

**D-ECZV****C 172 M**

10/2006

**Cockpit-Kontrolle**

Vorflugkontrolle	durchgeführt
Bremsklötze	entfernt
Parkbremse	gesetzt
Türen	verriegelt
Sitze	eingestellt
Anschnallgurte	angelegt
Ruderverriegelung	entfernt
Ruder	frei & geprüft
Mechan. Trimmung	geprüft & neutral
Sicherungen	geprüft
Tankwahlschalter	beide
Alle Schalter	aus

**Kontrolle nach dem Anlassen**

Navigations-Lichter	wie erforderl.
Avionik-Hauptschalter	ein
Autopilot-Schalter	„Test“
Landeklappen	geprüft & eingefahren
COM & NAV	ein & gesetzt
Transponder	flight ID + sby
Kreiselkompass	gesetzt
Höhenmesser	QNH
Roll-Scheinwerfer	wie erforderl.

**Kontrolle vor dem Anlassen**

Batterie-Schalter	ein
Tank-Anzeige	geprüft
Vergaservorwärmung	kalt
Gemisch	reich

**Kontrolle beim Rollen**

Parkbremse	gelöst
Bremsen	geprüft
Fluginstrumente	geprüft
Abflugverfahren	abgesprochen
Notverfahren	abgesprochen

**Anlass-Kontrolle  
(Zwangsreihenfolge)**

Beacon	ein
Kraftstoff-Einspritzung	betätigen & verriegeln
Gashebel	1 cm
Propellerbereich	frei
Zündung	anlassen
Gashebel	1000 RPM
Generator	ein
Öldruck	prüfen

**Kontrolle vor dem Start  
(Zwangsreihenfolge)**

Parkbremse	setzen
Triebwerkinstrumente	prüfen
Autopilot-Schalter	„ein“
Gashebel	1700 RPM
Vergaservorwärmung	prüfen
Magnete	prüfen
Generator	prüfen
Unterdruck	prüfen
Gashebel	Leerlauf
Gashebel	1000 RPM
Landeklappen	wie erforderl.
Parkbremse	lösen

**Startfreigabe-Kontrolle**

Transponder	ein / Altitude
Kreiselkompass	Startrichtung
Lande-Scheinwerfer	wie erforderl.
Staurohrheizung	wie erforderl.
Startzeit	notiert

**Anflug-Kontrolle**

Tankwahlschalter	beide
Triebwerksleistung	gesetzt
Gemisch	reich
Vergaservorwärmung	warm
Lande-Scheinwerfer	wie erforderl.
Kreiselkompass	geprüft

**Kontrolle nach dem Start**

Landeklappen	eingefahren
Roll- & Lande-Scheinwerfer	aus
Höhenmesser	wie erforderl.

**Endanflug-Kontrolle**

Landeklappen	wie erforderl.
Geschwindigkeit	wie erforderl.

**Kontrolle nach der Landung**

Roll-Scheinwerfer	wie erforderl.
Lande-Scheinwerfer	aus
Transponder	sby
Vergaservorwärmung	kalt
Staurohrheizung	aus
Landeklappen	eingefahren
Trimmung	neutral
Landezeit	notiert

**Reiseflug-Kontrolle**

Triebwerksleistung	gesetzt
Gemisch	eingestellt
Trimmung	gesetzt

**Park-Kontrolle  
(Zwangsreihenfolge)**

Parkbremse	setzen
Roll-Scheinwerfer	aus
Gashebel	1000 RPM
Avionik-Hauptschalter	aus
Gemisch	arm
Hauptschalter	aus
Zündung	aus
Autopilot-Schalter	aus
Alle elektr. Schalter	aus
Ruderverriegelung	anbringen

**Sinkflug-Kontrolle**

Triebwerksleistung	gesetzt
Gemisch	angereichert
Höhenmesser	QNH
Anflugverfahren	abge- sprochen

**Cockpit Check**

Preflight Inspection	completed
Chocks	removed
Parking Brake	set
Cabin Doors	closed
Seats	adjusted
Seat Belts	fastened
Control Lock	removed
Controls	free & correct
Elevator Trim	ckd & neutral
Circuit Breakers	ckd
Fuel Selector	both
All Switches	off

**After Starting Engine Check**

Nav Lights	as req.
Avionic Master Switch	on
Autopilot Switch	"Test"
Flaps	ckd & up
COM & NAV	set
Transponder	flight ID + sby
Gyro	set
Altimeters	QNH
Taxi Light	as req.

**Taxi Check**

Parking Brake	released
Brakes	ckd
Flight Instruments	ckd
Departure Briefing	briefed
Emergency Briefing	briefed

**Before Starting Engine Check**

Battery Switch	on
Fuel Quantity	ckd
Carburettor Heat	off
Mixture	rich

**Before Take-Off Check (Do List)**

Parking Brake	set
Engine Instruments	check
Autopilot Switch	"On"
Throttle	1700 RPM
Carburettor Heat	check
Magnetos	check
Alternator	check
Suction	check
Throttle	idle
Throttle	1000 RPM
Flaps	set for T/O
Parking Brake	release

**Starting Engine Check (Do List)**

Beacon	on
Fuel Primer	actuate & lock
Throttle	½ inch
Prop Area	clear
Ignition	start
Throttle	1000 RPM
Alternator	on
Oil Pressure	check

**D-ECZV****C 172 M**

10/2006

**Cleared for Take-Off Check**

Transponder	on & Alt.
Compass & Gyro	T/O Direction
Landing Light	on
Pitot Heat	on
Time	copied

**Approach Check**

Fuel Selector	both
Approach Power	set
Mixture	rich
Carburettor Heat	warm
Landing Light	on
Missed Appr. Proc.	rebriefed
Compass & Gyro	ckd

**After Take-Off Check**

Flaps	up
Taxi & Landing Light	off
Altimeters at Trans. Alt.	Standard

**Missed Approach:**

Carburettor Heat	cold
------------------	------

**Final Check**

Flaps	as req.
Airspeed	as req.
Minimum / MAPt	rebriefed

**After Landing Check**

Taxi Light	as req.
Landing Light	off
Transponder	sby
Pitot Heat	off
Carburettor Heat	cold
Flaps	up
Elevator Trim	neutral
Time	copied

**Cruise Check**

Cruise Power	set
Mixture	set
Elevator Trim	set

**Descent Check**

Descent Power	set
Mixture	enrich
Altimeters at TL	QNH
Approach Briefing	briefed

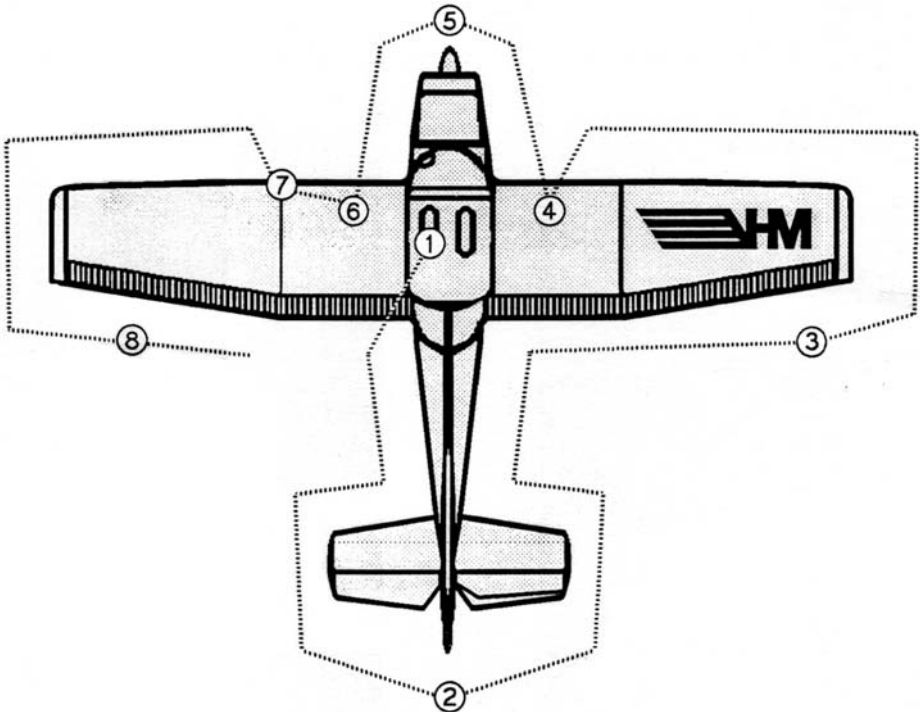
**Parking Check (Do List)**

Parking Brake	set
Landing Light	off
Throttle	1000 RPM
Avionic Master Switch	off
Mixture	cut off
Battery & Altern. Switch	off
Ignition	off
Autopilot Switch	off
All Electric Switches	off
Control Lock	attach

Wichtige Daten

$V_{Roatate}$	55 KIAS	Abhebegeschwindigkeit
$V_Y$	<b>78 KIAS</b>	<b>größtes Steigen (Klappen eingefahren)</b>
$V_X$	<b>65 KIAS</b>	<b>steilstes Steigen (Klappen eingefahren)</b>
$V_{FE}$	85 KIAS	Fliegen mit ausgefahrenen Klappen
$V_{NO}$	128 KIAS	höchstzulässige Reisegeschwindigkeit (nur in ruhiger Luft)
$V_{NE}$	159 KIAS	höchstzulässige Geschwindigkeit
$V_A$	97 KIAS	Manövergeschwindigkeit
$V_{S1}$	47 KIAS	Überziehgeschwindigkeit, clean (Klappen eingefahren)
$V_{S0}$	42 KIAS	Überziehgeschwindigkeit, dirty (Klappen ausgefahren)
$V_{REF}$	61 KIAS	Referenzgeschwindigkeit (clean)
$V_{REF}$	55 KIAS	Referenzgeschwindigkeit (dirty)
$V_{TGT}$	<b>60...70 KIAS</b>	<b>Zielgeschwindigkeit im Landeanflug (dirty)</b>
$V_{Glide}$	65 KIAS	bestes Gleiten bei Motorausfall (Gleitflugstrecke: ca. 1,5 NM pro 1.000 FT)
maximal demonstrierte Seitenwind-Komponente: 15 kt für Landung 20 kt für Start		
ausfliegbare Kraftstoffmenge: 144 Liter		
<u>65% Reiseleistung in 2.500 Ft:</u> <b>2.400 RPM / 106 kt TAS / 28 Ltr/h</b>		
<u>65% Reiseleistung in 5.000 Ft:</u> 2.500 RPM / 111 kt TAS / 28 Ltr/h (bei Standard-Temperatur; alle anderen Werte gemäß Handbuch)		
max. Flugdauer bei 65%: 5,0 Stunden <b>ohne Reserve</b>		

Vorflugkontrolle (im Gegenuhrzeigersinn durchzuführen)



Während des Rundgangs um das Flugzeug: allgemeinen Zustand des Luftfahrzeugs prüfen. Bei kaltem Wetter sind selbst kleine Ansammlungen von Schnee, Eis oder Rauheis an den Tragflächen und Rudern zu entfernen, und es ist sicherzustellen, dass die Beweglichkeit der Ruder nicht durch Eis und sonstige Fremdkörper beeinflusst wird.

Wenn die Durchführung eines Nachtfluges geplant ist, alle Beleuchtungen prüfen und sicherstellen, dass zwei funktionierende Taschenlampen an Bord sind.



## Vorflugkontrolle

**1.) Kabine**

Parkbremse	anziehen
Ruderverriegelung	entfernen
Zündschalter	aus
Avionik-Hauptschalter	aus
Alle Schalter	aus
Batterie-Schalter	ein
Tank-Anzeigen	prüfen
Klappen	10° ausfahren
Batterie-Schalter	aus
Tankwahlschalter	beide

**2.) Leitwerk**

Seitenruder-Feststellvorrichtung	entfernen
Heckverankerung	lösen
Ruder	auf Bewegungsfreiheit & sicheren Anschluss prüfen
Positionsleuchte	unbeschädigt
Beacon	unbeschädigt

**3.) Hinterteil des rechten Flügels**

Landeklappen	prüfen
Querruder	auf Bewegungsfreiheit & sicheren Anschluss prüfen
Randbogen	unbeschädigt
Positionsleuchte	unbeschädigt

**4.) Rechter Flügel**

Flügelverankerung	lösen
Hauptradreifen	prüfen
4 Tank-Drainventile	Probe entnehmen
Drainventile	geschlossen
Kraftstoff-Vorrat	prüfen
Tankverschluss	verriegeln

**5.) Bug**

Ölstand	prüfen
Drainventil (Spritfilter)	Probe entnehmen
Drainventil	geschlossen
Propeller & Haube	auf sichere Befestigung & Kerben prüfen
Triebwerk-Kühlflut-eintritte	prüfen
Lande- & Rollscheinwerfer	prüfen
Luftfilter	prüfen
Bug-Federbein	prüfen
Bugradreifen	prüfen
Bugverankerung	lösen
Öffnung für statischen Druck (linke Rumpf-Seite)	prüfen



## Vorflugkontrolle (Fortsetzung)

### 6.) Linker Flügel

Hauptradreifen	prüfen
4 Tank-Drainventile	Probe entnehmen
Drainventile	geschlossen
Kraftstoff-Vorrat	prüfen
Tankverschluss	verriegeln

### 7.) Vorderteil des linken Flügels

Pitotrohrabdeckung	entfernen
Pitotrohr	sauber
Tankbelüftung	prüfen
Überziehwarnung	prüfen
Flügelverankerung	lösen

### 8.) Hinterteil des linken Flügels

Randbogen	unbeschädigt
Positionsleuchte	unbeschädigt
Querruder	auf Bewegungsfreiheit & sicheren Anschluss prüfen
Landeklappen	prüfen

### Prüfen der elektrischen Anlage (falls gewünscht):

#### a) Kabine

Batterie-Schalter	ein
Instrumentenbeleuchtung	prüfen
Beacon	ein
Positionsleuchten	ein
Pitotrohr-Heizung	ein
Roll- & Lande-Scheinwerfer	ein

#### b) Flugzeugheck

Beacon	prüfen
Positionsleuchte	prüfen

#### c) Rechter Flügel

Positionsleuchte	prüfen
------------------	--------

#### d) Bug

Roll- & Lande-Scheinwerfer	prüfen
----------------------------	--------

#### e) Linker Flügel

Positionsleuchte	prüfen
Pitotrohr-Heizung	prüfen

#### f) Kabine

Batterie-Schalter	aus
Positionsleuchten	aus
Beacon	aus
Pitotrohr-Heizung	aus
Roll- & Lande-Scheinwerfer	aus
Instrumentenbeleuchtung	aus



## Notverfahren (Seite 1)

Triebwerkstörung während des Startlaufes (Startabbruch)	
Gashebel	Leerlauf
Bremsen	betätigen
Klappen	einfahren
Gemisch	arm (Schnellstopp)
Zündschalter	aus
Hauptschalter	aus

Triebwerkstörung während des Fluges (Wiederanlassverfahren)	
Geschwindigkeit	70 KIAS
Vergaservorwärmung	warm
Tankwahlschalter	beide
Gemisch	voll reich
Zündschalter	beide, oder anlassen, falls Propeller nicht im Fahrtwind mitdreht
Kraftstoff-Einspritzung	eingescho- ben und verriegelt

Triebwerkstörung unmittelbar nach dem Abheben (Startabbruch)	
Geschwindigkeit	65 KIAS (Klappen eingefahren) 60 KIAS (Klappen ausgefahren)
Gemisch	arm (Schnellstopp)
Tankwahlschalter	zu
Zündschalter	aus
Klappen	wie erforderl. (40° empfohlen)
Hauptschalter	aus

Notlandung mit stehendem Triebwerk	
Geschwindigkeit	65 KIAS (Klappen eingefahren) 60 KIAS (Klappen ausgefahren)
Gemisch	arm (Schnellstopp)
Tankwahlschalter	zu
Zündschalter	aus
Klappen	wie erforderl. (40° empfohlen)
Hauptschalter	aus
Kabinentüren	entriegeln
aufsetzen	schwanzlastig
Bremsen	stark betätigen



## Notverfahren (Seite 2)

Vorsorgliche Landung mit Triebwerkleistung	
Geschwindigkeit	65 KIAS
Gelände	auswählen
Avionik-Hauptschalter	aus
elektrische Schalter	aus
Klappen (im Endanflug)	40°
Geschwindigkeit	60 KIAS
Hauptschalter	aus
Türen	entriegeln
aufsetzen	schwanzlastig
Zündschalter	aus
Bremsen	stark betätigen

Notlandung auf dem Wasser	
über Funk	Position & Absicht durchgeben
Schwere Gegenstände	sichern oder abwerfen
<b>Anflug bei starkem Wind und starkem Seegang: gegen den Wind, bei leichtem Wind und starker Dünung: parallel zur Dünung</b>	
Klappen Leistung	20°...40° für Sinken mit 300 Ft / Min & 55 KIAS einstellen
<b>Ist keine Leistung verfügbar, Anflug mit 65 KIAS (Klappen eingefahren) oder 60 KIAS (Klappen 10°) durchführen.</b>	
Kabinentüren	entriegeln
<b>Gleichmäßiges Sinken bis zum Aufsetzen in Horizontalfluglage beibehalten. Keinen Abfangvorgang versuchen (Abschätzen schwierig).</b>	
<b>Gesicht beim Aufsetzen mit gefalteten Mänteln schützen.</b>	
<b>Flugzeug durch die Türen verlassen. Wenn nötig, Fenster öffnen, um Wasser in die Kabine herinzulassen, so dass sich der Druck ausgleicht und die Türen geöffnet werden können.</b>	
<b>Schwimmwesten &amp; Schlauchboot aufblasen.</b>	

Beenden eines Sprialsturzes	
Gas	Leerlauf
<b>Durch koordinierte Anwendung von Quer- und Seitensteuer das Flugzeugsymbol am Wendezeiger auf die Horizontbezugslinie ausrichten und so die Kurve beenden.</b>	
<b>Höhenruder vorsichtig ziehen, um die Geschwindigkeit langsam auf 80 KIAS zu verringern. Austrimmen.</b>	
<b>Steuerhorn loslassen und für die Einhaltung eines geraden Kurses das Seitenruder benutzen.</b>	
<b>Vergaservorwärmung einschalten. Gelegentlich Zwischengas geben, jedoch nicht soviel, dass der Gleitflug beeinträchtigt wird.</b>	
<b>Nach Austritt aus dem Spiralsturzflug auf normale Reiseleistung gehen und den Flug fortsetzen.</b>	



## Notverfahren (Seite 3)

**Triebwerkbrand beim Anlassen am Boden**

**Triebwerk mit dem Anlasser weiter durchdrehen, um ein Anspringen zu erreichen, wodurch die Flammen und der angesammelte Kraftstoff durch den Vergaser in das Triebwerk gesaugt werden.**

**Falls das Triebwerk anspringt: Leistung auf 1700 RPM für ein paar Minuten, dann abstellen und auf entstandene Schäden untersuchen.**

**Falls das Triebwerk nicht anspringt:**

Gashebel	Vollgas
Gemisch	arm (Schnellstopp)
Zündschalter	anlassen, Triebwerk längere Zeit weiter durchdrehen
Feuerlöscher	bereitstellen
Zündschalter	aus
Hauptschalter	aus
Tankwahlschalter	zu
Feuerlöscher	benutzen
Brandschäden	untersuchen

**Triebwerkbrand im Flug**

Gemisch	arm (Schnellstopp)
Tankwahlschalter	zu
Hauptschalter	aus

**Kabinenheizung und Belüftung schließen (außer den Frischluftdüsen an der Decke)**

Geschwindigkeit	100 KIAS
-----------------	----------

**Falls der Brand nicht erloschen ist, Gleitfluggeschwindigkeit erhöhen, um eine Geschwindigkeit zu finden, bei der ein brennbares Gemisch nicht mehr entsteht.**

**Notlandung durchführen (siehe „Notlandung mit stehendem Triebwerk“).**

**Nicht versuchen, das Triebwerk wieder anzulassen.**



## Notverfahren (Seite 4)

Kabelbrand im Flug	
Hauptschalter	aus
Avionik-Hauptschalter	aus
Alle anderen Schalter (außer Zündung)	aus
Frischlufthdüsen	schließen
Kabinenbelüftung	schließen
Kabinenheizung	schließen
Feuerlöscher	einsetzen
<b>Vorsicht! Nach Benutzung des Feuerlöschers in geschlossener Kabine ist die Kabine zu belüften bzw. zu entlüften.</b>	
<b>Falls das Feuer erloschen zu sein scheint und elektrischer Strom für die Fortsetzung des Fluges benötigt wird:</b>	
Hauptschalter	ein
<b>Schutzschalter auf schadhafte Stromkreise prüfen, aber diesen nicht wieder einschalten.</b>	
Funkgeräte	aus
Avionik-Hauptschalter	ein
<b>Funkgeräteschalter und elektrische Schalter einzeln mit gewissen Pausen einschalten, bis der Kurzschluss gefunden ist. Frischluftdüsen, Kabinenheizung und -belüftung öffnen, nachdem man sich vorher vergewissert hat, dass das Feuer völlig erloschen ist.</b>	

Kabinenbrand im Flug	
Hauptschalter	aus
<b>Frischlufthdüsen, Kabinenheizung und -belüftung schließen, um Zugluft zu vermeiden.</b>	
Feuerlöscher	einsetzen
<b>Vorsicht! Nach Benutzung des Feuerlöschers in geschlossener Kabine ist die Kabine zu belüften bzw. zu entlüften.</b>	
<b>So bald wie möglich landen und den Schaden untersuchen.</b>	

Flügelbrand im Flug	
Pitotrohrheizung	aus
Positionsleuchten	aus
<b>Einen Schiebeflug bzw. Slip durchführen, um die Flammen von Kraftstofftank und Kabine fernzuhalten, und so bald wie möglich landen, wobei die Klappen nur wie erforderlich für den Endanflug und das Aufsetzen auszufahren sind.</b>	



## Notverfahren (Seite 5)

**Vereisung - unbeabsichtigtes Einfliegen in eine Vereisungszone****Pitotrohrheizung** ein

Umkehren oder Flughöhe ändern, um in Temperaturen zu gelangen, bei denen Vereisung weniger vorkommt.

Bedienknopf für Kabinenheizung ganz herausziehen, um möglichst viel Warmluft für die Windschutzscheiben-Enteisung zu erhalten. Kabinenbelüftungsknopf so einstellen, dass die Warmluftzufuhr für Enteisungszwecke am größten ist.

Gas geben, um die Drehzahl zu erhöhen und den Eisansatz an den Propellerblättern möglichst gering zu halten.

Auf Anzeichen von Vergaserluftfilter-Vereisung achten und Vergaservorwärmung nur wie erforderlich betätigen. Ein unerklärlicher Abfall der Drehzahl kann seine Ursache in Eisansatz im Vergaser bzw. am Luftansauggfilter haben. Gemisch für maximale Drehzahl entsprechend ärmer einstellen, wenn die Vergaservorwärmung dauernd verwendet wird.

Landung auf dem nächstgelegenen Flugplatz planen. Bei äußerst schneller Eisbildung ein geeignetes Gelände für eine Landung außerhalb eines Flugplatzes suchen.

(fortgesetzt)

**(Fortsetzung)**

Bei einem Eisansatz an den Flügelvorderkanten von mehr als 5 mm muss mit einer bedeutend höheren Überziehgeschwindigkeit gerechnet werden.

Klappen eingefahren lassen. Bei starkem Eisansatz an der Höhenflosse kann die Richtungsänderung des Tragflügel-Nachlaufstromes durch die ausgefahrenen Klappen zu einem Verlust der Höhenruder-Wirksamkeit führen.

Linkes Fenster öffnen und, wenn möglich, das Eis von einem Teil der Windschutzscheibe abkratzen, um die Sichtmöglichkeit für den Landeanflug zu verbessern.

Landeanflug erforderlichenfalls mit einem Slip ausführen, um bessere Sicht zu haben.

Anflug je nach Stärke des Eisansatzes mit 65 bis 75 KIAS durchführen.

Landung in Horizontalfluglage durchführen.



## Notverfahren (Seite 6)

Landung mit einem platten Hauptfahrwerkreifen	Aufleuchten der Unterspannungswarnleuchte während des Fluges														
<p>Anflug normal durchführen. Klappen normal ausfahren.</p> <p>Aufsetzen mit gutem Reifen zuerst, platten Reifen möglichst lange mit Hilfe der Querruder vom Boden abhalten.</p> <p>Nach dem Aufsetzen kann die Richtungskontrolle mit dem Seitenruder und der Bremse am guten Rad aufrecht erhalten werden.</p>	<p><b>Anmerkung:</b></p> <p>Die Unterspannungswarnleuchte kann auch bei Betrieb mit niedrigen Drehzahlen und gleichzeitiger Belastung des Bordnetzes aufleuchten (z.B. beim Rollen mit niedriger Drehzahl). In einem solchen Fall erlischt die Warnleuchte jedoch bei Erhöhung der Drehzahl wieder. Der Hauptschalter braucht nicht aus- und wieder eingeschaltet zu werden, da hier keine Überspannung unter Abschaltung des Wechselstromgenerators aufgetreten ist.</p> <table border="0"><tr><td>Avionik-Hauptschalter</td><td>aus</td></tr><tr><td>Generator-Schutzschalter</td><td>prüfen, dass er eingedrückt ist</td></tr><tr><td>Hauptschalter</td><td>aus (beide Hälften)</td></tr><tr><td>Hauptschalter</td><td>ein</td></tr><tr><td>Unterspannungswarnleuchte</td><td>prüfen, dass sie erloschen ist</td></tr><tr><td>Avionik-Hauptschalter</td><td>ein</td></tr></table> <p><b>Bei erneutem Aufleuchten der Unterspannungswarnleuchte:</b></p> <table border="0"><tr><td>Generator</td><td>aus</td></tr></table> <p><b>Nicht unbedingt erforderliche Funk- und elektrische Geräte ausschalten. Flug so bald wie möglich beenden.</b></p>	Avionik-Hauptschalter	aus	Generator-Schutzschalter	prüfen, dass er eingedrückt ist	Hauptschalter	aus (beide Hälften)	Hauptschalter	ein	Unterspannungswarnleuchte	prüfen, dass sie erloschen ist	Avionik-Hauptschalter	ein	Generator	aus
Avionik-Hauptschalter	aus														
Generator-Schutzschalter	prüfen, dass er eingedrückt ist														
Hauptschalter	aus (beide Hälften)														
Hauptschalter	ein														
Unterspannungswarnleuchte	prüfen, dass sie erloschen ist														
Avionik-Hauptschalter	ein														
Generator	aus														
<b>Landung ohne Höhensteuerung</b>															
<p>Flugzeug mittels Gas und Höhenrudertrimmung für Horizontalflug bei 60 KIAS und Klappen 20° austrimmen. Danach die Einstellung des Trimmrades nicht mehr verändern, sondern den Gleitwinkel nur noch durch entsprechende Änderung der Triebwerksleistung kontrollieren. Vor dem Aufsetzen: schwanzlastig trimmen, Horizontalfluglage. Beim Aufsetzen: Gas auf Lerlauf.</p>															
<b>Störungen in der Stromversorgungsanlage: Amperemeter zeigt zu hohen Ladestrom an</b>															
<table border="0"><tr><td>Generator</td><td>aus</td></tr><tr><td>Generator-Schutzschalter</td><td>ziehen</td></tr></table> <p><b>Nicht unbedingt erforderliche elektrische Geräte ausschalten. Flug so bald wie möglich beenden.</b></p>	Generator	aus	Generator-Schutzschalter	ziehen											
Generator	aus														
Generator-Schutzschalter	ziehen														