die oben angegebene Reihenfolge der einzelnen Aktionen einzuhalten !

### 3.8 GLEITFLUG MIT AUSGEFALLENEM TRIEBWERK

Abhängig von der Flughöhe über Grund und dem Windeinfluss können im Gleitflug unterschiedlich lange Strecken zurückgelegt werden, die das Aufsuchen eines geeigneten Landefeldes oder das Erreichen des nahen Flugplatzes möglich machen.

Für das Erzielen der optimalen Gleitstrecke ist wie folgt zu verfahren:

- |    |                           |   |
|----|---------------------------|---|
| 1. | Landeklappen              | EIN / Reisestellung   |
| 2. | Fluggeschwindigkeit (IAS) | 78 kts  |
| 3. | Sichere Gleitzahl         | 14  |
|    |                           | d.h. 1000 ft Höhendifferenz ergeben eine Gleitstrecke von ca. 4,0 km (bei Windstille) |

**ANMERKUNG**

Rücken- bzw. Gegenwind beeinflusst die Gleitstrecke maßgeblich.

Dokument Nr.:	Ausgabe:	ersetzt Ausgabe:	Datum:	Seite:
FM-AT01-1010-100	B.12	B.11 (30.11.2007)	17.09.2008	3 - 10



### 3.9 LANDUNG MIT DEFEKTEM REIFEN

Wird ein defekter Reifen nach dem erfolgten Start vermutet oder festgestellt, ist wie folgt zu verfahren:

1. Landeklappen Landestellung
2. Flugzeug an dem Landebahnrand aufsetzen, der dem defekten Reifen gegenüberliegt, um Richtungsänderungen, die infolge des defekten Reifens zu erwarten sind, auf der vollen Breite der Landebahn korrigieren zu können.
3. Aufsetzen mit leichtem Hängewinkel zur Seite des unbeschädigten Reifens. Bugrad so schnell wie möglich an den Boden bringen, um die Steuerbarkeit zu gewährleisten.
4. Rollen mit vollem Querruderausschlag in Richtung des unbeschädigten Reifens, um Belastung vom schadhafte Reifen zu nehmen.
5. Bei Landung mit defektem Bugradreifen: Mit Mindestfahrt aufsetzen  
Bugrad so lange wie möglich entlasten

### 3.10 STÖRUNG IM ELEKTRISCHEN SYSTEM

#### 3.10.1 Totaler Stromausfall

1. Sicherung der Batterie DRÜCKEN
2. Batterieschalter wenn herausgesprungen  
PRÜFEN ob EIN
3. Wenn Stromausfall dadurch nicht behebbar Landung auf nächstgelegene  
Flugplatz

#### 3.10.2 Generatorausfall

GENERATOR-Warnleuchte leuchtet:

1. GENERATOR-Schalter AUS – EIN durchschalten
2. Generatorsicherung DRÜCKEN  
wenn herausgesprungen

<i>Dokument Nr.:</i>	<i>Ausgabe:</i>	<i>ersetzt Ausgabe:</i>	<i>Datum:</i>	<i>Seite:</i>
FM-AT01-1010-100	B.12	B.11 (30.11.2007)	17.09.2008	3 - 11

3. Falls die Generator-Warnleuchte weiterhin leuchtet:
- |                                       |     |
|---------------------------------------|-----|
| GENERATOR-Schalter                    | AUS |
| Innenbeleuchtung                      | AUS |
| Landescheinwerfer                     | AUS |
| ACL                                   | AUS |
| NAV-Lights                            | AUS |
| Geräte an der 12 Volt Anschlussbuchse | AUS |
4. Volt- und Amperemeter beobachten
5. Auf dem nächstgelegenen Flugplatz landen.

**ANMERKUNG**

Die Batteriekapazität beträgt ca. 90 Minuten bei einer Entladung von 8 Ampere.

### 3.10.3 Anzeige von Unterspannung

A) Anzeige von Unterspannung am Boden (Nadel im „grün/rot schraffierten Bereich“ oder darunter)

- |   |  |
|---|--|
| 1. Drehzahl   | Drehzahl erhöhen, bis die Nadel im GRÜNEN BEREICH ist, (Soll unter 1350 U/min) |
| 2. Alle nicht benötigten elektr. Verbraucher:   | abschalten, bis die Nadel im GRÜNEN BEREICH ist.                               |
| 3. Bleibt die Nadel im grün/rot schraffierten Bereich oder darunter und das Amperemeter zeigt Entladung (links der Mitte) | Geplanten Flug nicht durchführen, bevor der Fehler behoben ist                 |

B) Anzeige von Unterspannung im Flug (Nadel im „grün/rot schraffierten Bereich“ oder darunter)

- |   |  |
|---|--|
| 1. Alle nicht benötigten elektr. Verbraucher:   | abschalten, bis die Nadel im grünen Bereich ist.   |
| 2. Bleibt die Nadel im grün/rot schraffierten Bereich oder darunter und das Amperemeter zeigt Entladung (links der Mitte) | Generator defekt.<br>Gemäß Punkt 3.10.2 verfahren. |

Dokument Nr.:	Ausgabe:	ersetzt Ausgabe:	Datum:	Seite:
FM-AT01-1010-100	B.12	B.11 (30.11.2007)	17.09.2008	3 - 12

C) Anzeige von Unterspannung während der Landung (Nadel im „grün/rot schraffierten Bereich“ oder darunter“)

1. Nach der Landung Gemäß Punkt 3.10.3 A) verfahren.

**WARNUNG**

Befindet sich zu irgendeinem Zeitpunkt die Nadel des Voltmeters im ROTEN BEREICH, so ist das Flugzeug auf dem nächstgelegenen Flugplatz zu landen und der Fehler zu beheben, bevor der Flug fortgesetzt wird.

### 3.11 STÖRUNG IM ELEKTRISCHEN LANDEKLAPPENSYSTEM

FEHLER in der POSITIONSANZEIGE oder im ANTRIEB der LANDEKLAPPEN

- |    |                               |  |
|----|-------------------------------|--|
| 1. | Sicherung Landeklappenantrieb | DRÜCKEN, falls herausgesprungen                            |
| 2. | Landeklappenstellung          | Positionskontrolle durch Sichtprüfung am linken Tragflügel |
| 3. | Fluggeschwindigkeit           | im WEISSEN Bereich des Fahrtmessers wählen.                |
| 4. | Landeklappenschalter          | In allen Stellungen rasten.                                |

Wenn der Landeklappenantrieb nicht fährt bzw. die Positionsanzeige nicht mit der tatsächlichen Landeklappenstellung übereinstimmt, muss mit einer sicheren Fluggeschwindigkeit entsprechend der verfügbaren Landeklappenstellung der Landeanflug durchgeführt werden.

**WARNUNG**

Beim Landen ohne gesetzte Landeklappen erhöht sich die Überziehgeschwindigkeit und die Landestrecke !

<i>Dokument Nr.:</i>	<i>Ausgabe:</i>	<i>ersetzt Ausgabe:</i>	<i>Datum:</i>	<i>Seite:</i>
FM-AT01-1010-100	B.12	B.11 (30.11.2007)	17.09.2008	3 - 13

### 3.12 STÖRUNG IM ELEKTRISCHEN TRIMMSYSTEM

#### 3.12.1 Trimmung fährt nicht

- |    |                         |  |
|----|-------------------------|--|
| 1. | Sicherung "Trimm-Motor" | DRÜCKEN, falls<br>herausgesprungen<br>abwechselnd in beide<br>Richtungen drücken |
| 2. | Trimmschalter           |  |

**ANMERKUNG**

Fährt die Trimmung nicht, steht dennoch weiterhin der volle Steuerbereich des Höhensteuers zur Verfügung, es muss jedoch mit erhöhten Knüppelkräften bis zu 10 kg gerechnet werden.

3. Auf dem nächstgelegenen Flugplatz landen.

#### 3.12.2 Trimmung läuft davon

- |    |                         |  |
|----|-------------------------|--|
| 1. | Steuerknüppel           | Fest in Position halten<br>ZIEHEN<br>Prüfen, ob gedrückt,<br>verklemt etc. |
| 2. | Sicherung "Trimm-Motor" |  |
| 3. | Trimmschalter           |  |

Falls das Problem offensichtlich ist und gelöst werden kann:

- |    |                      |         |
|----|----------------------|---------|
| 4. | Sicherung "Trimmung" | DRÜCKEN |
|----|----------------------|---------|

**ANMERKUNG**

Das Fahren der Trimmung von voll "schwanzlastig" zu voll "kopflastig" und umgekehrt dauert ca. 8 Sekunden.

Falls der Fehler nicht behoben werden kann:

- |    |  |  |
|----|--|--|
| 4. |  | Auf dem nächstgelegenen<br>Flugplatz landen. |
|----|--|--|

Dokument Nr.:	Ausgabe:	ersetzt Ausgabe:	Datum:	Seite:
FM-AT01-1010-100	B.12	B.11 (30.11.2007)	17.09.2008	3 - 14

### 3.13 STÖRUNG IM AVIONIKSYSTEM

#### 3.13.1 Totaler Avionikausfall

1. Avionik-Hauptschalter AUS - EIN schalten, der Hauptschalter ist ein Sicherungsschalter. Falls er wieder auf AUS springt:
2. Landung auf dem nächsten geeigneten Flugplatz

#### 3.13.2 Kein Funkempfang bei betriebsbereitem Gerät möglich

1. Mikrofon-Sprechtasten Prüfen, ob die Tasten (Pilot u. CO-Pilot) verhakt sind (siehe auch Display am Funkgerät),  
Stecker prüfen
2. Kopfhörer SQUELCH kurz deaktivieren, falls kein Rauschen hörbar, Kopfhöreranschluss prüfen.

#### 3.13.3 Kein Senden bei betriebsbereitem Gerät möglich

1. Transmit-Signal TX Prüfen, ob am Display beim Senden angezeigt
2. Gewählte Frequenz Prüfen, ob richtig
3. Mikrofon Prüfen, ggf. durch ein anderes Head-Set ersetzen.

Sollte die Störung weiterhin nicht beseitigbar sein, ggf. den Transponder auf CODE 7600 einstellen, wenn die Situation es erfordert.

### 3.14 STÖRUNG DES ANLASSERS

Beim Starten des Motors am Boden klinkt der Anlasser des Motors nicht aus (anhaltendes heulendes Geräusch hörbar).

1. Leistungshebel LEERLAUF
2. Zündschalter OFF
3. Geplanten Flug nicht durchführen, bevor der Fehler behoben ist !

<i>Dokument Nr.:</i>	<i>Ausgabe:</i>	<i>ersetzt Ausgabe:</i>	<i>Datum:</i>	<i>Seite:</i>
FM-AT01-1010-100	B.12	B.11 (30.11.2007)	17.09.2008	3 - 15

### 3.15 STÖRUNGEN WÄHREND DES FLUGES

#### 3.15.1 Selbsttätiges Entriegeln und Öffnen der Kabinenhaube im Flug

Im Falle eines selbsttätigen Entriegelns und Öffnens der Kabinenhaube im Flug stellt sich je nach Flugzustand ein stationärer Öffnungswinkel der Kabinenhaube von ca.  $20^\circ \pm 10^\circ$  ein, bei dem sich die Luftkräfte auf die Haube im Gleichgewicht befinden. Da sich die Kabinenhaube nach vorne öffnet, kann diese beim selbsttätigen Öffnen während des Fluges durch den Fahrtwind nicht abgerissen werden. Obwohl sich bei geöffneter Haube im Flug die Strömungsverhältnisse am Flugzeug ändern, bleibt das Luftfahrzeug weiterhin problemlos steuerbar, anfängliche Fluglageänderungen lassen sich leicht korrigieren. Zum Schließen der Cockpithaube im Flug nicht abschnallen. Bei Alleinflügen vorsichtig versuchen, ob sich die Cockpithaube ohne Vernachlässigung der Flugaufgabe schließen lässt. Ist dieses nicht möglich, den Flug mit geöffneter Haube fortsetzen und auf dem nächsten Flugplatz landen.

1. Ruhe bewahren, eine unmittelbare Gefährdung liegt nicht vor.
  2. Fluglage  
Fluggeschwindigkeit (IAS)
  3. Umliegenden Luftraum
  4. Cockpithaube
- Fluglage stabilisieren, in Abhängigkeit der Randbedingungen stationären Geradeausflug herstellen.  
65 – 75 kts
- Auf Hindernisse und anderen Flugverkehr kontrollieren.
- Wenn möglich im Flug schließen und verriegeln. Regelmäßig bis zur Landung die Verriegelung der Kabinenhaube und die Stellung des Verriegelungshebels kontrollieren.  
Ist dieses nicht möglich, den Flug mit geöffneter Haube fortsetzen und auf dem nächsten Flugplatz landen.

<i>Dokument Nr.:</i>	<i>Ausgabe:</i>	<i>ersetzt Ausgabe:</i>	<i>Datum:</i>	<i>Seite:</i>
FM-AT01-1010-100	B.12	B.11 (30.11.2007)	17.09.2008	3 - 16