

**Cockpit-Kontrolle**

Vorflugkontrolle	durchgeführt
Bremsklötze	entfernt
Parkbremse	gesetzt
Türen	verriegelt
Sitze	eingestellt
Anschnallgurte	angelegt
Ruderverriegelung	entfernt
Ruder	frei & geprüft
Mechan. Trimmung	geprüft & neutral
Fahrwerkshebel	unten
Notfahrwerks-Ventil	gedrückt
Notventil für Statikluft	gedrückt
„Alternate Air“	gedrückt
Sicherungen	geprüft
TKS- Enteisierung	aus
Alle Schalter	aus

Kontrolle vor dem Anlassen

Batterie-Schalter	ein
Tank-Anzeige	geprüft
Tankwahlschalter	vollster Tank
Gashebel	½ offen
Propellerverstellung	kl. Steigung
Fahrwerks-Anzeige	3x grün / Test

Anlass-Kontrolle (Zwangsreihenfolge)

Zusammenstoß-Warnlicht	ein
Gemisch	reich
el. Treibstoffpumpe	primen & aus
Gemisch	arm
Gashebel	1 cm
Propellerbereich	frei
Zündung	anlassen
Gemisch	reich
Gashebel	1100 RPM
Generator	ein
Öldruck	prüfen

Kontrolle nach dem Anlassen

Navigations-Lichter	wie erforderl.
EFIS + Autopilot	ein
Avionik-Hauptschalter	ein
Not-Horizont	ein
Wendezeiger	ein
Landeklappen	geprüft & eingef.
COM & NAV	ein & gesetzt
Gyro („slaved“)	geprüft
Transponder	flight ID + stby
Höhenmesser	QNH
Treibstoff-Computer	geprüft/gesetzt
Warnleuchttafel	geprüft
Außentemperatur-Anzeige	ein
Not-Horizont	gesetzt
Elektr. Trimmung	geprüft
Roll-Scheinwerfer	wie erforderl.

Kontrolle beim Rollen

Parkbremse	gelöst
Bremsen	geprüft
Fluginstrumente	geprüft
Abflugverfahren	abgesprochen
Notverfahren	abgesprochen

Kontrolle vor dem Start

(Zwangsreihenfolge)

Parkbremse	setzen
Triebwerkinstrumente	prüfen
Gashebel	2000 RPM
Magnete	prüfen
Propellerverstellung	prüfen
Unterdruck	prüfen
Voltmeter	prüfen
„Alternate Air“	prüfen
Gashebel	1100 RPM
Landeklappen	setzen
el. Treibstoffpumpe	ein
Seitenruder-Trimmung	setzen
Parkbremse	lösen

**Startfreigabe-Kontrolle**

Transponder	ein / Alt.
Kompass & Gyro	Startrichtung
Lande-Scheinwerfer	wie erforderl.
Staurohrheizung	wie erforderl.
Propeller	kl. Steigung
Startzeit	notiert

Anflug-Kontrolle

el. Treibstoffpumpe	ein
Tankwahlschalter	vollster Tank
Triebwerksleistung	gesetzt
Gemisch	reich
Lande-Scheinwerfer	wie erforderl.
Kompass & Gyro	geprüft

Kontrolle nach dem Start

Fahrwerk	eingefahren
Landeklappen	eingefahren
Triebwerksleistung	gesetzt
el. Treibstoffpumpe	aus
Roll- & Landescheinwerfer	aus
Höhenmesser	wie erforderl.

Endanflug-Kontrolle

Fahrwerk	ausgefahren, 3x grün
Landeklappen	wie erforderl.
Geschwindigkeit	wie erforderl.
Propeller	kl. Steigung

Kontrolle nach der Landung

Roll-Scheinwerfer	wie erforderl.
Lande-Scheinwerfer	aus
Transponder	stby
Staurohrheizung	aus
el. Treibstoffpumpe	aus
Landeklappen	eingefahren
Trimmung	neutral
Landezeit	notiert

Reiseflug-Kontrolle

Triebwerksleistung	gesetzt
Gemisch	eingestellt
Höhenruder-Trimmmung	gesetzt
Seitenruder-Trimmmung	gesetzt

Park-Kontrolle (Zwangsreihenfolge)

Parkbremse	setzen
Roll-Scheinwerfer	aus
Gashebel	1100 RPM
Not-Horizont	aus
Avionik-Hauptschalter	aus
Autopilot	aus
EFIS	aus
Gemisch	arm
Batterie-Schalter	aus
Zündung	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
Gear Handle	down
Emergency Gear Valve	pushed
Alternate Static Air	pushed
Alternate Air	pushed
Circuit Breakers	ckd
De-Ice-Switch (TKS)	off
All Switches	off

After Starting Engine Check

Nav Lights	as req.
EFIS	on
Autopilot	on
Avionic Master Switch	on
Emergency Horizon	on
Turn Indicator	on
Flaps	ckd & up
COM & NAV	set
Gyro	slaved & ckd
Transponder	flight ID + stby
Altimeters	QNH
Fuel Computer	ckd / set
Annunciator Panel	ckd
Outside Air Temp. Indicator	on
Emergency Horizon	set
Electr. Trim	ckd & T/O
Taxi Light	as req.

Before Starting Engine Check

Battery Switch	on
Fuel Quantity	ckd
Fuel Selector	fullest Tank
Throttle	½ open
Prop	full fwd
Gear Lights	3 greens / Test

Taxi Check

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

Starting Engine Check (Do List)

Anti Collision Light	on
Mixture	rich
Fuel Pump	prime & off
Mixture	cut-off
Throttle	½ inch
Prop Area	clear
Ignition	start
Mixture	rich
Throttle	1100 RPM
Alternator	on
Oil Pressure	check

Before Take-Off Check (Do List)

Parking Brake	set
Engine Instruments	check
Throttle	2000 RPM
Magnetos	check
Prop Governor	check
Suction	check
Voltmeter	check
Alternate Air	check
Throttle	1100 RPM
Flaps	set for T/O
Fuel Pump	on
Rudder Trim	set
Parking Brake	release

**Cleared for Take-Off Check**

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

Approach Check

Fuel Pump	on
Fuel Selector	fullest Tank
Approach Power	set
Mixture	rich
Landing Light	on
Missed Appr. Proc.	rebriefed
Compass & Gyro	ckd

After Take-Off Check

Gear	up
Flaps	up
Climb Power	set
Fuel Pump	off
Taxi & Landing Light	off
Altimeters at Trans. Alt.	Standard

Final Check

Gear	dwn, 3 greens
Flaps	as req.
Airspeed	as req.
Prop	full fwd
Minimum / MAPt	rebriefed

After Landing Check

Taxi Light	as req.
Landing Light	off
Transponder	stby
Pitot Heat	off
Fuel Pump	off
Flaps	up
Elevator Trim	neutral
Time	copied

Cruise Check

Cruise Power	set
Mixture	set
Elevator Trim	set
Rudder Trim	set

Parking Check (Do List)

Parking Brake	set
Taxi Light	off
Throttle	1100 RPM
Emergency Horizon	off
Avionic Master Switch	off
Autopilot	off
EFIS	off
Mixture	cut off
Battery Switch	off
Ignition	off
All Electric Switches	off
Control Lock	attach

Descent Check

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



Wichtige Daten

V_{Roatate}	68 KIAS	Abhebegeschwindigkeit
V_Y	95 KIAS	größtes Steigen (Klappen eingefahren)
V_X	81 KIAS	steilstes Steigen (Klappen eingefahren)
V_{FE}	129 KIAS	Max. Geschw. mit 10° ausgefahrenen Klappen
V_{FE}	103 KIAS	Max. Geschw. mit voll ausgefahrenen Klappen
V_{LO}	129 KIAS	Max. Geschw. zum Aus- oder Einfahren des Fahrwerks
V_{LE}	139 KIAS	Max. Geschw. mit ausgefahrenem Fahrwerk
V_{NO}	150 KIAS	höchstzulässige Reisegeschwindigkeit (nur in ruhiger Luft)
V_{NE}	187 KIAS	höchstzulässige Geschwindigkeit
V_A	129 KIAS	Manövergeschwindigkeit
V_{S1}	70 KIAS	Überziehgeschwindigkeit, clean (Klappen & Fahrwerk eingefahren)
V_{S0}	59 KIAS	Überziehgeschwindigkeit, dirty (Klappen & Fahrwerk ausgefahren)
V_{REF}	91 KIAS	Referenzgeschwindigkeit (clean)
V_{REF}	77 KIAS	Referenzgeschwindigkeit (dirty)
V_{TGT}	82 ... 92 KIAS	Zielgeschwindigkeit im Landeanflug (dirty)
V_{Glide}	92 KIAS	bestes Gleiten bei Motorausfall

maximal demonstrierte Seitenwind-Komponente: 25 kt

ausfliegbare Kraftstoffmenge: 326 Liter

65% Reiseleistung in 2.000 Ft: **2.300 RPM / 22,1 inches / 142 kt TAS / 53 Ltr/h**
(14,0 gal/h)

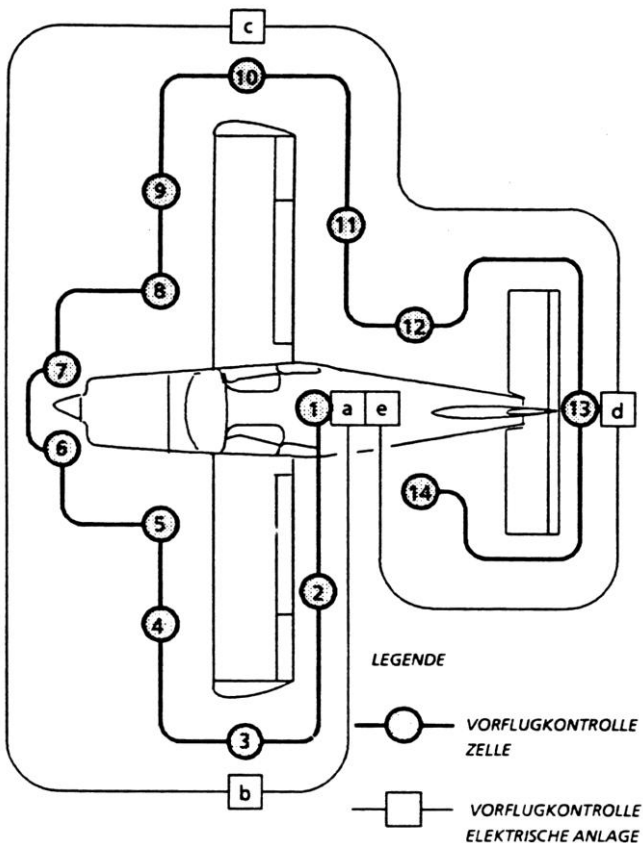
65% Reiseleistung in 4.000 Ft: **2.300 RPM / 21,6 inches / 145 kt TAS / 53 Ltr/h**
(14,0 gal/h)

(bei Standard-Temperatur; alle anderen Werte gemäß Handbuch)

max. Flugdauer: 6,0 Stunden **ohne Reserve**

	Gewicht	Moment	Datum
D-ETOP	937,08 kg	85166,66 cmkg	24.02.10
D-EVHM	948,08 kg	89637,88 cmkg	03.06.08

Vorflugkontrolle (im Uhrzeigersinn durchzuführen)



Während des Rundgangs um das Flugzeug: allgemeinen Zustand des Luftfahrzeugs prüfen. Bei kaltem Wetter sind selbst kleine Ansammlungen von Schnee, Eis oder Raureif 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

Pilotentür	offen
Ruderverriegelung	entfernen
Zündschalter	aus
Fahrwerkshebel	unten
Gemisch	arm
Batterie-Schalter	ein
Landeklappen	ganz ausfahren
Batterie-Schalter	aus
Höhenrudertrimmung	Startstellung
Seitenrudertrimmung	Startstellung
Feuerlöscher	Druck prüfen
Tankwahlschalter	offen (L oder R)

2.) Linke Flügelhinterkante

Landeklappe und Querruder	Antrieb, Scharniersicherung, Spiel und Ausschläge prüfen
---------------------------	--

3.) Linker Flügel

Randbogen	unbeschädigt
Positionsleuchten	unbeschädigt
Blitzleuchte	unbeschädigt

4.) Linke Flügelvorderkante

Flügel	frei von Reif, Schnee & Eis
Pitotrohrschutz	entfernen
Pitotrohr	sauber
Flächenverankerung	lösen
Roll- & Landescheinwerfer	unbeschädigt
Überziehwarnwimpel	prüfen
Kraftstoff-Vorrat	prüfen
Tankverschluss	verriegeln
Tank-Drainventil	Probe entnehmen
Drainventil	geschlossen

5.) Linkes Hauptfahrwerk

Unterlegkeile	entfernen
Zustand des Reifen	prüfen
Federbein	prüfen
Fahrwerk-Abdeckklappe	prüfen
Mikroschalter	sauber
Fahrwerkschacht	keine Fremdkörper

6.) Rumpfvorderteil

Scheibe & Fenster	sauber
Befestigung der Triebwerksverkleidung	prüfen
Ölstand	prüfen
Propeller	prüfen
Spinner	prüfen
Luftseintritte	frei
Ölkühler-Luftseinlass	frei
Auspuffrohr	prüfen
Spritfilter-Drainventil	Probe entnehmen
Drainventil	geschlossen



Vorflugkontrolle (Fortsetzung)

7.) Bugfahrwerk

Zugstange	entfernen
Unterlegkeile	entfernen
Reifen	prüfen
Federbein	prüfen
Fahrwerkschacht	keine Fremdkörper

8.) Rechtes Hauptfahrwerk

Unterlegkeile	entfernen
Zustand des Reifen	prüfen
Federbein	prüfen
Fahrwerk-Abdeckklappe	prüfen
Mikroschalter	sauber
Fahrwerkschacht	keine Fremdkörper

9.) Rechte Flügelvorderkante

Tank-Drainventil	Probe ent- nehmen
Drainventil	geschlossen
Kraftstoff-Vorrat	prüfen
Tankverschluss	verriegeln
Flächenverankerung	lösen
Flügel	frei von Reif, Schnee & Eis

10.) Rechter Flügel

Randbogen	unbeschädigt
Positionsluchten	unbeschädigt
Blitzleuchte	unbeschädigt

11.) Rechte Flügelhinterkante

Landeklappen und Querruder:
Antrieb, Scharniersicherung, Spiel und
Ausschläge prüfen

12.) Rumpfhinterteil, rechts

Copilotentür	aufschließen
Stopfen der Statischen	
Druckentnahme	entfernen
Öffnung der Statischen	
Druckentnahme	prüfen
seitl. Cockpitscheiben	sauber

13.) Leitwerke

Seitenleitwerk	prüfen
Seitenruder & Trimmruder	Antrieb, Spiel, Scharnier- sicherung, Reibung prüfen
Höhenruder & Trimmruder	Antrieb, Spiel, Scharnier- sicherung, Ausschläge, Reibung prüfen
Heck-Konus	unbeschädigt
Heckverankerung	lösen

14.) Rumpfhinterteil, links

Stopfen der Statischen	
Druckentnahme	entfernen
Öffnung der Statischen	
Druckentnahme	prüfen
seitl. Cockpitscheiben	sauber



Vorflugkontrolle, elektrische Anlage

a) Kabine

Generator	aus
el. Treibstoffpumpe	aus
Batterie-Schalter	ein
Warnleuchttafel	prüfen
Fahrwerkslampen	prüfen
Tank-Anzeigen	prüfen
Landeklappen	einfahren
Instrumentenbeleuchtg.	prüfen
TKS-Füllstandanzeige	prüfen
Positionsleuchten	ein
Zusammenstoß-Warnlicht	ein
Pitotrohr-Heizung	ein
Roll- & Landescheinwerfer	ein

e) Kabine

Batterie-Schalter	aus
Positionsleuchten	aus
Zusammenstoß-Warnlicht	aus
Pitotrohr-Heizung	aus
Roll- & Landescheinwerfer	aus
Instrumentenbeleuchtg.	aus

b) Linker Flügel

Positionsleuchten	prüfen
Zusammenstoß-Warnlicht	prüfen
Pitotrohr-Heizung	prüfen
Roll- & Landescheinwerfer	prüfen

c) Rechter Flügel

Positionsleuchten	prüfen
Zusammenstoß-Warnlicht	prüfen

d) Flugzeugheck

(entfällt)



Notverfahren (Seite 1)

Triebwerkstörung beim Startlauf

Gashebel	Leerlauf
Bremsen	betätigen
Gemisch	arm (Schnellstopp)
Zündschalter	aus
Hauptschalter	aus
Tankwahlschalter	zu

Triebwerkstörung unmittelbar nach dem Abheben

Geschwindigkeit	70...76 KIAS
Gemisch	voll reich
Tankwahlschalter	anderer Tank
el. Treibstoffpumpe	ein

wenn das Triebwerk nicht wieder anspringt:

Gemisch	arm (Schnellstopp)
Tankwahlschalter	zu
el. Treibstoffpumpe	aus
Fahrwerkbetätigung	wie erforderlich
Geländewahl	geradeaus
Zündschalter	aus
Hauptschalter	aus

Triebwerkstörung im Flug

Geschwindigkeit	92 KIAS
Hauptschalter	ein
el. Treibstoffpumpe	ein
Gemisch	arm (Schnellstopp)

bei Vereisungsbedingungen:

„Alternate Air“ ziehen

Tank-Anzeigen	prüfen
Tankwahlschalter	anderer Tank
Zündschalter	beide Magnete

falls der Propeller nicht im Fahrtwind dreht:

Anlasser betätigen

falls der Propeller im Fahrtwind mitdreht:

Gemisch langsam auf reich, bis das Triebwerk wieder läuft

Wenn das Triebwerk nicht wieder anspringt:

Notlandung vorbereiten



Notverfahren (Seite 2)

Niedriger Öldruck

Ölwarnlampe	ist an
Öldruck-Anzeige	im unteren roten Bereich
Gashebel	so weit wie möglich zurücknehmen
Öltemperatur	prüfen

Wenn Öltemperatur im roten Bereich ist:

Gashebel	drosseln
Notlandung	vorbereiten

Abfall des Kraftstoffdrucks

el. Treibstoffpumpe	ein
Tank-Anzeigen	prüfen
Tankwahlschalter	anderer Tank

Triebwerkschütteln

Triebwerkschütteln ist im allgemeinen auf einen schlechten Zustand der Zündkerzen oder auf ein zu reiches Gemisch zurückzuführen.

Gemisch	erneut einstellen
---------	-------------------

Wenn das Schütteln nicht aufhört:

Drehzahl	für ruhigsten Lauf wählen
So schnell wie möglich	landen

Störung der Propellereinstellung

Falls der Öldruck im Regelungssystem fällt oder der Steuermechanismus ausfällt, läuft der Propeller an den Anschlag für kleine Steigung.

Öldruck	prüfen
Öltemperatur	prüfen
Gashebel	wie erforderlich
	lich
Geschwindigkeit	vermindern

Schnelle Leistungserhöhung vermeiden.

Warnung:

**Höchstzulässige Drehzahl
2.575 RPM**



Notverfahren (Seite 3)

Notlandung mit stehendem Triebwerk

Gleitfluggeschwindigkeit 92 KIAS

Notmeldung auf 121,5 MHz oder einer anderen geeigneten Frequenz absetzen.

Fahrwerkbetätigung	wie erforderlich
Gemisch	arm (Schnellstopp)
Tankwahlschalter	zu
Zündschalter	aus
Landeklappen	Landestellung
Sitze	einstellen & verriegeln
Anschnallgurte	straffen
Hauptschalter	aus

Vorsorgliche Landung mit Triebwerksleistung

Landeklappen	Landestellung
Anfluggeschwindigkeit über Funk	70...76 KIAS Position & Absicht durchgeben
Sitze	einstellen & verriegeln
Anschnallgurte	straffen
Gelände	auswählen
Hauptschalter	aus
Aufsetzen	mit Mindestfahrt, dabei das Bugrad hochhalten
Zündschalter	aus
bremsen	wie erforderl.

Notwasserung

Notmeldung auf 121,5 MHz oder einer anderen geeigneten Frequenz absetzen.

Fahrwerk	eingefahren
Landeklappen	Landestellg.
Sitze	einstellen & verriegeln
Anschnallgurte	straffen
Anfluggeschwindigkeit	70...76 KIAS
Anflugrichtung	parallel zu den Wellen

Vor der Wasserberührung:

Hauptschalter	aus
Gemisch	arm (Schnellstopp)
Tankwahlschalter	zu
Aufsetzen	mit Mindestfahrt hochhalten
Bugrad	hochhalten

Notsinkflug

Gas	Leerlauf, falls erforderl.
Geschwindigkeit	129 kt
Fahrwerk	ausfahren
Geschwindigkeit	139 KIAS

Nach einem längeren Sinkflug mit gedrosselter Leistung ist aufgrund der sehr niedrigen Zylinderkopf-Temperatur die Leistung nur langsam zu erhöhen.



Notverfahren (Seite 4)

Triebwerkbrand beim Anlassen

Gemisch	arm (Schnellstopp)
Anlasser	weiter durchdrehen
Gashebel	Vollgas
Tankwahlschalter	zu

Wenn das Feuer nicht erlischt:

Hauptschalter	aus
Zündschalter	aus

Passagiere evakuieren und den Brandherd mit allen verfügbaren und zweckdienlichen Mitteln löschen (Feuerlöscher).

Triebwerkbrand im Flug

Sichtbare Erscheinung	Rauch / Flammen
Tankwahlschalter	zu
Gemisch	arm (Schnellstopp)
el. Treibstoffpumpe	aus
Gashebel	Vollgas
Kabinenbelüftung und Beschlagverhinderg.	„Feuerschutz“

Nach Stillstand des Triebwerks:

Zündschalter	aus
Generator	aus
Hauptschalter	aus
Notlandung	durchführen

Warnung:

Niemals versuchen, das Triebwerk nach einem Brand wieder anzulassen!

Kabelbrand im Triebwerkraum beim Flug

Hauptschalter	aus
Kabinenbelüftung & Beschlagverhinderung	„Feuerschutz“ landen
So schnell wie möglich	

Kabelbrand in der Kabine beim Flug

Hauptschalter	aus
Generator	aus
Alle elektrischen Systeme (außer Magnete)	aus
Kabinenbelüftung & Beschlagverhinderung	„Feuerschutz“ benutzen
Feuerlöscher	

Wenn der Brand gelöscht zu sein scheint und für die Weiterführung des Fluges elektrische Energie benötigt wird:

Hauptschalter	ein
Schutzschalter	den schadhaf- ten Kreis prüfen, nicht wieder ein- schalten
Funkgeräte und andere elektrische Geräte	nach u. nach wieder in Be- trieb setzen
Kabinenbelüftung	öffnen, wenn das Feuer gelöscht ist



Notverfahren (Seite 5)

Kabinenbrand während des Fluges

Hauptschalter	aus
Kabinenbelüftung & Beschlagverhinderung	„Feuerschutz“
Feuerlöscher	benutzen

Vorsicht, Gefahr!

Bei Erstickungsgefahr die Kabinenbelüftung teilweise öffnen.

Nach Benutzung des Feuerlöschers in der geschlossenen Kabine gut durchlüften.

So schnell wie möglich landen.

Flügelbrand während des Fluges

Positionsleuchten	aus
Lande-Scheinwerfer	aus
Roll-Scheinwerfer	aus
Antikollisionsleuchten	aus
Pitotrohr-Heizung	aus

So schnell wie möglich landen.

Vereisung

Unter bekannten Vereisungsbedingungen darf nicht geflogen werden!

Kabinentemperatur	ganz warm
Pitotrohr-Heizung	ein
Beschlagverhinderung	offen (ein)
„Alternate Air“	ganz ziehen
Triebwerksleistung	erhöhen

Nicht in den roten Bereich gelangen.

Von Zeit zu Zeit die Drehzahl verändern, um den Eisansatz am Propeller gering zu halten.

Den Bereich der Vereisung durch Umkehren oder Höhenänderung verlassen, um in günstigere atmosphärische Bedingungen zu gelangen.

Wenn die Vereisung zunimmt, auf dem nächstgelegenen Flugplatz landen. Bei äußerst schneller Eisbildung ein geeignetes Gelände für eine Landung außerhalb eines Flugplatzes suchen.

Bei stärkerem Eisansatz an oder in der Nähe der Flügelvorderkante erhöht sich die Überziehgeschwindigkeit. Dies ist bei Flugmanövern (Kurven, Landeanflug) zu berücksichtigen.



Notverfahren (Seite 6)

Störungen in der Fahrwerkanlage: Fahrwerk fährt nicht ein. Die 3 grünen Lampen bleiben an.

Fahrwerkbetätigung	prüfen, ob eingefahren
Fahrwerk-Schutzschalter	prüfen, ob eingeschaltet
Fahrwerk-Notventil	prüfen, ob gedrückt

Wenn das Fahrwerk nicht einfährt:

Fahrwerkbetätigung	ausgefahren
Fahrwerkklampen	prüfen, ob die grünen anbleiben

**Mit ausgefahrenem Fahrwerk zum Reiseziel oder einem zweckmäßigen Ausweichflugplatz weiterfliegen.
Höchstgeschwindigkeit: 139 KIAS**

Eine grüne Lampe bleibt an, rote Lampe aus

Landeklappen	Startstellung
Geschwindigkeit	97 KIAS
Fahrwerk-Schutzschalter	ausschalten
Fahrwerkbetätigung	ausgefahren
Fahrwerk-Notventil	ziehen
Fahrwerkklampen	prüfen, ob die grünen anbleiben

**Mit ausgefahrenem Fahrwerk zum Reiseziel oder einem zweckmäßigen Ausweichflugplatz weiterfliegen.
Höchstgeschwindigkeit: 139 KIAS**

Das Verfahren „Landing mit nicht verriegeltem Fahrwerk“ aus Vorsichtsgründen ausführen.

Die rote Lampe bleibt an (mit oder ohne grüne Lampen)

Fahrwerk-Schutzschalter	ausschalten
Fahrwerkbetätigung	ausgefahren
Fahrwerk-Schutzschalter	einschalten
Fahrwerkklampen	prüfen, ob die grünen anbleiben und die rote ausbleibt

**Mit ausgefahrenem Fahrwerk zum Reiseziel oder einem zweckmäßigen Ausweichflugplatz weiterfliegen.
Höchstgeschwindigkeit: 139 KIAS**

Notverfahren (Seite 7)

Fahrwerk fährt nicht aus (eine oder mehrere grüne Fahrwerkklampen bleiben aus)

Hauptschalter	ein
Fahrwerkbetätigung	ausgefahren
Fahrwerk-Schutzschalter	prüfen, ob eingeschaltet
Fahrwerkklampen	testen (leuchten auf)
Landeklappen	Startstellung
Geschwindigkeit	97 KIAS

Das Fahrwerk sollte normal ausfahren und verriegeln.

Wenn dies nicht geschieht:

Fahrwerkbetätigung	eingefahren
Fahrwerk-Schutzschalter	ausgeschaltet
Fahrwerkbetätigung	ausgefahren
Fahrwerk-Notventil	ziehen
„Fahrwerk ausgefahren“-Lampen (grün)	ein
„Fahrwerk in Transition“-Lampe (rot)	aus

Im Falle eines völligen Ausfalls der elektrischen Anlage muss das Fahrwerk beim Durchführen der obigen Verfahren ausgefahren sein. Die Fahrwerks-Anzeigelampen werden nicht aufleuchten.

Normallandung durchführen.

Eine oder mehrere grüne Fahrwerkklampen bleiben bei dem zuvor geschilderten Test aus

Slippen und Abfangbögen fliegen, ohne das zulässige Lastvielfache zu überschreiten, um Verriegeln des ausgefahrenen Fahrwerks zu unterstützen.

„Fahrwerk in Transition“-Lampe (rot) aus

„Fahrwerk in Transition“-Lampe (rot) testen (leuchtet auf)

Die betroffene grüne Anzeigelampe ist vermutlich durchgebrannt.

Am Kontrollturm vorbeifliegen, um Fahrwerkstellung zu prüfen.

Vorsorgliche Landung durchführen.

Landung mit nicht verriegeltem Fahrwerk

Fahrwerkstellung mit dem Turm prüfen

Fahrwerk scheint ausgefahren und verriegelt zu sein:

Fahrwerkschutzschalter	ein
Fahrwerksbetätigung	ausgefahren
Fahrwerk-Notventil	gedrückt

Vorsorgliche Landung durchführen.



Notverfahren (Seite 8)

Landung mit nicht verriegeltem Fahrwerk (Fortsetzung): Bugfahrwerk ist nicht verriegelt

Landeklappen	Landestellung
Geschwindigkeit	65...70 KIAS
Sitze	eingestellt & verriegelt
Anschnallgurte	angelegt & gestrafft

Im Endanflug: Triebwerk abstellen.

Hauptschalter	aus
Gemisch	arm (Schnell-Stopp)
Tankwahlschalter	zu
Zündschalter	aus

Nach der Bodenberührung der Hauptfahrwerke:

Den Bug hochhalten, ohne zu bremsen. Sobald das Bugrad den Boden berührt: mäßig bremsen.

Landung mit nicht verriegeltem Fahrwerk (Fortsetzung): Hauptfahrwerk ist nicht verriegelt

Falls nur ein Hauptfahrwerksbein ausfährt, eine Landung mit eingefahrenem Fahrwerk durchführen, um Flugzeugschäden zu vermindern.

Falls das komplette Hauptfahrwerk nicht ausfährt, das Fahrwerk einfahren:

Fahrwerk-Notventil	gedrückt
Fahrwerkschutzschalter	ein
Fahrwerkbetätigung	eingefahren

Wenn möglich, auf Gras landen.

Landeklappen	Landestellung
Geschwindigkeit	65...70 KIAS
Sitze	eingestellt & verriegelt
Anschnallgurte	angelegt & gestrafft

Vor der Bodenberührung:

Hauptschalter	aus
Gemisch	arm (Schnell-Stopp)
Tankwahlschalter	zu
Zündschalter	aus



Notverfahren (Seite 9)

Landung ohne Höhensteuerung

Das Flugzeug mit Trimmung und Gas steuern.

Langer Endanflug:

Geschwindigkeit	80 KIAS
Landeklappen	Landstellung
Fahrwerkbetätigung	ausgefahren
el. Treibstoffpumpe	ein
Gemisch	voll reich
Propeller	kleine Stei- gung

Gashebel und Höhen- ruder-Trimmung	einstellen, um eine Sink- rate kleiner als 500 ft/min zu erhalten
---------------------------------------	---

Endanflug:

**Nahe dem Boden mit Trimmung ab-
fangen.**

Warnung:

**Erst nach dem Aufsetzen der Räder
das Gas drosseln.**

Störung der Quersteuerung

**Bei Ausfall der Quersteuerung ist die
Querlage mit dem Seitenruder zu
steuern. Falls die Landeklappen dabei
ausgefahren sind, ist sofort eine aus-
reichende Geschwindigkeit zu wählen
(mind. 70 KIAS). Die Klappen sind ein-
zufahren.**

**Landung mit eingefahrenen Klappen
und 80 KIAS.**

Störung des „Radio-Master“- Schalters (Avionik-Hauptschalter)

**Wenn Funknavigationsausrüstungen
nicht in Betrieb genommen werden
können, da der „Radio-Master“-
Schalter nicht funktioniert:**

Schutzschalter des
Radio-Master-Schalters aus

**Die Funknavigationsausrüstungen
sind wieder in Betrieb, und der Flug
kann normal fortgesetzt werden.**

Ausfall des Generators

**Die Unterspannungs-Warnleuchte
leuchtet**

Generator	prüfen & ein
Generator	aus- und
	wieder ein- schalten

**Wenn die Unterspannungs-
Warnleuchte weiterhin leuchtet:**

Voltmeter im grünen Bereich:	
Flug	fortsetzen

Voltmeter im roten/gelben Bereich:	
Generator	aus

**Empfehlung: Die Batterie-Entladung
prüfen. Die Flugdauer ist beschränkt,
da die Stromversorgung nur über die
Batterie erfolgt. Nicht unbedingt er-
forderliche elektrische Geräte aus-
schalten. Annähernde maximale Be-
triebszeit: 50 Minuten.**



Notverfahren (Seite 10)

Ausfall der elektrischen Anlage

Sicherungstafel überprüfen. Falls der Schutzschalter ausgelöst ist, ihn ein einziges Mal wieder einschalten. Falls der Schutzschalter wieder auslöst, nicht noch einmal einschalten, da die Anlage defekt ist.

Störungen in der Staudruckanlage**Bei fehlerhafter Anzeige im Flug:**

Pitotrohr-Heizung	ein
Notstatik (Alternate Static Air)	ein (ziehen)

Die Luftdüsen öffnen und den Luftdurchsatz der Kabinenbelüftung erhöhen. Die Staudruck- und Höhenmesser-Fehler sind dann unerheblich. Falls die Störung weiterhin bestehen bleibt, einen Anflug mit etwas überhöhter Geschwindigkeit durchführen, so dass die Überziehwarnung nicht ausgelöst wird.

Landung ohne Landeklappen (Klappen verriegelt und eingefahren)

Schutzschalter für Landeklappen	drücken
Landeklappen	betätigen

Falls die Klappen nicht fahren:

Anfluggeschwindigkeit 80 KIAS

Eine Erhöhung der Landestrecke um 60% einplanen.

Unbeabsichtigtes Trudeln

Absichtliches Trudeln ist verboten. Wenn Sie unbeabsichtigt ins Trudeln kommen, empfiehlt sich das folgende Verfahren zum Beenden des Trudelns.

Sofort und gleichzeitig durchführen:

Gashebel	Leerlauf
Seitenruder	voll entgegen der Drehrichtung
Höhenruder	voll nach vorn
Querruder	neutral

Trudeln mit ausgefahrenen Landeklappen:

Gleiches Verfahren anwenden, die Klappen jedoch so schnell wie möglich einfahren. Wenn das Trudeln nachlässt, Seitenruder in neutrale Stellung bringen. Flügel horizontal stellen und so das Absacken sanft abfangen.

Blockierung der Türen

Falls die Türen sich nicht öffnen lassen und ein Notfall vorliegt: den oberen Teil der hinteren Fenster mit den Füßen hinaustreten.

Gleitflug mit stehendem Triebwerk

Geschwindigkeit	92 KIAS
Landeklappen	eingefahren

Gleitstrecke: ca. 1,25 NM / 1.000 ft



ABSICHTLICH FREIGELASSEN

INTENTIONALLY LEFT BLANK